

# ANEXO TÉCNICO I

## Diretrizes de Reformatação Urbana, Infraestrutura Viária e Metas Habitacionais

Subsídio ao Projeto de Lei de desmembramento da Subprefeitura Mooca e criação da Subprefeitura Brás, Pari e Canindé

### 1. Contextualização e Justificativa Diagnóstica

O território que compreende os distritos do Brás, Pari e Canindé apresenta uma das maiores densidades de circulação flutuante da América Latina, impulsionada de forma perene pelos consolidados polos de comércio têxtil, hotelaria de negócios e redes de logística. Contudo, a análise histórico-institucional e urbanística revela um severo e crônico passivo de investimentos públicos estruturais na região, decorrente de escolhas de centralização administrativa anteriores.

**Período 1982–2002:** Sob a égide das antigas Administrações Regionais (especificamente a AR-Sé), os investimentos municipais concentraram-se majoritariamente no quadrilátero central histórico de São Paulo. Tal política acabou por relegar as áreas adjacentes de vocação industrial e os tecidos residenciais de franja à obsolescência precoce e a um severo déficit nos serviços de zeladoria básica e manutenção de logradouros.

**Período 2002–2026:** A inclusão e conseqüente subordinação desses distritos à macroestrutura da Subprefeitura da Mooca vinculou o orçamento regional prioritariamente às demandas macroviárias, logísticas e à forte expansão imobiliária do eixo leste do município (composto pelos distritos da Mooca, Tatuapé e Água Rasa). Essa configuração consolidou o abandono da infraestrutura básica do eixo norte-sul (Brás-Canindé), gerando um hiato de investimentos que se arrasta desde a década de 1990.

### 2. Engenharia Orçamentária e Distribuição de Recursos

Para assegurar a plena viabilidade econômico-financeira e a autonomia operacional da nova estrutura administrativa, sem onerar o tesouro municipal de forma imprevista, propõe-se um mecanismo rígido de vinculação orçamentária. Este modelo baseia-se na retenção local de parcelas das receitas tributárias geradas pelas dinâmicas e pujantes atividades econômicas dos próprios distritos envolvidos.

Fórmula de Repasse Orçamentário Proposta:

$$O_{sub} = F_{PM} + \alpha(IPTU_{local}) + \beta(ISS_{local}) + F_{hab}$$

**Onde os parâmetros são definidos formalmente como:**

$O_{sub}$  : Orçamento total anual integralizado da nova subprefeitura;

$F_{PM}$  : Fundo fixo municipal regulamentar para custeio de despesas de pessoal e despesas correntes;

$\alpha$  e  $\beta$  : Coeficientes de retenção local do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e do Imposto Sobre Serviços (ISS), propostos em **15%** e **10%** respectivamente;

$F_{hab}$  : Aportes de fundos extraordinários vinculados obrigatoriamente à Operação Urbana Consorciada para fins de mitigação e habitação social.

### **3. Plano de Metas Habitacionais: Extinção da Favela do Canindé**

A intervenção urbana e social na antiga comunidade situada na Rua Comendador Nestor Pereira (Favela do Canindé) é classificada como prioridade absoluta de Nível 1 dentro do cronograma de metas da nova administração. O plano técnico de engenharia e assistência social estrutura-se em três etapas cronológicas e indissociáveis:

#### **Fase 1 (Meses 01 a 06) - Diagnóstico e Cadastro**

Execução da selagem física imediata dos núcleos habitacionais precários, levantamento topográfico, cadastramento socioeconômico individualizado e biométrico das famílias residentes e congelamento rigoroso da área para coibir e impedir novas ocupações irregulares.

#### **Fase 2 (Meses 06 a 24) - Atendimento Habitacional**

Concessão programada de auxílio-chuva e locação social temporária às famílias removidas das frentes de obra, concomitante ao início do processo de transição habitacional definitiva para unidades de Habitação de Interesse Social (HIS-1), a serem edificadas em Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) delimitadas no perímetro do próprio distrito.

#### **Fase 3 (Meses 18 a 36) - Desmobilização e Parque Linear**

Demolição completa das estruturas remanescentes, descontaminação biológica e química do solo e implantação do Macroprojeto do Parque Linear Canindé, dotando a região de bacias de amortecimento hidráulico que mitigarão o histórico de enchentes recorrentes do Rio Tietê.

### **4. Parâmetros do Programa "Canindé Caminhável"**

Visando reverter de forma definitiva a degradação física e geométrica das calçadas e vias urbanas que se estende desde os anos 1990, ficam estabelecidos os seguintes parâmetros construtivos, geométricos e

materiais de caráter obrigatório para todas as futuras intervenções públicas e privadas de engenharia no distrito do Canindé:

#### 4.1. Alinhamento e Pavimentação de Passeios Públicos (Calçadas)

- **Materialidade Principal:** Fica determinada a utilização exclusiva de blocos intertravados de concreto (pisos permeáveis), que possuam capacidade de drenagem e condutividade hidráulica saturada mínima de  $k \geq 10^{-3} \text{ cm/s}$ , promovendo a infiltração direta no solo e reduzindo o escoamento superficial imediato para as sarjetas.
- **Acessibilidade Universal:** Obrigatoriedade de faixas livres de obstáculos com largura útil mínima contínua de 1,20m, instalação padronizada de piso tátil direcional e de alerta, e rebaixamento de guias em todas as interseções viárias, obedecendo à inclinação máxima de **8,33%** conforme os ditames rigorosos da Norma ABNT NBR 9050.
- **Jardins de Chuva:** Destinação obrigatória de 15% da área total linear de calçadas que possuam largura total superior a 2,50m para a criação de microestruturas vegetadas de biorretenção, atuando como pontos descentralizados de amortecimento hidráulico.

#### 4.2. Infraestrutura de Serviços e Rede Subterrânea

- **Enterramento de Redes:** Conversão compulsória das redes aéreas existentes de energia elétrica, telefonia, TV a cabo e dados em valas técnicas subterrâneas compartilhadas, desimpedindo os passeios públicos e eliminando a poluição visual acumulada nas últimas décadas.
- **Iluminação Pedonal:** Substituição integral das luminárias públicas por tecnologia LED de alta eficiência, com a obrigatoriedade de instalação de braços secundários voltados exclusivamente para o passeio público, assegurando uma iluminância mínima de **20 lux** medida diretamente ao nível do solo.

#### 4.3. Pavimentação Asfáltica de Alta Resiliência Mecânica

Considerando o tráfego pesado e contínuo de ônibus de turismo de compras, além de expressivas frotas de distribuição logística que operam diuturnamente no Canindé, as vias classificadas como estruturais deverão receber pavimentação asfáltica executada com asfalto modificado por polímero (asfalto-borracha). O revestimento deve apresentar elevada resistência à fadiga e à deformação permanente sob cargas repetidas cíclicas, devendo suportar um tráfego de projeto calculado em  $N \geq 10^7$  solicitações do eixo padrão.