



**EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO Nº CH/003/2024/SGM-SEDP**

**PROCESSO SEI Nº 6011.2024/0000861-6**

**PROCEDIMENTO PRELIMINAR DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE - PPMI PARA APRESENTAÇÃO DE SUBSÍDIOS COM VISTAS À ESTRUTURAÇÃO DE PARCERIA COM O SETOR PRIVADO PARA OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DAS ÁREAS DOS CANTEIROS DA MARGINAL TIETÊ DA CIDADE DE SÃO PAULO, NO ÂMBITO DO PLANO MUNICIPAL DE DESESTATIZAÇÃO (LEI MUNICIPAL Nº 16.703, DE 04 DE OUTUBRO DE 2017).**

**ANEXO IV – MEMORIAL DESCRITIVO**



## SUMÁRIO

<b>1. OBJETO.....</b>	<b>4</b>
<b>2. CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DOS CANTEIROS .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1 CONTEXTO URBANO .....</b>	<b>8</b>
2.1.1 CARACTERIZAÇÃO DAS PISTAS.....	8
2.1.2 SITUAÇÃO E ACESSOS .....	9
2.1.3 TRANSPORTE PÚBLICO E ALTERNATIVO .....	12
2.1.4 EQUIPAMENTOS E USO DO SOLO .....	15
2.1.5 DENSIDADE POPULACIONAL.....	16
2.1.6 ZONEAMENTO.....	17
2.1.7 PIUs / OUCs.....	18
2.1.8 HIDROGRAFIA.....	19
<b>3. USO DA ÁREA DO ENTORNO E DOS CANTEIROS .....</b>	<b>22</b>
<b>3.1 CONSTRUÇÃO DAS MARGINAIS E RETIFICAÇÃO DOS RIOS.....</b>	<b>22</b>
<b>3.2 HISTÓRICO DO USO DA ÁREA.....</b>	<b>26</b>
3.2.1 MARGENS DOS RIOS COMO ESPAÇOS DE LAZER.....	26
3.2.2 IMPLANTAÇÃO DO METRÔ .....	29
3.2.3 PROPAGANDA NAS MARGINAIS .....	30
3.2.4 POPULAÇÃO EM SITUAÇÃO DE RUA NOS CANTEIROS DA MARGINAL .....	33
<b>3.3 BENCHMARKS .....</b>	<b>34</b>
3.3.1 ADOTE UMA PRAÇA .....	34



3.3.2	ADOTE.RIO .....	35
3.3.3	BAIXOS DE VIADUTOS .....	36
<b>4.</b>	<b>LEGISLAÇÃO.....</b>	<b>36</b>
4.1.1	LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA.....	36
4.1.2	LEGISLAÇÃO DE PARCERIAS .....	39
4.1.3	LEIS AMBIENTAIS.....	41



## **1. OBJETO**

A área total do objeto deste memorial corresponde aos CANTEIROS DA MARGINAL, que podem ser subdivididos em 3 (três) tipologias, exemplificadas por meio das imagens A, B e C abaixo: (A) canteiros laterais, localizados nas margens dos rios, que têm o intuito de separá-los das avenidas, assim como cumprem, de acordo com a sua tipologia, a função de absorção e drenagem da água da chuva em razão de sua extensa área verde e permeável; (B) canteiros centrais, caracterizados por serem obstáculos físicos construídos para separar as pistas, que guiam o trânsito e a transposição entre as pistas, em função da sua organização espacial e sinalização; e (C) alças de acesso, infraestrutura utilizada para transposição entre a pista local das marginais e as pontes e viadutos de acesso, que apresentam uma conexão com as áreas urbanizadas do entorno das marginais e cujas áreas remanescentes formam uma praça sem utilização específica.

As áreas descritas acima têm por característica comum espaços livres de construção e com permeabilidade do solo, na maior parte das vezes com incidência de árvores e arbustos.

Figura 1 – Tipologias dos CANTEIROS DA MARGINAL



Fonte: Google Maps. Produção: SP Parcerias. Acesso em: janeiro/2024

A Marginal Tietê, onde se encontram os CANTEIROS DA MARGINAL, equivale a um total de 23km de extensão<sup>1</sup> e está inserida no conjunto de avenidas da SP-015 e da Via Professor Simão Faiguenboin, cuja extensão total chega a 46km e engloba a Marginal Tietê e Pinheiros.

---

<sup>1</sup> Nota Técnica “Novas Velocidades Regulamentadas nas Vias Marginais Tietê e Pinheiros e Ações para Melhoria na Segurança Viária: Metodologias e Propostas”. CET, 2017  
<<http://www.cetsp.com.br/media/539932/nt-253-novas-velocidades-nas-marginais.pdf>>



Figura 2 - Mapa da Marginal



Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias.

A Marginal margeia o rio Tietê, cruzando parte da cidade no sentido leste-oeste, desde o Complexo Viário Heróis de 1932 (Cebolão) que dá acesso à Rodovia Presidente Castelo e conecta com a Marginal Pinheiros até a divisa do Município de Guarulhos, próximo ao Viaduto Nordestino, onde se encontra a Rodovia Ayrton Senna. A Marginal Tietê tangencia as subprefeituras da Lapa, Sé, Mooca, Penha, Pirituba-Jaraguá, Freguesia-Brasilândia, Casa Verde-Cachoeirinha, Santana-Tucuruvi e Vila Maria-Vila Guilherme. Além disso, os CANTEIROS DA MARGINAL possuem uma área total de 2,7 km<sup>2</sup> (dois quilômetros quadrados e sete décimos) ao longo de seu percurso.

**Figura 3: Mapa das Subprefeituras tangenciadas pela Marginal Tietê**



Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias

Ambas as marginais foram marcantes no desenvolvimento de São Paulo e, até os dias atuais, são elementos que definem a configuração de espaços e dinâmicas da cidade e representam eixos de grande complexidade, em razão da necessidade de gestão e manutenção de toda sua extensão. Nos próximos capítulos, serão apresentados detalhamentos relacionados à história das marginais, ao contexto urbano em que a Marginal Tietê se insere e à caracterização física dos espaços que compõem o perímetro.



## 2. CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DOS CANTEIROS

### 2.1 CONTEXTO URBANO

#### 2.1.1 CARACTERIZAÇÃO DAS PISTAS

A Marginal Tietê tem 3 (três) pistas de cada lado em parte de sua extensão, chamadas de Pista Local, Pista Central e Pista Expressa (na margem do rio).

##### *Pista Local*

As pistas locais das marginais têm 3 (três) faixas de rolamento e são usadas para a deslocamentos de curta e média distância, além de suporte para linhas de ônibus urbanos. As faixas de rolamento da pista local podem ser divididas em:

- i. Faixa da direita: usada para entrada e saída das pontes e avenidas de transposição do rio através das alças de acesso, entrada e saída das vias laterais e acessos aos lotes de edificações adjacentes (entradas de estacionamentos e garagens). Nestes acessos, os movimentos são realizados em baixa velocidade em razão das manobras de conversão à direita para entrada e saída da marginal. Nas alças de acesso há o encontro das correntes de tráfego dos veículos que entram na marginal, e passam sob a ponte, com os veículos que desejam sair da marginal, onde a redução da velocidade é consequência obrigatória. Além disso, deve ser destacada a circulação de ônibus nessa faixa da direita, com pontos de parada ao longo de todo o trecho.

Nas pistas locais da Marginal Tietê, em ambos os sentidos, há muitos empreendimentos comerciais como shopping centers, áreas industriais e de logística, além do terminal rodoviário Tietê, contando com um intenso fluxo de pessoas ao longo do eixo. O principal meio de transporte são as linhas de ônibus que servem a marginal, onde nas paradas há concentração de passageiros, assim como pedestres circulando nas calçadas, com intensificação nos horários de início e fim de expediente, constituindo interferência importante à faixa da direita.





- ii. Faixa da esquerda: utilizada para acessos da/para a Pista Central das marginais ou à pista expressa. Esses acessos apresentam uma geometria favorável e têm “taper” de aceleração / desaceleração na maior parte dos casos, o que permite não haver uma redução de velocidade drástica para a acomodação das correntes de tráfego que entram ou saem desta pista;
- iii. Faixa do meio: a que tem menos interferências do tráfego com relação aos movimentos de entrada/saída da pista, servindo para a transição da faixa da esquerda para a direita e vice-versa, sem a necessidade de redução abrupta da velocidade.

#### *Pista Central*

As pistas centrais foram implantadas na Marginal Tietê, quase em toda extensão, entre a pista local e a pista expressa.

A pista central serve como suporte viário para os deslocamentos de média distância ao longo desse eixo, sem as interferências que ocorrem na pista local, além de servir como pista de transição para a movimentação dos veículos entre a pista expressa e a pista local e vice-versa.

#### *Pista Expressa*

As pistas expressas, posicionadas à esquerda do sentido da via, junto às margens dos rios, apresentam acessos de entrada e saída controlados, sendo que, as conexões na Marginal Tietê são sempre com a Pista Central.

A pista serve de suporte viário para os deslocamentos de longa distância ao longo desse eixo, e os acessos são mais espaçados, ou seja, os canteiros são mais extensos, para minimizar as interferências dos veículos que desejem realizar deslocamentos médios e curtos. Dessa forma, as correntes de tráfego têm poucos trechos com entrelaçamento e as mudanças de faixa não necessitam ser constantes.

### 2.1.2 SITUAÇÃO E ACESSOS



A Marginal Tietê possui, ao longo dos seus 23 km (vinte e três quilômetros) de extensão, 22 (vinte e duas) pontes que fazem a transposição de veículos motorizados entre as vias e o restante da cidade. A seguir a relação detalhada das pontes e seus acessos:

Acessos para:	Via ao Sul	Ponte	Via ao Norte	Acessos para:
Zona Sul, Rodovias Anchieta, Imigrantes, Raposo Tavares, Régis Bittencourt	Marginal Pinheiros	Complexo Viário Heróis de 1932 (Cebolão)	Castelo Branco	Alphaville, Osasco, Barueri, Rodoanel (7 km), Rod. Mal. Rondon (220 km)
Vila Leopoldina	Rua Major Paladino	1 Ponte dos Remédios (Carmem Fernandes Neves)	Avenida dos Remédios	Jaguará e Osasco
Lapa, Vila Anastácio	Rua Monte Pascal Av. Brigadeiro Gavião Peixoto	2 Complexo Viário Prefeito Olavo Egydio Setúbal (Ponte Atílio Fontana)	Anhanguera	São Domingos, Perus, Cajamar, Jundiaí, Campinas, Americana, Araraquara, Ribeirão Preto
n/a	Marginal Tietê	3 Ponte Ulysses Guimarães (Ponte Rodovia dos Bandeirantes)	Bandeirantes	Jundiaí, Campinas, Cordeirópolis, Rod. Washington Luís (150 km)
Lapa	Estação Lapa	4 Ponte Comunidade Húngara (Linha 7 da CPTM)	Estação Piqueri	Pirituba, Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Jundiaí
Lapa	Avenida Ermano Marchetti Avenida Marquês de São Vicente	5 Ponte do Piqueri (Joelmir Beting)	Avenida General Edgar Facó	Pirituba, Freguesia do Ó
Barra Funda	Avenida Comendador Martinelli	7 Ponte da Freguesia do Ó (Ponte Noé Rodrigues)	Avenida Inajar de Souza	Limão, Freguesia do Ó, Brasilândia, Cachoeirinha
Barra Funda, Vila Pompeia, Vila Madalena, Pinheiros	Avenida Nicolas Boer Avenida Pompeia	8 Ponte Júlio de Mesquita Neto	Rua Domingos Marchetti Rua Jacofer	Limão
Barra Funda, Água Branca, Perdizes, Sumaré, Terminal Rodoviário Barra Funda	Avenida Ordem e Progresso Avenida Antártica Avenida Sumaré	9 Ponte do Limão (Adhemar Ferreira da Silva)	Avenida Ordem e Progresso Avenida Engenheiro Caetano Álvares	Casa Verde, Limão, Mandaqui
Barra Funda, Santa Cecília, Pacaembu,	Avenida Dr. Abraão Ribeiro	10 Ponte da Casa Verde (Jorn.	Avenida Brás Leme Rua Voluntários da	Casa Verde, Santana



Avenida Paulista, Centro	Avenida Rudge Avenida Pacaembu Avenida Rio Branco	Walter Abrahão)	Pátria	
Bom Retiro, Centro, Ipiranga, Vila Prudente, ABC Paulista	Rod. Chico Xavier	12 Ponte Gov. Orestes Quércia (Estaiadinha)	n/a	n/a
Centro, Jardins, Ibirapuera, Aeroporto de Congonhas, Interlagos	Avenida Tiradentes Avenida 9 de Julho Avenida 23 de Maio Corredor Norte-Sul	13 Ponte das Bandeiras (Sen. Romeu Tuma)	Av. Santos Dumont Av. Luís Dumont Villares	Santana, Campo de Marte, Tucuruvi
Centro, Av. do Estado, Parque Dom Pedro II	Avenida Cruzeiro do Sul	14-A Ponte Fábio Lazzari	Marginal Tietê	n/a
Pari, Centro, Av. do Estado, Parque Dom Pedro II	Avenida Cruzeiro do Sul	14 Ponte Cruzeiro do Sul (Jorn. Ary Silva)	Avenida Cruzeiro do Sul	Santana, Terminal Rodoviário Tietê, Tucuruvi, Tremembé
Pari, Brás, Centro, Zona Leste	Av. Carlos de Campos	15 Ponte da Vila Guilherme (Eng. Curt Walter Otto Baumgart)	Rua dos Machados Avenida Joaquina Ramalho	Vila Guilherme
Belém	Rua Jequitinhonha	17 Ponte Presidente Jânio Quadros (Ponte da Vila Maria)	Av. Guilherme Cotching Av. Nadir Dias de Figueiredo	Vila Maria, Vila Medeiros
n/a	Marginal Tietê	18-A e 18-B Ponte Presidente Dutra	Dutra	Vila Maria, Guarulhos, Aeroporto Internacional, São José dos Campos, Vale do Paraiba, Guararema, Rio de Janeiro
Tatuapé, Belém, Água Rasa, Vila Prudente	Avenida Salim Farah Maluf Avenida Prof. Luís Inácio de Anhaia Melo Rodovia Anchieta e Imigrantes	18-C Ponte do Tatuapé (Dep. Ricardo Izar)	Dutra	Guarulhos, Aeroporto Internacional, Jacareí, São José dos Campos, Rio de Janeiro
Tatuapé, Belém, Água Rasa, Vila Prudente	Avenida Salim Farah Maluf Avenida Prof. Luís Inácio de Anhaia	18-D Ponte Jorn. Braz Jaime Romano	Marginal Tietê	n/a



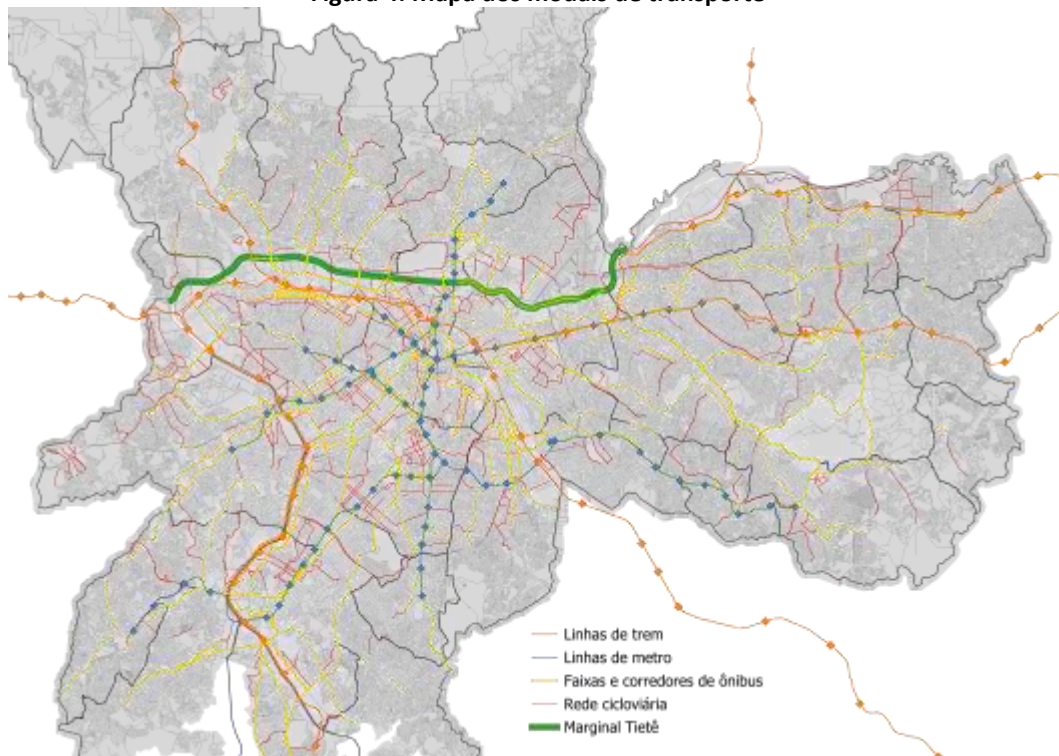
	Melo Rodovia Anchieta e Imigrantes			
Carrão, Vila Matilde, Parque do Carmo, São Mateus.	Avenida Aricanduva	21 Ponte Aricanduva (Dr. Miguel Arraes)	Avenida Educador Paulo Freire Fernão Dias	Zona Norte, Cantareira, Mairiporã, Atibaia, Rod. D. Pedro I, Belo Horizonte (MG)
Penha, Cangaíba, Ponte Rasa, Artur Alvim, Itaquera, Guaianases, Zona Leste	Avenida Governador Carvalho Pinto	22 Ponte Domingos Franciulli Netto	Avenida Educador Paulo Freire Fernão Dias	Zona Norte, Cantareira, Mairiporã, Atibaia, Rod. D. Pedro I, Belo Horizonte (MG)
Cangaíba, Penha, Ermelino Matarazzo	Avenida Gabriela Mistral Avenida Dr. Assis Ribeiro	23 Ponte Imigrante Nordeste (Ponte da Penha)	Avenida Guarulhos	Guarulhos
Ayrton Senna Aeroporto Internacional, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Rodoanel (24 km), Litoral Norte, Campos do Jordão, Jacareí, Taubaté, Aparecida, Barra Mansa, Rio de Janeiro				

### 2.1.3 TRANSPORTE PÚBLICO E ALTERNATIVO

As marginais da cidade, tradicionalmente, têm relevante papel na organização das vias urbanas para fins do trânsito de automóveis, notadamente individuais e de carga. Nas últimas décadas, houve um crescimento do uso de transporte público nas marginais, para atender à população nos trajetos ao longo da extensão das marginais ou de fora para dentro do centro expandido.

Não obstante, as marginais ainda representam uma divisão clara de oferta de transporte público, uma vez que, do centro da cidade até o limite das marginais, a oferta de diversos modais de transporte é mais abundante, com linhas de metrô, faixas e corredores exclusivos de ônibus e sistema ciclovitário, enquanto, das marginais para as bordas, a maior oferta de transporte é o trem e os ônibus.

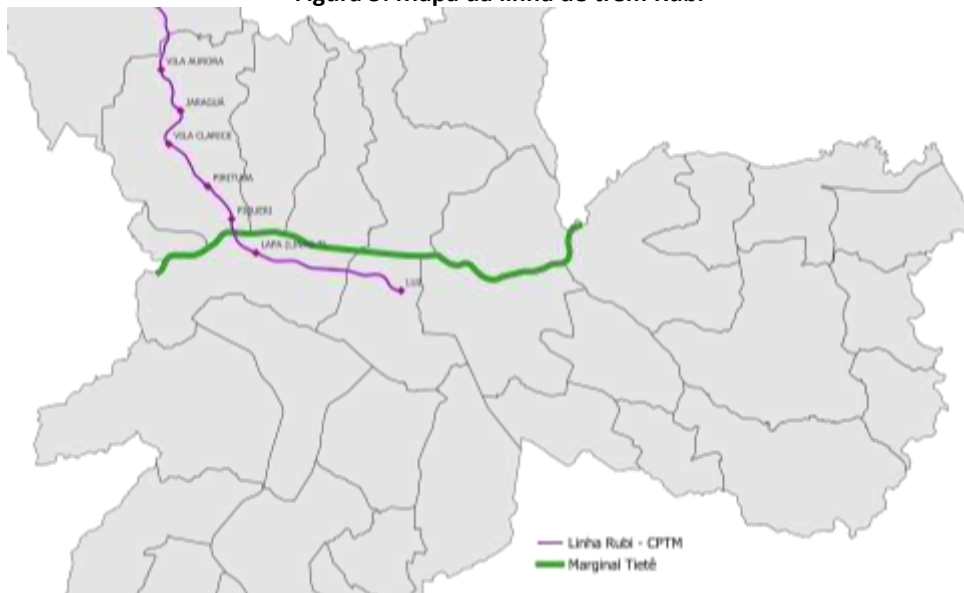
**Figura 4: Mapa dos modais de transporte**



Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias.

A linha de trem que tem interferência direta na Marginal Tietê é a Rubi, operada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, que cruza a Marginal entre as estações Piqueri e Lapa. Essa linha funciona entre 4 (quatro) horas da manhã e meia noite.

**Figura 5: Mapa da linha de trem Rubi**



Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias.

Além dos trens, a Marginal Tietê conta com a linha 1- Azul do metrô, que cruza a marginal entre as estações Portuguesa-Tietê e Armênia. As linhas de metrô, concedidas ou não à iniciativa privada, funcionam todos os dias das 4h40 (quatro horas e quarenta da manhã) à meia noite.

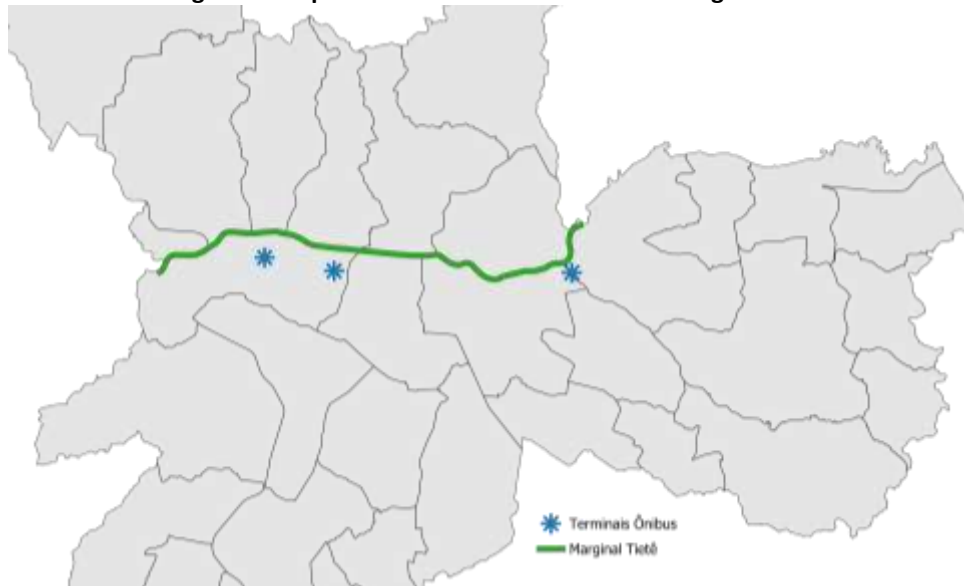
**Figura 6: Mapa da linha de metrô Azul**



Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias.

Para além dos transportes em massa, a Marginal Tietê é abastecida também por linhas de ônibus. A marginal possui linhas em quase sua totalidade. Ademais, a marginal se encontra próxima a alguns terminais de ônibus, como os terminais Lapa, Barra Funda e Aricanduva.

**Figura 7: Mapa dos terminais no entorno da Marginal Tietê**

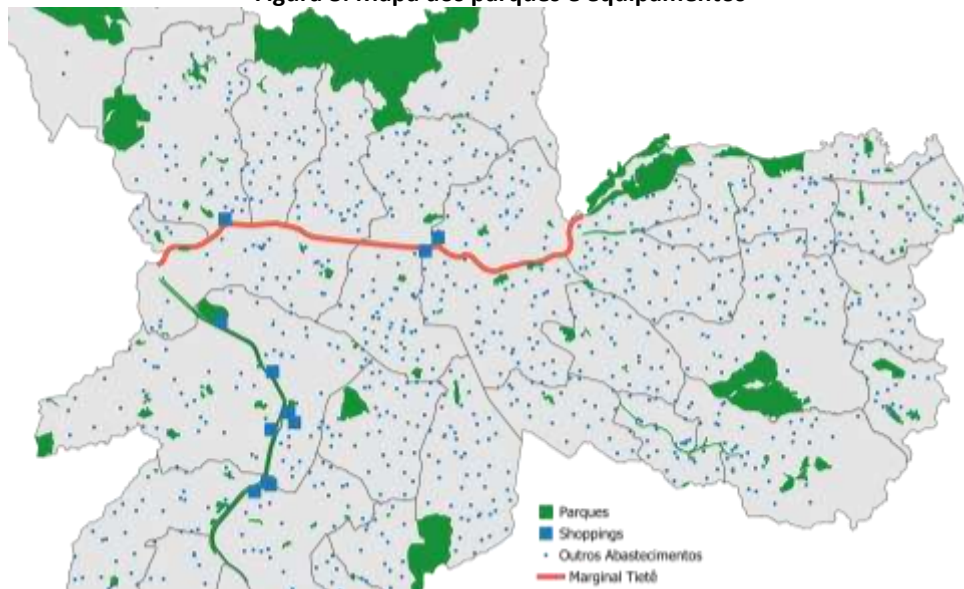


Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias.

#### 2.1.4 EQUIPAMENTOS E USO DO SOLO

A marginal é abastecida por diversos tipos de serviços, comércios e equipamentos ao longo de sua extensão. Não possui, todavia, uma grande incidência de uso residencial. É servida por equipamentos de lazer como Parque Cidade Toronto e Parque Piqueri, clubes esportivos como Centro Esportivo Tietê, o Complexo Anhembi e o Estádio do Canindé, alguns centros comerciais como Shopping D e Shopping Tietê Plaza, além de diversos comércios de grande porte, como hipermercados e grandes lojas de construção.

**Figura 8: Mapa dos parques e equipamentos**



Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias.

#### 2.1.5 DENSIDADE POPULACIONAL

De acordo com o IBGE, a cidade de São Paulo possuía, em 2022, uma densidade demográfica de 7.528,26 (sete mil quinhentos e vinte e oito e vinte e seis centésimos) habitantes por quilômetro quadrado, sendo uma das cidades mais densas e populosas do estado. O mapa abaixo mostra a densidade populacional de parte da cidade de São Paulo.



**Figura 9: Mapa de densidade populacional**



Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias.

Nota-se que grande parte da população da cidade se encontra dentro do centro expandido, como na subprefeitura da Sé. Há, também, uma concentração populacional na região das bordas, como a Zona Leste. As regiões dos eixos das marginais, por sua vez, não contam com uma concentração populacional relevante, conforme pode-se observar pelo mapa acima, em que o tom do mapa nas regiões dos eixos das marginais é mais claro do que o restante, demonstrando um número baixo de habitantes por km<sup>2</sup>.

#### 2.1.6 ZONEAMENTO

O Zoneamento de São Paulo, que define o uso e a ocupação do solo da cidade, é um conjunto de regras que estabelece atividades que podem ser instaladas nos diferentes locais da cidade e como as edificações devem estar implantadas nos lotes de forma a promover a melhor relação com a vizinhança.



Os CANTEIROS DA MARGINAL são demarcados como “Praças e Canteiros” no mapa geral do zoneamento municipal, sendo que para tal demarcação não há parâmetros construtivos e critérios para ocupação do solo.

Para além da demarcação no zoneamento, os CANTEIROS DA MARGINAL se enquadram como Áreas Verdes Públicas, integrantes do Sistema de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres (SAPAVEL). Instituído no âmbito do Plano Diretor Estratégico (“PDE”), o SAPAVEL estabelece uma política de provisão e de gestão de áreas verdes e espaços livres públicos e de uma política de proteção do patrimônio ambiental inserido no município. A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) classifica, no Art. 27, as Áreas Verdes Públicas em dois segmentos: (i) AVP-1: áreas verdes implantadas ou não implantadas, que não sejam ocupadas por equipamentos sociais, com exceção de parques enquadrados como ZEPAM e ZEP; e (ii) AVP-2: áreas verdes ocupadas por equipamentos sociais implantados até a data de publicação desta lei, com exceção de parques enquadrados como ZEPAM e ZEP. No caso dos CANTEIROS DA MARGINAL, entende-se que eles se enquadram como AVP-1.

De acordo com o Art. 275 do PDE, nas áreas verdes públicas, existente e futuras, integrantes do SAPAVEL, poderão ser implantadas instalações de uso coletivo seguindo os seguintes parâmetros:

- áreas até 1.000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados): Taxa de Permeabilidade de 0,8 (oitenta por cento) / Coeficiente de Aproveitamento de 0,1 (dez por cento)
- áreas entre 1.000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados) e 10.000 m<sup>2</sup> (dez mil metros quadrados): Taxa de Permeabilidade de 0,8 (oitenta por cento) / Coeficiente de Aproveitamento de 0,2 (vinte por cento)
- áreas maiores que 10.000 m<sup>2</sup> (dez mil metros quadrados): Taxa de Permeabilidade de 0,9 (noventa por cento) / Coeficiente de Aproveitamento de 0,3 (trinta por cento)

#### 2.1.7 PIUs / OUCs

Os Planos de Intervenção Urbana - PIUs, e as Operações Urbanas Consorciadas - OUCs são instrumentos de intervenção pública, ambos regulados pelo PDE, que tem como finalidade

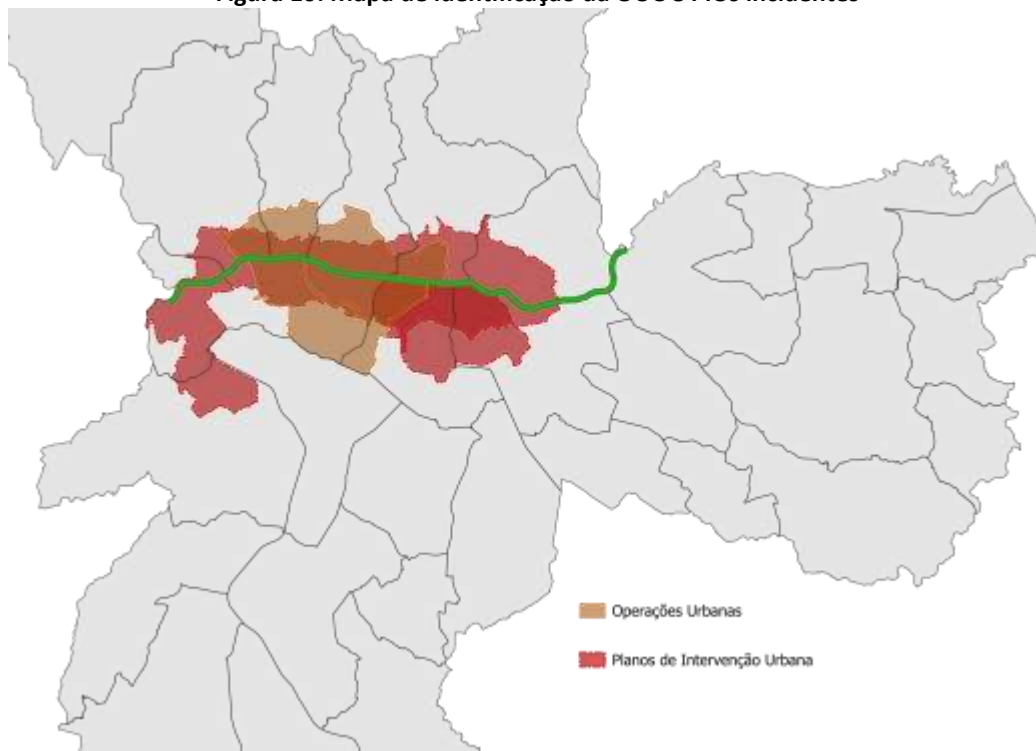
promover o ordenamento e alcançar metas de qualificação para os territórios que abrangem, por meio de um conjunto de diretrizes urbanísticas.

A marginal está inserida em alguns PIUs e OUCs existentes:

- (i) tangencia o perímetro do PIU Setor Central, aprovado em agosto de 2022 e está inserida no perímetro do projeto do PIU Arco Tietê (que ainda não foi aprovado pela Câmara Municipal) e na OUC Água Branca, cuja revisão foi aprovada em julho de 2021.

Conforme mapa demonstrativo, os PIUs que contemplam parte da marginal (em verde) constam em vermelho e a OUC em laranja:

**Figura 10: Mapa de identificação da OUC e PIUs incidentes**



Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias.

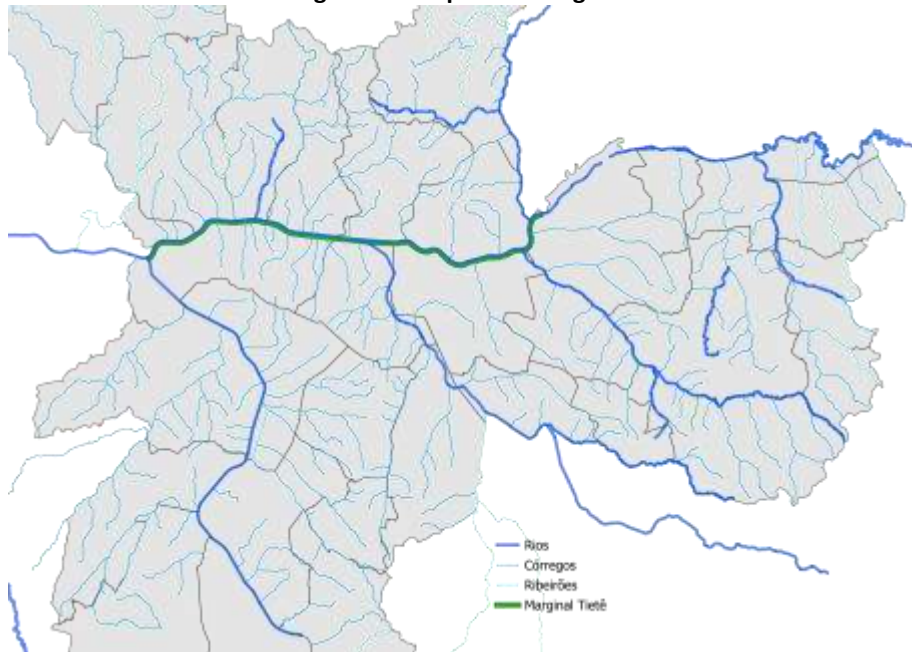
## 2.1.8 HIDROGRAFIA



A cidade de São Paulo se desenvolveu, em grande medida, nas vias hídricas da Macrobacia, notadamente ao longo dos 3 (três) grandes rios da cidade: o Tietê, Pinheiros e Tamanduateí e seus afluentes.

O mapa abaixo mostra a localização dos rios, córregos e ribeirões da cidade:

**Figura 11: Mapa de hidrografia**



Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias.

Os rios Tietê e Pinheiros são grandes rios da Macrobacia do Alto Tietê, mas suas características são, na maioria dos locais em que passa na cidade, retificadas para adequá-los às vias das marginais.

O Rio Tietê possui um comprimento de 1.100km (mil e cem quilômetros) e atravessa todo o estado de São Paulo, banhando 62 (sessenta e dois) municípios ao longo de sua extensão, sendo um rio para a agricultura, pecuária e geração de energia elétrica. Na cidade de São Paulo, o Rio Tietê sofre com problemas ambientais ligados à sua superpopulação, uma vez que, em seu curso na região metropolitana paulista, o rio recebe grande volume de esgoto industrial, além de despejo de dejetos urbanos.



O Rio Pinheiros, por sua vez, possui 23 km (vinte e três quilômetros) de extensão, equivalente à extensão da própria marginal. Ele faz parte da Bacia Hidrográfica do Rio Tietê e os seus principais afluentes são rio Pirajuçara, ribeirão Jaguaré, córrego Verde, córrego Uberaba, córrego Sapateiro e córrego Água Espriada. Assim como o Tietê, o Rio Pinheiros sofre com a poluição provocada por resíduos industriais e domésticos.



### **3. USO DA ÁREA DO ENTORNO E DOS CANTEIROS**

Este capítulo contextualizará os usos e o histórico das marginais, inclusive da Marginal Pinheiros que, mesmo não sendo parte do objeto deste PPMI, fez parte do processo histórico de desenvolvimento da cidade e é relevante para elucidar as possibilidades do referido projeto a ser realizado na Marginal.

#### **3.1 CONSTRUÇÃO DAS MARGINAIS E RETIFICAÇÃO DOS RIOS**

A construção das marginais Tietê e Pinheiros integrou o Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo, proposto por Francisco Prestes Maia e por João Florence Cintra entre as décadas de 1920 e 1930. O objetivo principal do plano foi ampliar o centro de São Paulo, descentralizando os comércios e serviços e proporcionando o desenvolvimento de regiões mais afastadas.

O plano foi traçado a partir da composição de um anel viário formado por avenidas localizadas, em grande parte, ao longo das margens dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí (hoje marginais Pinheiros e Tietê e Avenida do Estado). Dentro deste perímetro, criou-se o conceito de “Centro Expandido”, onde hoje concentra a maior parte dos comércios e serviços e onde circula a maior quantidade de veículos.

O Plano de Avenidas tinha como objetivo desviar as correntes de passagem e distribuir a população por ruas secundárias, sempre ligando o centro às periferias, razão pela qual foi proposto que as radiais, classificadas entre principais e secundárias, fossem as responsáveis pelo deslocamento da população.

**Figura 12 - Esquema teórico do Plano de Avenidas, segundo Prestes Maia**



Foto: Fernando Oda. Referência: *Prestes Maia e as origens do Urbanismo moderno em São Paulo*. Benedito Lima de Toledo (2005). São Paulo: Ed. ABCP.

As obras do Plano de Avenidas contemplaram desde a canalização dos rios até a implementação, de fato, das marginais. Elas se iniciaram nos anos 1950 e duraram mais de 20 (vinte) anos. A avenida Marginal Direita Tietê e seu último trecho, entre a Ponte Aricanduva e a divisa com Guarulhos, foram inaugurados em 1977. As obras da Marginal Pinheiros iniciaram em 1954, com a retificação do rio, e foram entregues também no final da década de 1970.



Figura 13: Retificação do Rio Tietê



Fonte: <https://www.saopauloinfoco.com.br/especial-marginais/>. Acesso em: janeiro/2024

O Plano de Avenidas, notadamente, a construção das marginais, teve um papel fundamental no desenvolvimento da cidade. A proposta reflete o urbanismo rodoviário da época em que foi concebida e privilegiava o transporte individual motorizado (i.e., carros). Assim, o traçado projetado, juntamente com a baixa ocupação do entorno, consolidou o caráter de passagem do sistema, isolando-o do contexto urbano.



Figura 14: Plano de Melhoramentos Públicos para São Paulo



Foto: Robert Moses. Fonte: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>. Acesso em: janeiro/2024

O “anel viário” desenhado no passado contribuiu com a demarcação de um padrão da cidade: a concentração, no Centro Expandido, de área com grande oferta de transporte, oportunidades de emprego, serviços, centros comerciais, educação e equipamentos acessíveis para a população do entorno e onde se concentra a riqueza da capital. Esse cenário faz com que a população residente nas regiões periféricas tenha que, diariamente, atravessar a cidade em direção à região central para trabalhar e para acessar equipamentos e serviços.

**Figura 15: Mapa com interação entre centro expandido e marginais**



Fonte: GeoSampa. Produção: SP Parcerias.

Os usos e as ações nas marginais foram se transformando ao longo do tempo, apesar da presença do carro como protagonista do espaço se manter, conforme será apresentado na próxima sessão.

## **3.2 HISTÓRICO DO USO DA ÁREA**

### **3.2.1 MARGENS DOS RIOS COMO ESPAÇOS DE LAZER**



No início do século XX, os rios ao redor das marginais e suas margens eram lugares de lazer, em que se praticava esportes, como natação, remo e futebol de várzea. Os rios também serviam para extração de minerais, como terra e argila para agricultura, com pequenas chácaras em suas margens, além de contarem com o transporte de pessoas e materiais por suas águas.<sup>2</sup>

O uso das margens dos rios se intensificou com a criação dos primeiros clubes da cidade, como o Spor Club Corinthians Paulista de 1910 nas margens do Tietê e o Sport Club Germânia, atual Clube Pinheiros, que na época contribuíram com a transformação dos rios em raias esportivas naturais.

Com o processo de poluição dos rios Pinheiros e Tietê, provocado pelo depósito de resíduos industriais e domésticos em suas águas, no contexto da industrialização, reduziu-se o uso das margens para fins de lazer.

Recentemente, o Município de São Paulo tem adotado iniciativas para a retomada das atividades de lazer ao redor dos rios, notadamente do Rio Pinheiros. Dessas iniciativas serão apresentados, de forma exemplificativa, dois projetos implantados na Marginal Pinheiros:

- (i) Ciclovía Rio Pinheiros; e
- (ii) Parque Bruno Covas

Inaugurada em 2010, a Ciclovía Rio Pinheiros<sup>3</sup> foi implantada na margem leste do rio. Trata-se da maior ciclovía da região metropolitana de São Paulo, com 21,5 km (vinte e um

---

<sup>2</sup> RIBON, Peter, São Paulo no Centro das Marginais: A Imagem Paulistana Refletida nos Rios Pinheiros e Tietê. FAU-USP, São Paulo, 2010

<sup>3</sup> Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/serra-entrega-primeiro-trecho-da-ciclovía-rio-pinheiros-1/>. Acesso em 14/12/2023.

quilômetros e cinco décimos) de extensão, resultando em uma alternativa de transporte e espaço para prática de esportes e lazer.

Em 2020, a gestão da ciclovía foi transferida à iniciativa privada e, com isso, seus espaços foram recuperados e instalou-se sinalização, banheiros, pontos de apoio e espaços para serviços como cafés e pequenas vendas, levando ao aumento no número de usuários. Nesse sentido, conforme dados da CPTM<sup>4</sup>, em janeiro de 2021 foram registrados 80 mil acessos à ciclovía.

**Figura 16: Foto da ciclovía na Marginal Pinheiros**



---

<sup>4</sup> <https://www.cptm.sp.gov.br/noticias/Pages/Ciclovía-Rio-Pinheiros-comemora-11-anos.aspx>



Fonte: <https://semil.sp.gov.br/2020/12/governo-de-sp-entrega-revitalizacao-da-ciclofaixa-da-marginal-pinheiros/>. Acesso em: janeiro/2024.

Concomitante à requalificação da Ciclovia Rio Pinheiros, inaugurou-se, em 2021, o Parque Bruno Covas, na margem oeste do Rio Pinheiros. O parque possui uma extensão de 17 km (dezesete quilômetros) e conta com pistas de skate, quadras e ciclovia, que podem ser acessados por meio de 5 (cinco) locais diferentes. A Marginal Pinheiros possui acessos específicos para ciclistas e pedestres para a Ciclovia Rio Pinheiros e para o Parque Bruno Covas, por meio de pontes existentes.

A Ciclovia Rio Pinheiros e o Parque Bruno Covas ampliaram o acesso da população ao maior rio aberto da cidade, mudando a relação dos moradores da cidade com a margem do rio e incentivando os serviços e comércios no entorno.

### 3.2.2 IMPLANTAÇÃO DO METRÔ

A implantação da primeira linha de metrô, a Linha Norte-Sul (hoje Linha 1-Azul) gerou novos usos dos CANTEIROS DA MARGINAL, em primeiro momento os canteiros laterais foram e ainda são utilizados como canteiros de obras para as obras do metrô e CPTM. Além disso, após o fim das obras e início da operação, os mesmos canteiros, em razão do fluxo de pessoas que passaram frequentar a região para embarque e desembarque, as áreas adquiriram um grande potencial para retomada de uso pela população.

Figura 17: Placa indicativa de obras do metrô na avenida Jabaquara



Em abril de 1969, placa indica a realização de obras do metrô na av. Jabaquara, em São Paulo Metrô - 24.abr.1969/Divulgação  
Fonte: <https://theurbanearth.wordpress.com/2009/10/11/a-construcao-da-linha-azul-linha-1-do-metro-de-sao-paulo/>. Acesso em: janeiro/2024.

Nesse sentido, a implantação e a operação das redes de transporte público que perpassam e cruzam as marginais passaram a garantir maior acesso da população para a região e contribuíram com o movimento de retomada desses espaços. Exemplo representativo da conexão entre os transportes e o uso dos canteiros pela população é a iniciativa do Parque Bruno Covas e da Ciclovía Rio Pinheiros, cuja parceria com a CPTM vem de uma preocupação com a ocupação e utilização da área conforme o seu potencial.

### 3.2.3 PROPAGANDA NAS MARGINAIS

Pelo alto fluxo de veículos e pelas características das construções do seu entorno imediato, as marginais apresentam um grande potencial para instalação de painéis de publicidade



e propaganda. Tanto que, em meados dos anos 2000, as extensões da Marginal Tietê e da Marginal Pinheiros eram tomadas pelos *outdoors* instalados em seus canteiros ou entorno.

A Marginal Pinheiros, por exemplo, possuía, em 2007, aproximadamente 183 (cento e oitenta e três) equipamentos instalados, totalizando cerca de 300 (trezentas) peças, incluindo *outdoors*, *back lights* e empenas de prédios, conforme imagem abaixo.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL22296-5605,00-RETIRADA+DE+PUBLICIDADE+NA+MARGINAL+PINHEIROS+DEVE+DURAR+SEMANAS.html> . Acesso em 07/12/2023.



Figura 18: Propagandas na Marginal Pinheiros



Foto: Lalo de Almeida. Fonte: <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/09/1915438-anuncio-gigante-pode-voltar-as-ruas-de-sao-paulo-em-ajuste-da-cidade-limpa.shtml>. Acesso em: janeiro/2024.

Com o objetivo de controlar o excesso de anúncios e amenizar a problemática relação entre o contexto urbano e a publicidade, em 2006, após um amplo processo de discussão entre a Prefeitura Municipal de São Paulo, sociedade civil e o setor publicitário, aprovou-se a Lei Cidade Limpa (Lei Municipal nº 14.223/2006).

A Lei Cidade Limpa regulamentou a distribuição e organização da publicidade na cidade. Foram mais de 15 (quinze) mil anúncios irregulares retirados das ruas e aproximadamente 1,5 (um e cinco décimos) milhões de peças publicitárias adequadas à nova legislação, que passou a permitir anúncios indicativo, ou seja, que identifica a atividade realizada no local, e publicidade em mobiliários urbanos como pontos de ônibus e relógios, sempre respeitando medidas pré-definidas.



Figura 19: Foto da ciclovia na Marginal Pinheiros



Fonte: <https://jornalzonasul.com.br/alteracao-na-lei-cidade-limpa-pode-permitir-publicidade-no-alto-de-predios/>. Acesso em: janeiro/2024.

A Prefeitura de São Paulo concedeu o prazo de 90 (noventa) dias para regularização de todo tipo de propaganda e, até abril de 2007, toda a cidade deveria estar com as propagandas regularizadas. Nas Marginais, dada sua importância, os esforços foram grandes e a Prefeitura Municipal de São Paulo constituiu equipes específicas para retirar os equipamentos dentro do prazo.

Após a entrada em vigor da Lei Cidade Limpa, nota-se relevante redução da poluição visual, melhorando a qualidade de vida da população e contribuindo para o desenvolvimento de outras formas de propaganda, como as mídias digitais.

#### 3.2.4 POPULAÇÃO EM SITUAÇÃO DE RUA NOS CANTEIROS DA MARGINAL



Com a pandemia iniciada em 2020, constatou-se um crescimento relevante de pessoas em situação de rua. Em São Paulo, o último Censo de População em Situação, realizado em 2021, pela Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social (“SMADS”), apontou um crescimento de, aproximadamente, 31% (trinta e um por cento) no número de pessoas vivendo nos logradouros ou abrigos da prefeitura em relação ao censo anterior (2019).<sup>6</sup>

Nesse contexto, registrou-se também um aumento no número de pessoas em situação de rua na região dos CANTEIROS DA MARGINAL. De acordo com dados do censo de população em situação de rua de 2021, foram registradas 1.788 (mil setecentos e oitenta e oito) pessoas em situação de rua dentro da faixa de 500 m (quinhentos metros) em cada lado das marginais Tietê e Pinheiros.

A maior problemática em relação a circulação de pessoas em situação de rua nos CANTEIROS DA MARGINAL são as próprias vias de trânsito rápido, que não possuem travessia segura e que as coloca em risco ao buscarem abrigo em diversos pontos das marginais. Tal contexto acarretou um aumento<sup>7</sup> no número de mortes por atropelamento nessas duas avenidas.

### **3.3 BENCHMARKS**

#### **3.3.1 ADOTE UMA PRAÇA**

---

<sup>6</sup> Disponível em: <https://jornal.unesp.br/2022/07/01/numero-de-moradores-em-situacao-de-rua-aumenta-ate-6-vezes-em-periferias-de-sp/#:~:text=Entre%202019%20e%202021%20o,seis%20vezes%2C%20dependendo%20da%20subprefeitura>. Acesso em: 15/12/2023.

<sup>7</sup> <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/01/31/mortes-por-atropelamento-nas-marginais-tiete-e-pinheiros-dobram-em-comparacao-com-periodo-pre-pandemia.ghtml> Acesso em: janeiro/2024



O Programa Adote Uma Praça é uma iniciativa da Prefeitura Municipal de São Paulo e tem como objetivo incentivar e viabilizar parcerias entre as Subprefeituras e pessoas físicas ou jurídicas que têm interesse em realizar a conservação, execução e manutenção de melhorias urbanas, ambientais e paisagísticas de praças e áreas verdes.

Trata-se de programa consolidado na cidade, que possui 6.224 (seis mil duzentas e vinte e quatro) praças, canteiros e áreas verdes cadastrada e disponíveis, das quais 1.042 (mil e quarenta e duas) já foram adotadas<sup>8</sup>.

A parceria entre a Subprefeitura e o parceiro privado é realizada por meio da celebração de termos de cooperação, previsto pelo art. 50 da Lei Cidade Limpa (Lei Municipal nº 14.223/2006) e regulamentado pelo Decreto Municipal nº 61.170/2022. Como contrapartida pela adoção da praça, o parceiro privado tem o direito de instalar no espaço uma placa, com mensagens indicativas da cooperação com informações acerca do cooperante ou com sinal distintivo com símbolos comerciais ou logomarcas.

### 3.3.2 ADOTE.RIO

Trata-se de um programa implementado pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro que busca atrair empresas, associações de moradores e cidadãos que têm interesse em adotar áreas públicas, como praças, jardins, canteiros, monumentos e chafarizes.

---

<sup>8</sup> <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/programa-adote-uma-praca-passa-de-mil-adocoos>. Acesso em: 24.janeiro.2024



O programa foi instituído por meio da Lei Municipal nº 5.788/2014 e prevê que as partes interessadas em participar do programa terão o direito de divulgar sua marca e “QR Code” em totens ou placas indicativas instaladas no espaço em questão.

### 3.3.3 BAIXOS DE VIADUTOS

Com o objetivo de criar espaços de permanência e requalificar ambientes subutilizados, a Prefeitura Municipal de São Paulo, no contexto do Plano Municipal de Desestatização – PMD (Lei Municipal nº 16.703/2017), previu a possibilidade de realizar concessões ou permissões de uso nas áreas situadas nos baixos de viadutos, pontes e adjacências do Município de São Paulo.

Tal previsão legal ensejou a criação de um programa específico da Prefeitura para a cessão da área à gestão privada. O programa conta com três contratos assinados relativos a áreas situadas em baixos de viadutos, pontes e adjacências: os baixos dos Viadutos Oberdan Cattani (Viaduto Antártica) e Elias Nagib Breim (Viaduto Lapa), sob a modalidade de concessão de uso, e o baixo do Viaduto Missionário Manoel de Mello (Viaduto Pompéia), sob a modalidade de permissão de uso.

A fim de zelar, operar e monitorar esses baixos, todos os respectivos contratos assinados definiram obrigações que os parceiros privados devem cumprir ao assumir a responsabilidade pelas áreas. Para além de cuidar do espaço físico, também é obrigação do parceiro incentivar o uso daqueles baixos por meio da oferta de atividades gratuitas nos espaços revitalizados.

## 4. LEGISLAÇÃO

### 4.1.1 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

Apresenta-se abaixo lista não exaustiva de legislação municipal eventualmente aplicável às questões urbanísticas.

**Plano Diretor Estratégico - PDE**



O Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 16.050/2014) é uma lei municipal, baseada em fundamentos expressos na Constituição Federal e no Estatuto da Cidade, que guia o crescimento e desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo a partir de instrumentos de planejamento que buscam a reorganização espacial e a garantia da qualidade de vida da população.

O Plano Diretor Estratégico – PDE tem mais de 50 (cinquenta) anos de história e, em 2023, teve a sua última revisão, por meio da Lei Municipal nº 17.975/2023.

O PDE, na seção XI (Ações Prioritárias no Sistema de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres), art. 288, item II, prevê a implementação do Plano Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres – PLANPAVEL e estruturação do Sistema de Áreas Protegidas e Áreas Verdes e Espaços Livres – SAPAVEL, ambos instrumentos de planejamento cujo objetivo primordial é definir uma política de gestão e provisão de áreas verdes e de proteção do patrimônio ambiental do município de São Paulo.

### **Lei de Parcelamento de Uso e Ocupação do Solo - LPUOS**

A Lei de Parcelamento de Uso e Ocupação do Solo, conhecida como LPUOS, é uma legislação complementar ao PDE e foi sancionada em 22 de março de 2016 como forma de consolidação da revisão do marco regulatório da política urbana de São Paulo. A Lei Municipal nº 16.402/2022 normatiza as ações pública e privada sobre o solo do município através do Zoneamento e dos parâmetros construtivos, que guiam as construções de acordo com características de casa bairro, quarteirão ou lote da cidade.

Dentre os princípios intrínsecos da LPUOS, estão questões como conservação do meio ambiente, preservação do patrimônio, incremento à mobilidade, desenvolvimento econômico, garantia à moradia digna e qualificação das formas de uso do espaço.

O capítulo IV “Das Áreas Públicas e do Sistema De Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres (SAPAVEL)” tem a intenção de categorizar e direcionar a ocupação das áreas verdes públicas de São Paulo.



Assim como o PDE, a LPUOS teve a sua revisão iniciada em 2023 e a revisão parcial foi sancionada em 19 de janeiro de 2024.



#### 4.1.2 LEGISLAÇÃO DE PARCERIAS

Apresenta-se abaixo lista não exaustiva de legislação municipal eventualmente aplicável à PARCERIA.

##### **Concessão e Permissão de Uso**

Nos termos do artigo 114, *caput*, da LOM<sup>9</sup>, a utilização por terceiros de bens municipais poderá ocorrer por meio das figuras jurídicas de (i) concessão; (ii) permissão; (iii) autorização; e

---

<sup>9</sup> “Art. 114. Os bens municipais poderão ser utilizados por terceiros, mediante concessão, permissão, autorização e locação social, conforme o caso e o interesse público ou social, devidamente justificado, o exigir.

§ 1º A concessão administrativa de bens públicos depende de autorização legislativa e concorrência e será formalizada mediante contrato, sob pena de nulidade do ato.

§ 2º A concorrência a que se refere o § 1º será dispensada quando o uso se destinar a concessionárias de serviço público, entidades assistenciais ou filantrópicas ou quando houver interesse público ou social devidamente justificado.

§ 3º Considera-se de interesse social a prestação de serviços, exercida sem fins lucrativos, voltados ao atendimento das necessidades básicas da população em saúde, educação, cultura, entidades carnavalescas, esportes, entidades religiosas e segurança pública.

§ 4º A permissão de uso, que poderá incidir sobre qualquer bem público, independe de licitação e será sempre por tempo indeterminado e formalizada por termo administrativo.

§ 5º A autorização será formalizada por portaria, para atividades ou usos específicos e transitórios, pelo prazo máximo de 90 (noventa) dias, exceto quando se destinar a formar canteiro de obra ou de serviço público, caso em que o prazo corresponderá ao da duração da obra ou do serviço.

§ 6º A locação social de unidades habitacionais de interesse social produzidas ou destinadas à população de baixa renda independe de autorização legislativa e licitação e será formalizada por contrato.

§ 7º Também poderão ser objeto de locação, nos termos da lei civil, os imóveis incorporados ao patrimônio público por força de herança vacante ou de arrecadação, até que se ultime o processo de venda previsto no § 5º do art. 112 desta lei.

§ 8º O Prefeito deverá encaminhar anualmente à Câmara Municipal relatório contendo a identificação dos bens municipais objeto de concessão de uso, de permissão de uso e de locação social, em cada exercício, assim como sua destinação e o beneficiário.

§ 9º Serão nulas de pleno direito as concessões, permissões, autorizações, locações, bem como quaisquer outros ajustes formalizados após a promulgação desta lei, em desacordo com o estabelecido neste artigo.

§ 10. A autorização legislativa para concessão administrativa deixará de vigorar se o contrato não for formalizado, por escritura pública, dentro do prazo de 3 (três) anos, contados da data da publicação da lei ou da data nela fixada para a prática do ato.



(iv) locação social, distinguindo-se a partir do caso concreto e do interesse público ou social existentes. Exclui-se da presente PARCERIA as opções de locação social (por ser direcionada à locação de unidades habitacionais de interesse social por população de baixa renda) e a autorização, conforme ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA.

A Lei Orgânica do Município de São Paulo define em seu artigo 114, § 4º, que a permissão de uso poderá recair sobre qualquer bem público, independentemente de licitação, sendo formalizada por meio de termo administrativo, cujo prazo será indeterminado.

Quanto à concessão, o artigo 114, § 1º, da LOM, estabelece que, para a contratação de tal instrumento, deve-se realizar procedimento licitatório na modalidade concorrência.

Destaque-se que, anualmente, relatório contendo os bens municipais objeto de concessões de uso e permissões de uso deve ser encaminhado à Câmara Municipal, pelo Prefeito, contendo indicação de sua destinação e beneficiário<sup>10</sup>.

A Lei Municipal nº 14.652/2007 dispõe acerca de concessões e permissões de uso de áreas municipais e estabelece que, a partir de sua edição, estas deveriam se dar a título oneroso, mediante remuneração mensal, nos termos definidos pelo Poder Executivo do Município de São Paulo, observadas dispensas legalmente instituídas<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> É o previsto em sede do artigo 114, § 8º, da LOM, veja-se: “Art. 114. Os bens municipais poderão ser utilizados por terceiros, mediante concessão, permissão, autorização e locação social, conforme o caso e o interesse público ou social, devidamente justificado, o exigir.

(...)

§ 8º O Prefeito deverá encaminhar anualmente à Câmara Municipal relatório contendo a identificação dos bens municipais objeto de concessão de uso, de permissão de uso e de locação social, em cada exercício, assim como sua destinação e o beneficiário.”

<sup>11</sup> É o que estabelece o caput de seu art. 1º, note-se: “Art. 1º As concessões e as permissões de uso de áreas que pertençam à Administração Pública Direta e Indireta deverão ser feitas, doravante, a título oneroso, mediante o pagamento de remuneração mensal, fixada por critérios do Executivo, ficando dispensados





Por fim, o Decreto Municipal nº 52.201/2011, cujo texto passou por modificações decorrentes da edição do Decreto Municipal nº 58.320/2018, dispõe em seu artigo 1º, parágrafo único, que as concessões de uso “realizadas no âmbito do Plano Municipal de Desestatização – PMD sujeitam-se ao regime de concessões disciplinado na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995”.

### **Termo de Cooperação**

A Lei Cidade Limpa, em seu art. 50<sup>12</sup>, autorizou a utilização do “termo de cooperação” entre o Poder Executivo e a iniciativa privada. O referido instrumento viabiliza o benchmark “Adote uma Praça”, mencionado no subitem 3.3, e permite que, em troca de uma placa contendo um anúncio indicativo, o parceiro privado se responsabilize para zeladoria de praças e canteiros de seu interesse.

#### **4.1.3 LEIS AMBIENTAIS**

---

deste as agremiações carnavalescas, os centros desportivos comunitários, os clubes desportivos e sociais ou entidades que prestem relevantes serviços sociais e culturais, devidamente propostos e avaliados pela Secretaria Municipal competente, à qual caberá a sua fiscalização.”

<sup>12</sup> “Art. 50. O Poder Executivo poderá celebrar termo de cooperação com a iniciativa privada visando à execução e manutenção de melhorias urbanas, ambientais e paisagísticas, bem como à conservação de áreas municipais, atendido o interesse público.

§ 1º. O Poder Executivo estabelecerá critérios para determinar a proporção entre o valor financeiro dos serviços e obras contratadas e as dimensões da placa indicativa do termo de cooperação, bem como a forma de inserção dessas placas na paisagem.

§ 2º. Os termos de cooperação terão prazo de validade de, no máximo, 3 (três) anos e deverão ser publicados na íntegra no Diário Oficial da Cidade, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data de sua assinatura, observadas as normas constantes desta lei e as disposições estabelecidas em decreto.”



O Código Florestal (Lei Federal nº 12.651/2012) estabelece, dentre suas disposições, a noção de “Áreas de Preservação Permanente - APP”, definidas como áreas protegidas, cobertas ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas. As APPs são classificadas no artigo 4º desta lei:

Art. 4º Considera-se Área de Preservação Permanente, em zonas rurais ou urbanas, para os efeitos desta Lei:

I - as faixas marginais de qualquer curso d’água natural perene e intermitente, excluídos os efêmeros, desde a borda da calha do leito regular, em largura mínima de:

- a) 30 (trinta) metros, para os cursos d’água de menos de 10 (dez) metros de largura;
  - b) 50 (cinquenta) metros, para os cursos d’água que tenham de 10 (dez) a 50 (cinquenta) metros de largura;
  - c) 100 (cem) metros, para os cursos d’água que tenham de 50 (cinquenta) a 200 (duzentos) metros de largura;
  - d) 200 (duzentos) metros, para os cursos d’água que tenham de 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) metros de largura;
  - e) 500 (quinhentos) metros, para os cursos d’água que tenham largura superior a 600 (seiscentos) metros;
- [...]

Considerando que os rios Tietê e Pinheiros possuem, em média, respectivamente, 60 (sessenta) metros e 90 (noventa) metros de largura, sua Área de Preservação Permanente é de 50 (cinquenta) metros a partir da borda da calha do leito regular de cada.

Ou seja, nessas áreas deve-se preservar os recursos hídricos, a permeabilidade do solo, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade e o fluxo gênico de fauna e flora, não sendo permitidas a construção, a ocupação e a exploração da área.

Não obstante tal previsão legal, o § 10, inc. III, do mesmo artigo, prevê a exceção à proibição legal no caso de atividades ou empreendimentos em áreas de APPs que exercem funções de utilidades públicas, de interesse social ou baixo impacto ambiente.

Além da incidência da legislação específica de APPs, a legislação municipal também prevê restrições quanto às podas de árvores, nos termos da Lei Municipal nº 17.794/2022, cuja seção IV trata exclusivamente da execução de podas dentro do território da cidade.

