

**DISCUSSÃO DA PRIORIZAÇÃO DAS AÇÕES DE INTERVENÇÃO:
PROLONGAMENTO DA AV. JORNALISTA ROBERTO MARINHO – VIA
PARQUE**

**RELATÓRIO DA 1ª OFICINA DO GRUPO DE GESTÃO
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA ESPRAIADA
REALIZADA EM 27/11/2019**

Abril de 2020

FICHA TÉCNICA

José Armênio de Brito Cruz

Denise Lopes de Souza

Joyce Reis Ferreira da Silva

Maria Teresa Stape Affleck

Maria de Fátima do Nascimento Niy

Patrícia Saran

Presidência da São Paulo Urbanismo**Diretoria de Implementação de Projetos Urbanos****Gerência de Análise Técnica****Gerência de Planejamento e Monitoramento****Gerência de Gestão Financeira****Gerência de Gestão Participativa****Equipe técnica**

Bruna Maria Da R F A Lopes

Daniela Tunes Zilio

Francila Natalia dos Santos

Maria Fernanda Willy Fabro

Maria Teresa Stape Affleck

Patrícia Saran

Paulo de Moraes Junior

Rafael Giannella Neto

Rayane Andrade de Souza

Rosa Maria Miraldo

Wagner Tibério de Vasconcelos

Produção das apresentações técnicas

Denise Maria Saliba Dias Gomes

Regina Maiello Villela

Daniela Perre Rodrigues

Débora A. Bruno

Bruno Martins Hermann

Thomas M. Covello

Antônia R. Guglielmi

SMT / CET

SMT / CET

SEHAB / Deplan

SEHAB / Deplan

SP Urbanismo

SP Obras

SP Obras

Redação e Diagramação

Daniela Tunes Zilio

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| INTRODUÇÃO | 4 |
| 1. OBJETIVO GERAL DA OFICINA | 4 |
| 1.1. CONTEXTO | 4 |
| 1.2. ROTEIRO DA OFICINA | 5 |
| 1.3. PARTICIPANTES | 5 |
| 2. CRITÉRIOS ADOTADOS PARA CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES POR SECRETARIAS | 6 |
| 2.1. METODOLOGIA | 6 |
| 2.2. MATRIZ DE SISTEMATIZAÇÃO | 9 |
| 2.3. CRITÉRIOS ADOTADOS | 10 |
| 3. RESULTADOS DA AVALIAÇÃO DOS CRITÉRIOS | 10 |
| 3.1. SP OBRAS | 10 |
| 3.2. CET | 17 |
| 3.3. SP URBANISMO/ GEE/ SEP | 22 |
| 3.4. SEHAB/ COHAB | 25 |
| 4. INTERAÇÃO COM O GRUPO DE GESTÃO | 27 |
| 4.1. PRINCIPAIS ASSUNTOS DEBATIDOS | 27 |
| 4.2. ENCAMINHAMENTOS | 28 |
| ANEXOS | 29 |
| ANEXO I – APRESENTAÇÃO GERAL SP URBANISMO: ROTEIRO | 29 |
| ANEXO II – APRESENTAÇÃO SP OBRAS | 29 |
| ANEXO III – APRESENTAÇÃO CET | 29 |
| ANEXO IV – RELATÓRIO GERÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS – GEE/SP URBANISMO | 29 |
| ANEXO V – MATRIZ DE SISTEMATIZAÇÃO – ELABORAÇÃO DIP/SP URBANISMO. | 29 |

INTRODUÇÃO

A Oficina foi proposta pela SP Urbanismo e aprovada pelo Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Água Espreada. Teve como objetivo abordar as obras de infraestrutura referentes ao prolongamento da Avenida Jornalista Roberto Marinho e seus contratos de execução, a fim de ponderar as vantagens e desvantagens nos projetos a executar.

1. OBJETIVO GERAL DA OFICINA

A Oficina, realizada em 27 de novembro de 2019, teve como objetivo geral discutir com os representantes do Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Água Espreada a priorização das ações de intervenção referentes ao prolongamento da Avenida Jornalista Roberto Marinho e Via Parque.

1.1. CONTEXTO

Para Parte-se da pauta da 5ª Reunião Extraordinária do Grupo de Gestão da OUCAE, realizada em 03 de julho de 2019, na qual a SP Obras apresentou os motivos que levaram à decisão de rescindir os contratos relativos às intervenções de prolongamento da Avenida Jornalista Roberto Marinho.

Uma vez rescindidos os contratos, é preciso que o Grupo de Gestão delibere sobre a priorização das ações desta intervenção, tendo em vista que:

- Há projeto executivo existente para a Via Parque, já pago com recursos da OUCAE e licenciado pelos órgãos competentes;
- Já foram desapropriados diversos imóveis, que foram agrupados;
- A maioria das áreas desapropriadas encontra-se livre de ocupação ou com pouca necessidade de remoção de famílias de baixa renda.

Assim, a oficina trata-se de continuidade da agenda de participação social junto ao colegiado, a fim de discutir a priorização das alocações de recursos e de parâmetros de qualidade, sendo que a primeira oficina realizada teve como tema as intervenções em habitação de interesse social e tinha o objetivo de definir os padrões mínimos das tipologias habitacionais e melhorias para as próximas licitações.

Em paralelo ao debate da priorização das intervenções, objeto desta oficina, será realizado estudo específico a fim de analisar o potencial de arrecadação de novo leilão de Certificado de Potencial Adicional Construtivo – CEPAC, tendo em vista o lapso temporal desde o último leilão, realizado em 2012.

1.2. ROTEIRO DA OFICINA

A Oficina foi coordenada pela SP Urbanismo, tendo tido suas atividades iniciadas pela Sra. Denise Lopes, Diretoria de Implementação de Projetos Urbanos – DIP, responsável pela apresentação do roteiro, reproduzido a seguir:

- 14:30 | Abertura, boas vindas e objetivo da oficina
- 14:40 | Apresentação dos participantes
- 14:50 | Apresentação dos critérios adotados para construção de prioridades por secretarias
- 15:05 | Apresentação dos resultados da avaliação dos critérios
 - 15:05 | SP Obras
 - 15:25 | CET
 - 15:45 | SEHAB/ COHAB
 - 16:05 | SP Urbanismo/ GEE
- 16:05 | intervalo
- 16:20 | interação com grupo de gestão
- 17:00 | encaminhamentos

1.3. PARTICIPANTES

Foram convidados para a oficina o Grupo de Gestão da OUCAE, tanto os representantes do poder público quanto da sociedade civil, além de funcionários da Prefeitura de São Paulo, envolvidos ou com relação direta ao tema da oficina.

Estavam presentes:

| | |
|----------------------------------|--|
| Sheila Mendes do Nascimento | GG OUCAE – Associação dos representantes dos Moradores de Favela |
| Antônio Marcos Dória Vieira | GG OUCAE – APEOP |
| Maria Lúcia Refinetti R. Martins | GG OUCAE – FAUUSP |
| Lucia Noemia Simoni | GG OUCAE – SVMA |
| Denise Maria Saliba Dias Gomes | GG OUCAE – SMT |
| Regina Maiello Villela | GG OUCAE – SMT |
| Denise Lopes de Souza | SPUrbanismo / DIP |
| Maria Fatima do N. Niy | SPUrbanismo / GGF |
| Daniela Tunes Zilio | SPUrbanismo / GGP |
| Patrícia Saran | SPUrbanismo / GGP |

| | |
|----------------------------|---------------------|
| Rafael Giannella Neto | SPUrbanismo / GPM |
| Bruna Maria Da R F A Lopes | SPUrbanismo / GPM |
| Bruno Martins Hermann | SPUrbanismo / SEP |
| Katia Canova | SPUrbanismo / DIP |
| Tassia Regino | SMDU/ Gabinete |
| Thomas M. Covello | SP Obras |
| Antônia R. Guglielmi | SP Obras |
| Júlio Alves | SP Obras |
| Luiz Fernando de G. Viana | SEHAB / CFT-PROJ |
| Ana Cristina Silva | SEHAB / CFT-PROJ |
| Daniela Perre Rodrigues | SEHAB / Deplan |
| Paula Lima | SEHAB / DTS-Sudeste |
| Cristina Brito | COHAB/SP |
| Vânia Madi | Diagonal Social |

2. CRITÉRIOS ADOTADOS PARA CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES POR SECRETARIAS

2.1. METODOLOGIA

Para a estruturação da Oficina, foram consideradas algumas premissas já pactuadas entre os representantes do poder público e com o Grupo de Gestão da OUCAE. Tais premissas são importantes para aproveitar o esforço já realizado e ratificar as deliberações anteriores, quais sejam:

- Planejar os futuros investimentos em infraestrutura na Via Parque: tendo em vista que a SP Urbanismo, no âmbito da Gestão da Operação Urbana, com o apoio dos demais órgãos competentes da Administração Pública, propor para o Grupo de Gestão a priorização dos recursos arrecadados pela venda do potencial construtivo (CEPAC), bem como estabelecer os objetivos e diretrizes das intervenções, em consonância com o estabelecido na Lei da OUCAE;

- Estabelecer prioridades de intervenções a partir dos trechos desapropriados ou em vias de desapropriação: Considerar o projeto executivo já executado e pago, bem como aproveitar os recursos gastos com desapropriações de imóveis e remoções de famílias de baixa renda;
- Atender a Licença Ambiental de Instalação vigente, emitida pela Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente;
- Planejar a produção de HIS (Licitação de projeto executivo e obra) para o reassentamento das famílias já em auxílio aluguel e remoções subsequentes: tendo em vista a deliberação do Grupo de Gestão da OUCAE de priorizar os recursos em caixa e os montantes que vierem a ser arrecadados a partir de novos leilões de CEPAC, para garantir o reassentamento das famílias de baixa renda já removidas para abertura das frentes de obra da OUCAE, em especial para intervenção de prolongamento da Avenida Jornalista Roberto Marinho.

As premissas levaram em conta a proposta de priorização de intervenções realizada pela SP Obras no âmbito da 5ª Reunião Extraordinária da OUCAE, que separou a intervenção de prolongamento da Avenida Jornalista Roberto Marinho em sete frentes de obras de infraestrutura, para além das intervenções de habitação de interesse social, sob responsabilidade de COHAB e SEHAB, sintetizadas no mapa a seguir.

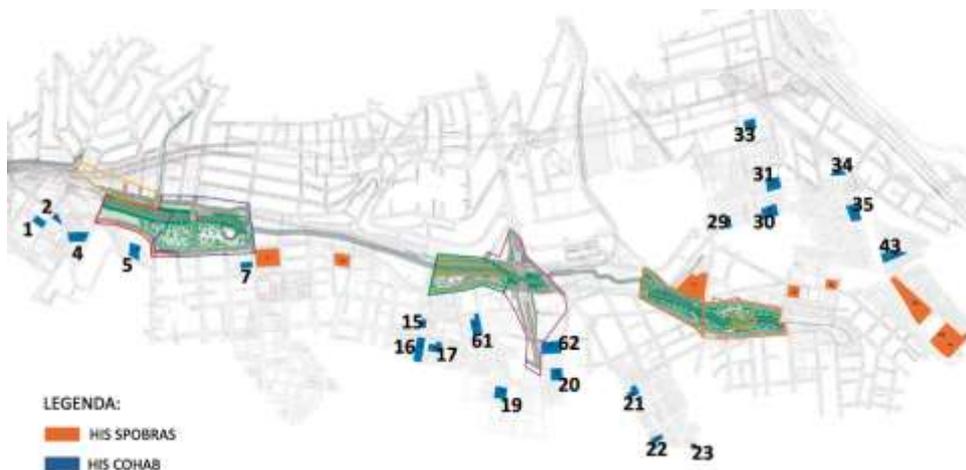


Figura 1: Trechos de frente de obras e proposta de faseamento. Elaboração: SP Obras, outubro, 2018.

A partir das premissas adotadas, foi proposta a aglutinação dos sete setores inicialmente definidos por SP Obras em três frentes de intervenção, contendo trechos contíguos, sendo:

- **Frente Rua Alba:** envolve os trechos “A”, entre a Rua Jorge Duprat Figueiredo até Rua Titio Livio, que abrange o lado esquerdo do córrego Água Espraiada; “E”, Av. Hélio Lobo até a Av. Pedro Bueno, que abrange o lado direito do córrego Água Espraiada; e “G”, Rua Vitoriana até Rua Alba, referente a ambos os lados do córrego Água Espraiada;

- **Frente George Corbisier:** envolve os trechos “B”, desde a Rua Jupatis até a Rua Capuavinha, envolvendo ambos os lados do córrego Água Espraiada; e “C”, que se inicia no entorno da interligação da Rua José Estevão de Magalhães, lado esquerdo do córrego Água Espraiada, até a Av. Eng. George Corbisier, lado direito do mesmo córrego;
- **Frente Jabaquara:** contém os trechos “D”, entre a Av. João Maria de Almeida até Rua Mendes Nunes (ambos os lados do córrego Água Espraiada) e “F”, Rua Dr. Mario de Campos até Av. João Maria de Almeida (ambos os lados do córrego).

Considerando as frentes de intervenção, foram identificados os eixos de ação necessários para viabilizar a intervenção em cada território. Vale destacar que nem todos os eixos de ação são pertinentes a todos os órgãos, mas que são fundamentais para a posterior análise multidisciplinar do conjunto de eixos, para cada frente e cada setor, para atingir o objetivo da oficina, de elucidar ao Grupo de Gestão as condicionantes para a tomada de decisão acerca da priorização das intervenções do Prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho e Via Parque.



Figura 2: Mapa síntese, em base georreferenciada, contendo as considerações dos diversos órgãos da Administração Pública sobre as frentes de intervenção do Prolongamento a Avenida Jornalista Roberto Marinho. Elaboração: SP Urbanismo, novembro, 2019.

2.2. MATRIZ DE SISTEMATIZAÇÃO

Foi estruturada uma matriz de tomada de decisão, a ser preenchida inicialmente por cada órgão da Municipalidade. Foram então envolvidos para a proposição da oficina todos os órgãos envolvidos na intervenção: SP Obras, CET, SEHAB, COHAB e os departamentos de gestão e de estudos econômicos da SP Urbanismo. Após reunião de sensibilização, foi solicitado a cada órgão fazer a sua análise isolada para as ponderações e prioridades, conforme as competências de cada ente da Administração Pública Municipal, elencados a seguir:

- Licenciamento (acompanhamento por frente de obras) – SP Obras e SVMA;
- Licenciamento (acompanhamento integral da Licença Ambiental de Instalação da intervenção) – SP Urbanismo, SP OBRAS e SVMA;
- Viárias – CET;
- Infraestrutura do Parque – SP Obras (Paisagismo + canalização + equipamentos + sanitários);
- Desapropriações Parque – SP Obras;
- Desapropriações HIS – SP Obras;
- Remoções parciais/ integrais – SEHAB;
- Gerenciamento social – SEHAB;
- Aluguel social – SEHAB;
- HIS/ Grupo 1 – SP Obras;
- HIS/ Grupo 2 – COHAB;
- HIS / Grupo 3 – SEHAB;
- Monotrilho – METRO;
- Saneamento coletor tronco – SABESP;
- Disponibilidade de estoque – SP Urbanismo.

A definição dos órgãos responsáveis, em cada eixo de ação, teve a função de identificar a responsabilidade sobre a ação, ficando a cargo de cada órgão que preencheu a matriz completar com as informações que julgasse importantes, para além de sua responsabilidade direta. As informações devolvidas à SP Urbanismo foram sistematizadas em uma matriz única.

Para subsidiar o preenchimento da matriz, os órgãos enviaram materiais gráficos complementares, o que possibilitou a elaboração de mapa síntese, em base georreferenciada, que tem como fundo a opção entre as imagens de satélite ou a base fundiária do Município de São Paulo, contendo as quadras fiscais e os lotes urbanos. Sobre eles, foram colocadas no mapa as camadas referentes aos eixos de ações específicas de cada órgão, que o mapa possa demonstrar o conjunto das informações no território.

A matriz não foi usada para os trabalhos desta oficina, tendo sido posteriormente encaminhada aos presentes e aos representantes do Grupo de Gestão, por correio eletrônico e segue como material anexo deste Relatório.

2.3. CRITÉRIOS ADOTADOS

Para nortear o trabalho dos órgãos da Administração Pública, foi solicitado que analisassem a matéria referente a cada pasta, sob a luz de cada frente de intervenção, considerando as divisões dos trechos proposta por SP Obras somente nos casos em que fizesse sentido para a análise isolada da referida pasta. Uma vez elencados os eixos de ação pertinentes para a análise de cada órgão, deveriam identificar na matriz as interferências, de modo a elencarem as intervenções mais viáveis e as possíveis restrições para a execução da intervenção.

3. RESULTADOS DA AVALIAÇÃO DOS CRITÉRIOS

A expectativa inicial pretendia apresentar na oficina o resultado do olhar específico de cada órgão já sistematizado e analisado. Contudo, uma vez identificada a complexidade das informações, foi solicitado que cada órgão da Administração Pública apresentasse o seu olhar específico na oficina, para que todos tivessem conhecimento da visão específica de cada ente, de modo a elucidar as questões iniciais, deixando, para um segundo encontro, a análise multidisciplinar. Entendeu-se que as interferências e os eixos de ação tornam a tomada de decisão complexa ao ponto de necessitar de mais de um encontro com o grupo de gestão para que todos se apropriassem do debate.

3.1. SP OBRAS

Foi solicitado à SP Obras que iniciasse a apresentação do material enviado, uma vez que a premissa de recorte territorial e definição inicial da intervenção, em trechos, foi proposta daquele órgão ao Grupo de Gestão em julho de 2019.

A apresentação foi feita pela engenheira civil Antônia R. Guglielmi, que iniciou sua fala trazendo a complexidade desse aspecto. Coube a ela explicar não somente sobre a proposta de trechos da SP Obras e suas questões específicas, mas também sintetizar a proposta original, que avaliou as condicionantes para a sugestão da proposta de priorização dos trechos.

As desapropriações foram a base da proposta. Foram excluídas da proposta as áreas em que não foi iniciado processo expropriatório pela Municipalidade. Uma vez consideradas as massas de imóveis com ações de desapropriação em curso ou concluída, ela é ponderada que a prioridade, anteriormente, considerou a execução concomitante dos quatro contratos de obras, os chamados Lotes 1 a 4, cuja licitação, de 2011, encontra-se ainda vigente e são esses contratos que hoje encontram-se em processo de rescisão.

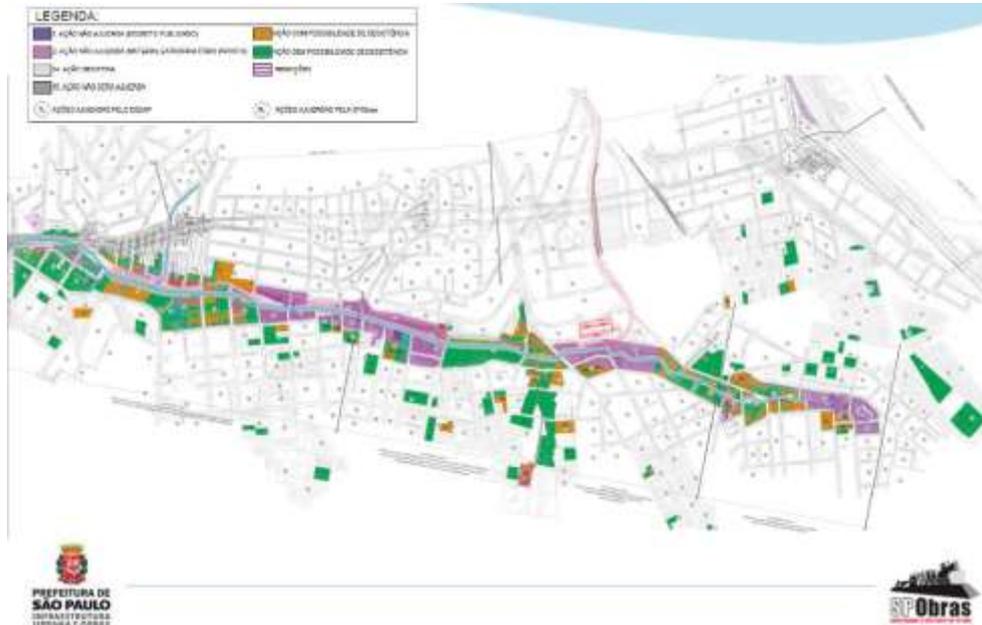


Figura 3: Situação das desapropriações. Elaboração: SP Obras, outubro, 2018.

Contudo, no momento em que as ações de desapropriações foram iniciadas, não se previa a ação em fases. Vale destacar a ponderação de que foram despendidos grandes montantes de recursos arrecadados pela OUCAE, tendo, uma vez obtida a imissão na posse, as famílias de baixa renda ali residentes foram removidas e atualmente a Municipalidade gasta com vigilância para evitar novas ocupações irregulares.

Assim, as áreas ainda não desapropriadas ficaram para um segundo momento, não sendo o ideal gastar mais recursos com obtenção de terra enquanto não há recursos para executar obras nas áreas já expropriadas. Assim, a proposta contorna as áreas nesse contexto e as setoriza, conforme a viabilidade de abertura de frente de obra.

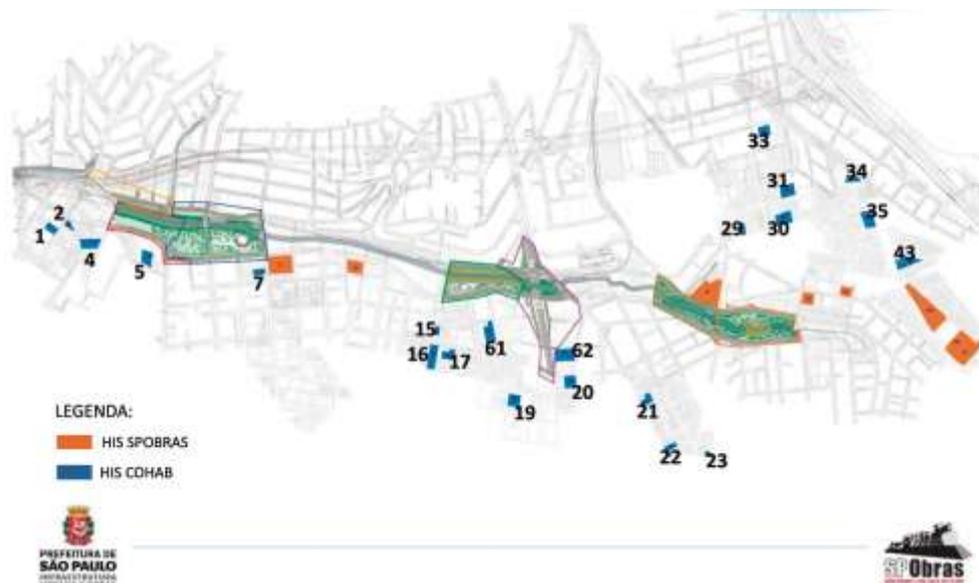


Figura 4: Proposta de setorização dos aglomerados de imóveis desapropriados. Elaboração: SP Obras, outubro, 2018.

Contudo, para a execução do projeto em fases, a partir dos trechos propostos para serem priorizados, será necessário fazer algumas importantes adaptações de projeto que, na visão de SP Obras, não prejudicam a concepção original, mas que demandarão adaptações:

Alternativas para a drenagem do córrego Água Espraiada

SP Obras recupera a concepção do projeto original, que parte da canalização do córrego Água Espraiada a céu aberto e estruturação de um sistema de áreas verdes com alguns equipamentos de lazer na chama Via Parque, contornada por viários locais e recortada por viadutos responsáveis por transpô-la transversalmente. No projeto original, a ligação até a Rodovia Imigrantes se dá pela ligação, expressa, via túnel, debatido com a sociedade civil à época do licenciamento ambiental da intervenção.

Aponta que a solução de engenharia para a execução da drenagem em fases é restrição à proposta de execução parcial do projeto, mas que não altera o projeto original, licenciado. Contudo, uma vez que o projeto original se executa em partes, há a necessidade de compatibilizar o projeto, em trechos, com as permanências originais, sobretudo sobre a questão da canalização do córrego que, hoje, encontra-se em sessão natural, nem sempre compatível com a proposta de canalização. Assim, para viabilizar a fragmentação do projeto, será necessário compatibilizar a drenagem.

Para solucionar esta questão, foi utilizado estudo realizado pela Fundação Centro Tecnológico da Hidráulica – FCTH, contratado pela Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana – SIURB, sobre o plano para a bacia hidrográfica do córrego Água Espraiada. Na ocasião, já havia sido proposto que a

canalização do córrego apresentasse algumas sessões de restrição para contribuir para a drenagem deste córrego, de modo que o parque linear tivesse a função de reservar, dentro de suas margens, a inundação sazonal da bacia durante os períodos de chuva. Ao pensar soluções de engenharia para a execução dos trechos da Via Parque, solução técnica análoga à descrita pela FCTH permitiria adequar a drenagem do córrego no âmbito de um parque inundável, de modo que os reservatórios cumpram a função de transição entre a sessão original do córrego e as canalizações por trecho.

Adaptações ao projeto: áreas de apoio e de lazer

Outro aspecto avaliado por SP Obras foi que o projeto original apresenta poucos equipamentos de lazer, em comparação a outros parques, ficando aquém no quesito recreativo. Desta forma, a implantação do parque em trechos não contemplará, inicialmente, todos os itens de lazer do programa de necessidades do projeto. Nesse contexto, somente a execução total do parque permitirá todos os usos programados. Contudo, considera-se que a execução do parque, ainda que parcial, beneficiará a população local.

Há também a necessidade de adaptar os trechos às instalações de infraestrutura de apoio do parque, sobretudo sanitários, pois esse aspecto não foi considerado na seleção dos trechos e o parque tem apenas três áreas com essa característica. Contudo, avalia que a ampliação dessas áreas de apoio, ao executar os trechos, não seria desperdício, uma vez que, em sua visão, seria interessante que o projeto ponderasse essa atualização independente da sua execução por trechos ou integral.

Assim, será necessário atualizar o projeto existente para promover essas adequações, tomando o cuidado de manter as premissas já estabelecidas para a intervenção:

- Desapropriações: aproveitamento do maior número de terrenos já desapropriados;
- Partido arquitetônico: adotar o projeto original com ajustes para entrega dos trechos parciais propostos, mantendo a Licença Ambiental de Instalação- LAI;
- Metrô: sem previsão de início das obras da Linha 17 no trecho do Parque Linear, conforme informação recebida da área técnica em julho/18;
- Drenagem: adotado projeto original com adoção de "restrições de seção" para viabilizar a canalização parcial do córrego (sem inundações nos trechos não canalizados), tal qual proposta da FCTH no Caderno de Bacias, de forma a atribuir a função de reservação ao parque linear;
- Circulação viária: adotado projeto original com ajustes e diretrizes dadas pela CET para entrega dos trechos parciais propostos;
- Habitação: atendimento às famílias já removidas (recebendo aluguel social) e famílias a remover para intervenções propostas com aproveitamento dos projetos já iniciados (SP Obras e COHAB).

Passando a analisar em detalhe cada uma das três frentes de intervenção, SP Obras indicou a setorização, dentro de cada perímetro, com vistas à sua sugestão de priorização de abertura de frentes de obra, justificando ser este o motivo para que a denominação dos trechos, por letra, não é sequencial dentre as frentes indicadas. Para a priorização, SP Obras valeu-se dos seguintes critérios:

- Necessidade de remoção de famílias: foram priorizadas as áreas sem necessidade de remoção;
- Restante a pagar nos processos de desapropriação: foram priorizadas áreas com poucos gastos remanescentes;
- Valores da intervenção, referente aos custos com obras, projetos complementares e acompanhamento ambiental.

Assim, foram priorizadas as áreas com menor custo de intervenção, iniciando-se pelas áreas sem remoção e, para os demais trechos, foram ponderados remoção, custos de desapropriação e custos de obra.

Frente Alba

A frente Alba, portanto, é composta por três trechos, designadas, no grau de prioridade, como trechos "A", "E" e "G", iniciando as obras pelo trecho "A", composto praticamente somente pelo terreno da antiga garagem de ônibus da Tupi, sem necessidade de remoções, até o trecho "G", que abriga mais de mil famílias na favela Alba. Essa priorização, em um cronograma de obras, considera iniciar as obras nessa frente onde não há remoções a fazer, conforme sintetiza a tabela a seguir:

| Trecho | Total Obra | Projetos complementares | Acomp. Ambiental | Remoção | Desapropriação | Total Geral |
|--------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------|----------------|-------------|
| | Valor (R\$ x mil) | | Valor (R\$ x mil) | | | |
| A | 44.115 | 2.206 | 1.323 | - | 965 | 47.286 |
| E | 11.836 | 592 | 355 | 461 | 884 | 13.312 |
| G | 85.745 | 4.287 | 2.572 | 1.151 | 1.323 | 91.355 |

Tabela 1: Custos de intervenção em infraestrutura para a Frente Alba. Elaboração: SP Obras, outubro, 2018.

Frente Corbisier

Para esta frente, nenhum dos dois trechos tem necessidade de novas remoções de famílias de baixa renda, sendo o trecho "B" o menos custoso e o "C" mais custoso em decorrência da obra do viaduto da Av. Georges Corbisier, que onera a intervenção tanto pelo custo da obra de arte em si quanto as áreas ainda não desapropriadas para esta finalidade específica. A síntese encontra-se na tabela a seguir:

| Trecho | Total Obra | Projetos | Acomp. | Remoção | Desapropriação | Total Geral |
|--------|-------------------|-------------------|-------------------|----------|-------------------|-------------------|
| | Valor | complementares | Ambiental | | | |
| | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) | Famílias | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) |
| B | 47.973 | 2.399 | 1.439 | - | 158 | 50.530 |
| C | 101.183 | 5.059 | 3.036 | - | 4.187 | 110.430 |

Tabela 2: Custos de intervenção em infraestrutura para a Frente Corbisier. Elaboração: SP Obras, outubro, 2018.

Frente Jabaquara

Por fim, o trecho “D” também não conta com remoções e muito pouco a pagar com desapropriações. Já o trecho “F”, há necessidade considerável de custos com desapropriação e novas remoções, conforme demonstra a tabela a seguir.

| Trecho | Total Obra | Projetos | Acomp. | Remoção | Desapropriação | Total Geral |
|--------|-------------------|-------------------|-------------------|----------|-------------------|-------------------|
| | Valor | complementares | Ambiental | | | |
| | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) | Famílias | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) |
| D | 46.153 | 2.308 | 1.385 | - | 72 | 48.533 |
| F | 56.783 | 2.839 | 1.703 | 192 | 2.770 | 62.393 |

Tabela 3: Custos de intervenção em infraestrutura para a Frente Jabaquara. Elaboração: SP Obras, outubro, 2018.

Vale destacar que as áreas não destacadas como trechos “A” a “G” são aquelas em que não se iniciou o processo de desapropriação e a sugestão de SP Obras é que não se iniciem esses processos até que os trechos priorizados sejam resolvidos.

Em suma, SP Obras detalha os custos com os temas das obras, além dos custos adicionais com projetos complementares, acompanhamento ambiental, desapropriações, sem considerar os custos com o atendimento provisório e definitivo das famílias removidas e a remover, discriminada na tabela a seguir:

| Trecho | Viário | | Pontilhão | | Viaduto | | Parque Linear | | Canalização | | Total obra |
|--------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|---------|-------------------|---------------|-------------------|-------------|-------------------|----------------|
| | Comp. (m) | Valor (R\$ x mil) | Qtde. | Valor (R\$ x mil) | Qtde. | Valor (R\$ x mil) | Qtde. | Valor (R\$ x mil) | Qtde. | Valor (R\$ x mil) | |
| A | 430 | 9.467 | 1 | 1.000 | - | - | 25.000 | 17.058 | 335 | 16.590 | 44.115 |
| B | 550 | 12.109 | - | - | - | - | 29.700 | 20.264 | 315 | 15.600 | 47.973 |
| C | 1.900 | 41.831 | 1 | 1.000 | 1 | 40.040 | 14.500 | 9.893 | 170 | 8.419 | 101.183 |
| D | 585 | 12.880 | - | - | - | - | 23.000 | 15.693 | 355 | 17.581 | 46.153 |
| E | 250 | 5.504 | - | - | - | - | 4.200 | 2.866 | 70 | 3.467 | 11.836 |
| F | 690 | 15.191 | 1 | 1.000 | - | - | 33.000 | 22.516 | 365 | 18.076 | 56.783 |
| G | 1.250 | 27.520 | 2 | 2.000 | - | - | 57.000 | 38.891 | 350 | 17.333 | 85.745 |
| Total | 5.655 | 124.503 | 5 | 5.000 | 1 | 40.040 | 186.400 | 127.182 | 1.960 | 97.065 | 393.789 |

Tabela 4: Custos de intervenção em infraestrutura para a Frente Jabaquara. Elaboração: SP Obras, outubro, 2018.

| Trecho | Projetos Complementares | Acomp. Ambiental | Remoção | Desapropriação | Total Geral |
|--------------|-------------------------|-------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| | Valor (R\$ X mil) | Valor (R\$ X mil) | Famílias | Valor (R\$ X mil) | Valor (R\$ X mil) |
| A | 2.206 | 1.323 | - | 965 | 47.286 |
| B | 2.399 | 1.439 | - | 158 | 50.530 |
| C | 5.059 | 3.036 | - | 4.187 | 110.430 |
| D | 2.308 | 1.385 | - | 72 | 48.533 |
| E | 592 | 355 | 461 | 884 | 13.312 |
| F | 2.839 | 1.703 | 192 | 2.770 | 62.393 |
| G | 4.287 | 2.572 | 1.151 | 1.323 | 91.355 |
| Total | 19.689 | 11.814 | 1.804 | 10.361 | 423.839 |

Tabela 5: Custos de intervenção em infraestrutura para a Frente Jabaquara. Elaboração: SP Obras, outubro, 2018.

Em suma, o orçamento previsto para a execução dos sete trechos de infraestrutura é de R\$ 393.789,00 para despesas diretas de obra, totalizando R\$ 423.839,00 em despesas ao incluir projetos complementares, acompanhamento ambiental e desapropriação, sem considerar os custos de reassentamento das 1.804 famílias estimadas a serem removidas.

[HA1] Comentário: Estes valores estão corretos? O projeto custa mais caro do que a obra?

[D22] Comentário: Estava errado. 423 é o somatório das obras + complementares.

3.2. CET

A partir da proposta inicial de SP Obras, foi feito levantamento da condição viária da região aonde se estabelece o projeto do parque. Assim, nos 3,9 quilômetros de projeto, ao longo do córrego Água Espraiada, apontado pelo eixo vermelho na imagem a seguir. O viário destacado em amarelo trata-se do viário estrutural da área, responsável pelos principais eixos de conexão viária do entorno da Via Parque. Foram destacados pelos círculos amarelos os três cruzamentos principais entre o viário estrutural e o eixo da Via Parque, sendo também apontadas as três demais transposições existentes, mas em condições precárias sob o ponto de vista da circulação da frota de ônibus municipal. Ressalta-se que se trata de poucas oportunidades de transposição.



Figura 5: Viário estrutural da área. Transposições viárias do Córrego Água Espraiada existentes sobre a área prevista do projeto de prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho e Via Parque. Elaboração: CET, novembro, 2019.

Em seguida, foi exposta a circulação dos ônibus existente, sintetizada no mapa a seguir, que aponta as áreas com maior circulação do modal de transporte público coletivo, representado pelas linhas amarelas. Quanto mais larga a faixa amarela, maior é o volume de ônibus. Destaca, nos círculos, como importantes transposições feitas pela Rua Alba, Av. Eng. Georges Corbisier e a Hildebrando Siqueira como as principais vias transversais ao projeto com volume de transporte coletivo significativo. Essas transposições são fundamentais para conectar a malha viária existente, tanto sob o ponto de vista de circulação local quanto estrutural, para o transporte individual, mas, sobretudo, para a rede de transporte público coletivo existente.

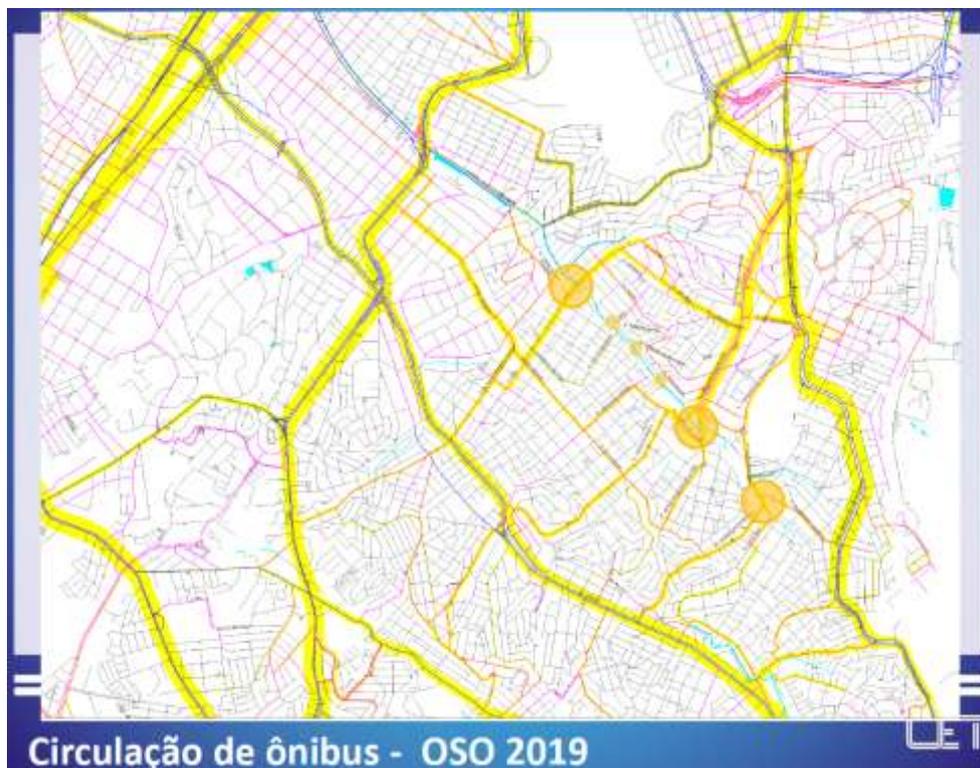


Figura 6: Carga da circulação dos ônibus no entorno do projeto de prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho e Via Parque. Elaboração: CET, novembro, 2019.

A análise aponta que a malha existente, confrontada com as barreiras geográficas, são um desafio para a melhoria das conexões viárias, destacando a inexistência de viário de apoio. Ressalta que o projeto já fez uma ligação entre a Av. Jornalista Roberto Marinho e a Av. Pedro Bueno, que beneficiou o tráfego geral de veículos.

Vale destacar que a priorização sugerida por CET não anula as melhorias viárias anteriormente definidas. Ao contrário, assim como SP Obras, deixa para um momento posterior a execução da Via Parque fora dos trechos destacados, CET identifica como:

- Viário a abrir: conexões viárias não previstas no projeto original do Prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho e Via Parque, mas que é fundamental para a melhoria das conexões da rede existente, sobretudo ao se pensar a execução do projeto em fases;
- Viário existente a melhorar: tratam-se de vias existentes mas que carecem de melhorias de calçada, circulação de bicicletas e não motorizados, bem como intervenções que não necessariamente alarguem o leito carroçável, mas que atuem no sentido de liberar a via ao tráfego, como a remoção de veículos e caçambas que dificultam o tráfego de veículos, sobretudo a circulação dos ônibus de transporte coletivo;
- Transposição a ser substituída: previsão de nova transposição, não prevista no projeto original, tendo em vista a supressão de transposição existente pelo projeto, que prejudica a conexão da revê viária, sobretudo no cenário de execução do projeto em fases.

Portanto, as conexões identificadas para cada frente de intervenção são identificadas pela CET como fundamentais e que devem ser priorizadas em um cenário de execução do projeto por fases, como detalhado a seguir.

Para cada frente, as propostas de priorizações da CET também foram sistematizadas a partir dos cenários de implantação de melhoramentos públicos, já prevendo que o cenário ideal de implantação completa da intervenção não será realizado.

Frente Alba

Em cenário ampliado, para a Frente Alba, identifica a estrutura viária existente atualmente e no projeto original da Via Parque. Diante desta nova premissa, a CET estabeleceu as conexões prioritárias para garantir as conexões existentes e melhorar as condições de circulação do transporte público coletivo. Pondera que o desejo é ligar a Av. Cupecê até a Av. Armando Arruda Pereira. Contudo, a partir do cenário posto, identifica as vias existentes a melhorar e a via abrir, não prevista no projeto, para garantir a conexão sob o ponto de vista da mobilidade urbana. Portanto, foram propostas melhoras na Rua Jorge Duprat Figueiredo e da Rua Alba, destacadas em azul no mapa a seguir, destacando que a ligação entre essas duas vias, destacada em vermelho no mapa, uma vez que hoje essa conexão é feita na Av. Santa Catarina, distante e com problemas diários de congestionamento. Assim, a oportunidade de melhorar a circulação nesta frente é promover essa conexão.

Não foram estabelecidos viários prioritários no trecho “E”, pois o viário não apresenta grande relevância para a melhoria da circulação estrutural da região.

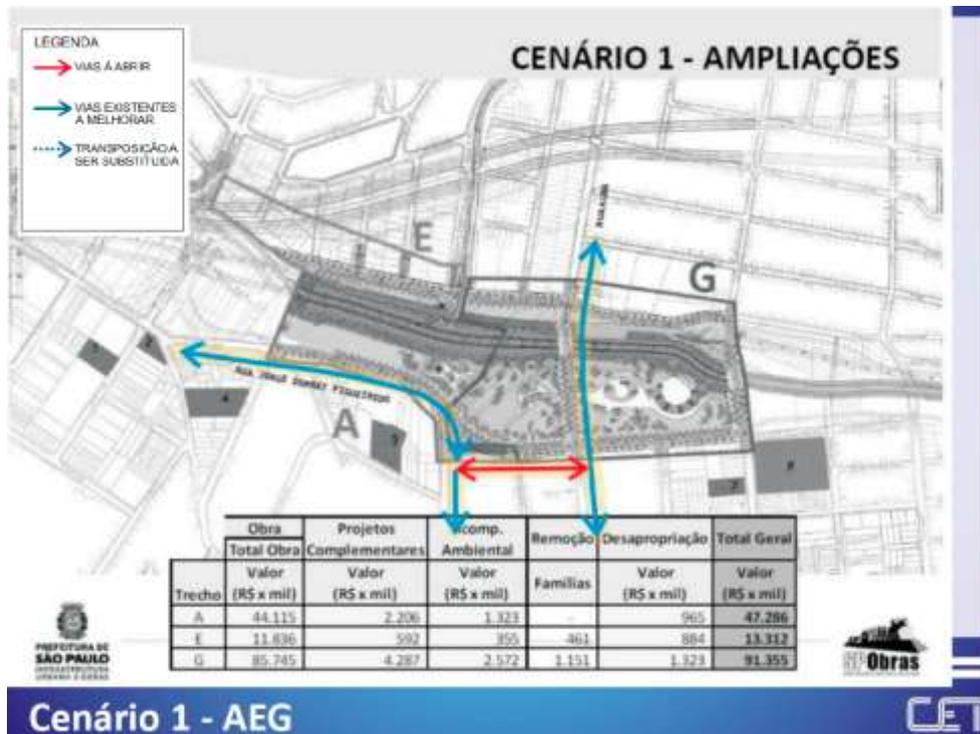


Figura 7: Priorizações de melhorias no viário, a partir do cenário proposto por SP Obras. Elaboração: CET, novembro, 2019.

Frente Corbisier

No cenário de priorização de intervenção, em etapas, à luz das oportunidades de melhoria das conexões estruturais para a região, as transposições são feitas pelas ruas Jupatis e Marapés, eleitas pela CET como coletoras uma vez que o transporte público coletivo se utiliza delas, bem como viário local pelas ruas Capuavinha e Botuverá, hoje bastante precárias, sem calçada e com problemas de obstrução na via e com relatos complementares de problemas com segurança.

Outro ponto relevante para a discussão desta frente trata-se da pertinência em se manter, como prioritária, a execução do Viaduto Georges Corbisier. A importância desta ligação, em caráter estrutural, seria ligar a Av. Engenheiro Georges Corbisier até a Avenida Cupecê, cruzando pela Av. Santa Catarina. Esta ligação está prevista no Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 16.050/2014), mas sem previsão de ser executada. A proposta de ligação seria chegar até a Av. Santa Catarina em uma primeira fase, e, por fim, ligar a Av. Cupecê até a Av. Armando de Arruda Pereira, em uma grande conexão estrutural para a zona sul.

Contudo, neste momento, não há previsão de chegar à Av. Santa Catarina. Sem essa ligação, não há necessidade de se construir o Viaduto neste momento, pois não resolve o problema de grande

conexão estrutural. Para a viabilidade desta obra, é preciso executá-lo conjugado com a ampliação da avenida, o que geraria novas desapropriações, não previstas no projeto e muito menos priorizadas no cenário proposto. A transposição por viaduto, desembocando em viário local, pode gerar mais problemas de circulação e tráfego do que solução. Assim, a CET recomenda que se faça melhorias nas transposições existentes sobre o córrego Água Espreada, destacados em azul no mapa a seguir, deixando a execução do viaduto para o futuro.

Complementarmente, como as vias projetadas na Via parque apresentam largura de 10,5 metros, as transposições a melhorar seriam fundamentais para a implantação de binário para a circulação dos ônibus.

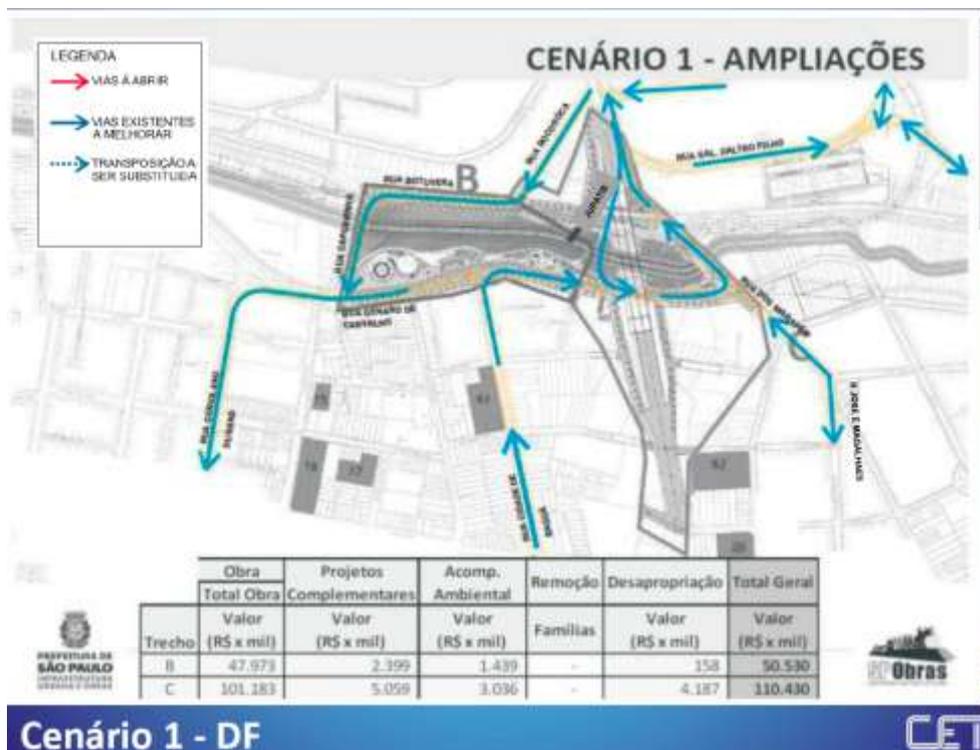


Figura 8: Priorizações de melhorias no viário, a partir do cenário proposto por SP Obras. Elaboração: CET, novembro, 2019.

Frente Jabaquara

A execução desta frente em trecho é considerada, pela CET, como o ponto mais crítico da proposta de não executar o projeto integral. Isto porque a execução do trecho F remove a única possibilidade de ligação da Av. Rodrigues Montemor com a Av. Eng. Armando Arruda Pereira, que se dá pela R. Hildebrando Siqueira. Sendo assim, a proposta de execução desta frente do parque, pelo projeto original, interromperia a única ligação que existe para o transporte público coletivo para este trecho.

Exposto esse cenário, é fundamental melhorar a condição da Rua das Guassatungas e da Rua Hildebrando Siqueira, construindo uma nova ligação, não prevista no projeto, para transpor o córrego Água Espreada pela Av. Rodrigues Montemor, ou, minimamente, manter a transposição existente. Isso porque o projeto original prevê que os ônibus que chegam pela Av. Rodrigues Montemor fariam um retorno pelo fim da Via Parque para acessar a Rua Hildebrando Siqueira.

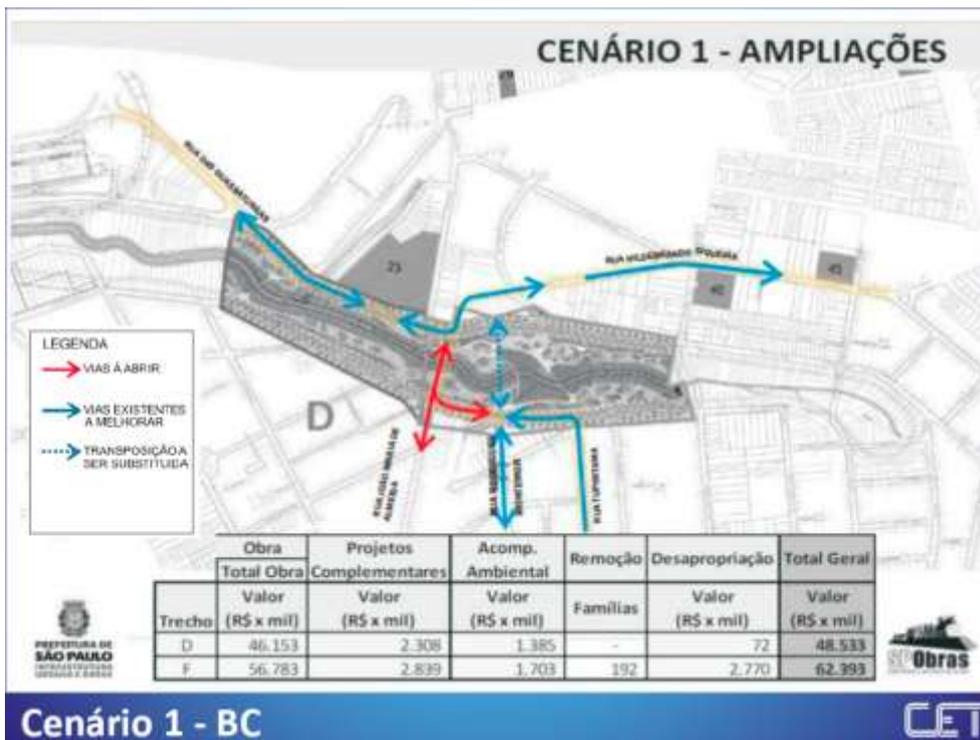


Figura 9: Priorizações de melhorias no viário, a partir do cenário proposto por SP Obras. Elaboração: CET, novembro, 2019.

3.3. SP URBANISMO/ GEE/ SEP

A Gerência de Estudos Econômicos – GEE da Superintendência de Estruturação de Projetos – SEP da SP Urbanismo foi demandada pela Diretoria de Implementação de Projetos Urbanos – DIP a realizar estudo referente ao impacto da execução das intervenções de prolongamento da Avenida Roberto Marinho sobre a valorização imobiliária. A análise teve como objetivo avaliar a valorização imobiliária decorrente da implantação da intervenção, tanto em valorização nominal (preço) quanto em volume transacionado, para um possível faturamento a partir de um novo leilão de CEPAC, valendo-se somente do faturamento, ponderando que ele rivaliza com outros critérios apresentados por outros agentes.

Observa que a natureza das intervenções previstas pode ser compreendida como amenidades urbanas que chegam a valorizar imóveis, na escala de 10% de valorização dos imóveis, ao passo que a presença de assentamentos precários chega a desvalorizar um imóvel próximo em até 30%. Assim, do ponto de vista das amenidades, a similaridade da natureza das intervenções nas três frentes não permite uma avaliação, por si, de qual trecho impactaria mais na valorização imobiliária. Ou seja, o estudo apontou que a execução de cada trecho de intervenção valorizaria os imóveis em 10%.

Nesse sentido, o estudo observa que executar os trechos que preveem a remoção de assentamentos precários impactaria mais na valorização imobiliária dos imóveis no entorno, não pela implantação das amenidades urbanas, mas pela remoção das favelas. Não foram consideradas, na análise, outras melhorias urbanas no entorno, como a execução da Linha 17 do metrô no trecho do Parque Linear.

Diante disso, em vez de analisar o impacto no preço dos imóveis decorrentes da execução da intervenção em cada frente, foram analisados os lançamentos imobiliários no entorno, considerando serem as áreas mais aquecidas para a produção de novas unidades residenciais e comerciais. Para isso, estabeleceu-se um raio de 1,2 quilômetros a partir de cada trecho, para analisar o apetite do mercado imobiliário, de 1995 a 2017, a partir dos dados da Embraesp.

A análise do mapa a seguir permite aferir que a Frente Alba tem, historicamente, apetite de mercado maior do que as demais frentes, tornando-a mais favorável a uma primeira análise, uma vez que se estima ser a área que teria maior volume de produção, recortando o universo aferido pela Embraesp a partir de 2008, desde que se iniciaram os estudos de preço de metro quadrado pela Fipe/ZAP.

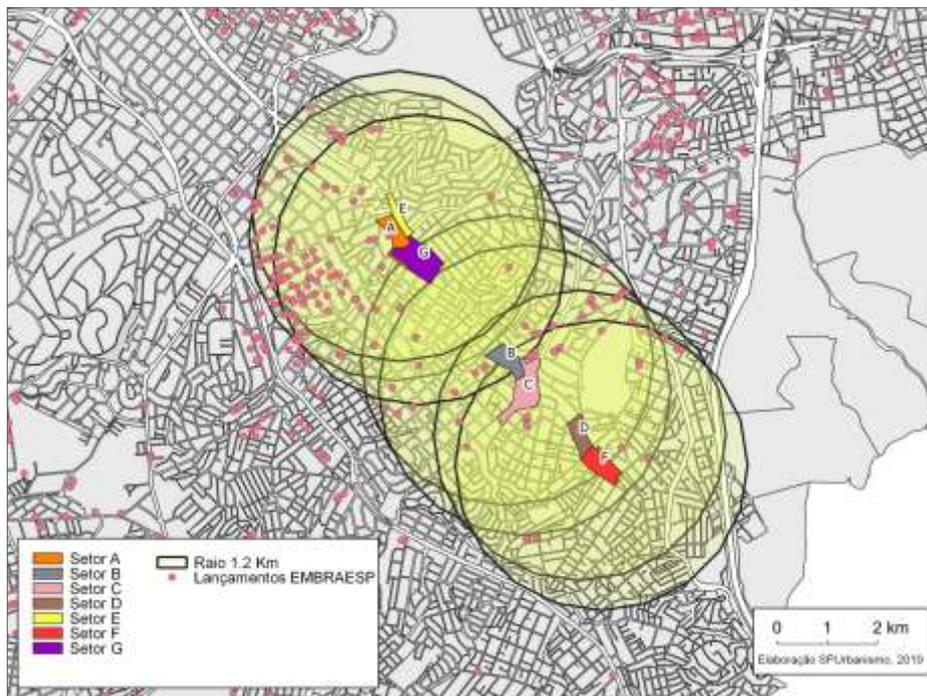


Figura 10: Lançamentos imobiliários no entorno da proposta da Via Parque (1995 – 2017). Fonte: Embraesp, 2018. Elaboração: SP Urbanismo, novembro, 2019.

Assim, podemos observar, pelas tabelas a seguir, que a Frente Alba se destaca em produção de unidades habitacionais, conforme mostra a tabela a seguir, seguida, com leve vantagem, pela Frente Jabaquara.

| Conjunto | Unidades Residenciais | Unidades Comerciais | Total |
|------------------|-----------------------|---------------------|-------|
| Frente Alba | 2.567 | 228 | 2.795 |
| Frente Corbisier | 217 | 104 | 321 |
| Frente Jabaquara | 138 | 369 | 507 |

Tabela 6: Número de unidades lançadas próximas aos trechos da Via Parque por uso (2008 – 2017).

Observados os lançamentos imobiliários, pelo montante em área útil, para o mesmo período, observa-se correlação direta com as unidades, ficando à Frente Alba muito na dianteira das demais, com leve superioridade da Frente Jabaquara em relação à Frente Corbisier.

| Conjunto | Área útil Residencial (m ²) | Área útil Comercial (m ²) | Área útil Total (m ²) |
|------------------|---|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Frente Alba | 196.302 | 8.716 | 205.017 |
| Frente Corbisier | 13.186 | 3.823 | 17.009 |
| Frente Jabaquara | 6.111 | 15.050 | 21.162 |

Tabela 7: Área útil lançada próxima aos trechos da Via Parque por uso (2008 – 2017)

Do ponto de vista o preço do metro quadrado, não é possível discernir entre uma frente e a outra, conforme apresenta a tabela a seguir, que observa os valores da tabela Fipe.

| Conjunto | Preço metro quadrado Residencial (R\$/m ²) | Preço metro quadrado Comercial (R\$/m ²) |
|------------------|--|--|
| Frente Alba | 10.509 | 12.636 |
| Frente Corbisier | 8.399 | 12.847 |
| Frente Jabaquara | 10.745 | 13.315 |

Tabela 8: Área útil lançada próxima aos trechos da Via Parque por uso (2008 – 2017)

Assim, além da perspectiva da remoção das famílias de baixa renda, a única diferença significativa observada está no volume de vendas próximo à Frente Alba.

Para além da análise dos lançamentos imobiliários historicamente observados nesta região, foi analisado o valor do metro quadrado, conforme o Cadastro para Fins de Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), constante no Quadro 14 do PDE (Lei Municipal nº 16.050/2014), ainda que a base esteja defasada. Para efeito comparativo entre as frentes, o mapa a seguir observa que o preço do metro quadrado de terreno, pelo Cadastro, é mais acentuado próximo à Frente Alba.

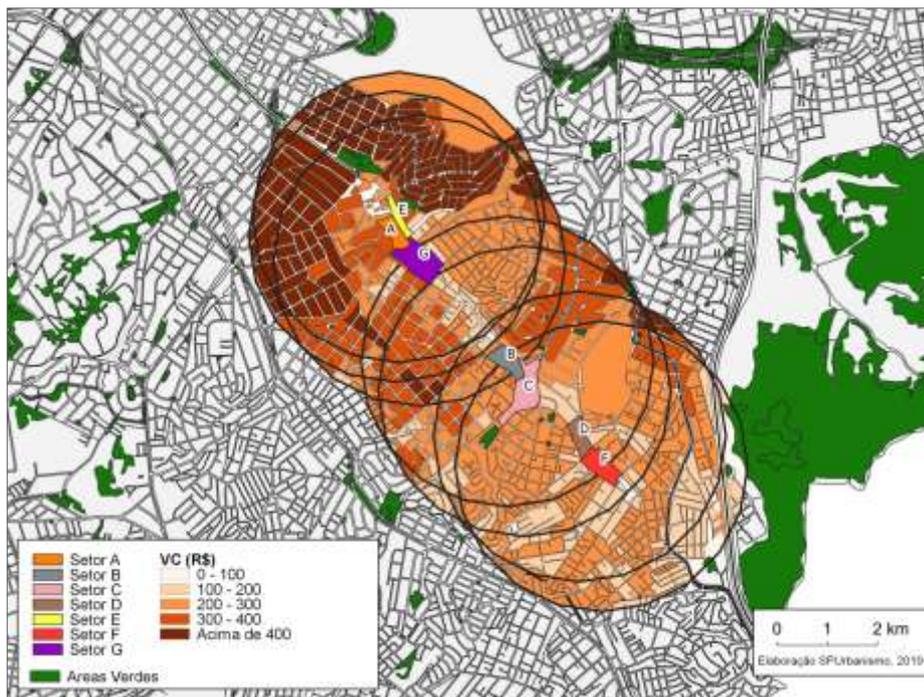


Figura 11: Cadastro de Valor de Terrenos no entorno da proposta de Via Parque.

Em valores nominais, a Frente Alba apresenta valor de Cadastro de R\$ 367,00 por m², enquanto a Frente Corbisier apresenta R\$ 260,00 por m² e a Frente Jabaquara, R\$ 228,00 por m².

Diante o exposto, do ponto de vista da valorização imobiliária para uma potencial arrecadação com nova distribuição de CEPAC, a Frente Alba é a que apresenta maior potencial de arrecadação.

3.4. SEHAB/ COHAB-SP

Sobre a temática da habitação de interesse social, a oficina contou com duas exposições complementares, de COHAB-SP e de SEHAB, tendo em vista que os empreendimentos de habitação social estão sob responsabilidade destes dois órgãos da Prefeitura de São Paulo, para além da SP Obras. Vale recuperar que os quatro contratos de execução da Via Parque (Lotes 1 a 4)

contemplavam, para além das obras de viário, drenagem, parque e túnel, a execução de empreendimentos de habitação de interesse social para reassentar as famílias removidas em decorrência do programa de intervenções previsto na Lei da OUCAE. No âmbito desses contratos, as unidades habitacionais a serem construídas foram delegadas à responsabilidade da SP Obras, que acompanhou a execução dos empreendimentos em obra até o presente momento. Esses empreendimentos são enquadrados, no âmbito desta oficina e de seus materiais, como Grupo 1.

Contudo, uma vez tomada a decisão de rescindir os contratos dos Lotes 1 a 4, foram destinados à responsabilidade da COHAB-SP todos os empreendimentos cujo projeto básico já havia sido elaborado pelas contratadas, a fim de que a Companhia executasse a licitação dos projetos executivos e obra e são enquadrados, nos materiais que subsidiaram esta oficina, como Grupo 2. Um último grupo, o Grupo 3, abrange os lotes desapropriados ou em fase de desapropriação, que ainda carecem da elaboração de projetos. Eles foram destinados à responsabilidade de SEHAB.

Uma vez contextualizado o enquadramento dos grupos de habitação de interesse social, coube a cada ente apresentar, na Oficina, a situação de sua competência.

COHAB-SP

Dentre o escopo da COHAB-SP, coube a este órgão elaborar e planejar a licitação de projeto executivo de 23 áreas, categorizadas como Grupo 2. Em razão das definições dos setores de priorização de intervenção do prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho, a metodologia de análise dos empreendimentos sob responsabilidade de COHAB-SP levou em conta a proximidade das áreas com projeto de arquitetura básico elaborado aos trechos definidos por SP Obras. Foram separados dois grupos, um com 11 empreendimentos no entorno dos trechos "A", "E" e "G", com estimativa de construção de 1.108 unidades habitacionais, cuja licitação deverá custar em torno de R\$ 5,0 milhões para a elaboração do projeto executivo. Já no entorno dos demais trechos, são 12 empreendimentos, com a construção de 1.171 unidades habitacionais estimadas, também com previsão de gastar R\$ 5,0 milhões para a licitação do projeto executivo.

Nesse contexto, não houve priorização de empreendimentos uma vez que se entendeu a necessidade de construir as unidades habitacionais para reassentar as famílias a serem removidas e, assim, viabilizar a abertura das novas frentes de obra. Ressalta-se que, durante a preparação da oficina, foi aventada proposta de priorização dos empreendimentos com maior número de unidades habitacionais e com menor custo da unidade habitacional. Contudo, compreendendo que a falta de oportunidade de reassentamento das famílias é uma importante restrição da intervenção na Via Parque, a diretriz de COHAB-SP é promover a licitação do projeto executivo para os 23 empreendimentos.

SEHAB

O departamento de projetos da SEHAB apresentou a situação das áreas sem projeto básico de arquitetura elaborado. Esses terrenos recentemente chegaram para análise de SEHAB, portanto as informações trazidas pelo departamento de projetos ainda são preliminares. Ao mesmo tempo,

[HA3] Comentário: Os lotes 1 a 4 não são G1? E o grupo da COHAB G2? Esta informação descrita de que as HIS do G1 passariam a COHAB procede? Ou eu que não entendi direito a frase?

[DZ4] Comentário: Boa pergunta. Pelo que entendi, todas as HIS são originalmente dos contratos dos lotes 1 a 4. Ao rescindir os contratos, houve a divisão deles. Os em obras continuaram sob responsabilidade de SPObras e as demais, voltaram para SEHAB. Cohab vai tocar as licitações de projeto executivo e SEHAB vai projetar as áreas sem projeto e ocupadas. Mas vamos confirmar essa informação,

acredita que a análise dos empreendimentos sob responsabilidade de SEHAB deve levar em conta as expectativas de atendimento, ou seja, cruzar a demanda de reassentamento existente e a ser gerada pela intervenção. Uma vez compreendida a demanda, é importante contabilizar as necessidades habitacionais às tipologias das unidades a serem construídas nos empreendimentos dos grupos 1 e 2.

[HA5] Comentário: Esta frase ficou um pouco confusa. Talvez separar em 2 sentenças.

[DZ6] Comentário: Ok.

Como metodologia inicial, as 23 áreas foram classificadas em duas etapas:

- Terrenos livres de ocupação, a serem priorizados em projeto de licitação de projeto básico e executivo. São terrenos:
 - Sem necessidade de remoção;
 - Menos interface com a Via parque, portanto mais independentes e que sofreram menor impacto;
 - Com levantamento planialtimétrico;
- Terrenos ocupados. São os terrenos maiores, mas com necessidade de remoção e de elaboração de estudos.

Deve-se levar em conta que a quantidade de terrenos desapropriados ou em processo de desapropriação provavelmente não será suficiente para promover todo o atendimento habitacional necessário. Nesse contexto, é importante levantar a necessidade de planejar a necessidade de novas desapropriações a fim de evitar o gasto com terrenos que serão valorizados pelas intervenções.

Pondera-se também que a execução parcial do parque, separando parque e favelas com muros, pode ser uma solução frágil para se garantir a manutenção do parque, tornando essa intervenção frágil e uma situação de tensão. Talvez seja importante promover separações mais efetivas, por meio de viário, por exemplo.

4. INTERAÇÃO COM O GRUPO DE GESTÃO

4.1. PRINCIPAIS ASSUNTOS DEBATIDOS

Dentre os principais assuntos debatidos pelo grupo de gestão, podemos destacar os seguintes aspectos:

- Priorizar a finalização das obras de habitação de interesse social iniciadas;
- Garantir o atendimento habitacional das famílias que se encontram em auxílio aluguel antes de começar novas remoções;
- Estabelecer um plano de reassentamento para garantir o atendimento habitacional das famílias em auxílio aluguel e das famílias a serem removidas para a execução dos trechos de obras;
- A prioridade de produção de empreendimentos habitacionais não precisa levar em conta a proximidade com as áreas de intervenção de prolongamento da Av. Jornalista Roberto

Marinho, mas com a viabilidade em concluir a obra e prazo para reassentar as famílias já removidas e a remover;

- Para compreender o apetite do mercado para a compra de CEPAC no âmbito da OUCAE, é preciso pensar o território não somente no seu entorno imediato, mas também no âmbito de seus projetos urbanos vizinhos, a fim de identificar a competitividade da OUCAE em relação à Operação Urbana Consorciada Faria Lima e ao PIU Arco Jurubatuba, que tramita na Câmara Municipal de São Paulo;
- Para definir a priorização das intervenções, é preciso ponderar o impacto social para as famílias do local e para o entorno da cidade;
- Para efetivar a prioridade das intervenções, é preciso fazer constar no orçamento público municipal, que precisa entrar na pauta do Grupo de Gestão, contendo, no mínimo, a apresentação da proposta orçamentária;
- É preciso executar a intervenção de saneamento básico junto à Sabesp, para executar o coletor-tronco, para que as áreas de reserva previstas para fazer a transição entre as áreas de execução de drenagem e os trechos remanescentes não se tornem lagos de esgoto;
- Dialogar com a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente – SVMA a fim de considerar a validade do licenciamento ambiental aprovado pela pasta, inclusive ponderando que consta nele a execução do túnel de interligação com a Rodovia dos Imigrantes e as demais adequações e atualizações necessárias;
- SEHAB/Deplan se responsabiliza a identificar as prioridades dos empreendimentos de habitação de interesse social, a partir do olhar da viabilidade de obra, recebendo de COHAB e SP Obras os subsídios necessários;
- Discutir com SEHAB, nos casos concretos, se há comunidades que podem ser removidas parcialmente ou se permanece a premissa de que as favelas somente serão removidas totalmente.

4.2. ENCAMINHAMENTOS

Pactuados os principais assuntos debatidos, ficou estabelecido que seja realizado um novo encontro para continuar o debate acerca da priorização das intervenções de prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho, com previsão de se realizar no início de fevereiro de 2020. Os materiais utilizados no âmbito desta oficina serão encaminhados a todos por correio eletrônico.

Também ficou encaminhado o esforço de se trabalhar sobre a base georreferenciada, a partir das informações de cada órgão, a fim de construir base espacializada comum.

ANEXOS

ANEXO I – APRESENTAÇÃO GERAL SP URBANISMO: ROTEIRO

ANEXO II – APRESENTAÇÃO SP OBRAS

ANEXO III – APRESENTAÇÃO CET

ANEXO IV – RELATÓRIO GERÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS – GEE/SP URBANISMO

ANEXO V – MATRIZ DE SISTEMATIZAÇÃO – ELABORAÇÃO DIP/SP URBANISMO.

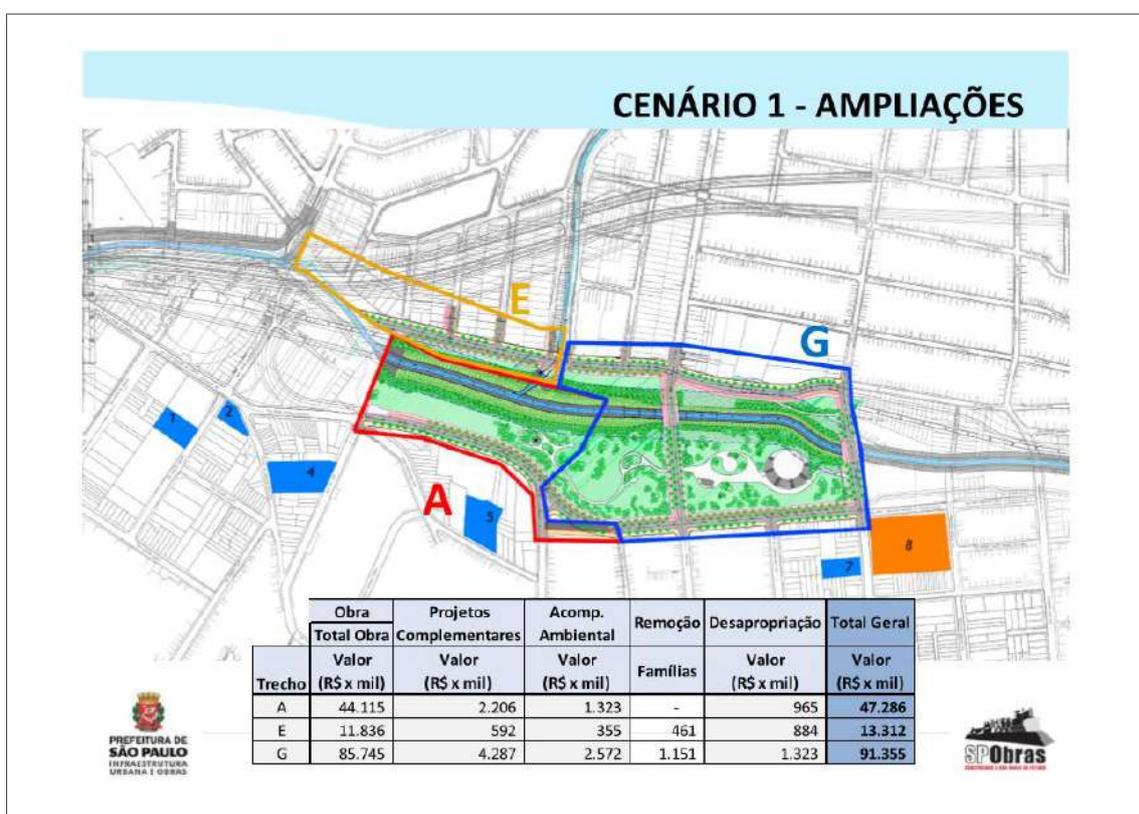
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA ESPRAIADA

ESTUDO DE IMPACTO DE INTERVENÇÕES URBANAS SOBRE A VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

O objeto desta nota técnica é indicar a região da futura Via Parque, no escopo de obras previstas da Operação Urbana Consorciada Água Espreada, com maior potencial de valorização imobiliária. Esta indicação auxiliará a seleção dos trechos a serem construídos prioritariamente.

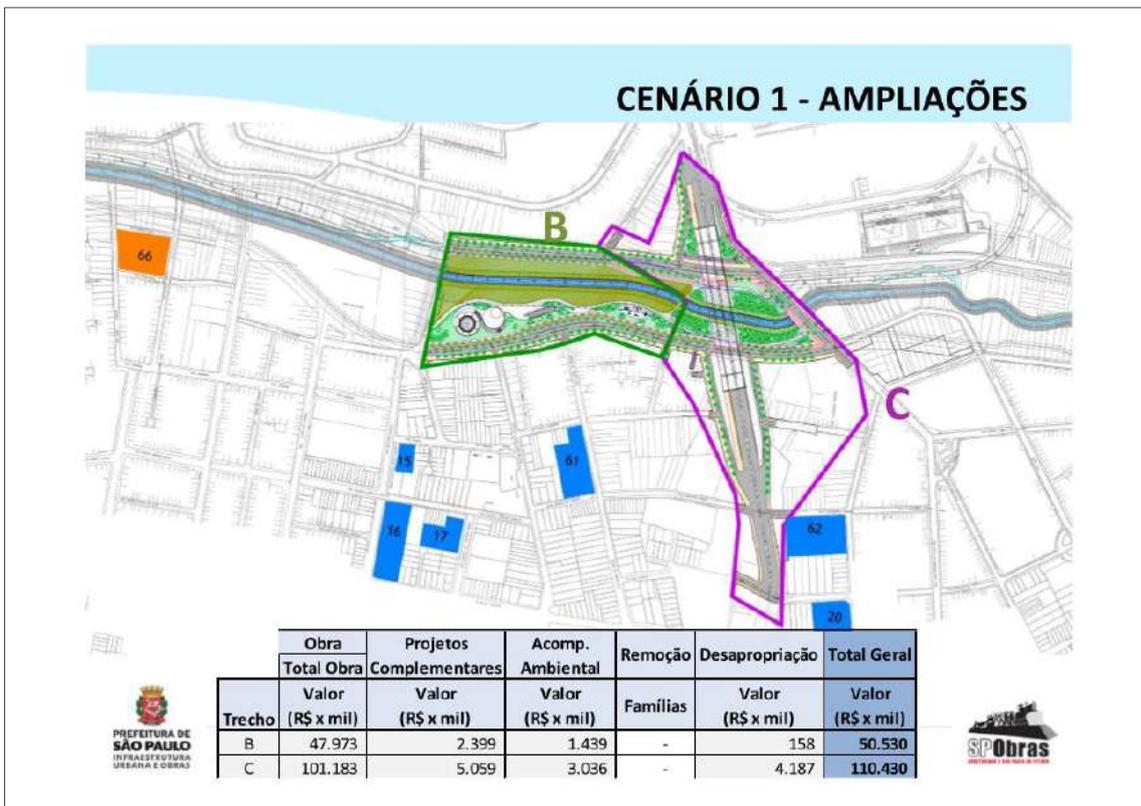
A proposta é composta por três conjuntos de trechos. O primeiro inclui os trechos A, E e G, onde são previstos gastos de R\$ 152 milhões de reais e a remoção de 1.612 famílias, como pode ser observado na Figura 01.

Figura 1: Proposta Via Parque – Conjunto 01



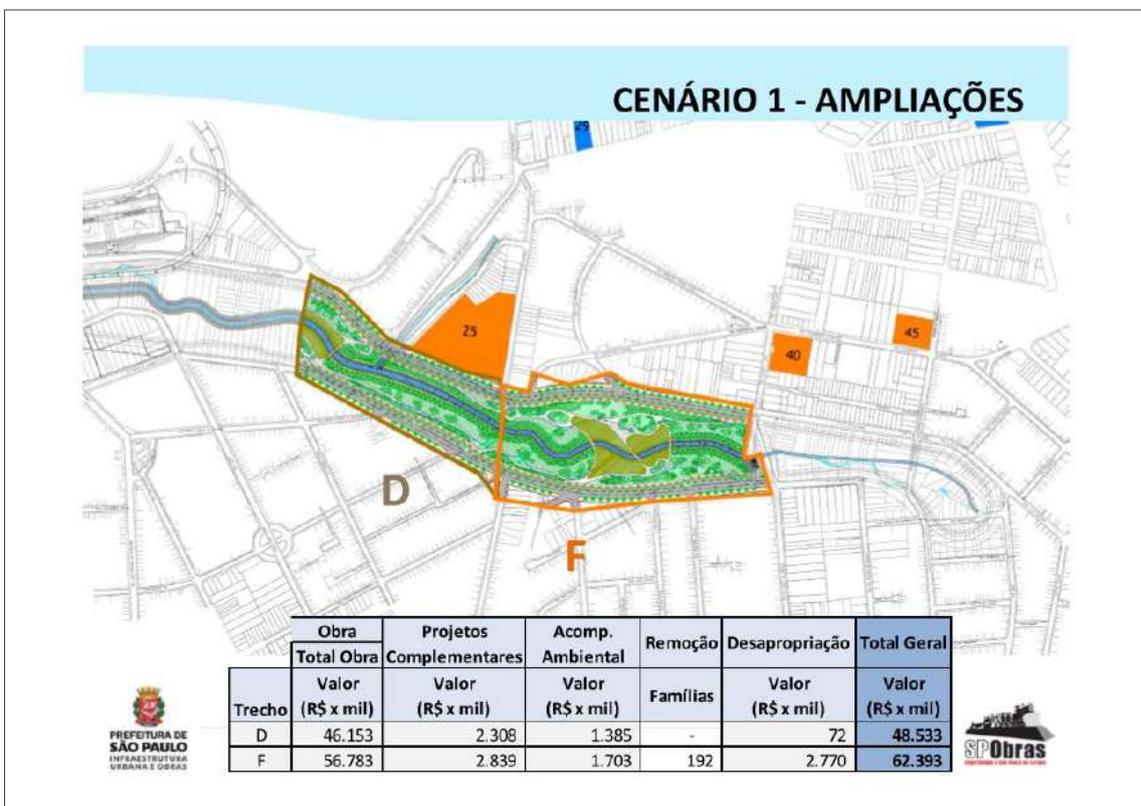
O segundo conjunto inclui os trechos B e C, com uma previsão de obras no valor de R\$ 161 milhões e nenhuma remoção de famílias, conforme Figura 02.

Figura 2: Proposta Via Parque – Conjunto 02



E o terceiro conjunto é formado pelos trechos D e F, com uma previsão de R\$ 111 milhões em obras e a remoção de 192 famílias, conforme exposto na Figura 03.

Figura 3: Proposta Via Parque – Conjunto 03



As propostas para cada conjunto são compostas basicamente por melhoramento viário, em especial a implantação da Via Parque, pela instalação do Parque Linear, por projetos de drenagem e canalização do córrego, além da remoção e reassentamento de famílias na sua maioria localizada às margens do córrego. As propostas por trecho são detalhadas na Figura 4.

Figura 4: Orçamento da proposta Via Parque por trecho

| CENÁRIO 1 – VALORES - PARQUE | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|-------------------|-----------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------|-------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| Trecho | Obra | | | | | | | | | | |
| | Viário | | Pontilhão | | Viaduto Corbusier | | Parque Linear | | Canalização | | Total Obra |
| | Comp. (m) | Valor (R\$ x mil) | Qtde | Valor (R\$ x mil) | Qtde | Valor (R\$ x mil) | Área (m²) | Valor (R\$ x mil) | Comp. (m) | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) |
| A | 430 | 9.467 | 1 | 1.000 | - | - | 25.000 | 17.058 | 335 | 16.590 | 44.115 |
| B | 550 | 12.109 | - | - | - | - | 29.700 | 20.264 | 315 | 15.600 | 47.973 |
| C | 1.900 | 41.831 | 1 | 1.000 | 1 | 40.040 | 14.500 | 9.893 | 170 | 8.419 | 101.183 |
| D | 585 | 12.880 | - | - | - | - | 23.000 | 15.693 | 355 | 17.581 | 46.153 |
| E | 250 | 5.504 | - | - | - | - | 4.200 | 2.866 | 70 | 3.467 | 11.836 |
| F | 690 | 15.191 | 1 | 1.000 | - | - | 33.000 | 22.516 | 365 | 18.076 | 56.783 |
| G | 1.250 | 27.520 | 2 | 2.000 | - | - | 57.000 | 38.891 | 350 | 17.333 | 85.745 |
| Total | 5.655 | 124.503 | 5 | 5.000 | 1 | 40.040 | 186.400 | 127.182 | 1.960 | 97.065 | 393.789 |

| Trecho | Projetos Complementares Valor (R\$ x mil) | Acomp. Ambiental Valor (R\$ x mil) | Remoção Famílias | Desapropriação Valor (R\$ x mil) | Total Geral Valor (R\$ x mil) |
|--------------|--|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| A | 2.206 | 1.323 | - | 965 | 47.286 |
| B | 2.399 | 1.439 | - | 158 | 50.530 |
| C | 5.059 | 3.036 | - | 4.187 | 110.430 |
| D | 2.308 | 1.385 | - | 72 | 48.533 |
| E | 592 | 355 | 461 | 884 | 13.312 |
| F | 2.839 | 1.703 | 192 | 2.770 | 62.393 |
| G | 4.287 | 2.572 | 1.151 | 1.323 | 91.355 |
| Total | 19.689 | 11.814 | 1.804 | 10.361 | 423.839 |

Existem metodologias diversas para a avaliação de impacto de melhorias urbanísticas e ambientais. O método de valoração contingente é baseado em entrevistas com os agentes afetados, na tentativa de extrair “a disposição a pagar” de cada um pelas intervenções propostas. Essas respostas, então, são agrupadas para a inferência da valorização total provocada pelas melhorias. Essa abordagem sofre a crítica por fundamentar em entrevistas o método de cálculo. Julga-se que os agentes econômicos não saberiam discernir o verdadeiro valor a que estariam dispostos a pagar pelas melhorias.

A alternativa mais usual a essa abordagem é o método de preços hedônicos. Ao contrário do primeiro, toma como princípio que os agentes, embora não saibam discernir valor com precisão em entrevistas, o revelam por meio de suas atitudes, essencialmente no momento de uma compra. Quando compram, deixam transparecer suas preferências por esses ou aqueles atributos. O método consiste no tratamento estatístico de preços de imóveis, procurando decompor o preço do bem composto, o imóvel, em preços dos seus diversos atributos, como proximidade a parques, estações de metrô e outras amenidades urbanas.

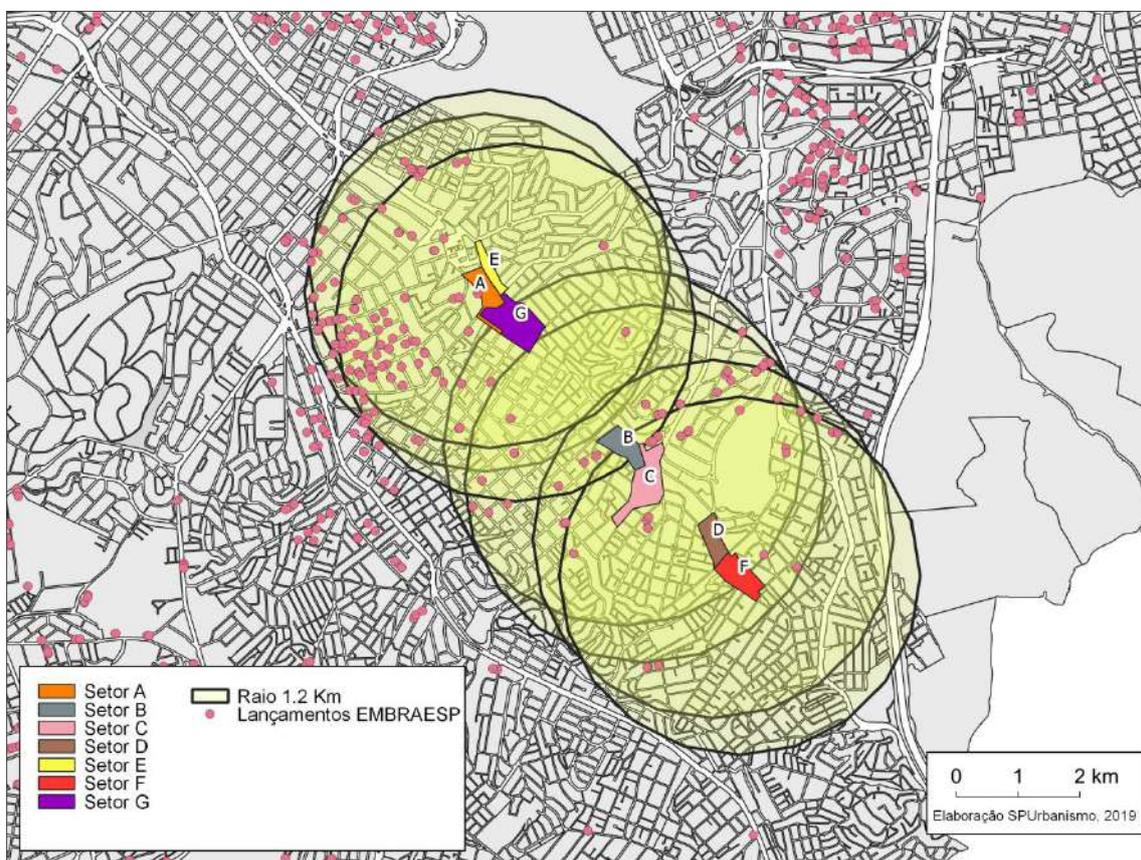
A aplicação de métodos de valoração urbanística e ambiental para auxiliar na seleção dos trechos a da Via Parque esbarra na similaridade das alternativas. Todas são compostas por um pequeno melhoramento viário, implantação de parque, drenagem e canalização. Difícilmente o trabalho de

tratamento e análise de dados forneceria um resultado estatisticamente significativo. Dessa maneira, os métodos mais sofisticados foram descartados.

A solução para esta tarefa foi assumir que o impacto relativo sobre o preços dos imóveis da instalação de infraestrutura nos diversos trechos seria similar. Assim, o conjunto de trechos cercado por imóveis de maior valor e em maiores quantidades de transações apresentariam maior valorização em termos de absolutos. A solução, portanto, reside em avaliar o preço e as quantidades transacionadas dos bens imobiliários num raio de influência das alternativas de intervenção.

Diferentemente das propostas de implantação de infraestrutura, a remoção de famílias apresenta números muito diferentes entre os trechos. A retirada de aglomerações subnormais promove impacto significativo sobre os bens imobiliários. Assim, a região selecionada deveria ser aquela localizada em região mais valorizada e com maior número de remoções. Esses dois elementos combinados forneceriam a maior valorização imobiliária entre as opções pretendidas.

Mapa 1: Lançamentos imobiliários no entorno da proposta da Via Parque (1995 – 2017)



Para avaliar o preço e quantidade de imóveis transacionados no entorno das alternativas, foram selecionados os lançamentos imobiliários fornecidos pela Embraesp num raio de 1,2 quilômetros dos respectivos centroides dos trechos, conforme apresentado no Mapa 01. Observou-se que o conjunto de trechos 1 (A, E, G) apresenta o maior número de lançamentos, com magnitudes muito superiores aos demais. Entre 2008 e 2017, o entorno do conjunto 1 recebeu 2.795 unidades contra 507 do conjunto 3 e 217 do conjunto 2 (ver Tabela 01).

Tabela 1: Número de unidades lançadas próximas aos trechos da Via Parque por uso (2008 – 2017)

| Conjunto | Unidades | | |
|----------|-------------|-----------|-------|
| | Residencial | Comercial | Total |
| 1 | 2.567 | 228 | 2.795 |
| 2 | 217 | 104 | 321 |
| 3 | 138 | 369 | 507 |

Os lançamentos imobiliários medidos em área útil também revelam grande vantagem do primeiro conjunto de trechos frente aos demais. Entre 2008 e 2017, foram colocados no mercado 205 mil metros quadrados de área útil no conjunto 1, contra 21 mil no conjunto 2 e 17 mil no conjunto 3 (ver Tabela 02).

Tabela 2: Área útil lançada próxima aos trechos da Via Parque por uso (2008 – 2017)

| Conjunto | Área útil (m ²) | | |
|----------|-----------------------------|-----------|---------|
| | Residencial | Comercial | Total |
| 1 | 196.302 | 8.716 | 205.017 |
| 2 | 13.186 | 3.823 | 17.009 |
| 3 | 6.111 | 15.050 | 21.162 |

Em relação ao preço de venda, os valores foram mais aproximados. Tomando a tabela FipeZap para correção monetária dos valores imobiliários lançados a partir de 2008, o conjunto 3 apresenta ligeira vantagem, com preço médio do produto residencial lançado a R\$ 10.745 e do produto comercial a R\$ 13.315, seguido do conjunto 1 (R\$ 10.509, R\$ 12.636) e do conjunto 2 (R\$ 8.399, R\$ 12.847) (ver Tabela 03).

Tabela 3: Preço médio dos lançamentos próximos aos trechos da Via Parque por uso (2008 – 2017)

| Conjunto | Preço (R\$/m ²) | |
|----------|-----------------------------|-----------|
| | Residencial | Comercial |
| 1 | 10.509 | 12.636 |
| 2 | 8.399 | 12.847 |
| 3 | 10.745 | 13.315 |

O segundo item analisado foram os preços de terrenos. Nesse caso, adotou-se o Cadastro de Valor de Terrenos (Quadro 14) como indicador do ordenamento de preços na região, ou seja, o Cadastro, embora esteja defasado em relação aos valores de mercado, expressaria adequadamente o ranqueamento dos trechos mais caros e mais baratos. Novamente o primeiro conjunto de trechos (A, E, G) apresenta vantagem frente aos demais (ver Mapa 02). O Cadastro de Valor de Terrenos no seu entorno apresenta uma média de R\$ 367, contra R\$ 260 do conjunto 2 e R\$ 228 do conjunto 3 (ver Tabela 4).

Mapa 2: Cadastro de Valor de Terrenos no entorno da proposta de Via Parque

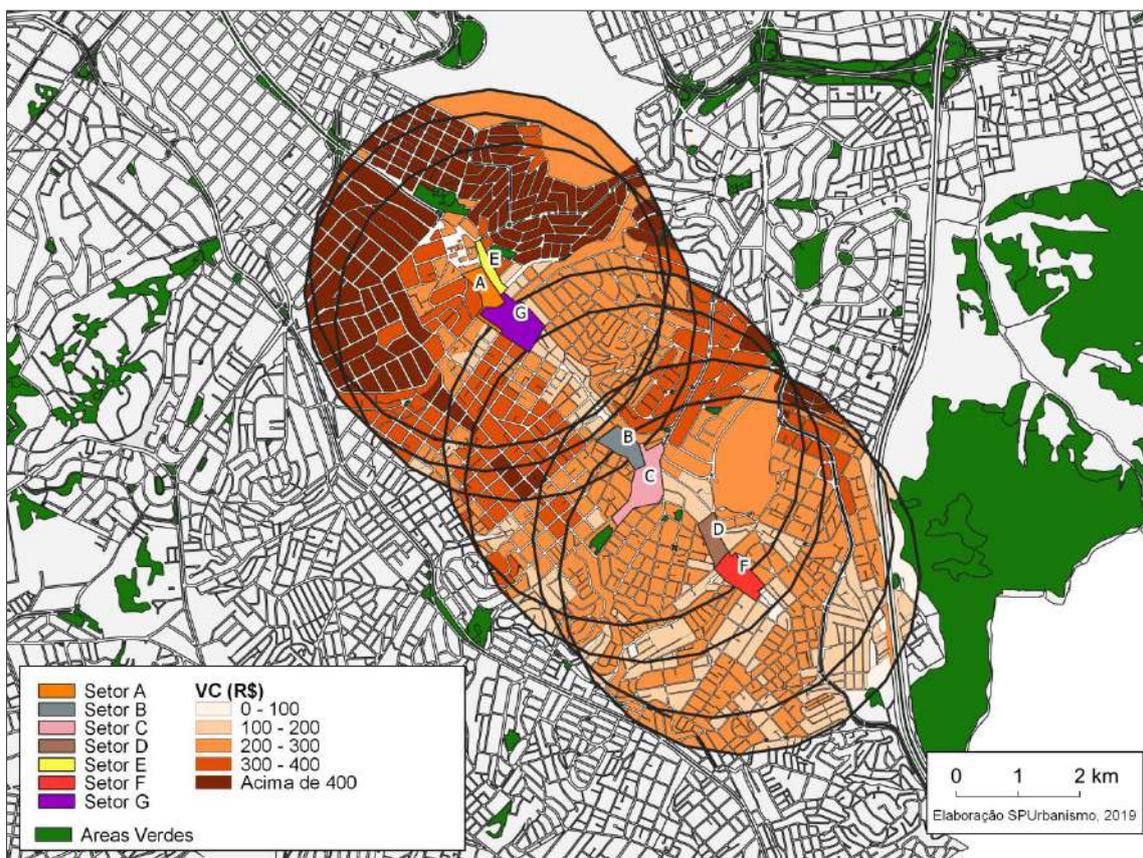


Tabela 4: Cadastro de Valor de Terrenos médio próximo aos trechos da Via Parque

| Conjunto | Cadastro de Valor de Terreno (R\$/m ²) |
|----------|--|
| 1 | 367 |
| 2 | 260 |
| 3 | 228 |

Assim, conforme o primeiro critério de avaliação, o impacto absoluto dos investimentos em infraestrutura, indicado pelos valores e quantidades de bens imobiliários transacionados, o conjunto de trechos 1 apresenta as melhores condições de valorização. O segundo e o terceiro conjunto não apresentam resultados suficientes que permitam uma distinção de classificação entre um e outro.

Quanto ao segundo critério, o número de remoções, novamente o conjunto 1 apresenta os números mais expressivos, o que possibilitaria uma maior valorização imobiliária em seu entorno. Desse modo indica-se esse setor como o preferencial para receber a primeira parcela de investimentos destinada à Via Parque da OUCAE. Os resultados, por sua vez, não apontam uma distinção muito representativa entre o segundo e terceiro conjunto.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA ESPRAIADA

FICHA TÉCNICA

José Armênio de Brito Cruz - **Presidência da São Paulo Urbanismo**

Leonardo Amaral Castro - **Diretoria de Desenvolvimento**

Denise Lopes de Souza - **Diretoria de Gestão de Operações Urbanas**

Marcelo Fonseca Ignatios - **Superintendência de Estruturação de Projetos**

Análise Econômica

Alan Americo da Silva

Allan Martino Matos

Bruno Martins Hermann

Análise Urbanística

Fernando Henrique Gasperini

Marilena Fajersztajn

OUÇ ÁGUA ESPRAIADA

OFICINA DO GRUPO DE GESTÃO

DISCUSSÃO DA PRIORIZAÇÃO
DAS AÇÕES DE INTERVENÇÃO
PROLONGAMENTO DA AV. JORNALISTA
ROBERTO MARINHO - VIA PARQUE

ROTEIRO**HORÁRIO | 14:30 – 17:30****LOCAL | EDIFÍCIO MARTINELLI - AUDITÓRIO 15º ANDAR****14:30 | ABERTURA, BOAS VINDAS E OBJETIVO DA OFICINA****14:40 | APRESENTAÇÃO DOS PARTICIPANTES****14:50 | APRESENTAÇÃO DOS CRITÉRIOS ADOTADOS PARA CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES POR SECRETARIAS****15:05 | APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DA AVALIAÇÃO DOS CRITÉRIOS****15:05 | SP OBRAS****15:25 | CET****15:45 | SEHAB/ COHAB****16:05 | SP URBANISMO/ SEP****16:05 | INTERVALO****16:20 | INTERAÇÃO COM GRUPO DE GESTÃO****17:00 | ENCAMINHAMENTOS**



OBJETIVOS DA OFICINA



CRITÉRIOS ADOTADOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES - SECRETARIAS

PREMISSAS

- Planejar os futuros investimentos em infraestrutura na VIA PARQUE
- Estabelecer prioridades de intervenções a partir dos trechos desapropriados ou em vias de desapropriação
- Planejar a produção de HIS (Licitação de projeto executivo e obra) para o reassentamento das famílias já em auxílio aluguel e remoções subsequentes

ÓRGÃOS MUNICIPAIS ENVOLVIDOS

SP Obras, CET, SEHAB, COHAB, SP Urbanismo (DIP e DDE/SEP)

SOLICITAÇÃO INICIAL

Construção de uma matriz em que cada órgão analisaria as necessidades e prioridades para cada trecho

RESULTADOS

Construção de uma matriz contendo Eixos de Ação, por órgão competente, identificando as interferências mais viáveis e suas restrições

CRITÉRIOS ADOTADOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES - SECRETARIAS

EIXOS DE AÇÃO

- **Licenciamento (acompanhamento por frente de obras) – SPOBRAS x SVMA**
- **Licenciamento (acompanhamento INTEGRAL da LAI da intervenção) – SP URBANISMO + SP OBRAS x SVMA**
- **Viárias – CET**
- **Infraestrutura do Parque – SPOBRAS (Paisagismo+canalização+equipamentos+sanitários)**
- **desapropriações Parque – SPOBRAS**
- **Desapropriações HIS – SPOBRAS**
- **Remoções parciais/ PARCIAIS – SEHAB**
- **Gerenciamento social – SEHAB**
- **Aluguel social – SEHAB**
- **HIS/ Grupo 1 – SP OBRAS**
- **HIS/ Grupo 2 – COHAB**
- **HIS / Grupo 3 – SEHAB**
- **Monotrilho – METRO**
- **Saneamento coletor tronco – SABESP**
- **Disponibilidade de estoque – SP URBANISMO**

CRITÉRIOS ADOTADOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES - SECRETARIAS

| INTERFACES PELOS PRINCIPAIS EIXOS DE AÇÃO | | FRENTE RUA ALBA | | | | | | | | |
|---|----------------|---|-------|-------|---|-------|-------|--|-------|-------|
| INTERVENÇÕES | INTERFERÊNCIAS | A | | | E | | | G | | |
| | | RUA JORGE DUPRAT FIGUEIREDO ATÉ RUA TITIO LIVIO - LADO ESQ. CÓRREGO | CUSTO | PRAZO | DA AV. HÉLIO LOBO ATÉ AV. PEDRO BUENO - LADO DIR. CÓRREGO | CUSTO | PRAZO | RUA VITORIANA ATÉ RUA ALBA - AMBOS OS LADOS DO CÓRREGO | CUSTO | PRAZO |
| LICENCIAMENTO (acompanhamento por frente de obras) - SPOBRAS x SVMMA | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| VIÁRIAS - CET | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| INFRA DO PARQUE - SPOBRAS (Paisagismo +canalização+equipamentos+sanitários) | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| DESAPROPRIAÇÕES PARQUE - SPOBRAS | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| DESAPROPRIAÇÕES HIS - SPOBRAS | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| REMOÇÕES PARCIAIS - SEHAB | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| GERENCIAMENTO SOCIAL - SEHAB | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| ALUGUEL SOCIAL - SEHAB | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| HIS - SPOBRAS / GRUPO 1 | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| HIS - COHAB/ GRUPO 2 | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| HIS - SEHAB/ GRUPO 3 | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| MONOTRILHO - METRO | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| SANEAMENTO COLETOR TRONCO - SABESP | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |
| DISPONIBILIDADE DE ESTOQUE | MAIS VIÁVEIS | | | | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | | | | |

CRITÉRIOS ADOTADOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES - SECRETARIAS

| INTERFACES PELOS PRINCIPAIS EIXOS DE AÇÃO | | FRETE GEORGE CORBUSIER | | | | | |
|---|----------------|---|--------------|-------|---|-------|-------|
| | | B | | | C | | |
| INTERVENÇÕES | INTERFERÊNCIAS | RUA JUPATIS ATÉ RUA CAPUAVINHA - AMBOS OS LADOS DO CÓRREGO | CUSTO | PRAZO | ENTORNO DA INTERLIGAÇÃO DA R. JOSÉ ESTEVIÃO DE MAGALHÃES - ESQ. CORREGO ATÉ AV. ENG. GEORGE CORBISIER - DIR. CÓRREGO | CUSTO | PRAZO |
| | | LICENCIAMENTO (acompanhamento por frente de obras) - SPOBRAS x SVMA | MAIS VIÁVEIS | | | | |
| COM RESTRIÇÕES | | | | | | | |
| VIÁRIAS - CET | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| INFRA DO PARQUE - SPOBRAS (Paisagismo +canalização+equipamentos+sa nitários) | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| DESAPROPRIAÇÕES PARQUE - SPOBRAS | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| DESAPROPRIAÇÕES HIS - SPOBRAS | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| REMOÇÕES PARCIAIS - SEHAB | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| GERENCIAMENTO SOCIAL - SEHAB | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| ALUGUEL SOCIAL - SEHAB | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| HIS - SPOBRAS / GRUPO 1 | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| HIS - COHAB/ GRUPO 2 | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| HIS - SEHAB/ GRUPO 3 | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| MONOTRILHO - METRO | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| SANEAMENTO COLETOR TRONCO - SABESP | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| DISPONIBILIDADE DE ESTOQUE | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |

CRITÉRIOS ADOTADOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES - SECRETARIAS

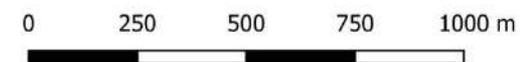
| INTERFACES PELOS PRINCIPAIS EIXOS DE AÇÃO | | FRENTE JABAQUARA | | | | | |
|---|----------------|--|-------|-------|---|-------|-------|
| | | D | | | F | | |
| INTERVENÇÕES | INTERFERÊNCIAS | AV. JOÃO MARIA DE ALMEIDA ATÉ RUA MENDES NUNES - AMBOS OS LADOS DO CÓRREGO | CUSTO | PRAZO | RUA DR. MARIO DE CAMPOS ATÉ AV. JOÃO MARIA DE ALMEIDA - AMBOS OS LADOS DO CÓRREGO | CUSTO | PRAZO |
| LICENCIAMENTO (acompanhamento por frente de obras) - SPOBRAS x SVMA | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| VIÁRIAS - CET | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| INFRA DO PARQUE - SPOBRAS (Paisagismo +canalização+equipamentos+sanitários) | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| DESAPROPRIAÇÕES PARQUE - SPOBRAS | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| DESAPROPRIAÇÕES HIS - SPOBRAS | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| REMOÇÕES PARCIAIS - SEHAB | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| GERENCIAMENTO SOCIAL - SEHAB | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| ALUGUEL SOCIAL - SEHAB | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| HIS - SPOBRAS / GRUPO 1 | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| HIS - COHAB/ GRUPO 2 | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| HIS - SEHAB/ GRUPO 3 | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| MONOTRILHO - METRO | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| SANEAMENTO COLETOR TRONCO - SABESP | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |
| DISPONIBILIDADE DE ESTOQUE | MAIS VIÁVEIS | | | | | | |
| | COM RESTRIÇÕES | | | | | | |

CRITÉRIOS ADOTADOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES - SECRETARIAS

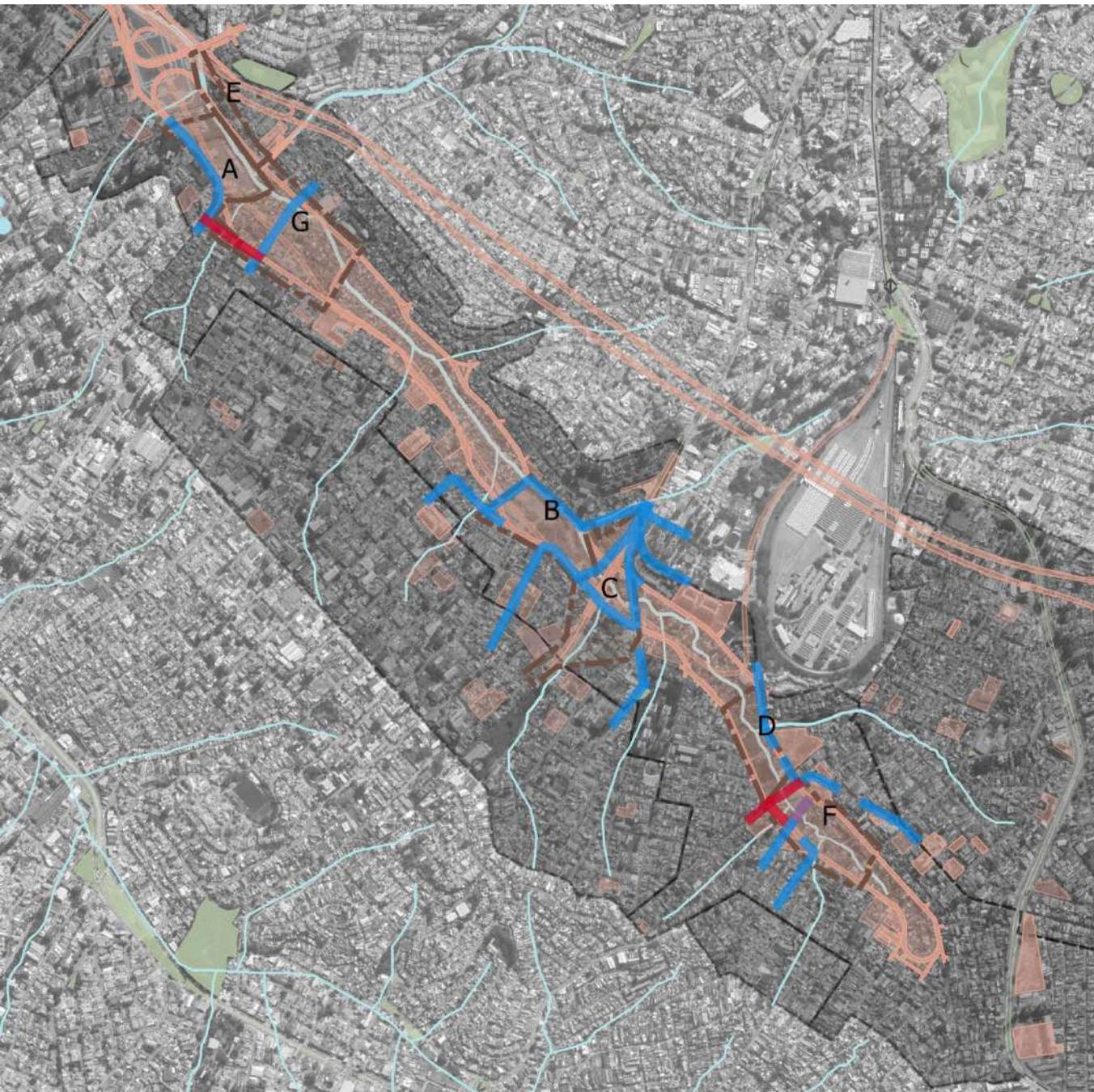


PRIORIDADES DE INTERVENÇÃO VIA PARQUE MAPA SÍNTESE

-  TRECHOS DE PRIORIZAÇÃO
-  INTERVENÇÕES PREVISTAS OUCAE
-  SETORES OUCAE



CRITÉRIOS ADOTADOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES - SECRETARIAS



PRIORIDADES DE INTERVENÇÃO VIA PARQUE MAPA SÍNTESE

CET_oficina_infra2019

- VIA A ABRIR
- VIA EXISTENTE A MELHORAR
- TRANSPOSIÇÃO A SUBSTITUIR
- TRECHOS DE PRIORIZAÇÃO
- INTERVENÇÕES PREVISTAS OUCAE
- SETORES OUCAE

0 250 500 750 1000 m

CRITÉRIOS ADOTADOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES - SECRETARIAS



PRIORIDADES DE INTERVENÇÃO VIA PARQUE MAPA SÍNTESE

-  TRECHOS DE PRIORIZAÇÃO
-  INTERVENÇÕES PREVISTAS OUCAE
-  SETORES OUCAE
-  EMBRAESP 2008-2017
-  BUFFER 1200 m²

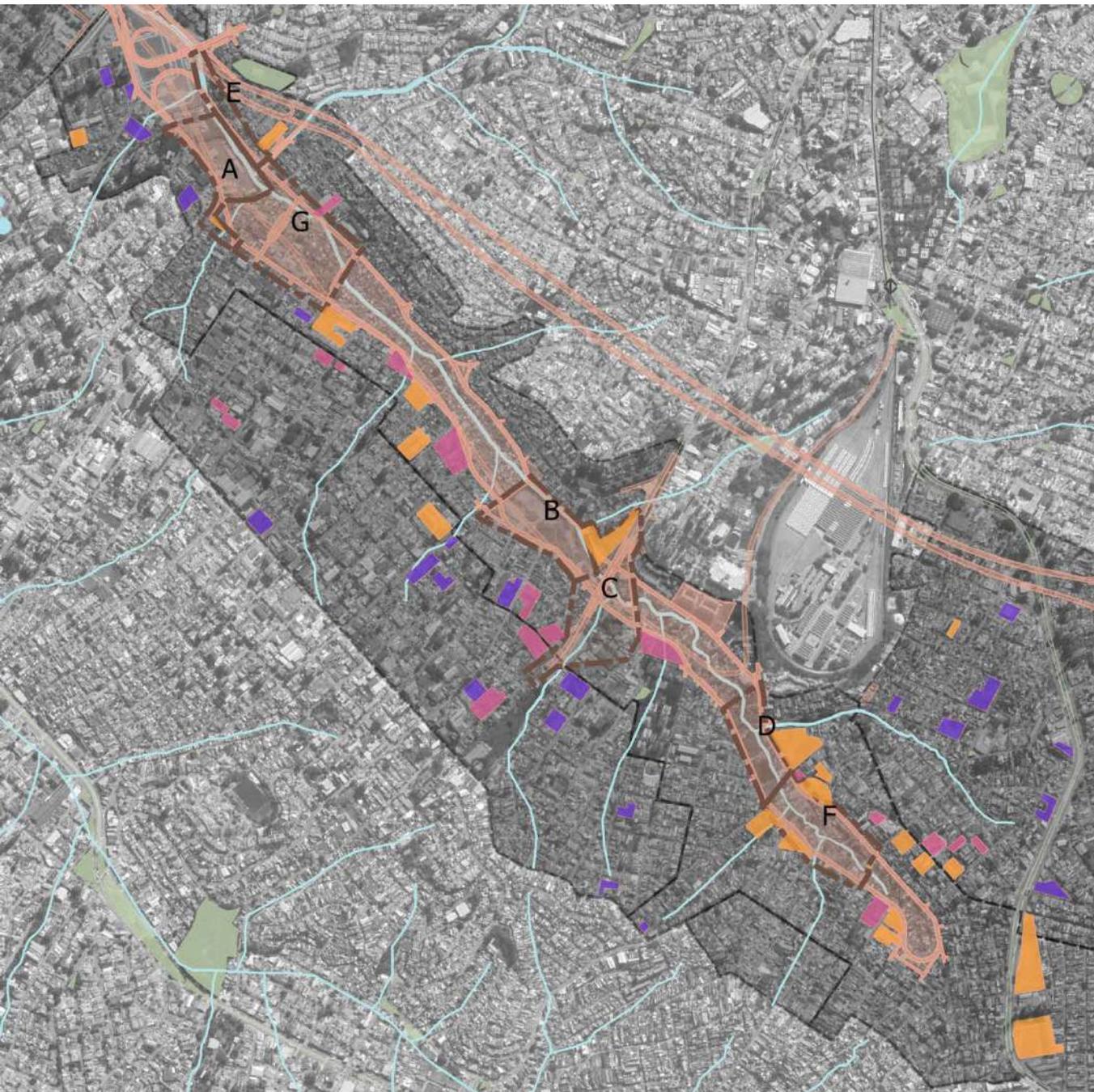
QUADRO 14 PDE - VALOR m²

-  59.0000 - 167.5000
-  167.5000 - 276.0000
-  276.0000 - 384.5000
-  384.5000 - 493.0000
-  493.0000 - 601.5000

0 250 500 750 1000 m



CRITÉRIOS ADOTADOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES - SECRETARIAS



PRIORIDADES DE INTERVENÇÃO VIA PARQUE MAPA SÍNTESE

OFICINA INFRAESTRUTURA

HIS - GRUPOS

ACAODESISTIDA

COHAB

SEHAB

SPOBRAS

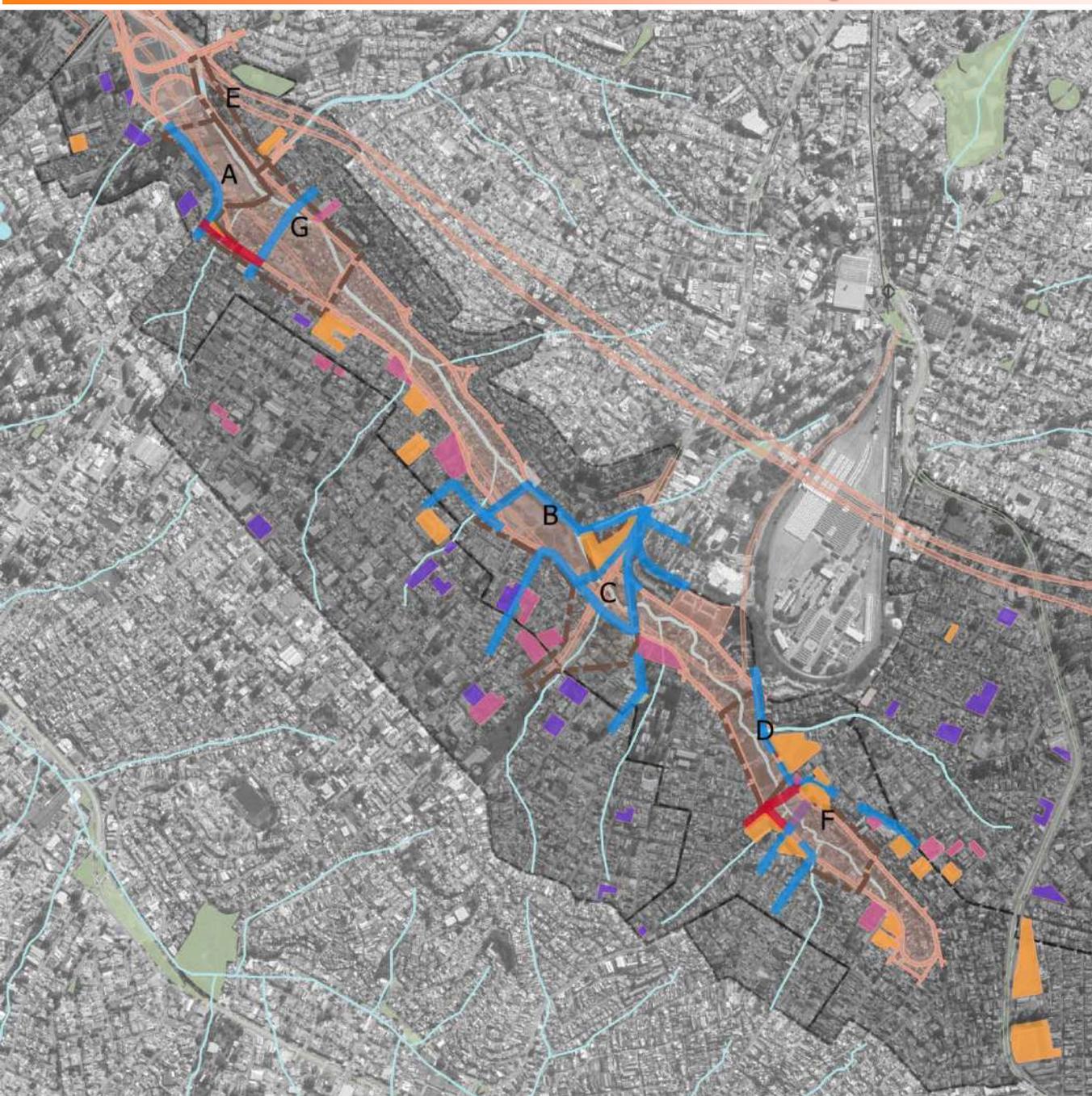
TRECHOS DE PRIORIZAÇÃO

INTERVENÇÕES PREVISTAS OUCAE

SETORES OUCAE

0 250 500 750 1000 m

CRITÉRIOS ADOTADOS PARA A CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES - SECRETARIAS



PRIORIDADES DE INTERVENÇÃO VIA PARQUE MAPA SÍNTESE

OFICINA INFRAESTRUTURA

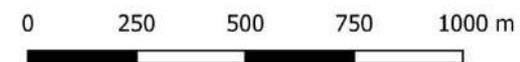
HIS - GRUPOS

- ACAODESISTIDA
- COHAB
- SEHAB
- SPOBRAS

CET_oficina_infra2019

- VIA A ABRIR
- VIA EXISTENTE A MELHORAR
- TRANSPOSIÇÃO A SUBSTITUIR

- TRECHOS DE PRIORIZAÇÃO
- INTERVENÇÕES PREVISTAS OUCAE
- SETORES OUCAE





APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DA AVALIAÇÃO DOS CRITÉRIOS – POR SECRETARIA

ROTEIRO

HORÁRIO | 14:30 – 17:30

LOCAL | EDIFÍCIO MARTINELLI - AUDITÓRIO 15º ANDAR

14:30 | **ABERTURA, BOAS VINDAS E OBJETIVO DA OFICINA**

14:40 | **APRESENTAÇÃO DOS PARTICIPANTES**

14:50 | **APRESENTAÇÃO DOS CRITÉRIOS ADOTADOS PARA CONSTRUÇÃO DE PRIORIDADES POR SECRETARIAS**

15:05 | **APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DA AVALIAÇÃO DOS CRITÉRIOS**

15:05 | [SP OBRAS](#)

15:25 | [CET](#)

15:45 | **SEHAB/** [COHAB](#)

16:05 | **SP URBANISMO/** [SEP](#)

16:05 | **INTERVALO**

16:20 | **INTERAÇÃO COM GRUPO DE GESTÃO**

17:00 | **ENCAMINHAMENTOS**



INTERVALO



INTERAÇÃO COM O GRUPO DE GESTÃO



**CONSOLIDAÇÃO DOS DEBATES
E
ENCAMINHAMENTOS**

OUÇ ÁGUA ESPRAIADA

OFICINA DO GRUPO DE GESTÃO

DISCUSSÃO DA PRIORIZAÇÃO
DAS AÇÕES DE INTERVENÇÃO
PROLONGAMENTO DA AV. JORNALISTA
ROBERTO MARINHO - VIA PARQUE

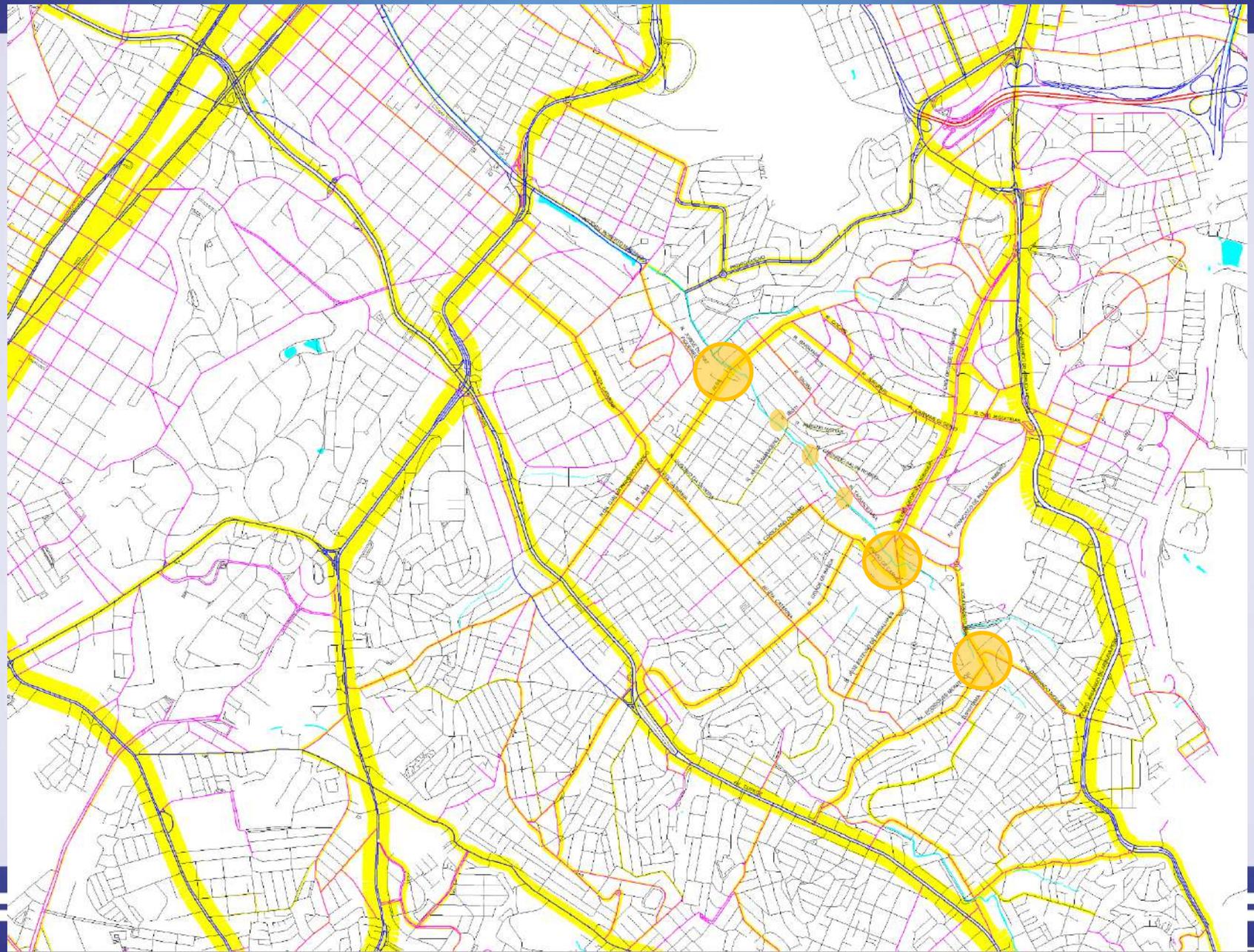


Companhia de Engenharia de Tráfego

Prosseguimento das obras da OUCAE Novembro 2019

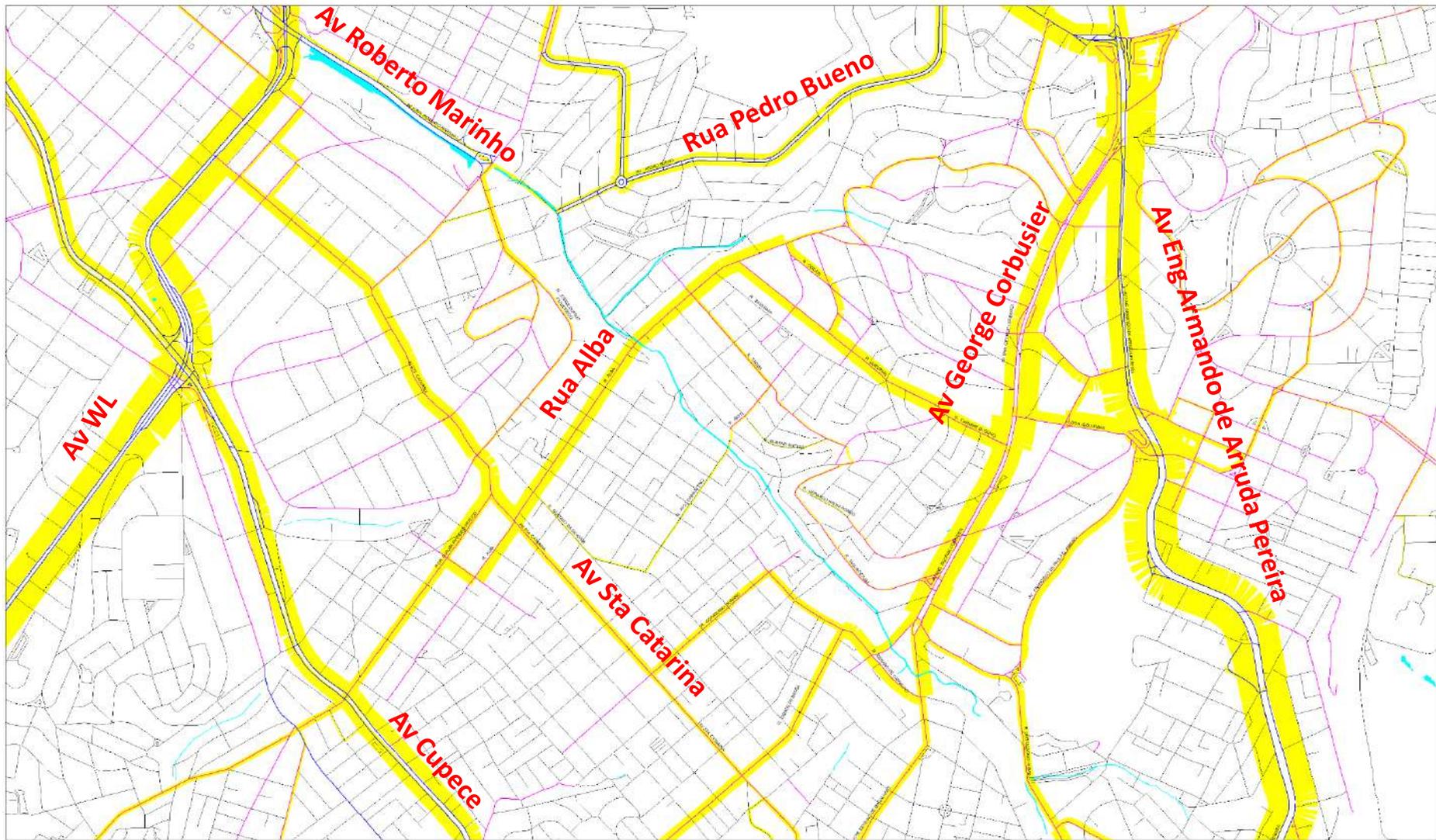


Viário estrutural da área



Circulação de ônibus - OSO 2019



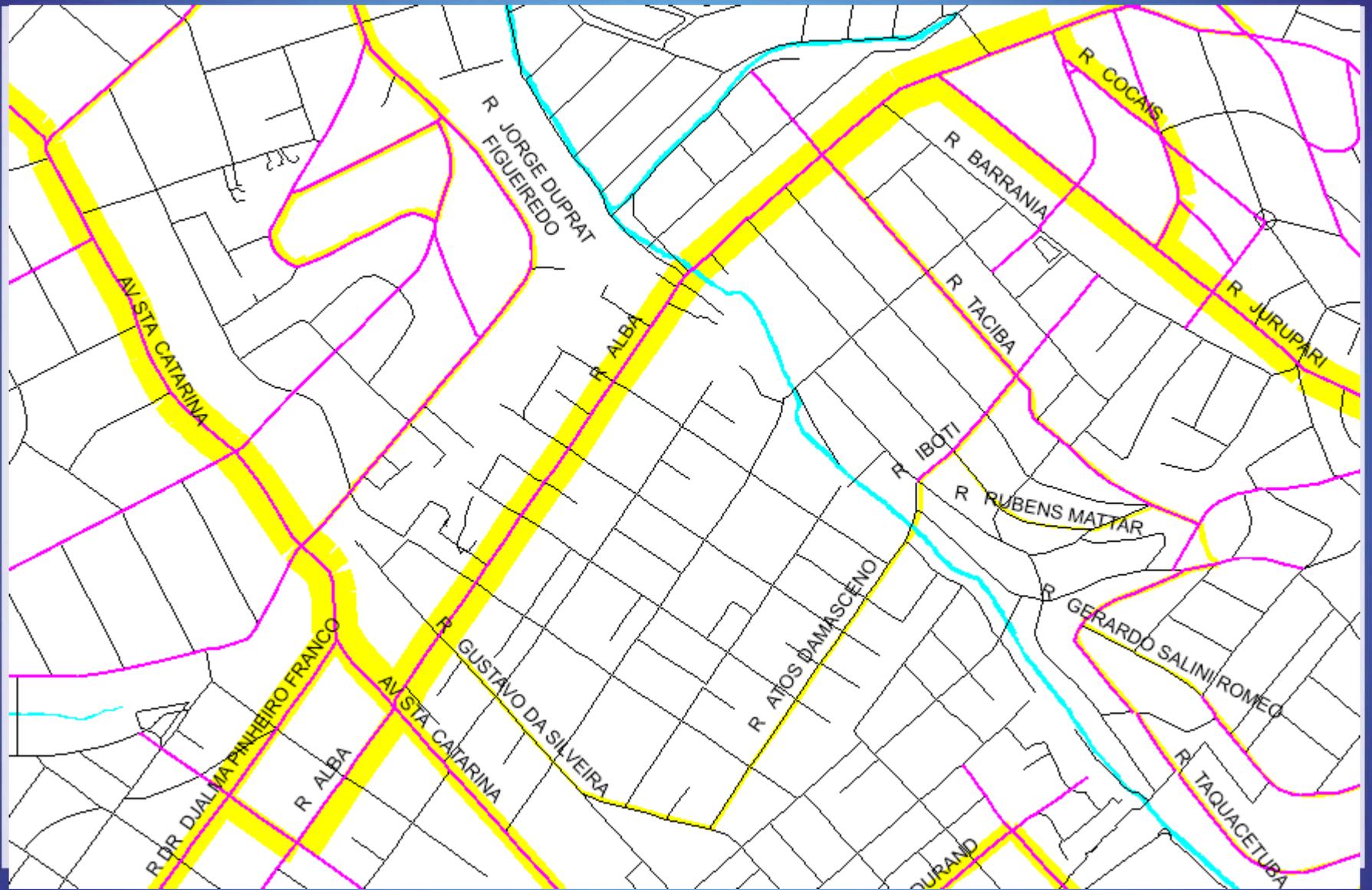


Circulação de ônibus - OSO 2019





Cenário 1 - AEG

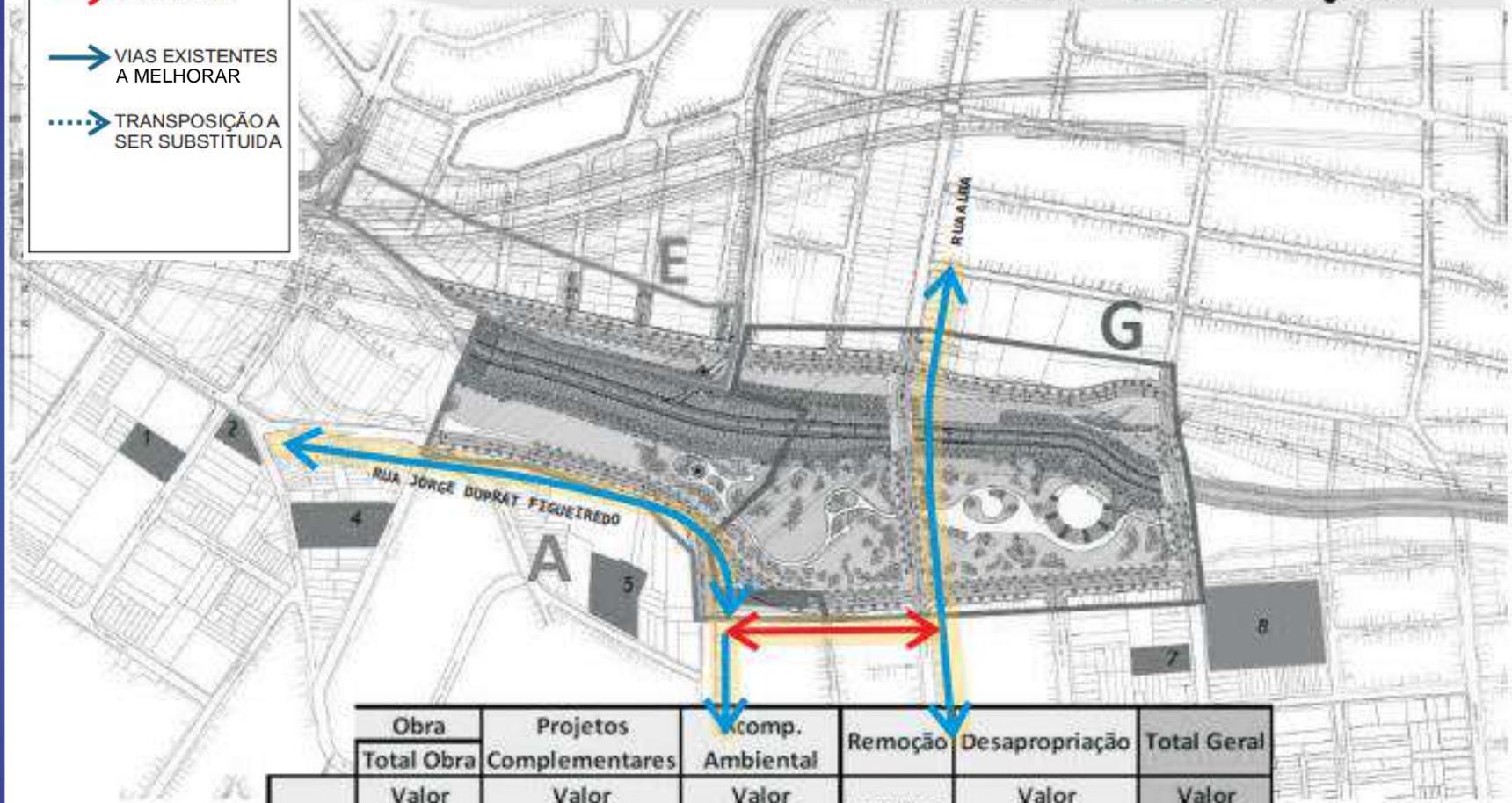


Ônibus no Cenário 1 - AEG

CENÁRIO 1 - AMPLIAÇÕES

LEGENDA

-  VIAS Á ABRIR
-  VIAS EXISTENTES A MELHORAR
-  TRANSPOSIÇÃO A SER SUBSTITUÍDA

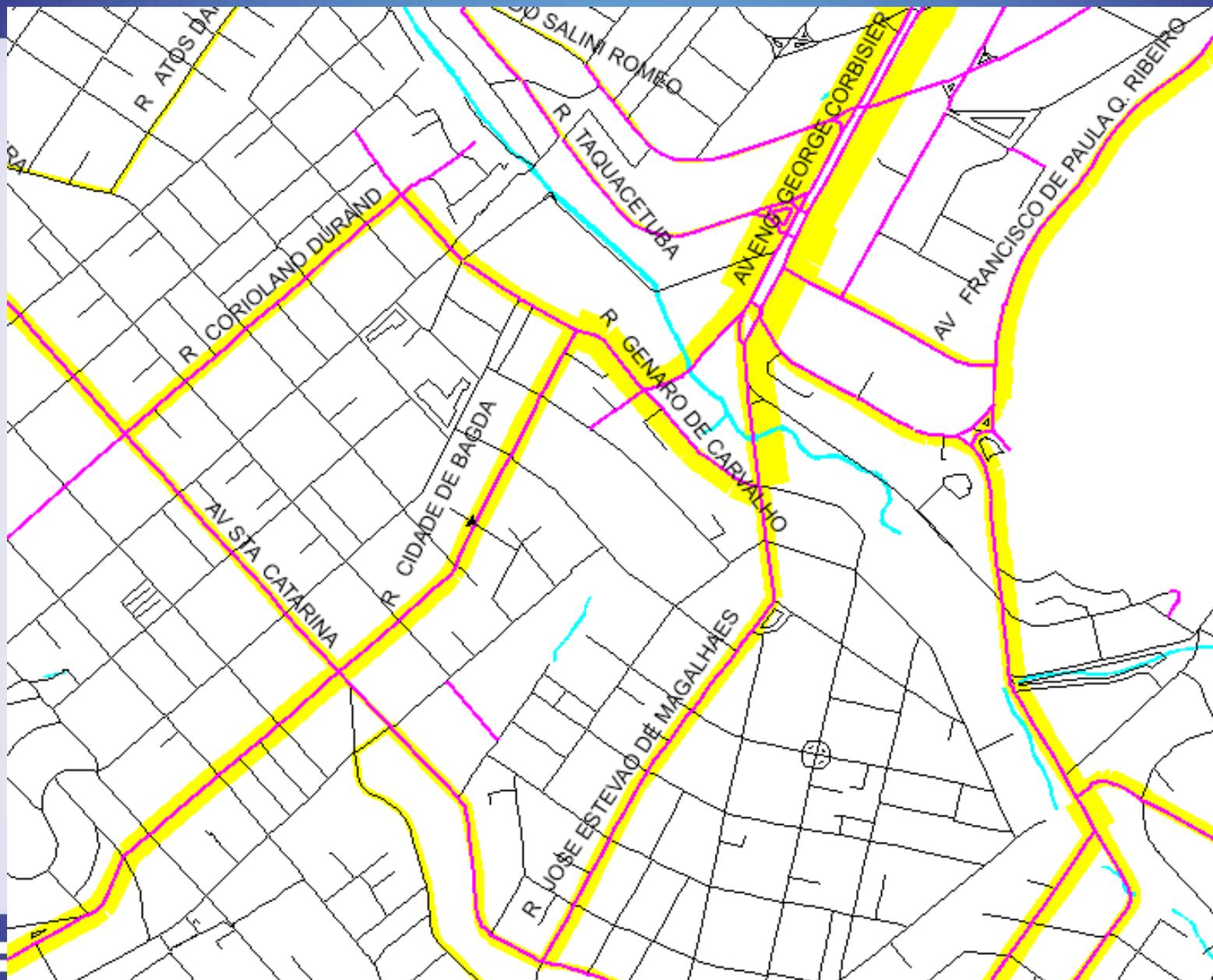


| Trecho | Obra | Projetos | | Remoção | Desapropriação | Total Geral |
|--------|-------------------|-------------------|-------------------|----------|-------------------|-------------------|
| | Total Obra | Complementares | Comp. Ambiental | | | |
| | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) | Famílias | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) |
| A | 44.115 | 2.206 | 1.323 | - | 965 | 47.286 |
| E | 11.836 | 592 | 355 | 461 | 884 | 13.312 |
| G | 85.745 | 4.287 | 2.572 | 1.151 | 1.323 | 91.355 |





Cenário 1 - BC

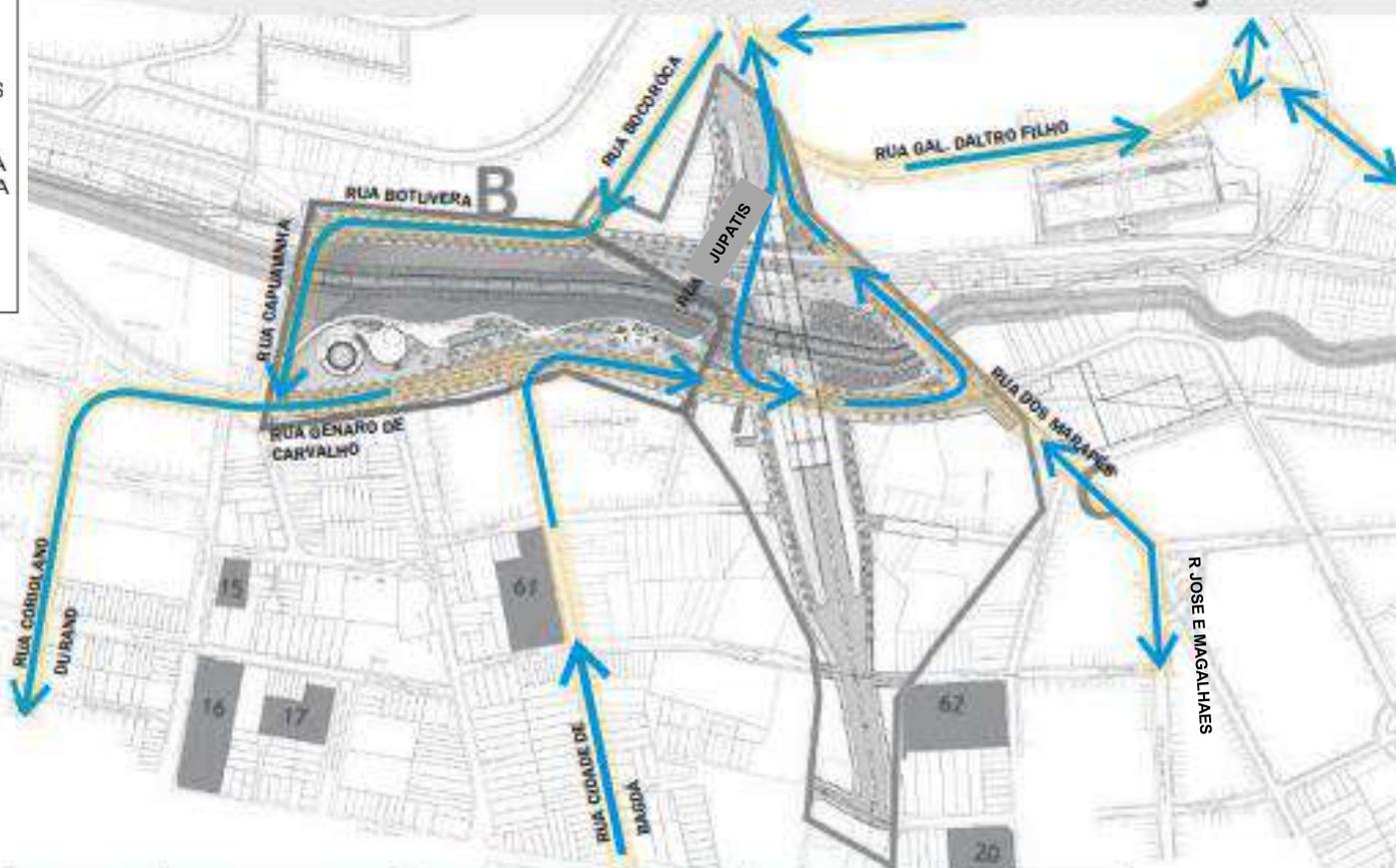


Ônibus no Cenário 1 - BC

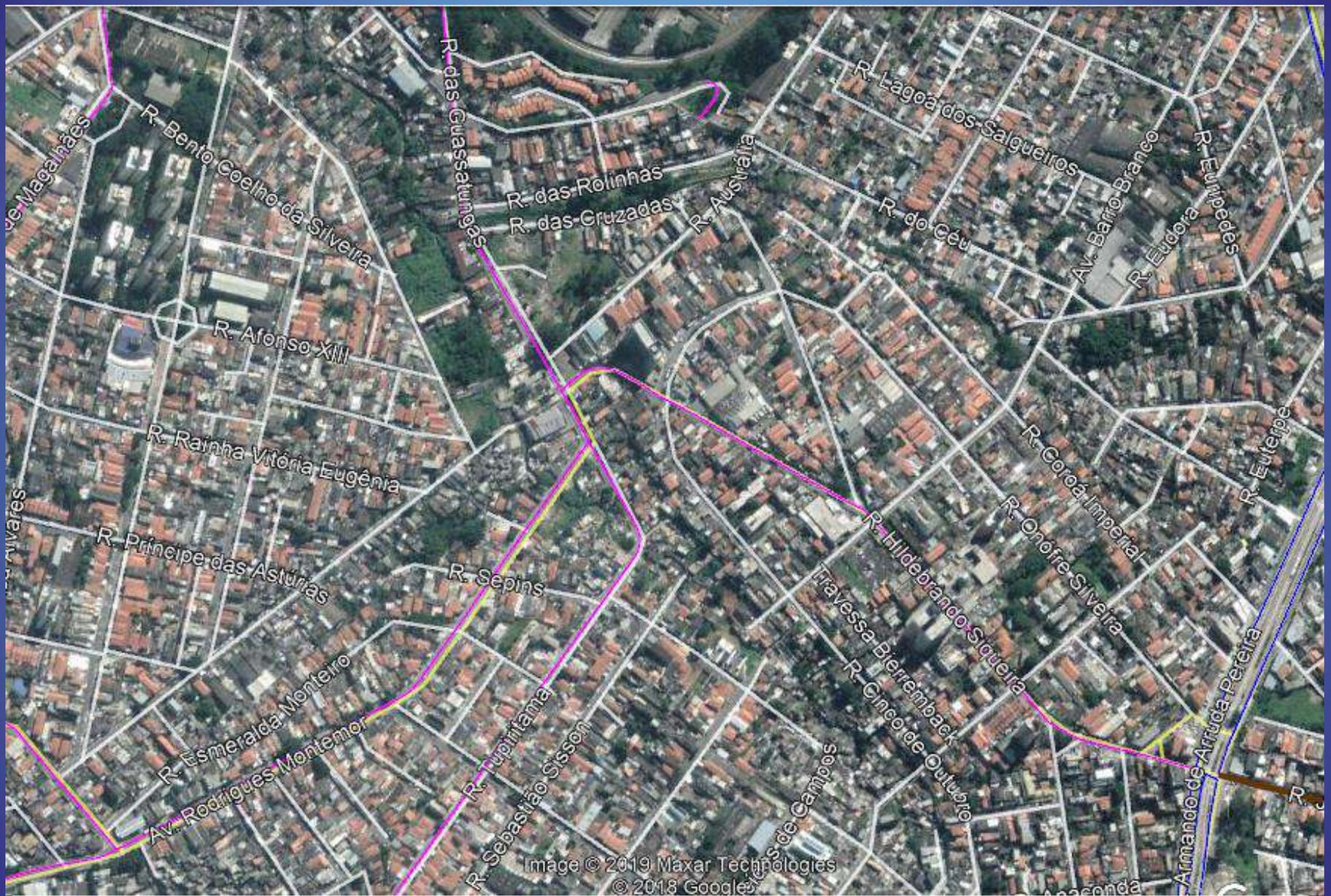
CENÁRIO 1 - AMPLIAÇÕES

LEGENDA

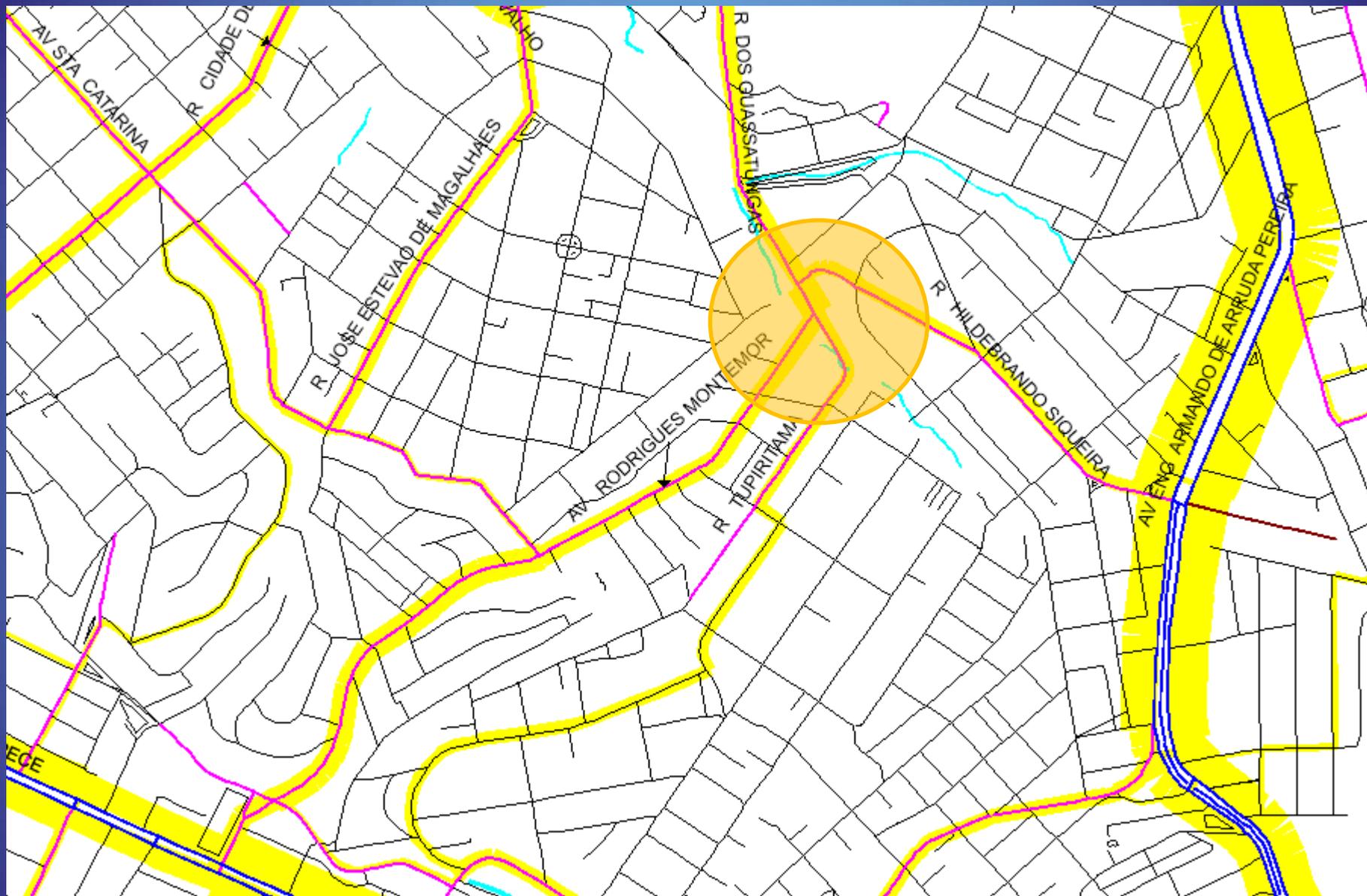
-  VIAS Á ABRIR
-  VIAS EXISTENTES A MELHORAR
-  TRANSPOSIÇÃO A SER SUBSTITUÍDA



| Trecho | Obra | Projetos | Acomp. | Remoção | Desapropriação | Total Geral |
|--------|-------------|----------------|-------------|----------|----------------|-------------|
| | Total Obra | Complementares | Ambiental | Famílias | Valor | Valor |
| | Valor | Valor | Valor | | (R\$ x mil) | (R\$ x mil) |
| | (R\$ x mil) | (R\$ x mil) | (R\$ x mil) | | | |
| B | 47.973 | 2.399 | 1.439 | - | 158 | 50.530 |
| C | 101.183 | 5.059 | 3.036 | - | 4.187 | 110.430 |



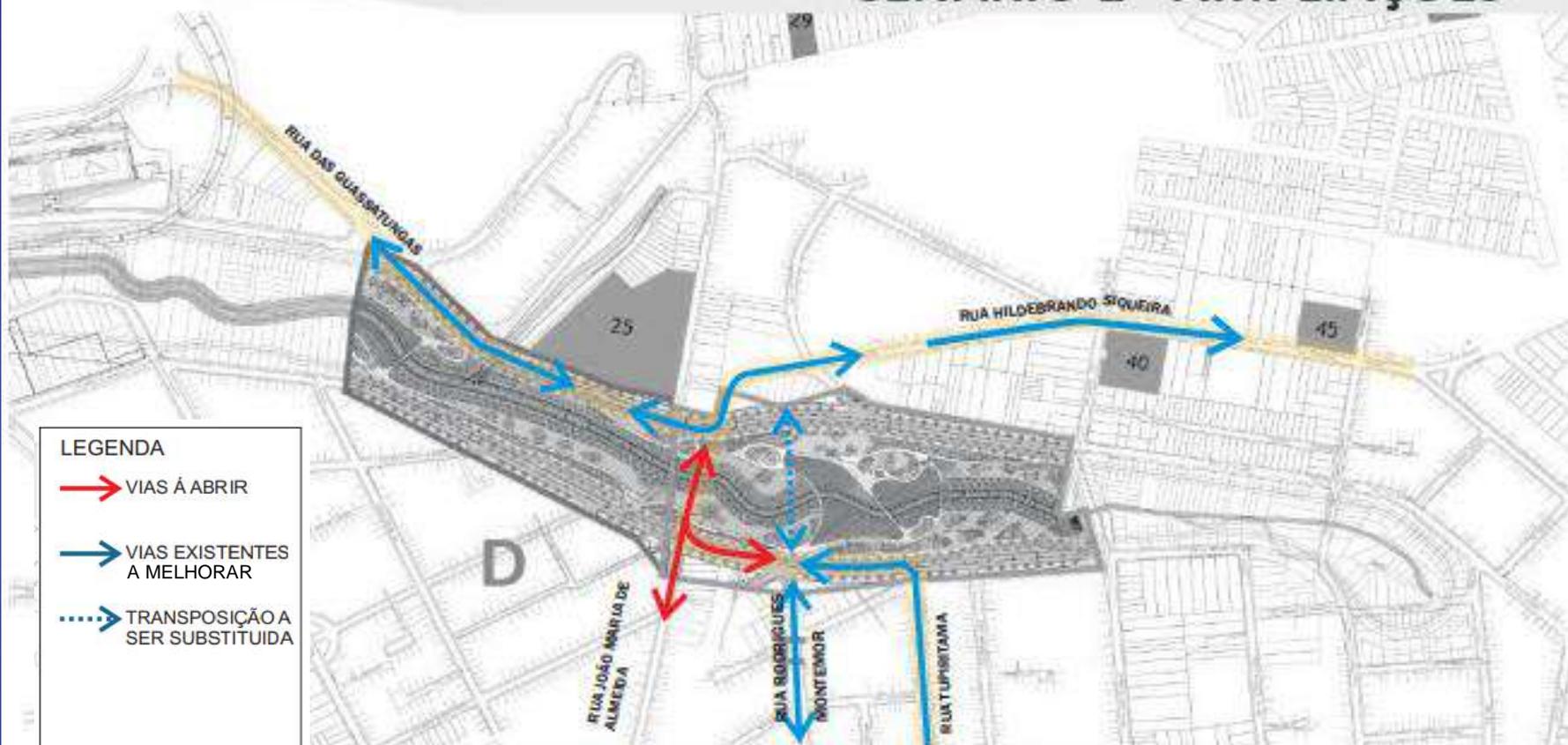
Cenário 1 - DF



Ônibus no Cenário 1 - DF



CENÁRIO 1 - AMPLIAÇÕES



LEGENDA

- VIAS Á ABRIR
- VIAS EXISTENTES A MELHORAR
- ⋯→ TRANSPOSIÇÃO A SER SUBSTITUÍDA

| Trecho | Obra | Projetos | Acomp. | Remoção | Desapropriação | Total Geral |
|--------|-------------------|-------------------|-------------------|----------|-------------------|-------------------|
| | Total Obra | Complementares | Ambiental | Famílias | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) |
| | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) | Valor (R\$ x mil) | | | Valor (R\$ x mil) |
| D | 46.153 | 2.308 | 1.385 | - | 72 | 48.533 |
| F | 56.783 | 2.839 | 1.703 | 192 | 2.770 | 62.393 |





Companhia de Engenharia de Tráfego



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
TRANSPORTES

