



PREFEITURA DE  
**MOGI DAS CRUZES**

SECRETARIA DE  
**PLANEJAMENTO E URBANISMO**



AIU - ÁREA DE  
INTERVENÇÃO URBANA

PROJETO  
URBANÍSTICO  
ESPECÍFICO

AIU - ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA

**Região Leste**  
MOGI DAS CRUZES



SECRETARIA DE  
PLANEJAMENTO E URBANISMO

PROJETO  
URBANÍSTICO  
ESPECÍFICO

AIU - ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA

# Região Leste

MOGI DAS CRUZES



O Plano Diretor de Mogi das Cruzes, Lei Complementar n.º 150, de 26 de Dezembro de 2019, estabeleceu no Artigo 106, as Áreas de Intervenção Urbana (AIU) como áreas destinadas à reestruturação, transformação, recuperação e/ou melhoria ambiental de setores urbanos de Mogi das Cruzes.

O presente trabalho tem como objetivo apresentar o Projeto Urbanístico Específico para a AIU da Região Leste, definindo a regulação urbanística do território e os processos de modelagem e reestruturação urbana, econômica, social e ambiental.



## PARTE I

### 01. Caracterização da área

### 02. Evolução histórica da área

### 03. Evolução histórica do planejamento para a região

### 04. AIU e o Plano Diretor

### 05. AIU e o Programa Viva Mogi

A primeira parte do Projeto Urbanístico Específico - PUE para a Área de Intervenção Urbana - AIU Região Leste de Mogi das Cruzes apresenta a descrição e caracterização da área de intervenção mostrando o desenvolvimento urbano da região, por meio de reprodução de fotos aéreas de 1967 a 2020.

Em seguida, o PUE apresenta um breve resumo da evolução histórica do planejamento para a região por meio das diretrizes estabelecidas pelos Planos Diretores municipais ao longo do tempo.

São também apontadas as principais inovações estabelecidas pelo Plano Diretor vigente (Lei Complementar nº 150, de 26 de dezembro de 2019) com a criação das Áreas de Intervenção Urbana, e mais especificamente a AIU Região Leste.

Por fim, o estudo mostra a relação com o Programa de investimentos Viva Mogi, que propõe uma série de intervenções na região nos eixos Socioambiental, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano e Saneamento Básico.

## PARTE II

### 06. Diagnóstico

### 07. Proposta urbanística

### 08. Bibliografia

### 09. Créditos das imagens

A segunda parte deste estudo inicia-se com a análise dos parâmetros urbanísticos vigentes, abordando os parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor para a AIU, que irão reger as iniciativas que aderirem ao PUE da AIU Região Leste.

Em seguida, o trabalho apresenta um breve diagnóstico da situação atual da área de intervenção, baseado no levantamento e análise de dados primários e secundários.

Após o diagnóstico, o trabalho apresenta a estrutura principal da Proposta Urbanística para a AIU Região Leste, organizada sob os temas: Sistema de Área Verdes, Setorização, Mobilidade Urbana, Diretrizes para o Espaço Público, Diretrizes para o Espaço Privado, Simulação do Cenário com Planejamento Urbano, Diagramas – Cenário com Planejamento Urbano, Incentivos Urbanísticos e Simulação dos Incentivos Urbanísticos.

# PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO - AIU REGIÃO LESTE

## ÍNDICE

Sumário Conteúdo

### INTRODUÇÃO 05

---

#### PARTE I

01. Caracterização da área	07
02. Evolução histórica da área	10
03. Evolução histórica do planejamento para a região	18
04. AIU e o Plano Diretor	22
05. AIU e o Programa Viva Mogi	26

---

#### PARTE II

06. Diagnóstico	35
07. Proposta Urbanística	50
08. Bibliografia	123
09. Créditos das imagens	125

---





Este documento apresenta o Projeto Urbanístico Específico - PUE da Área de Intervenção Urbana – AIU Região Leste, estabelecida pelo Novo Plano Diretor do Município de Mogi das Cruzes (Lei Complementar nº 150, de 26 de dezembro de 2019), como AIU Ecotietê.

A AIU Região Leste, inicialmente denominada como AIU Ecotietê, abrange uma porção territorial de aproximadamente 294 hectares, permeada pelo Rio Tietê, e que abriga grandes vazios urbanos, de áreas públicas e privadas. O seu entorno é marcado por diversas modificações ao longo dos anos, que transformaram o território (que até recentemente ainda possuía características rurais e periurbanas) em uma área de grande interesse para a ocupação urbana, com alta valorização imobiliária.

O PUE da AIU Região Leste define as intervenções físico-territoriais, tanto para o espaço público quanto para o privado, necessárias à construção de uma nova unidade de vizinhança, baseada nos princípios e diretrizes estabelecidos pelo Novo Plano Diretor do Município. Entre os princípios que norteiam a principal carta de regulação urbanística de Mogi das Cruzes, e que fundamentaram o presente estudo, destacamos:

- a **Cidade Conectada e Igualitária**, que determina a necessidade de promover a conectividade urbana em escala local, considerando suas múltiplas dimensões, de forma a facilitar os movimentos entre os bairros e garantir o acesso igualitário a equipamentos urbanos sociais ou comunitários e serviços, além de valorizar e estreitar os vínculos em escala metropolitana, transformando o município em um ponto significativo dentro dos vetores territoriais da macro metrópole paulista;

- a **Cidade Compacta e Qualificada**, que determina a valorização e qualificação urbana das diversas centralidades consolidadas e incipientes, reduzindo os movimentos pendulares intraurbanos, com ampliação da mobilidade e acessibilidade promovidas pela integração intermodal, pela priorização ao pedestre, ao transporte coletivo e ao individual não-motorizado, de modo a limitar a expansão da área urbanizada, evitando os desequilíbrios provocados pela fragmentação do tecido urbano e os problemas ambientais decorrentes do avanço sobre as áreas de interesse ambiental; e
- a **Cidade Sustentável e Inovadora**, que determina a valorização do patrimônio ambiental e cultural do Município de Mogi das Cruzes, com especial atenção para as áreas de preservação e o amplo território rural, afirmando assim a atratividade do município por meio da diversificação da sua economia, incentivando atividades como a indústria criativa, a agricultura familiar, o turismo rural, o potencial de comércio e serviços, juntamente com o princípio do desenvolvimento sustentável que inclui o pleno desenvolvimento socioeconômico, de forma justa e ambientalmente equilibrada, com utilização racional dos recursos naturais, incentivando e priorizando o uso de tecnologias não poluentes e sustentáveis em todas as áreas, suprindo as necessidades atuais sem comprometer as futuras gerações.



Figura | Os princípios que norteiam o atual estudo

Os princípios em destaque do Novo Plano Diretor se valeram dos fundamentos presentes nas seguintes doutrinas:

- **ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**, especialmente de seu Objetivo 11, que visa a tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.
- **Novo Urbanismo**, que preconiza uma mescla de funções que permita a um grupo significativo de seus habitantes trabalhar e desenvolver outras atividades sociais em sua própria vizinhança. Como exemplo, citamos o conceito urbanístico da **“Cidade de 15 minutos”**, que elege um modelo de cidade em que o cidadão tenha a possibilidade de realizar as suas necessidades diárias (oferta de comércio, serviços, educação, saúde, lazer) a uma distância de 15 minutos de caminhada ou de bicicleta a partir de sua residência
- **DOTS - Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável**, que promove a integração do planejamento do uso do solo à mobilidade urbana com o objetivo de combater a cidade 3D (distante, dispersa e desconectada) e promover os princípios da cidade 3C (compacta, conectada e coordenada);

- **Desenho Urbano com foco no desenvolvimento da Primeira Infância**, em busca de alcançar princípios e estratégias que possam incluir a perspectiva da primeira infância e de seus cuidadores no planejamento urbano, com impacto no ambiente construído visando as boas práticas de desenho urbano amigáveis à primeira infância – com espaços que sejam seguros, verdes e livres, acessíveis, lúdicos e inclusivos.

Seguindo o Objetivo 11, dos ODS, é necessário o reconhecimento de que a cidade depende da existência e manutenção dos sistemas naturais, sendo que essa dependência não nega o fato urbano, mas é necessário fazê-lo à sua maneira, identificando suas características e potencialidades, reconectando a cidade aos fluxos e ciclos naturais, fazendo dela parte da rede natural e da biodiversidade, contribuindo de forma positiva para a sustentabilidade local e global.

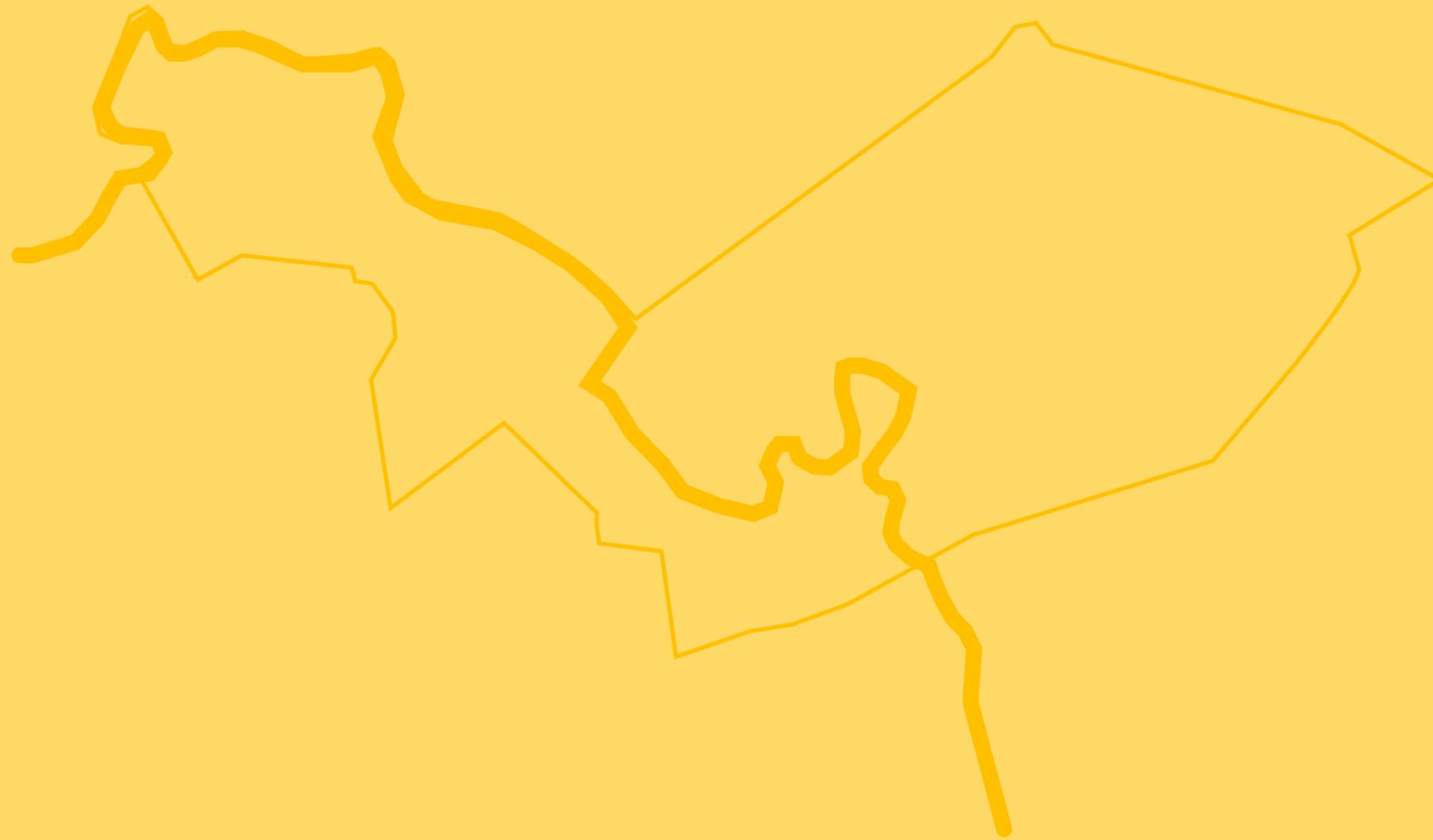
É preciso destacar que o verde urbano, como principal suporte da infraestrutura natural, encontra uma multiplicidade de funções em várias escalas que melhoram a qualidade de vida da cidade, tanto na esfera pública quanto na particular. Além disso, este elemento, quando bem distribuído pelo território, constitui um serviço e uma infraestrutura democrática e igualitária para todos os cidadãos. Uma cidade verde é mais amigável, mais justa, mais natural, mais inclusiva, mais saudável, mais resiliente e mais sustentável.

A junção da **“Cidade de 15 minutos”** com o **“DOTS”** permite que não só se reduzam os deslocamentos diários, como também que as oportunidades inerentes às cidades sejam de fácil acesso a todos, criando um ambiente mais inclusivo e sustentável.

Para o espaço público contido na AIU Região Leste, o PUE referenda as intervenções contidas no Programa Viva Mogi, e propõe marcos e elementos de referência para auferir uma identidade visual e reforçar as relações de vizinhança. No espaço privado, o principal objetivo do PUE é propor diretrizes urbanísticas que incentivem os proprietários a aderir a esse novo projeto de cidade.

Desta forma, neste trabalho estão identificados os empreendimentos e demais elementos propostos pelo Poder Executivo Municipal, sendo parte deles vinculados ao Programa Viva Mogi. Nele também estão definidos os parâmetros urbanísticos aplicáveis e, finalmente, estão delineados os incentivos, os benefícios e as condicionantes para a utilização da nova ordem urbanística concebida para a AIU Região Leste.

A partir da leitura e compreensão das dinâmicas de uso e ocupação da área, passadas e atuais, o PUE da AIU Região Leste aponta as transformações necessárias à consecução dos objetivos previstos pelo Novo Plano Diretor do Município, explicitando a nova visão de cidade para a área a ser transformada.



**01**

**CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA**

# 01. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA



A área em que a AIU Região Leste está inserida – região leste do município – sofreu forte crescimento próximo ao rio Tietê. Além disso, as principais vias de acesso para César de Souza – localizadas no perímetro da AIU – apresentam fortes sinais de saturação.

A região da AIU Região Leste está inserida na várzea do Rio Tietê, com a maior parte de seu território contido no perímetro da Área de Proteção Ambiental da Várzea do Rio Tietê - APA-VRT. A área está localizada entre regiões urbanas consolidadas, com forte verticalização do Bairro Nova Mogilar, parte do Bairro Jardim Maricá e parte do Bairro Socorro, e das regiões com urbanização a qualificar, com início de recentes processos de verticalização do Distrito de Cezar de Souza.

A área representa uma ruptura no continuum urbano entre a região central e a região leste do Município, com grandes glebas não urbanizadas, a presença de algumas instalações industriais e de alguns outros esparsos empreendimentos de uso multirresidencial e de uso não residencial. Essas características representam um desafio ao planejamento da região, já que a baixa permeabilidade do tecido urbano pode resultar em um espaço hostil ao pedestre e não convidativo a formas não motorizadas de deslocamento.

A AIU Região Leste é permeada pelas principais vias de acesso à região de Cezar de Souza: a Avenida Francisco Rodrigues Filho, ao norte, e a Avenida João XXIII, ao sul. Essas vias apresentam fortes sinais de saturação, já que o movimento pendular entre Cezar de Souza e o centro da cidade é intenso. Além disso, há a presença da linha férrea no sul da área, utilizada atualmente apenas para o transporte de cargas, que constitui uma barreira entre a parte sul e o restante da AIU.



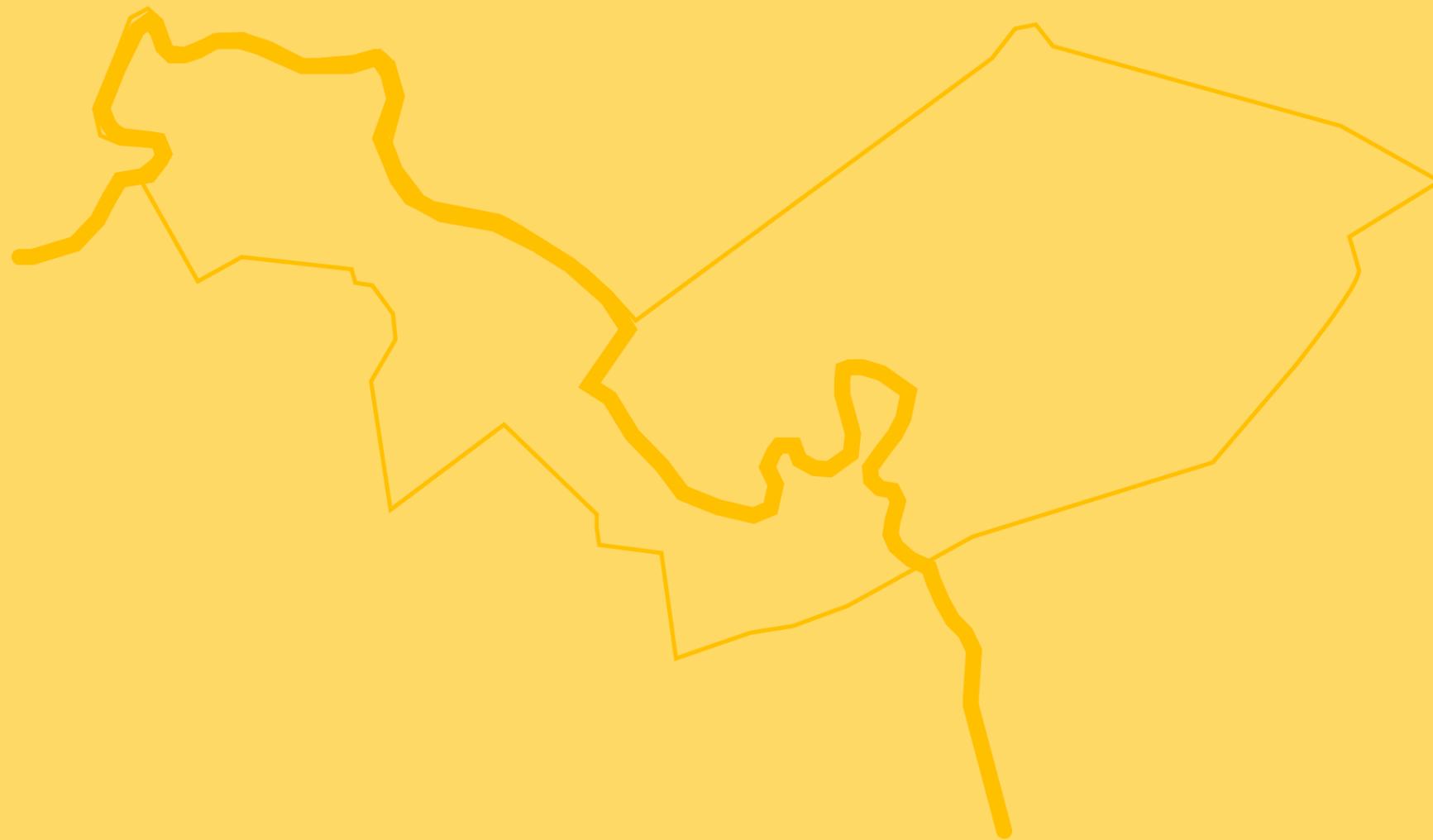
Figura | Destaque para os bairros e o rio Tietê em azul



Figura | Destaque para as principais vias e a linha férrea

# PERÍMETRO AIU REGIÃO LESTE





## 02. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ÁREA



Até o início dos anos 2000, era possível observar áreas de cultivo agrícola dentro do perímetro da AIU, porém, a área hoje se configura por apresentar muitos vazios urbanos e por despertar amplo interesse da iniciativa privada na implantação de empreendimentos imobiliários.

A ocupação da região do entorno da AIU Região Leste vinha ocorrendo de forma lenta e gradual, com a instalação de algumas indústrias e de alguns esparsos empreendimentos habitacionais populares, nos anos de 1960, na região de Cezar de Souza.

Nas décadas de 1970 e 1980, as regiões de Cezar de Souza e Ponte Grande (Jardim Maricá) foram beneficiadas com o Projeto CURA II – Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada, no âmbito do Banco Nacional da Habitação – BNH. A implantação do Projeto CURA favoreceu e intensificou a expansão da urbanização e o processo de ocupação dos loteamentos existentes que não dispunham de sistemas de infraestrutura, possibilitou a implantação de novos parcelamentos em loteamentos e favoreceu a implantação de alguns conjuntos habitacionais, a partir de recursos oriundos do BNH, como o conjunto residencial Jardim Maricá, no Rodeio (IBAM, 2008).

A partir do início da década de 1980, quando teve início a implantação do loteamento Nova Mogilar, essa região começou a receber diversos empreendimentos imobiliários. Nos últimos 25 anos, a região de entorno da AIU Região Leste sofreu um intenso processo de adensamento e verticalização no seu tecido urbano, com a implantação de diversos empreendimentos habitacionais voltados, em sua maioria, para a classe média e também para o mercado popular.

Outro marco importante de transformação na região da AIU Região Leste foi a implantação do Parque Centenário da Imigração Japonesa, no ano de 2008, em uma área que na década de 1970 foi utilizada para a extração de areia.

Em dezembro de 2008, em área contígua à área do Parque Centenário da Imigração Japonesa, teve início a operação da Estação de Tratamento de Esgotos – ETE Leste, que integra o chamado Sistema Leste, totalmente operado pelo Serviço Municipal de Águas e Esgotos – SEMAE, com atendimento inicial de aproximadamente 90.000 habitantes (Hagaplan, 2010).

A AIU Região Leste também é vizinha a um dos maiores empreendimentos imobiliários em instalação no Município, na área conhecida como Fazenda Rodeio. No passado, essa área destinava-se à atividade de silvicultura para abastecimento industrial.

A Alden Desenvolvimento Imobiliário Ltda. é responsável pelo Plano Urbanístico Reserva da Serra do Itapety que compreende a implantação, em 13 fases, de empreendimentos para usos diversos, residencial, comercial e serviços, entre outros. Conforme o estabelecido em seu Plano Urbanístico, cerca de 44% do terreno será preservado, de forma perpétua, por meio da Reserva da Particular do Patrimônio Natural (RPPN) Botujuru – Serra do Itapety, e há também a previsão de implantação de um parque linear.

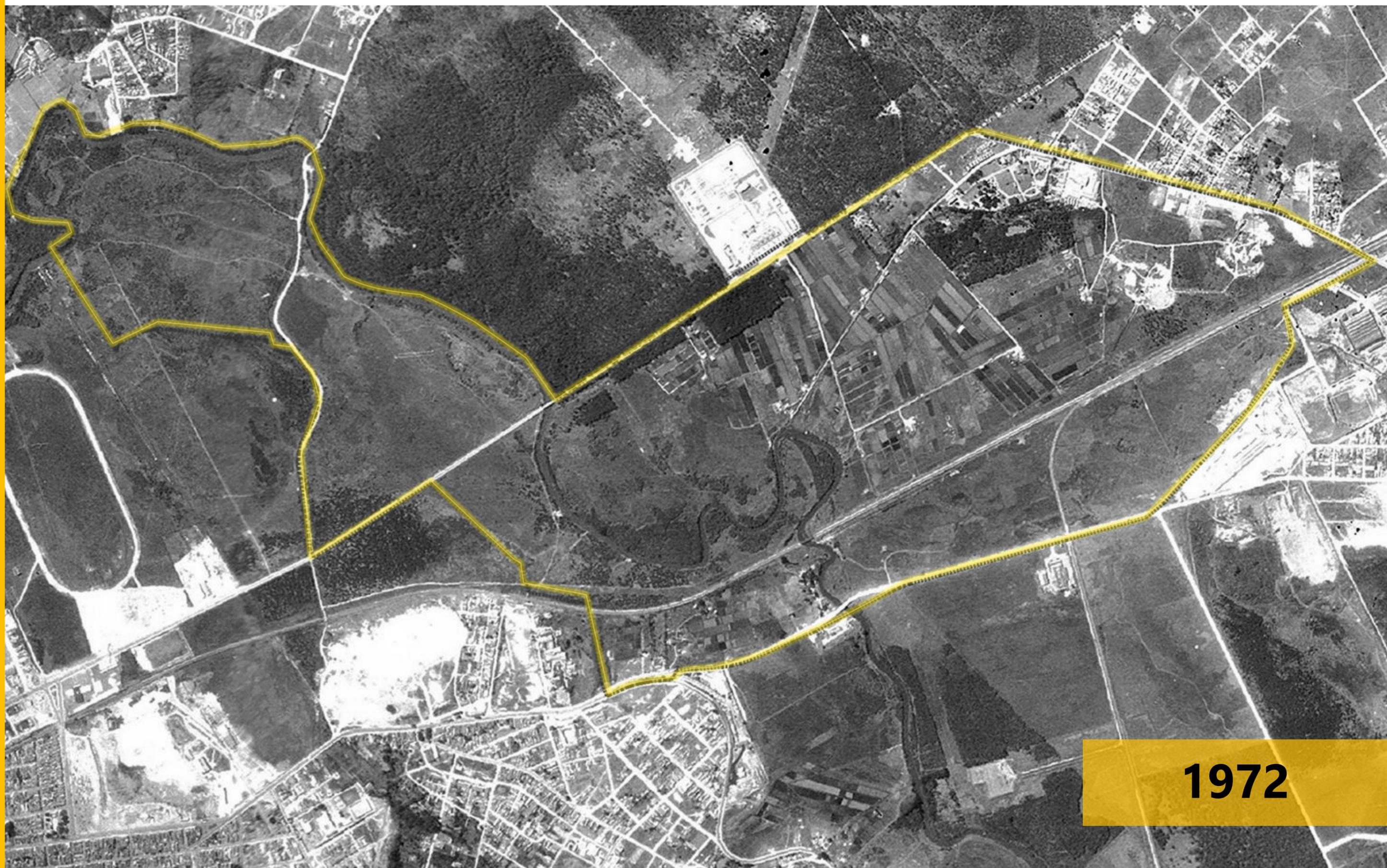
De acordo com o Quadro de Licenças do empreendimento, disponível por meio do link <https://aldendi.com.br/reservadaserradoitapety/o-que-e-o-plano-urbanistico-da-reserva-da-serra-do-itapety/>, acesso em 29/09/2020, o empreendimento possui, entre outras licenças e autorizações, o Alvará de Licença para Loteamento, expedido em 2000, a Licença Ambiental Prévia, expedida em 2011 e o Certificado GRAPROHAB – Licença de Instalação, expedido em 2015. Segundo o Relatório de Impacto Ambiental do empreendimento, datado de agosto de 2009, a sua implantação está prevista para ocorrer em um horizonte de 20 a 30 anos, sendo estimados 50 anos para a sua ocupação total.

## EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ÁREA



**1967**

## EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ÁREA



1972

## EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ÁREA



**1983**

## EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ÁREA



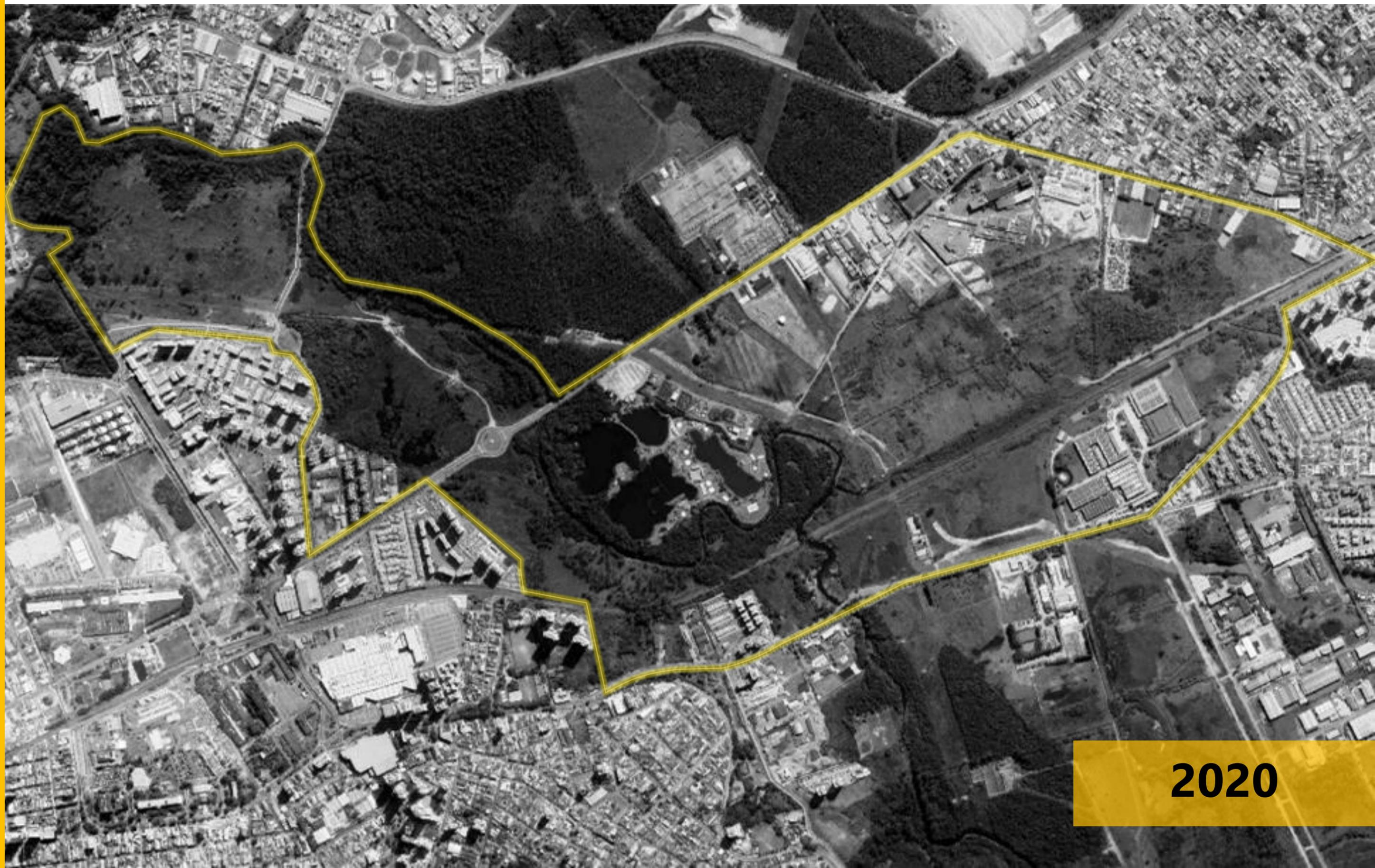
**2000**

## EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ÁREA



**2010**

# EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ÁREA



**2020**



# 03. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO PLANEJAMENTO PARA A REGIÃO

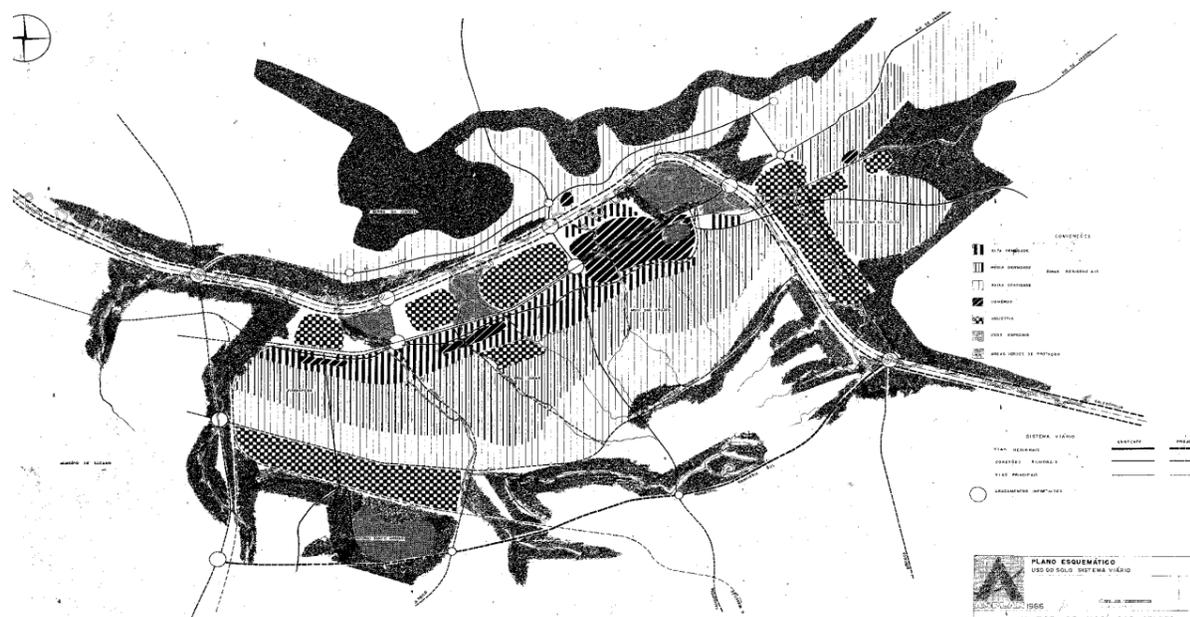


Figura | Imagem do Plano Diretor de 1966

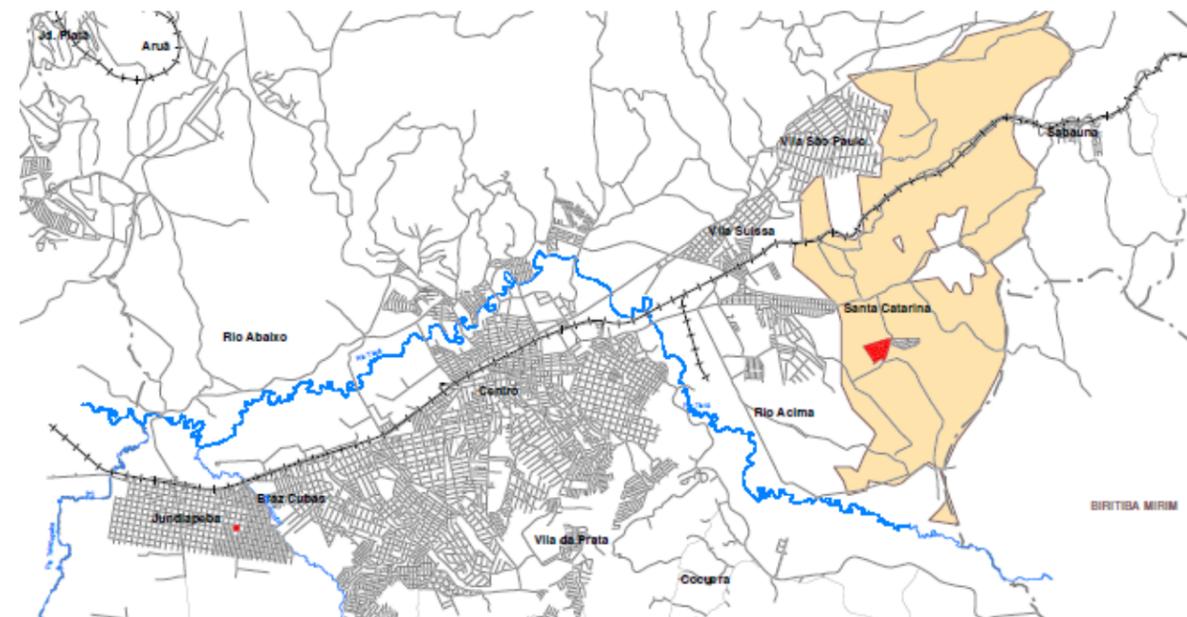


Figura | Imagem do Plano Diretor de 2000 – Em destaque a região leste do município

**1966**

**PLANO DIRETOR DE 1966**  
**Lei Municipal nº 1.630/1966**

Propõe a criação da Perimetral, que se insere na região como elemento estruturador da ocupação do território urbano.

**2000**

**PLANO DIRETOR DE 2000**  
**Lei Complementar nº 1/2000**

Estabelece o vetor leste como um dos principais eixos de crescimento do Município.

# 03. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO PLANEJAMENTO PARA A REGIÃO

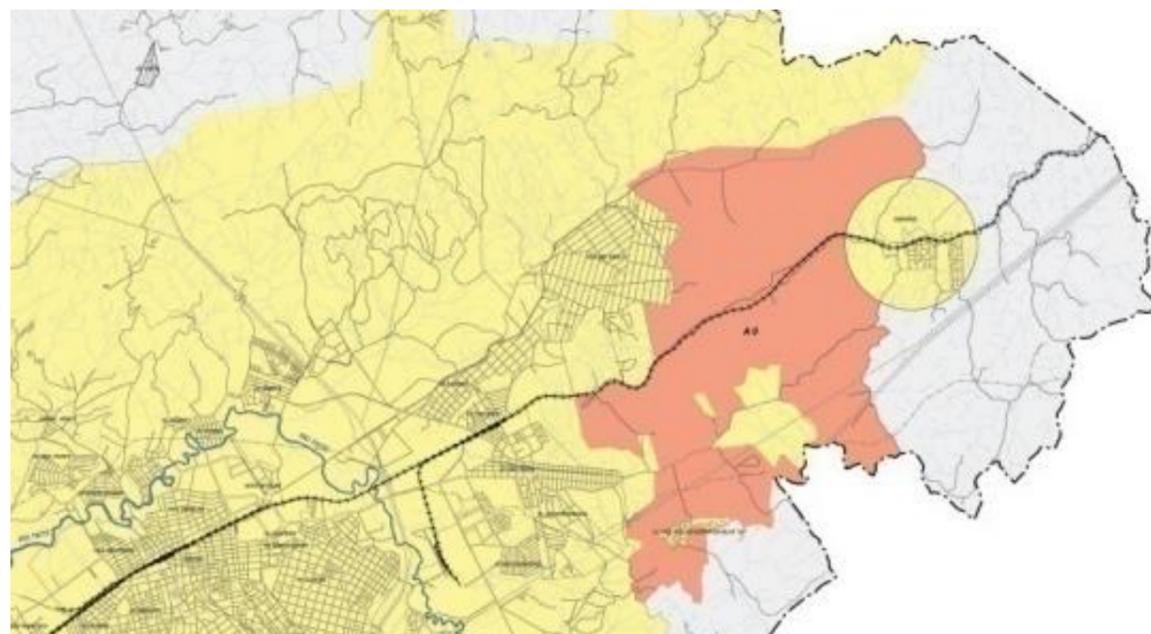


Figura | Imagem do Plano Diretor de 2006 – Em destaque o vetor leste

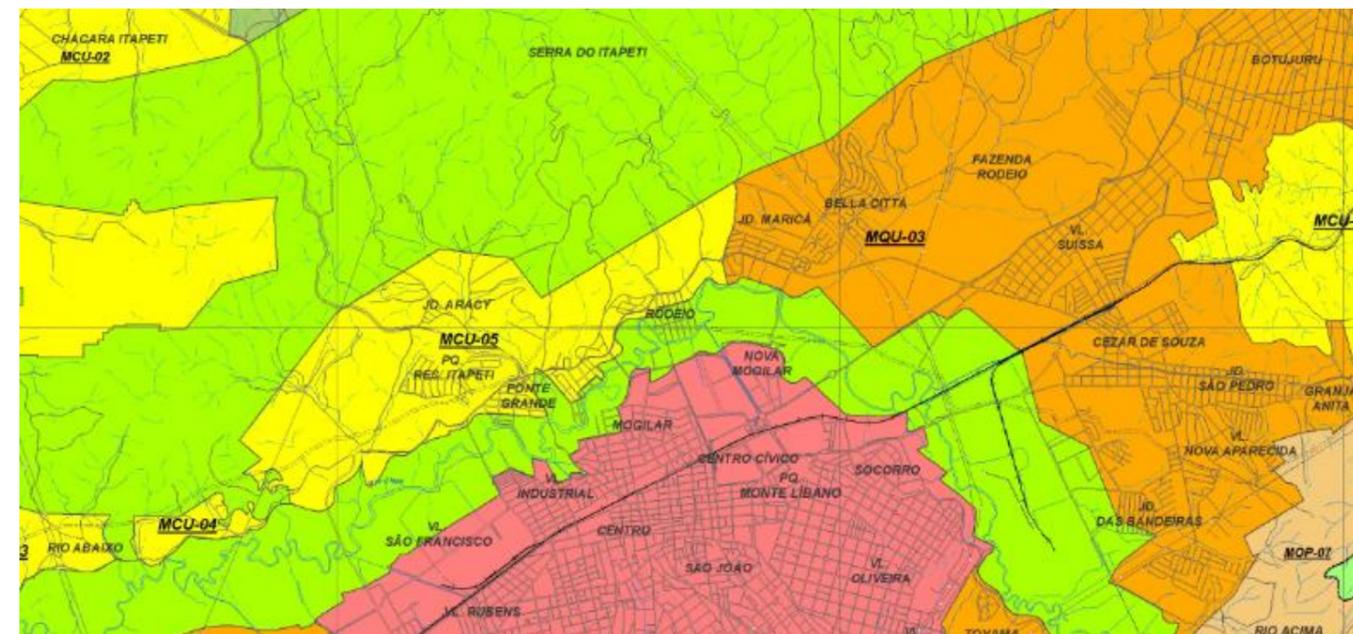


Figura | Imagem do Plano Diretor de 2019 – Mapa com as Macrozonas

**2006**

**PLANO DIRETOR DE 2006**  
**Lei Complementar nº 46/2006**

Mantém a premissa do vetor leste como um dos principais eixos de crescimento do Município.

**2019**

**PLANO DIRETOR DE 2019**  
**Lei Complementar nº 150/2019**

Introduz o princípio da cidade compacta; rompe com o paradigma do vetor leste como eixo de crescimento do Município, por conta do Corredor Ecológico Municipal e das características geomorfológicas desse território.

# 03. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO PLANEJAMENTO PARA A REGIÃO

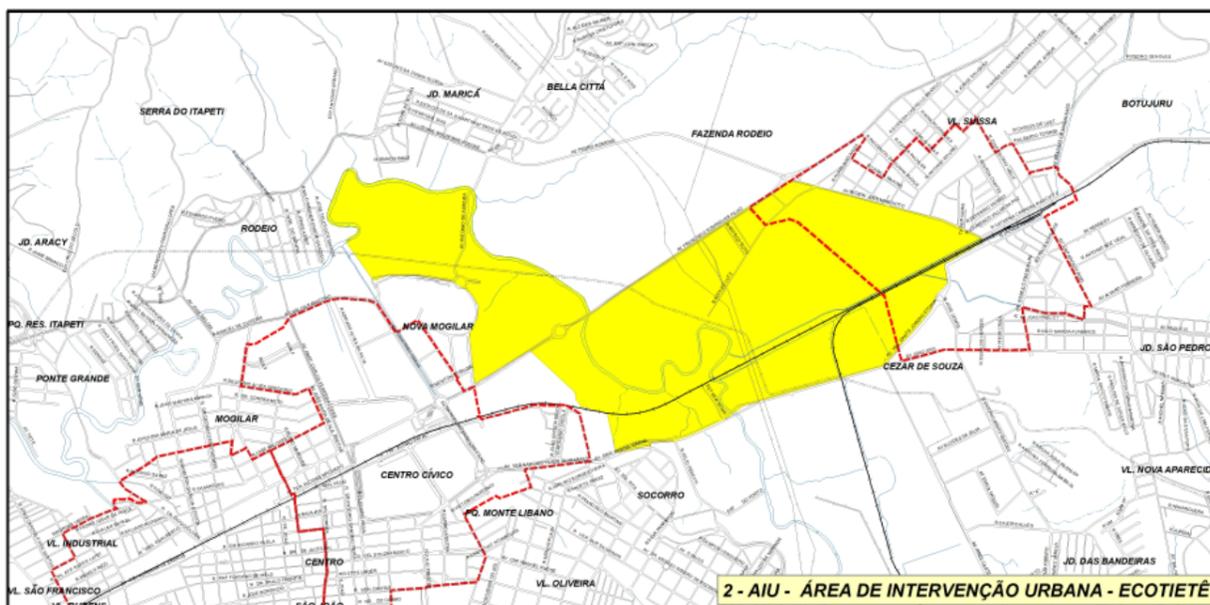


Figura | Imagem do Plano Diretor de 2019 – AIU Ecotietê

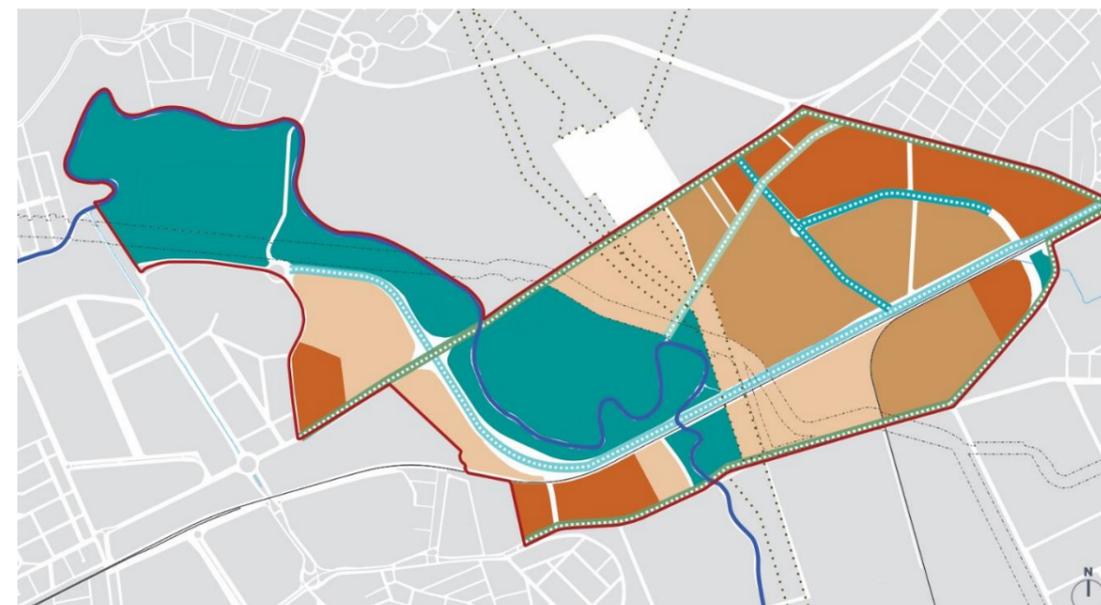


Figura | Imagem do PUE- AIU Região Leste

2019

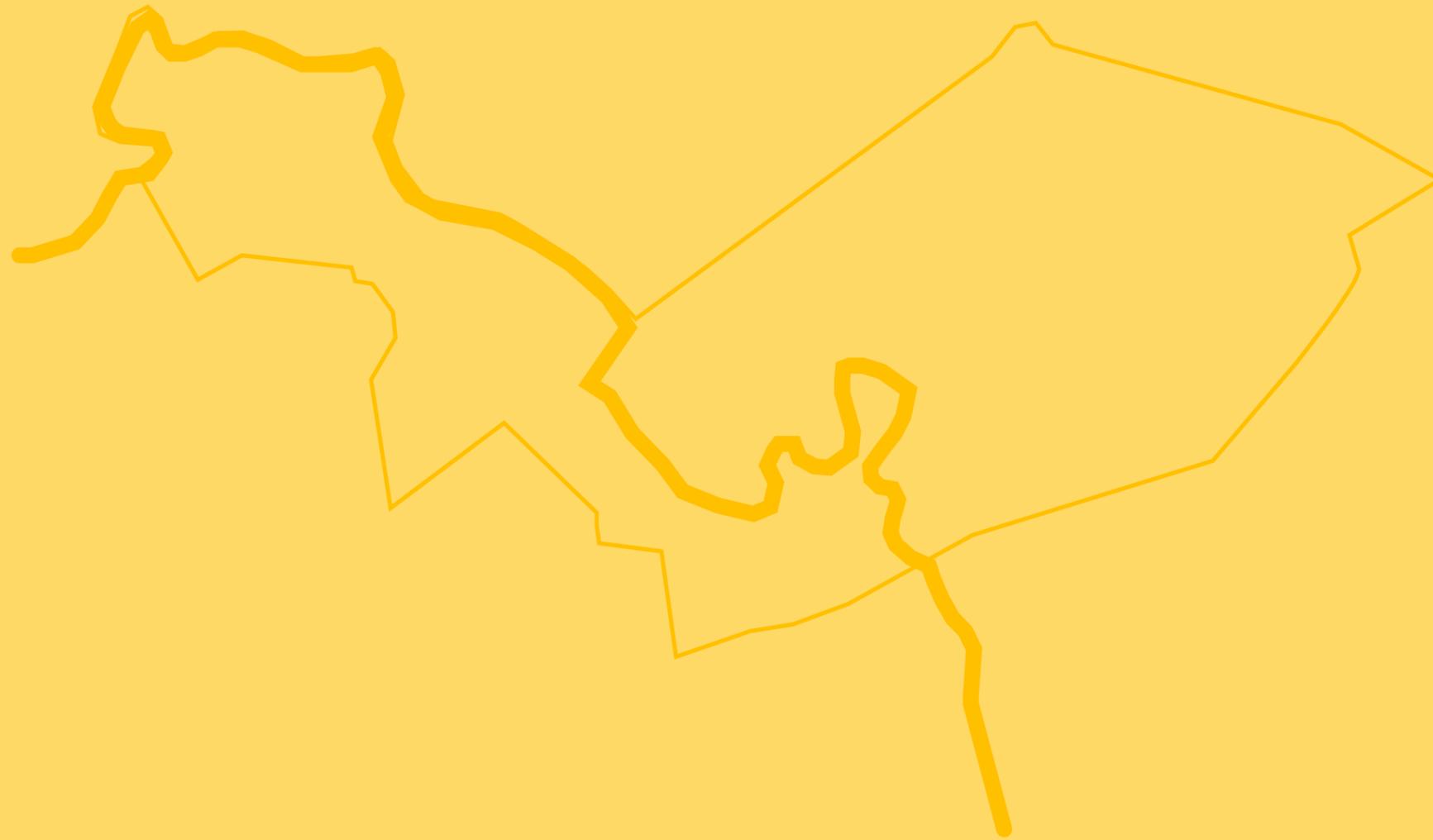
**PLANO DIRETOR DE 2019**  
**Estabelecimento da AIU Ecotietê**

O Plano Diretor de 2019 reconhece o potencial urbanístico da área do presente estudo e estabelece a **AIU Ecotietê**.

2021

**AIU Região Leste**  
**Desenvolvimento do Projeto Urbanístico Específico (PUE)**

Transformação e ressignificação da AIU Ecotietê na AIU Região Leste. Conclusão do desenvolvimento do Projeto Urbanístico Específico da **AIU Região Leste**.



## 04. AIU E O PLANO DIRETOR



O Novo Plano Diretor define as Áreas de Intervenção Urbana (AIU) como:

“Áreas destinadas à reestruturação, transformação, recuperação e/ou melhoria ambiental de setores urbanos, para fins de implantação de objetivos deste Plano Diretor, promovendo o atendimento às funções sociais da cidade associado ao desenvolvimento econômico do Município de Mogi das Cruzes”.

Plano Diretor de Mogi das Cruzes, 2019

A AIU Região Leste, foi denominada pelo Novo Plano Diretor como AIU Ecotietê, e teve sua área delimitada no Anexo 01 - Mapa 12 – Área de Intervenção Urbana – AIU, pelo fato de essa área se caracterizar como um eixo de crescimento nas proximidades do Rio Tietê, e pelos necessários investimentos em saneamento ambiental, mobilidade e implantação de diferentes serviços e equipamentos públicos, a fim de garantir a sustentabilidade da área, especialmente por conta de seus ativos ambientais. A descrição da AIU Região Leste bem como os critérios para a sua caracterização estão estabelecidos no Anexo 02 - Quadro 10A - Relação de AIUs do Novo Plano Diretor.

O Novo Plano Diretor permite que o Projeto Urbanístico Específico - PUE da AIU adote parâmetros urbanísticos distintos dos estabelecidos no zoneamento municipal, desde que observados os limites previstos na macrozona urbana de sua inserção. A adesão aos parâmetros do PUE por parte dos proprietários dos imóveis na AIU não é compulsória. O PUE é um convite para um novo projeto de cidade, delineado pelo Novo Plano Diretor do Município, para que a ocupação dessa porção de território aconteça em consonância com os princípios, objetivos e estratégias da nova regulação urbanística municipal, com destaque para: a valorização e proteção dos ativos ambientais, a adoção de padrões eficientes de consumo do solo urbano que permitam reduzir as necessidades de deslocamentos motorizados, a facilitação do modo peatonal e cicloviário e o acesso equânime à infraestrutura urbana.

Uma especificidade da AIU Região Leste a ser destacada é a incidência, em considerável porção de seu território, da Zona de Uso Controlado – ZUC, da Área de Proteção Ambiental da Várzea do Rio Tietê – APA-VRT, compreendida na Macrozona de Preservação Ambiental em Área Urbana - MPAAU. Para esses casos, o Novo Plano Diretor vincula a possibilidade de utilização dos parâmetros especiais em AIU por ele definidos a duas condições: a incidência da ZUC sobre áreas já urbanizadas e a criação de parques.

Dentro do contexto da AIU, o Novo Plano Diretor dispõe ainda sobre a possibilidade de distribuição do potencial construtivo adicional total dos lotes resultantes do parcelamento e/ou dos lotes existentes (em áreas onde não houver a previsão da necessidade de parcelamento pelo PUE) independentemente da limitação dos coeficientes de aproveitamento máximo dos lotes resultantes. A aplicação desse dispositivo será explorada por este estudo, mais adiante, tendo em conta a multiplicidade de parâmetros urbanísticos incidentes sobre o território da AIU Região Leste.

O Novo Plano Diretor também estabelece o conteúdo mínimo do PUE (art. 108), criteriosamente atendido neste documento.

# PERÍMETRO AIU

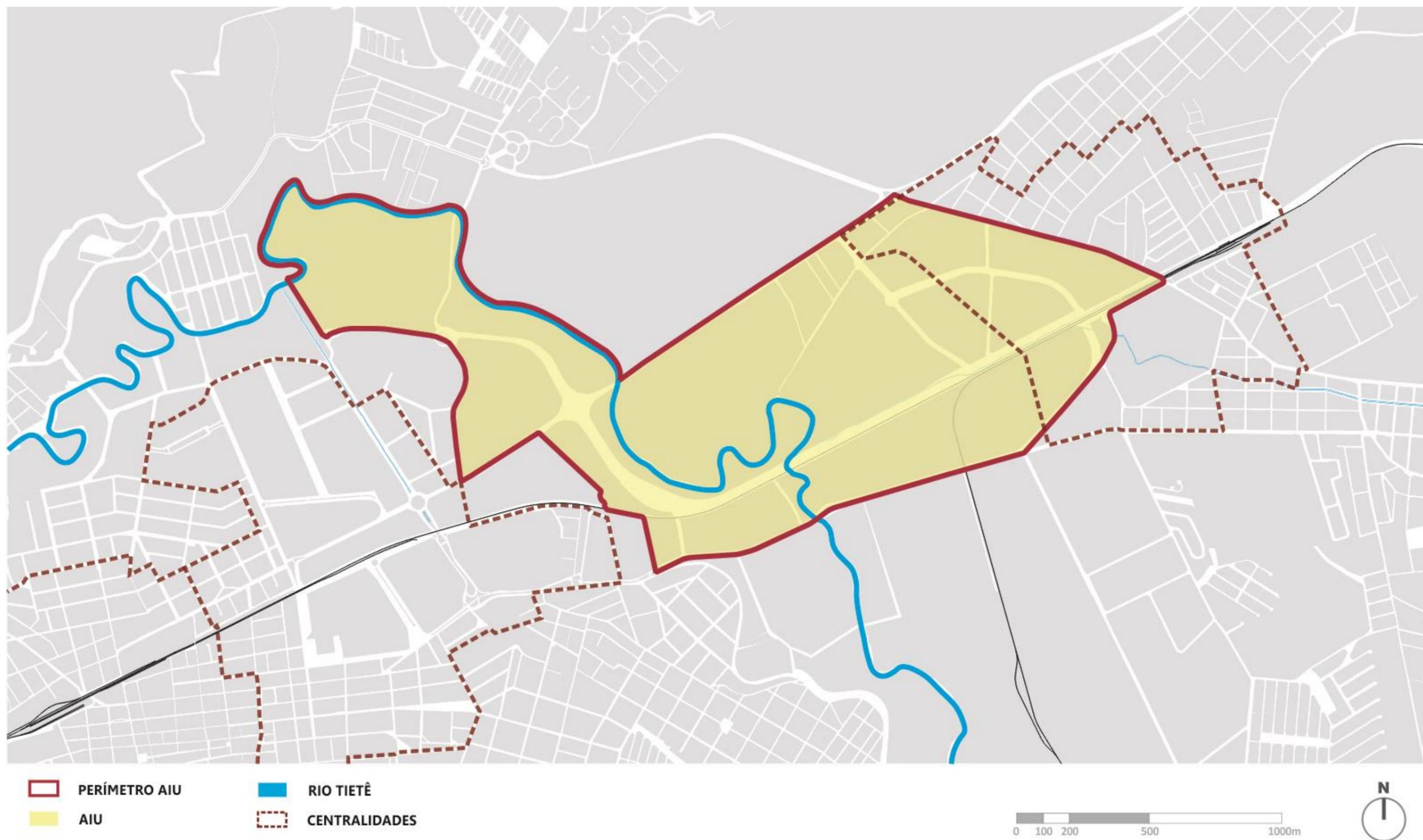


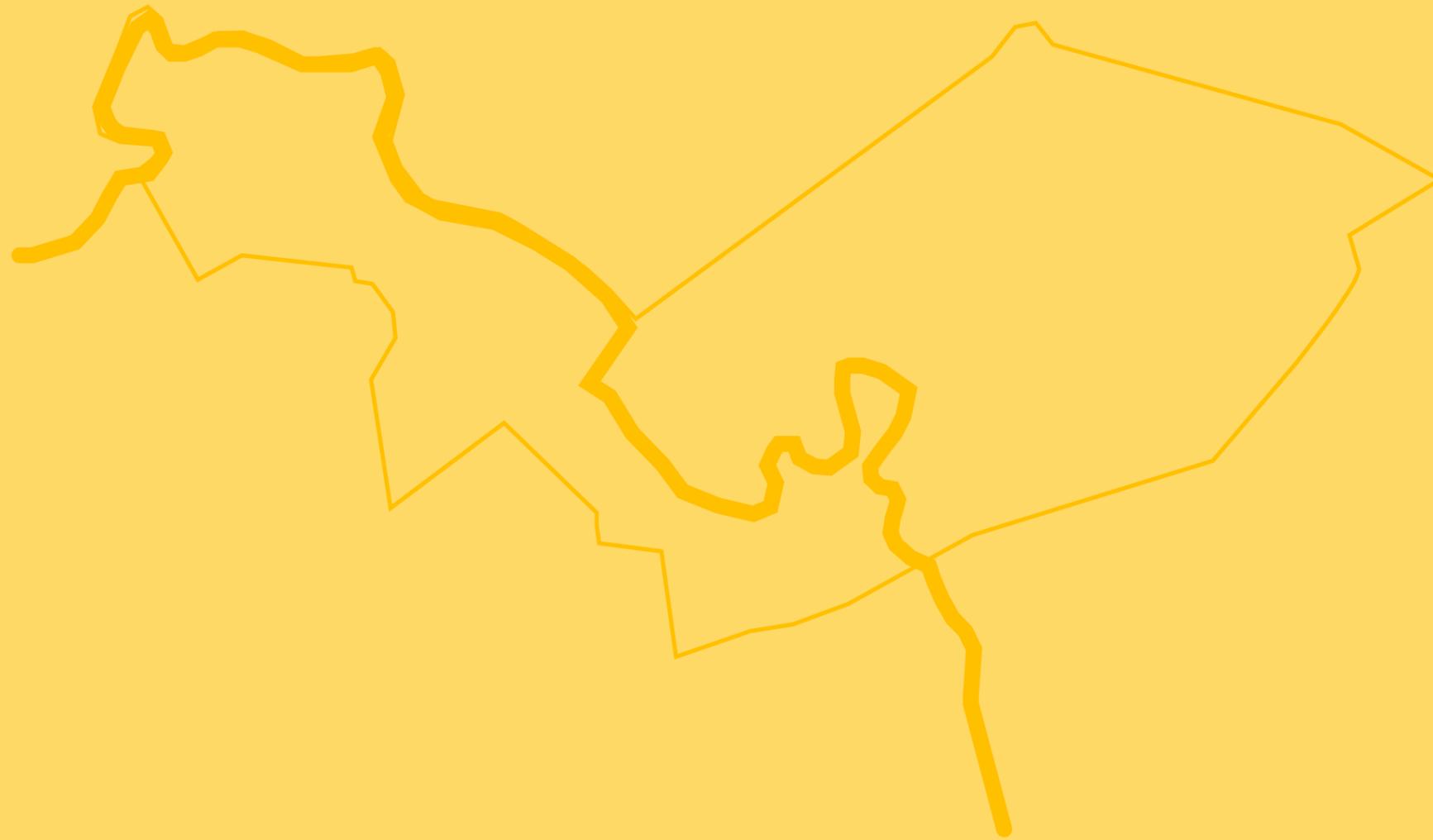
Figura | MAPA DO PERÍMETRO AIU COM AS CENTRALIDADES DE ESTUDANTES E CÉSAR DE SOUZA

## ANEXO À LEI COMPLEMENTAR Nº 150/19 – QUADRO 10A – RELAÇÃO DE AIUs

AIU	Critérios	Descrição
VILA DAS ORQUÍDEAS	III, IV	Área do entorno da Avenida das Orquídeas, com a nova avenida serão previstos diversos empreendimentos, formando um novo bairro.
<b>ECOTIETÊ (Região Leste)</b>	<b>I, II, III, IV, V</b>	<b>Área do eixo de crescimento próximo ao Rio Tietê, sendo necessários investimentos em saneamento ambiental, mobilidade e implantação de diferentes serviços e equipamentos públicos de maneira sustentável.</b>
SABAÚNA	I, IV, V	Área histórica e turística que precisa ser qualificada para alcançar seu potencial de maneira sustentável, além da ampliação do acesso a serviços municipais através dos Equipamentos Públicos Sociais Itinerantes - EPSI.
TAIAÇUPEBA	I, IV, V	Área histórica e turística localizada na APRM-ATC que precisa ser qualificada para alcançar seu potencial de maneira sustentável, além da ampliação do acesso a serviços municipais através dos Equipamentos Públicos Sociais Itinerantes - EPSI.
SÍTIO AEROPORTUÁRIO	IV	Área de implantação do aeródromo em APRM-ATC, que necessita um cuidado em sua implantação devido à fragilidade ambiental do entorno.

### Critérios para caracterização em AIU:

- I. Áreas urbanizadas que demandem recuperação, reabilitação ou requalificação para aplicação de programas de desenvolvimento econômico;
- II. Áreas com existência de relevantes concentrações de imóveis não utilizados ou subutilizados;
- III. Áreas com processos de expansão urbana e de mudanças nos padrões de uso e ocupação do solo em larga escala;
- IV. Áreas compatíveis com processos de remodelagem e reestruturação urbana, econômica, social e ambiental;
- V. Áreas com relevantes conjuntos arquitetônicos e urbanísticos com valor histórico e cultural;
- VI. As zonas especiais.



## 05. AIU E O PROGRAMA VIVA MOGI



O Programa Viva Mogi estabelece um conjunto de intervenções para o desenvolvimento sustentável próximo ao Rio Tietê ao promover a implantação de diferentes linhas de desenvolvimento que organizam-se em três eixos de atuação.

Durante as últimas décadas o município de Mogi das Cruzes priorizou ações e investimentos em obras estruturantes com recursos oriundos da União, através do extinto Ministério das Cidades, para a execução de obras na região oeste do município, como as obras de Saneamento Ambiental do Córrego dos Canudos, as obras de Mobilidade Urbana com a implantação Corredor Leste-Oeste (Av. das Orquídeas), a implantação de infraestrutura urbana nas regiões de Jundiapéba e Porteira Preta / Av. Kaoru Hiramatsu, entre outras ações.

A partir do ano de 2017, a Administração Municipal traçou novas estratégias de planejamento através de estudos que buscavam imprimir uma visão de futuro em escala macro, com ampla abordagem na questão urbana - denominado "Penso Mogi". Neste sentido, visando ampliar os investimentos na Região Leste do município, começaram os primeiros estudos urbanísticos para o desenvolvimento de um plano urbano sustentável nesta porção territorial, que culminou no atual plano de investimento Programa Viva Mogi, que inicialmente foi denominado quando da aprovação do projeto junto aos órgãos concedentes como Programa +Mogi Ecotietê.

A proposta do Programa Viva Mogi compreende um conjunto de ações que foram inicialmente previstas nos diversos planos municipais setoriais (Plano Diretor, Plano de Mobilidade, Plano de Saneamento, entre outros), e que foram estruturadas e integradas por meio de uma proposta apresentada ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, no âmbito da Secretaria de Assuntos Internacionais (SEAIN) e captação de recursos financiados com o investimento total de US\$ 87,864 milhões (repasse de US\$ 69,439 milhões e contrapartida de US\$ 18,425 milhões) firmada junto ao Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF).

O Programa Viva Mogi estabelece um conjunto de intervenções para o desenvolvimento sustentável próximo ao Rio Tietê, que visa promover a implantação de diferentes ações de desenvolvimento que organizam-se em três eixos de atuação sendo: Socioambiental, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano e Saneamento Ambiental. O desenvolvimento do programa ocorre concomitantemente ao estabelecimento da AIU Região Leste dentro do Plano Diretor do Município.

Situadas no vetor de crescimento próximo ao Rio Tietê, as intervenções previstas visam promover a implantação de diferentes serviços e equipamentos públicos de maneira sustentável. As ações estão pensadas de maneira complementar e em consonância com as especificidades da região de modo a promover o desenvolvimento equilibrado da região.

Os **três eixos** de atuação do Programa:



**EIXO SOCIOAMBIENTAL**

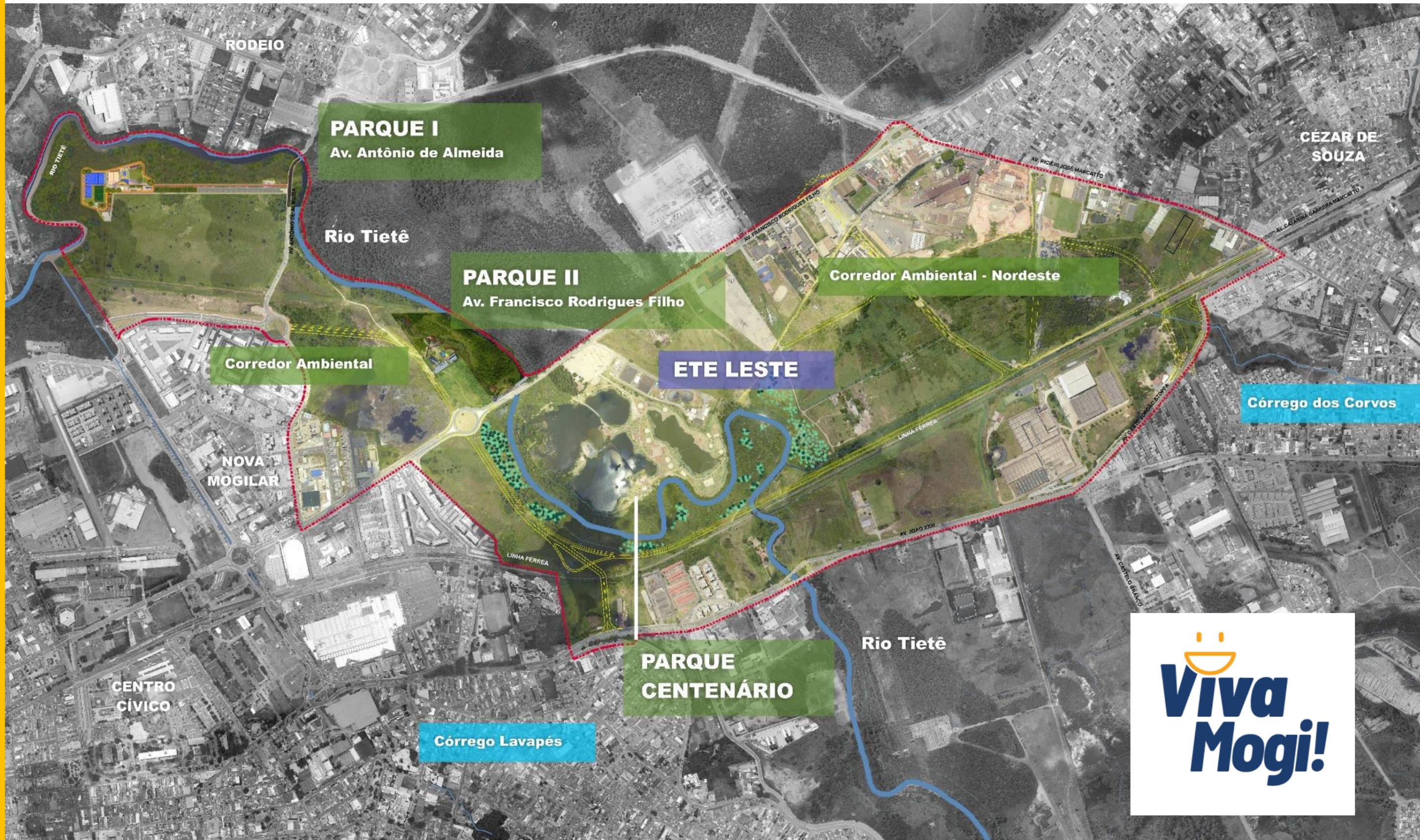


**EIXO MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO URBANO**



**EIXO SANEAMENTO AMBIENTAL**

# AIU E O PROGRAMA VIVA MOGI



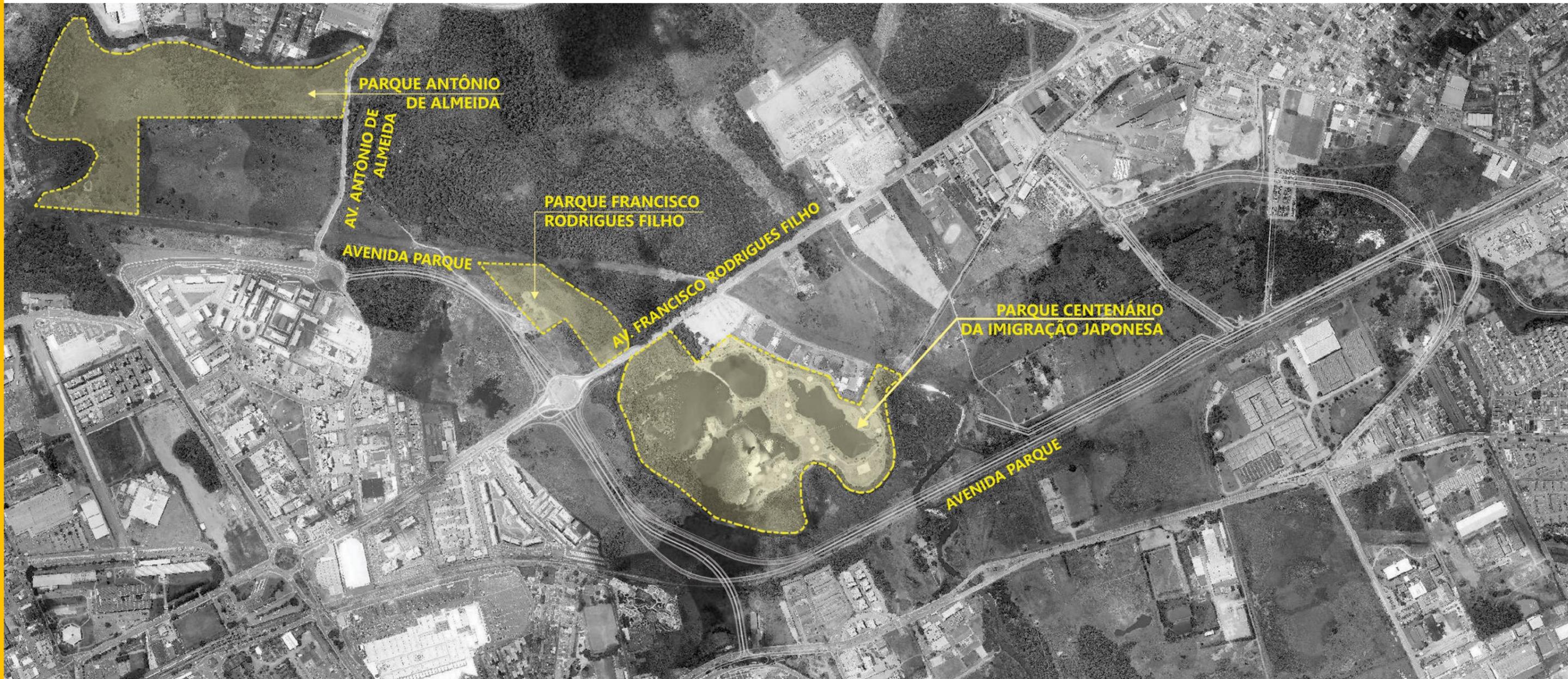


O **Eixo Socioambiental** organiza-se em 3 linhas de intervenção, sendo:

- A criação do Parque I, localizado na Av. Antônio de Almeida;
- A criação do Parque II, localizado na Av. Francisco Rodrigues Filho;
- A ampliação do Parque Centenário da Imigração Japonesa.

Todas as intervenções adotam como premissa principal a preservação das áreas de várzea do Rio Tietê, bem como a exploração de seu potencial paisagístico, além da complementação da flora existente

Os projetos têm ainda, como característica comum, a adoção de questões de sustentabilidade aplicadas na arquitetura e urbanismo.





## PARQUE I AV. ANTÔNIO DE ALMEIDA



Terreno de 139.478,04 m<sup>2</sup>

**Premissa de projeto:** a preservação massiva da vegetação existente.

**Diretriz principal:** a criação de um espaço com vocação de esportes, lazer e preservação

Estão previstos no projeto a implantação de um edifício administrativo para funcionamento da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, lanchonete, sanitários / vestiário, bloco de apoio administrativo com zeladoria e carpintaria.

Entre as áreas externas estão previstos: campo de futebol, quadra poliesportiva, quadras de tênis, quadras de areia, mini-quadras de basquete "street", "playground", praça de convivência, equipamentos de A.T.I. (Academia da Terceira Idade), áreas de estar, pergolados, pista de caminhada, ciclovia, além de espaços para "parkour", "slackline" e "parcão" (espaço para cães)

Estão contemplados itens de sustentabilidade como: energia solar, decks em madeira plástica, telha ecológica (material reciclado), pisos emborrachados de material reciclado, pisos drenantes, louças e metais com redutores de consumo, lixeiras de coleta seletiva, além de extenso plantio de árvores, arbustos e forrações.





## PARQUE II AV. FRANCISCO RODRIGUES FILHO



Terreno de 37.246,77 m<sup>2</sup>

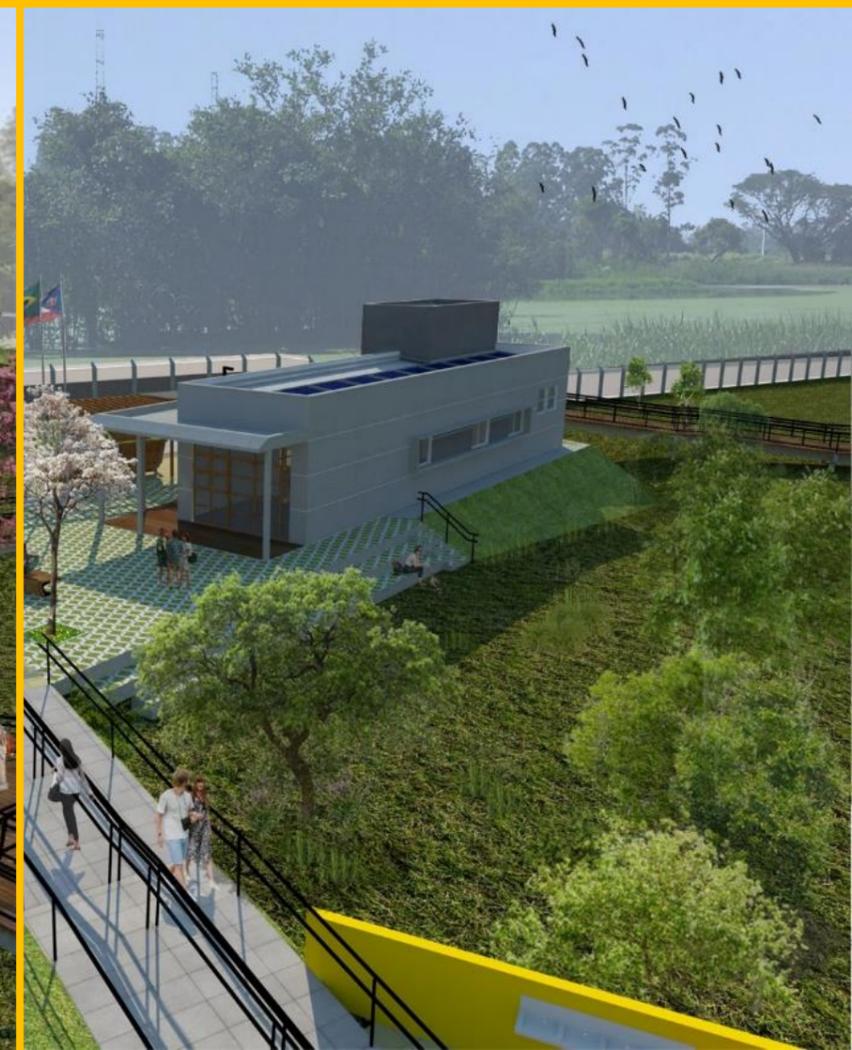
**Premissa de projeto:** a preservação massiva da vegetação existente.

**Diretriz principal:** criação de um espaço voltado para a Educação Ambiental, que permita um conhecimento mais profundo da importância do Rio Tietê

Estão previstos no projeto a implantação de um Núcleo de Educação Ambiental e de Auditório, além de áreas externas contemplando praças, playground, paisagismo e passarelas elevadas do solo, para contemplação da flora e fauna do local.

Estão contemplados itens de sustentabilidade como: energia solar, decks e passarelas em madeira plástica, pisos emborrachados de material reciclado, pisos drenantes, louças e metais com redutores de consumo, lixeiras de coleta seletiva, além de extenso plantio de árvores, arbustos e forrações.

**Viva**  
bem Mogi!





## PARQUE CENTENÁRIO DA IMIGRAÇÃO JAPONESA



Terreno de 21,5 hectares.

Inauguração: 2008.

O espaço está inserido na área de Proteção Ambiental da Várzea do Rio Tietê, e apresenta enorme potencial paisagístico, com quatro lagos e extensa área de mata ciliar.

Tendo como premissa original uma referência à cultura japonesa trazida pelos imigrantes que chegaram ao município desde o ano de 1919, o parque adquiriu ao longo dos anos, além da vocação turística, a característica de espaço de lazer e contemplação tornando-se um dos pontos mais visitados do município.

A proposta para ampliação do Parque Centenário da Imigração Japonesa prevê o crescimento do Parque em suas franjas oeste, sul e leste, em direção à outra margem do Rio Tietê, prevendo a recomposição e complementação da mata ciliar.

O projeto prevê também a criação de um novo acesso ao Parque, a partir da extensão da Rua Adolfo Lutz.





As ações de mobilidade contemplam as seguintes intervenções:

- Implantação de **Corredor Ambiental Ecológico Sustentável (CAES)** com extensão total de 6,2km, integrado à paisagem ambiental conectando os novos parques e a Várzea do Rio Tietê;
- 03 novas transposições (sendo 2 sobre a linha férrea e 1 sobre o Rio Tietê);
- Rede de ciclovias – **serão aproximadamente 30km de ciclovias** interligando os parques e o Corredor Ambiental Ecológico Sustentável.

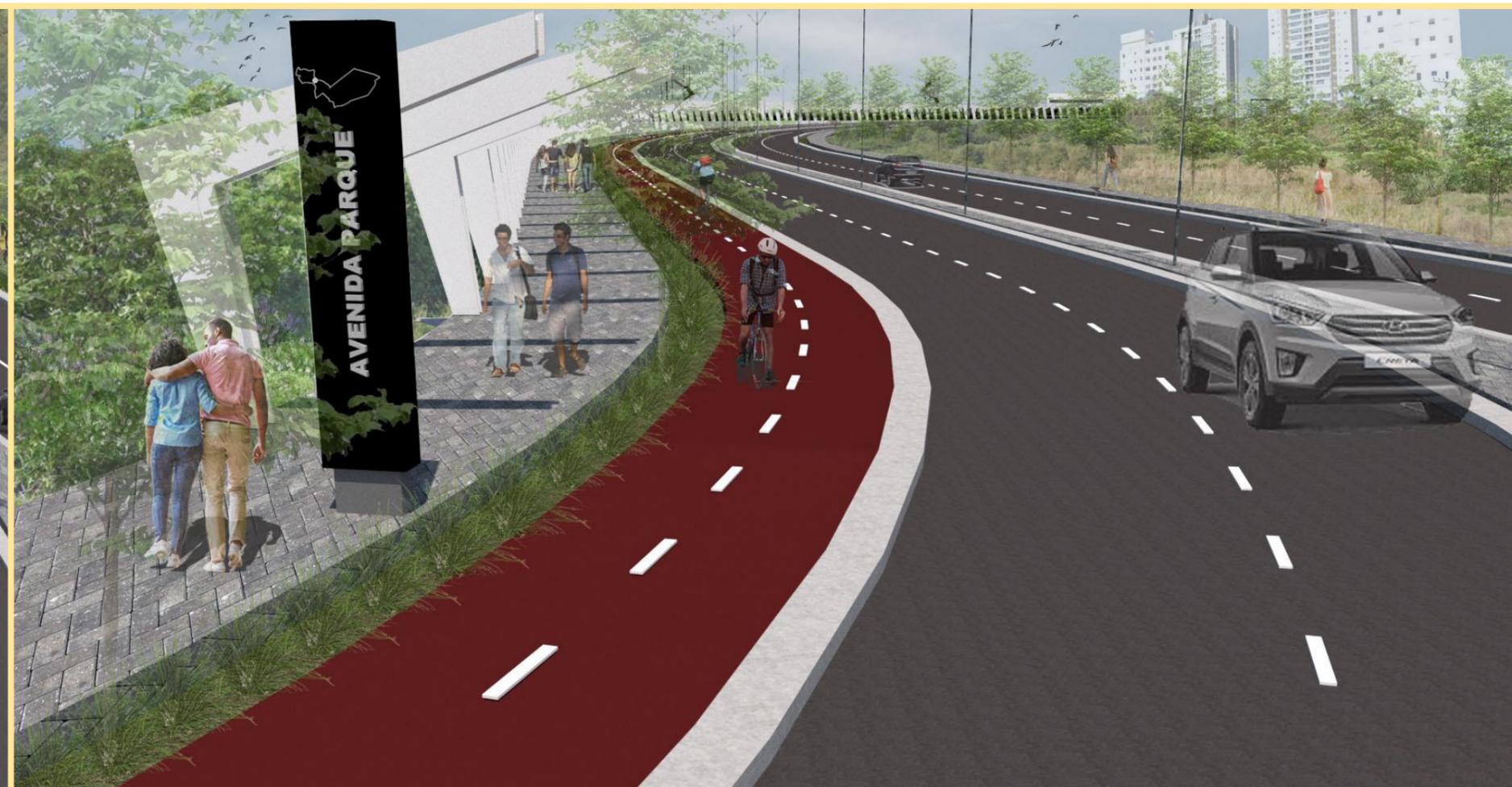
O novo Corredor Ambiental Ecológico Sustentável deverá conectar toda esta região, com a implantação de diferentes

serviços e equipamentos públicos, agregados por meio de sua localização estratégica e de seu potencial de desenvolvimento urbano sustentável.

A proposta tem com objetivo garantir alta qualidade de vida a sua população e o meio de ambiente preservado.

O sistema proposto para a Av. Parque busca adaptar-se às especificidades do local - área de várzea, buscando sempre que possível a elevação em relação ao nível do solo e a permeabilidade do território.

O novo sistema de vias contempla faixa de circulação de veículos, ciclovia, passeio, iluminação em LED com placas fotovoltaicas, decks de contemplação, entre outros.

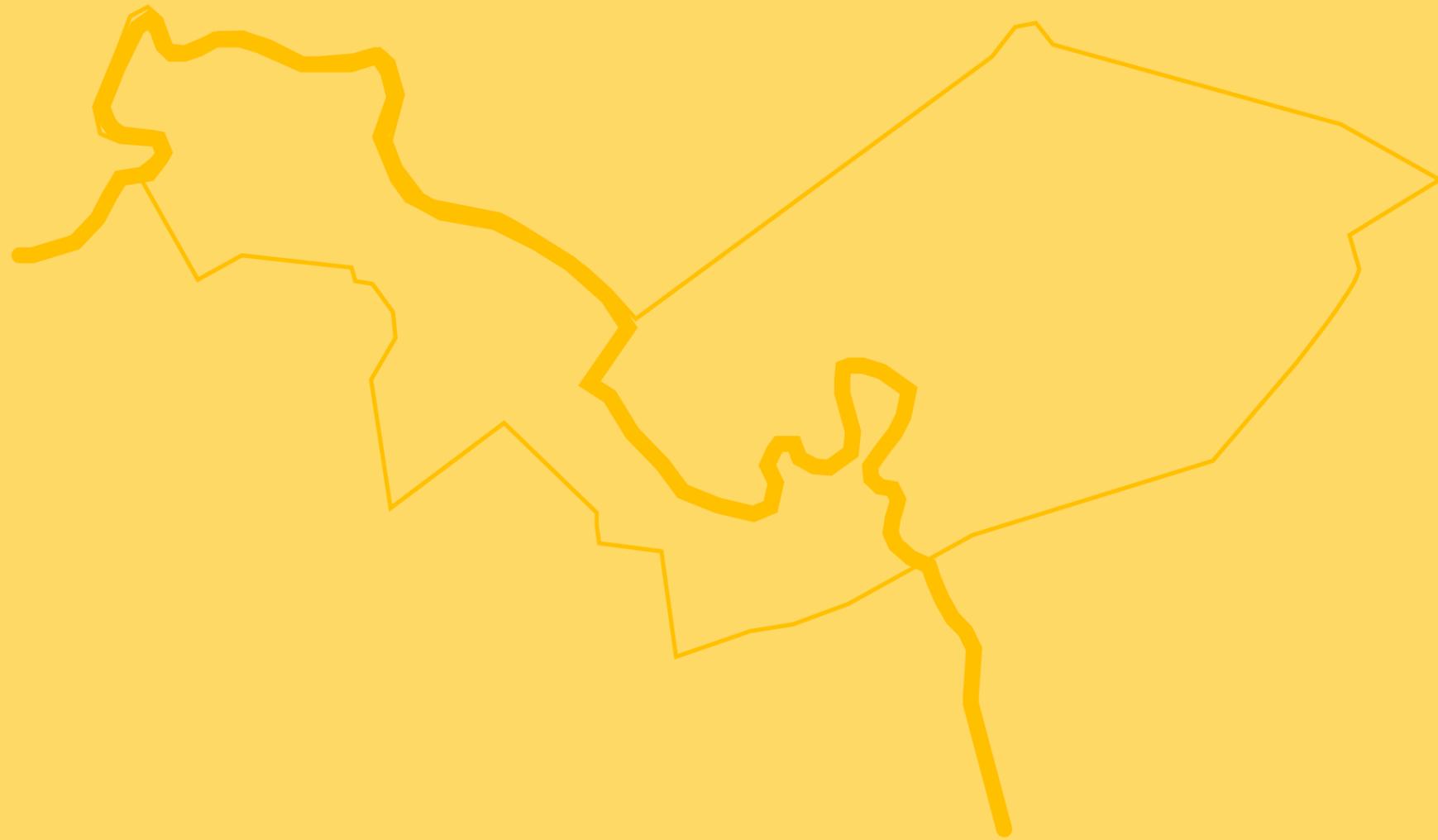




Entre as ações previstas para o **Eixo de Saneamento Ambiental** estão:

- A ampliação da capacidade de atendimento da Estação de Tratamento de Esgoto de Cezar de Souza, que passará de 142 l/s para 460 l/s;
- A implantação de redes coletoras de esgoto e de redes de abastecimento de água;
- A revitalização e Saneamento Ambiental do Córrego Lavapés;
- A revitalização e Saneamento Ambiental do Córrego dos Corvos.







**O Diagnóstico constatou que ainda existem no território da AIU Região Leste, consideráveis parcelas de vazios urbanos, intercaladas a algumas ocupações esparsas (residenciais e não residenciais), ao longo dos principais eixos viários que atravessam a região.**

No mapa 6.1 USO DO SOLO é possível observar a predominância das consideráveis parcelas de vazios urbanos sobre as ocupações esparsas, de uso diversificado, presentes no território da AIU Região Leste.

Sua localização privilegiada e a boa oferta de infraestrutura urbana de equipamentos e serviços públicos na região de entorno (v. mapa 6.2 EQUIPAMENTOS), trazem uma forte pressão imobiliária sobre a área objeto deste estudo, especialmente sobre os seus vazios urbanos.

Em contraposição à pressão imobiliária, o perímetro da AIU Região Leste é fortemente marcado pela existência de ativos ambientais, que além da presença do principal curso d'água do Estado de São Paulo, o Rio Tietê, conta também com significativos fragmentos de áreas vegetadas (v. mapa 6.3 ATIVOS AMBIENTAIS).

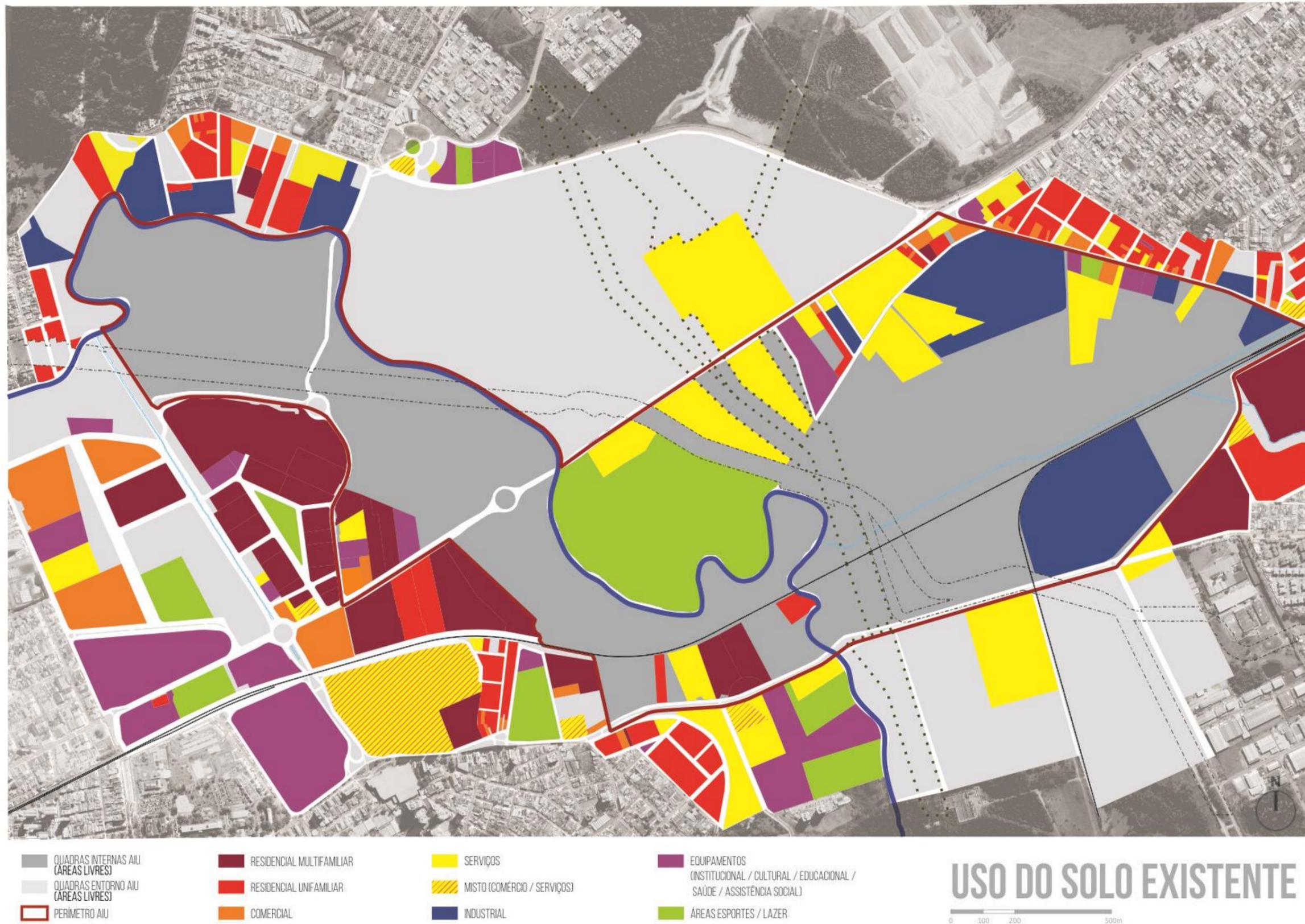
Em razão disso, o Novo Plano Diretor também delimitou sobre o território da AIU Região Leste, quatro compartimentos de Zonas Especiais de Interesse Ambiental - ZEIA-1, áreas destinadas a parques urbanos e naturais, áreas de esportes, recreação e lazer, sendo um do tipo ZEIA-1A, referente às áreas existentes (Parque Centenário da Imigração Japonesa), e três do tipo ZEIA-1B, referentes às áreas planejadas (v. mapa 6.4 COMPARTIMENTOS AMBIENTAIS). Apesar de o Plano Diretor não estabelecer expressamente os parâmetros urbanísticos específicos para a ZEIA-1, a delimitação desses perímetros direciona e define o padrão de ocupação desse território, por conta de sua destinação como parque.

Outros fatores de influência constatados na leitura de apropriação do perímetro da AIU Região Leste são: a incidência da Área de Proteção Ambiental da Várzea do Rio Tietê – APA-VRT, instituída pela Lei Estadual nº 5.598, de 6 de fevereiro de 1987 e regulamentada pelo Decreto Estadual nº 42.837, de 3 de fevereiro de 1998; o traçado do Parque Várzeas do Tietê (v. mapa 6.4 COMPARTIMENTOS AMBIENTAIS); e os demais elementos geográficos físicos que caracterizam o território, alguns dos quais demarcados nas bases oficiais consultadas (v. mapa 6.5 ELEMENTOS TERRITORIAIS - AIU NA BASE DA EMPLASA).

A mobilidade urbana nessa área é essencialmente baseada no modal rodoviário (v. mapa 6.6 SISTEMA VIÁRIO), com saturação nos horários de pico, e baixa permeabilidade para o fluxo de pedestres e de ciclistas, especialmente por conta da extensão das quadras.

A região de entorno da AIU Região Leste conta com a presença de importantes hubs de mobilidade, como a Estação de Trem Estudantes da CPTM e os terminais de ônibus intermunicipal e municipal (v. mapa 6.7 TRANSPORTE COLETIVO). No entanto, a capilaridade do sistema de transporte coletivo dentro do território da AIU Região Leste é extremamente limitada. O modal ferroviário, que indubitavelmente traria grandes melhorias para a mobilidade urbana dessa região, apesar de existente, restringe-se ao transporte de cargas. Em razão disso, ao invés de exercer a função de um elemento agregador, a linha férrea configura-se como mais uma das barreiras físicas, que junto com o oleoduto da Petrobras, a linha de transmissão de Furnas e o próprio Rio Tietê, seccionam o território da AIU Região Leste.

## 6.1 USO DO SOLO



**USO DO SOLO EXISTENTE**  
0 100 200 500m

Figura | MAPA DE USO DO SOLO EXISTENTE

## 6.2 EQUIPAMENTOS

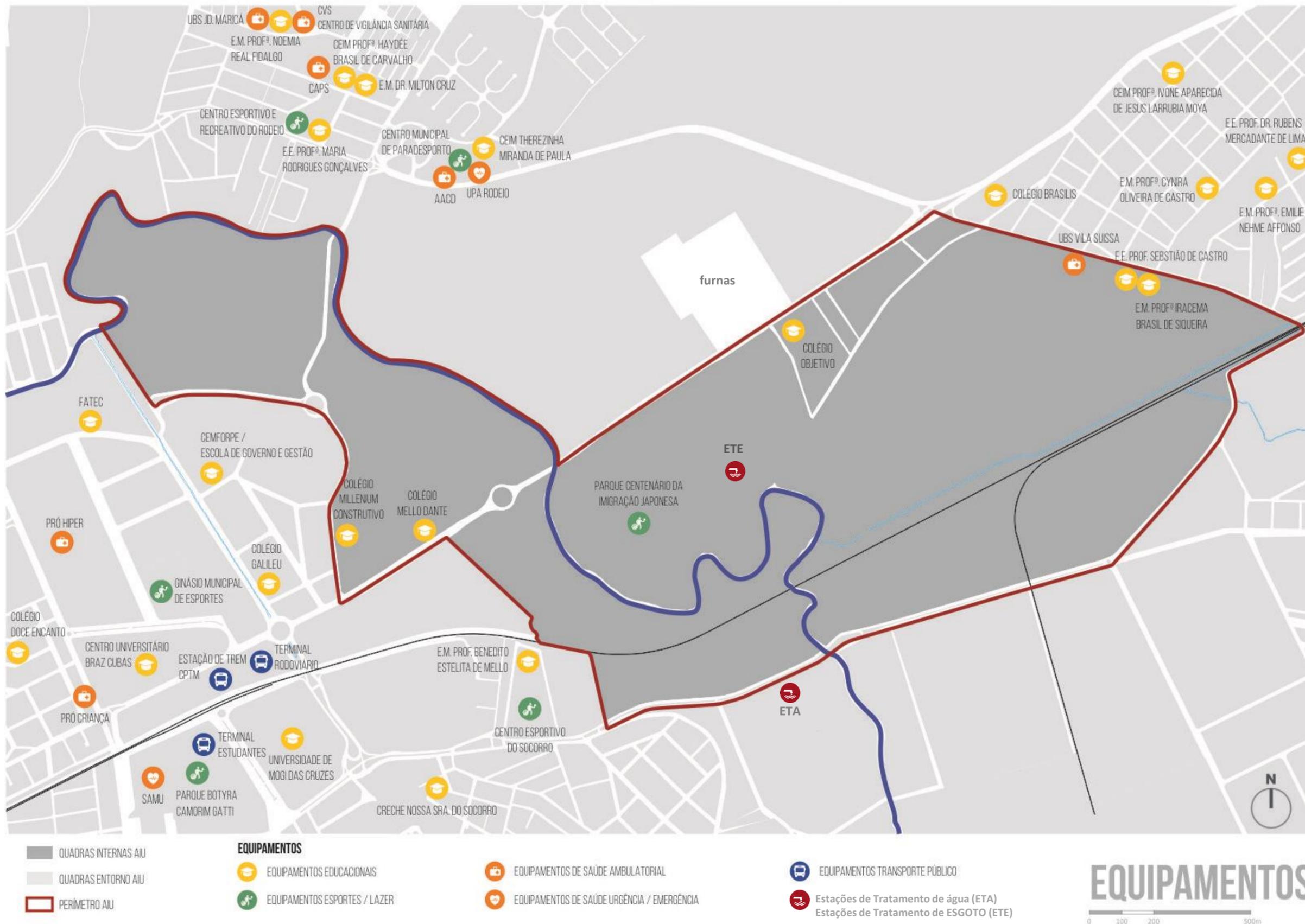


Figura | MAPA DE EQUIPAMENTOS

## 6.3 ATIVOS AMBIENTAIS



## 6.4 COMPARTIMENTOS AMBIENTAIS

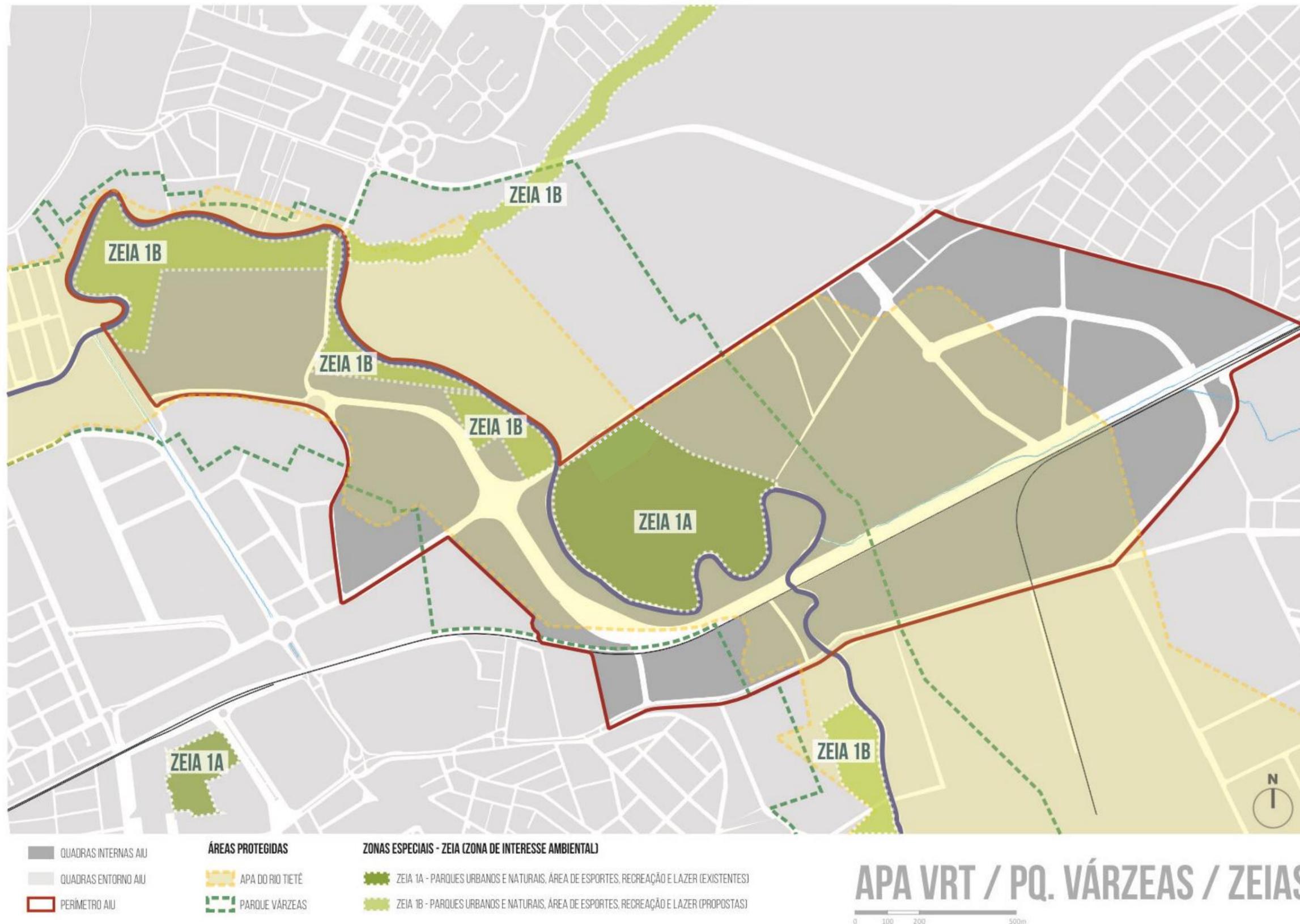


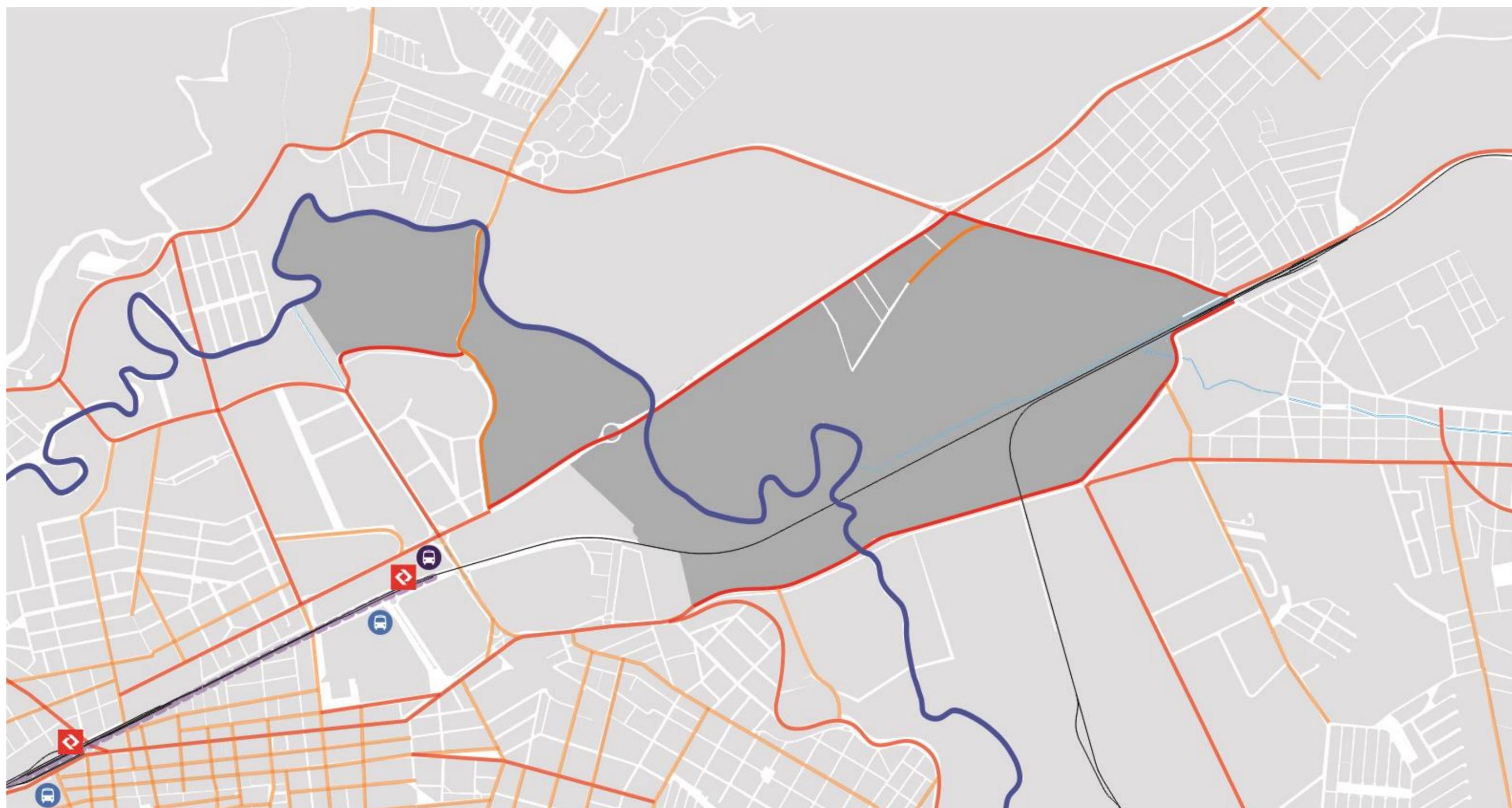
Figura | COMPARTIMENTOS AMBIENTAIS

## 6.5 ELEMENTOS TERRITORIAIS



Figura | AIU NA BASE DA EMPLASA (cartas nº 5311 e 5312)

## 6.6 SISTEMA VIÁRIO



### HIERARQUIA VIÁRIA

- VA ARTERIAL
- VA COLETORA
- VA LOCAL

### TRANSPORTE COLETIVO

- ◆ ESTAÇÃO DE TREM DA CPTM
- 🚌 TERMINAL DE ÔNIBUS MUNICIPAL
- 🚏 TERMINAL DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAL

## 6.7 TRANSPORTE COLETIVO

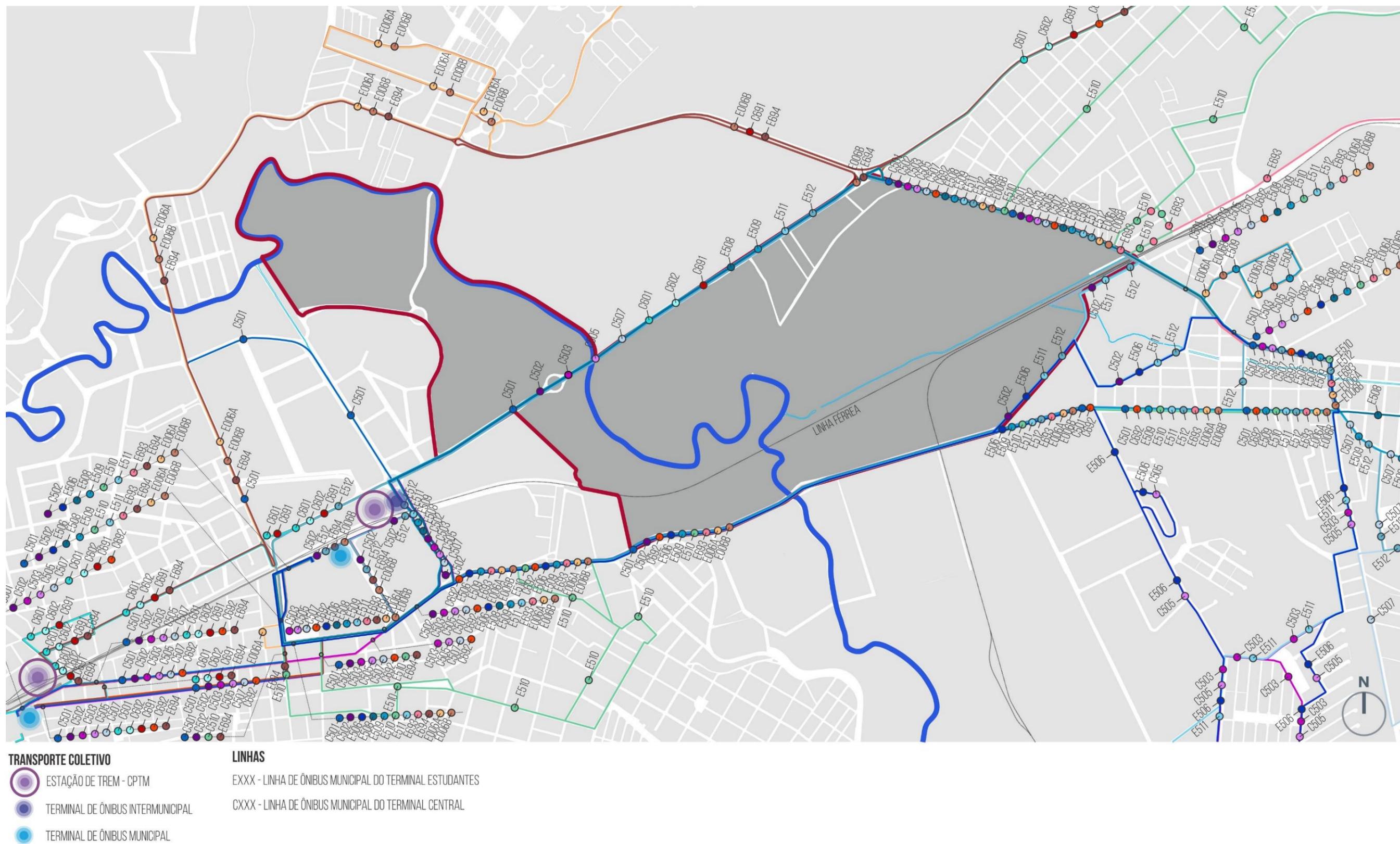


Figura | MAPA DE TRANSPORTE COLETIVO

## 6.8 CONSIDERAÇÕES DA ANÁLISE TERRITORIAL

---

O presente estudo também elaborou uma breve análise de parte do território da AIU Região Leste, mais precisamente, a porção que será objeto das maiores intervenções viárias do Programa Viva Mogi.

Como é possível constatar no estudo de comparação de quadras (v. 6.9 ANÁLISE TERRITORIAL – COMPARATIVO DE QUADRAS), a malha urbana contida dentro dessa parcela do território da AIU Região Leste se caracteriza por quadras extensas e sem alternativas de deslocamento, o que dificulta a circulação para o pedestre e ocasiona a desconexão do tecido urbano.

A configuração atual desse território promove um cenário pouco favorável para a mobilidade ativa e compromete a sua qualidade social e ambiental. As intervenções no sistema viário propostas pelo Programa Viva Mogi trarão melhorias significativas para a construção de um cenário com melhor fator de permeabilidade urbana e de caminhabilidade, portanto, mais convidativo para o deslocamento de pedestres e de ciclistas (v. 6.10 ANÁLISE TERRITORIAL – COMPARATIVO DE CENÁRIOS).

As dimensões dessa grande quadra (v. 6.11) e sua atual situação fundiária (v. 6.12), sem as intervenções viárias do Programa Viva Mogi, revelam um cenário inóspito, com extensas frentes de lote, fechadas por cercas ou muros e margeadas por áreas de estacionamento, com pouca ou nenhuma fruição pública.

A baixa permeabilidade das quadras para os pedestres, a transposição das barreiras físicas existentes e o equilíbrio entre a ocupação sustentável do território e a proteção de seus ativos ambientais são os principais desafios deste projeto.

## 6.9 ANÁLISE TERRITORIAL – COMPARATIVO DE QUADRAS

No perímetro da AIU Região Leste e em suas proximidades é possível verificar modelos de malhas urbanas ruins e boas:



Figura | **MALHA URBANA RUIM (Grande vazio urbano)**

- Quadras extensas;
- Sem alternativas de deslocamento;
- Dificuldade para o pedestre;
- Desconexão do tecido urbano.



Figura | **MALHA URBANA BOA (quadra de aproximadamente 100X100m)**

- Quadras mais curtas;
- Alternativas de deslocamento;
- Facilidade para o pedestre;
- Conexão do tecido urbano.

## 6.10 ANÁLISE TERRITORIAL – COMPARATIVO DE CENÁRIOS

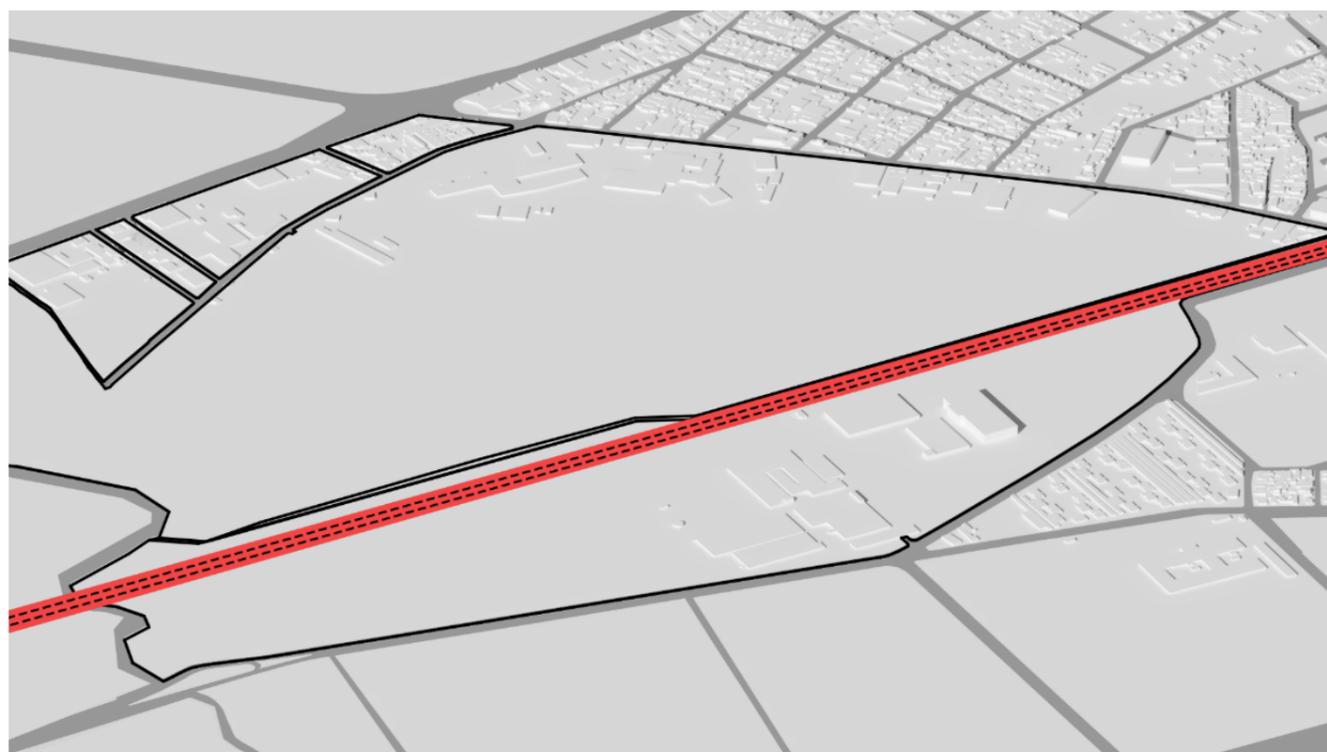


Figura | **Cenário Atual**

- Sem parcelamento – Qualidade Social e Ambiental ruins;
- Limitações para pedestres e ciclistas;
- Quadras e vias que não permitem o caminhar e pedalar;

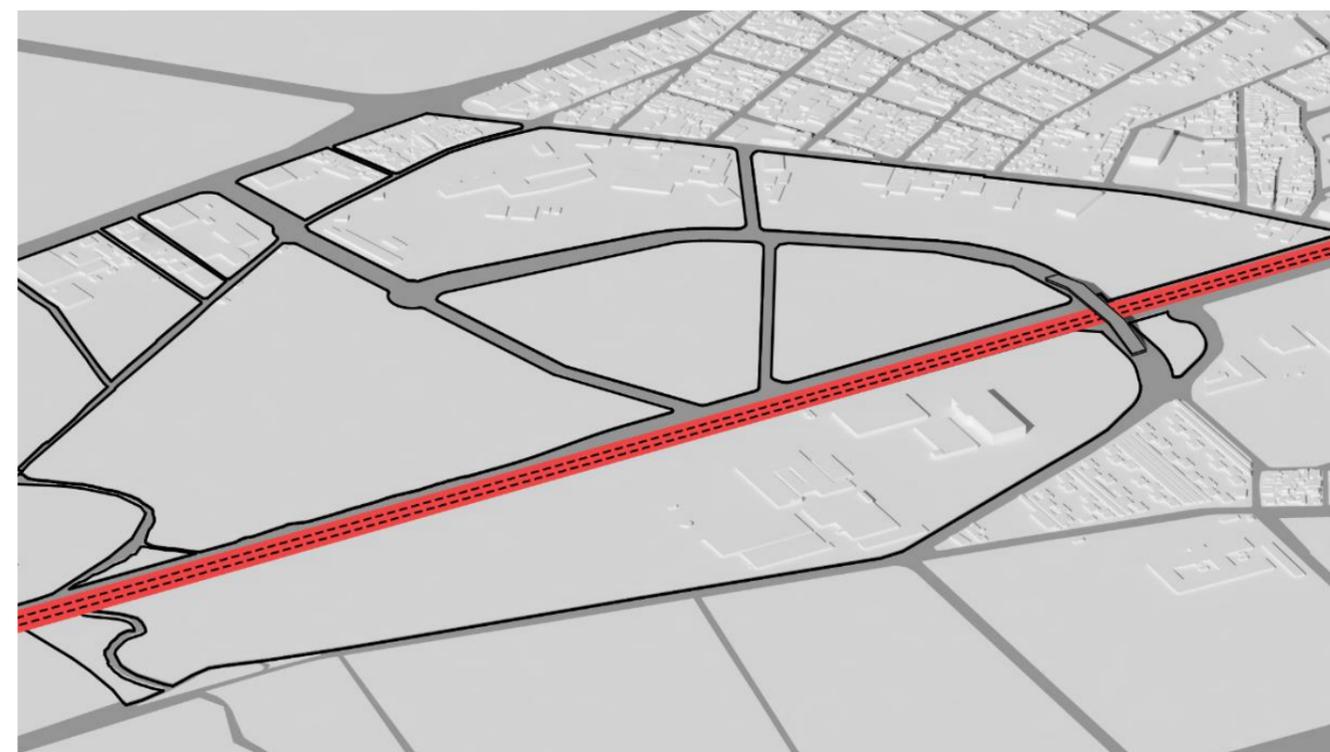
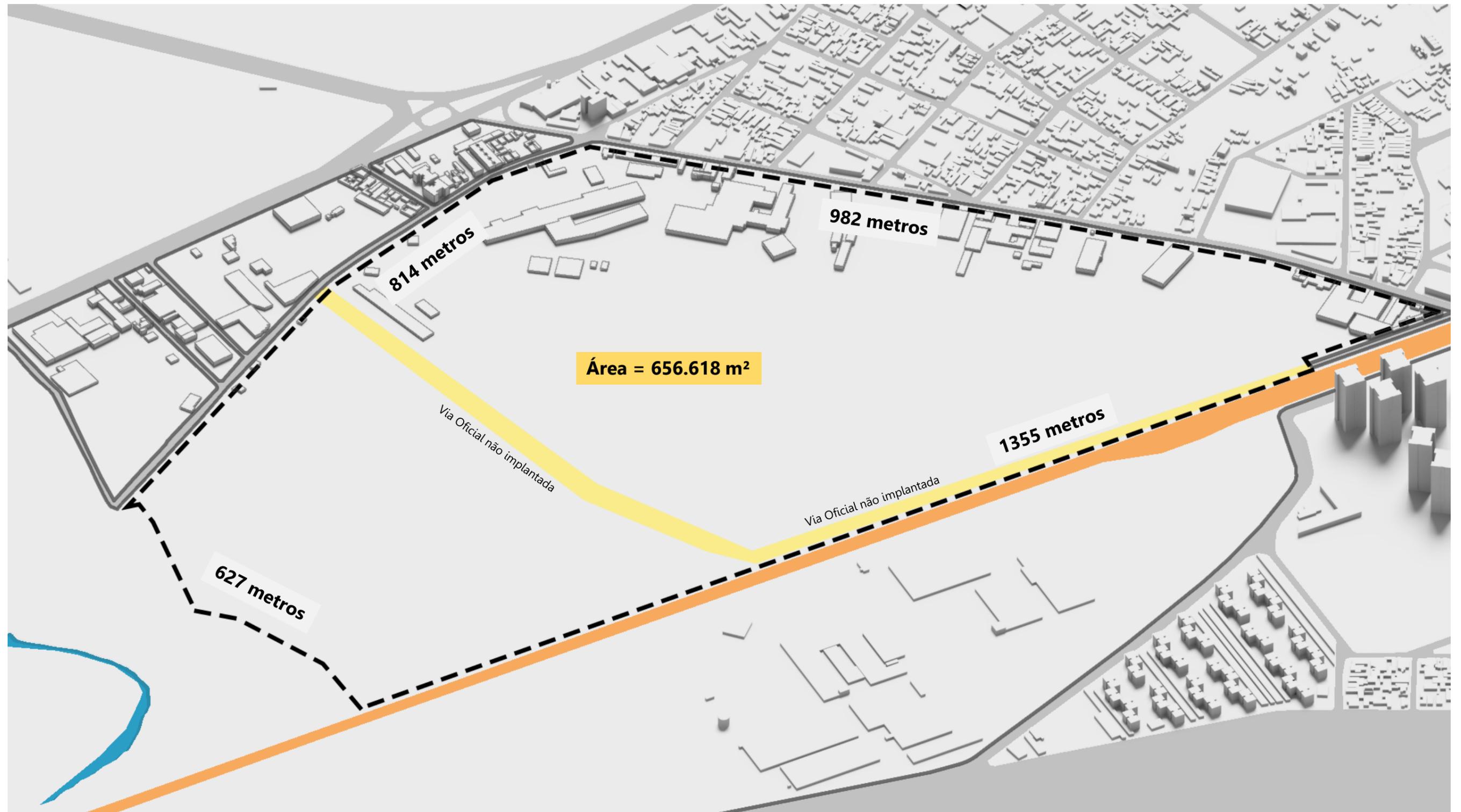


Figura | **Cenário pretendido com Planejamento Urbano**

- Com parcelamento – Qualidade Social e Ambiental boas;
- Alternativas para pedestres e ciclistas;
- Quadras e vias que aumentam a possibilidade do caminhar e pedalar;

## 6.11 CENÁRIO ATUAL – DIMENSÕES DA QUADRA



## 6.12 CENÁRIO ATUAL – SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

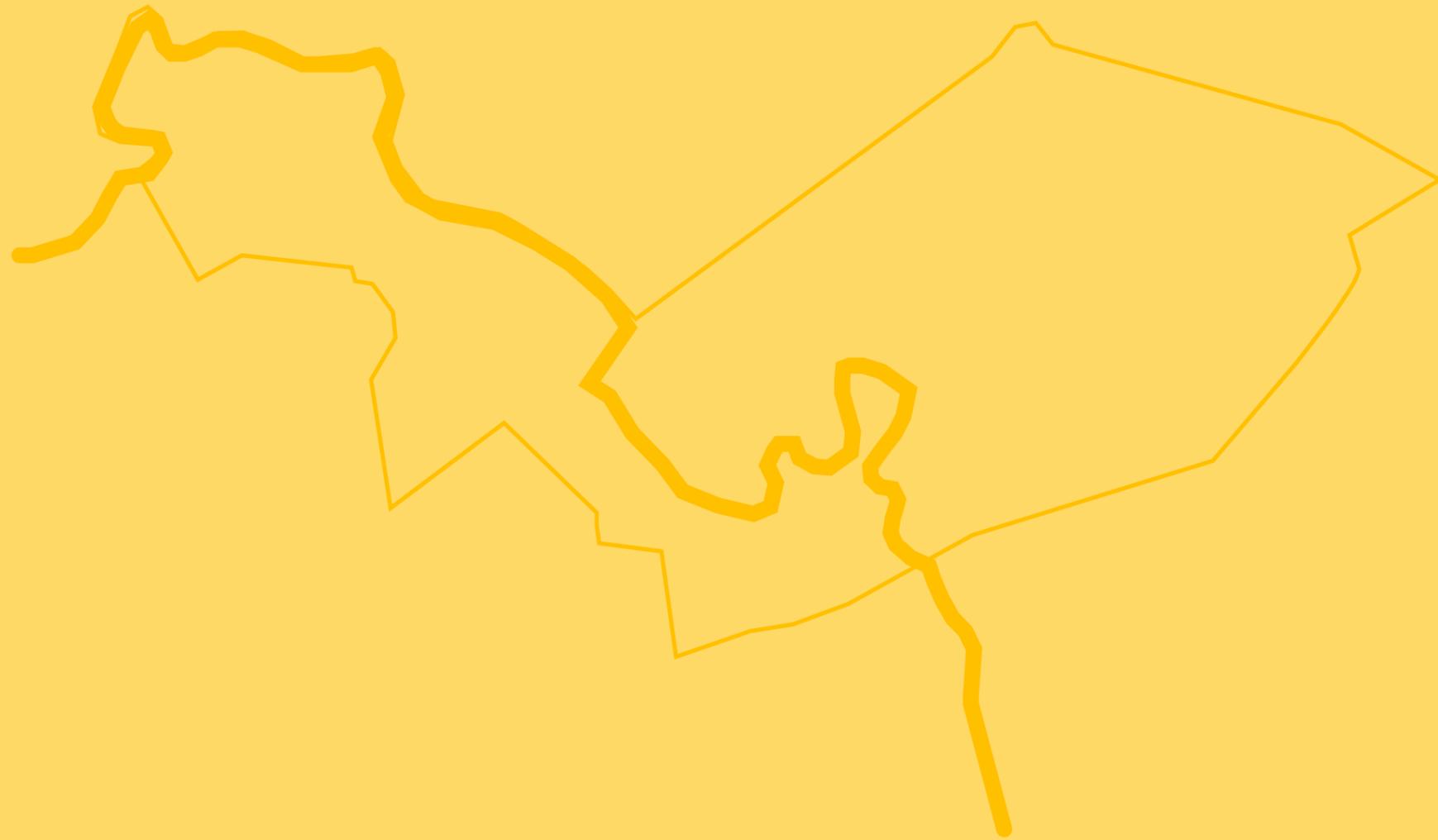


 **Situação Fundiária Existente**

## 6.13 CENÁRIO ATUAL | CENÁRIO SEM O PLANEJAMENTO URBANO E SEM A INFRAESTRUTURA DO PROGRAMA VIVA MOGI



Simulação de eventual ocupação urbana do território considerando a atual situação fundiária e sem as obras de infraestrutura urbana idealizadas no Programa Viva Mogi. O cenário sem planejamento urbano promove um território pouco favorável para a mobilidade ativa e compromete a sua qualidade social e ambiental.



# 07. PROPOSTA URBANÍSTICA



A proposta urbanística para a AIU Região Leste busca promover uma remodelagem e reestruturação urbana, econômica, social e ambiental, em um território considerado estratégico para a Política de Desenvolvimento Urbano do Município.

A proposta contida neste PUE visa à incorporação de novos usos, à ampliação e dinamização dos usos existentes e à adoção de conceitos urbanos sustentáveis.

Entre os conceitos urbanos sustentáveis que orientaram a elaboração deste PUE, destacamos:

- A **Cidade 3C - COMPACTA** (com a indução e consolidação do crescimento da cidade para as áreas onde há infraestrutura disponível), **CONECTADA** (com a inclusão de medidas para aumentar a eficiência no uso das infraestruturas urbanas e reduzir a necessidade de deslocamentos) e **COORDENADA** (com a inclusão de medidas para a gestão social da valorização da terra);
- A **Cidade de 15 Minutos** - criada pelo pesquisador franco-colombiano e professor associado da Universidade Paris 1 – Panthéon Sorbonne, Carlos Moreno, este conceito foi baseado em quatro princípios orientadores para repensar as localidades: ecologia, proximidade, solidariedade e participação. O conceito envolve idealizar lugares mais sustentáveis e verdes, com curtas distâncias entre as múltiplas atividades dos seus residentes, possibilitar a criação de vínculos entre as pessoas e permitir que elas se envolvam efetivamente nas modificações de seus bairros.

As mudanças propostas servirão de alicerce para a ressignificação dessa localidade, que naturalmente deverá se incorporar à dinâmica da cidade.

A metodologia de planejamento para o PUE da AIU Região Leste está baseada nos seguintes objetivos:

- diversificação de usos, especialmente os que promovam a facilitação das viagens a pé ou de bicicleta;
- conexão com os bairros adjacentes para criar um atraente setor urbano de uso misto;
- promoção de padrões de desenvolvimento sustentável;
- uso eficiente do solo urbano;
- aumento das áreas verdes;
- qualificação do espaço urbano sob a ótica da primeira infância.

A proposta urbanística para a AIU Região Leste prevê diretrizes de desenho e de desenvolvimento urbano, tanto para o espaço público quanto para o espaço privado, sistematizadas na forma, a saber:

1. **Sistema de Áreas Verdes:** trata da criação de um sistema de espaços públicos e/ou de espaços privados de uso coletivo, de diferentes escalas, associados aos existentes, criando uma ampla gama de funções e atividades para incentivar o uso das áreas públicas e os investimentos na região;
2. **Setorização:** trata da qualificação para o uso do solo no território da AIU (espaços públicos e privados) por setores e eixos;
3. **Sistema de Mobilidade Urbana**, assim subdivida:
4. **Rede peatonal:** trata da permeabilidade e conectividade do território da AIU por meio do modal do pedestre;
5. **Rede cicloviária:** trata da permeabilidade e conectividade do território da AIU por meio do modal da bicicleta;
6. **Rede viária e transporte coletivo:** trata da permeabilidade e conectividade do território da AIU por meio dos modais viário e de transporte coletivo;
7. **Diretrizes para o Espaço Público:** trata das diretrizes de desenho para os espaços públicos, com foco na apropriação do território da AIU, visando à criação de elementos de identificação visual dos seus principais marcos e acessos;
8. **Diretrizes para o Espaço Privado:** trata das diretrizes conceituais de desenho e de regulação urbanística para o espaço privado, visando à qualificação urbana da área, com a definição das condicionantes estabelecidas, bem como o estabelecimento dos incentivos e benefícios a serem recebidos, e das contrapartidas a serem exigidas.

# DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL (DOTS)

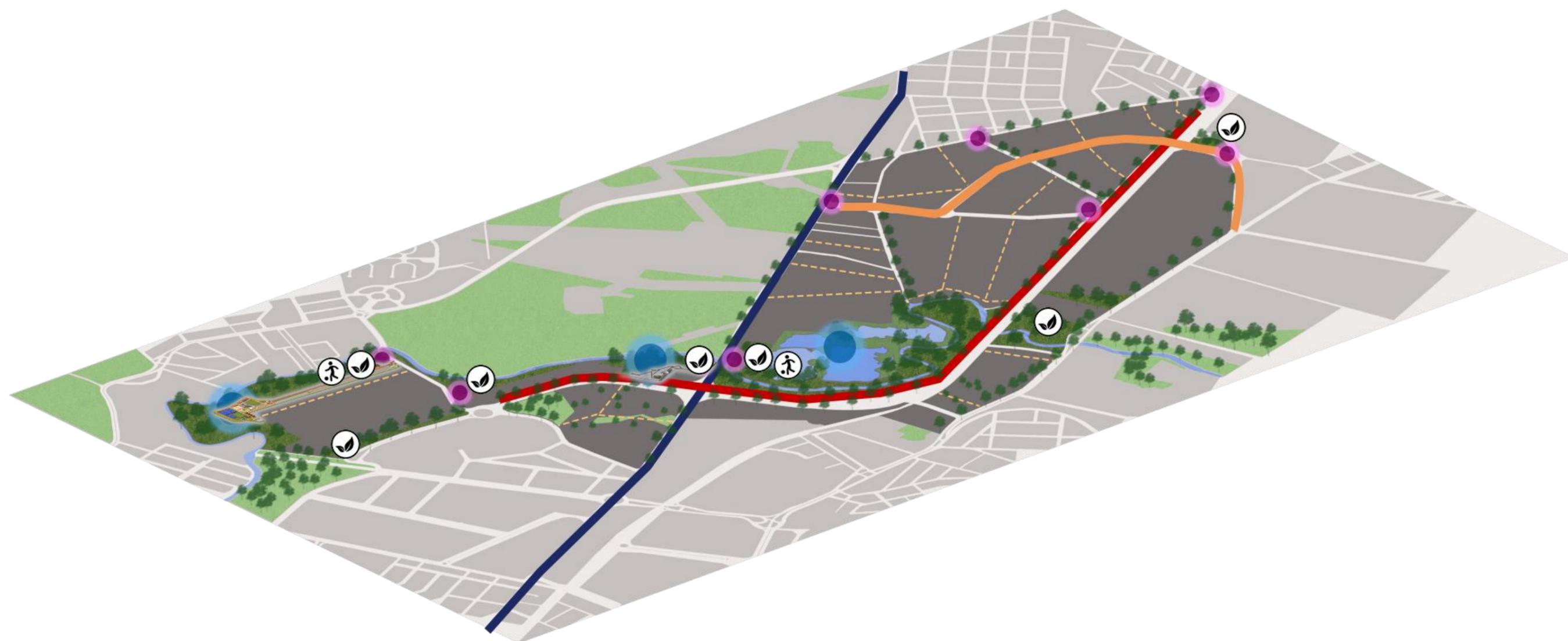


O DOTS é uma estratégia de planejamento para atingir o modelo de Cidade 3C, que pressupõe o cumprimento dos objetivos de performance do padrão de qualidade acima elencados (ITDP, 2017), bem como elementos de desenho urbano, que contribuem para a construção de um espaço urbano de qualidade e que promovem o transporte ativo e a equidade de oportunidades (Evers et al., 2018).

A proposta urbanística para a AIU Região Leste, a seguir apresentada, procura incorporar alguns dos elementos de desenho urbano, entre os quais destacamos densidades adequadas, uso misto do solo, transporte ativo priorizado, centralidades e fachadas ativas, espaços públicos e infraestrutura verde, com o intuito de implementar a estratégia do DOTS e, por conseguinte, atingir o modelo de Cidade 3C,

“DOTS é um conceito que promove o **desenvolvimento mais humanizado das cidades**, estimula a mobilidade sustentável e provê maior equidade social no acesso às oportunidades urbanas.”- Guia de Implementação de políticas e projetos de DOTS - ITDP Brasil

# 07. PROPOSTA URBANÍSTICA



- |         |                      |                                    |                 |
|---------|----------------------|------------------------------------|-----------------|
| ANCORAS | LAZER E CONTEMPLAÇÃO | AVENIDA FRANCISCO RODRIGUES FILHO  | FRUIÇÃO PÚBLICA |
| PORTAIS | PRÁTICAS ESPORTIVAS  | AVENIDA PARQUE                     | LINHA DO TREM   |
|         |                      | CORREDOR VIÁRIO AMBIENTAL NORDESTE |                 |



**PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO AIU REGIÃO LESTE**

## 7.1 SISTEMA DE ÁREAS VERDES

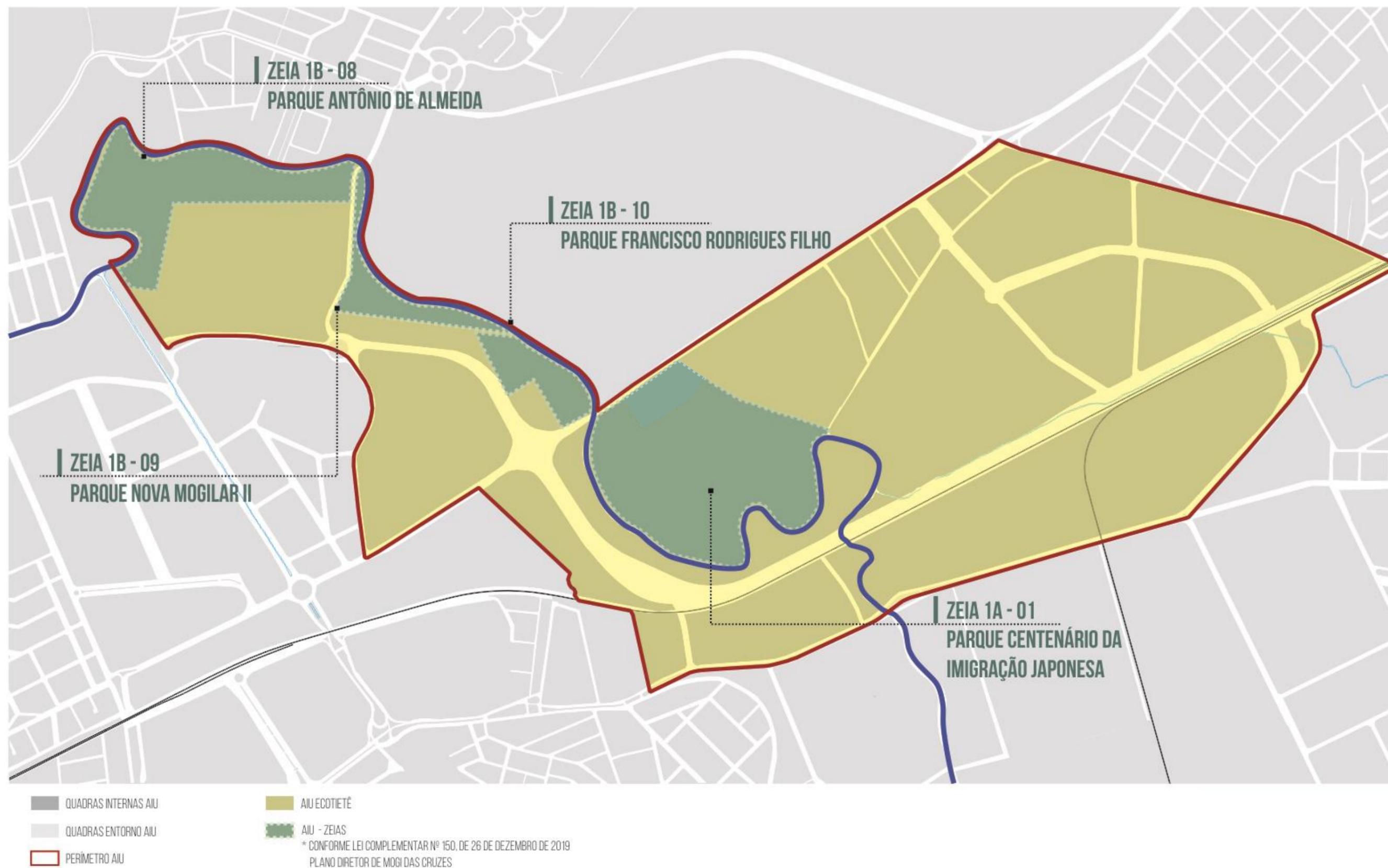
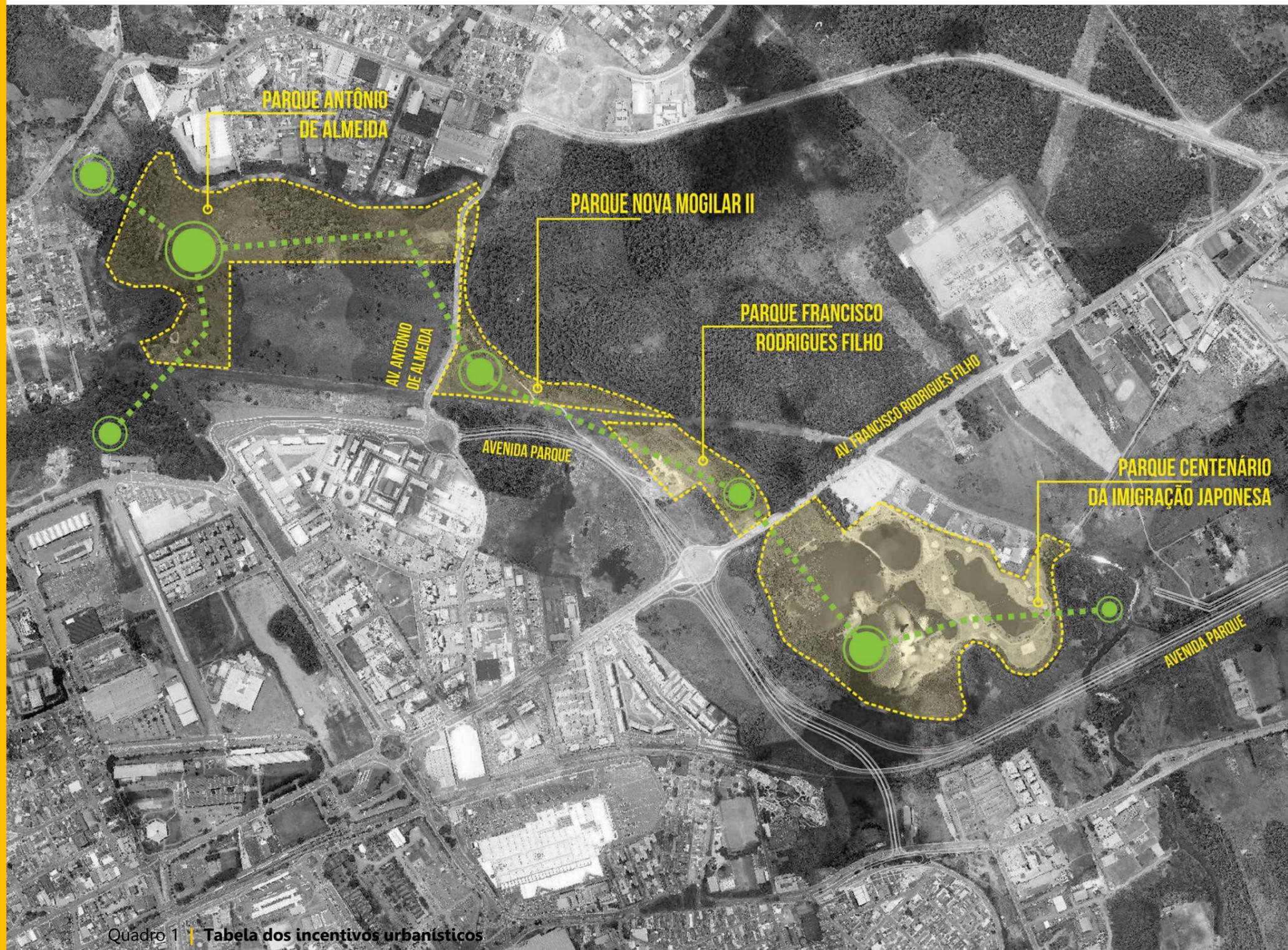


Figura | MAPA DE ÁREAS VERDES

## 7.1.1 SISTEMA DE ÁREAS VERDES – CONCEITO

### Conectividade ambiental



## CONCEITO

O conceito adotado para a criação do Sistema de Áreas Verdes na AIU Região Leste segue as diretrizes previstas pelo Plano Diretor e que já vêm sendo adotadas pela municipalidade nas últimas duas décadas.

Todas as áreas de parques estão previstas no Plano Diretor como ZEIAs.

O Parque da Av. Antonio de Almeida está previsto como Parque Nova Mogilar I (ZEIA 1B – 08) e o Parque da Av. Francisco Rodrigues Filho está previsto como Parque Nova Mogilar III (ZEIA 1B – 10), e o Parque Nova Mogilar está previsto como Parque Nova Mogilar II (ZEIA 1B – 9). **(v. 7.1 SISTEMA DE ÁREAS VERDES)**

O Sistema de Áreas Verdes proposto na AIU Região Leste, tem como elemento estruturador a criação de um Corredor Verde (Sistema de Parques) localizado ao longo da Várzea do Rio Tietê, de modo a garantir a conectividade e continuidade de seus ativos ambientais, abrangendo flora e fauna.

## 7.1.2 SISTEMA DE ÁREAS VERDES – PROPOSTA

Os ativos ambientais da região são ao mesmo tempo os elementos que justificam a criação da AIU Região Leste bem como os elementos estruturadores da proposta do Sistema de Áreas Verdes.

O principal objetivo é o de garantir a sustentabilidade da área e a conectividade ambiental (Corredor Verde).

O Sistema de Parques abrange a criação de três novos parques – o Parque I - Av. Antonio de Almeida, o Parque II – Av. Francisco Rodrigues Filho, o Parque Nova Mogilar, e a ampliação do Parque Centenário da Imigração Japonesa.

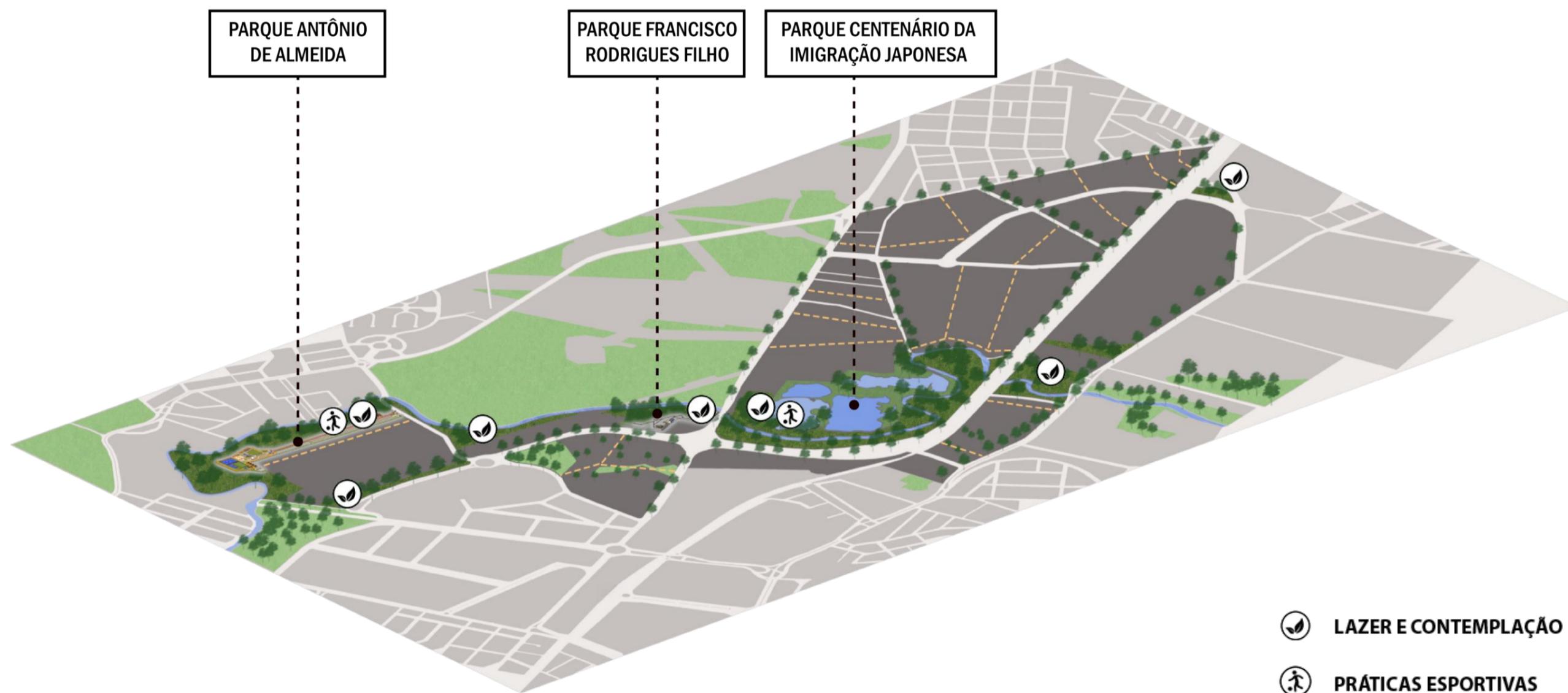
Todas as intervenções adotam como premissa principal a preservação das áreas de várzea do Rio Tietê, bem como a exploração de seu potencial paisagístico, além da complementação da flora existente

Os projetos têm ainda, como característica comum, a adoção de questões de sustentabilidade aplicadas na arquitetura e urbanismo.

Nestes parques estão também indicadas as vocações principais, contemplando atividades esportivas, de lazer e de contemplação, incluindo também a perspectiva da primeira infância.

A partir desta grande mancha verde, situada no “coração” da AIU Região Leste, linhas verdes vão se irradiando para as extremidades do território da AIU por meio da arborização viária e das fruições públicas.

Por fim, a proposta prevê a implantação de futura arborização das vias do perímetro da AIU por meio das contrapartidas urbanísticas de adesão à AIU.





**PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO AIU REGIÃO LESTE**

## 7.2.1 SETORIZAÇÃO – SETORES

A proposta de Setorização prevê a criação de quatro setores e quatro eixos interligados entre si. A proposta objetiva primordialmente valorizar e proteger os ativos ambientais da AIU Região Leste, promovendo, de forma graduada, a ocupação, a permeabilidade e a integração dessa porção de tecido urbano, mediante a aplicação de incentivos e contrapartidas urbanísticas e ambientais.

A Setorização delinea o padrão de uso do solo a se instalar na AIU, que pode, em alguns casos, potencializar permissões de uso estabelecidas pelo zoneamento municipal.

A Setorização não define o padrão de ocupação, que é estabelecido a partir do mapa do potencial construtivo, que consta no mapa **POTENCIAL CONSTRUTIVO COM AS QUADRAS DA AIU** (v. 7.5.3).

Existe uma convergência natural entre a Setorização e o padrão de ocupação propostos para as quadras, porém, enquanto que os padrões de ocupação são direcionados pela incidência do traçado da AIU-1 e AIU-2 (essencialmente definido pela APA-VRT), na Setorização, o padrão de uso é orientado de acordo com a proximidade dos territórios destinados aos parques da AIU (implantado ou a implantar).

Os **SETORES** que integram a AIU Região Leste são apresentados e caracterizados a seguir:

- **Setor Sustentabilidade Ambiental:** este setor abrange o sistema de áreas verdes da AIU, que é destinado aos parques urbanos (implantado ou a implantar), e outros usos compatíveis com a sustentabilidade ambiental. Podem ser instalados neste setor os usos compatíveis com as premissas de projeto e programa arquitetônico de cada parque e os que não prejudiquem a qualidade ambiental do setor;

- **Setor Transição para Qualificação:** limítrofes ou mais próximas do Setor Sustentabilidade Ambiental, as áreas integrantes deste setor visam a assegurar a continuidade da ambiência dos parques, resgatando a qualidade dos atributos ambientais dessas áreas, podendo recepcionar empreendimentos de uso residencial (unirresidenciais e multirresidenciais horizontais e/ou verticais) e/ou mistos com comércios e serviços que abriguem as principais facilidades e comodidades do dia a dia, com padrões de consumo do solo mais restritivos;

- **Setor Qualificação Urbana 1:** este setor abrange as áreas onde deverá ser garantida a permeabilidade das quadras pela fruição pública, priorizando os usos residenciais, especialmente os multirresidenciais (horizontais e/ou verticais), com padrões intermediários de consumo do solo. Os usos não residenciais a serem incentivados são os comércios e serviços vicinais ou de bairro;

- **Setor Qualificação Urbana 2:** neste setor deve ser dada ênfase à instalação de fachadas ativas e fruição pública, onde deverão ser estimulados os usos residenciais multirresidenciais (horizontais e/ou verticais) e/ou mistos, com padrões mais eficientes de consumo do solo. Os usos não residenciais a serem estimulados são os capazes de atrair público para atividades de lazer, cultura, comércio e serviços..

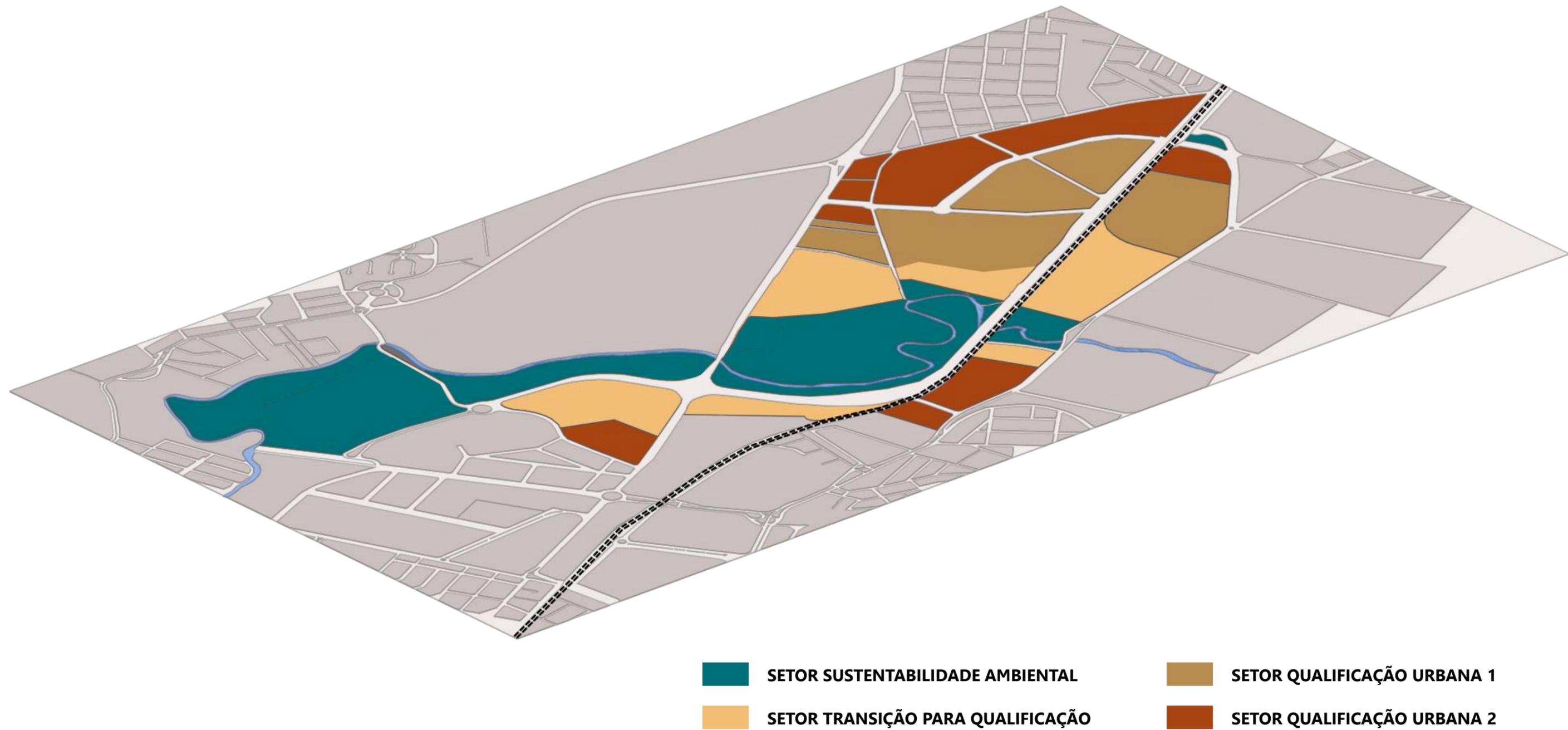
## 7.2.2 SETORIZAÇÃO – EIXOS

Os Eixos da AIU Região Leste são prioritariamente formados pelas vias que farão a conexão da rede de parques, pelas vias que estão localizadas nas divisas da AIU, com o intuito de promover a sua integração com as áreas adjacentes, e pelas vias que o PUE pretende promover uma requalificação urbanística.

Os EIXOS são apresentados e caracterizados a seguir:

- **Eixo de Qualificação 1:** enquadra as vias já implantadas (Avenida Antônio de Almeida e Rua Catarina Carrera Marcatto) e as vias a serem implantadas, que irão compor o Corredor Ambiental Ecológico Sustentável (CAES). Esse Eixo fará a conexão da rede de parques que está inserida na AIU Região Leste. Como condição à adesão aos incentivos e parâmetros urbanísticos propostos para a AIU Região Leste, os imóveis lindeiros a essas vias que não absorverem o uso de parques deverão prever elementos que garantam uma extensão da ambiência dos parques, como arborização, canteiros pluviais, jardins de chuva, entre outros;
- **Eixo de Qualificação 2:** enquadra as vias a serem implantadas (parte do Corredor Nordeste e da nova via transversal à Rua Catarina Carrera Marcatto e à Avenida Francisco Rodrigues Filho), que irão desempenhar a função de integração da AIU com outras localidades e entre os setores propostos para a AIU. Por conta disso, como condição à adesão aos incentivos e parâmetros urbanísticos propostos para a AIU Região Leste, os imóveis lindeiros a essas vias deverão receber empreendimentos com fachada ativa;
- **Eixo de Requalificação 1:** vias existentes (Avenida Francisco Rodrigues Filho, Avenida Ricieri José Marcatto, Avenida João XXIII, Avenida Vereador Dante Jordão Stoppa e Avenida Nellusco Lourenço Boratto), que desempenham a função de principais conexões da AIU com outras localidades, e que apresentam limitações de acessibilidade e/ou mobilidade nos seus traçados. Em razão disso, como condição à adesão aos incentivos e parâmetros urbanísticos propostos para a AIU Região Leste, os imóveis lindeiros a essas vias, que estejam contidos dentro dos limites da AIU Região Leste, deverão receber empreendimentos com fachada ativa, atrelada ao alargamento das calçadas;
- **Eixo de Requalificação 2:** via existente (Rua Adolfo Lutz), que futuramente passará a exercer a função de principal acesso ao Parque Centenário, e que apresenta limitações de acessibilidade e/ou mobilidade no seu traçado. Em virtude disso, como condição à adesão aos incentivos e parâmetros urbanísticos propostos para a AIU Região Leste, a implantação de futuros empreendimentos lindeiros a essa via deverá estar atrelada ao alargamento das calçadas.

## 7.2.3 SETORIZAÇÃO



## 7.2.4 SETORIZAÇÃO E EIXOS

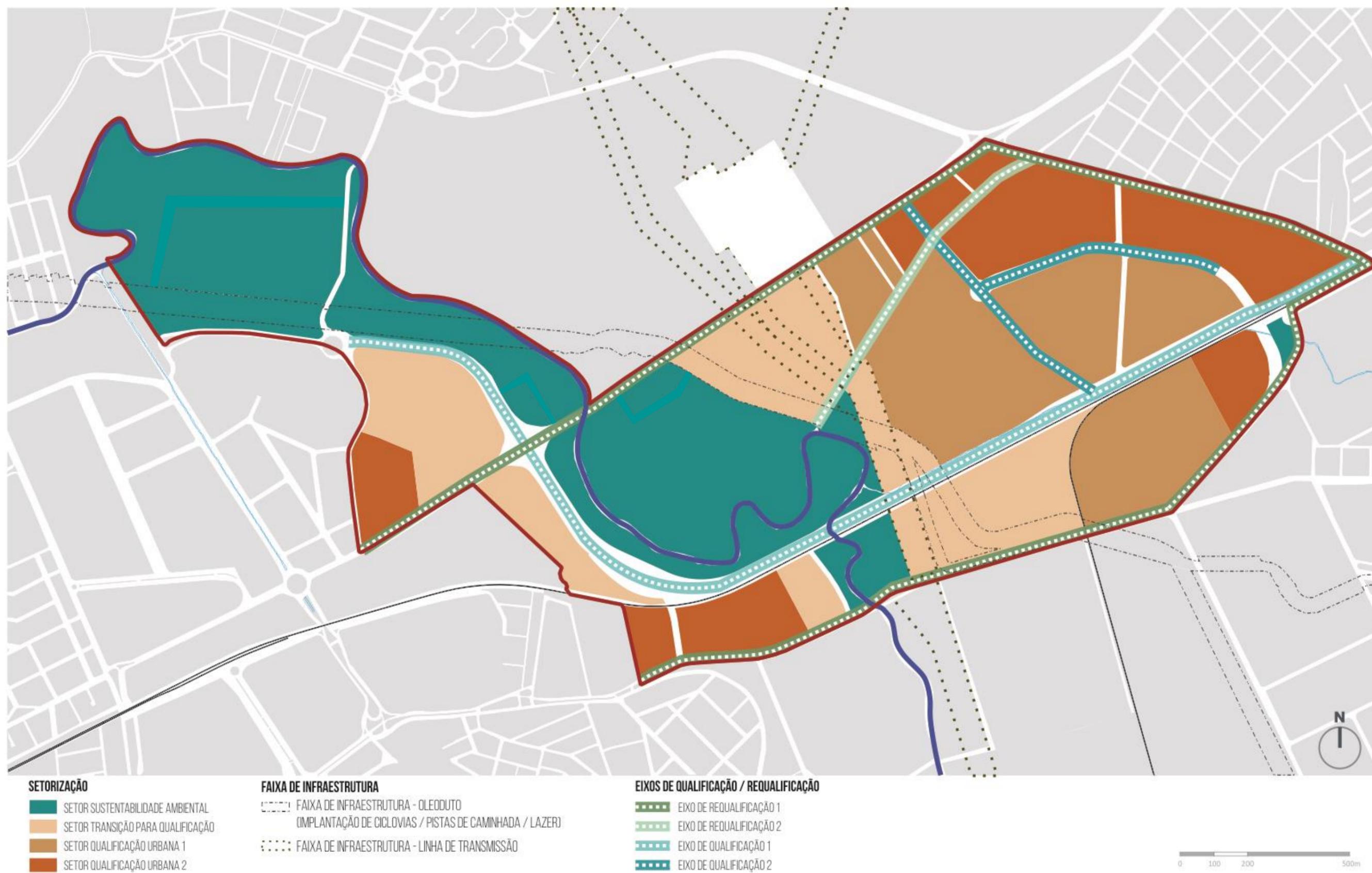
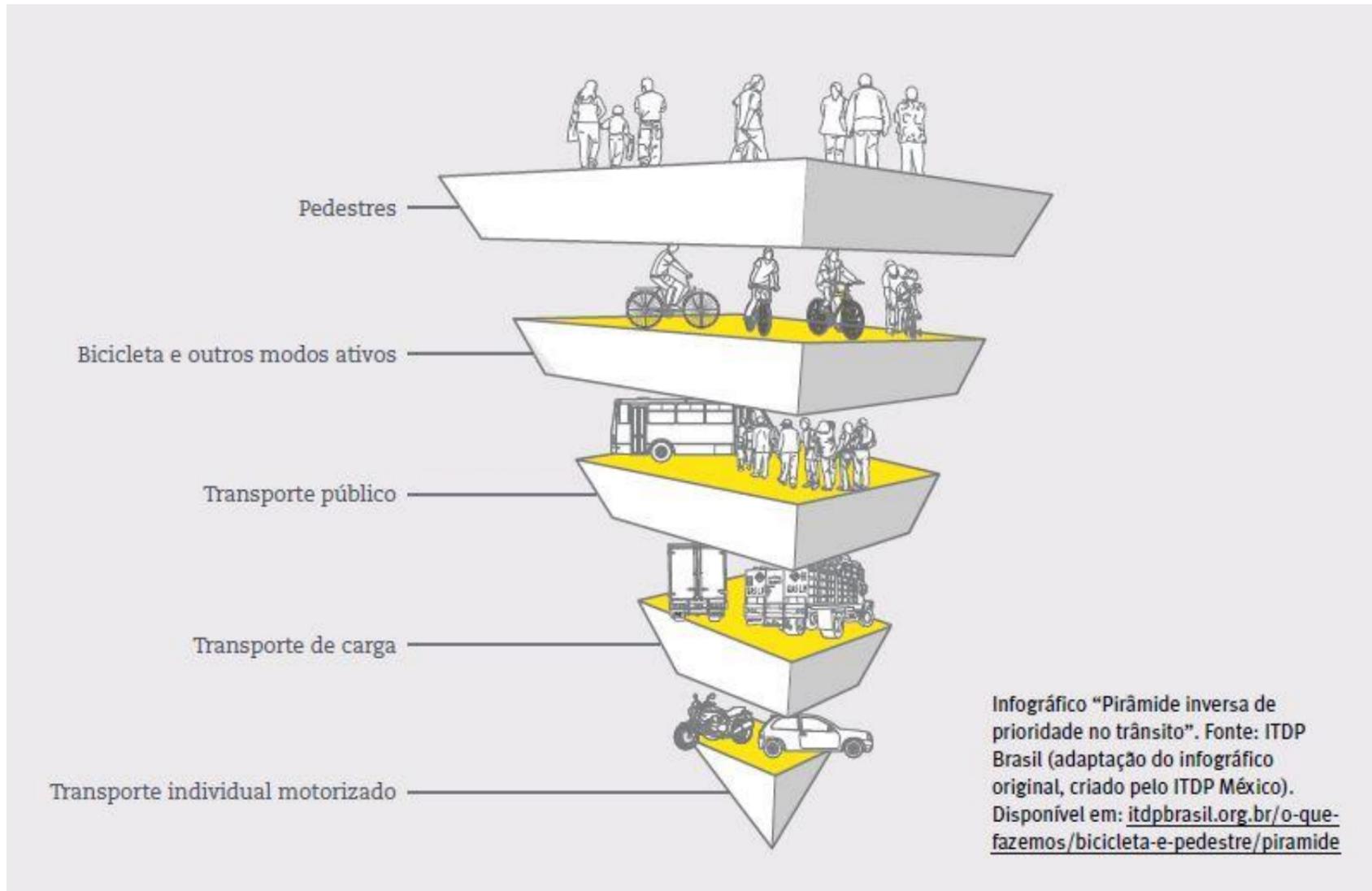


Figura | MAPA DE SETORIZAÇÃO E EIXOS



**PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO AIU REGIÃO LESTE**

## 7.3.1 MOBILIDADE URBANA – CONCEITOS



A proposta para a Mobilidade para a AIU Região Leste baseia-se nos conceitos defendidos pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP.

As ações e publicações do ITDP dedicam-se à promoção dos princípios do Desenvolvimento Orientado para o Transporte Sustentável (DOT), "por meio do estímulo a uma ocupação compacta e do uso misto do solo, com distâncias curtas para trajetos a pé e adensamento no entorno das estações de transporte de média e alta capacidade".

Será priorizado o enfoque da mobilidade urbana na primeira infância, visto que a maneira como as crianças pequenas se deslocam na cidade possui grande impacto no seu desenvolvimento infantil.

Segundo as premissas estabelecidas pelo ITDP, "o lugar dos pedestres, ciclistas, patinadores, skatistas, enfim, todos aqueles que se deslocam de forma ativa, usando sua própria energia, ou seja, por modos de transporte ativos, é no topo da hierarquia de prioridades".

Ainda citando o Guia de Planejamento Cicloinclusivo do ITDP, "planejar a mobilidade tendo em vista a ordem representada nesta 'pirâmide inversa de prioridade' é uma receita simples para termos cidades cicloinclusivas, que são sem dúvida também mais equitativas, humanas, seguras e sustentáveis; em suma, cidades melhores para se viver".

Figura | Pirâmide inversa de prioridade no trânsito

## 7.3.2 MOBILIDADE URBANA – ESTRUTURAÇÃO

Apoiado nestas premissas o plano para a AIU Região Leste buscou a partir da análise da configuração viária e territorial existentes, identificar os possíveis elementos estruturadores da proposta para a Mobilidade.

A configuração da área de intervenção, com a existência de grandes quadras foi o maior obstáculo a ser enfrentado pela proposta de Sistema Viário, pois apresentava a maior dificuldade para a mobilidade de pedestres.

Outra questão prioritária da região, já tendo sido objeto de estudo e proposta dentro do Programa Viva Mogi, era a necessidade de uma nova alternativa de ligação Centro – Leste do Município, além das Av. Francisco Rodrigues Filho e Av. João XXIII, especialmente pela atual saturação da primeira.

Sendo assim, a proposta objetivou organizar diferentes linhas de atuação que permitissem, ao final de sua implantação, promover a maior permeabilidade possível no tecido da AIU.

Estas ações organizaram-se nas seguintes linhas:

- **Fruições públicas** – Com o objetivo de melhorar a permeabilidade do tecido no interior das quadras, a proposta também prevê os incentivos urbanísticos para que os investidores privados possam promover a implantação das linhas de fruição a partir da adesão da AIU. Estas fruições terão piso contínuo a partir do logradouro público, bem como áreas pensadas à primeira infância, espaços de estar e mobiliário urbano, arborização, iluminação na escala do pedestre.

- **Novo Corredor Viário Ambiental** – Constituído pelo novo sistema de vias internas, engloba a implantação da Av. Parque, do Corredor Nordeste, da nova via de ligação entre Av. Francisco Rodrigues Filho e Av. Parque, e nova via de ligação entre Av. Ricieri José Marcatto e Av. Parque. Todas estas novas vias já foram desenhadas com a premissa de melhorar as condições do pedestre (largura dos passeios e arborização), além de melhorar o fluxo de veículos na região. Além disto, todo este novo viário inclui ciclovias, numa rede de aproximadamente 6,2km. Este conjunto de intervenções já tem sua implantação completa prevista por parte do poder público, dentro do programa Viva Mogi.

- **Qualificação das vias do perímetro da AIU** – o Perímetro da AIU compreende três importantes vias já consolidadas: a Av. Francisco Rodrigues Filho (na face norte), a Av. Ricieri José Marcatto (na face leste) e a Av. João XXIII (na face sul). Estas vias necessitam de uma série de melhorias e complementações como alargamento dos passeios e implantação de arborização. Em razão disso, a proposta prevê os incentivos urbanísticos para que os investidores privados possam promover as melhorias necessárias nas vias a partir da adesão da AIU

Desta maneira, a proposta buscou lograr o aumento da mobilidade na região por meio de um conjunto de ações públicas e privadas que permitiram estruturar uma rede mais completa que abrange pedestres, ciclistas e circulação motorizada coletiva e individual, como podemos verificar a seguir no item **7.3.3 MOBILIDADE URBANA - REDES**.

### 7.3.3 MOBILIDADE URBANA – REDES

A proposta para a Mobilidade está organizada nos 04 (quatro) mapas a seguir sendo a Rede Peatonal, a Rede Cicloviária e a Rede Viária / Fluxos da Rede Viária.

#### **Sistema Viário – Rede Peatonal (v. Mapa 7.3.4)**

Trata da permeabilidade e conectividade do território da AIU por meio do modal do pedestre. A proposta engloba a rede de passeios proposta dentro do Novo Corredor Viário Ambiental, a rede de fruições públicas previstas, os caminhos internos dos Parques Urbanos, além da previsão de melhoria nos passeios existentes por meio da adesão da AIU.

#### **Sistema Viário – Rede Cicloviária ( ver Mapa 7.3.5)**

Trata da permeabilidade e conectividade do território da AIU por meio do modal da bicicleta. A proposta para a rede cicloviária extrapola os limites da AIU visando à criação de uma rede que possa atender a região leste do município e compatível com os 30km de ciclovia/ciclofaixas que serão implantadas na região pelo Programa Viva Mogi. Cabe ressaltar que a proposta está alinhada com a premissa da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, seguindo as diretrizes do Plano Municipal de Transporte e Trânsito Urbano e Rural Integrado e com o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Mogi das Cruzes.

A proposta contempla ainda a implantação de “bike points” e de futuros bicicletários (estacionamentos para bicicletas)

#### **Sistema Viário – Rede Viária e Fluxos da Rede Viária (v. Mapas 7.3.6 e 7.3.7)**

O principal objetivo da proposta para a Rede Viária foi promover mais uma opção de integração da malha urbana leste do município ao centro da cidade. As atuais vias que permitem esta ligação – a Av. Francisco Rodrigues Filho e a Av. João XXIII encontram-se saturadas em determinados momentos do dia, e a previsão de adensamento da área leste requer novas alternativas de distribuição do tráfego. O novo sistema de vias internas engloba a implantação da Av. Parque, do Corredor Nordeste, da nova via de ligação entre Av. Francisco Rodrigues Filho e Av. Parque, e nova via de ligação entre Av. Ricieri José Marcatto e Av. Parque.

### 7.3.4 MOBILIDADE URBANA – REDE PEATONAL

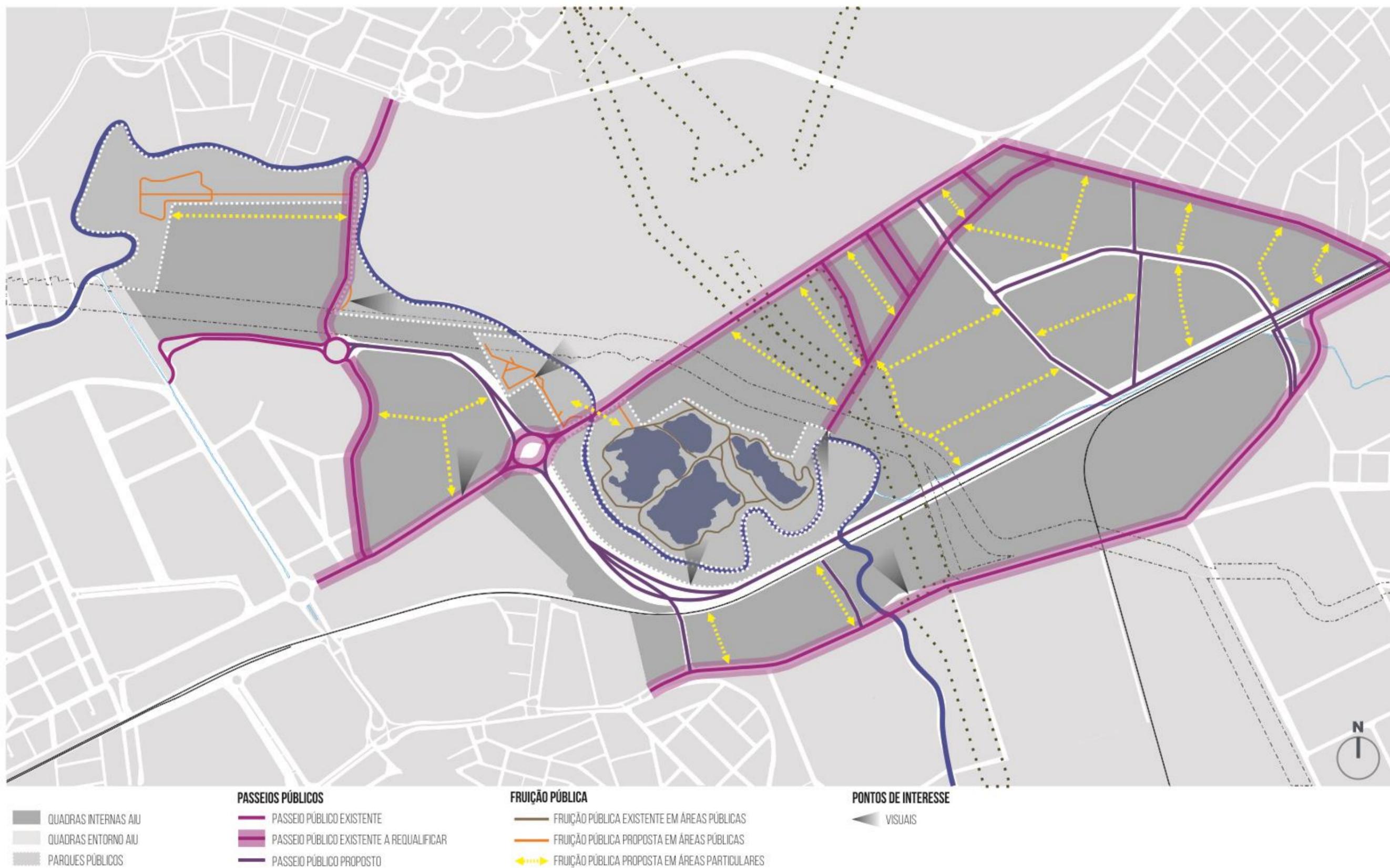
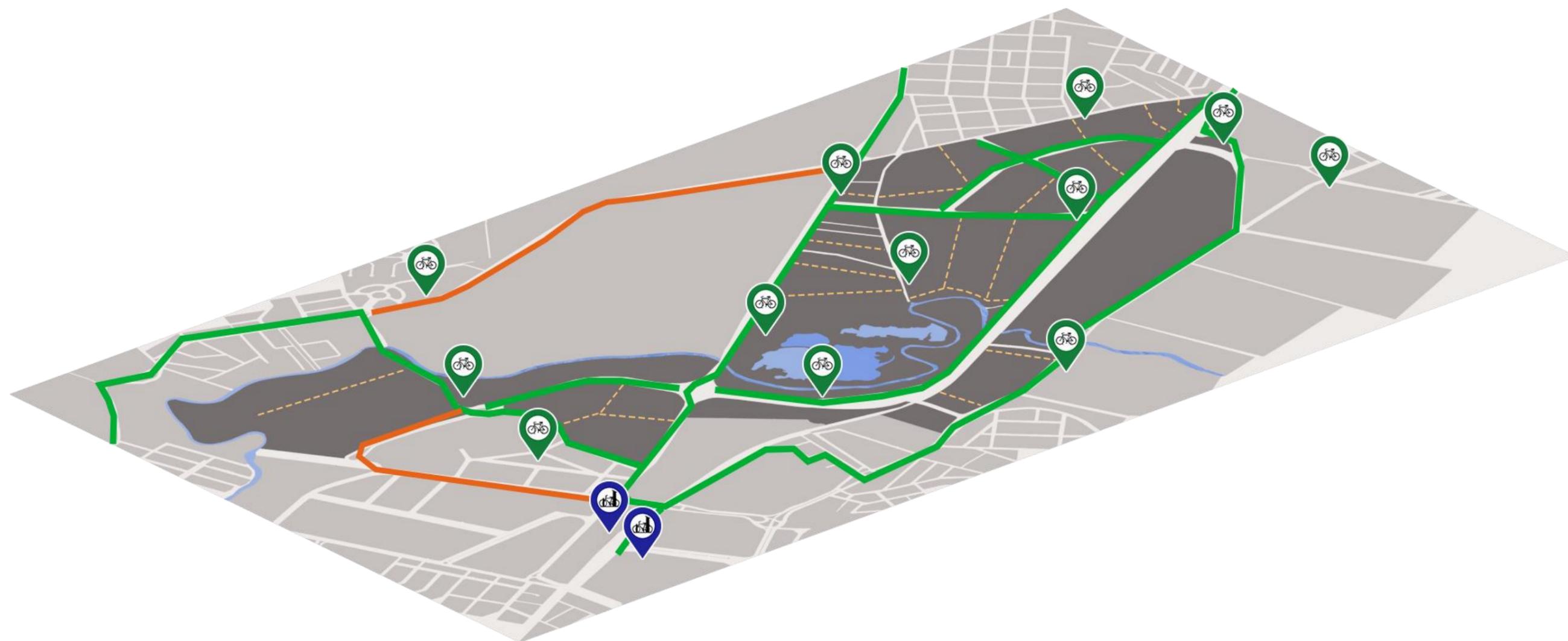


Figura | MAPA DA REDE PEATONAL

### 7.3.5 MOBILIDADE URBANA – DIAGRAMA DA REDE CICLOVIÁRIA – ÁREA IMEDIATA



**CICLOVIA EXISTENTE**



**CICLOVIA/CICLOFAIXA OU CICLORROTA A SER IMPLEMENTADA**



**BICICLETÁRIO**



**BIKEPOINT**

\* A Rede Ciclovária da Região Leste prevista no Programa Viva Mogi terá extensão aproximada de 30km. A rede projetada se estende além da área imediata da AIU.

## 7.3.6 MOBILIDADE URBANA – REDE VIÁRIA

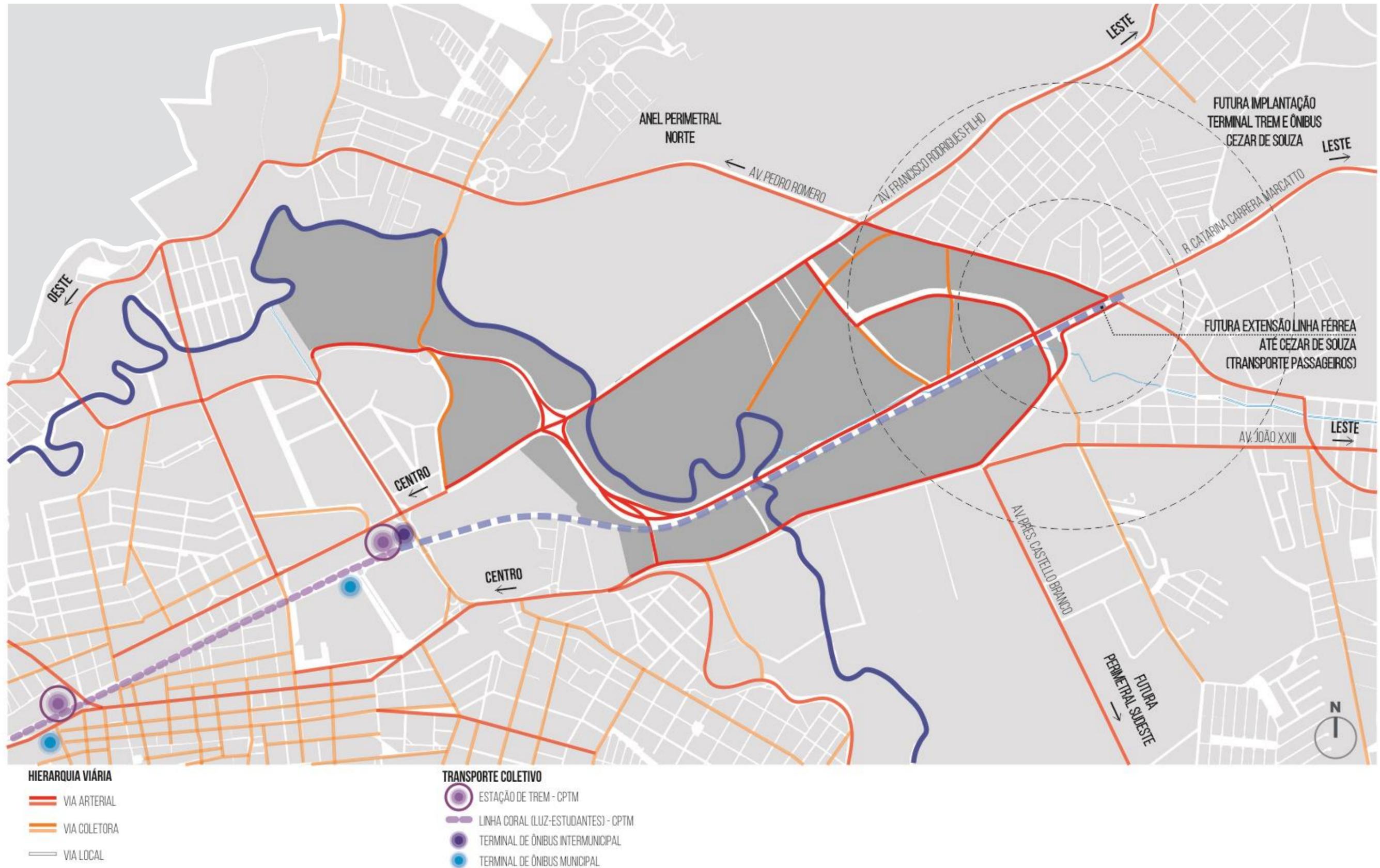


Figura | MAPA DA REDE VIÁRIA

### 7.3.7 MOBILIDADE URBANA – FLUXOS DA REDE VIÁRIA

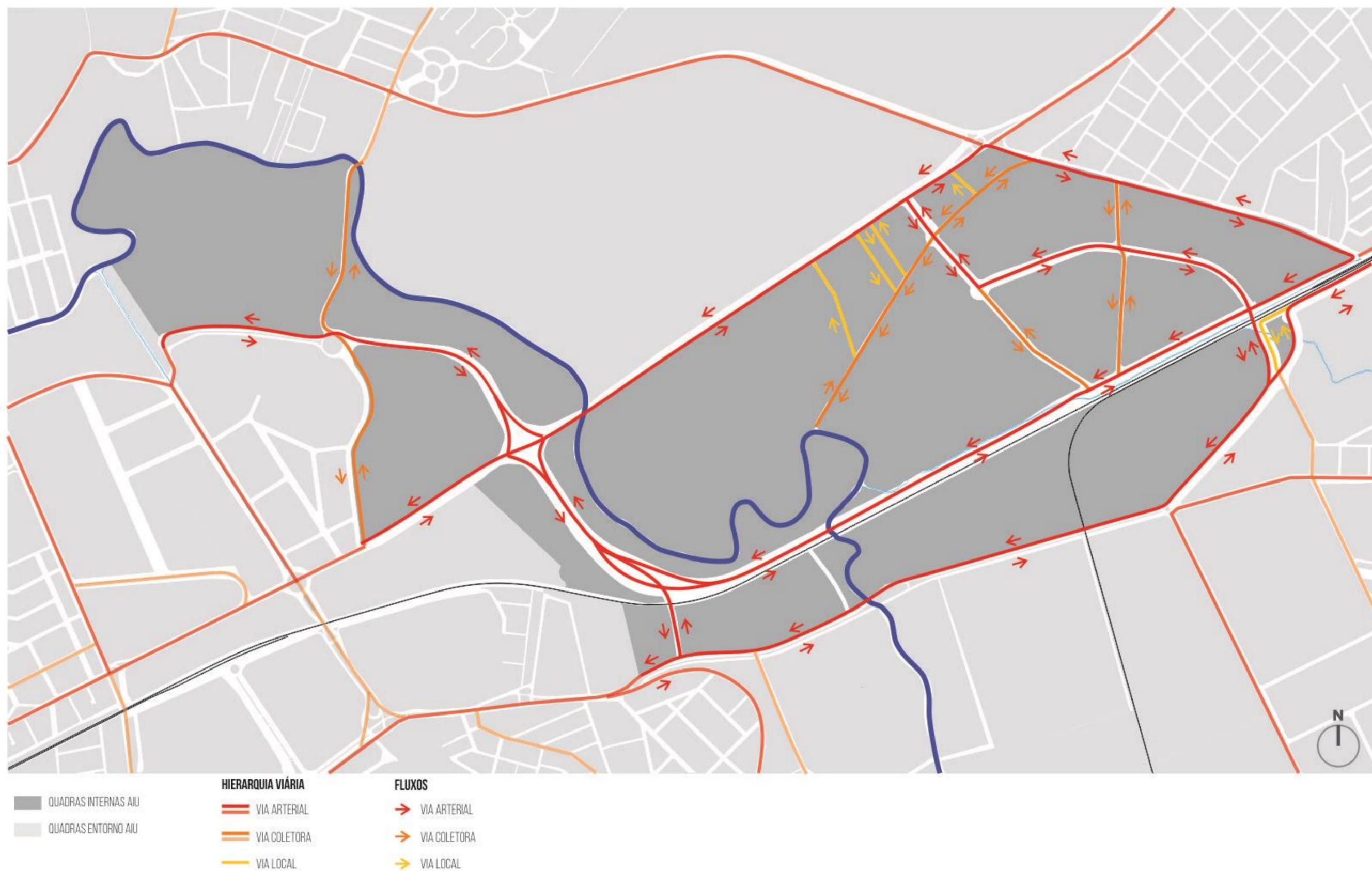


Figura | MAPA DOS FLUXOS DA REDE VIÁRIA



**PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO AIU REGIÃO LESTE**

**7.4 – DIRETRIZES PARA O ESPAÇO PÚBLICO**

## 7.4.1 CIDADE DA PRIMEIRA INFÂNCIA

Cidades podem ser lugares maravilhosos para crescer, mas também podem apresentar sérios desafios para a saúde e o bem-estar de bebês, crianças pequenas e das pessoas que cuidam deles.

Uma cidade pensada de forma cuidadosa pode ter um papel importante para lidar com estes desafios e dar às crianças um bom começo de vida.

Com este propósito, no último mês de julho, a cidade de Mogi das Cruzes foi escolhida para fazer parte integrante da Rede Urban95, que é uma iniciativa global da fundação holandesa Bernard Van Leer.

A rede Urban95 tem por objetivo oferecer mais oportunidades de lugares seguros, saudáveis e motivadores – com possibilidades de aprendizagem, criação, imaginação, diversão e crescimento – em todos os bairros, alcançando o maior número possível de famílias.

Os espaços públicos dentro da AIU Região Leste serão idealizados a partir de um bairro mais caminhável, mais verde, seguro e que garanta o fortalecimento comunitário e do bem-estar.

# URBAN95

## Mogi das Cruzes agora é Urban95!

Assumimos o compromisso de criar uma cidade melhor para a primeira infância



Através das intervenções Urban95 os espaços públicos da AIU ajudarão a provocar mudanças de comportamento, promovendo interações parentais positivas e hábitos saudáveis, aumentando o acesso e uso da cidade e que as famílias precisam e reduzir o estresse nos cuidadores.



### Espaço público verde

Transformar os espaços físicos existentes em lugares onde as crianças pequenas brinquem sem perigo e explorem a natureza, e para que seus cuidadores se encontrem e descansem.



### Mobilidade para famílias

Permitir que cuidadores e crianças pequenas possam caminhar ou andar de bicicleta até serviços de saúde e creches, assim como a lugares onde seja possível brincar sem perigo, e a encontrar fontes de alimentação saudável.

<https://bernardvanleer.org/pt-br/solutions/urban95-pt/>

Bernard van Leer  FOUNDATION

*“Se você tivesse 95 cm de altura, a estatura média de uma criança de três anos, o que você faria diferente na cidade?”*

**A forma como uma cidade trata a primeira infância é um termômetro para descobrir a saúde e a vitalidade dessa cidade.**

A vulnerabilidade dos primeiros anos de vida, a dependência dos cuidadores e a forte vontade de explorar e de brincar significam que, se um espaço é seguro, confortável e interessante para a primeira infância, este é um espaço bom para todos nós.



• **Bairros caminháveis e de uso misto** que forneçam as necessidades básicas de uma família jovem dentro de um raio de 15 minutos.

• **Espaços públicos verdes** perto de casa com comodidades para os cuidadores e que permitam que crianças pequenas explorem com segurança.

• **Rotas seguras para diferentes meios de transporte** que tornem o deslocamento das famílias com crianças pequenas fácil, seguro, acessível e agradável.

• **Bairros com níveis seguros de qualidade do ar** e pouca poluição sonora.

• **Uma vida comunitária animada** que contribua com o bem-estar da família.

## 7.4.2 SUSTENTABILIDADE

Os espaços públicos dentro da AIU Região Leste adotarão sempre que possível, e em consonância com a especificidade de cada intervenção, a inclusão de critérios de sustentabilidade .

Esta premissa já vem sendo adotada pelos projetos em desenvolvimento dentro do Programa Viva Mogi e também deverá ser considerada para futuras intervenções.

Entre as principais questões de sustentabilidade podemos indicar:

- A garantia da maior permeabilidade do solo possível;
- A iluminação e ventilação naturais dos ambientes;
- O tratamento paisagístico com forrações, arbustos, arborização e jardins verticais;
- O uso da energia solar;
- O uso de materiais recicláveis;
- A captação e reúso de águas pluviais.



Parque II – Av. Francisco Rodrigues Filho  
Energia solar e pisos emborrachados de material reciclável, Alta permeabilidade do solo, arborização e deck de madeira plástica



Parque Nova Mogilar  
Deck de madeira plástica



Parque I -Av. Antônio de Almeida  
Preservação da vegetação da várzea do Rio Tietê, alta permeabilidade do solo e arborização das áreas internas

## 7.4.3 HUMANIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Os elementos da Mobilidade propostos buscam adotar uma visão humanizada do Sistema Viário

As novas vias do Corredor Viário Ambiental apresentam passeios largos, com arborização, iluminação na escala do pedestre e ciclovias, proporcionando conforto aos usuários e valorizando os modos de mobilidade ativos

A proposta de Rede Ciclovária prevê a Implantação de “Bike Points” - pontos de apoio e parada destinado aos ciclistas e também aos pedestres que caminham pela região, com bancos, bebedouros, paraciclos, lixeiras e iluminação.

Em relação às obras de arte do Sistema Viário, além de humanizá-las com tratamento de jardins verticais, a proposta visa promover o uso adequado dos “baixos viadutos”, com atividades culturais, de esporte e de lazer, além de tratamento paisagístico.



Implementação de “Bike points” ao longo das ciclovias



Humanização das obras de arte – Quadra de Street Ball embaixo do viaduto do “Corredor Nordeste”



Tratamento das obras de arte – Muro Verde junto ao viaduto do “Corredor Nordeste”

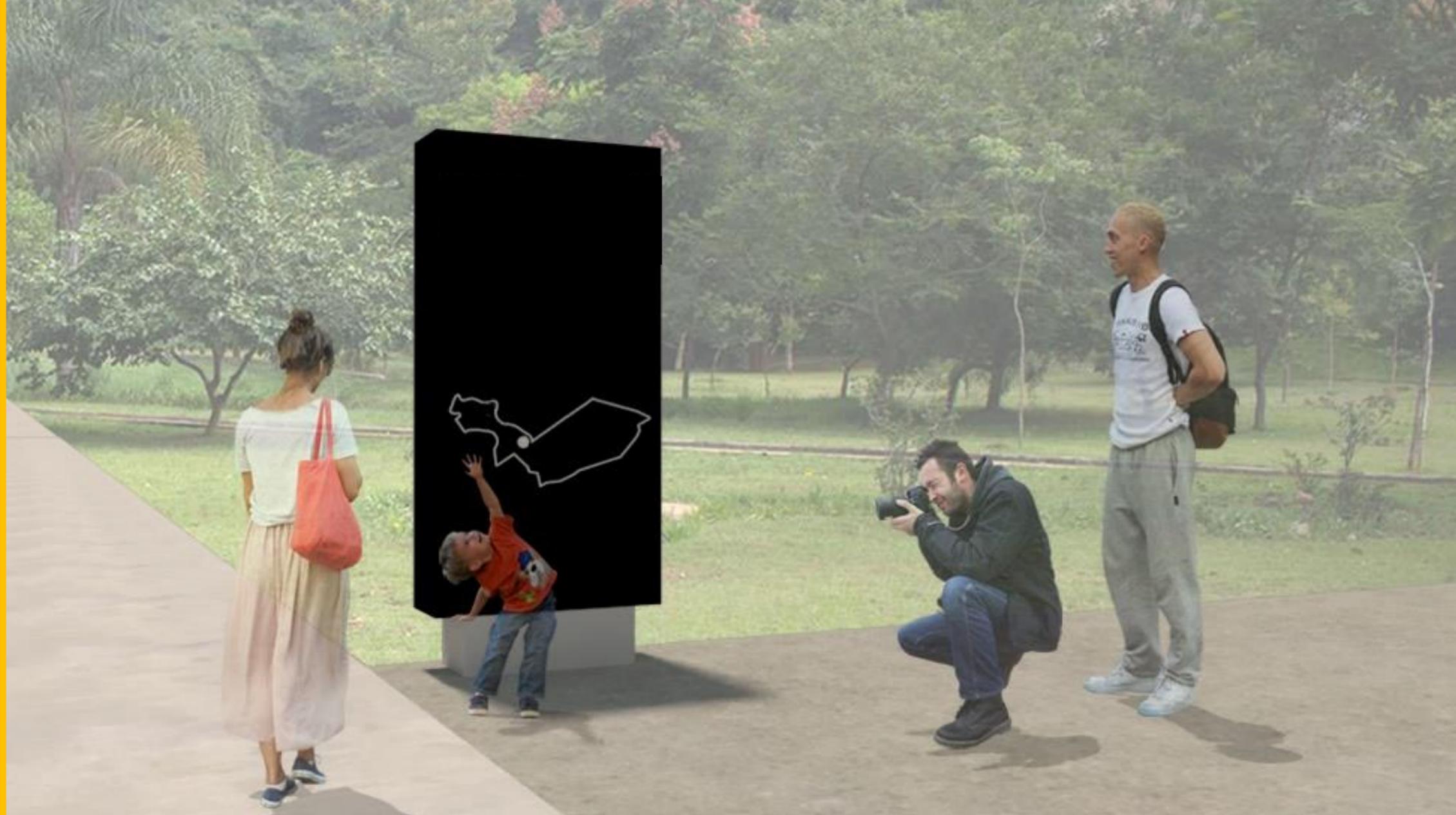
## 7.4.4 IDENTIDADE VISUAL – ÂNCORAS E PORTAIS

Os grandes elementos de referência da AIU Região Leste são os parques urbanos que compõem o território: o Parque Centenário da Imigração Japonesa, a ser ampliado, e os dois novos parques, a serem implantados pelo programa Viva Mogi – o Parque I na Av. Antônio de Almeida e o Parque II na Av. Francisco Rodrigues Filho.

Estes ativos ambientais, fundamentais para o estabelecimento da AIU Região Leste, são considerados, portanto, as âncoras do desenvolvimento da Área de Intervenção Urbana.

Além destas âncoras a proposta prevê a organização de “portais” de entrada para o setor, localizados nos acessos aos Parques e nos principais acessos viários ao setor da AIU.

Todos estes pontos receberão totens de identificação e comunicação visual.



Portais - Totem de identificação no Sistema Viário



Âncoras – Parque Centenário da Imigração Japonesa

## 7.4.4.1 IDENTIDADE VISUAL – ÂNCORAS E PORTAIS

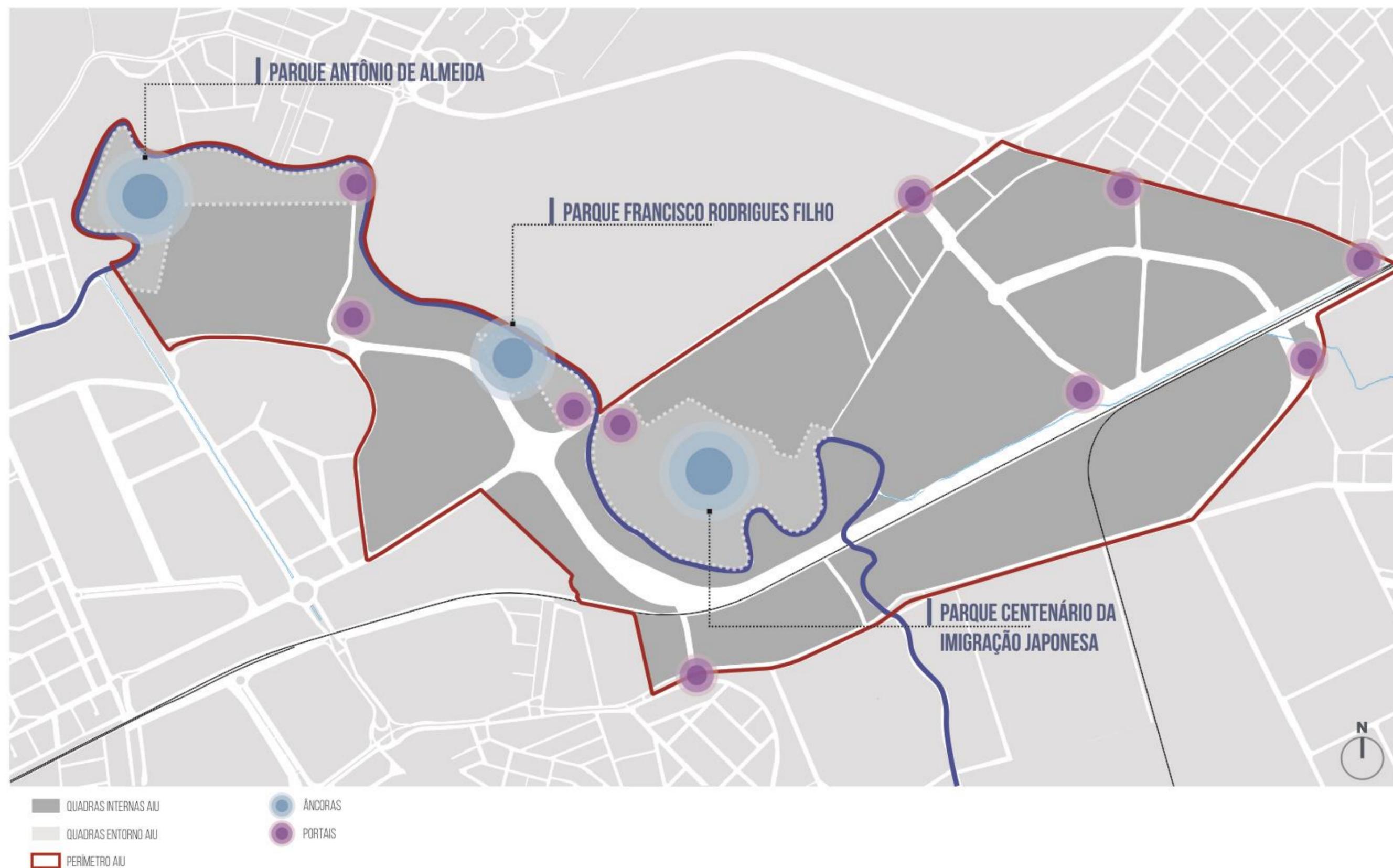
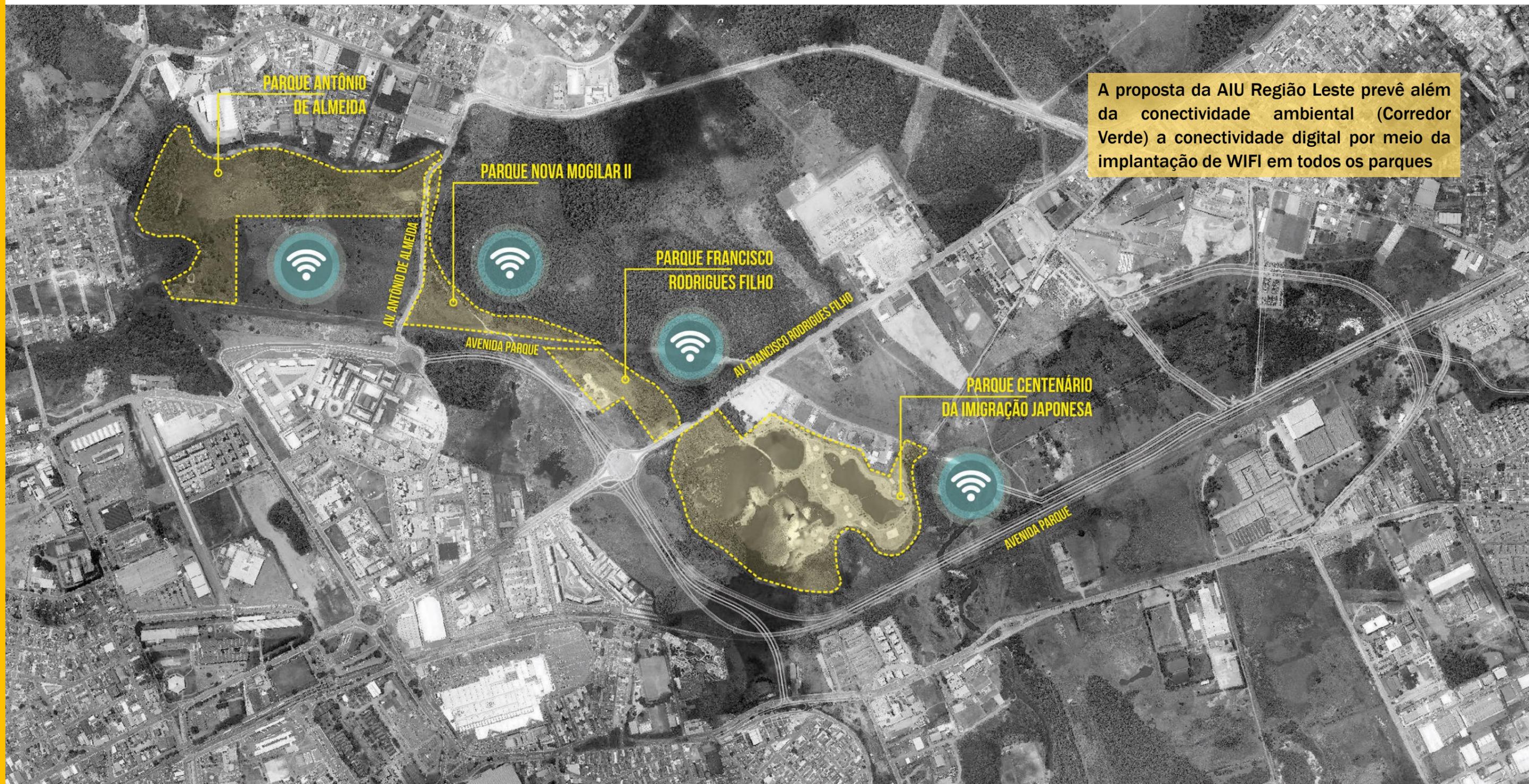


Figura | MAPA DE IDENTIDADE VISUAL

## 7.4.5 CONECTIVIDADE DIGITAL





**PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO AIU REGIÃO LESTE**

## 7.5.1 RESULTADOS ESPERADOS

As diretrizes para o Espaço Privado da AIU Região Leste compreendem os parâmetros para a regulação urbanística e as premissas conceituais de desenho para a produção do espaço privado, segundo as proposições deste PUE.

O PUE da AIU Região Leste tem por objetivo orientar a formação de uma nova unidade de vizinhança sustentável, com uso diversificado e eficiente do solo urbano e qualificação de seus ativos ambientais.

O modelo pretendido é o da “Cidade 15 minutos” um modelo de cidade denso e multifuncional em que o cidadão possa realizar as suas necessidades diárias (oferta de comércio, serviços, educação, saúde, lazer) a uma distância de 15 minutos de caminhada ou passeio de bicicleta a partir de sua residência, agregado ao “DOTS”, que conecta as diversas regiões da cidade, ampliando a sua acessibilidade.

As diretrizes para o Espaço Privado da AIU Região Leste deverão orientar o desenvolvimento do território privado. Por meio delas, a Municipalidade verificará o atendimento dos parâmetros estabelecidos para a AIU e analisará os impactos e resultados das intervenções e da dinâmica entre os espaços públicos, semipúblicos e privados.

As diretrizes para o Espaço Privado da AIU Região Leste estão estruturadas neste PUE da seguinte forma:

O mapa contido no subitem 7.5.2 apresenta a identificação das quadras da AIU Região Leste, já com o sistema viário a ser implantado com as intervenções do Programa Viva Mogi.

No subitem 7.5.3 estão representados espacialmente, com identificação de quadra, os coeficientes de aproveitamento que definirão o potencial construtivo na AIU Região Leste. Nesse mesmo subitem, o PUE também apresenta um quadro comparativo do potencial construtivo atual e do proposto para a AIU Região Leste.

Em seguida, o PUE apresenta dois quadros sinóticos contendo os Incentivos Urbanísticos, previstos pelo Novo Plano Diretor, a serem aplicados na AIU Região Leste (v. subitens 7.5.5 e 7.5.6), com a descrição dos incentivos, benefícios e condicionantes, e um quadro específico que trata das Contrapartidas Urbanísticas a serem demandadas quando da adesão ao PUE (v. subitem 7.5.7).

A implantação do Programa Viva Mogi deverá gerar impactos positivos nos seus eixos estruturantes e no território da AIU Região Leste, com destaque para:

- a diminuição da poluição do Rio Tietê e a sua realocação na paisagem urbana;
- o afeiçoamento da população aos equipamentos e serviços públicos postos à sua disposição;
- a redução do tempo dispendido no deslocamento da região Leste para outras localidades.

Assim sendo, podemos dizer que a AIU Região Leste é consequência direta do Programa Viva Mogi, visto que ambos se completam: sem a AIU Região Leste os resultados do Programa Viva Mogi seriam mais limitados, e sem o Programa, a AIU Região Leste simplesmente não existiria. Além disso, todas as intervenções a serem realizadas pelo setor privado teriam um custo proibitivo se tivessem que ser realizadas exclusivamente pelo setor público. Desta forma, é possível deduzir que a AIU Região Leste, por meio de seu PUE, potencializa os efeitos positivos do Programa Viva Mogi, sem onerar o Poder Público.

Obras estruturais importantes que promovam uma reestruturação urbana mais ampla e que gerem valorização do território e de seu entorno, como no caso do Programa Viva Mogi, principalmente por conta da implantação de novos parques e vias, devem ser condicionadas a contrapartidas por parte do setor privado, na produção imobiliária.

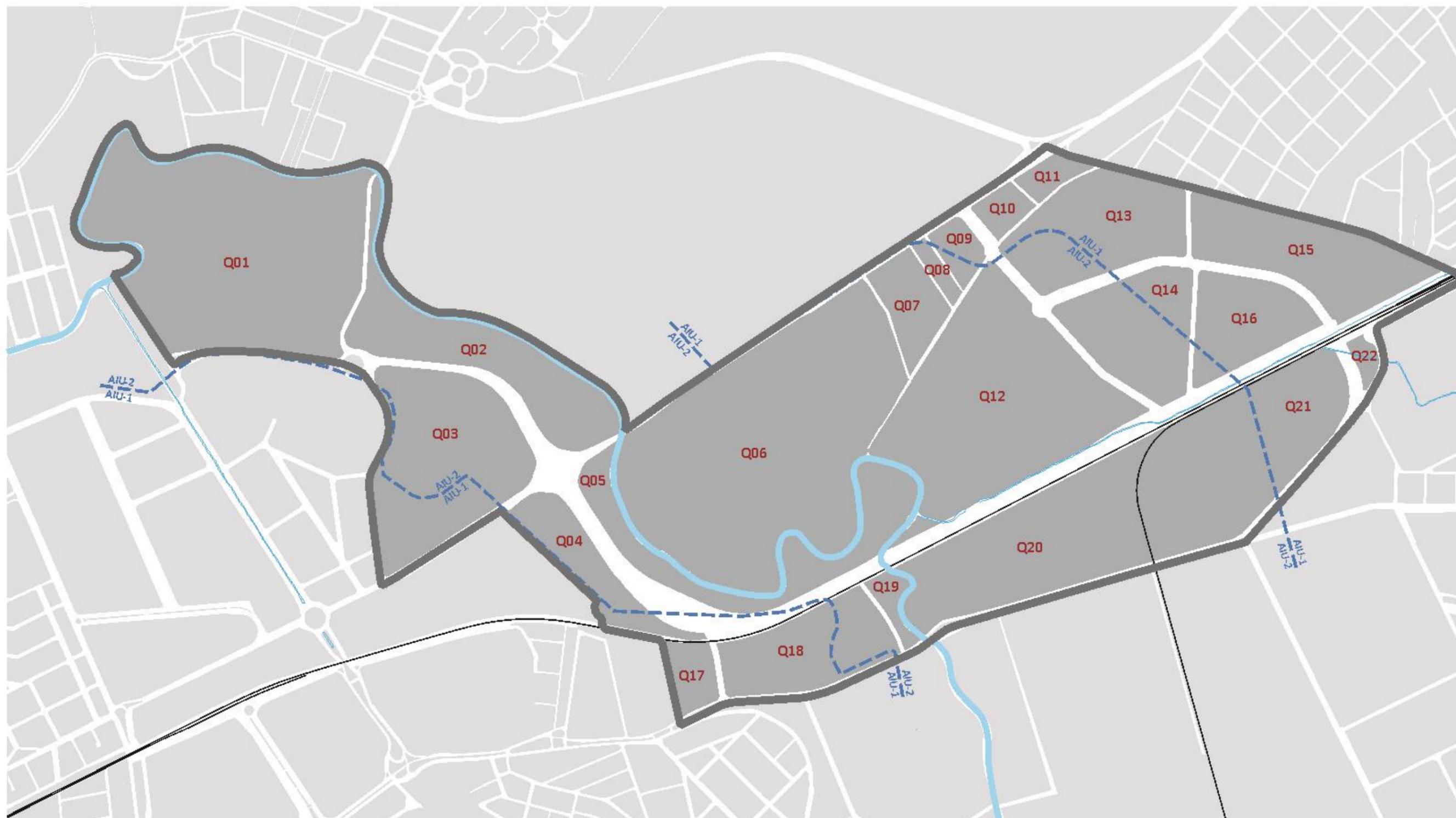
Desta forma, assim que concluídas todas as obras promovidas pelo Programa Viva Mogi, os imóveis contidos no território da AIU Região Leste estarão imediatamente sujeitos à aplicação do parcelamento, edificação e utilização compulsórios para glebas, lotes e edificações subutilizadas, não utilizadas e não edificadas, de acordo com o previsto na Lei Complementar nº 150/2019.

A construção de um ambiente urbano mais sustentável só gera benefícios para a cidade e sua população: quando esse cenário pode ser construído em conjunto com a iniciativa privada, e com menos utilização de recursos públicos, a Municipalidade é desonerada, sem que haja o comprometimento do resultado final.

**A cidade é uma construção coletiva, com a participação dos setores público, privado e da sociedade como um todo: quando esses três agentes trabalham juntos, os resultados são otimizados e todos ganham.**

A partir da iniciativa pública, a transformação privada é impulsionada. É necessária a participação e colaboração de todos na tarefa comum de fazer a cidade, mas é o setor público, como agente garantidor dos interesses coletivos, que deve dar o exemplo, promover e viabilizar todas as iniciativas e atividades compatíveis com os objetivos definidos.

## 7.5.2 IDENTIFICAÇÃO DAS QUADRAS DA AIU



PERÍMETRO AIU

QXX IDENTIFICAÇÃO DA QUADRA

0 100 200 500m



### 7.5.3 POTENCIAL CONSTRUTIVO COM AS QUADRAS DA AIU

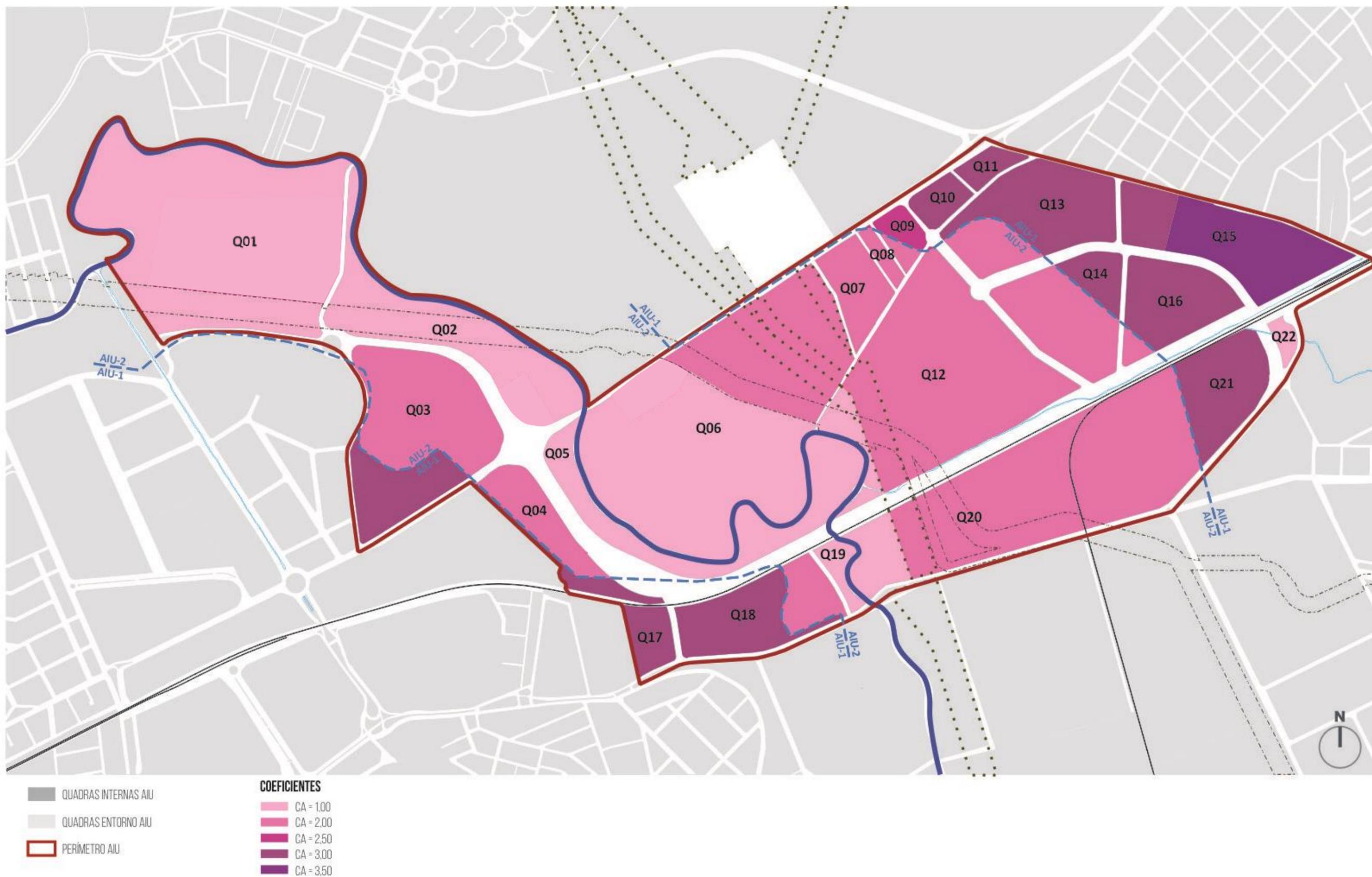
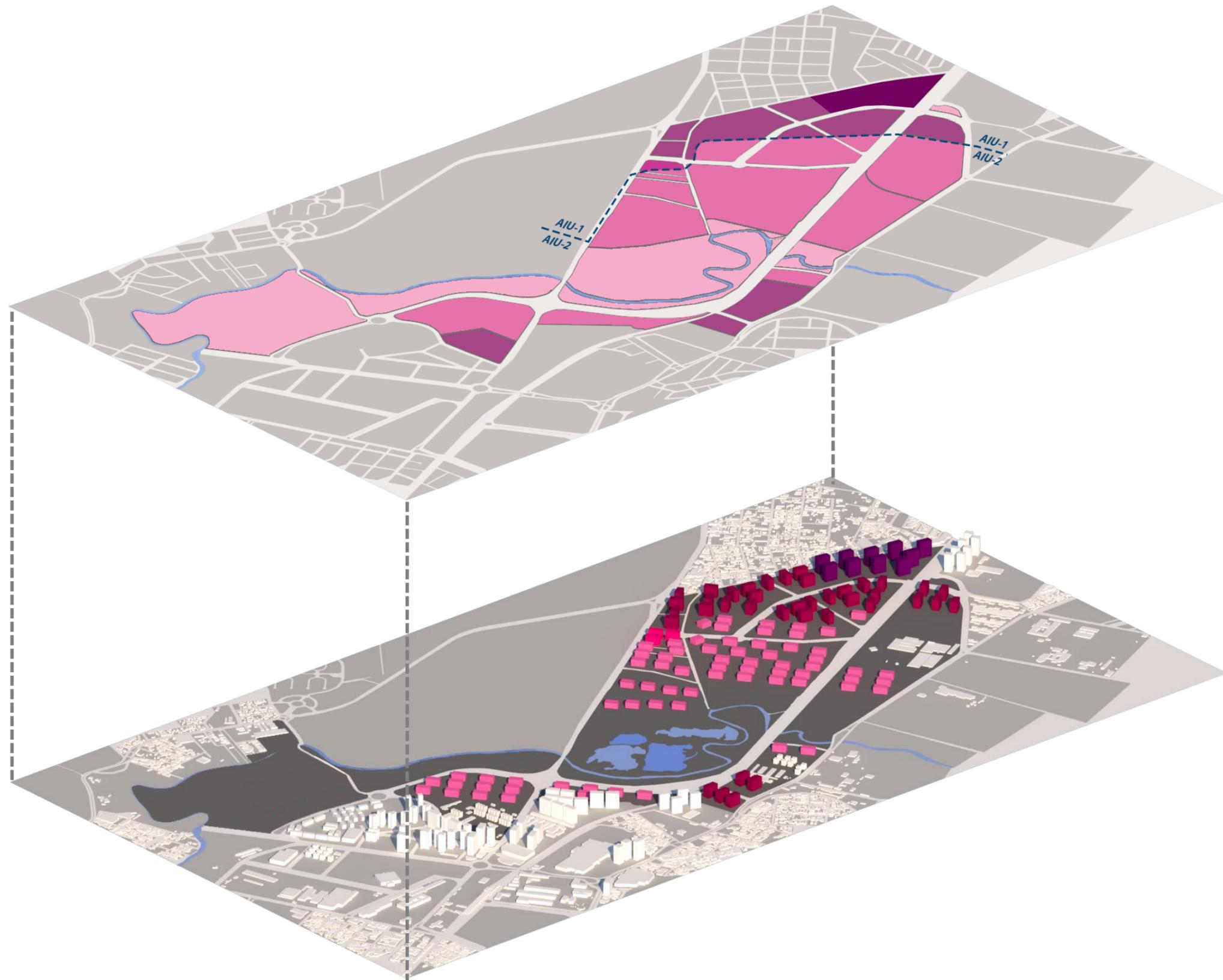


Figura | IDENTIFICAÇÃO DAS QUADRAS DA AIU COM POTENCIAL CONSTRUTIVO

## 7.5.4 POTENCIAL CONSTRUTIVO - DIAGRAMA

+ COEFICIENTE  
+ GABARITO



- COEFICIENTE  
- GABARITO

## 7.5.5 INCENTIVOS URBANÍSTICOS

Incentivo	Benefício	Potencial	Condicionante para Utilização do Benefício
<b>Fachada Ativa</b>	Área não computável, destinada ao uso da fachada ativa	Máximo equivalente a 3 vezes a TO	Corresponder a 25% de uma das testadas do lote, ter no mínimo 3,00m de largura, passeio mínimo de 3,00m de largura e caso haja outra testada sem fachada ativa, que pelo menos 50% da testada seja composto de jardim ou área de fruição pública, com no mínimo 5,00m de largura
<b>Uso Misto</b>	Área não computável, para o uso não predominante, equivalente a até 20% da área computável	20% do CA máximo	Fachada ativa e passeio com 3,00m de largura mínima
<b>Bônus 10%</b>	Área não computável, para qualquer uso, equivalente a até 10% da área computável	10% do CA máximo	Fachada ativa, área de fruição pública e passeio com largura mínima de 4,00m
<b>Fruição Pública</b>	Área não computável, para qualquer uso, equivalente a 2 vezes a área de fruição pública	Uma vez a área do terreno	As áreas de fruição pública, cobertas ou descobertas, abertas, no mínimo, das 7 às 22 horas, com acesso e no nível do logradouro público, com possibilidade de conexão a outras áreas de fruição (existentes ou não), sem restrições ou vedações a usuários, com placa indicativa de que se trata de área de fruição pública aberta, e com no mínimo 250,00m <sup>2</sup>
<b>Provenientes da TDC</b>	Área não computável, para qualquer uso, equivalente a até 15% da área computável	15% do CA máximo	O potencial construtivo a ser utilizado nessas áreas deve ser proveniente da Transferência do Direito de Construir - TDC

Quadro | Tabela dos incentivos urbanísticos

## 7.5.6 INCENTIVOS URBANÍSTICOS

	Incentivo	Benefício	Condicionante para Utilização do Benefício
CENTRALIDADES	Manutenção do CA máximo da Centralidade	CA de 3,5 e 3 na área da centralidade	-
	Aumento da TO (Taxa de Ocupação)	Aumento de 65% para 80% na taxa de ocupação	-
	CA básico maior	Possibilidade de aumentar o CA básico de 1,0 para 2,0	Fachada ativa, área de fruição pública e passeio com largura mínima de 4,00m
AIU-1	Manutenção ou aumento do CA máximo	CA de 3,0 ou 3,5 de acordo com o definido no Plano Diretor, ou 2,5 definido pela AIU	-
	Aumento da TO (Taxa de Ocupação)	Aumento de 60% para 80% na taxa de ocupação	-
	CA básico maior	Possibilidade de aumentar o CA básico de 1,0 para 2,0	Fachada ativa, área de fruição pública e passeio com largura mínima de 4,00m
AIU-2	Aumentar a possibilidade de empreendimentos	Permissão para empreendimentos multirresidenciais (horizontais e/ou verticais) e empreendimentos comerciais fora do âmbito local (300,00 m <sup>2</sup> )	Fachada ativa e fruição pública. Em qualquer setor, exceto no de Sustentabilidade Ambiental
	CA máximo maior	Aumento do CA máximo de acordo com a localização do empreendimento (de 1,5 para 2,0)	-
	CA básico maior	Possibilidade de aumentar o CA básico de 1,0 para 1,5	Fachada ativa, área de fruição pública e passeio com largura mínima de 4,00m

Quadro | Tabela dos incentivos urbanísticos

## 7.5.7 CONTRAPARTIDAS URBANÍSTICAS

		CONDICIONANTE OBRIGATÓRIA
SETOR	SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL	Implantação e/ou qualificação de parques (a criação de parques é condição para possibilitar a aplicação dos parâmetros da AIU-2 na Macrozona de Preservação Ambiental em Área Urbana), com a possibilidade de utilização dos incentivos para parques urbanos na Transferência do Direito de Construir – TDC OU Manutenção de área mínima com cobertura vegetal rasteira e arbórea ou arbustiva equivalente a 40% da área total do terreno e taxa de permeabilidade mínima de 60% da área total do terreno (para os casos de não destinação da área como parque)
	TRANSIÇÃO PARA A QUALIFICAÇÃO	Áreas de fruição pública, com área mínima equivalente a 25% da área total do terreno, voltadas para as vias públicas, com jardins de chuva, arborização e espaços de estar criando uma continuidade aos parques existentes
	QUALIFICAÇÃO URBANA 1	Permeabilidade, onde indicado pelo PUE, das quadras aos pedestres e ciclistas, por meio de áreas de fruição conectadas, com continuidade visual e sem criar corredores isolados por muros dos dois lados, nas quadras com tamanho acima de 20.000,00m <sup>2</sup> ou comprimento acima de 300,00m  Uso misto, podendo ser residencial com fachada ativa e/ou outros usos não residenciais de comércio e/ou serviços
	QUALIFICAÇÃO URBANA 2	Áreas de fruição, onde indicado pelo PUE, que permitam a permeabilidade das quadras com áreas de estar e continuidade visual, sem criar corredores isolados por muros nos dois lados
EIXO	REQUALIFICAÇÃO 1	Fachada ativa, ocupando no mínimo 50% da fachada voltada ao eixo  Alargamento da calçada para no mínimo 5,00m e faixa livre mínima de 3,00m
	REQUALIFICAÇÃO 2	Alargamento da calçada para no mínimo 4,00m com jardins e arborização, com faixa livre mínima de 3,00m
	QUALIFICAÇÃO 1	Áreas de fruição pública, com área mínima equivalente a 25% da área total do terreno, voltadas para as vias públicas, com jardins de chuva, arborização e espaços de estar criando uma continuidade aos parques existentes
	QUALIFICAÇÃO 2	Fachada ativa, ocupando no mínimo 25% da fachada voltada ao eixo

Quadro | Tabela das condicionantes conforme o Setor e Eixo



**PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO AIU REGIÃO LESTE**

**7.6 - SIMULAÇÃO DO CENÁRIO COM PLANEJAMENTO URBANO**

## 7.6.1 SIMULAÇÃO DO CENÁRIO COM O PLANEJAMENTO URBANO

Na Simulação do Cenário com Planejamento Urbano é possível visualizar a diferença entre um espaço urbano implantado com as condições atuais e a diferença de cada diretriz do planejamento urbano.

No Cenário Atual (v. 7.6.2), o resultado negativo de uma ocupação sem qualquer alteração das condições atuais é bem visível, com as grandes quadras, causando a falta de acessibilidade e de conectividade. A ocupação dos grandes terrenos se dá por grandes condomínios multirresidenciais, fechados em si mesmos, com grande dependência dos deslocamentos individuais motorizados, pois falta estímulo a uma ocupação diversificada que facilite os deslocamentos, seja aproximando os comércios e serviços dos locais de moradia, seja ao criar percursos seguros pelo movimento dos usos não residenciais com suas fachadas, assim como as longas distâncias a serem percorridas.

Nos Diagramas do Cenário com o Planejamento Urbano (v. 7.6.3) é possível verificar como cada camada desse planejamento, reflexo das diretrizes da AIU, traz impactos positivos no desenho urbano.

Esse resultado é devido aos investimentos públicos na mobilidade, com a criação de novas vias abrangendo os diferentes modais de transportes, como também, aos incentivos a uma ocupação mais voltada à escala urbana do pedestre. A participação do setor privado nesse processo é fundamental já que a vida no ambiente urbano envolve tanto o ente público quanto o privado, e principalmente, as suas interações.

No diagrama das novas vias (v.7.6.3.1) e da rede cicloviária (7.6.3.2) é possível observar o esforço público em aumentar a permeabilidade do tecido urbano, com a redução do tamanho das quadras existentes atualmente. No entanto, como é possível verificar no diagrama das dimensões das quadras (7.6.3.3), mesmo com esse novo viário, as quadras resultantes ainda possuem grandes dimensões.

Para aumentar a permeabilidade do tecido urbano para os pedestres são criadas, por meio de incentivos urbanísticos, diversas fruições públicas (v. 7.6.3.4), que apesar de permanecerem como áreas privadas, possuem uma função pública muito importante, que é reduzir distâncias através das quadras e criar espaços mais amigáveis aos pedestres, inclusive com áreas de lazer coletivas, como pequenas praças.

Com a abertura das novas vias e o aumento da conectividade com os bairros vizinhos, é natural que a via mais importante a cruzar a área, se torne a rota comercial mais importante (v. 7.6.3.5), mas é desejável que outras vias e inclusive as fruições públicas, recebam estabelecimentos não residenciais, o que é estimulado pelos incentivos urbanísticos, com a criação de fachadas ativas (v. 7.6.3.6), que garantam a vitalidade dos passeios públicos, movimentando a área e facilitando os modos de deslocamento ativo.

As fruições, com a capilaridade promovida por seus caminhos e praças, criam também uma rede de espaços verdes espalhados por toda a área (v. 7.6.3.7), conectando toda a região aos ativos ambientais existentes ao longo do Rio Tietê.

No Cenário com o Planejamento Urbano (v. 7.6.4) que traz a junção de todos esses elementos de planejamento, é possível verificar que a atuação conjunta do setor público e do setor privado pode promover a criação do espaço representado no cenário com o planejamento urbano.

A simulação do cenário com o planejamento urbano demonstra ser possível criar uma cidade completamente diferente do previsto no cenário atual, mais próxima da escala humana e mais consonante com as necessidades de seus futuros moradores, criando espaços de encontro, reativando a economia local, promovendo a vida de bairro e enchendo a cidade de mobilidade verde, ativa e sustentável.

## 7.6.2 CENÁRIO ATUAL | CENÁRIO SEM O PLANEJAMENTO URBANO E SEM A INFRAESTRUTURA DO PROGRAMA VIVA MOGI



Figura | O diagrama do Cenário Sem Planejamento Urbano e sem a infraestrutura do Programa Viva Mogi destaca os muros – em amarelo – entre os lotes. Um cenário que possivelmente irá acontecer sem as aplicações da AIU. Um território desconectado, com longos trechos de muros e sem áreas que tragam qualificação do território.



**PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO AIU REGIÃO LESTE**

## 7.6.3 DIAGRAMAS DO CENÁRIO COM O PLANEJAMENTO URBANO

**QUADRAS**



**DIMENSÕES DAS QUADRAS**



**REDE CICLOVIÁRIA**



**NOVAS VIAS**



**ROTA COMERCIAL**



**FRUIÇÃO PÚBLICA**



**ÁREAS VERDES**



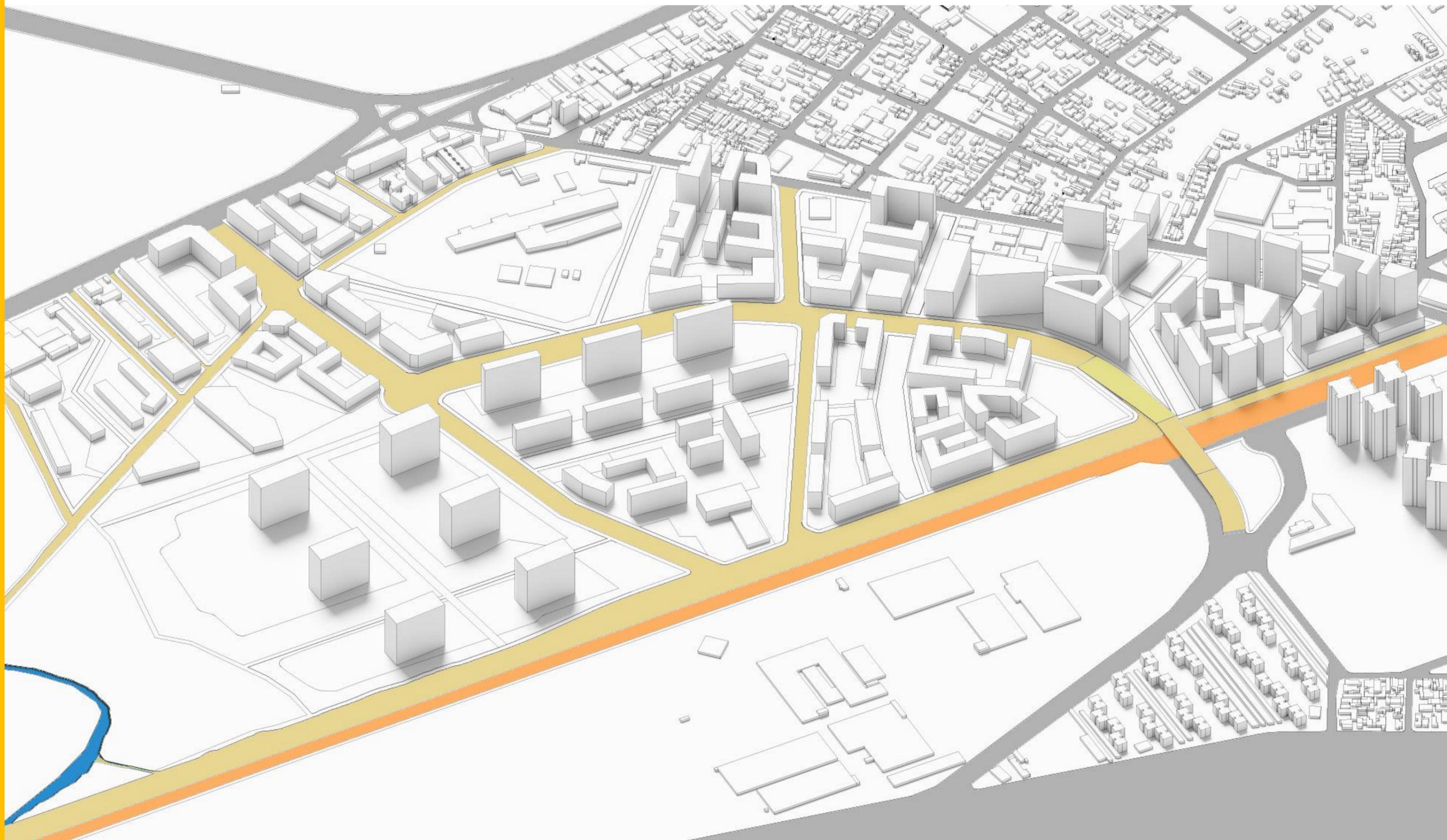
**ÁREAS DE FACHADA ATIVA NA FRUIÇÃO PÚBLICA**



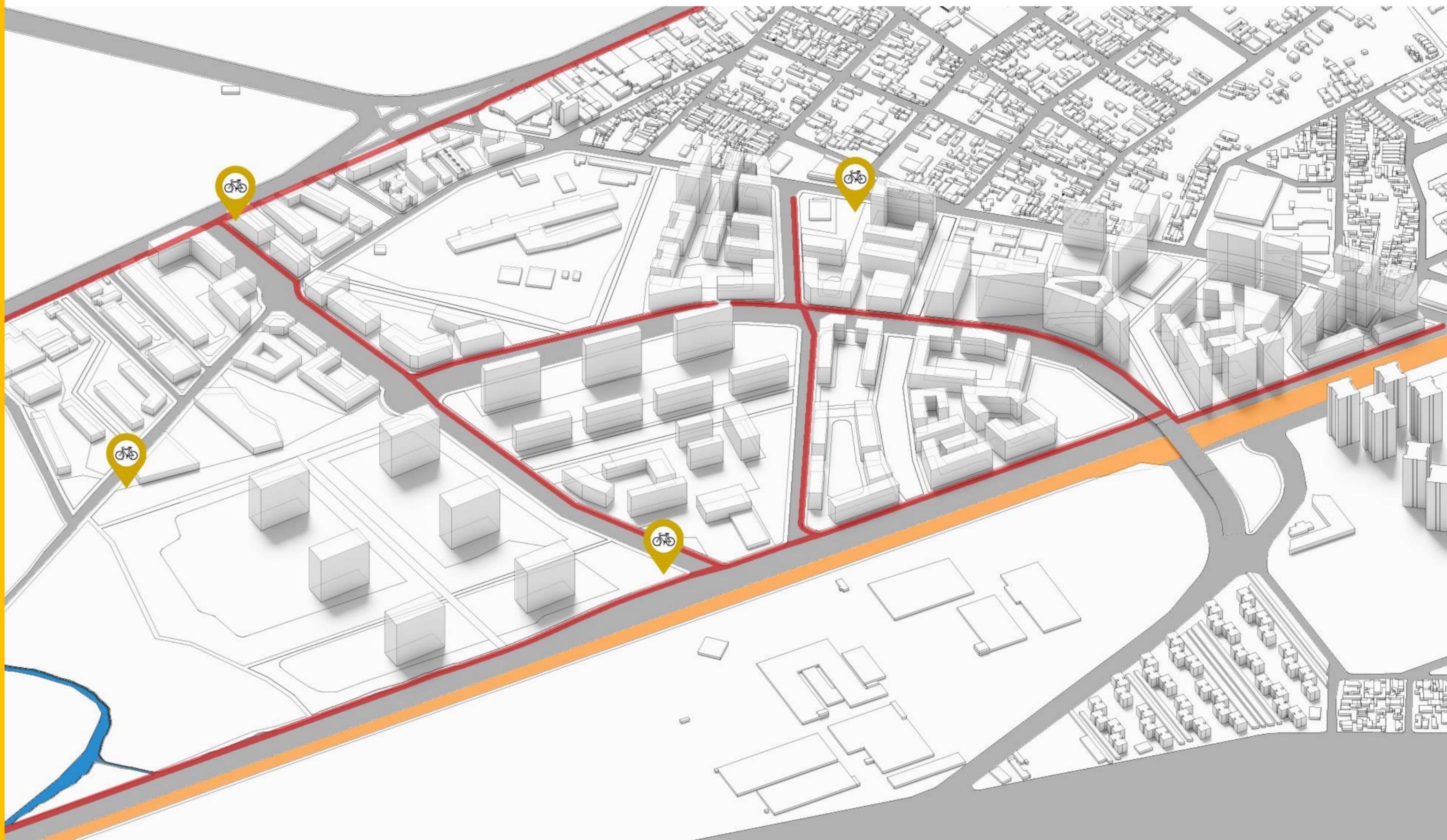
**CENÁRIO COM O PLANEJAMENTO URBANO**



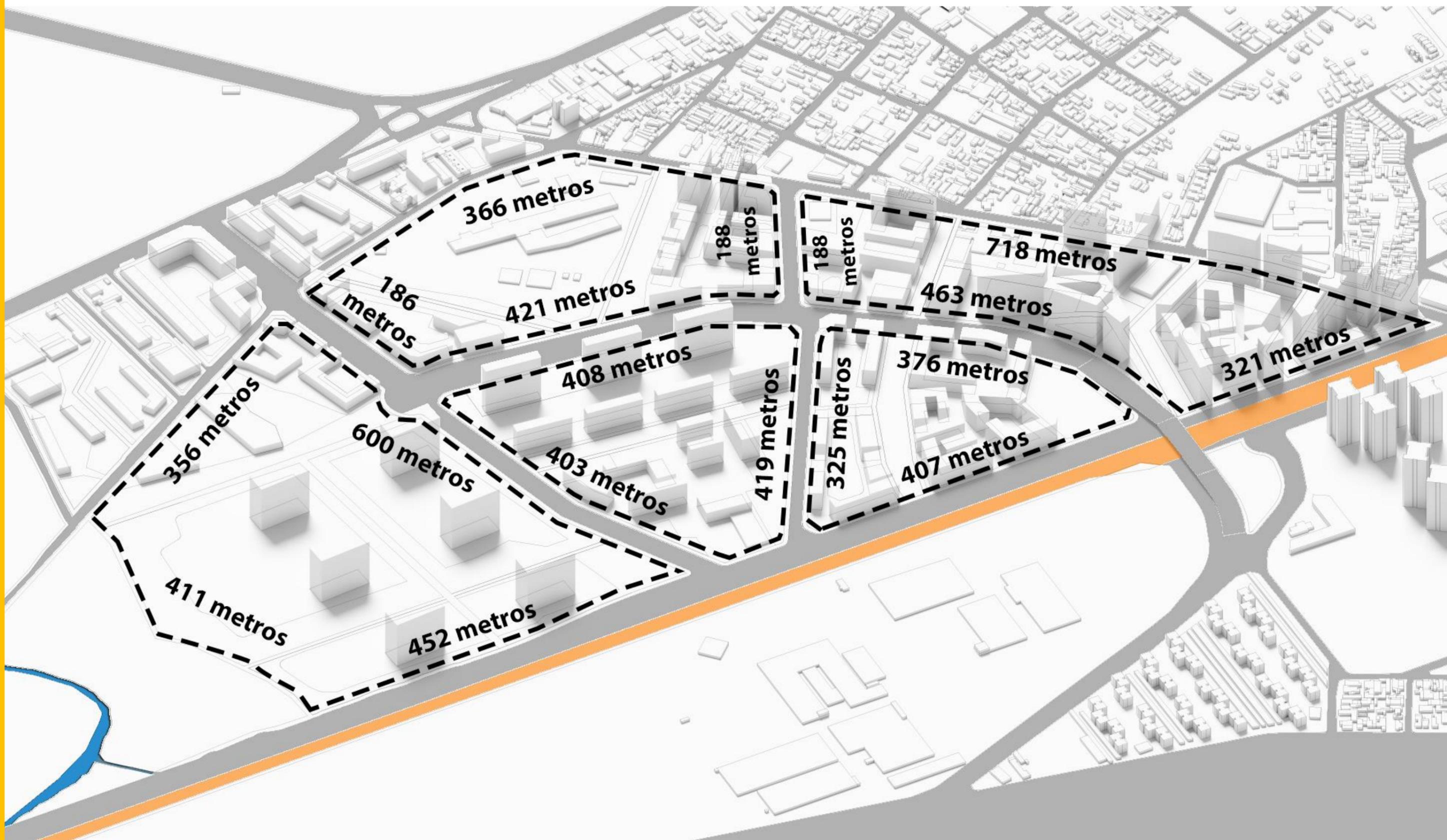
### 7.6.3.1 DIAGRAMA – NOVO SISTEMA VIÁRIO



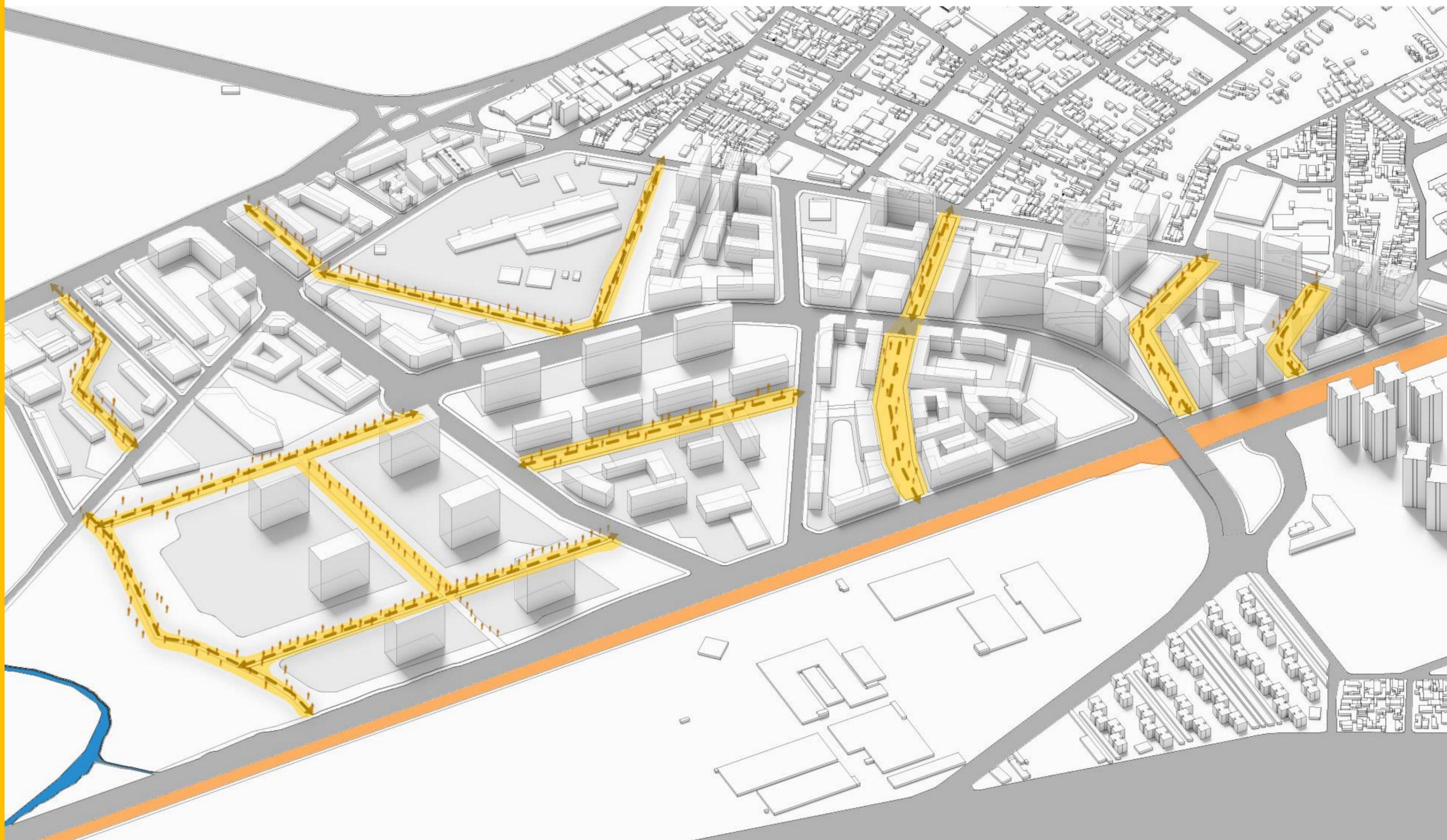
### 7.6.3.2 DIAGRAMA – REDE CICLOVIÁRIA – ÁREA IMEDIATA



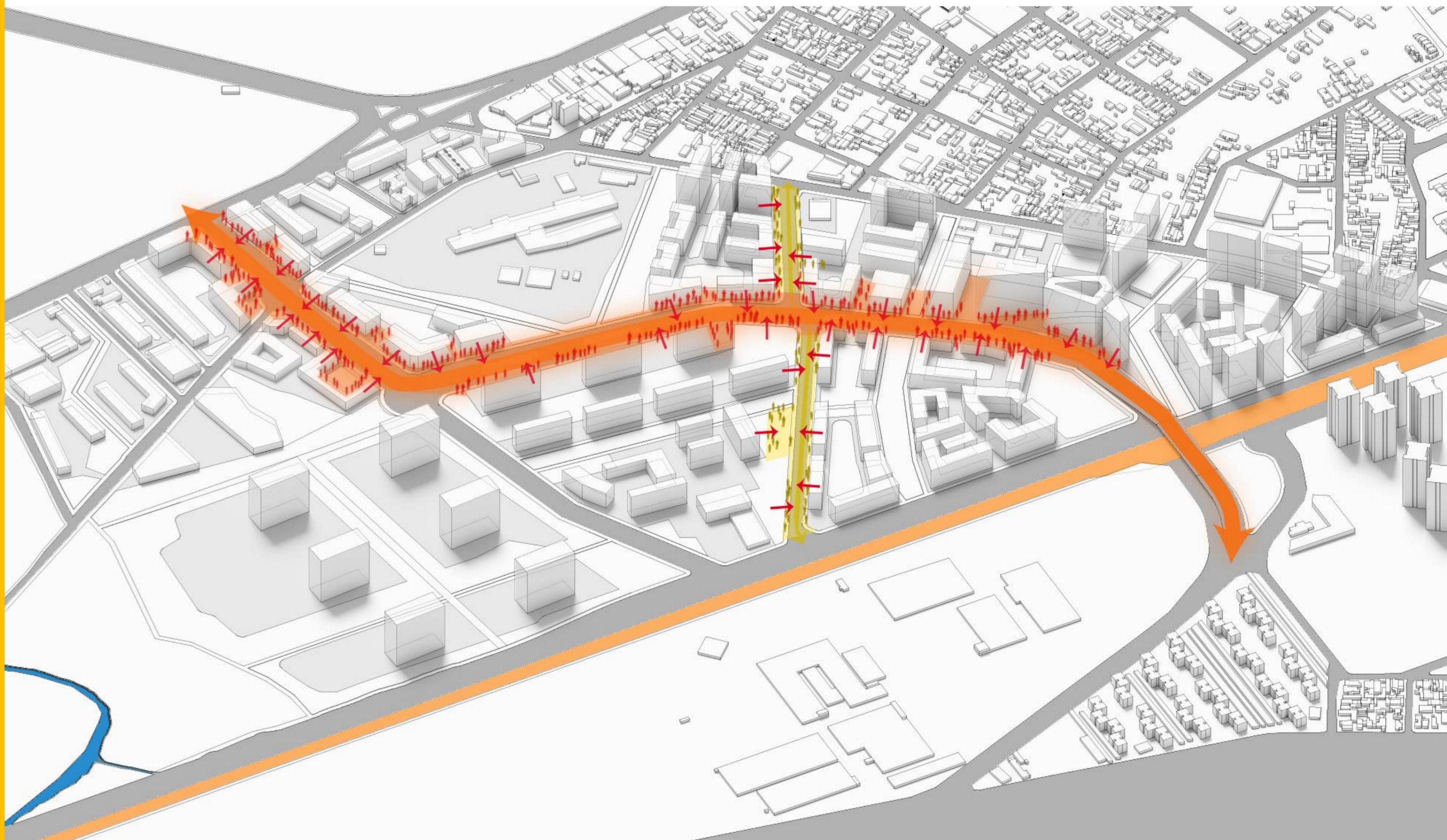
### 7.6.3.3 DIAGRAMA – DIMENSÕES DAS QUADRAS



### 7.6.3.4 DIAGRAMA – FRUIÇÃO PÚBLICA



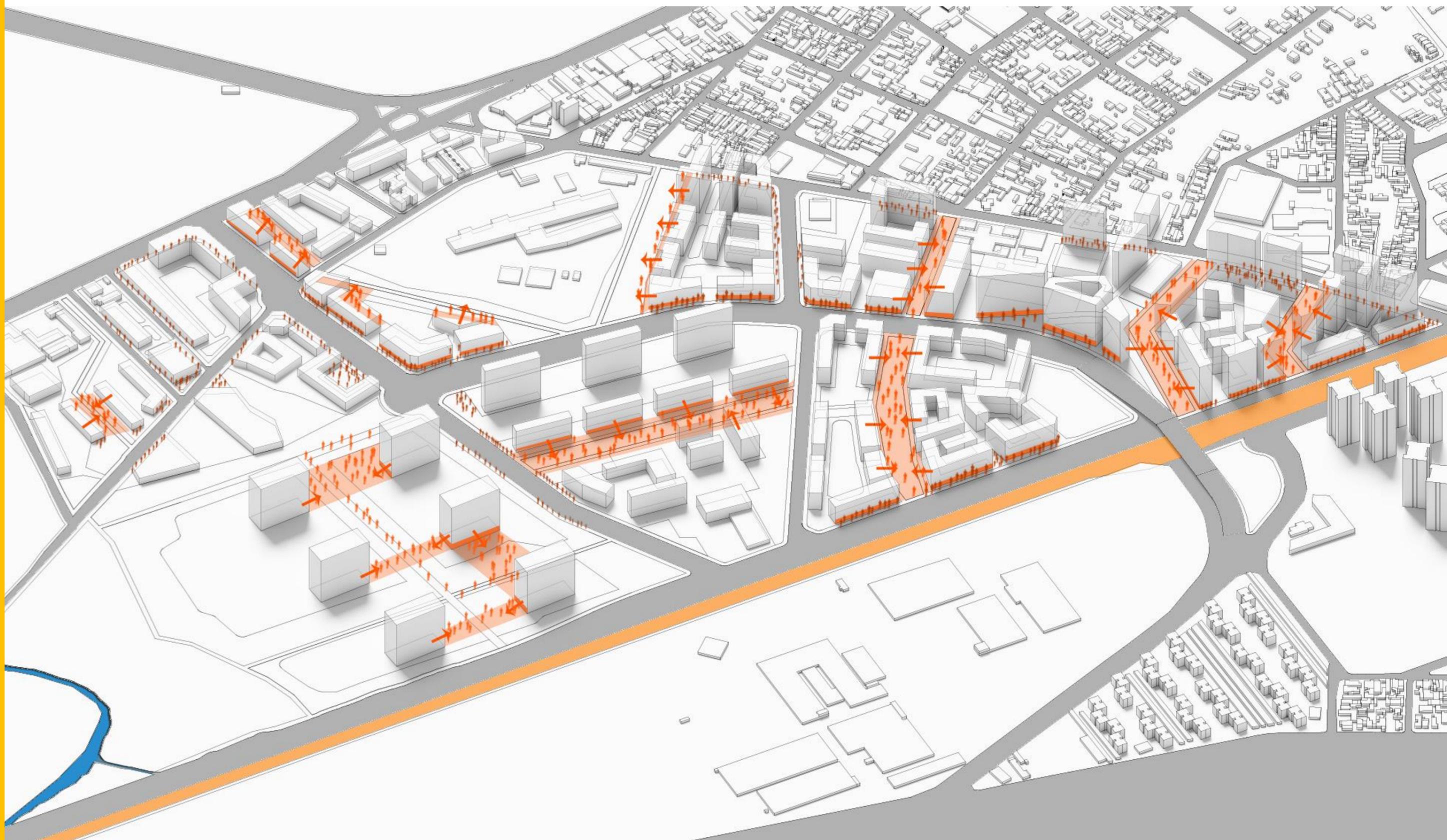
### 7.6.3.5 DIAGRAMA – ROTA COMERCIAL



↔ CORREDOR NORDESTE

→ POSSIBILIDADE DE FACHADA ATIVA

### 7.6.3.6 DIAGRAMA – ÁREAS DE FACHADA ATIVA NA FRUIÇÃO PÚBLICA



➔ POSSIBILIDADE DE FACHADA ATIVA

### 7.6.3.7 DIAGRAMA – ÁREAS VERDES



### 7.6.3.8 CENÁRIO COM O PLANEJAMENTO URBANO





**PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO AIU REGIÃO LESTE**



## 7.7.1 FACHADA ATIVA

A proposta de qualificação urbana da AIU Região Leste visa incentivar a implantação de fachadas ativas.

O conceito trabalha com a ideia de usos complementares – residenciais e não residenciais combinados na mesma quadra buscando especialmente a oferta de pontos de comércio e serviço de âmbito local, situados a curtas distâncias a pé.

Como resultado, a região permanece ativa por períodos mais longos aumentando também a segurança da região.



Imagem 1 | Exemplo de Fachada Ativa – San Jose / California – Estados Unidos

## 7.7.1.1 FACHADA ATIVA



Imagem 2 | Exemplo de Fachada Ativa: Bélgica



Imagem 3 | Exemplo de Fachada Ativa: Pedra Branca, Palhoça - SC

## 7.7.2 USO MISTO

“Quando existe uma combinação equilibrada de usos e atividades complementares (ou seja, um mix de residências, locais de trabalho e comércio)”, muitas viagens cotidianas podem permanecer curtas e caminháveis”

– Padrão de Qualidade DOTS

O conceito de uso misto pode englobar não somente a diversidade de atividades como também a diversidade demográfica.

A diversidade de atividades exercida num local pode ser alcançada pela mescla de usos residenciais e não residenciais complementares como serviços e comércio de âmbito local, além de equipamentos e espaços de lazer.

A diversidade demográfica da população que ocupa este espaço abrange não somente a diferença de faixas etárias como também de faixas de renda.

Todos estes fatores acima podem garantir que as ruas permaneçam ativas, e conseqüentemente, mais seguras, por um período maior do dia.



Imagem 4 | Exemplo de Uso Misto: Londres – Inglaterra (residencial + restaurante + comércio + escritórios)

## 7.7.2.1 USO MISTO



Imagem 5 | Exemplo de Uso Misto: Jardim Edite - São Paulo (residencial + restaurante – escola + UBS + creche)

## 7.7.2.2 USO MISTO



Imagem 6 | Exemplo de Uso Misto: Tamboré – Brasil (residencial + escritórios + comércio)



Imagem 7 | Exemplo de Uso Misto: Markthal – Rotterdam (residencial + mercado)

## 7.7.3 ÁREAS DE FRUIÇÃO PÚBLICA

A proposta de qualificação urbana da AIU Região Leste se apropria do conceito previsto no Plano Diretor das Áreas de Fruição Pública.

Estes espaços visam melhorar a permeabilidade da circulação de pedestres no tecido urbano, reduzindo as distâncias a serem percorridas, e ampliando a rede de conexões pedonal.

Além disso, a presença de vegetação nas áreas de fruição pública contribui para a ampliação da rede de arborização e para a permeabilidade do tecido urbano.



Imagem 8 | Exemplo de Fruição Pública: Passeio Pedra Branca, Palhoça – SC.

### 7.7.3.1 ÁREAS DE FRUIÇÃO PÚBLICA

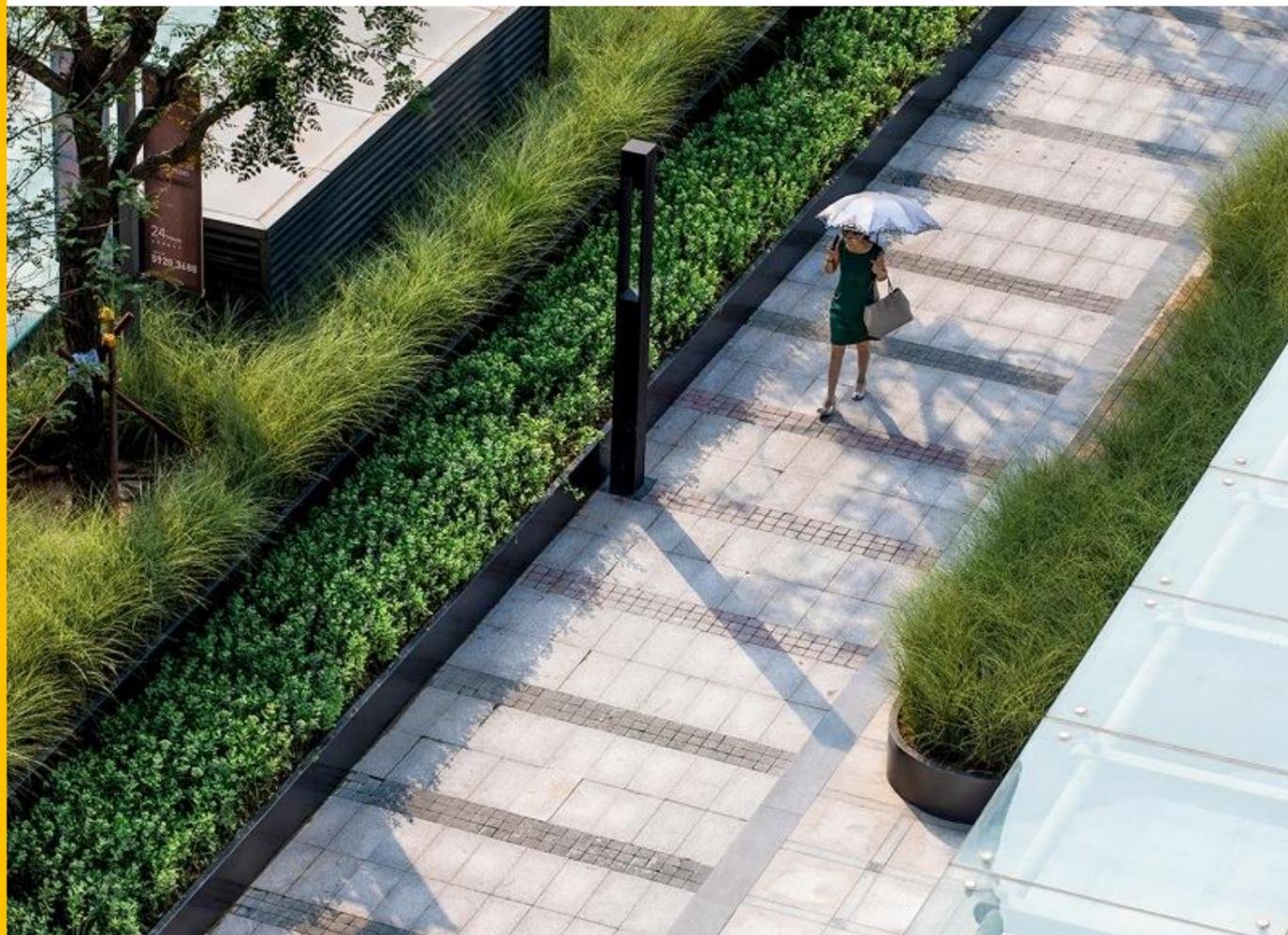


Imagem 9 | Exemplo de Fruição Pública: Pequim – China.

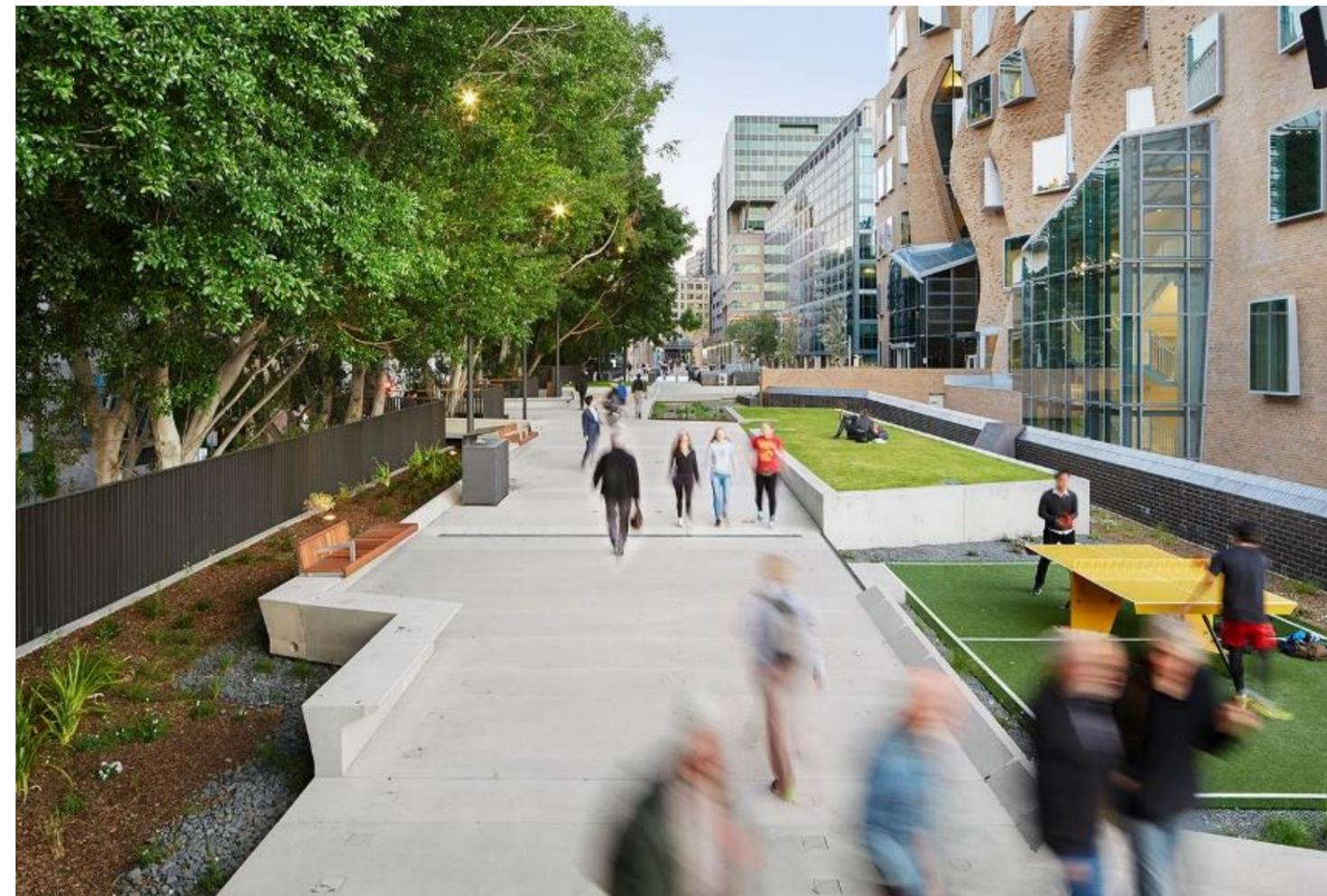


Imagem 10 | Exemplo de Fruição Pública: Sidney – Austrália.

## 7.7.3.2 ÁREAS DE FRUIÇÃO PÚBLICA

Características das Áreas de Fruição Pública conforme Plano Diretor do Município de Mogi das Cruzes:

- Abertas no mínimo das 7 horas às 22 horas, com acesso e no nível do logradouro público;
- Sem restrições ou vedações a usuários e com placa indicativa de que se trata de área de fruição pública aberta;
- Largura mínima de 5,00m e área mínima de 250,00m<sup>2</sup>;
- Possuir espaços de estar e áreas de circulação, vegetação e piso que gere continuidade com o passeio público.



**Na situação atual, não há nenhum benefício.**

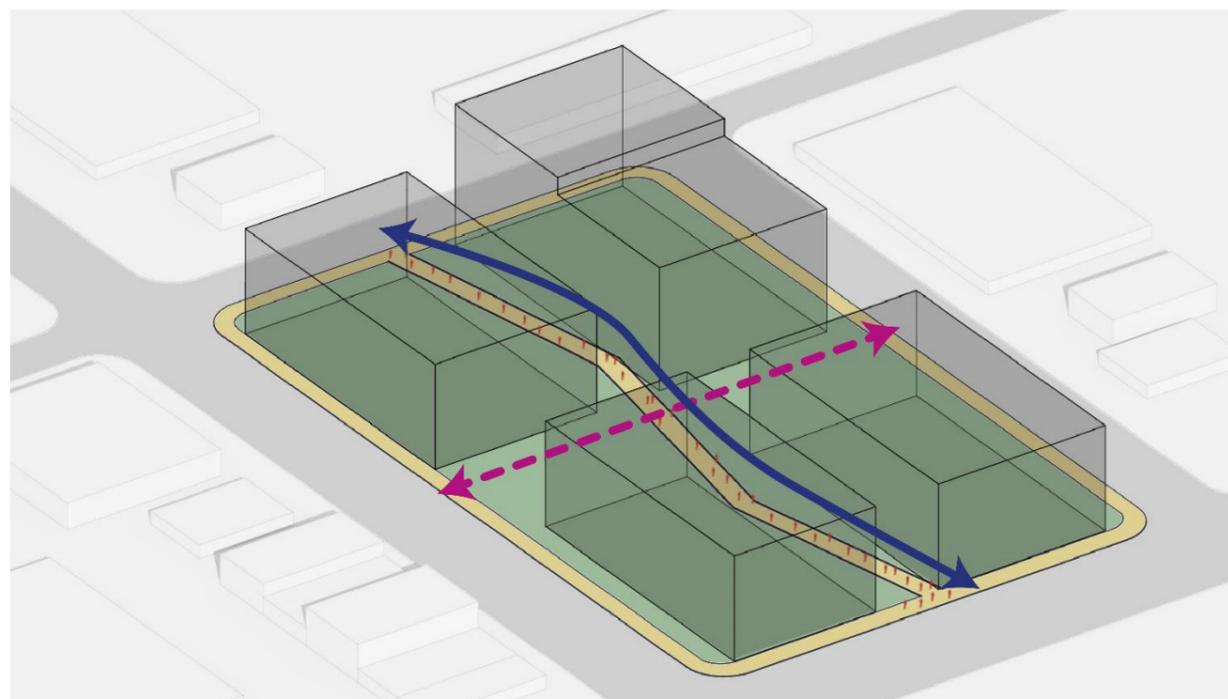
CA= 1,5

Taxa de ocupação = 65%

Taxa de permeabilidade = 30%

Elementos que devem compor a Área de Fruição Pública:

- Piso contínuo a partir do passeio público;
- Arborização;
- Plantio de grama, forrações e arbustos;
- Iluminação na escala do pedestre;
- Espaços de estar;
- Mobiliário urbano.



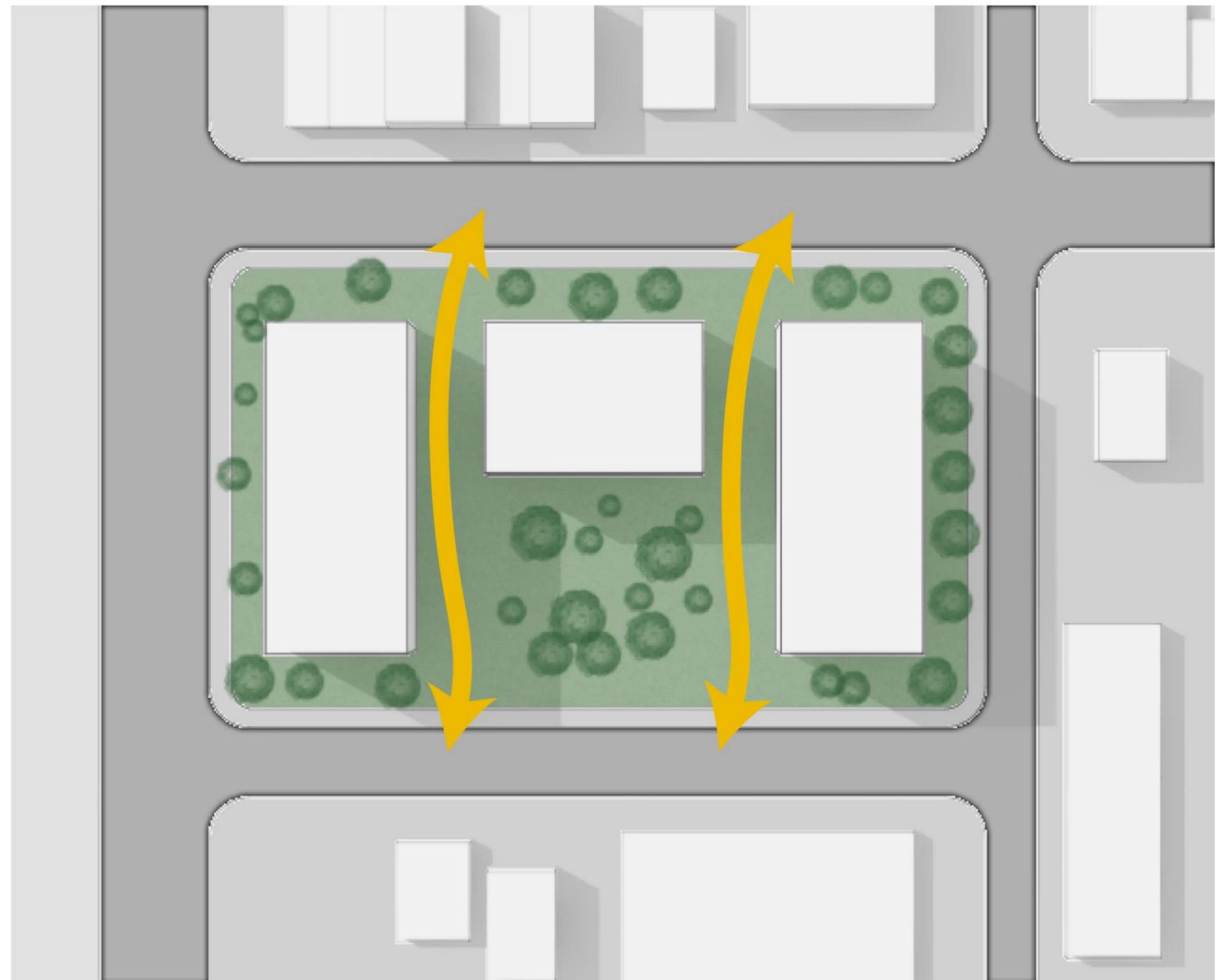
**Ganho de até 3 vezes a área da fachada não sendo computada no cálculo, ou seja, a área da fachada pode ser utilizada para construção de mais pavimentos.**

\*Já consideradas as condicionantes obrigatórias

### 7.7.3.3 ÁREAS DE FRUIÇÃO PÚBLICA

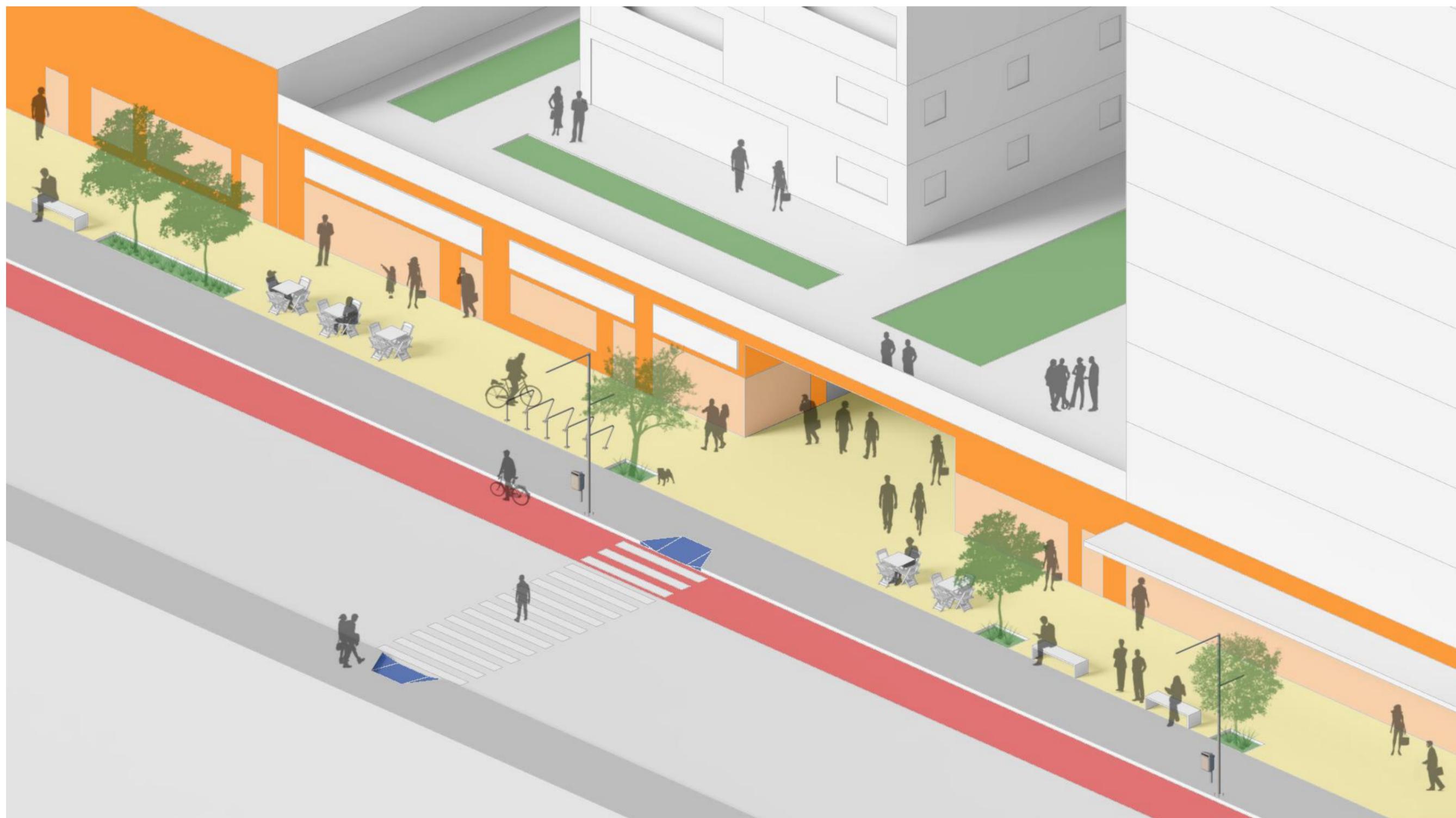
A intenção da Fruição Pública é incentivar aberturas em terrenos privados que permitam a integração com tecido urbano, assim, possibilitando maior permeabilidade do pedestre pela quadra e alternativas de trajetos.

Existem tipos de implantação dos edifícios que facilitam a aplicação da Fruição.



←→ FRUIÇÃO

## 7.7.4 ÁREAS DE FRUIÇÃO PÚBLICA ALIADA À FACHADA ATIVA



- |   |                      |   |                                     |
|---|----------------------|---|-------------------------------------|
|  | <b>Térreo</b>        |  | <b>Passeio - mínimo de 3 metros</b> |
|  | <b>Fachada Ativa</b> |  | <b>Fruição Pública</b>              |

## 7.7.5 PERMEABILIDADE

A proposta de qualificação urbana da AIU Região Leste visa incentivar a ampliação da permeabilidade do tecido urbano.

Para o atendimento da taxa de permeabilidade são estimuladas diferentes coberturas vegetais, não somente áreas gramadas, como também forrações, arbustos, além da arborização.

Em relação à pavimentação, são estimulados os pisos permeáveis e semi-permeáveis como pisos drenantes, pisos intertravados, decks, entre outros.

Podem completar o sistema de áreas permeáveis tetos verdes e terraços jardim.

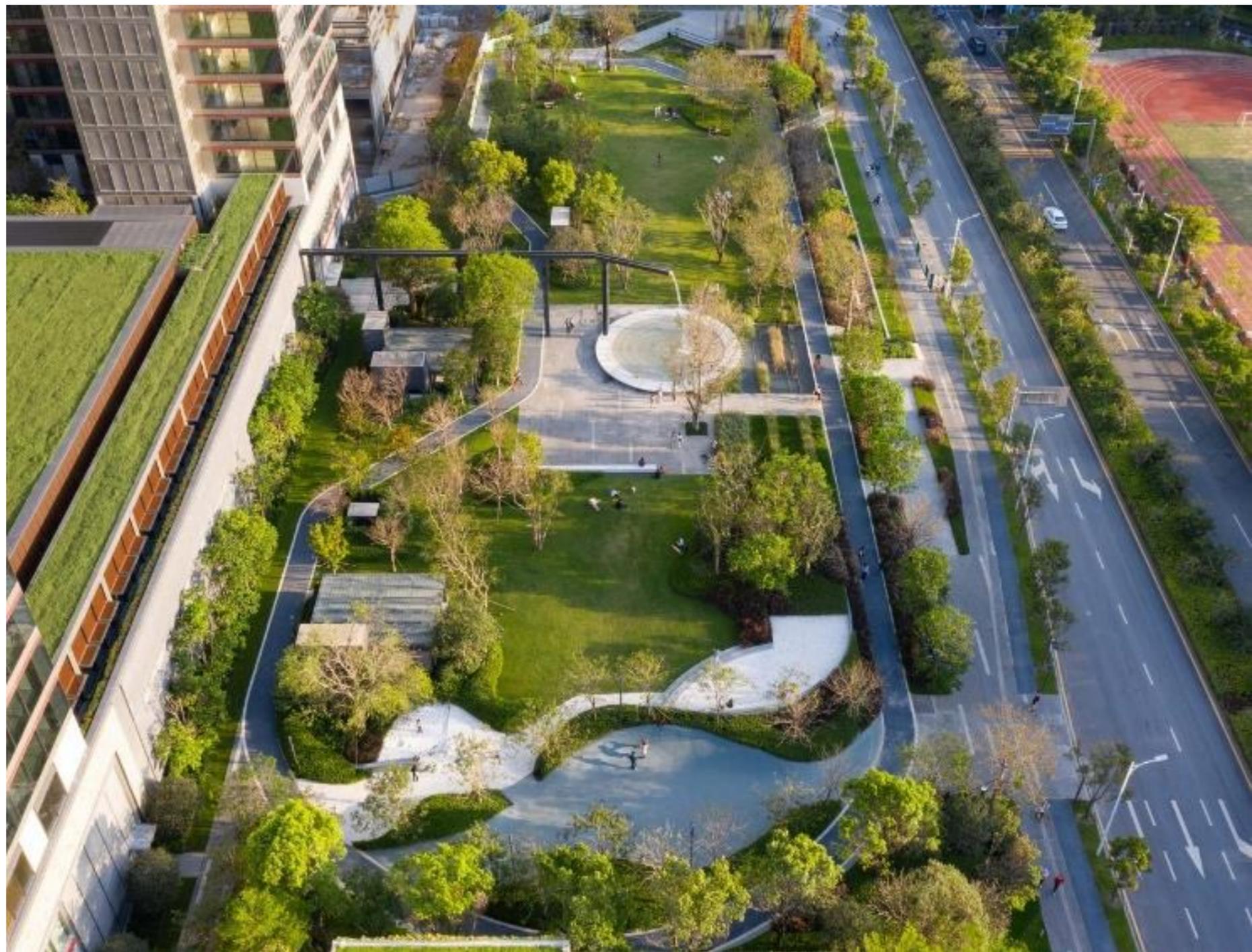


Imagem 11 | Exemplo de Permeabilidade: Shenhzen – China

## 7.7.5.1 PERMEABILIDADE



Imagem 12 | Exemplo de Teto Verde: Escola de Arte, Design e Comunicação da Universidade Tecnológica de Nanyang, Cingapura.



Imagem 13 | Exemplo de Coberturas Jardim: Bosco Verticale – Milão, Itália.

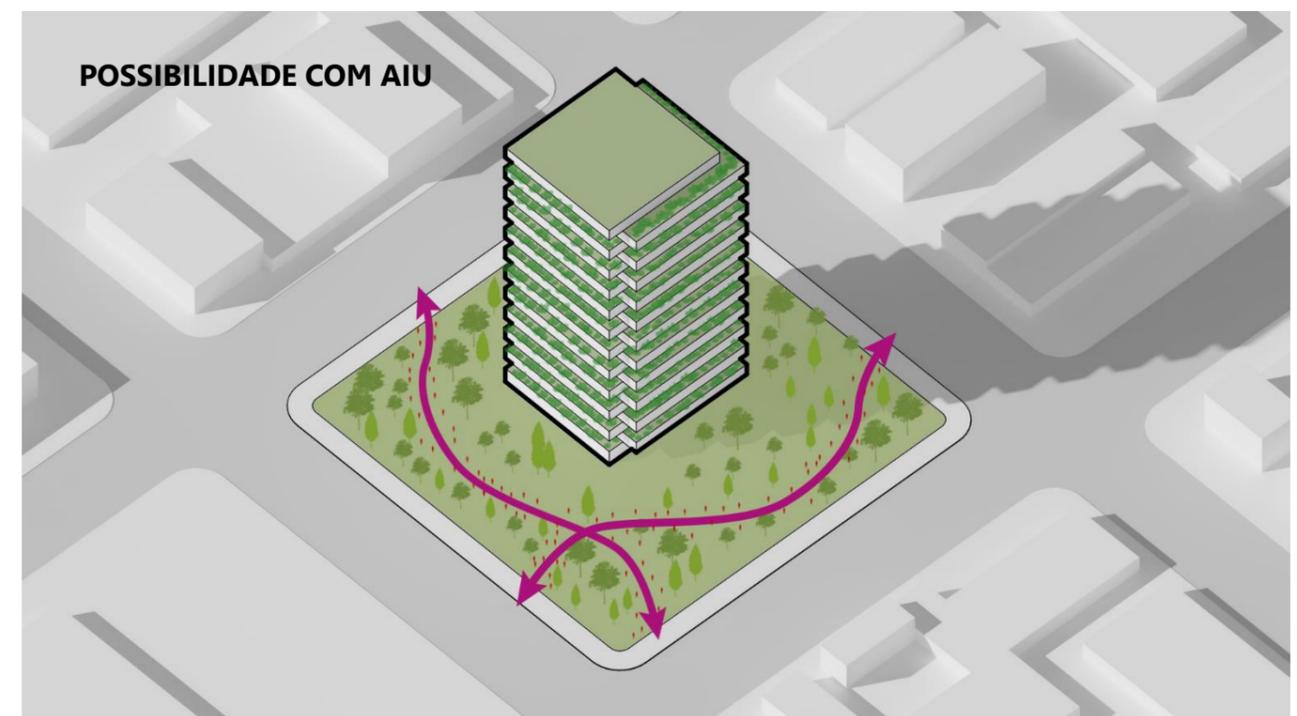
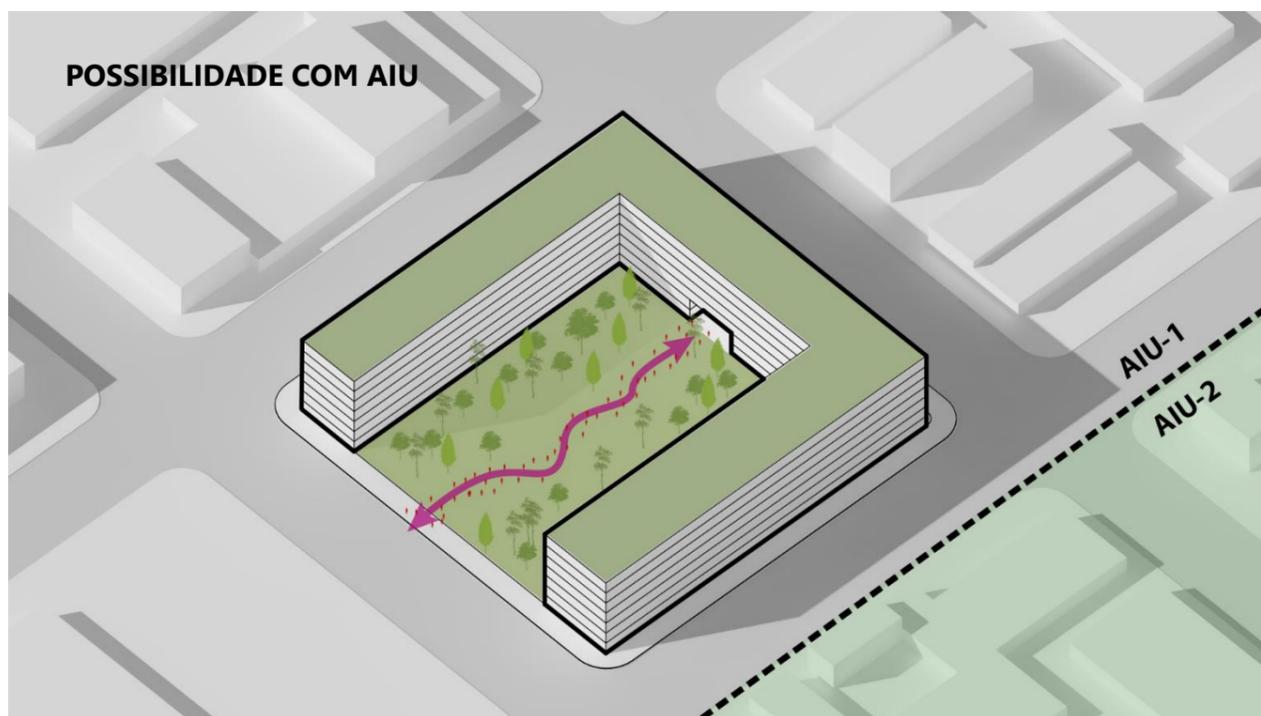
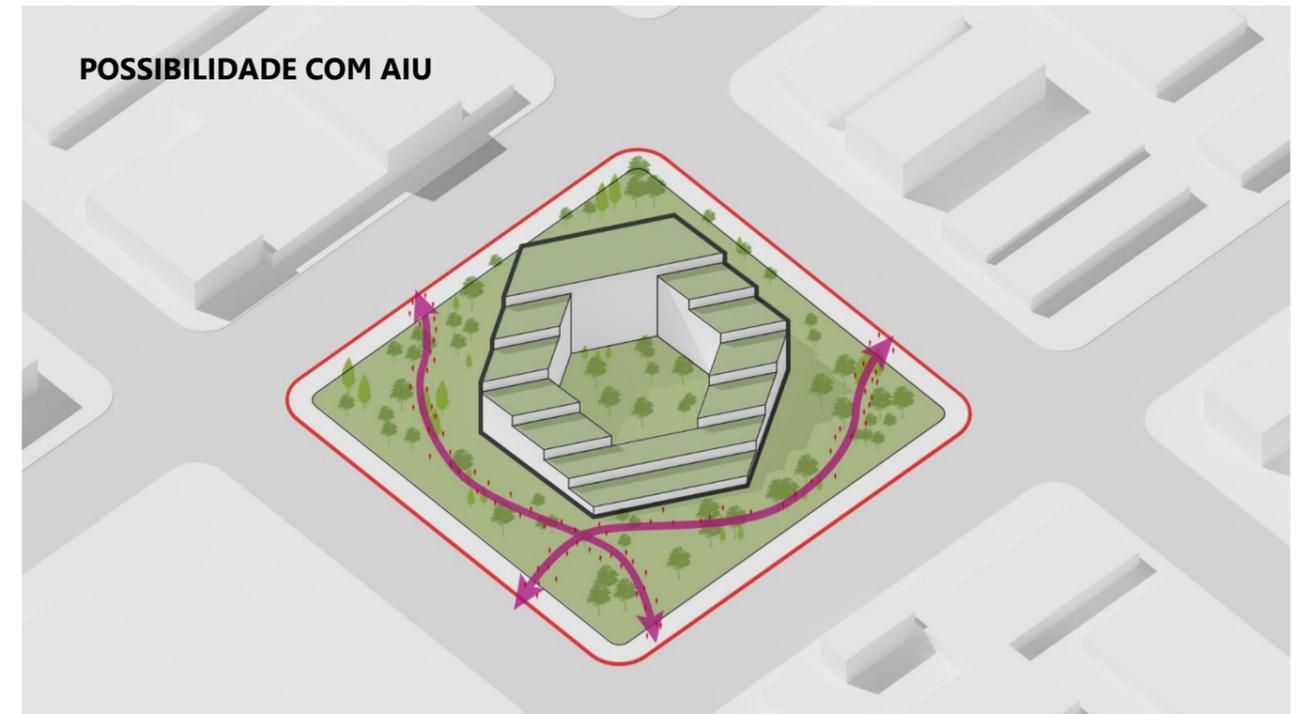
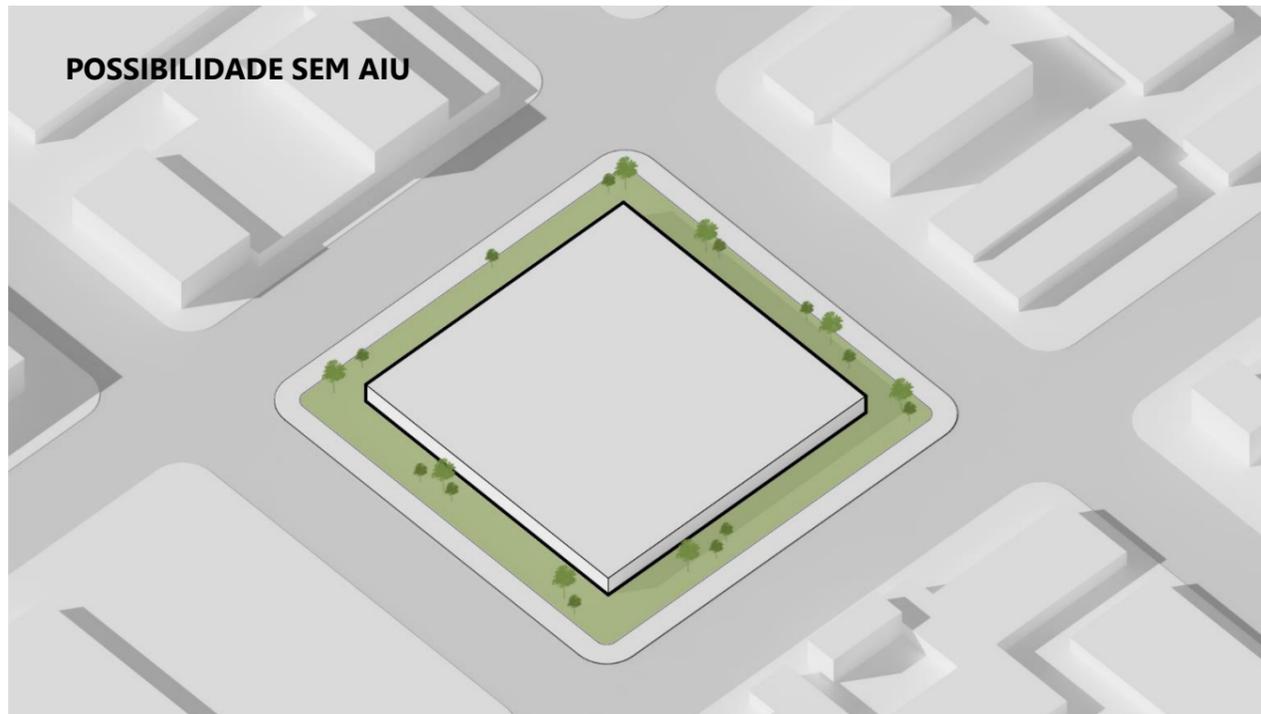
## 7.7.5.2 PERMEABILIDADE – POSSIBILIDADES ARQUITETÔNICAS

Conceito de Taxa de permeabilidade conforme Plano Diretor do Município de Mogi das Cruzes:

“Taxa de Permeabilidade é a relação percentual entre a parte permeável do solo, que permite a infiltração de água, livre de qualquer edificação ou revestimento do solo com qualquer material que impeça ou dificulte a absorção das águas de chuva e a área total do terreno.”

Elementos que podem ser considerados para a permeabilidade conforme COE:

- Piso em “concregrama” (50% permeabilidade)
- Piso em concreto drenante (50% permeabilidade)
- Piso em bloco intertravado de concreto (20% permeabilidade)
- Canteiros com no mínimo 0,40m de profundidade de terra



## 7.7.6 ALARGAMENTO DO PASSEIO

“Caminhar é modo mais natural, saudável, limpo, eficiente, econômico e inclusivo de se deslocar até destinos a curta distância, sendo também um componente necessário de praticamente toda viagem por transporte coletivo”

– Padrão de Qualidade – DOTS

Ainda de acordo com o Manual de Padrão de Qualidade – DOTS as calçadas devem apresentar as seguintes características:

**“O ambiente dos pedestres é seguro, completo e acessível a todos”**

Defende uma rota acessível a todos, privilegiando a segurança dos pedestres em relação à circulação dos veículos motorizados

**“O ambiente dos pedestres é animado e vibrante”**

Relaciona a circulação de pedestres com a oferta de comércio e serviços no nível térreo, especialmente por meio da fachada ativa.

**“O ambiente dos pedestres tem temperatura amena e é confortável”**

Estimula a oferta de sombra e proteção aos pedestres especialmente em condições climáticas mais quentes, especialmente por meio de árvores.

A proposta de qualificação urbana AIU Região Leste estimula o **alargamento dos passeios** com a definição de faixas livres de circulação e áreas com espaços de estar, mobiliário urbano e paisagismo.



Imagem 14 | Exemplo de um bom passeio - Brasil.

## 7.7.6.1 ALARGAMENTO DO PASSEIO



Imagem 15 | Exemplo de um bom passeio – Palhoça / Santa Catarina.

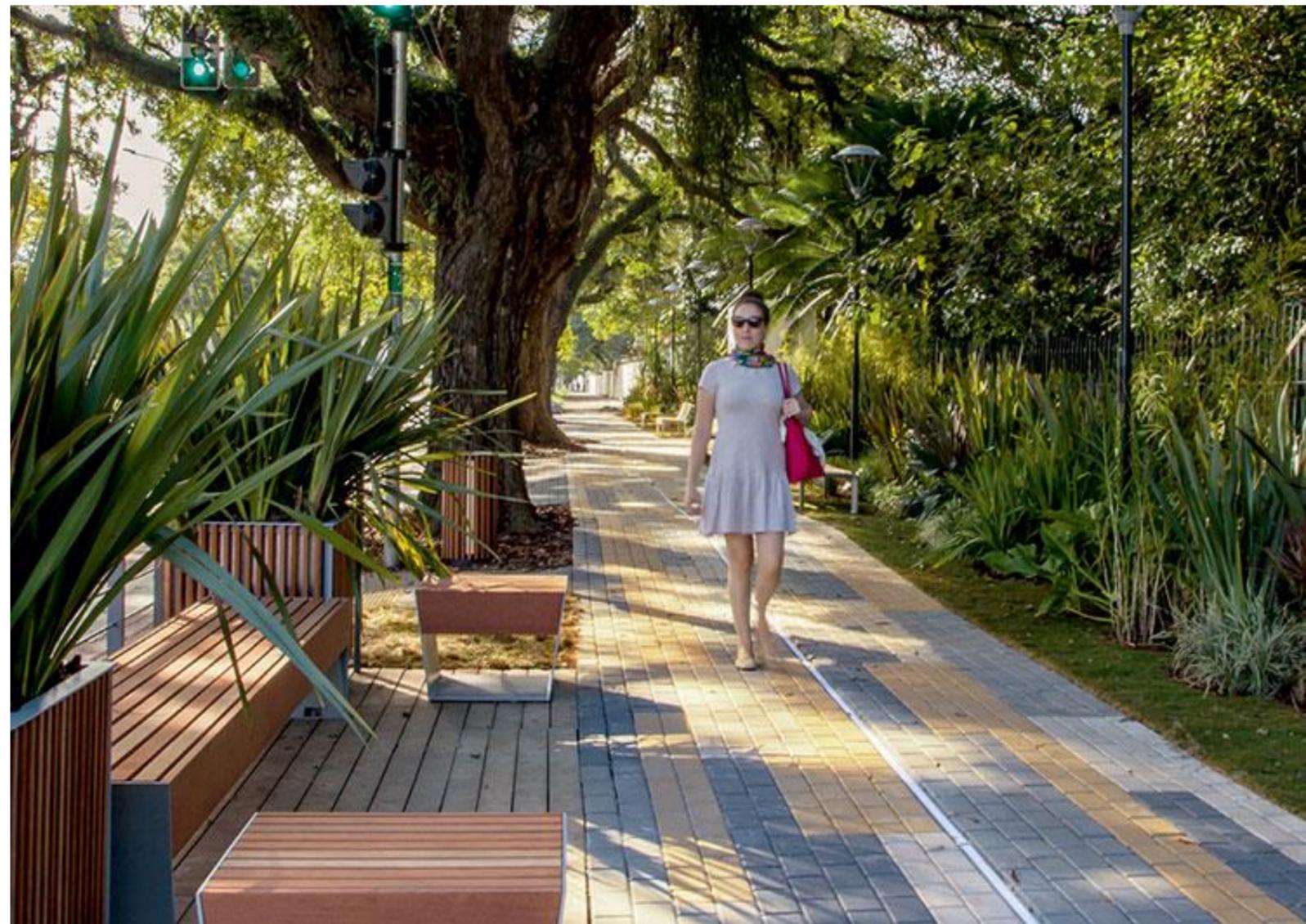
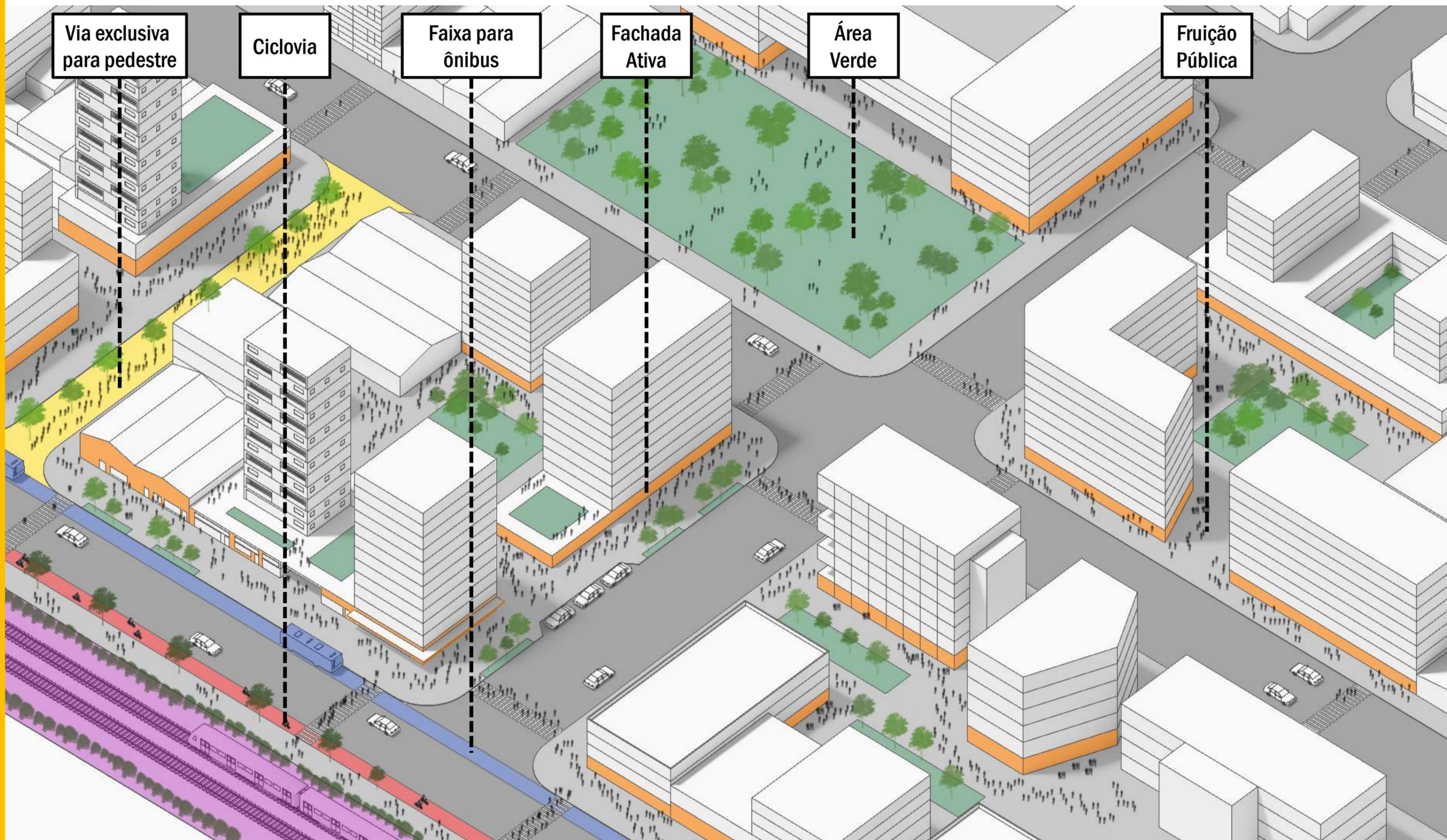


Imagem 16 | Exemplo de um bom passeio – São Paulo.

## 7.7.7 RESUMO DAS PRINCIPAIS IMPLEMENTAÇÕES SIMULADAS COM OS INCENTIVOS





**PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO AIU REGIÃO LESTE**

**7.8 SIMULAÇÃO DOS INCENTIVOS URBANÍSTICOS**

## 7.8.1 SIMULAÇÃO DOS INCENTIVOS – POSSIBILIDADES

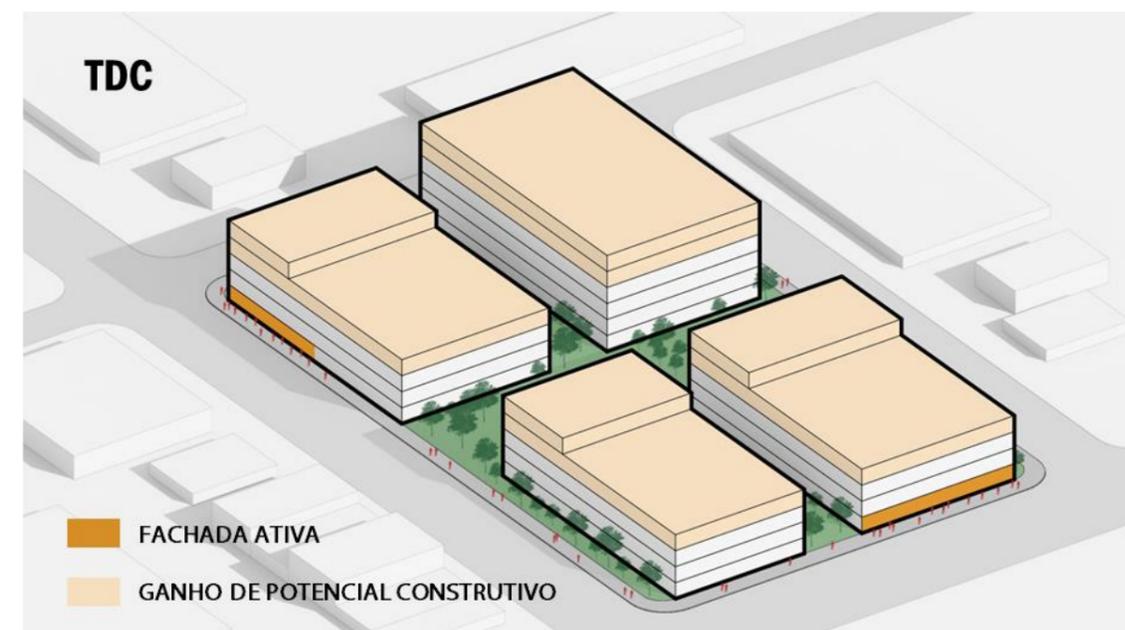
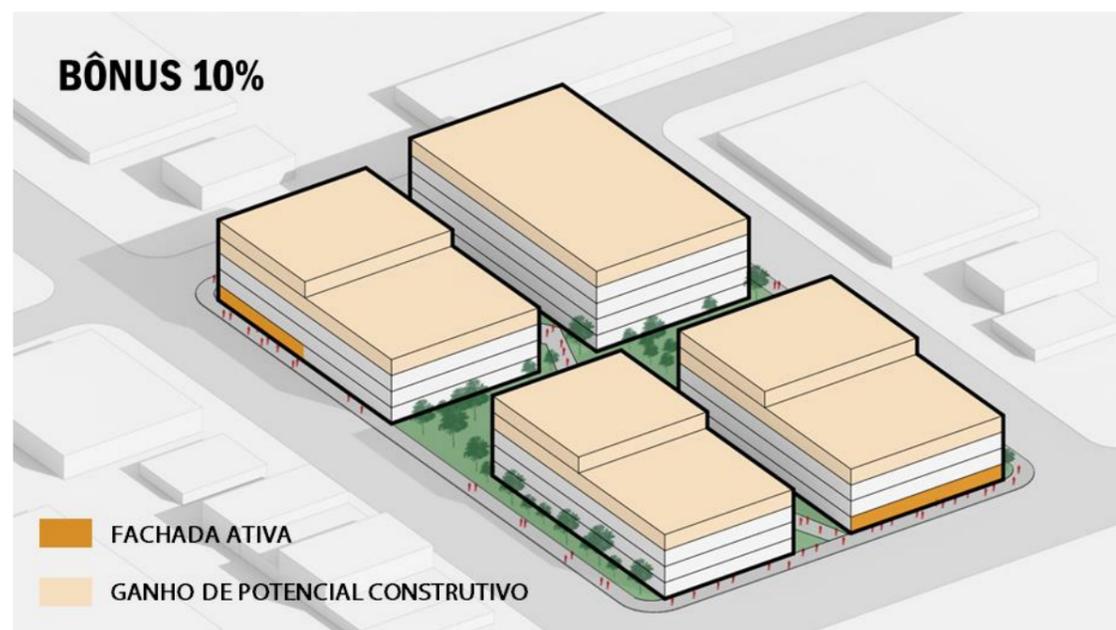
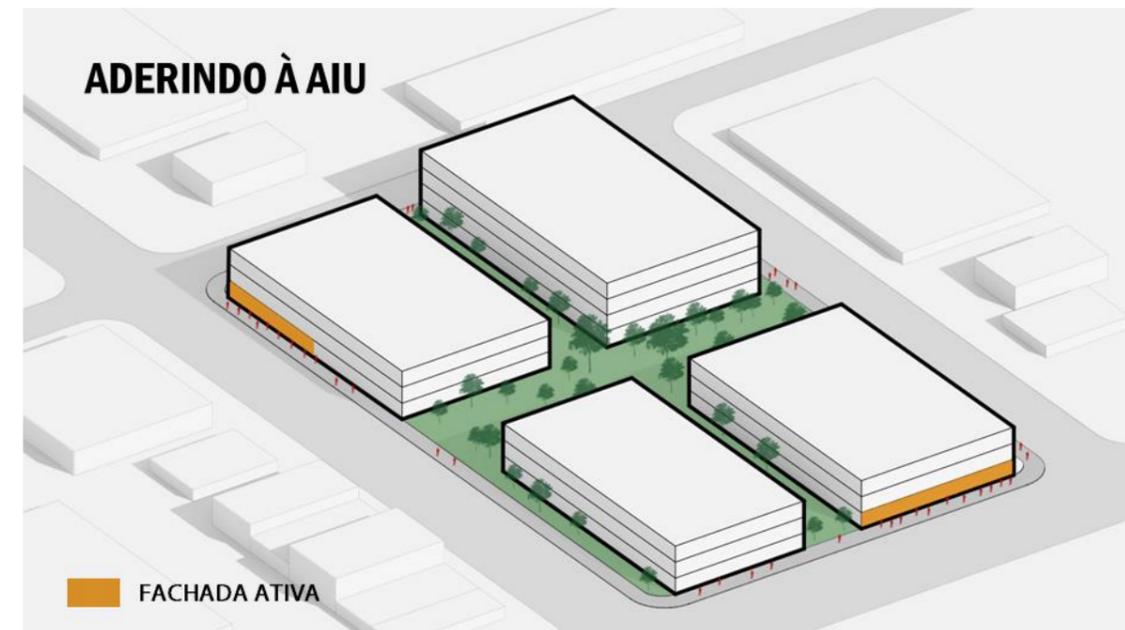
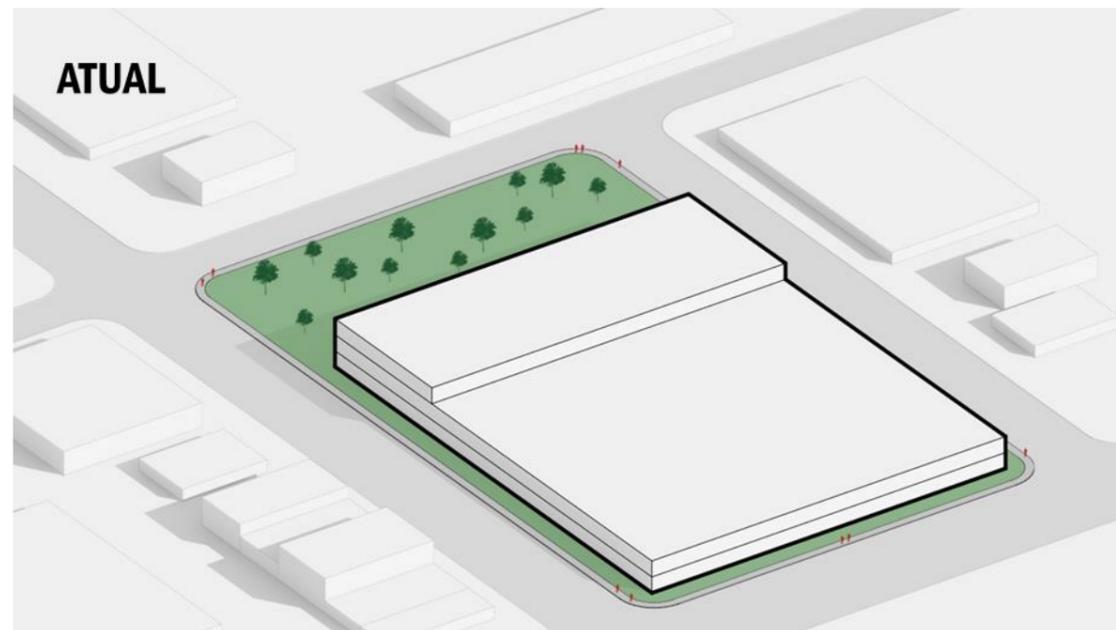


Figura | Diagramas de simulação de quadra com os incentivos aplicados em uma quadra hipotética. Imagens ilustrativas. O potencial real de construção irá depender da localização exata do lote, ou seja, do Setor e Eixo que está inserido.

## 7.8.2 SIMULAÇÃO DOS INCENTIVOS – POSSIBILIDADES

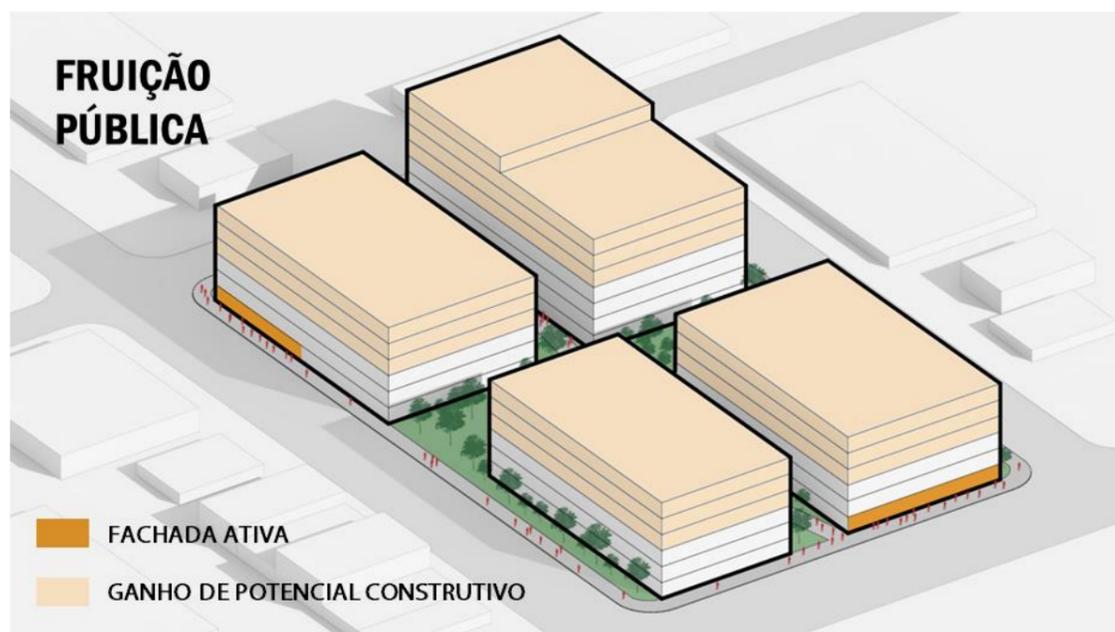
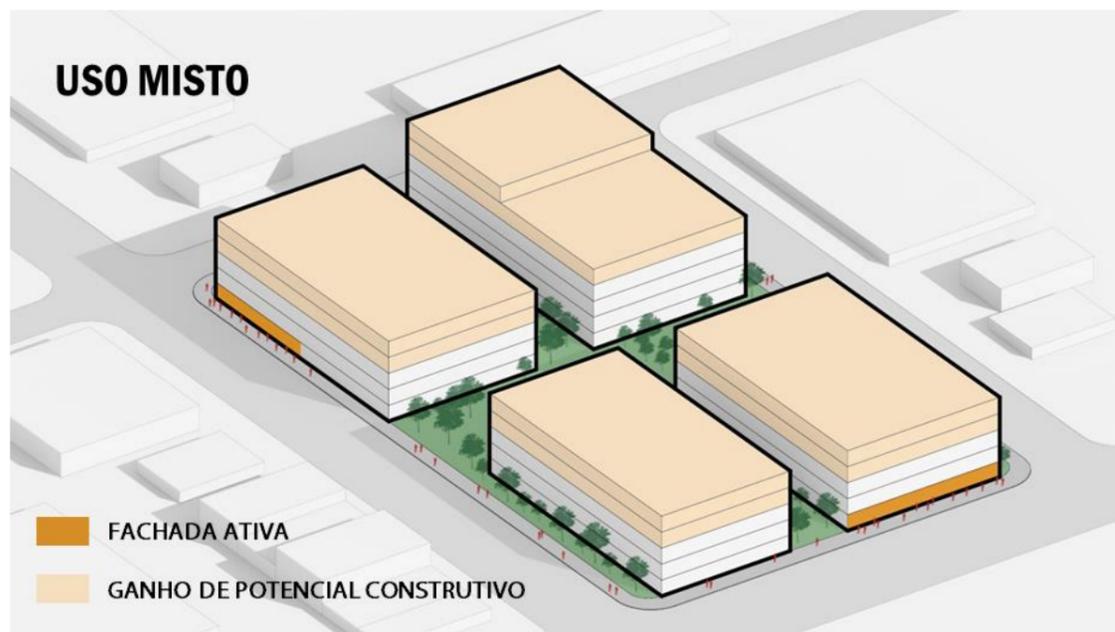


Figura | Diagramas de simulação de quadra com os incentivos aplicados em uma quadra hipotética. Imagens ilustrativas. O potencial real de construção irá depender da localização exata do lote, ou seja, do Setor e Eixo que está inserido.

## 7.8.3 SIMULAÇÃO DE INCENTIVOS

### 1 AIU-1 EM CENTRALIDADE – CA=3,5

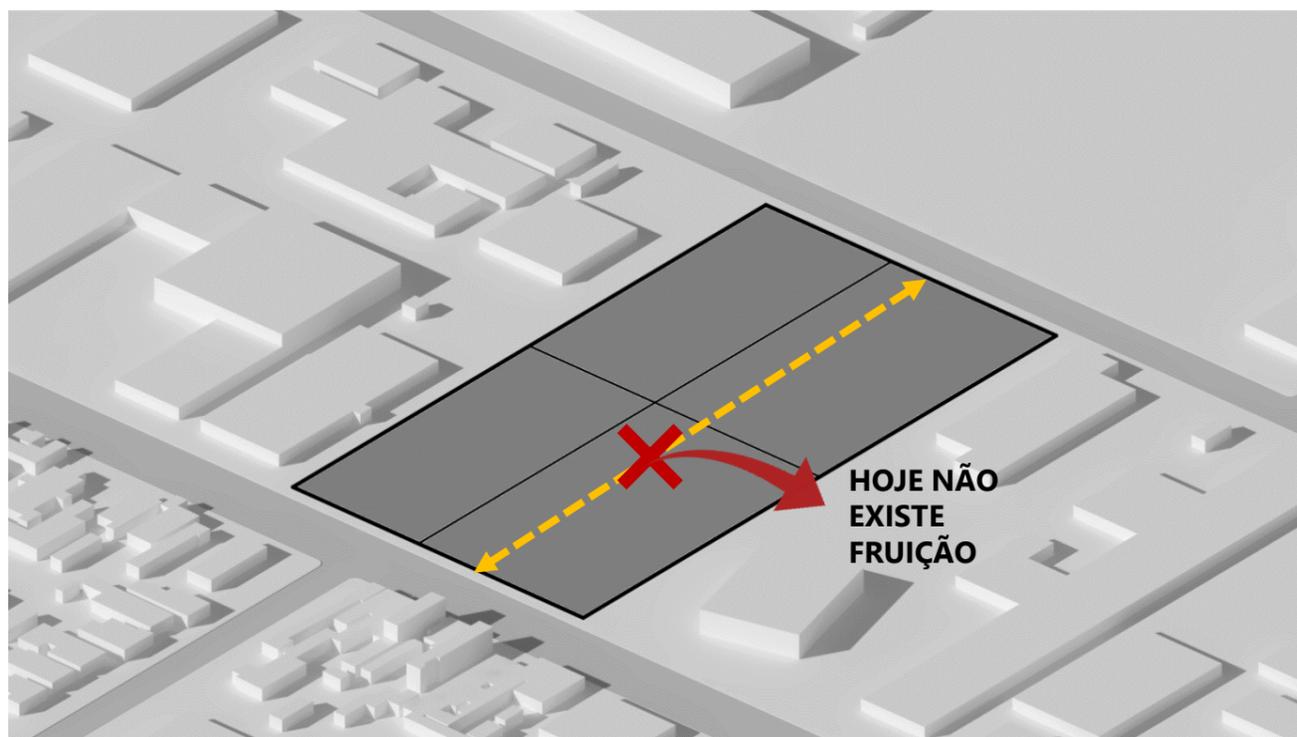


Figura | Descontinuidade do tecido urbano. Dificuldade para o pedestre ir de um lado para o outro. Lotes hipotéticos que somados têm uma área de 10.000,00m<sup>2</sup> (1 HA).

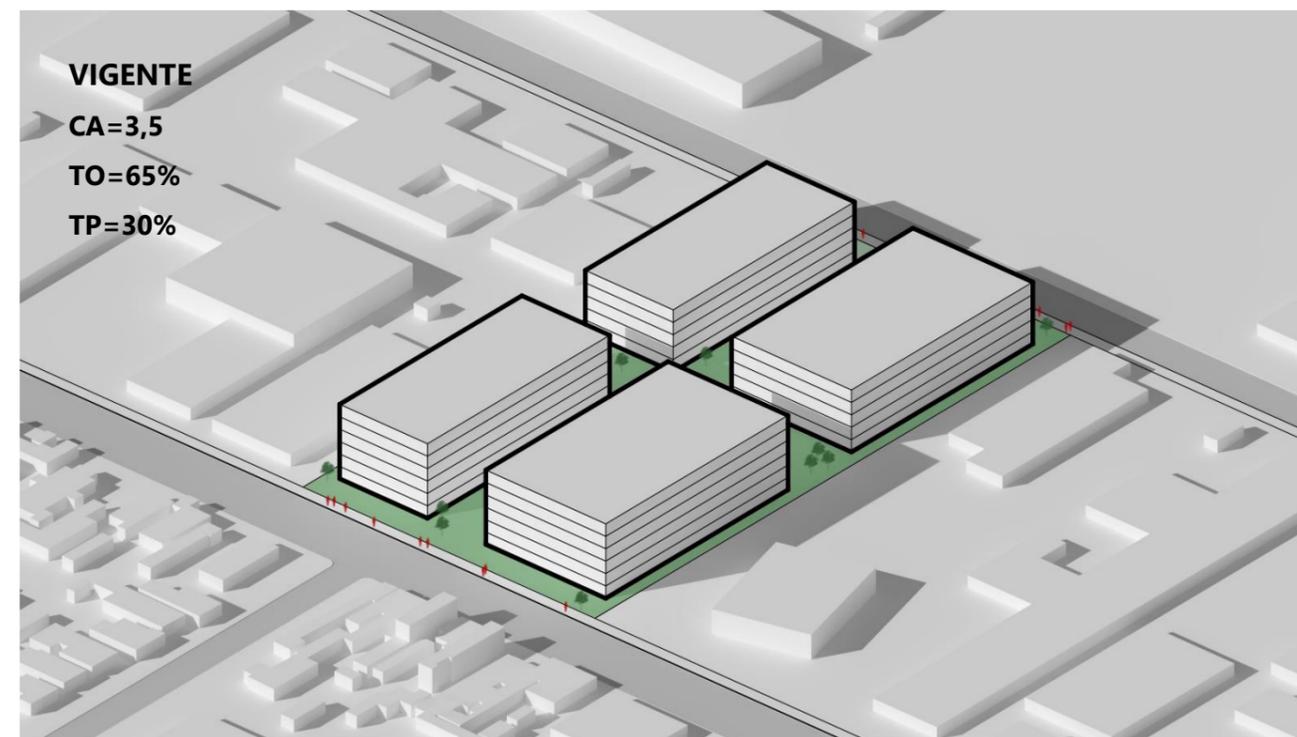


Figura | Hoje, segundo o Plano Diretor, é possível construir até um CA=3,5.

O PUE da AIU Região Leste não é impositivo, mas propõe incentivos urbanísticos para o setor privado realizar intervenções que agreguem valor ao tecido urbano.

Para mostrar as vantagens da adesão à AIU para o setor privado, foram desenvolvidas algumas simulações que demonstram as possibilidades de cenários urbanos.

As simulações foram: 1) Centralidade de CA igual a 3,5; 2) Centralidade de CA igual a 3,0; 3) AIU-1 com CA igual a 2,5; e 4) AIU-2 com CA igual à 2. Cabe ressaltar que os CAs considerados são os máximos (CA<sub>m</sub>).

## 7.8.4 SIMULAÇÃO DE INCENTIVO – CENTRALIDADE (CA=3,5)

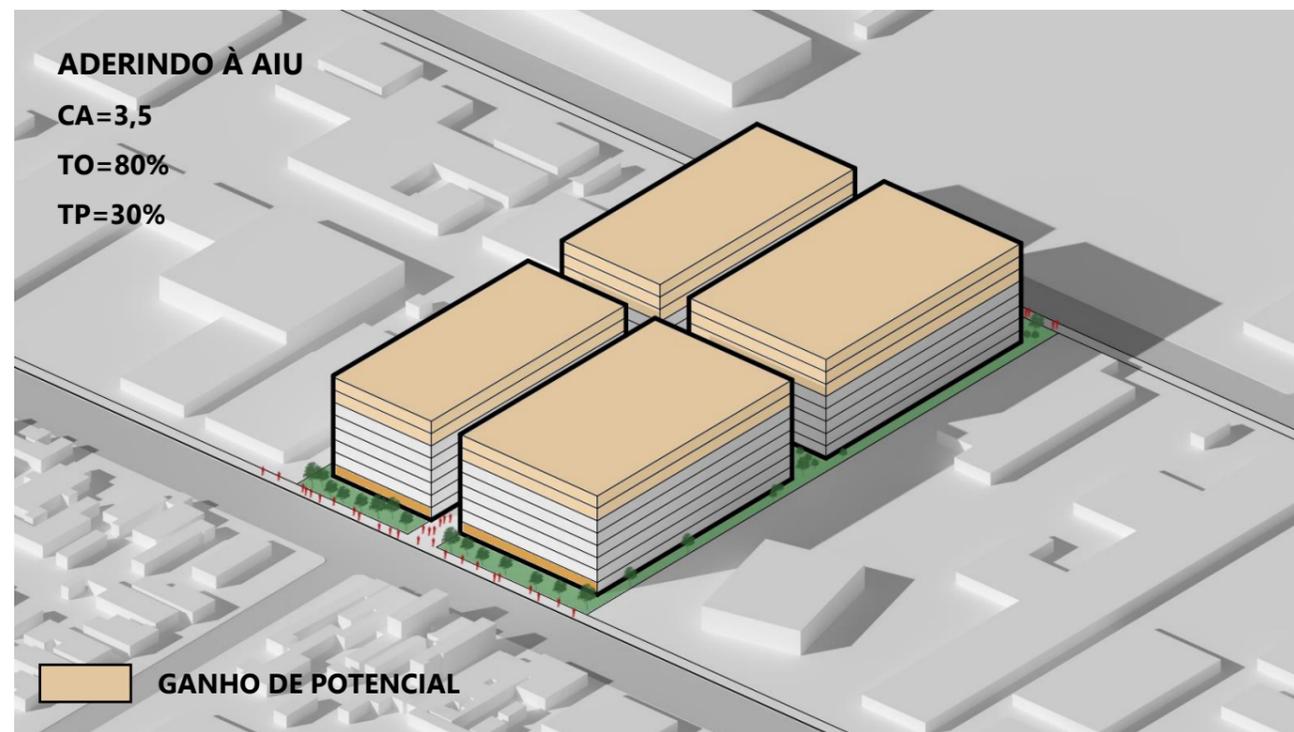


Figura | Simulação de aplicação de todos os incentivos

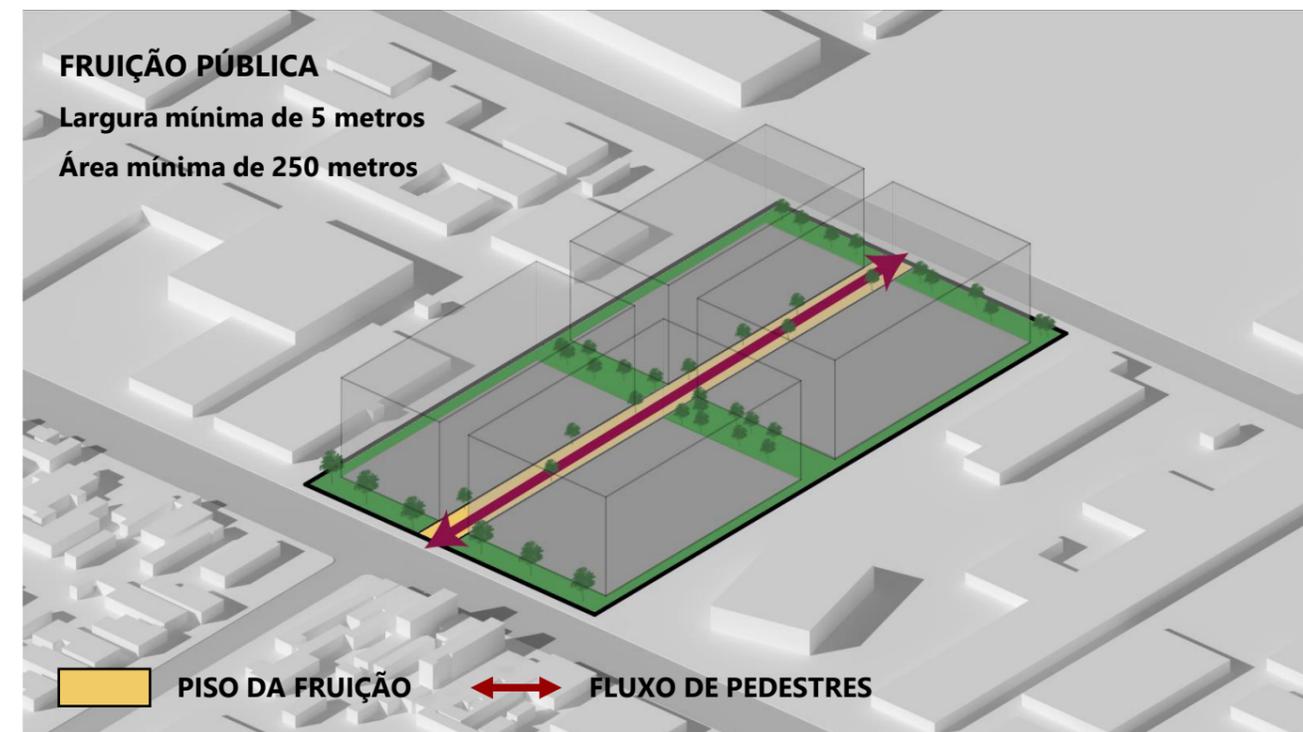


Figura | Fruição pública

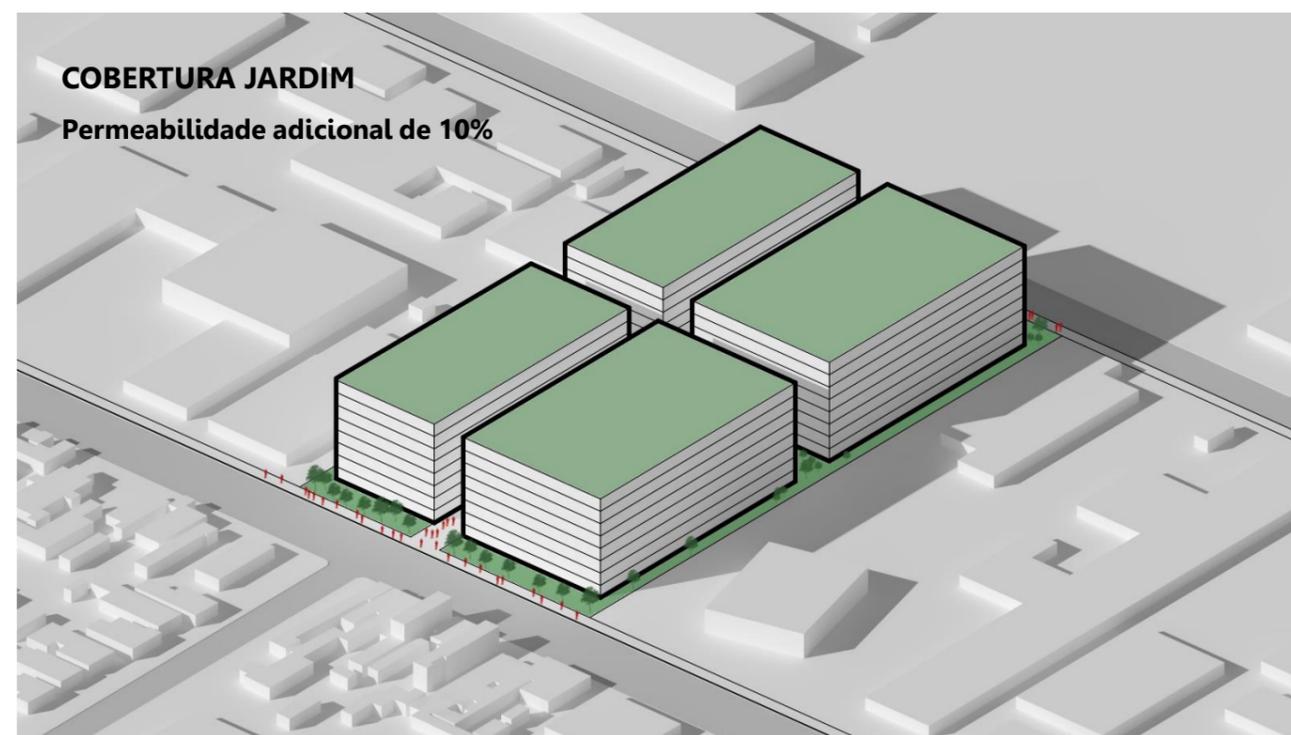


Figura | Possibilidade de implementar Coberturas Verdes

## 7.8.5 SIMULAÇÃO DE INCENTIVOS

### 2 AIU-1 – CA=3,0

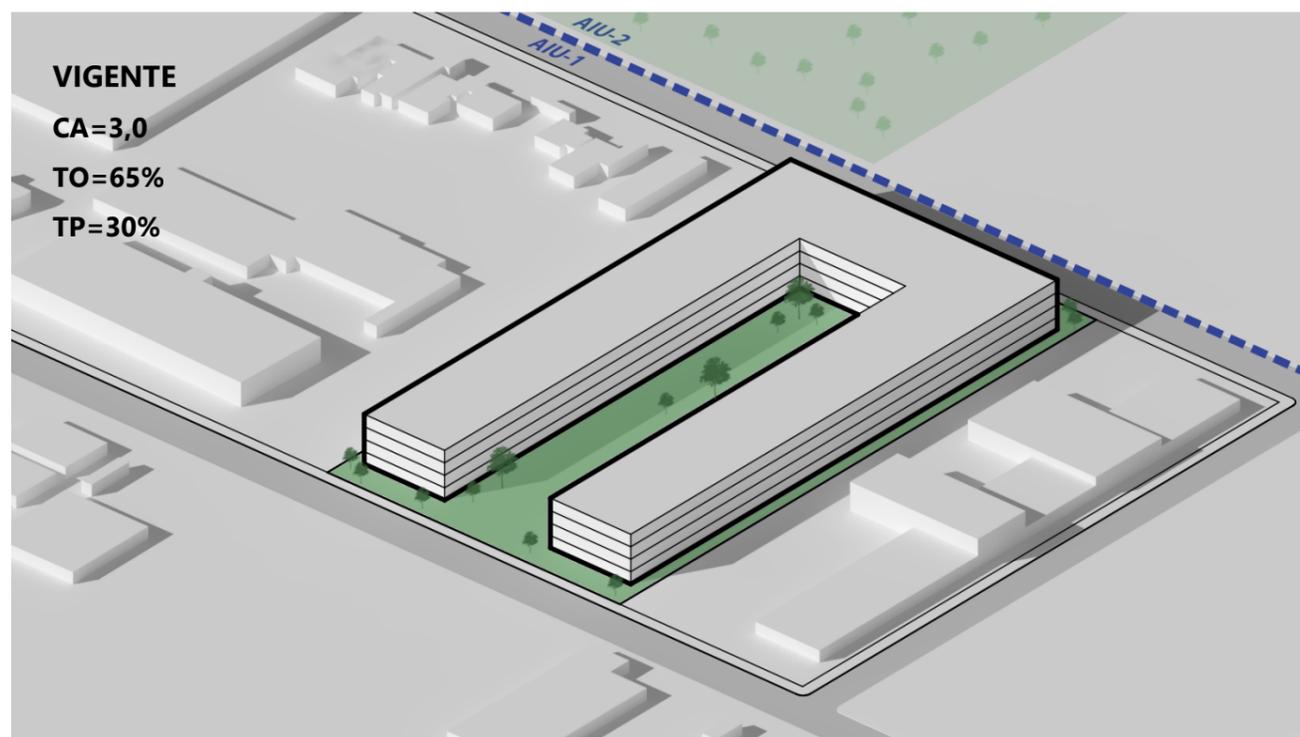


Figura | Hoje, segundo o Plano Diretor, é possível construir até um CA=3,0

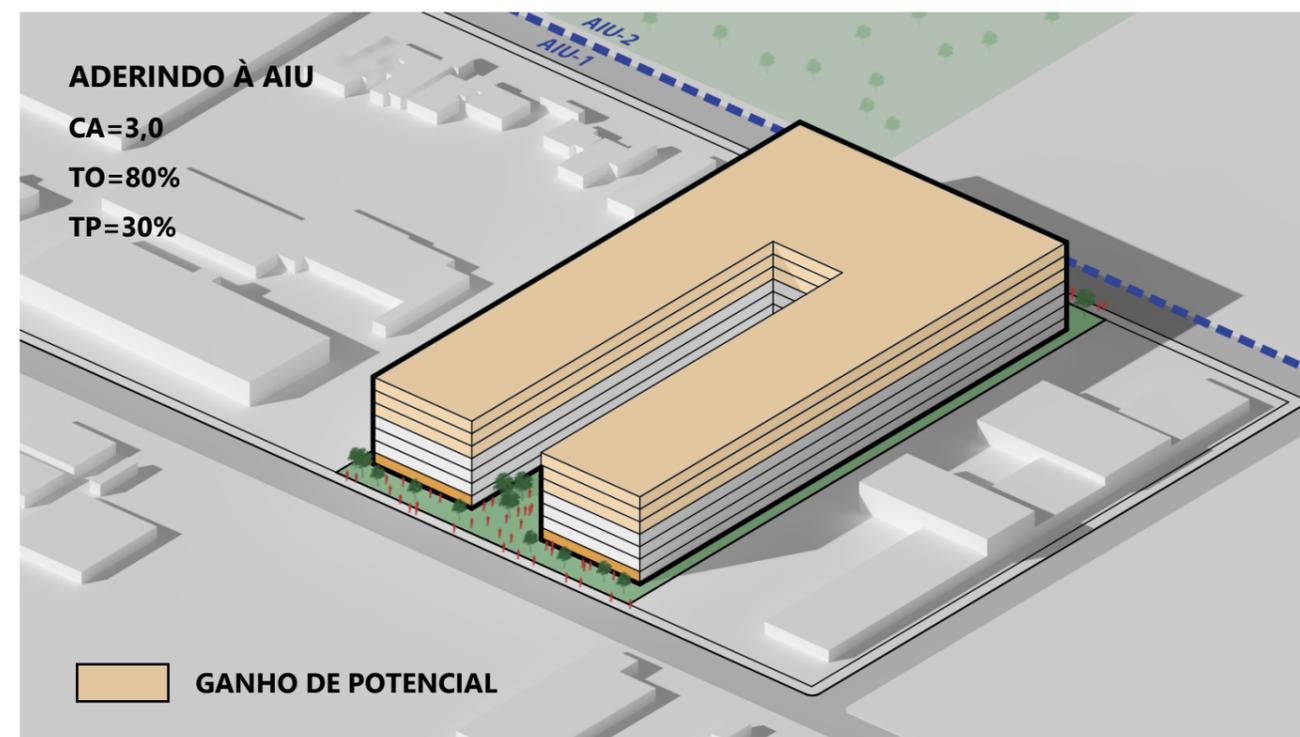


Figura | Simulação de aplicação de todos os incentivos

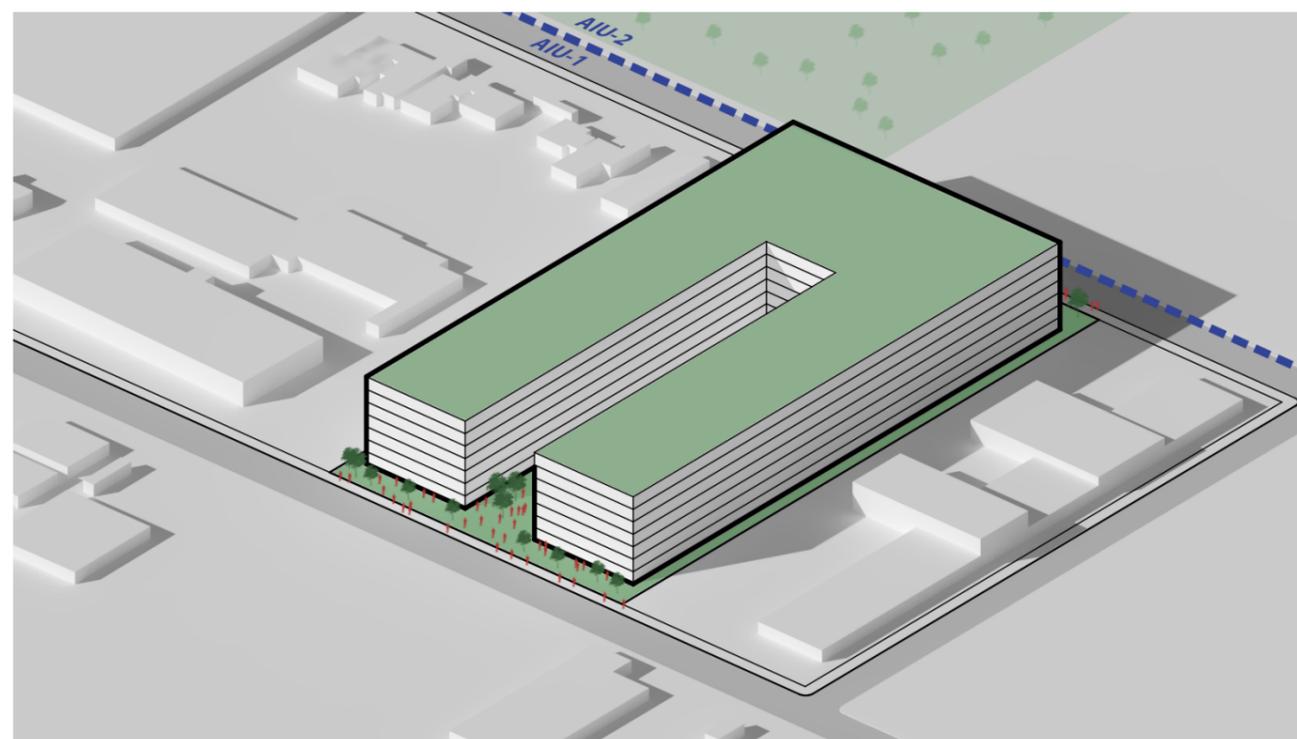


Figura | Possibilidade de implementar Coberturas Verdes

## 7.8.6 SIMULAÇÃO DE INCENTIVOS

### 4 AIU-2 – CA=2,0

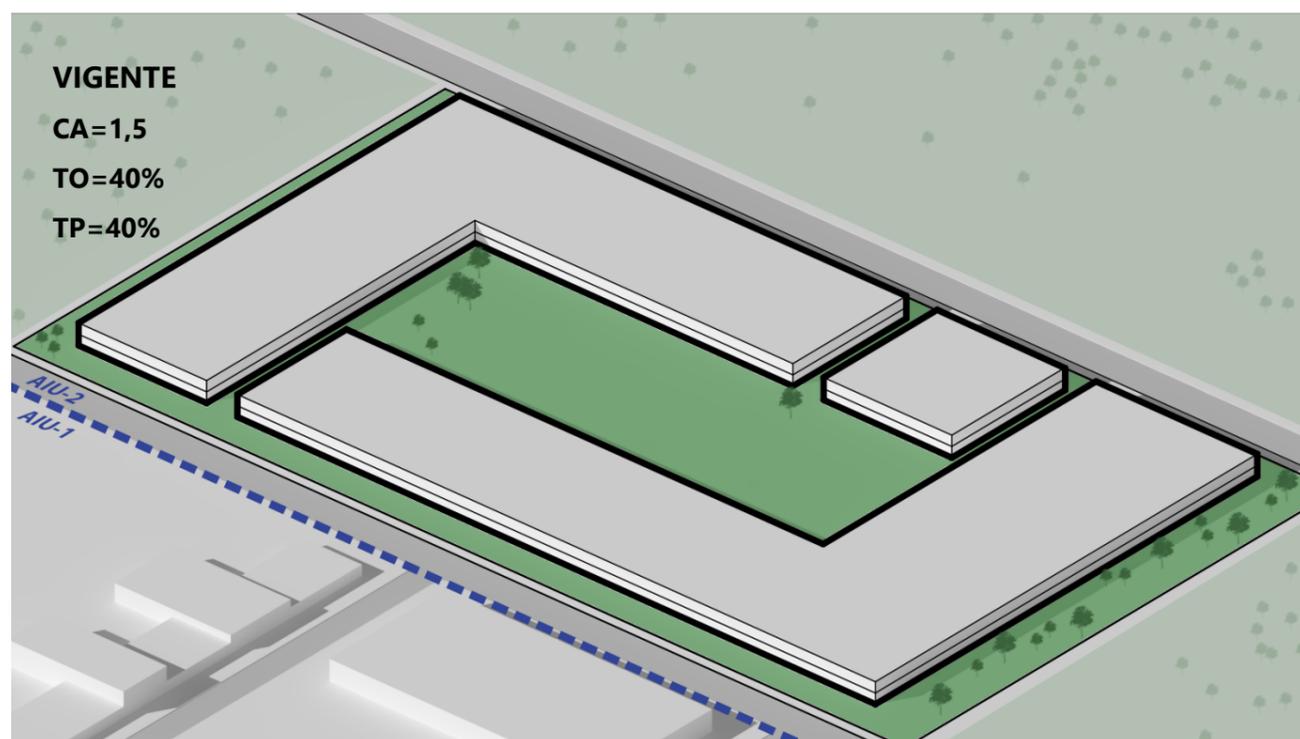


Figura | Hoje, segundo o Plano Diretor, é possível construir até um CA=1,5

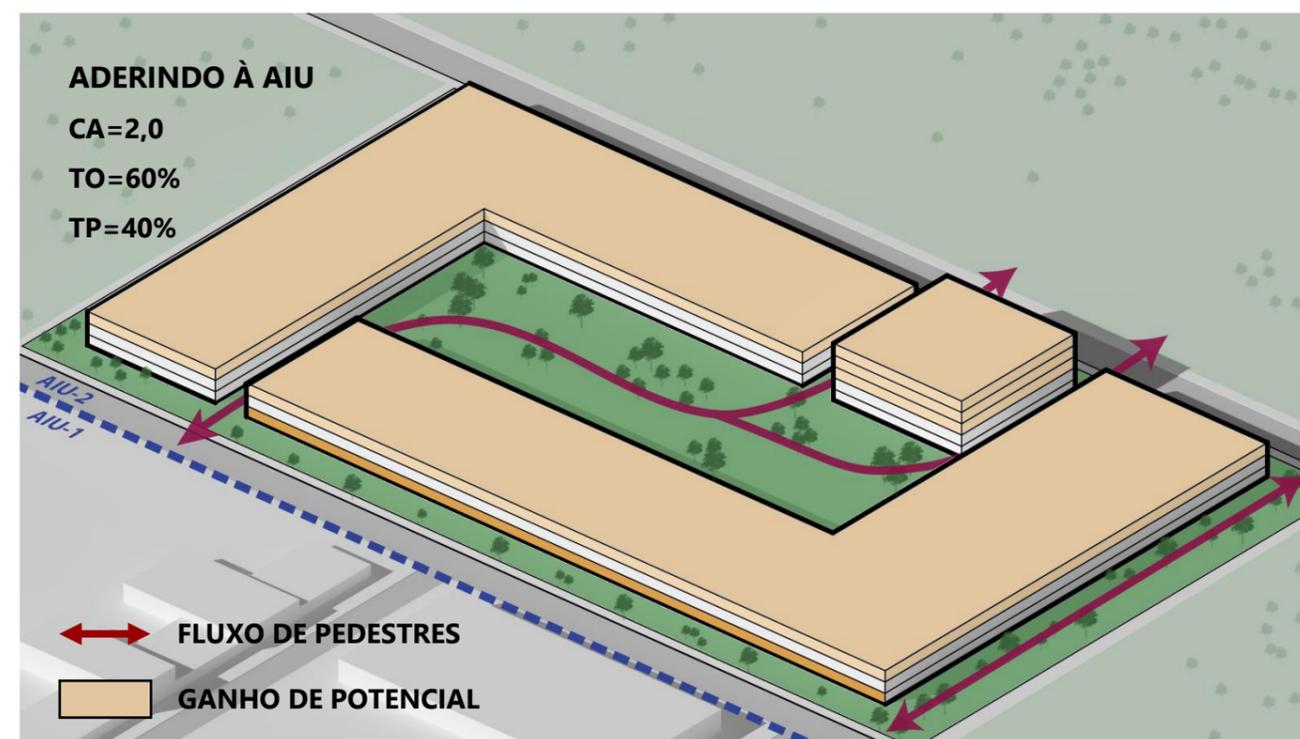


Figura | Simulação de aplicação ao se aderir à AIU-2

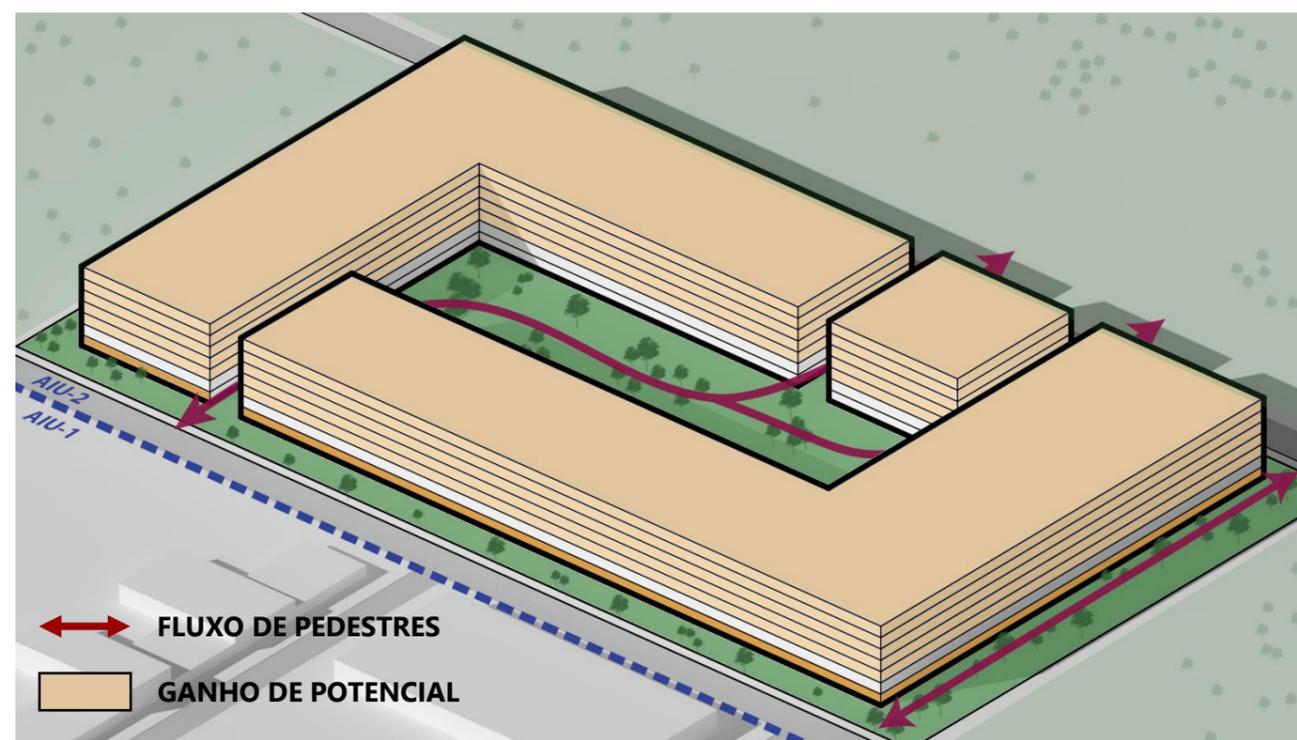
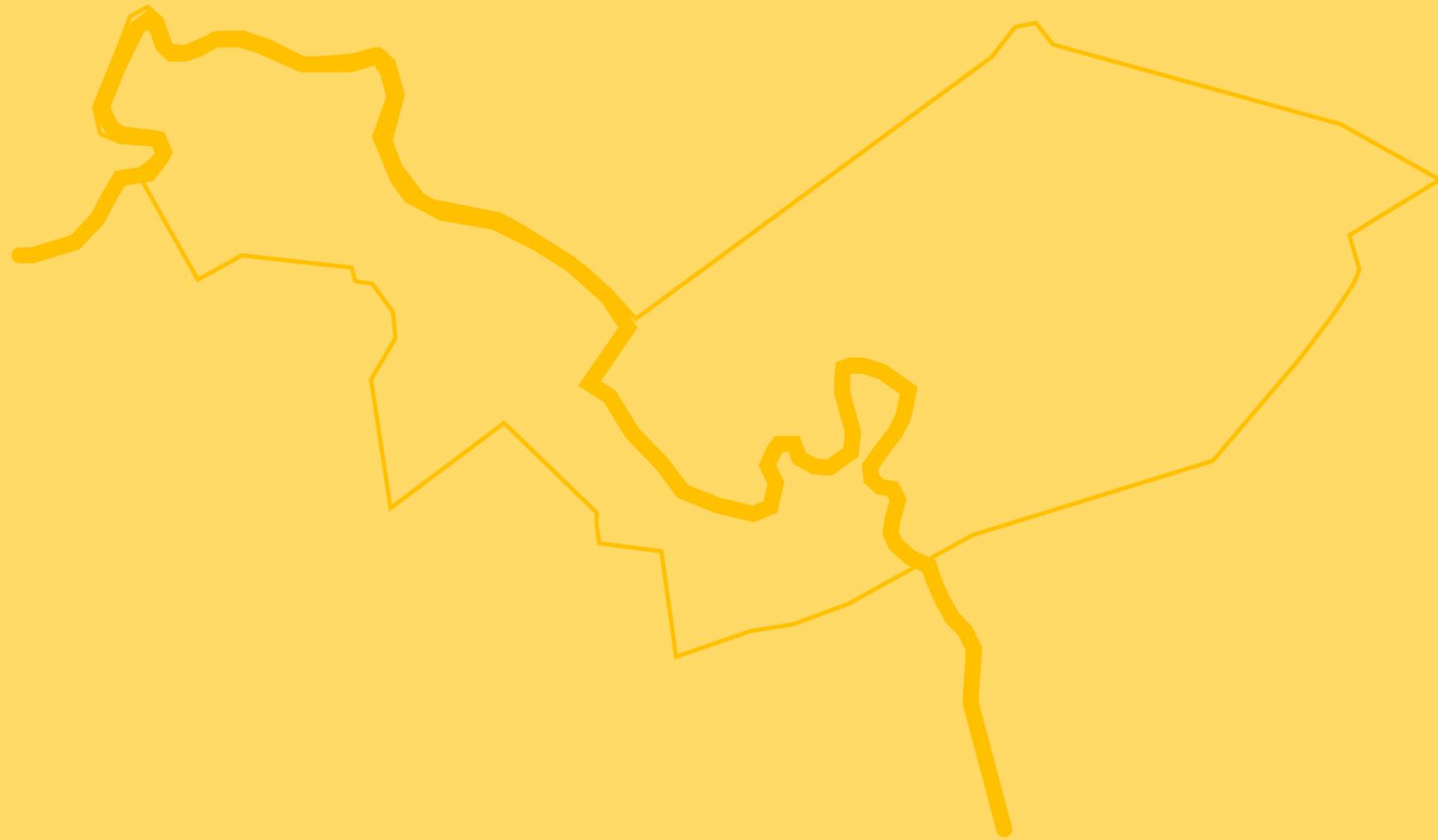


Figura | Simulação de aplicação de todos os incentivos



# 08. BIBLIOGRAFIA

## LEGISLAÇÕES

Lei Complementar nº143 de 15 de janeiro de 2019 – Código de Obras e Edificações (COE) de Mogi das Cruzes.

Lei Complementar nº150 de 26 de dezembro de 2019 – Plano diretor do Município de Mogi das Cruzes.

Lei nº7.200 de 31 de agosto de 2016 – Dispõe sobre o Ordenamento de Uso e Ocupação do Solo no Município de Mogi das Cruzes.

Lei nº7.201 de 31 de agosto de 2016 – Lei de Parcelamento do Solo Urbano no Município de Mogi das Cruzes.

Lei nº7.426 de 27 de dezembro de 2018 – modifica parcialmente a Lei nº7.200 de 31 de agosto de 2016.

Plano Municipal de Habitação de Interesse Social de Mogi das Cruzes 2008 - 2017, IBAM 2008.

Plano Diretor de Esgotamento Sanitário do Município de Mogi das Cruzes, Hagaplan 2010.

## LIVROS E GUIAS

EVERS, Henrique; AZEREDO, Laura; BETTI, Luana Priscila; FERNANDES, Camila Schlatter; RODRIGUES, Gustavo Partezani; MONTANDON, Daniel Todtmann. **DOTS nos planos diretores:** Guia para inclusão do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável no planejamento urbano. Disponível em: <[https://wribrasil.org.br/sites/default/files/DOTS\\_nos\\_Planos\\_Diretores\\_abr18.pdf](https://wribrasil.org.br/sites/default/files/DOTS_nos_Planos_Diretores_abr18.pdf)>. Acesso em: 12 fev. 2021.

ITDP Brasil (2017). **Guia de Planejamento Cicloinclusivo.** Disponível em: <<http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2017/09/guia-cicloinclusivo-ITDP-Brasil-setembro-2017.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2021.

ITDP, Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (2017). **TOD STANDARD:** Padrão de Qualidade DOTS. Disponível em: <<http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2017/12/DU-Padiao-de-Qualidade-DOTS-2017.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2021.

NACTO - National Association of City Transportation Officials. **Guia Global de desenho de ruas.** 1ª edição. São Paulo: SENAC, 2018.

## ONLINE

ALDEN. **O que é o Plano Urbanístico da Reserva da Serra do Itapety?** Disponível em: <<https://aldendi.com.br/reservadaserradoitapety/o-que-e-o-plano-urbanistico-da-reserva-da-serra-do-itapety/>>. Acesso em: 12 fev. 2021.

ASPECT STUDIOS. **The Goods Line.** Disponível em: <<https://www.aspect-studios.com/project/the-goods-line/>>. Acesso em: 12 fev. 2021.

BRASIL. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.** Disponível em: <[http://www.itamaraty.gov.br/images/ed\\_desenvsust/20160119-ODS.pdf](http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_desenvsust/20160119-ODS.pdf)>. Acesso em: 12 fev. 2021.

IRAZÁBAL, Clara. **Da Carta de Atenas à Carta do Novo Urbanismo:** qual seu significado para a América Latina? Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.019/821>>. Acesso em: 12 fev. 2021.

KLOPFER MARTIN DESIGN GROUP (KMDG). **Lawrence Connector.** Disponível em: <<https://www.klopfmartin.com/projects/lawrence-conector>>. Acesso em: 12 fev. 2021.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. **Mesura de Govern Superilla Barcelona per Regenerar Barcelona i els seus Barris.** Disponível em: <https://www.barcelona.cat/pla-superilla-barcelona/en>. Acesso em: 08 nov. 2021.

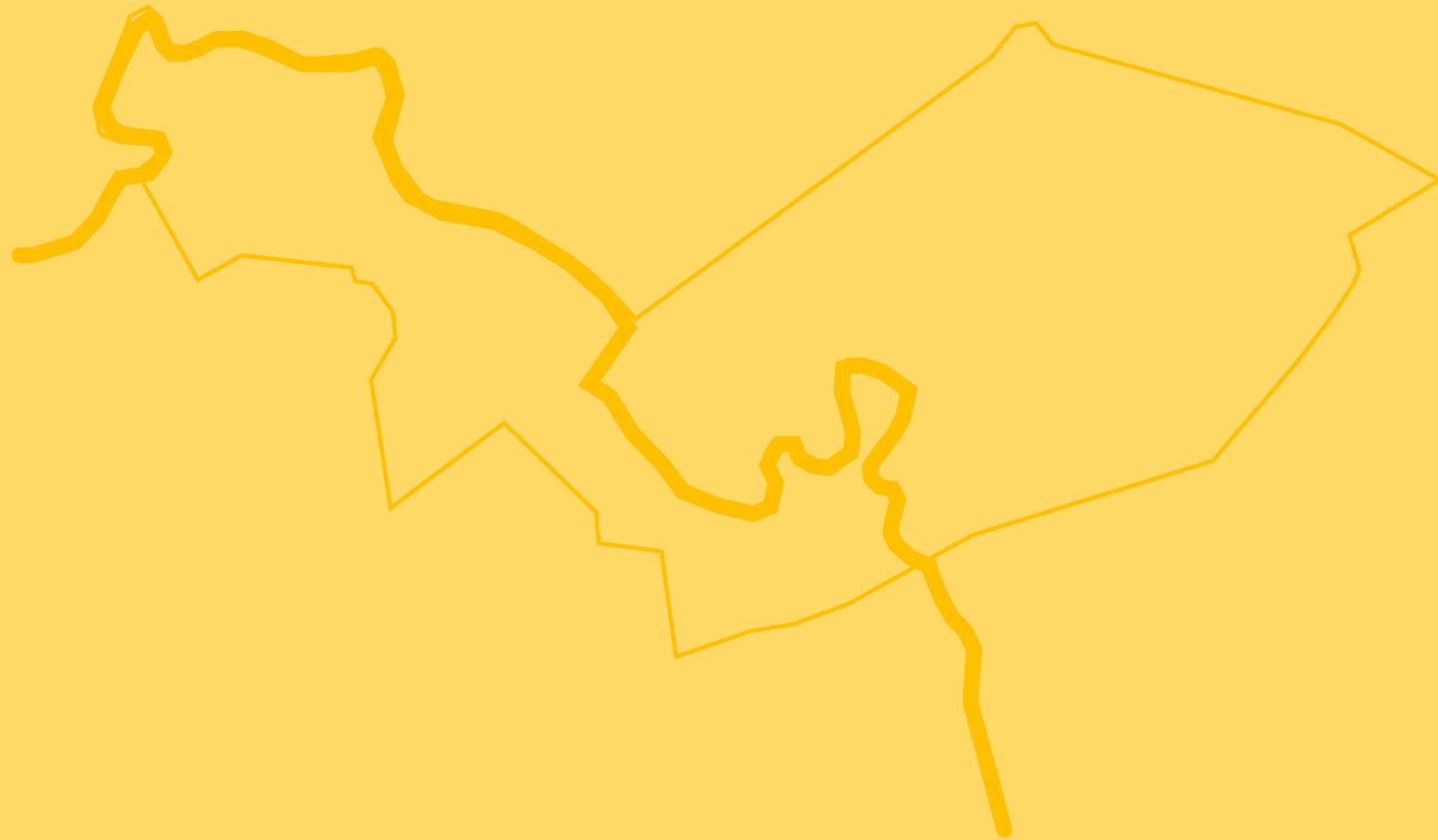
## OUTRAS BASES DE REFERÊNCIA ONLINE

<https://www.archdaily.com>

<https://www.landezine.com>

<https://www.revistahabitare.com.br/>

<https://urban95.org.br>



## PARTE II

# 09. CRÉDITOS DAS IMAGENS

**IMAGEM 1:** Foto La Citta Vita - Flickr-CC.

**IMAGEM 2:** Unsplash.

**IMAGEM 3:** Passeio Pedra Branca.

**IMAGEM 4:** ArchDaily.

**IMAGEM 5:** ArchDaily.

**IMAGEM 6:** Habitare.

**IMAGEM 7:** ArchDaily.

**IMAGEM 8:** Divulgação/ND Mais – Notícias de Santa Catarina.

**IMAGEM 9:** Landezine.

**IMAGEM 10:** Sydney Harbour Foreshore Authority (SHFA)/Aspect Studios.

**IMAGEM 11:** ArchDaily.

**IMAGEM 12:** Reprodução/Nyang Technological University.

**IMAGEM 13:** Unsplash.

**IMAGEM 14:** Foto Luísa Schardong - WRI Brasil.

**IMAGEM 15:** Passeio Pedra Branca.

**IMAGEM 16:** Casa Cor São Paulo/Foto: Zé Gabriel.



# Equipe Técnica

SECRETARIA DE  
**PLANEJAMENTO E URBANISMO**

## Cidade de Mogi das Cruzes

**Caio Cunha**  
Prefeito de Mogi das Cruzes

**Priscila Yamagami Kähler**  
Co-Prefeita de Mogi das Cruzes

## Gabinete da SMPU

**Arq. Claudio Marcelo de Faria Rodrigues**  
Secretário Municipal de Planejamento e Urbanismo

**Eng. Nídia Fátima Cristóforo**  
Secretária Adjunta de Planejamento e Urbanismo

## Departamento do Uso e Ocupação do Solo - DUOS

**Arq. Renata Harada**  
Coordenação do PUE no DUOS

### Equipe Técnica DUOS

Adriana A. Silveira+ Adriana Y. M. Takao+ Matheus H.  
S. Ferreira + Patrícia M. Borges + Ronaldo J. P. Dias +  
Rosângela G. Albissu + Sander N. Rezende

## Departamento de Projetos Físicos e Urbanísticos - DPFU

**Arq. Fabíola de Almeida Rodrigues**  
Coordenação do PUE no DPFU

### Equipe Técnica DPFU

Ana C. P. Modolo + Fernanda M. Kano + Filipe M. Silva  
+ Gerson Umezaki + Mirian M. F. Urahata + Rodrigo S.  
S. Takata + Simone R. Silva + Vinícius G. M. Carvalho

PROJETO URBANÍSTICO  
ESPECÍFICO

AIU - ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA  
**Região Leste**



viva a  
nossa cidade