

EIXOS ESTRUTURADORES MOOCA I BELÉM

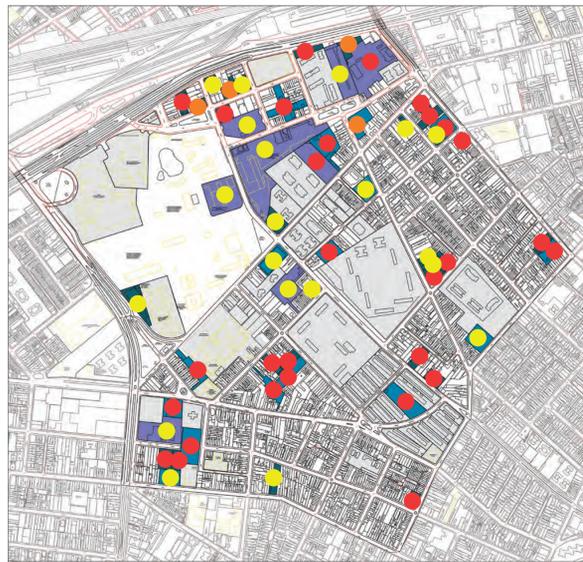
CONTEXTO E ABORDAGEM

ANTIGOS BAIRROS INDUSTRIAIS A LESTE DO CENTRO

A ÁREA DE ESTUDO COMPREENDE PARTES DAS MACROÁREAS DE QUALIFICAÇÃO DA URBANIZAÇÃO E DA ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA.

REFLETEM QUESTÕES COMO A PRESENÇA DE GRANDES INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E MOBILIDADE, ALTAS TAXAS DE OCUPAÇÃO E IMPERMEABILIZAÇÃO DO SOLO, BAIXAS TAXAS DE COBERTURA VEGETAL E DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS E, DE FORMA SIGNIFICATIVA, OS PASSIVOS URBANÍSTICOS DEIXADOS PELO PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA DA INDÚSTRIA PAULISTA QUE SE INTENSIFICOU A PARTIR DOS ANOS 1970.

PROPOMOS QUE OS ENSAIOS AQUI APRESENTADOS ENFOCASSEM TEMAS COMO AS GRANDES GLEBAS E QUADRAS REMANESCENTES DO PARCELAMENTO INDUSTRIAL, A NECESSIDADE DE INSTRUMENTOS DE ORDENAMENTO E REESTRUTURAÇÃO URBANA A PARTIR DA AÇÃO INDUTORA DO PODER PÚBLICO, A CONSIDERAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO/CULTURAL NA PERSPECTIVA DA FUNÇÃO SOCIAL E URBANA E A INCORPORAÇÃO DAS PREEXISTÊNCIAS E DA MEMÓRIA URBANA COMO ELEMENTOS BASILARES DA MORFOLOGIA URBANA, AQUI ENTENDIDA COMO UM PALIMPSESTO INFINITO.



Caracterização dos Lotes no Mapa		Caracterização das Oportunidades dos Lotes	
■	Oportunidades com área entre 1.000 e 2.000m ²	●	Lotes com terreno vazio, estacionamento, e/ou subutilizados
■	Oportunidades com área entre 2.000 e 5.000m ²	●	Lotes com ocupação deteriorada e/ou de baixa densidade
■	Oportunidades com área maior que 5.000m ²	●	Lotes com função urbana inadequada e/ou ocupações passíveis de negociação imobiliária
■	Lotes descartados - colégios, hospitais, empreendimentos imobiliários recentes		



Av. Celso Garcia - tráfego de veículos pesados além do transporte público



Av. Alcântara Machado - Uso industrial



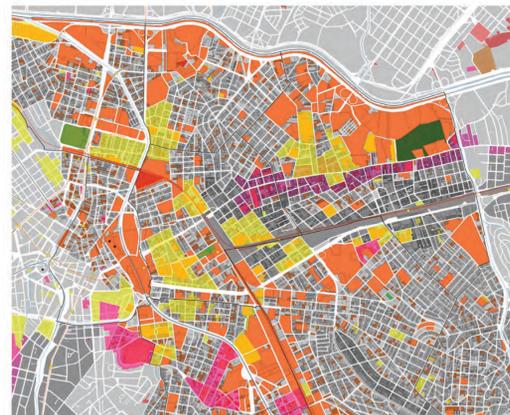
Exemplo de quadra com ocupação de 90 a 100% do lote



Av. Celso Garcia - Fluxo intenso de trecho de via sem dinâmica econômica



Av. Celso Garcia - Lotes ociosos e subutilizados



—	Corredor_onibus_municipal_existente	■	Eixo_Existente
—	Metro_Estacao_Existente	■	Eixo_Previsto
—	Metro_Linha_Existente	■	LOTES ENTRE 1.000 m ² E 2.000m ²
—	Terminal_onibus_existente	■	LOTES ACIMA DE 5.000m ²
▲	Trem_Estacao_Existente	■	ZEIS1
■	Parques_Estaduais_Urbanos	■	ZEIS2
■	Parques_Municipais	■	ZEIS3
		■	ZEIS5

CONCEITOS E PREMISSAS

QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA

ENSAIOS INICIALMENTE BASEADOS NA UTILIZAÇÃO DE FERRAMENTAS DE PESQUISA RELATIVAS AO GEORREFERENCIAMENTO DE DADOS, LEVANTAMENTOS DE CAMPO, FOTOINTERPRETAÇÃO, COM ÊNFASE NA ELABORAÇÃO DE LEITURAS TERRITORIAIS E AMPARADOS NOS ESTUDOS DO GRUPO DE PESQUISA ARQUITETURA DA CIDADE (CNPQ-USJT).

BUSCOU-SE IDENTIFICAR AS OPORTUNIDADES MAIS SIGNIFICATIVAS PARA REVERTER TANTO A PRECARIIDADE E ESTADO DE ABANDONO QUE SE OBSERVA EM VÁRIOS TRECHOS – CASO EXEMPLAR DA AV. CELSO GARCIA – COMO TAMBÉM A CONSOLIDAÇÃO DO RECENTE DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO – CASO DO DISTRITO DA MOOCA – ONDE A INFRAESTRUTURA URBANA AINDA NÃO SE QUALIFICOU PARA ATENDER SATISFATORIAMENTE AOS NOVOS CONTINGENTES POPULACIONAIS QUE ALI SE RADICARAM.

ESTRATÉGIAS DE IMPLANTAÇÃO

OS ENSAIOS AQUI APRESENTADOS BUSCAM INTERAGIR COM O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO URBANA QUE CONSIDERA O EMPREENDEDOR PRIVADO COMO O AGENTE MAIS EFETIVO, DEVIDO SUA DIVERSIDADE EMPRESARIAL E SOCIAL, DE MANEIRA ASSOCIADA À PARTICIPAÇÃO ATIVA DO PODER PÚBLICO.

ESTE, POR SUA VEZ, PRECISA ASSUMIR EFETIVAMENTE O PAPEL DE PROMOTOR, INDUTOR E GESTOR DE PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA DE COMPLEXIDADE INTERMEDIÁRIA, COMO NO CASO DA METODOLOGIA PARA TRANSFORMAÇÃO DE CORREDORES LOCAIS AQUI APRESENTADA, ONDE A AÇÃO PRIVADA DEVERÁ SE PAUTAR PELO DESENHO E FORMA DA CIDADE, MEDIANTE MODELAGENS URBANÍSTICAS REFERENDADAS EM PROCESSOS PARTICIPATIVOS.

OS ESTUDOS DE IMPLANTAÇÃO AQUI APRESENTADOS TÊM COMO PANO DE FUNDO UM POSSÍVEL PROCESSO DE PLANOS E PROJETOS MAIS SIMPLES QUE AQUELES QUE SUSTENTAM AS OPERAÇÕES URBANAS E UM POUCO MAIS COMPLEXOS QUE O ZONEAMENTO TRADICIONAL.

CONSIDERAMOS QUE PODERIAM SERVIR DE REFERÊNCIA PARA OS SUBSEQUENTES PLANOS REGIONAIS ESTRATÉGICOS (PRÉS)

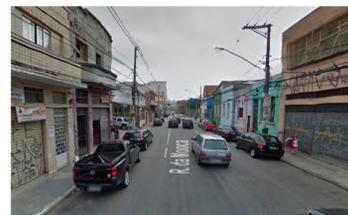
FORMA URBANA

QUAL O DESENHO E A FORMA DA CIDADE QUE OS DISTRITOS MOOCA E BELÉM PODERÃO TER?

ESSE FOI O TEMA CENTRAL DE NOSSOS ESTUDOS, QUE RESULTOU NOS ENSAIOS AQUI APRESENTADOS.

PARA MELHOR COMPREENSÃO DAS POSSIBILIDADES E DOS LIMITES DAS PROPOSTAS SOB ESSE PRISMA, SE FAZ NECESSÁRIO UMA METODOLOGIA DE PROJETO URBANO BASEADA EM PRINCÍPIOS DE INTERPRETAÇÃO, TAIS COMO O QUE FOI UTILIZADO PARA IDENTIFICAÇÃO DE CORREDORES E SUBÁREAS, BEM COMO DE CRIATIVIDADE PARA ESPECULAÇÕES SOBRE INSTRUMENTOS E PARÂMETROS NORMATIVOS ESPECÍFICOS.

FAZ-SE NECESSÁRIO TAMBÉM A COMPREENSÃO DO LEGADO DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS E EDILÍCIAS OCORRIDAS DESDE A SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX, AINDA QUE PARCIAIS OU INACABADAS, QUE SE ENTENDE QUE DEVEM SER APROPRIADAS, TANTO PELA SUA MERA REUTILIZAÇÃO, NO CASO DE GALPÕES INDUSTRIAIS CUJA LINGUAGEM CONSTRUTIVA FAÇA PARTE DA MEMÓRIA URBANA, QUANTO PELA COMPLEMENTAÇÃO FORMAL, RECONHECENDO SUA INCOMPLETUDE E PROPONDO DIALETICAMENTE NOVAS FRENTES, COMO NO CASO DAS EMPENAS CEGAS DA AV. CELSO GARCIA.



Corredor Rua da Mooca - trecho centro



Corredor Rua da Mooca - trecho viaduto Abreu Sodré



Rua dos Trilhos - patrimônio industrial



Corredor Rua da Mooca - domínio do automóvel



Corredor Rua da Mooca - Fachada ativa e uso misto

EIXO DE ESTRUTURAÇÃO REQUALIFICAÇÃO | AV. CELSO GARCIA

TRANSPORTE COLETIVO

IMPLANTAÇÃO DO BRT (BUS RAPID TRANSIT)

DEFLAGRADOR LEGAL DO PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO, O MEIO DE TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDADE PREVISTO NÃO PODE SE LIMITAR AO MERO ATENDIMENTO À DEMANDA DE PASSAGEIROS/HORA.

O ENSAIO AQUI APRESENTADO ADOTA A PREMISSE DE QUE O BRT DEVE SER PLANEJADO COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DA QUALIFICAÇÃO URBANA E QUE PRECISA EVITAR OS EFEITOS INDESEJÁVEIS DE DETERIORAÇÃO ESPACIAL VERIFICADOS EM OUTROS CASOS DE IMPLANTAÇÃO DE CORREDORES DE TRANSPORTE SEM A MUDANÇA DO PARADIGMA DE MOBILIDADE (AV. SANTO AMARO, POR EXEMPLO).

ASSIM SENDO, PROPOMOS QUE A AV. CELSO GARCIA SE CONVERTA EM VIA EXCLUSIVA PARA O TRANSPORTE COLETIVO, COM AS DEVIDAS GARANTIAS DE CIRCULAÇÃO/ACESSO DE VEÍCULOS PRÉ-EXISTENTES, MAS COM A CRIAÇÃO DE ESPAÇOS QUALIFICADOS PARA O PERCURSO DOS PEDESTRES E CICLISTAS, APRESENTAMOS UMA CONFIGURAÇÃO, AINDA INCIPIENTE, DE ROTAS ALTERNATIVAS PARA VEÍCULOS PARTICULARES, TANTO DE PASSAGEM QUANTO DE ACESSO E CAPILARIDADE TRANSVERSAL DO BAIRRO.

DIRETRIZES PARA RECUOS

ALARGAMENTO DA CAIXA DA VIA

ADOTANDO A MORFOLOGIA DA QUADRA URBANA TRADICIONAL E DE REQUISITOS PAISAGÍSTICOS, FORAM PROPOSTAS REGRAS PARA QUE OS NOVOS EMPREENDIMENTOS, PAULATINAMENTE, REDEFINAM O CORREDOR PARA 30M, AO INVÉS DOS 23M ATUAIS, E QUE A ÁREA CORRESPONDENTE A ESSA EXIGÊNCIA SE CONVERTA INTEGRALMENTE EM POTENCIAL CONSTRUTIVO.

CONSIDEROU-SE UMA TRANSFORMAÇÃO, IGUALMENTE PARCIAL, MAS QUE PODE SER BASTANTE EFETIVA AO LONGO DO HORIZONTE DE VALIDADE DO PDE, CASO O ADENSAMENTO SE CONFIRMAR.

EDIFICAÇÕES NO NOVO ALINHAMENTO

A QUALIFICAÇÃO DO CORREDOR URBANÍSTICO INCORPORA TAMBÉM A PROPORCIONALIDADE ENTRE CAIXA DA VIA E ALTURA DAS EDIFICAÇÕES.

ASSIM SENDO, FOI PROPOSTO QUE, OBRIGATORIAMENTE, OS NOVOS EMPREENDIMENTOS SE CONFIGUREM A PARTIR DE UM VOLUME FRONTAL COM GABARITO DE 28M, EXCETO NO CASO DA EXISTÊNCIA DE VIZINHOS COM EMPENAS CEGAS ONDE, DE FORMA INCENTIVADA, PODERÁ SER PARCIALMENTE MAIS ALTO DESDE QUE SE CRIEM NOVAS FACHADAS ELIMINANDO ASSIM A INCOMPLETUDE JÁ CITADA.

PASSAGENS DE USO COLETIVO

SEMPRE QUE POSSÍVEL, E COMO DEMONSTRADO NO EMPREENDIMENTO TOMADO COMO EXEMPLO, AS OCUPAÇÕES DE MIOLDS DE QUADRA SERÃO INCENTIVADAS A BUSCAR ALTERNATIVAS DE LIGAÇÃO COM AS VIAS PARALELAS, TANTO PARA REDUÇÃO DE PERCURSOS/ACESSO AO NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE COMO TAMBÉM PELA PRÓPRIA RECONFIGURAÇÃO DAS VIAS COMO CORREDOR EM FACE DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS PROPOSTO.

OCUPAÇÃO EDILÍCIA

ÁREAS PRIVADAS DE ACESSO PÚBLICO

QUESTÃO JÁ INCORPORADA AO NOVO PDE QUE SOMENTE SE EFETIVARÁ QUANDO CONVENIENTE PARA A LÓGICA IMOBILIÁRIA. PROPÕE-SE, TODAVIA, O RECUO DO TÉRREO, SOB O VOLUME FRONTAL PREVIAMENTE DEFINIDO COMO COMPLEMENTO DEVIDAMENTE QUALIFICADO AO ESPAÇO PÚBLICO ADJACENTE.

CONTROLE DA VOLUMETRIA DOS EDIFÍCIOS

PARA AS DEMAIS CONFIGURAÇÕES EDILÍCIAS NO MESMO EMPREENDIMENTO, FORAM CONCEBIDAS DIRETRIZES MORFOLÓGICAS DE OCUPAÇÃO BASEADAS NA RELEITURA DE FÓRMULAS CONSAGRADAS E INCORPORAÇÃO DE ALGUMAS REGRAS PRESENTES NO COE.

TAIS DIRETRIZES CONFIGURAM A IDEIA DE ENVELOPES EDILÍCIOS COMO LIMITES DEFINIDOS NO ESPAÇO, DETERMINADO PELO ESTUDO MORFOLÓGICO PROPOSTO PELO PODER PÚBLICO.

OS EDIFÍCIOS INTEGRANTES DOS EMPREENDIMENTOS SOB ESSE REGRAMENTO DEVERÃO ESTAR CONTIDOS EM PERÍMETROS X, Y E Z



EMPREENDIMENTO DE USO MÚLTIPLO
VOLUMETRIA + USOS



EMPREENDIMENTO DE USO MÚLTIPLO
IMPLANTAÇÃO

DEFINIDOS POR DIRETRIZES DE OCUPAÇÃO QUE SE BASEIAM NO SISTEMA FUNDIÁRIO, NA ESCALA DA VIA, NOS PADRÕES DE OCUPAÇÃO EXISTENTES E PROPOSTOS E NOS COEFICIENTES DE APROVEITAMENTO. ESTA ADAPTABILIDADE DE SE CONSTRUIR DIFERENTES MASSAS EM UM ESPAÇO PRÉ-DETERMINADO GERA VARIAÇÃO E FLEXIBILIDADE NA ESCALA ARQUITETÔNICA, AO MESMO TEMPO QUE ATRIBUI UNIDADE PARA O CONJUNTO.

INSTRUMENTOS DE COMPENSAÇÃO DE PARÂMETROS

COMO MEDIDA COMPENSATÓRIA A EVENTUAIS CERCEAMENTOS DE POTENCIAIS CONSTRUTIVOS LEGÍTIMOS, PROPÕE-SE QUE SE INSTITUA UM BANCO DE POTENCIAIS REMANESCENTES QUE PODERÃO SER LIVREMENTE NEGOCIADOS E TRANSFERIDOS SOB UM MESMO CONJUNTO PLANEJADO, QUER SEJA UM CORREDOR OU UM CONJUNTO DE QUADRAS, AOS MOLDES DO QUE JÁ É PREVISTO PARA ZEPECs.

PARA TANTO SERÁ PRECISO PREVER QUE OS PARÂMETROS PODERÃO SER ATENDIDOS NO CONJUNTO DOS LOTES DO EMPREENDIMENTO, AO INVÉS DO QUE OCORRE NA LEGISLAÇÃO ATUAL.

OUTRO PONTO IMPORTANTE DE LEVANTAR É QUE SE PODERIA PENSAR EM MECANISMO QUE PERMITISSEM O APROVEITAMENTO, PARA FINS DE ABATIMENTO DE OUTORGA ÔNEROSA, DO POTECIAL CONTRUTIVO INSTALADO NO IMÓVEL A SER DEMOLIDO, INCENTIVANDO AINDA MAIS OS PROCESSOS DE QUALIFICAÇÃO DA URBANIZAÇÃO.

NOVAS ÁREAS LIVRES PÚBLICAS

DIRETRIZES | DESAPROPRIAÇÃO

COMO MECANISMO PARA ACELERAR O AUMENTO DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS, ELABORAMOS MODELOS DE EMPREENDIMENTO, ONDE A PROMOÇÃO DE NOVAS ÁREAS SERIA INDUZIDA PELO PODER PÚBLICO. AMPARADO EM PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO, PUBLICAMENTE DIVULGADOS, CABERIA À PMSP A OFERTA DE INCENTIVOS FISCAIS PARA O PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE (PMI) COM A MELHOR OFERTA DE TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE PRIVADA DESOCUPADA E NO PERÍMETRO DO PROJETO PARA FINS DE IMPLANTAÇÃO DE ÁREAS LIVRES PÚBLICAS, PODENDO, IDEALMENTE RECORRER ÀS COMPENSAÇÕES DE PARÂMETROS URBANÍSTICOS ANTERIORMENTE CITADAS.

PARCERIAS | EMPREENDEDORES

UMA OUTRA FORMA DO PODER PÚBLICO ATUAR PODE SE DAR NA PROMOÇÃO DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADA (PPP), TAIS COMO A PRÓPRIA IMPLANTAÇÃO DO BRT.

NESSE CASO, O ESCOPO DE ATUAÇÃO DO PARCEIRO PRIVADO PRECISA EXTRAPOLAR OS LIMITES DA EXECUÇÃO FÍSICA DA INFRAESTRUTURA E SE CONVERTER EM AGENTE DE PROMOÇÃO DE REQUALIFICAÇÃO, AOS MOLDES DOS PROCESSOS DE CONCESSÃO PÚBLICA.

POR FIM, SUGERIMOS QUE OS EMPREENDIMENTOS COM ÁREA COMPUTÁVEL ACIMA DE 20.000m² DEVAM SER ANALISADOS POR COMISSÕES DE URBANISTAS COM EXPERTISE EM PROJETO URBANO (URBAN DESIGNERS).



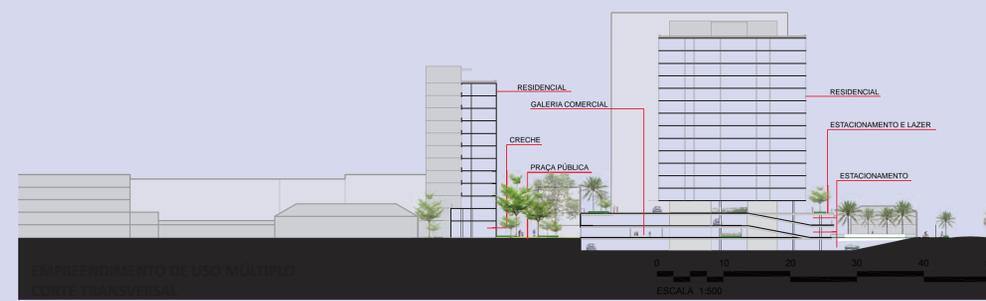
PERSPECTIVA 1
BRT + ESPAÇO PÚBLICO REQUALIFICADO + DIRETRIZES MORFOLÓGICAS



PERSPECTIVA 2
BRT + ESPAÇO PÚBLICO REQUALIFICADO + DIRETRIZES MORFOLÓGICAS

ÁREA DO TERRENO (m²)	POTENCIAL CONSTRUTIVO (m²)	DOAÇÃO ÁREA PÚBLICA (m²)	OCUPAÇÃO	USO PREDOMINANTE	ÁREA PAVIMENTO	PROJEÇÃO EDIFICAÇÃO (m²)	NÚMERO DE PAVIMENTOS	ÁREA COMPUTÁVEL (m²)	C.A.	T.O.
7.120,00	28.480,00	2.500,00	EDIFÍCIO 01	COMÉRCIO	2.425,00	2.425,00	2	4.850,00	4,0	50%
			EDIFÍCIO 02	INSTITUCIONAL	896,00	896,00	2	1.792,00		
			EDIFÍCIO 03	SERVIÇOS	265,00	265,00	8	2.120,00		
			TORRE 04	RESIDENCIAL	433,50	173,40	12	5.202,00		
			TORRE 05	RESIDENCIAL	1.047,00	1.047,00	6	6.282,00		
			mezanino		300,00	300,00	1	300,00		
			ESTACIONAMENTO	USO PÚBLICO	2.425,00	2.425,00	2	4.850,00		
			escalonamento 1		720,00	720,00	3	2.160,00		
			escalonamento 2		419,00	419,00	4	1.676,00		
			TORRE 06	RESIDENCIAL	315,00	315,00	13	4.095,00		
			TOTAIS		3.586,00			28.477,00		

EMPREENDIMENTO DE USO MÚLTIPLO - QUANTITATIVOS EDIFÍCIOS



- ↔ Vias estruturais
- ↔ Corredores locais
- BRT previsto no eixo de estruturação
- - - Via projetada
- ↔ Novo Fluxo sentido Centro
- ↔ Novo Fluxo sentido Bairro
- Circuitos de acesso
- Estação Trem/Metrô
- Linha de metrô existente

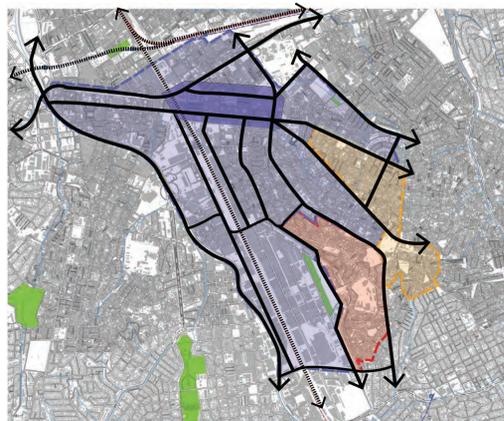
CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS PARTICULARES - ESTUDO DE ROTAS ALTERNATIVAS



IMPLANTAÇÃO: BRT + ESPAÇO PÚBLICO REQUALIFICADO + OPORTUNIDADES IDENTIFICADAS

CORREDORES LOCAIS

SISTEMA RUA DA MOOCA | RUA DOS TRILHOS



DISTRITO DA MOOCA
 ÁREA 770ha | POPULAÇÃO 75.358 habitantes (2010)
 SUBDISTRITOS: MOOCA | PARQUE DA MOOCA | ALTO DA MOOCA

CORREDORES E SUBÁREAS: MÉTODO DE ESTUDO
 CORREDOR: PERCURSO + LOTES LINDEIROS
 SUBÁREAS: ESPAÇO DELIMITADO POR CORREDORES



ÁREA DE VIZINHANÇA
 PROJETO CORREDORES RUA DA MOOCA E RUA DOS TRILHOS +
 SUBÁREA (MIOLO) | USO MISTO | PREDOMINÂNCIA
 RESIDENCIAL | INTERAÇÃO COM ÁREAS VIZINHAS



ÁREA DE VIZINHANÇA - MOOCA - TRILHOS
 METODOLOGIA GRÁFICA PARA PROJETO DOS CORREDORES
 ACIMA: PROJEÇÃO DAS EDIFICAÇÕES | ABAIXO: OS LOTES DOS
 CORREDORES

DIRETRIZES PARA AS VIAS

- RUA DOS TRILHOS COMO PORTAL DO BAIRRO
- RECUO CONFORME TESTADA DOS LOTES
- IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS
- INCENTIVOS PELO PODER PÚBLICO

REPARCELAMENTO DE LOTES GRANDES

- REDUÇÃO DA EXTENSÃO DE QUADRAS
- REUTILIZAÇÃO DOS MIOLOS DE QUADRA
- NOVOS ESPAÇOS PÚBLICOS

PAISAGEM URBANA

- PRESERVAÇÃO DE BENS SIGNIFICATIVOS
- MARCO-PORTAL NA RUA DOS TRILHOS X ALCÂNTARA MACHADO
- INTEGRAÇÃO PAISAGÍSTICA DOS RECUOS FRONTAIS

CONFIGURAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES

- C.A. = 2 PARA OS DOIS CORREDORES LOCAIS
- C.A. = 4 PARA A VIZINHANÇA DA ESTAÇÃO CPTM
- RECUO FRONTAL DEFINIDO POR DIRETRIZES CONFORME CARACTERÍSTICAS DO CORREDOR
- EMBASAMENTO OCUPANDO TODO O LOTE EXCETO A FAIXA DE RECUO
- ALTURA DO VOLUME INFERIOR (ATÉ A PLATIBANDA) DE 9,00M
- TAXA DE OCUPAÇÃO DO BLOCO SUPERIOR CALCULADA EM RELAÇÃO À ÁREA DO LOTE - T.O. ≤ 50%
- VOLUME SUPERIOR CONFORME A LEGISLAÇÃO VIGENTE PARA AERAÇÃO E ILUMINAÇÃO NATURAL

CONFIGURAÇÃO DOS ESPAÇOS ABERTOS

- NO MÁXIMO 50% DA TESTADA DOS LOTES PODERÁ SER UTILIZADA PARA ESTACIONAMENTO PERPENDICULAR AO PASSEIO
- COMO CONTRAPARTIDA AMBIENTAL E PAISAGÍSTICA, DEVERÁ SER PLANTADA UMA ÁRVORE, NO PRÓPRIO RECUO, PARA CADA 3 VAGAS
- NA RUA DOS TRILHOS - LADO ESQUERDO - RECOMENDA-SE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA OU CONSÓRCIO IMOBILIÁRIO PARA FINS DE INCORPORAR EM VÁRIOS EMPREENDIMENTOS DIVERSOS LOTES PEQUENOS E UMA GLEBA DA PMSP, MELHORANDO ASSIM AS CONDIÇÕES DE USO E OCUPAÇÃO DO TRECHO COMO PARTE DO ESPAÇO DE ENTRADA NA MOOCA.

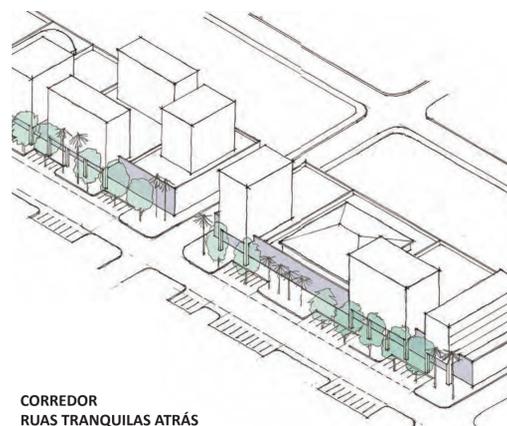
PRINCÍPIOS DE PROJETO

- LOTES GRANDES E AGRUPAMENTOS DE LOTES - CONSÓRCIO IMOBILIÁRIO
- VALORIZAR O TIPO RUA DA MOOCA: LOJAS EM LOTES DE PEQUENA TESTADA | ESTACIONAMENTO NO LOTE | VISUAL HORIZONTAL
- PREVER DIRETRIZES TRANSITÓRIAS COM VISTAS À IMPLANTAÇÃO GRADUAL

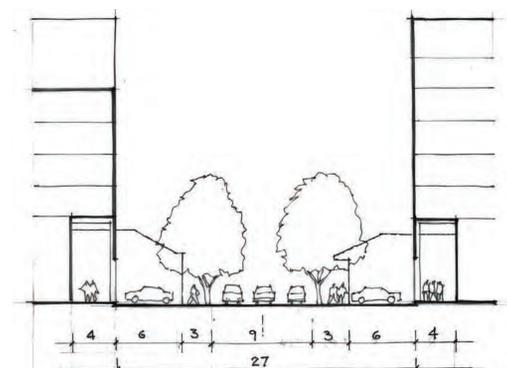


DIRETRIZES

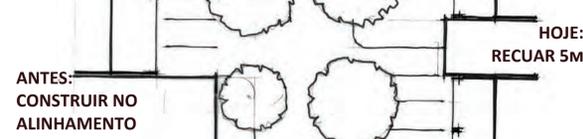
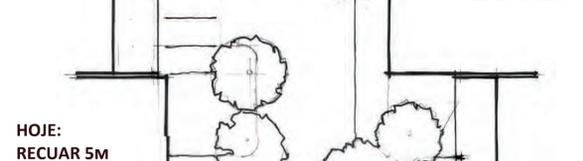
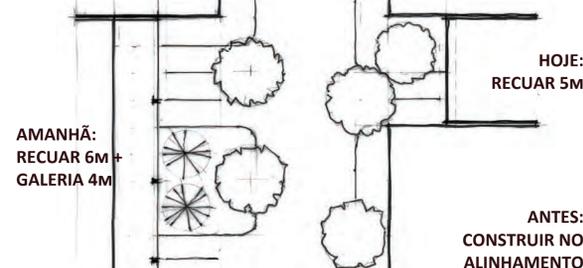
- ANTES: EDIFICAÇÕES NO ALINHAMENTO
- HOJE: RECUO DE 5M | ESTACIONAMENTO PERPENDICULAR
- AMANHÃ: ALINHAMENTO RECUADO 6M | VAGAS DE 2,5x5M | PASSEIO DE 4M SOB GALERIA - RECUO DO TÉRREO | EMBASAMENTO COM ALTURA DE 9M



CORREDOR RUAS TRANQUILAS ATRÁS TIPO QUE SE REPETE NA CIDADE



ANTES: CONSTRUIR NO ALINHAMENTO



EMPREENDIMENTO DE USO MÚLTIPLO VOLUMETRIA + USOS



EMPREENDIMENTO DE USO MÚLTIPLO IMPLANTAÇÃO

EMBASAMENTO TORRES ACESSOS - - - - - DEMAIS TRANSFORMAÇÕES PROPOSTAS

ÁREA DO TERRENO (m²)	POTENCIAL CONSTRUTIVO (m³)	DOAÇÃO ÁREA PÚBLICA (m²)	OCUPAÇÃO	USO PREDOMINANTE	ÁREA PAVIMENTO (m²)	PROJEÇÃO EDIFICAÇÃO (m³)	NÚMERO DE PAVIMENTOS	ÁREA COMPUTÁVEL (m²)	C.A.	T.O.
15.165,41	30.330,82	2.538,23	TORRE 1	SERVIÇOS	875,00	8	7.000,00			
			EDIFÍCIO 2	COM - RETROPIT	397,62	2	795,24			
			EDIFÍCIO 3	COM - RETROPIT	744,24	2	1.488,48			
			EDIFÍCIO 4	COM - RETROPIT	1.936,00	2	3.872,00			
			TORRE 2	SERVIÇOS	875,00	8	7.000,00			
			EMBASAMENTO 1	COMERCIAL	3.465,00	1,5	5.197,50			
			EMBASAMENTO 2	COMERCIAL	1.316,09	1,5	1.974,14			
			TORRE 3	RESIDENCIAL	319,00	11	3.509,00			
			TORRE 4	RESIDENCIAL	319,00	11	3.509,00			
			TOTAIS					8.449,33		28.189,64
								VALORES EFETIVOS (SEM DESCONTO DE PRESERVAÇÃO)	34.345,36	2,26

EMPREENDIMENTO DE USO MÚLTIPLO - QUANTITATIVOS EDIFÍCIOS

