

An aerial photograph of São Paulo, Brazil, with several irregular white outlines highlighting specific urban areas. These areas are scattered across the city, with a larger cluster in the upper left and several smaller, isolated patches throughout the landscape. The background shows the dense urban fabric and surrounding greenery of the city.

A TRAJETÓRIA RECENTE DA REGULAÇÃO DOS PROCESSOS
DE REESTRUTURAÇÃO URBANA EM SÃO PAULO:
O CASO DOS PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA

Flávia Ferreira Nunes

A TRAJETÓRIA RECENTE DA REGULAÇÃO DOS PROCESSOS
DE REESTRUTURAÇÃO URBANA EM SÃO PAULO:

O CASO DOS PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Flávia Ferreira Nunes
Orientadora: Profa. Dra. Paula Freire Santoro

São Paulo
Julho/ 2018

NUNES, Flávia Ferreira.

A trajetória recente da regulação dos processos de Reestruturação Urbana em São Paulo: o caso dos Projetos de Intervenção Urbana / Flávia Ferreira Nunes- 2018
224 p.

Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018

1. Introdução 2. Regulação Urbana 3. Panorama / Visão de Conjunto dos PIUs 4. Análise de Casos Específicos 5. Considerações Finais

Resumo

Este trabalho apresenta um panorama da trajetória recente da regulação dos processos de reestruturação urbana em São Paulo, mais especificamente das duas últimas gestões públicas – Prefeito Fernando Haddad (2013-2016) e Prefeitos João Doria-Bruno Covas (2017-hoje) –, a partir da análise da regulação dos Projetos de Intervenção Urbana, da construção de um quadro dos PIUs propostos neste período, e descrição de um caso de cada tipologia de PIU, de forma a reunir, nas considerações finais, aspectos em comum do processo de governança, regulação e reestruturação urbana que a utilização deste instrumento traz. Com isto, pretende-se fomentar a discussão acerca das atuais formas de transformação urbana que vêm sendo desenvolvidas em São Paulo, muitas vezes associadas a processos de privatização e concessão de áreas públicas, bem como elaborar uma crítica em torno da regulação que tem se montado para possibilitá-las.

Sumário

- 1. INTRODUÇÃO.....11**
 - 1.1. REESTRUTURAÇÃO URBANA NA EUROPA E ESTADOS UNIDOS PÓS ANOS 1950.....12
 - 1.2. PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA MAIS RECENTES EM SÃO PAULO15

- 2. REGULAÇÃO URBANA.....21**
 - 2.1. DO PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA (PIU).....10
 - 2.1.1. ORIGENS DO PLANO DIRETOR DE 2014 QUE CONTÉM A REGULAÇÃO DO PIU10
 - 2.1.2. A REGULAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA15
 - 2.1.3. O DECRETO REGULAMENTADOR DO PIU DE 201619
 - 2.2. DA REGULAMENTAÇÃO PARALELA26
 - 2.2.1. A MEDIDA PROVISÓRIA 700/201526
 - 2.2.2. O PLANO MUNICIPAL DE DESESTATIZAÇÃO E LEIS AFINS27
 - 2.3. CONSIDERAÇÕES SOBRE A REGULAMENTAÇÃO DOS PIUS.....30

- 3. PANORAMA / VISÃO DE CONJUNTO DOS PIUS.....31**
 - 3.1. DOS PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA31
 - 3.2. DOS GRUPOS.....38

- 4. ANÁLISE DE CASOS ESPECÍFICOS40**
 - 4.1. PIU ARCO JURUBATUBA40
 - 4.1.1. CONTEXTO DA PROPOSTA, HISTÓRICO E OBJETIVO GERAL.....40
 - 4.1.2. CARACTERÍSTICAS SÓCIOTERRITORIAIS DA ÁREA DA INTERVENÇÃO.....42
 - 4.1.3. ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO45
 - 4.1.4. DETALHAMENTO DA PROPOSTA.....47
 - 4.1.5. VISÃO CRÍTICA53

4.2. PIU NESP.....	55
4.2.1. CONTEXTO DA PROPOSTA, HISTÓRICO E OBJETIVO GERAL.....	55
4.2.2. CARACTERÍSTICAS SÓCIOTERRITORIAIS DA ÁREA DA INTERVENÇÃO.....	56
4.2.3. ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO	57
4.2.4. DETALHAMENTO DA PROPOSTA.....	59
4.2.5. VISÃO CRÍTICA	60
4.3. PIU TERMINAL PRINCESA ISABEL.....	61
4.3.1. CONTEXTO DA PROPOSTA, HISTÓRICO E OBJETIVO GERAL.....	62
4.3.2. CARACTERÍSTICAS SÓCIOTERRITORIAIS DA ÁREA DA INTERVENÇÃO.....	63
4.3.3. ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO	64
4.3.4. DETALHAMENTO DA PROPOSTA.....	66
4.3.5. VISÃO CRÍTICA	68
 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	71
5.1. FRAGMENTAÇÃO DO TERRITÓRIO, DE CONFLITOS E DE GESTÃO	71
5.2. GOVERNANÇA / REVISÃO DO PAPEL DA SP URBANISMO	72
5.3. INTERESSE PÚBLICO X ESTRATÉGIAS DE PRIVATIZAÇÃO DO ESPAÇO	73
5.4. REGULAÇÃO	76
5.5. PROCESSO PARTICIPATIVO	77
5.6. QUESTÕES PARA UMA FUTURA INVESTIGAÇÃO	81
 REFERÊNCIAS	84
BIBLIOGRAFIA	84
LEIS, DECRETOS E OUTRAS REGULAMENTAÇÕES	87
PUBLICAÇÕES DA PREFEITURA DE SÃO PAULO	89

ANEXOS	84
O PIU NO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO (LEI MUNICIPAL Nº 16.050/2014)	84
DECRETO MUNICIPAL Nº 56.901/2014	87
DECRETO-LEI FEDERAL Nº 3.365/1941	89
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 700/2015	84
LEI MUNICIPAL Nº 16.703/2017	84
LEI MUNICIPAL Nº 16.211/2018	84
DECRETO MUNICIPAL Nº 58.066/2018	84
DECRETO MUNICIPAL Nº 57.678/2017	84
DIREITO DE LAJE NA LEI FEDERAL Nº 13.465/2017	84

1. INTRODUÇÃO

1. INTRODUÇÃO

1.1. REESTRUTURAÇÃO URBANA NA EUROPA E ESTADOS UNIDOS PÓS ANOS 1950

Segundo Vicente Del Rio (1990), os projetos de reestruturação urbana na Europa são concebidos como projetos de “renovação urbana” no pós-guerra, entre os anos 1940 e 1950, quando grandes áreas devem ser reconstruídas face aos bombardeios e destruição, procurando a reposição completa de grandes áreas do tecido urbano que haviam sido bombardeadas ou que eram consideradas deterioradas ou em decadência. Nos Estados Unidos, por sua vez, são concebidos para enfrentar o “esvaziamento” de áreas centrais causado pelas políticas públicas regionais que estimularam a expansão do subúrbio americano planejado e a proliferação dos shopping centers. O projeto implantado viria a instaurar os espaços para os mercados imobiliário e financeiro através dos Central Business Districts (CBDs), distritos centrais de negócios comerciais, administrativos, com pouca habitação, em lugares com acessibilidade alta.

O período de recessão mundial de 1973, iniciado com o primeiro choque do petróleo, logo após a Revolução Iraniana, desencadeou um período de crise nas economias capitalistas. Em decorrência, com a erosão da base econômica e fiscal de muitas grandes cidades no mundo capitalista avançado, surgiu a necessidade dos governos urbanos europeus e norte-americanos, até então apoiados sobre a ideia do Estado de bem-estar social (Welfare State), responsáveis pela promoção social e organizadores da economia, tornarem-se inovadores e empreendedores. A abordagem “gerencial”, vigente na década de 1960, abriu então caminho para as formas “empreendedoras” das décadas de 1970 e 1980. Nesta perspectiva, observa-se uma atuação mais relevante do mercado nas decisões de construção das cidades, como observa David Harvey (2005) ao descrever a onda neoconservadora dos anos 1980 na Europa e, um pouco mais tarde, na década de 1990, na América Latina.

Eduardo Reese, ao tratar do caso específico da América Latina, afirma que, durante os anos 1950 e 1960, os projetos de reurbanização das áreas centrais inspirava-se no planejamento urbano

moderno, implantando projetos “arrasa-quarteirão” e criando áreas monofuncionais, distanciando-se dos pedestres e da vida da rua. Segundo o autor, nos anos 1970 emergem então novas temáticas, abordando a articulação entre planejamento e gestão, a disjunção entre setorial e integral, a consideração do ambiental, a participação e a emergência do local nos discursos de planejamento urbano. Seguindo este processo de transformação, predominam nos anos 1980 e 1990, projetos de atitude pós-moderna, buscados frente à crise do planejamento “clássico” tradicional, e da totalidade e funcionalidade, opta-se por projetar “peças” ancoradas em desenho urbano e alterações nos índices de uso e ocupação do solo (Reese, 2013). Concomitantemente, destacam-se as mudanças no papel do Estado na transformação urbana, e dentro do Estado o mercado ganha preponderância como ator relevante, impondo suas lógicas sob os processos de transformação do território, acompanhado de processos de privatização da gestão e do território.

Neste sentido, a pós-modernidade na década de 1990 teria vindo corroer as bases do antes inquestionável “interesse comum”, e no lugar deste ter-se-ia entronizado o reconhecimento da multiplicidade de interesses. A razão teria cedido o lugar à negociação e a norma geral se apagaria em benefício dos acordos caso a caso. O novo planejamento estaria assim submetido ao movimento espontâneo do mercado.

“A ofensiva do pensamento neoliberal teve profunda influência sobre as políticas urbanas. [...] No lugar do planejamento moderno, compreensivo, fortemente marcado por uma ação diretiva do Estado, expressa, entre outros elementos, nos zoneamentos e nos planos diretores, um planejamento competitivo, que se pretende flexível, amigável ao mercado (market friendly) e orientado pelo e para o mercado (market oriented).” (VAINER, 2011, pág. 3).

Harvey (2005), ao tratar da urbanização, define-a como um processo social e espacial em que uma ampla gama de atores com objetivos e agendas diferentes interagem através de uma configuração particular de práticas espaciais interligadas. Sob o capitalismo, é a ampla gama de práticas de classe ligadas à circulação do capital, a reprodução da força de trabalho e das relações de classe e

a necessidade de controlar a força de trabalho que permanece hegemônica.

No Brasil, a modalidade predominante deste modelo é o planejamento estratégico, que possui como uma de suas características, a flexibilidade. Nele, a globalização e a liberalização articulam-se com a emergência de novas formas de governança, e na relação entre desenvolvimento de grande escala e relações políticas, sociais e econômicas na cidade. Predominam então as medidas excepcionais em procedimentos políticos e de planejamento (Swyngedouw, 2002).

No entanto, esta forma de planejar o urbano, neoliberal, possui um grande paradoxo: o estado executa menos e gasta mais com regulação, ao invés de desregular e dar triunfo aos mercados e aos interesses comerciais. Trata-se da ascensão do capitalismo regulatório e da “sociedade de auditoria”, como observa Raco (2014). Representa então a expansão do contratualismo comercial e do capitalismo regulatório, que impedem que os estados visem seus gastos para onde os representantes eleitos e os públicos acreditam que deve ser gasto.

Além disto, os governos estão cada vez mais buscando fontes de financiamento do setor privado para projetos de infraestrutura urbana, o que aumenta os custos para o Estado em vez de abordar as lacunas de financiamento imaginadas devido à complexidade dos arranjos legais e técnicos. Sendo assim, como nos lembra Harvey (2005), por trás da máscara de muitos projetos bem-sucedidos, existem alguns problemas sociais e econômicos sérios e que, em muitas cidades, estão assumindo a forma geográfica de uma cidade dupla de regeneração da cidade interior e um mar vizinho de crescente empobrecimento.

“A criação voluntária de um estado de emergência permanente [...] fundamenta e autoriza o recurso permanente a medidas excepcionais, deslocando o que antes era uma medida provisória e excepcional para uma técnica de governo.” (VAINER, 2011, pág. 7)

“[...] os aparatos institucionais formais progressivamente abdicam de parcela de suas atribuições e poderes. A lei torna-se passível de desrespeito legal e parcelas crescentes de funções públicas do estado são transferidas a agências ‘livres de burocracia e controle político’” (VAINER, 2011, pág. 10)

“[...] A cidade de exceção transforma o poder em instrumento para colocar cidade, de maneira direta e sem mediações na esfera da política, a serviço do interesse privado de diferentes grupos de interesses [...] a cidade de exceção se conforma também como democracia direta do capital. ” (VAINER, 2011, pág. 11)

1.2. PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA MAIS RECENTES EM SÃO PAULO

Diversas metrópoles brasileiras têm se preocupado em projetar e gerir transformações urbanas em áreas já consolidadas, em processos de (re) estruturação urbana.

O planejamento urbano de São Paulo é nacionalmente conhecido através de sua experiência com o instrumento das Operações Urbanas Consorciadas (OUCs). Após muitas críticas, o conteúdo regulatório das OUCs foi recentemente revisto no processo do Plano Diretor Estratégico - PDE de 2014 (Lei Municipal nº 16.050/14), e as suas alterações se deram na direção de ampliar a regulação voltada para o interesse público, como a destinação de no mínimo 25% dos recursos arrecadados pela Operação Urbana em Habitação de Interesse Social (HIS) no perímetro de abrangência ou expandido, preferencialmente na aquisição de glebas e lotes; ou ainda a obrigatoriedade de que uma OUC tenha um conselho gestor paritário e deliberativo em relação às prioridades de intervenção.

Paralelamente à essas alterações no conteúdo das OUCs, foram criados instrumentos al-

ternativos, com objetivo semelhante de fazer a gestão e o financiamento da transformação urbana. São a Concessão Urbanística, dada à uma empresa para implantação de um projeto previamente elaborado pelo poder público em troca de remuneração através da exploração de terrenos, de potencial construtivo, de edificações de uso privado e de terrenos públicos; a AIU (Área de Intervenção Urbana), destinada à reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental de setores urbanos; e a AEL (Área de Estruturação Local), destinadas à transformação local e associadas à Rede de Estruturação da Transformação Urbana.

Outra alteração significativa é que o PDE estipulou que estes instrumentos de gestão e financiamento deveriam ser utilizados apenas após o desenvolvimento de um PIU (Projeto de Intervenção Urbana), projetos elaborados pelo poder público com objetivo de promover transformações urbanísticas em perímetros específicos da cidade, com propostas urbanísticas, sociais, ambientais, econômicas-financeiras e de gestão democrática. A lógica sugerida seria ter um projeto urbano, um bom diagnóstico da situação urbana base para este projeto, para depois pensar qual o melhor instrumento para geri-lo.

Atualmente parece existir um fetiche em torno do PIU, que tem sido habilitado para diversas propostas de transformação urbana em São Paulo desde o momento da sua institucionalização através do seu Decreto Regulamentador (Decreto Municipal nº 56.901/2016). Até o momento (junho/2018) foram 12 projetos propostos tanto pela iniciativa pública quanto pela privada, e outros 29 previstos para iniciarem seus estudos em breve, todos sendo geridos quase que simultaneamente, e propondo e transformação de cerca de 12% de toda a área urbanizada do município de São Paulo.

Apesar da proposta de fazer um PIU antes de escolher a melhor maneira e o instrumento ideal de gestão e financiamento urbano para cada um, a forma como o instrumento foi regulado parece trazer as mesmas ameaças desenhadas e já criticadas das operações urbanas, embora alguns críticos mais brandos ou pragmáticos, acreditem que é possível pensar formas de regulação que resistam à lógica imobiliária-financeira pautada pelos que desejam esta transformação urbana, na promoção da garantia de direitos.

Este trabalho pretende traçar um panorama da trajetória recente da regulação dos processos de reestruturação urbana em São Paulo, mais especificamente das duas últimas gestões públicas – Prefeito Fernando Haddad (2013-2016) e Prefeitos João Doria-Bruno Covas (2017-hoje) –, a partir da análise da regulação dos Projetos de Intervenção Urbana, da construção de um quadro dos PIUs propostos neste período, e descrição de um caso de cada tipologia de PIU, de forma a reunir, nas considerações finais, aspectos em comum do processo de governança, regulação e reestruturação urbana que a utilização deste instrumento traz. Com isto, pretende-se fomentar a discussão acerca das atuais formas de transformação urbana que vêm sendo desenvolvidas em São Paulo, muitas vezes associadas a processos de privatização e concessão de áreas públicas, bem como elaborar uma crítica em torno da regulação que tem se montado para possibilitá-las.

A ideia deste trabalho surgiu durante o meu período de dois anos de estágio na São Paulo Urbanismo, momento em que acompanhei o surgimento destes projetos, participando especificamente de dois deles, o PIU Arco Tietê e o Arco Jurubatuba. Quando comecei a desenvolver o meu Trabalho Final de Graduação sentia uma grande deficiência na discussão sobre o tema na faculdade, visto que as disciplinas até então discutiam apenas a respeito de Operações Urbanas, enquanto que dentro da empresa, durante as gestões em questão, as discussões giravam em torno dos PIUs. Acima disso, a discussão trazida por este trabalho mostra-se relevante na medida em que os Projetos de Intervenção Urbana têm proposto de forma desenfreada e em um curto espaço de tempo a transformação de uma área considerável do município, através de projetos pouco divulgados e discutidos com a população por eles afetada.

Sendo assim, o trabalho foi dividido em quatro partes. No primeiro deles, nomeado “Regulação Urbana”, são apresentadas as Leis e Decretos que possibilitaram a proposta dos PIUs. Para isso, esta parte foi dividida em dois itens. O primeiro deles trata especificamente da regulação do PIU, criado a partir da revisão do Plano Diretor Estratégico de 2014, e regulamentado posteriormente via Decreto nº 56.901, em 2016. O segundo refere-se ao que chamamos aqui de “regulação paralela”, que trata de outras leis, decretos e medidas provisórias, que aliados ao instrumento do PIU possi-

bilitaram a proposta de transformação de aproximadamente 12% da área urbanizada do município.

Na segunda parte, “Panorama / visão de conjunto dos PIUs”, é apresentado um panorama geral de todos os Projetos de Intervenção Urbana levados a discussão até o momento. Após esta apresentação, uma contribuição deste trabalho foi tentar agrupar e classificar os PIUs em grupos de acordo com as suas características em comum, de forma a possibilitar a análise dos mesmos. Estes grupos são aqui denominados de PIUs de Reestruturação Urbana, os PIUs de Transformação de Grandes Glebas, e os PIUs de Terminais Urbanos.

Procurando entender de forma mais específica cada uma das tipologias de projetos propostos sob a perspectiva dos PIUs identificadas na etapa anterior, a terceira parte do trabalho dedica-se a analisar de forma um pouco mais aprofundada um exemplar de cada categoria. Dos PIUs de Reestruturação Urbana, foi escolhido o Arco Jurubatuba. Dos PIUs de transformação de grandes glebas, foi o PIU Novo Entrepósito de São Paulo (NESP). Por fim, dos PIUs de Terminais Urbanos, optou-se por estudar o Terminal Princesa Isabel. Com isto, foi possível entender as características e possibilidades de cada uma das tipologias e desenvolver uma visão crítica não somente destes, mas do instrumento como um todo.

Por fim, nas Considerações Finais, é apresentado o debate das principais questões levantadas após a análise geral destes projetos. A primeira delas refere-se à fragmentação do território, dos conflitos e de gestão que estes projetos ampliam de forma considerável. A segunda trata da governança destes projetos e da eventual necessária revisão do papel da São Paulo Urbanismo, responsável por tal papel nas Operações Urbanas Consorciadas em andamento. Em seguida, são feitas observações e levantados questionamentos a respeito da discordância entre o interesse público e as estratégias de privatização do espaço utilizadas em absolutamente todos os projetos estudados. No quarto item, retoma-se a questão da regulação destes projetos, que ao contrário do esperado, não se encerrou com a consolidação do PIU como instrumento pelo Plano Diretor, e tem sido modificada até agora. Por fim, são trazidos à baila os problemas relacionados ao processo participativo de todos estes projetos, observados durante a elaboração deste trabalho.

Além disso, são levantadas também questões para uma futura investigação que, devido ao curto tempo para elaboração do trabalho, aliado à necessidade de maior distanciamento temporal para análise dos resultados destes projetos, não puderam ser desenvolvidos durante este ano, mas sobre as quais se pretende avançar em outros trabalhos futuros. São elas, por exemplo, a importação de modelos de transformação urbana e os custos das transformações propostas pelos projetos no âmbito dos PIUs.

A ideia inicial deste trabalho consistia na realização de um projeto, uma proposta de Projeto de Intervenção Urbana para alguma área de São Paulo. No entanto, conforme os estudos sobre o PIU foram se desenrolando, fui identificando limitações estruturantes do uso destes instrumentos, que partem do princípio de que apenas o mercado é mobilizador da transformação urbana, e onde o interesse público acaba se tornando uma contrapartida difícil de ser cumprida e postergada para o final das intervenções. Isto, aliado às limitações temporais para o desenvolvimento de um Trabalho Final de Graduação, fizeram com que eu me questionasse a respeito da realização de uma proposta. Por fim, optei por fazer um panorama dos PIUs e da sua regulação, relatando como estes vêm sendo implementados, e desenvolver uma análise crítica, passando para o papel inclusive as questões que me fizeram desistir de realizar uma proposta neste momento.

É importante ressaltar também que no início do desenvolvimento deste Trabalho Final de Graduação, em agosto de 2017, havia apenas seis Projetos de Intervenção Urbana propostos para o município. No entanto, durante esta última gestão ocorreu uma explosão no número de projetos, e no decorrer de menos de um ano o município passou a ter quarenta e um PIUs em discussão, quase que simultaneamente, com promessas de surgimento de outros novos ao longo dos próximos meses. O que gerou dificuldades para o desenvolvimento do trabalho revelou-se uma questão de extrema importância para o atual planejamento urbano de São Paulo.

2. REGULAÇÃO URBANA

2. REGULAÇÃO URBANA

O Estado, sob a justificativa de não ter capacidade de investimento, possibilita o avanço da agenda neoliberal de forma permanente, incorporando dentre suas prioridades fornecer garantias para realização dos interesses do setor privado, o que implica também na diminuição de garantias para a realização dos interesses públicos, legitimando os argumentos para a realização de parcerias. Trata-se do suposto compartilhamento de riscos entre o poder público e a iniciativa privada, onde a falta de recursos de um se alia ao aproveitamento de eficiência de gestão do outro. Como resultado, temos não só a formação de um novo regime, mas também a formação de um novo modelo de Estado: o estado de emergência econômico.

A partir do Consenso de Washington, momento em que o governo norte-americano recomenda à América Latina a adoção de medidas neoliberais como condição para conceder cooperação financeira externa, bilateral ou multilateral, inicia-se no Brasil o processo de construção de uma nova ordenação das normativas e leis. Com isto, consagrou-se no Brasil o desengajamento estatal da infraestrutura, por meio da privatização, abandono ou até mesmo destruição de ativos públicos. Os instrumentos de regulação urbana então implementados consistem em processos que considerados como “regulação da desregulamentação” (AALBERS, 2016 apud Rosa et al., 2018).

2.1. DO PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA (PIU)

2.1.1. ORIGENS DO PLANO DIRETOR DE 2014 QUE CONTÉM A REGULAÇÃO DO PIU

A Lei Federal nº 10.257/2001, mais conhecida como Estatuto da Cidade, é uma regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 que tratam da política de desenvolvimento urbano e da função social da propriedade. Dentre outras obrigações visando corrigir as disparidades urbanas, bem como reduzir a desigualdade social no país, o Estatuto determina a obrigatoriedade

de elaboração de um Plano Diretor para municípios com mais de vinte mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas, de áreas de especial interesse turístico, entre outros. Este plano consiste no mais importante instrumento de planejamento urbano previsto no Direito Brasileiro, pois nele estaria contida a definição de função social da propriedade e da cidade, bem como a previsão de quais instrumentos serão utilizados para cumprir os princípios e diretrizes previstos pelo Estatuto da Cidade e pela Constituição Federal.

Em setembro de 2002 foi aprovado o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei Municipal nº 13.430/2002), um dos primeiros do País a regulamentar os novos instrumentos criados pelo Estatuto da Cidade visando garantir a função social da propriedade, possibilitar a regularização fundiária dos assentamentos precários, recuperar a valorização imobiliária obtida pelos investimentos públicos para a coletividade e garantir um processo participativo de planejamento urbano na maior cidade brasileira. Representou assim um importante marco do novo ciclo de planejamento implementado no País no século XXI.

Para planejar o futuro da cidade, este Plano Diretor estabeleceu objetivos estratégicos visando principalmente reduzir as desigualdades na cidade, como:

“reverter o processo de esvaziamento da área central, estimulando a habitação social em áreas dotadas de empregos; qualificar, urbanizar, regularizar e criar novas centralidades e empregos nas áreas periféricas; reurbanizar as antigas áreas industriais e a orla ferroviária, garantindo uma reestruturação urbanística qualificada; conter o adensamento construtivo nos bairros residenciais consolidados; garantir a preservação das áreas de proteção ambiental; implantar o novo sistema de transportes coletivos, com integração intermodal; e proteger os fundos de vale, com ampliação da permeabilidade do solo” (BONDUKI, 2013).

Visando alcançar tais metas foram regulamentados os novos instrumentos urbanísticos criados pelo Estatuto da Cidade, como a Outorga Onerosa do Direito de Construir, para recuperar a valorização imobiliária e aplicar os recursos obtidos de forma mais distribuída no território; o Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios e o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) Progressivo no Tempo, para garantir a função social dos imóveis ociosos e subutilizados; a Transferência do Direito de Construir para estimular a preservação do patrimônio urbano e ambiental; o Direito de Preempção para facilitar a aquisição de terrenos para utilidade pública e interesse social. Foram ainda definidas as diretrizes para a revisão do Zoneamento e previstas as ações, projetos e obras prioritárias para a cidade nos dez anos seguintes.

Criticado por muitos estudiosos da área (WHITAKER, 2013; VILLAÇA, 2005), o plano pareceu muito mais idealista do que realmente funcional, principalmente quando consideramos o contexto político em que este se insere.

“Embora fosse lei, acabou sendo engavetado pela gestão seguinte, mostrando o quanto no Brasil leis só valem quando se quer. As boas intenções nele contidas ficaram no papel, quando não foram usurpadas para fins escusos. Tome-se o exemplo da outorga onerosa e dos estoques de potencial construtivo, mecanismos que permitiriam arrecadar com a venda para o mercado imobiliário do direito de construir acima do limite mínimo, dentro de estoques estabelecidos para cada região. Tornaram-se um poço obscuro de corrupção, sem que ninguém pudesse saber exatamente quanto e onde se permitia construir na cidade, os estoques tornando-se moeda de troca em esquemas que ficaram famosos sob o comando de um certo Aref. Além disso, deram às grandes construtoras o privilégio de criar reserva de mercado, comprando de antemão quase todos os estoques disponíveis através das Operações Urbanas.” (WHITAKER, 2013).

As Operações Urbanas Água Espaiada e Faria Lima são boas representantes deste processo. Durante gestões da década de 1990, os territórios correspondentes a estas Operações foram o principal alvo de investimentos públicos, prejudicando as finanças municipais e favorecendo o interesse de empreendedores nestas áreas de grande valorização, símbolo da São Paulo globalizada, enquanto as periferias, sem investimentos públicos, permaneceram esquecidas e continuaram crescendo aceleradamente. Na Operação Urbana Faria Lima, por exemplo, as habitações demoraram muito para serem construídas e não foram construídas em sua totalidade, e do ponto de vista da qualidade do espaço urbano público foram poucas as melhorias. Não existiram contrapartidas oferecidas à sociedade.

O Estatuto da Cidade determina que os Planos Diretores devam ser revistos a cada no máximo 10 anos (art. 40). Sendo assim, em 2013, iniciou-se em São Paulo o processo de revisão do plano, que já havia sido prevista para acontecer em 2006, mas não foi concluído. Essa revisão ocorreu em quatro etapas de trabalho: (i) avaliação temática do plano vigente; (ii) oficinas públicas para levantamento de propostas, realizadas em todas as subprefeituras; (iii) sistematização das propostas recebidas e (iv) devolutiva e discussões públicas da minuta do projeto de lei.

Após um amplo processo participativo, que envolveu a realização de inúmeras Audiências Públicas visando avaliar a situação atual do município e definir os princípios que guiariam o desenvolvimento da cidade a partir de então em conjunto com todos os segmentos da cidade, o Projeto de Lei de Revisão do Plano Diretor Estratégico (Projeto de Lei nº 688/13) foi consolidado.

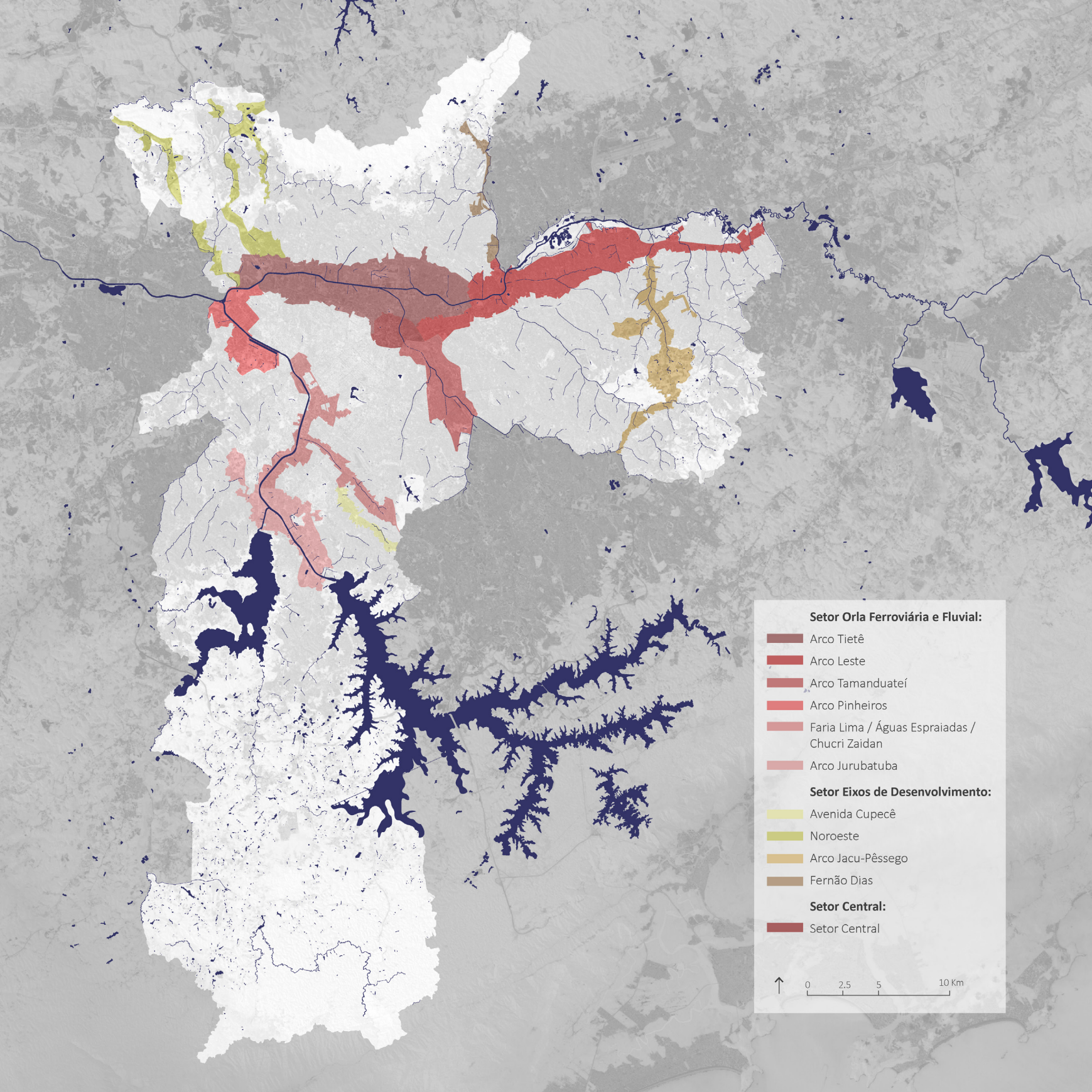
A ideia central deste plano era a estruturação da transformação urbana do projeto do Arco do Futuro, principal promessa política urbana do então Prefeito Fernando Haddad, consolidada no PDE como Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM). Conforme observam D'Almeida e Guesi (2017) a transformação da MEM através de projetos urbanos foi concebida para melhor aproveitar a terra e a infraestrutura existente, aumentando as densidades demográficas e construtivas, promovendo o desenvolvimento de atividades econômicas geradoras de empregos, além de incentivar a produção de habitação de interesse social e de equipamentos públicos. Segundo as mesmas, isso era

possível porque se tratava de uma região com muito potencial de transformação, geralmente espaços anteriormente ocupados pelo uso industrial alterados pelos processos de reorganização produtiva, poderiam renovar suas áreas subutilizadas. As margens dos rios também, até hoje, concentravam terras públicas, que poderiam servir de base para esta transformação. A ideia seria tornar este território um local estratégico para toda a metrópole, a porta de entrada da cidade, que recepcionaria as transformações estruturais de longo prazo.

Além disso, o plano diretor tinha como intenção substituir o padrão radial da cidade, onde há uma concentração de serviços e infraestruturas na região central, para uma distribuição igualitária e mais democrática de oportunidades melhor distribuída pelo território. Para isto, foram valorizados os papéis dos eixos, representados por grandes avenidas estruturais como a Cupecê e Jacu-Pêssego e as Marginais Tietê e Pinheiros. Por isso, a MEM, junto com os demais Eixos de Estruturação Urbana, serão áreas prioritárias para elaboração de Projetos de Intervenção Urbana.

Setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana.

Fonte: Lei Municipal nº 16.050/2014. Elaboração da autora.



Setor Orla Ferroviária e Fluvial:

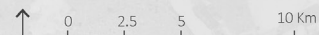
- Arco Tietê
- Arco Leste
- Arco Tamanduateí
- Arco Pinheiros
- Faria Lima / Águas Espreiadas / Chucrí Zaidan
- Arco Jurubatuba

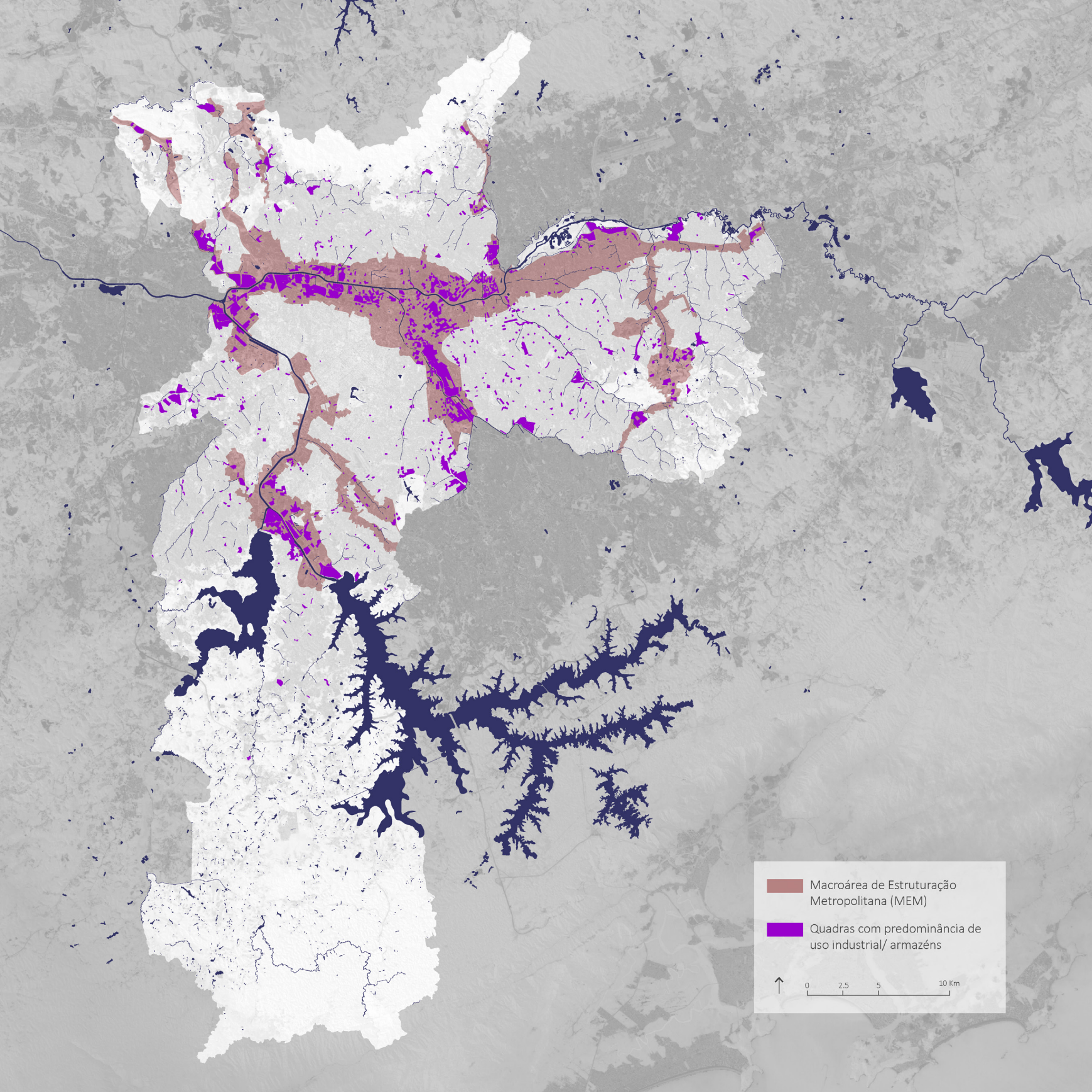
Setor Eixos de Desenvolvimento:

- Avenida Cupecê
- Noroeste
- Arco Jacu-Pêssego
- Fernão Dias

Setor Central:

- Setor Central





Macroárea de Estruturação
Metropolitana (MEM)

Quadras com predominância de
uso industrial/ armazéns



0 2.5 5 10 Km

Uso Industrial e a Macroárea de Estruturação Metropolitana

Fonte: Lei Municipal nº 16.050/2014 e MDC/2004. Elaboração da autora.

O Projeto de Lei foi encaminhado à Câmara pela Prefeitura no dia 26 de setembro de 2013 quando passou a ser responsabilidade da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente da Câmara Municipal de São Paulo fazer a gestão de uma nova etapa de participação e debates sobre o PL, que seguiu com a realização de novas audiências públicas e reuniões técnicas, além da criação de um site temático pelo Legislativo, que trouxe todas as informações referentes à revisão.

Em 02 de outubro de 2013, foi indicado relator do Projeto de Lei o então vereador Nabil Bonduki. A partir deste momento, coube a ele sistematizar as novas contribuições e apresentar um relatório com o texto base do projeto final. A plataforma Gestão Urbana SP,⁸ criada justamente com o intuito de estabelecer um diálogo com a população no momento da revisão do Plano Diretor Estratégico, continuou acompanhando o desenvolvimento, disponibilizando dados que pudessem auxiliar no processo. Após mais uma etapa de um processo participativo, acompanhado de inúmeras Audiências Públicas, foi elaborado o primeiro Projeto de Lei Substitutivo ao PL 688/2013. Nele foram estabelecidos os objetivos estratégicos que se pretendia para a cidade levando em conta as várias dimensões que precisavam ser contempladas: econômicas, culturais, sociais, ambientais e imobiliárias. Além disto, foi também definida a articulação do Plano com o sistema de planejamento, bem como

¹ Disponível no endereço: gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br

o horizonte temporal do Plano, que estabelece que seus objetivos devam ser cumpridos até 2029.

Visando garantir que estas dimensões sejam todas atendidas, de forma equilibrada, o Plano foi revisado de forma a considerar de maneira mais estratégica os aspectos ambientais; garantir que as necessidades de habitação para a população de baixa renda possam ser efetivamente atendidas, sem inviabilizar a atuação do mercado; proteger os espaços culturais relevantes para a população; estabelecer com precisão as linhas básicas de uma estratégia de desenvolvimento econômico sustentável para a cidade; proteger os bairros ainda não verticalizados de um processo de adensamento excessivo; e estabelecer um equilíbrio mais claro entre as áreas previstas para o adensamento e as áreas a serem preservadas.

Após as discussões públicas, observou-se a necessidade de garantir, sempre que possível, a auto aplicação dos instrumentos de regulação urbanística e ambientais, de forma a garantir a sua efetivação e os efeitos esperados com o plano, impedindo que este seja apenas uma peça retórica sem valor efetivo.

Também buscando atender as demandas da sociedade e de seus representantes, apresentadas na Câmara Municipal, o texto foi revisado para garantir maior segurança jurídica, clareza e coerência entre seus diferentes quadros e títulos, visando evitar possíveis redundâncias e contradições. Também foram necessários, para possibilitar a aplicação da lei sem gerar controvérsias e interpretações dúbias, ajustes para evitar que as regras a serem estabelecidas entrassem em contradição com dispositivos legais em vigor.

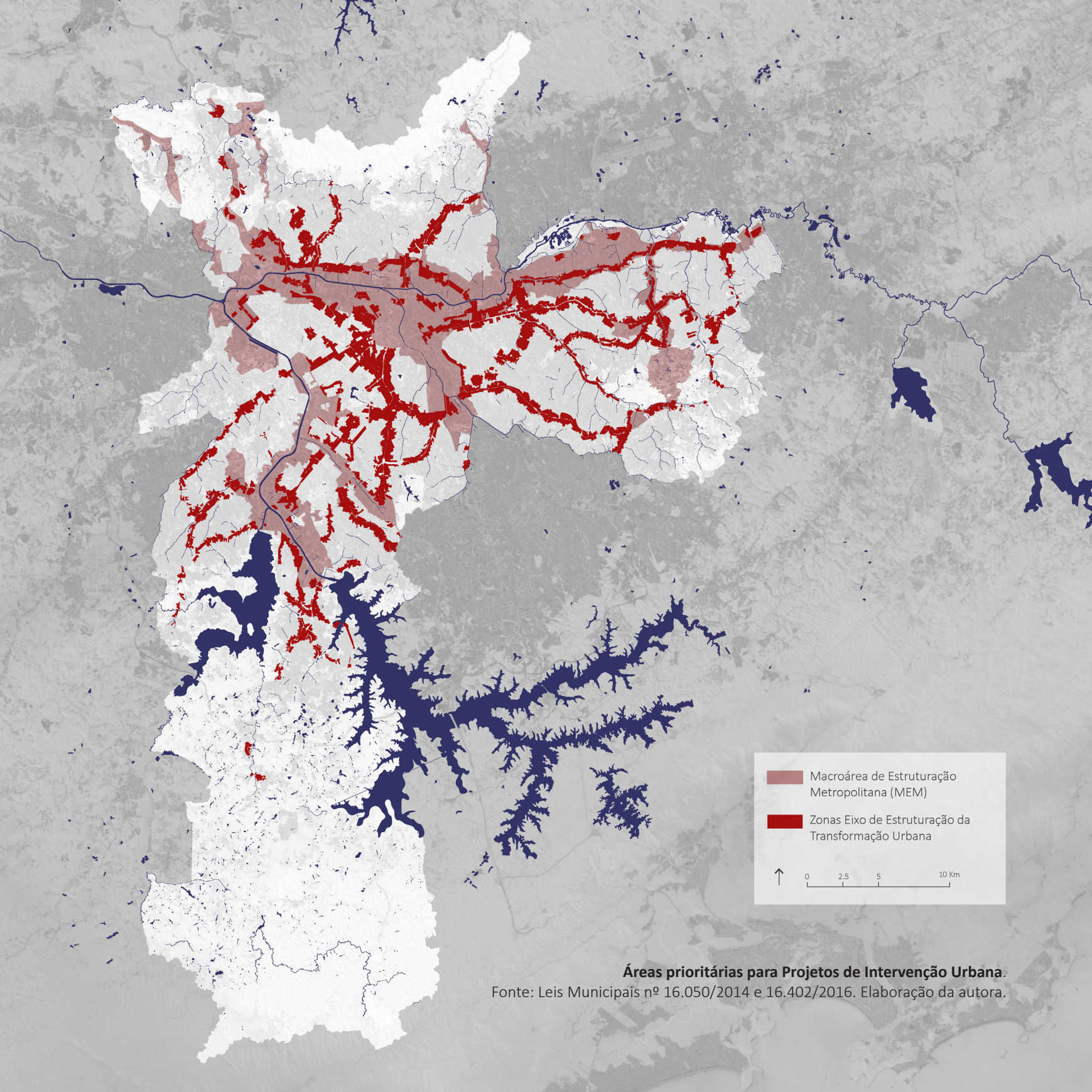
O Substitutivo foi aprovado em primeira votação na Câmara em 30 de abril de 2014. Após a apresentação e incorporação ao PL de emendas de vereadores, um segundo substitutivo foi apresentado, e em 30 de julho de 2014 o Plano Diretor Estratégico foi aprovado em segunda e definitiva votação na Câmara, sendo sancionado pelo então prefeito Fernando Haddad em 31 de julho de 2014 (Lei Municipal nº 16.050).

2.1.2. A REGULAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA

A experiência de São Paulo com instrumentos urbanísticos para a reestruturação urbana é conhecida nacionalmente através da disseminação do instrumento das Operações Urbanas Consorciadas (OUCs). Muito criticadas por diversos autores por serem concentradoras, segregadoras, não promoverem inclusão social, fragmentarem o fundo público, aumentarem o controle do privado e investirem em obras concentradoras de renda em detrimento de regiões menos privilegiadas da cidade, as OUCs tiveram seu conteúdo revisto pelo recente Plano Diretor Estratégico de 2014. O PDE inclui algumas alterações na direção de torná-las mais voltadas ao interesse público, como a destinação de no mínimo 25% dos recursos arrecadados pela Operação Urbana em Habitação de Interesse Social (HIS) no perímetro de abrangência ou expandido, preferencialmente na aquisição de glebas e lotes (art. 142).

Paralelamente a essas alterações no conteúdo das OUCs, foram criados outros instrumentos alternativos, com objetivo semelhante de fazer a gestão e o financiamento da transformação urbana. São eles: a Concessão Urbanística, dada a uma empresa para implantação de um projeto previamente elaborado pelo poder público em troca de remuneração através da exploração de terrenos, de potencial construtivo, de edificações de uso privado e de terrenos públicos; a Área de Intervenção Urbana - AIU, destinada à reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental de setores urbanos; e a Área de Estruturação Local - AEL, destinadas à transformação local e associadas à Rede de Estruturação da Transformação Urbana.

Outra alteração significativa é que o PDE estipulou que estes instrumentos de gestão e financiamento deveriam ser utilizados apenas após o desenvolvimento de um Projeto de Intervenção Urbana - PIU, projetos elaborados pelo poder público com objetivo de promover transformações urbanísticas em perímetros específicos da cidade, com propostas urbanísticas, sociais, ambientais, econômico-financeiras e de gestão democrática (art. 134). A lógica sugerida seria ter um projeto urbano, um bom diagnóstico da situação urbana base para este projeto, para depois pensar qual o melhor instrumento para geri-lo.



- Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM)
- Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana

↑ 0 2.5 5 10 km

Áreas prioritárias para Projetos de Intervenção Urbana.
Fonte: Leis Municipais nº 16.050/2014 e 16.402/2016. Elaboração da autora.

No PDE, estes PIUs são previstos para territórios subutilizados e com potencial de transformação no município de São Paulo (Lei Municipal nº 16.050/2016, art. 134), denominados como Rede de Estruturação e Transformação Urbana. Esta rede é fundamentalmente composta por duas áreas: pela Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), que são territórios marcados pela presença de terras públicas derivadas do processo histórico de implantação de infraestruturas, e que representam efetivos ativos de interesse de diversos setores econômicos para o desenvolvimento dos projetos urbanos; e pelos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (Eixos), áreas marcadas pela presença de infraestruturas de alta capacidade, tais como rodoviário e ferroviário, energia, de sistema hídrico, etc.

São nestas áreas que o PDE pretende incentivar o desenvolvimento urbano, e determinar através dos PIUs o padrão dos projetos urbanos e produtos imobiliários para que venham qualificar o espaço urbano, de forma a reverter o padrão de segregação urbana da cidade.

O PDE estabeleceu os coeficientes de aproveitamento básico gratuito igual a 1,0 e o máximo igual a 2,0 para toda a cidade de São Paulo, exceto nos anteriormente citados MEM e Eixos, onde o coeficiente máximo poderia atingir 4,0, visando incentivar o adensamento urbano junto aos principais eixos de transporte de média e alta capacidade. Na MEM, nos casos de intervenções urbanas que justifiquem a aplicação de instrumentos urbanísticos de ordenamento e reestruturação urbana, é prevista, via Projeto de Lei, a possibilidade de ampliação do CA máx. Isto desde que fosse previamente apresentada proposta de um PIU demonstrando a viabilidade da transformação, seu programa de interesse público e o instrumento que será utilizado. o PIU também é quase um estudo de viabilidade, que considera os impactos da transformação pretendida e tenta mitigá-los no próprio projeto.

Trata-se, portanto, não de um instrumento, mas sim de estudos e orientações que irão guiar o desenvolvimento do projeto, que viria posteriormente, se necessário acompanhado de um instrumento urbanístico de gestão e financiamento. Com relação ao PDE de 2002, ocorre uma inversão da lógica e do processo de proposição e discussão sobre a adequação dos instrumentos urbanísticos

de transformação urbana. Além de definir qual o instrumento urbanístico que deve ser utilizado na área de intervenção do respectivo estudo, o PIU também deverá definir a finalidade do projeto, o seu conteúdo e programa de intervenções, visto que o PDE não possui os programas de interesse público a serem considerados para balizar os programas de intervenções e nem as finalidades e prioridades do conteúdo previsto para orientar o propósito do desenvolvimento dos Projetos de Intervenção Urbana em cada perímetro.



Diagrama dos Projetos de Intervenção Urbana. Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo - Texto da Lei Ilustrado. São Paulo, 2014.

Ter projetos urbanos que antecedem a escolha da forma de gestão e financiamento também foi fruto de críticas históricas à falta de projetos nas operações urbanas. Nabil Bonduki, então vereador e envolvido na concepção do instrumento observou que os planejadores urbanos reclamavam que as operações urbanas não tinham nenhum plano ou projeto urbano, então essa figura foi criada para que ficasse mais clara a intenção da transformação urbana e que, depois, pudesse ser pensada

a forma de gestão e financiamento do processo de reestruturação territorial (SANTORO & NUNES, 2018).

Com relação à regulação ao seu conteúdo no Plano Diretor Estratégico, este determina que o PIU deve prioritariamente acontecer sobre áreas da Macroárea de Estruturação Metropolitana. Na MEM necessariamente as transformações urbanas se darão através de PIUs, mas os PIUs podem ser concebidos para outras áreas também, desde que em áreas subutilizadas e com potencial de transformação (art. 134). No entanto, como veremos mais adiante, esta ideia se altera na medida em que a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei Municipal nº 16.402/2016) determina que nas Zonas Ocupação Especial (ZOE)², que não necessariamente encontram-se em áreas subutilizadas e com potencial de transformação, também sejam realizados PIUs.

O Plano também determina que os PIUs devem ser elaborados de forma participativa, sob responsabilidade do Poder Público Municipal (art. 134, § 1º). Este aspecto é relativamente alterado quando aprovado o Decreto, como será comentado mais para frente neste texto, que possibilita o início da elaboração de PIU a partir de Manifestação de Interesse Privado (MIP) (Decreto no 56.901/2016, art. 8º), ainda que a responsabilidade pelo desenvolvimento e aprovação do PIU siga sendo do poder público, a iniciativa não será apenas dele.

Nos perímetros dos PIUs ainda é possível promover o Reordenamento Urbanístico Integrado, que se trata de um processo de reorganização fundiária associada à implantação de projetos de reconhecido interesse público, no qual os registros dos terrenos afetados podem ser unificados para posterior parcelamento que implante o projeto urbanístico autorizador, instrumento que seria regulamentado por lei específica (art. 134, § 2º).

O Plano Diretor também estabelece que os PIUs a serem implementados poderão utilizar os

² As Zonas de Ocupação Especial (ZOE) são porções do território que, de acordo com a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 16.402/2016), necessitem de disciplina especial de parcelamento, uso e ocupação do solo devido as suas características específicas.

instrumentos das Operações Urbanas Consorciadas, Concessão Urbanística; Áreas de Intervenção Urbanística e Áreas de Estruturação Local (art. 134, § 5º).

Regulamentado na parte do Plano que trata dos instrumentos de Ordenamento e Reestruturação Urbana, o PDE estabeleceu que cada PIU deveria indicar os objetivos prioritários da intervenção, as propostas relativas aos aspectos urbanísticos, ambientais, sociais econômico-financeiros e de gestão democrática, elencando o que deveria compor seu conteúdo: estudo do perímetro; indicações das intervenções propostas; parâmetros de controle de uso, ocupação e parcelamento do solo propostos, quando aplicável; atendimento das necessidades habitacionais e sociais da população de baixa renda residente na área, afetada ou não pelas intervenções; instalação de serviços, equipamentos e infraestruturas a serem ofertadas a partir das demandas existentes; soluções para áreas de risco e solos contaminados; estudo de viabilidade econômica das intervenções propostas na modelagem urbanística com estimativas de custo, dificuldades de execução, e impactos sobre a economia local; estratégias de financiamento das intervenções previstas na modelagem urbanística; priorização do atendimento das necessidades sociais; etapas e fases de implementação da intervenção urbana; instrumentos para a democratização da gestão da elaboração e implementação dos PIUs, com mecanismos de participação e controle social; instrumentos para o monitoramento e avaliação de impactos da intervenção urbana (aspectos resumidos da leitura do art. 136 da Lei Municipal no 16.050/14).

Vê-se que os PIUs foram pouco regulados no PDE, que em tese determinou apenas o conteúdo mínimo de um Projeto de Intervenção Urbana. No entanto, como veremos adiante, alguns Projetos não apresentaram sequer este conteúdo que, inclusive, foi reduzido quando da aprovação do decreto regulamentador do PIU. Ainda, é importante frisar que o PDE é superficial quanto ao estabelecimento de mecanismos mínimos de participação e controle social, estabelecendo apenas que o Projeto deve definir quais serão.

2.1.3. O DECRETO REGULAMENTADOR DO PIU DE 2016

Aproximadamente dois anos após a aprovação do PDE de 2014, em 30 de março de 2016, o Prefeito Fernando Haddad assinou um Decreto regulamentando o Projeto de Intervenção Urbana, apresentando-o como um procedimento com o objetivo de reunir e articular os estudos técnicos e necessários a promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação.

O Decreto nº 56.901/2016 pode ser dividido em três partes. A primeira delas (artigo 1º) é relativa à definição do que é o Projeto de Intervenção Urbana, onde são aplicáveis, utilizando-se dos instrumentos de ordenamento urbano previstos no PDE para o seu desenvolvimento. Segundo o Decreto poderá ser utilizado nos elementos estruturadores do território: MEM, nos Eixos de Estruturação Urbana, na rede hídrica e ambiental e na rede de estruturação local (art. 1º, § 1º).

A segunda parte (artigos 2º ao 5º e art. 8º) trata dos procedimentos de desenvolvimento do programa de interesse público e do projeto, definindo seus produtos mínimos e os processos de participação e validação.

Este Decreto, que dispõe sobre a elaboração dos PIUs, estabelece o conteúdo mínimo do PIU em nas duas etapas de discussão definidas pelo Decreto. Como conteúdo mínimo para primeira consulta pública deve-se apresentar um diagnóstico da área de intervenção e o programa de interesse público:

“Art. 2º. Deverão preceder o processo de elaboração do PIU, no mínimo:

I- diagnóstico da área objeto de intervenção, com caracterização dos seus aspectos socioterritoriais;

II- programa de interesse público da futura intervenção, considerando a sua diretriz urbanística, viabilidade da transformação, impacto ambiental ou de vizinhança esperado, possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área

e o modo de gestão democrática da intervenção proposta” (Decreto Municipal nº 56.901/2016, art. 2º).

Após a consulta pública, o poder público deve autorizar o PIU e a SP-Urbanismo deverá publicar o perímetro, as características da proposta e as fases do projeto, parte do conteúdo previsto pelo PDE (art. 135), ficando este responsável pela definição de uma parte do conteúdo do PIU:

“Art. 3º Uma vez autorizada a elaboração do PIU, a São Paulo Urbanismo – SP-Urbanismo fará a publicação dos seguintes elementos, necessários ao seu desenvolvimento:

I- definição do perímetro de intervenção;

II- características básicas da proposta;

III- fases da elaboração do projeto, obrigatoriamente com mecanismos que assegurem o caráter participativo dessas atividades” (Decreto Municipal nº 56.901/2016, art. 3º).

Já o conteúdo final do PIU deverá ser:

“Art. 4º O conteúdo final do PIU deverá apresentar:

I- proposta de ordenamento ou reestruturação urbanística para o perímetro delimitado, com a definição de programa de intervenção, fases de implantação, parâmetros urbanísticos e instrumentos de gestão ambiental necessários;

II- modelagem econômica da intervenção proposta, considerando especialmente os mecanismos de financiamento e fonte de recursos necessários;

III- definição do modelo de gestão democrática de sua implantação, privilegiando o controle social e os instrumentos para monitoramento e avaliação dos impactos da transformação urbanística pretendida sobre o desenvolvimento econômico e social da área objeto de estudo;

IV - elementos complementares necessários, nos termos do artigo 136 da Lei nº 16.050, de 2014” (Decreto Municipal nº 56.901/2016, art. 4º).

Vê-se que parte dos elementos listados como necessários na composição do PIU pelo Plano Diretor Estratégico são apontados pelo Decreto como “elementos complementares” que devem ser apresentados no Projeto. Em tese, repete-se o conteúdo do PDE no Decreto, na prática este parece estar reduzido, da forma como é descrito no Decreto.

E novamente, como já mencionado, no conteúdo solicitado para o PIU não se exige a previsão de parâmetros mínimos para o modelo de gestão democrática como, por exemplo, instituição de Conselho Gestor, realização de audiências públicas, etc.

Também determina o processo para o seu desenvolvimento, estruturado por duas consultas públicas, com diferentes conteúdos do Projeto apresentados. A primeira, após conclusão do diagnóstico da área de intervenção e o programa de interesse público:

“Art. 2º.

§ 1º Uma vez concluídos, os documentos previstos no “caput” deste artigo serão divulgados para consulta pública pelo período mínimo de 20 (vinte) dias.

§ 2º Findo o prazo para consulta pública e após a análise das sugestões recebidas, o processo administrativo será encaminhado à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano- SMDU, para:

I - análise da adequação da proposta à política de desenvolvimento urbano do Município; e

II- autorização para elaboração do PIU.” (Decreto Municipal nº 56.901/2016, art. 2º).

A segunda após a aprovação da SP-Urbanismo e publicação do perímetro, características da proposta e fases do projeto e fica autorizada a realizar um chamamento público para manifestação

de interesse na apresentação de projetos, em um edital que explicitasse a forma de participação social e os critérios para avaliação das propostas apresentadas:

“Art. 5º A forma final do PIU será encaminhada por SPUrbanismo à SMDU para, estando presentes os elementos necessários, sua disponibilização para consulta pública pelo período mínimo de 20 (vinte) dias, de acordo com o disposto na Lei nº 16.050, de 2014. § 1º Finda a consulta pública, SMDU adotará as seguintes medidas:

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

II- encaminhamento à Chefia do Poder Executivo, com sugestão de: a) elaboração do projeto de lei ou edição de decreto, conforme a hipótese cabível; ou

b) arquivamento da proposta, fundamentadamente” (Decreto Municipal nº 56.901/2016, art. 5º).

A legislação define que, quando há proposta de alteração na regra de zoneamento, será necessária a aprovação do Projeto de Intervenção Urbana através de um Projeto de Lei, através da aplicação de instrumento urbanístico de ordenamento e reestruturação urbana, como a Área de Intervenção Urbana, que prevê a mudança de parâmetros e consequente ampliação de margem de captura da mais valia necessária para a implementação do projeto. Em geral isto está previsto para a Macroárea de Estruturação Metropolitana. Caso não haja alteração no zoneamento local, como nos Eixos, para que o Projeto seja aprovado basta apenas a sanção pelo prefeito de um Decreto Regulamentador, sem a prévia avaliação e aprovação pela Câmara Municipal.

No entanto, com a regulamentação do PIU através deste Decreto, passa a ser possível também que o desenvolvimento seja iniciado pelo setor privado através de uma Manifestação de Interesse Privado (MIP), que inicia as etapas seguintes, necessárias para a sua realização. Neste caso, a MIP viria acompanhada do Diagnóstico Territorial e da descrição do Programa de Interesse Público

do Projeto, que serão apresentados e levados a conhecimento público através de uma Consulta Pública, onde outros representantes do privado podem manifestar seu interesse na realização do privado, além de levar o debate a respeito da sua pertinência à população.

Entretanto, o texto do Decreto pouco avança na regulamentação do PIU no sentido de detalhá-lo em relação aos seus parâmetros urbanísticos e aos seus mecanismos de participação social, ficando estes a critério do desenvolvedor do projeto e vulnerável aos interesses do mercado privado.

Sua a terceira parte (artigos 6º e 7º) apresenta alguns mecanismos de implantação da proposta em relação aos agentes responsáveis pela sua realização que tratam especialmente de terras públicas incorporadas à transformação através de alienação ou desapropriações para a implementação do PIU. Aqui aparece uma das novidades mais importantes que consiste na possibilidade, criada pelo Decreto, de a SP Urbanismo firmar contratos com terceiros para implantação do PIU, permitindo que sejam vendidos (alienados) imóveis da SP Urbanismo ou desapropriados para fins de utilidade pública (Decreto Municipal nº 56.901/16, art. 6º, § 1º). Ao menos desde o debate sobre a Medida Provisória 700/2015 – editada em dezembro de 2015, que não foi convertida em lei por decurso de prazo – vem se tentando, nas diversas esferas (federal, estadual e municipal), que seja permitida a desapropriação de imóveis para serem transferidos para privados, mediante diferentes formatos de parcerias ou concessões.

“Art. 6º A implantação do PIU veiculado por decreto será realizada por intermédio da SP-Urbanismo.

§ 1º Fica autorizada a SP-Urbanismo a firmar contratos com terceiros para a implantação do PIU, observadas as seguintes regras:

I- poderão ser alienados:

a) imóveis próprios da SP-Urbanismo ou desapropriados para fins de utilidade pública;

b) direitos relativos a imissões na posse decorrentes de desapropriação;

II- deverá ser estabelecida a obrigação do adquirente atuar conforme o PIU, nos termos em que foi aprovado, sob pena de rescisão do contrato;

III- na hipótese de alienação dos direitos relativos a imissões na posse decorrentes de desapropriação, o valor mínimo a ser pago pelo adquirente deverá corresponder ao montante despendido pelo Poder Público para obter a imissão na posse, na ação expropriatória, permitido acréscimo de percentual a título de remuneração da SP-Urbanismo, pela estruturação do projeto e pelo risco de arcar com a indenização definitiva;

IV- o critério para julgamento da licitação da alienação do bem ou dos direitos relativos à imissão na posse poderá ser a maior oferta da remuneração prevista no inciso III deste parágrafo.

§ 2º Para a implantação do PIU diretamente pela SP-Urbanismo, a empresa poderá promover incorporações imobiliárias, podendo utilizar imóveis próprios, imóveis desapropriados para fins de utilidade pública e direitos relativos a imissões na posse decorrentes de desapropriação.

Art. 7º Caso sejam necessárias desapropriações para a implantação do PIU, a SP-Urbanismo encaminhará proposta ao Executivo para a edição dos respectivos decretos de utilidade pública.

Parágrafo único. As desapropriações efetuadas nos termos do “caput” deste artigo serão irretratáveis e irrevogáveis uma vez formalizadas as respectivas imissões na posse, vedado ao Poder Público Municipal, à SP-Urbanismo ou a particulares eventualmente contratados desistir ou renunciar aos direitos e obrigações a elas relativos.” (Decreto Municipal nº 56.901/2016, arts. 6º e 7º) (grifo nosso).

Relevante colocar que, na parte grifada, o termo “poderá” não significa que este será o critério, podendo o valor da alienação do bem ser determinado de outras formas que não através de um

leilão público, onde o maior valor ofertado de remuneração é do interessado que fica com o bem.

Segundo D’Almeida (2017, p. 9):

“Quando a implantação do PIU se dá por Decreto Regulamentador, a São Paulo Urbanismo automaticamente já é autorizada a implantar a proposta, sendo que, autorizada a implementação do PIU, já se autoriza igualmente as medidas para as Desapropriações de Utilidade Pública previstas no projeto, uma vez que teriam sido demonstrados, ao longo desse processo, o interesse público do empreendimento. Além disso, o regramento do PIU institui a São Paulo Urbanismo – empresa pública prestadora do serviço de urbanismo – como agente público responsável por implementar os PIUs, que por sua vez pode se valer de uma medida direta, ela mesma realizar a intervenção urbanística por meio de incorporação imobiliária, ou por meio de contrato com a iniciativa privada. Para tanto, ela está autorizada a transferir terrenos próprios ou desapropriados e os direitos relativos a imissões de posse decorrentes de desapropriação por interesse urbanístico. Vale destacar que as Desapropriações de Utilidade Pública, conforme Decreto-Lei 3.365/1941 (BRASIL, 1941) possuem por pressuposto a existência do Projeto Urbanístico, que no município de São Paulo passa a ser definido pela figura do PIU. Dessa forma, trata-se de estratégia que articula mecanismos de disponibilização de terras aos de destinação de terras (um projeto urbano definido), cujo interesse público (que fundamenta a desapropriação de utilidade pública) é definido ao logo do procedimento de elaboração do PIU, que indica os imóveis necessários para a implantação do programa de intervenções previsto.” (D’Almeida, 2017, p. 9-10) (grifo nosso).

Percebe-se que, um dos interesses em relação ao Decreto está na possibilidade de incorporação de imóveis públicos ou desapropriados no bojo de um projeto urbano que, por si, define o interesse público.

Outra inovação do Decreto é possibilitar que um PIU seja de iniciativa privada, ou seja, apresentado a partir de uma Manifestação de Interesse Privado – MIP.

“Art. 8º A SP-Urbanismo poderá iniciar a elaboração de PIU a partir de requerimento apresentado por meio de Manifestação de Interesse Privado – MIP, instruído com os elementos constantes do artigo 3º, observada a realização da consulta pública de que trata o § 1º do artigo 2º, ambos deste decreto.” (Decreto Municipal nº 56.901/2016, art. 8º)

O debate que Carolina D’Almeida traz em seu artigo, pondera se um PIU que parte de uma Manifestação de Interesse Privado – MIP, “cujo programa de interesse público é apresentado como proposta pelos interessados agentes privados em empreender o seu desenvolvimento” (D’Almeida, 2017, p. 10), estar definido como de interesse público e, assim, utilizar-se das possibilidades de incorporação ou desapropriação de terras públicas para sua finalidade.

Em resumo, retomando, o Projeto de Intervenção Urbana, apresentado pelo Plano Diretor Estratégico de 2014, regulamentado via Decreto nº 56.901 em 2016, não é em si um instrumento urbanístico, como afirma D’Almeida (2017, p. 11), seria este um procedimento que precede uma intervenção urbana, que será caracterizada caso a caso. Cada PIU apresentará sua finalidade programática (o programa de interesse público), o perímetro de intervenção conforme as especificidades territoriais e problemas urbanos em causa e os instrumentos urbanísticos de implantação e de financiamento da intervenção, relacionados com as diretrizes do PDE.

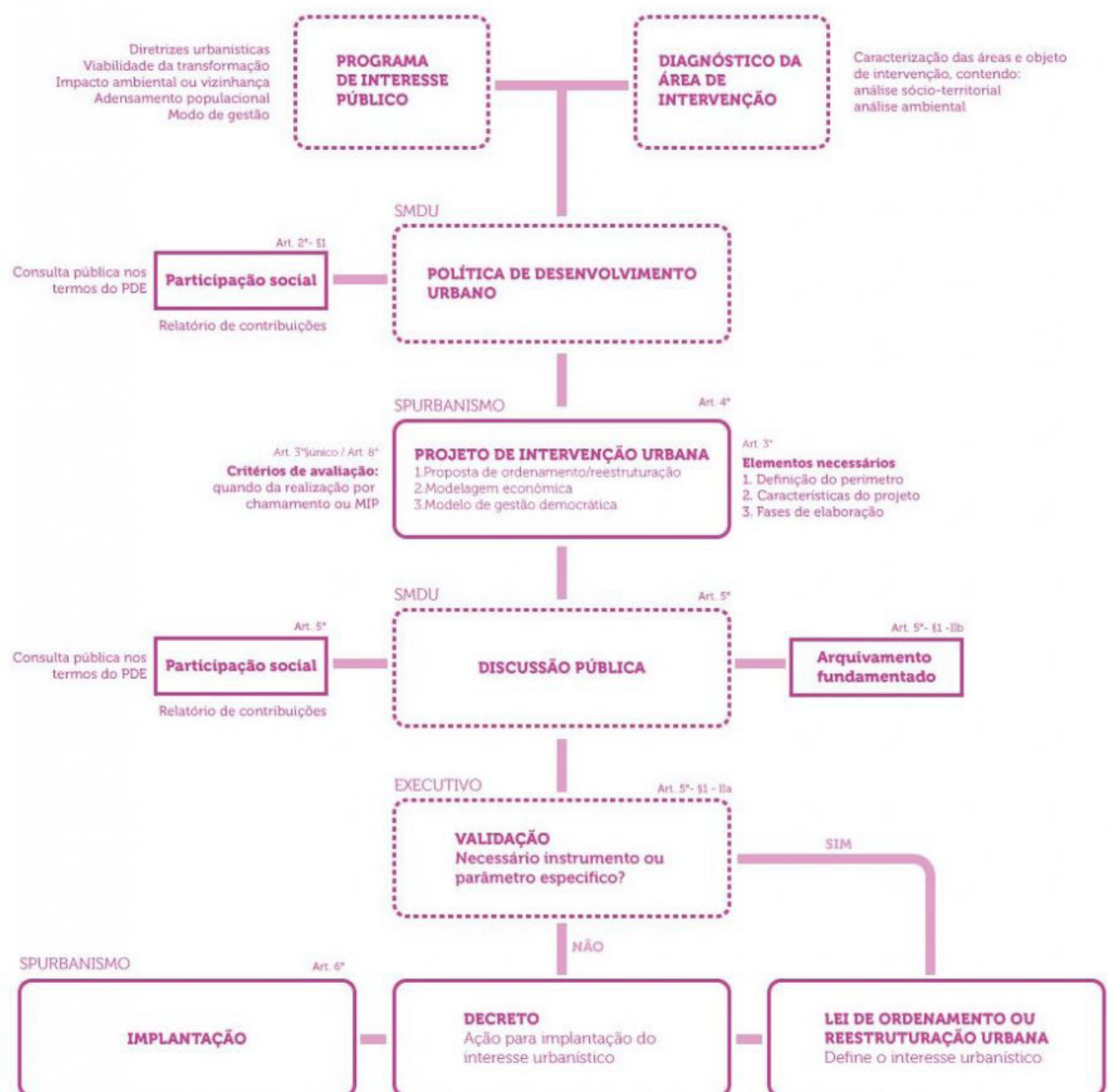
A maleabilidade do instrumento do PIU levou alguns a interpretarem que o instrumento teria muitas capacidades, inclusive de produção de habitação de interesse social (ver Ferreira, 2015), enquanto outros justamente criticaram a possibilidade de utilizá-lo sobre zonas que, por não possuírem regulamentação, podem torná-lo um instrumento urbanístico, como será comentado mais adiante neste trabalho.

Fluxograma de elaboração dos Projetos de Intervenção Urbana.

Fonte: SMDU/2016

Fluxograma de elaboração

Projeto de Intervenção Urbana



PDE/OUC/ATU/Projeto específico

2.2. DA REGULAMENTAÇÃO PARALELA

2.2.1. A MEDIDA PROVISÓRIA 700/2015

Simultaneamente a esta regulamentação, outros processos vinham sendo desenvolvidos, seguindo a lógica neoliberal vigente nos países capitalistas. Em 09 de dezembro de 2015, entrou em vigor a Medida Provisória 700/15, alterando as regras do Decreto Lei nº 3.365/41, que regulamenta a desapropriação por utilidade pública. Dentre outras mudanças, a medida passou a dispensar autorização legislativa nos casos de haver acordo entre os envolvidos, ampliou substancialmente o rol de particulares habilitados a promover processos expropriatórios e possibilitou a alienação de bens expropriados a terceiros.

Em uma Audiência Pública realizada em 12 de abril de 2016, o conteúdo da Medida foi bastante criticado por movimentos sociais e representantes da academia. Isto porque a Medida representava uma grande ameaça ao direito à moradia da população que reside em assentamentos irregulares. Além disto, distorce o intuito da desapropriação por permitir a transferência a outros entes que não o poder público do poder de desapropriar, o que permite que estas desapropriações atendam apenas aos interesses do privado.

Estas denúncias de setores da sociedade civil, bem como o encaminhamento de propostas de alteração do Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória para a Comissão Mista do Congresso, que inclusive chegaram a ser incluídas parcialmente em substitutivo, mas depois retiradas, foram essenciais para atrair a atenção para o debate público a respeito do assunto e, muito provavelmente, contribuíram para que o seu encaminhamento no Congresso nunca tenha sido efetivado, o que resultou na perda da sua eficácia. Assim, em 17 de maio de 2016, com o fim do prazo para sua votação no Congresso, esta Medida Provisória deixou de ter qualquer valor.

Trata-se de uma estratégia que combina recursos de disponibilização de terras aos de destinação de terras, ou seja, um projeto urbano definido, cujo interesse público que fundamenta a

desapropriação de utilidade pública é definido ao longo do procedimento de elaboração do PIU, que indica os imóveis necessários para a implantação do programa de intervenções previsto.

2.2.2. O PLANO MUNICIPAL DE DESESTATIZAÇÃO E LEIS AFINS

Também no mesmo contexto, em 21 de setembro de 2017, a Câmara Municipal de São Paulo aprovou o Projeto de Lei nº 367/2017, que trata do Plano Municipal de Desestatização, alterando a Lei nº 16.211/2015, conhecida como Lei de Concessões de Terminais, que dispõe sobre a concessão para administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação de Terminais de Ônibus, até então vigente.

As alterações visam adequar a sua redação ao regime jurídico-urbanístico do Plano Diretor Estratégico e, ao alterar os artigos 2º, 3º, 5º e 6º da Lei nº 16.211/2015, estabelece que a concessão de cada terminal aconteça apenas após a elaboração de um Projeto de Intervenção Urbana, que terá como objetivo não só a requalificação do terminal em si, mas também as melhorias do seu entorno em um raio de 600 metros. Ainda, as revisões permitem que imóveis contidos dentro deste perímetro e definidos pelo Projeto sejam utilizados como forma de incentivar a transformação do entorno, oferecendo ao Município condições de orientar o desenvolvimento urbano nas imediações destes equipamentos públicos.

Com isto será possível que o concessionário não só explore comercialmente o terminal em si, mas também construir e explorar o seu espaço aéreo, bem como construir e explorar comercialmente áreas do seu entorno próximo definidas como passíveis de transformação pelo Projeto de Transformação urbana. Além disto, poderão ser restituídos para o poder Público após o término da concessão, dentre os imóveis construídos para exploração comercial, apenas aqueles necessários à operação do sistema de transporte coletivo, dependendo dos termos do contrato feito entre ambos.

Este PL, sancionado em 04 de outubro de 2017 como Lei nº 16.703, também trata de con-

cessões que inclui também parques, mercados praças, planetários, o Mercadão Municipal e o Mercado Kinjo Yamato, na região central. A medida faz parte da política da atual gestão, que pretende conceder e privatizar bens públicos, seguindo a linha neoliberal que estabelece o Estado mínimo, regulador. Segundo o prefeito João Dória, este programa pode gerar um impacto financeiro de R\$ 5 bilhões até 2020 por conta da redução de despesas e do aumento da receita. Estes recursos, em teoria, serão direcionados a áreas prioritárias, como saúde e educação.

Os Projetos de Intervenção Urbana atrelados aos terminais de ônibus, obrigatórios com a Lei nº 16.703/2017, foram regulamentados através da sanção do Decreto 58.066, em 04 de janeiro de 2018. Trata-se do mais importante passo para a efetivação da concessão dos terminais urbanos, após a aprovação do projeto de lei que legitimou as concessões pela Câmara Municipal de São Paulo.

O Decreto reforça a obrigatoriedade das empresas ou consórcios que assumirem os terminais de promover melhorias urbanas num raio de 600 metros de cada terminal, e também permite que a iniciativa privada que assumir a concessão do terminal possa explorar terrenos subutilizados na área de intervenção do PIU para construir imóveis e realizar explorações comerciais:

“As áreas ou terrenos subutilizados ou com potencial de transformação associados à concessão dos terminais deverão estar contidos no perímetro de intervenção definido em relação ao raio de 600m (seiscentos metros) de cada equipamento, abrangidas as quadras internas à circunferência e as quadras por ela alcançadas, conforme as diretrizes previstas no artigo 6º, § 1º, da Lei nº 16.211, de 2015, correspondentes ao Programa de Interesse Público das intervenções. ” (Decreto Municipal nº 56.901/2016, art. 8º)

Além disto, também permite o acesso por dentro de cada terminal concedido aos imóveis construídos e reformados dentro da área pública. Isto, associado à introdução do direito real de laje no rol dos direitos reais, bem como a sua regulamentação através da Lei Federal nº 13.465, sancionada em 11 de julho de 2017, que trata da regularização fundiária rural e urbana, possibilita, por

exemplo, que sejam construídos shoppings nos terrenos ligados a estes terminais.

“§ 3º As atividades licenciadas nas edificações previstas neste artigo poderão ser acessadas pelas áreas internas de circulação do terminal ou diretamente por logradouro público, não devendo causar interferência nas áreas operacionais reversíveis após a concessão, rotas de fuga e circulação geral dos usuários.

§ 4º A instalação dos usos comerciais, de serviços ou residenciais nas edificações previstas neste artigo deverá receber a anuência do órgão gestor do equipamento público de transporte.” (Decreto Municipal nº 56.901/2016, art. 5º)

Por fim, prevê a realização de um plano de mobilidade local para a melhoria da articulação do terminal com equipamentos urbanos sociais, concentrações habitacionais, áreas verdes públicas e demais estabelecimentos de relevância comunitária no perímetro de abrangência do PIU, e exige que as intervenções realizadas não atrapalhem a circulação de pedestres, bicicletas ou mesmo carros de passeio, não se limitando aos ônibus municipais. (Decreto Municipal nº 56.901/2016, art. 3º)

Com relação ao desenvolvimento destes projetos, em 04 de maio de 2017, um outro decreto foi publicado, visando regulamentar o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para a apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela Administração Pública Municipal. Assinado pelo então prefeito João Dória, trata-se do Decreto nº 57.678, que permite que pessoas físicas ou jurídicas de direito privado apresentem projetos, levantamentos e investigações para subsidiar a administração municipal no processo de concessões de bens e serviços públicos, substituindo inteiramente o anterior, que estava vigente desde 2010 e fora o primeiro a versar sobre assunto em São Paulo.

O procedimento deve ser aberto por meio de um chamado público promovido pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias, ou por iniciativa de particulares, e a avaliação e a seleção dos projetos apresentados serão feitas por uma comissão designada pelo órgão municipal.

Este Decreto trouxe como novidade a centralização das competências com relação à condu-

ção dos PMI, iniciados pela publicação de chamamento público ou por manifestação não solicitada dos proponentes. Assim, cabe à Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias a abertura, autorização e aprovação de estudos com eventual apoio de outros órgãos ou entidades da Administração Municipal cuja competência seja pertinente à matéria objeto do estudo. Ao contrário do que é previsto agora, no decreto revogado era possível a criação de uma comissão especial de avaliação para cada unidade competente que pretendesse conduzir empreendimentos de sua competência, a quem caberia a análise do pedido de autorização e a escolha dos estudos preliminares apresentados pelos proponentes.

Este Procedimento de Manifestação de Interesse, além de ser utilizado na estruturação de novos empreendimentos objetos de concessão, também pode ser aplicado na atualização, complementação ou revisão de projetos, levantamentos ou investigações já elaboradas. Trata-se de uma norma que simplifica e traz segurança jurídica para o empreendedor, em detrimento do interesse público.

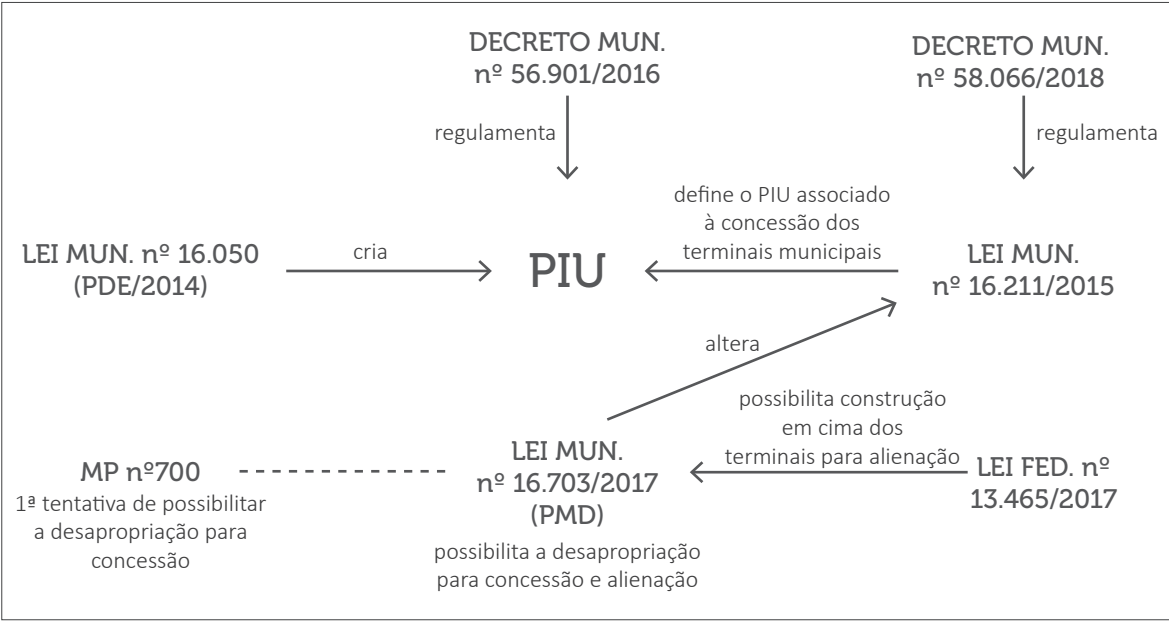
2.3. CONSIDERAÇÕES SOBRE A REGULAMENTAÇÃO DOS PIUS

O processo observado com a regulamentação tanto dos Projetos de Intervenção Urbana a partir do Plano Diretor Estratégico de 2014 e do seu posterior Decreto Regulamentador, bem como da legislação paralela que o acompanha, criam o aparato jurídico que possibilita a atuação de um Estado regulador em detrimento daquele executor, sempre justificado pela necessidade de se buscar novas fontes de financiamento devido à crise do poder público.

Além disto, todo este movimento deturpou a própria ideia do PIU, invertendo a sua ordem natural, em que se esperava que a decisão de qual instrumento iria gerir e financiar o projeto seria posterior à elaboração de estudos prévios. O movimento atual, amparado pela legislação que aqui citamos, pensa primeiro no que será o objeto de intervenção (concessão ou privatização), para posteriormente decidir que haverá um PIU associado a eles, e isto fica mais evidente quando tratamos

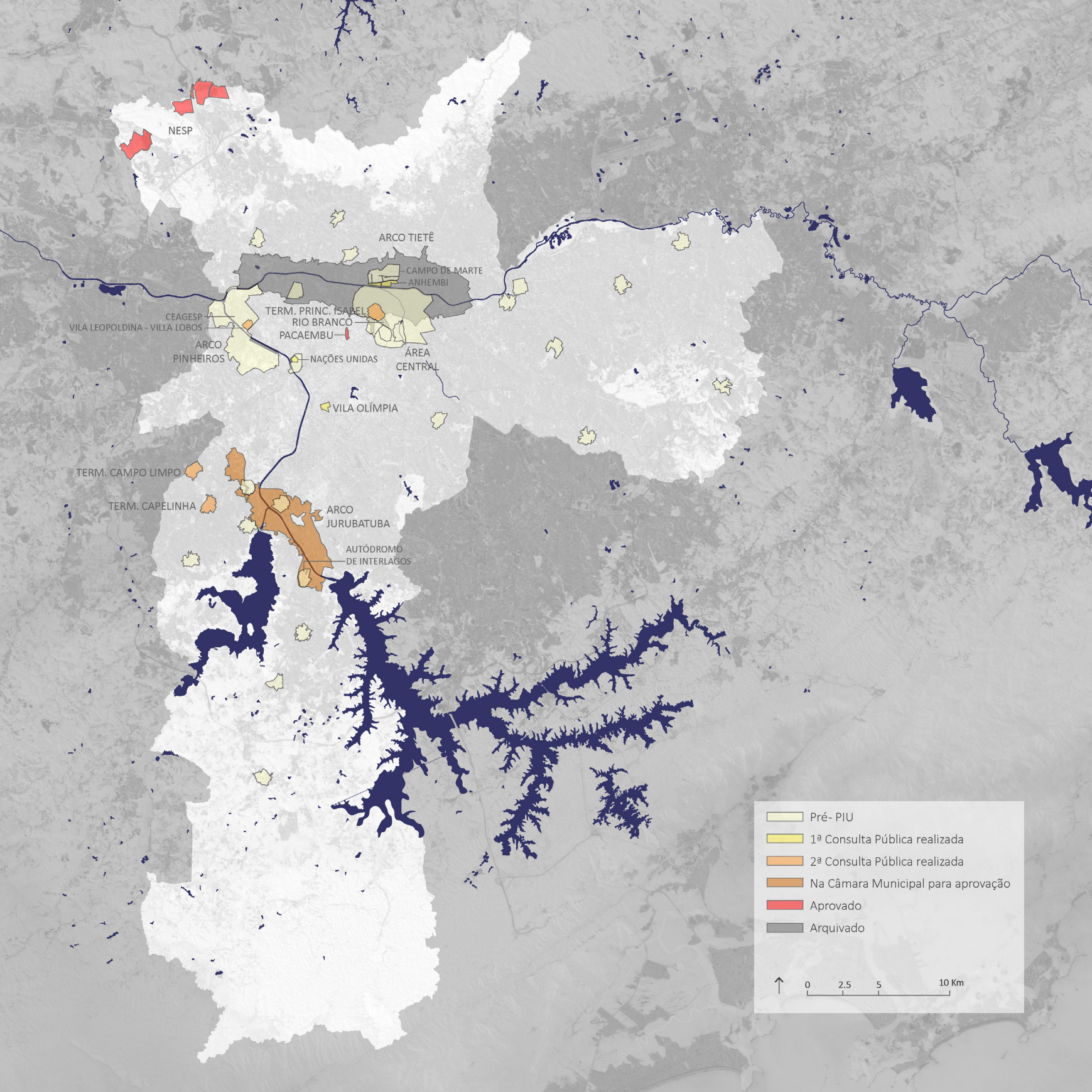
de bens públicos, tais como os terminais de ônibus municipais. Trata-se do poder público buscando se eximir dos custos de manutenção de equipamentos, sem regramentos sólidos ou exigências de contrapartidas que sejam compatíveis com os privilégios dados ao privado.

As intervenções urbanas, em geral, aumentam o preço da terra em seu entorno, e justamente por esta razão necessitam de regulação, que venha a colaborar e, sempre que possível, evitar possível processo de gentrificação. No entanto, os Projetos de Intervenção Urbana têm se mostrado serem o oposto disso: representam a “regulamentação da desregulamentação” (Aalbers, 2016), em um processo que visa utilizar terrenos públicos como importantes insumos para a transformação urbana, pelo mercado. Nas palavras de Carolina Heldt D’Almeida (2017, p. 35), “parece que estamos assistindo à construção da normalização da concessão da produção do espaço urbano, cujo processo torna o urbano, e não apenas a terra, o seu elemento ativo; e o Estado, o poder concedente”.



Esquema de Leis e Decretos relacionados ao PIU.
Elaboração da autora.

3. PANORAMA / VISÃO DE CONJUNTO DOS PIUS



3. PANORAMA / VISÃO DE CONJUNTO DOS PIUS

3.1. DOS PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA

Desde o momento da institucionalização do instrumento do PIU através de seu Decreto Regulamentador, em março de 2016, até a finalização deste trabalho, em junho de 2018, cerca de 9 projetos foram elaborados pelo poder público e outros 3 pela iniciativa privada. Além destes, outros 29 estão previstos para iniciarem seus estudos em um futuro próximo. São no total 41 projetos sendo geridos quase que simultaneamente, em um curto intervalo de dois anos, o que representa a transformação de 122 km², aproximadamente 12% de toda a área urbanizada do município de São Paulo.¹⁰

Estes projetos, apesar de partirem de um processo semelhante, são muito distintos entre si. Não há uma escala definida, um tamanho, como área mínima em hectares, por exemplo: ora propõem a transformação de um grande território, em escala metropolitana, ora de um único terreno, onde encontra-se apenas um equipamento. Evidenciam uma fragmentação territorial e dos conflitos que hoje existem no território, nas suas propostas apresentadas.

A primeira proposta de um Projeto de Intervenção Urbana veio a público apenas duas semanas após a sanção do Decreto Regulamentador nº 56.901/2016. O PIU Rio Branco, estabelecido em uma pequena área junto à Avenida de mesmo nome, justificava-se por propor a transformação de uma área central cujos imóveis não cumprem a função social, ao longo de eixos de transporte, visando o repovoamento destas áreas, previsto tanto na Operação Urbana Centro quanto no Plano Diretor Estratégico. Proposto pela própria gestão, a Consulta Pública com o diagnóstico territorial, bem como o Programa de Interesse Público do projeto esteve disponível na plataforma de participação social da prefeitura “Gestão Urbana” entre os dias 13 de abril e 11 de maio de 2016, quando o projeto recebeu

² O município de São Paulo possui área urbanizada de 950 km² (EMBRAPA, 2017).

diversas críticas ¹¹ e seu desenvolvimento foi abandonado.

Pouco tempo depois, em julho de 2016, outros dois projetos surgiram: o NESP e o Vila Leopoldina. Ambos tratavam de terrenos localizados em Zonas de Ocupação Especial (ZOE), limitados dois meses antes através da Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 16.402/2016). De acordo com a Lei:

“Art. 15. As Zonas de Ocupação Especial (ZOE) são porções do território que, por suas características específicas, necessitem de disciplina especial de parcelamento, uso e ocupação do solo.

§ 1º Os perímetros de ZOE terão parâmetros específicos de parcelamento, uso e ocupação do solo adequados às suas especificidades e definidos por Projeto de Intervenção Urbana, aprovado por decreto, observados os coeficientes de aproveitamento estabelecidos por Macroárea conforme Quadro 2A da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – PDE.” (Lei Municipal nº 16.402/2016)

Desta forma, tendo em vista que esta legislação exige que para estes perímetros sejam elaborados Projetos de Intervenção Urbana, os proprietários destes terrenos protocolaram através de Manifestação de Interesse Privado o desejo de realização de projetos nestes terrenos. Para ambos os casos, seguindo o procedimento legal necessário, foram disponibilizados para Consulta Pública para que outros agentes manifestassem interesse na transformação destas áreas, o que não aconteceu, possibilitando que os proponentes seguissem com as propostas.

O PIU NESP tinha como premissa a implantação do Novo Entrepasto de São Paulo, de iniciativa privada, na Rodovia dos Bandeirantes em área próxima ao Rodoanel, em Perus. A ideia estava em consonância com a proposta da gestão de Fernando Haddad, que pretendia transformar a região do atual CEAGESP em um novo bairro. Seu processo de desenvolvimento contou com a realização de duas Audiências Públicas, duas Consultas Públicas e uma oficina com moradores da região. Em um

³ Ver sistematização das críticas no site Gestão Urbana. Disponível em < http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/PIU-RBC_ConsultaPublica_SistematizacaoContribuicoes.pdf>, acesso 20 jun. 2018.

curto espaço de tempo, aproximadamente seis meses, o projeto foi sancionado pelo prefeito através do Decreto Municipal nº 57.569 no dia 28 de dezembro de 2016. Foi o primeiro PIU concluído e aprovado.

Já o PIU Vila Leopoldina foi apresentado com o objetivo de reestruturar o antigo terreno industrial na área próxima ao CEAGESP através da construção de moradias, da atração de empresas de economia criativa e do fomento de atividades econômicas que gerem emprego para a população de baixa renda. Sua Consulta Pública e Audiência geraram polêmica: moradores da favela contida no interior da área de intervenção eram contrários à sua remoção, e moradores de classe média/alta do entorno temiam a desvalorização de seus imóveis com a construção de Habitações de Interesse Social na ZEIS que ali se encontra. Após este período, o projeto ficou paralisado, tendo retomado a discussão pública apenas em abril de 2018, quando da divulgação de sua segunda Consulta Pública, e continua até hoje sem conclusão ¹².

Outras duas Zonas de Ocupação Especial para onde prevê-se a elaboração de PIUs são o Campo de Marte e o CEAGESP. Para o primeiro avalia-se a desativação do aeroporto que ali se encontra atualmente e a criação de um parque na área. Já no segundo caso, a atual gestão propõe para o terreno a implantação de um polo tecnológico, o Centro Internacional de Tecnologia e Inovação (SP CITI), que depende de um acordo com a União, visto que o terreno pertence a ela, bem como a transferência da Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais para outro local, próximo ao Rodaanel Mário Covas, que está sendo discutida desde março de 2018.

O Plano Diretor Estratégico de 2014, como já foi dito anteriormente, propunha para cada setor da Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM) a ser transformado a implantação de um Projeto de Intervenção Urbana. Isto dialoga com a proposta do Arco do Futuro, principal promessa urbanística da gestão Haddad, que intencionava reestruturar áreas que têm passado por intensos

¹² Ver ROLNIK, R. Polêmica da Vila Leopoldina ultrapassa fronteira do bairro. Blog A Cidade é Nossa, publicado em 12/06/2018. Disponível em <<https://raquelrolnik.blogosfera.uol.com.br/2018/06/12/polemica-da-vila-leopoldina-ultrapassa-fronteiras-do-bairro/>>, acesso 20 jun. 2018.

processos de mudança nos padrões de uso e ocupação e que têm grande potencial de transformação.

No entanto, antes mesmo da aprovação do PDE, em 2013, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) divulgou um Chamamento Público convocando interessados para elaborar e apresentar estudos para o perímetro da grande área ao longo do principal rio que corta a cidade, denominada Arco Tietê.¹³ Iniciou-se assim um longo processo de desenvolvimento de propostas para o perímetro, que durou cerca de três anos. Após isto, em 2016, a São Paulo Urbanismo, empresa pública responsável pelo desenvolvimento de projetos para o município, tendo como arcabouço jurídico o Plano Diretor e o Decreto Regulamentador do PIU, desenvolveu um Projeto de Intervenção Urbana para o Arco Tietê, que foi enviado para a Câmara Municipal em dezembro de 2016.

O projeto, cujo perímetro englobava uma área correspondente a 6% do município de São Paulo, previa a criação de três Áreas de Intervenção Urbana (AIU), sendo elas Lapa, Centralidade da Metrópole e Apoios Urbanos, com características distintas, e buscava incrementar a oferta de empregos e o desenvolvimento econômico; minimizar os problemas ambientais do território; promover a transformação de áreas ociosas, de imóveis subutilizados e a instalação de novos usos compatíveis às áreas com solo potencialmente contaminado; melhorar as condições gerais de mobilidade e acesso da região; qualificar o ambiente urbano; estimular a diversidade tipológica habitacional; e implantar equipamentos para atendimento de diferentes faixas de renda. Com a mudança de gestão, o novo prefeito João Dória retirou o projeto na Câmara no início de 2017, alegando que este seria revisado. Até o momento o projeto encontra-se parado.

Na mesma linha de projetos previstos pelo PDE de 2014 em subsetores da MEM, em 2017 a prefeitura iniciou também a elaboração do Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba. Para o perímetro, localizado ao sul da MEM, ao longo do Rio Jurubatuba e entre as Represas Billings e Gua-

¹³ PREFEITURA DE SÃO PAULO. Comunicado de Chamamento Público nº 1/2013/SMDU. Disponível em: < http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/chamamento_publico_arco_tiete_1360327548.pdf>. Acesso em junho/2018.

rapiranga, onde encontram-se centralidades de bairro, como a de Santo Amaro, e zonas industriais, foram propostas transformações estruturais orientadas para maior aproveitamento da terra urbana com o aumento das densidades construtivas e demográficas e implantação de novas atividades econômicas de abrangência metropolitana. Após a realização de duas Consultas, e três Audiências Públicas, o projeto foi elaborado e enviado para a Câmara Municipal em abril de 2018, onde encontra-se até então, e a sua aprovação é prevista para ainda este ano.

O Plano Diretor Estratégico ainda prevê o desenvolvimento do Arco Pinheiros até o ano de 2018, bem com a revisão da Operação Urbana Centro, vigente desde 1997. Tratam-se de áreas semelhantes às do PIU Arco Tietê e do PIU Arco Jurubatuba, integrantes da MEM, e os estudos para a elaboração destes, que também serão desenvolvidos através de Projetos de Intervenção Urbana, já foram iniciados dentro da São Paulo Urbanismo.

O processo de regulação descrito no capítulo anterior, com a Medida Provisória nº 700, a Lei de Concessões dos Terminais (Lei nº 16.211/2015), o Direito de Laje regulamentado pela Lei Federal nº 13.465/2017 e o Plano Municipal de Desestatização (Lei nº 16.703/2017), bem como o Decreto regulamentador do PIU (Decreto nº 56.901/2016), formaram as bases legais para a implementação do Decreto dos Projetos de Intervenção Urbana dos Terminais Municipais (Decreto nº 58.066/2017), que regulamenta a realização dos Projetos de Intervenção Urbana para um raio de 600 metros no entorno dos Terminais de Ônibus Municipais, necessários para as suas concessões.

Para desencadear o processo de desenvolvimento destes projetos, a Prefeitura de São Paulo, através da São Paulo Urbanismo, iniciou em julho de 2017 a elaboração dos PIUs de três dos vinte e sete terminais de ônibus municipais. Intitulados como “Pilotos”, os Terminais Campo Limpo e Capelinha, na zona sudoeste do município, e o Terminal Princesa Isabel, na região central, tiveram as suas Consultas Públicas lançadas no site Gestão Urbana, e o seus Projetos de Intervenção Urbana já estão em fase final de elaboração. Concomitantemente, a Secretaria de Desestatização e Parcerias lançou em abril de 2017 os termos do edital de concessão para administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação do Terminal de Ônibus Princesa Isabel, e pretende em breve

lançar os editais referentes aos outros dois terminais.

Com relação aos outros vinte e quatro terminais de ônibus, em agosto de 2017 foi divulgado o Edital de Chamamento Público, que abriu o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para apresentação de estudos de modelagem operacional, econômico-financeira, jurídica, urbanística e de engenharia e arquitetura para a administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação de 24 terminais de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, seus empreendimentos associados e seus perímetros de abrangência.¹⁴ O período para realização de estudos terminou em fevereiro de 2018, mas o desenvolvimento dos Projetos de Intervenção Urbana relacionados a estes terminais ainda não começou.

Como parte da política de desestatização, uma das principais propostas da gestão do prefeito João Dória iniciada em 2017, dentre outras medidas, foi criada em São Paulo a Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias, com o objetivo de promover a privatização e concessão de terrenos e equipamentos públicos, bem como desenvolver as Parcerias Público-Privadas (PPPs) do Município. Nesta mesma linha, como já foi dito anteriormente, foi aprovado no mesmo ano o Plano Municipal de Desestatização (PMD), prometendo “render” 7 bilhões de reais para a cidade, valor com a promessa de ser convertido para outras áreas, tais como educação, saúde, habitação, transportes, serviços e obras.

Dentre os 55 projetos que integram o PMD, a privatização do Complexo do Anhembi é vista como prioritária. Anunciada desde a campanha eleitoral, a privatização do complexo prevê a elaboração de um PIU para a área por tratar-se de uma ZOE, onde pretendia-se aumentar gabarito e potencial construtivo da área. Apenas dois meses após a sanção do PMD, em dezembro de 2017, foi aprovado o Projeto de Lei que autoriza a desestatização do Complexo. Os meses seguintes foram dedicados às discussões a respeito do Projeto de Lei que trata da definição de índices e parâmetros

⁶ PREFEITURA DE SÃO PAULO. Edital de Chamamento Público nº 05/2017. Disponível em: < <https://drive.google.com/file/d/1RsMbJvTkSve3rWPceJMKBOcSQcNQU-Qk/view>>. Acesso em junho/2018.

de parcelamento, uso e ocupação do solo que incidirão no terreno, momento em que ocorreu uma Consulta e Audiências Públicas. Este PL foi aprovado em maio de 2018¹⁵, e atualmente o PIU está sendo desenvolvido São Paulo Urbanismo. A ideia é que a privatização ocorra até setembro, no entanto, não se sabe ao certo qual será o conteúdo deste PIU, visto que os parâmetros referentes a este terreno já foram aprovados.

Outro projeto previsto pelo PMD, que também exige a realização de um PIU por tratar-se de uma ZOE, é o Complexo Desportivo Pacaembu. Neste caso não se trata de uma proposta de privatização, mas sim da concessão do equipamento, cujo edital para credenciamento de interessados para concessão foi divulgado em junho de 2017. Em setembro do mesmo ano foi aprovada a Lei nº 16.696, que autoriza a Concessão do Complexo. Com isto, iniciou-se a elaboração pela São Paulo Urbanismo do PIU Pacaembu, cuja proposta, além de definir os parâmetros urbanísticos que incidirão na ZOE, propõe apenas diretrizes de intervenções relativamente discretas de manutenção do Complexo, cujos custos serão arcados pelo parceiro privado que obtiver a Concessão, e não um Programa de Intervenções como previsto pelo Decreto nº 56.901/2016. Até o momento foram realizadas as duas Consultas Públicas referentes ao PIU e este foi aprovado em maio de 2018 como Decreto nº 58.226/2018.

Ainda nesta linha de propostas do PMD em ZOEs, prevê-se também a elaboração do PIU Interlagos, cujo Projeto de Lei que aprova a sua privatização encontra-se em discussão desde novembro de 2017. Apesar de seu perímetro estar inserido dentro de outro PIU, o Arco Jurubatuba, seus parâmetros de uso e ocupação do solo ainda não foram definidos e o serão com a criação deste PIU específico, que ainda não começou a ser elaborado.

Uma outra modalidade possível de ser executada no âmbito do PMD é a permuta, e é sob esta perspectiva que mais uma proposta de PIU está surgindo nos terrenos públicos localizados na Rua Sumidouro, no bairro de Pinheiros. A ideia seria trocar este terreno por outro das incorporado-

⁷ Aprovado como Lei Municipal nº 16.886/2018.

ras Cyrela e Setin, localizado na região central, objeto de grande discussão nos últimos anos, onde pretende-se implantar o famoso Parque Augusta.

A ideia deste projeto, apelidado de PIU Sumidouro, que ainda não começou a ser desenvolvido e depende da aprovação da negociação da permuta proposta, seria ampliar os coeficientes de aproveitamento e o gabarito máximo permitido na ZOE do terreno da Rua Sumidouro. No entanto, tem sido amplamente criticada, visto que este terreno possui localização valorizada na cidade, fato que aliado ao aumento de potencial construtivo é extremamente desvantajosa para os cofres públicos, posto que daria às empresas uma área com valor correspondente a quase o dobro daquela da qual estão abdicando para a criação do Parque.

A Operação Urbana Consorciada Faria Lima, aprovada pela Lei nº 13.769 em 2004, propunha uma série de intervenções em um perímetro delimitado pelas avenidas Faria Lima, Santo Amaro, Bandeirantes e a Marginal do Rio Pinheiros. No entanto, algumas quadras no interior deste perímetro ficaram fora da área de intervenção desta Operação urbana, tornando-se verdadeiras “ilhas” cercadas de edifícios verticalizados. E é para uma destas “ilhas” que um outro PIU está sendo proposto.

Através de uma MIP apresentada por um grupo de proprietários de imóveis desta região no final de 2017, foi proposto um Projeto de Intervenção Urbana propondo o adensamento construtivo e populacional da área, de forma a aproveitar mais intensivamente o solo urbano no local que é dotado de infraestrutura urbana. Com isto, uma Consulta Pública apresentando o diagnóstico territorial, bem como o programa de interesse público do projeto foi realizada durante o mês de fevereiro de 2018, e a proposta encontra-se atualmente sendo desenvolvida por uma consultoria contratada pelos proprietários proponentes do projeto.

REGULAÇÃO



PIU
RIO BRANCO



PIU NESP



PIU VILA
LEOPOLDINA-
VILLA LOBOS



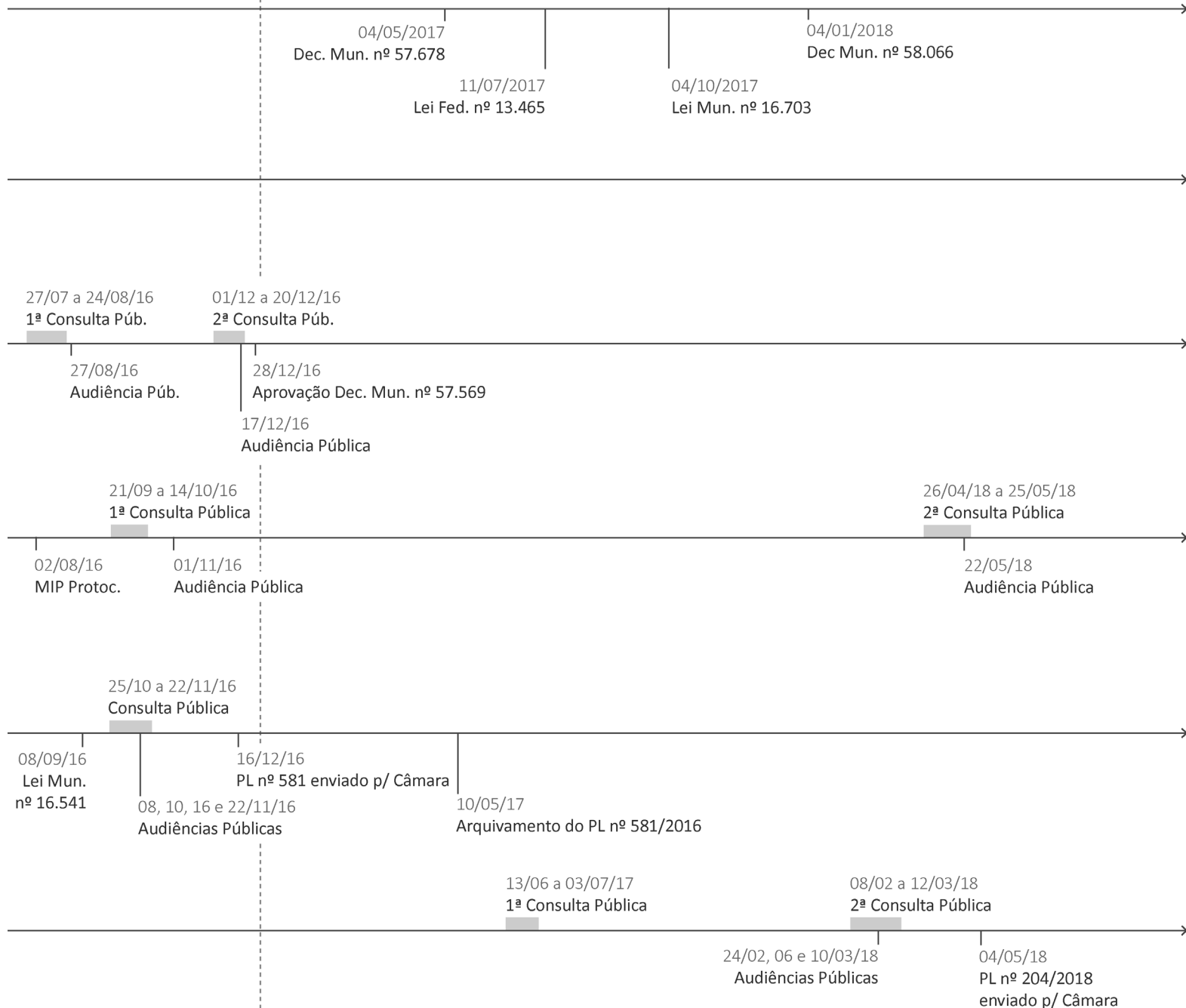
PIU
ARCO TIETÊ

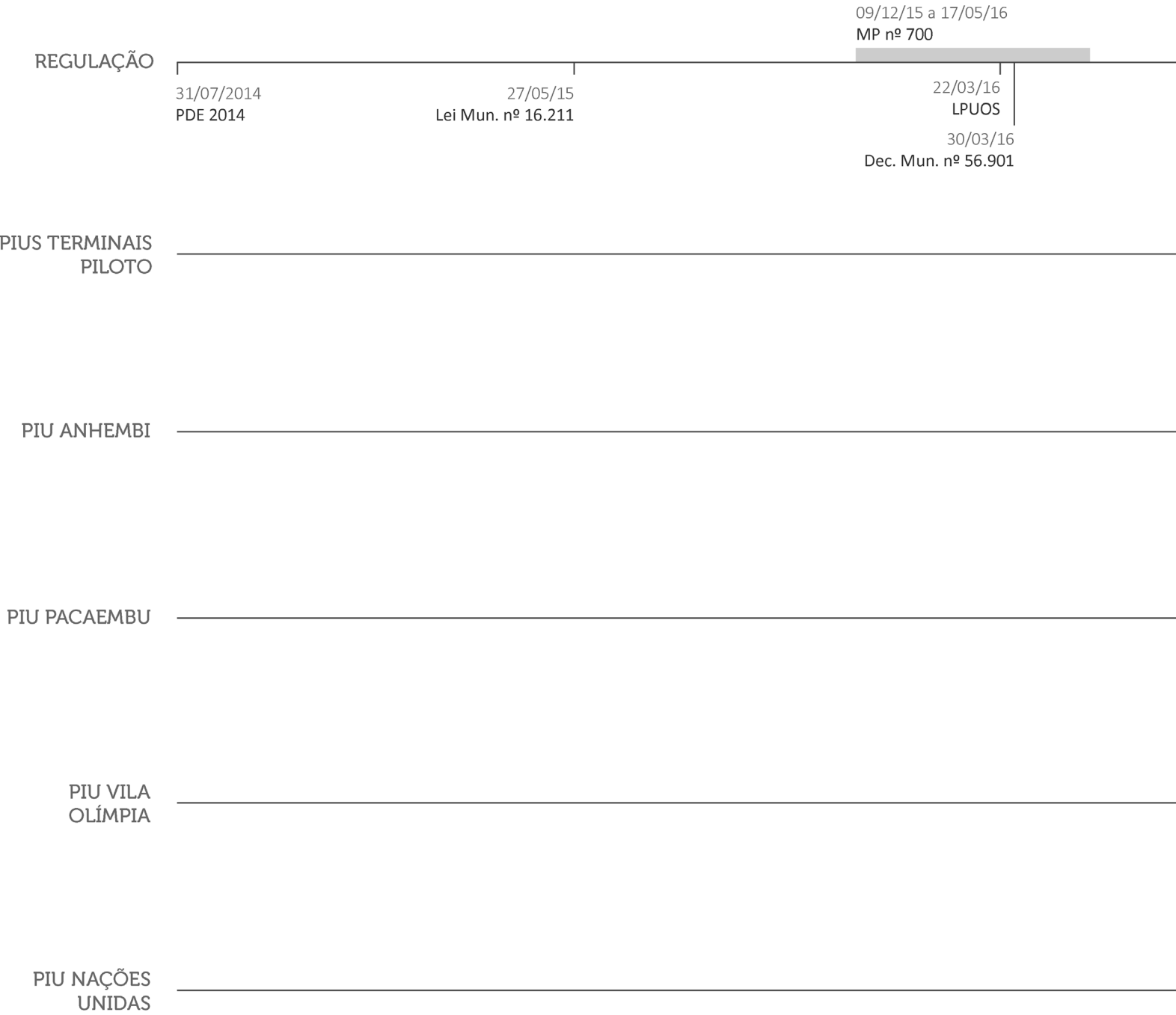


PIU ARCO
JURUBATUBA

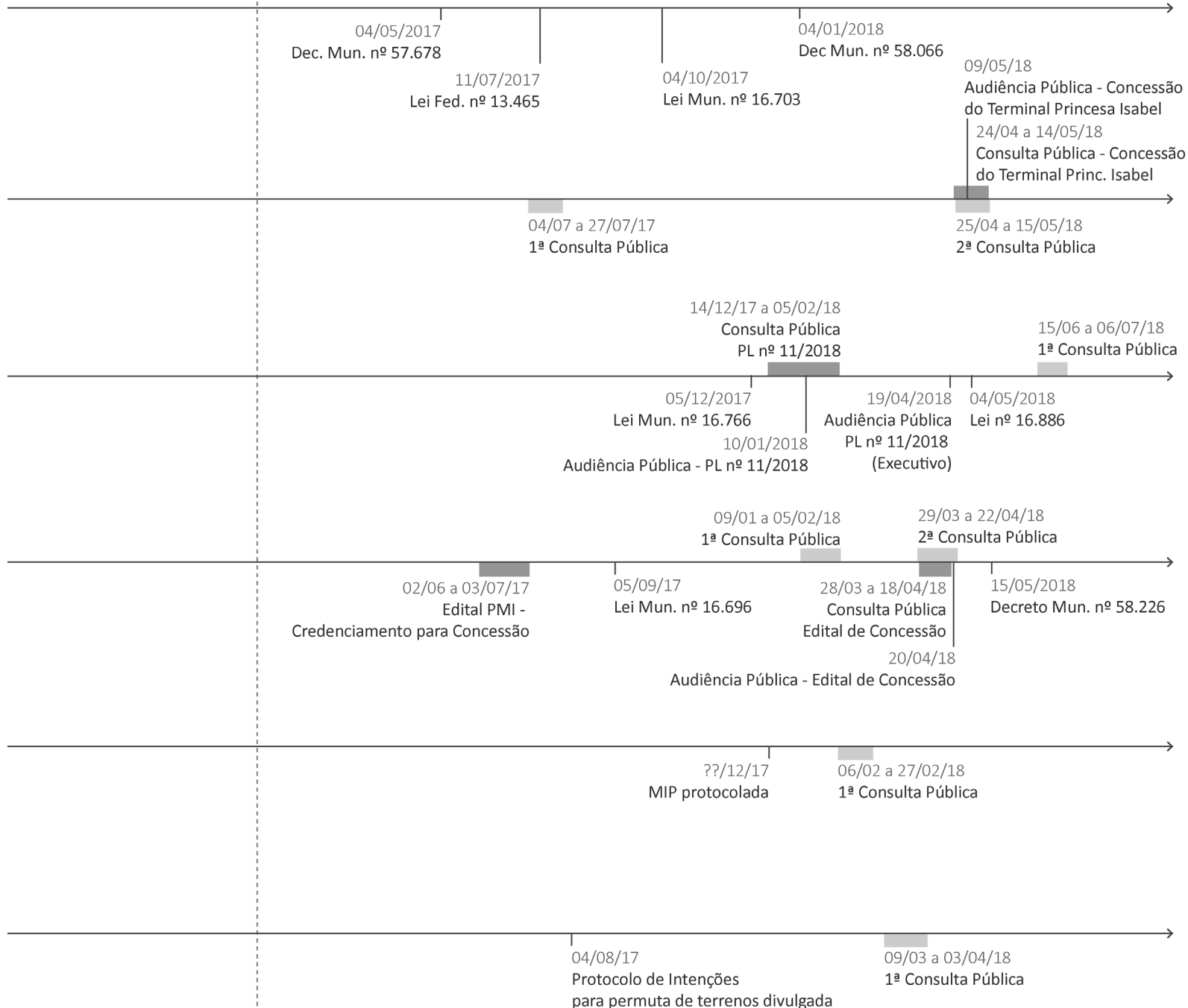


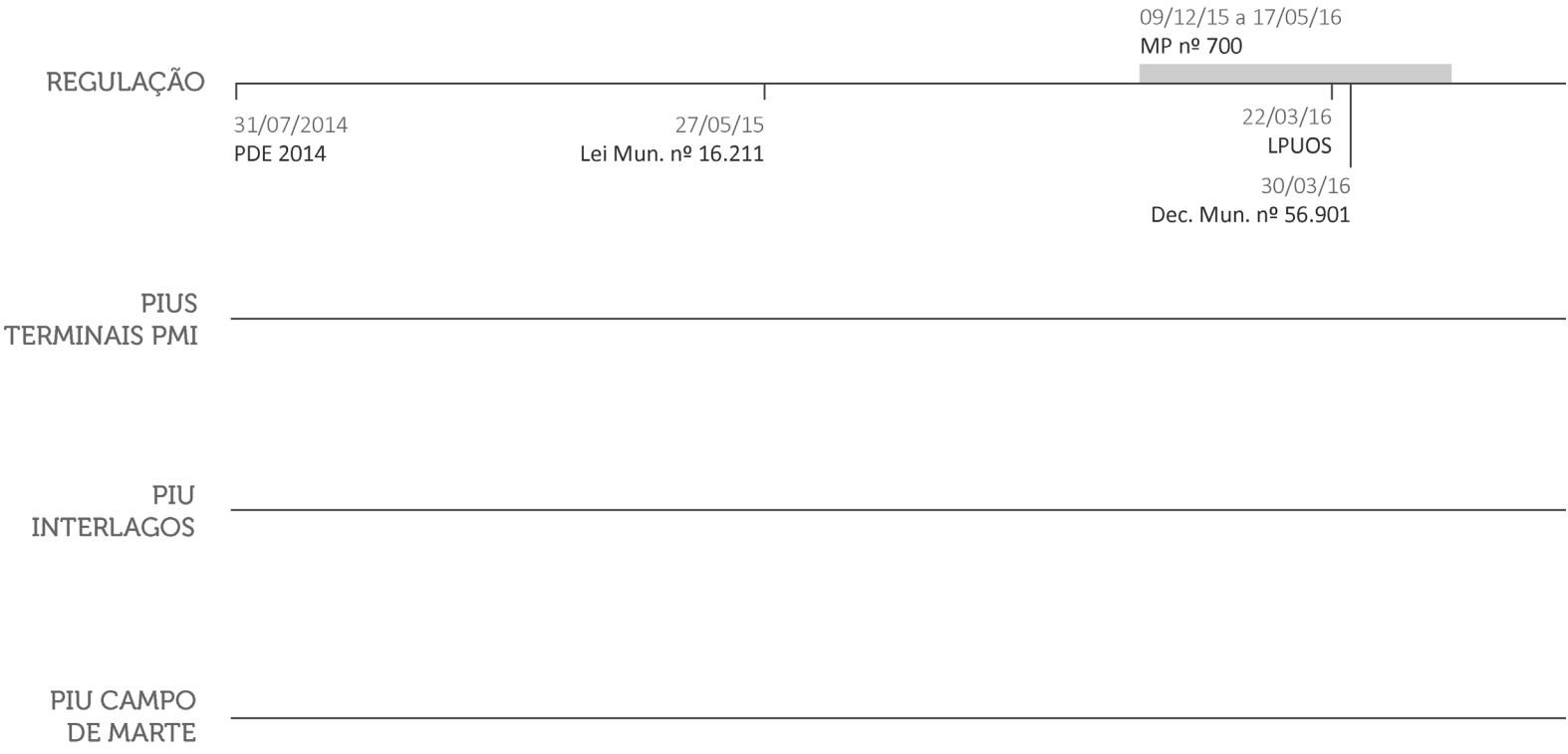
INÍCIO GESTÃO DÓRIA/ BRUNO COVAS



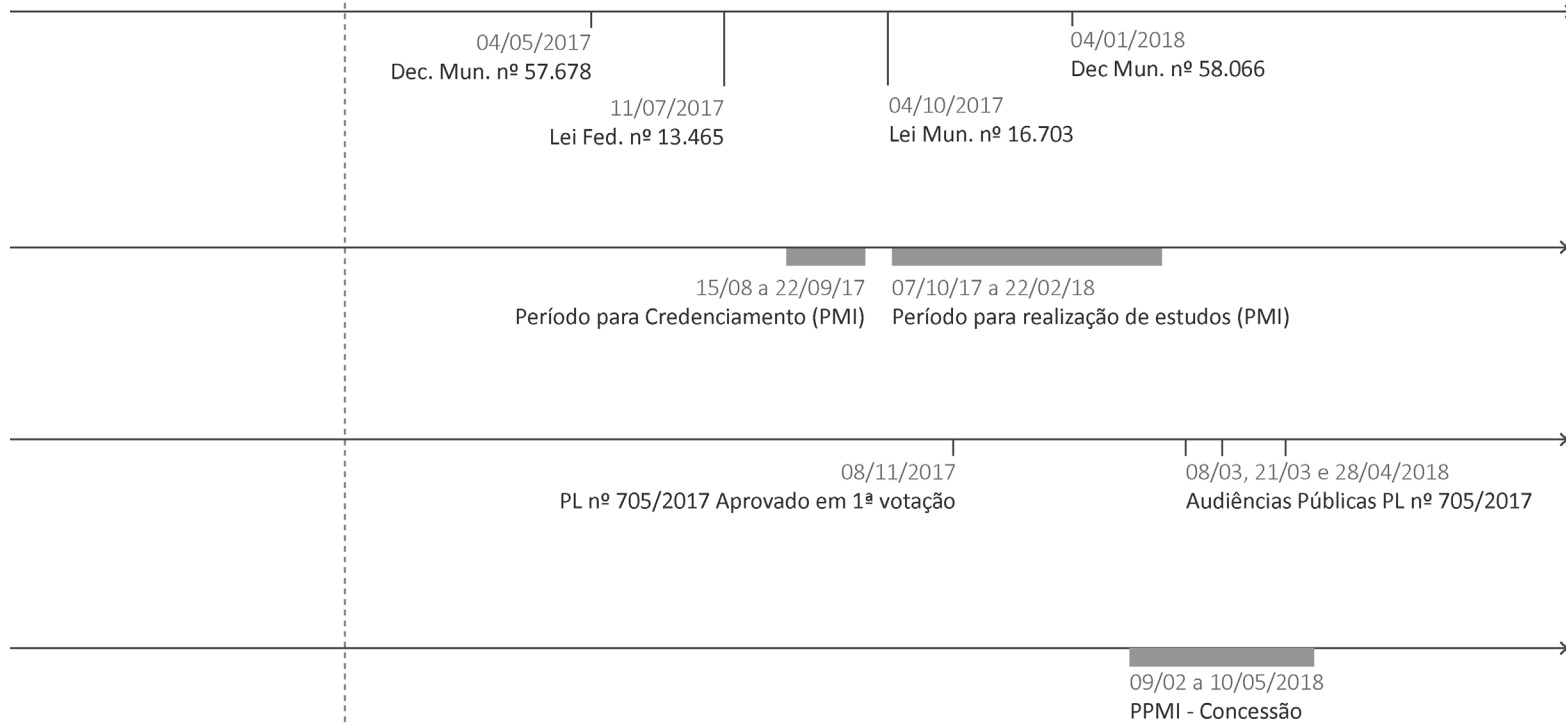


INÍCIO GESTÃO DÓRIA/ BRUNO COVAS





INÍCIO GESTÃO DÓRIA/ BRUNO COVAS

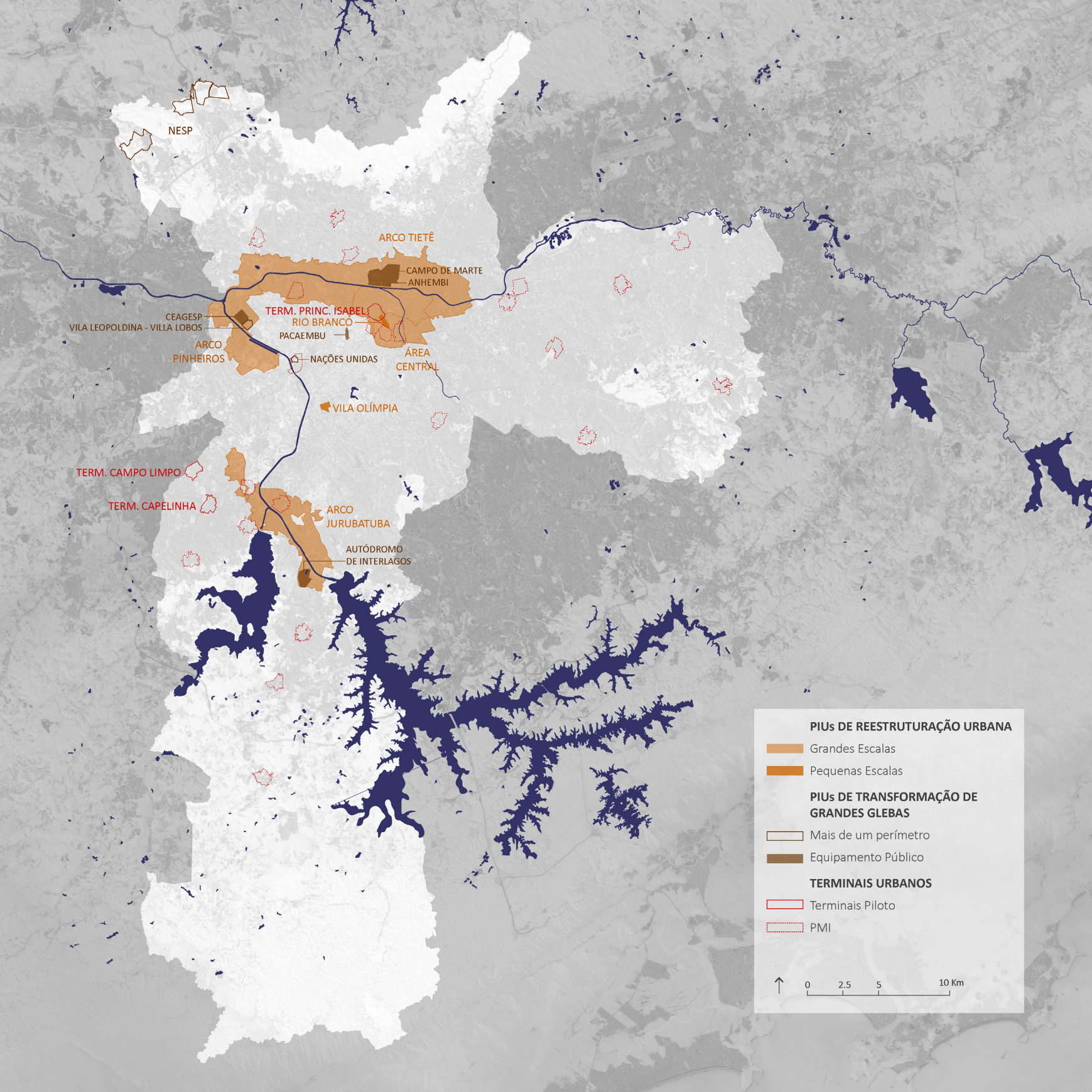


3.2. DOS GRUPOS

Tendo em vista a diversificação destes projetos, sejam em relação às suas dimensões e características territoriais, sejam com relação à sua regulamentação e forma de financiamento, podemos organizá-los em três grandes grupos:

- I. PIUS DE REESTRUTURAÇÃO URBANA - propõem intervenções urbanas multisetoriais (habitação, mobilidade, meio ambiente, entre outros), e podem ser divididos em dois subgrupos:
 - a. Grandes Escalas - propõem intervenções em enormes áreas, em um desenho próximo ao das Operações Urbanas Consorciadas hoje vigentes. São eles o Arco Tietê, o Arco Jurubatuba, o Arco Pinheiros e o Área Central;
 - b. Pequenas Escalas - propõem intervenções em áreas menores, com intervenções mais pontuais, embora ainda multisetorial, em um desenho próximo ao de Concessão Urbanística: Rio Branco e Vila Olímpia;
- II. PIUS DE TRANSFORMAÇÃO DE GRANDES GLEBAS - geralmente de um proprietário único, marcadas no zoneamento como Zona de Ocupação Especial (ZOE) que exige um plano para definição de parâmetros urbanísticos específicos. Também podem ser divididos em dois grupos, de acordo com os seus objetos:
 - a. Envolvem mais de um perímetro - NESP, Vila Leopoldina e Nações Unidas;
 - b. Envolvem um equipamento público específico- Anhembi, Pacaembu, Autódromo de Interlagos, CEAGESP e Campo de Marte;
- III. PIUS DE TERMINAIS URBANOS- envolvendo os 27 terminais de ônibus da cidade, onde há além do equipamento público objeto da Concessão, uma área com 600 metros de raio no entorno para onde são propostas intervenções, bem como a incorporação de terrenos nesta área no objeto da Concessão, divididos em dois grupos:

- a. Terminais Urbanos Piloto - os três primeiros anunciados, cujos projetos foram desenvolvidos pela prefeitura através da São Paulo Urbanismo: Terminal Capelinha, Terminal Campo Limpo e Terminal Princesa Isabel;
- b. Terminais Urbanos objetos de PMI - regulamentados pelo Decreto nº 58.066 de 2018, e que serão desenvolvidos pelo privado detentor da concessão do terminal correspondente: Terminal Pirituba, Terminal Casa Verde, Terminal Vila Nova Cachoeirinha, Terminal A. E. Carvalho, Terminal Aricanduva, Terminal Penha, Terminal São Miguel, Terminal Vila Carrão, Terminal Cidade Tiradentes, Terminal Sapopemba, Terminal Sacomã, Terminal Grajaú, Terminal Parelheiros, Terminal Santo Amaro, Terminal Varginha, Terminal Guarapiranga, Terminal Jardim Ângela, Terminal João Dias, Terminal Amaral Gurgel, Terminal Bandeira, Terminal Lapa, Terminal Pinheiros e Terminal Parque Dom Pedro.



Grupos de Projetos de Intervenção Urbana.
Elaboração da autora.

4. ANÁLISE DE CASOS ESPECÍFICOS

4. ANÁLISE DE CASOS ESPECÍFICOS

Visando entender de forma mais específica cada uma destas tipologias de projetos propostos sob a perspectiva dos PIUs, foram escolhidos três, um de cada categoria, para serem analisados de forma mais aprofundada. A ideia é que, com isto, se possa entender quais as características e possibilidades de cada uma das tipologias para que se possa desenvolver uma visão crítica do instrumento.

Dos PIUs de reestruturação urbana, foi escolhido o Arco Jurubatuba. A discussão deste projeto é de extrema importância devido à rapidez com que este se desenvolveu, à sua grande dimensão, bem como a sua possível aprovação na Câmara de Vereadores nos próximos meses. Dos PIUs de transformação de grandes glebas, o PIU NESP foi selecionado por ser o primeiro e um dos únicos PIUs aprovados até o momento da conclusão deste trabalho⁸, o que possibilita a melhor avaliação da proposta. Por fim, dos PIUs de Terminais Urbanos, foi escolhido o Terminal Princesa Isabel, pois se trata de um projeto que já está em suas etapas finais de desenvolvimento, e o edital para a sua concessão é o único que até o momento foi lançado.

⁸ Na data de conclusão deste trabalho, em junho de 2018, apenas dois PIUs foram aprovados: o PIU NESP e o PIU Pacaembu, tendo este último apenas um mês desde o momento da sua sanção na Câmara Municipal.

4.1. PIU ARCO JURUBATUBA

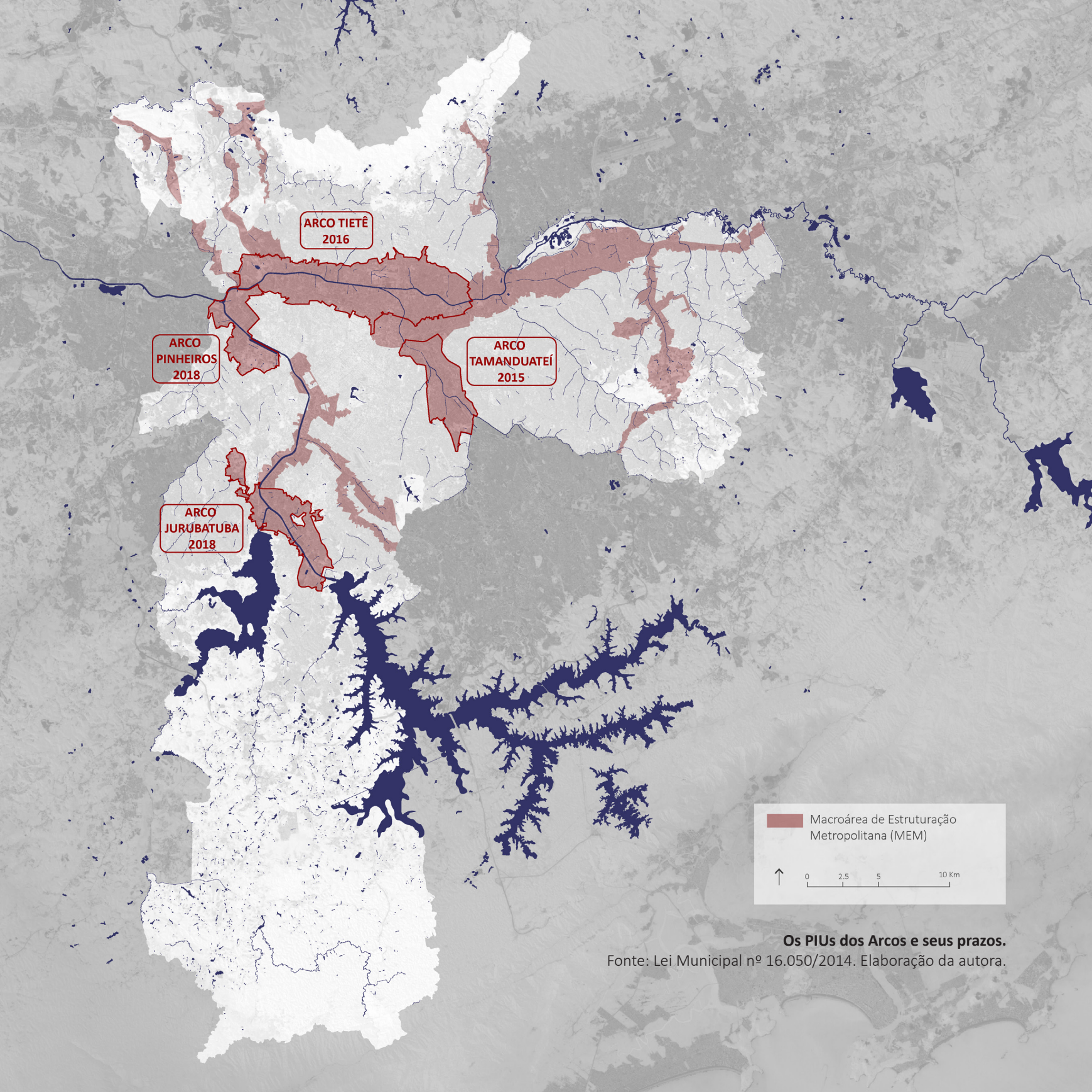
4.1.1. CONTEXTO DA PROPOSTA, HISTÓRICO E OBJETIVO GERAL

O Plano Diretor Estratégico de São Paulo (Lei Municipal nº 16.050/2014) estabeleceu dois níveis de elementos estruturantes do ordenamento territorial, que orientam os objetivos específicos de desenvolvimento urbano e a aplicação dos instrumentos urbanísticos e ambientais: as Macrozonas e as Macroáreas. De forma simplificada, as primeiras dividem-se basicamente entre as áreas de preservação ambiental, chamadas de Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental, e as áreas essencialmente urbanas, a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana.

Cada Macrozona é dividida em quatro Macroáreas. Uma delas, pertencente à Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, é a Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), que abrange áreas localizadas nos principais eixos que articulam polos e municípios da Região Metropolitana de São Paulo, além de possuir regiões que passam por intensos processos de mudança nos padrões de uso e ocupação, com grande potencial de transformação.

Esta Macroárea, por sua vez, é dividida em três setores: o Setor Central e o Setor Eixos de Desenvolvimento e Setor Orla Ferroviária e Fluvial. Este último corresponde às áreas no entorno dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, onde existem grandes terrenos ociosos e subutilizados, em áreas dotadas de infraestrutura e empregos, com baixa densidade populacional. Além disto, boa parte destas áreas vêm passando por um processo de alteração funcional, onde as indústrias antigamente existentes vêm sendo substituídas por grandes equipamentos de comércio e serviços (como shoppings centers ou supermercados), e conjuntos residenciais imobiliários.

Visando o melhor aproveitamento da terra urbana nesta área e a promoção do seu adensamento construtivo e populacional, bem como regular a transformação que nela já vêm ocorrendo através de um projeto urbano que supra as necessidades de novas infraestruturas urbanas, tais como a abertura de ruas e a proposta de novos equipamentos públicos, o PDE estipulou que as melho-



ARCO TIETÊ
2016

ARCO
PINHEIROS
2018

ARCO
TAMANDUATEÍ
2015

ARCO
JURUBATUBA
2018

Macroárea de Estruturação
Metropolitana (MEM)

↑ 0 2.5 5 10 km

Os PIUs dos Arcos e seus prazos.
Fonte: Lei Municipal nº 16.050/2014. Elaboração da autora.

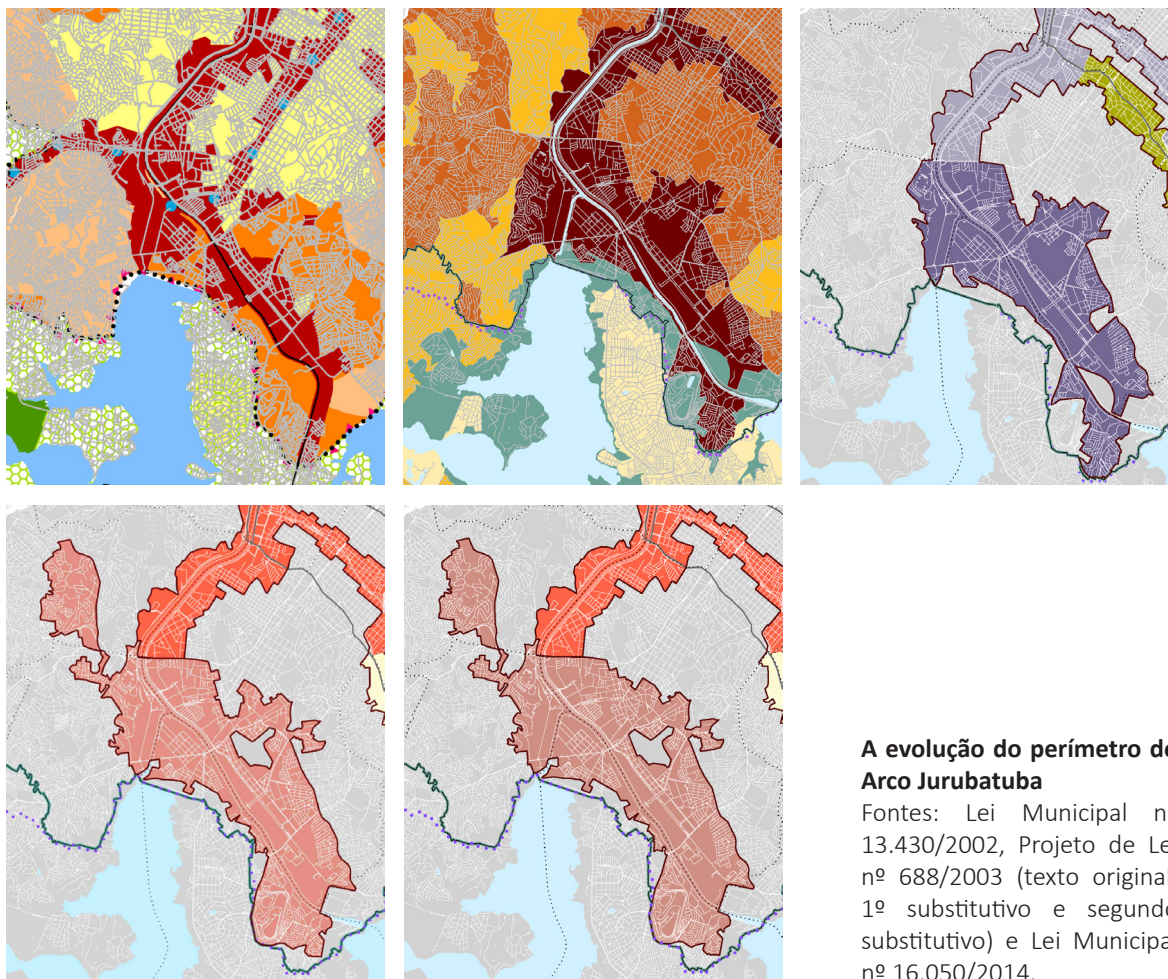
rias urbanísticas deveriam ser orientadas através de Projetos de Intervenção Urbana (PIUs), a serem elaborados para cada um dos seus subsetores, nos prazos previamente estipulados por esta lei (Lei Municipal nº 16.050, art. 76). Dentre estes subsetores, está o Arco Jurubatuba, cujo prazo final para encaminhamento do projeto à Câmara Municipal era o ano de 2017, podendo ser prorrogado por mais seis meses desde que devidamente justificado pelo Executivo.

A ideia de reestruturar esta área não é nova, visto que no Plano Diretor Estratégico anterior (Lei Municipal nº 13.430/2002) o território no entorno do Rio Jurubatuba já era classificado como o que nesta Lei chamava-se Macroárea de Reestruturação e Requalificação Urbana, para a qual previam-se objetivos semelhantes aos da atual MEM. Com o processo de revisão do Plano Diretor, a área foi então consolidada como um perímetro de intervenção e foi determinado que para ali deveria existir um projeto de requalificação territorial.

A primeira proposta de revisão do Plano Diretor (Projeto de Lei nº 688/2013) apresentava a Macroárea de Estruturação Metropolitana diferente da que hoje se observa, especialmente em se tratando do que posteriormente foi nomeado como “Arco Jurubatuba”. No decorrer do processo participativo algumas áreas foram convenientemente subtraídas, como o terreno do valorizado “São Paulo Golf Club” e uma grande área residencial de baixa renda localizada entre a Avenida Guarapiranga e a Estrada de Itapecerica, e outras acrescentadas, tais como a Vila Andrade, o centro histórico de Santo Amaro e o Autódromo José Carlos Pace, em Interlagos.

Os interesses por trás destas alterações são evidentes. A região da Vila Andrade, por exemplo, foi o bairro que mais cresceu populacionalmente em São Paulo nos últimos anos⁹, alvo de grandes investimentos do setor privado. Desta forma, a sua anexação a um perímetro onde poderiam ser revistos os seus parâmetros construtivos, possibilitando a investidores imobiliários maior potencial de lucro, é extremamente conveniente. O mesmo ocorreu para a anexação do Autódromo de Interlagos, importante ativo público que atualmente têm sido alvo de um projeto de privatização - um verdadeiro “*filé mignon*” nas mãos de investidores.

⁹ Fonte: Censo Demográfico IBGE.



A evolução do perímetro do Arco Jurubatuba

Fontes: Lei Municipal nº 13.430/2002, Projeto de Lei nº 688/2003 (texto original, 1º substitutivo e segundo substitutivo) e Lei Municipal nº 16.050/2014.

Em suma, a proposta do PIU Arco Jurubatuba propõe o adensamento construtivo e demográfico da área buscando o melhor aproveitamento da infraestrutura existente, em diálogo com a proposta da própria MEM, a manutenção da indústria ativa existente, o incremento das áreas verdes através da criação de um grande parque na orla do Rio Jurubatuba, e o aproveitamento territorial para fins imobiliários do Autódromo de Interlagos.

Inserção urbana do PIU Arco Jurubatuba

Elaboração da autora



CAMPO LIMPO

Av. Giovanni Gronchi

RIO PINHEIROS

Av. João Dias

CENTRO EMPRESARIAL DE SP

TRANSAMÉRICA EXPO CENTER

CENTRO HIST. DE SANTO AMARO

SANTO AMARO

Av. Adolfo Pinheiro

CAPÃO REDONDO

Av. Guido Caloi

RIO GUARAPIRANGA

Av. Guarapiranga

SÃO PAULO GOLF CLUB

Av. Washington Luís

JARDIM SÃO LUÍS

Av. Atlântica

RIO JURUBATUBA

Av. das Nações Unidas

Av. Nsa. Sta. do Sabará

CAMPO GRANDE

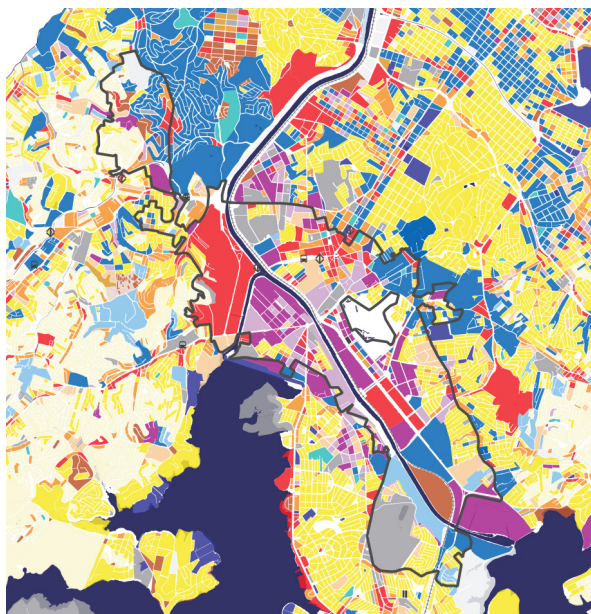
REPRESA DE GUARAPIRANGA

Av. Interlagos

AUTÓDROMO DE INTERLAGOS

REPRESA BILLINGS

CIDADE DUTRA

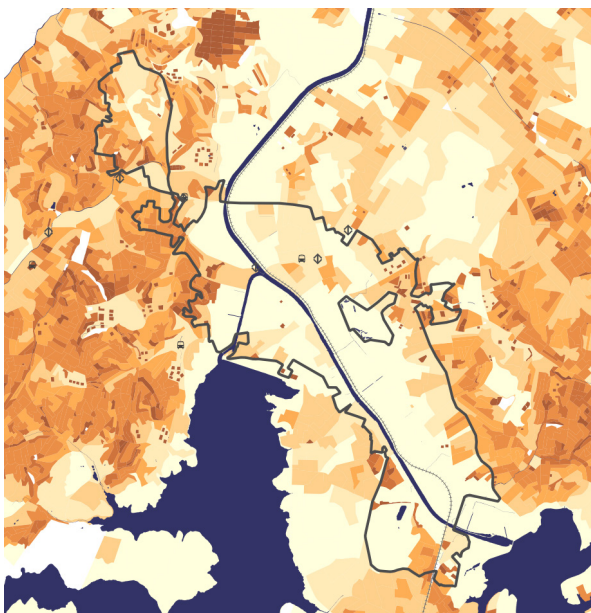


Uso Predominante do Solo

- Residencial Horizontal de Baixo Padrão
- Residencial Horizontal de Médio/Alto Padrão
- Residencial Vertical de Baixo Padrão
- Residencial Vertical de Médio/Alto Padrão
- Comércio e Serviços
- Indústria e Armazéns
- Residencial + Comércio/Serviços
- Residencial + Indústria/Armazéns
- Comércio/Serviços + Indústria/armazéns
- Garagens
- Equipamentos Públicos
- Escolas
- Terrenos Vagos
- Outros
- Sem Predominância
- Sem Informação

Uso do solo do Arco Jurubatuba.

Fonte: MDC. Elaboração da autora



Densidade Demográfica (hab/ha)

- 0 - 25
- 25 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 300
- 300 - 500
- 500 - 30346

↑ 0 1 2 3 km

Densidade populacional do Arco Jurubatuba.

Fonte: MDC. Elaboração da autora

4.1.2. CARACTERÍSTICAS SOCIOTERRITORIAIS DA ÁREA DA INTERVENÇÃO

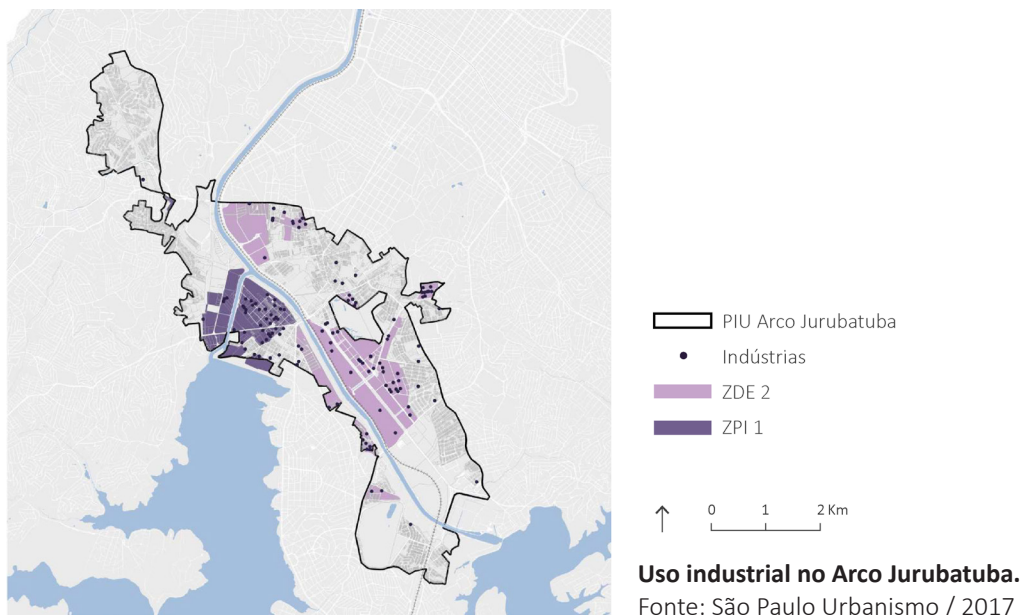
O território do PIU Arco Jurubatuba está localizado ao Sul da MEM, em região distante do centro do município, no entorno dos rios Pinheiros, Jurubatuba e Guarapiranga e próximo às represas Billings e Guarapiranga, ocupando um território de 2.158 hectares (1,4% da área do município) onde residem cerca de 150 mil habitantes. Trata-se de uma área com baixa densidade populacional, onde predominam usos não residenciais. Ao Norte, faz limite com a área da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, mostrando-se um contínuo não só da ocupação da área de várzea dos rios, mas também de um vetor que se inicia com a Operação Urbana Consorciada Faria Lima.¹⁰

O seu processo de urbanização e consolidação é tardio quando comparado ao restante do município. A ocupação da região iniciou-se em 1552, com a Vila de Santo Amaro, que foi elevada a município em 1832. No entanto, somente em 1935, com o crescimento da cidade, o município foi anexado a São Paulo. Somente nos anos de 1950 a sua ocupação tornou-se mais intensa, com a retificação do Rio Pinheiros e a inauguração das estações ferroviárias Santo Amaro e Jurubatuba quando da construção do ramal Jurubatuba da Estrada de Ferro Sorocabana, o que facilitou o escoamento de produção, atraiu indústrias e, conseqüentemente, novos bairros residenciais. Na década de 1970, com o espraiamento da mancha urbana da cidade para áreas periféricas, a ocupação do entorno do Rio Jurubatuba intensificou-se, bem como cresceu o número de habitações irregulares e precárias e a ocupação das áreas de mananciais.

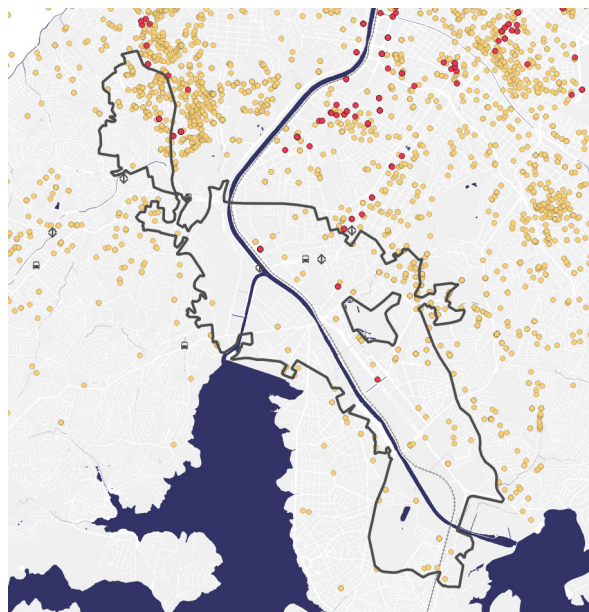
¹⁰ Há uma expectativa de que esta área seja uma expansão do vetor imobiliário corporativo, que vem migrando desde os anos 1950 no sentido do Centro para Avenidas Paulista, Brigadeiro Faria Lima, Engenheiro Luís Carlos Berrini e Doutor Chucri Zaidan. (MEYER, GROSTEIN e BIDERMAN, 2004)

Justamente devido a esta ocupação tardia, são poucas as edificações consideradas como de valor histórico existentes dentro do perímetro, e estas se localizam apenas no centro histórico da antiga Vila de Santo Amaro. São 6 áreas demarcadas como Zonas Especiais de Preservação Cultural e tombadas pela Resolução nº 27 do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Conpresp) dentro do perímetro: o antigo Instituto de Educação, atual Escola Estadual Prof. Alberto Conte, à Av. Mário Lopes Leão; Praça Salim Farah Maluf; o edifício da antiga Prefeitura de Santo Amaro à Praça Floriano Peixoto; a Praça Floriano Peixoto; a Igreja da Matriz de Santo Amaro; e o Largo Treze de Maio.





Uma das principais características do Arco Jurubatuba é a sua significativa quantidade de indústrias e empregos no setor industrial, principalmente em se tratando da indústria química e farmacêutica. Trata-se da área do município que mais emprega neste ramo, que é um dos que mais crescem em empregos e valor agregado. Estas indústrias localizam-se principalmente no bairro do Socorro, e no trecho de quadras localizadas entre a Avenida das Nações Unidas e a Avenida Engenheiro Eusébio Stevaux, definidas na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei Municipal nº 16.402/2016) como Zona Predominantemente Industrial (ZPI) e Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE), respectivamente. Esta última, apesar de caracterizar-se pelo predomínio da atividade industrial, perdeu ao longo dos últimos anos o número de indústrias, o que pode ser explicado pelo zoneamento anterior (Lei Municipal nº 13.885/2004), que demarcava a área como Zona Mista, bem como pelo próprio processo de evasão das indústrias da capital que vêm ocorrendo nas últimas décadas. A região de Santo Amaro é exemplo desse processo, visto que concentrava inúmeras indústrias, e atualmente concentra atividades relacionadas ao setor terciário.



PIU Arco Jurubatuba

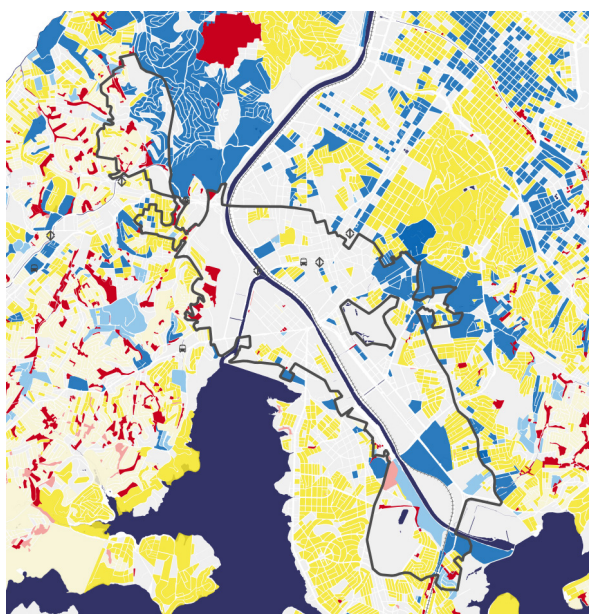
Lançamentos Imobiliários

- Residenciais
- Comerciais

↑ 0 1 2 3 km

Lançamentos Imobiliários no Arco Jurubatuba (1985-2013).

Fonte: Centro de Estudos da Metrópole. Elaboração da autora



PIU Arco Jurubatuba

- Favela
- Núcleo Habitacional
- Uso Residencial Horizontal de Baixo Padrão
- Uso Residencial Horizontal de Médio/Alto Padrão
- Uso Residencial Vertical de Baixo Padrão
- Uso Residencial Vertical de Médio/Alto Padrão

↑ 0 1 2 3 km

Habitação no Arco Jurubatuba.

Fonte: MDC. Elaboração da autora

Com relação a situação habitacional, o território do Arco Jurubatuba é bem heterogêneo e têm se transformado muito recentemente. Ao Sul, predominam áreas residenciais horizontais, enquanto que ao Norte têm surgido nos últimos anos inúmeros empreendimentos verticais de médio/alto padrão, especialmente no eixo da Avenida Adolfo Pinheiro, acompanhando as transformações advindas da Operação Urbana Água Espreada, e no setor leste da Vila Andrade.

De acordo com levantamentos feitos pela Secretaria Municipal de Habitação do Município (SEHAB)¹¹, existem ao todo 40 favelas dentro do perímetro, contendo 9.751 domicílios ao todo, localizadas principalmente na região oeste da Vila Andrade, no Jardim São Luís, e no entorno do Autódromo de Interlagos. Quase 50% das áreas de favelas encontram-se em áreas de risco, principalmente relacionado à escorregamentos e à proximidade com oleodutos e linhas de alta tensão. Ainda de acordo com os dados da SEHAB, o território também possui 15 núcleos, que são favelas que já possuem infraestrutura de água, esgoto, iluminação pública, drenagem e coleta de lixo. No entanto, é preciso destacar que estes números se tornam muito mais significativos se considerarmos a quantidade de assentamentos precários existentes no entorno próximo à Sul e Sudoeste deste perímetro, muitas vezes ocupando áreas de mananciais.

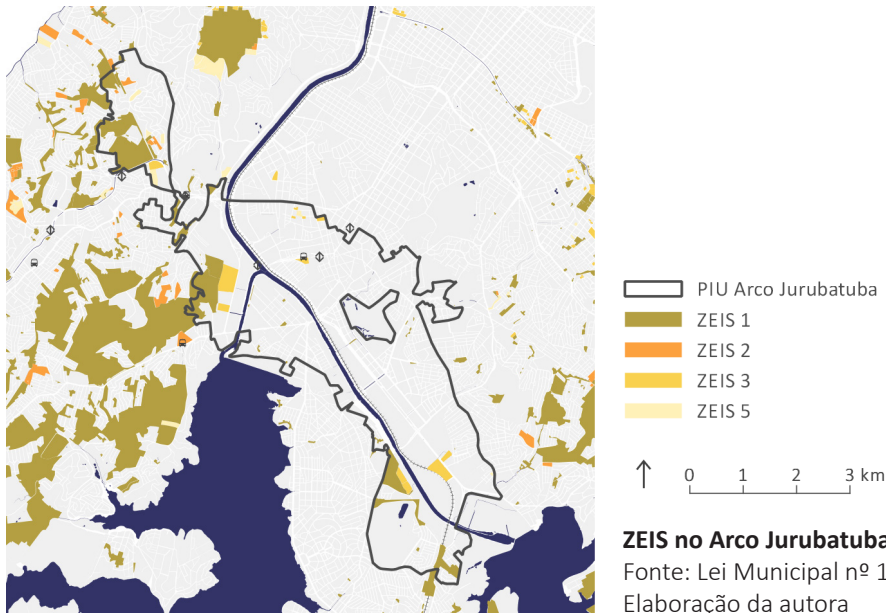
Com relação às Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS)¹², somam-se 60 dentro do Arco

¹¹ Disponibilizados no Portal HabitaSAMPa, disponível em: <www.habitasampa.inf.br>. Acesso em junho/2018.

¹² Zonas Especiais de Interesse Social são porções do território destinadas, predominantemente, à moradia digna para a população de baixa renda por intermédio de melhorias urbanísticas, recuperação ambiental e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, bem como à provisão de novas Habitações de Interesse Social – HIS e Habitações de Mercado Popular – HMP a serem dotadas de equipamentos sociais, infraestruturas, áreas verdes e comércio e serviços locais, situadas na zona urbana. O Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 16.050 definiu cinco tipos de ZEIS: ZEIS 1, áreas caracterizadas pela presença de favelas, loteamentos irregulares e empreendimentos habitacionais de interesse social, e assentamentos habitacionais populares; ZEIS 2, áreas caracterizadas por glebas ou lotes não edificados ou subutilizados, adequados à urbanização e onde haja interesse público ou privado em produzir Empreendimentos de Habitação de Interesse Social; ZEIS 3, áreas com ocorrência de imóveis ociosos, subutilizados, não utilizados, encortiçados ou deteriorados localizados em regiões dotadas de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, boa oferta de empregos, onde haja interesse público ou privado em promover Empreendimentos de Habitação de Interesse Social; ZEIS 4, áreas caracterizadas por glebas ou lotes não edificados e adequados à urbanização e edificação situadas na Área de Proteção aos Mananciais das bacias hidrográficas dos reservatórios de Guarapiranga e Billings, exclusivamente nas Macroáreas de

Jurubatuba, ocupando uma área de cerca de 10% de toda a área bruta do perímetro, concentradas principalmente na região de Vila Andrade. Grande parte delas é classificada como ZEIS-1 (39), e as demais constituem 5 perímetros de ZEIS-2, 12 de ZEIS-3 e 6 de ZEIS-5. Estas quatro últimas, que se referem a áreas onde poderão ser produzidas novas Habitações de Interesse Social (HIS), possuem parte considerável de seus terrenos já transformados pelo mercado imobiliário, principalmente na região da Vila Andrade, onde a situação habitacional é mais precária e concentrada.

Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental e de Controle e Recuperação Urbana e Ambiental; e ZEIS 5, lotes ou conjunto de lotes, preferencialmente vazios ou subutilizados, situados em áreas dotadas de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, onde haja interesse privado em produzir empreendimentos habitacionais de mercado popular e de interesse social.



MAPA TRANSPORTE PÚBLICO E PRINCIPAIS VIAS E TRAVESSIAS MAPA EQUIPAMENTOS NA IMA- GEM AÉREA

Outra questão problemática relacionada a este território é a deficiência na mobilidade urbana. Apesar da existência de uma linha de metrô, uma de trem e de terminais de ônibus no perímetro, estes não possuem capilaridade no território e se revelam insuficientes perante a demanda, principalmente do território à Sudoeste do Arco Jurubatuba, onde a densidade habitacional é alta. Trata-se de uma área de passagem desta população para regiões mais centrais, onde se concentram empregos. Além disto, para aqueles que utilizam o transporte particular, os problemas são semelhantes devido às poucas avenidas e travessias do rio, tornando as poucas existentes, como a Estrada de Itapeperica e a Av. Guarapiranga, por exemplo, extremamente congestionadas em horários de pico.

Uma forte característica deste perímetro é a existência de grandes equipamentos, tais como o Centro Empresarial de São Paulo (CENESP), o Transamérica Expo Center, a casa de show Citibank Hall, Shoppings Centers, equipamentos públicos tais como o Poupatempo de Santo Amaro, Bibliotecas e Museus, e o Autódromo José Carlos Pace, em Interlagos. Este último é alvo de maior destaque devido à sua privatização que tem sido recentemente regulada através dos projetos de lei já citados.

A área ainda está localizada no limite da MEM com a Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental e com as Áreas de Proteção e Recuperação de Mananciais Billings e Guarapiranga¹³, com fronteiras próximas às represas Billings e Guarapiranga, ou seja, é vizinho a áreas de preservação ambiental, para onde o Plano Diretor prevê a contenção da expansão urbana visando a proteção de áreas de interesse ambiental. Tendo isto em mente, questiona-se o interesse de adensar esta região, como é pressuposto para a MEM, visto que a ocupação intensa tão próxima destas áreas podem ocasionar em um maior espraiamento da mancha urbana sobre áreas de proteção ambiental, principalmente de ocupações irregulares e precárias, além de outros impactos ambientais.

Além da proximidade com áreas de proteção ambiental, também se questiona a distância do Arco Jurubatuba com a área central do município, de concentração maior de empregos. Por que então optou-se por priorizar a sua transformação? Uma boa explicação pode ser dada ao analisarmos a composição fundiária do perímetro, que está ligada à várzea, ferrovia e formação histórica das glebas industriais, fazendo com que atualmente haja uma presença significativa de grandes lotes (82%) da sua área bruta total, áreas de grande interesse do mercado imobiliário por possibilitarem a realização de grandes e lucrativos empreendimentos, em um vetor que já é de interesse do mercado.

¹³ A Área de Proteção e Recuperação de Mananciais (APRM) Billings foi criada nos anos 1970 e definida pela Lei Estadual nº 13.579/2009, e regulamentada pelo Decreto Estadual nº 55.342/2010. Já a APRM Guarapiranga, definida pela Lei Estadual nº 12.233/2006, e regulamentada pelo Decreto Estadual nº 51.686/2007.

**MAPA MEM, ACJ, ÁREAS VERDES,
REPRESAS E RIOS, MACROÁREA
E ÁREA DE PROTEÇÃO E RECUPE-
RAÇÃO DE MANANCIAIS**

MAPA GRANDES LOTES

4.1.3. ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

Em março de 2017 o projeto do PIU Arco Jurubatuba começou a ser desenvolvido dentro da São Paulo Urbanismo, com proposta de finalização até dezembro do mesmo ano, de forma a cumprir o prazo pré-estipulado pelo Plano Diretor Estratégico. Os primeiros três meses foram dedicados ao estudo territorial que pudesse embasar as propostas, bem como a elaboração do conteúdo necessário à primeira Consulta Pública, ou seja, o diagnóstico da área objeto de intervenção e o programa de interesse público da futura intervenção, com diretrizes urbanísticas, viabilidade da transformação, impacto ambiental ou de vizinhança esperado, possibilidade de adensamento construtivo e populacional e modo de gestão democrática da intervenção.

Desta forma, em 13 de junho de 2017, foi lançada a sua Consulta Pública no portal Gestão Urbana da Prefeitura de São Paulo, permanecendo disponível para contribuições online por cerca de 22 dias, até o dia 03 de julho de 2017. Dada a sua relevância e a dimensão da área afetada pelo projeto, foram poucas as contribuições recebidas, sendo elas principalmente relacionadas a propostas de melhorias viárias e a questões ambientais e de sustentabilidade. A consulta recebeu observações do mercado imobiliário que, inclusive, reforçou a necessidade de um parque linear ao longo do Rio e represas, além de um eixo viário.

“O PIU é a oportunidade de abertura de uma nova frente urbana, através da criação de um parque linear, ao longo do rio, integrando, também, as regiões do autódromo e a das represas. É fundamental que esse novo parque linear seja compatibilizado com a construção de um importante eixo viário auxiliar [N3], paralelo à Marginal. Complementarmente, são fundamentais duas conexões viárias para melhor fluidez do trânsito: Av. Atlântica- Av. Guido Caloi e Av. Santo Amaro- Av. das Nações Unidas” (Colaboração do SECOVI à Consulta Pública, representado pelo Arq. Eduardo Della Mana).

Na consulta não houve nenhuma contribuição vinda de movimentos de moradia, por exem-

plo, sendo a questão habitacional negligenciada nesta etapa. Isto porque a consulta não foi devidamente divulgada para a população, além de ter permanecido disponível para contribuições por um período muito curto, de vinte e dois dias, com uma linguagem extremamente técnica e de difícil entendimento. Além disto, não existiram conversas prévias ou anúncios de que o projeto estava sendo desenvolvido nos conselhos ou com movimentos de moradia, onde o tema deveria ser debatido. Por fim, vale ressaltar que o período para consulta pública coincidiu com o final de semestre nas faculdades, o que impossibilitou inclusive que a universidade se manifestasse.

Os meses que se seguiram foram destinados à elaboração da proposta. No entanto, o tempo disponível para o desenvolvimento do projeto demonstrou-se insuficiente perante a magnitude do perímetro e à reduzida equipe incumbida deste PIU. Tendo em vista que o Plano Diretor permite que o projeto se estenda por até seis meses após a data estipulada para a elaboração de cada projeto, desde que justificadas (Lei Municipal nº 16.050, art. 76, § 4º), a segunda Consulta Pública, que apresenta o conteúdo final do PIU, foi divulgada apenas no dia 8 de fevereiro de 2018, também no Gestão Urbana, onde permaneceu por 34 dias corridos, até o dia 12 de março de 2018. Seu conteúdo contemplava, como exigido a um PIU, a proposta de reestruturação urbanística para o perímetro, a modelagem econômica da intervenção e o seu modelo de gestão democrática de implantação.

Durante este período, três Audiências Públicas foram realizadas para apresentar o conteúdo do PIU. A primeira, na Capela do Socorro, em 24 de fevereiro de 2018, apresentou o projeto como um todo, mas focou principalmente nas polêmicas questões relacionadas ao Autódromo de Interlagos, objeto de privatização. A apresentação de imagens com a simulação de uma possível ocupação do autódromo, contendo diversos edifícios verticais de uso privado, provocou a insatisfação dos presentes, que em grande maioria são contrários à privatização do equipamento público. Na ocasião também houve manifestações dos moradores de favelas tanto da área próxima ao Autódromo, quanto da região da Vila Andrade, sentiram-se ameaçados perante a possível ameaça de remoção que pode resultar da implantação do projeto, como ocorrido com a vizinha Operação Urbana Consorciada Água Espraiada. Nesta audiência, portanto, tanto movimentos de moradia como Defensoria Pública já se mostravam preocupados com a garantia do Direito à Moradia.



Proposta de ocupação do Autódromo de Interlagos.

Fonte: São Paulo Urbanismo/2018

Outra polêmica desta reunião foi relacionada a área verde apresentada ao longo do linhão que divide a Vila Andrade em duas: à Leste a região nobre e verticalizada, e à Oeste a região onde predominam habitações horizontais e de baixa renda, bem como assentamentos irregulares. A proposta que visava integrar as duas zonas tão distintas através de áreas verdes públicas aparentou segregar ainda mais.

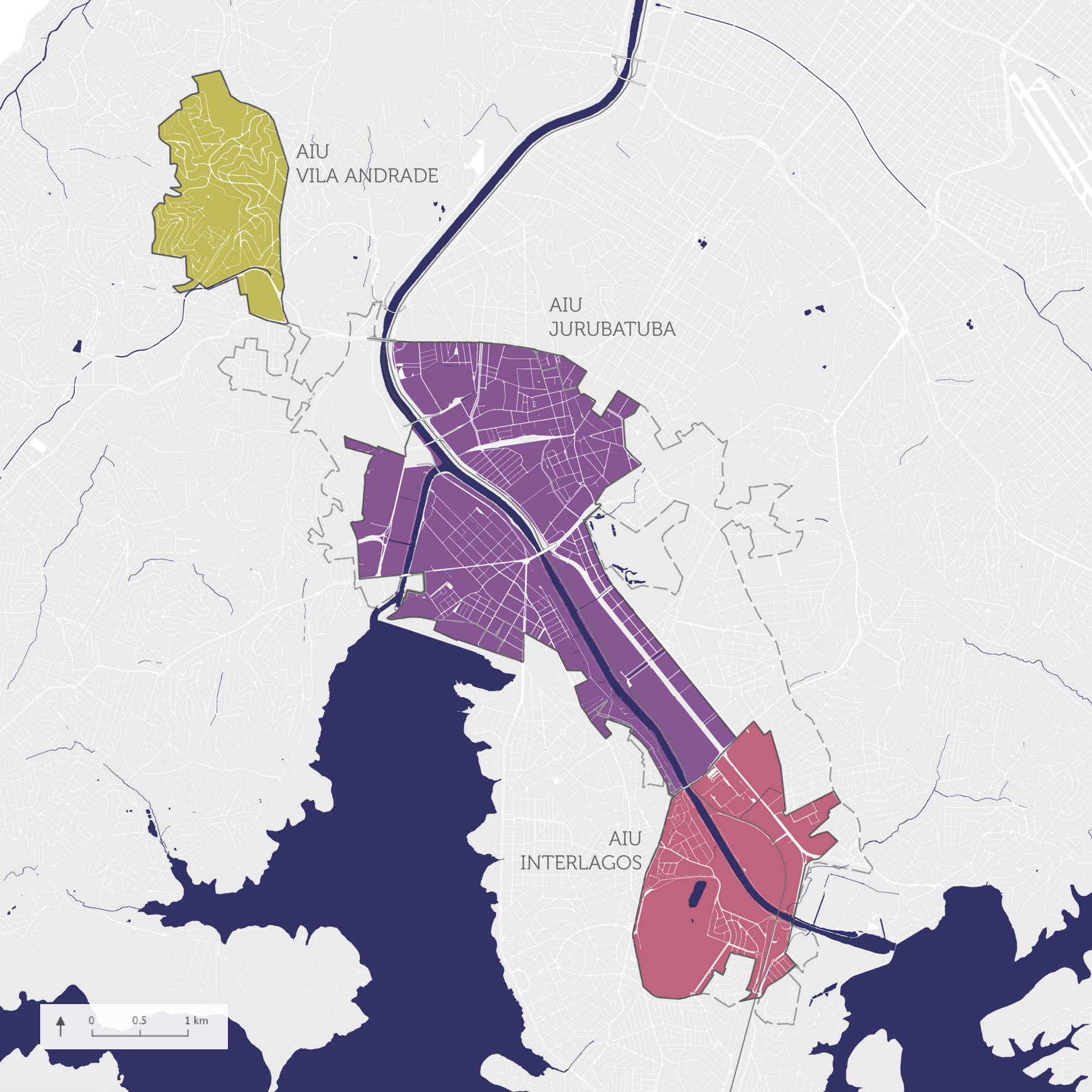
A segunda Audiência Pública, realizada no dia 06 de março de 2018, em Santo Amaro, focou principalmente na apresentação de propostas relacionadas ao Eixo Histórico de Santo Amaro. Apesar de também provocar questionamentos, o encontro foi menos polêmico que o anterior por suprimir a imagem com a proposta de ocupação do autódromo.

Por fim, a última Audiência ocorreu no dia 10 de março de 2018, e dentre todas foi a que obteve maior coro e o maior tempo de duração. A presença de moradores de favelas do perímetro e do entorno imediato trouxe ao foco as questões habitacionais neste encontro. Um questionamento que surgiu em todas as Audiências e na segunda Consulta Pública foi a insuficiência de propostas efetivas para a precariedade habitacional existente, fato que aliado às ameaças de remoções devido aos riscos geológicos e à implantação de melhoramentos viários, gerou inúmeras críticas ao projeto. Com isto, a ONG TETO¹⁴, que atua em algumas comunidades da região da Vila Andrade, e a Defensoria Pública se uniram a representantes das Comunidades Mirandas I e II, Olaria e Canto do Rio Verde e apresentaram propostas e reivindicações para a questão habitacional, em 27 de abril de 2018.¹⁵ As principais questões levantadas nesta reunião referia-se à falta de soluções efetivas para a questão habitacional aliadas à ameaça de remoções devido ao risco geológico em que se encontram boa parte das comunidades e à proposição de novos alinhamentos viários.

Após todas as discussões, o projeto retornou à São Paulo Urbanismo, que fez alterações em suas propostas buscando atender as demandas apresentadas, tais como a retirada da proposta de um alinhamento viário próximo ao Autódromo de Interlagos em um local em que se encontra uma favela, o que implicaria na sua remoção, e à alteração do perímetro expandido do PIU agregando áreas do Programa Renova SP na busca de alinhar as políticas habitacionais da área às da Secretaria de Habitação. Então, após quatorze meses de elaboração, o Projeto de intervenção Urbana Arco Jurubatuba foi enviado para a Câmara Municipal de São Paulo em 04 de maio de 2018, como Projeto de Lei nº 204/2018, onde encontra-se até o instante, para ser aprovado, momento em que vereadores estão pressionando para que o projeto agregue alterações de seus interesses e de interesses do mercado imobiliário.

¹⁴ Un Techo Para Mi País, conhecida também como TECHO (Um Teto para Meu País e TETO no Brasil) é uma organização não-governamental latino-americana que atua em 19 países, na construção de casas emergenciais e programas de habitação social.

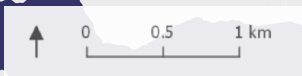
¹⁵ Ver matéria publicada no blog ObservaSP: BARBOSA, Benedito; UNGARETTI, Débora; MAGAMI, Douglas T. Jurubatuba: projeto para Zona Sul de São Paulo ameaça territórios populares. Disponível em: <<https://observasp.wordpress.com/2018/05/14/jurubatuba-projeto-para-zona-sul-de-sao-paulo-ameaca-territorios-populares/>>. Acesso em junho de 2018.



AIU
VILA ANDRADE

AIU
JURUBATUBA

AIU
INTERLAGOS



4.1.4. DETALHAMENTO DA PROPOSTA

O Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba, de forma condizente com a ideia por trás da Macroárea de Estruturação Metropolitana, propõe o adensamento da várzea do rio Jurubatuba por meio do aumento dos parâmetros urbanísticos (coeficiente de aproveitamento e gabarito máximo) principalmente em antigas áreas industriais, onde predominam grandes terrenos transformáveis e de interesse para o mercado. Além disto, visando atrair o interesse de investidores imobiliários, são também oferecidos outros incentivos, como o desconto na outorga onerosa através de baixos valores nos índices de fator de planejamento, principalmente associados à usos residenciais.

Para viabilizar as transformações urbanas propostas para este território, descritas sucintamente adiante, e tendo em vista a sua grande dimensão territorial e a sua heterogeneidade, o projeto foi dividido em três perímetros de Áreas de Intervenção Urbana (AIU), sendo eles a AIU Vila Andrade, compreendendo toda a área acima da Estrada de Itapecerica, a AIU Jurubatuba, localizada entre as avenidas João Dias e Interlagos, demarcando apenas o território para onde se deseja promover algum tipo de transformação, e a AIU Interlagos, compreendendo a área a ser transformada abaixo da Avenida Interlagos. Todas estas AIUs estão inseridas dentro de um perímetro maior, chamado aqui de perímetro expandido, que se refere ao próprio perímetro do PIU Arco Jurubatuba.

A ideia por trás da AIU, instrumento do Plano Diretor Estratégico, é a de permitir a criação de uma conta segregada no Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para vincular o investimento do valor arrecadado através da outorga onerosa do direito de construir nos próprios perímetros de abrangência e expandido, necessariamente em áreas destinadas a reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental, permitindo para elas a redefinição dos parâmetros definidos na Lei de Zoneamento a fim de controlar o uso e ocupação do solo no perímetro da área de intervenção. No entanto, ao contrário do que é previsto para as Operações Urbanas Consorciadas, para as AIUs não são exigidos estudos prévios de impacto ambiental e de vizinhança (Lei Municipal nº 16.050/2014, art. 139), o que possibilita o desenvolvimento do projeto em um curto período de tempo e ainda, não exige medidas mitigadoras.

Áreas de Intervenção Urbana do PIU Arco Jurubatuba

Fonte: Projeto de Lei nº 204/2018

A AIU Vila Andrade configura-se como a mais peculiar dentre todas. Ao contrário do que se esperava para a área que possui o maior número de lançamentos imobiliários nos últimos anos¹⁶, já não existem ali terrenos passíveis de transformação, pois em grande parte deles já há construções realizadas ou projetos protocolados. Vê-se que, uma vez que o projeto está anunciado desde o Plano Diretor, e já era uma região de expansão do mercado imobiliário, o mercado imobiliário entrou com pedidos de aprovação e “segurou” os coeficientes anteriores ao Plano, em uma estratégia que tem sido recorrente quando das alterações de regulação urbana. Esta possibilidade dificulta que a valorização com a alteração de coeficiente de aproveitamento máximo de 2 para 4, possibilitada pelos projetos urbanos desenvolvidos para a MEM, aconteça e, logo, esta não pode ser recuperada através da outorga onerosa. Sendo assim, como não se espera para esta AIU que a arrecadação financeira seja suficiente para arcar com as transformações urbanas necessárias, se optou por possibilitar, através do projeto de lei, a transferência de recursos financeiros de outra AIU dentro do mesmo perímetro expandido, sendo exigido que 30% destes recursos arrecadados em todas as três AIUs sejam destinados à questão habitacional.

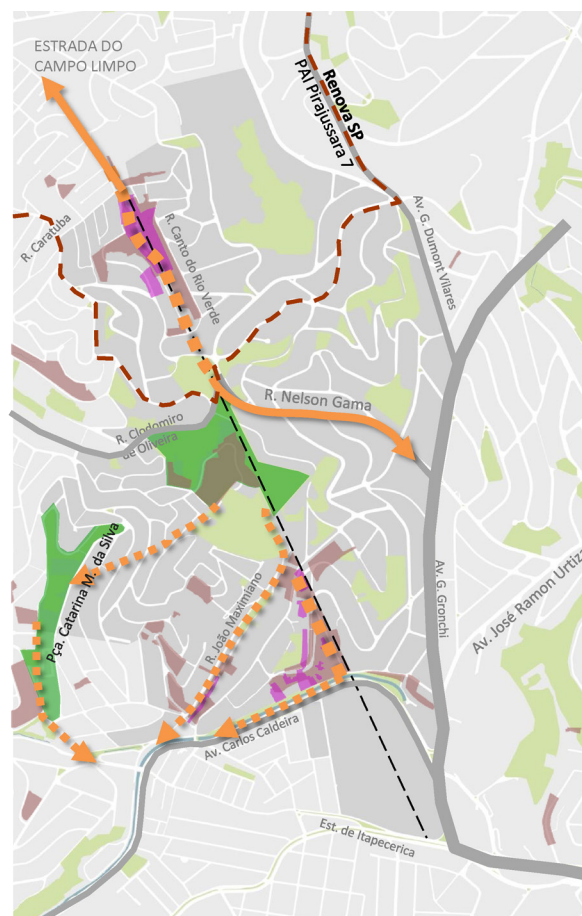
A principal questão desta AIU refere-se a grande quantidade de assentamentos irregulares, mais especificamente na face Oeste do linhão¹⁷ que corta o território, muitos deles localizados em áreas de risco associados ao perigo de escorregamento, ou à proximidade com oleodutos ou torres e linhas de alta tensão. No entanto, as propostas para solucionar esta questão não foram especificadas no âmbito deste projeto, ficando isto a cargo da Secretaria de Habitação do Município de São Paulo (SEHAB), que já havia estudado as comunidades da região no âmbito do Programa Renova SP¹⁸. Por esta razão, para alinhar as políticas públicas de habitação do PIU com as da Secretaria, o perímetro expandido do Arco Jurubatuba foi estendido para o Norte, englobando uma das áreas do programa.

¹⁶ Ver MARQUES, Cláudio. Vila Andrade e Itaim Bibi lideram lançamentos. Publicado em: 04/março/2018. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/blogs/radar-imobiliario/vila-andrade-e-itaim-bibi-lideram-lancamentos/>. Acesso em junho/2018.

¹⁷ Área ocupada por linhas de transmissão de energia e suas torres.

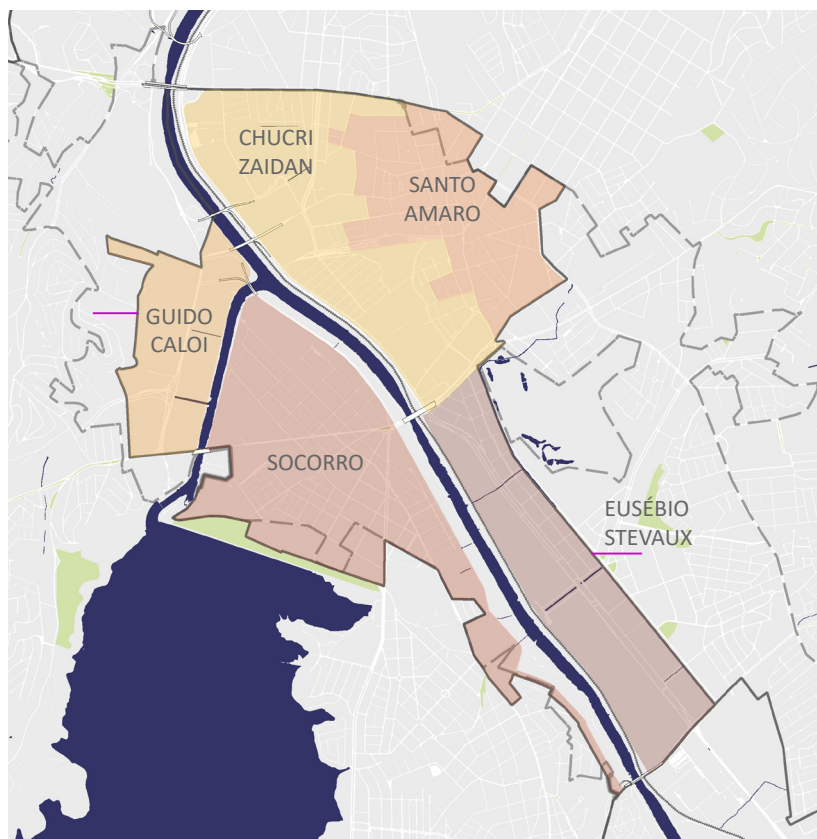
¹⁸ Trata-se de um programa de urbanização de favelas, promovido pela Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB) durante a gestão do ex-prefeito Gilberto Kassab.

Outras propostas para a AIU Vila Andrade buscam integrar as duas áreas do perímetro na intenção de reduzir a segregação espacial existente entre o Oeste, ocupado por habitações residenciais verticais de média e alta renda, e o Oeste, onde predominam residências horizontais de baixa renda. Para isto, foram propostos alinhamentos viários interligando as duas áreas, e a construção de uma grande área verde entre estes territórios, dentre outras propostas de qualificação local, como praças.



Intervenções na AIU Vila Andrade.
Fonte: São Paulo Urbanismo/2018

A AIU Jurubatuba, maior em território dentre todas, por sua vez, é heterogênea por si só. Desta forma, foi dividida em cinco perímetros menores: Subsetor Santo Amaro, Subsetor Eusébio Stevaux, Subsetor Guido Caloi, Subsetor Chucrí Zaidan e Subsetor Socorro. Para cada um deles foram identificadas necessidades distintas, e em decorrência disso, suas propostas também diferem entre si. Estes subsetores também se referem à diferenciação nos fatores de planejamento (fp) e fatores sociais (fs) aplicados no cálculo da outorga onerosa, e que foram desenhados apenas para a AIU. A ideia por trás destes índices é calibrar os valores pagos pela outorga onerosa do direito de construir, dependendo da área onde o empreendimento imobiliário será realizado.



Subsetores da AIU Jurubatuba

Fonte: Projeto de Lei nº
204/2018

Elaboração da autora



Intervenções no Eixo Histórico de Santo Amaro

Fonte: São Paulo Urbanismo/2018

No subsetor Santo Amaro encontra-se o centro histórico, para onde foram propostas alamedas e bulevares, bem como a delimitação e qualificação de algumas vias exclusivas para pedestres, de forma a beneficiar o grande número de pedestres que já utilizam o local rodeado de comércios. Com relação às áreas com restrição de gabarito de altura devido à proximidade de bens de valor histórico tombados, após uma negociação com o CONPRESP, órgão responsável pela deliberação de tombamentos e de suas áreas envoltórias, foram revistas algumas restrições, permitindo em algumas quadras específicas o aumento do gabarito construtivo. Isto ocorreu após a identificação de que a resolução do CONPRESP (Resolução nº 27/2014) restringia o gabarito em algumas áreas a uma altura máxima inferior ao que já estava efetivamente construído na área, e a sua revisão possibilitaria a construção na área pelo mercado e o consequente aumento da arrecadação financeira desta AIU.

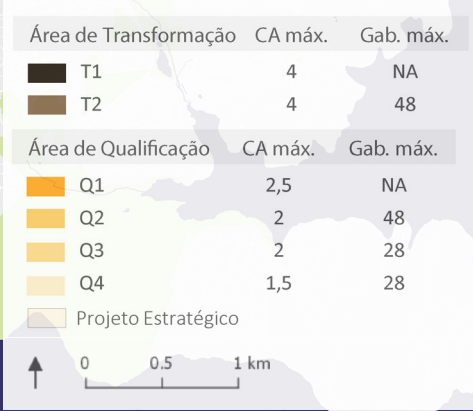
À Oeste do centro histórico, ao longo da proposta de um novo alinhamento viário que liga a Rua Laguna, uma continuação da Avenida Chucri Zaidan, à Avenida Mário Lopes Leão, determinou-se o intenso adensamento construtivo, criando uma continuação da área da Operação Urbana Consorciada Água Espriada, no que vem a ser neste Projeto de Lei um Eixo Estratégico. O mesmo acontece à Sudeste, ao longo de uma via que liga a Avenida Mário Lopes Leão a Avenida Vítor Manzini. Nas demais áreas desta AIU, manteve-se o gabarito pré-existente, de acordo com a Lei de Zoneamento.

Para todas as quadras inseridas dentro de alguma AIU do PIU Arco Jurubatuba foram definidos parâmetros urbanísticos, seguindo uma classificação criada para este Projeto de Lei, que dividia todo o território em áreas de Transformação, onde se propunha o adensamento construtivo com Coeficientes de Aproveitamento Máximos 4 e gabaritos de altura máxima variando entre 48 metros e sem limite; e áreas de Qualificação, com Coeficientes de Aproveitamento Máximos entre 2,5 e 2,0 e gabaritos de altura máxima entre 28 metros e sem limite. É importante reparar que mesmo nas áreas classificadas como de qualificação, há a premissa de adensamento, visto que o Coeficiente de Aproveitamento Básico vigente para todo o município, definido a partir do último Plano Diretor Estratégico, é 1 vez a área do terreno. Isto se alinha a própria lógica da MEM proposta pelo Plano Diretor Estratégico.

Parâmetros de Ocupação no PIU Arco Jurubatuba

Fonte: Projeto de Lei nº 204/2018

		Tipo de Área	CA máximo	Gabarito de altura máxima (metros)
Perímetro de Adesão	Transformação	Área de Transformação - T1	4	NA
		Área de Transformação - T2	4	48
	Qualificação	Área de Qualificação - Q1	2,5	NA
		Área de Qualificação - Q2	2	48
		Área de Qualificação - Q3	2	28
		Área de Qualificação - Q4	1,5	28
Perímetro Expandido	Parâmetros definidos pela Lei nº 16.050/2014 e Lei nº 16.402/2016, exceto em:			
	ZEM	4	NA	
Projetos Estratégicos de Interlagos			0,5	NA





Eixos de Adensamento Eusébio Stevaux e Guido Caloi

Fonte: São Paulo Urbanismo/2018

Outro subsetor da AIU Jurubatuba é o Eusébio Stevaux. Compreendido entre o Rio Jurubatuba e a Avenida Engenheiro Eusébio Stevaux, é constituído basicamente de grandes lotes, em sua grande maioria ocupado por indústrias desativadas. Por esta razão, a proposta para esta área caracteriza-se principalmente por um grande eixo onde permite-se o adensamento construtivo, com Coeficiente de Aproveitamento 4 e sem limite de altura de gabarito. A ideia de intensificar o uso neste perímetro presumiu o aproveitamento de terrenos ociosos e da infraestrutura existente, marcada por duas grandes avenidas e a linha do trem. No entanto, é preciso deixar claro que boa parte destes terrenos, por serem antigas indústrias, necessitam de um processo de descontaminação previamente à sua ocupação.

Outro subsetor destinado ao adensamento e à verticalização é o Guido Caloi. Ocupando a área no entorno da avenida de mesmo nome, onde encontram-se também grandes terrenos, muitos deles públicos ou pertencentes à alguma companhia, recebeu no projeto de Lei parâmetros de Transformação, sendo eles menos intensos na área mais próxima ao Rio Guarapiranga, e mais permissivos na outra.

Por fim, o último subsetor da AIU Jurubatuba, Socorro, apesar de incentivar o adensamento ao longo do eixo da Avenida Guarapiranga, onde existe um uso mais intenso e corredores de ônibus, e próximo à estação de trem Jurubatuba, possui como proposta principal o incentivo à permanência das indústrias já existentes. Desta forma, propõe-se parâmetros urbanísticos mais brandos quando comparados aos dos outros subsetores, sem grandes propostas em outros campos.

MAPA DA GUIDO CALOI

MAPA COM SUBSETOR SOCORRO, PARÂMETROS E LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS

A AIU Interlagos caracteriza-se por sua proximidade com a Represa Billings, o que traz a questão ambiental como grande protagonista deste perímetro. Além disto, destaca-se por possuir em seu território um imenso aterro sanitário desativado e um grande lote contaminado, onde localizava-se uma antiga indústria, a Telefunken. Devido à impossibilidade de utilização destes terrenos para qualquer outro uso, o PIU Arco Jurubatuba propõe a construção de dois grandes parques nestes terrenos, se estendendo até a outra margem do rio.

Assim como na Vila Andrade, nesta AIU também existem assentamentos irregulares, e da mesma forma, a solução habitacional não foi abordada de forma suficiente, sendo apenas demarcadas novas áreas, que atualmente estão desocupadas, para construção de Habitações de Interesse Social, além das ZEIS anteriormente definidas pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. Além disto, a única região demarcada como área de transformação, para onde propõe-se o adensamento construtivo, é no entorno da estação Autódromo da CPTM, justamente onde se localizam pequenos lotes, de difícil transformação, o que torna questionável essa decisão.

Por fim, a polêmica questão do Autódromo José Carlos Pace. Em seu interior, foram demarcadas duas áreas verdes. No entanto, apesar de ter apresentado nas audiências públicas possíveis estudos de ocupação da área, e tendo em vista a necessidade de um plano específico para a área, que considere o processo de privatização do equipamento, em curso desde a aprovação do Plano Municipal de Desestatização, a área do Autódromo, bem como a do Kartódromo de Interlagos, seu vizinho, foram demarcadas como um perímetro de Projeto Estratégico, que será objeto de um futuro PIU. É importante ressaltar que o adiamento da proposta para o equipamento, que será realizado através de um outro PIU, independente, recorta as questões de interesse do mercado e fragmenta temas polêmicos de uma discussão que envolve audiências públicas.

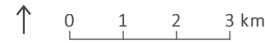


Além da extensa área verde localizada na AIU Interlagos, o PIU Arco Jurubatuba propõe também a criação de uma grande área verde linear ao longo de todo o Rio Jurubatuba e do Rio Guarapiranga. Esta área possui, em alguns trechos, parques denominados “Core”, onde o seu uso seria mais intenso. O projeto também propõe a criação de alamedas e bulevares nas principais vias de circulação em todo o perímetro, a criação de algumas poucas áreas de absorção visando a contenção de alagamentos, e a qualificação de córregos. A qualificação ambiental da área representa o atendimento de demandas do mercado imobiliário, visto que a criação de parques valoriza empreendimentos imobiliários no seu entorno.

**Áreas Verdes propostas PIU
Arco Jurubatuba**

Fonte: São Paulo Urbanis-
mo/2018

- PIU Arco Jurubatuba
- Parques propostos
- Praças popostas
- Áreas verdes existente



MAPA INTERVENÇÕES VIÁRIAS

IMAGEM ILUSTRATIVA DO CARÁTER DA EXTENSÃO DA MARGINAL

Com relação às intervenções no viário, além das já citadas conexões entre as duas distintas áreas da Vila Andrade, e a continuação da Avenida Chucri Zaidan, o projeto propõe outras intervenções, algumas delas de abertura de novos viários, outras de alargamento, outras aumentando apenas a calçada. No entanto, uma delas merece destaque: a extensão da Marginal Pinheiros, que ao contrário do que se esperava, não possui um caráter de via expressa e muito menos se estende até o final do perímetro. Trata-se de uma conexão entre as avenidas Guido Caloi e Atlântica, com passeios laterais, corredores de ônibus e com número de faixas reduzidas comparadas à Marginal Pinheiros. Também se destaca a quantidade de conexões sobre os rios, sendo duas pontes e três ciclopontes, estas últimas localizadas próximo a estações da CPTM e aos parques propostos.



Conselho Gestor - AIUs Arco Jurubatuba

Fonte: Projeto de Lei nº 204/2018

Para a gestão da implantação do PIU, seguindo o exigido pelo próprio regulamento do instrumento da AIU definido pelo Plano Diretor Estratégico, cada AIU deverá definir um Conselho Gestor, que será coordenado pela secretaria municipal de urbanismo e licenciamento, composto por 9 representantes do Poder Público, designados pelo Prefeito, e 9 representantes de entidades da sociedade civil, todos designados para um período de 2 anos. Importante ressaltar que a criação de três grupos distintos complexifica a gestão e fragmenta as questões do PIU como um todo. Ademais, cada órgão do setor público é responsável pela coordenação e implantação daquilo que se refere às suas competências, e à São Paulo Urbanismo a coordenação e promoção da implantação do projeto.

Percebe-se que o carro-chefe deste projeto consiste na própria redefinição dos parâmetros urbanísticos, cuja consequente arrecadação financeira, de certa forma prioritariamente, a criação de aproximadamente 130 hectares de áreas verdes, o que representa 6% de toda a área do PIU. Apesar da evidente relevância da questão ambiental neste projeto, tendo em vista a sua proximidade com áreas de proteção, percebe-se um desequilíbrio de importância dada a outras questões também importantes para regiões periféricas como esta, como a habitacional.

4.1.5. VISÃO CRÍTICA

A proposta da MEM, mais especificamente para o Setor Orla Ferroviária e Fluvial, de aumentar as densidades construtivas e demográficas nestas áreas, de forma promover o melhor aproveitamento da terra urbana, bem como a sua infraestrutura já disponível parece acertada e ser de extrema relevância, visto que a ocupação deste território aproxima a população de áreas onde se concentram os empregos, além de contribuir com a contenção da expansão da mancha urbana sobre áreas de proteção ambiental, principalmente de ocupações informais.

No então, não se pode generalizar e afirmar que toda a orla possui terrenos vagos de indústrias desativadas, pois a análise do PIU Arco Jurubatuba mostrou que ainda existe indústria em São Paulo, e o incentivo à transformação do local, principalmente quando tratamos da alteração nos seus parâmetros urbanísticos, historicamente colabora com o processo de evasão destas indústrias, que emprega um número considerável de pessoas e com salários superiores aos do setor terciário.

Além disto, a exemplo deste estudo de caso, a afirmação de que a infraestrutura existente é subaproveitada mostra-se frágil. O local faz fronteira com uma área extremamente densa e periférica da região Sudoeste de São Paulo, tornando-se zona de passagem desta população que ali reside para regiões mais centrais, concentradoras de emprego. Tanto o transporte público, representado pela linha Esmeralda da CPTM, pela linha Lilás do Metrô, pelos corredores e terminais de ônibus, quanto o viário existente estão sempre congestionados, principalmente em horários de pico. O adensamento deste perímetro desassociados de soluções realmente eficazes de mitigação desta questão só tornará o transporte público ainda mais sobrecarregado, e as vias cada vez mais congestionadas.

Também, a ideia de transformar terrenos subaproveitados não saiu tão bem quanto o esperado. A Vila Andrade, potencial candidata para investimentos, já possui quase todos os seus lotes esgotados por aprovações e direitos de protocolo anteriores ao PIU e ao PDE. Além disso, muitas áreas onde antes existiam indústrias estão com seus terrenos contaminados, e o necessário processo de descontaminação destes lotes torna a sua utilização para fins de investimento muito mais caras e desinteressantes para o mercado ou mesmo o poder público empreenderem.

Outra questão já citada anteriormente, mas que deve ser problematizada, é a de que a o instrumento da AIU não exige um estudo de impacto ambiental das intervenções a serem realizadas, como nas Operações Urbanas Consorciadas (Lei Municipal nº 16.050/2014, art. 141). A escolha daquele instrumento em detrimento deste para este PIU veio a calhar, pois possibilitou o desenvolvimento do projeto em tempo recorde e desburocratizou de forma significativa o seu desenvolvimento, e representa o quanto este projeto pode ter resultados desastrosos no momento de sua implementação. E ainda, livrou a responsabilidade de dar conta das medidas mitigadoras que, normalmente, passam a ser responsabilidade do poder público na gestão de uma operação urbana.

Ainda, a elaboração deste projeto na São Paulo Urbanismo, fez emergir diversas deficiências como uma equipe extremamente enxuta, embora qualificada, contendo apenas uma coordenadora, três arquitetos e duas estagiárias para a elaboração de um projeto de dimensões tão grandes como o Arco Jurubatuba, a períodos extremamente curtos e claramente insuficientes para o desenvolvimento do projeto com qualidade. O PIU Arco Tietê, por exemplo, somando as suas diversas etapas, foi desenvolvido em quatro anos, enquanto que o projeto do PIU Arco Jurubatuba teve apenas um ano disponível para a sua realização. É importante diferenciar estes dois projetos também na medida em que o primeiro representava uma das principais promessas de campanha do então prefeito Fernando Haddad (2012-2016). Já o PIU Arco Jurubatuba, apesar de não ser tão central ou estratégico para a gestão pública, era de maior interesse dos vereadores e do mercado imobiliário, que via na região a continuação de um eixo de desenvolvimento vindo da Avenida Dr. Chucri Zaidan.

A urgência para elaboração destes PIUs e a priorização de uns em detrimento de outros ocorreu devido a pressões do Mercado Imobiliário no momento da revisão do Plano Diretor Estratégico, quando os prazos para os PIUs foram definidos, que desejavam viabilizar a entrada de áreas estratégicas, tais como o prolongamento da Avenida Dr. Chucri Zaidan, para a realização de empreendimentos imobiliários.

Além disto, inúmeras decisões que dependem de outros órgãos e secretarias do município não foram tomadas ou tiveram o seu desenvolvimento prejudicado devido a uma difícil comunicação entre estes e a São Paulo Urbanismo, e isto ficou mais evidente no caso da Secretaria Municipal de

Habitação. Desde o início do desenvolvimento do projeto, durante os primeiros estudos, foram diversas as tentativas fracassadas de agendamento de reuniões prévias onde ambos os lados pudessem chegar a um acordo e desenvolver propostas para solucionar a questão habitacional na região. E não só isto, muitas propostas acabavam sendo barradas devido a deficiências da própria secretaria.

Tudo isto fez com que a questão habitacional fosse negligenciada. O PIU demonstrou que há um desconhecimento da situação de moradia precária no seu território, o que refletiu no pouco detalhamento do atendimento habitacional proposto, que apenas listou as comunidades existentes, deixando a cargo da SEHAB desenvolvê-las em um segundo momento. O que se nota é que está se repetindo o que aconteceu com a Operação Urbana Água Branca, onde mesmo após tantos anos de implantação do projeto, moradores continuam aguardando a solução habitacional que lhes foi prometida.

Este PIU deixa evidente que o poder público não prioriza as suas ações em áreas onde há maior necessidade de intervenção urbana, visto que áreas realmente precárias da cidade foram negligenciadas neste e em outros PIUs. Predominam as ações onde o mercado possa atuar: o perímetro define onde se arrecada, como a região no prolongamento da Avenida Dr. Chucri Zaidan e ao longo da Avenida Engenheiro Eusébio Stevaux, e o investimento retorna ao mesmo local, valorizando ainda mais os empreendimentos imobiliários realizados, em detrimento de regiões que carecem de melhorias urbanas, mas que não são atrativas o suficiente para o mercado.

As propostas ainda por cima parecem precisar se alinhar com os interesses da gestão atualmente vigente, e não com o Plano Diretor Estratégico. Durante a elaboração do Arco Jurubatuba, por exemplo, surgiram inúmeras ideias para utilizar o terreno do Autódromo e torná-lo de uso público para os moradores da região, que não possuem boas opções de lazer nas proximidades. No entanto, todas elas eram barradas pois não se alinhavam com a política de privatização da gestão Dória-Covas.

Por fim, mas não menos importante, vale ressaltar novamente a contradição gerada pela proximidade deste setor da Macroárea de Estruturação Metropolitana com a Área de Proteção e Recuperação de Mananciais. A ideia de adensar a primeira vai contra a de preservar a segunda.



CAIEIRAS

NESP

PADESP

Rod. dos Bandeirantes

Rod. Anhanguera

Rodoanel Mário Covas

GUARULHOS

RIO TIETÊ

OSASCO

RIO PINHEIROS

SÃO PAULO

Inserção urbana do PIU NESP
Elaboração da autora

4.2. PIU NESP

4.2.1. CONTEXTO DA PROPOSTA, HISTÓRICO E OBJETIVO GERAL

O Projeto de Intervenção Urbana NESP refere-se um projeto para uma área privada, ao Norte da metrópole, voltada para abrigar o conjunto de equipamentos e serviços de titularidade e controle privados destinados a viabilizar interação entre produtores, comerciantes, operadores logísticos e consumidores de produtos alimentícios. É parte integrante de um projeto de polo logístico e comercial de grande porte denominado Polo de Abastecimento, Distribuição e Entrepósito de São Paulo (PADESP) a ser realizado posteriormente, dos mesmos propositores, representando a âncora para o seu desenvolvimento.

Corresponde ao desejo do poder público de criar um novo entreposto para o município de São Paulo, afastado da região central e próximo ao Rodoanel Mário Covas¹⁹, no Distrito de Perus, de forma a descongestionar a cidade de caminhões e, em um segundo momento, e idealmente de forma articulada²⁰, ocupar o terreno da então Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP) com um uso mais adequado, de acordo com as suas concepções, para áreas urbanas. A proposta, apesar de partir do interesse privado, está em consonância com a ideia da gestão Haddad, que desejava criar alternativas para o atual CEAGESP, de forma que este pudesse ser retirado do local em que está atualmente, na Vila Leopoldina, e ceder espaço para um bairro completo, com habitações e comércio. A atual gestão, Dória/Covas, também compartilha do mesmo desejo, apesar de propor um polo tecnológico para o local.

Sendo assim, um grupo de empreendedores do setor de abastecimento, o grupo NESP S/A

¹⁹ O Rodoanel Mário Covas é um anel rodoviário de 176 quilômetros de extensão que circunda a região urbana do município de São Paulo. É dividido em quatro trechos, construídos em etapas distintas: os trechos leste, oeste e sul já foram inaugurados; já o trecho norte, ainda em construção, deve ser concluído ainda em 2018.

²⁰ Há uma articulação prevista na Lei de Uso e Ocupação do Solo entre os dois projetos. A lei prevê a ampliação dos coeficientes de aproveitamento na região do CEAGESP se a alteração urbana for feita de forma articulada com a realocação do equipamento em outra área, não necessariamente a do NESP (Lei Municipal nº 16.402/2016, art. 159).

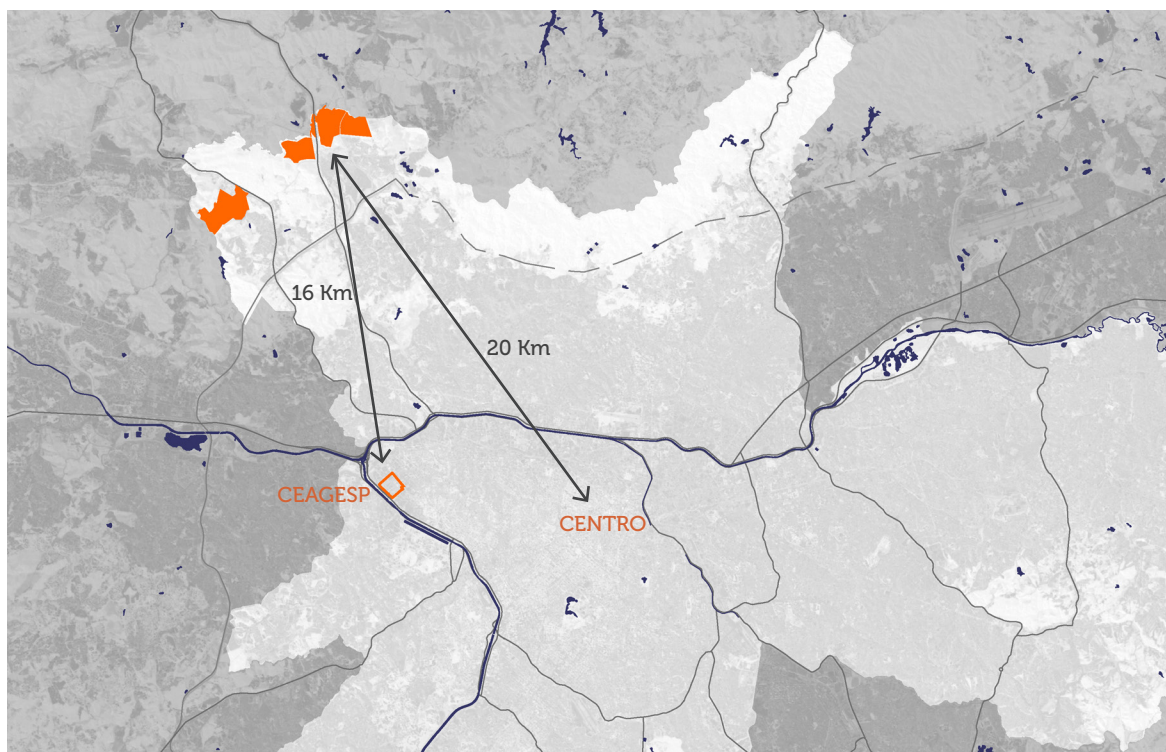
(Novo Entrepasto de São Paulo), comprou os terrenos de uma antiga fazenda no final do ano de 2015, e após um período de negociações com o poder público, que também demonstrou interesse na criação de um novo entreposto para São Paulo visando a ativação do atual CEAGESP, esta área foi demarcada na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS – Lei Municipal nº 16.402/16) como uma Zona de Ocupação Especial, que são porções do território que, por suas características específicas, necessitam de disciplina especial de parcelamento, uso e ocupação do solo (Lei Municipal nº 6.402/2016, art. 15) para onde posteriormente deveria ser desenvolvido um Projeto de Intervenção Urbana de forma a definir os seus parâmetros urbanísticos de ocupação.

Trata-se do primeiro PIU aprovado, juntamente com o PIU Pacaembu, são os dois únicos aprovados (junho/2018), e apesar de parecer precoce, não é recente: a empresa Melhoramentos, antiga dona destes mesmos terrenos, já fez uma proposta semelhante ao poder público, de ocupação mista de média densidade combinada a um pátio logístico e industrial, mas não obteve sucesso devido às restrições decorrentes da lei de zoneamento anterior, que demarcava a área como de proteção ambiental.

Vale destacar também que este PIU, ao contrário do que prevê o Plano Diretor Estratégico, não vêm acompanhado de qualquer outro instrumento de gestão ou de financiamento, como a Operação Urbana Consorciada, Área de Intervenção Urbanística, Área de Estruturação Local ou a Concessão Urbanística. Trata-se puramente da definição de parâmetros de parcelamento, uso e ocupação das glebas correspondentes para possibilitar a construção de um novo entreposto para São Paulo, de iniciativa privada.

4.2.2. CARACTERÍSTICAS SÓCIOTERRITORIAIS DA ÁREA DA INTERVENÇÃO

Diferentemente do PIU Arco Jurubatuba, cujas proporções são enormes (2171 hectares), o Projeto de Intervenção Urbana NESP tem dimensões inferiores. Consiste em três grandes glebas e uma menor, que juntas somam uma área de aproximadamente 400 hectares (quase um sexto da área do PIU Arco Jurubatuba). Estão localizadas no extremo Norte do município de São Paulo, no distrito de Perus, pertencente à Prefeitura Regional de mesmo nome, distante 20 km da área central e a cerca de 16 km do atual CEAGESP.



Localização do PIU NESP.

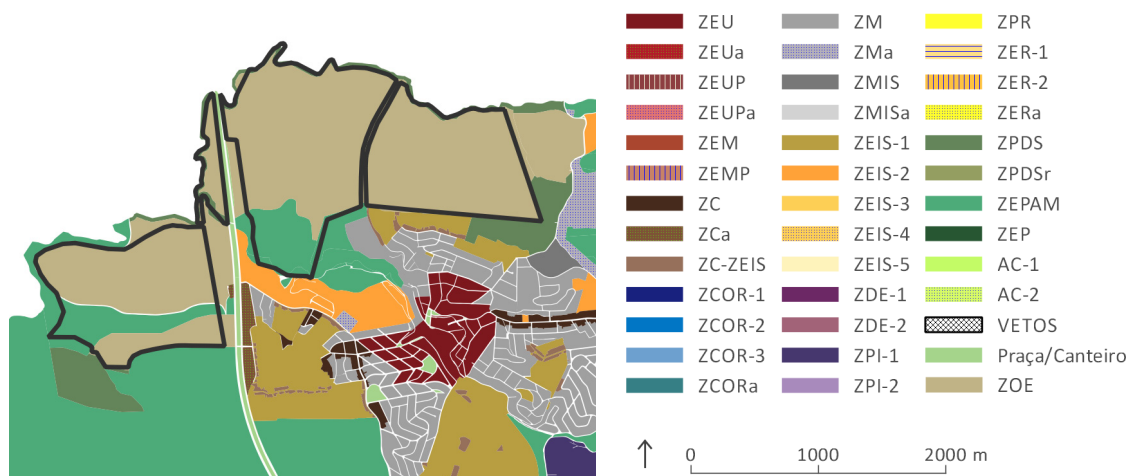
Elaboração da autora.



A área NESP e seu entorno.

Elaboração da autora.

A Área NESP faz fronteira com a Rodovia dos Bandeirantes e está conectada com a Rodovia Anhanguera através da Estrada de Perus, e a 4 quilômetros do Rodoanel. Também é cortada por modal ferroviário, hoje dedicado principalmente ao transporte de passageiros (CPTM), mas que também compartilha o transporte de carga, com planos de expansão de capacidade pela integração com o Ferroanel e implantação do Trem Regional.



Zoneamento do PIU NESP.

Fonte: Lei Municipal nº 16.402/2016.

Os terrenos estão localizados na Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental, na Macroárea de Controle da Qualificação Urbana e Ambiental, para a qual o Plano Diretor traça como um dos objetivos o “incentivo aos usos não residenciais, inclusive as atividades industriais e de logística, visando à ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e a redução do deslocamento entre moradia e trabalho” (Lei Municipal nº 16.050, art. 19). No entanto, está próximo à Macroárea de Preservação dos Ecossistemas Naturais, cujo objetivo principal é o de proteção ambiental. Pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, a área do PIU NESP está em uma Zona de Ocupação Especial, dependendo então deste projeto para a definição de seus parâmetros.

No momento da elaboração do projeto, o terreno era ocupado apenas por áreas verdes re-florestadas, visto que se tratava de uma antiga fazenda da empresa Melhoramentos, sem a presença de qualquer tipo de uso residencial, comercial ou industrial. No entanto, muito próximo do seu perímetro, ao Sul e no entorno da linha de trem da CPTM, há um núcleo residencial, de ocupação mais antiga, onde predominam habitações horizontais de baixa e média renda.

4.2.3. ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

Em 2014, um conjunto de glebas que antes pertencia à empresa Melhoramentos foi comprada pelo grupo de investidores NESP S/A, formados pela associação dos grupos Serbom e Benassi, tendo sido este último um dos permissionários do CEAGESP. Juntamente com outros investidores, estes grupos tinham uma visão crítica a respeito do equipamento público e desejavam oferecer uma alternativa privada, mais “eficiente” em sua visão, obviamente também com intenções de lucros financeiros.

Com a aprovação da revisão na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei Municipal nº 16.402/16), em 2016, os terrenos foram demarcados como Zona de Ocupação Especial. No entanto, isto só ocorreu após um longo período de negociações entre os investidores e a São Paulo Urbanismo e a até então Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, que se iniciou anteriormente a compra das glebas.

Em meados de 2016, após a aprovação da Lei de Zoneamento, que “destravou” a zona de preservação ambiental e possibilitou a realização de um empreendimento de grande porte no local, o escritório Stuchi & Leite Projetos foi convidado pelo grupo para desenvolver a proposta. Com isto, em julho de 2016 foi protocolada uma Manifestação de Interesse Privado para realização de um PIU na área junto à prefeitura, que a tornou pública. Com isto, o NESP iniciou a elaboração do projeto, com o compromisso de custear as transformações e de promover a urbanização e obras no local.

Com isto, em 27 de julho de 2016, foi lançada uma Consulta Pública virtual no portal Gestão Urbana da prefeitura de São Paulo, contendo não só o diagnóstico socioterritorial e o seu Programa de Interesse Público, como exigido pelo Decreto do PIU, mas também os estudos de viabilidade econômica, a modelagem jurídica e o plano de trabalho. Apenas uma empresa (a Logística Ambiental de São Paulo S.A – LOGA, concessionária dos serviços divisíveis de limpeza urbana) contribuiu nesta Consulta, que ficou aberta até o dia 24 de agosto de 2016, solicitando a exclusão de uma das glebas do PIU devido a previsão de outro projeto para o local, o que reforça que a consulta pública não foi

utilizada pela sociedade civil como o lugar de debate sobre as transformações urbanas e de participação popular na elaboração de projetos. Também nesta etapa foi realizada uma Audiência Pública, quando a população local fez sugestões para o projeto e demonstrou, em geral, aprovar a proposta. É importante ressaltar que a aprovação da população da região é reflexo do desconhecimento de outras alternativas, visto que a Audiência Pública já apresenta uma solução pronta, e não promove a discussão quanto ao melhor destino para a área durante a elaboração do projeto.

Em um segundo momento, a proposta foi elaborada pela Stuchi & Leite Projetos, momento em que foi realizada uma oficina participativa com a população local de Perus para receber contribuições, e levada a público em 01 de dezembro de 2016 para uma Consulta Pública, novamente de forma virtual através do Gestão Urbana, onde ficou disponível até o dia 21 de dezembro de 2016. Também neste meio período foi realizada uma segunda Audiência Pública no dia 17 de dezembro de 2016, desta vez visando a apresentação da proposta já estruturada para a população local, que de forma geral aceitou bem a proposta sem grandes ressalvas, vendo a proposta como um possível vetor de empregos e desenvolvimento para a região.

Finalmente, no dia 28 de dezembro de 2016, o Projeto de Intervenção Urbana NESP foi aprovado por meio do Decreto nº 57.569 pelo então prefeito Fernando Haddad apenas três dias antes de acabar a sua gestão, tornando-se o primeiro PIU aprovado no município, tendo o seu processo todo se desenvolvido em apenas seis meses. A sua aprovação por meio de Decreto, e não Lei, foi possível pois a proposta não alterou os parâmetros da Macroárea em que o projeto se insere. Atualmente, o projeto que irá implantar em uma das glebas do perímetro do PIU o novo entreposto logístico está em etapas finais de elaboração, e deverá iniciar as suas obras em breve.

4.2.4. DETALHAMENTO DA PROPOSTA

O Projeto de Intervenção Urbana NESP consiste essencialmente na definição de parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo para a Zona de Ocupação Especial em que o seu perímetro se encontra, no Distrito de Perus, e na definição de princípios e normas a serem considerados nos quatro loteamentos definidos pelo Projeto em cada uma das glebas. Para a implantação do Novo Entrepasto especificamente, o Decreto referente a este PIU define diversos princípios que visam principalmente a preservação ambiental (Decreto Municipal nº 57.569/2016, art. 2º).

Cada loteamento deve ser implantado mediante projeto de parcelamento do solo, de acordo com o que fica definido a partir do PIU NESP. Sendo assim, o projeto define para cada uma das áreas qual será a destinação de áreas públicas, institucionais, áreas verdes e sistema viário, bem como a definição de áreas verdes privadas para a prestação de serviços ambientais de conservação.

Parâmetros de Ocupação na ZOE NESP
Fonte: Decreto Municipal nº 57.569/2016

ZONA (a)	Coeficiente de Aproveitamento			Taxa de Ocupação Máxima		Gabarito de altura máxima (metros)	Recuos Mínimos (metros)			Cota parte máxima de terreno por unidade (metros²)
	C.A. mínimo	C.A. básico	C.A. máximo (m)	T.O. para lotes até 500 metros²	T.O. para lotes igual ou superior a 500 metros²		Frente	Fundos e Laterais		
								Altura da edificação menor ou igual a 10 metros	Altura da edificação superior a 10 metros	
ZOE NESP	NA	1	1	0,60	0,60	28	5	3	3	NA

Notas:
NA = Não se aplica

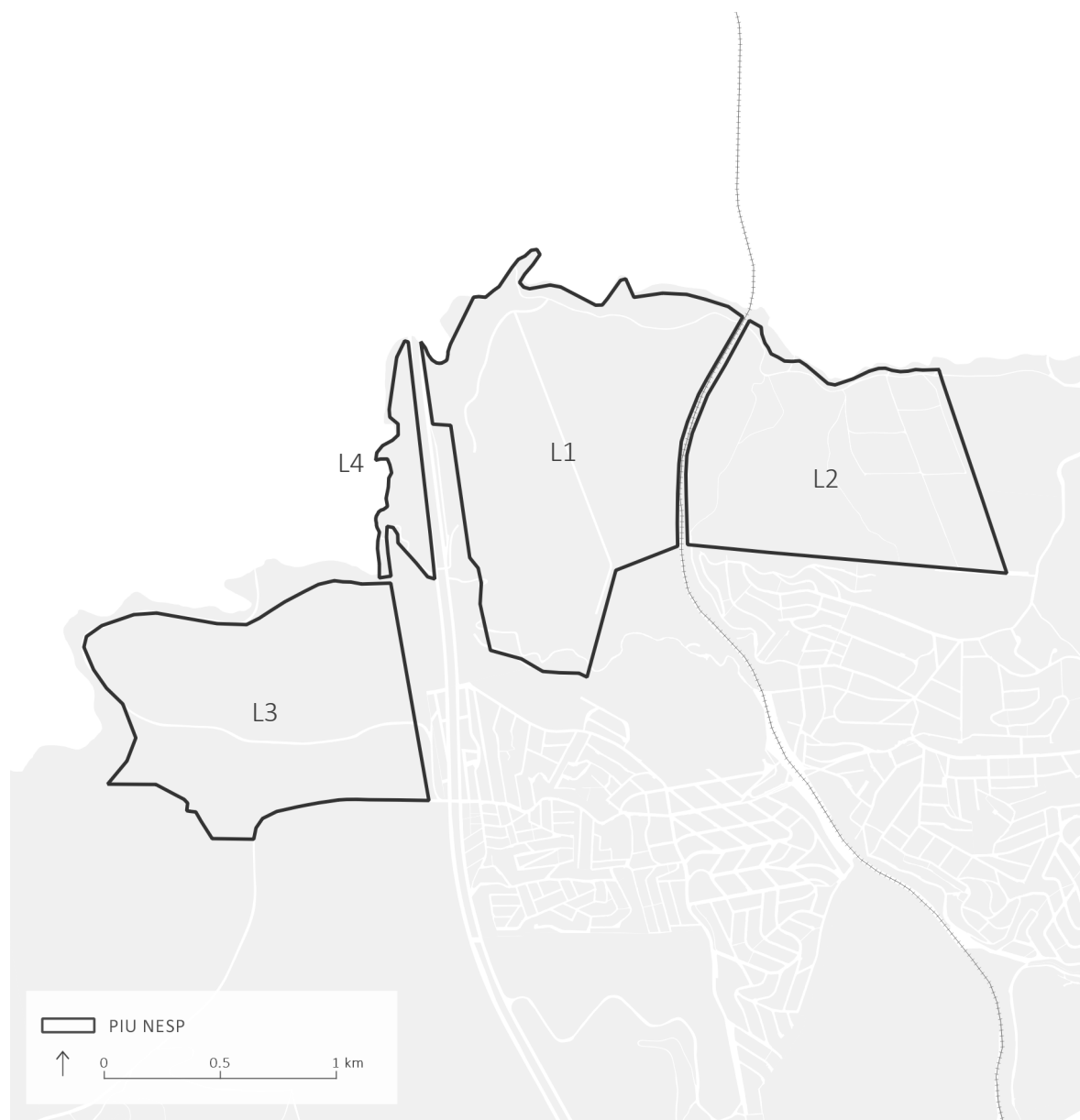
Percentuais Mínimos para Destinação de Áreas Públicas na ZOE – Zonas de Ocupação Especial

Fonte: Decreto Municipal nº 57.569/2016

LOTEAMENTO	ÁREA INSTITUCIONAL	ÁREA VERDE	SISTEMA VIÁRIO
L1	0,5%	0,5%	0,5%
L2	1,0%	0,5%	1,0%
L3	1,0%	0,5%	0,5%
L4	0	0	0,5%
TOTAL	4,0% (a)	3,0% (a)	3,0% (a)
	10,0 % (a)		

Nota:

(a) Valores referentes às áreas mínimas efetivamente destinadas ao poder público ao final do processo de implantação do PIU NESP



O projeto também define quais os possíveis usos principais e acessórios para cada um dos projetos de loteamento do PIU NESP, sendo só permitida a consideração de usos principais os pertinentes a comércio, abastecimento e logística, ficando vetado o uso residencial para todo o PIU. Além disto, estabelece as especificações de Quota Ambiental, e os Parâmetros de Incomodidade para as glebas.

Quota Ambiental – Pontuação Mínima, taxa de permeabilidade e Fatores ambientais na ZOE NESP

Fonte: Decreto Municipal nº 57.569/2016

ZONA	Taxa de Permeabilidade	Pontuação QA Mínima					Fatores	
		Lote > 500 e ≤ 1000 m²	Lote > 1000 e ≤ 2500 m²	Lote >2 500 e ≤ 5000 m²	Lote > 5000 e ≤ 10000 m²	Lote > 1000 m²	Cobertura vegetal (ALFA)	Drenagem (BETA)
ZOE-NESP	0,30	0,26	0,34	0,42	0,45	0,49	0,50	0,50

Parâmetros de incomodidade na ZOE NESP

Fonte: Decreto Municipal nº 57.569/2016

ZONA	Nível Critério de Avaliação (NCA) para ambiente externo dB (a)(c) (d) (f)			Vibração associada	Emissão de radiação Faixa de frequência (0Hz à 300GHz)	Emissão de odores	Emissão de gases, vapores e material particulado (e)
	Emissão de ruído das 7h às 19h	Emissão de ruído das 19h às 22h	Emissão de ruído das 22h às 7h				
ZOE NESP	65	60	55	(a)	(b)	(a)	(a)

- Notas:
- (a) Aplicam-se a legislação pertinente e as normas técnicas brasileiras – ABNT em vigor.
 - (b) Aplicam-se a legislação pertinente e as normas técnicas em vigor, sendo que o Executivo poderá estabelecer parâmetros mais restritivos de radiação eletromagnéticas não ionizantes.
 - (c) No caso dos aeroportos aplica-se o nível de ruído conforme norma técnica específica.
 - (d) Poderão incidir parâmetros especiais e mais restritivos nos termos §2º do artigo 113 desta lei.
 - (e) Quando necessário a CETESB recomenda instalar e operar sistema de controle de poluição do ar baseado na melhor tecnologia.
 - (f) Para atividade de local de culto, nos feriados, sábados a partir das 14h e nos domingos, os parâmetros relativos a ruídos referentes ao período das 7h às 19h passam a valer também para os períodos das 6h às 7h e das 19h às 22h, permanecendo inalterados os parâmetros referentes ao período das 7h às 19h e das 22h às 7h.

Usos Principais e Acessórios permitidos na ZOE NESP

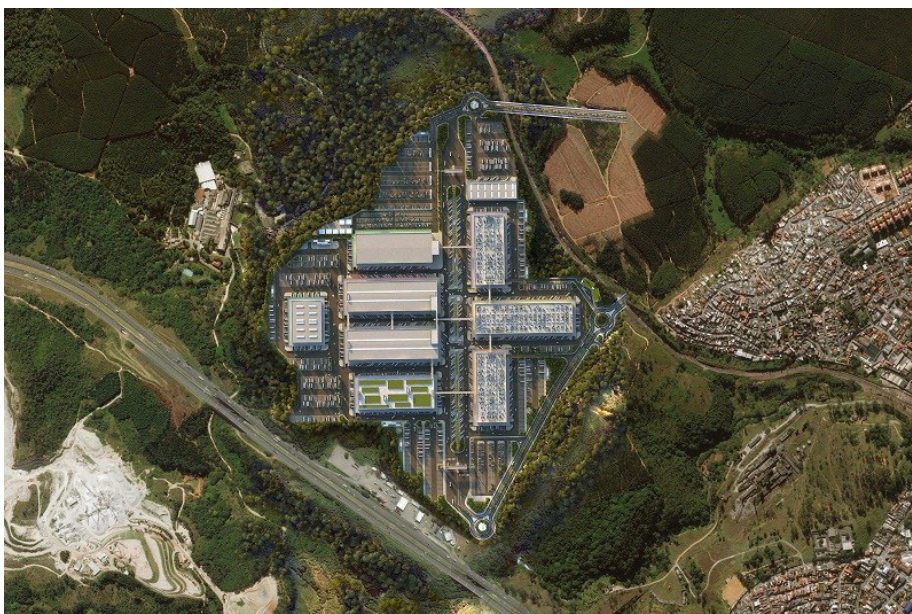
Fonte: Decreto Municipal nº 57.569/2016

CLASSIFICAÇÃO	USOS PRINCIPAIS				USOS ACESSÓRIOS							
SUBCATEGORIA DE USO	nRa	nR1	nr2	nR3	nRa	nR1	nr2	nR3	Ind-1a	Ind-1b	Ind-2	INFRA
GRUPOS DE ATIVIDADE	nRa-4	nR1-1	nR2-2	nR3-2	nRa-3	nR1-4	nR2-1	nR3-1	Ind-1a-2	Ind-1b-1	Ind-2-1	INFRA-1
		nR1-2	nR2-3	nR3-6	nRa-5	nR1-5	nR2-4	nR3-3	Ind-1a-7	Ind-1b-4	Ind-2-4	INFRA-2
		nR1-3	nR2-12		nRa-6	nR1-6	nR2-5	nR3-4		Ind-1b-5	Ind-2-5	INFRA-3
		nR1-14				nR1-7	nR2-6	nR3-5		Ind-1b-6	Ind-2-6	INFRA-4
		nR1-15				nR1-8	nR2-7	nR3-7		Ind-1b-8	Ind-2-7	INFRA-5
						nR1-9	nR2-8	nR3-8			Ind-2-8	INFRA-6
						nR1-10	nR2-9	nR3-9			Ind-2-9	INFRA-7
						nR1-11	nR2-10				Ind-2-10	
						nR1-12	nR2-11				Ind-2-14	
						nR1-13	nR2-13				Ind-2-15	
						nR1-16	nR2-14					
							nR2-15					

O Decreto estabelece também que a expedição da Certidão de Diretrizes Urbanísticas, necessária para a posterior aprovação dos loteamentos do projeto, deverá ser antecedido por análise da empresa São Paulo Urbanismo, que avaliará a sua adequação ao Projeto de Intervenção Urbana em questão, e poderá solicitar correções e adaptações ao projeto. A análise e decisão desta Certidão caberá à Subcomissão de Análise Integrada de Empreendimentos de Parcelamento do Solo (SAEPS), e para a participação do órgão público, deve ter a sua composição acrescida de um representante titular e um suplente da São Paulo Urbanismo.

A Certidão de Diretrizes Urbanísticas deverá observar a previsão de barreira da ligação entre o sistema viário da zona urbana do Distrito de Perus e a Rodovia dos Bandeirantes, a indicação da área total das áreas verdes públicas e privadas e a indicação da extensão das áreas institucionais. Seu conteúdo deve apresentar “I – o traçado básico do sistema viário principal do loteamento; II – as Áreas de Preservação Permanente – APP e a localização das áreas verdes públicas e privadas; III – a localização da área institucional; IV – o dimensionamento e localização de faixas sanitárias necessárias ao escoamento das águas pluviais; V – a incidência de melhoramento viário público; VI – a faixa não edificável ao longo de canalização enterrada e de faixa de domínio de rodovias, ferrovias e dutos; VII – outras recomendações técnicas para a implantação do empreendimento, exclusivamente pertinentes ao PIU, nos limites da análise preliminar prevista no artigo 6º deste decreto” (Decreto Municipal nº 57.569/2016, art. 8º).

Por fim, a lei define demais regras necessárias à realização do Projeto de Intervenção Urbana, bem como à aprovação dos loteamentos nas glebas do perímetro. Percebe-se que se trata puramente de um projeto que apenas define parâmetros e regras para a ocupação destas áreas, sem definir efetivamente um desenho urbano para o local.



**Inserção do NESP
em Perus.**
Fonte: NESP/2018.



**Vista aérea do
projeto NESP.**
Fonte: NESP/2018

4.2.5. VISÃO CRÍTICA

O Projeto de Intervenção Urbana NESP surgiu como proposta de grupo de empresários do setor de abastecimento, visando trazer para São Paulo uma alternativa privada, e supostamente mais eficiente e moderna, para o comércio e fornecimento de produtos hortifrutigranjeiros na cidade de São Paulo. O projeto, de acordo com os investidores, poderá trazer para o Distrito de Perus, onde se insere, tanto no período de sua construção quanto no de sua operação diária, milhares de empregos diretos e indiretos, o que fez com que fosse bem aceito pela população da região. Também, as apresentações do projeto não fizeram emergir possíveis desafios que o projeto trará, para além da promessa de gerar emprego.

Outra promessa deste Novo Entrepasto é um sistema inteligente de fluxo que garante facilitar a carga e descarga de caminhões e melhorar o impacto no tráfego da cidade, visto que se localiza próximo à Rodovia dos Bandeirantes, ao Rodoanel Mário Covas e ao futuro anel ferroviário. Com isto, além de propor um novo entreposto, a ideia está aliada à defesa de desativação do atual CEAGESP, localizado na Vila Leopoldina, próximo à Marginal Pinheiros e à região central da cidade.

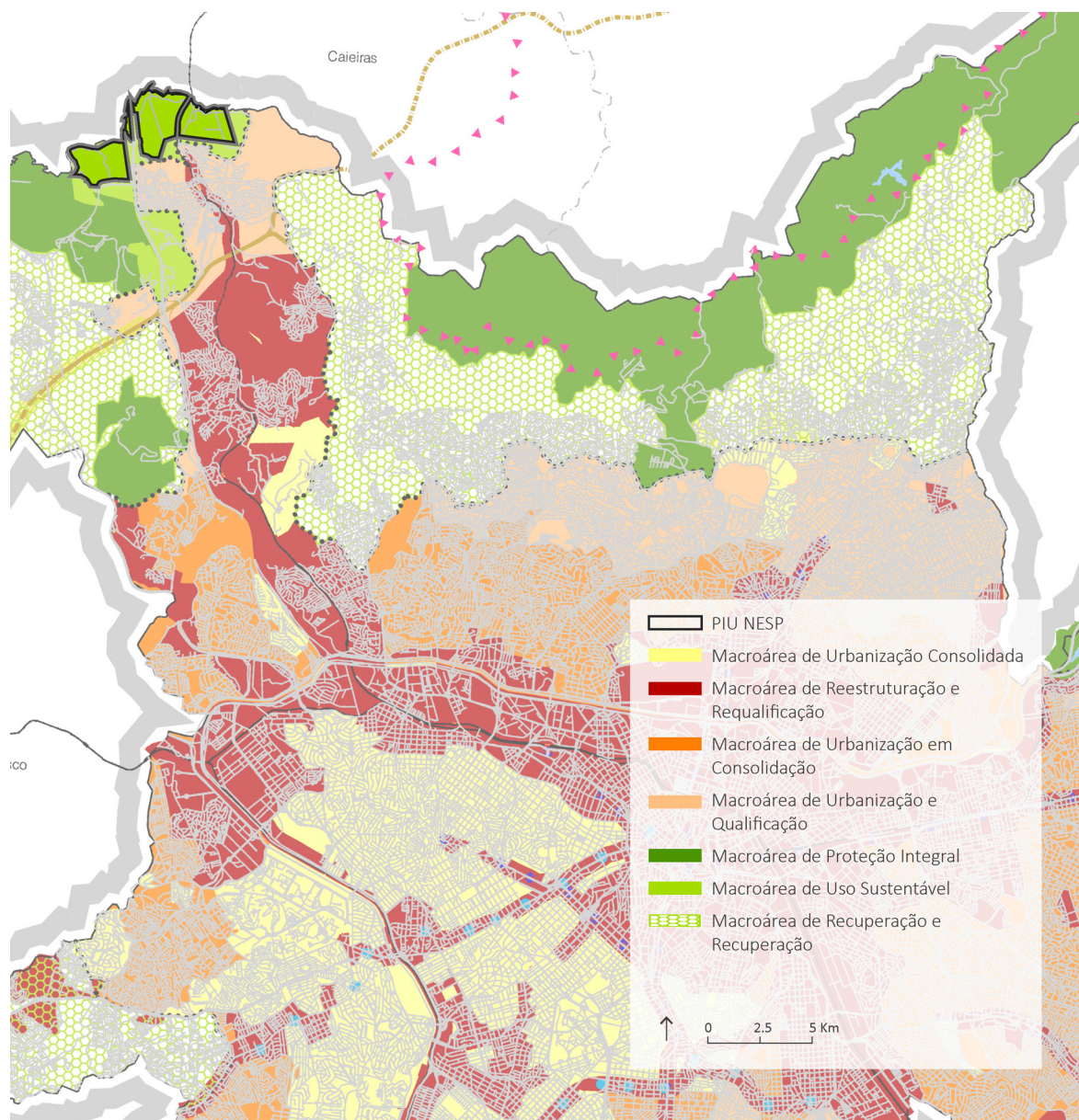
Um estudo sobre as viagens originadas na CEAGESP (ROLNIK, MENDONÇA, 2017) mostrou que o entreposto estatal abastece especialmente o centro expandido da cidade, e não outros municípios. Sendo assim, o equipamento privado próximo ao rodoanel não substituiria o público, e a sua desativação aumentaria a distância do centro consumidor principal e aumentaria os custos de abastecimento. É evidente que um projeto de modernização do CEAGESP é realmente necessário, mas para isto não é necessária a sua desativação ou transferência para outro local da cidade.

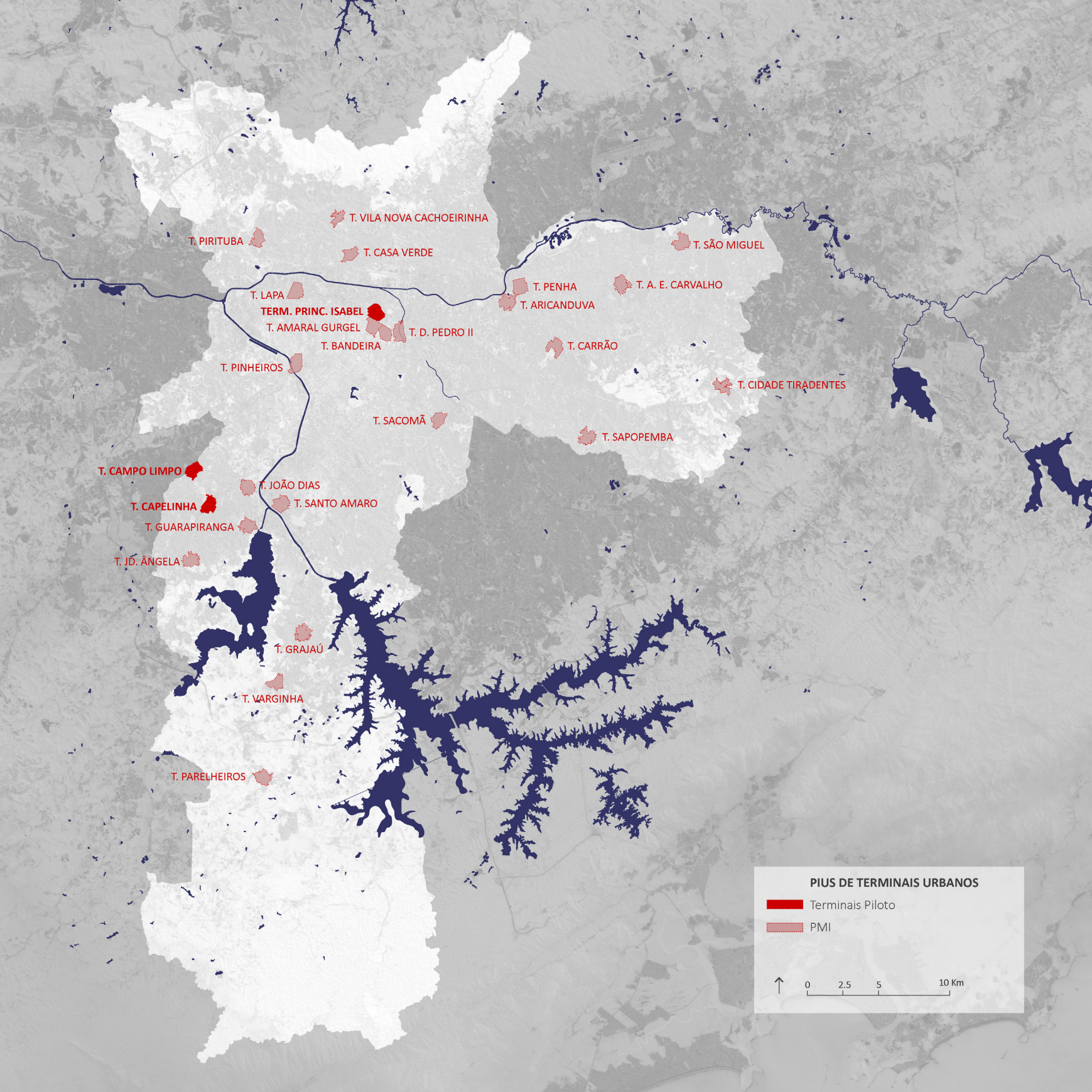
Além disto, as obras do novo entreposto logo irão começar, e o processo de adesão de alguns dos permissionários da atual CEAGESP para o novo empreendimento já vem acontecendo há alguns meses, mesmo com a indefinição a respeito da desativação e do possível destino dos armazéns atuais. A saída do CEAGESP se torna ainda mais interessante à empresa NESP a partir do momento em que os atuais permissionários do entreposto necessitariam de um novo local e se tornariam fre-

gueses fiéis do novo empreendimento. No entanto, é importante ressaltar que houve resistência por parte de muitos dos permissionários do atual CEAGESP em aderir ao novo entreposto. Isto porque, para aderir ao NESP, os permissionários deveriam pagar um alto valor para a obtenção de um box no local, enquanto que no atual não pagam, ou já pagaram pelo box. Com isto, o projeto do Novo Entreposto de São Paulo vem se desenvolvendo por conta e risco dos seus proprietários, sem garantia de adesão suficiente dos permissionários.

Outro questionamento levantado é a respeito da alteração de parâmetros e permissão de construção em uma área que até a Lei de Zoneamento anterior era classificada como de proteção ambiental. Mesmo que os novos parâmetros para a área sejam baixos, a construção de um entreposto desta proporção na região pode criar um polo de desenvolvimento, atrair mais moradores e contribuir para o espraiamento da mancha urbana sobre áreas de preservação. Por fim, discute-se também por que essa exceção ao zoneamento, dada durante o processo de revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, foi concedida a estes investidores, e o mesmo não acontece em outros casos, como para a produção agrícola em área demarcada como de zona urbana.²¹

²¹ Na mesma região, em Perus, existe um assentamento do Movimento Sem Terra (MST), a Comuna da Terra Irmã Alberta, cuja ocupação possui caráter rural, com produção agrícola. No entanto, a área é demarcada tanto pelo Plano Diretor Estratégico, quanto na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, como zona urbana, o que encarece o preço da terra e dificulta a obtenção de créditos rurais por estes produtores. Diferentemente do que houve com a área do PIU NESP, aqui o MST não conseguiu, e também muito dificilmente conseguirá que lhe concedam a exceção à regra do zoneamento.





4.3. PIU TERMINAL PRINCESA ISABEL

4.3.1. CONTEXTO DA PROPOSTA, HISTÓRICO E OBJETIVO GERAL

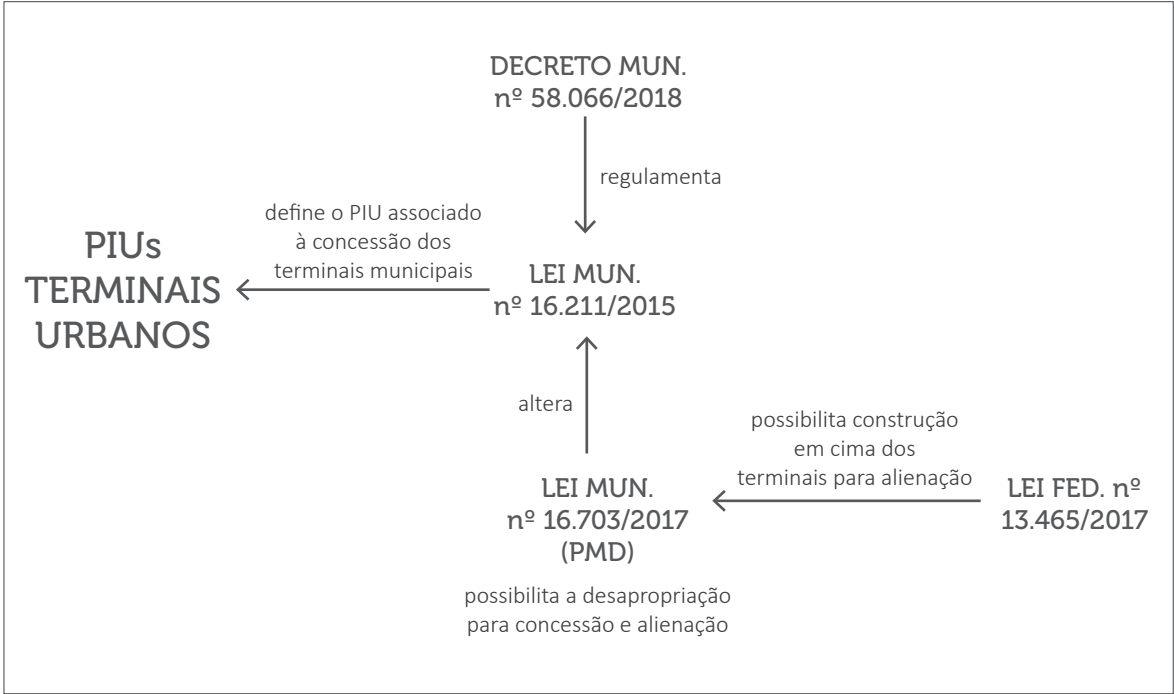
O Projeto de Intervenção Urbana Terminal Princesa Isabel integra um grupo de três projetos lançados pela São Paulo Urbanismo, juntamente com o PIU Terminal Capelinha e o PIU Terminal Campo Limpo, visando iniciar o processo de desenvolvimento de PIUs para todos os vinte e sete terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do município de São Paulo, devendo o restante ser desenvolvido pelo concessionário que obtiver a concessão após Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), lançado pelo Edital de Chamamento Público nº 05/2017 da Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias.

Faz parte de um longo processo de regulação, que iniciou-se com a Lei Municipal nº 16.211, de 2015, que dispõe sobre a Concessão dos Terminais de Ônibus para a iniciativa privada, e que exige que a concessão seja acompanhada por um Projeto de Intervenção Urbana para uma área de 600 metros de raio no entorno de cada terminal concedido, visando promover a estruturação territorial das áreas de influência desses equipamentos públicos, entendido como vetores de desenvolvimento urbano e econômico, ou polos de centralidade. Esta decisão parece se alinhar com o Plano Diretor Estratégico, que introduz como um de seus objetivos básicos acomodar o crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura e no entorno da rede de transporte coletivo de alta e média capacidade.

Como já descrito anteriormente no capítulo “Regulação”, após a aprovação da Lei nº 16.703, em 2017, os Terminais de ônibus entraram no Plano Municipal de Desestatização juntamente com outros serviços, obras e bens públicos. Em janeiro de 2018 os seus Projetos de Intervenção Urbana foram regularizados através do Decreto nº 58.066, que exigia, dentre outras determinações, a definição de um plano de mobilidade local, a definição das áreas a serem afetadas ao uso público em função da implantação do projeto, e a indicação dos lotes ou glebas sujeitos à transformação ou requalificação na área de abrangência do perímetro do raio de 600 metros de cada terminal, bem como

a destinação específica, pública ou privada, de cada um desses imóveis.

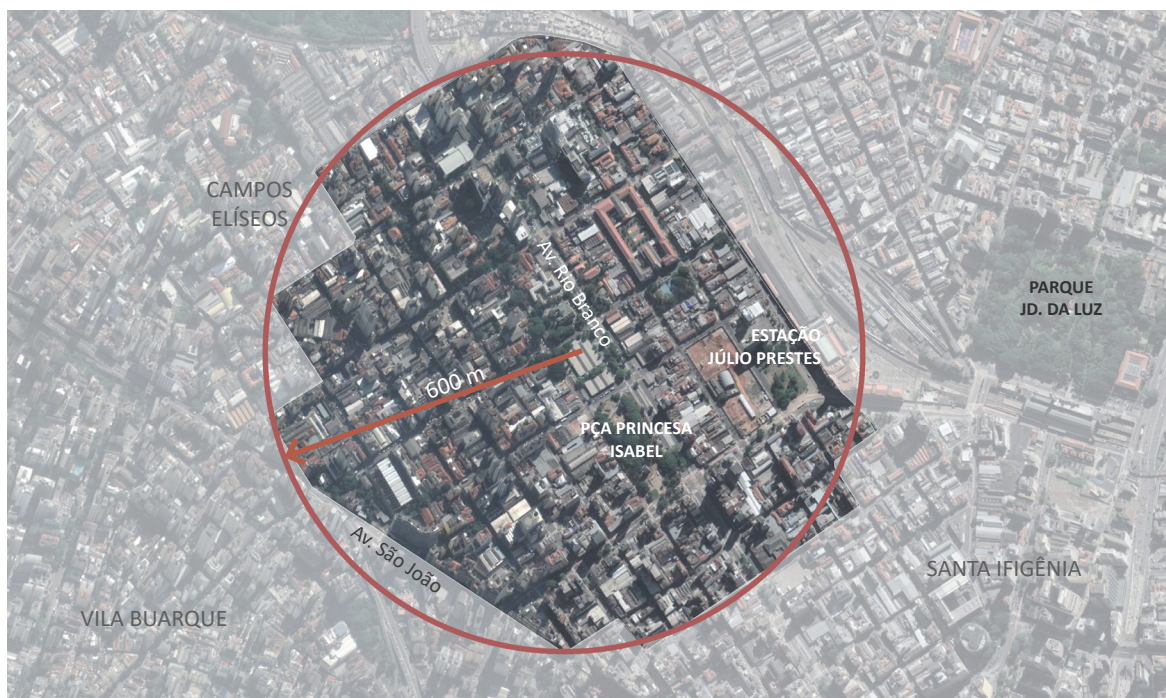
Tendo tudo isto em vista, a proposta do Projeto de Intervenção Urbana Terminal Princesa Isabel visa promover transformações urbanísticas no território do entorno do equipamento, e gera polêmica ao criar a possibilidade de a São Paulo Urbanismo firmar contratos com terceiros para implantação do PIU, permitindo que sejam alienados imóveis da empresa pública ou desapropriados para fins de utilidade pública.



Esquema de Leis e Decretos relacionados aos PIUs dos Terminais.
Elaboração da autora.

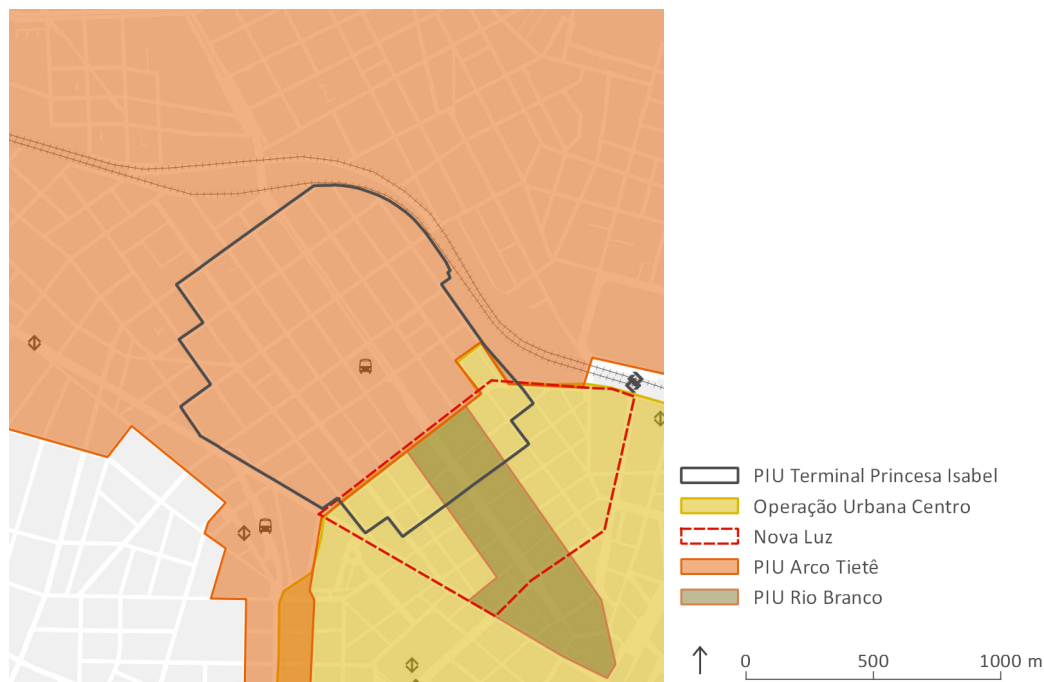
4.3.2. CARACTERÍSTICAS SÓCIOTERRITORIAIS DA ÁREA DA INTERVENÇÃO

O perímetro proposto para o PIU Terminal Princesa Isabel, localizado na região central do município, praticamente corresponde ao polígono resultante da aplicação do círculo de 600 metros de raio previsto pela lei de 2015, excluindo-se, no entanto, um pequeno trecho situado além da ferrovia e outro além da Avenida São João. Ocupa assim uma área de aproximadamente 100 hectares, com 59 quadras em seu perímetro.



Inserção Urbana do PIU Terminal Princesa Isabel.

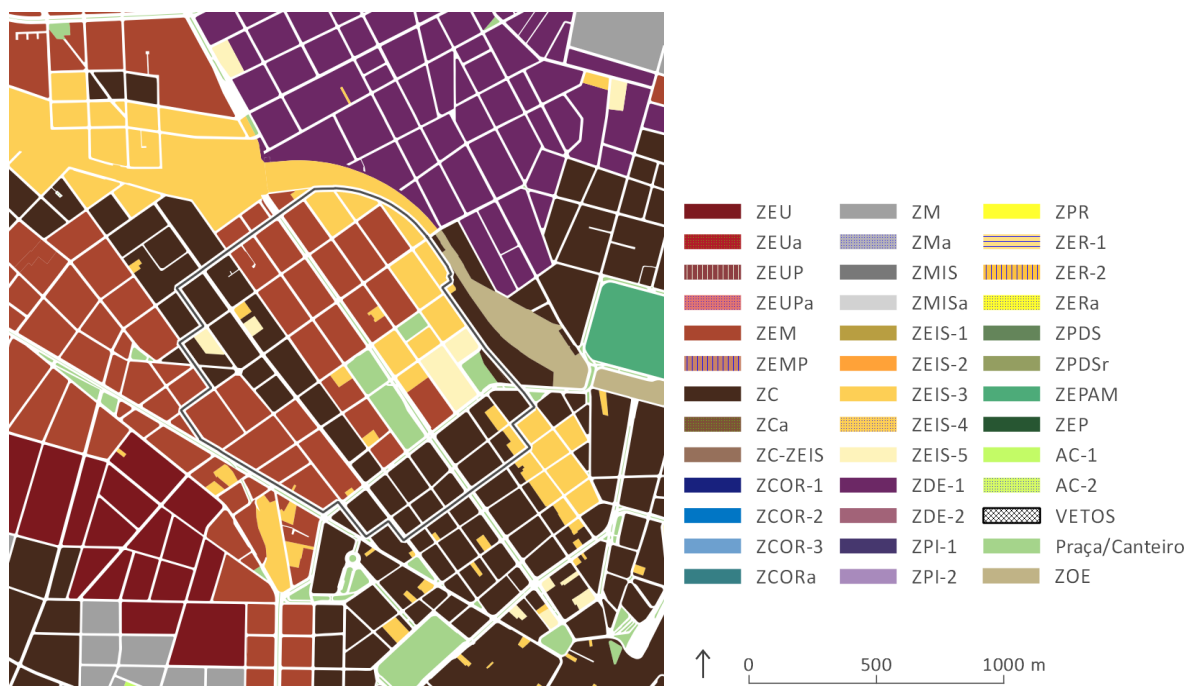
Elaboração da autora.



Projetos Colocalizados ao PIU Terminal Princesa Isabel.

Fonte: Lei Municipal nº 16.402/2016.

A área já foi parte de vários projetos de reestruturação urbana propostos para a região: está inserido na Operação Urbana Centro; já foi parte de outro PIU, o PIU Rio Branco; já foi parte da proposta de Concessão Urbanística da Luz (Nova Luz); também já pertenceu ao PIU Arco Tietê; e atualmente está muito próximo de uma área muito disputada e que está atualmente sofrendo intervenção da PPP Habitacional e PPP do Hospital Pérola Byton, envolta em um processo relevante de debate sobre como tem se dado os processos de reestruturação urbana apresentados e como estes têm sido ameaçadores de remoções ou deslocamentos involuntários na região. Inclusive, para a área, foi feito um Plano Popular Alternativo às PPPs em curso apresentado como plano das ZEIS das Quadras 37 e 38.

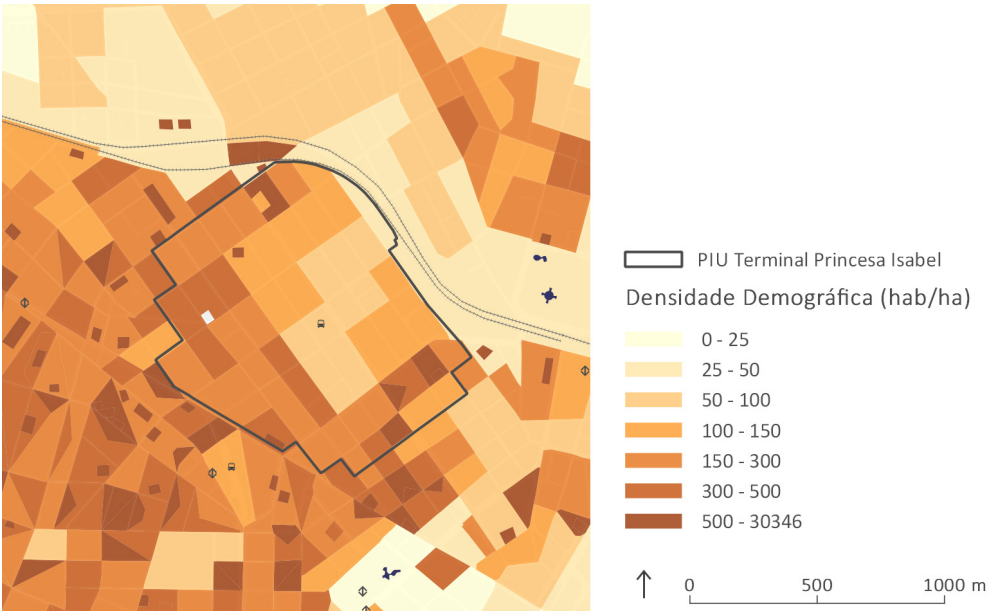


Zoneamento do PIU Terminal Princesa Isabel.

Fonte: Lei Municipal nº 16.402/2016.

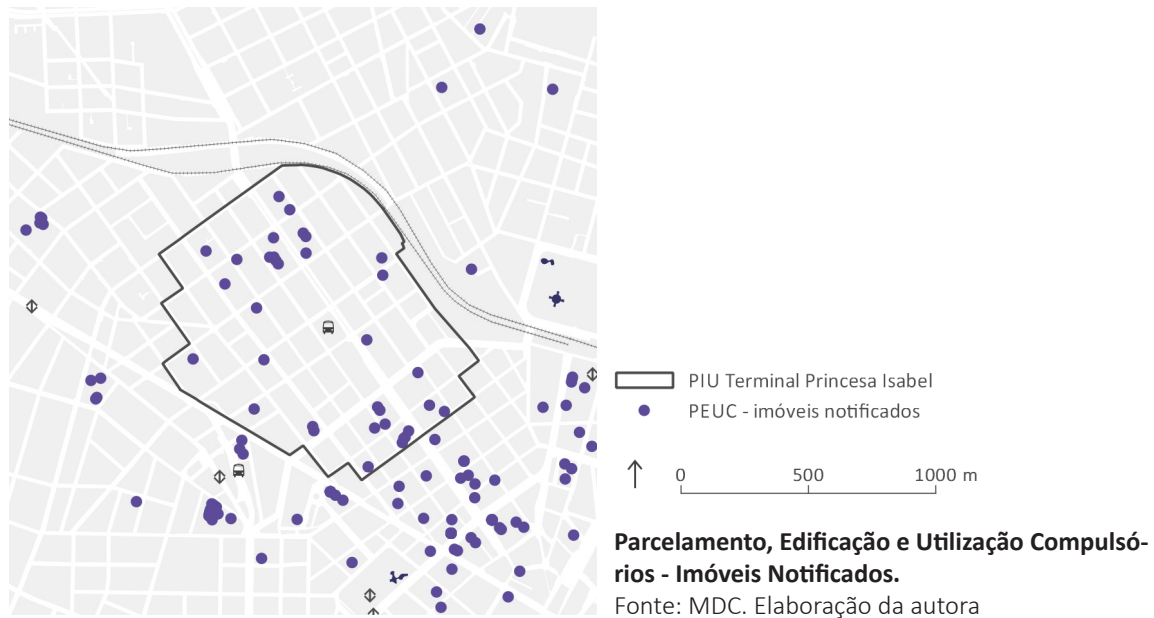
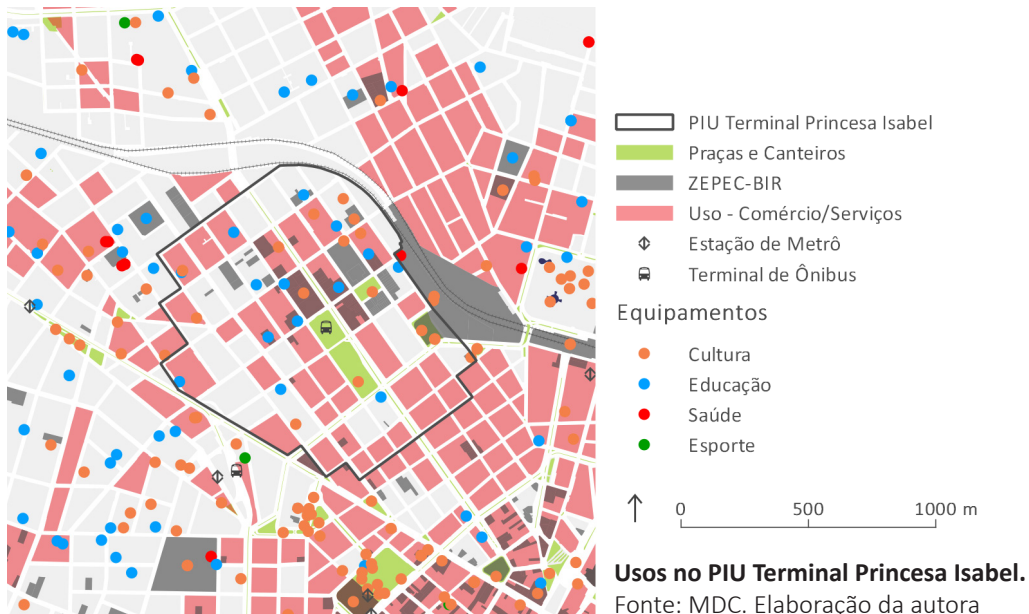
Está contido no distrito de Santa Cecília e, em menor área, no distrito da República, na prefeitura regional da Sé. Encontra-se na Macroárea de Estruturação Metropolitana, mais especificamente no perímetro do PIU Arco Tietê, projeto já realizado e retirado da Câmara nesta última gestão. A Lei de Zoneamento demarcou estas quadras como ZEM (Zona de Estruturação Metropolitana), e, no eixo da Alameda Barão de Limeira, e ao sul da Avenida Duque de Caxias, as quadras são ZC (Zona Centralidade). Além destas, parte do perímetro está contido em ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social), sendo a maior parte ZEIS 3, e em outras duas quadras, ZEIS 5, ambas se configurando, de forma simplificada, em terrenos para construção de empreendimentos de Habitação de Interesse Social.

No perímetro de abrangência do Terminal Princesa Isabel encontram-se inúmeros equipamentos públicos, em especial o conjunto de imóveis protegidos por órgãos de preservação, e edificações verticalizadas, com 15 metros ou mais de altura, configurando-se assim em um espaço já consolidado. Predominam aí os usos comerciais e, como diversas regiões do centro de São Paulo, tem tendência ao esvaziamento noturno e grande número de pessoas em situação de rua. No entanto, na região oeste do perímetro existem áreas com alguma densidade demográfica. São três as praças presentes dentro do perímetro: a Praça Princesa Isabel, junto ao terminal de ônibus, o Largo Coração de Jesus, e a Praça Júlio Prestes, junto à estação de trem da CPTM de mesmo nome. Por fim, existem nesta área inúmeros imóveis notificados para Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsória (PEUC). Trata-se de um instrumento do Plano Diretor e do próprio Estatuto da Cidade que visa notificar imóveis que não estejam cumprindo a sua função social.



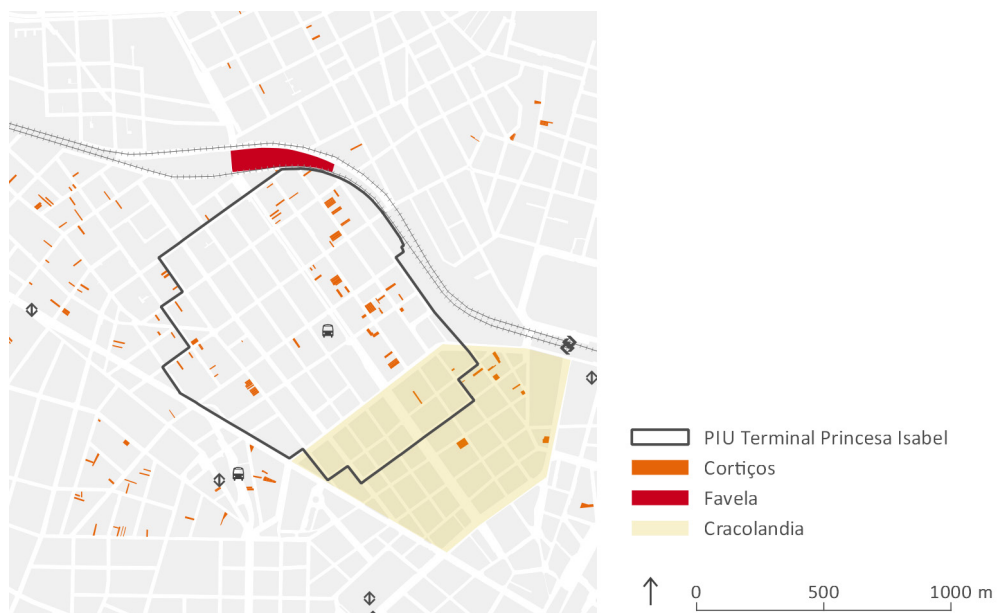
Densidade demográfica do PIU Terminal Princesa Isabel.

Fonte: MDC. Elaboração da autora



Na área Sudeste do perímetro, se localiza a zona nomeada como Cracolândia, conhecida pela grande problemática do intenso tráfico e consumo de drogas, que tem sido alvo de duras políticas durante a gestão Dória. A região também é marcada pela presença de inúmeros cortiços, e apesar de não conter em seu território nenhum assentamento informal, logo na divisa do perímetro, ao norte, encontra-se a Favela do Moinho, com habitações extremamente precárias, cercadas pelos trilhos de trem. Na mesma vizinhança, mas fora do perímetro, está um conjunto de equipamentos públicos formados pela Sala São Paulo, pela Estação Pinacoteca, o Espaço Cultural Porto Seguro e o SESC Bom Retiro. Parte destes fizeram parte de intervenções construídas no bojo de uma agenda de transformações culturais para o Centro que, em tese seriam transformadoras da área e, na prática, foram pouco incluídas e não reverberaram na volta das classes médias para a região, como se pretendia.

Trata-se de uma região muitíssimo bem servida de transporte público metropolitano, devido à sua proximidade com a linha Diamante da CPTM, aos corredores de ônibus das avenidas Rio Branco, dentro do perímetro, e São João, e às linhas vermelha e amarela de metrô.



Situação Habitacional no PIU Terminal Princesa Isabel.

Fonte: MDC. Elaboração da autora



Transporte Público no PIU Terminal Princesa Isabel.

Fonte: MDC. Elaboração da autora

4.3.3. ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

Na mesma época em que começou o desenvolvimento do Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba, este PIU também iniciou a sua elaboração pela Administração Pública Municipal dentro da São Paulo Urbanismo, juntamente com os dos terminais Campo Limpo e Capelinha, seguindo o que era exigido pela Lei de Concessões dos Terminais (Lei Municipal nº 16.211), aprovada em 2015. Há rumores de que estes três terminais foram os escolhidos dentre os vinte e sete existentes no município para serem desenvolvidos como modelos pelo poder público devido à sua grande movimentação diária de passageiros.

Após um período de estudo territorial destes terminais, em 04 de julho de 2017, foi lançada a Consulta Pública dos três PIUs na plataforma Gestão Urbana, da Prefeitura de São Paulo, contendo o diagnóstico socioterritorial e o seu Programa de Interesse Público. Esta consulta permaneceu por 24 dias disponível para contribuições online.

Dentre os três projetos, o PIU Terminal Princesa Isabel foi o que recebeu o maior número de contribuições, apesar de poucas (apenas oito comentários), e consistiam principalmente em discussões relacionadas ao desejo de aumento nos parâmetros construtivos, especialmente quando relacionados à construção de Habitações de Interesse Social e sugestões de desestímulo ao uso do transporte individual motorizado acompanhado da priorização ao uso de transporte público e à mobilidade ativa. O projeto também recebeu críticas referentes a timidez das propostas perante a possível arrecadação financeira advinda da concessão, e gerou dúvidas devido à falta de clareza nas intenções do projeto.

Após o período de consulta, o projeto retornou à São Paulo Urbanismo onde ficou sendo elaborado por nove meses, e foi durante este intervalo que foi aprovada a Lei do Plano Municipal de Desestatização (Lei Municipal nº 16.703/2017), que incluiu os terminais de ônibus no seu escopo, e o Decreto Municipal nº 58.066, que regularizou e estipulou o conteúdo mínimo dos Projetos de Intervenção Urbana dos Terminais Municipais.

Também neste meio tempo, a Secretaria Municipal de Desestatização lançou a Consulta Pública do edital de concessão para administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação do Terminal de Ônibus Princesa Isabel e de seus empreendimentos associados, e realização de obras de melhoria no perímetro de abrangência, objetivando colher da sociedade civil contribuições para o aprimoramento dos documentos que informam a Concorrência Pública. Esta consulta permaneceu disponível do dia 24 de abril a 18 de maio de 2018, tornando a discussão a respeito da concessão deste terminal pioneira dentre todos. Além da Consulta, uma Audiência Pública também foi realizada em 09 de maio de 2018.

Finalmente, em 25 de abril deste ano, também no Gestão Urbana, foi lançada a Consulta Pública com o conteúdo do PIU dos três terminais piloto, apresentando o perímetro de abrangência, a proposta urbanística e o programa de intervenções, as fases de implantação, e os modelos de viabilidade econômica e de gestão democrática. As principais contribuições criticaram a falta de clareza na apresentação das propostas, a falta de protagonismo a outros equipamentos que não culturais, mas tão relevantes para a população quanto, como os de educação e saúde e a aparente falta de relevância dada às funções do grupo gestor. Outra questão levantada, comum a todos os três PIUs, é com relação aos terrenos não edificadas ou subutilizados que poderão, de acordo com o interesse público, serem utilizados associados aos terminais, visto que não há clareza a respeito de quais são estes terrenos e quais os critérios que justificarão essas desapropriações. Por fim, questionou-se a ineficiência da consulta pública virtual e a falta de diálogo com as populações atingidas pelo PIU.

Esta consulta ficou disponível até o dia 15 de maio de 2018. No momento este projeto encontra-se na São Paulo Urbanismo para revisão, e prevê-se que em breve este projeto será encaminhado à Câmara Municipal para votação e aprovação.

4.3.4. DETALHAMENTO DA PROPOSTA

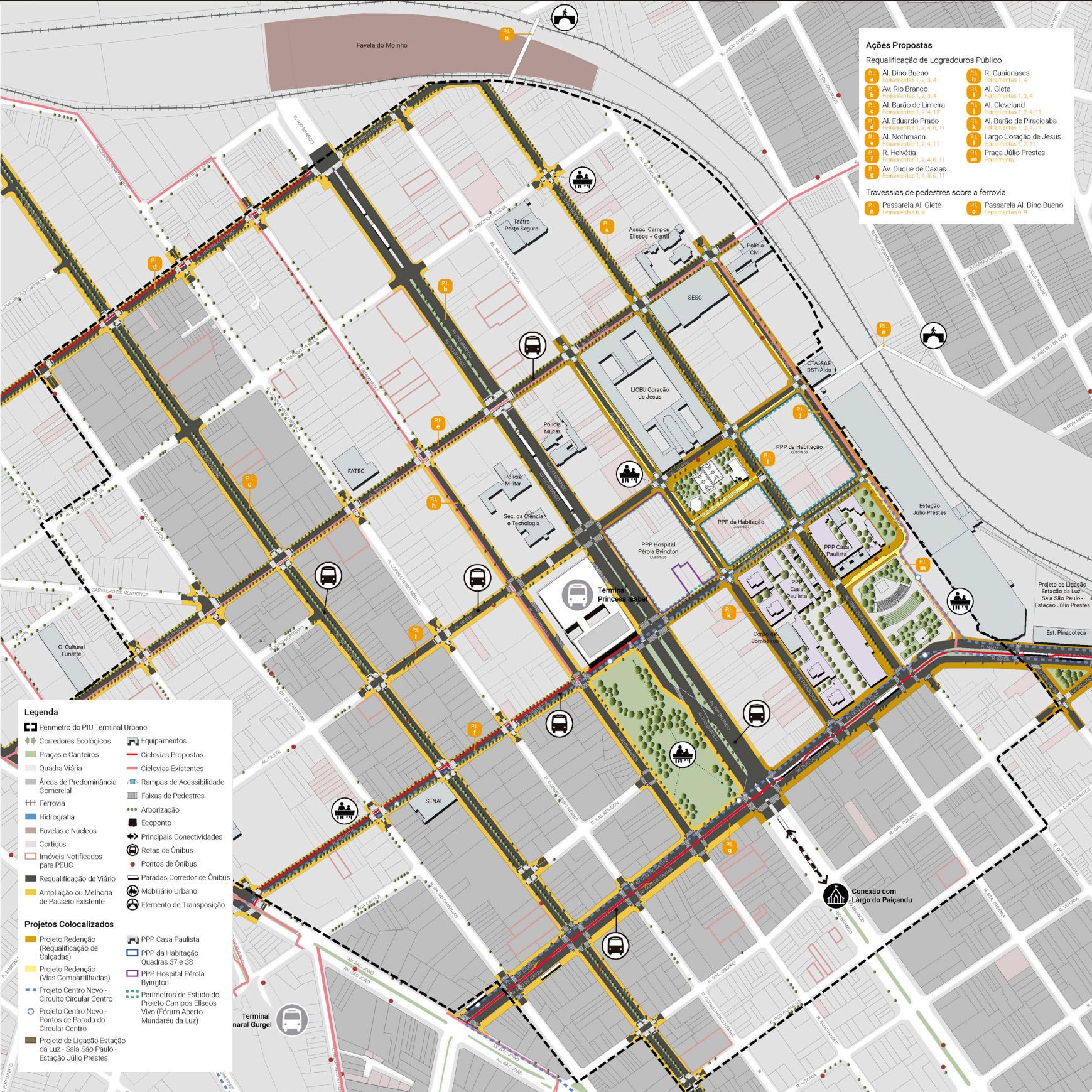
O Projeto de Intervenção Urbana Terminal Princesa Isabel propõe, segundo a minuta da 2ª consulta pública divulgada na plataforma Gestão Urbana, o “fortalecimento de centralidades polarizadas por terminais de ônibus que, integrando a rede estrutural de transporte coletivo e abrigando usos complementares, podem contribuir para a dinamização das economias locais”. No entanto, ao contrário do que se espera, faz propostas urbanas relativamente simples e de pouca transformação do território, focando principalmente na concessão do Terminal Urbano e de terrenos não-edificados ou subutilizados.

Para a realização do projeto, criou-se a Área de Estruturação Local (AEL) Terminal Princesa Isabel. Trata-se de um instrumento do Plano Diretor Estratégico, que determina áreas destinadas à transformação urbana local mediante integração de políticas públicas setoriais, associadas à Rede de Estruturação da Transformação Urbana. A AEL estabelece como objetivos o desenvolvimento urbano, especialmente nas áreas de maior vulnerabilidade, o fortalecimento das centralidades locais, a integração com transporte coletivo, a ampliação de áreas verdes, a oferta de HIS e regularização fundiária e a oferta de equipamentos urbanos e sociais. Com a utilização deste instrumento no PIU, objetiva-se estabelecer o Programa de Intervenções propostas no PIU entre as prioridades de investimento de recursos do FUNDURB. (Decreto Municipal nº 57.547/2016, art. 11, § 3º)

O PIU não propõe transformações realmente substanciais no perímetro de abrangência, limitando-se a diretrizes voltadas à ampliação e à melhoria da conectividade local, como requalificação de logradouros que conectam os terminais aos endereços referenciais do perímetro ou a concentrações habitacionais, e propostas de passarelas, mobiliários urbanos e ciclovias. Não há sequer uma proposta para amenizar a questão habitacional da região, uma das mais importantes desse perímetro, por exemplo.

Masterplan PIU Terminal Princesa Isabel.

Fonte: SMUL/2018



Ações Propostas

Requalificação de Logradouros Público

PI a

Al. Dino Bueno
Fomentos 1, 2, 3, 4

PI b

Av. Rio Branco
Fomentos 1, 2, 3, 4

PI c

Al. Barão de Limeira
Fomentos 1, 2, 3, 4

PI d

Al. Eduardo Prado
Fomentos 1, 2, 4, 6, 11

PI e

Al. Nothmann
Fomentos 1, 2, 4, 6, 11

PI f

R. Helvética
Fomentos 1, 2, 4, 6, 11

PI g

Av. Duque de Caxias
Fomentos 1, 4, 5, 6, 11

PI h

R. Guaianases
Fomentos 1, 4

PI i

Al. Glete
Fomentos 1, 2, 4

PI j

Al. Cleveland
Fomentos 1, 2, 4, 11

PI k

Al. Barão de Piracicaba
Fomentos 1, 2, 4, 11

PI l

Largo Coração de Jesus
Fomentos 1, 2, 4, 11

PI m

Praga Júlio Prestes
Fomentos 1

Travessias de pedestres sobre a ferrovia

PI n

Passarela Al. Glete
Fomentos 6, 9

PI o

Passarela Al. Dino Bueno
Fomentos 6, 9

Legenda

Perímetro do PIU Terminal Urbano

Corredores Ecológicos

Praças e Canteiros

Quadra Viária

Áreas de Predominância Comercial

Ferovia

Hidrografia

Favelas e Núcleos

Cortiços

Imóveis Notificados para PEUC

Requalificação de Viário

Ampliação ou Melhoria de Passeio Existente

Equipamentos

Cicloviárias Propostas

Cicloviárias Existentes

Rampas de Acessibilidade

Faixas de Pedestres

Arborização

Ecoponto

Principais Conectividades

Rotas de Ônibus

Pontos de Ônibus

Paradas Corredor de Ônibus

Mobiliário Urbano

Elemento de Transposição

PPP Casa Paulista

PPP da Habitação Quadras 37 e 38

PPP Hospital Pérola Byington

Perímetros de Estudo do Projeto Campos Eliseos Vivo (Fórum Aberto Mundialêu da Luz)

Projeto de Ligação Estação da Luz - Sala São Paulo - Estação Júlio Prestes

Projetos Colocalizados

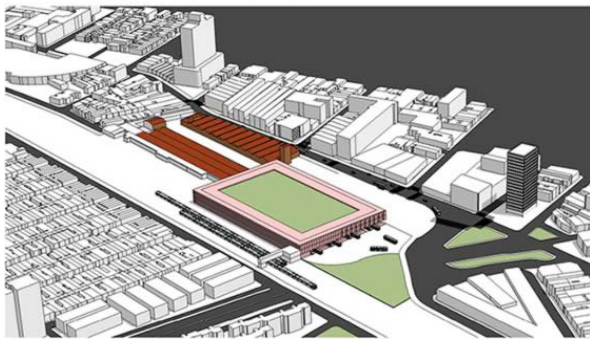
Projeto Redenção (Requalificação de Calçadas)

Projeto Redenção (Vias Compartilhadas)

Projeto Centro Novo - Circuito Circular Centro

Projeto Centro Novo - Pontos de Parada do Circular Centro

1. Terminal: Requalificação e exploração comercial



3. Território envoltório: requalificação e oportunidades de intervenção



2. Terreno do terminal: Exploração comercial



**As três dimensões de abrangência da Lei
Municipal nº 16.703/2015.**
Fonte: SMUL/2018.

Outra proposta deste projeto é definir os parâmetros de uso e ocupação aplicáveis aos empreendimentos associados ao equipamento, que demandaria aprovação na Câmara dos Vereadores, sendo eles construções no terreno do próprio terminal, ou em terrenos não edificados ou subutilizados localizados dentro do perímetro do PIU, sujeitos ao Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios (PEUC), de forma a “impulsionar a transformação do local”. De acordo com a possibilidade de recurso à Câmara Técnica de Legislação Urbanística (CTLU) para solicitações de exceções aos parâmetros à Lei de Zoneamento par empreendimentos enquadrados na subcategoria de uso INFRA (Lei Municipal nº 16.402/016, art. 107, § 1.º, e a possibilidade de dispensa de atendimento da área máxima do lote, de destinação de áreas públicas e de atendimento aos Quadros 3A – Quota Ambiental: Pontuação mínima, taxa de permeabilidade mínima e fatores por perímetros de qualificação ambiental; 4 – Usos permitidos por zona e 4A – Condições de instalação por subcategoria de uso, grupos de atividade e usos específicos²², foram adotados os parâmetros e usos da Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU) para o terreno do Terminal Princesa Isabel.

²² De acordo com o Artigo 42, § único, Inciso II, o Artigo 45, § 5º, inciso II e Artigo 107, § 3º da Lei nº 16.402/2016, respectivamente.

PIU Terminal Princesa Isabel - Parâmetros de Ocupação, exceto Quota Ambiental

Fonte: 2ª Consulta pública do PIU Terminal Princesa Isabel, SMUL/2018.

	Coeficiente de Aproveitamento			Taxa de Ocupação Máxima	Gabarito de altura máxima	Recuos Mínimos			Cota parte máxima de terreno por unidade (m²)
	C.A. mínimo	C.A. básico	C.A. máximo			Frente	Fundos e laterais		
							Altura da edificação menor ou igual a 10 m	Altura da edificação superior a 10 m	
ZEU				0,7				3	
Parâmetros Pretendidos	0,5	1	4	1,0	NA	NA	NA	NA	20

PIU Terminal Princesa Isabel - Grupos de Atividades autorizadas no empreendimento associado ao Terminal Princesa Isabel

Fonte: 2ª Consulta pública do PIU Terminal Princesa Isabel, SMUL/2018.

SUBCATEGORIA DE USO	R2v		nR1		nR2		nR3	
GRUPOS DE ATIVIDADES	R2v-1	conjunto residencial com até 2.500 m² de área construída computável	nR1-1	comércio de abastecimento de âmbito local com dimensão de até 500m² (quinhentos metros quadrados) de área construída	nR2-1	comércio de alimentação de médio porte, com lotação de mais de 100 (cem) e até 500 (quinhentos) lugares, englobando comércio	nR3-3	serviço público social especial
	R2v-2	conjunto residencial com mais de 2.500 m² até 10.000 m² de área construída computável	nR1-2	comércio de alimentação de pequeno porte, com lotação de até 100 (cem) lugares	nR2-2	comércio especializado	nR3-4	local de reunião ou evento de grande porte localizado na zona urbana com lotação superior a 500 (quinhentas) pessoas
	R2v-3	conjunto residencial com mais de 10.000 m² até 20.000 m² de área construída computável	nR1-3	comércio diversificado de âmbito local	nR2-3	comércio de abastecimento de médio porte, com dimensão de mais de 500m² (quinhentos metros quadrados) até 2.000m²		
	R2v-4	conjunto residencial com mais de 20.000 m² de área construída computável	nR1-4	comércio diversificado de âmbito local	nR2-5	serviços de saúde de médio porte		
	EHIS	V, PDE - Lei 16.050/2014, Quadro 1 - Definições	nR1-5	serviços pessoais	nR2-6	estabelecimentos de ensino seriado		
	EHMP	V, PDE - Lei 16.050/2014, Quadro 1 - Definições	nR1-6	serviços profissionais	nR2-7	estabelecimentos de ensino não seriado		
			nR1-8	serviços de educação	nR2-8	serviços públicos sociais de médio porte		
			nR1-9	associações comunitárias, culturais e esportivas de caráter local, com lotação de até 100 (cem) pessoas	nR2-9	serviços da administração e serviços públicos de médio porte		
			nR1-10	serviço público social de pequeno porte	nR2-10	serviços de lazer, cultura e esportes		
			nR1-11	serviços da administração e serviços públicos de pequeno porte	nR2-11	local de reunião ou eventos de médio porte localizado na zona urbana com lotação máxima superior a 100 (cem) e até 500		
			nR1-12	serviços de hospedagem ou moradia	nR2-13	edifícios-garagem		
			nR1-13	local de reunião ou de eventos de pequeno porte localizado na zona urbana com lotação de até 100 (cem) pessoas	nR2-14	associações comunitárias, culturais e esportivas de caráter local, com lotação superior a 100 (cem) e até 500 (quinhentas)		

De acordo com o Decreto Municipal nº 56.901/2016, que dispõe sobre os Projetos de Intervenção Urbana, a São Paulo Urbanismo é autorizada a alienar imóveis próprios ou desapropriados para fins de utilidade pública²³, que no caso deste PIU, é representado pelos terrenos não edificados ou subutilizados mapeados dentro do perímetro do projeto. Ou seja, permite que o concessionário não só explore comercialmente o terminal, como também explore as áreas públicas ou que venham a ser desapropriadas por utilidade pública do entorno. Ademais, a Lei Municipal nº 16.703/2017, que trata do Plano Municipal de Desestatização e introduz alterações na Lei Municipal nº 16.211/2015, permite que dentre os imóveis envolvidos na concessão, poderão ser devolvidos ao poder público apenas os necessários à operação do sistema de transporte coletivo, e não mais todas as construções incorporadas, como a lei anterior previa. Para o financiamento destas intervenções propostas pelo PIU, poderão ser utilizados tanto recursos públicos como privados. No entanto, a minuta da Consulta Pública afirma que o custo das intervenções é muito alto, e que por esta razão parte significativa do plano proposto será realizada por recursos externos ao contrato de concessão, como recursos advindos do FUNDURB. Sendo assim, as obras a serem realizadas no perímetro e que constarão como de obrigação da concessionária serão posteriormente definidas.

O projeto propõe um suposto modelo de gestão democrática, visando ao controle social e ao monitoramento da transformação urbanística pretendida. Tendo em vista que o perímetro do PIU Princesa Isabel abrange a Prefeitura Regional da Sé, a proposta da formação do Grupo Gestor procurou incluir representantes dos Conselhos participativos no controle social. Sendo assim, a sua composição consiste em: 5 integrantes do Conselho Participativo da Prefeitura Regional da Sé; 3 integrantes do Núcleo Regional de Planejamento da Prefeitura Regional da Sé; 1 representante da São Paulo Urbanismo e 1 representante do Concessionário do Terminal Princesa Isabel. No entanto, as suas atribuições e o seu funcionamento não foram estabelecidos no contexto deste PIU, que será posteriormente estabelecido por Regimento Interno, elaborado pela São Paulo Urbanismo e aprovado pela maioria dos seus integrantes.

²³ Decreto nº 56.901/2016: “Art. 6º A implantação do PIU veiculado por decreto será realizada por intermédio da SP-Urbanismo. § 1º Fica autorizada a SP-Urbanismo a firmar contratos com terceiros para a implantação do PIU, observadas as seguintes regras: I- poderão ser alienados: a) imóveis próprios da SP-Urbanismo ou desapropriados para fins de utilidade pública.”

4.3.5. VISÃO CRÍTICA

A princípio, a ideia de qualificar o entorno dos terminais de ônibus, utilizando-os como ponto irradiador de desenvolvimento no Centro de São Paulo, aparenta trazer benefícios para a região. Além disto, tendo em vista que o processo de concessão destes equipamentos é inevitável devido à política da atual gestão, nada mais justo do que exigir contrapartidas que tragam benefícios para os moradores da região e usuários do equipamento.

No entanto, a análise do Projeto de Intervenção Urbana Terminal Princesa Isabel nos mostra que as propostas de intervenção são relativamente simples e superficiais, tratando apenas da qualificação paisagísticas do entorno do terminal. Não contempla, por exemplo, a questão habitacional, claramente uma das mais relevantes para o território, tendo em vista a quantidade de ZEIS, cortiços e à proximidade com a Favela do Moinho. Não há sequer uma proposta ou diretriz voltada a esta questão.

Além disto, o PIU não garante as intervenções no perímetro de abrangência, sejam elas financiadas pelo concessionário do terminal, seja pelo próprio poder público. Isto porque no momento em que o projeto especifica as fases de implantação, determina que se iniciem pelo conjunto de intervenções previstas para o terreno do terminal, abrangendo, obrigatoriamente, a requalificação do terminal e a reserva de área superior a 25 m² para serviço público e, facultativamente, áreas adicionais para empreendimentos associados. A priorização das demais intervenções sequer foi definida.

Ademais, o contrato de concessão, elaborado após a aprovação do PIU, irá determinar o que será responsabilidade do concessionário, o que pode até mesmo ser nada além da requalificação do terminal, ficando as outras intervenções a cargo do poder público. O que antes aproveitava a concessão do terminal para beneficiar o entorno, passou a ser apenas um projeto de concessão do equipamento. A área de abrangência de 600 metros no entorno do terminal praticamente perde o sentido.

Apesar de tudo isso já aparentar ser problemático o suficiente, a questão fica ainda pior

quando percebemos que este PIU está acima de tudo possibilitando a transferência de terrenos públicos para a iniciativa privada, visto que após o período da concessão, o terminal retorna para o poder público e as construções associadas, sejam elas no terreno do terminal, sejam em terrenos públicos ou desapropriados no perímetro de abrangência, são convertidos para o concessionário. Trata-se, portanto, de uma estratégia de transferência de bens públicos e terras para a exploração comercial de terceiros.

Por fim, com relação aos outros 24 PIUs de Terminais, referentes ao Edital de Chamamento Público do Programa de Manifestação de Interesse (PMI), muito possivelmente alguns deles sequer irão acontecer. Isto porque os investidores querem garantir benefícios suficientes para aceitarem a concessão, e conseqüentemente para realizarem os projetos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como síntese final neste trabalho procurou-se aqui identificar aspectos relativos à fragmentação territorial e de conflitos, governança, regulação, processo participativo e ao conflito entre o interesse público e as estratégias de privatização do espaço considerando o estudo realizado sobre: o contexto urbano neoliberal e a agenda proposta para a transformação urbana em que estes Projetos de Intervenção Urbana se inserem; o acompanhamento de todo o processo regulatório que criou e regularizou estes projetos; a compreensão das diferentes possibilidades que este instrumento trouxe a partir de suas diferentes tipologias; e o estudo de um exemplar de cada um desses tipos.

Estas questões nos levam à reflexão sobre as consequências que, em síntese, resultam da lógica em torno da formulação, gestão e implementação dos PIUs, que parecem se aproximar mais dos interesses do mercado imobiliário-financeiro, que busca por maiores rentabilidades, do que do interesse público propriamente dito.

5.1. FRAGMENTAÇÃO DO TERRITÓRIO, DE CONFLITOS E DE GESTÃO

As propostas realizadas no âmbito dos Projetos de Intervenção Urbana apresentadas evidenciam e intensificam a fragmentação territorial e dos conflitos que hoje existem no território, ao contrário do que políticas urbanas deveriam promover.

Os projetos hoje discutidos para a cidade de São Paulo propõem a transformação de áreas gigantescas da cidade, discutidas de forma desarticulada com planos em outras escalas, sejam elas metropolitanas ou locais. Os PIUs dos Arcos, para explicar melhor, propostos pelo Plano Diretor Estratégico como componentes de uma região denominada por ele como Macroárea de Estruturação Metropolitana, possuem a estratégia de articular a intervenção de setores da região urbana da cidade com a metrópole em sua teoria, mas não esclarece como seria articulada caso a sua aprovação na Câmara Municipal não ocorra.

O Arco Tietê, por exemplo ao ter a sua aprovação suspensa no início da gestão Dória/Covas, abre brechas para a desestruturação desta área como principal vetor de transformação do território da cidade, bem como desvincula a verba obtida através da Outorga Onerosa do Direito de Construir com os perímetros das Áreas de Intervenção Urbana propostas para este projeto.

Ainda, os Projetos de Intervenção Urbana correspondentes aos setores das Macroáreas, apesar de possuírem grandes dimensões, na medida em que são subdivididos em Áreas de Intervenção Urbana, menores, fragmentam a discussão do PIU como um todo. A decisão de trabalhar com perímetros inferiores parece se alinhar ao interesse do mercado imobiliário, que aparentemente já possui uma escala ideal de projeto urbano pré-definida:

“O PIU-Arco Jurubatuba, com uma área bruta total de 2.158 ha, apresenta grande diversidade na forma de uso e ocupação do solo. Creio ser acertada sua subdivisão em 6 setores. Uma abrangência territorial exagerada, comprometerá sua governabilidade, seu controle social, a administração de seus resultados e, portanto, sua efetiva exequibilidade. Parece-me desejável que os setores propostos não ultrapas-

sem, cada um deles, uma extensão territorial de, no máximo, 250 ha” (colaboração de Eduardo Della Manna feita pela internet na Consulta Pública do PIU Arco Jurubatuba).

Além disto, ao dividir o território do perímetro do PIU Arco Jurubatuba em três Áreas de Intervenção Urbana, o plano define que cada AIU estabeleça um Conselho Gestor distinto, o que acaba por, além de fragmentar o território, fragmentar também o debate público.

O PIU NESP, outro caso a ser observado, não discutiu em nenhum momento qual seria o melhor local da metrópole para a implantação de um novo centro de abastecimento. O que ocorreu, como pudemos ver através do estudo de caso, foi a proposta do proprietário de um local conveniente para ele, para o poder público, que adotou a ideia e a lançou como um projeto. Fica então a questão: o poder público não deveria discutir com a população a questão, ao invés de apenas responder às oportunidades que surgem?

Além da fragmentação do espaço e consequentemente dos conflitos presentes nele, podemos citar também a desarticulação entre as gestões, constatadas até mesmo antes da aprovação da revisão do Plano Diretor Estratégico, de 2014, com as Operações Urbanas Consorciadas, e que continuam sendo observadas no âmbito dos Projetos de Intervenção Urbana. A ideia de existir um plano que vá guiar a transformação urbana da cidade por um período estipulado é, dentre outras premissas, garantir a sua continuação ao longo de diversas gestões, seguindo preceitos previamente discutidos com a população através de um processo participativo justo e democrático, e é justamente isto que não vemos acontecer, independentemente dos juízos a respeito da validade e qualidade destes projetos.

Além disto, em se tratando do PDE de 2014 especificamente, este determinou prazos para a conclusão de cada setor da Macroárea de Estruturação Metropolitana, priorizando regiões mais estruturantes. No entanto, o que vimos foi o arquivamento do PIU Arco Tietê, projeto importante e entregue e discutido com a população através de consultas virtuais e Audiências Públicas, para

dar prioridade ao PIU Arco Jurubatuba, que acabará sendo aprovado antes mesmo do outro, sob justificativa de que o primeiro seria revisado. Vale ressaltar que já se passou um ano e meio desde o momento da sua retirada da Câmara, e até então o projeto não voltou a ser discutido dentro da São Paulo Urbanismo ou qualquer outro órgão público, sendo priorizado novamente outro projeto: o PIU Arco Pinheiros que já está em fase inicial de elaboração.

5.2. GOVERNANÇA / REVISÃO DO PAPEL DA SP URBANISMO

A São Paulo Urbanismo é uma empresa pública, vinculada à Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, e tem como objetivo fundamental dar suporte e desenvolver as ações governamentais voltadas ao planejamento urbano e à promoção do desenvolvimento urbano do Município de São Paulo, para concretização de planos e projetos da Administração Municipal. Dentre as suas principais atribuições, estão: a concepção, estruturação e o acompanhamento da implementação de programas de intervenção físico-territoriais de desenvolvimento urbano; a proposição de normas e diretrizes para implementação de programas de reordenamento da paisagem urbana; o acompanhamento dos projetos básicos e executivos das obras e intervenções; a atuação na aplicação dos instrumentos urbanísticos; e o estabelecimento de parcerias com a iniciativa privada e com outras esferas de governo para a implantação de projetos urbanos.

Além disso, cabe à São Paulo Urbanismo também a gestão das operações urbanas existentes e das que vierem a ser aprovadas, elaborando os planos e projetos urbanísticos, os anteprojetos das intervenções e obras, os estudos relativos aos programas de investimentos, a priorização de todas as intervenções e obras, o cronograma de investimentos, a quantidade de Certificados de Potencial Adicional de Construção- CEPACs a serem emitidos e o cronograma de sua emissão para dar suporte aos investimentos.

No entanto, os Projetos de Intervenção Urbana, na medida em que possibilitam a proposição e a implantação de projetos urbanos pelo privado, alteram as regras até então vigentes, quando predominavam as operações urbanas como forma modelo quase que único de transformação urbana, e suas gestões cabiam exclusivamente à São Paulo Urbanismo. Questiona-se, portanto, com o novo modelo proposto, qual é o atual papel da empresa pública.

Percebe-se, com a análise dos PIUs, que a empresa passa a ter um papel coadjuvante na gestão dos projetos, sobretudo quando nos referimos àqueles vinculados a propostas privadas, tais como o PIU NESP, o PIU Vila Olímpia ou o PIU Vila Leopoldina-Villa Lobos, cuja gestão fica a cargo

exclusivamente do Conselho Gestor, que evidentemente terá representantes da SP-Urbanismo, mas em número reduzido. Fica claro com isto que se torna necessária a revisão do papel da São Paulo Urbanismo na gestão dos Projetos de Intervenção Urbana.

Além disso, a quantidade que vêm sendo propostos e implantados simultaneamente impossibilita o eficiente acompanhamento por parte do poder público de todos estes planos. Tendo isto em mente, em maio de 2018, foi aprovado no Conselho Municipal de Política Urbana (CMPU) a formação de uma comissão de monitoramento dos PIUs, que apesar de ainda não ter definida a sua composição, poderá ter membros do poder público, da sociedade civil e da academia.

5.3. INTERESSE PÚBLICO X ESTRATÉGIAS DE PRIVATIZAÇÃO DO ESPAÇO

Nas palavras de Carolina Heldt D’Almeida:

“Parece que estamos assistindo à construção da normalização da concessão da produção do espaço urbano, cujo processo torna o urbano, e não apenas a terra, o seu elemento ativo; e o Estado, o poder concedente.” (D’ALMEIDA, 2017, pág. 35)

É justamente esta a conclusão que observamos ao analisar tanto a legislação vigente, quanto os próprios Projetos de Intervenção Urbana propostos para a cidade de São Paulo.

A Medida Provisória nº 700/2015, apesar de não convertida em lei, já anunciava o interesse por parte de poder público de possibilitar a alienação de bens expropriados a terceiros a nível federal. Posteriormente, já a nível municipal, pudemos observar a construção de uma base legal que possibilitasse a transferência de imóveis públicos ou desapropriados para o privado, justificando-o como de interesse público.

O PIU, instrumento criado pelo Plano Diretor Estratégico, foi regulamentado em 2016 pelo Decreto Municipal nº 56.901. Este, por sua vez, além de determinar o conteúdo mínimo do Projeto, também criou a possibilidade de a São Paulo Urbanismo firmar contratos com terceiros para implantação do PIU, permitindo que sejam alienados imóveis da São Paulo Urbanismo ou desapropriados para fins de utilidade pública (art. 6º, § 1º).

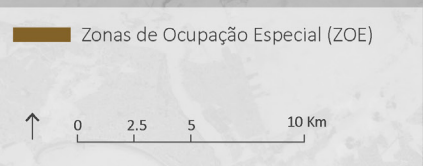
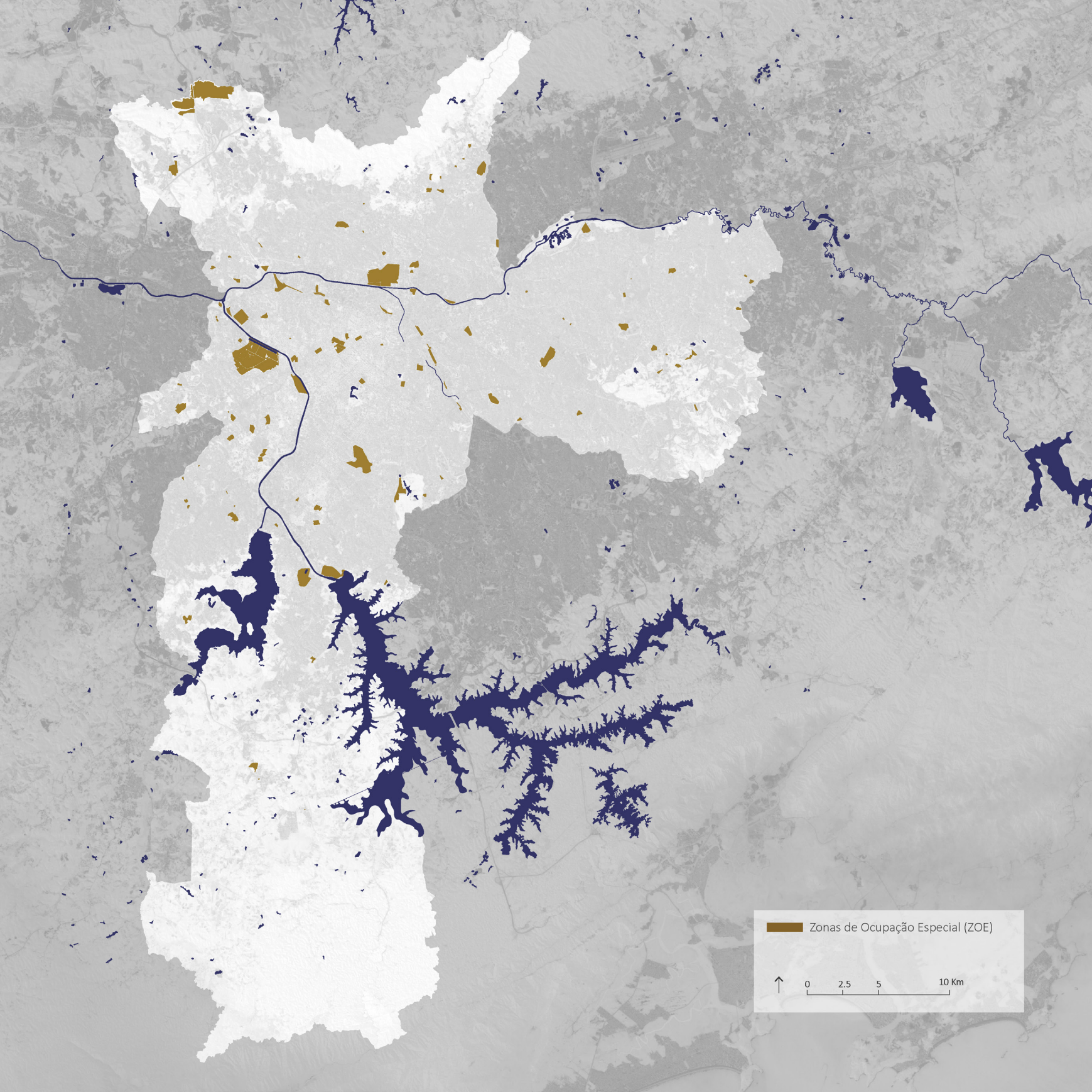
Esta questão torna-se ainda mais agravante quando nos referimos aos Projetos de Intervenção Urbana dos Terminais. A Lei Municipal nº 16.703/2017, que trata do Plano Municipal de Desestatização e altera a Lei Municipal nº 16.211/2015, referente às concessões dos Terminais Urbanos, passa a permitir a “exploração comercial, direta ou indireta, de edificações a serem construídas no terreno da estação ou na área de abrangência do perímetro [do PIU] (...) incluindo a alienação de novas unidades incorporadas pelo delegatário (...)” (art. 15). Ou seja, permite a venda de novas unidades construídas no perímetro pelo concessionário. Ainda, ao final da concessão, passa a permitir

que sejam restituídos ao poder público apenas os imóveis necessários à operação do sistema de transporte coletivo, excetuando-se as construções incorporadas (art. 15, §5º).

Tudo isto sempre é proposto justificado pelo fato de que estas alienações estão associadas a um Projeto de Intervenção Urbana, que teoricamente possui como premissa um Programa de Interesse Público. No entanto, o Decreto regulamentador do PIU estabelece este programa muito mais enxuto e genérico que o previsto no Plano Diretor, constituído apenas por sua diretriz urbanística, pela viabilidade da transformação, pelo impacto ambiental ou de vizinhança esperado, pela possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área e pelo modo de gestão democrática da intervenção proposta. Os demais itens propostos pelo Plano Diretor são colocados como elementos complementares a serem incluídos, somente se necessário, na fase final do PIU. No entanto, mesmo assim, este conteúdo mínimo não foi respeitado pela totalidade dos PIUs.

Questiona-se aqui qual o real conceito de interesse público proposto pelo Plano Diretor. E ainda, tendo em vista as modificações no seu conceito provenientes do Decreto regulamentador do PIU, entende-se que mesmo o interesse público considerado hoje já não é o mesmo que o Plano Diretor, tão discutido com a população no momento de sua revisão, propunha. A falta de clareza neste conceito abre brechas para que o interesse público seja confundido e substituído pelo interesse do privado.

Outra proposta do Plano Diretor foi a demarcação de Zonas de Ocupação Especial (ZOE) no momento da revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, destinadas a áreas com usos específicos, com características únicas na cidade, e que necessitam de disciplina especial de parâmetros de ocupação, que seriam definidos posteriormente com a implantação de um Projeto de Intervenção Urbana. Ou seja, tratava-se da exceção. No entanto, em 2016, quando foi aprovada a Lei nº 16.402, a lei de revisão do zoneamento do município, as ZOEs foram demarcadas em diversas áreas do município e utilizadas para conceder privilégios a seus proprietários, na medida em que foram utilizados para alterar zoneamentos restritivos, como o que ocorreu no caso do PIU NESP, aprovado por simples Decreto, sem que este esteja acompanhado de qualquer outro instrumento de gestão ou de financiamento, como a própria regulação do PIU no Plano Diretor Estratégico supõe.



Além disto, diversos equipamentos públicos também foram demarcados como Zonas de Ocupação Especial, para os quais, tendo em vista a obrigatoriedade, estão sendo desenvolvidos Projetos de Intervenção Urbana, tais como os PIUs Pacaembu, Anhembi e Interlagos. No entanto, seus conteúdos são discutíveis na medida em que estes projetos estão vinculados a processos de privatização e concessão destes equipamentos, e não exigem muito além de sua administração pelo período da concessão, tratando muito mais da alteração de parâmetros para a privatização do espaço do que de um real programa de interesse público.

O mesmo acontece no caso dos Terminais Urbanos, com o agravante de que, como já foi dito anteriormente, além da concessão do próprio imóvel, concede-se também terrenos públicos na área de abrangência do PIU e possibilita a desapropriação de terrenos privados demarcados pelo instrumento de PEUC (Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios) para que sejam alienados ao privado. Não há regimentos quanto à sua utilização, nem exigência de melhorias substanciais do equipamento, do seu terreno e muito menos do entorno.

Percebe-se, portanto, que as contrapartidas exigidas são muito pequenas para serem consideradas como de interesse público. No fundo, trata-se apenas de uma estratégia do poder público para livrar-se dos custos de manutenção do equipamento, de forma facilitada e vantajosa para o mercado. Questiona-se neste caso a real necessidade da existência de um Projeto de Intervenção Urbana, e suspeita-se que estes sejam utilizados para reduzir as críticas com relação aos processos de privatização de equipamentos pois estes estariam, supostamente, cumprindo o “interesse público”.

Zonas de Ocupação Especial.

Fonte: Lei Municipal nº 16.402/2016. Elaboração da autora.

5.4. REGULAÇÃO

Ao contrário do que se imagina, a regulação dos Projetos de Intervenção Urbana não acabou no momento em que foi aprovado o Plano Diretor Estratégico que o criou, muito menos quando da sua regulamentação através do Decreto Municipal nº 56.901. Os processos de regulação dos PIUs vêm ocorrendo até o presente com todos os decretos e leis que a ele se vinculam, e muito provavelmente ainda seguirá sofrendo modificações.

O poder público tem se utilizado da criação de novos regulamentos sempre que desejam fazer valer as suas vontades, o que muitas vezes acaba contrariando aquilo que foi discutido com a população de forma participativa e democrática. No caso dos Projetos de Intervenção Urbana, podemos dizer que a legislação posterior de certa forma desvirtuou a essência do instrumento.

Tendo em vista que se trata de uma combinação de instrumentos (onde o PIU é o projeto, e outros instrumentos, tais como a Área de Intervenção Urbana ou a Operação Urbana, são as formas de gestão e financiamento), o PIU originalmente deveria servir para orientar a escolha do instrumento que posteriormente seria utilizado para geri-lo. No entanto, tem sido utilizado como forma de encobrir outras políticas já previamente escolhidas, e isto fica claro no caso dos PIUs dos Terminais Urbanos, onde a real intenção é a concessão do equipamento e a alienação de terrenos em seu entorno imediato como forma de atração de investidores para a concessão, utilizando o instrumento do PIU não só para possibilitar essas ações, mas também para justificá-las como sendo de interesse público.

Como já foi dito anteriormente, as intervenções urbanas, em geral, aumentam o preço da terra em seu entorno, e justamente por esta razão necessitam de regulação, de forma a evitar possível processo de gentrificação. No entanto, os Projetos de Intervenção Urbana têm se mostrado serem o oposto disso: representam a desregulamentação, em um processo que visa utilizar terrenos públicos como importantes insumos para a transformação urbana, pelo mercado.

Um exemplo disso é o caso do uso nos últimos anos do instrumento da Área de Intervenção

Urbana (AIU) em detrimento do da Operação Urbana. Este último, tendo sido utilizado e discutido por diversos setores nos últimos anos, já sofreu várias críticas e, por esta razão, alterações na sua regulação durante a revisão do Plano Diretor Estratégico, tendo se adequado ao menos em alguns pontos aos interesses da população. Já a AIU trata-se na verdade de uma nova forma de Operação Urbana, porém mais simples e menos burocrática, visto que não exige a realização de EIA-RIMA ou a venda de CEPAC. Representa, desta forma, a regulamentação da desregulamentação.

5.5. PROCESSO PARTICIPATIVO

O Estatuto da Cidade, lei federal que estabelece diretrizes gerais da política urbana para todo o país visando ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, estabelece como um dos seus principais objetivos 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”. (Art. 2). Para isto, propõe o uso de diversos instrumentos que demandam gastos do Poder Público municipal, e que devem ser objeto de controle social, garantida a participação de comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil. (Art. 4)

Tendo em vista a relevância dada ao assunto, o Estatuto ainda especifica regras específicas visando garantir a representatividade da sociedade civil das Operações Urbanas (Art.33) bem como o processo participativo na elaboração do plano diretor, e na sua fiscalização e implementação, através da promoção de audiências públicas e debates com a participação da população, bem como a publicação de documentos e informações produzidas (Art.40). Também exige, no âmbito da gestão orçamentária participativa, a realização de audiências, debates e consultas públicas para discutir as propostas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e do orçamento anual. (Art. 44)

Para garantir a gestão democrática da cidade, essa Lei propõe a utilização dos seguintes instrumentos: órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal; debates, audiências e consultas públicas; conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal; e iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. (Art. 43). Por fim, ainda determina:

“Art. 45. Os organismos gestores das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas incluirão obrigatória e significativa participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, de modo a garantir o controle direto de suas atividades e o pleno exercício da cidadania. ” (Lei Federal nº 10.257, art. 45)

Em 2003, foi criado no âmbito nacional o Ministério das Cidades, com os objetivos de combater as desigualdades sociais, transformar as cidades em espaços mais humanizados e ampliar o acesso da população à moradia, saneamento e transporte.

No mesmo ano, aconteceu a primeira Conferência Nacional das Cidades, que, dentre outras prerrogativas, criou de forma democrática a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), um conjunto de princípios, diretrizes e objetivos visando nortear os investimentos em habitação, saneamento ambiental, mobilidade urbana, transporte e trânsito, bem como promover uma política fundiária e imobiliária inclusiva e fortalecer institucionalmente os municípios brasileiros.

Além disto, esta Conferência também estabeleceu propostas de integração das políticas setoriais, dos princípios para a construção do Direito à Cidade, do cumprimento da função social da cidade e da propriedade, combate à segregação sócio espacial, acesso universal à moradia digna, ao saneamento básico, ao transporte público e acessibilidade, gestão descentralizada e democrática, acesso à informação, participação social na formulação, decisão, implementação e avaliação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU).

Para materializar a gestão democrática da PNDU, foi criado o Conselho das Cidades, em 2004. Trata-se de um órgão colegiado de natureza consultiva e deliberativa que integra a estrutura do Ministério das Cidades. Um dos seus objetivos é viabilizar o debate em torno das políticas urbanas, e é composto por diversos segmentos da sociedade (Ong's, movimentos populares, entidades profissionais, acadêmicas e sindicais) e do poder público, permitindo, desta forma, a participação da sociedade civil no processo de tomada de decisões sobre as políticas executadas pelo Ministério das Cidades nas áreas de habitação, mobilidade urbana e transporte, saneamento ambiental e planejamento territorial.

No que tange à participação social, o Conselho das Cidades emitiu em 2005 a Resolução nº 25, que define regras do processo participativo na elaboração dos Planos Diretores, principalmente relacionados à promoção de Audiências Públicas, bem como com relação à publicidade de todas as

suas etapas de desenvolvimento, de forma a garantir a participação ampla e democrática.

O próprio Plano Diretor Estratégico de São Paulo, revisado em 2014, foi elaborado de forma participativa, com a realização de 114 Audiências Públicas e a participação de 25.692 pessoas, gerando 10.147 contribuições, sendo 5.684 destas presenciais. Além disto, o seu conteúdo estabelece como um dos objetivos a Gestão Democrática, ou seja, a “garantia da participação de representantes dos diferentes segmentos da população, diretamente ou por intermédio de associações representativas, nos processos de planejamento e gestão da cidade, de realização de investimentos públicos e na elaboração, implementação e avaliação de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano”. (Lei Municipal nº 16.050, art. 5º, § 7º)

Para isto, o PDE criou o Sistema Municipal de Planejamento Urbano, visando assegurar a participação direta da população na tomada de decisões, controle e avaliação em todas as fases de planejamento e gestão das políticas urbanas, composto por órgãos públicos, sistema municipal de informação e instâncias e instrumentos de participação social. Faz parte deste sistema o próprio Plano Diretor Estratégico, o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias, a Lei Orçamentária Anual, o Programa de Metas, a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, os Planos Regionais das Subprefeituras, os Planos de Bairro, os planos setoriais de políticas urbano-ambientais, o Código de Obras e Edificações e demais normas complementares.

Tendo isto em mente, estabelece diversas instâncias de participação popular, tais como a Conferência Municipal da Cidade de São Paulo, o Conselho Municipal de Política Urbana, os Conselhos Participativos, a Câmara Técnica de Legislação Urbanística e a Comissão de Proteção à Paisagem Urbana. Também define os instrumentos de participação social, sendo eles as Audiências Públicas, a Iniciativa Popular de Planos, Programas e Projetos de Desenvolvimento Urbano, a Iniciativa Popular de Projetos de Lei, do Plebiscito e Referendo e Instrumentos de Promoção da Cidadania

Instâncias de Participação Popular.

Fonte: SMDU/2014.



Instrumentos de Participação Social.

Fonte: SMDU/2014.



No mesmo ano da revisão do Plano Diretor Estratégico de São Paulo, em 2014, foi sancionado o Decreto Federal nº 8.243, que institui a Política Nacional de Participação Social (PNPS) com o objetivo de fortalecer e articular os mecanismos e as instâncias democráticas de diálogo e a atuação conjunta entre a administração pública federal e a sociedade civil, e o Sistema Nacional de Participação Social (SNPS), coordenado pela Secretaria Geral da Presidência da República, cujas funções incluem o acompanhamento da implementação da PNPS nos órgãos e entidades da administração pública federal direta e indireta e orientar a implementação da PNPS e do SNPS nos órgãos e entidades da administração pública federal direta e indireta.

Com relação ao Projeto de Intervenção Urbana propriamente dito, o Decreto Municipal nº 56.901 que dispõe sobre a sua elaboração, determina que durante o seu desenvolvimento sejam realizadas duas consultas públicas pelo período mínimo de vinte dias cada: uma contendo o diagnóstico socioterritorial da área de intervenção, e outra com o conteúdo do PIU propriamente dito, onde deverá constar as fases da elaboração do projeto, obrigatoriamente com mecanismos que assegurem o caráter participativo dessas atividades, bem como a definição do modelo de gestão democrática de sua implantação, privilegiando o controle social e os instrumentos para monitoramento e avaliação dos impactos da transformação urbanística pretendida sobre o desenvolvimento econômico e social da área objeto de estudo.

No entanto, apesar de todos estes processos recentes visando garantir a participação social na elaboração de projetos e legislações urbanas, bem como na sua gestão, não é exatamente isto que vemos ao analisar os Projetos de Intervenção Urbana em São Paulo.

As Consultas Públicas, único meio de participação descrito no Decreto, são realizadas de forma virtual e acabam representando muito mais um modelo de participação informativa, na medida em que é realizada no final de etapas, e não de construção popular dos projetos, como deveriam ser. Além disso, estas consultas acabam tomando o lugar das Audiências Públicas e se mostram insuficientes, visto que não atingem o seu público alvo seu período de contribuições é muito curto e pouco divulgado para possibilitar uma participação ampla: o Decreto exige o mínimo de vinte dias, e é praticamente com este tempo mínimo que o poder público trabalha (todas as consultas ficaram abertas em média por 25 dias).

Ademais, apesar de ter mudado o esquema nas últimas consultas, no início o espaço para contribuições era muito curto, e os limites de caracteres eram restritos a cada parágrafo do texto de colaboração, dificultando posicionamentos contrários à proposta como um todo. Também permitia apenas a sugestão de alteração do conteúdo do texto já proposto, não dando espaço para alterações estruturais da proposta, onde poderíamos escolher entre apenas três alternativas: “concorda”, “concorda parcialmente” ou “sugere suprimir”.

Além das Consultas Públicas, outra forma de participação utilizada é a Audiência Pública. No entanto, estas acontecem muitas vezes apenas no final de todo o processo de desenvolvimento do projeto, quando já não há mais tempo hábil para a incorporação das questões levantadas no Projeto de Lei. Também, alguns dos projetos, quando aprovados por meio de Decreto, onde em tese não há a proposta de alteração de parâmetros da lei de Zoneamento, não são discutidos em audiências, tendo o seu processo participativo limitado a Consulta Pública virtual, como foi com o PIU Pacaembu, ou seja, foge da regulação com a desculpa de que tratasse apenas de um projeto. Porém, a participação deveria ocorrer justamente quando se trata de um projeto, e não apenas quando há alterações de parâmetros urbanísticos.

Além disto, tanto nas Consultas Públicas virtuais, quanto nas Audiências Públicas, é utilizada uma linguagem muito detalhada e técnica, algumas vezes até mesmo com interpretações ambíguas e incertas, que dificulta o entendimento de leigos no assunto, e até mesmo de profissionais da área, impossibilitando a leitura cuidadosa, a compreensão dos materiais publicados e a consequente participação da população.

Por fim, é preciso ressaltar que além dos projetos estarem sendo elaborados de forma apresada e com pouca discussão, a quantidade de PIUs que sendo lançada em um curto período de tempo é muito grande e impossibilita o acompanhamento por parte da sociedade. A pouca articulação provocada por problemas estruturais do setor público e pela falta de tempo na elaboração dos projetos acaba refletindo não só na relação entre a São Paulo Urbanismo e as demais Secretarias Municipais, mas também na relação com a sociedade civil.

É evidente que não basta que um projeto seja participativo para que seja bom, mas a sem participação social os conflitos, e consequentemente as soluções, não aparecem.

5.6. QUESTÕES PARA UMA FUTURA INVESTIGAÇÃO

Além das já citadas questões, foram observadas algumas outras que não puderam ser desenvolvidas no âmbito deste Trabalho Final de Graduação. Primeiramente devido à falta de tempo hábil para investigá-las, que se tornou ainda mais escasso na medida em que novos Projetos de Intervenção Urbana surgiam enquanto este trabalho ainda era produzido. Mas também, há de se considerar a necessidade de um distanciamento temporal para que certas questões sejam observadas e analisadas corretamente, visto que até o momento, apenas o PIU NESP foi aprovado e não temos os efeitos que a sua aprovação provocará no território onde se insere.

No entanto, esses temas, apesar de não abordados aqui, merecem ser destacados, dada a sua relevância. Evidentemente planejo continuar estudando estes projetos em um segundo momento, após a minha graduação, quando pretendo avançar nestas e em outras questões que venham a surgir no decorrer do desenvolvimento dos PIUs.

a) Importação de modelos

Como foi descrito no primeiro capítulo, esta forma de transformação das cidades brasileiras, marcada pelas Operações Urbanas Consorciadas em São Paulo, não é uma inovação brasileira, mas sim faz parte de um movimento que vêm ocorrendo pelo mundo desde o período de crise nas economias capitalistas da década de 1970, que abriu caminho para as abordagens mais empreendedoras por parte dos governos e para a atuação mais relevante do mercado na construção das cidades, em substituição à abordagem gerencial do estado de bem-estar social da década de 1960.

As investigações realizadas durante o período de desenvolvimento deste Trabalho Final de Graduação trouxeram suspeitas a respeito das origens do próprio instrumento do Projeto de Intervenção Urbana, que infelizmente não pudemos ainda confirmar. Há suspeitas de que ele tenha sido idealizado na própria São Paulo Urbanismo durante o processo de revisão do Plano Diretor Estratégico.

co, e de que tenha tido inspirações com base em instrumentos utilizados em outros países, tais como Portugal, Nova Iorque ou nossa vizinha sul americana Colômbia.

Caso isto venha a ser confirmado, devemos observar que a utilização de modelos de transformação urbana utilizados em outros países, sobretudo naqueles desenvolvidos, desconsideram as diferenças nas características e necessidades sociais, financeiras e urbanas com relação ao Brasil, que nunca atingiu o mesmo estágio de desenvolvimento do capitalismo que os países norte americanos e europeus.

Até mesmo a comparação com o modelo do país sul americano deve ser relativizada. Isto porque algumas pessoas levantaram a suspeita de que o PIU tenha sido inspirado nos *Proyectos Urbanos Integrales (PUI)*²⁴, da Colômbia. No entanto, em Medellín, por exemplo, os perímetros dos PUIs estão localizados em áreas que realmente necessitam de intervenção, com maior vulnerabilidade social, e é o poder público que promove e financia estas intervenções, enquanto que o privado realiza os chamados *Planes Parciales de Desarrollo Urbano*. Já em São Paulo, a transformação só acontece onde há o interesse do mercado para financiá-la, e tanto as Operações Urbanas Consorciadas, quanto os Projetos de Intervenção Urbana de transformação do território estão localizados onde existem terrenos para exploração, e não onde realmente há precariedade e necessidade de transformação urbana. Tudo isto relaciona-se com a diferenciação do papel do privado e do poder público: quais as funções de cada um e como é a governança de cada um desses processos de alteração de regulação e reestruturação urbana.

Além disto, nos Projetos de Intervenção Urbana, diferentemente das experiências internacionais que trazem uma escala de planos que se articulam, não há uma escala definida, um tamanho, como uma área mínima ou máxima em hectares. Muitas vezes são propostos projetos pontuais que

²⁴ O arquiteto Carlos Leite, em uma palestra apresentada na São Paulo Urbanismo no primeiro semestre de 2017, enquanto ocupava o cargo de Diretor, comparou os PIUs aos PUIs. Meses depois, em abril de 2018, em uma conversa que tivemos para este trabalho, afirmou que acredita que o instrumento paulistano realmente teve a sua inspiração no colombiano, e que inclusive uma visita do prefeito Fernando Haddad, juntamente com representantes da então Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) foi feita ao país logo no início da sua gestão, em 2012.

carecem de um planejamento interescalar, mais amplo, que dialogue com a sua inserção na metrópole, mas que também atinja uma escala local de projeto urbano, que é o que se espera dos PIUs. Enquanto que no planejamento urbano colombiano os Planes Parciales articulam projeto, gestão e financiamento da transformação, o PIU é o projeto, e o instrumento de gestão e financiamento poderia ser a Operação Urbana Consorciada, a Área de Intervenção Urbanística, entre outros previstos pelo Plano Diretor Estratégico.

b) Custos da transformação

Mike Raco (2014), como já foi dito anteriormente, afirma de acordo com os seus estudos que a concessão e privatização de bens e serviços públicos, observada como prática comum em países desenvolvidos, como nos Estados Unidos, não acarreta em menores gastos para o poder público, mas sim gera um aumento substancial do seu orçamento em regulação.

Vimos através deste trabalho que muitos dos Projetos de Intervenção Urbana atualmente em andamento em São Paulo estão justamente relacionados a processos de privatização e concessão de equipamentos públicos, tais como o Autódromo José Carlos Pace (em Interlagos), o Complexo do Anhembi, o Estádio do Pacaembu e, principalmente, os vinte e sete Terminais Urbanos de ônibus do município. Estes processos, integrantes do Plano Municipal de Desestatizações, são sempre justificados pelos altos custos de manutenção destes equipamentos, visando desonerar o poder público destes gastos e livrar receitas para outras áreas.

Um dos possíveis encaminhamentos para este trabalho poderia ser calcular os gastos das transformações com estes Projetos de Intervenção Urbana, mapeadas, bem como os futuros gastos públicos com regulação das privatizações e concessões, e compará-los aos atuais valores gastos pela prefeitura com a manutenção destes equipamentos e serviços públicos.

Com isto, pretende-se avaliar as reais intenções por trás da política de privatizações, eviden-

ciada ainda mais com a gestão Dória/Covas, e entender se os PIUs associados à transformação do entorno dos terminais, por exemplo, são realmente justificados financeiramente, considerando que são uma alternativa aos gastos públicos realizados com eles atualmente.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

BIBLIOGRAFIA

AALBERS, Manuel B. Regulated deregulation. In: SPRINGER, S; BIRCH, K.; MACLEAVY, J. (eds.). **Handbook of Neoliberalism**. Routledge, London, 2016.

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2000.

BOCCHINI, Bruno. **SP recebe quatro estudos da iniciativa privada para novo endereço do Ceagesp**. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-03/sp-recebe-quatro-estudos-da-iniciativa-privada-para-novo-endereco-do-ceagesp/>>. Acesso em maio de 2018.

BONDUKI, Nabil. SP: **Plano Diretor e desigualdades urbanas**. Carta Capital, 2013. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/sociedade/rever-o-plano-diretor-para-reduzir-as-desigualdades-urbanas-3549.html>>. Acesso em abril de 2018.

CALDEIRA, Daniel Ávila. **“Solução mágica” para criação do Parque Augusta atende interesse público?** Disponível em: <<https://observsp.wordpress.com/2017/11/27/solucao-magica-para-criacao-do-parque-augusta-atende-interesse-publico/>>. Acesso em maio de 2018.

CIDADES, Ministério das. **Caderno MCIDADES 1 - Política Nacional de Desenvolvimento Urbano**. Distrito Federal, 2004.

D’ALMEIDA, C. H. **A Formação do Regime de Verdade da Concessão do Espaço Urbano** - Dos Projetos de Intervenção Urbana, previstos no Plano Diretor Estratégico de São Paulo, ao desenho de sua aplicação na Concessão dos Terminais Municipais de Ônibus. 2017. Disponível em: <<http://propertiesintransformation.org/symposium-2017-program/>>. Acesso em dezembro de 2017.

D’ALMEIDA, C. H.; GUERESI, S. Plano diretor e operações urbanas: o desafio da gestão pública em território de reestruturação urbana. **Cadernos FGV Projetos**, n.32, ano 12, 2017.

DEL RIO, V. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. Editora Pini, 1990.

EMBRAPA. **Comunicado Técnico 4** - Identificação, mapeamento e quantificação das áreas urbanas do Brasil. Campinas, 2017. Disponível em: <<https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/176016/1/20170522-COT-4.pdf>>. Acesso em maio de 2018.

FERREIRA, J. S. W. Projetos de Intervenção Urbana (PIU): São Paulo inovando na intervenção pública sobre o espaço urbano. Blog **Cidades para quem?**, 25 dez. 2015. Disponível em <<http://cidadesparaquem.org/blog/2015/12/25/projetos-de-interveno-urbana-piu-so-paulo-inovando-na-interveno-pblica-sobre-o-espao-urbano>>. Acesso 20 jun. 2018.

FRANZONI, Júlia Ávila; HOSHINO, Thiago A. P. **Parceiros da desapropriação**: a MP 700 e a invenção da utilidade público-privada. Disponível em: <<https://observasp.wordpress.com/2016/03/02/parceiros-da-desapropriacao-a-mp-700-e-a-invencao-da-utilidade-publico-privada/>>. Acesso em maio de 2018.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo Metrópole**. Edusp, 2004.

MORAIS, Ana Cristina da Silva. **Intervenção Urbana La Herrera**: avanços e impasses da participação social à luz da política urbana e habitacional recente, Medellín- Colômbia. Trabalho de Iniciação Científica. FAPESP, São Paulo, 2018.

NASCIMENTO, Denise; ROMEIRO, Paulo; ROSA, Sara; MOURA, Rafael; FRANZONI, Júlia; MENDONÇA, Pedro. **O Mecanismo da Parceria Público-Privada como Reforma do Estado**. In: ROLNIK, Raquel (Org.). Cidade, Estado, Capital: reestruturação urbana e resistências em Belo Horizonte, Fortaleza e São Paulo. São Paulo: FAUUSP, 2018. Págs. 12-37.

RACO, Mike. **Delivering Flagship in a Era of Regulatory Capitalism**. International Journal of Urban Sciences, p. 97-176, 2014.

REESE, Eduardo. **Grandes Intervenciones Urbanas**: Conceptos y Características Fundamentales. (mimeo)

ROLNIK, R. Polêmica da Vila Leopoldina ultrapassa fronteira do bairro. Blog **A Cidade é Nossa**, publicado em 12/06/2018. Disponível em < <https://raquelrolnik.blogosfera.uol.com.br/2018/06/12/polemica-da-vila-leopol>

dina-ultrapassa-fronteiras-do-bairro/>, acesso 20 jun. 2018.

ROLNIK, Raquel; MENDONÇA, Pedro. **A mudança da Ceagesp é mesmo necessária?** Disponível em: <<https://observasp.wordpress.com/2017/12/21/a-mudanca-da-ceagesp-e-mesmo-necessaria/>>. Acesso em maio de 2018.

ROSA, Sara Vieira; PEQUENO, Renato; NASSIF, Thaís; LAGE, Maurício; LIMA, Pedro. Regulação para desregulamentação: novos e velhos instrumentos urbanos. In: ROLNIK, R. et al. (orgs.). Cidade Estado capital: reestruturação urbana e resistências em Belo Horizonte, Fortaleza e São Paulo. São Paulo: LabCidade FAUUSP, 2018, pp. 82-115.

SANTORO, Paula Freire. **O desafio de planejar e produzir expansão urbana com qualidade:** a experiência colombiana dos planos parciais em Bogotá, Colômbia. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 13, n. 1, p. 91, 2011.

SANTORO, Paula Freire; NUNES, Flávia. **Projetos de Intervenção Urbana (PIUs) em São Paulo:** transferência de terras para exploração comercial por terceiros. Disponível em: <<https://observasp.wordpress.com/>>. Acesso em maio de 2018.

SWYNGEDOUW, Eric; MOULAERT, Frank; RODRIGUEZ, Arantxa. **Neoliberal Urbanization in Europe:** Large Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. Spaces of Neoliberalism. 2002. p. 195-229.

VAINER, Carlos. **Cidade de exceção:** reflexões a partir do Rio de Janeiro. In: XIV Encontro Nacional da ANPUR, 2011.

VILLAÇA, Flávio. **As ilusões do plano diretor.** São Paulo, 2005. Versão eletrônica na pá, 2014.

VOTORANTIM; SDI; BVEP; URBEM. **Manifestação de Interesse Privado - PIU Vila Leopoldina-Villa Lobos.** Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/01_-MIP_PIU_Vila-Leopoldina-Villa-Lobos_motiva%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em maio de 2018.

VS Bandeirante Empreendimentos Imobiliários Ltda; VS Banguera Empreendimentos Imobiliários Ltda. **Manifestação de Interesse Privado - Novo Entrepasto de São Paulo.** Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/PIU_NESP_REQUERIMENTO-1.pdf>. Acesso em maio de 2018.

WHITAKER, João Sette. **Plano Diretor (parte 1): uma ilusão?** Cidades para que(m)? 2013. Disponível em: <<http://cidadesparaquem.org/blog/2013/8/1/plano-diretor-radicalizar-o-acesso-por-todos-terra-urbana-res-ta-a-prefeitura-explicar-o-decreto-xxxx>>. Acesso em maio de 2018.

WHITAKER, João Sette; FIX, Mariana. **A urbanização e o falso milagre do CEPAC**. Folha de S. Paulo, v. 17, 2001.

LEIS, DECRETOS E OUTRAS REGULAMENTAÇÕES

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

_____. **Decreto nº 5.790/2006**. Dispõe sobre a composição, estruturação, competências e funcionamento do Conselho das Cidades. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5790.htm>. Acesso em junho de 2018.

_____. **Decreto nº 8.243/2014**. Institui a Política Nacional de Participação Social- PNPS e o Sistema Nacional de Participação Social- SNPS. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/decreto/d8243.htm>. Acesso em junho de 2018.

_____. **Decreto-Lei nº 3.365/1941**. Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3365.htm>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Lei nº 10.257/2001** - Estatuto da Cidade. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Lei nº 13.465/2017**- Regularização Fundiária Rural e Urbana. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13465.htm>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Medida Provisória nº700/2015**- Desapropriações por utilidade pública. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/mpv/mpv700.htm>. Acesso em abril de 2018.

CIDADE DE SÃO PAULO. **Decreto nº 56.901/2016**- Projeto de Intervenção Urbana. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/decretos/D56901.pdf>>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Decreto nº 57.569/2016** - Projeto de Intervenção Urbana do Novo Entrepasto de São Paulo (PIU

NESP). Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/DECRETO-N%C2%BA-57569.pdf>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Decreto nº 57.678/2017**- Procedimento de Manifestação de Interesse. Disponível em:<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/decreto_pmi_1494440571.pdf>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Decreto nº 58.066/2018**- Projetos de Intervenção Urbana dos terminais de ônibus municipais. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/decretos/D58066.pdf>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Decreto nº 58.226/2018**- Projeto de Intervenção Urbana Pacaembu. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58226-de-15-de-maio-de-2018>>. Acesso em junho de 2018.

_____. **Lei nº 13.430/2002**- Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo. Disponível em:<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/infraestrutura/sp_obras/arquivos/plano_diretor_estrategico.pdf>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Lei nº 16.050/2014**- Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo. Disponível em:<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Lei nº 16.211/2015**- Concessão de terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16211.pdf>>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Lei nº 16.402/2016**- Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) do Município de São Paulo. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/texto%20de%20lei%20pdf.pdf>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Lei nº 16.541/2016**- Lei do Plano de Melhoramentos Viários para o subsetor Arco Tietê da Macroárea de Estruturação Metropolitana. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16541.pdf>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Lei nº 16.696/2017**- Disciplina a concessão do Complexo do Pacaembu. Disponível em: <<http://docu->

mentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16696.pdf>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Lei nº 16.703/2017** – Lei de Concessões e permissões de serviços, obras e bens públicos no âmbito do Plano Municipal de Desestatização. Disponível em: <<http://www.sinesp.org.br/index.php/179-saiu-no-doc/4250-lei-n-16-703-de-04-10-2017-disciplinaas-concessoes-e-permissoes-de-servicos-obras-e-bens-publicos-que-serao-realizadas-no-ambito-dopiano-municipal-de-desestatizacao-pmd-introduz-alteracoes-na-lei-n-16-211-2015>>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Lei nº 16.766/2017** – Alienação da SPTuris S.A./Anhembi. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16766.pdf>>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Lei nº 16.886/2018** – Define índices e parâmetros para a ZOE do Anhembi. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16886.pdf>>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Projeto de Lei nº 581/2016** – Projeto de Intervenção Urbana Arco Tietê. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/arcos/arco-tiete/arquivos-do-projeto-de-lei-5812016/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Projeto de Lei nº 705/2017** – Dispõe sobre a alienação do “Complexo Interlagos” no âmbito do Plano Municipal de Desestatização. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/projeto/PL0705-2017.pdf>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Projeto de Lei nº 204/2018** – Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/projeto/PL0204-2018.pdf>>. Acesso em maio de 2018.

MINISTÉRIO DAS CIDADES, CONSELHO DAS CIDADES. **Resolução nº 25/2005**. Disponível em: <<http://multimidia.curitiba.pr.gov.br/2014/00146672.pdf>>. Acesso em junho de 2018.

PUBLICAÇÕES DA PREFEITURA DE SÃO PAULO

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. **Ata da Audiência Pública da Manifestação de Interesse Privado para o Projeto de Intervenção Urbana Novo Entrepósito de São Paulo (PIU NESP)**. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/NESP_ata_2016_08_27.pdf>. Acesso em maio

de 2018.

_____. **Ata da Audiência Pública de apresentação da proposta do Projeto de Intervenção Urbana do Novo Entrepósito de São Paulo (PIU NESP).** Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/PIU_NESP_Atata_Audiencia171216.pdf>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Audiências Públicas para discutir o Projeto de Intervenção Urbana do Arco Jurubatuba.** Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/arcos/arco-jurubatuba/audiencias-publicas-para-discutir-o-projeto-de-intervencao-urbana-do-arco-jurubatuba/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Comunicado de Chamamento Público nº 1/2013/SMDU:** Manifestação de Interesse na elaboração e apresentação de estudos para o Arco Tietê. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/chamamento_publico_arco_tiete_1360327548.pdf>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Decreto PIU NESP.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/decreto-piu-nesp/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Edital de concessão do Pacaembu.** Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desestatizacao/projetos/pacaembu/edital_pacaembu/index.php?p=252806>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Edital de concessão do terminal de ônibus Princesa Isabel.** Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desestatizacao/projetos/terminais_de_onibus_urbano/edital_terminais_de_onibus_urbano/index.php?p=254880>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Programa de Interesse Público do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Arco Jurubatuba.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-arco-jurubatuba/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Programa de Interesse Público do Projeto de Intervenção Urbana Nações Unidas.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-nacoes-unidas/#/consulta>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Programa de Interesse Público do Projeto de Intervenção Urbana Novo Entrepósito de São Paulo (PIU NESP).** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piunesp/>>.

Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Programa de Interesse Público do Projeto de Intervenção Terminal Princesa Isabel.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-terminal-princesa-isabel/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Programa de Interesse Público do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Rio Branco.** Disponível em: <<http://minutapiuriobranco.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Programa de Interesse Público do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Vila Olímpia.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-vila-olimpia/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Conteúdo Preliminar do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Vila Leopoldina-Villa Lobos.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-vila-leopoldina/#/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Programa de Interesse Público do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Vila Leopoldina.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-leopoldina/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Terminais.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-terminais/#/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Arco Jurubatuba.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/pl-arco-jurubatuba/#/consulta>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Arco Tietê.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-act/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Consulta Pública do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Pacaembu.** Disponível em: <<http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-act/>>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Contribuições consolidadas do processo de consulta pública dos PIUs dos Terminais Municipais de**

Ônibus Capelinha, Campo Limpo e Princesa Isabel. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/PIU-terminais-municipais_consultas-publicas_2017-08.pdf>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Contribuições consolidadas do processo de Consulta Pública do Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba - Junho/ Julho 2017.** Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/ACJ_Consulta-Publica_Final_Za.pdf>. Acesso em maio de 2018.

_____. **Processo de Revisão Participativa do Plano Diretor Estratégico de São Paulo.** Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/processo-participativo/>>. Acesso em abril de 2018.

_____. **Sistematização das contribuições à Consulta Pública do Decreto PIU NESP.** Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/C%C3%B3pia-de-Relat%C3%B3rio-de-Coment%C3%A1rios-Decreto-Minuta-PIU-NESP.pdf>>. Acesso em abril de 2018.

ANEXOS

O PIU NO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO (LEI MUNICIPAL Nº 16.050/2014)

Art. 134. Com o objetivo de promover transformações estruturais o Município deverá desenvolver Projetos de Intervenção Urbana para promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação, preferencialmente localizadas na Macroárea de Estruturação Metropolitana, para maior aproveitamento da terra urbana e o consequente aumento nas densidades construtivas e demográficas, implantação de novas atividades econômicas e emprego e atendimento às necessidades de habitação e de equipamentos sociais para a população.

§ 1º As intervenções a serem realizadas nas áreas referidas no “caput” desse artigo deverão estar baseadas em Projetos de Intervenção Urbana, a serem elaborados de forma participativa, sob responsabilidade do Poder Público Municipal.

§ 2º Nas áreas contidas nos perímetros dos Projetos de Intervenção Urbana, o Executivo Municipal poderá promover, a pedido dos proprietários ou por iniciativa própria, o Reordenamento Urbanístico Integrado, que trata do processo de reorganização fundiária associado à implantação de projetos de reconhecido interesse público, no qual os registros imobiliários dos terrenos afetados poderão ser objeto de unificação para posterior parcelamento, com a implantação do projeto urbanístico autorizador da medida, e este instrumento deverá ser regulamentado por lei específica que deverá conter no mínimo:

I- definição de percentual mínimo de adesão ao projeto de Reordenamento Urbanístico Integrado referenciado preferencialmente no número de proprietários e de imóveis contidos no perímetro de intervenção;

II- definição do conteúdo mínimo do projeto de Reordenamento Urbanístico Integrado;

III- definição dos mecanismos de execução do projeto de Reordenamento Urbanístico Integrado, em especial as formas de financiamento;

IV- previsão de contrapartida a ser exigida de forma equitativa a todos os proprietários dos imóveis contidos no perímetro de intervenção;

V- previsão de mecanismos de participação, monitoramento e controle envolvendo obrigatoriamente a sociedade, os proprietários afetados e o Executivo Municipal;

VI- previsão de solução habitacional definitiva dentro do perímetro para a população de baixa renda que estiver inserida no perímetro do projeto de Reordenamento Urbanístico Integrado.

§ 3º Lei específica poderá autorizar a Prefeitura a estabelecer, nos perímetros definidos pelos Projetos de Intervenção Urbana, medidas preventivas destinadas a evitar a alteração das circunstâncias e das condições de fato existentes que possam comprometer ou tornar mais onerosa a intervenção prevista para o local.

§ 4º As medidas preventivas referidas no § 3º serão apenas as necessárias para a garantia da integridade dos Projetos de Intervenção Urbana, respeitando-se os alvarás de execução já expedidos pela Municipalidade.

§ 5º Para implementar os Projetos de Intervenção Urbana, previstos no § 1º, o Município poderá utilizar os seguintes instrumentos:

I- Operações Urbanas Consorciadas;

II- Concessão Urbanística;

III- Áreas de Intervenção Urbana;

IV- Áreas de Estruturação Local.

Art. 135. Para promover os objetivos estabelecidos no art. 134 fica a Prefeitura autorizada a constituir ou delegar instituição de fundo de investimento imobiliário, instituído nos termos da Lei Federal nº 8.668, de 25 de junho de 1993, ou legislação que venha a sucedê-la, com as seguintes finalidades:

I- instalar a infraestrutura necessária à implantação dos planos urbanísticos e projetos de intervenção urbana;

II- viabilizar eventuais desapropriações;

III- viabilizar a utilização do Reordenamento Urbanístico Integrado;

IV- realizar incorporações imobiliárias;

V- implantar projetos de Habitação de Interesse Social e equipamentos sociais.

Subseção I- Dos Projetos de Intervenção Urbana

Art. 136. Os Projetos de Intervenção Urbana, elaborados pelo Poder Público objetivam subsidiar e apresentar as propostas de transformações urbanísticas, econômicas e ambientais nos perímetros onde forem aplicados os instrumentos de ordenamento e reestruturação urbana, como as operações urbanas, as áreas de intervenção urbana, áreas de estruturação local e concessão urbanística.

§ 1º O Projeto de Intervenção Urbana deverá indicar os objetivos prioritários da intervenção, as propostas relativas a aspectos urbanísticos, ambientais, sociais, econômico-financeiros e de gestão democrática, dentre as quais:

I- estudo do perímetro para a realização do Projeto de Intervenção Urbana;

II- indicações, por meio de mapas, desenhos ou outras formas de representação visual, das intervenções propostas;

III- indicações, por meio de quadros, mapas, desenhos ou outras formas de representação visual, dos parâmetros de controle do uso, ocupação e parcelamento do solo propostos, quando aplicável, para o perímetro do Projeto de Intervenção Urbana;

IV- intervenções urbanas para melhorar as condições urbanas, ambientais, morfológicas, paisagísticas, físicas e funcionais dos espaços públicos;

V- atendimento das necessidades habitacionais e sociais da população de baixa renda residente na área, afetada ou não pelas intervenções mencionadas no inciso anterior, com prioridade para o atendimento das famílias moradoras de favelas e cortiços que possam ser realocadas;

VI- instalação de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas a serem ofertadas a partir das demandas existentes, do incremento de novas densidades habitacionais e construtivas e da transformação nos padrões de uso e ocupação do solo;

VII- soluções para as áreas de risco e com solos contaminados;

VIII- estudo sobre a viabilidade econômica das intervenções propostas na modelagem urbanística com estimativas de custo, previsão das dificuldades de execução e avaliação dos impactos positivos e negativos decorrentes das intervenções propostas sobre a economia local;

IX- estratégias de financiamento das intervenções previstas na modelagem urbanística, com identificação de fontes de recursos passíveis de serem utilizadas e proposta, se for o caso, de parcerias com outras esferas do setor público e com o setor privado para a implantação das intervenções previstas;

X- priorização do atendimento das necessidades sociais, da realização das intervenções urbanas e da realização dos investimentos previstos;

XI- etapas e fases de implementação da intervenção urbana;

XII- instrumentos para a democratização da gestão da elaboração e implementação dos projetos de intervenção urbana, com mecanismos de participação e controle social;

XIII- instrumentos para o monitoramento e avaliação dos impactos da intervenção urbana.

§ 2º Os instrumentos de ordenamento e reestruturação urbana poderão estabelecer requisitos adicionais para os Projetos de Intervenção Urbana, a depender das características e escala de cada intervenção proposta.

DECRETO MUNICIPAL Nº 56.901/2014

Dispõe sobre a elaboração de Projeto de Intervenção Urbana, nos termos do disposto no artigo 134 da Lei nº 16.050 , de 31 de julho de 2014- Plano Diretor Estratégico- PDE.

Fernando Haddad, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Decreta:

Art. 1º O Projeto de Intervenção Urbana- PIU tem por finalidade reunir e articular os estudos técnicos necessários a promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação no Município de São Paulo, nos termos do disposto no artigo 134 da Lei nº 16.050 , de 31 de julho de 2014- Plano Diretor Estratégico- PDE.

§ 1º O PIU será utilizado para o desenvolvimento dos projetos da Rede de Estruturação e Transformação Urbana, composta pelos seguintes elementos estruturadores do território:

I- Macroárea de Estruturação Metropolitana;

II- rede estrutural de transporte coletivo, definidora dos eixos de estruturação da transformação urbana;

III- rede hídrica e ambiental;

IV- rede de estruturação local.

§ 2º O PIU poderá ser implantado por meio de quaisquer instrumentos de política urbana e de gestão ambiental, nos termos do artigo 148 da Lei nº 16.050, de 2014, além de outros deles decorrentes, dentre os quais aqueles constantes do § 5º do artigo 134 da referida lei.

§ 3º Para os fins deste decreto, consideram-se:

I- áreas subutilizadas: imóveis que necessitam de mudanças nos padrões de uso e ocupação do solo visando maior aproveitamento da terra urbana, considerados isoladamente ou em conjunto;

II- áreas com potencial de transformação: áreas urbanizadas que demandam recuperação, reabilitação ou qualificação para aplicação de programas de desenvolvimento urbano, econômico, ambiental ou social, de modo a fomentar:

a) novas atividades econômicas; e

b) atendimento às necessidades de habitação e equipamentos sociais para a população.

Art. 2º Deverão preceder o processo de elaboração do PIU, no mínimo:

I- diagnóstico da área objeto de intervenção, com caracterização dos seus aspectos socioterritoriais;

II- programa de interesse público da futura intervenção, considerando a sua diretriz urbanística, viabilidade da transformação, impacto ambiental ou de vizinhança esperado, possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área e o modo de gestão democrática da intervenção proposta.

§ 1º Uma vez concluídos, os documentos previstos no “caput” deste artigo serão divulgados para consulta pública pelo período mínimo de 20 (vinte) dias.

§ 2º Findo o prazo para consulta pública e após a análise das sugestões recebidas, o processo administrativo será encaminhado à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano- SMDU, para:

I- análise da adequação da proposta à política de desenvolvimento urbano do Município; e

II- autorização para elaboração do PIU.

Art. 3º Uma vez autorizada a elaboração do PIU, a São Paulo Urbanismo- SP-Urbanismo fará a publicação dos seguintes elementos,

necessários ao seu desenvolvimento:

I- definição do perímetro de intervenção;

II- características básicas da proposta;

III- fases da elaboração do projeto, obrigatoriamente com mecanismos que assegurem o caráter participativo dessas atividades.

§ 1º Fica autorizada a promoção de chamamento público para manifestação de interesse na apresentação de projetos.

§ 2º Deverá constar do edital de chamamento a forma de participação social e os critérios para avaliação das propostas apresentadas.

Art. 4º O conteúdo final do PIU deverá apresentar:

I- proposta de ordenamento ou reestruturação urbanística para o perímetro delimitado, com a definição de programa de intervenção, fases de implantação, parâmetros urbanísticos e instrumentos de gestão ambiental necessários;

II- modelagem econômica da intervenção proposta, considerando especialmente os mecanismos de financiamento e fonte de recursos necessários;

III- definição do modelo de gestão democrática de sua implantação, privilegiando o controle social e os instrumentos para monitoramento e avaliação dos impactos da transformação urbanística pretendida sobre o desenvolvimento econômico e social da área objeto de estudo;

IV- elementos complementares necessários, nos termos do artigo 136 da Lei nº 16.050, de 2014.

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

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

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

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

a) elaboração do projeto de lei ou edição de decreto, conforme a hipótese cabível; ou

b) arquivamento da proposta, fundamentadamente.

Art. 6º A implantação do PIU veiculado por decreto será realizada por intermédio da SP-Urbanismo.

§ 1º Fica autorizada a SP-Urbanismo a firmar contratos com terceiros para a implantação do PIU, observadas as seguintes regras:

I- poderão ser alienados:

a) imóveis próprios da SP-Urbanismo ou desapropriados para fins de utilidade pública;

b) direitos relativos a imissões na posse decorrentes de desapropriação;

II- deverá ser estabelecida a obrigação do adquirente atuar conforme o PIU, nos termos em que foi aprovado, sob pena de rescisão do contrato;

III- na hipótese de alienação dos direitos relativos a imissões na posse decorrentes de desapropriação, o valor mínimo a ser pago pelo adquirente deverá corresponder ao montante despendido pelo Poder Público para obter a imissão na posse, na ação expropriatória, permitido acréscimo de percentual a título de remuneração da SP-Urbanismo, pela estruturação do projeto e pelo risco de arcar com a indenização definitiva;

IV- o critério para julgamento da licitação da alienação do bem ou dos direitos relativos à imissão na posse poderá ser a maior oferta da remuneração prevista no inciso III deste parágrafo.

§ 2º Para a implantação do PIU diretamente pela SP-Urbanismo, a empresa poderá promover incorporações imobiliárias, podendo utilizar imóveis próprios, imóveis desapropriados para fins de utilidade pública e direitos relativos a imissões na posse decorrentes de desapropriação.

Art. 7º Caso sejam necessárias desapropriações para a implantação do PIU, a SP-Urbanismo encaminhará proposta ao Executivo para a edição dos respectivos decretos de utilidade pública.

Parágrafo único. As desapropriações efetuadas nos termos do “caput” deste artigo serão irretratáveis e irrevogáveis uma vez formalizadas as respectivas imissões na posse, vedado ao Poder Público Municipal, à SP-Urbanismo ou a particulares eventualmente contratados desistir ou renunciar aos direitos e obrigações a elas relativos.

Art. 8º A SP-Urbanismo poderá iniciar a elaboração de PIU a partir de requerimento apresentado por meio de Manifestação de Interesse Privado- MIP, instruído com os elementos constantes do artigo 3º, observada a realização da consulta pública de que trata o § 1º do artigo 2º, ambos deste decreto.

Art. 9º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 29 de março de 2016, 463º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FERNANDO DE MELLO FRANCO, Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 29 de março de 2016.

DECRETO-LEI FEDERAL Nº3.365/1941

Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta :

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1o A desapropriação por utilidade pública regular-se-á por esta lei, em todo o território nacional.

Art. 2o Mediante declaração de utilidade pública, todos os bens poderão ser desapropriados pela União, pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios.

§ 1o A desapropriação do espaço aéreo ou do subsolo só se tornará necessária, quando de sua utilização resultar prejuízo patrimonial do proprietário do solo.

§ 2o Os bens do domínio dos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios poderão ser desapropriados pela União, e os dos Municípios pelos Estados, mas, em qualquer caso, ao ato deverá preceder autorização legislativa.

§ 3o É vedada a desapropriação, pelos Estados, Distrito Federal, Territórios e Municípios de ações, cotas e direitos representativos do capital de instituições e empresas cujo funcionamento dependa de autorização do Governo Federal e se subordine à sua fiscalização, salvo mediante prévia autorização, por decreto do Presidente da República. (Incluído pelo Decreto-lei nº 856, de 1969)

Art. 3o Os concessionários de serviços públicos e os estabelecimentos de caráter público ou que exerçam funções delegadas de poder público poderão promover desapropriações mediante autorização expressa, constante de lei ou contrato.

Art. 4o A desapropriação poderá abranger a área contígua necessária ao desenvolvimento da obra a que se destina, e as zonas que se valorizarem extraordinariamente, em consequência da realização do serviço. Em qualquer caso, a declaração de utilidade pública deverá compreendê-las, mencionando-se quais as indispensáveis à continuação da obra e as que se destinam à revenda.

Parágrafo único. Quando a desapropriação destinar-se à urbanização ou à reurbanização realizada mediante concessão ou parceria público-privada, o edital de licitação poderá prever que a receita decorrente da revenda ou utilização imobiliária integre projeto associado por conta e risco do concessionário, garantido ao poder concedente no mínimo o ressarcimento dos desembolsos com indenizações, quando estas ficarem sob sua responsabilidade. (Incluído pela Lei nº 12.873, de 2013)

Art. 5o Consideram-se casos de utilidade pública:

- a) a segurança nacional;
- b) a defesa do Estado;
- c) o socorro público em caso de calamidade;
- d) a salubridade pública;
- e) a criação e melhoramento de centros de população, seu abastecimento regular de meios de subsistência;
- f) o aproveitamento industrial das minas e das jazidas minerais, das águas e da energia hidráulica;
- g) a assistência pública, as obras de higiene e decoração, casas de saúde, clínicas, estações de clima e fontes medicinais;
- h) a exploração ou a conservação dos serviços públicos;
- i) a abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos; a execução de planos de urbanização; o parcelamento do solo, com ou sem edificação, para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética; a construção ou ampliação de distritos industriais; (Redação dada pela Lei nº 9.785, de 1999)
- j) o funcionamento dos meios de transporte coletivo;

k) a preservação e conservação dos monumentos históricos e artísticos, isolados ou integrados em conjuntos urbanos ou rurais, bem como as medidas necessárias a manter-lhes e realçar-lhes os aspectos mais valiosos ou característicos e, ainda, a proteção de paisagens e locais particularmente dotados pela natureza;

l) a preservação e a conservação adequada de arquivos, documentos e outros bens moveis de valor histórico ou artístico;

m) a construção de edifícios públicos, monumentos comemorativos e cemitérios;

n) a criação de estádios, aeródromos ou campos de pouso para aeronaves;

o) a reedição ou divulgação de obra ou invento de natureza científica, artística ou literária;

p) os demais casos previstos por leis especiais.

§ 1º- A construção ou ampliação de distritos industriais, de que trata a alínea i do caput deste artigo, inclui o loteamento das áreas necessárias à instalação de indústrias e atividades correlatas, bem como a revenda ou locação dos respectivos lotes a empresas previamente qualificadas. (Incluído pela Lei nº 6.602, de 1978)

§ 2º- A efetivação da desapropriação para fins de criação ou ampliação de distritos industriais depende de aprovação, prévia e expressa, pelo Poder Público competente, do respectivo projeto de implantação. (Incluído pela Lei nº 6.602, de 1978)

§ 3º Ao imóvel desapropriado para implantação de parcelamento popular, destinado às classes de menor renda, não se dará outra utilização nem haverá retrocessão. (Incluído pela Lei nº 9.785, de 1999)

Art. 6º A declaração de utilidade pública far-se-á por decreto do Presidente da República, Governador, Interventor ou Prefeito.

Art. 7º Declarada a utilidade pública, ficam as autoridades administrativas autorizadas a penetrar nos prédios compreendidos na declaração, podendo recorrer, em caso de oposição, ao auxílio de força policial.

Àquele que for molestado por excesso ou abuso de poder, cabe indenização por perdas e danos, sem prejuízo da ação penal.

Art. 8º O Poder Legislativo poderá tomar a iniciativa da desapropriação, cumprindo, neste caso, ao Executivo, praticar os atos necessários à sua efetivação.

Art. 9º Ao Poder Judiciário é vedado, no processo de desapropriação, decidir se se verificam ou não os casos de utilidade pública.

Art. 10. A desapropriação deverá efetivar-se mediante acordo ou intentar-se judicialmente, dentro de cinco anos, contados da data da expedição do respectivo decreto e findos os quais este caducará. (Vide Decreto-lei nº 9.282, de 1946)

Neste caso, somente decorrido um ano, poderá ser o mesmo bem objeto de nova declaração.

Parágrafo único. Extingue-se em cinco anos o direito de propor ação que vise a indenização por restrições decorrentes de atos do Poder Público. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

DO PROCESSO JUDICIAL

Art. 11. A ação, quando a União for autora, será proposta no Distrito Federal ou no foro da Capital do Estado onde for domiciliado o réu, perante o juízo privativo, se houver; sendo outro o autor, no foro da situação dos bens.

At. 12. Somente os juizes que tiverem garantia de vitaliciedade, inamovibilidade e irredutibilidade de vencimentos poderão conhecer dos processos de desapropriação.

Art. 13. A petição inicial, além dos requisitos previstos no Código de Processo Civil, conterà a oferta do preço e será instruída com um exemplar do contrato, ou do jornal oficial que houver publicado o decreto de desapropriação, ou cópia autenticada dos mesmos, e a planta ou descrição dos bens e suas confrontações.

Parágrafo único. Sendo o valor da causa igual ou inferior a dois contos de réis (2:000\$0), dispensam-se os autos suplementares.

Art. 14. Ao despachar a inicial, o juiz designará um perito de sua livre escolha, sempre que possível, técnico, para proceder à avaliação dos bens.

Parágrafo único. O autor e o réu poderão indicar assistente técnico do perito.

Art. 15. Se o expropriante alegar urgência e depositar quantia arbitrada de conformidade com o art. 685 do Código de Processo Civil, o juiz mandará imití-lo provisoriamente na posse dos bens;

Parágrafo único. (Revogado pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 1º A imissão provisória poderá ser feita, independente da citação do réu, mediante o depósito: (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

a) do preço oferecido, se este fôr superior a 20 (vinte) vezes o valor locativo, caso o imóvel esteja sujeito ao impôsto predial; (Incluída pela Lei nº 2.786, de 1956)

b) da quantia correspondente a 20 (vinte) vezes o valor locativo, estando o imóvel sujeito ao impôsto predial e sendo menor o preço oferecido; (Incluída pela Lei nº 2.786, de 1956)

c) do valor cadastral do imóvel, para fins de lançamento do impôsto territorial, urbano ou rural, caso o referido valor tenha sido atualizado no ano fiscal imediatamente anterior; (Incluída pela Lei nº 2.786, de 1956)

d) não tendo havido a atualização a que se refere o inciso c, o juiz fixará independente de avaliação, a importância do depósito, tendo em vista a época em que houver sido fixado originàlmente o valor cadastral e a valorização ou desvalorização posterior do imóvel. (Incluída pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 2º A alegação de urgência, que não poderá ser renovada, obrigará o expropriante a requerer a imissão provisória dentro do prazo improrrogável de 120 (cento e vinte) dias. (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 3º Excedido o prazo fixado no parágrafo anterior não será concedida a imissão provisória. (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 4º A imissão provisória na posse será registrada no registro de imóveis competente. (Incluído pela Lei nº 11.977, de 2009)

Art. 15-A No caso de imissão prévia na posse, na desapropriação por necessidade ou utilidade pública e interesse social, inclusive para fins de reforma agrária, havendo divergência entre o preço ofertado em juízo e o valor do bem, fixado na sentença, expressos em termos reais, incidirão juros compensatórios de até seis por cento ao ano sobre o valor da diferença eventualmente apurada, a contar da imissão na posse, vedado o cálculo de juros compostos. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

§ 1º Os juros compensatórios destinam-se, apenas, a compensar a perda de renda comprovadamente sofrida pelo proprietário. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001) (Vide ADIN nº 2.332-2)

§ 2º Não serão devidos juros compensatórios quando o imóvel possuir graus de utilização da terra e de eficiência na exploração iguais a zero. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001) (Vide ADIN nº 2.332-2)

§ 3º O disposto no caput deste artigo aplica-se também às ações ordinárias de indenização por apossamento administrativo ou desapropriação indireta, bem assim às ações que visem a indenização por restrições decorrentes de atos do Poder Público, em especial aqueles destinados à proteção ambiental, incidindo os juros sobre o valor fixado na sentença. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

§ 4º Nas ações referidas no § 3º, não será o Poder Público onerado por juros compensatórios relativos a período anterior à aquisição da propriedade ou posse titulada pelo autor da ação. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001) (Vide ADIN nº 2.332-2)

Art. 15-B Nas ações a que se refere o art. 15-A, os juros moratórios destinam-se a recompor a perda decorrente do atraso no efetivo pagamento da indenização fixada na decisão final de mérito, e somente serão devidos à razão de até seis por cento ao ano, a partir de 1º de janeiro do exercício seguinte àquele em que o pagamento deveria ser feito, nos termos do art. 100 da Constituição.

(Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

Art. 16. A citação far-se-á por mandado na pessoa do proprietário dos bens; a do marido dispensa a da mulher; a de um sócio, ou administrador, a dos demais, quando o bem pertencer a sociedade; a do administrador da coisa no caso de condomínio, exceto o de edifício de apartamento constituindo cada um propriedade autônoma, a dos demais condôminos e a do inventariante, e, se não houver, a do cônjuge, herdeiro, ou legatário, detentor da herança, a dos demais interessados, quando o bem pertencer a espólio.

Parágrafo único. Quando não encontrar o citando, mas ciente de que se encontra no território da jurisdição do juiz, o oficial portador do mandado marcará desde logo hora certa para a citação, ao fim de 48 horas, independentemente de nova diligência ou despacho.

Art. 17. Quando a ação não for proposta no foro do domicílio ou da residência do réu, a citação far-se-á por precatória, se o mesmo estiver em lugar certo, fora do território da jurisdição do juiz.

Art. 18. A citação far-se-á por edital se o citando não for conhecido, ou estiver em lugar ignorado, incerto ou inacessível, ou, ainda, no estrangeiro, o que dois oficiais do juízo certificarão.

Art. 19. Feita a citação, a causa seguirá com o rito ordinário.

Art. 20. A contestação só poderá versar sobre vício do processo judicial ou impugnação do preço; qualquer outra questão deverá ser decidida por ação direta.

Art. 21. A instância não se interrompe. No caso de falecimento do réu, ou perda de sua capacidade civil, o juiz, logo que disso tenha conhecimento, nomeará curador à lide, até que se lhe habilite o interessado.

Parágrafo único. Os atos praticados da data do falecimento ou perda da capacidade à investidura do curador à lide poderão ser ratificados ou impugnados por ele, ou pelo representante do espólio, ou do incapaz.

Art. 22. Havendo concordância sobre o preço, o juiz o homologará por sentença no despacho saneador.

Art. 23. Findo o prazo para a contestação e não havendo concordância expressa quanto ao preço, o perito apresentará o laudo em cartório até cinco dias, pelo menos, antes da audiência de instrução e julgamento.

§ 1º O perito poderá requisitar das autoridades públicas os esclarecimentos ou documentos que se tornarem necessários à elaboração do laudo, e deverá indicar nele, entre outras circunstâncias atendíveis para a fixação da indenização, as enumeradas no art. 27. Ser-lhe-ão abonadas, como custas, as despesas com certidões e, a arbitrio do juiz, as de outros documentos que juntar ao laudo.

§ 2º Antes de proferido o despacho saneador, poderá o perito solicitar prazo especial para apresentação do laudo.

Art. 24. Na audiência de instrução e julgamento proceder-se-á na conformidade do Código de Processo Civil. Encerrado o debate, o juiz proferirá sentença fixando o preço da indenização.

Parágrafo único. Se não se julgar habilitado a decidir, o juiz designará desde logo outra audiência que se realizará dentro de 10 dias afim de publicar a sentença.

Art. 25. O principal e os acessórios serão computados em parcelas autônomas.

Parágrafo único. O juiz poderá arbitrar quantia módica para desmonte e transporte de maquinismos instalados e em funcionamento.

Art. 26. No valor da indenização, que será contemporâneo da avaliação, não se incluirão os direitos de terceiros contra o expropriado. (Redação dada pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 1º Serão atendidas as benfeitorias necessárias feitas após a desapropriação; as úteis, quando feitas com autorização do expropriante. (Renumerado do Parágrafo Único pela Lei nº 4.686, de 1965)

§ 2º Decorrido prazo superior a um ano a partir da avaliação, o Juiz ou Tribunal, antes da decisão final, determinará a correção monetária do valor apurado, conforme índice que será fixado, trimestralmente, pela Secretaria de Planejamento da Presidência da República. (Redação dada pela Lei nº 6.306, de 1978)

Art. 27. O juiz indicará na sentença os fatos que motivaram o seu convencimento e deverá atender, especialmente, à estimação dos

bens para efeitos fiscais; ao preço de aquisição e interesse que deles auferir o proprietário; à sua situação, estado de conservação e segurança; ao valor venal dos da mesma espécie, nos últimos cinco anos, e à valorização ou depreciação de área remanescente, pertencente ao réu.

§ 1º A sentença que fixar o valor da indenização quando este for superior ao preço oferecido condenará o desapropriante a pagar honorários do advogado, que serão fixados entre meio e cinco por cento do valor da diferença, observado o disposto no § 4º do art. 20 do Código de Processo Civil, não podendo os honorários ultrapassar R\$ 151.000,00 (cento e cinquenta e um mil reais). (Redação dada Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001) (Vide ADIN nº 2.332-2)

§ 2º A transmissão da propriedade, decorrente de desapropriação amigável ou judicial, não ficará sujeita ao imposto de lucro imobiliário. (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 3º O disposto no § 1º deste artigo se aplica: (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

I- ao procedimento contraditório especial, de rito sumário, para o processo de desapropriação de imóvel rural, por interesse social, para fins de reforma agrária; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

II- às ações de indenização por apossamento administrativo ou desapropriação indireta. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

§ 4º O valor a que se refere o § 1º será atualizado, a partir de maio de 2000, no dia 1º de janeiro de cada ano, com base na variação acumulada do Índice de Preços ao Consumidor Amplo- IPCA do respectivo período. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

Art. 28. Da sentença que fixar o preço da indenização caberá apelação com efeito simplesmente devolutivo, quando interposta pelo expropriado, e com ambos os efeitos, quando o for pelo expropriante.

§ 1º A sentença que condenar a Fazenda Pública em quantia superior ao dobro da oferecida fica sujeita ao duplo grau de jurisdição. (Redação dada pela Lei nº 6.071, de 1974)

§ 2º Nas causas de valor igual ou inferior a dois contos de réis (2.000\$0), observar-se-á o disposto no art. 839 do Código de Processo Civil.

Art. 29. Efetuado o pagamento ou a consignação, expedir-se-á, em favor do expropriante, mandado de imissão de posse, valendo a sentença como título hábil para a transcrição no registro de imóveis.

Art. 30. As custas serão pagas pelo autor se o réu aceitar o preço oferecido; em caso contrário, pelo vencido, ou em proporção, na forma da lei.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 31. Ficam subrogados no preço quaisquer onus ou direitos que recaiam sobre o bem expropriado.

Art. 32. O pagamento do preço será prévio e em dinheiro. (Redação dada pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 1º As dívidas fiscais serão deduzidas dos valores depositados, quando inscritas e ajuizadas. (Incluído pela Lei nº 11.977, de 2009)

§ 2º Incluem-se na disposição prevista no § 1º as multas decorrentes de inadimplemento e de obrigações fiscais. (Incluído pela Lei nº 11.977, de 2009)

§ 3º A discussão acerca dos valores inscritos ou executados será realizada em ação própria. (Incluído pela Lei nº 11.977, de 2009)

Art. 33. O depósito do preço fixado por sentença, à disposição do juiz da causa, é considerado pagamento prévio da indenização.

§ 1º O depósito far-se-á no Banco do Brasil ou, onde este não tiver agência, em estabelecimento bancário acreditado, a critério do

juiz. (Renumerado do Parágrafo Único pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 2º O desapropriado, ainda que discorde do preço oferecido, do arbitrado ou do fixado pela sentença, poderá levantar até 80% (oitenta por cento) do depósito feito para o fim previsto neste e no art. 15, observado o processo estabelecido no art. 34. (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

Art. 34. O levantamento do preço será deferido mediante prova de propriedade, de quitação de dívidas fiscais que recaiam sobre o bem expropriado, e publicação de editais, com o prazo de 10 dias, para conhecimento de terceiros.

Parágrafo único. Se o juiz verificar que há dúvida fundada sobre o domínio, o preço ficará em depósito, ressalvada aos interessados a ação própria para disputá-lo.

Art. 34-A. Se houver concordância, reduzida a termo, do expropriado, a decisão concessiva da imissão provisória na posse implicará a aquisição da propriedade pelo expropriante com o consequente registro da propriedade na matrícula do imóvel. (Incluído pela Lei nº 13.465, de 2017)

§ 1º A concordância escrita do expropriado não implica renúncia ao seu direito de questionar o preço ofertado em juízo. (Incluído pela Lei nº 13.465, de 2017)

§ 2º Na hipótese deste artigo, o expropriado poderá levantar 100% (cem por cento) do depósito de que trata o art. 33 deste Decreto-Lei. (Incluído pela Lei nº 13.465, de 2017)

§ 3º Do valor a ser levantado pelo expropriado devem ser deduzidos os valores dispostos nos §§ 1º e 2º do art. 32 deste Decreto-Lei, bem como, a critério do juiz, aqueles tidos como necessários para o custeio das despesas processuais. (Incluído pela Lei nº 13.465, de 2017)

Art. 35. Os bens expropriados, uma vez incorporados à Fazenda Pública, não podem ser objeto de reivindicação, ainda que fundada em nulidade do processo de desapropriação. Qualquer ação, julgada procedente, resolver-se-á em perdas e danos.

Art. 36. É permitida a ocupação temporária, que será indenizada, afinal, por ação própria, de terrenos não edificadas, vizinhos às obras e necessários à sua realização.

O expropriante prestará caução, quando exigida.

Art. 37. Aquele cujo bem for prejudicado extraordinariamente em sua destinação econômica pela desapropriação de áreas contíguas terá direito a reclamar perdas e danos do expropriante.

Art. 38. O réu responderá perante terceiros, e por ação própria, pela omissão ou sonegação de quaisquer informações que possam interessar à marcha do processo ou ao recebimento da indenização.

Art. 39. A ação de desapropriação pode ser proposta durante as férias forenses, e não se interrompe pela superveniência destas.

Art. 40. O expropriante poderá constituir servidões, mediante indenização na forma desta lei.

Art. 41. As disposições desta lei aplicam-se aos processos de desapropriação em curso, não se permitindo depois de sua vigência outros termos e atos além dos por ela admitidos, nem o seu processamento por forma diversa da que por ela é regulada.

Art. 42. No que esta lei for omissa aplica-se o Código de Processo Civil.

Art. 43. Esta lei entrará em vigor 10 dias depois de publicada, no Distrito Federal, e 30 dias no Estados e Território do Acre, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 21 junho de 1941, 120º da Independência e 53º da República.

GETULIO VARGAS

Francisco Campos.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 700/2015

Altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, que dispõe sobre desapropriações por utilidade pública, e a Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, que dispõe sobre os registros públicos, e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

§ 2º Será exigida autorização legislativa para a desapropriação dos bens de domínio dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal pela União e dos bens de domínio dos Municípios pelos Estados.

§ 2ºA Será dispensada a autorização legislativa a que se refere o § 2º quando a desapropriação for realizada mediante acordo entre os entes federativos, no qual serão fixadas as respectivas responsabilidades financeiras quanto ao pagamento das indenizações correspondentes.

.....” (NR)

“Art. 3º Poderão promover a desapropriação mediante autorização expressa constante de lei ou contrato:

I – os concessionários, inclusive aqueles contratados nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, permissionários, autorizatários e arrendatários;

II – as entidades públicas;

III – as entidades que exerçam funções delegadas do Poder Público; e

IV – o contratado pelo Poder Público para fins de execução de obras e serviços de engenharia sob os regimes de empreitada por preço global, empreitada integral e contratação integrada.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no inciso IV do caput, o edital deverá prever expressamente:

I – o responsável por cada fase do procedimento expropriatório;

II – o orçamento estimado para sua realização; e

III – a distribuição objetiva de riscos entre as partes, incluído o risco pela variação do custo das desapropriações em relação ao orçamento estimado.” (NR)

“Art. 4º

Parágrafo único. Quando a desapropriação executada pelos autorizados a que se refere o art. 3º destinar-se a planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, previstos no Plano Diretor, o edital de licitação poderá prever que a receita decorrente da revenda ou da utilização imobiliária integre projeto associado por conta e risco do contratado, garantido ao Poder Público responsável pela contratação, no mínimo, o ressarcimento dos desembolsos com indenizações, quando estas ficarem sob sua responsabilidade.” (NR)

“Art. 4º-A. Quando o imóvel a ser desapropriado estiver ocupado coletivamente por assentamentos sujeitos a regularização fundiária de interesse social, nos termos do inciso VII do caput do art. 47 da Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, o ente expropriante deverá prever, no planejamento da ação de desapropriação, medidas compensatórias.

§ 1º Para fins do disposto no caput, não serão caracterizados como assentamentos sujeitos a regularização fundiária de interesse social aqueles localizados em Zona Especial de Interesse Social de área vazia destinada à produção habitacional, nos termos do Plano

Diretor ou de lei municipal específica.

§ 2º As medidas compensatórias a que se refere o caput incluem a realocação de famílias em outra unidade habitacional, a indenização de benfeitorias ou a compensação financeira suficiente para assegurar o restabelecimento da família em outro local, exigindo-se, para este fim, o prévio cadastramento dos ocupantes.

§ 3º Poderá ser equiparada à família ou à pessoa de baixa renda aquela não proprietária que, por sua situação fática específica, apresente condição de vulnerabilidade, conforme definido pelo expropriante.” (NR)

“Art. 5º

§ 4º Os bens desapropriados para fins de utilidade pública e os direitos decorrentes da respectiva imissão na posse poderão ser alienados a terceiros, locados, cedidos, arrendados, outorgados em regimes de concessão de direito real de uso, de concessão comum ou de parceria público-privada e ainda transferidos como integralização de fundos de investimento ou sociedades de propósito específico.

§ 5º Aplica-se o disposto no § 4º nos casos de desapropriação para fins de execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, desde que seja assegurada a destinação prevista no referido plano de urbanização ou de parcelamento de solo.

§ 6º Comprovada a inviabilidade ou a perda objetiva de interesse público em manter a destinação do bem prevista no Decreto expropriatório, o expropriante deverá adotar uma das seguintes medidas, nesta ordem de preferência:

I- destinar a área não utilizada para outra finalidade pública; ou

II- alienar o bem a qualquer interessado, na forma prevista em lei, assegurado o direito de preferência à pessoa física ou jurídica desapropriada.

§ 7º No caso de desapropriação para fins de execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, as diretrizes do plano de urbanização ou de parcelamento do solo deverão estar previstas no Plano Diretor, na legislação de uso e ocupação do solo ou em lei municipal específica.” (NR)

“Art. 7º Declarada a utilidade pública, ficam as autoridades administrativas do expropriante ou seus representantes autorizados a ingressar nas áreas compreendidas na declaração, inclusive para realizar inspeções e levantamentos de campo, podendo recorrer, em caso de resistência, ao auxílio de força policial.

Parágrafo único. Em caso de dano por excesso ou abuso de poder ou originário das inspeções e levantamentos de campo realizados, cabe indenização por perdas e danos, sem prejuízo da ação penal.” (NR)

“Art. 15-A. No caso de imissão prévia na posse, na desapropriação por necessidade ou utilidade pública e interesse social prevista na Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962, na hipótese de haver divergência entre o preço ofertado em juízo e o valor do bem fixado na sentença, expressos em termos reais, poderão incidir juros compensatórios de até doze por cento ao ano sobre o valor da diferença eventualmente apurada, contado da data de imissão na posse, vedada a aplicação de juros compostos.

§ 1º Os juros compensatórios destinam-se apenas a compensar danos correspondentes a lucros cessantes comprovadamente sofridos pelo proprietário, não incidindo nas indenizações relativas às desapropriações que tiverem como pressuposto o descumprimento da função social da propriedade, previstas nos art. 182, § 4º, inciso III, e art. 184 da Constituição.

§ 2º O disposto no caput aplica-se também às ações ordinárias de indenização por apossamento administrativo ou por desapropriação indireta e às ações que visem à indenização por restrições decorrentes de atos do Poder Público.

§ 3º Nas ações referidas no § 2º, o Poder Público não será onerado por juros compensatórios relativos a período anterior à aquisição da propriedade ou da posse titulada pelo autor da ação.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 176-A. O registro de aquisição originária ensejará a abertura de matrícula relativa ao imóvel adquirido se não houver ou quando:

I- atingir parte de imóvel objeto de registro anterior; ou

II- atingir, total ou parcialmente, mais de um imóvel objeto de registro anterior.

§ 1º A matrícula será aberta com base em planta e memorial descritivo do imóvel utilizados na instrução do procedimento administrativo ou judicial que ensejou a aquisição.

§ 2º As matrículas atingidas deverão, conforme o caso, ser encerradas ou receber averbação dos respectivos desfalques, dispensada, para este fim, a retificação do memorial descritivo da área remanescente.

§ 3º Eventuais divergências entre a descrição do imóvel constante do registro e aquela apresentada pelo requerente não obstarão o registro.

§ 4º Se a área adquirida em caráter originário for maior do que a constante do registro existente, a informação sobre a diferença apurada será averbada na matrícula aberta.” (NR)

“Art. 176-B. O disposto no art. 176-A aplica-se, sem prejuízo de outros, ao registro:

I- de ato de imissão provisória na posse, em procedimento de desapropriação;

II- de carta de adjudicação em procedimento judicial de desapropriação;

III- de escritura pública, termo ou contrato administrativo em procedimento extrajudicial de desapropriação;

IV- de aquisição de área por usucapião ou por concessão de uso especial para fins de moradia; e

V- de sentença judicial de aquisição de imóvel em procedimento expropriatório de que tratam os § 4º e § 5º do art. 1.228 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002- Código Civil.” (NR)

“Art. 195-B. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão solicitar ao registro de imóveis competente a abertura de matrícula de parte ou da totalidade de imóveis urbanos sem registro anterior, cujo domínio lhe tenha sido assegurado pela legislação, por meio de requerimento acompanhado dos documentos previstos nos incisos I, II e III do caput do art. 195-A.

.....
§ 2º Sem prejuízo da possibilidade de requerer a abertura de matrícula para seus bens, nos termos do caput, o Município poderá, em acordo com o Estado, requerer, em nome deste, a abertura de matrícula de imóveis urbanos estaduais situados nos limites do respectivo território municipal no registro de imóveis competente.” (NR)

“Art. 221.

V- contratos ou termos administrativos, assinados com a União, Estados, Municípios ou o Distrito Federal, no âmbito de programas de regularização fundiária e de programas habitacionais de interesse social, dispensado o reconhecimento de firma; e

VI- contratos ou termos administrativos, assinados com os legitimados a que se refere o art. 3º do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, no âmbito das desapropriações extrajudiciais.

.....
§ 3º Os contratos e termos administrativos mencionados no inciso VI deverão ser submetidos à qualificação registral pelo Oficial de Registro de Imóveis, previamente ao pagamento do valor devido ao expropriado.” (NR)

“Art. 235.

III- dois ou mais imóveis contíguos objeto de imissão provisória registrada em nome da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios ou de suas entidades delegadas ou contratadas e sua respectiva cessão e promessa de cessão.

.....

§ 3º Na hipótese de que trata o inciso III, a unificação poderá abranger matrículas ou transcrições relativas a imóveis contíguos àqueles que tenham sido objeto da imissão provisória na posse.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002- Código Civil, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1.225.

XII- a concessão de direito real de uso; e

XIII- os direitos oriundos da imissão provisória na posse, quando concedida à União, aos Estados, ao Distrito Federal, aos Municípios ou às suas entidades delegadas e respectiva cessão e promessa de cessão.” (NR)

“Art. 1.473.

X- a propriedade superficiária; e

XI- os direitos oriundos da imissão provisória na posse, quando concedida à União, aos Estados, ao Distrito Federal, aos Municípios ou às suas entidades delegadas e respectiva cessão e promessa de cessão.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 9.514, de 20 de novembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 22.

§ 1º

IV- a propriedade superficiária; ou

V- os direitos oriundos da imissão provisória na posse, quando concedida à União, aos Estados, ao Distrito Federal, aos Municípios ou às suas entidades delegadas, e respectiva cessão e promessa de cessão.” (NR)

Art. 5º A Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.

§ 3º Admite-se a cessão da posse em que estiverem provisoriamente imitidas a União, os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e suas entidades delegadas, o que poderá ocorrer por instrumento particular, ao qual se atribui, no caso dos parcelamentos populares, para todos os fins de direito, caráter de escritura pública, não se aplicando a disposição do art. 108 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002- Código Civil.” (NR)

Art. 6º A Lei nº 12.787, de 11 de janeiro de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 38.

§ 1º Não se aplica o disposto no inciso III do caput caso o imóvel esteja hipotecado às instituições financeiras oficiais que hajam prestado assistência creditícia ao agricultor irrigante para desenvolvimento de suas atividades em projeto público de irrigação.

§ 2º As instituições financeiras oficiais informarão ao Poder Público sobre a hipoteca a que se refere o § 1º.” (NR)

Art. 7º Fica revogado o § 2º do art. 235 da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973.

Art. 8º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de dezembro de 2015; 194º da Independência e 127º da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Nelson Barbosa

Gilberto Magalhães Occhi

Gilberto Kassab

LEI MUNICIPAL Nº 16.703/2017

Disciplina as concessões e permissões de serviços, obras e bens públicos que serão realizadas no âmbito do Plano Municipal de Desestatização- PMD; introduz alterações na Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015.

JOÃO DORIA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 3 de outubro de 2017, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Capítulo I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O Plano Municipal de Desestatização- PMD tem como objetivos fundamentais:

- I- reordenar, no âmbito do Município de São Paulo, a posição estratégica da Administração Pública Municipal na economia, transferindo à iniciativa privada as atividades que podem ser por ela melhor exploradas;
- II- permitir que a Administração Pública Municipal concentre os seus esforços nas atividades em que a presença do Município seja fundamental para a consecução das suas prioridades;
- III- contribuir para a reestruturação econômica do setor público municipal, com especial atenção à eficiência no cumprimento de suas finalidades e sustentabilidade;
- IV- promover investimentos nos bens e serviços que forem objeto de desestatização;
- V- garantir a racionalização do uso e da exploração de bens e serviços, mediante a avaliação de seu valor econômico e a implementação de novas formas de exploração;
- VI- permitir que o Município regule a exploração de serviços e o uso de bens públicos a fim de distribuir equitativamente custos a eles associados;
- VII- garantir a modernização dos instrumentos regulatórios em prol da livre concorrência;
- VIII- promover a ampla conscientização dos custos e oportunidades associados à exploração de bens municipais e à prestação de serviços públicos, bem como a transparência dos processos de desestatização;
- IX- garantir a defesa e manutenção dos serviços ambientais já existentes.

Art. 2º Ficam sujeitas ao regime desta lei as desestatizações de serviços e bens da Administração Direta ou Indireta, passíveis de alienação, concessão, permissão, parcerias público-privadas e parcerias em geral, bem como direitos a eles associados.

Art. 3º Considera-se desestatização para os fins desta Lei:

- I- a alienação ou outorga de direitos sobre bens móveis e imóveis de domínio municipal;
- II- a transferência, para a iniciativa privada, da gestão e execução de serviços explorados pela Administração Direta ou Indireta;
- III- a celebração de parcerias com entidades privadas.

Capítulo II

DAS MODALIDADES DE DESESTATIZAÇÃO

Art. 4º As desestatizações sujeitas ao regime desta lei poderão ser executadas nas seguintes modalidades:

- I- alienação, arrendamento, locação, permuta e cessão de bens, direitos e instalações, bem como concessão administrativa de uso, concessão de direito real de uso resolúvel e direito de superfície;
- II- concessão, permissão, parceria público-privada, cooperação, gestão de atividades, bens ou serviços, bem como outras parcerias e formas associativas, societárias ou contratuais.

Capítulo III

DOS PROCESSOS DE DESESTATIZAÇÃO

Art. 5º A desestatização sujeita ao regime desta Lei será precedida de estudos de viabilidade elaborados com base na análise de seus aspectos técnico-operacionais, econômico-financeiros e jurídicos, sem prejuízo da elaboração de outros estudos que se mostrem necessários, a critério da Administração Pública Municipal.

Parágrafo único. Cada processo de desestatização, obedecidos os termos desta Lei e sem prejuízo dos demais dispositivos legais que lhe forem aplicáveis, gozará de ampla publicidade, inclusive da justificativa para a desestatização.

Art. 6º Nas hipóteses em que a lei exigir licitação, o edital poderá prever a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento das propostas, hipótese em que:

I- encerrada a fase de classificação das propostas ou de oferecimento de lances, será aberto o invólucro com os documentos de habilitação do licitante classificado em primeiro lugar, para verificação do atendimento das condições fixadas no edital;

II- verificado o atendimento das exigências do edital, o licitante será declarado vencedor;

III- inabilitado o licitante classificado em primeiro lugar, serão analisados os documentos de habilitação do licitante com a proposta classificada em segundo lugar, e assim sucessivamente, até que um licitante classificado atenda às condições fixadas no edital;

IV- proclamado o resultado do certame, o objeto será adjudicado ao vencedor segundo as condições técnicas e econômicas por ele ofertadas.

§ 1º Aplicar-se-á o disposto no § 3º do art. 4º da Lei Federal nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, aos processos de desestatização.

§ 2º Fica o Executivo autorizado a contratar assessoria externa para a estruturação dos processos de desestatização.

Art. 7º A Administração Pública Municipal poderá receber contribuições de interessados nos processos de estruturação das desestatizações, incluída a realização de audiências e consultas públicas e dos procedimentos de que trata o art. 21 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 8º Fica autorizada a criação de fundos de natureza contábil, conta vinculada de movimentação restrita ou outros instrumentos financeiros com a finalidade de prestar garantias de pagamento das obrigações pecuniárias assumidas pela Administração em virtude das parcerias de que trata esta Lei.

Parágrafo único. Os recursos que venham a compor o patrimônio dos fundos de natureza contábil, da conta vinculada de movimentação restrita ou dos instrumentos financeiros referidos no “caput” deste artigo, poderão ser aportados em empresas estatais municipais ou fundos de investimentos que tenham por finalidade a prestação de garantia das obrigações pecuniárias assumidas pela Administração Pública em virtude das parcerias de que trata esta Lei.

Capítulo IV

DAS CONCESSÕES E PERMISSÕES

Art. 9º Fica o Executivo autorizado a outorgar concessões e permissões dos seguintes serviços, obras e bens públicos:

I- o sistema de arrecadação das tarifas do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, inclusive em cooperação com outros entes da federação;

II- o Mercado Municipal Paulista (Mercadão) e o Mercado Kinjo Yamato;

III- parques, praças e planetários; e

IV- remoção e pátios de estacionamento de veículos.

§ 1º As concessões e permissões de serviços devem observar a obrigação do concessionário ou permissionário de prestação do ser-

viço adequado, satisfazendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º Sem prejuízo do disposto na regulamentação aplicável, são direitos e obrigações dos usuários dos serviços:

I- receber serviço adequado;

II- receber do poder concedente e do concessionário informações para a defesa dos interesses individuais ou coletivos;

III- obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente;

IV- levar ao conhecimento do poder público e do concessionário as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;

V- comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pelo concessionário na prestação do serviço;

VI- contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

§ 3º Nas concessões a que se refere o “caput”, serão ainda observados os seguintes condicionamentos:

I- será vedada a cobrança de ingresso para acesso às áreas abertas dos parques públicos;

II- será concedido direito de preferência em igualdade de condições aos atuais permissionários que atuam em mercados e sacolões municipais;

III- a concessão do sistema de arrecadação das tarifas do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros deverá ser precedida da demonstração da vantajosidade econômica do projeto e respeitará o direito à privacidade dos usuários;

IV- será garantida nas praças e parques, sem ônus para os organizadores, a realização de manifestações de natureza artística de pequeno porte e não comerciais, bem como de reuniões pacíficas;

V- na concessão do serviço previsto no inciso I do “caput” deste artigo serão assegurados, sem prejuízo de outros, os direitos dos usuários previstos na Lei Municipal nº 8.424/1976, conforme alterada pela Lei Municipal nº 16.097/2004, na Lei Municipal nº 15.912/2013, na Lei Municipal nº 16.337/2015, na Lei Municipal nº 11.216/1992, na Lei Municipal nº 11.250/1992, na Lei Municipal nº 14.988/2009, na Lei Municipal nº 11.840/1995 e na Lei Municipal nº 13.211/2001.

§ 4º O contrato para concessão dos serviços, obras e bens públicos referidos no “caput” contemplará, no mínimo:

I- o objeto, a delimitação da área e o prazo determinado da concessão;

II- os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros de avaliação do desempenho do concessionário, facultando-se a inclusão de mecanismos de avaliação do serviço por parte dos usuários diretamente e de mecanismos de auditoria externa;

III- os direitos, garantias e obrigações do Município e do concessionário, bem como os direitos e deveres dos usuários dos equipamentos, observadas as disposições do Capítulo II da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

IV- as formas de remuneração do concessionário e de atualização dos valores contratuais;

V- a matriz de riscos da concessão;

VI- a forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução das atividades;

VII- as penalidades aplicáveis em caso de inadimplemento contratual, fixadas sempre de forma proporcional à gravidade da falta cometida e às obrigações assumidas;

VIII- os casos de extinção da concessão;

IX- a exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas do concessionário;

X- os bens reversíveis;

XI- a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas do concessionário ao poder concedente;

XII- o plano de investimentos para o prazo da concessão.

§ 5º Os Conselhos Gestores dos parques municipais terão suas atribuições mantidas, conforme previsto na Lei Municipal nº 15.910, de 27 de novembro de 2013.

§ 6º O Poder Executivo encaminhará, em até 6 (seis) meses, projeto de lei específico para tratar da autorização legislativa para concessão dos demais mercados e sacolões municipais.

§ 7º As concessões e permissões de parques e praças deverão garantir a manutenção dos serviços ambientais, suas funções ecológicas, estéticas e de equilíbrio ambiental, observadas as regras de manejo arbóreo, proteção das nascentes, cursos d'água, lagos, fauna, flora e permeabilidade do solo.

§ 8º Os eventos que forem realizados em parques e praças deverão zelar pela total integridade do patrimônio ambiental, tais como vegetação, nascentes, cursos d'água, lagos, fauna e flora, com rígidos controles de ruídos e luminosidade que possam causar qualquer dano ao ecossistema.

Art. 10 As permissões referidas no art. 9º desta Lei serão formalizadas mediante instrumento apropriado e deverão se referir à realização de projeto, atividade, serviço ou evento para a consecução de finalidades de interesse público.

§ 1º A Administração poderá, mediante ato justificado e vinculado ao efetivo atendimento do interesse público, revogar a qualquer tempo a permissão.

§ 2º Na hipótese do § 1º deste artigo, o permissionário terá direito à indenização correspondente à parcela de investimentos vinculados à atividade que não tiver sido amortizada ou depreciada, nos termos estabelecidos no ato ou contrato de permissão e no cronograma de amortização ou depreciação previamente homologado pela Administração Pública.

§ 3º A indenização referida no § 2º deste artigo apenas será devida na hipótese de os investimentos realizados pelo permissionário terem sido previamente autorizados e constarem do ato de permissão e do cronograma de amortização ou depreciação previamente homologado pela Administração Pública.

Capítulo V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 11 Caberá à Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias executar o Plano Municipal de Desestatização.

Art. 12 Fica o Executivo autorizado a adotar diretrizes, normas e procedimentos de agência oficial de cooperação estrangeira ou organismo financeiro internacional, sempre que previstos nos instrumentos de financiamento celebrados com essas entidades, respeitados os princípios previstos no art. 37 da Constituição Federal.

Art. 13 A fiscalização dos contratos de concessão ou de outros ajustes firmados para a consecução do PMD poderá contar com o auxílio de auditoria contratada, verificador independente ou outras pessoas especializadas.

Parágrafo único. O verificador independente de que trata o “caput” deste artigo poderá ser contratado pela Administração ou pelo contratado, desde que conte com anuência da Administração.

Art. 14 Os contratos de concessão e outros ajustes firmados para execução do PMD poderão prever o emprego de mecanismos privados de resolução de disputas, inclusive mediação e arbitragem, para dirimir questões relacionadas a direitos patrimoniais disponíveis.

Parágrafo único. O contrato ou outro ajuste firmado poderá prever o dever de o parceiro privado contratar procedimento arbitral e

arcar com suas custas e despesas, devendo essas, quando for o caso, ser ressarcidas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

Art. 15 Os arts. 2º, 3º, 5º e 6º da Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º ...

§ 1º A licitação referida no “caput” deste artigo obedecerá à legislação federal e municipal pertinente, mormente nos aspectos de sustentabilidade das edificações, e deverá contemplar em seu escopo Projeto de Intervenção Urbana para um raio de 600 (seiscentos) metros de cada terminal a ser concedido.

§ 2º Cada Projeto de Intervenção Urbana deverá conter o perímetro específico e as diretrizes específicas que orientarão a transformação urbanística pretendida para a região, de acordo com as suas características e potencialidades, observando-se os demais requisitos legais e regulamentares para sua elaboração.

§ 3º Os terminais poderão ser licitados individualmente ou em lote.

§ 4º O Executivo poderá editar regulamento específico tratando do procedimento para elaboração do Projeto de Intervenção Urbana de que trata esta Lei.

§ 5º (VETADO)” (NR)

“Art. 3º ...

I- o seu prazo de vigência, compatível com a amortização dos investimentos realizados, e eventuais hipóteses de prorrogação, excepcionada a regra prevista no art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

II- a restituição ao Poder Concedente das áreas essenciais à operação dos terminais de ônibus, incluídas as suas construções, equipamentos e benfeitorias, sem nenhum direito de retenção;

...” (NR)

“Art. 5º A remuneração dos serviços e dos investimentos spendidos pela concessionária será obtida pelas receitas decorrentes de:

...

II- exploração comercial, direta ou indireta, de edificações a serem construídas no terreno da estação ou na área de abrangência do perímetro do raio do § 1º do art. 2º desta Lei, incluindo a alienação de novas unidades incorporadas pelo delegatário em função da execução do objeto contratual;

...

IV- outras fontes de receita que não onerem o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário.

...” (NR)

“Art. 6º O contrato terá por escopo realizar a exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo, bem como a implantação dos respectivos Projetos de Intervenção Urbana, que poderá ser realizada diretamente pelo concessionário ou em parceria com o Poder Público.

§ 1º O reordenamento do espaço urbano com base no Projeto de Intervenção Urbana será orientado pelas diretrizes e prioridades estabelecidas na Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 (Plano Diretor Estratégico), mediante:

...” (NR)

Art. 16 Para os ativos abrangidos pelo inciso II do art. 9º da presente Lei, deverão ser obrigatoriamente adotadas as seguintes me-

didat legais:

I- o modelo deverá ser de concessão para melhorias, operacionalização, manutenção e exploração econômica dos citados ativos;

II- a concessionária deverá ser uma Sociedade de Propósito Específico, podendo adotar qualquer forma admitida em lei;

III- o ato constitutivo da concessão deverá indicar como finalidade exclusiva a exploração do objeto da concessão;

IV- a concessionária deverá garantir a continuidade do trabalho dos comerciantes cadastrados pelo poder concedente, detentores do Termo de Permissão de Uso, na data da concessão, em suas respectivas unidades, desde que atendidas as exigências legais pertinentes a cada categoria;

V- a concessionária garantirá aos comerciantes cadastrados pelo poder concedente um valor de locação não abusivo e compatível com a região em que se encontra seu comércio.

Parágrafo único. O valor da locação previsto no inciso V deste artigo será compatível com as atividades da mesma natureza, estabelecidas no entorno da unidade e, fixado, deverá ser corrigido anualmente pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo- IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE, ou pelo índice que o substituir.

Art. 17 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 4 de outubro de 2017, 464º da fundação de São Paulo.

JOÃO DORIA, PREFEITO

ANDERSON POMINI, Secretário Municipal de Justiça

JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário do Governo Municipal

LEI MUNICIPAL Nº 16.211/2018

Dispõe sobre a autorização para a outorga de concessão do Mercado Municipal Santo Amaro e do Sacolão Santo Amaro, no âmbito do Plano Municipal de Desestatização.

(PROJETO DE LEI Nº 852/17, DO EXECUTIVO, APROVADO NA FORMA DE SUBSTITUTIVO DO LEGISLATIVO)

JOÃO DORIA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 18 de dezembro de 2017, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a outorgar concessão do Mercado Municipal Santo Amaro e do Sacolão Santo Amaro.

§ 1º Os contratos de concessão poderão contemplar obrigações de o concessionário realizar obras de ampliação, melhorias, operacionalização, manutenção e exploração econômica dos bens públicos referidos no “caput” deste artigo.

§ 2º Os bens públicos referidos no “caput” deste artigo poderão sofrer reforma para a ampliação de área, criando-se novas unidades de comércio, desde que o conjunto respeite a característica precípua de uso e atividades próprias de mercado e de sacolão municipal.

§ 3º O concessionário deverá ser uma sociedade de propósito específico.

§ 4º O contrato de concessão deverá indicar como finalidade exclusiva a exploração e gestão dos bens municipais a que se referir.

§ 5º O concessionário deverá garantir a continuidade do trabalho dos comerciantes regulares cadastrados pelo poder concedente, detentores de termo de permissão de uso na data da concessão.

§ 6º O valor do aluguel cobrado pelo concessionário dos comerciantes regulares cadastrados pelo poder concedente não será superior ao preço público vigente na data da concessão, acrescido de correção monetária, após os primeiros 12 (doze) meses.

§ 7º Decorrido o prazo de 2 (dois) anos da data da concessão, o valor do aluguel poderá ser repactuado para atingir os padrões usuais de mercado.

§ 8º Os comerciantes cadastrados pelo poder concedente deverão comprovar sua regularidade perante o Município, bem como o cumprimento de todas as obrigações oriundas do termo de permissão de uso.

Art. 2º Aplicam-se a esta Lei, no que couber, as disposições da Lei nº 16.703, de 2017.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o parágrafo único do art. 16 da Lei nº 16.703, de 2017.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 1º de fevereiro de 2018, 465º da fundação de São Paulo.

JOÃO DORIA, PREFEITO

ANDERSON POMINI, Secretário Municipal de Justiça

JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário do Governo Municipal

BRUNO COVAS, Secretário-Chefe da Casa Civi

DECRETO MUNICIPAL Nº 58.066/18

Dispõe sobre os Projetos de Intervenção Urbana previstos no § 1º do artigo 2º da Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, bem como sobre a análise dos processos de licenciamento que especifica.

JOÃO DORIA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, DECRETA:

Art. 1º Este decreto dispõe sobre os Projetos de Intervenção Urbana previstos no § 1º do artigo 2º da Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que disciplina a concessão para administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação de terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo, bem como dispõe sobre a análise dos processos de licenciamento que especifica.

§ 1º Os Projetos de Intervenção Urbana de que tratam a Lei nº 16.211, de 2015, e este decreto deverão ser elaborados para um raio de 600m (seiscentos metros) de cada terminal a ser concedido.

§ 2º O contrato de concessão dos terminais de ônibus somente poderá estabelecer obrigações de intervenção na área de abrangência prevista no § 1º deste artigo e que estejam contempladas no decreto ou na lei que instituir o Projeto de Intervenção Urbana.

§ 3º Aplicam-se aos Projetos de Intervenção Urbana de que tratam a Lei nº 16.211, de 2015, e este decreto os conceitos e o rito previstos no Decreto nº 56.901, de 29 de março de 2016.

Art. 2º As áreas ou terrenos subutilizados ou com potencial de transformação associados à concessão dos terminais deverão estar contidos no perímetro de intervenção definido em relação ao raio de 600m (seiscentos metros) de cada equipamento, abrangidas as quadras internas à circunferência e as quadras por ela alcançadas, conforme as diretrizes previstas no artigo 6º, § 1º, da Lei nº 16.211, de 2015, correspondentes ao Programa de Interesse Público das intervenções.

Parágrafo único. O Projeto de Intervenção Urbana deverá prever as melhorias urbanísticas associadas à concessão do terminal, adotando esse equipamento público como vetor do desenvolvimento urbano do seu perímetro de abrangência.

Art. 3º Os Projetos de Intervenção Urbana elaborados nos termos deste decreto promoverão a eficiência, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, dos investimentos realizados em parceria com o setor privado, devendo prever, no mínimo:

I- plano de mobilidade local para a melhoria da articulação do terminal com equipamentos urbanos e sociais, concentrações habitacionais, áreas verdes públicas e demais estabelecimentos de relevância comunitária na área de abrangência do perímetro do raio de 600m (seiscentos metros) de cada terminal, considerando os deslocamentos a pé e por veículos motorizados e não motorizados, compreendendo, ainda, a definição da malha de percursos e das intervenções urbanísticas destinadas à sua qualificação;

II- a definição das áreas a serem afetadas ao uso público em função da implantação do projeto, especialmente das áreas destinadas à concessão para operação dos terminais;

III- a indicação dos lotes ou glebas sujeitos à transformação ou requalificação na área de abrangência do perímetro do raio de 600m (seiscentos metros) de cada terminal, bem como a destinação específica, pública ou privada, de cada um desses imóveis;

IV- a demonstração da expectativa de qualificação do desenvolvimento urbano local a partir da implantação do Projeto de Intervenção Urbana, especialmente no tocante à qualificação e ao fortalecimento das centralidades locais por meio de sua articulação com equipamentos urbanos e sociais, de habitação, áreas verdes, de saneamento e de mobilidade local;

V- a demonstração da racionalização do uso da infraestrutura instalada, em particular a do sistema viário e de transportes, bem como, se cabível, a demonstração da racionalização desse uso em função da ampliação da oferta de equipamentos urbanos e sociais;

VI- o total de potencial construtivo das edificações a serem construídas no terreno do terminal, incluídas áreas computáveis e não computáveis, que não se configurem como áreas operacionais dos terminais ou acessórias ao seu funcionamento;

VII- o rol de categorias de uso complementar que configurem o aproveitamento ampliado de sua função estratégica, elegíveis à implantação em cada terminal.

Art. 4º O Projeto de Intervenção Urbana poderá conter rol de intervenções urbanísticas úteis à eficiência da transformação ou à qualificação urbana pretendidas na área objeto de concessão, além de outras recomendações técnicas exclusivamente referentes às definições de caráter urbanístico.

§ 1º Somente a implantação das intervenções urbanísticas previstas no contrato de concessão será obrigatória, por parte do concessionário, nos termos a serem estipulados em cada avença.

§ 2º A instalação de equipamentos públicos e a realização de obras ou outras intervenções urbanísticas promovidas pelo Poder Público na área de abrangência do perímetro do raio de 600m (seiscentos metros) de cada terminal deverão observar o rol previsto no “caput” deste artigo.

§ 3º As obras e intervenções referentes a mitigações eventualmente devidas em função da implantação de Polos Geradores de Tráfego, nos termos da Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, e do artigo 108 da Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016, deverão ser urbanisticamente coerentes com as previstas no “caput” deste artigo.

Art. 5º Na análise dos processos de licenciamento das novas construções, reformas com ampliação de área construída e regularização de edificações e instalações existentes nas áreas operacionais dos terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, nas áreas operacionais do Sistema de Transporte Público Hidroviário e nas áreas públicas remanescentes de desapropriações relacionadas ao transporte público coletivo, deverão ser observadas as seguintes normas:

I- às áreas operacionais dos terminais de ônibus, inclusive no tocante às suas atividades auxiliares, aplica-se o disposto no artigo 90 da Lei nº 16.402, de 2016;

II- às construções e ampliações destinadas a proporcionar a exploração de receitas acessórias ao contrato de concessão dos terminais e que configurem o aproveitamento ampliado de sua função estratégica e implantação de usos complementares, tais como os de comércio, serviços ou habitação, aplica-se o disposto nos §§ 2º e 3º do artigo 245 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014, adotando-se, quanto aos seus parâmetros urbanísticos, as regras pertinentes à edificação caracterizada como INFRA-1.

§ 1º Nas hipóteses em que o Projeto de Intervenção Urbana indicar a necessidade de utilização do disposto no § 1º do artigo 107 da Lei nº 16.402, de 2016, a demonstração da necessidade de serem estabelecidos ou excepcionados parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo aplicáveis à edificação destinada ao uso INFRA será realizada pelo Projeto de Intervenção Urbana.

§ 2º Para fins de atendimento ao disposto no artigo 5º, inciso II, da Lei nº 16.211, de 2015, o licenciamento das atividades autorizadas nos termos do § 1º deste artigo será realizado de acordo com a sua natureza, referente à exploração das novas edificações como fonte de receita acessória do contrato de concessão.

§ 3º As atividades licenciadas nas edificações previstas neste artigo poderão ser acessadas pelas áreas internas de circulação do terminal ou diretamente por logradouro público, não devendo causar interferência nas áreas operacionais reversíveis após a concessão, rotas de fuga e circulação geral dos usuários.

§ 4º A instalação dos usos comerciais, de serviços ou residenciais nas edificações previstas neste artigo deverá receber a anuência do órgão gestor do equipamento público de transporte.

Art. 6º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 4 de janeiro de 2018, 464º da fundação de São Paulo.

JOÃO DORIA, PREFEITO

HELOISA MARIA DE SALLES PENTEADO PROENÇA, Secretária Municipal de Urbanismo e Licenciamento

SILVANA LÉA BUZZI, Secretária Municipal de Desestatização e Parcerias- Substituta
SERGIO HENRIQUE PASSOS AVELLEDA, Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes
BIANCA FREITAS PINTO ROCHA, Secretária Municipal de Justiça- Substituta
JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário do Governo Municipal
BRUNO COVAS, Secretário-Chefe da Casa Civil

DECRETO MUNICIPAL Nº 57.678/2017

Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse para a apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela Administração Pública Municipal. JOÃO DORIA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, DECRETA:

Capítulo I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Este decreto estabelece o Procedimento de Manifestação de Interesse- PMI para a apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, com a finalidade de subsidiar a Administração Pública Municipal na estruturação de empreendimentos objeto de concessão ou permissão de serviços públicos, de parceria público-privada, de permissão, concessão, arrendamento ou concessão de direito real de uso de bens públicos.

§ 1º A abertura do procedimento previsto no “caput” deste artigo é facultativa para a Administração Municipal.

§ 2º O procedimento previsto no “caput” deste artigo poderá ser aplicado à atualização, complementação ou revisão de projetos, levantamentos, investigações e estudos já elaborados.

§ 3º Na fase de estruturação dos empreendimentos a que se refere o “caput” deste artigo, a critério da Administração Municipal, poderá ser:

- I- convocado Procedimento Preliminar de Manifestação de Interesse- PPMI, quando se mostrar útil à obtenção de subsídios preliminares específicos;
- II- convocado PMI, na forma deste decreto, para obtenção de subsídios aprofundados, em matérias específicas ou para viabilizar a estruturação integrada; ou
- III- celebrado contrato de prestação de serviços para a realização de estudos, inclusive para revisão, aperfeiçoamento ou complementação de subsídios obtidos em PPMI, em PMI ou em trabalhos anteriores.

§ 4º O PPMI será convocado, mediante edital de chamamento público, para interessados apresentarem, independentemente de autorização, seus projetos, levantamentos, investigações ou estudos, não se sujeitando às disposições deste decreto, ficando vedado o ressarcimento na forma do artigo 21 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 5º Não se submetem ao procedimento previsto neste decreto:

- I- procedimentos previstos em legislação específica;
- II- projetos, levantamentos, investigações e estudos elaborados por organismos internacionais dos quais o País faça parte, bem como por autarquias, fundações públicas, empresas públicas ou sociedades de economia mista.

§ 6º O PMI será composto das seguintes fases:

- I- abertura, por meio de publicação de edital de chamamento público;
- II- autorização para a apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos;
- III- avaliação, seleção e aprovação.

Art. 2º Compete à Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias a abertura, autorização e aprovação de PPMI e de PMI.

Parágrafo único. Para o exercício da competência prevista no “caput” deste artigo, a Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias deverá ser informada e notificada acerca de todos os andamentos dos projetos de concessão ou permissão de serviços públicos, de parceria público-privada, de permissão, concessão, arrendamento ou concessão de direito real de uso de bens públicos, inclusive

daqueles que já tenham sido iniciados na data da publicação deste decreto.

Capítulo II

DA COMPETÊNCIA PARA CONDUZIR OS PROCEDIMENTOS DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE

Art. 3º Compete à Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias a condução dos Procedimentos de Manifestação de Interesse no âmbito da Administração Municipal, sejam eles iniciados por manifestação de proponentes ou por publicação de chamamento público.

§ 1º A proposta de abertura de PMI por pessoa física ou jurídica interessada será dirigida à Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias e deverá conter a descrição do projeto, com o detalhamento das necessidades públicas a serem atendidas e do escopo dos projetos, levantamentos, investigações e estudos necessários.

§ 2º Os demais órgãos ou entidades da Administração Municipal deverão encaminhar eventuais pedidos de autorização por eles recebidos à Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias.

§ 3º Ao receber pedido de autorização para a realização de estudos preliminares, a Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias notificará outros órgãos ou entidades da Administração Municipal cuja competência esteja relacionada ao empreendimento.

§ 4º A conveniência da realização dos estudos preliminares será avaliada pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias, com o envolvimento de outros órgãos ou entidades da Administração Municipal competentes.

§ 5º O pedido de autorização para a realização de estudos preliminares poderá ser indeferido de plano caso não haja conveniência de sua realização.

§ 6º A decisão de indeferimento do pedido de autorização poderá ser posteriormente reconsiderada, a critério da Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias, ouvidos outros órgãos ou entidades competentes, especialmente no caso de ulterior verificação de oportunidade e conveniência na realização dos estudos requeridos.

§ 7º Havendo conveniência na realização dos estudos preliminares objeto do pedido de autorização protocolado, a Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias instaurará comissão especial de avaliação preliminar, em conjunto com outros órgãos ou entidades competentes, quando for o caso, com as seguintes atribuições:

I- analisar a regularidade dos documentos apresentados pelos proponentes, podendo solicitar documentos e esclarecimentos complementares a qualquer momento;

II- analisar a previsão de dispêndios com os estudos preliminares indicada pelo agente empreendedor, podendo solicitar a justificativa de tais valores ou a apresentação de novo orçamento, quando a estimativa apresentar valores superiores aos de mercado para serviços similares;

III- fazer publicar comunicado no Diário Oficial da Cidade, contendo informações sobre o pedido de autorização recebido;

IV- recomendar ao Secretário Municipal de Desestatização e Parcerias a abertura de PMI.

§ 8º O escopo do chamamento público para a realização de estudos preliminares poderá ser ampliado ou reduzido relativamente ao requerido no pedido de autorização que tenha sido apresentado por iniciativa de particular.

Capítulo III

DO CHAMAMENTO PÚBLICO

Art. 4º O PMI será aberto mediante chamamento público, a ser promovido pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias, de ofício ou por provocação de particular, nos termos do artigo 3º deste decreto.

Art. 5º O edital de chamamento público deverá, no mínimo:

I- delimitar o escopo, mediante termo de referência, dos projetos, levantamentos, investigações ou estudos;

II- indicar:

- a) as diretrizes e premissas do projeto que orientem sua elaboração com vistas ao atendimento do interesse público;
- b) o prazo máximo e a forma para apresentação do requerimento de autorização para participar do procedimento;
- c) o prazo máximo para apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos, contado da data da publicação da autorização, compatível com a abrangência dos estudos e o nível de complexidade das atividades a serem desenvolvidas;
- d) o valor nominal máximo para eventual ressarcimento e os critérios para correção monetária;
- e) os critérios para qualificação, análise e aprovação do requerimento de autorização para apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos;
- f) os critérios para avaliação e seleção de projetos, levantamentos, investigações ou estudos apresentados por pessoas físicas ou jurídicas de direito privado autorizadas;
- g) a contraprestação pública admitida, no caso de parceria público-privada, sempre que possível estimar, ainda que sob a forma de percentual;

III- divulgar as informações públicas disponíveis para a realização de projetos, levantamentos, investigações ou estudos;

IV- ser objeto de ampla publicidade, por meio de publicação no Diário Oficial da Cidade e de divulgação no sítio da Secretaria Municipal de Desestatização e Parceiras na internet.

§ 1º Para fins de definição do objeto e do escopo do projeto, levantamento, investigação ou estudo, a Secretaria Municipal de Desestatização e Parceiras avaliará, em cada caso, a conveniência e a oportunidade de reunir parcelas fracionáveis em um mesmo PMI para assegurar, entre outros aspectos, economia de escala, coerência de estudos relacionados a determinado setor, padronização ou celeridade do processo.

§ 2º A delimitação de escopo a que se refere o inciso I do “caput” deste artigo poderá se restringir à indicação do problema a ser resolvido por meio do empreendimento a que se refere o artigo 1º deste decreto, deixando a pessoas físicas e jurídicas de direito privado a possibilidade de sugerir diferentes meios para sua solução.

§ 3º O prazo para protocolar o requerimento de autorização para apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos não será inferior a 20 (vinte) dias, contado da data da publicação do edital.

§ 4º Poderão ser estabelecidos, no edital de chamamento público, prazos intermediários para apresentação de informações e relatórios de andamento no desenvolvimento de projetos, levantamentos, investigações ou estudos.

§ 5º O valor nominal máximo para eventual ressarcimento dos projetos, levantamentos, investigações ou estudos:

I- será fundamentado em prévia justificativa técnica, que poderá basear-se na complexidade dos estudos, na elaboração de estudos similares ou no valor econômico representativo dos riscos envolvidos no PMI;

II- não ultrapassará, em seu conjunto, 5% (cinco por cento) do valor total estimado previamente pela Administração Municipal para os investimentos necessários à implementação do empreendimento ou para os gastos necessários à sua operação e manutenção durante o período de vigência do contrato, o que for maior.

§ 6º O edital de chamamento público poderá condicionar o ressarcimento dos projetos, levantamentos, investigações e estudos à necessidade de sua atualização e de sua adequação, até a abertura da licitação do empreendimento, em decorrência, entre outros aspectos, de:

I- alteração de premissas regulatórias e de atos normativos aplicáveis;

II- recomendações e determinações dos órgãos de controle;

III- contribuições provenientes de consulta e audiência pública.

Art. 6º O requerimento de autorização para apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos por pessoas físicas ou jurídicas de direito privado conterá as seguintes informações:

I- qualificação completa, que permita a identificação da pessoa física ou jurídica de direito privado e a sua localização para eventual envio de notificações, informações, erratas e respostas a pedidos de esclarecimentos, com:

a) nome completo;

b) inscrição no Cadastro de Pessoa Física- CPF ou no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica- CNPJ;

c) cargo, profissão ou ramo de atividade;

d) endereço;

e) endereço eletrônico;

II- demonstração de experiência na realização de projetos, levantamentos, investigações e estudos similares aos solicitados;

III- detalhamento das atividades que pretende realizar, considerado o escopo dos projetos, levantamentos, investigações e estudos definidos na solicitação, inclusive com a apresentação de cronograma que indique as datas de conclusão de cada etapa e a data final para a entrega dos trabalhos;

IV- indicação do valor do ressarcimento pretendido, acompanhado de informações e parâmetros utilizados para sua definição;

V- declaração de transferência à Administração Municipal dos direitos associados aos projetos, levantamentos, investigações e estudos selecionados.

§ 1º Qualquer alteração na qualificação do interessado deverá ser imediatamente comunicada à Secretaria Municipal de Desestatização e Parceiras.

§ 2º A demonstração de experiência a que se refere o inciso II do “caput” deste artigo poderá consistir na juntada de documentos que comprovem as qualificações técnicas de profissionais vinculados ao interessado, observado o disposto no § 4º deste artigo.

§ 3º Fica facultado aos interessados a que se refere o “caput” deste artigo se associar para a apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos em conjunto, hipótese em que deverá ser feita a indicação das empresas responsáveis pela interlocução com a Administração Municipal e indicada a proporção da repartição do eventual valor devido a título de ressarcimento.

§ 4º A pessoa física ou jurídica autorizada, na elaboração de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, poderá contratar terceiros, sem prejuízo das responsabilidades previstas no edital de chamamento público do PMI.

Capítulo IV

DA AUTORIZAÇÃO

Art. 7º A autorização para apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos:

I- não gerará direito de preferência no processo licitatório do empreendimento;

II- não obrigará a Administração Municipal a realizar licitação;

III- não implicará, por si só, direito a ressarcimento de valores envolvidos em sua elaboração;

IV- será pessoal e intransferível.

§ 1º A autorização para a realização de projetos, levantamentos, investigações e estudos não implica, em nenhuma hipótese, responsabilidade da Administração Municipal perante terceiros por atos praticados por pessoa autorizada.

§ 2º Na elaboração do termo de autorização, a autoridade competente reproduzirá as condições estabelecidas na solicitação e poderá especificá-las, inclusive quanto às atividades a serem desenvolvidas, ao limite nominal para eventual ressarcimento e aos prazos intermediários para apresentação de informações e relatórios de andamento no desenvolvimento de projetos, levantamentos,

investigações ou estudos.

Art. 8º A Administração Municipal, quando previsto no edital do chamamento, poderá optar pela expedição de autorização única para a estruturação integrada do empreendimento, desde que o requerimento inclua a renúncia da possibilidade de atuação na licitação, por parte:

I- do próprio requerente;

II- dos controladores, controladas e entidades sob controle comum do requerente;

III- dos responsáveis econômicos, assim consideradas as pessoas físicas ou jurídicas que tenham contratado ou contratem o requerente para as atividades objeto da autorização, bem como os controladores, controladas e entidades sob controle comum destas;

IV- das pessoas físicas e jurídicas que atuarão como contratadas do requerente na execução das atividades objeto da autorização.

§ 1º Considera-se atuação na licitação a participação:

I- como licitante na licitação do empreendimento;

II- como contratado de terceiros na elaboração de propostas para a licitação do empreendimento.

§ 2º A autorização para a estruturação integrada poderá incluir o fornecimento de subsídios à Administração Municipal até a celebração da contratação de que trata o artigo 1º deste decreto.

§ 3º A autorização para a estruturação integrada não impede a Administração Pública Municipal de:

I- expedir autorização específica para estudo que não integra o objeto de autorização para a estruturação integrada;

II- expedir novas autorizações para o mesmo objeto em caso de prévia cassação, revogação ou anulação da autorização para a estruturação integrada.

§ 4º Para os fins deste artigo, considera-se estruturação integrada o conjunto articulado e completo de estudos, projetos, levantamentos, investigações, assessorias, consultorias e pareceres técnicos, econômico-financeiros e jurídicos cujo objetivo seja a licitação e contratação do empreendimento, de modo a atender o interesse público e estimular investimentos, com ampla competição.

Art. 9º A autorização poderá ser:

I- cassada, em caso de descumprimento de seus termos, inclusive na hipótese de descumprimento do prazo para reapresentação determinado pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias;

II- revogada, em caso de:

a) perda de interesse da Administração Municipal nos empreendimentos de que trata o artigo 1º deste decreto;

b) desistência por parte da pessoa física ou jurídica de direito privado autorizada, a ser apresentada, a qualquer tempo, por meio de comunicação escrita à Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias;

III- anulada, em caso de vício no procedimento regulado por este decreto ou por outros motivos previstos na legislação;

IV- tornada sem efeito, em caso de superveniência de dispositivo legal que, por qualquer motivo, impeça o recebimento dos projetos, levantamentos, investigações ou estudos.

§ 1º A pessoa autorizada será comunicada da ocorrência das hipóteses previstas no “caput” deste artigo.

§ 2º Na hipótese de descumprimento dos termos da autorização, caso não haja regularização no prazo de 5 (cinco) dias, contado da data da comunicação, a pessoa autorizada terá sua autorização cassada.

§ 3º Os casos previstos no “caput” deste artigo não geram direito ao ressarcimento dos valores envolvidos na elaboração de projetos, levantamentos, investigações e estudos.

Art. 10 A Administração Municipal poderá realizar reuniões com a pessoa autorizada e quaisquer interessados na realização de cha-

mamento público sempre que entender que possam contribuir para a melhor compreensão do objeto e para a obtenção de projetos, levantamentos, investigações e estudos mais adequados aos empreendimentos de que trata o artigo 1º deste decreto.

Capítulo V

DA AVALIAÇÃO, SELEÇÃO E APROVAÇÃO DE PROJETOS, LEVANTAMENTOS, INVESTIGAÇÕES E ESTUDOS

Art. 11 A avaliação e a seleção de projetos, levantamentos, investigações e estudos apresentados serão efetuadas por comissão designada pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias.

§ 1º A Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias poderá, a seu critério, abrir prazo para reapresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos, caso necessitem de detalhamentos ou correções, que deverão estar expressamente indicados no ato de reabertura de prazo.

§ 2º A não reapresentação no prazo indicado pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias implicará a cassação da autorização.

Art. 12 Os critérios para avaliação e seleção dos projetos, levantamentos, investigações e estudos serão especificados no edital de chamamento público e considerarão:

I- a observância de diretrizes e premissas definidas pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias;

II- a consistência e coerência das informações que subsidiaram sua realização;

III- a adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, e a utilização de equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor;

IV- a compatibilidade com a legislação aplicável ao setor e com as diretrizes e normas técnicas emitidas pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias e demais órgãos e entidades competentes;

V- a demonstração comparativa de custo e benefício da proposta do empreendimento em relação a opções funcionalmente equivalentes, se aplicável;

VI- o impacto socioeconômico da proposta para o empreendimento, se aplicável.

Art. 13 Nenhum dos projetos, levantamentos, investigações e estudos selecionados vincula a Administração Municipal, cabendo a seus órgãos técnicos e jurídicos avaliar, opinar e aprovar a legalidade, a consistência e a suficiência dos projetos, levantamentos, investigações e estudos eventualmente apresentados.

Art. 14 Os projetos, levantamentos, investigações e estudos poderão ser rejeitados:

I- parcialmente, caso em que os valores de ressarcimento serão apurados apenas em relação às informações efetivamente utilizadas em eventual licitação;

II- totalmente, caso em que, ainda que haja licitação para contratação do empreendimento, não haverá ressarcimento pelas despesas efetuadas.

Parágrafo único. Na hipótese de a comissão entender que nenhum dos projetos, levantamentos, investigações ou estudos apresentados atende satisfatoriamente à autorização, não selecionará qualquer deles para utilização em futura licitação, caso em que todos os documentos apresentados poderão ser destruídos se não forem retirados no prazo de 30 (trinta) dias, contado da data da publicação da decisão.

Art. 15 A Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias publicará o resultado do procedimento de seleção no Diário Oficial da Cidade.

Parágrafo único. Os projetos, levantamentos, investigações e estudos somente serão divulgados após a decisão administrativa.

Art. 16 Concluída a seleção dos projetos, levantamentos, investigações ou estudos, aqueles que tiverem sido selecionados terão os valores apresentados para eventual ressarcimento, apurados pela comissão.

§ 1º Caso a comissão conclua pela não conformidade dos projetos, levantamentos, investigações ou estudos apresentados com aqueles originalmente propostos e autorizados, deverá arbitrar o montante nominal para eventual ressarcimento com a devida fundamentação.

§ 2º O valor arbitrado pela comissão poderá ser rejeitado pelo interessado, hipótese em que não serão utilizadas as informações contidas nos documentos selecionados, os quais poderão ser destruídos se não retirados no prazo de 30 (trinta) dias, contado da data da rejeição.

§ 3º Na hipótese prevista no § 2º deste artigo, fica facultado à comissão selecionar outros projetos, levantamentos, investigações e estudos entre aqueles apresentados.

§ 4º O valor arbitrado pela comissão deverá ser aceito por escrito, com expressa renúncia a outros valores pecuniários.

§ 5º Concluída a seleção de que trata o “caput” deste artigo, a comissão poderá solicitar correções e alterações dos projetos, levantamentos, investigações e estudos sempre que forem necessárias para atender a demandas de órgãos de controle ou para aprimorar os empreendimentos de que trata o artigo 1º deste decreto.

Art. 17 Os valores relativos a projetos, levantamentos, investigações e estudos selecionados, nos termos deste decreto, serão ressarcidos à pessoa física ou jurídica de direito privado autorizada exclusivamente pelo vencedor da licitação, desde que os projetos, levantamentos, investigações e estudos selecionados tenham sido efetivamente utilizados no certame.

Parágrafo único. Em nenhuma hipótese, será devida qualquer quantia pela Administração Municipal em razão da realização de projetos, levantamentos, investigações e estudos.

Capítulo VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 18 O edital do procedimento licitatório para contratação do empreendimento de que trata o artigo 1º deste decreto conterá obrigatoriamente cláusula que condicione a assinatura do contrato pelo vencedor da licitação ao ressarcimento dos valores relativos à elaboração de projetos, levantamentos, investigações e estudos utilizados na licitação.

Art. 19 Quando não se tratar de autorização única, os agentes autorizados a realizar estudos poderão participar direta ou indiretamente da licitação do empreendimento, salvo se houver disposição em contrário no edital de abertura do chamamento público do PMI.

Art. 20 A entrega dos estudos preliminares implicará a cessão dos direitos decorrentes da autoria e propriedade intelectual das informações, levantamentos, estudos, projetos e quaisquer outros documentos apresentados, que poderão ser utilizados incondicionalmente pelos órgãos e entidades da Administração Pública Municipal para a estruturação de projetos de parceria público-privada, concessão comum de obras e de serviços públicos, permissão de serviços públicos e outras formas de contratação relacionadas.

Art. 21 Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 51.397, de 8 de abril de 2010.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 4 de maio de 2017, 464º da fundação de São Paulo.

JOÃO DORIA, PREFEITO

WILSON MARTINS POIT, Secretário Municipal de Desestatização e Parcerias

ANDERSON POMINI, Secretário Municipal de Justiça

JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário do Governo Municipal

DIREITO DE LAJE NA LEI FEDERAL Nº 13.465/2017

CAPÍTULO V

DO DIREITO REAL DE LAJE

Art. 55. A Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1.225.

XII- a concessão de direito real de uso; e

XIII- a laje.” (NR)

“Parte especial

.....

LIVRO III

.....

TÍTULO XI

DA LAJE

‘Art. 1.510-A. O proprietário de uma construção-base poderá ceder a superfície superior ou inferior de sua construção a fim de que o titular da laje mantenha unidade distinta daquela originalmente construída sobre o solo.

§ 1o O direito real de laje contempla o espaço aéreo ou o subsolo de terrenos públicos ou privados, tomados em projeção vertical, como unidade imobiliária autônoma, não contemplando as demais áreas edificadas ou não pertencentes ao proprietário da construção-base.

§ 2o O titular do direito real de laje responderá pelos encargos e tributos que incidirem sobre a sua unidade.

§ 3o Os titulares da laje, unidade imobiliária autônoma constituída em matrícula própria, poderão dela usar, gozar e dispor.

§ 4o A instituição do direito real de laje não implica a atribuição de fração ideal de terreno ao titular da laje ou a participação proporcional em áreas já edificadas.

§ 5o Os Municípios e o Distrito Federal poderão dispor sobre posturas edilícias e urbanísticas associadas ao direito real de laje.

§ 6o O titular da laje poderá ceder a superfície de sua construção para a instituição de um sucessivo direito real de laje, desde que haja autorização expressa dos titulares da construção-base e das demais lajes, respeitadas as posturas edilícias e urbanísticas vigentes.’

‘Art. 1.510-B. É expressamente vedado ao titular da laje prejudicar com obras novas ou com falta de reparação a segurança, a linha arquitetônica ou o arranjo estético do edifício, observadas as posturas previstas em legislação local.’

‘Art. 1.510-C. Sem prejuízo, no que couber, das normas aplicáveis aos condomínios edilícios, para fins do direito real de laje, as despesas necessárias à conservação e fruição das partes que sirvam a todo o edifício e ao pagamento de serviços de interesse comum serão partilhadas entre o proprietário da construção-base e o titular da laje, na proporção que venha a ser estipulada em contrato.

§ 1o São partes que servem a todo o edifício:

I- os alicerces, colunas, pilares, paredes-mestras e todas as partes restantes que constituam a estrutura do prédio;

II- o telhado ou os terraços de cobertura, ainda que destinados ao uso exclusivo do titular da laje;

III- as instalações gerais de água, esgoto, eletricidade, aquecimento, ar condicionado, gás, comunicações e semelhantes que sirvam

a todo o edifício; e

IV- em geral, as coisas que sejam afetadas ao uso de todo o edifício.

§ 2o É assegurado, em qualquer caso, o direito de qualquer interessado em promover reparações urgentes na construção na forma do parágrafo único do art. 249 deste Código.’

‘Art. 1.510-D. Em caso de alienação de qualquer das unidades sobrepostas, terão direito de preferência, em igualdade de condições com terceiros, os titulares da construção-base e da laje, nessa ordem, que serão cientificados por escrito para que se manifestem no prazo de trinta dias, salvo se o contrato dispuser de modo diverso.

§ 1o O titular da construção-base ou da laje a quem não se der conhecimento da alienação poderá, mediante depósito do respectivo preço, haver para si a parte alienada a terceiros, se o requerer no prazo decadencial de cento e oitenta dias, contado da data de alienação.

§ 2o Se houver mais de uma laje, terá preferência, sucessivamente, o titular das lajes ascendentes e o titular das lajes descendentes, assegurada a prioridade para a laje mais próxima à unidade sobreposta a ser alienada.’

‘Art. 1.510-E. A ruína da construção-base implica extinção do direito real de laje, salvo:

I- se este tiver sido instituído sobre o subsolo;

II- se a construção-base não for reconstruída no prazo de cinco anos.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não afasta o direito a eventual reparação civil contra o culpado pela ruína.”

Art. 56. A Lei no 6.015, de 31 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 167.

I-

39. (VETADO);

.....

43. da Certidão de Regularização Fundiária (CRF);

44. da legitimação fundiária.

.....” (NR)

“Art. 171. Os atos relativos a vias férreas serão registrados na circunscrição imobiliária onde se situe o imóvel.

Parágrafo único. A requerimento do interessado, o oficial do cartório do registro de imóveis da circunscrição a que se refere o caput deste artigo abrirá a matrícula da área correspondente, com base em planta, memorial descritivo e certidão atualizada da matrícula ou da transcrição do imóvel, caso exista, podendo a apuração do remanescente ocorrer em momento posterior.” (NR)

“Art. 176.

§ 9o A instituição do direito real de laje ocorrerá por meio da abertura de uma matrícula própria no registro de imóveis e por meio da averbação desse fato na matrícula da construção-base e nas matrículas de lajes anteriores, com remissão recíproca.” (NR)

“Art. 195-A. O Município poderá solicitar ao cartório de registro de imóveis competente a abertura de matrícula de parte ou da totalidade de imóveis públicos oriundos de parcelamento do solo urbano implantado, ainda que não inscrito ou registrado, por meio de requerimento acompanhado dos seguintes documentos:

.....

IV- planta de parcelamento ou do imóvel público a ser registrado, assinada pelo loteador ou elaborada e assinada por agente público

da prefeitura, acompanhada de declaração de que o parcelamento encontra-se implantado, na hipótese de este não ter sido inscrito ou registrado.

.....
§ 6o Na hipótese de haver área remanescente, a sua apuração poderá ocorrer em momento posterior.

§ 7o O procedimento definido neste artigo poderá ser adotado para abertura de matrícula de glebas municipais adquiridas por lei ou por outros meios legalmente admitidos, inclusive para as terras devolutas transferidas ao Município em razão de legislação estadual ou federal, dispensado o procedimento discriminatório administrativo ou judicial.

§ 8o O disposto neste artigo aplica-se, em especial, às áreas de uso público utilizadas pelo sistema viário do parcelamento urbano irregular.” (NR)

“Art. 195-B. A União, os Estados e o Distrito Federal poderão solicitar ao registro de imóveis competente a abertura de matrícula de parte ou da totalidade de imóveis urbanos sem registro anterior, cujo domínio lhes tenha sido assegurado pela legislação, por meio de requerimento acompanhado dos documentos previstos nos incisos I, II e III do caput do art. 195-A, inclusive para as terras devolutas, dispensado o procedimento discriminatório administrativo ou judicial.

§ 1o Recebido o requerimento na forma prevista no caput deste artigo, o oficial do registro de imóveis abrirá a matrícula em nome do requerente, observado o disposto nos §§ 5o e 6o do art. 195-A.

.....
§ 3o O procedimento de que trata este artigo poderá ser adotado pela União para o registro de imóveis rurais de sua propriedade, observado o disposto nos §§ 3o, 4o, 5o, 6o e 7o do art. 176 desta Lei.

§ 4o Para a abertura de matrícula em nome da União com base neste artigo, a comprovação de que trata o inciso II do caput do art. 195-A será realizada, no que couber, mediante o procedimento de notificação previsto nos arts. 12-A e 12-B do Decreto-Lei no 9.760, de 5 de setembro de 1946, com ressalva quanto ao prazo para apresentação de eventuais impugnações, que será de quinze dias, na hipótese de notificação pessoal, e de trinta dias, na hipótese de notificação por edital.” (NR)

Art. 57. O caput do art. 799 da Lei no 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil), passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos X e XI:

“Art. 799.

X- requerer a intimação do titular da construção-base, bem como, se for o caso, do titular de lajes anteriores, quando a penhora recair sobre o direito real de laje;

XI- requerer a intimação do titular das lajes, quando a penhora recair sobre a construção-base.” (NR)

