

Parque da Orla Trecho 3 Via Parque (local)

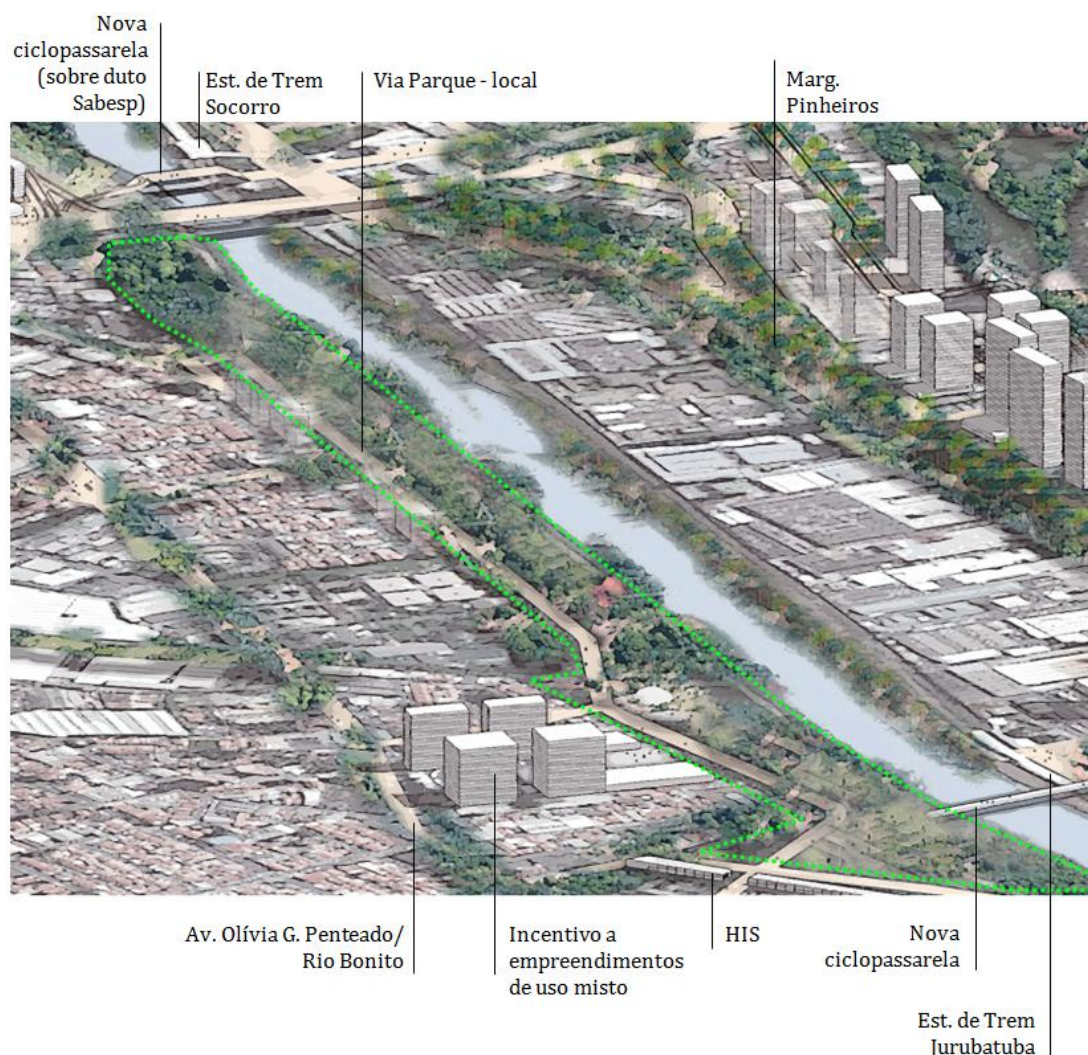


Figura 12 - Perspectiva Ilustrativa do Parque da Orla junto ao Rio Jurubatuba

Diferentemente do trecho anterior, caracterizado pelas conexões entre bairros, este trecho da Via Parque deverá promover conexões internas ao bairro do Socorro, uma vez que as estruturais, inclusive aquela de acesso ao Autódromo, estão garantidas pelas avenidas Rio Bonito e Atlântica. Neste trecho, o Parque tem como ponto nodal a praça de acesso à ciclopasseira proposta junto à estação Jurubatuba da CPTM, em torno da qual também estão previstas a implantação de Habitações de Interesse Social, conforme os parâmetros estabelecidos pelo Zoneamento para a ZEPAM, questão a ser detalhada adiante.

O Parque faz limite com o grande lote onde hoje se situa a SERPRO, importante empresa de tecnologia, cujas áreas verdes poderão se voltar ao parque.

b. Os Bulevares

Os Bulevares consistem em vias que contém corredores de ônibus nas quais se promove o adensamento arbóreo e a instalação de mobiliário urbano (tais como paraciclos, bancos, lixeiras e etc), a fim de promover maior conforto aos usuários e criar grandes eixos verdes na paisagem.

Bulevar Marginal Pinheiros



Figura 13 - Perspectiva Ilustrativa do Bulevar da Marg. Pinheiros, junto à Área de Transformação Jurubatuba

A Marginal Pinheiros, o trecho entre as avenidas Vitor Manzini e Eng. Alberto de Zagottis já concentra grande número de árvores e apresenta certa qualidade ambiental, sendo necessário prolongar tais características para além da Av. Interlagos, ampliando a conectividade ambiental com as áreas florestadas junto à Represa Billings, local onde nasce o Rio Jurubatuba.

Bulevar Chucrí Zaidan

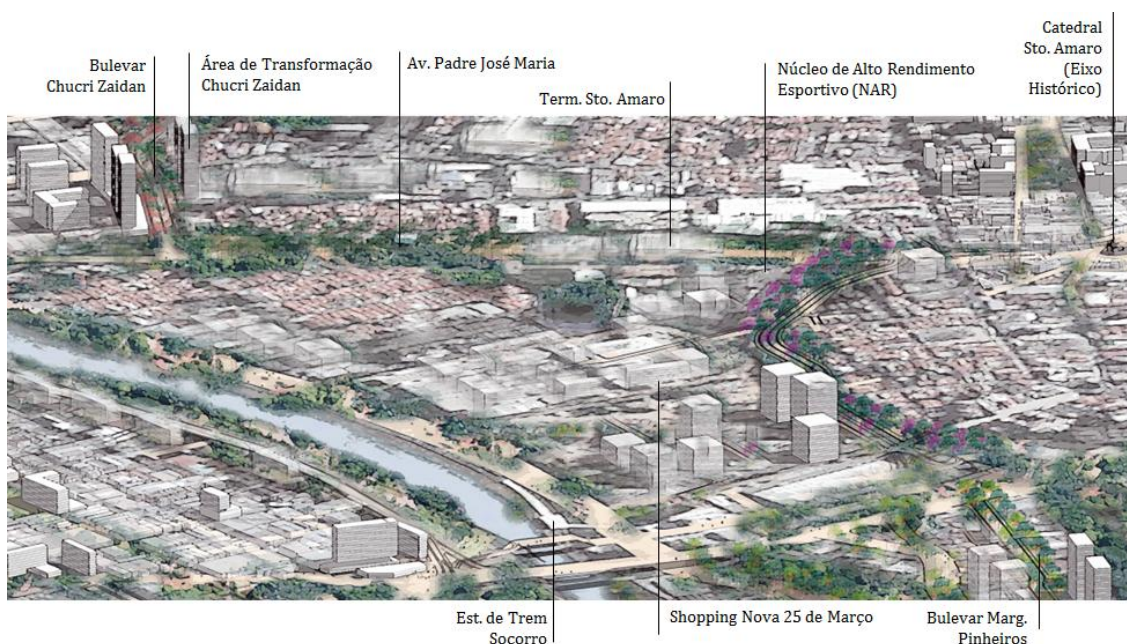


Figura 14 - Perspectiva Ilustrativa do Bulevar Chucrí Zaidan, junto à Área de Transformação de mesmo nome.

O prolongamento da Av. Chucrí Zaidan será uma obra para implantação de novo sistema viário, não havendo ainda arborização significativa ao longo de seu eixo. Sendo assim, será necessário que a mesma esteja vinculada a um projeto adequado de arborização, a fim de criar novos eixos ambientais que se somam ao importante corredor verde existente na Av. Padre José Maria.

c. As alamedas

As Alamedas são vias que deverão receber arborização compatível com sua largura. Serão capazes de articular as ligações internas aos bairros, conectando equipamentos, parques, praças, estações do trem e do Metrô e terminais de ônibus.

A Alameda Guido Caloi

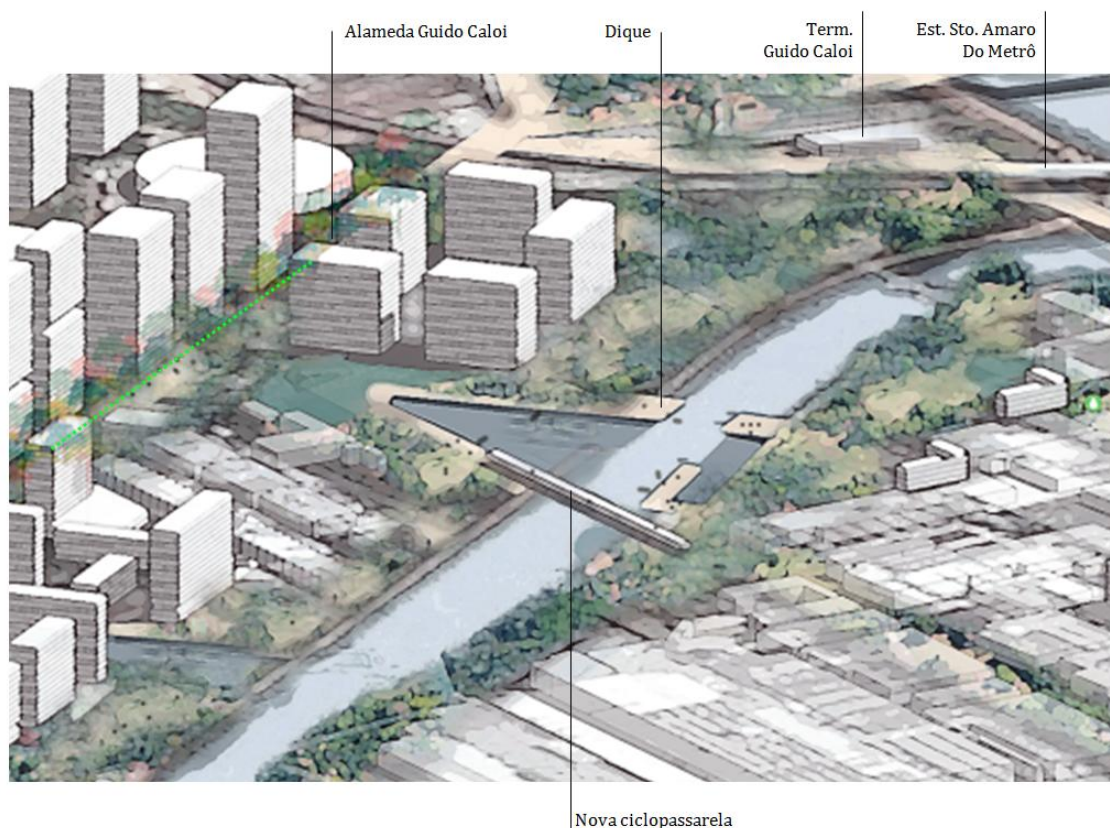


Figura 15 - Perspectiva Ilustrativa da Alameda Guido Caloi, junto à Área de Transformação Guarapiranga

A Alameda Guido Caloi, paralela ao Canal Guarapiranga, estrutura a Área de Transformação que leva o nome do canal. Seus lotes de grandes dimensões e de propriedade de diversas companhias (SPTrans, Eletropaulo, CTEEP, EMAE) receberão parâmetros de adensamento, uma vez que possuem usos extensivos que geram uma subutilização da infraestrutura de mobilidade existente no local. Atualmente, a arborização da via é escassa, sendo necessário preencher os vazios arbóreos. Além disso, será necessário alargar a avenida desde o Córrego Ponte Baixa até o acesso à Ponte Transamérica, para adequar sua seção aos demais trechos da via.

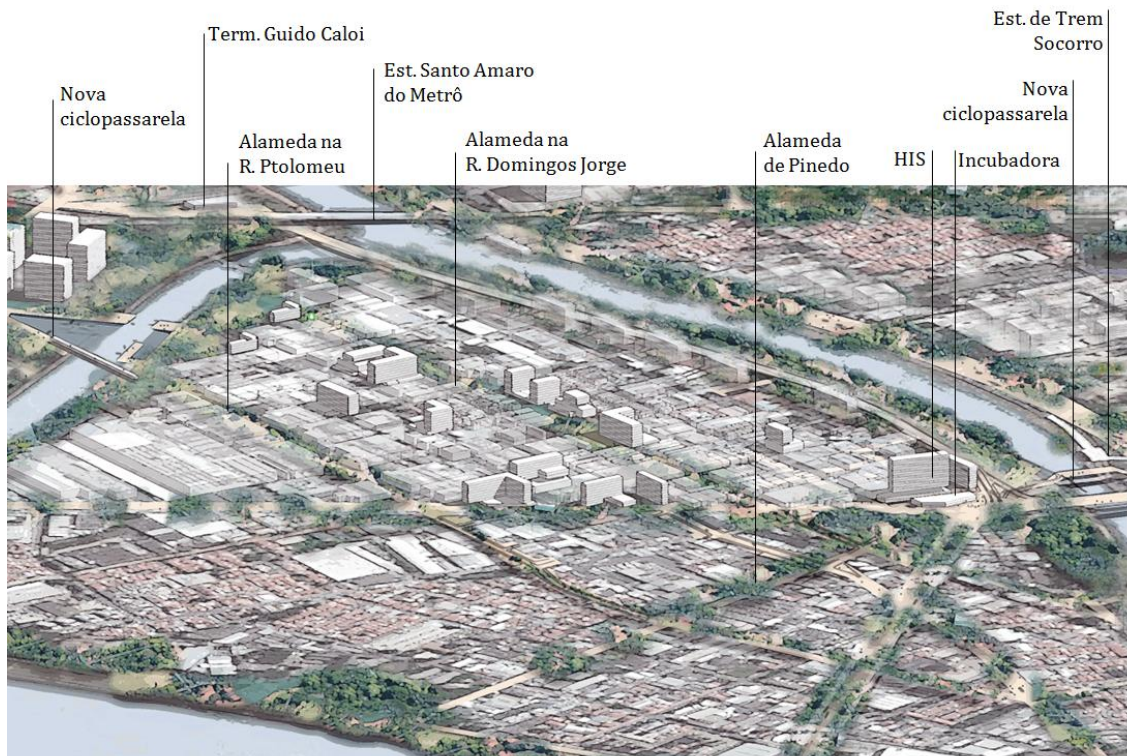


Figura 16 - Perspectiva Ilustrativa das Alamedas da Zona Produtiva do Socorro.

14.1.1.2 Rede de Mobilidade

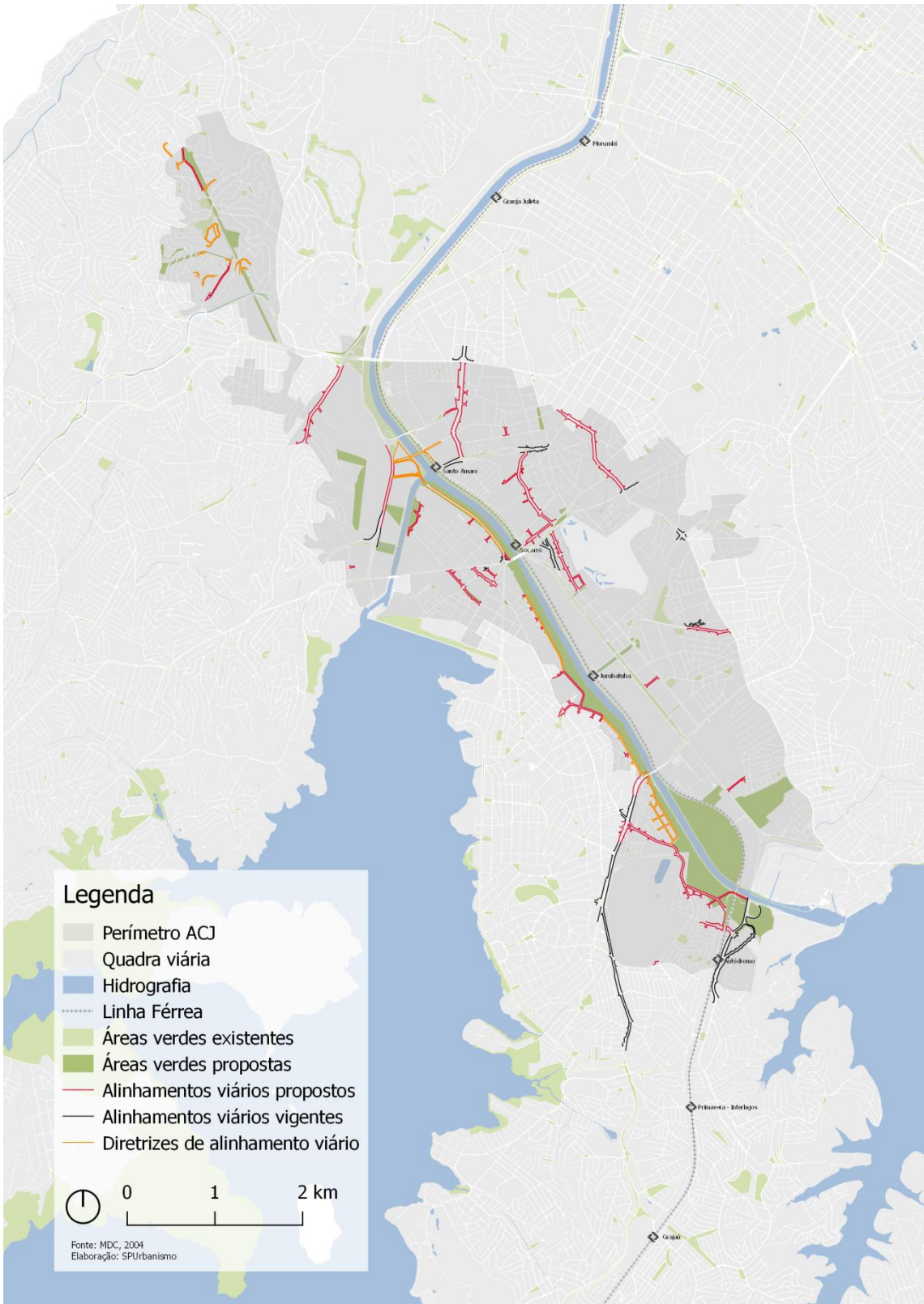


Figura 17 - Mapa de Melhoramentos Viários do PIU - ACJ

O programa de intervenções para o território da AIU Jurubatuba contém propostas bastante específicas para as vias estruturais, todas elas resultantes do detalhamento das diretrizes estabelecidas pelo PDE, e um grande número de propostas de vias coletoras e locais que buscam responder às demandas de circulação intra e interbairros atuais e futuras, que surgirão com a execução do plano urbanístico. Tais propostas viárias foram validadas junto à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e à São Paulo Transportes – SPTrans, duas empresas ligadas à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte – SMT, bem como junto ao Departamento de Projetos Viários da Secretaria Municipal de Serviços e Obras – SMSO/Proj. O conjunto articulado destas intervenções estruturais, coletoras e locais, juntamente com o viário existente na cidade, oferecerá o suporte necessário ao desenvolvimento urbano esperado para a área.

a. Conexões viárias estruturais



a.

b.

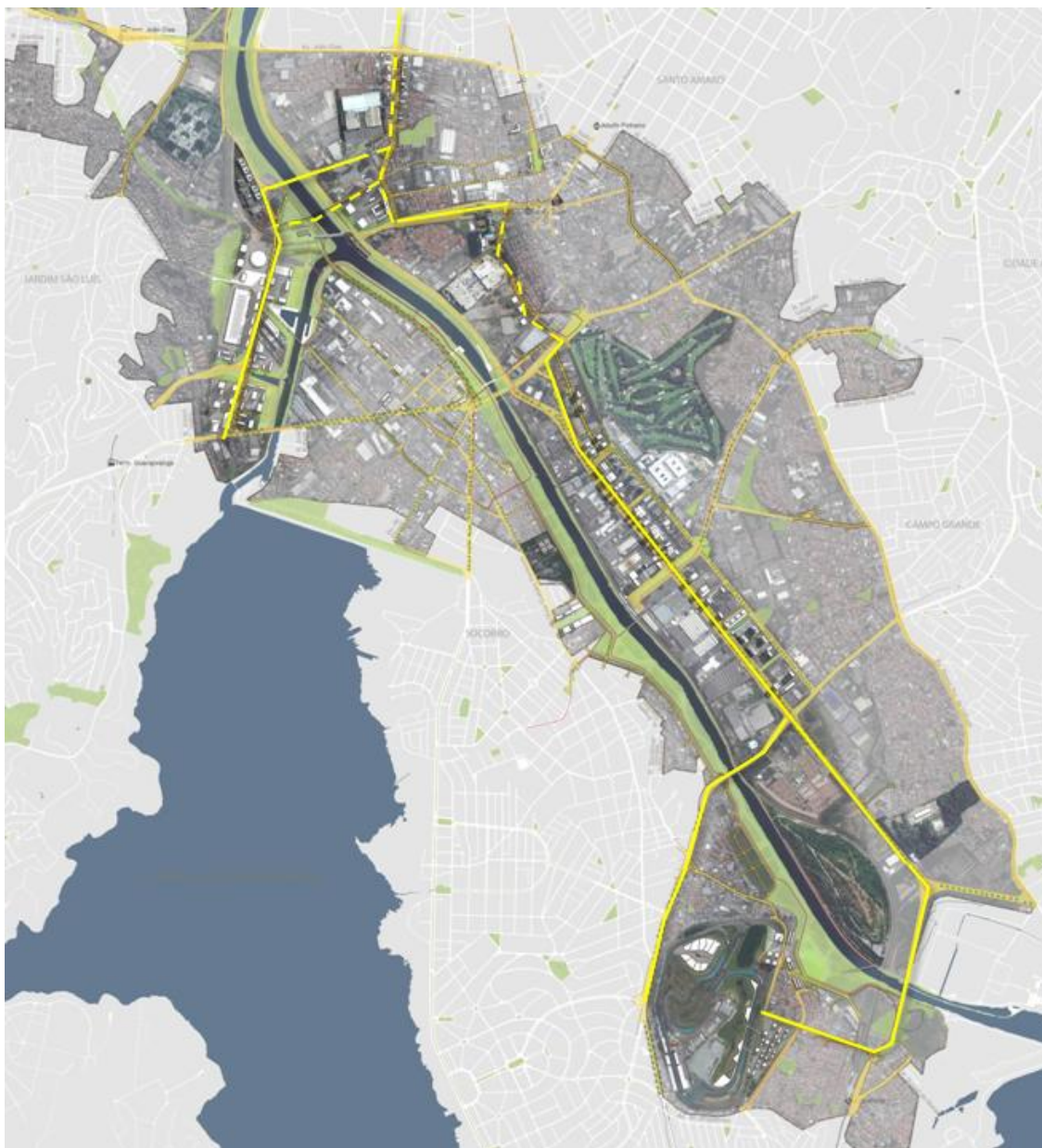
c.

a. Prolongamento da Av. Chucri Zaidan

b. Conexão entre a Av. Atlântica e a Marg. Pinheiros

c. Conexão entre as avenidas Nª Sª Sabará e Adolfo Pinheiro

Matéria DSP 10362/2022. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?plID=392568>.



O projeto de prolongamento da Av. Dr. Chucri Zaidan (brevemente descrito no item Bulevar Chucri Zaidan) visa o estabelecimento de um eixo de desenvolvimento urbano na margem direita dos rios Jurubatuba e Pinheiros. Trata-se de um sistema viário estrutural de características urbanas que permitirá a conexão dos distritos Campo Grande, Santo Amaro e Itaim Bibi, além da interligação dos corredores de ônibus existentes na Av. Eng. Luis Carlos Berrini e na Av. Vitor Manzini entre si, com o Terminal Santo Amaro da SPTrans e com a estação Largo Treze da Linha 5 – Lilás do Metrô.

Será uma via de duplo sentido de circulação, alinhada com o trecho da Av. Dr. Chucri Zaidan atualmente em construção, compreendendo corredor de ônibus junto ao canteiro central, ciclovia segregada e passeios largos, capaz de suportar o tráfego de pedestres, ciclistas, automóveis e ônibus, decorrente do incentivo ao desenvolvimento urbano no eixo.

A via projetada possui dois trechos distintos. No primeiro trecho, entre a Av. João Dias e a Av. Pe. José Maria, dispõe de largura básica igual a 37 metros, distribuídos da seguinte maneira: passeios públicos com 5m de cada lado, duas ciclovias segregadas unidirecionais, uma por sentido, junto a cada passeio (2m cada), quatro faixas para tráfego geral, sendo duas por sentido (7m por sentido), uma faixa exclusiva por sentido para tráfego de ônibus, junto ao canteiro central (3,5m cada) e canteiro central (2m). Nas paradas do corredor de ônibus, a largura da via passa para 46m, em virtude do acréscimo das baias de parada dos coletivos (3m cada) e da ampliação do canteiro central para 5m de largura, além de acomodar o ponto de parada bidirecional.

Neste trecho, a proposta é implantar a via iniciando alinhada ao trecho em implantação da Av. Dr. Chucri Zaidan, seguir cortando as quadras 282, 475 e 319 do Setor 087, estendendo-se até o alargamento da R. Eng. Francisco Pita Brito.

O segundo trecho, entre a Av. Pe. José Maria e a Av. Vitor Manzini, apresenta restrições para implantação contínua da via por conta de equipamentos públicos existentes, da Linha 5 – Lilás, e de condomínios residenciais consolidados, além de um centro comercial em construção. Neste trecho, a via dispõe de largura básica igual a 28 metros, distribuídos da seguinte maneira: passeios públicos com 4m de cada lado, duas ciclovias segregadas unidirecionais, uma por sentido, junto a cada passeio (2m cada), duas faixas para tráfego geral, sendo uma por sentido (3,5m por sentido), uma faixa exclusiva por sentido para tráfego de ônibus, junto ao canteiro central (3,5m cada) e canteiro central (2m). Nas paradas do corredor de ônibus, a largura da via passa para 33m, em virtude da ampliação do canteiro central para 5m de largura, a fim de acomodar o ponto de parada bidirecional. No trecho crítico, a última quadra junto à Av. Vitor Manzini, a via proposta tem 21m de largura, em virtude da ausência do canteiro central, do estreitamento dos passeios para 3,5m em cada lado e do deslocamento da ciclovia para a quadra vizinha 087.079, a fim de melhor atender uma área institucional resultante de parcelamento e a duas áreas verdes.

Neste trecho, a proposta é alargar a R. Humboldt utilizando-se áreas municipais (tanto dominiais quanto Espaços Livres resultantes de arruamento), seguida pela quebra das quadras 471 e 320 do Setor 087, finalizando com o alargamento da R. Elias Antônio Zogbi.

b. Conexão entre a Av. Atlântica e a Marg. Pinheiros

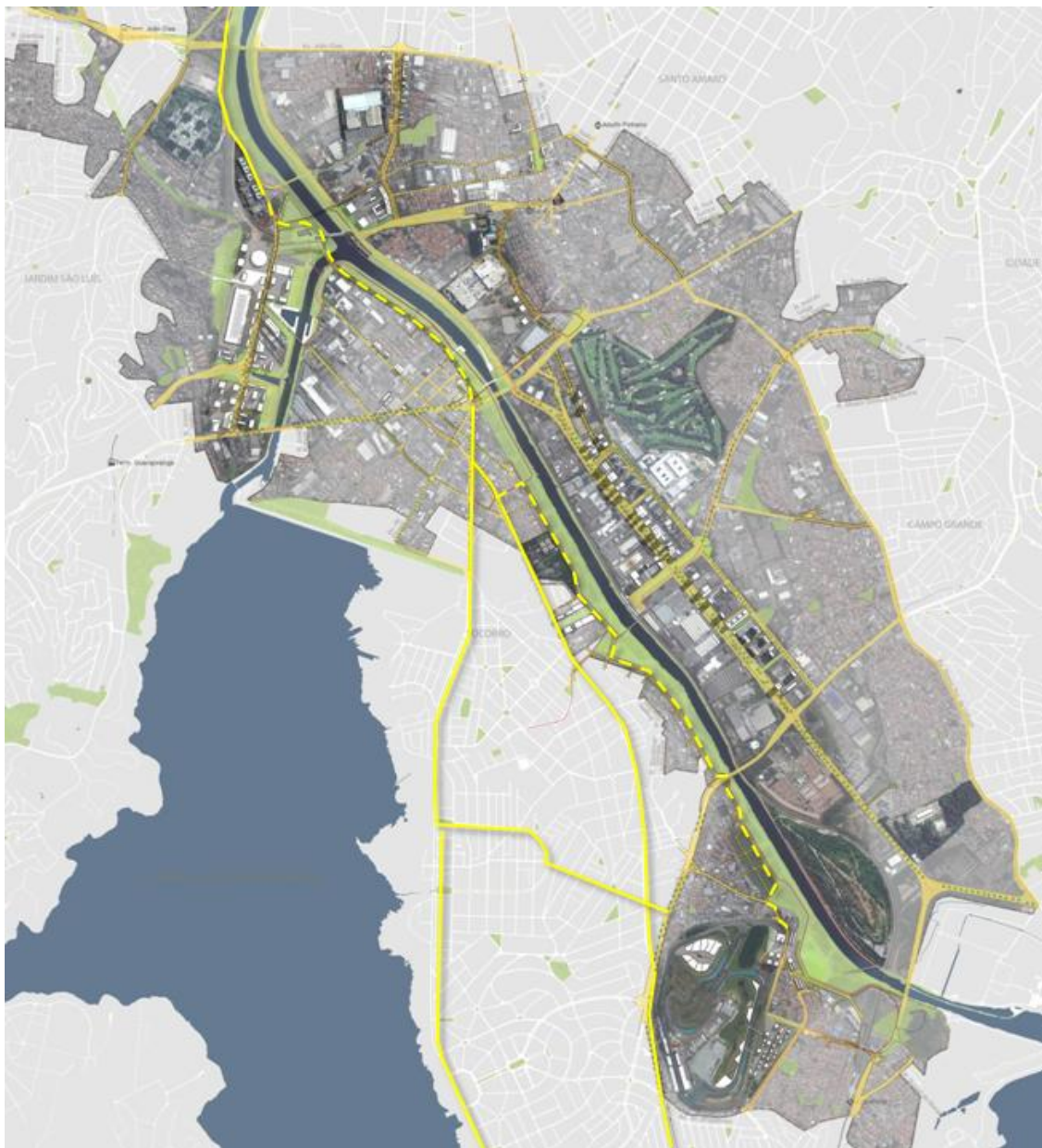


Figura 19 - Diagrama da conexão entre a Marg. Pinheiros e a Av. Atlântica

Via Parque na margem oeste do Rio Jurubatuba, iniciando na Av. Guido Caloi e se estendendo até a Av. Jair Ribeiro da Silva, faz parte das Ações Prioritárias no Sistema Viário Estrutural do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Sua implantação, entretanto, merece um detalhamento muito cuidadoso, uma vez que a única faixa possível para a implantação da via é

a Área de Preservação Permanente – APP do Rio Jurubatuba, uma faixa com aproximadamente 100 metros de largura ainda sem edificações ao longo da margem oeste do rio. Este tema foi inicialmente abordado nos produtos Viabilidade da Intervenção P2, item 2.4 e Consulta Pública, Relatório P6, item 6.3.b.

Assim, uma das diretrizes do PIU Arco Jurubatuba foi estudar a fundo a inserção dessa via no sistema viário da cidade, analisando o porte necessário da via em cada trecho, de maneira a minimizar o impacto ambiental da implantação do sistema viário.

O primeiro trecho identificado é, de fato, o único em que a via deverá ter caráter realmente estrutural para a cidade. Iniciando-se na Av. Guido Caloi e prosseguindo até o Largo do Socorro, este trecho passa por uma porção do Distrito Socorro na qual não há vias estruturais disponíveis no sentido norte-sul, e que é marcada por intensa atividade econômica.

Este trecho terá ainda uma importante função no sistema estrutural de transporte público coletivo, ao conectar os corredores de ônibus Guarapiranga (na Av. Guarapiranga) e Rio Bonito (na Av. Atlântica) ao Terminal Guido Caloi, que alimenta a Linha 5 – Lilás do Metrô. A demanda de passageiros por essa ligação certamente aumentará com a finalização das obras do Metrô até Santa Cruz e Chácara Klabin: os usuários do transporte coletivo tenderão a realizar a transferência entre os modos o quanto antes (visando maximizar os ganhos de velocidade que o Metrô garantirá na viagem), e a via aqui proposta poderá contribuir para a redução do tráfego de coletivos na Ponte do Socorro (atualmente o ponto com maior volume de ônibus na hora-pico da manhã em todo o Município). De fato, a ideia inicialmente aqui apresentada é a de um “prolongamento” da Av. Atlântica até o Terminal Guido Caloi, simplificando a geometria do cruzamento no Largo do Socorro entre a Av. Guarapiranga, a Av. Atlântica, a Ponte do Socorro e a nova via.

Entretanto, apesar de não conter edificações, a faixa da APP é ocupada por duas a três (dependendo do trecho) linhas de transmissão de energia elétrica, tanto da AES Eletropaulo quanto da ISA CTEEP; além de dois dutos da Petrobras Transporte SA – Transpetro, um para os chamados “produtos claros” (álcool, diesel, gasolina e gás liquefeito) e outro para os chamados “produtos escuros” (diluyente, gasóleo para craqueamento, óleo combustível e resíduo ATM para craqueamento), formando juntos um poliduto chamado Oleoduto Barueri – Utinga – OBATI, que se estende desde o Terminal de Barueri até o Terminal de São Caetano, ambas as instalações também operadas pela Transpetro.

As diretrizes para a via estrutural na margem oeste do Rio Jurubatuba, entre a Av. Guido Caloi e o Largo do Socorro, são a implantação de um sistema viário estrutural com passeios dimensionados adequadamente ao uso do solo lindeiro (misto com predominância industrial de um lado, futuro parque linear Jurubatuba do outro lado), duas faixas de circulação por sentido e canteiro central quando possível. A ciclovía, vale lembrar, já existe neste trecho.

c. Conexão entre as avenidas Nª Sª Sabará e Adolfo Pinheiro

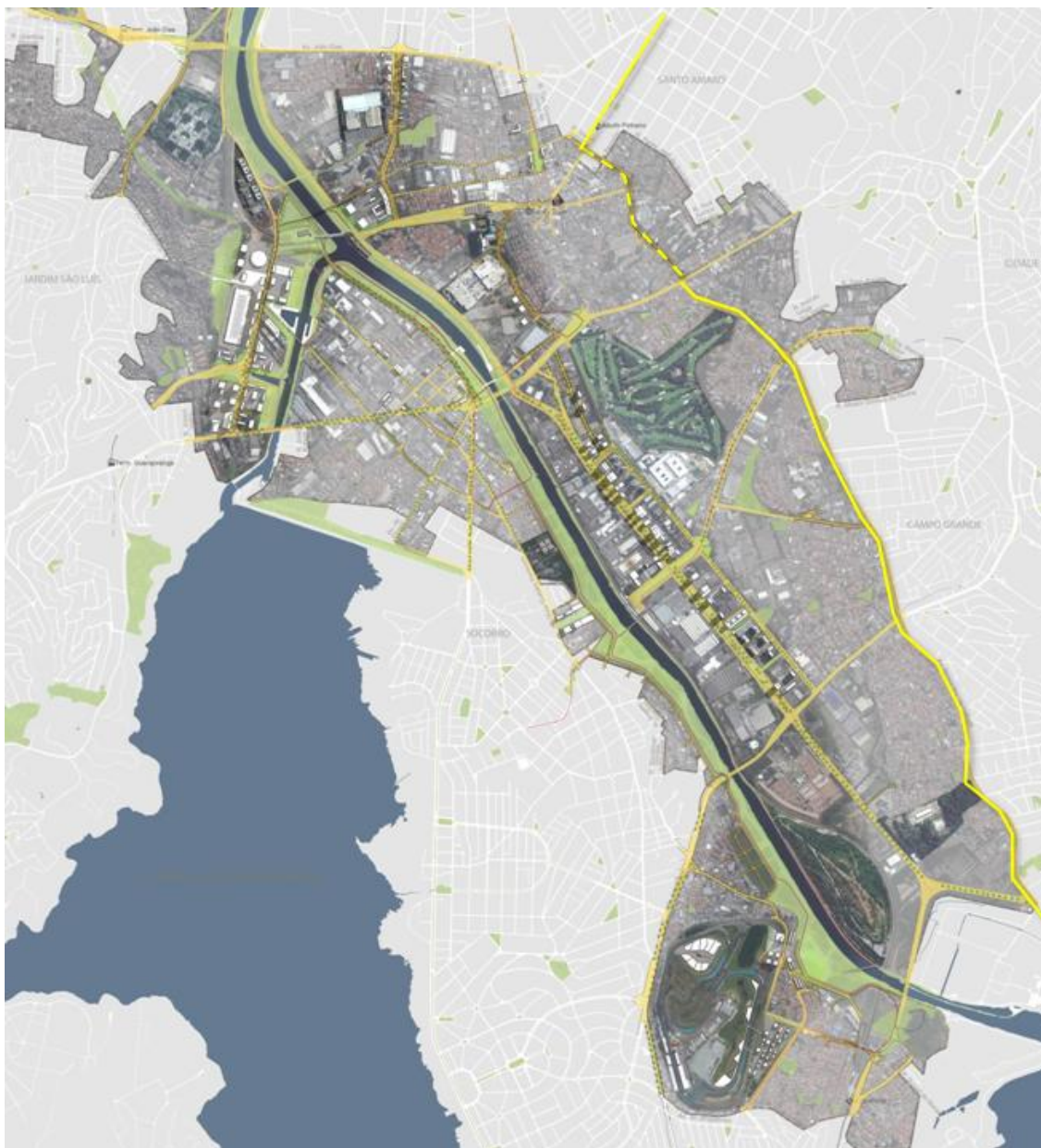


Figura 20 - Diagrama da conexão entre a Av. Nª Sª do Sabará com a Av. Adolfo Pinheiro

Conforme apontado no Produto P10.1.2, trata-se da continuidade do eixo viário estrutural existente configurado pela Av. Nossa Senhora de Sabará, que liga os distritos Pedreira e Campo Grande ao distrito Santo Amaro. Este eixo ganhou maior importância desde a inauguração, em 2014, da Estação Adolfo Pinheiro da Linha 5 – Lilás do Metrô, no cruzamento da Av. Adolfo Pinheiro com a R. Isabel Schmidt; e deve ficar ainda mais demandado com a conclusão futura das demais estações da Linha 5.

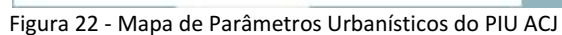
A R. Borba Gato, R. Carlos Gomes e R. Isabel Schmidt tem hoje largura aproximada de 15,5m e opera parte em sentido único de circulação e parte em sentido duplo com restrições. As premissas do projeto foram ampliar a capacidade viária desse eixo para que suportasse, no mínimo, fluxos iguais à Av. Nossa Senhora de Sabará, do qual é continuidade, e pudesse operar em duplo sentido de circulação, desde a Av. Washington Luis até o binário formado pela Av. Adolfo Pinheiro e R. Dr. Antônio Bento, junto à Estação Adolfo Pinheiro do Metrô. A Av. Nossa Senhora de Sabará existente tem largura básica de 26m, distribuídos em passeios (largura variável entre 1,5 a 2,9m de cada lado), faixa exclusiva para ônibus (uma por sentido, junto ao passeio), duas faixas para tráfego geral (por sentido), ciclofaixa (uma por sentido, junto ao passeio) e canteiro central (largura variável entre 0,3 e 1m). O novo eixo projetado, por estar inserido numa centralidade com contexto de uso do solo mais intenso que a via existente, deveria acomodar o mesmo programa (o mesmo número de faixas), porém com as larguras ideais para o desenvolvimento de cada tipo de fluxo, especialmente os passeios para pedestres.

A via projetada tem largura total de 32m, assim distribuídos: passeios para pedestres (4m de largura em cada lado), uma faixa exclusiva por sentido para ônibus junto ao passeio (3,5m cada), duas faixas para tráfego geral por sentido (3m cada), uma ciclofaixa por sentido junto ao canteiro (1,5m cada) e um canteiro central (2m).

A ampliação foi proposta sobre o lado par da via, onde estão presentes construções de baixo gabarito e algumas áreas livres públicas; optando-se por preservar o lado ímpar da via, onde se concentram construções verticalizadas (condomínios residenciais, shopping center), equipamentos públicos (EMEF, cemitério), hospital (Santa Casa) e universidade (Unisa).

de Intervenção Urbana do Arco Jurubatuba. O PIU ACJ propõe a implantação de três ciclopasseiras ao todo, duas sobre o Rio Jurubatuba, a primeira atende à demanda da população apresentada na etapa de Consulta Pública (ver Anexo I do P6), vale lembrar que esta demanda já integrava os Planos Regionais das Prefeituras Regionais de Santo Amaro e Capela do Socorro. A proposta de implantação desta ciclopasseira garantirá o acesso à Estação Jurubatuba, Linha 9 da CPTM, pela população residente nos bairros de Veleiros e Jardim Marabá. A segunda ciclopasseira proposta sobre o Rio Jurubatuba também está associada à garantia de acesso à Linha 9 da CPTM, mas à Estação Socorro, também se trata de diretriz integrante do Planos Regionais das Prefeituras Regionais de Santo Amaro e Capela do Socorro. A terceira ciclopasseira proposta é sobre o Canal Guarapiranga garantindo a integração de suas margens, é importante destacar a proposta do PIU ACJ para o setor da Guido Caloi e a qualificação da área industrial do Socorro. Esta ciclopasseira também contribuirá ao cesso, à Estação Santo Amaro, Linha 5 do Metrô, pois a passarela existente. Esta transposição proposta está associada ao projeto de parque linear a ser implantado na Orla do canal.

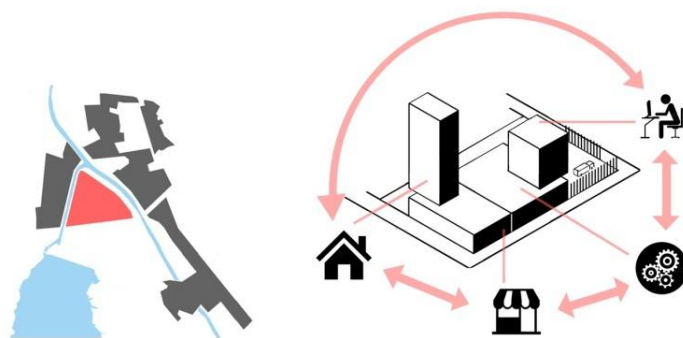
Matéria DSP 10362/2022. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pID=392568>.



O adensamento construtivo e populacional está previsto, como citado anteriormente, para ocorrer ao longo das avenidas Marginal Pinheiros (trecho entre as avenidas Vitor Manzini e Interlagos), Guido Caloi e do prolongamento da Av. Chucuri Zaidan. São áreas com alta probabilidade de transformação, caracterizados pela presença de espaços produtivos e de infraestrutura ociosos e extensivos, que já não cumprem suas funções plenamente e que poderiam ser renovados ou compactados. A proximidade dos hubs de mobilidade e o paralelismo com os rios também foram levados em consideração para a delimitação destes perímetros de adensamento.

Essas Áreas de Transformação estão divididas entre T1, T2 e T3, todas elas possuindo coeficientes de aproveitamento altos e gabaritos máximos que variam de 48 metros a sem restrição de limite de altura, na busca da construção de uma paisagem harmônica em relação aos espaços verdes e à morfologia da cidade existente.

As denominadas Áreas de Qualificação Q2 e Q3, onde os parâmetros do zoneamento serão mantidos (C.A. 2 e gabaritos variados), também haverá certo adensamento, porém moderado, uma vez que as possibilidades de transformação desses territórios não são tão altas, mas onde, em contrapartida, o processo de urbanização pode qualificar o espaço. É o caso da “península do Socorro”, uma Zona Predominantemente Industrial (ZPI – 1) importante da cidade que deve ser preservada, mas onde também já existem diversos espaços ociosos entremeados pelas indústrias ativas. Neste perímetro é incentivada, portanto, a produção de HMP e HIS, que deve vir em paralelo à implantação das alamedas do bairro, adaptando este árido espaço para diferentes usos, tornando-o não mais um polígono industrial isolado da cidade, mas um espaço contemporâneo que estimula a criatividade e a inovação.



Matéria DSP 10362/2022. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao DOCREC 637/2022 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?plID=392568>.

A primeira delas, demarcada pelo Zoneamento como ZPI, está localizada junto à Orla do Canal Guarapiranga, na região industrial do Socorro. Tendo em vista a diretriz do Programa de Intervenções do PIU Arco Jurubatuba de recuperar e preservar as áreas de preservação permanente através da implantação de um parque linear na orla, acredita-se que a maior parte dos lotes que hoje ocupam essa faixa, ao se transformarem, sejam capazes de manter área de terreno aproveitável que possibilite uma futura edificação, concomitante à liberação da faixa de APP. Entretanto, no caso dos pequenos lotes, a porção de áreas não atingidas pela faixa de preservação permanente poderia ser pequena o suficiente a ponto de comprometer seus usos atuais ou o interesse de exploração imobiliária.

Sendo assim, esses lotes com pequenas áreas remanescentes poderiam ser objeto de estudo de viabilidade para desapropriação com a possibilidade de elaboração de programa de produção habitacional, o qual poderia contemplar os 95 domicílios que hoje estão situados na faixa da APP (favela Marginal III, núcleos Ptolomeu e Marginal II) e que deveriam removidos para efetivação do ensejo de preservação ambiental das margens do canal e de suas áreas verdes adjacentes.



Figura 23 - Localização da Área a ser destinada a HIS na península do Socorro

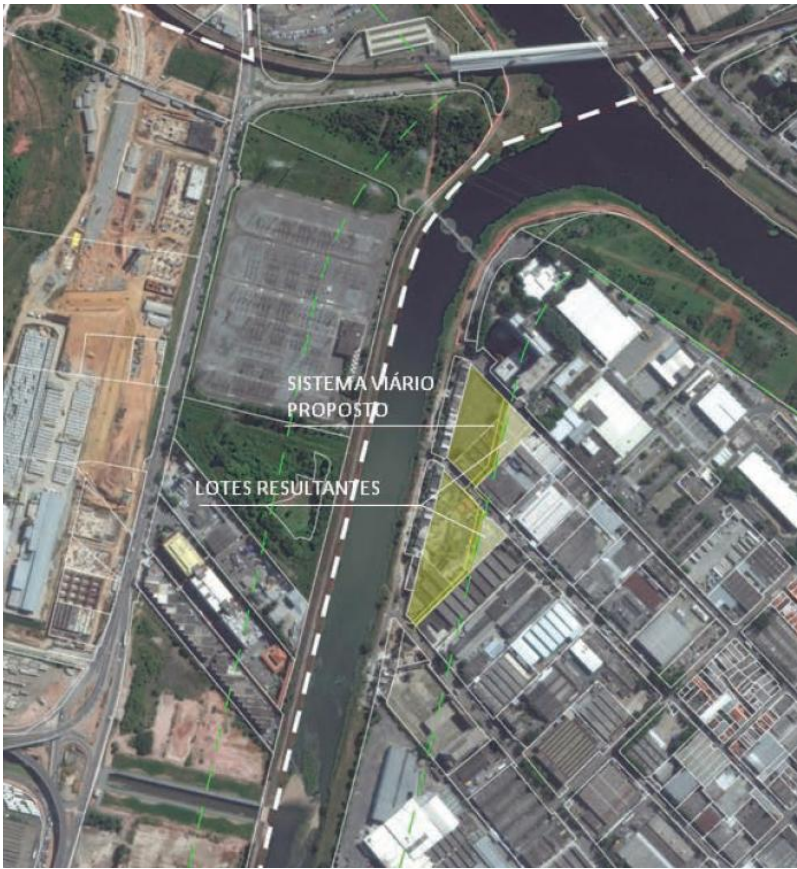


Figura 24 - Alinhamento viário proposto para a área de HIS

Além do viés ambiental, vale ressaltar outros benefícios para a implantação de programa habitacional neste território: a proximidade com a passarela Friedrich Bayer que, em conjunto com a transposição viária proposta pelo PIU ACJ sobre o canal Guarapiranga, facilita o acesso à estação Santo Amaro (conexão com o metrô e CPTM) e o terminal Guido Caloj; a nova frente urbana a ser criada para o parque linear proposto possibilitará o acesso dessa população a áreas de lazer e contemplação junto aos rios. A partir de um estudo de massas preliminar, foi possível estimar um potencial de implantação de 2 blocos residenciais, tipologia térreo mais quatro pavimentos, com aproximadamente 80 unidades de habitação de interesse social.



Figura 25 - Estudo preliminar de implantação de HIS como nova frente urbana do Canal Guarapiranga

Uma segunda possível oportunidade identificada seria uma área de ZEPAM, de propriedade da EMAE, com área aproximada de 54 mil m². Tendo em vista a proposta do PIU ACJ para

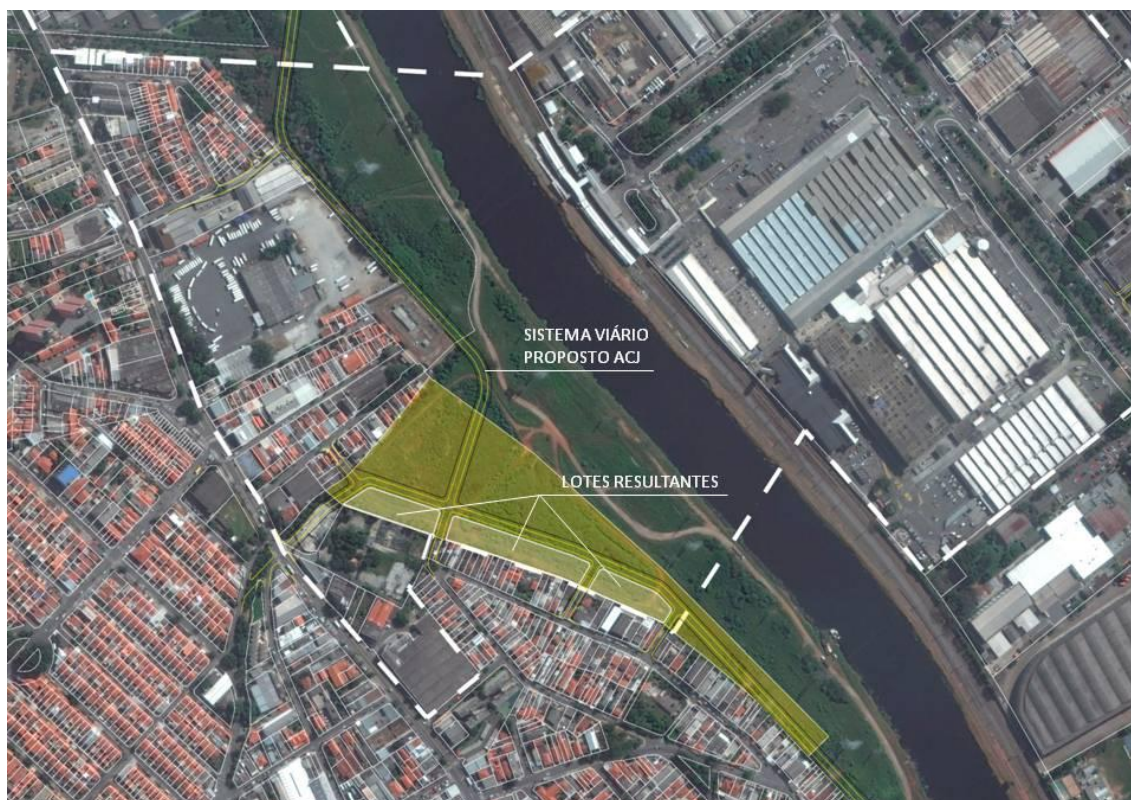


Figura 27 - Alinhamento viário proposto para a área de HIS



Figura 28 - Estudo preliminar de implantação de HIS como nova frente urbana do Rio Jurubatuba

Matéria DSP 10362/2022. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao DOCREC 637/2022 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pid=392568>.

A estratégia para seria atrair novas indústrias e empresas para o local, modernizar o processo produtivo das indústrias existentes e incentivar a produção de HIS e HMP, garantida a qualidade ambiental advinda das diretrizes da rede ambiental anteriormente descritas.

A fim de atrair novas empresas e indústrias para a região e modernizar o processo produtivo, prevê-se a elaboração de um programa de desenvolvimento econômico específico para a dinamização das atividades produtivas hoje ali instaladas, assim como daquelas que vierem a se instalar na Zona Predominantemente Industrial (ZPI - 1) do Socorro, cuja viabilização se dará através da implantação de uma incubadora voltada ao financiamento de projetos de inovação tecnológica. Os recursos financeiros iniciais para a estruturação deste programa poderão ser disponibilizados pela conta segregada da AIU Jurubatuba.

Para concretizar esse objetivo, foi indicada uma área estratégica para implantação da incubadora responsável pelo desenvolvimento de projetos inovadores do setor industrial. Localizada junto ao Largo do Socorro, à Estação Socorro da CPTM, ao Parque da Orla e em contato direto com a ZPI, a área também se posiciona no ponto central entre as diversas escolas técnicas do entorno (ETEC, SENAI e SENAC), cujos cursos têm relação direta com as atividades produtivas atualmente instaladas no Socorro.

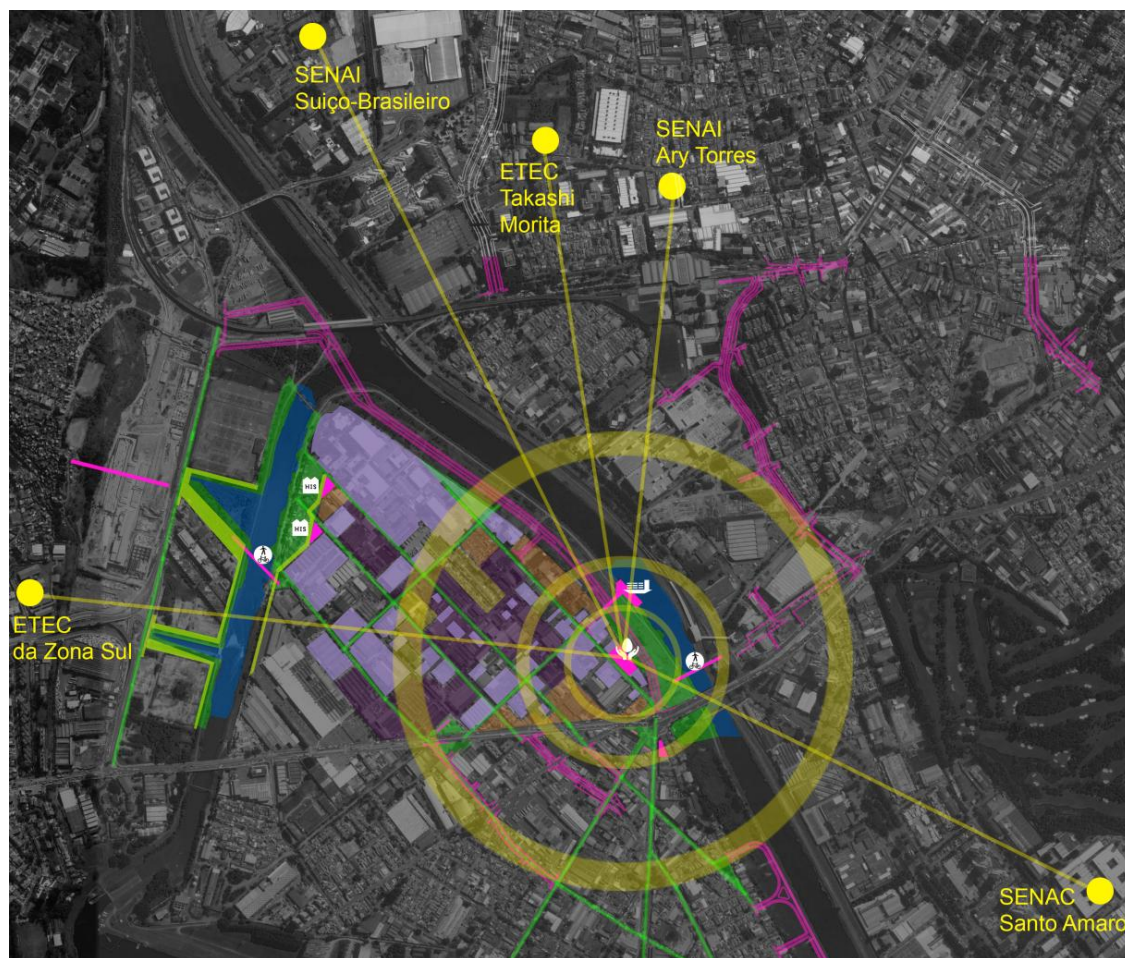


Figura 29 - Indústrias ativas e Escolas Técnicas no entorno da "península do Socorro".

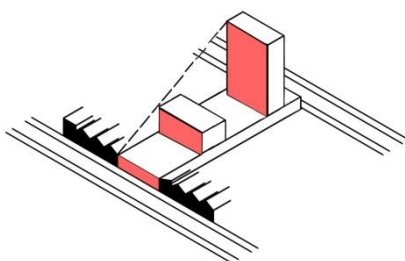
Este equipamento deverá possuir articulação entre o Poder Público, as Escolas Técnicas locais e as indústrias da Área de Preservação do Socorro, com o objetivo de subsidiar e viabilizar, por meio de editais, os melhores projetos de inovação das empresas do perímetro. Esta estratégia também servirá para atrair novas indústrias, resgatando o espaço produtivo industrial e perdido. Vale lembrar que, diversas estratégias de qualificação ambiental e de mobilidade também estão sendo traçadas para a área, de forma a integrar o perímetro industrial à cidade, também por meio da “borda” de uso residencial, comercial e de serviços incentivada pelo PIU ACJ. Tais investimentos destinados à área produtiva da cidade se justificam pelas características do território do ACJ (27% de sua área de lotes são ZPI e ZDE) e pelo potencial de evolução que guardam suas indústrias, com níveis tecnológicos avançados e de ponta.

Matéria DSP 10362/2022. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?plID=392568>.

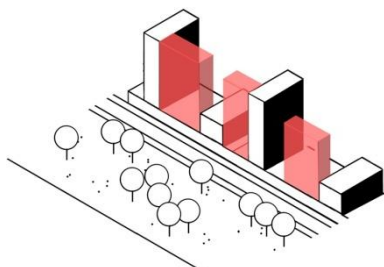
A proposta apresentada pelo PIU ACJ para o Centro Histórico de Santo Amaro possui duas temáticas: a) uma abordagem de morfologia urbana, de ajuste na paisagem, levando em consideração a resolução de tombamento definida para a área pelo Conpresp; b) melhoria na mobilidade não motorizada da área, tendo em vista o grande tráfego de pessoas oriundo deste que é o maior polo de comercial popular da região.



Levando em consideração a degradação do trecho acima citado, os novos parâmetros buscam promover sua transformação de maneira comedida. Incentiva-se aos lotes lindeiros ao eixo a manutenção do gabarito estipulado pelo Conpresp (7m), mas que será possibilidade de flexibilização conforme se afastam do Eixo Histórico, podendo chegar até 28 metros de altura. Os estudos volumétricos apontam que tal verticalização não interfere na paisagem da composição arquitetônica do Antigo Mercado e de seu entorno. Para haver uma renovação de alguns edifícios degradados com frente para o eixo, e sua consequente transformação em áreas comerciais, incentiva-se o remembramento destes lotes com aqueles localizados no fundo da quadra, onde deve haver a verticalização de uso residencial e de serviços, compondo um mesmo empreendimento de uso misto. Deve-se levar em conta o ritmo das fachadas antigas junto ao antigo mercado e procurar reproduzi-lo nos novos empreendimentos.



No entorno da Praça Floriano Peixoto já existem cinco edificações acima dos 20 metros de altura, chegando três deles a mais de 30 metros. Soma-se a isso a impossibilidade de se avistar, a partir das vias lindeiras da praça, os elementos do Eixo Histórico em perspectiva. Desta maneira, propõe-se que o gabarito máximo permitido para o entorno da praça seja flexibilizado para 28 metros, conformando uma frente urbana homogênea para este importante espaço livre do bairro.



Por fim, vale aqui justificar os demais parâmetros definidos pela Resolução Conpresp, que deverão ser mantidos. O entorno do antigo Mercado de Santo Amaro, em composição com o imóvel tombado localizado à Praça Francisco Ferreira Lopes, 787, e com o mural de Júlio

Guerra, constitui uma ambiência que remete “aos passados” do bairro, sendo muito importante que suas quadras envoltórias se mantenham com gabarito de 7 metros. O entorno, sem verticalização, da Catedral Santo Amaro preserva ainda grandes visuais, sendo também positiva a restrição de altura definida pelo Conpresp de até 7 metros.

b) Priorização do pedestre

Com sua intensa atividade comercial popular, o bairro que é representante da formação e desenvolvimento do antigo núcleo que hoje integra a cidade de São Paulo apresenta problemas de circulação de pedestres, ruas estreitas, pouca arborização, escassez de espaços públicos e pouca valorização de seus elementos históricos. Será preciso ordenar a circulação veicular priorizando o fluxo de pedestres, melhorar a acessibilidade aos hubs de mobilidade (terminal de ônibus e estações Santo Amaro da CPTM e do Metrô) e aos diversos equipamentos institucionais localizados a oeste do centro histórico.

Algumas ruas específicas foram propostas para darem prioridade aos pedestres, de forma a garantir a continuidade dos calçadões existentes e suportar o volume de pessoas que transitam pelo local diariamente.



Figura 31 - Eixo histórico de Santo Amaro - vias de preferência ao pedestre

14.1.2 AIU Interlagos

14.1.2.1 O entorno do Autódromo de Interlagos

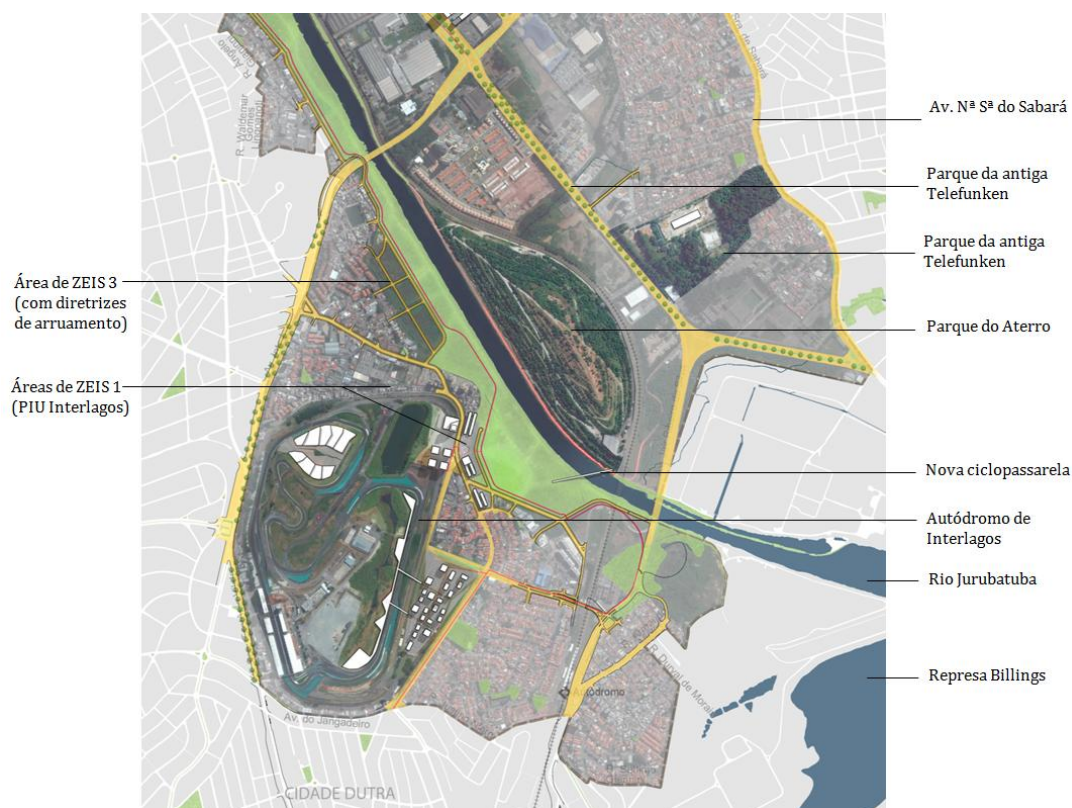


Figura 32 - AIU Interlagos

O setor de Interlagos abrange o autódromo a sua área envoltória, se expandindo a leste até a Av. Nossa Sra. do Sabará, buscando conectar ambas as margens do Rio Jurubatuba e abranger áreas transformáveis na sua margem direita.

O plano prevê a integração do autódromo com seu entorno a partir da qualificação de diversas alamedas que chegam em sua borda, advindas do território do ACJ a norte e a leste.

Sobre o antigo aterro, atual estação de transbordo, seu reflorestamento já atingiu bons níveis de desenvolvimento arbóreo, sendo possível sua utilização como parque, muito embora sua topografia dificulte o acesso ao topo do morro. A transposição proposta sobre o Rio Jurubatuba, por meio de uma nova ciclopasseira, está associada a este parque e busca conectá-lo ao autódromo. O aterro ainda se comunica com outro parque, o atual terreno da Telefunkken. A densidade de parques propostos para esta AIU está em consonância com as características do território, já muito próximo às represas e com grandes áreas florestadas.

Diversas áreas de ZEIS-3 possuem grande potencial para receber empreendimentos de Habitação de Interesse Social, de modo que seus futuros moradores tenham proximidade com grandes áreas verdes e com o transporte público (Estação Interlagos da Linha 9 da CPTM e a Av. Interlagos).

14.1.2.2 PIU do Autódromo de Interlagos



Figura 33 - Estudo Urbanístico Preliminar para o Autódromo de Interlagos



Figura 34 - Corte esquemático do Estudo Urbanístico Preliminar para o Autódromo de Interlagos

Tratando-se de território específico que necessita de disciplina especial para parcelamento, uso e ocupação do solo, a LPUOS (art. 15) classificou a área do Autódromo de Interlagos como uma Zona de Ocupação Especial – ZOE, cujos parâmetros serão definidos através de Projeto de Intervenção Urbana específico, a ser aprovado por decreto, observados os coeficientes de aproveitamento estabelecidos para a Macroárea em que encontra-se inserida – Quadro 2ª da Lei nº 46.050/2014, PDE.

No âmbito do Plano Municipal de Desestatização, o Executivo encaminhou à Câmara Municipal o Projeto de Lei 705/2017 que dispõe sobre a alienação do “Complexo Interlagos”, imóvel público onde estão localizados o Autódromo José Carlos Pace e o Cartódromo Ayrton Senna, situado na região de Interlagos, no distrito de Santo Amaro, com área total de 959.640,37 m². Este PL também condiciona a alienação à proteção e manutenção do espaço do Autódromo José Carlos Pace e o seu uso para prática de esportes a motor.

Atualmente o Autódromo de Interlagos apresenta-se como uma grande área murada no interior da cidade. Poucos são seus pontos de acesso e seu uso é esporádico. O presente projeto prevê que o autódromo se abra à cidade e que esta possa adentrar em seu perímetro, a fim de qualificar o espaço para diversos usos ainda em consonância com os atuais.

Esta integração se dá a partir de três áreas de intervenção no interior do autódromo, que são as suas “portas de entrada”. Essas “portas” estão vinculadas à Av. Interlagos, às Estações de trem da CPTM e ao parque da orla.

As 3 áreas são integradas entre si, apresentando usos complementares que serão definidos a partir das demandas da região e das potencialidades que o autódromo oferece, como as vistas para as corridas e para as áreas verdes.

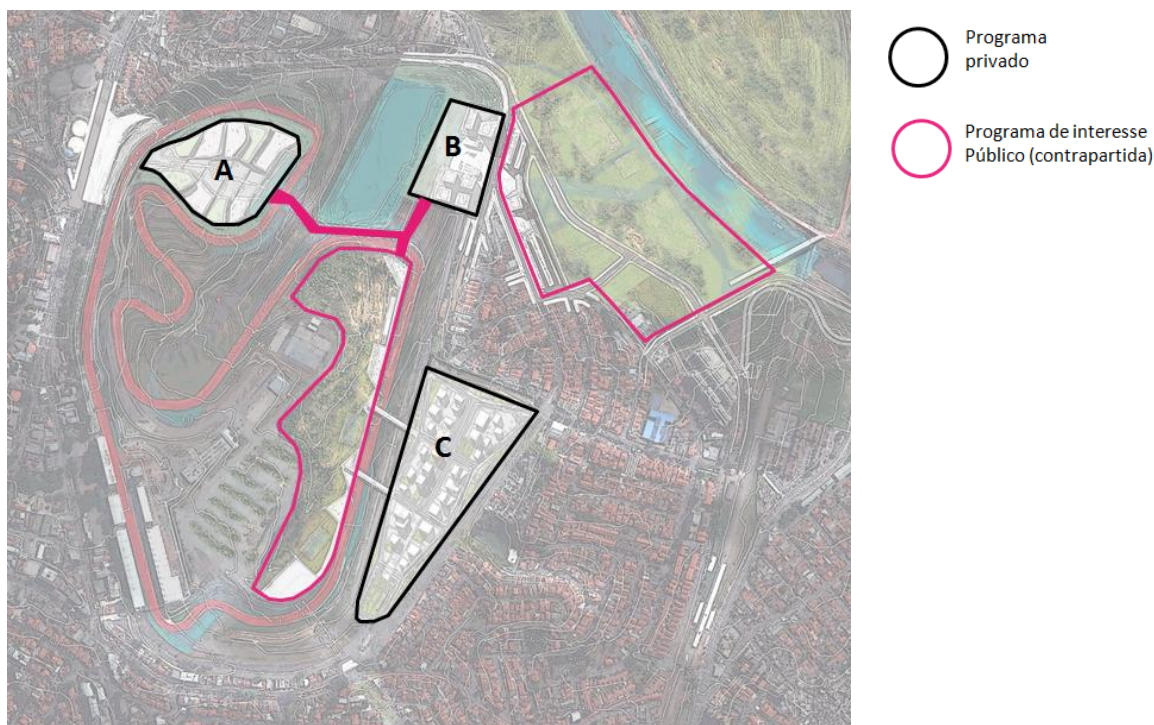
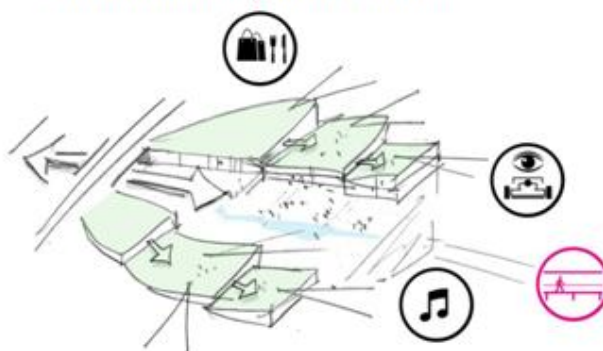
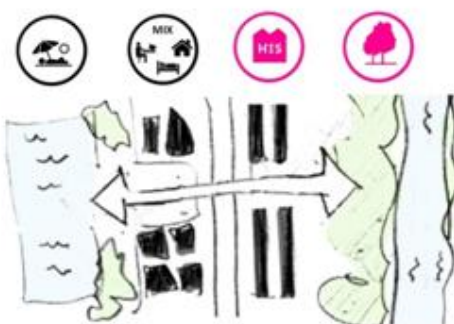


Figura 35 - Estudo Urbanístico Preliminar para o Autódromo de Interlagos - Áreas de Desenvolvimento Imobiliário e Públicas.

A Centro comercial | ÁREA = 40.000m²



B Complexo multifuncional | ÁREA = 25.000m²



C Bairro novo | ÁREA = 70.000m²



Na Área A, propõe-se um centro comercial (grande demanda local observada ao longo dos estudos de diagnósticos) que funciona em patamares, acompanhando o declive do terreno e promovendo grandes vistas para o autódromo, mais precisamente para o trecho denominado "mergulho". Há ainda a oportunidade de se criar um palco na área mais baixa, justamente

onde grandes eventos, como exemplo o Lollapalooza, instalam seu palco. Deverá haver uma conexão elevada ou subterrânea, a ser definida posteriormente, com as áreas B e C.

Na Área B, em frente ao lago existente, vislumbra-se a oportunidade de realizar um empreendimento de uso misto, com edifícios corporativos, residenciais e até mesmo hotéis, voltados para uma grande área de lazer situada na borda do lago existente do autódromo. Do outro lado da Av. Estação, promove-se um novo conjunto habitacional, voltado ao parque da Orla do Rio Jurubatuba, em área de ZEIS – 1, hoje classificada como área de risco geológico grau 2.



Figura 36 - Estudo Urbanístico Preliminar para o Autódromo de Interlagos - Usos predominantes

Na Área C, no atual cartódromo, promove-se um novo bairro, com grande diversidade de usos. Deverão ser previstas conexões por sobre a pista do autódromo em direção a um novo parque público, que deverá ser implantado respeitando e tirando partido dos corpos d'água existentes.



Figura 37 - Usos atuais do Autódromo de Interlagos

Matéria DSP 10362/2022. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao DOCREC 637/2022 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=392568>.

14.1.3 AIU Vila Andrade

O projeto da Área de Intervenção Urbana Vila Andrade consiste na qualificação de um território bastante particular no contexto geral do PIU Arco Jurubatuba. Predominantemente residencial e com expressivo contraste sócio econômico, delimitado fisicamente pela linha de alta tensão, trata-se de uma região de ocupação consolidada, com forte atuação do mercado imobiliário a leste, enquanto que, a oeste, é composto por grandes ocupações de habitações precárias e residências unifamiliares de baixo gabarito em pequenos lotes.

A área é também caracterizada por uma topografia acidentada, pela presença significativa de áreas verdes, sobretudo remanescentes do bioma de Mata Atlântica e por uma malha viária sinuosa e pouco conectada, seja na escala intra bairro, seja em relação às demais localidades do próprio Arco Jurubatuba.

Assim, o plano urbanístico para a AIU Vila Andrade visa qualificar o espaço urbano deste território e articular programas habitacionais, sobretudo de interesse social, para mitigar os contrastes sociais e econômicos. Desta forma, as ações de maior importância são a reestruturação viária, associada a uma nova rede ambiental de áreas verdes, e a provisão habitacional de interesse social.

A proposta de qualificação tem como elemento estruturador do território a implantação de um parque linear (Parque do Linhão), que funcionará como eixo ambiental, desde a escala local da própria AIU até a escala de todo o Arco Jurubatuba, funcionando como a ponta do vetor verde que permeia todo este território através das áreas de infraestrutura. Assim, este Parque terá interface com as propostas de ampliação da rede viária, de criação de novas frentes urbanas e da proposição de novas áreas verdes e espaços públicos a ele conectados.

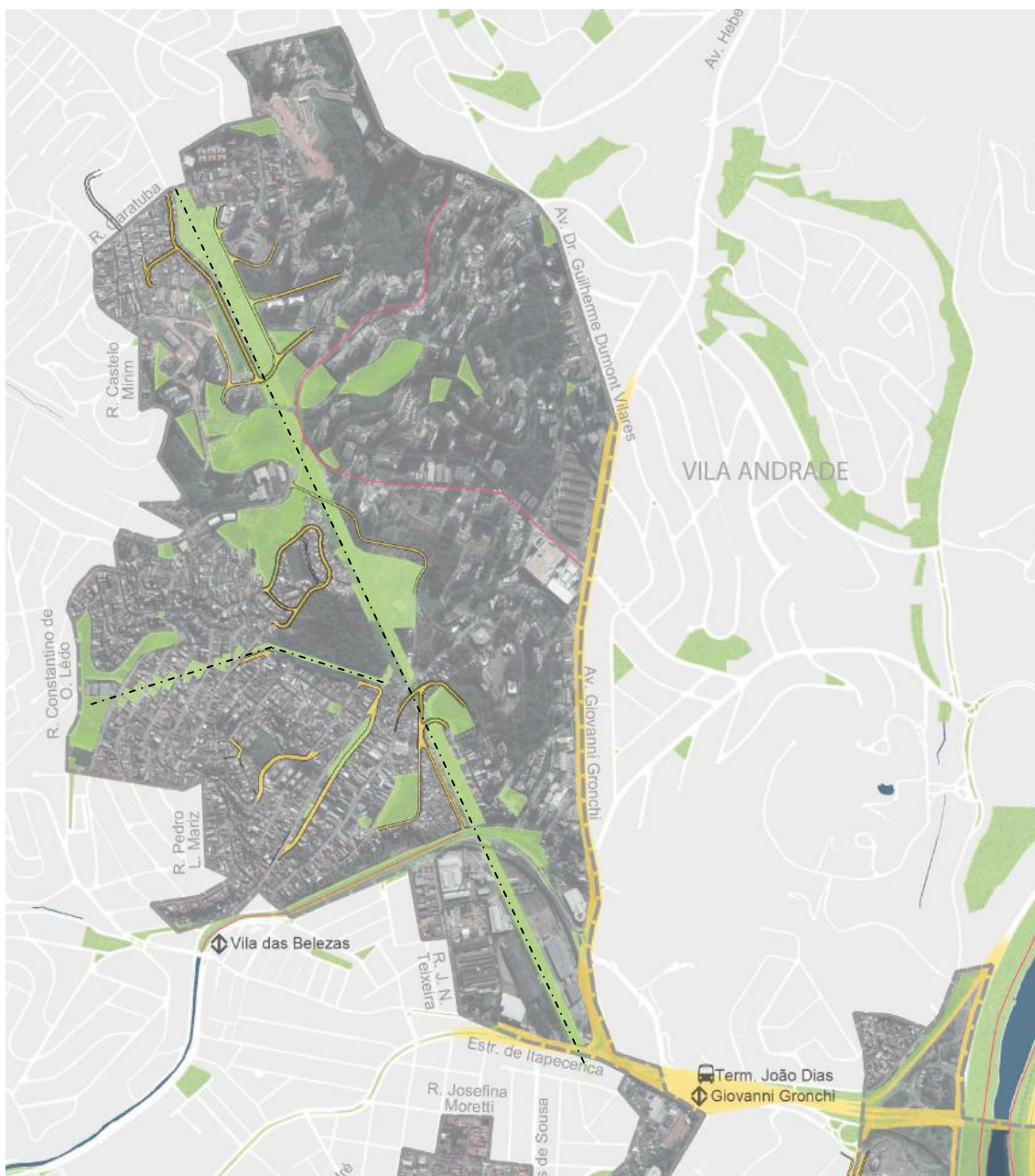


Figura 38 – Plano Urbanístico da AIU Vila Andrade

14.1.3.1 Rede Ambiental

Hoje barreira, a linha de alta tensão possui forte potencial para conciliar territórios. O projeto aposta na articulação dessa rede de infraestrutura a um sistema de espaços verdes, os quais podem ser acessíveis ou não à população, variando conforme a condição topográfica do local. Neste sentido, as ferramentas de praças em patamares, praças e do Parque do Linhão se somam para criar espaços públicos de articulação do tecido urbano que hoje se encontram

No limite sul da AIU Vila Andrade, a alameda junto ao Córrego Morro do “S” deverá contemplar uma nova frente ao córrego, por meio da supressão do muro existente e da remodelação do sistema viário local, dando prioridade ao tráfego de pedestres, à melhoria da conexão do entorno com a estação de metrô Vila das Belezas, à criação de um espaço público de lazer e fruição e à possibilidade de implantação de equipamentos públicos ao longo dessa via.



Figura 39 – Ações da Rede Ambiental da AIU Vila Andrade

14.1.3.2 Rede de Mobilidade

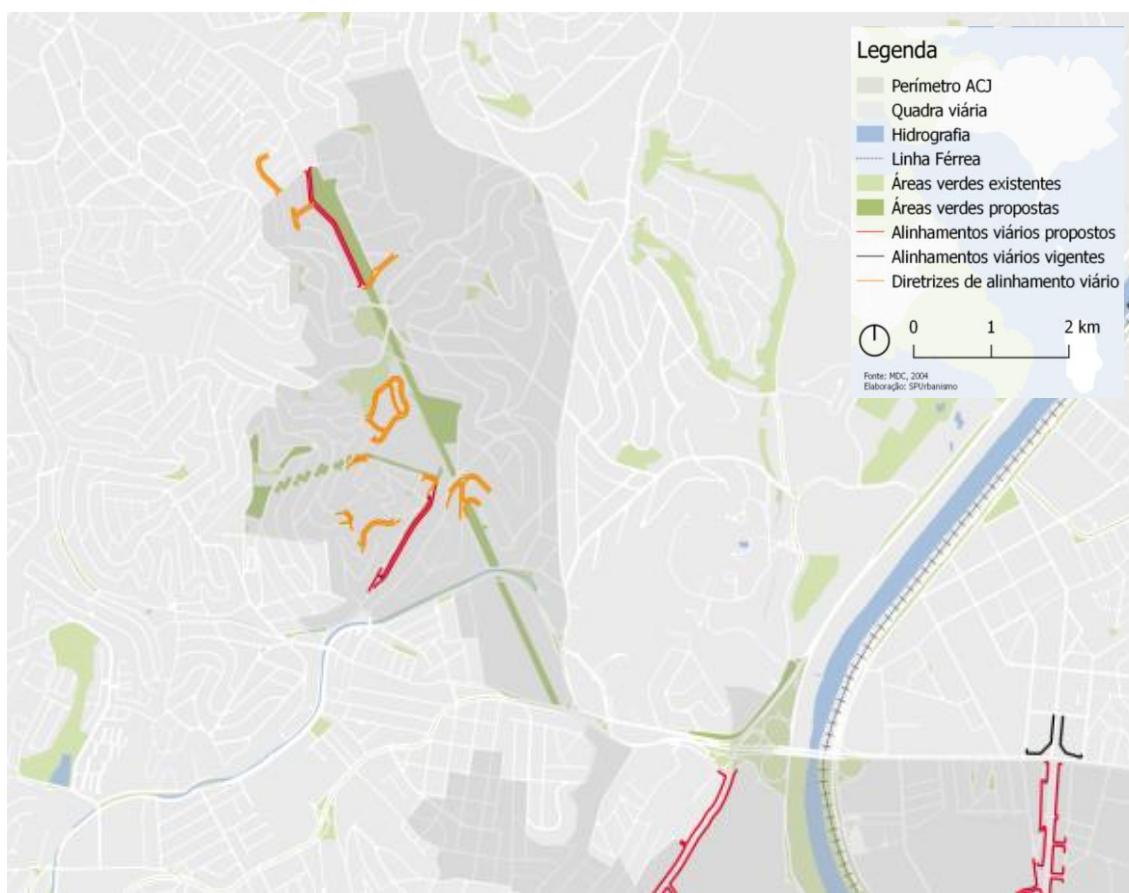


Figura 40 – Alinhamentos viários da AIU Vila Andrade

A criação de novas vias, bem como a execução de outras já previstas, porém ainda não realizadas durante o parcelamento da Vila Andrade, tem como objetivo: (1) integrar as porções leste e oeste, criando condições de acessibilidade e (2) conectar o tecido urbano formal da cidade com as áreas hoje ocupadas por habitações precárias e isoladas no território, seja pela posição espacial, seja pela condição topográfica. De um modo geral, parte-se do princípio de criar vias associadas a uma rede ambiental de áreas verdes que possibilitem maior permeabilidade no território e a criação de novas frentes urbanas.

A maior parte das conexões viárias foram propostas na intersecção com a linha de alta tensão e das áreas verdes adjacentes. Assim, fica reforçada a intenção de integração transversal do território e de delimitação dos diferentes níveis de espaços públicos (leito carroçável, calçada, áreas verdes), tendo em vista também conter a invasão de áreas inseguras à permanência, sobretudo para fins de habitação.

Na porção norte, duas vias paralelas à linha de alta tensão que, em conjunto com a proposta de execução de quatro vias transversais previstas no parcelamento do solo original da Vila Andrade, delimitam a proposta de implantação de um parque sob a linha de alta tensão, ao mesmo tempo em que funcionam como transposição dessa barreira.

Ao centro da AIU, onde a topografia é mais acentuada, propõe-se a continuidade da Rua Catarinenses, possibilitando a conexão do equipamento educacional existente (EMEF Francisco Rebolo) com a porção oeste da Vila Andrade.

Ao sul, está prevista no programa de intervenções a execução de vias do parcelamento para permitir melhor acesso da população residente nas favelas Pullman I, II e III às ruas Maria José da Conceição e Campo Novo do Sul, sendo esta última objeto de proposta de implantação de uma alameda, com interface para o córrego Morro do “S” e conexão com a estação de metrô Vila das Belezas.



Figura 41 – Vias propostas (amarelo) e áreas de intervenção prioritárias (círculos tracejados)

14.1.3.3 Adensamento, parâmetros e ferramentas urbanísticas

Conforme apontado nos estudos de diagnóstico previamente elaborados, grande parte da Vila Andrade encontra-se consolidada, seja na porção leste com os empreendimentos imobiliários residenciais e verticais, seja na porção oeste com as residências unifamiliares de baixo gabarito. Assim, a previsão adotada para a elaboração dos parâmetros urbanísticos e estudos de adensamento se baseia em um menor potencial de transformação e arrecadação para este território e uma forte demanda de produção habitacional de interesse social que deverá ser desenvolvida em conjunto com a Secretaria de Habitação.

Em um primeiro momento, a definição dos parâmetros urbanísticos da AIU da Vila Andrade se baseou na quantificação de lotes livres e que não continham demarcações de remanescentes de Mata Atlântica, sendo este perfil considerado como de maior potencial de transformação e, consequentemente, possível arrecadação de recursos por meio de outorga onerosa.

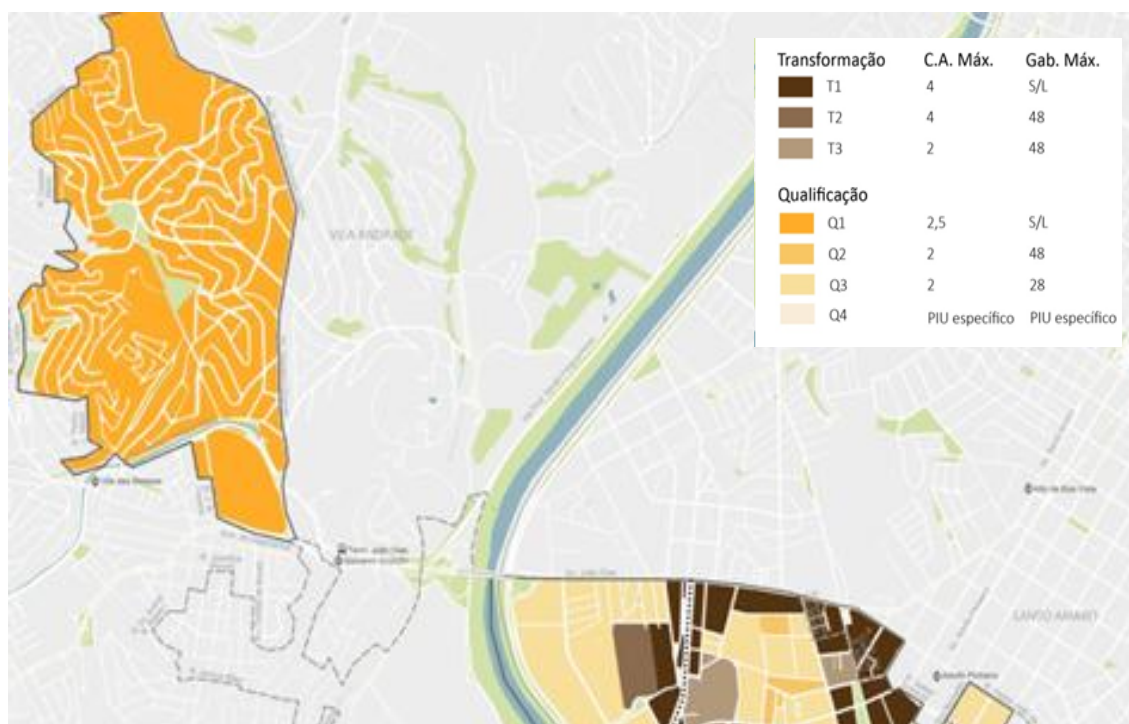


Figura 42 – Parâmetros urbanísticos da AIU Vila Andrade

Assim, almejando a otimização dessa arrecadação e considerando que a produção imobiliária da Vila Andrade já consolidou uma paisagem urbana que teve como base a legislação de uso e ocupação do solo pretérita, o projeto para a AIU Vila Andrade, classificada como Área de Qualificação Q1, teve seu coeficiente de aproveitamento homogeneizado para máximo 2,5,

sem restrição de limite de gabarito. Assim, o objetivo é que os novos empreendimentos tenham a possibilidade de adotar parâmetros urbanísticos que estejam compatíveis ao que já se consolidou nos anos anteriores de produção imobiliária.

Para as ZEIS, aplica-se também o gabarito sem restrição de altura máxima e os demais parâmetros deverão atender à Lei nº 16.402, de 2016 – LPUOS, observada a disciplina constante de decretos específicos.

Tendo em vista a baixa oferta de terrenos públicos, o projeto aposta na adoção de parâmetros urbanísticos específicos que incentivem a produção de unidades de interesse social e de mercado popular pelo setor imobiliário nas áreas de ZEIS, condicionado-o ao cumprimento dos percentuais de interesse social previstos no Decreto 57.377/2016 e Plano Diretor Estratégico – Lei nº 16.050/2014.

Outra ferramenta urbanística a ser adotada para a AIU da Vila Andrade é a possibilidade de transferência do potencial construtivo das áreas remanescentes do bioma de Mata Atlântica. Além de possibilitar, pelo proprietário do imóvel, a utilização do potencial construtivo em outro local, almeja-se a proteção e preservação de importantes áreas de interesse ambiental do território.

O desenvolvimento da produção habitacional, seja ela pública ou privada, de interesse social ou não, e mesmo que em menor intensidade em comparação àquela esperada para as demais AIUs, levará ao incremento na densidade populacional do território e, somada à melhoria da acessibilidade local proposta no Plano Urbanístico e à atual carência, deverá ser acompanhada da implantação de novos serviços e equipamentos públicos.

A indicação de locais para a implantação dos mesmos deverá ser feita em conjunto com a Secretaria de Habitação, tendo em vista a necessária interface de atuação paralela à elaboração de programas habitacionais de interesse social.

14.1.3.4 Habitação de Interesse Social

Para a consolidação do programa habitacional de interesse social da AIU Vila Andrade deverá ser realizada forte interlocução com a Secretaria de Habitação frente à grande demanda

existente, à baixa oferta de terrenos públicos para implantação de conjuntos habitacionais e ao potencial de arrecadação na transformação dessa AIU.

O programa habitacional deverá prever tanto o atendimento provisório quanto o definitivo, com olhar prioritário às famílias expostas a condições de maior vulnerabilidade: em situação de rua, residentes em áreas de risco geológico, sobre córregos e cursos d'água, em áreas de uso restrito de segurança (linhas de alta tensão, oleodutos), sobre áreas contaminadas, em áreas de preservação permanente e/ou áreas remanescentes de Mata Atlântica, em locais carentes de infraestrutura básica (drenagem, rede de abastecimento de água, saneamento, rede de energia, coleta de lixo, etc).

Os programas de interesse social para as áreas de ZEIS da Vila Andrade deverão incorporar as diretrizes estabelecidas pelo PIU Arco Jurubatuba e poderão ser compostos por uma série de ações definidas conforme as necessidades pontuais e específicas de cada demanda, sempre articuladas com as diretrizes e programas da Secretaria de Habitação.

As ações para promoção de habitação de interesse social poderão ocorrer através das seguintes ações:

- Áreas consolidadas com moradia digna:
 - Qualificação dos passeios e do sistema viário;
 - Provisão e melhoria na oferta de serviços de infraestrutura urbana;
 - Programas de microcrédito para reforma das imóveis;
 - Incentivo ao remembramento de pequenos lotes localizados em ZEIS 1 para implantação de empreendimentos de interesse social de baixo impacto à vizinhança, visando o atendimento das famílias residentes em áreas expostas a condições de maior vulnerabilidade, preferencialmente aquelas inseridas no perímetro da AIU Vila Andrade e, em segundo lugar, no perímetro do Arco Jurubatuba;
 - Relocação e atendimento habitacional definitivo para as famílias eventualmente afetadas pelas obras do Plano do PIU Arco Jurubatuba;
- Áreas com habitações precárias:
 - Remoção e relocação de famílias expostas a condições de maior vulnerabilidade, seja para execução de obras de engenharia que viabilizem a consolidação e reabilitação das áreas ocupadas, seja para a recuperação

ambiental dessas áreas e implantação de áreas verdes e/ou equipamentos públicos;

- Remoção de famílias em situação precária, e consequente relocação, para fins de recuperação e proteção da qualidade ambiental das águas, do solo, das áreas verdes, remanescentes de Mata Atlântica e áreas de preservação permanente;
- Remoção e/ou desapropriação de áreas ocupadas, e consequente relocação das famílias, para implantação de novos conjuntos habitacionais para atendimento da demanda interna da AIU Vila Andrade ou, em segundo plano, do perímetro do Arco Jurubatuba, conforme lista de prioridades de atendimento a ser consolidada em conjunto com a Secretaria de Habitação;
- Urbanização de favelas inseridas no perímetro da AIU Vila Andrade;
- Regularização fundiária de assentamentos que apresentem condições dignas de moradia e qualidade do espaço urbano (ou viabilidade de qualificação);
- Áreas de ZEIS passíveis de transformação:
 - Incentivo à produção de unidades de interesse social e mercado popular pelo setor imobiliário, condicionado ao cumprimento dos percentuais de HIS previstos no Decreto 57.377/2016 e Plano Diretor Estratégico – Lei nº 16.050/2014.

Para a viabilização de programas de provisão habitacional, o projeto almeja utilizar parte dos recursos advindos da transformação, destinando ao menos 30% de toda a arrecadação conforme diretrizes do PDE.

ANEXO I: Plano Urbanístico