

Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras

Macrorregião
Sul 1

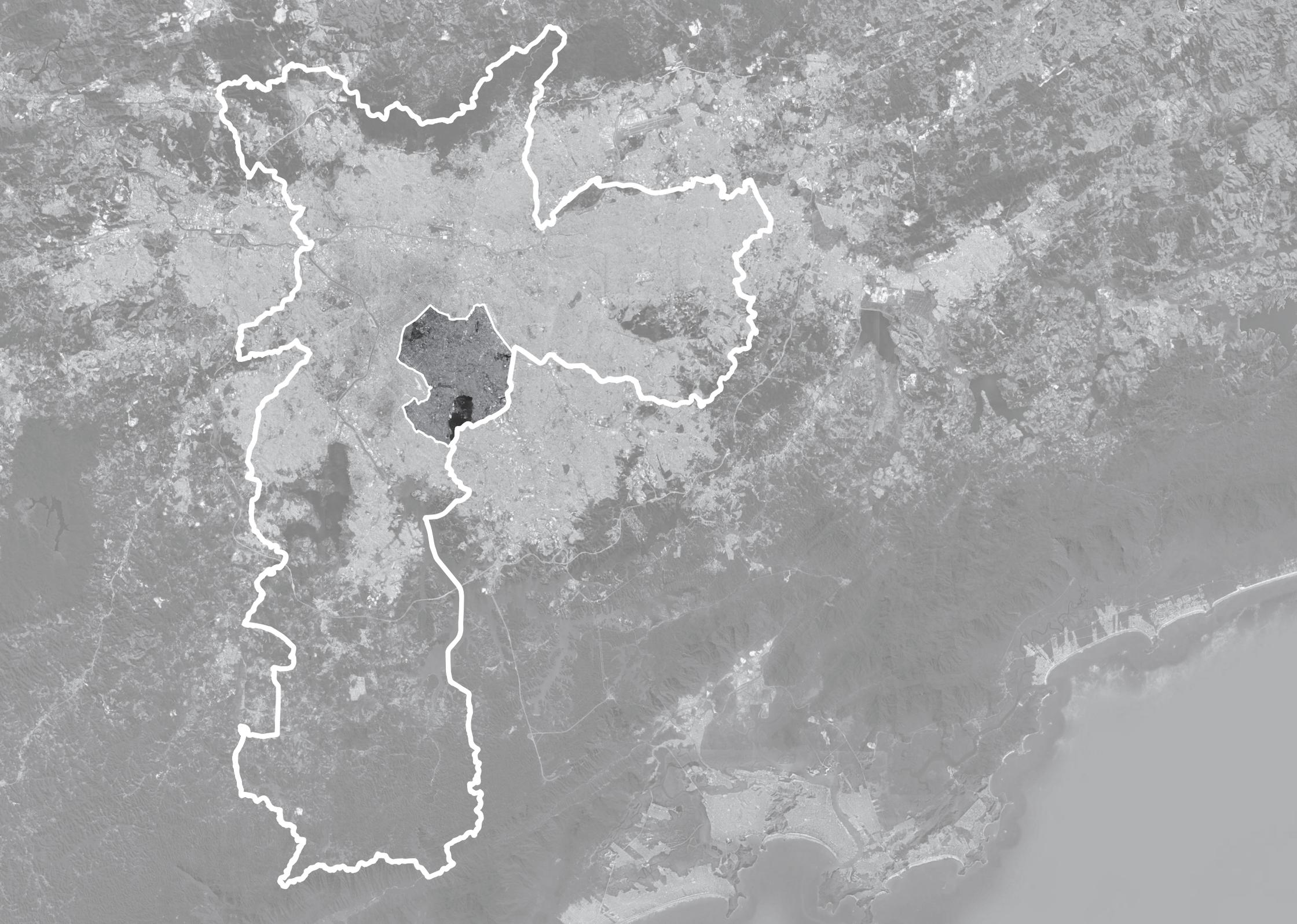
Ipiranga
Jabaquara
Vila Mariana

Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras

**Macrorregião
Sul 1**

Ipiranga
Jabaquara
Vila Mariana

Dezembro de 2016



Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras

Sumário

Macrorregião Sul 1

Quadro Analítico Macrorregional

Apresentação

Política de Desenvolvimento Urbano-Ambiental

Caracterização

Desafios da Macrorregião

Diretrizes da Macrorregião

Perímetros Macrorregionais

Mapa índice dos perímetros

Fichas dos perímetros

Subprefeituras

IP - Ipiranga

Quadro Analítico Regional

Rede de Estruturação Local

JA - Jabaquara

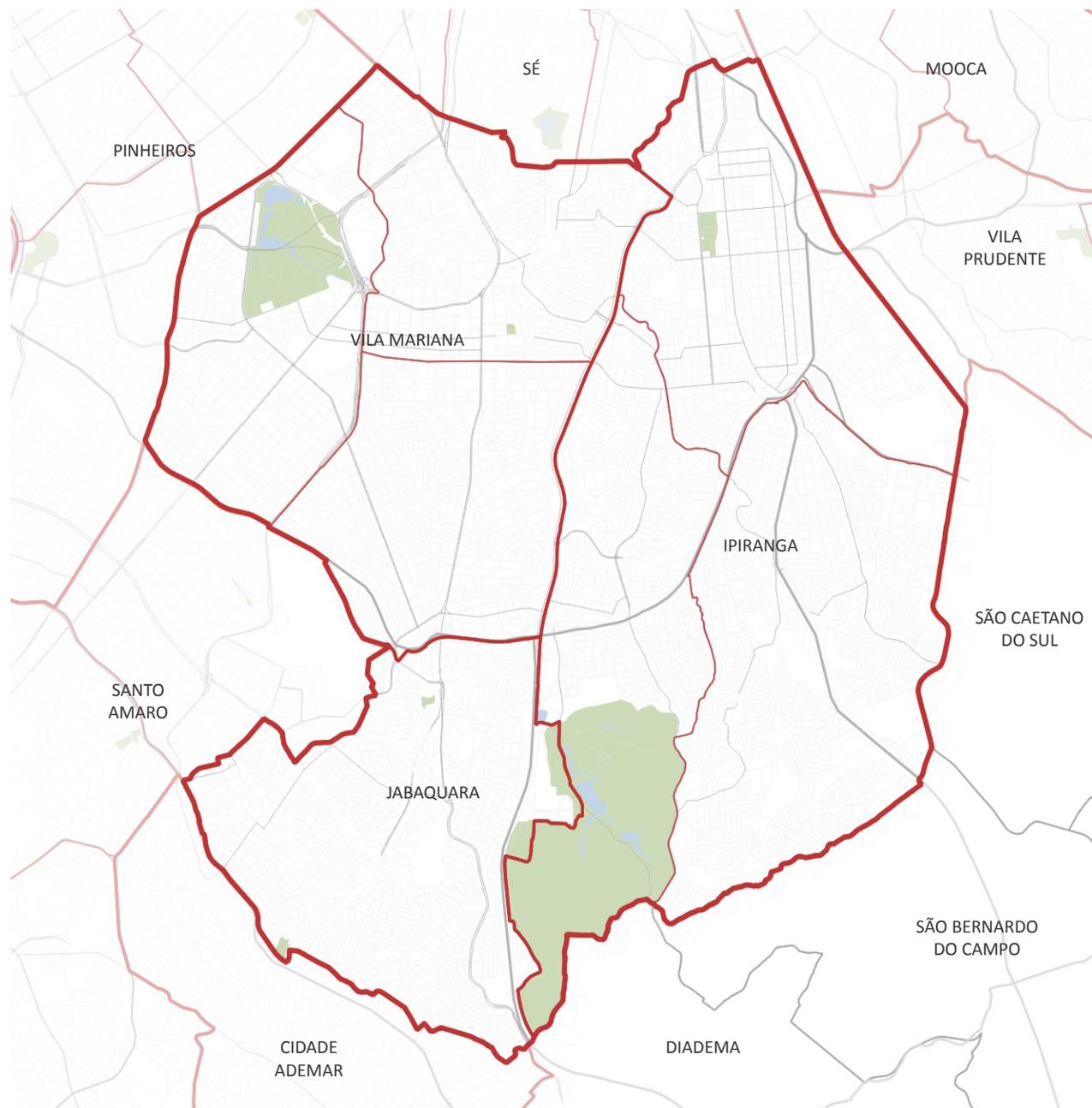
Quadro Analítico Regional

Rede de Estruturação Local

VM - Vila Mariana

Quadro Analítico Regional

Rede de Estruturação Local



Apresentação

A Macrorregião Sul 1 é composta por três Subprefeituras: Vila Mariana, Jabaquara e Ipiranga. Essas três subprefeituras abrigam 10% (1.032.216 hab) da população do Município de São Paulo, ocupando 5% do seu território. Limita-se no MSP com as Macrorregiões Centro-Oeste (Sé e Pinheiros), Sul 2 (Santo Amaro e Cidade Ademar) e Leste 1 (Vila Prudente e Mooca). Faz divisa a leste com os Municípios de Diadema, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, que integram a Região Metropolitana de São Paulo.

Historicamente, o desenvolvimento desta macrorregião esteve condicionado por diversos fatores que impulsionaram a expansão urbana para este lado da cidade. Tal desenvolvimento associou-se, em grande parte, a Santos e ao Litoral, tendo o Caminho do Mar desempenhado importante papel, ao lado de antigos caminhos coloniais- conhecidos como Caminho do Carro, percorridos por tropas e carros de bois - e à chegada da ferrovia São Paulo Railway, posteriormente Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. A instalação da ferrovia e suas estações, paralela ao Rio Tamandateí, despertou o interesse pela ocupação das áreas localizadas na várzea, as quais, anteriormente desvalorizadas, passaram a ser procuradas para a instalação das primeiras indústrias e bairros operários. O Caminho do Mar e o Caminho do Carro, balizadores da expansão urbana no sentido Sul-Sudeste, tiveram desenvolvimento marcante no



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

século XX, com sua transformação em amplas avenidas asfaltadas, modernos túneis e viadutos, servindo a bairros com múltiplas funções, residenciais, industriais, mas na sua maioria com grande diversidade funcional. No início do século XX, podem ser considerados como marcos de intensificação do processo de ocupação urbana do Sul 1: a abertura da autoestrada Washington Luiz (1928), que fazia a ligação com os loteamentos suburbanos localizados às margens das represas no extremo sul; e a implantação do aeroporto de Congonhas em 1936.

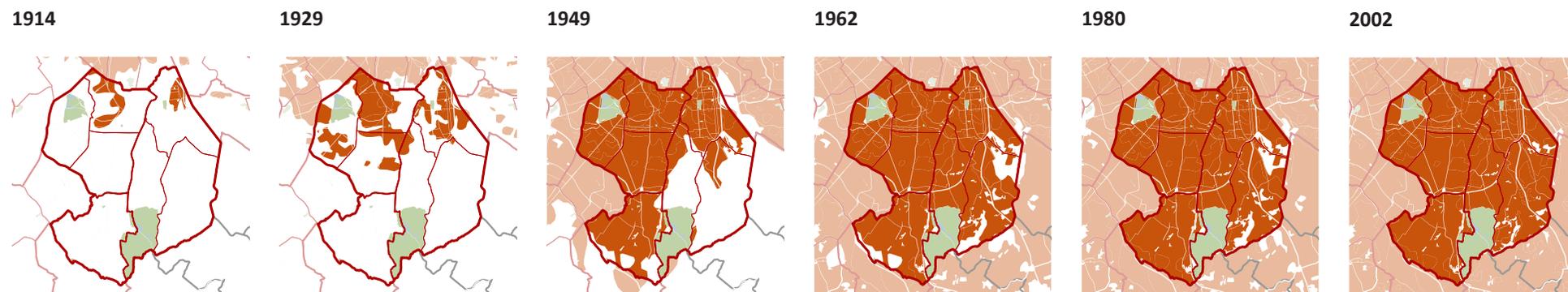
Posteriormente, a região foi favorecida com a construção da Via Anchieta (1947-1953) que atraiu muitas empresas pela facilidade de escoamento da produção para o Porto de Santos. Nos anos 70, a chegada do metrô marcou a grande transformação nas características tradicionais de ocupação, que deixa de ser predominantemente residencial, com suas antigas residências sendo substituídas por edifícios de apartamentos e usos mistos. A implantação do Terminal Intermodal do Jabaquara, o alargamento de importantes eixos viários

e a construção da Rodovia dos Imigrantes completam esse cenário de mudança que trouxe revitalização e valorização imobiliária crescente à região. Atualmente, a macrorregião constitui uma das regiões mais valorizadas da cidade, com diversificação de atividades, concentrando investimentos relacionados ao setor terciário, ao setor cultural, equipamentos públicos de porte de saúde e lazer, infraestrutura de transporte público, ao lado de tradicionais bairros exclusivamente residenciais de baixa densidade associados à presença de áreas verdes, e de bairros predominantemente residenciais com intensa tendência à verticalização. Contrastando com este padrão de ocupação, apresenta situações de vulnerabilidade social e ambiental caracterizadas pela presença de assentamentos habitacionais precários em áreas frágeis e recorrentes inundações nos vales dos principais rios das sub-bacias hidrográficas formadoras desta região.

A Macrorregião Sul 1 constitui território privilegiado quanto à infraestrutura viária e oferta de transporte público. A acessibilidade é dada por eixos de articulação

regional-metropolitana que oferecem suporte à rede de transporte público coletiva constituída pelo sistema de metrô e ônibus. Os eixos de articulação – Av. do Estado, Rod. Imigrantes, Linha 10-Turquesa da CPTM, Rod. Anchieta, Av. Ricardo Jafet; Avenidas Domingos de Moraes, Jabaquara, Arruda Pereira, Linha Norte-Sul do Metrô; Avenidas Bandeirantes, Vicente Rao, Cupecê, Corredor de Ônibus Metropolitano – se configuram como importante sistema estrutural de ligação com macrorregiões vizinhas do MSP, RMSP, Interior do Estado e Exterior (Litoral-Porto de Santos).

A estrutura físico-ambiental desta macrorregião é definida pelas sub-bacias dos Rios Pinheiros e Tamanduateí, integrantes da sub-bacia hidrográfica do Alto Tietê. Nessa macrorregião, assim como em todo o MSP, o sistema viário foi implantado ao longo dos vales dos rios e córregos estruturadores do território da cidade. Assim, podemos verificar que as vias estruturais dessa macrorregião estão associadas aos seus principais cursos d'água, a maior parte deles, canalizados. Na sub-bacia do Rio Pinheiros



Evolução da Mancha Urbana. Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA, 2002)

estão os Córregos Cupecê e Cordeiro (Avenida Cupecê); Água Espraiada (Avenida Jornalista Roberto Marinho); Traição (Avenida Bandeirantes); Paraguai (Avenida José Maria Whitaker); Uberaba (Avenida Hélio Pelegrino); Sapateiro (Avenida Pres. Juscelino Kubitschek); e Itororó (Avenida Vinte e Três de Maio). Abriga em seus limites os lagos do Parque do Ibirapuera e as nascentes dos Córregos Cupecê e Água Espraiada, onde há grande concentração de assentamentos precários em áreas de relevo frágil. Na sub-bacia do Rio Tamandateí estão os Córregos Ipiranga (Avenidas Abraão de Moraes e Dr. Ricardo Jafet); Córrego Moinho Velho (Avenidas Pres. Tancredo Neves e Juntas Provisórias); Córrego Ourives (Avenida do Taboão); e Ribeirão dos Meninos (Avenida Guido Aliperti). Abriga o Parque Estadual das Fontes do Ipiranga onde se encontram as nascentes do Córrego Ipiranga e remanescentes de Mata Atlântica. Associado a áreas de relevo ambientalmente frágeis e predomínio de assentamentos precários, encontram-se as cabeceiras de drenagem dos córregos Jaboticabal e Ourives, contribuintes do Rio Tamandateí. Nesta sub-bacia, a forma de ocupação de suas várzeas configura graves problemas de drenagem e saneamento ambiental.

As três Subprefeituras do Sul 1 desempenham funções estratégicas no contexto regional e metropolitano. Vila Mariana constitui centralidade no que se refere aos grandes equipamentos de saúde, lazer e educação, destacando-se o Parque Ibirapuera, Hospital São Paulo e Universidade Federal de São Paulo - UNIFESP. Concentra inúmeros imóveis representativos de diversas fases da história e cultura paulistana como Cinemateca, Casa

das Rosas e Casa Modernista. Constitui território de passagem, bem servido de vias expressas, corredores de ônibus e metrô, polarizando os fluxos procedentes do vetor sul do MSP e do vetor sudeste da RMS. Já Jabaquara é estratégica por sua histórica característica de ligação do interior e região central ao ABCD e litoral. Desempenha, também, papel de centralidade funcional e conectividade de transportes ao sul do MSP e RMS. Os valores que contribuíram regionalmente para a memória cultural de matriz africana estão preservados nos bens tombados Sítio da Ressaca e Terreiro da Umbanda e do Candomblé Aché Ilé Obá. A Subprefeitura Ipiranga é estratégica para a ligação da área central da cidade com o ABCD e o litoral, e para a manutenção da atividade industrial. Apresenta situações críticas de vulnerabilidade social e ambiental, destacando-se o Complexo Heliópolis e as áreas adjacentes às várzeas dos rios Tamandateí e Ipiranga. Estabelece as conexões intermodais metropolitanas através do Metrô e CPTM. Assume importância regional por abrigar bens representativos do patrimônio natural, histórico e cultural – Parque da Independência e Parque das Fontes do Ipiranga; equipamentos de lazer associados à natureza – Aquário, Jardim Zoológico e Jardim Botânico; e os Centros Paraolímpico Brasileiro e São Paulo Expo.

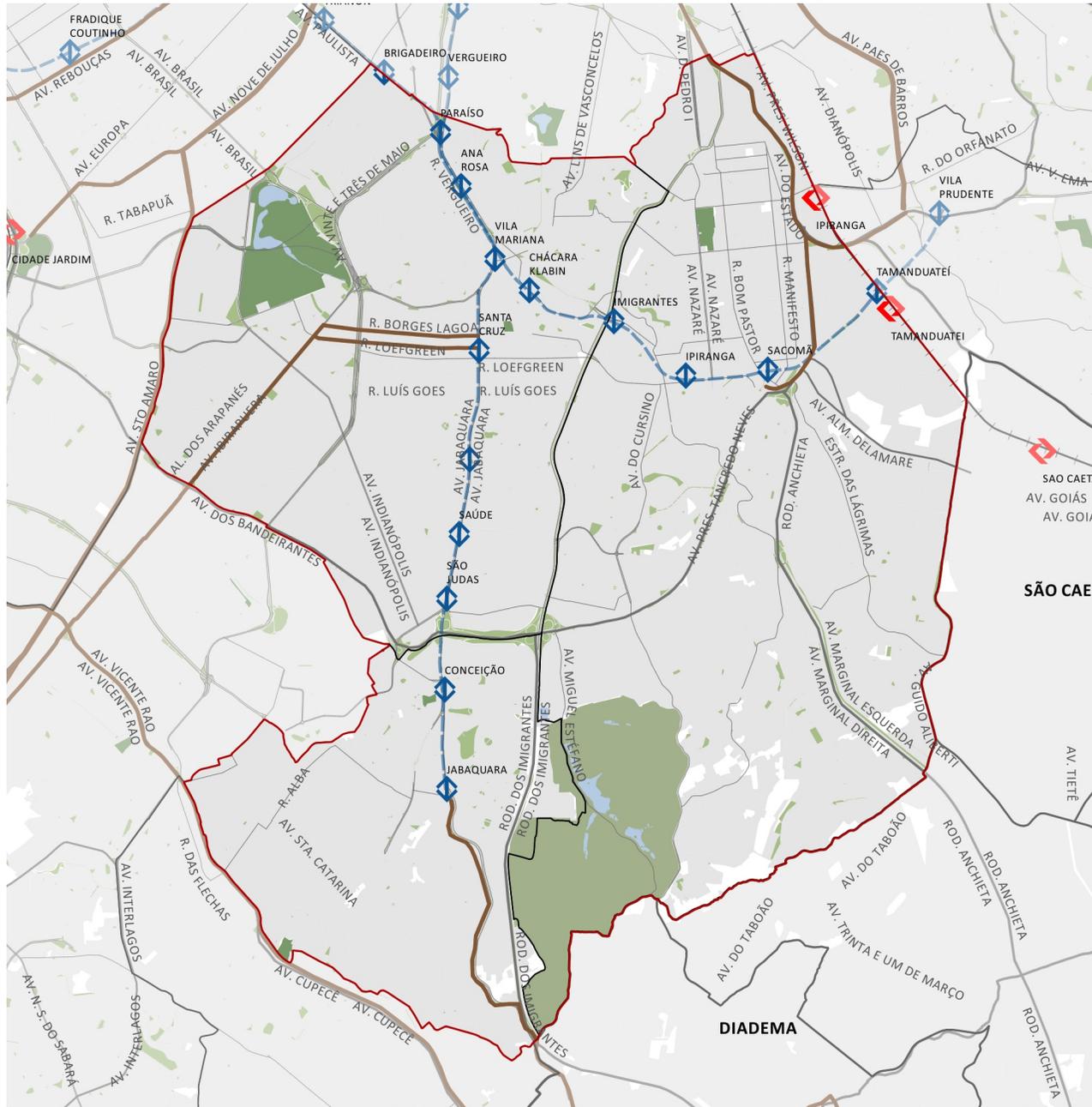
Caracterização¹

A Macrorregião Sul 1 possui 100% de taxa de urbanização

¹ Os dados analisados tiveram como referência os Cadernos DATASUB: material de apoio para revisão participativa dos Planos Regionais das Subprefeituras – Subprefeituras Vila Mariana, Jabaquara e Ipiranga. PMSP-SMDU, 2016.

e densidade demográfica média de 176 hab/ha, quase o dobro da verificada para o município. A taxa de crescimento populacional com índices negativos entre 1991 a 2000 apresentou no período de 2000 a 2010 um pequeno acréscimo (1,0%), igualando-se à municipal. No que se refere aos indicadores sociais, o Índice de Desenvolvimento Humano das três subprefeituras é igual ou superior ao índice do município (0,8), ocupando Vila Mariana a melhor posição. Já o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social, destaca para as subprefeituras Jabaquara e Ipiranga considerável vulnerabilidade (9,7% e 10,7%), superior à da macrorregião (7,1%). A composição etária da população apresenta situação equilibrada entre a participação de jovens (16,6%) e de idosos (15,7%). No entanto, parece haver uma tendência de incremento da faixa etária acima de 60 anos, seguindo o verificado nas macrorregiões vizinhas.

O Sul 1 concentra áreas de intensa valorização imobiliária, especialmente junto aos principais eixos viários, com adensamento caracterizado, predominantemente, pelo uso habitacional, que representa 46,5% do percentual de sua área construída total. Apresenta melhor condição de inadequação domiciliar que o MSP. A porcentagem de domicílios com mais de três moradores por dormitório é de apenas 4,6%, sendo esse percentual quase o dobro para o município (7,9%). Por outro lado, possui ocorrências significativas de assentamentos precários, sendo que o percentual de domicílios em favelas é superior (11,9%) ao verificado no MSP (10,8%). A área da macrorregião ocupada por ZEIS corresponde a 7% de seu território.



-  TERMINAL DE ÔNIBUS
-  CORREDOR DE ÔNIBUS
-  ESTAÇÕES DE METRÔ
-  LINHA DE METRÔ
-  ESTAÇÕES DA CPTM
-  LINHA DE TREM
-  APOIO NORTE
-  SISTEMA VIÁRIO
-  QUADRA VIÁRIA
-  LIMITE SUBPREFEITURA
-  LIMITE REGIONAL
-  LIMITE MUNICIPAL
-  HIDROGRAFIA
-  PRAÇAS E CANTEIROS
-  PARQUES



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Nesta região da cidade, é o terciário que define o padrão das atividades econômicas, ocupando o setor de serviços mais da metade (61%) dos empregos formais gerados na macrorregião, seguido do comércio (17,9%).

A indústria vem em terceiro lugar (13,0%), indício de que a manutenção e o incremento deste setor deve ser considerado como ponto estratégico no desenvolvimento econômico da macrorregião. Esta apresenta situação semelhante ao município quanto aos indicadores dos empregos formais. Quanto à situação ocupacional, mais da metade dos trabalhadores (53,3%) encontra-se ocupada, sendo bem baixo o percentual de desocupados (3,1%). O mesmo ocorre em relação à participação do emprego formal por grau de escolaridade, atingindo o percentual de trabalhadores com ensino médio e superior completo 71,7%. Os setores que apresentam maior oferta de emprego são os de serviços e comércio, com destaque para as atividades técnico-administrativas. Quanto à distribuição salarial, a maior faixa de concentração de renda está entre os trabalhadores que recebem de 1 a 3 salários mínimos (59,6%), seguida da faixa de 3 a 10 (29,9%). Nos extremos, apenas 3,1% recebe até 1 salário, e 7,5% mais de 10 salários mínimos. Estes indicadores demonstram que a Macrorregião Sul 1 apresenta bom nível de desenvolvimento econômico, especialmente quando comparado a outras macrorregiões do MSP.

O nível de desenvolvimento é também indicado pela oferta dos serviços de educação, socioassistenciais, saúde e esportivo-culturais.

A Macrorregião Sul 1 é bem servida de equipamentos de educação, o que explica os melhores índices de frequência nos estabelecimentos de ensino, tanto de crianças quanto de adolescentes. As vagas dos serviços socioassistenciais são suficientes para atender em torno de 18% das crianças e adolescentes inscritos no Cadastro Único, sendo superior ao oferecido pelo município. Para os idosos, a capacidade de atendimento é um pouco maior (21%), porém inferior à média municipal (23%). A oferta de leitos hospitalares SUS por mil habitantes (3,09) é satisfatória, correspondendo ao dobro do que é oferecido no MSP (1,53). Já a cobertura em atenção básica em saúde está abaixo da referência de atendimento mínimo considerada adequada para este serviço (1 UBS para cada 20.000 habitantes), tanto em Sul 1 (0,6) como no MSP (0,8).

No que se refere à proporção da população sem acesso próximo a equipamentos de cultura, esporte e lazer (distância igual ou inferior a um quilômetro) a situação na Macrorregião Sul 1 é favorável, uma vez que apenas 17% reside a mais de 1 km dos equipamentos de cultura (inferior ao índice municipal de 42%), e 20% dos equipamentos de esporte e lazer.

Este setor da cidade é privilegiado quanto à presença de infraestruturas urbanas básicas e sua capacidade de atendimento à população, se comparada ao MSP. Apenas 3,3% não tem acesso à rede de esgoto (percentual que dobra para o município) e o acesso à água, por sua vez, não se dá para apenas 0,3% da população (percentual que triplica para o município). Apesar de possuir boa oferta de transporte público coletivo, com corredores de ônibus e

metrô, é o transporte individual que prevalece na vida dos usuários (43,9%), realizado através de amplas avenidas (17,4% do sistema viário é estrutural).

A existência dos parques de grande porte com remanescentes de Mata Atlântica e dos bairros-jardins confere à região situação favorável no que se refere à qualidade ambiental e paisagística. No entanto, por caracterizarem ocorrências localizadas, não garantem o mesmo padrão de qualidade a todo o território da macrorregião, verificando-se carência de vegetação para seus residentes, quando comparado aos índices municipais.

Apesar dos indicadores sociais e econômicos da Macrorregião Sul 1 a colocarem em posição privilegiada em relação ao Município, são destacadas situações de vulnerabilidade social e ambiental que merecem atenção especial. É elevado o número de moradores em situação de risco, correspondendo a 4% das ocorrências verificadas no município em 2010. A maior incidência está na subprefeitura Jabaquara (68%), seguida da Ipiranga (32%), não sendo registrado nenhuma situação de risco na Vila Mariana. Nos últimos anos o número de população em situação de rua nas três subprefeituras praticamente dobrou, retratando um problema que vem se agravando e dispersando para as áreas contíguas ao centro consolidado do município. O Sul 1 também é responsável por 13,45% das áreas contaminadas do município, além dos graves e recorrentes problemas de enchentes.

Políticas de Desenvolvimento Urbano-Ambiental

Em termos do estabelecido no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – PDE (Lei 16.050/16), a Macrorregião Sul 1 tem seu território quase que totalmente inserido na zona urbana, à exceção de uma pequena parcela em zona rural. Compreende as Macrozonas de Estruturação e Qualificação Urbana e de Proteção e Recuperação Ambiental, integradas pelas Macroáreas de Urbanização Consolidada, Qualificação da Urbanização, Estruturação Metropolitana e de Preservação de Ecossistemas Naturais.

A Macroárea de Urbanização Consolidada é caracterizada por altas taxas de urbanização, forte saturação viária e grande concentração de empregos e serviços. Abrange quase que totalmente a Subprefeitura Vila Mariana e pequena parcela da Subprefeitura Ipiranga.

A Macroárea de Qualificação da Urbanização apresenta combinação entre usos residenciais e não residenciais e possui moderada oferta de serviços e equipamentos. Compreende porções do território das subprefeituras Ipiranga e Jabaquara, localizadas ao Sul da macrorregião, onde estão concentradas as áreas de maior vulnerabilidade social e ambiental.

A Macroárea de Estruturação Metropolitana apresenta grande oferta de infraestrutura e eixos de mobilidade sendo caracterizada pela existência de vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias que articulam diferentes municípios e polos de empregos da RMSP, onde se verificam

processos de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo, mas com desequilíbrios na relação entre emprego e moradia. Corresponde na Macrorregião Sul 1 ao Setor Orla Ferroviária e Fluvial – subsetores Arco Tamandateí e Arco Faria Lima - Águas Espraiadas e ao Setor Eixos de Desenvolvimento – Avenida Cupecê.

A Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais apresenta áreas de remanescentes florestais que conservam suas características naturais, representada na macrorregião pelo Parque Estadual das Fontes do Ipiranga.

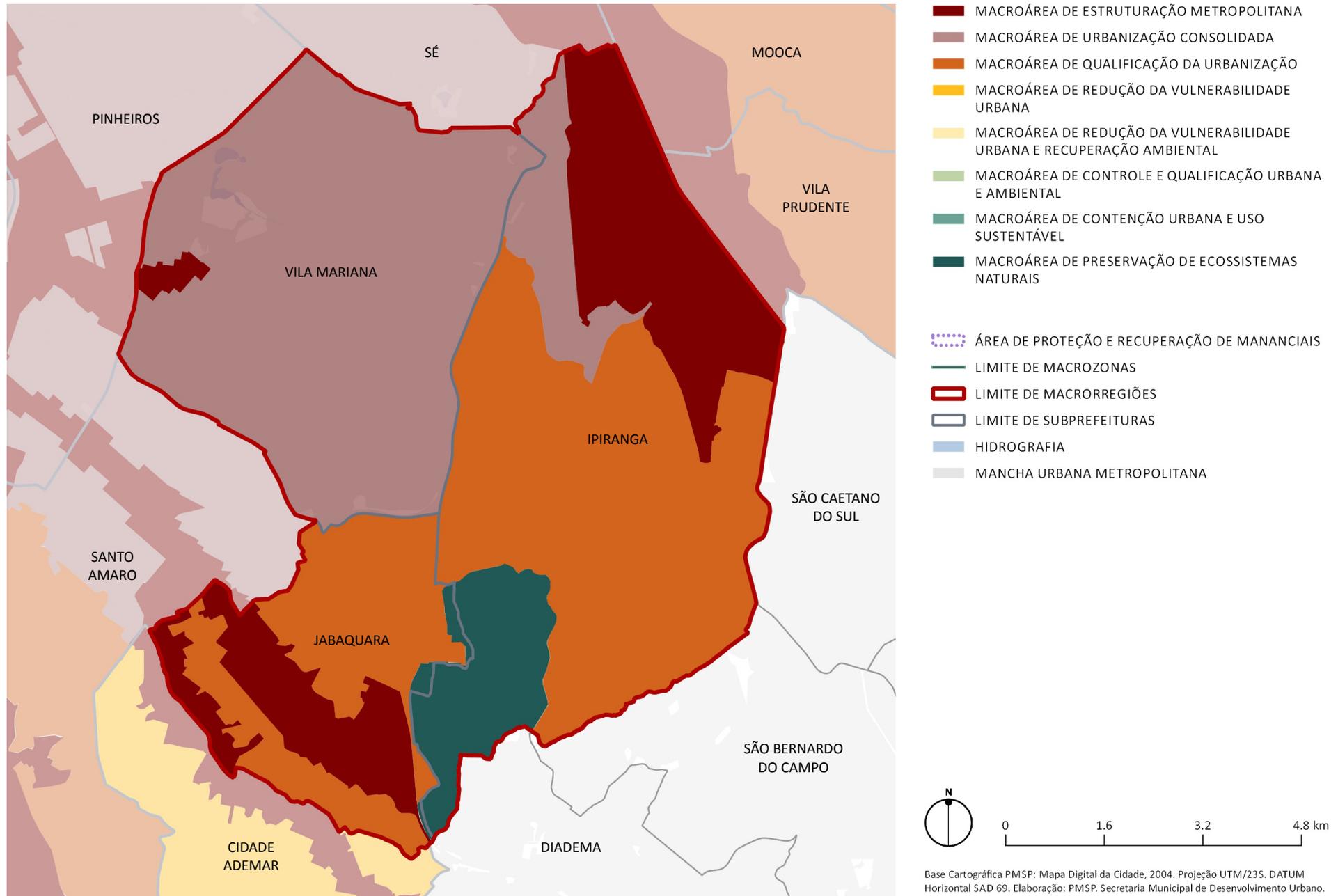
Grandes projetos urbanos encontram-se em implantação e em proposição na Macrorregião Sul 1. A Operação Urbana Consorciada Faria Lima – Setor Hélio Pellegrino; o Projeto de Requalificação da Avenida Santo Amaro; a Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamandateí; a Operação Urbana Águas Espraiadas – Setor Americanópolis; e o Projeto de Urbanização do Complexo Heliópolis. Tais intervenções estão associadas aos eixos de estruturação regional-metropolitana e têm como diretriz a revitalização de sua área de abrangência através de ações integradas que incluem melhoramentos viários, conexões entre diferentes modais, obras de infraestrutura, ampliação e articulação de espaços de uso público e áreas verdes e qualificação de assentamentos precários. Para a melhoria da mobilidade estão previstas intervenções no sistema de transporte metroviário de alcance metropolitano. A expansão da Linha 5 - Lilás que conectará a região do Capão Redondo e Santo Amaro à Linha 1 – Azul e à Linha 2 – Verde, possibilitando a melhoria de acessibilidade aos

equipamentos de saúde da região do Ibirapuera e à região leste do MSP e RMSP; a implantação da Linha 17 – Ouro do Monotrilho, que a partir da conexão com o Aeroporto de Congonhas, aumentará consideravelmente a abrangência de atuação desse sistema de transporte.

Desafios e Diretrizes da Macrorregião

Os desafios da Macrorregião Sul 1 estão além do alcance dos Planos Regionais das Subprefeituras Vila Mariana, Jabaquara e Ipiranga. Sua política de desenvolvimento deve necessariamente integrar-se às diretrizes previstas para as macrorregiões vizinhas Leste 1, Centro-Oeste e Sul 2 do MSP, bem como às definidas para os territórios limítrofes da RMSP. Nesse contexto os principais desafios a serem equacionados dizem respeito às questões relativas à mobilidade, saneamento e drenagem, habitação de interesse social, acessibilidade a equipamentos de saúde, educação e lazer, desenvolvimento econômico, implementação de grandes projetos urbanos e articulação intersetorial e metropolitana. As estratégias de desenvolvimento devem refletir as oportunidades e objetivos expressos nas políticas públicas, nos planos setoriais e metropolitanos e nas demandas manifestadas pelos Conselhos Participativos Municipais de cada Subprefeitura, priorizando as seguintes diretrizes macrorregionais:

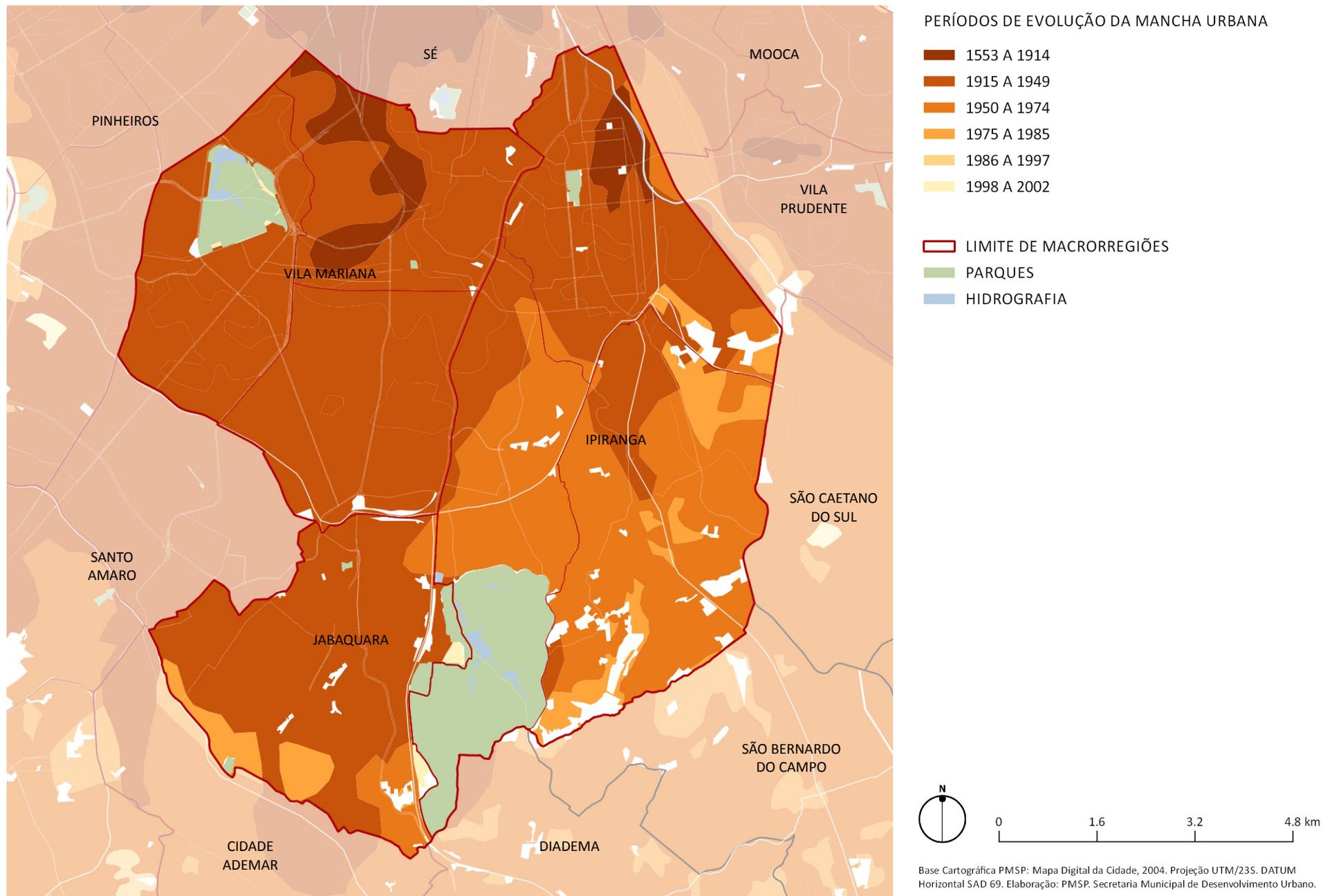
- Melhorar a mobilidade regional e metropolitana, inclusive para cargas, por meio de investimentos na ampliação do sistema viário estrutural e implementação de obras de drenagem urbana; na melhoria de desempenho do transporte coletivo com

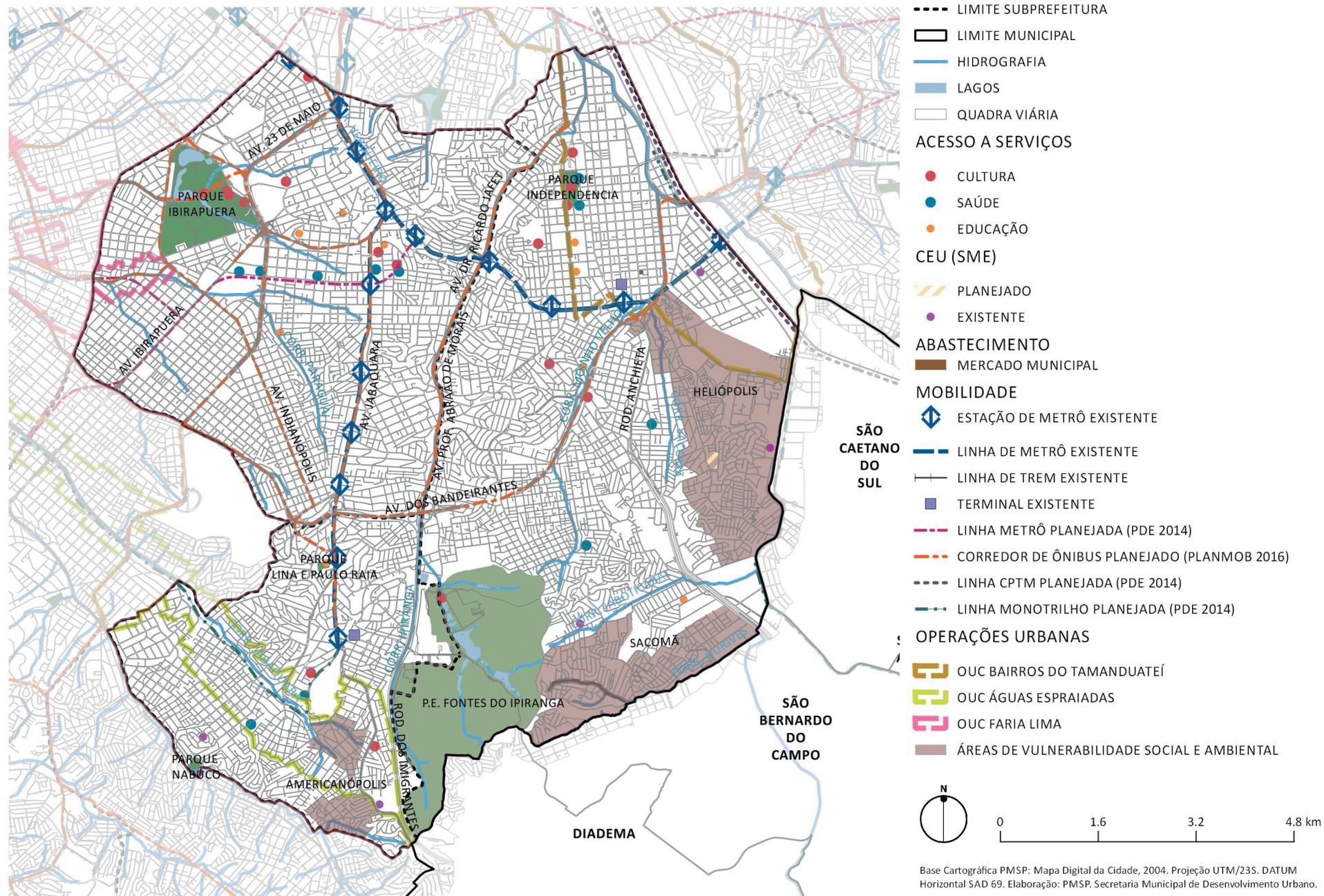


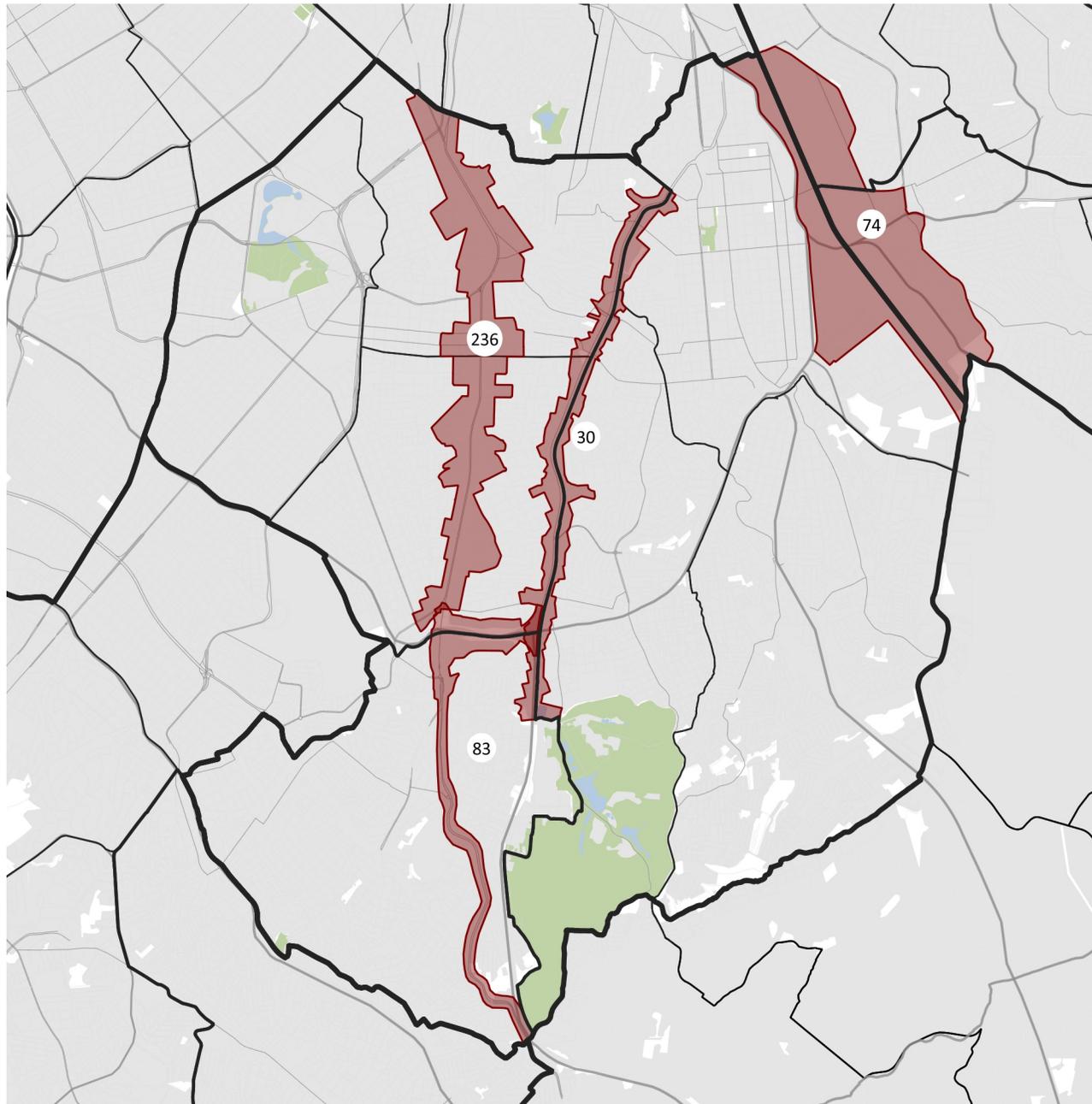
a implantação de corredores de ônibus e expansão do sistema metroviário; além de prover a adequada infraestrutura para a implantação de ciclovias;

- Melhorar a acessibilidade aos espaços de uso público, em especial no entorno dos equipamentos de grande porte, qualificando-os com iluminação, mobiliário urbano e sinalização, para proteção dos pedestres e minimização de acidentes de trânsito;
- Diminuir os problemas ambientais de drenagem com o equacionamento dos pontos de inundação e recuperação dos espaços lindeiros;
- Recuperar as áreas de cabeceiras dos cursos d'água das sub-bacias dos córregos Cupecê, Água Espraiada, Ipiranga e Tamandateí, promovendo a implantação da infraestrutura de saneamento pela drenagem de águas pluviais, captação e tratamento de esgoto e coleta seletiva de lixo;
- Implementar política de conservação e recuperação das áreas adensadas em condições de ocupação precárias, apresentando situações de risco e degradação ambiental; Recuperar áreas contaminadas com potencial de reconversão urbana, integrando-as às políticas de desenvolvimento macrorregionais;
- Criar pólos geradores de empregos incentivando a instalação de empresas, indústrias de médio e pequeno porte, depósitos, centros de distribuição varejista ou atacadista, operadores logísticos, prioritariamente na área de influência da OUC Bairros do Tamandateí;
- Conciliar o desenvolvimento urbano previsto nas OUC Bairros do Tamandateí e Águas Espraiadas com o patrimônio histórico, cultural e ambiental pré-existente nestes territórios;

- Desenvolver programas específicos para atendimento à população em situação de rua e, em especial, à população idosa em situação de vulnerabilidade;
- Estabelecer parcerias com outros níveis de governo e Municípios vizinhos para as ações de interesse regional e metropolitano;
- Articular as proposições previstas na Macrorregião Sul 1 com as diretrizes do Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado – PDUI em estudo.



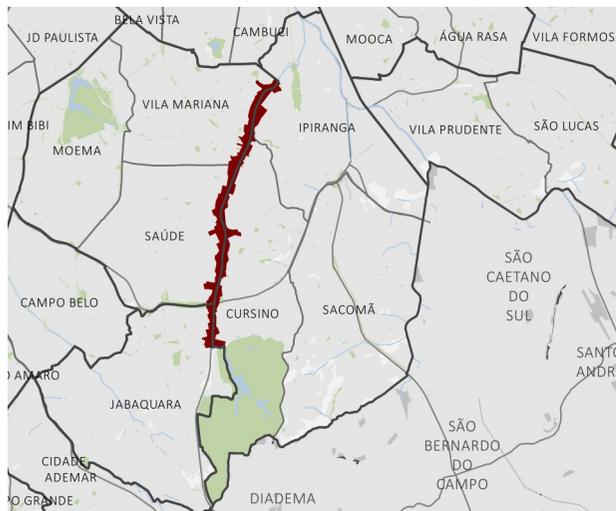




- PERÍMETROS DE AÇÃO MACRORREGIONAL
- 30 - AV RICARDO JAFET E ABRAÃO DE MORAIS
- 74 - CONEXÕES METROPOLITANAS
- 83 - AVENIDA ENGENHEIRO ARMANDO DE ARRUDA PEREIRA
- 236 - EIXO AV. JABAQUARA / RUA DOMINGOS DE MORAIS / RUA VERGUEIRO



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



Descrição

Limite entre Subprefeituras Vila Mariana e Ipiranga (com Córrego Ipiranga ao centro da Avenida), as avenidas interligam ambas as Subprefeituras ao distrito de Jabaquara, conectando-se à Rodovia dos Imigrantes que liga São Paulo a Diadema, São Bernardo do Campo e ao litoral paulista.

Caracterização

Avenidas de fundo de vale e tráfego intenso. As vias apresentam problemas de alagamento em determinadas áreas, além de ausência de arborização, calçadas inadequadas, insegurança para pedestres e ciclistas, áreas lindeiras com ocupações irregulares e usos inadequados, sendo prioritário e quase exclusivo seu uso por veículos automotivos (transporte individual).

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados ao comércio, os vinculados ao transporte público e os vinculados aos pólos atrativos;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Contribuir com os programas relacionados à notificação para o parcelamento, edificação e utilização compulsórios (PEUC).

Diretrizes

- Complementar e padronizar calçadas e tornar as travessias mais qualificadas e seguras, além de melhorar arborização, sinalização e iluminação na Av. Dr. Ricardo Jafet;
- Promover melhoramento das vias e otimização do tráfego;
- Realizar obras de drenagem em áreas de alagamentos, como por exemplo, próximo ao Shopping Plaza Sul, na rua Ribeiro Lacerda, e próximo a Av. Bosque da Saúde;
- Promover estudos de um Parque Linear, além de aproveitar áreas em terrenos remanescentes, diminuindo o leito carroçável e aumentando a área permeável;
- Possibilitar a transposição do rio por pedestres, ciclistas e automóveis;
- Promover estudo de ciclovia e efetivar obra do corredor de ônibus da SPTrans previsto pelo PDE2014;

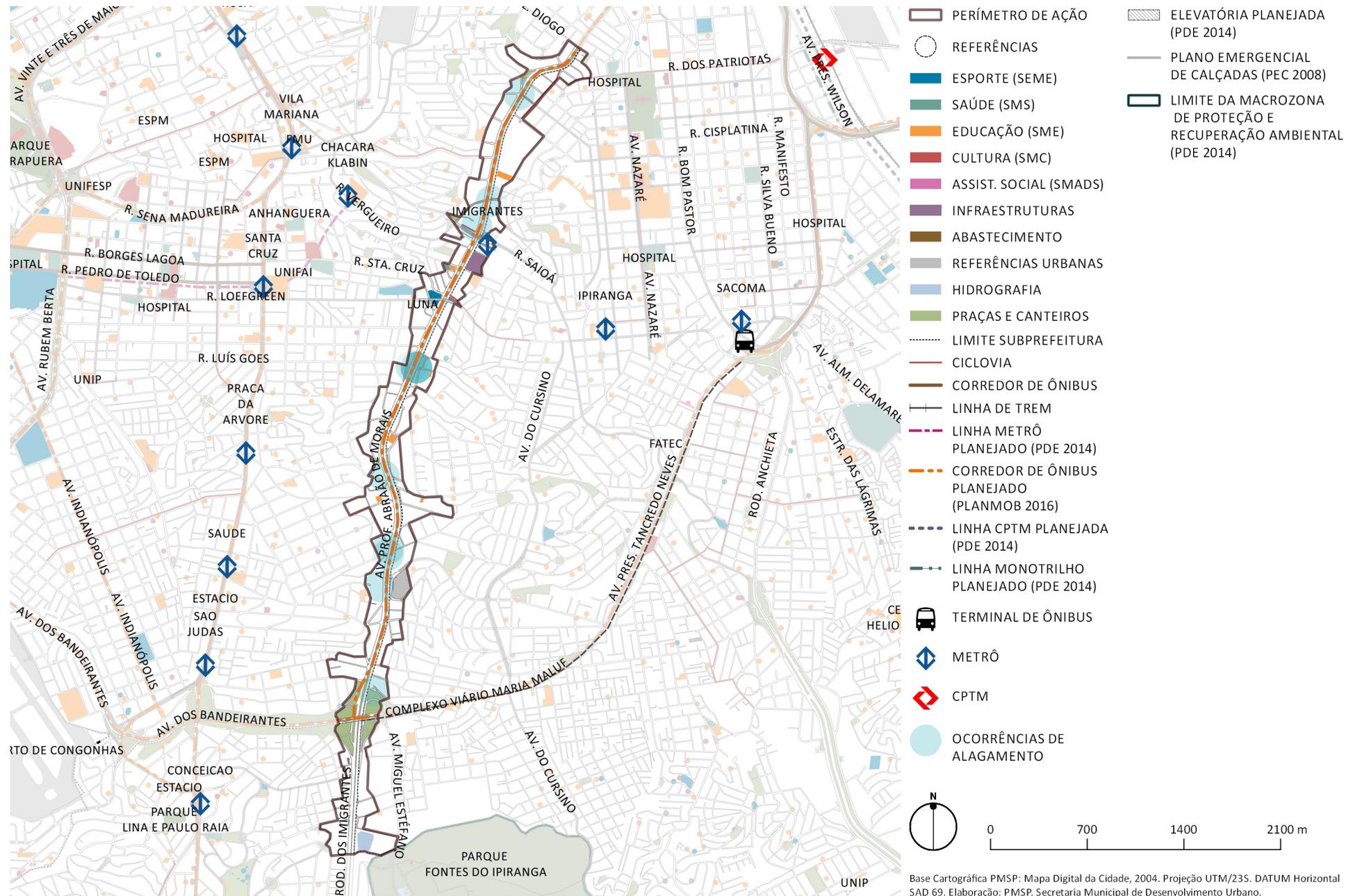
- Prever espaço de lazer em área verde potencial entre Rodovia dos Imigrantes e Av. Miguel Estéfano;
- Proporcionar qualificação da praça na Av. Botuquara, hoje subutilizada, e do antigo incinerador (Ipiranga).

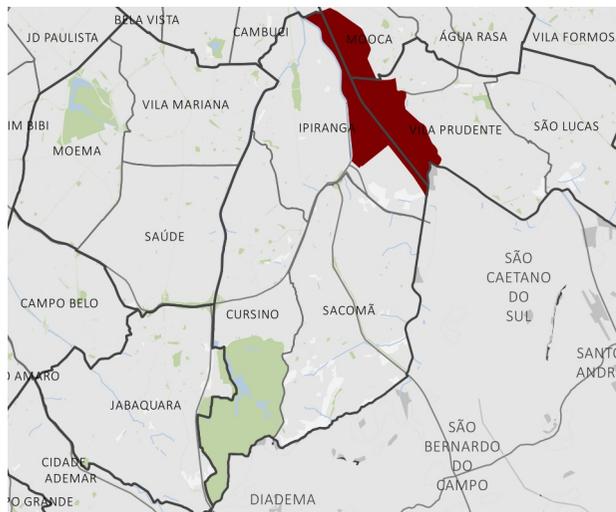
Secretarias Envolvidas

SMPED;SMSP;SMDU;SIURB;SVMA;SMT.SMT.

Atores Envolvidos

CET;SP Obras.METRÔ.





Descrição

Área compreendida ao longo do eixo ferroviário da linha 10 Turquesa da CPTM e bairros em seu entorno, desde o Viaduto São Carlos até a divisa com o Município de São Caetano do Sul. Abrange a Avenida Presidente Wilson até a Avenida do Estado e a Rua das Juntas Provisórias, englobando parte da Vila Carioca até a Rua Vemag, além da Rua Ibitirama e a Rua Dianópolis, entre outras.

Caracterização

O território caracteriza-se como um importante centro de conexões do transporte público, dada a existência da Estação Tamanduateí (linha 2 Verde do Metrô e linha 10 Turquesa da CPTM) e da Estação Ipiranga (linha 10 Turquesa da CPTM), para as quais estão previstas novas conexões com linhas planejadas do transporte de alta capacidade (linha 10 Turquesa "Expresso ABC" da CPTM, linha 15 Prata do Metrô e linha 18 Bronze do Metrô).

Apresenta grandes lotes de uso industrial e logístico,

quadras extensas (sobretudo na Rua Dianópolis, na Avenida Henry Ford, na Rua Guamiranga e na Avenida Presidente Wilson), grandes equipamentos públicos e privados, tais como o Reservatório de Detenção de Água Guamiranga, o Central Plaza Shopping, o Mooca Plaza Shopping, o Centro de Detenção Provisória Vila Independência e o Hospital Monumento.

Verificam-se nesta área problemas de macrodrenagem (enchentes) e microdrenagem (alagamentos); Ocupações reconhecidas pela Secretaria Municipal de Habitação, tais como Viela Sabesp, Vila Prudente, Pacheco Chaves, Ilha das Cobras, Morro do Pel, Jacaraípe e Willin, Favela do Tamanduateí, Barão de Resende e outras ocupações ainda não cadastradas, como a Forte de São Bartolomeu; Conjuntos habitacionais já edificados, tal como a COHAB Cintra Godinho; terrenos destinados à Habitação de Interesse Social (H.I.S.) e Habitação de Mercado Popular (H.M.P.); Lotes públicos e privados subutilizados (terrenos vazios e/ou pouco construídos); Terrenos cujo solo está contaminado.

A área também está inserida no Perímetro de Adesão da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (Setores Vila Carioca, Vila Prudente, Henry Ford e Parque da Mooca) e mantém forte relação com os municípios do ABC, sobretudo com São Caetano do Sul; Há um estudo de implantação do eixo viário metropolitano, ao longo do Córrego dos Meninos, cuja origem é a Avenida do Estado.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais, especialmente de educação;
- Atender a população em situação de vulnerabilidade

social, especialmente a população em área de risco;

- Promover ações indutoras do desenvolvimento econômico local, especialmente pela geração de empregos, pelo estímulo à implantação de atividades industriais e pelo estímulo ao comércio e serviços locais;
- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados aos equipamentos públicos, os vinculados ao transporte público e os vinculados às áreas de lazer;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Implantar os parques planejados;
- Promover a recuperação e conservação ambiental das áreas verdes e e revitalização de áreas degradadas e contaminadas;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem) e gestão de resíduos sólidos de acordo com o Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Cidade de São Paulo - PGIRS;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo - PLANMOB;
- Melhorar as condições de circulação de cargas, mitigando conflitos com os demais modais e com os usos da região;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação - PMH;
- Contribuir com os programas relacionados à notificação para o parcelamento, edificação e utilização compulsórios (PEUC); Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Implantar Centros de Educação Infantil próximos às

ocupações Vila Prudente e Jacaraípe, de modo a reduzir demanda;

- Reduzir a vulnerabilidade social nas ocupações Viela Sabesp, Vila Prudente, Pacheco Chaves, Ilha das Cobras, Morro do Pel, Barão de Resende, Favela do Tamanduateí, Willin e Jacaraípe;
- Garantir a permanência e a instalação de empresas que gerem empregos no território. Destaque para as indústrias e armazéns na orla ferroviária e para o comércio e serviços existentes na Rua Ibitirama;
- Qualificar o acesso à Estação Ipiranga (linha 10 Turquesa da CPTM) pela Avenida Henry Ford e o acesso à Estação Tamanduateí (linha 10 Turquesa da CPTM e linha 2 Verde do Metrô) pela Rua Guamaranga, de modo a garantir a acessibilidade universal;
- Desenvolver projeto de qualificação de espaços livres na área entre a Rua Montojó e a Rua Vila Prudente com tratamento paisagístico adequado;
- Estimular o uso e a permanência nas praças Salim Lahud, Doutor Heráclito Corrêa de Freitas Neto, Padre Lorenzo Barendense e Brejetuba, com a implantação de equipamentos de ginástica para a terceira idade nestes espaços públicos;
- Ofertar novas áreas verdes de modo a qualificar os bairros e reduzir os efeitos da ilha de calor urbana. Destaque para o Parque Dianópolis (Avenida Dianópolis), para o Parque Linear Córrego dos Meninos (divisa com São Caetano do Sul) e para as faixas de amortecimento ao longo do Rio Tamanduateí e implantação de área verde com bacia de detenção junto da área verde existente na rua Aida, ações previstas na Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí;
- Monitorar a contaminação do solo em terrenos ao longo do eixo ferroviário;

- Solucionar problemas de microdrenagem (alagamentos) verificados no entorno do Viaduto Grande São Paulo, na Av. Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Mello, na Av. Paes de Barros e na Av. Presidente Wilson;
- Solucionar problemas de macrodrenagem (enchentes) verificados na bacia do córrego da Mooca e na bacia do Rio Tamanduateí. Destaque para o Reservatório de Detenção de Água Guamaranga;
- Prover nova central de triagem e transbordo de resíduos sólidos secos, de modo a estimular o trabalho de cooperativas de reciclagem;
- Garantir melhores condições de travessia da Av. Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Mello de modo a compatibilizar o fluxo de veículos com a mobilidade local de pedestres;
- Estabelecer novas ligações viárias e qualificar aquelas existentes de modo a reduzir o isolamento da área em relação a seu entorno. Destaque para o Viaduto Grande São Paulo (conexão entre Subprefeitura Vila Prudente e Subprefeitura Ipiranga), para a proposta de ligação entre a Av. Henry Ford e a Av. Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Mello, para a proposta do corredor metropolitano do ABC, ao longo do Córrego dos Meninos, e para as demais conexões previstas na Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí;
- Desenvolver percursos alternativos para pedestres e ciclistas de modo a superar grandes barreiras urbanas (Vd. Grande São Paulo, Vd. Capitão Pacheco Chaves, Rio Tamanduateí, Reservatório de Detenção Guamaranga, Centro de Detenção Provisória Vila Prudente, shopping centers, etc.), melhorando a mobilidade local;
- Aumentar a oferta de transporte público entre os bairros. Proposta para linha de ônibus circular cujo trajeto contemple a Estação Tamanduateí, R. Ibitirama, R. Giestas, R. Costa Barros, Av. São Lucas e Av. do Oratório;

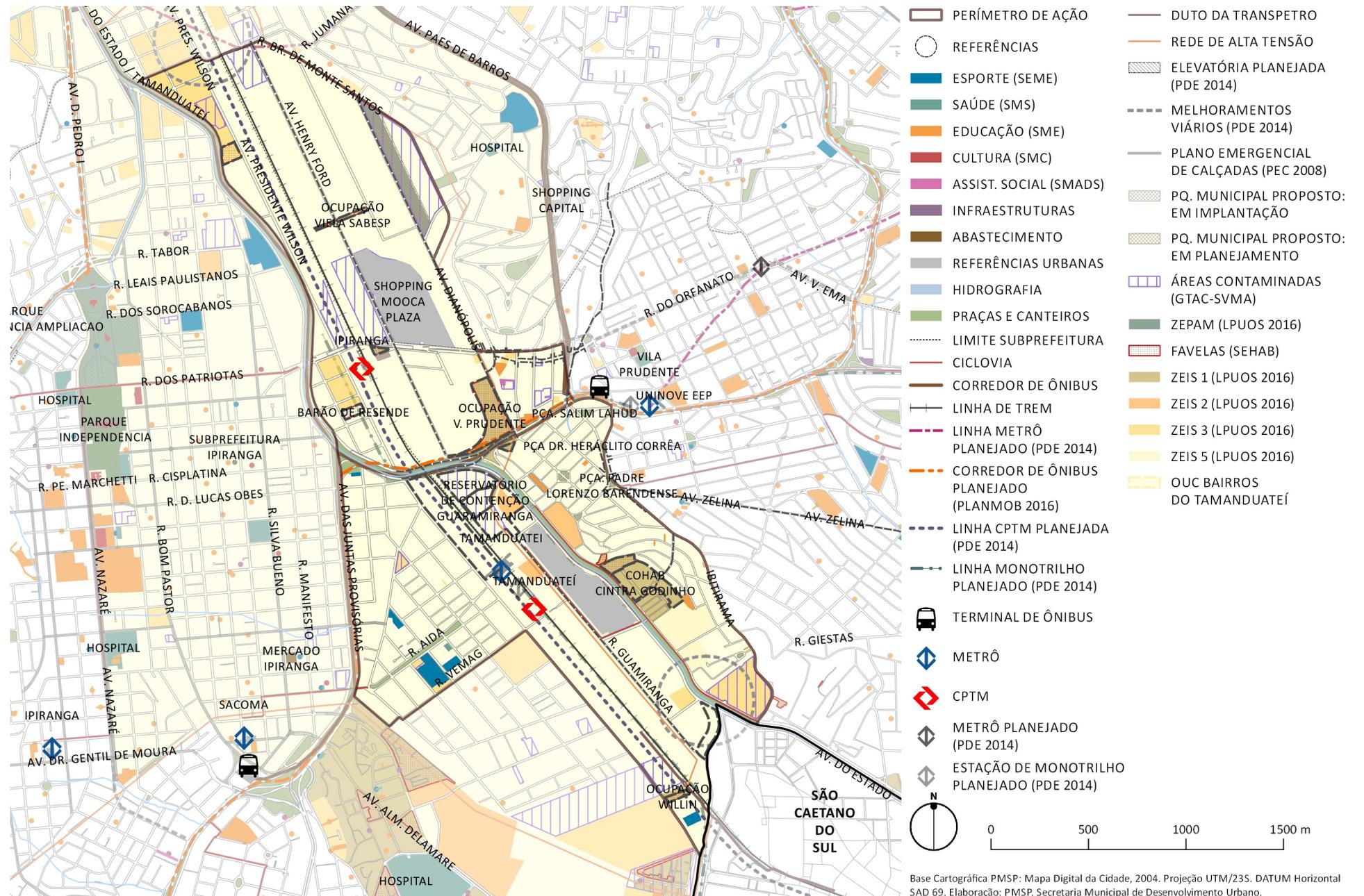
- Compatibilizar a circulação de pedestres, de ciclistas, de ônibus e de veículos, prevista a partir da implantação de novos eixos de transporte público (expansão da linha 2 Verde e 15 Prata do Metrô e implantação da linha 18 Bronze do Metrô), ao fluxo de veículos demandado dos usos industriais e logísticos existentes no território;
- Desenvolver planos de urbanização referentes às ocupações Viela Sabesp, Vila Prudente, Pacheco Chaves, Ilha das Cobras, Morro do Pel, Barão de Resende, Favela do Tamanduateí, Jacaraípe e Willin;
- Garantir o direito à moradia adequada por meio da produção habitacional, de modo a reduzir a demanda existente. Destaque para ocupações não cadastradas, como a Forte de São Bartolomeu;
- Estimular o desenvolvimento de projetos em glebas e lotes, públicos ou privados, que estejam subutilizados ou não edificados. Destaque para imóveis notificados com PEUC e para áreas ociosas no eixo ferroviário;
- Garantir conforto e segurança pública na integração intermodal entre o transporte de alta capacidade (Estações Ipiranga e Tamanduateí) e o transporte local.

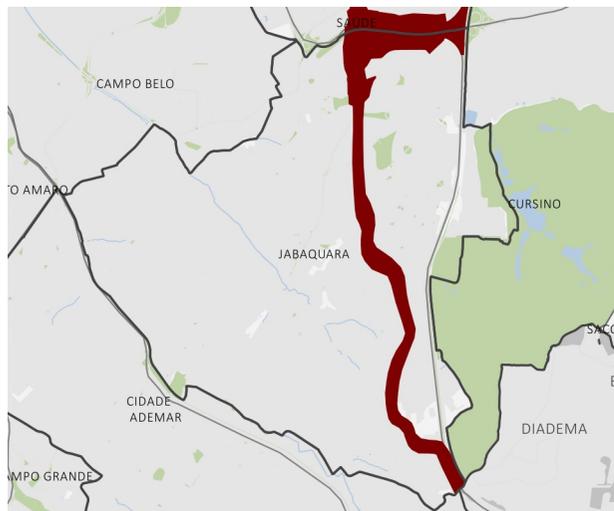
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMADS; SMDU; SMDHC; SEME; SEHAB; SIURB; SES; SDTE; SVMA; SMT; SME.

Atores Envolvidos

FUNDURB; CET; CGE; COHAB; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; Ilume; ARSESP; DAEE; CDHU; CESP; CETESB; CPOS; CPTM; DERSA; EMAE; EMPLASA; EMTU; Sabesp; ELETROPAULO; METRÔ.





Descrição

Eixo formado pelas Avenidas Hugo Beolchi e Engenheiro Armando Arruda Pereira, incluindo seus leitos e entorno, no trecho entre a Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay e o CEU Caminho do Mar, próximo à Rodovia dos Imigrantes. Inclui trecho da linha 1- Azul do Metrô, com as estações Conceição e Jabaquara, onde também está o terminal intermodal e início do corredor ABD da EMTU. Compreende área de Eixo de Estruturação Urbana e, em um trecho, está na área de influência da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada.

Caracterização

A área compreende as Avenidas Hugo Beolchi e Engenheiro Armando Arruda Pereira e seus arredores. A Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay é limite e barreira física entre as subprefeituras Vila Mariana e Jabaquara. A Avenida Engenheiro Armando de Arruda Pereira é uma via

de grande importância para a subprefeitura do Jabaquara, centralidade local com grande atividade comercial, sendo também rota alternativa à Rodovia dos Imigrantes e conexão com a região do ABC. Contém parte do Eixo da Linha 1- Azul do Metrô, com a estação Conceição e o terminal intermodal do Jabaquara, início do corredor ABD da EMTU e conexão com a Baixada Santista. Apresenta conflito entre pedestres, ciclistas, transporte individual e coletivo, especialmente no entorno das estações do metrô. A Avenida possui equipamentos muito utilizados pela população do Jabaquara como o CEU Caminho do Mar e o espaço do Corpo de Bombeiros. Vários terrenos remanescentes do alargamento da Av. Eng. Armando de Arruda foram ocupados irregularmente ou estão subutilizados, apresentando potencial para melhor utilização. Também há a previsão de uso de terrenos na Avenida para a construção de moradias de Interesse Social pela Operação Urbana Água Espraiada.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais;
- Qualificar os espaços livres públicos os vinculados ao transporte público e os vinculados às centralidades;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional e metropolitana.

Diretrizes

- Transpor a barreira da Av. Afonso D'Escragnolle Taunay, estabelecendo conexão para pedestres e ciclistas entre as subprefeituras Vila Mariana e Jabaquara;
- Complementação da ciclovia na Av. Eng. Armando de

Arruda Pereira, dando continuidade às ciclovias existentes e planejadas;

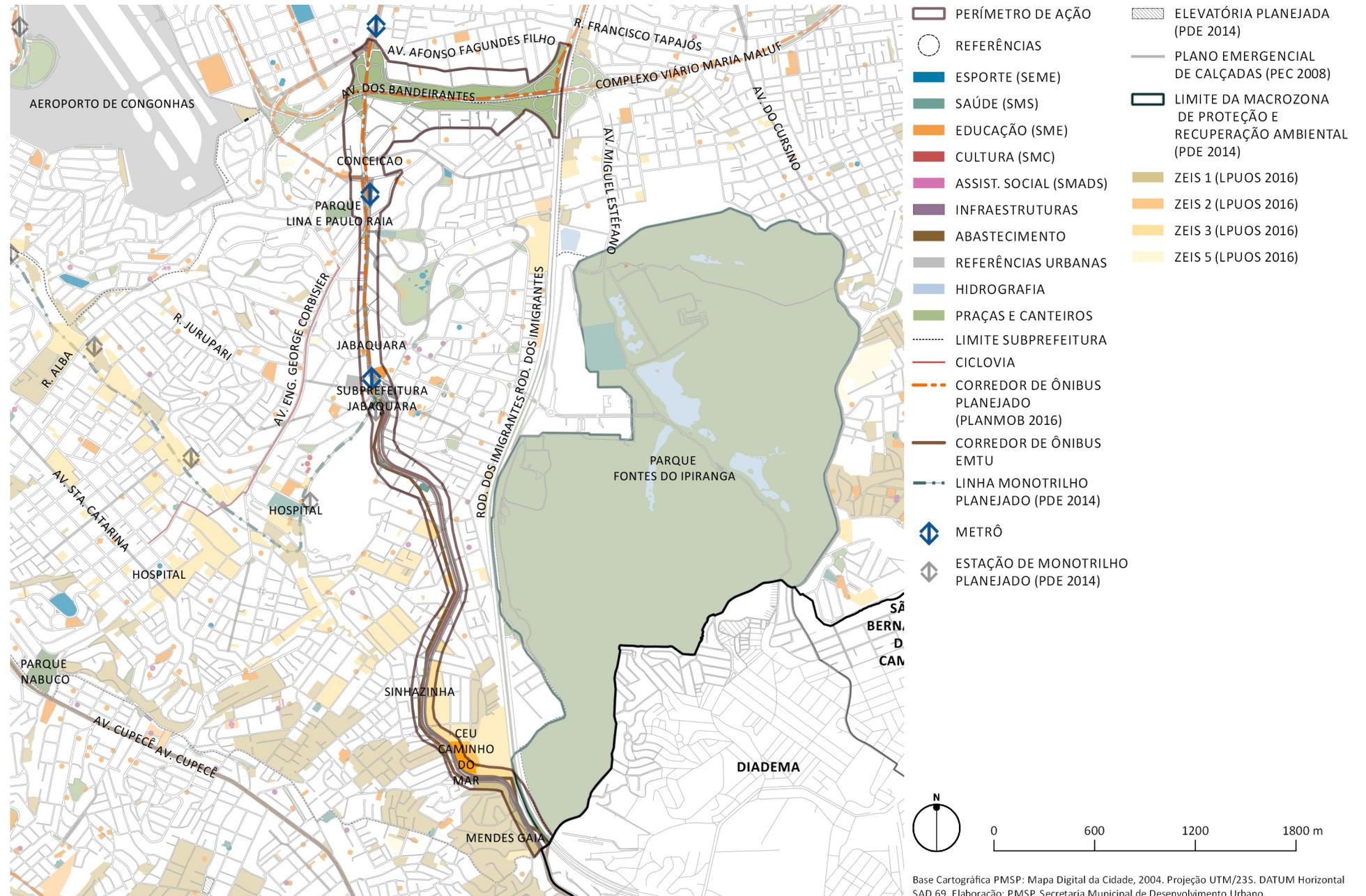
- Compatibilização de transporte intermodal com projeto de Corredor de ônibus da SPTrans na Av. Afonso D'Escragnolle Taunay;
- Regularização da pista e alargamento de calçadas na Av. Dr. Hugo Beolchi e recuperação de calçadas no entorno das estações Conceição e Jabaquara;
- Qualificação das travessias em toda a extensão da avenida;
- Identificação e tratamento das áreas públicas remanescentes do melhoramento da via, criando praças ou equipamentos;
- Controle de ocupações irregulares nas áreas remanescentes;
- Melhoria da conexão da Av. Eng. Armando de Arruda Pereira com a Rodovia dos Imigrantes pela Rua das Pérolas.

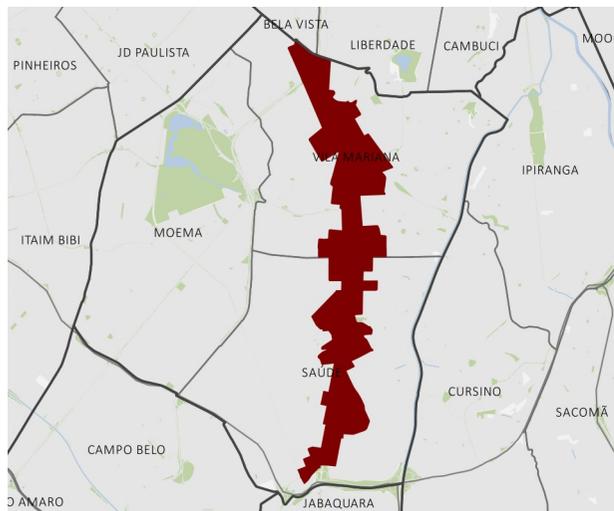
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMS; SMADS; SMSP; SMC; SEME; SIURB; SDTE; SMT; SME.

Atores Envolvidos

CET; SP Obras; SP Urbanismo; Ilume; EMTU; METRÔ.





Descrição

A área compreende o eixo da Av. Jabaquara, Rua Domingos de Moraes e Rua Vergueiro entre o limite da Subprefeitura Sé e Av. Indianópolis (próximo à Igreja São Judas Tadeu). Abriga as Estações de Metrô da Linha 1 - Azul (Paraíso, Ana Rosa, Vila Mariana, Santa Cruz, Praça da Árvore, Saúde e São Judas).

Caracterização

A área constitui uma centralidade comercial e de serviços e caracteriza-se pelo grande fluxo de pedestres, principalmente, no entorno das Estações de Metrô e dos equipamentos existentes.

Objetivos

- Promover ações indutoras do desenvolvimento econômico local, especialmente pelo estímulo ao comércio e serviços locais;

- Qualificar os espaços livres públicos;
- Promover a recuperação e conservação ambiental das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Melhorar as condições de circulação de pedestres para proporcionar maior segurança, qualificando os trajetos, alargando as calçadas, aumentando a permeabilidade, implantando faixas de pedestres, lombofaixas, semáforos com tempos de travessias apropriados e sinalização adequada nos locais de grande fluxo de pedestres, em especial, no entorno das Estações de Metrô e dos equipamentos existentes, quando possível, com implantação de acessibilidade universal;
- Melhorar as condições de circulação de ciclistas para proporcionar trajetos adequados e seguros, promovendo a conexão das ciclovias existentes para estabelecer trajetos contínuos, realizando as adaptações necessárias nas vias e instalando bicicletários em locais estratégicos;
- Melhorar as condições de acesso ao transporte público coletivo e de sua circulação para oferecer condições adequadas e seguras de uso e otimizar o seu aproveitamento, promovendo estudos de reestruturação, integrando os trajetos da rede de transporte público coletivo aos equipamentos existentes e melhorando as condições de integração entre os diferentes modais de

transporte;

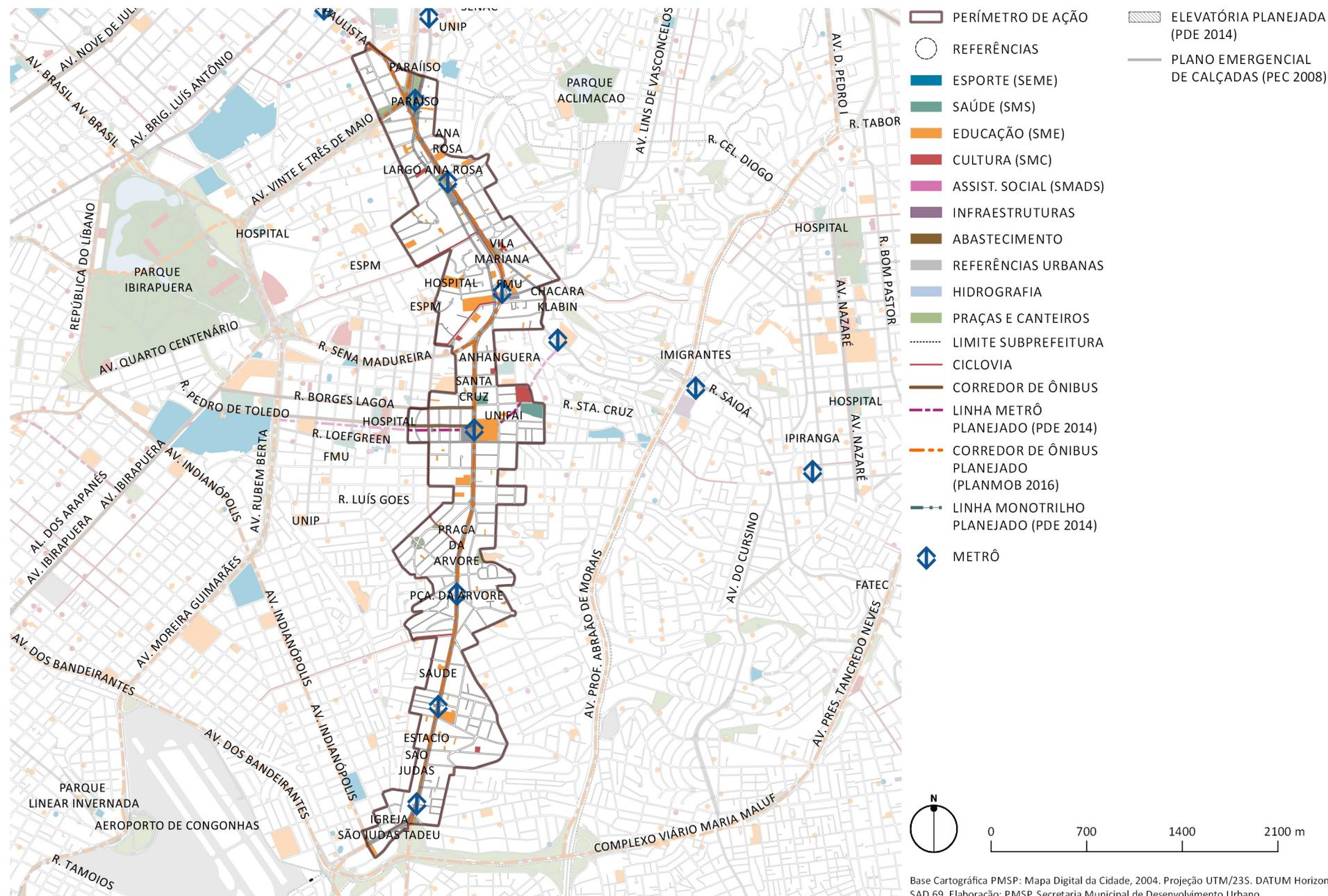
- Melhorar as condições de drenagem do eixo, realizando estudos e projetos para solucionar os problemas de alagamentos existentes;
- Ampliar e melhorar os espaços de uso público para promover o convívio social e valorizar os passeios como áreas de uso comum, aumentando o sombreamento das ruas, a arborização, instalando mobiliário urbano adequado e realizando estudos para verificar a possibilidade de enterramento da fiação;
- Ampliar e melhorar as áreas verdes, implantando novas praças em locais viáveis e estratégicos, qualificando as existentes, integrando-as ao entorno e promovendo o uso adequado;
- Fortalecer o papel do eixo como centralidade.

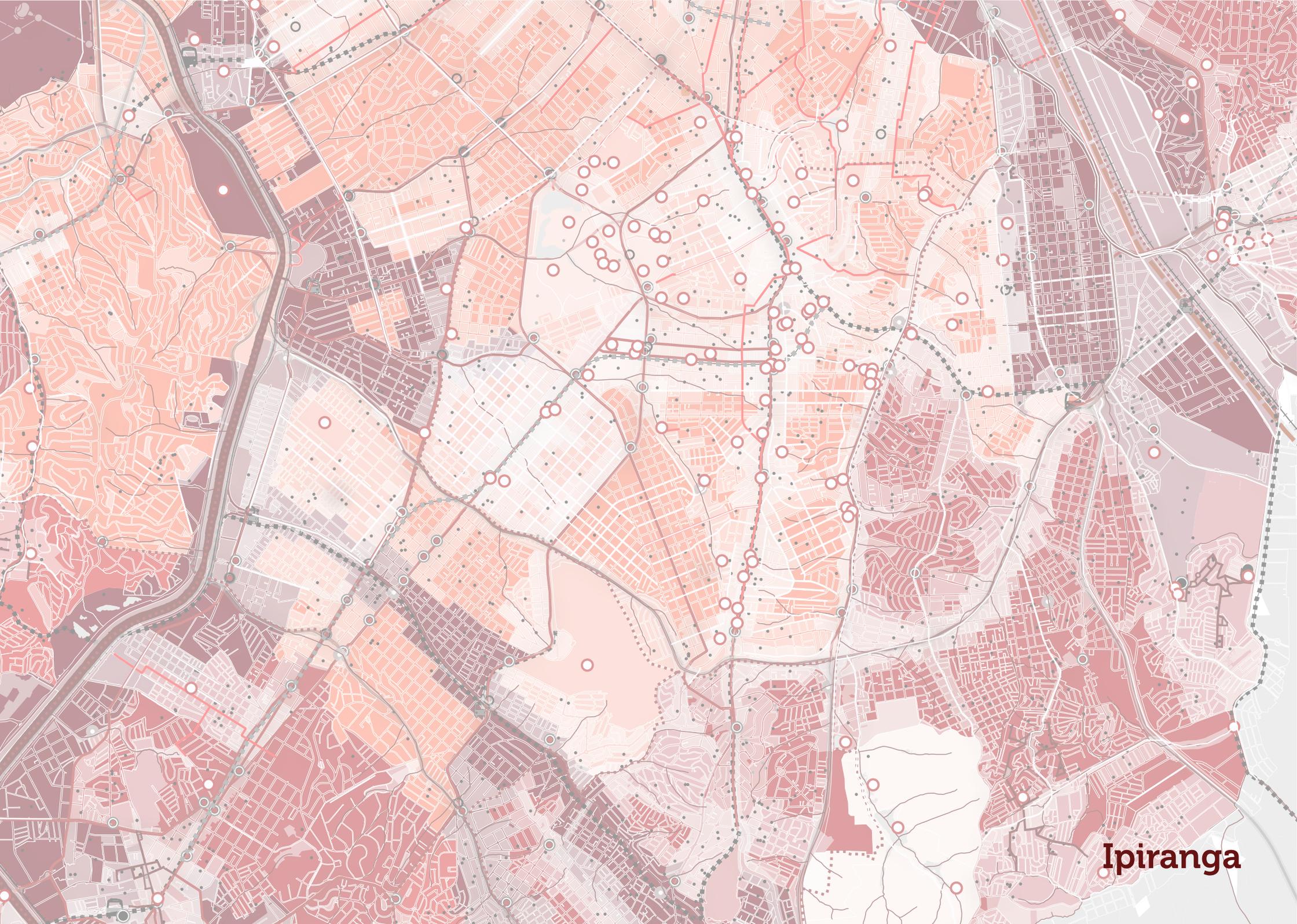
Secretarias Envolvidas

SEL; SEME; SES; SIURB; SMADS; SMC; SMDU; SME; SMPED; SMS; SMSP; SMSU; SMT; SNJ; SVMA.

Atores Envolvidos

CET; CGE; CTLU; Ilume; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; FUNDURB; ELETROPAULO; METRÔ; Sabesp.





Ipiranga



Introdução

A Subprefeitura Ipiranga é composta por 3 distritos: Ipiranga, Sacomã e Coursino.

Os primeiros registros desta região remontam a 1510. Até o final do século XVI, já contava com aproximadamente 1.500 pessoas, que se estendiam por toda a colina ribeirinha do Tamanduateí.

A localização no Caminho do Mar favoreceu a concentração e expansão de sítios e fazendas, com consequente desenvolvimento do comércio, uma das características da região até hoje. O principal fato histórico ocorrido no Ipiranga foi a Proclamação da Independência do Brasil em

1822, às margens do Ribeirão Ipiranga. Em 1850, com a retificação do Rio Tamanduateí, diminuíram as enchentes e surgiram os primeiros loteamentos. A ferrovia foi construída em 1867 aproveitando os fundos de vale, onde os custos de terreno eram mais baixos.

Com o desenvolvimento e expansão das atividades agrícolas no interior do estado, implantação das redes de escoamento e exportação da produção, o eixo São Paulo-Santos passou a ter grande importância para a região sudeste do país. No início do século XX, o bairro até então isolado e pouco habitado, passou por processo de ocupação industrial e por olarias. O fato de estar localizado entre a região central e a saída para o Porto de Santos favoreceu o desenvolvimento industrial do Ipiranga. As principais indústrias começaram a se instalar ao longo das vias férreas, a sudeste da cidade, acompanhando a Estrada de Ferro São Paulo Railway (Santos-Jundiaí). Em 1905 já existiam 19 fábricas empregando quase sete mil operários. Em 1907 chegou a Linhas Correntes, mesmo ano em que foi inaugurado o bonde elétrico na capital, e assim, o processo de industrialização acelerou a partir de 1935. O sistema viário local foi alterado e a Avenida D. Pedro I foi traçada. Em 1920 o bairro foi sendo formado por elegantes residências. Dos anos 20 a 40, era elegante morar na Rua Bom Pastor, Avenida Dom Pedro I e Avenida Nazaré.

A região foi favorecida com a construção da pista ascendente da Via Anchieta, que foi inaugurada oficialmente em 1947; em 1953, foi inaugurada a segunda pista da Via Anchieta e muitas empresas instalaram-se

na região devido à facilidade que tinham para escoar sua produção para o Porto de Santos. Em 1950, o então chamado “Bairro Operário” despontou como um dos mais industrializados da cidade. A partir desta década, instalaram-se as primeiras grandes montadoras, tais como a Ford, a Volkswagen e a Vemag, entre a Rua do Manifesto e a estação ferroviária.

A partir da década de 80, observa-se a diminuição das atividades industriais, o adensamento das áreas de ocupação irregular e o conflito entre as atividades e fluxos.

Rebatimentos da Legislação Urbanística na Subprefeitura

A Subprefeitura Ipiranga tem porções de seu território em ambas as macrozonas, a Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental e também a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, de acordo com os Mapas 01- Macrozoneamento, 01A- Zona Urbana e Zona Rural, 02 - Macroáreas e 02A - Setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana, todos anexos à Lei nº 16.050/14.

A Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental é um território ambientalmente frágil devido às suas características geológicas e geotécnicas, à presença de mananciais de abastecimento hídrico e à significativa biodiversidade, demandando cuidados especiais para sua conservação. No Ipiranga, há apenas uma macroárea: Macroárea de Preservação dos Ecossistemas Naturais que apresenta áreas de remanescentes florestais as quais conservam suas características naturais; é o caso do

Parque Estadual das Fontes do Ipiranga - PEFI, conhecido como Parque do Estado, onde se localizam as cabeceiras do Córrego Ipiranga e remanescentes de Mata Atlântica.

A Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, situada integralmente na Zona Urbana, apresenta grande diversidade de padrões de uso e ocupação do solo, desigualdade socioespacial, padrões diferenciados de urbanização e é a área do Município mais propícia para abrigar os usos e atividades urbanos. No Ipiranga, divide-se em três macroáreas:

A Macroárea de Estruturação Metropolitana - Setor da Orla Ferroviária e Fluvial Arco Tamandateí abrange áreas da planície fluvial do Rio Tamandateí, com articulação com o Centro e apresenta grande oferta de infraestrutura e eixos de mobilidade caracterizada pela existência de vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias que articulam diferentes municípios e pólos de empregos da RMS, onde se verificam processos de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo, mas com desequilíbrios na relação entre emprego e moradia; porções do território passam por processos de conversão econômica, com concentração de oportunidades de trabalho e emprego geradas pela existência de legados industriais herdados do passado, novas atividades produtivas, grandes vias estruturais e infraestruturas que fazem parte dos sistemas de transporte coletivo de massa. Para aproveitar a infraestrutura existente, enfrentar problemas de drenagem e carência de áreas verdes, a futura Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamandateí (PL 723/15) tem parte de seu perímetro nesta subprefeitura.

A Macroárea de Urbanização Consolidada é a área mais urbanizada do município, com vias saturadas e grande concentração de empregos e serviços.

A Macroárea de Qualificação da Urbanização apresenta combinação entre usos residenciais e não residenciais e possui moderada oferta de serviços e equipamentos.

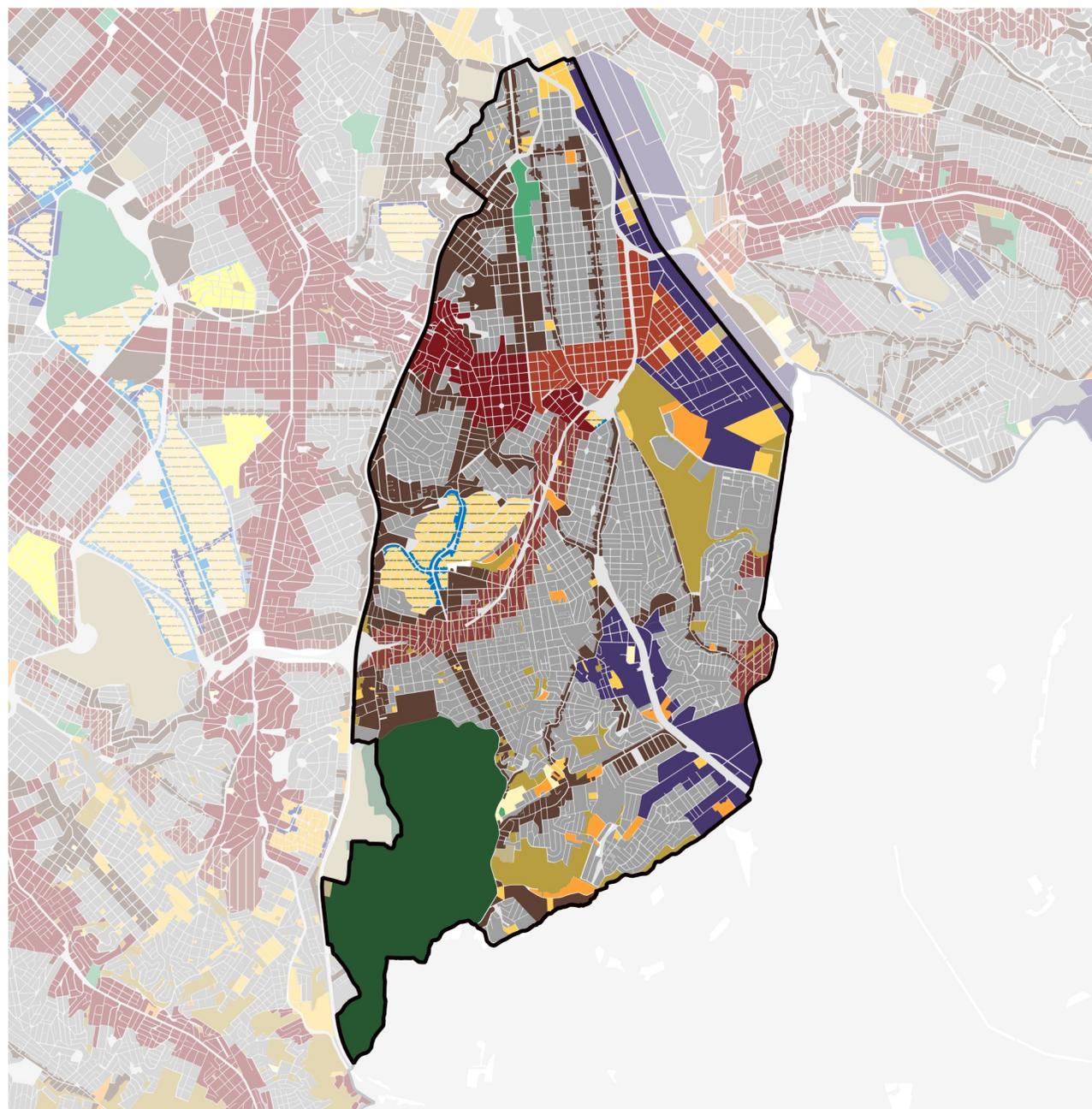
Quanto aos elementos estruturadores do território, de acordo com os Mapas 03 - Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e 03A - Eixos de Estruturação da Transformação Urbana Previstos, anexos à Lei nº 16.050/14, Ipiranga apresenta, além da Macroárea de Estruturação Metropolitana, as seguintes áreas de influência: Linha 2 - Verde do Metrô e suas estações, corredor de ônibus municipal planejado na Av. Pres. Tancredo Neves/Complexo Viário Maria Maluf e estações de monotrilho planejadas na Av. Guido Aliberti. No Mapa 05 - Rede Hídrica Ambiental e Sistema de Áreas Protegidas, Verdes e Espaços Livres e no Quadro 7 - Parques Municipais existentes e propostos, anexos à mesma lei, Ipiranga apresenta 3 parques: Parque Urbano Independência (existente) e Parque Urbano Independência Ampliação (em implantação) no Distrito Ipiranga e Parque Linear Jaboticabal (em planejamento) no distrito do Sacomã. Por último, na rede de estruturação local, expressa nos quadros 8 - Ações Prioritárias do Sistema de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos e 10 - Ações Prioritárias do Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais, a subprefeitura apresenta 10 Centros de Educação Infantil, 1 Escola Municipal de Educação Infantil, o Centro Educacional Unificado CEU Heliópolis, 3 Equipamentos de

Esporte/Lazer, 2 Unidades Básicas de Saúde, 2 Unidades de Pronto Atendimento e 3 Ecopontos.

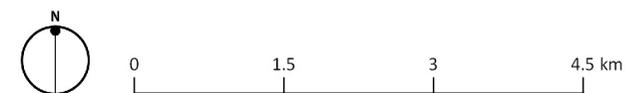
Diferentemente da Lei nº 13.885/04, o zoneamento expresso na Lei nº 16.402/16 adota um mapa unificado e não diferencia os tipos de zonas por subprefeitura; também não existe mais descrição do perímetro das zonas em texto, apenas sua demarcação no mapa, feita a partir do Mapa Cadastral da Cidade, o que evita conflitos entre o texto e o mapa e a incidência de múltiplas zonas num mesmo lote. A organização estratégica do território organizou as zonas em três diferentes agrupamentos: territórios de transformação, qualificação e preservação.

Os territórios de transformação ocupam 9,77% de sua área e objetivam a promoção do adensamento construtivo e populacional das atividades econômicas e dos serviços públicos, a diversificação de atividades e a qualificação paisagística dos espaços públicos de forma a adequar o uso do solo à oferta de transporte público coletivo. Constituem o conjunto das seguintes zonas: Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU); Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Previsto (ZEUP); e Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana (ZEM). A zona ZEUP é a predominante com cerca de 3,93% da área total da subprefeitura.

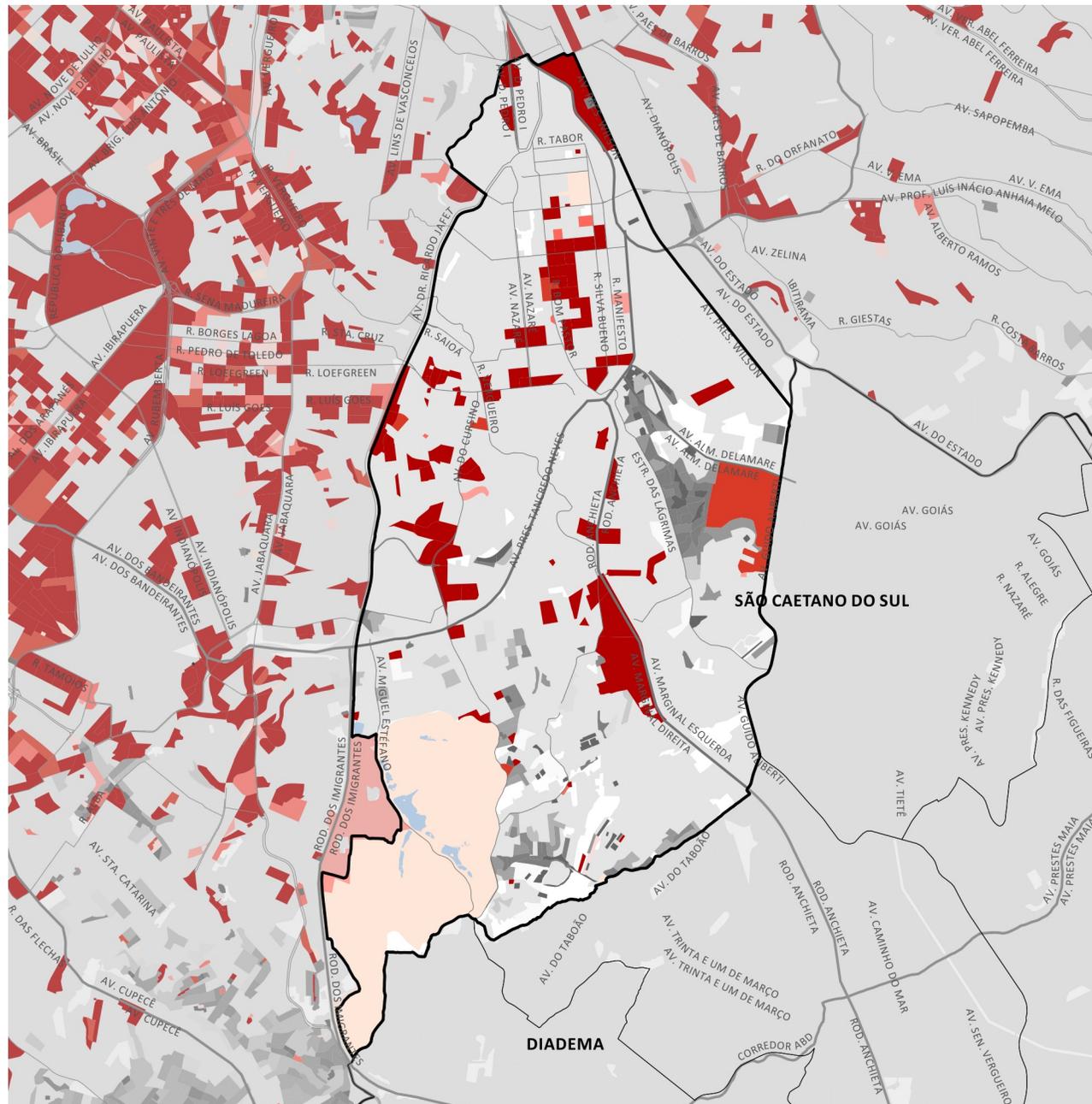
Os territórios de qualificação ocupam 73,42% da área da Subprefeitura Ipiranga. Buscam a manutenção de usos não residenciais existentes, o fomento às atividades produtivas, a diversificação de usos ou o adensamento populacional moderado, a depender das diferentes



- | ZONAS DE QUALIFICAÇÃO | ZONAS DE TRANSFORMAÇÃO |
|-----------------------|------------------------|
| ZOE | ZEU |
| ZPI-1 | ZEUa |
| ZPI-2 | ZEUP |
| ZDE-1 | ZEUPa |
| ZDE-2 | ZEM |
| ZEIS-1 | ZEMP |
| ZEIS-2 | |
| ZEIS-3 | |
| ZEIS-4 | |
| ZEIS-5 | |
| ZM | |
| ZMa | |
| ZMIS | |
| ZMISa | |
| ZC | |
| ZCa | |
| ZC-ZEIS | |
| ZCOR-1 | |
| ZCOR-2 | |
| ZCOR-3 | |
| ZCORa | |
| | ZONAS DE PRESERVAÇÃO |
| | ZEP |
| | ZEPAM |
| | ZPDS |
| | ZPDSr |
| | ZER-1 |
| | ZER-2 |
| | ZERa |
| | ZPR |
-
- LIMITE DE SUBPREFEITURAS
 - LIMITE DO MUNICÍPIO
 - MANCHA URBANA METROPOLITANA
 - HIDROGRAFIA



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



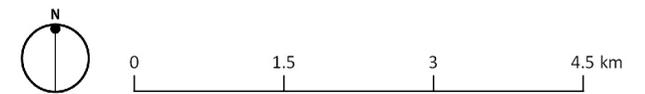
SETORES CENSITÁRIOS MAIS DENSOS
COM MAIOR VULNERABILIDADE SOCIAL

- 141 - 165
- 165 - 188
- 188 - 211
- 211 - 235
- 235 - 267
- 267 - 309
- 309 - 372
- 372 - 486
- 486 - 756
- 756 - 29926

INCIDÊNCIA DE CRIANÇAS E JOVENS (ATÉ 14 ANOS)
IBGE 2010

- 0% - 11%
- 11% - 16%
- 16% - 20%
- 20 - 25 %
- 25 - 31 %
- 31 - 56 %

- LIMITE SUBPREFEITURA
- LIMITE MUNICIPAL
- HIDROGRAFIA
- SISTEMA VIÁRIO
- MANCHA URBANA
- QUADRA VIÁRIA



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

localidades que constituem esses territórios. São formados pelo conjunto das seguintes zonas: Zona Centralidade (ZC); Zona Corredor 2 (ZCOR-2); Zona Mista (ZM); Zona Especial de Interesse Social 1 (ZEIS-1); Zona Especial de Interesse Social 2 (ZEIS-2); Zona Especial de Interesse Social 3 (ZEIS-3); Zona Especial de Interesse Social 5 (ZEIS-5); Zona Predominantemente Industrial 1 (ZPI-1); e Zona de Ocupação Especial (ZOE). A zona ZM é a predominante com cerca de 43,21% da área total da subprefeitura.

Os territórios de preservação ocupam 14,77% da área da Subprefeitura Ipiranga. Têm como objetivo a preservação de bairros consolidados de baixa e média densidades, de conjuntos urbanos específicos e territórios destinados à promoção de atividades econômicas sustentáveis conjugada com a preservação ambiental, além da preservação cultural. São formados pelo conjunto das seguintes zonas: Zona Exclusivamente Residencial 1 (ZER-1); Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPAM); Zona Especial de Preservação (ZEP); e Zona Especial de Preservação Cultural (ZEPEC). A zona ZEP é a predominante com cerca de 11,94% da área total da subprefeitura.

Os 2,04% restantes do território são praças e canteiros (1,95%) e clubes esportivos sociais (0,09%) que constituem o SAPAVEL- Sistema Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres.

Caracterização

A Subprefeitura Ipiranga ocupa 2,5% da área do Município de São Paulo (TPCL) e abrigava, em 2010, 4,1% de

sua população (IBGE - Censo 2010). A população da Subprefeitura cresceu, entre 1980 e 2010, cerca de 66.000 habitantes (IBGE - Censos 1980, 1991, 2000 e 2010). A densidade demográfica do Ipiranga em 2010 (170,0 hab/ha) foi superior à do MSP (102,0 hab/ha) e semelhante à da Região Sul 1 (176,2 hab/ha). A taxa de crescimento populacional da subprefeitura no ano 2000 a 2010 (0,8) foi superior à do município (0,76) e à da região (0,77).

Quanto ao percentual de participação por faixa etária, o Ipiranga apresenta em 2010 a participação de jovens (18,7%) semelhante ao município (20,8%) e superior à região (16,6%). Quanto aos idosos, apresenta a participação (13,8%), superior ao município (11,9%), mas inferior à região (15,7%), apresentando mais idosos no Distrito Ipiranga (16,8%). Quanto ao Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS), Ipiranga apresenta em 2010 taxa de vulnerabilidade considerável (10,7%), sendo Sacomã e Ipiranga os distritos mais vulneráveis, 14,5% e 9,2%, respectivamente (Fundação Seade). O IDHM (0,759) está acima ao do município (0,733) para o ano 2000 e o IDHM (0,824) está acima ao do município (0,805) também em 2010 (IPEA/ PNUD/ Fundação João Pinheiro). A taxa de homicídios para 2013 é baixa, exceção ao Distrito Sacomã (11,54 p/c. 100.000 hab). É marcante a coincidência da área de incidência de população jovem e socialmente vulnerável com o mapa de violência.

Para a avaliação das condições econômicas,¹ observa-se que, quanto à participação dos empregos formais, o

¹ Ministério do Trabalho e Emprego - RAIS, IBGE - Censo Demográfico e SMDU/DEINFO.

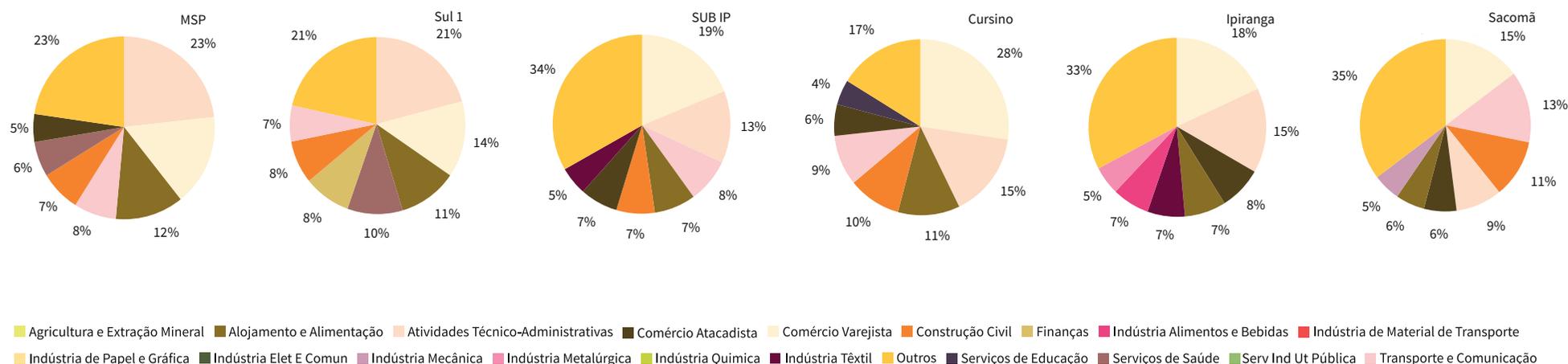
Ipiranga apresenta razoável nível de atividade econômica, inclusive detendo cerca de 7% dos empregos industriais do município. Ao todo, responde por cerca de 3% dos postos formais de trabalho do município, aproximadamente 133 mil empregos. As densidades de emprego por habitante e por hectares são em 2010, respectivamente 0,29/hab e 43,7/ha, com destaque para o Distrito Ipiranga (0,60/hab e 64,5/ha). O percentual da população na situação de “ocupados” no Ipiranga (51,7%) em 2010 é superior ao município (49,3%), mas inferior à região (53,3%).

Quanto à participação do emprego formal por grau de escolaridade, o percentual de trabalhadores com ensino superior completo em empregos formais no Ipiranga em 2012 (11,7%) é inferior ao município (20,4%) e à região (24,0%). O setor de serviços no Ipiranga em 2012 representa 37,3% dos empregos formais, abaixo do município (57,6%) e da região (61,0%). O comércio varejista é a principal atividade, com participação nos empregos da ordem de 19%, seguido pelos serviços técnico-administrativos, 13%. O principal segmento industrial é o têxtil que detém 5% dos empregos. O Mercado Municipal José Gomes de Moraes Neto, que funciona desde 1949 na principal rua comercial do Ipiranga, Rua Silva Bueno, foi inaugurado em 1940 na Rua Bom Pastor; seu atual endereço sofreu duas grandes reformas, em 1975 e em 2008, a fim de modernizá-lo e mantê-lo como principal centro de comércio alimentício da região; também dispõe de praça de eventos para datas festivas e feiras temporárias.

Quanto à distribuição salarial, o percentual de

Empregos por subsetor de atividade econômica, 2012

Exclui Administração Pública



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego- Rais

trabalhadores que recebem em 2012 entre 1,01 e 3 salários mínimos no Ipiranga é de 69,3%, superior ao município (63,3%) e inferior à região (59,6%). Quanto ao hiato de participação da população nos rendimentos para 2010, a Subprefeitura Ipiranga ocupa a 10ª maior participação no total dos rendimentos, com 4,09% de participação no total dos rendimentos e 4,13% de participação no total da população, apresentando rendimento domiciliar “per capita” de aproximadamente R\$ 1.323,00 (IBGE - Censo Demográfico 2010). Quanto às matrículas em escolas técnicas por eixo tecnológico,² em 2013, destacaram-se, no município, ambiente e saúde (28.476), gestão e negócios (23.030) e controle e processos industriais (16.459) e na

subprefeitura, controle e processos industriais (2.900), ambiente e saúde (1.268) e gestão e negócios (864). No mesmo ano, as matrículas em escolas técnicas por distrito foram: 5.494 no Ipiranga, 708 no Sacomã e 6 no Cursino.

Quanto ao acesso a serviços, as vagas dos serviços socioassistenciais correspondem a apenas 16,72% das crianças e adolescentes inscritos no CadÚnico, com o nível mais baixo de cobertura no Cursino (9,05%). Para os jovens, os mais baixos percentuais encontram-se no Ipiranga (0,00%) e Sacomã (9,60%). Já os idosos encontram vagas somente no Sacomã, correspondentes a apenas 9,68% da demanda.³ Na assistência social,

Ipiranga dispõe de 1 Supervisão de Assistência Social, 1 Centros de Referência de Assistência Social e 1 Centro de Referência Especializado de Assistência Social instalados no mesmo endereço; por meio deles, a população pode acessar a rede socioassistencial distribuída pelo território.

Com exceção do distrito Cursino, onde o único hospital com leitos SUS foi desativado, a oferta de leitos SUS na subprefeitura ocorre em níveis superiores ao considerado ideal (um leito para mil habitantes) (CNES e SMS). Na atenção básica em saúde, Cursino (0,7) e Sacomã (0,7) têm menos de uma Unidade Básica de Saúde (UBS) para cada 20 mil habitantes.⁴ Na saúde, no Ipiranga

2 Ministério da Educação - INEP, 2013

3 SMADS/Cops; CadÚnico, Julho 2014; Rede de Atendimento SMADS, Dezembro 2014

4 SMS/Coordenadoria de Epidemiologia e Informação - Ceinfo

há 37 equipamentos que funcionam em 27 endereços espalhados pelo território dos três distritos, sendo 4 de Assistência Médica Ambulatorial, 1 Assistência Médica Ambulatorial de Especialidades, 1 Ambulatório de Especialidades, 3 Centros de Atenção Psicossocial Adulto, 1 Centro de Atenção Psicossocial Infantil, 2 Centros de Especialidades Odontológicas, o Laboratório Municipal da Região Sudeste, 1 Núcleo Integrado de Reabilitação/Ambulatório de Especialidades, 1 Núcleo Integrado de Saúde Auditiva/Ambulatório de Especialidades, o Pronto Socorro Municipal Augusto Gomes de Mattos, 1 Serviço de Atendimento Especializado em DST/AIDS, 18 Unidades Básicas de Saúde, 1 Unidade de Atendimento ao Dependente e 1 Unidade de Referência à Saúde do Idoso.

Considerando-se frequência bruta a proporção de pessoas de determinada faixa etária que frequentam a escola e frequência líquida a proporção de pessoas de determinada faixa etária que frequentam a escola no nível de ensino adequado a sua idade, educação infantil e ensino médio na subprefeitura atendiam, em 2010, respectivamente 56,40% e 68,46% da população das faixas etárias correspondentes (médias municipais 50,50% e 60,6%). Das 94.191 crianças cadastradas no município em 2014, conforme regulamentação do Decreto Municipal nº 47.155/06, como demanda de creche, são da Região Sul 1: 5.749, 601 do Distrito Ipiranga, 1.931 do Sacomã e 636 do Cursino, totalizando 3.168 na Subprefeitura Ipiranga.⁵A rede de equipamentos de educação de Ipiranga é composta por 190 equipamentos; 56 são no Distrito

⁵ SME-ATP/ Centro de Informática. Sistema EOL. Posição em 31 dez. 2014

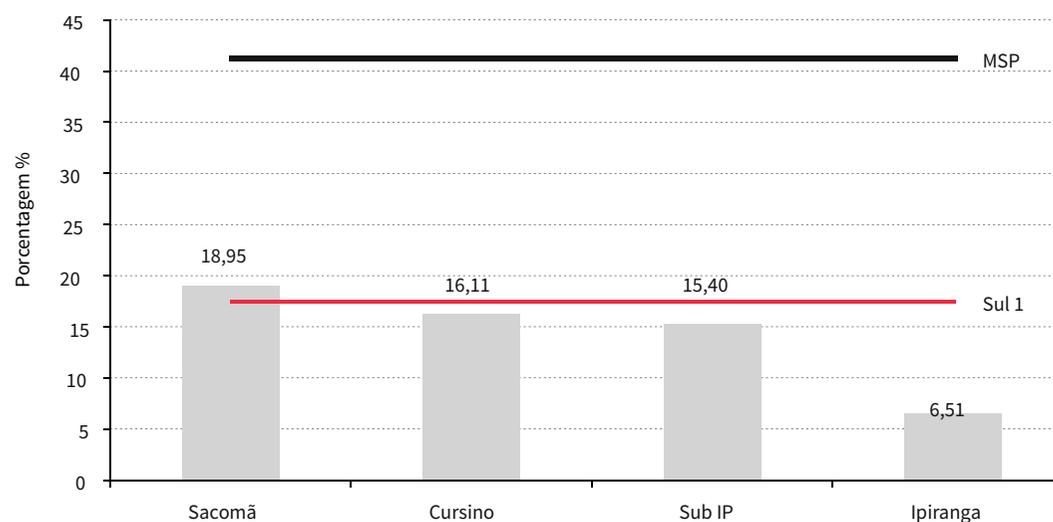
Ipiranga, 29 em Cursino e em Sacomã, 105: 10 Centro de Educação Infantil Municipal (creche) da administração direta, 17 conveniados da administração indireta, mais 2 localizados no Centro Educacional Unificado – CEU e 42 Creches Particulares Conveniadas (administradas por organização social via repasse de verbas pela PMSP), 19 Escolas Municipais de Educação Infantil, mais 2 localizadas no CEU, 16 Escolas Municipais de Ensino Fundamental, mais 2 localizadas no CEU, 44 Escolas Particulares e 1 Escola Particular conveniada com a administração municipal, além de Atividade Complementar nos 3 CEU, 1 Centro Integrado de Educação de Jovens e Adultos, 10 locais do Movimento de Alfabetização de Jovens e Adultos – MOVA

e 21 Centros para Crianças e Adolescentes (de SMADS). A subprefeitura também é bem-servida de escolas técnicas, como o SENAI, ETECs, FATEC e universidades. Em 2010, na Subprefeitura Ipiranga 20,1% da população reside a mais de 1 km de um equipamento de esportes e lazer; na área de cultura, o percentual reduz-se para 15,40%, e a apenas 6,51% no Distrito Ipiranga.

Quanto aos esportes, são 11 Clubes da Comunidade e 2 Centros Esportivos Municipais com piscinas. Os 3 CEU (Heliópolis, Meninos e Parque Bristol) são referência para educação e cultura e abrigam biblioteca e telecentro; além deles, a subprefeitura conta com mais 2 bibliotecas

Proporção da população sem acesso próximo a equipamentos públicos de cultura, 2010

Considera-se acesso próximo a distância igual ou inferior a um quilômetro (1 km).



Fonte: SMC, IBGE. Censo Demográfico, 2010

com telecentros e outras 2 bibliotecas públicas, uma delas temática em cinema, e mais 4 telecentros. O Ipiranga possui também o Centro de Convivência da Terceira Idade e a Casa de Cultura Chico Science. Entre os equipamentos de lazer, destacam-se o Aquário de São Paulo, o Jardim Zoológico e o Zoo Safári. Na área do Parque Independência estão a Casa do Grito, Monumento à Independência e Capela Imperial – ambos parte do Museu da Cidade –, o Museu Paulista da Universidade de São Paulo - USP (inaugurado em 1895) e, nos limites do parque, o Museu de Zoologia (USP).

O conjunto arquitetônico e paisagístico composto pelo edifício do Museu Paulista, a Casa do Grito, o Museu de

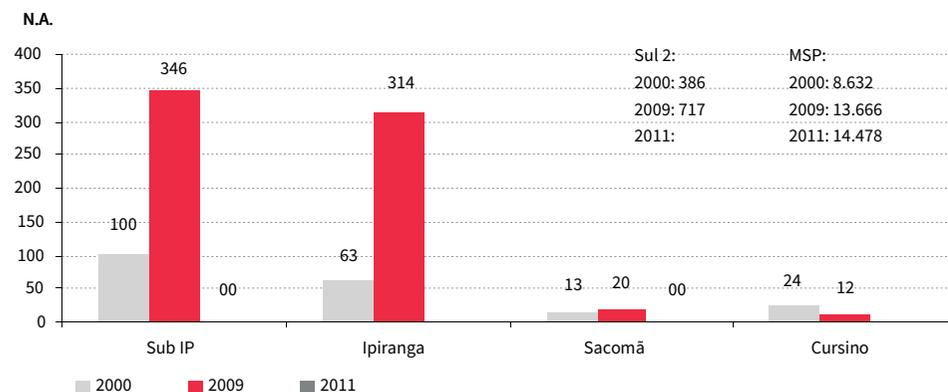
Zoologia, viveiro de plantas, jardins e áreas arborizadas foi tombado pelo Condephaat (1975) e pelo Conpresp (1991); em 1998, o conjunto arquitetônico formado pelo Museu Paulista, o Monumento à Independência, a Casa do Grito e o Parque da Independência; as coleções arqueológicas, etnográficas, artísticas e históricas que compõem o acervo do Museu Paulista da USP, todavia, já haviam sido tombadas pelo Iphan (1938) e pelo Condephaat (1973). Além deles, a Capela Cristo Operário, tombada pelo Conpresp e pelo Condephaat em 2004, estão em processo de tombamento pelo Iphan instruído desde 2002. Os demais bens foram tombados somente pelo Conpresp, como o conjunto urbano formado pela área do Jardim da Saúde tombado (2002). A Resolução

11/CONPRESP/2007 trata da regulamentação da área envoltória do eixo histórico-urbanístico do Ipiranga, com 20 bens tombados; além do Parque Independência, são eles: a Capela do Bom Jesus do Horto (1994); o conjunto de seis residências (2005); o conjunto de doze edificações de instituições assistenciais e de ensino do Ipiranga (2007). A antiga residência do maestro Furio Franceschini foi tombada em 2010 e o marco rodoviário do Ipiranga, localizado na Rua Silva Bueno, é um monumento (marco quilométrico) que foi tombado em 2013.

Sobre moradia e uso do solo, do total de domicílios do Ipiranga em 2010, 6,7% tem mais de 3 moradores por dormitório, ligeiramente abaixo da média do município

População em situação de rua

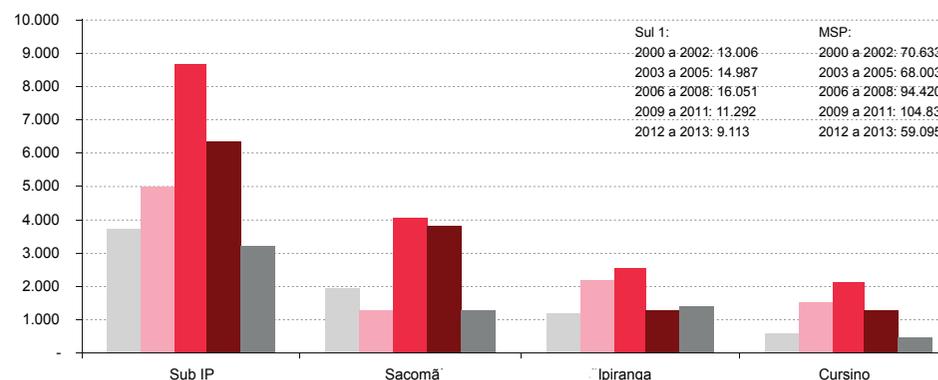
Para as áreas não centrais, os dados referentes a 2011 não estão desagregados por Distritos e Subprefeituras.



Fonte: Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social (SMADS)

Área total lançada (em m2) dos lançamentos residenciais verticais

Para as áreas não centrais, os dados referentes a 2011 não estão desagregados por Distritos e Subprefeituras.



Fonte: EMBRAESP

que é de 7,9%. Entre 2000 e 2009 aumentou de 100 para 346 o número de moradores de rua na subprefeitura, situação que merece atenção especial, sobretudo no distrito Ipiranga. O percentual de domicílios do Ipiranga em favelas sobre o total de domicílios da subprefeitura é de 18,2%. Essa subprefeitura tem no distrito Sacomã o terceiro maior índice de ocupação por favelas dentre os todos os distritos: 31,0% dos seus domicílios estão em favelas, superados apenas por Vila Andrade e Jaguaré; destaca-se Heliópolis, uma das maiores favelas da cidade. Este distrito responde ainda por 60% dos moradores de risco desta subprefeitura, sendo que os restantes 40% estão no distrito Cursino. A subprefeitura responde ainda por 32% dos moradores em situação de risco da Região Sul 1 (SMSP). O índice de espaço residencial de 27,6 m² de área construída por habitante nesta subprefeitura em 2010 se assemelha à média do município, 25,5 m²/hab.⁶

Segundo o PDE, em 2014, o percentual do território do Ipiranga ocupado por ZEIS é de 9,3%, percentual menor que o do município (11,8%). Em 2014, apesar da ocupação de seu território se mostrar em grande parte precária e irregular, o distrito Sacomã ainda mantém vagos cerca de 14,6% dos seus terrenos. Entre os anos de 2000 a 2010, acompanhando o ritmo do município, o Ipiranga apresentou queda no número de domicílios vagos, passando de 14,5% do total de domicílios para 9,5%. Cerca de 65% da área construída total desta subprefeitura corresponde ao uso residencial. A Subprefeitura concentra 42% das unidades residenciais verticais lançadas na

⁶ Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico/TPCL

Região Sul 1 entre os anos de 2000 e 2013. O período tem início com o lançamento de 3.716 unidades, seguindo em ritmo ascendente e chegando em 8.641 unidades entre os anos de 2006 a 2008. Porém, passa a sofrer certa retração do mercado imobiliário e segue em declínio nos anos seguintes (EMBRAESP).

Quanto à infraestrutura e mobilidade, a rede de esgoto deixa de atender 3,7% dos domicílios da subprefeitura. A de água atende praticamente a totalidade dos domicílios. Em 2010, o distrito Sacomã tem o maior percentual de trabalhadores com maior gasto de tempo no deslocamento casa-trabalho da subprefeitura (16,4%), ficando acima da média da Região Sul 1 (11,3%). Em média, os maiores percentuais de viagens da subprefeitura têm como destino os próprios distritos de origem, o que no Ipiranga representa quase metade das viagens; também é significativo o percentual de viagens com origem em um distrito e destino em outro distrito da própria subprefeitura; entre as outras subprefeituras, destacam-se Sé e Vila Mariana.

Predominam as viagens por modo individual (43,2%), seguido pelo modo coletivo (29,3%). Como, em média, os maiores percentuais de viagens por distrito têm como destino os próprios distritos de origem ou a própria subprefeitura; e o transporte coletivo prioriza a ligação destes territórios com outras subprefeituras, tanto por ônibus quanto metrô e VLP; esta pode ser uma das explicações para o alto percentual de viagens pelo modo individual e também a pé, em especial no distrito Ipiranga (33,2%), onde supera o modo coletivo (26,2%).

Quanto ao índice de mobilidade, que é a relação entre o número de viagens e o número de habitantes de uma determinada área, em 2007, o índice de mobilidade total da subprefeitura é de 2,46 pontos, valor abaixo da Região Sul 1 (2,54); o maior índice de mobilidade total da subprefeitura é o do distrito Cursino (2,56).⁷

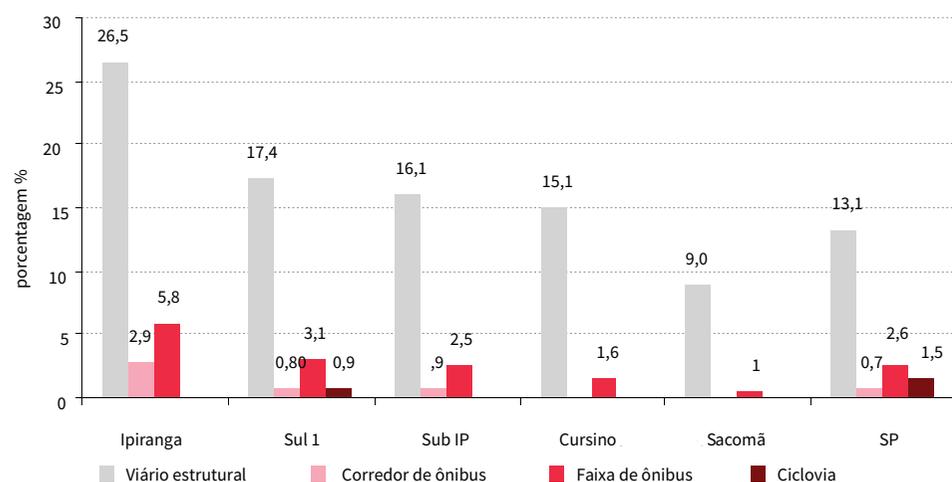
A subprefeitura oferece 16,1% em média de viário estrutural cuja maior contribuição vem do distrito Ipiranga com 26,5%, que é também o único distrito da subprefeitura com oferta de corredores de ônibus (2,9%), correspondente ao trecho do Expresso Tiradentes. Ipiranga também é servido pela Linha 2- Verde do Metrô com as estações Santos/Imigrantes, Alto do Ipiranga e Sacomã e pela Linha Turquesa da CPTM, estações Ipiranga e Vila Prudente. Possui marcante e histórica característica de passagem e de ligação da região central com o ABCD e com o litoral, especialmente pelas Rodovias Anchieta e Imigrantes.

No verão 2013/2014, houve a ocorrência de 24 alagamentos e pontos de inundação no distrito Ipiranga, 11 no Sacomã e 4 no Cursino.⁸ Os rios e córregos que cortam o território do Ipiranga ou o delimitam, como o Tamanduateí, Ipiranga, Jaboticabal, Meninos, Ourives, Moinho Velho, Francisco Pedroso de Toledo, Couros, entre outros, por sua proximidade com vias importantes de fundo de vale e pela ocupação histórica regular bem como a irregular de suas várzeas por população em situação de vulnerabilidade social, configuram problema

⁷ Metrô- Pesquisa Origem e Destino, 2007

⁸ SCGE. Sistema de ocorrências AGE; SMSP

Proporção de corredor, ciclovia e viário estrutural sobre o viário total, 2014



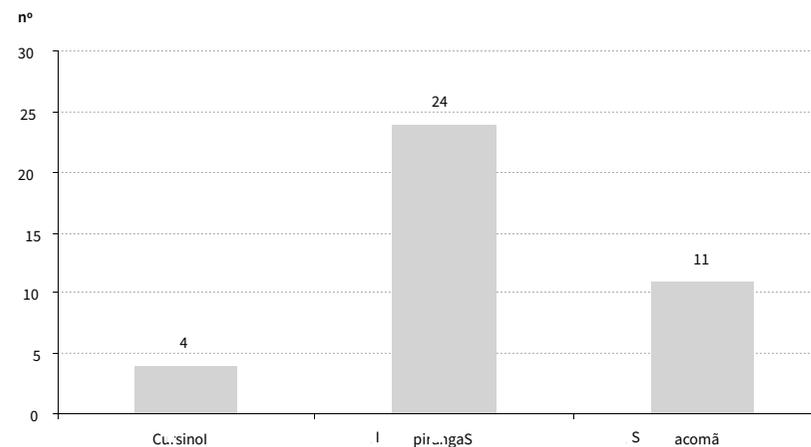
Fonte: SMDU. PDE, 2014, PRE, 2004, MDC, 2004; SPTrans, 2015.

de drenagem urbana. As mortes no trânsito e as mortes de pedestres no trânsito apresentam valores compatíveis com a Região Sul 1 e estão abaixo das médias do município (CET; DETRAN-SP; SSP).

Em relação ao meio ambiente, a subprefeitura apresenta valores de cobertura vegetal (14,9 m²/hab) e áreas verdes públicas (10,7 m²/hab) em patamares abaixo da média do município, mas superiores aos da região. A arborização viária da subprefeitura (26,88 arv/km) tem valor bem abaixo da média do município (37,3 arv/km) e da região (32,1 arv/km), com exceção do distrito Cursino (43,34 arv/km).

A quantidade de resíduos urbanos domiciliares coletados

Ocorrência de alagamentos e pontos de inundação, verão 2013/ 2014



Fonte: SCGE. Sistema de ocorrências AGE; SMSP

per capita no Ipiranga é inferior ao município e à região, porém, os índices de coleta seletiva são inferiores à região, mas superiores ao município.⁹

Em 2010, a população residente a mais de 1 km de parques mostra valores superiores (67,1%) às médias de município (53,3%) e região (57,6%), com exceção do distrito Ipiranga (50,4%). Além do PEFI, no Ipiranga há também o Parque da Independência, com ampliação (o terreno do Antigo Instituto Bom Pastor, cujo convento foi demolido em 1995). Em 2014, o percentual de áreas contaminadas tanto públicas quanto privadas, constantes

⁹ SMDU; SES/SISCOR Sistema de Controle de Resíduos Sólidos Urbanos

no Relatório de Áreas Contaminadas em relação ao Município de São Paulo, era de 4,82% no distrito Ipiranga, 2,79% no Sacomã e 0,76% no Cursino; na subprefeitura, era de 8,38% e, na região, 13,45% (SVMA/ DECONT/ GTAC), o que corresponde a 19 áreas no Distrito Ipiranga, 11 no Sacomã e 3 no Cursino; na subprefeitura, 33 áreas, e na região, 53.

Apesar de sua característica de passagem, desenvolveu-se no Ipiranga desde o início do século passado a atividade industrial têxtil, seguida por metalúrgicas e mecânicas, que ainda são importantes para a economia de São Paulo; e, como efeito colateral desta atividade e também do manuseio e transporte de combustíveis sem os devidos cuidados ambientais, resultaram áreas contaminadas que

têm potencial de reconversão urbana, inclusive para fins habitacionais.

Quanto aos tipos socioambientais, o distrito Cursino caracteriza-se por altos valores de cobertura vegetal e conservação da biodiversidade, mas sob forte pressão de ocupação urbana, altamente precária; os distritos Ipiranga e Sacomã caracterizam-se por baixíssima presença de cobertura vegetal em áreas de ocupação urbana consolidada e boa infraestrutura urbana.

Desafios da Subprefeitura

Os desafios da Subprefeitura Ipiranga estão além do alcance do Plano Regional da Subprefeitura, pois envolvem temas como a elevação dos salários dos trabalhadores, maior oferta de emprego e/ou trabalho, ações especiais em segurança- sobretudo no Distrito Sacomã, sendo assim o mínimo necessário para prover melhoria das condições de vida dos segmentos mais vulneráveis da população.

Do ponto de vista macrorregional, a posição do Ipiranga é estratégica para a ligação da região central com o ABCD e com o litoral, especialmente pelas Rodovias Anchieta e Imigrantes, e para a manutenção da atividade industrial; portanto, um desafio importante é melhorar a mobilidade tanto regional quanto local, inclusive para as cargas.

Melhorar a qualidade de vida nas áreas de maior vulnerabilidade social e ambiental passa pela questão da habitação, mas também do acesso ao meio ambiente equilibrado e da universalização do saneamento ambiental. É preciso reduzir a pressão de ocupação em

áreas ambientalmente frágeis e em locais inadequados à ocupação humana.

Melhorar a qualidade de vida nas áreas de maior vulnerabilidade social e ambiental passa também pelo acesso aos equipamentos sociais.

Por último, mas não menos importante, é o desafio de conciliar o desenvolvimento urbano previsto na Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduatef com o patrimônio histórico, cultural e ambiental e com a infraestrutura na Subprefeitura Ipiranga; espera-se que a OUC seja um instrumento para enfrentar desafios como o de estimular a ocupação de domicílios vagos e subutilizados, promover a ativação de áreas demarcadas como ZEIS, eliminar áreas de risco, implementar obras de drenagem urbana, garantir a infraestrutura necessária para a manutenção da atividade econômica, sobretudo a industrial, aumentar a oferta de áreas verdes ao longo do território, aumentar a densidade de árvores ao longo das vias, enfim, compatibilizar ocupação com a preservação ambiental em todos os projetos que envolvam requalificação urbana.

Diretrizes da Subprefeitura

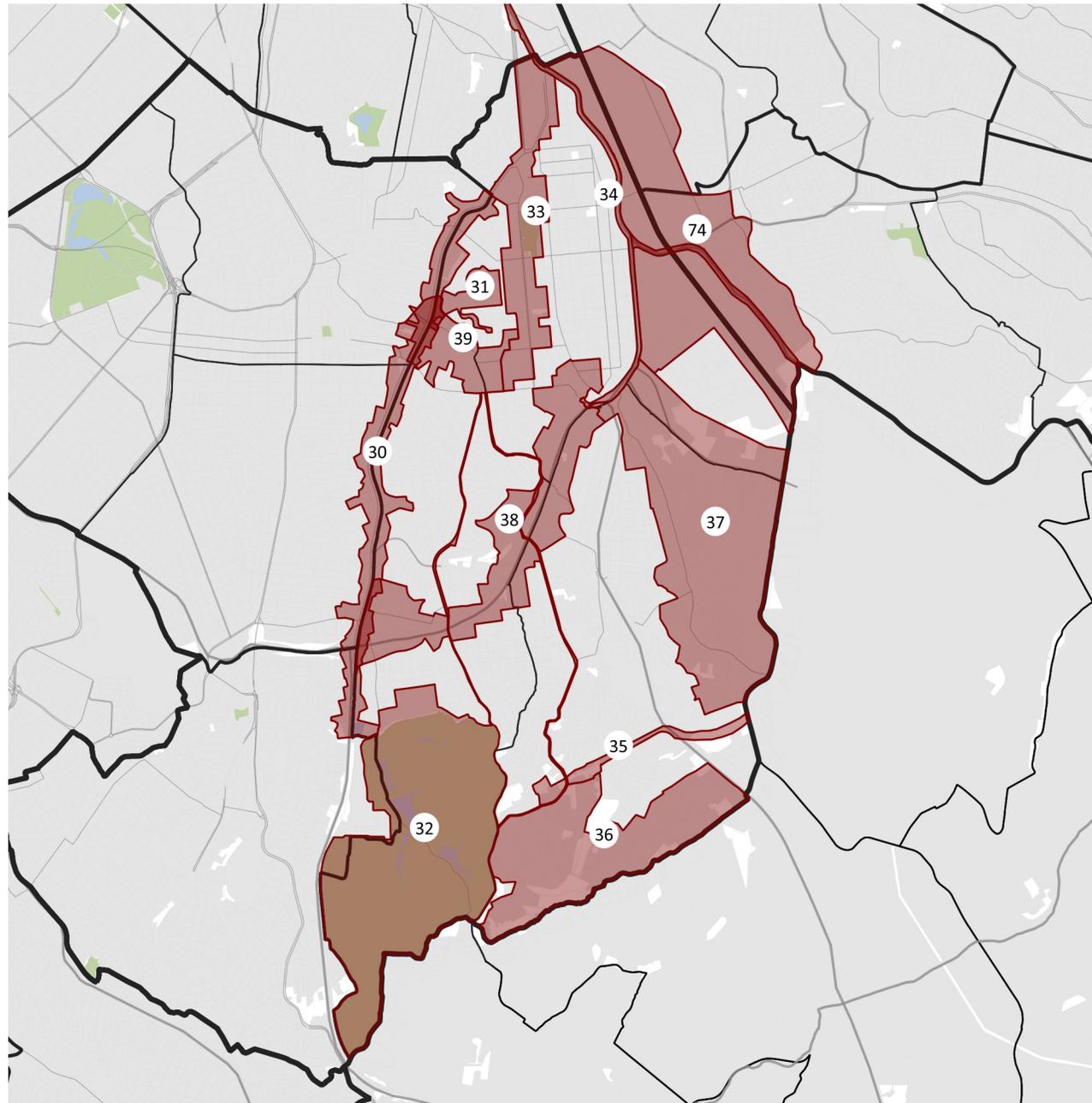
- Fortalecer as centralidades locais e regionais, especialmente ao longo das vias que contam com transporte público, fortalecendo o comércio e os serviços de âmbito local, qualificando os espaços públicos e garantindo acessibilidade e segurança;
- Incentivar a permanência da infraestrutura necessária

para a manutenção da atividade econômica, sobretudo a industrial;

- Incentivar a diversificação e a ampliação da atividade produtiva, com aumento dos investimentos públicos com a finalidade de estimular a atividade econômica;
- Investir na melhora de desempenho do transporte coletivo, a fim de estimular o uso do transporte público;
- Incrementar os investimentos na implantação de corredores de ônibus;
- Ampliar o sistema viário estrutural;
- Implementar obras de drenagem urbana;
- Implantar malha cicloviária, a fim de garantir a segurança do transporte não motorizado;
- Promover melhoramentos pontuais no espaço público e sinalização de trânsito, para proteger pedestres e minimizar acidentes de trânsito;
- Facilitar o trânsito de passagem pela região de ligação metropolitana, inclusive de cargas;
- Promover a ativação das áreas demarcadas como ZEIS;
- Priorizar a eliminação de áreas de risco, remoção de moradores em situação de risco e seu reassentamento em moradias seguras, dando destinação às áreas, sempre que possível, para que não sejam reocupadas por habitações precárias;
- Proceder a regularização fundiária;
- Notificar terrenos que não cumprem sua função social da propriedade, estimulando a utilização e edificação de terrenos e áreas subutilizadas;
- Identificar e reduzir o número de domicílios não conectados à rede geral de esgoto;
- Implementar obras de drenagem urbana;
- Aumentar a oferta de áreas verdes ao longo do território,

em especial nas regiões mais densamente urbanizadas;

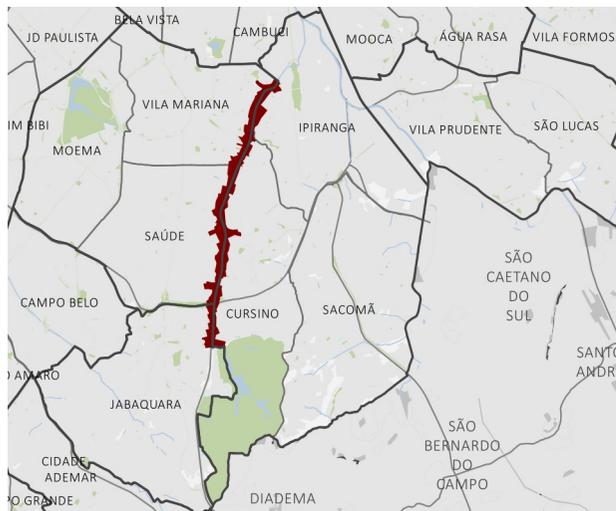
- Aumentar a densidade de árvores nas áreas protegidas;
- Aumentar a arborização viária, melhorar calçadas, iluminação pública e mobiliário urbano;
- Qualificar praças e parques, implantando mobiliário, iluminação e arborização;
- Implementar programas específicos à população em situação de rua;
- Melhorar a infraestrutura de atendimento social e de saúde à população idosa;
- Atender a demanda de educação infantil e ampliar vagas nos serviços socioassistenciais para crianças e adolescentes;
- Garantir atendimento social para os jovens e os idosos em situação de vulnerabilidade;
- Oferecer cursos técnicos na região para elevação do nível de escolaridade média dos trabalhadores;
- Garantir acessibilidade universal aos equipamentos públicos;
- Melhorar a infraestrutura ligada ao turismo e ao lazer, sobretudo no entorno dos equipamentos de atratividade metropolitana e nacional existentes na região e nas rotas de acesso a eles; estimular o uso do transporte público e de meios não motorizados para o acesso, mitigando o impacto do trânsito e dos deslocamentos;
- Mitigar os possíveis efeitos do adensamento tanto populacional quanto construtivo previsto na OUC Bairros do Tamandateí, em especial sobre o eixo histórico e as áreas naturais protegidas.



- PERÍMETROS DE AÇÃO
- 30 - AV RICARDO JAFET E ABRAÃO DE MORAIS
- 31 - AQUÁRIO
- 32 - PEFI: JD. BOTÂNICO - ZOO - SAFÁRI
- 33 - PQ. INDEPENDÊNCIA E MUSEU DE ZOOLOGIA
- 34 - RIO TAMANDUATEÍ
- 35 - CÔRREGO JABOTICABAL
- 36 - PAI MENINOS I AMPLIADO
- 37 - HELIÓPOLIS AMPLIADO
- 38 - TANCREDO NEVES
- 39 - METRÔ SANTOS-IMIGRANTES
- 74 - CONEXÕES METROPOLITANAS



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



Descrição

Limite entre Subprefeituras Vila Mariana e Ipiranga (com Córrego Ipiranga ao centro da Avenida), as avenidas interligam ambas as Subprefeituras ao distrito de Jabaquara, conectando-se à Rodovia dos Imigrantes que liga São Paulo a Diadema, São Bernardo do Campo e ao litoral paulista.

Caracterização

Avenidas de fundo de vale e tráfego intenso. As vias apresentam problemas de alagamento em determinadas áreas, além de ausência de arborização, calçadas inadequadas, insegurança para pedestres e ciclistas, áreas lindeiras com ocupações irregulares e usos inadequados, sendo prioritário e quase exclusivo seu uso por veículos automotivos (transporte individual).

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados ao comércio, os vinculados ao transporte público e os vinculados aos pólos atrativos;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Contribuir com os programas relacionados à notificação para o parcelamento, edificação e utilização compulsórios (PEUC).

Diretrizes

- Complementar e padronizar calçadas e tornar as travessias mais qualificadas e seguras, além de melhorar arborização, sinalização e iluminação na Av. Dr. Ricardo Jafet;
- Promover melhoramento das vias e otimização do tráfego;
- Realizar obras de drenagem em áreas de alagamentos, como por exemplo, próximo ao Shopping Plaza Sul, na rua Ribeiro Lacerda, e próximo a Av. Bosque da Saúde;
- Promover estudos de um Parque Linear, além de aproveitar áreas em terrenos remanescentes, diminuindo o leito carroçável e aumentando a área permeável;
- Possibilitar a transposição do rio por pedestres, ciclistas e automóveis;
- Promover estudo de ciclovia e efetivar obra do corredor de ônibus da SPTrans previsto pelo PDE2014;

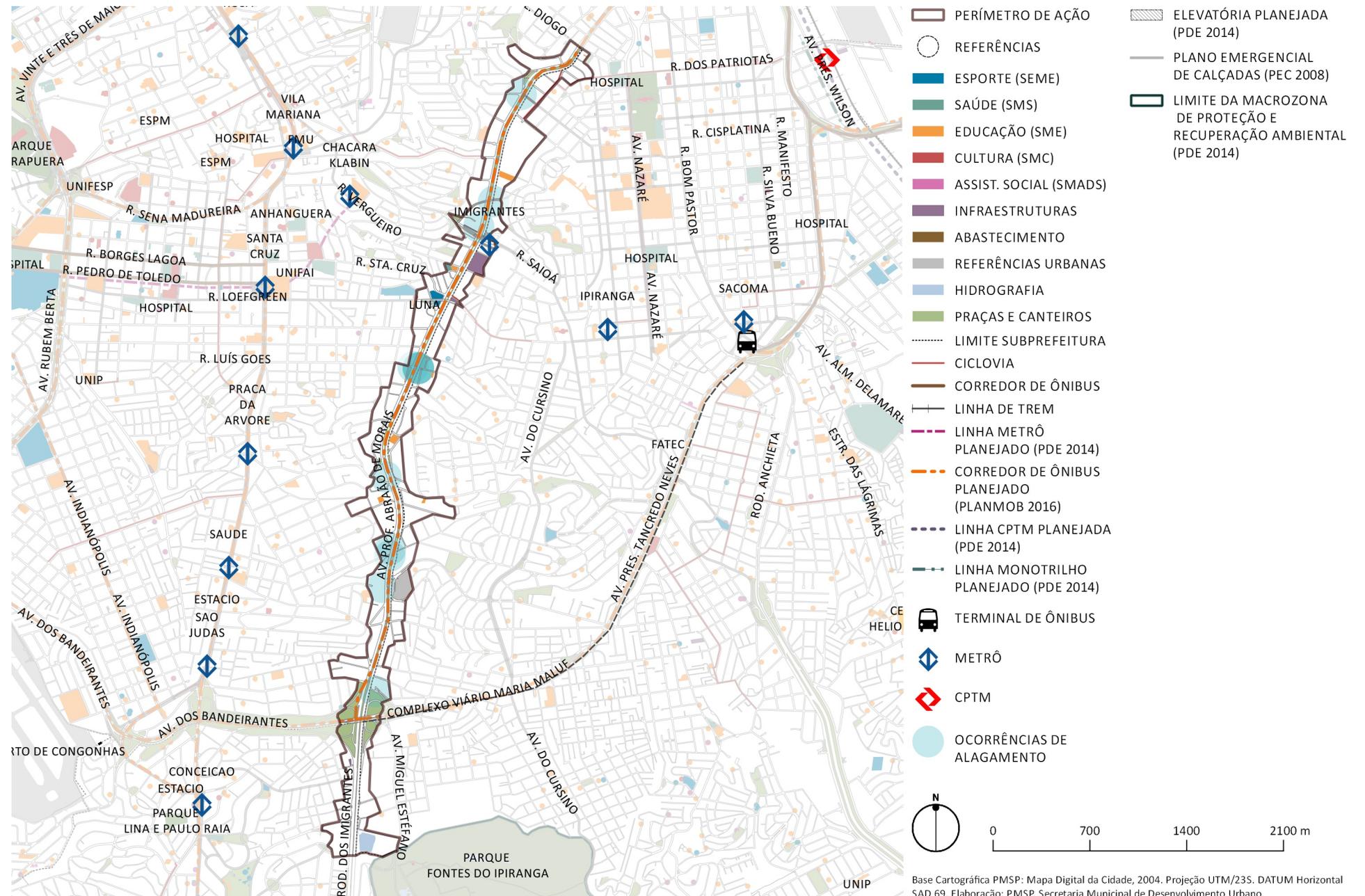
- Prever espaço de lazer em área verde potencial entre Rodovia dos Imigrantes e Av. Miguel Estéfano;
- Proporcionar qualificação da praça na Av. Botuquara, hoje subutilizada, e do antigo incinerador (Ipiranga).

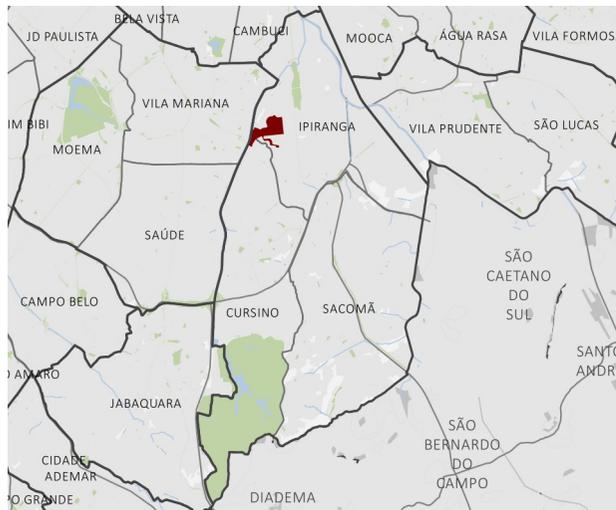
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMSP; SMDU; SIURB; SVMA; SMT; SMT.

Atores Envolvidos

CET; SP Obras; METRÔ.





Descrição

O Aquário de São Paulo localiza-se na rua Huet Bacelar, 407. Esta rua é continuação da rua Nova Louzã, que se inicia na rua Saioá, local da estação de metrô Santos-Imigrantes.

Caracterização

Trata da integração entre os passeios e a rede de transporte público com a centralidade representada pelo Aquário de São Paulo e faz parte do circuito de turismo zoobotânico. A ligação entre o metrô Santos-Imigrantes e o equipamento pela rua Huet Bacelar é de difícil acessibilidade, com barreiras no percurso para os pedestres e ausência de faixa para travessia nos locais necessários.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados ao transporte público e os vinculados aos

pólos atrativos;

- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB.

Diretrizes

- Implantar circuito de turismo zoobotânico, através da integração do Aquário pela ligação de passeios e da rede de transporte público com os demais equipamentos existentes do circuito (Parque Independência, Museu da Zoologia, PEFI- Jardim Botânico, Zoológico e Zôo Safári);
- Alargar a Rua Huet Bacelar (próxima ao Aquário de São Paulo) quando possível, principalmente no trecho mais crítico da rua Huet Bacelar entre a rua Caçador de Esmeraldas e a rua Frei Durão;
- Melhorar a iluminação, arborização e as condições da circulação de pedestres no percurso entre a estação de metrô Santos-Imigrantes e o Aquário de São Paulo;
- Implantar sinalização turística na estação de metrô Santos-Imigrantes;
- Pensar em uma melhor solução para estacionamento do Aquário;
- Ampliar e melhorar os espaços de uso público e promover vegetação e arborização dos caminhos, além de promover revitalização da Praça Pinheiro da Cunha.

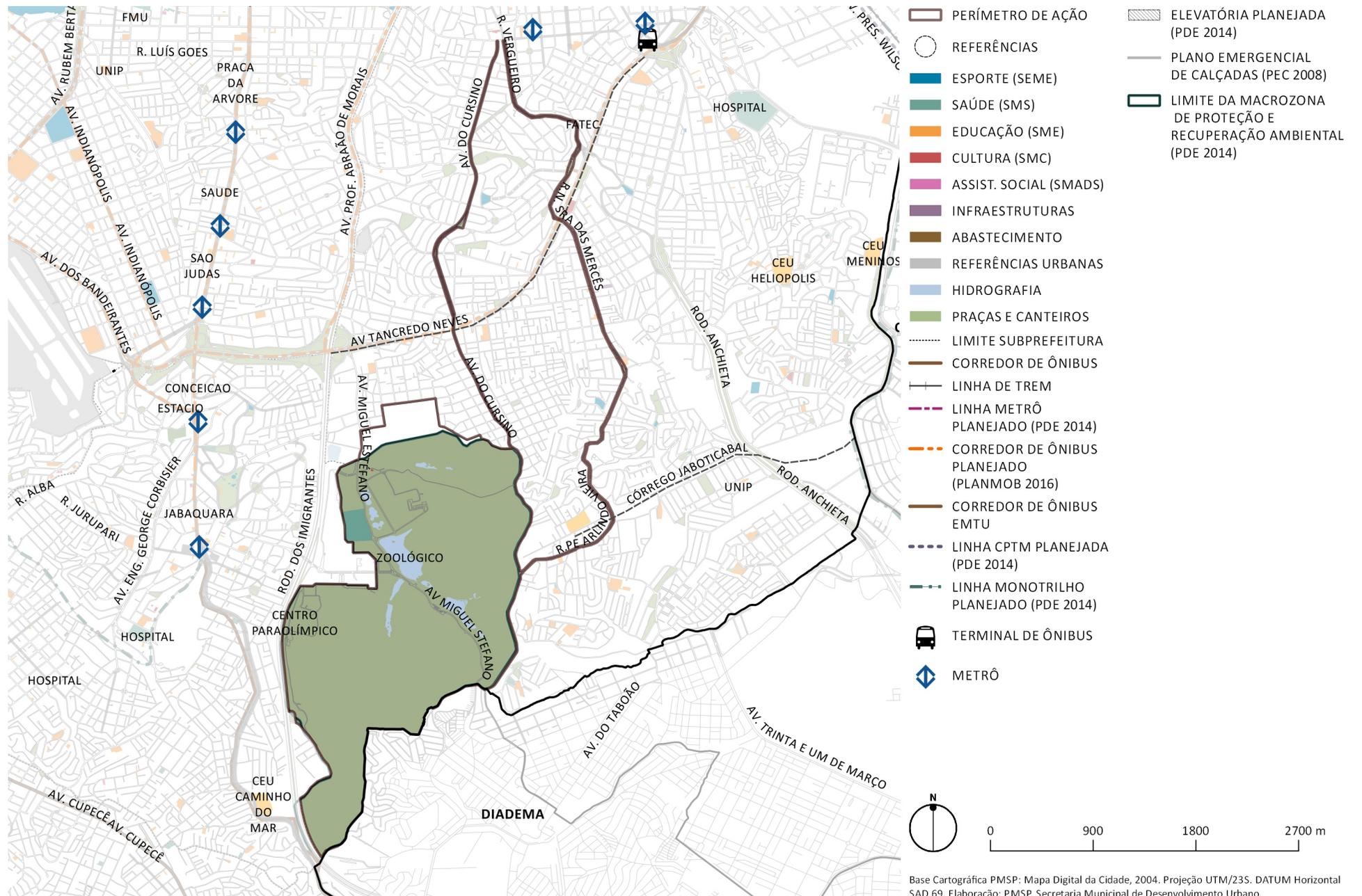
Secretarias Envolvidas

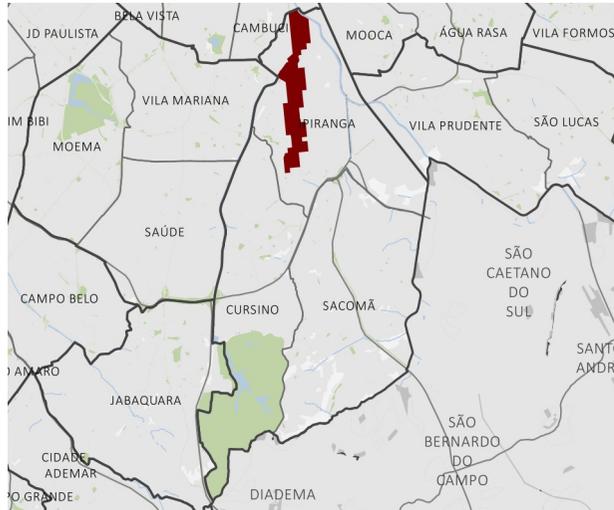
SMPED;SMSP;SMDU;SIURB;SES;SVMA;SMT.

Atores Envolvidos

CET;SP TURIS.SP TURIS;Ilume.METRÔ.METRÔ.







Descrição

O Parque Independência localiza-se no distrito do Ipiranga, entre a Avenida Nazaré e a rua Bom Pastor, próximo à Avenida Dom Pedro I e é dividido pela Rua dos Patriotas. Abriga o Monumento à Independência, a Cripta e a Capela Imperial, a Casa do Grito e o Museu Paulista (Museu Histórico da Universidade de São Paulo). O Museu de Zoologia da Universidade de São Paulo situa-se na Av. Nazaré, 481. O perímetro engloba também o trecho entre a Avenida Dom Pedro I, Avenida do Estado, e Avenida Tereza Cristina.

Caracterização

Trata da integração entre os passeios e a rede de transporte público com a centralidade representada pelo Parque Independência e o Museu de Zoologia da USP, principalmente pela Av. Nazaré, e faz parte do circuito de turismo zoobotânico. Engloba questões de

alinhamento com a Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí, entre elas a Criação de parque linear Foz do Ipiranga.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados aos equipamentos públicos, os vinculados ao transporte público e os vinculados aos pólos atrativos;
- Qualificar os parques existentes, resolvendo especialmente as questões de acessibilidade e conectividade;
- Promover a conservação das paisagens e do patrimônio material e imaterial da região;
- Promover a recuperação e conservação ambiental das áreas verdes;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo - PLANMOB.

Diretrizes

- Reduzir o efeito da Rua dos Patriotas como barreira entre o Monumento e o Museu Histórico;
- Melhorar a circulação e iluminação no percurso entre os equipamentos e implantar sinalização turística na estação de metrô Alto do Ipiranga, promovendo conexão direta com a mesma;
- Conservar as áreas verdes e ampliar e melhorar os espaços de uso público;
- Reorganizar o terminal informal de ônibus no entorno da estação de metrô Alto do Ipiranga;
- Regulamentar o estacionamento para os veículos de turismo nas proximidades dos equipamentos;

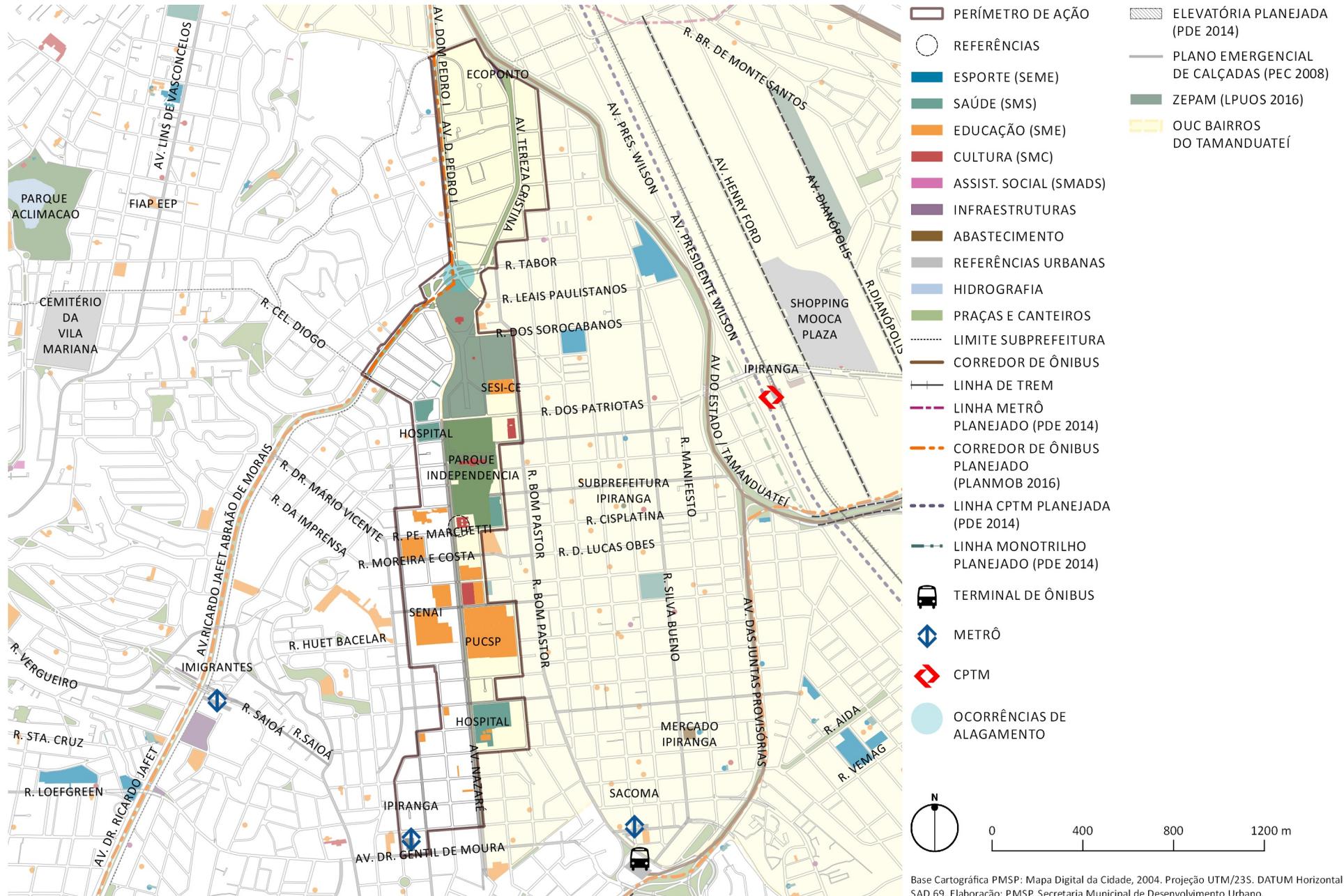
- Implantar circuito de turismo zoobotânico, através da integração do Parque Independência e o Museu de Zoologia pela ligação de passeios e da rede de transporte público com os demais equipamentos existentes do circuito (Aquário, PEFI- Jardim Botânico, Zoológico e Zôo Safári);
- Promover a expansão do Parque Independência, bem como alterações entre as Av. Dom Pedro I e Av. Tereza Cristina, com a abertura de vias locais e a criação do Parque Foz do Ipiranga, em conformidade com as propostas da OUC Bairros do Tamanduateí,

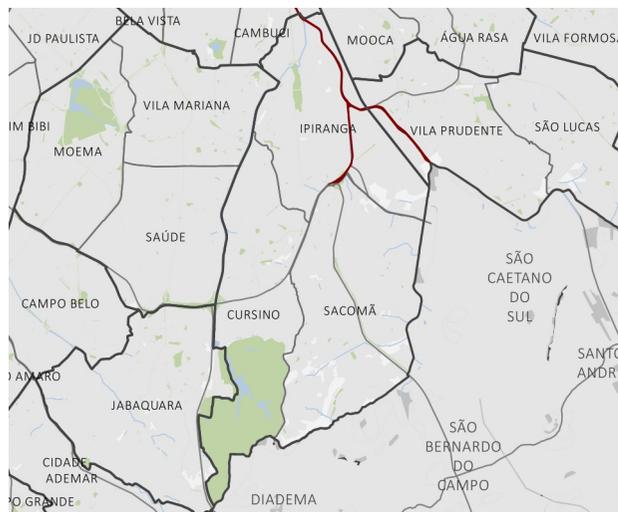
Secretarias Envolvidas

SMPED; SIURB; SVMA; SMT; SVMA; SMT.

Atores Envolvidos

FUNDURB; CET; SP TRANS; SP TURIS; SP Urbanismo; METRÔ.





Descrição

Área que compreende o entorno do rio Tamanduateí e parte da Avenida do Estado.

Caracterização

A região da Av. do Estado e da Av. das Juntas Provisórias é pouco utilizada e pouco valorizada. Também apresenta dificuldades de mobilidade para pedestres e poucas transposições sobre o Rio Tamanduateí. As estações do Expresso Tiradentes são de difícil acessibilidade e subutilizadas. Alguns pontos sofrem inundações e o rio é poluído.

Objetivos

- Atender a população em situação de vulnerabilidade social, especialmente a população em situação de rua e a população usuária de drogas;
- Promover ações indutoras do desenvolvimento

econômico local, especialmente pelo estímulo à implantação de atividades industriais;

- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação- PMH;
- Contribuir com os programas relacionados à notificação para o parcelamento, edificação e utilização compulsórios (PEUC).

Diretrizes

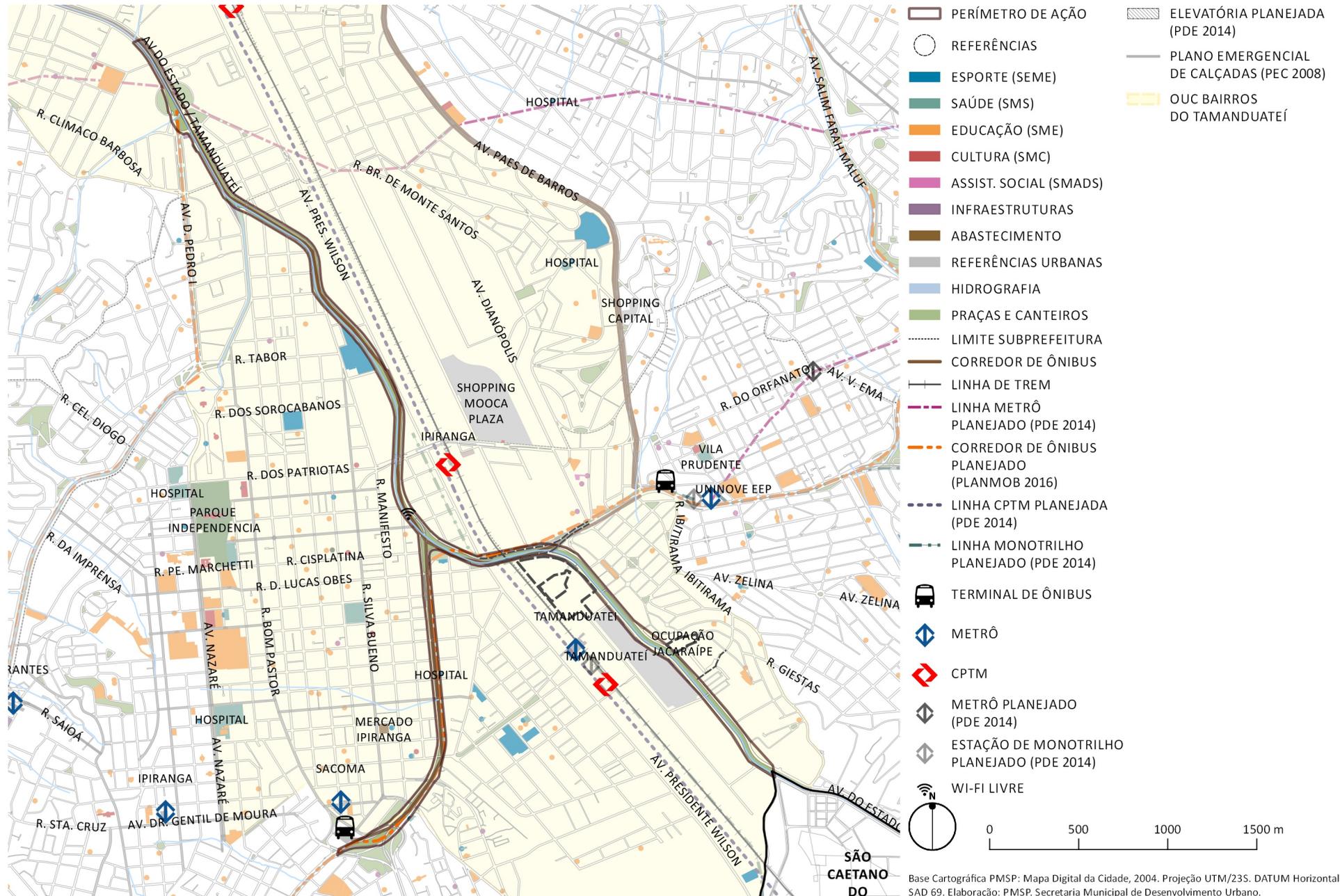
- Realizar estudos para otimização das linhas e acessos do VLP, tornando o sistema mais eficiente, implantando uma alça de ligação com o eixo de estruturação urbana previsto na Avenida Tancredo Neves até a região de Vila Prudente;
- Promover ações que facilitem a acessibilidade de pedestres na região, avaliando abertura de outras estações previstas, moderação de tráfego na Av. do Estado e criação de conexões cicloviárias;
- Promover estudo de melhoria de transposição de pedestres, principalmente nos Viadutos Grande São Paulo, Pacheco Chaves e no trecho da Av. Dr. Francisco Mesquita;
- Promover melhorias nas áreas lindeiras ao Rio Tamanduateí, transformando-as paisagisticamente, realizando estudos de recuperação do rio Tamanduateí, além de trazer estruturação e desenvolvimento à região, em conformidade com a OUC Bairros do Tamanduateí.

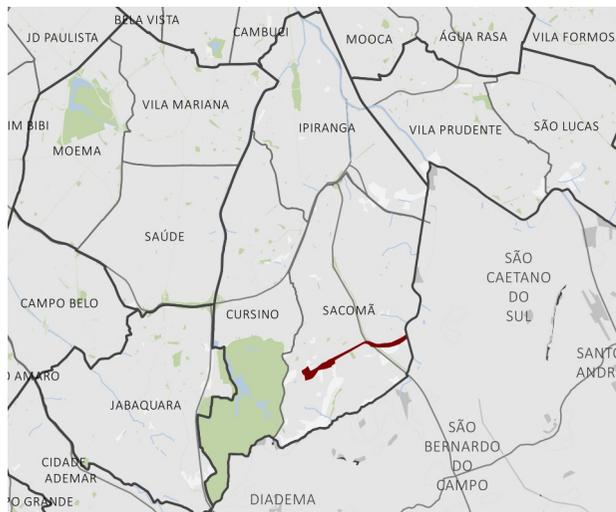
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMSP; SMDU; SIURB; SVMA; SMT.

Atores Envolvidos

FUNDURB; CET; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; EMTU.





Descrição

Área delimitada pelo Córrego Jaboticabal, no distrito do Sacomã, com sua nascente no Jardim Clímax próximo ao CEU Parque Bristol correndo até a Rodovia Anchieta.

Caracterização

O córrego Jaboticabal, com nascente no Jardim Clímax, recebe esgoto que corre a céu aberto e apresenta pontos de alagamento. A área representa ainda dificuldade de acesso tanto para pedestres quanto para veículos, com transporte público e ligações viárias insuficientes.

Objetivos

- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Implantar os parques planejados;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água, das áreas verdes e das encostas;

- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial esgotamento sanitário, manejo de águas pluviais (drenagem) e gestão de resíduos sólidos de acordo com o Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Cidade de São Paulo- PGIRS;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local e regional;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação- PMH.

Diretrizes

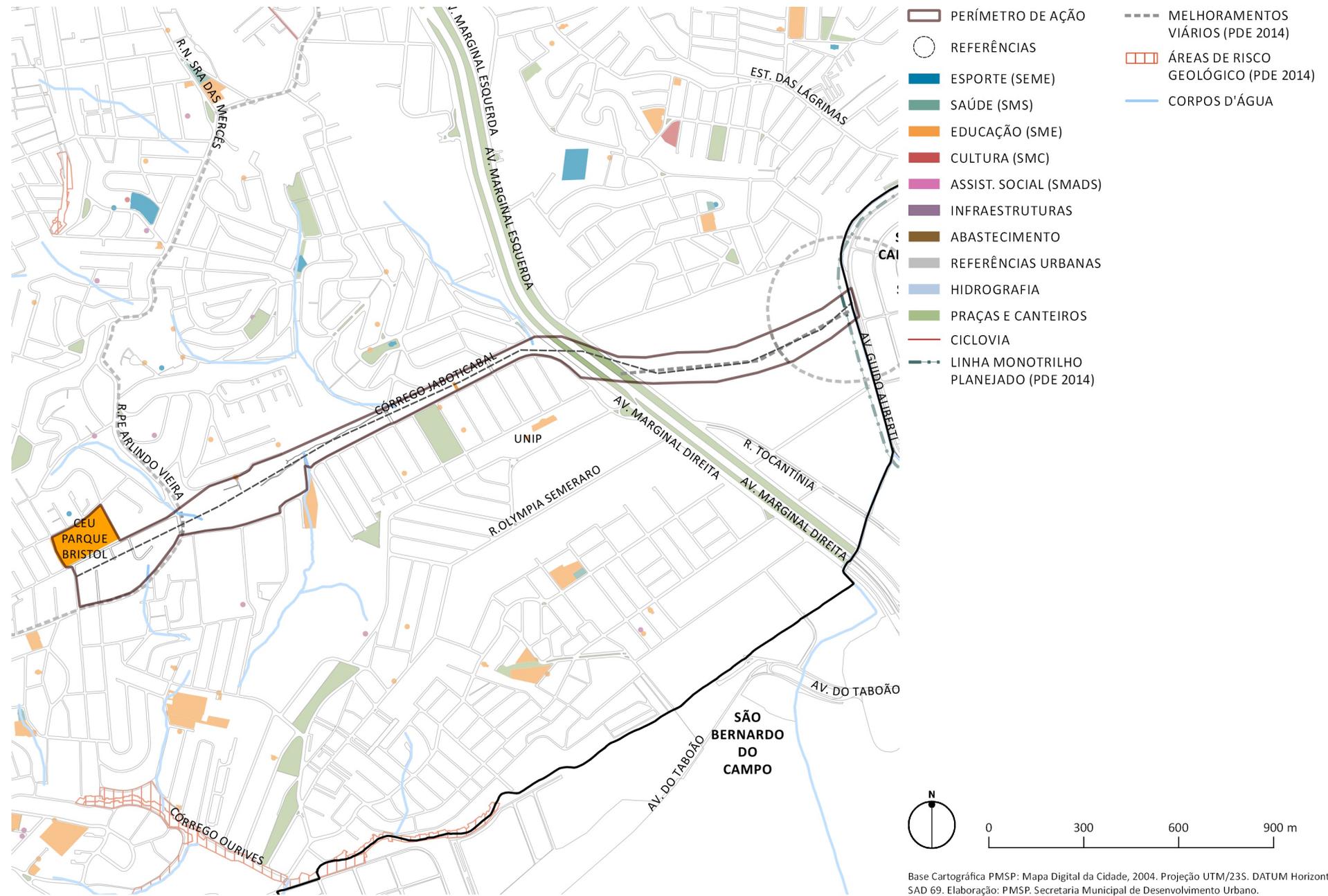
- Promover estudo de viabilidade para criação de Parque linear com ciclovia e passeios públicos, aumentando a permeabilidade, áreas verdes de uso público e recreativas na região;
- Realizar limpeza e manutenção das margens, promovendo a despoluição do córrego e avaliando a viabilidade de criação de galerias de drenagem;
- Criar ligação para a Rodovia Anchieta e Av. Padre Arlindo Vieira lindeira ao parque linear para melhorar o escoamento viário na região dos Meninos e Parque Bristol.

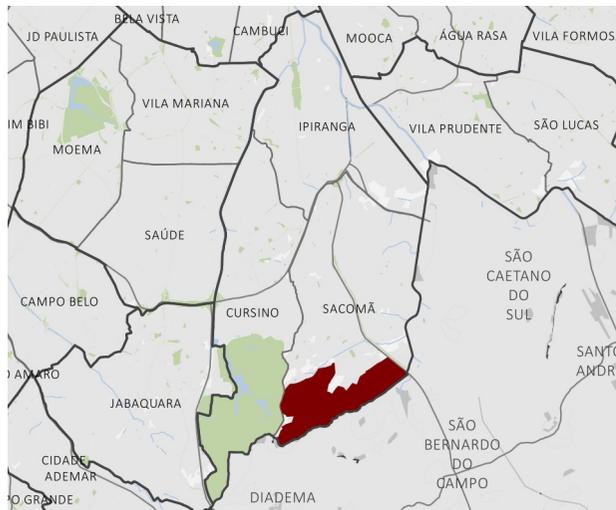
Secretarias Envolvidas

SMSM; SMDU; SEHAB; SIURB; SVMA; SMT; SIURB; SES; SVMA.

Atores Envolvidos

FUNDURB; CET; SP TRANS; SP TRANS; Sabesp.





Descrição

Compreende a região ampliada de Projeto de Ação Integrada Meninos do RENOVA, ao sul do distrito de Sacomã e fazendo divisa com o município de São Bernardo do Campo.

Caracterização

Região apresenta infraestrutura muitas vezes inadequada, com difícil acesso de veículos, uma vez que só possui vias coletoras pela Av. Padre Arlindo Vieira e Av. do Cursino, juntamente com a Av. Miguel Stéfano. Também possui áreas precárias, ausência de equipamentos urbanos, acessibilidade e moradia digna, com parte da população em situação de alta vulnerabilidade. Está localizado ao redor dos córregos dos Meninos, Couros, Floriano Peixoto, Francisco P. de Toledo, Ourives e Jaboticabal; nos limites entre São Paulo e São Bernardo, próximo ao Parque Estadual Fontes do Ipiranga, da 83ª Delegacia de

Polícia Bristol e da Rodovia Anchieta, e compreende as favelas Tapuia, John Audubon I e II, Campo de Luta, São Savério, Liviero, São Pedro, loteamento Jardim Celeste e o empreendimento Burity Itapira.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais, especialmente de saúde, de educação e de assistência social;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das encostas;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial esgotamento sanitário e manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local e regional;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação- PMH;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Melhorar a mobilidade interna ao perímetro, através de implantação de nova conexão viária com a criação de ligação entre Jardim Clímax e Vila Arapuá, interligando demais meios de transporte público;
- Melhoramentos nos passeios públicos e criação de ciclovias;
- Melhorar o saneamento ambiental dos córregos e galerias de drenagem;
- Implantação de áreas verdes públicas e atender a

demanda de equipamentos públicos, melhorando o acesso principalmente aos serviços de saúde pública, educação, lazer e desenvolvimento social;

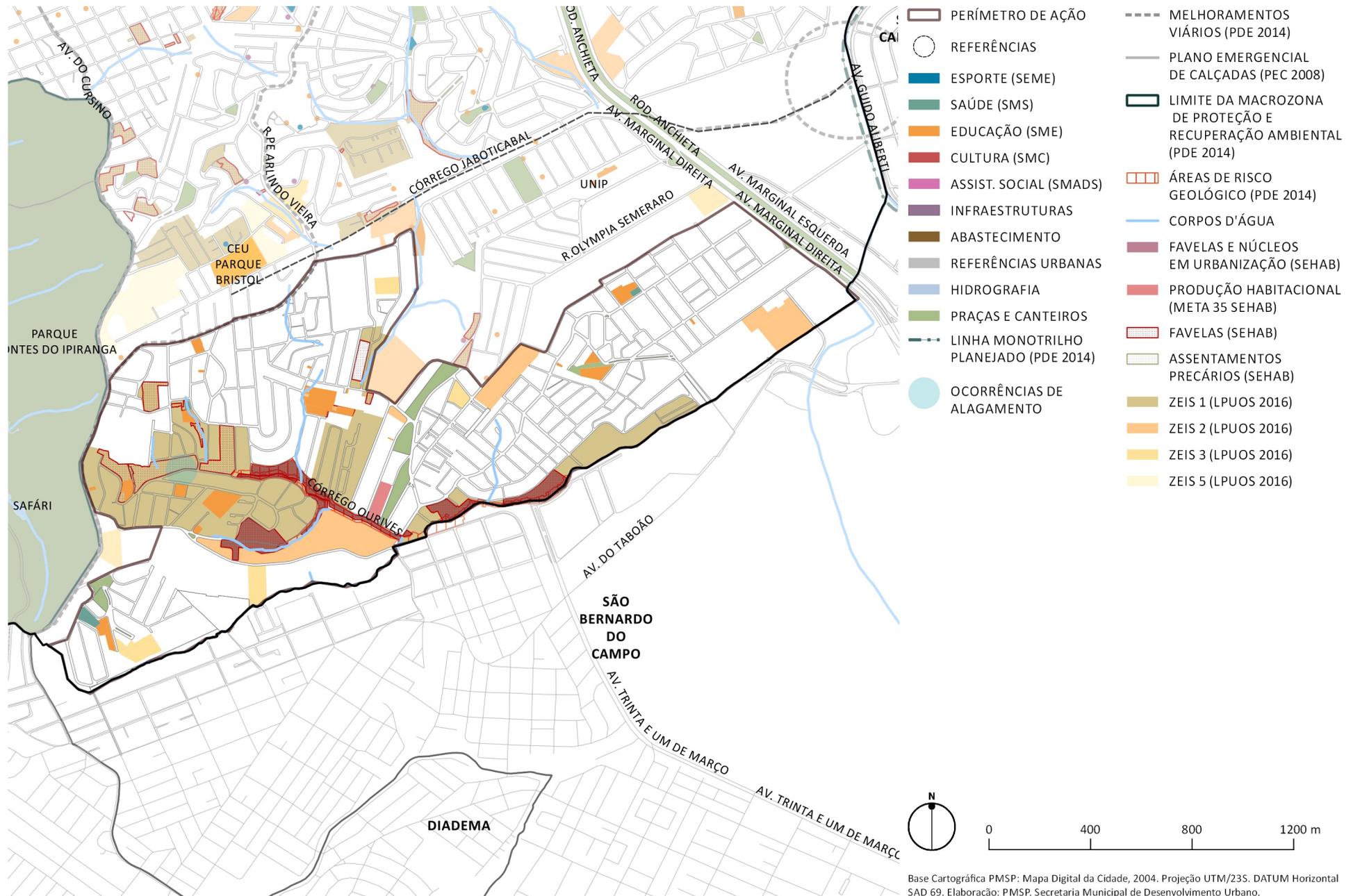
- Atender a necessidade de habitação e promover regularização fundiária em conformidade com o processo definido pela SEHAB / COHAB.

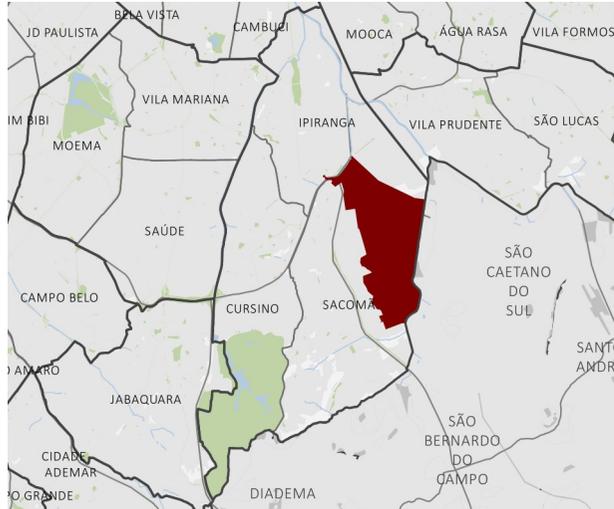
Secretarias Envolvidas

SMS; SMADS; SMSP; SMDU; SEME; SEHAB; SIURB; SES; SVMA; SMT.

Atores Envolvidos

FUNDURB; CET; SP Obras; SP TRANS; SP TRANS; SP Urbanismo; CPTM; METRÔ.





Descrição

Contempla a região do Complexo Habitacional Heliópolis, englobando parte da área ao norte da Avenida Almirante Delamare até a Vila Arapuá, próximo da Estrada das Lágrimas até a divisa com São Caetano, na Avenida Guido Aliberti.

Caracterização

Região do Complexo Habitacional Heliópolis, com maior parte da área definida como ZEIS1. A área em questão não possui boas condições de acessibilidade em alguns locais como a ligação de Vila Carioca e Heliópolis, e principalmente nas avenidas Guido Aliberti e Almirante Delamare. Além disso, falta via de acesso ligando monotrilho (a construir) na Av. Guido Aliberti com o conjunto habitacional projetado pelo arquiteto Ruy Ohtake (conhecido como "Redondinhos") situado na Av. Almirante Delamare. As futuras estações (Heliópolis-Goiás, CEU Meninos-Cerâmica,

Lágrimas) ainda não possuem detalhamento para implantação das mesmas, além de acessibilidade com demais vias. A Estrada das Lágrimas é uma via histórica e também de extrema importância para Heliópolis.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais, especialmente de educação e de assistência social;
- Atender a população em situação de vulnerabilidade social, especialmente a população em situação de rua, a população usuária de drogas e a população em área de risco;
- Promover ações indutoras do desenvolvimento econômico local;
- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados aos equipamentos públicos, os vinculados ao comércio, os vinculados ao transporte público e os vinculados às centralidades;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Implantar os parques planejados;
- Promover a conservação das paisagens e do patrimônio material e imaterial da região;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água, das encostas e e revitalização de áreas degradadas e contaminadas;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial abastecimento de água, esgotamento sanitário e manejo de águas pluviais (drenagem);
- Promover a coleta e destinação de resíduos sólidos, de acordo com o Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Cidade de São Paulo- PGIRS;

- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação- PMH;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Qualificar o Complexo Habitacional Heliópolis e integrá-lo ao conjunto de bairros vizinhos por meio de intervenções de urbanização;
- Contribuir para o convívio social oferecendo espaços seguros de recreação e lazer;
- Implantar infraestrutura de saneamento ambiental, coleta de resíduos sólidos e recicláveis e prevenção dos pontos de alagamento;
- Preservar as áreas verdes existentes e ampliá-las melhorando o uso público;
- Diferenciar e qualificar o trajeto entre os equipamentos públicos e o acesso ao transporte público, com calçadas adequadas e iluminação pública, melhorando o desempenho das vias existentes no perímetro e aumentando a acessibilidade para o pedestre;
- Potencializar as oportunidades de desenvolvimento econômico proporcionadas pelas intervenções previstas na região em consonância com a área predominantemente industrial inserida no perímetro expandido da OUC Bairros do Tamanduateí;
- Promover meios para conectar a região à estação Tamanduateí e futuras estações do Monotrilho, alinhado aos projetos do Consórcio ABC;
- Garantir extensão da Rua Maciel Parente, bem como

criação do Viaduto da rua Guamiranga, conforme projeto da OUC Bairros do Tamanduateí, proporcionando maior acesso para São Caetano do Sul;

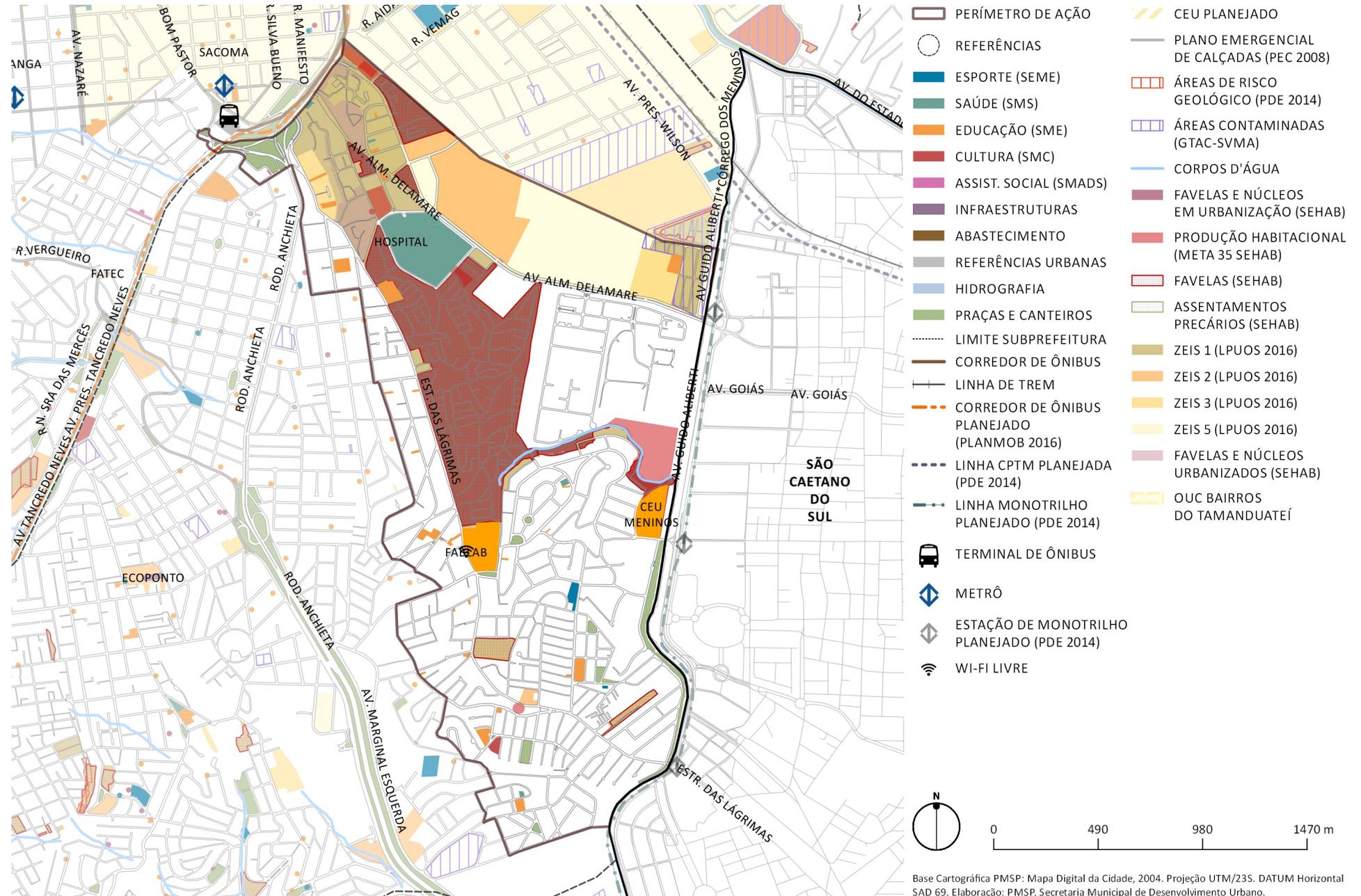
- Realizar estudo para adequação de fluxo e sentido das vias principais de Heliópolis;
- Efetivar a criação de um conselho gestor para Heliópolis, que auxiliará na definição das prioridades entre as necessidades da região;
- Promover regularização fundiária em conformidade com o processo definido pela SEHAB/COHAB;
- Realizar estudo de revitalização da área que compreende a Praça Monte Azul Paulista e baixos dos viadutos na rua Ettore Lantieri a na continuação da rua Malvina Ferrara Samarore, através de limpeza, sistema eficiente de iluminação, aumento da segurança pública, inserção de equipamentos para atendimento a crianças e idosos.

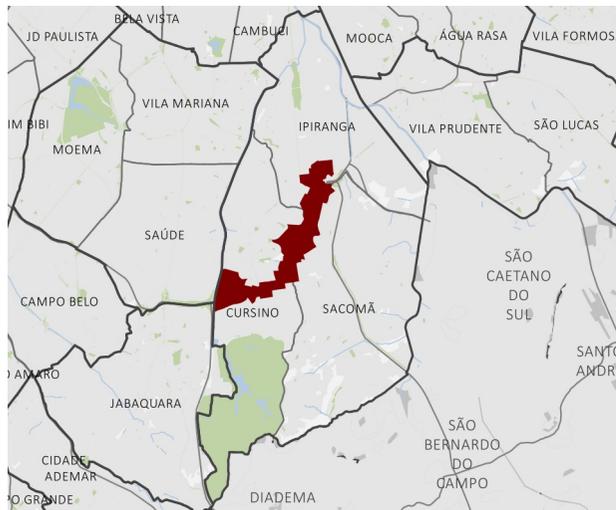
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMS; SMADS; SMSP; SMDU; SEHAB; SIURB; SES; SDTE; SVMA; SMT; SME.

Atores Envolvidos

FUNDURB; CET; COHAB; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; CPTM; Sabesp; METRÔ.





Descrição

A Av. Pres. Tancredo Neves, localizada na divisa entre os três distritos da Subprefeitura do Ipiranga, liga a Rodovia Anchieta à Rodovia dos Imigrantes.

Caracterização

Via localizada em área de influência do corredor de ônibus municipal planejado (2016), identificada como eixo de estruturação da transformação urbana (Plano Diretor Estratégico 2014). A área apresenta grande potencial, infraestrutura já implantada e espaços subutilizados.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados ao transporte público;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial esgotamento sanitário e manejo de águas pluviais (drenagem);

- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Promover a regularização fundiária e urbanística;
- Contribuir com os programas relacionados à notificação para o parcelamento, edificação e utilização compulsórios (PEUC).

Diretrizes

- Viabilizar eixo de estruturação da transformação urbana prevista;
- Melhorar área da Av. Presidente Tancredo Neves que possui grande potencial, mas é subutilizada, adequando usos da região e listar terrenos vazios e/ou subutilizados;
- Promover melhoramentos viários, melhorar calçadas, iluminação, arborização, e possibilitar maior acessibilidade ao pedestre;
- Viabilizar estudo relacionado ao retorno da mão dupla nas ruas do Lago e Antônio Calandriello para melhorar acesso ao bairro Moinho Velho;
- Estudar melhorias de acessibilidade para pedestres na região do Complexo Viário Maria Maluf;
- Resolver problemas de drenagem e saneamento, priorizando os córregos Mirassol (Vila Brasilina) e Boqueirão (Jardim Previdência);
- Viabilização de prolongamento da Avenida Nazaré ligando-a a Av. Presidente Tancredo Neves em conformidade com proposta da OUC Bairros do Tamanduateí;
- Promover melhoria dos espaços públicos próximo à estação de metrô Sacomã, realizando a revitalização da praça Antônio de Oliveira Marques, entre a rua Bamboré

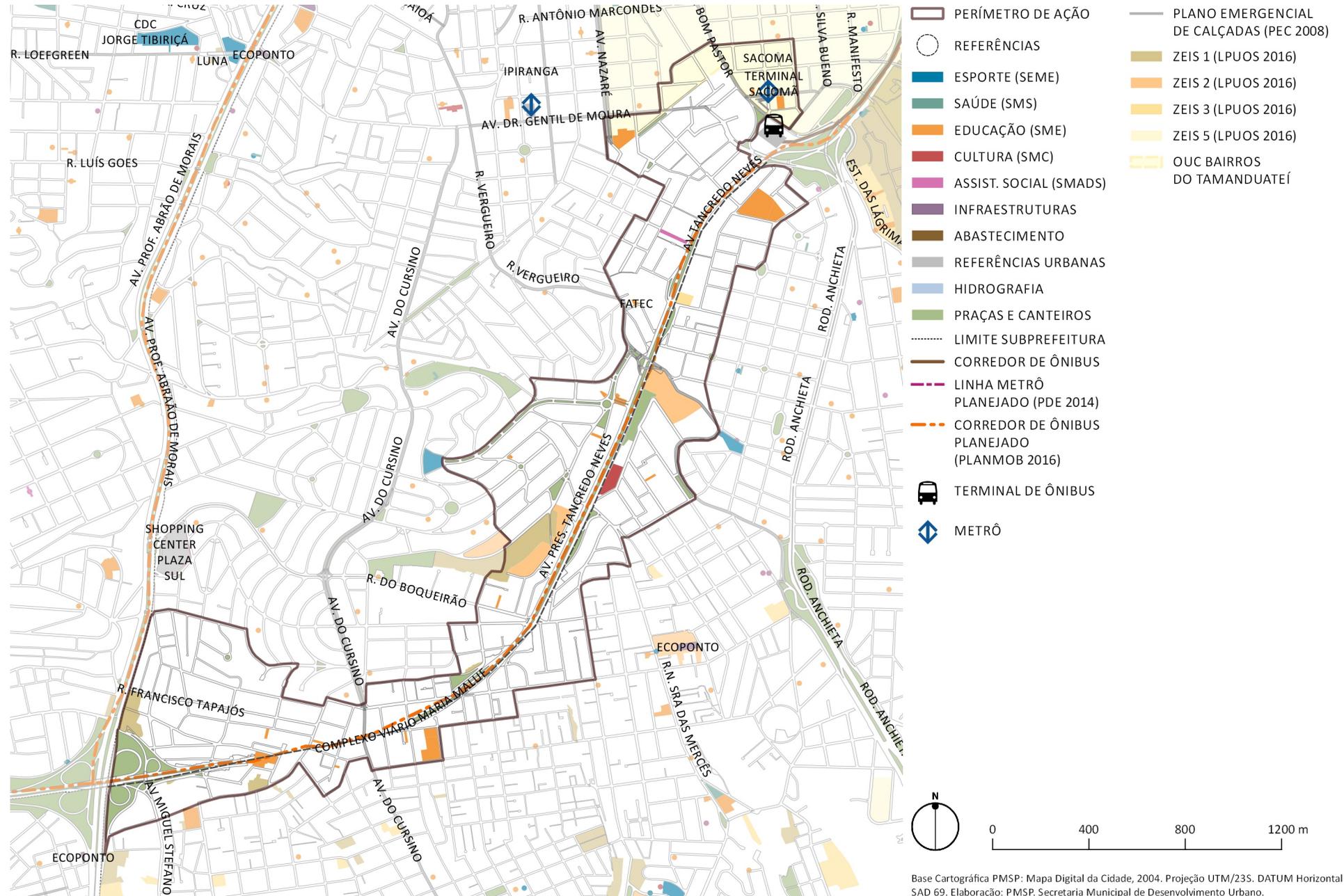
a rua Marcos Portugal.

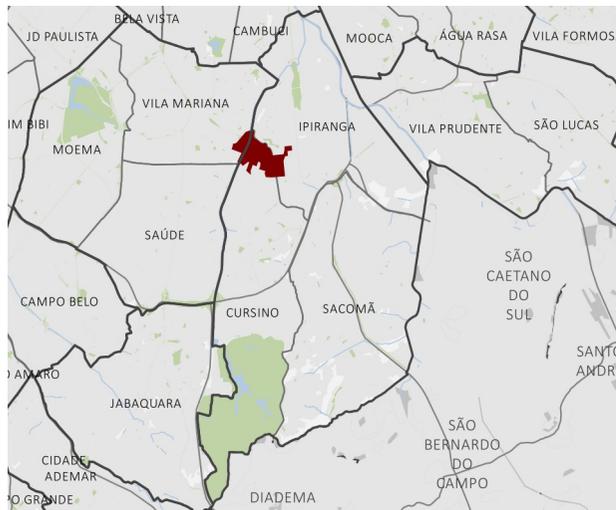
Secretarias Envolvidas

SMSP; SMDU; SEHAB; SIURB; SVMA; SMT; SIURB; SES; SDTE; SVMA; SMT; SME.

Atores Envolvidos

FUNDURB; CET; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; Ilume; ARSESP; DAEE; CDHU; CESP; CETESB; CPOS; CPTM; DERSA; EMAE; EMPLASA; EMTU; Sabesp; ELETROPAULO; METRÔ.





Descrição

Compreende o entorno da estação de Metrô Santos-Imigrantes, entre a Avenida Dr. Ricardo Jafet e a rua Saioá.

Caracterização

Há necessidade de tratamento dos acessos à estação de metrô Santos-Imigrantes, pelo Viaduto Saioá e em especial aos usuários da Vila Mariana, cujo percurso a pé é dificultado pelo Córrego Ipiranga. Na Av. Dr. Ricardo Jafet, onde se insere a estação, há ainda interrupções no percurso de pedestres e não há faixa para travessia nos locais necessários. É a estação de acesso ao Aquário de São Paulo.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados ao transporte público;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer

e esporte;

- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo - PLANMOB.

Diretrizes

- Elaborar estudos para transposição em nível sobre o córrego Ipiranga, para conexão com a estação de metrô no sentido Vila Mariana;
- Fazer estudos de projeto de plataforma coberta para embarque-desembarque, com iluminação, sinalização horizontal e vertical (de tráfego e informativa), e conexões com as alternativas de transporte coletivo existentes, além de implantação de estacionamento vertical;
- Estudar acessos preferencialmente internos entre o estacionamento vertical e a estação de metrô;
- Elaborar projeto de complementação de calçada com largura adequada, sinalização horizontal e iluminação para o trecho da Av. Dr. Ricardo Jafet sob o viaduto Saioá, possibilitando o caminhos mais curto;
- Melhorar acesso ao Aquário de São Paulo pela estação de metrô;
- Proporcionar estudo dos espaços verdes residuais gerados pela implantação do metrô e que poderiam ser qualificados e transformados em boas praças;
- Verificar a existência de córregos abertos, tributários do Córrego Ipiranga, no entorno do eixo e realizar estudos e projetos para, se possível, implantar caminhos verdes, integrando-os com o Parque Linear proposto para o eixo;
- Analisar a necessidade de reserva de espaço para

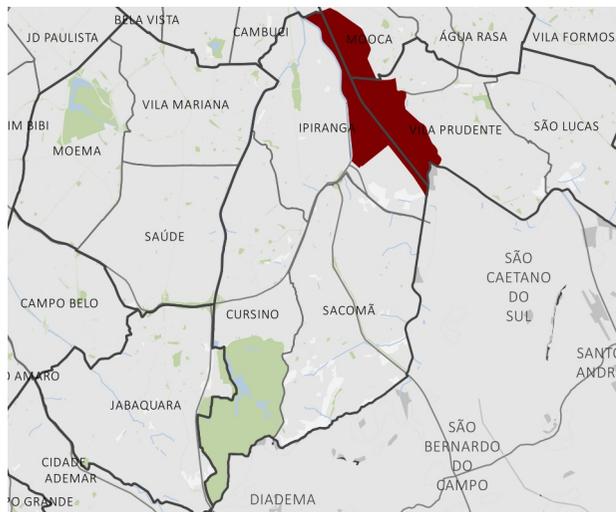
compostagem de resíduos orgânicos e triturados de podas, considerando a ampliação das áreas verdes.

Secretarias Envolvidas

SMPED; SMSP; SMDU; SIURB; SVMA; SMT.

Atores Envolvidos

CET; SP Obras; METRÔ.



Descrição

Área compreendida ao longo do eixo ferroviário da linha 10 Turquesa da CPTM e bairros em seu entorno, desde o Viaduto São Carlos até a divisa com o Município de São Caetano do Sul. Abrange a Avenida Presidente Wilson até a Avenida do Estado e a Rua das Juntas Provisórias, englobando parte da Vila Carioca até a Rua Vemag, além da Rua Ibitirama e a Rua Dianópolis, entre outras.

Caracterização

O território caracteriza-se como um importante centro de conexões do transporte público, dada a existência da Estação Tamanduateí (linha 2 Verde do Metrô e linha 10 Turquesa da CPTM) e da Estação Ipiranga (linha 10 Turquesa da CPTM), para as quais estão previstas novas conexões com linhas planejadas do transporte de alta capacidade (linha 10 Turquesa "Expresso ABC" da CPTM, linha 15 Prata do Metrô e linha 18 Bronze do Metrô). Apresenta grandes lotes de uso industrial e logístico,

quadras extensas (sobretudo na Rua Dianópolis, na Avenida Henry Ford, na Rua Guamiranga e na Avenida Presidente Wilson), grandes equipamentos públicos e privados, tais como o Reservatório de Detenção de Água Guamiranga, o Central Plaza Shopping, o Mooca Plaza Shopping, o Centro de Detenção Provisória Vila Independência e o Hospital Monumento.

Verificam-se nesta área problemas de macrodrenagem (enchentes) e microdrenagem (alagamentos); Ocupações reconhecidas pela Secretaria Municipal de Habitação, tais como Viela Sabesp, Vila Prudente, Pacheco Chaves, Ilha das Cobras, Morro do Pel, Jacaraípe e Willin, Favela do Tamanduateí, Barão de Resende e outras ocupações ainda não cadastradas, como a Forte de São Bartolomeu; Conjuntos habitacionais já edificadas, tal como a COHAB Cintra Godinho; terrenos destinados à Habitação de Interesse Social (H.I.S.) e Habitação de Mercado Popular (H.M.P.); Lotes públicos e privados subutilizados (terrenos vazios e/ou pouco construídos); Terrenos cujo solo está contaminado.

A área também está inserida no Perímetro de Adesão da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (Setores Vila Carioca, Vila Prudente, Henry Ford e Parque da Mooca) e mantém forte relação com os municípios do ABC, sobretudo com São Caetano do Sul; Há um estudo de implantação do eixo viário metropolitano, ao longo do Córrego dos Meninos, cuja origem é a Avenida do Estado.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais, especialmente de educação;
- Atender a população em situação de vulnerabilidade

social, especialmente a população em área de risco;

- Promover ações indutoras do desenvolvimento econômico local, especialmente pela geração de empregos, pelo estímulo à implantação de atividades industriais e pelo estímulo ao comércio e serviços locais;
- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados aos equipamentos públicos, os vinculados ao transporte público e os vinculados às áreas de lazer;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Implantar os parques planejados;
- Promover a recuperação e conservação ambiental das áreas verdes e e revitalização de áreas degradadas e contaminadas;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem) e gestão de resíduos sólidos de acordo com o Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Cidade de São Paulo - PGIRS;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo - PLANMOB;
- Melhorar as condições de circulação de cargas, mitigando conflitos com os demais modais e com os usos da região;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação - PMH;
- Contribuir com os programas relacionados à notificação para o parcelamento, edificação e utilização compulsórios (PEUC); Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Implantar Centros de Educação Infantil próximos às

ocupações Vila Prudente e Jacaraípe, de modo a reduzir demanda;

- Reduzir a vulnerabilidade social nas ocupações Viela Sabesp, Vila Prudente, Pacheco Chaves, Ilha das Cobras, Morro do Pel, Barão de Resende, Favela do Tamanduateí, Willin e Jacaraípe;
- Garantir a permanência e a instalação de empresas que gerem empregos no território. Destaque para as indústrias e armazéns na orla ferroviária e para o comércio e serviços existentes na Rua Ibitirama;
- Qualificar o acesso à Estação Ipiranga (linha 10 Turquesa da CPTM) pela Avenida Henry Ford e o acesso à Estação Tamanduateí (linha 10 Turquesa da CPTM e linha 2 Verde do Metrô) pela Rua Guamiranga, de modo a garantir a acessibilidade universal;
- Desenvolver projeto de qualificação de espaços livres na área entre a Rua Montojó e a Rua Vila Prudente com tratamento paisagístico adequado;
- Estimular o uso e a permanência nas praças Salim Lahud, Doutor Heráclito Corrêa de Freitas Neto, Padre Lorenzo Barendense e Brejetuba, com a implantação de equipamentos de ginástica para a terceira idade nestes espaços públicos;
- Ofertar novas áreas verdes de modo a qualificar os bairros e reduzir os efeitos da ilha de calor urbana. Destaque para o Parque Dianópolis (Avenida Dianópolis), para o Parque Linear Córrego dos Meninos (divisa com São Caetano do Sul) e para as faixas de amortecimento ao longo do Rio Tamanduateí e implantação de área verde com bacia de detenção junto da área verde existente na rua Aida, ações previstas na Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí;
- Monitorar a contaminação do solo em terrenos ao longo do eixo ferroviário;

- Solucionar problemas de microdrenagem (alagamentos) verificados no entorno do Viaduto Grande São Paulo, na Av. Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Mello, na Av. Paes de Barros e na Av. Presidente Wilson;
- Solucionar problemas de macrodrenagem (enchentes) verificados na bacia do córrego da Mooca e na bacia do Rio Tamanduateí. Destaque para o Reservatório de Detenção de Água Guamiranga;
- Prover nova central de triagem e transbordo de resíduos sólidos secos, de modo a estimular o trabalho de cooperativas de reciclagem;
- Garantir melhores condições de travessia da Av. Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Mello de modo a compatibilizar o fluxo de veículos com a mobilidade local de pedestres;
- Estabelecer novas ligações viárias e qualificar aquelas existentes de modo a reduzir o isolamento da área em relação a seu entorno. Destaque para o Viaduto Grande São Paulo (conexão entre Subprefeitura Vila Prudente e Subprefeitura Ipiranga), para a proposta de ligação entre a Av. Henry Ford e a Av. Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Mello, para a proposta do corredor metropolitano do ABC, ao longo do Córrego dos Meninos, e para as demais conexões previstas na Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí;
- Desenvolver percursos alternativos para pedestres e ciclistas de modo a superar grandes barreiras urbanas (Vd. Grande São Paulo, Vd. Capitão Pacheco Chaves, Rio Tamanduateí, Reservatório de Detenção Guamiranga, Centro de Detenção Provisória Vila Prudente, shopping centers, etc.), melhorando a mobilidade local;
- Aumentar a oferta de transporte público entre os bairros. Proposta para linha de ônibus circular cujo trajeto contemple a Estação Tamanduateí, R. Ibitirama, R. Giestas, R. Costa Barros, Av. São Lucas e Av. do Oratório;

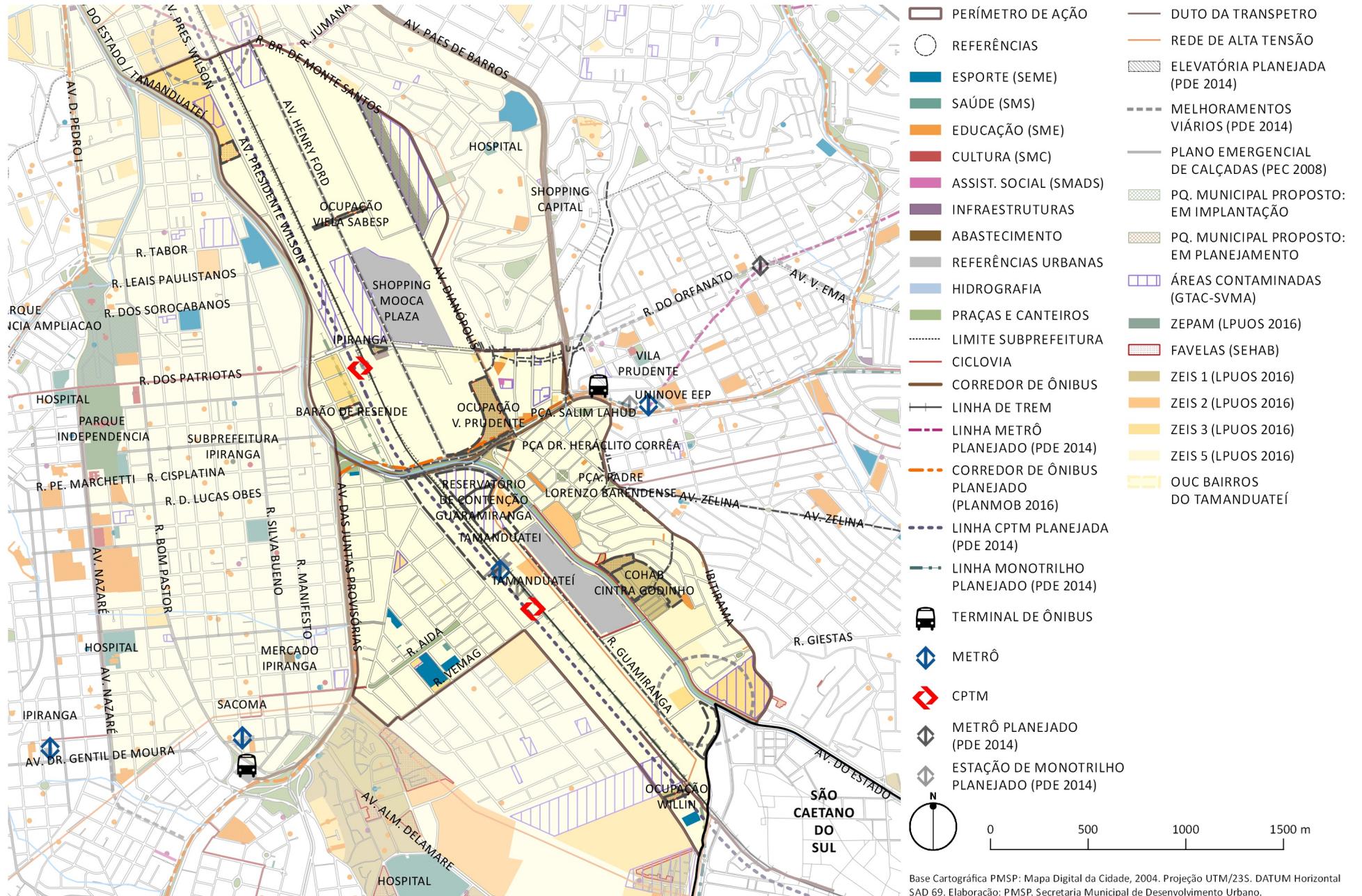
- Compatibilizar a circulação de pedestres, de ciclistas, de ônibus e de veículos, prevista a partir da implantação de novos eixos de transporte público (expansão da linha 2 Verde e 15 Prata do Metrô e implantação da linha 18 Bronze do Metrô), ao fluxo de veículos demandado dos usos industriais e logísticos existentes no território;
- Desenvolver planos de urbanização referentes às ocupações Viela Sabesp, Vila Prudente, Pacheco Chaves, Ilha das Cobras, Morro do Pel, Barão de Resende, Favela do Tamanduateí, Jacaraípe e Willin;
- Garantir o direito à moradia adequada por meio da produção habitacional, de modo a reduzir a demanda existente. Destaque para ocupações não cadastradas, como a Forte de São Bartolomeu;
- Estimular o desenvolvimento de projetos em glebas e lotes, públicos ou privados, que estejam subutilizados ou não edificados. Destaque para imóveis notificados com PEUC e para áreas ociosas no eixo ferroviário;
- Garantir conforto e segurança pública na integração intermodal entre o transporte de alta capacidade (Estações Ipiranga e Tamanduateí) e o transporte local.

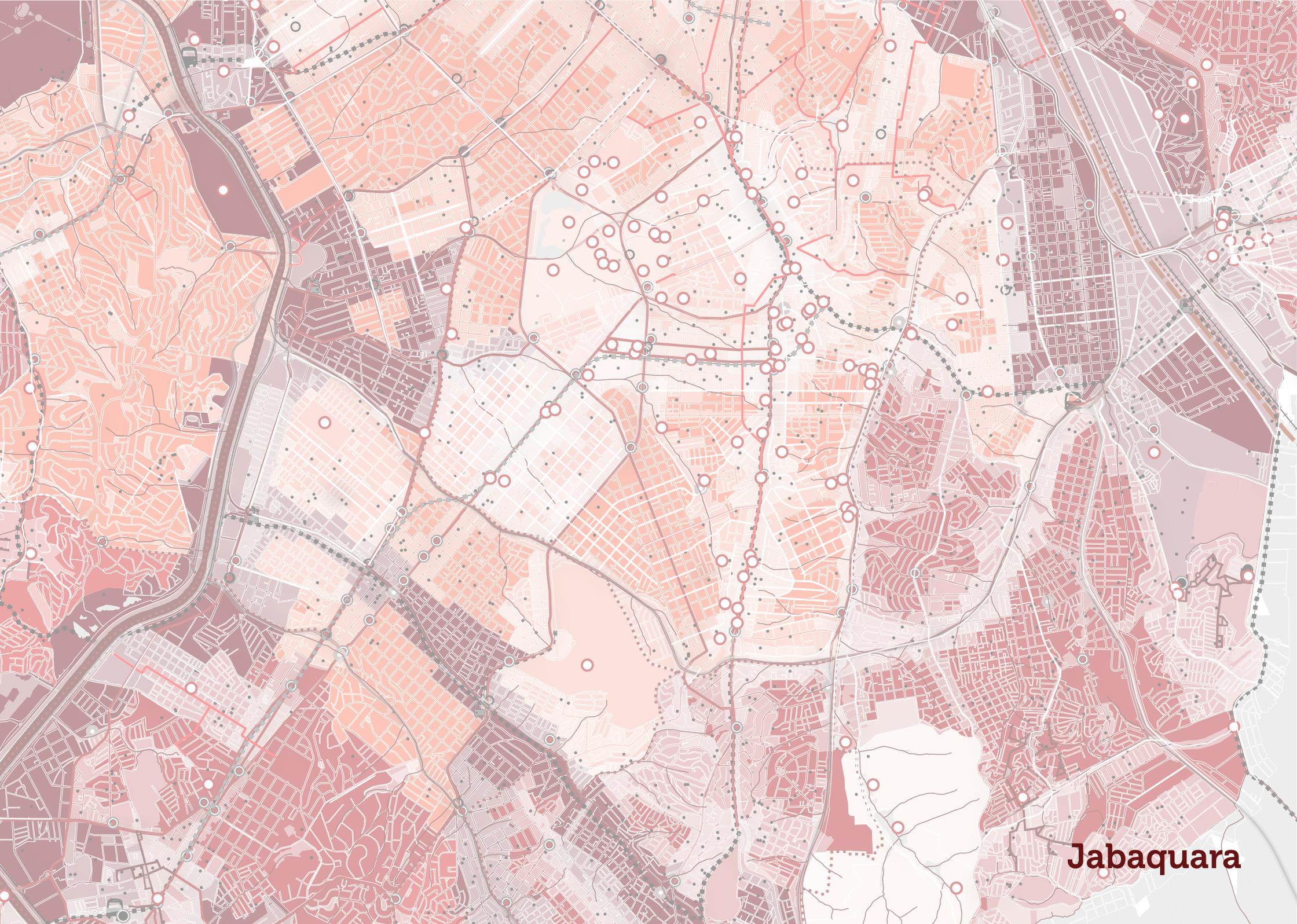
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMADS; SMDU; SMDHC; SEME; SEHAB; SIURB; SES; SDTE; SVMA; SMT; SME.

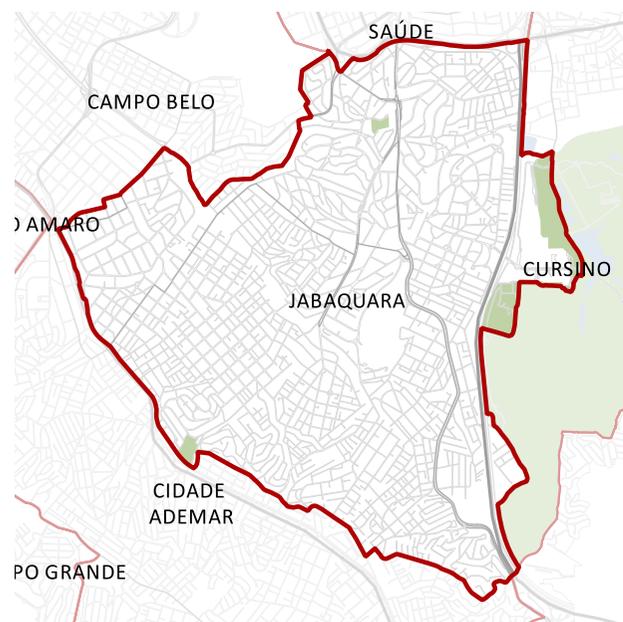
Atores Envolvidos

FUNDURB; CET; CGE; COHAB; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; Ilume; ARSESP; DAEE; CDHU; CESP; CETESB; CPOS; CPTM; DERSA; EMAE; EMPLASA; EMTU; Sabesp; ELETROPAULO; METRÔ.





Jabaquara



Introdução

A Subprefeitura Jabaquara é composta somente pelo distrito de mesmo nome.

No tempo da escravidão a região era mata deserta que servia de abrigo a escravos fugidos. A região era dos viajantes que se dirigiam a Santo Amaro e a Borda do Campo, até o início do século XVII, data da construção do Sítio da Ressaca. Nessa época, este território começou a ser procurado por fazendeiros e sitiantes que ali abriram estabelecimentos agrícolas e comerciais. Somente no fim do século XIX a região se popularizou e a prefeitura instalou um logradouro público, o Parque do Jabaquara, para passeios e piqueniques.

Entre 1886 e 1913, circularam os trens a vapor de uma pequena ferrovia que ligava Vila Mariana a Santo Amaro, e cujos trilhos foram implantados sobre uma via do antigo “Caminho do Carro”, via de ligação entre São Paulo e Santo Amaro após atravessar os atuais bairros Campo Belo e Brooklin. A linha de bondes implantada pela Light And Power Co. em 1906 passava ao largo da região, pois seguia mais à oeste, em um trajeto em linha reta que ia desde a Rua Tutoia, na Vila Mariana, até o centro de Santo Amaro. A posterior linha Jabaquara- que na época de sua inauguração avançava além dos limites da zona urbanizada -, apenas tangenciava o perímetro atual da Subprefeitura. O primeiro loteamento aconteceu na Vila Santa Catarina por volta de 1920/1921.

Até o final da década de 1920, toda a área hoje correspondente à Subprefeitura era escassamente povoada e apresentava características marcadamente rurais. Apenas chácaras esparsas se destacavam em meio a extensas superfícies não ocupadas. Algumas famílias de origem italiana, incluindo os Bonanis e os Cantarellas, além dos portugueses Fagundes, instalaram-se na região. Bonanis e Fagundes se estabeleceram próximos da atual área central do Jabaquara, enquanto a família Cantarella ocupou terrenos onde atualmente está instalado o Aeroporto de Congonhas. Podem ser considerados como marco inicial do processo de ocupação urbana na região a abertura, em 1928, da autoestrada Washington Luiz, ligando Vila Mariana aos loteamentos suburbanos localizados às margens das represas, bem como a instalação do aeroporto de Congonhas em 1936.

A construção da Paróquia São Judas Tadeu aconteceu em 1940, a pedido do arcebispo metropolitano Dom José Gaspar Afonso e Silva. Atualmente, a Paróquia de São Judas conta com duas igrejas. A valorização do preço da terra propiciada por estes melhoramentos incentivou a abertura de loteamentos (Jardim Aeroporto, Vila Mascote, Vila Santa Catarina, Vila Parque Jabaquara), que permaneceram, no entanto, praticamente desocupados ou apenas formando núcleos isolados até a década de 1950.

O último proprietário do Sítio da Ressaca, Antonio Cantarella, responsável pela urbanização do Bairro do Jabaquara, transformou o sítio em chácara, realizando seu loteamento em 1969. Esta modificação coincidiu com a chegada das obras de construção do metrô à região e a desapropriação de mais de um terço da área para instalação do seu pátio de manobras. Estas obras transformaram profundamente o bairro, tanto em sua estrutura fundiária- com o loteamento de diversas áreas-, como pelo surgimento de favelas. O ano de 1974 marcou a chegada do metrô, completada pela instalação do Terminal Metropolitano e Intermunicipal do Jabaquara, além do alargamento da Av. Engenheiro Armando de Arruda Pereira e a construção da Rodovia dos Imigrantes. Com os investimentos na implantação da infraestrutura do metrô, houve a revitalização de seu entorno com a abertura de supermercados, restaurantes e imobiliárias. O Jabaquara passou a ter como eixo principal a Av. Engenheiro Armando de Arruda Pereira, eixo também da Linha do Metrô, articulador dos setores de comércio e serviços com bairros residenciais. No eixo desta avenida

surgiram diversos prédios de apartamento com novos grupos sociais devido à valorização desses terrenos. Desta maneira, as modificações no uso e ocupação do solo determinaram a substituição de grupos sociais.

À medida que a região foi sendo provida de infraestrutura e oferecendo facilidade de acesso à rede de serviços e equipamentos públicos, por meio de uma rede viária que favorece a circulação, diversas áreas passaram a sofrer especulação imobiliária, sendo a população de baixa renda direcionada para áreas com menor acessibilidade mais ao sul do território do Jabaquara. Essa realidade resultou em bairros de média e alta renda dotados de infraestrutura à norte e a oeste da Subprefeitura do Jabaquara, e em bairros de média e baixa renda desprovidos de infraestrutura, altamente adensados, no setor sul. Essa população de baixa renda está fixada próximo ao Córrego Água Espraiada e à divisa com o Distrito de Cidade Ademar.

Espera-se que a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada estimule outro vetor de expansão, no entorno das Avenidas Santa Catarina, Engenheiro Armando de Arruda Pereira e George Corbisier, impulsionando o desenvolvimento de bairros mais precários, como é o caso de Americanópolis e Vila Clara, localizados em áreas com predomínio de ocupação irregular.

Rebatimentos da Legislação Urbanística na Subprefeitura

A Subprefeitura Jabaquara tem porções de seu território em ambas as macrozonas (Macrozona de Proteção e

Recuperação Ambiental e Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana), de acordo com os Mapas 01 - Macrozoneamento, 01A- Zona Urbana e Zona Rural, 02- Macroáreas e 02A- Setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana, todos anexos à Lei nº 16.050/14.

A Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental é um território ambientalmente frágil devido às suas características geológicas e geotécnicas, à presença de mananciais de abastecimento hídrico e à significativa biodiversidade, demandando cuidados especiais para sua conservação. No Jabaquara, há apenas uma de suas macroáreas. A Macroárea de Preservação dos Ecossistemas Naturais apresenta áreas de remanescentes florestais que conservam suas características naturais; é o caso do Parque Estadual das Fontes do Ipiranga - PEFI, conhecido como Parque do Estado, onde se localizam as cabeceiras do Córrego Ipiranga e remanescentes de Mata Atlântica.

A Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, situada integralmente na Zona Urbana, apresenta grande diversidade de padrões de uso e ocupação do solo, desigualdade socioespacial, padrões diferenciados de urbanização e é a área do município mais propícia para abrigar os usos e atividades urbanos. No Jabaquara, divide-se em duas macroáreas:

A Macroárea de Estruturação Metropolitana é repartida em dois setores, que apresentam grande oferta de infraestrutura e eixos de mobilidade; o Setor do Eixo de Desenvolvimento Avenida Cupecê e o Setor da Orla

Ferrovária e Fluvial Faria Lima - Água Espraiada - Chucri Zaidan apresentam vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias que articulam diferentes municípios e pólos de empregos da RMSP, onde se verificam processos de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo, mas com desequilíbrios na relação entre emprego e moradia. Neste último setor, para criar um novo vetor de desenvolvimento e expansão, foi criada pela Lei nº 13.260/01 (e posteriormente complementada pela Lei nº 15.416/11) a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, a primeira aprovada após o Estatuto da Cidade e que tem como diretriz principal a revitalização da região de sua abrangência com intervenções que incluem sistema viário, transporte coletivo, habitação social e criação de espaços públicos de lazer e esportes. A Macroárea de Qualificação da Urbanização apresenta combinação entre usos residenciais e não residenciais e possui moderada oferta de serviços e equipamentos.

Quanto aos elementos estruturadores do território, de acordo com os Mapas 03 - Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e 03A - Eixos de Estruturação da Transformação Urbana Previstos, anexos à Lei nº 16.050/14, Jabaquara apresenta, além da Macroárea de Estruturação Metropolitana - Setor do Eixo de Desenvolvimento Avenida Cupecê e Setor da Orla Ferrovária e Fluvial Faria Lima - Água Espraiada - Chucri Zaidan, as seguintes áreas de influência: corredor de ônibus intermunicipal existente na Av. Cupecê, Linha 1- Azul do Metrô e suas estações e estações de monotrilho planejadas na Av. Jornalista Roberto Marinho e seu prolongamento.

No Mapa 05 - Rede Hídrica Ambiental e Sistema de Áreas Protegidas, Verdes e Espaços Livres e no Quadro 7 - Parques Municipais existentes e propostos, anexos à mesma lei, Jabaquara apresenta 2 parques existentes: Parque Urbano Lina e Paulo Raia; e Parque Urbano Nabuco.

Por último, na rede de estruturação local, expressa no Quadro 10- Ações Prioritárias do Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais, a subprefeitura apresenta 1 Casa de Cultura, 2 Centros de Educação Infantil, 2 Escolas Municipais de Educação Infantil, 1 Unidade Básica de Saúde e 1 Unidade de Pronto Atendimento.

Em complementação à Macroárea de Estruturação Metropolitana, o PDE estabelece, no Mapa 11 - Perímetros de Incentivo ao Desenvolvimento Econômico e no artigo 363 do texto da lei que, nas áreas contidas no perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Cupecê, o coeficiente de aproveitamento máximo é igual a 4,0, com isenção de cobrança de outorga onerosa de potencial construtivo adicional de empreendimentos não residenciais e da área destinada aos usos não residenciais nos empreendimentos de uso misto, e no artigo 364, que neste perímetro aplicam-se os parâmetros e índices estabelecidos para as áreas de influência dos eixos de estruturação da transformação urbana.

Na Subprefeitura Jabaquara, os territórios de transformação ocupam 20,79% de sua área. Objetivam a promoção do adensamento construtivo e populacional das atividades econômicas e dos serviços públicos, a

diversificação de atividades e a qualificação paisagística dos espaços públicos de forma a adequar o uso do solo à oferta de transporte público coletivo. Constituem o conjunto das seguintes zonas: Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU); e Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Previsto (ZEUP). A zona ZEU é a predominante com cerca de 15,61% da área total da subprefeitura.

Os territórios de qualificação ocupam 73,56% da área da Subprefeitura Jabaquara. Buscam a manutenção de usos não residenciais existentes, o fomento às atividades produtivas, a diversificação de usos ou o adensamento populacional moderado, a depender das diferentes localidades que constituem esses territórios. São formados pelo conjunto das seguintes zonas: Zona Centralidade (ZC); Zona Corredor 1 (ZCOR-1); Zona Corredor 3 (ZCOR-3); Zona Mista (ZM); Zona Especial de Interesse Social 1 (ZEIS-1); Zona Especial de Interesse Social 2 (ZEIS-2); Zona Especial de Interesse Social 3 (ZEIS-3); Zona Especial de Interesse Social 5 (ZEIS-5); e Zona de Ocupação Especial (ZOE). A zona ZM é a predominante com cerca de 51,02% da área total da subprefeitura.

Os territórios de preservação ocupam 3,60% da área da Subprefeitura Jabaquara e têm como objetivo a preservação de bairros consolidados de baixa e média densidades, de conjuntos urbanos específicos e territórios destinados à promoção de atividades econômicas sustentáveis conjugada com a preservação ambiental, além da preservação cultural. São formados pelo conjunto das seguintes zonas: Zona Exclusivamente Residencial 2

(ZER-2); Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPAM); Zona Especial de Preservação (ZEP); e Zona Especial de Preservação Cultural (ZEPEC). A zona ZEP é a predominante com cerca de 1,64% da área total da subprefeitura.

Os 2,05% restantes do território são praças e canteiros que constituem o SAPAVEL - Sistema Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres.

Caracterização

A Subprefeitura Jabaquara ocupa 0,9% da área do Município de São Paulo (TPCL) e abrigava, em 2010, 2,0% de sua população. A população da Subprefeitura Jabaquara cresceu, entre 1980 e 2010, cerca de 28.000 habitantes (IBGE - Censos 1980, 1991, 2000 e 2010). A densidade demográfica do Jabaquara em 2010 (201,9 hab/ha) foi superior à do município (102,0 hab/ha) e à da Região Sul 1 (176,2 hab/ha). A taxa de crescimento populacional da subprefeitura no ano 2000 a 2010 (0,4) foi inferior à do município (0,76) e à da região (0,77).

Quanto ao percentual de participação por faixa etária, Jabaquara apresenta em 2010 participação de jovens (19,0%) semelhante ao município (20,8%) e superior à região (16,6%). Quanto aos idosos, tem participação (13,3%) superior ao município (11,9%), mas inferior à região (15,7%). Quanto ao Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS), Jabaquara apresenta em 2010 considerável taxa de vulnerabilidade (9,7%), superior à região (7,1%), mas inferior ao município (16,4%).¹ O IDHM (0,756) está

1 Fundação Seade

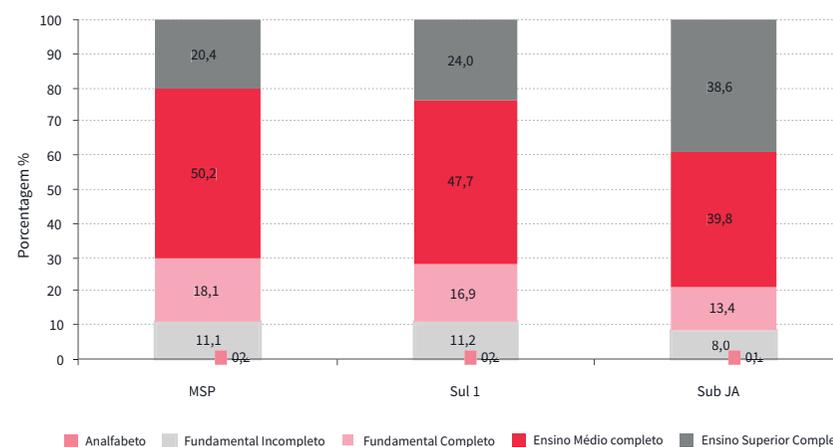
acima ao do município (0,733) para o ano 2000 e o IDHM (0,816) está acima ao do município (0,805) também em 2010.² A taxa de homicídios da subprefeitura (12,49 p/c. 100.000 hab) para 2013 é semelhante à do município (14,17 p/c. 100.000 hab).

Para os indicadores de desenvolvimento econômico,³ quanto à participação dos empregos formais, Jabaquara apresenta nível razoável de atividade econômica, respondendo por cerca de 2,3% dos postos formais de trabalho do município, quase 100 mil empregos. As densidades de emprego por habitante e por hectares são em 2010, respectivamente 0,46/hab e 82,3/ha, ambas superiores ao município (0,41/hab e 36,2/ha) e inferiores à região (0,59/hab e 92,9/ha). O percentual da população na situação de “ocupados” no Jabaquara (51,4%) em 2010 é superior ao município (49,3%), mas inferior à região (53,3%). Quanto à participação do emprego formal por grau de escolaridade, o percentual de trabalhadores com ensino superior completo em empregos formais no Jabaquara em 2012 (38,6%) é superior ao município (20,4%) e à região (24,0%). O setor de serviços no Jabaquara em 2012 representa 71,7% dos empregos formais, acima do município (57,6%) e da região (61,0%). A principal atividade empregadora é a de serviços financeiros, responsável por um terço dos empregos, seguida dos serviços voltados ao transporte e comunicação com 15%, serviços técnico-administrativos com 14%, e comércio varejista com aproximadamente

2 IPEA/PNUD/Fundação João Pinheiro

3 IBGE - Censo Demográfico; Ministério do Trabalho e Emprego - Rais; SMDU/Deinfo

Participação do emprego formal por grau de escolaridade, 2012



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego- Rais

10% dos empregos.

Quanto à distribuição salarial, o percentual de trabalhadores que recebem em 2012 entre 3,01 e 10 salários mínimos no Jabaquara é de 36,0%, superior ao município (25,6%) e à região (29,9%). Quanto ao hiato de participação da população nos rendimentos para 2010, a subprefeitura Jabaquara ocupa a 17ª maior participação no total dos rendimentos, com 2,06% de participação no total dos rendimentos e 1,99% de participação no total da população, apresentando rendimento domiciliar “per capita” de aproximadamente R\$ 1.405,00. Quanto às matrículas em escolas técnicas por eixo tecnológico,⁴

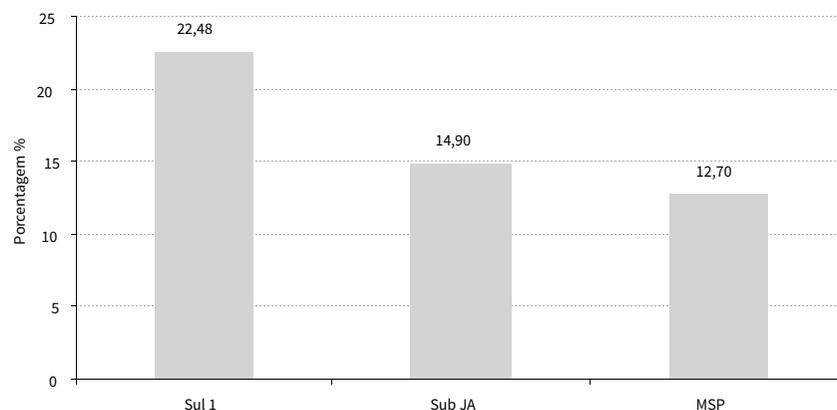
4 Ministério da Educação - INEP, 2013

em 2013, destacaram-se, no município, ambiente e saúde (28.476), gestão e negócios (23.030) e controle e processos industriais (16.459) e na subprefeitura, ambiente e saúde (496), segurança (268) e gestão e negócios (145). No mesmo ano, as matrículas em escolas técnicas por distrito foram 943 em Jabaquara. Quanto ao acesso a serviços, na Subprefeitura Jabaquara as vagas dos serviços socioassistenciais correspondem a 14,90% das crianças e adolescentes inscritos no CadÚnico; para os jovens cadastrados o percentual é de 14,20%. E, para os idosos, a cobertura atende apenas 9,60% dos inscritos.⁵ Na assistência social, Jabaquara dispõe

5 SMADS/Cops; CadÚnico, Julho 2014; Rede de Atendimento SMADS, Dezembro 2014

Capacidade de atendimento da rede socioassistencial em relação à demanda do Cadastro Único - Crianças e adolescentes, 2014

Crianças e adolescentes entre 6 e 14 anos de idade



Fonte: SMADS/ Cops; CadÚnico, Julho 2014; Rede de Atendimento SMADS, Dezembro 2014

de 1 Supervisão de Assistência Social, 1 Centros de Referência de Assistência Social e 1 Centro de Referência Especializado de Assistência Social instalados no mesmo endereço; por meio deles, a população pode acessar a rede socioassistencial distribuída pelo território. Em relação aos leitos hospitalares SUS, o coeficiente de atendimento da subprefeitura ultrapassa o parâmetro considerado ideal (um leito para mil habitantes) (CNES e SMS). Na atenção básica em saúde, o índice (0,7) ficou abaixo de uma Unidade Básica de Saúde (UBS) para cada 20 mil habitantes (SMS/ Coordenadoria de Epidemiologia e Informação- Ceinfo).

O Jabaquara conta com 20 equipamentos de saúde que funcionam em 15 endereços espalhados pelo território do distrito, sendo 5 de Assistência Médica Ambulatorial, 2 Centros de Atenção Psicossocial Adulto, 1 Centro de Atenção Psicossocial Infantil, 1 Centro de Convivência e Cooperativa, 1 Centro de Especialidades Odontológicas, os hospitais municipais Dr. Arthur Ribeiro Saboya e Vila Santa Catarina e 9 Unidades Básicas de Saúde.

Considerando-se a frequência bruta a proporção de pessoas de determinada faixa etária que frequentam a escola e frequência líquida a proporção de pessoas de determinada faixa etária que frequentam a escola no

nível de ensino adequado a sua idade, educação infantil e ensino médio na subprefeitura atendiam, em 2010, respectivamente 54,60% e 54,98% da população das faixas etárias correspondentes (médias municipais 50,50% e 60,6%). Das 94.191 crianças cadastradas no município em 2014, conforme regulamentação do Decreto Municipal nº 47.155/06, como demanda de creche, são da Região Sul 1: 5.749, 1.785 da Subprefeitura Jabaquara.⁶

A rede de equipamentos de educação de Jabaquara é composta por 82 equipamentos: 5 Centros de Educação Infantil Municipais (creches) da administração direta, 8 conveniados da administração indireta, mais 1 localizado no Centro Educacional Unificado – CEU e 13 Creches Particulares Conveniadas (administradas por organização social via repasse de verbas pela PMSP), 7 Escolas Municipais de Educação Infantil, mais 1 localizada no CEU, 6 Escolas Municipais de Ensino Fundamental, mais 1 localizada no CEU, 19 Escolas Particulares, além de Atividade Complementar no CEU, 12 locais do Movimento de Alfabetização de Jovens e Adultos – MOVA e 8 Centros para Crianças e Adolescentes (SMADS).

Em 2010, cerca de um quarto dos moradores do Jabaquara reside a mais de 1 km de uma unidade de esportes e lazer. Para os equipamentos de cultura, a proporção dos que estão nessa situação é maior (43,11%), mas mantém-se o patamar verificado para o município (41,10%).⁷

⁶ SME-ATP/Centro de Informática. Sistema EOL. Posição em 31 dez. 2014

⁷ SMC; IBGE - Censo Demográfico 2010

Quanto aos esportes, Jabaquara conta com 2 Clubes da Comunidade e 2 Centros Esportivos Municipais com piscinas. O CEU Caminho do Mar é referência para educação e cultura, abriga biblioteca e o telecentro Profª Dulce Salles Cunha Braga; além dele, há mais 2 telecentros e a Escola Municipal de Iniciação Artística, que funciona na área do Parque Lina e Paulo Raia, onde artistas atuantes adquirem experiência pedagógica trabalhando com a integração das linguagens artísticas e atendendo crianças de 5 a 12 anos.

O Sítio da Ressaca atualmente abriga a Biblioteca Pública Paulo Duarte, temática em cultura negra, o Acervo da Memória e do Viver Afro-Brasileiro Caio Egydio de Souza Aranha e uma casa bandeirista do século XVIII, que faz parte do Museu da Cidade, e era residência rural, próxima ao Córrego da Ressaca, construída em taipa de pilão provavelmente em 1719, foi tombada pelo Condephaat em 1972, restaurada pela EMURB em 1978 e tombada pelo Conpresp em 1991. Juntamente com o Terreiro da Umbanda e do Candomblé Aché Ilé Obá, tombado pelo Condephaat (1990) e pelo Conpresp (1992), são marcos da memória cultural de matriz africana; o Centro de Congregação Espírita Pai Jerônimo foi fundado na década de 1950 por Caio Egydio de Souza Aranha, no Brás; na década seguinte, ele retomou suas atividades no novo terreiro no Jabaquara, dedicou-se ao ritual caboclo, característico da Umbanda, e ao Candomblé, cuja iniciação aconteceu no terreiro Engenho Velho; na década de 1970, com um número muito grande de adeptos, resolveu ampliar suas instalações construindo,

com fundos arrecadados pela comunidade, uma ampla sede para a sua congregação, inaugurada em 1977; o Terreiro de Aché Ilé Obá encontra-se instalado em área de 400 m², com espaços individuais reservados a cada Orixá, ou famílias de Orixás, um barracão comum para cerimônias privadas e festas públicas, além de salas de serviços ligadas ao culto.

Sobre moradia e uso do solo, do total de domicílios do Jabaquara em 2010, 6,8% tem mais de 3 moradores por dormitório, próximo da média do município que é de 7,9%. Entre 2000 e 2009 aumentou de 41 para 239 o número de pessoas em situação de rua na subprefeitura, o que merece atenção especial (SMADS). Quase 20% dos domicílios do Jabaquara estão em favelas (SEHAB), com destaque para Americanópolis e Vila Clara. A subprefeitura responde ainda por 68% dos moradores em situação de risco da Região Sul 1 (SMSP). O índice de espaço residencial de 28,0m² de área construída por habitante nesta subprefeitura em 2010 se assemelha a média do município, 25,5m²/hab.⁸

Segundo o PDE, em 2014, 13,5% do território do Jabaquara está demarcado como ZEIS, sendo 7,4% como ZEIS 1 e 5,8% como ZEIS 3. Em 2014, esta subprefeitura, assim como a Região Sul 1, mantém vagos cerca de 7% dos seus terrenos. Entre os anos de 2000 a 2010, acompanhando o ritmo do município, Jabaquara apresentou queda no número de domicílios vagos, passando de 13,2% do total de domicílios para 7,6%. Mais de 70% da área construída

8 Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico/TPCL

total desta subprefeitura corresponde ao uso residencial. Composta por um só distrito, esta subprefeitura concentra 11,5% das unidades residenciais verticais lançadas na Região Sul 1 entre 2000 e 2013, com destaque para o período que vai de 2006 a 2008 com lançamento de 2.272 unidades (EMBRAESP).

Quanto à infraestrutura e mobilidade, no distrito Jabaquara 8,3% de seus domicílios não está conectado à rede de esgoto e 1,0% à de água (IBGE - Censos 2000 e 2010).

Em 2010, o percentual de trabalhadores que gastavam mais de uma hora no deslocamento casa-trabalho era de 14,7% na subprefeitura, na região, 11,3% e, no município, de 21,8%. O destino principal de seus residentes é a própria subprefeitura, seguida da Subprefeitura Vila Mariana. Predominam as viagens por modo coletivo (36,1%), seguido pelo modo a pé (34,5%) e as demais pelo modo individual (29,1%).

Quanto ao índice de mobilidade, que é a relação entre o número de viagens e o número de habitantes de uma determinada área, em 2007, o índice de mobilidade total da subprefeitura é de 2,35 pontos, valor abaixo da Região Sul 1 (2,54).⁹ A subprefeitura oferece 13,4% de viário estrutural e 0,3% de ciclovias.¹⁰

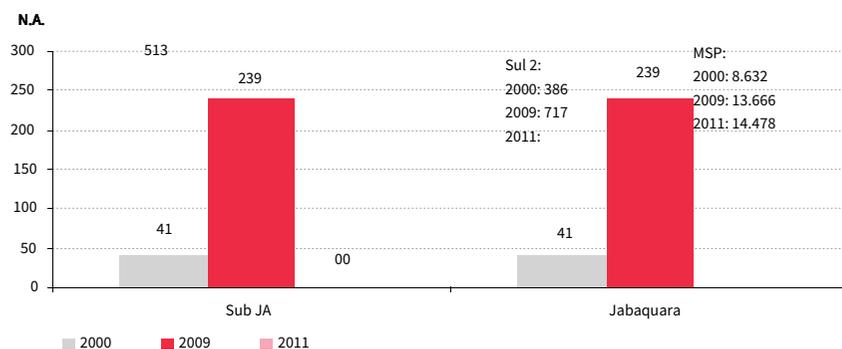
A posição desta subprefeitura é estratégica por sua

9 Metrô - Pesquisa Origem e Destino, 2007

10 SMDU - PDE 2014, PRE 2004, MDC 2004; SPTrans, 2015

População em situação de rua

Para as áreas não centrais, os dados referentes a 2011 não estão desagregados por Distritos e Subprefeituras.



Fonte: Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social (SMADS)

marcante e histórica característica de passagem e de ligação do interior e da região central com o ABCD com o litoral, especialmente após a construção da Rodovia dos Imigrantes. Além dela, quanto à mobilidade, são importantes: Av. Eng. Armando de Arruda Pereira, Av. George Corbisier, Av. Pedro Bueno, Av. Afonso D'escragnole Taunay, Av. Hugo Beolchi, Av. dos Bandeirantes, Av. Santa Catarina, Av. Jornalista Roberto Marinho, Av. Washington Luis, Av. Vereador João de Luca e Av. Prof. Vicente Rao; além disso, a presença da estação de metrô Conceição e do Terminal Metropolitano e Intermunicipal do Jabaquara, de caráter intermodal, que abriga o final da Linha1- Azul do metrô (estação Jabaquara), o Terminal Intermunicipal de ônibus, o Terminal Rodoviário (Estação Rodoviária para o Litoral Sul paulista), além da futura Linha17- Ouro do

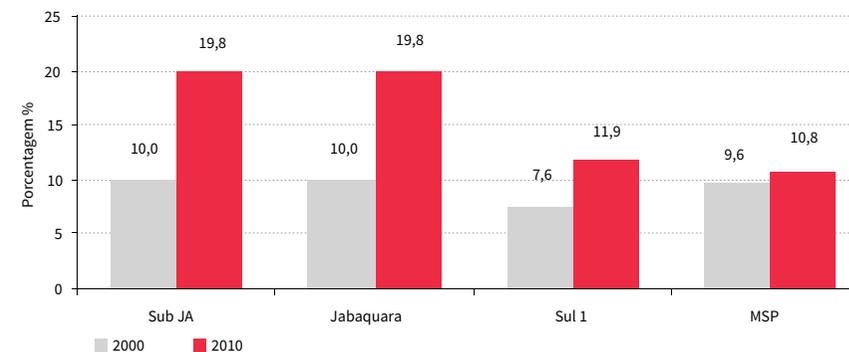
Monotrilho, provendo conexão regional, metropolitana e local, e pode ser uma das explicações para o alto percentual de viagens pelo modo coletivo e também a pé na Subprefeitura Jabaquara.

No verão 2013/2014, houve a ocorrência de 15 alagamentos e pontos de inundação no distrito Jabaquara.¹¹ Os rios e córregos que cortam seu território ou o delimitam, como Ressaca, Cordeiro, Água Espriada e os afluentes do Ipiranga, por sua proximidade com vias importantes de fundo de vale e pela ocupação histórica regular bem como a irregular de suas várzeas por população em situação de vulnerabilidade social,

¹¹ SCGE. Sistema de ocorrências AGE; SMSP

Participação de domicílios em favelas

Participação dos domicílios sobre o total de domicílios do território



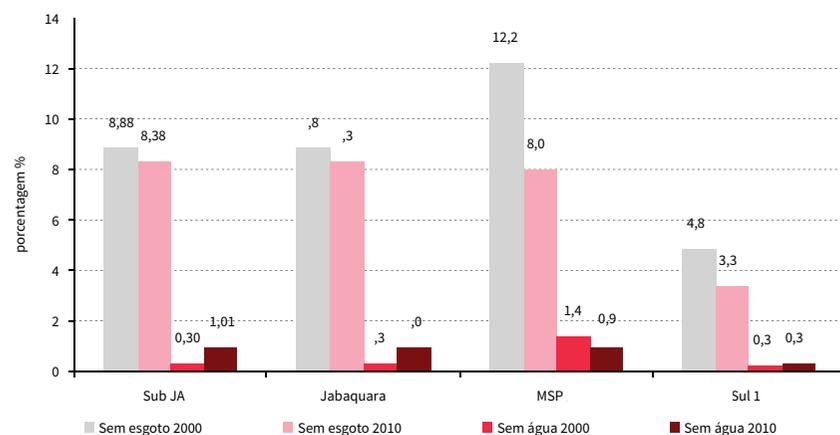
Fonte: Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB)

configuram problema de drenagem urbana e saneamento ambiental. Os parâmetros de mortes no trânsito e de mortes de pedestres no trânsito são mais elevados do que a Região Sul 1.¹²

Em relação ao meio ambiente, a subprefeitura apresenta valores de cobertura vegetal (2,8 m²/hab) e áreas verdes públicas (4,7 m²/hab) em patamares abaixo da média do município e da região. Sobre a arborização viária, a subprefeitura tem valor (34,88 arv/km) abaixo da média do município (37,30 arv/km), mas acima da média da região (32,13 arv/km).

¹² CET; DETRAN-SP; SSP

Proporção de domicílios não conectados à rede geral de água e esgoto



Fonte: IBGE- Censo Demográfico, 2000 e 2010

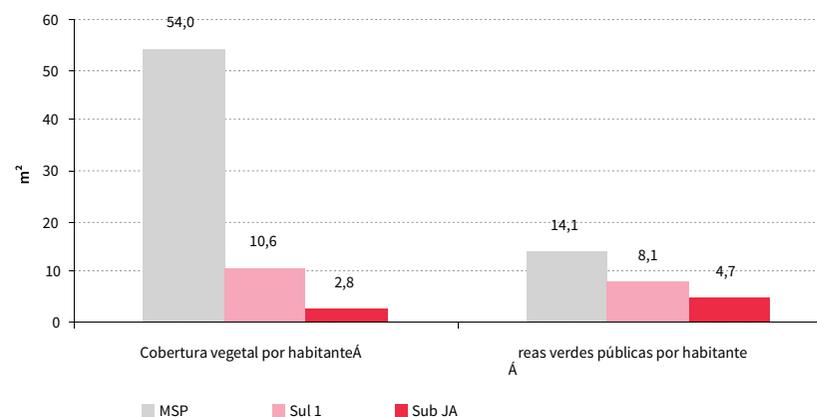
A quantidade de resíduos urbanos domiciliares coletados per capita no Jabaquara é inferior ao município, mas os índices de coleta seletiva são superiores.¹³

Em 2010, o percentual da população residente a mais de um quilômetro de parques na subprefeitura era de 34,0%; na região, de 57,6% e no município, 53,3%.¹⁴ Jabaquara apresenta 2 parques municipais; o Parque do Nabuco, que recebeu este nome em homenagem ao antigo proprietário da área de 31.300 m², Fernando Nabuco de

13 SMDU; SES/SISCOR Sistema de Controle de Resíduos Sólidos Urbanos
14 SVMA - Parques, 2014; IBGE- Censo Demográfico 2010

Cobertura vegetal e áreas verdes públicas por habitante, 2014

Cobertura vegetal total considera a área total de vegetação arbórea e rasteira classificada por imagem de satélite. O Índice de Parques e Áreas Verdes considera a totalidade das áreas dos parques municipais e estaduais existentes, além das áreas ajardinadas em praças, canteiros, avenidas e em próprios municipais.



Fonte: SVMA 2 SMSP/ ATOS 3 SMDU; SES/ SISCOR (Sistema de Controle de Resíduos Sólidos Urbanos)

Abreu, foi criado com intuito de preservar a vegetação existente no local, que é composta por remanescente de Mata Atlântica, bosques heterogêneos, áreas ajardinadas e gramados; oferece um espaço de lazer numa região carente de equipamentos públicos de recreação; o Parque Lina e Paulo Raia, em área de 15.621 m², oferece infraestrutura de lazer e a vegetação é composta por bosque heterogêneo e remanescente de chácara. Parte do Parque Estadual das Fontes do Ipiranga (PEFI), conhecido como Parque do Estado, onde está instalado o São Paulo Expo (Centro de Exposições Imigrantes) e que abriga o Centro Paralímpico Brasileiro, também faz parte

do seu patrimônio natural.

A população residente a mais de 1 km de parques mostra valores mais baixos (34,0%) do que a média do município (53,3%) e da região (57,6%). Em 2014, o percentual de áreas contaminadas tanto públicas quanto privadas, constantes no Relatório de Áreas Contaminadas, em relação ao Município de São Paulo, na subprefeitura, era de 1,52% e, na região, 13,45%,¹⁵ o que corresponde a 6 áreas na subprefeitura e na região, 53. Quanto aos tipos socioambientais, a Subprefeitura caracteriza-se por

15 SVMA/ DECONT/ GTAC

regiões de alta precariedade urbana, com remanescentes de vegetação e sob pressão da ocupação urbana desordenada.

Desafios da Subprefeitura

Os desafios da Subprefeitura Jabaquara estão além do alcance do Plano Regional da Subprefeitura, pois envolvem temas como a elevação dos salários dos trabalhadores.

Do ponto de vista macrorregional, a posição do Jabaquara é estratégica por sua característica de passagem e de ligação do interior e da região central com o ABCD e com o litoral; portanto, um desafio importante é melhorar a mobilidade tanto regional quanto local.

Melhorar a qualidade de vida nas áreas de maior vulnerabilidade social e ambiental passa pela questão da habitação, mas também do acesso ao meio ambiente equilibrado e da universalização do saneamento ambiental. É preciso reduzir a pressão de ocupação em áreas ambientalmente frágeis e em locais inadequados à ocupação humana.

Melhorar a qualidade de vida nas áreas de maior vulnerabilidade social e ambiental passa também pelo acesso aos equipamentos sociais.

Diretrizes da Subprefeitura

- Fortalecer as centralidades locais e regionais;
- Incentivar a diversificação e a ampliação da atividade produtiva, com aumento dos investimentos públicos com

a finalidade de estimular a atividade econômica;

- Fortalecer o comércio e os serviços de âmbito local, qualificando os espaços públicos e garantindo acessibilidade e segurança;
- Incrementar a mobilidade local e regional;
- Melhorar o desempenho do transporte coletivo e implantar corredores de ônibus;
- Ampliar o sistema viário estrutural;
- Implementar obras de drenagem urbana;
- Implantar malha cicloviária, promover melhoramentos no espaço público e sinalização de trânsito, a fim de garantir a segurança do pedestre e do transporte não motorizado;
- Facilitar o trânsito de passagem pela região de ligação metropolitana, inclusive de cargas;
- Melhorar as condições de habitação e promover a ativação das áreas demarcadas como ZEIS;
- Priorizar a eliminação de áreas de risco, a remoção de moradores em situação de risco e seu reassentamento em moradias dignas;
- Proceder a regularização fundiária;
- Compatibilizar ocupação com a preservação ambiental nos projetos que envolvam requalificação urbana;
- Identificar e reduzir o número de domicílios não conectados à rede geral de esgoto;
- Implementar obras de drenagem urbana;
- Aumentar a oferta de áreas verdes ao longo do território, em especial nas regiões mais densamente urbanizadas;
- Aumentar a arborização viária e a densidade de árvores nas áreas protegidas;
- Melhorar calçadas, iluminação pública e mobiliário urbano;

- Qualificar praças e parques, implantando mobiliário, iluminação e arborização;
- Garantir acessibilidade universal aos equipamentos públicos, com especial atenção ao entorno do Centro Paralímpico Brasileiro;
- Implementar programas específicos à população em situação de rua;
- Melhorar a infraestrutura para população idosa e expandir o atendimento social aos idosos em situação de vulnerabilidade;
- Atender a demanda de educação infantil;
- Ampliar vagas nos serviços socioassistenciais para crianças, adolescentes e jovens;
- Melhorar a área de atenção básica em saúde;
- Ampliar as opções de serviços públicos na área da cultura;
- Oferecer cursos técnicos na região para elevação do nível de escolaridade média dos trabalhadores.

SANEAMENTO BÁSICO

Descrição

Política pública pra toda a subprefeitura do Jabaquara.

Caracterização

Áreas com domicílios particulares ou domicílios em terrenos públicos ocupados irregularmente que não possuem acesso a saneamento básico, com esgoto sendo despejado diretamente nos córregos. Existem vários pontos dispersos por toda a subprefeitura com atenção especial às áreas no entorno dos córregos: Água Espraiada/Jabaquara, Pinheirinho, Barreiro/Água Parda (Rua das Rolinhas), Cordeiro e os afluentes do Ipiranga.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial esgotamento sanitário.

Diretrizes

- Coleta de esgoto (ligação de domicílios à rede) nas áreas onde não há conexão;
- Tratamento e despoluição dos córregos da subprefeitura, priorizando os indicados na Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e no Programa RenovaSP;
- Fiscalização de áreas não edificantes.

Secretarias Envolvidas

SMSP; SEME; SEHAB; SIURB; SVMA; SMT.

Atores Envolvidos

SP Obras; SP Urbanismo; Sabesp.

ARBORIZAÇÃO E PERMEABILIDADE

Descrição

Política para toda a subprefeitura do Jabaquara.

Caracterização

A subprefeitura do Jabaquara é pouco arborizada e a temperatura geral é alta nas áreas afastadas do Parque do Estado. Há muitas áreas de risco geológico, associado a impermeabilização do solo, além de diversos pontos de alagamento.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos;
- Promover a recuperação e conservação ambiental.

Diretrizes

- Aumento de permeabilidade em áreas públicas com uso de calçadas verdes e praças com pavimentos permeáveis;
- Implantar programa de arborização urbana.

Secretarias Envolvidas

SMSP; SMDU; SVMA.

JABAQUARA ACESSÍVEL

Descrição

Política para toda a subprefeitura do Jabaquara.

Caracterização

O território do Jabaquara tem dois serviços-núcleos de apoio a inclusão social para pessoas com deficiência conveniada com Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social (SMADS) referenciadas no SAS Jabaquara. Está também em funcionamento o Centro Paralímpico Brasileiro.

Objetivos

- Atender a população em situação de vulnerabilidade social;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local.

Diretrizes

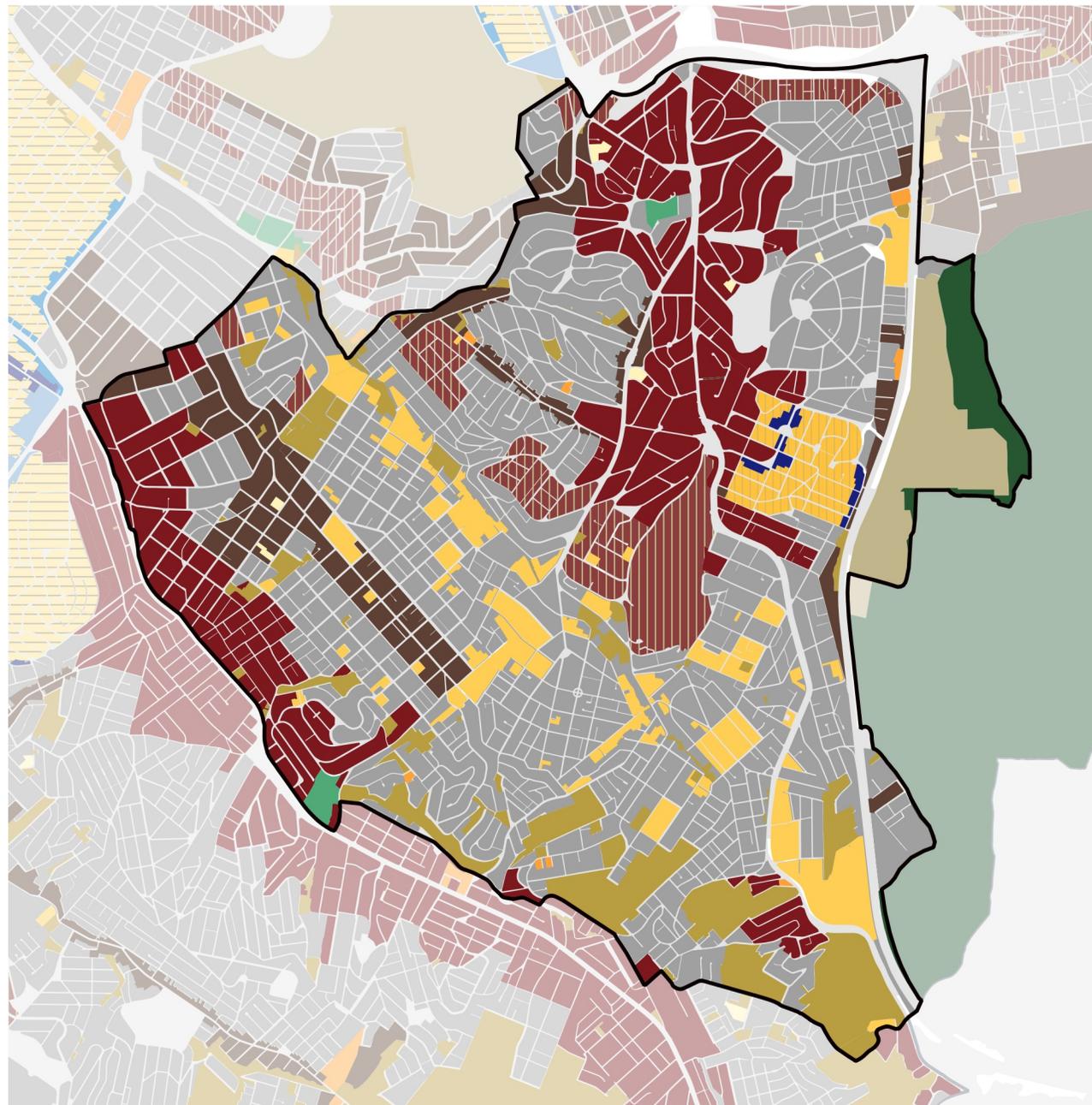
- Ligação de escolas, hospitais e pontos de atendimento público à rede de transporte assegurando acessibilidade a pessoa com deficiência;
- Instalação de calçadas e percursos de pedestres acessíveis, especialmente as próximas aos equipamentos de saúde e assistência social e ao Centro Paralímpico;
- Garantir o acesso universal ao transporte acessível;
- Atendimento às diretrizes do Plano São Paulo Mais Inclusiva.

Secretarias Envolvidas

SMPED; SMS; SMADS; SMDHC; SEHAB; SIURB; SMT

Atores Envolvidos

SP TRANS



ZONAS DE QUALIFICAÇÃO

- ZOE
- ZPI-1
- ZPI-2
- ZDE-1
- ZDE-2
- ZEIS-1
- ZEIS-2
- ZEIS-3
- ZEIS-4
- ZEIS-5
- ZM
- ZMa
- ZMIS
- ZMISa
- ZC
- ZCa
- ZC-ZEIS
- ZCOR-1
- ZCOR-2
- ZCOR-3
- ZCORa

ZONAS DE TRANSFORMAÇÃO

- ZEU
- ZEUa
- ZEUP
- ZEUPa
- ZEM
- ZEMP

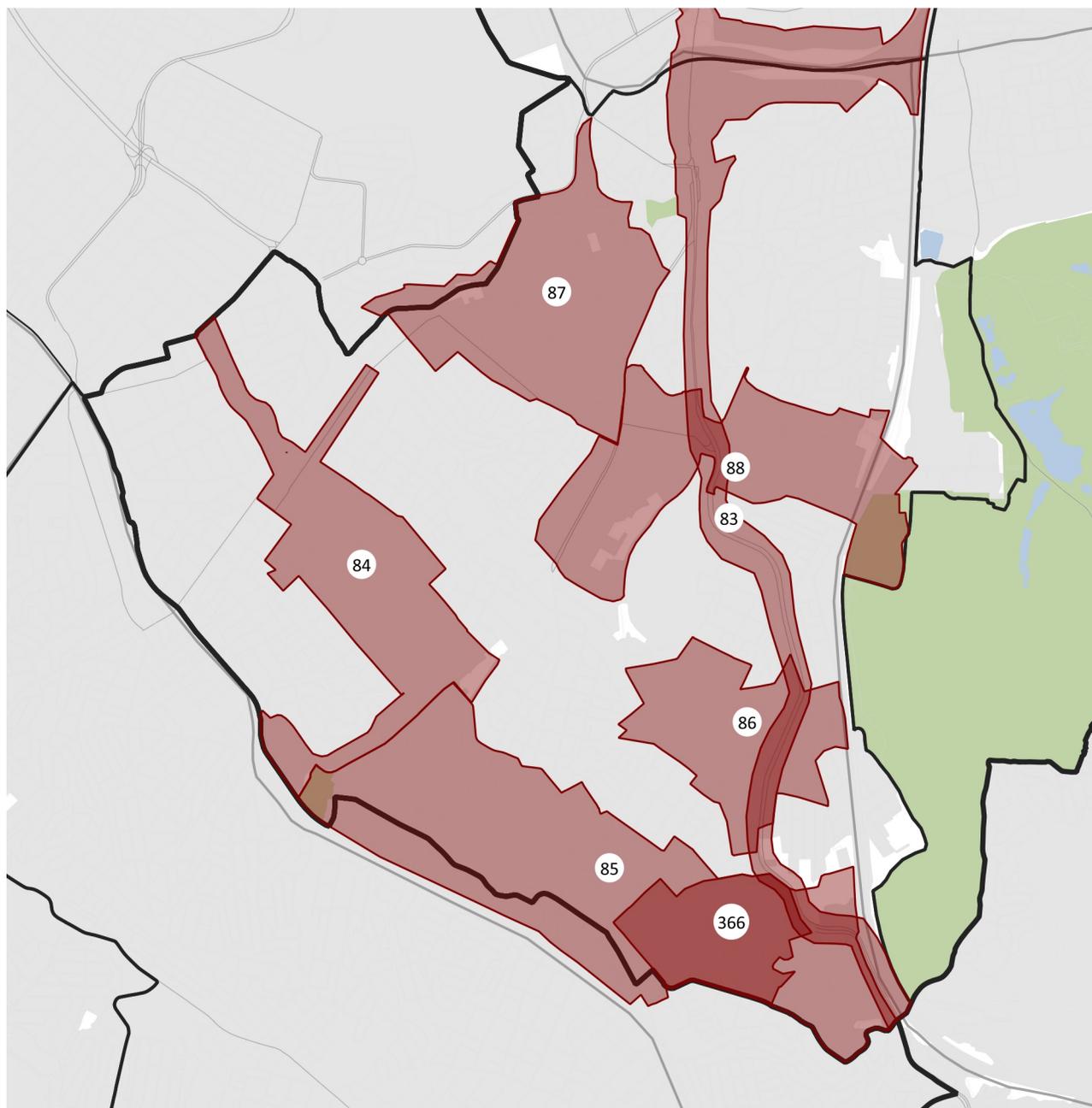
ZONAS DE PRESERVAÇÃO

- ZEP
- ZEPAM
- ZPDS
- ZPDSr
- ZER-1
- ZER-2
- ZERa
- ZPR

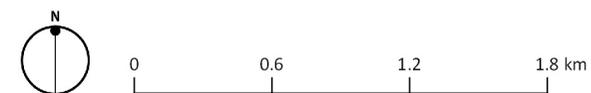
- LIMITE DE SUBPREFEITURAS
- LIMITE DO MUNICÍPIO
- MANCHA URBANA METROPOLITANA
- HIDROGRAFIA



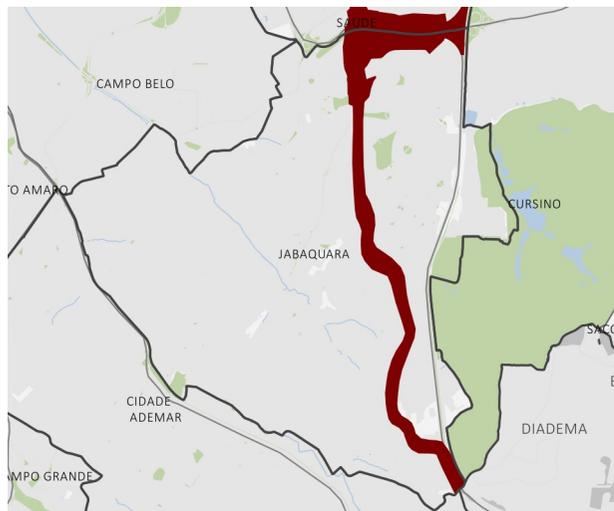
Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



- PERÍMETROS DE AÇÃO
- 83 - AVENIDA ENGENHEIRO ARMANDO DE ARRUDA PEREIRA
- 84 - AVENIDA SANTA CATARINA
- 85 - CÔRREGO DO CORDEIRO
- 86 - PAI ÁGUA ESPRAIADA 5
- 87 - PAI ÁGUA ESPRAIADA 2
- 88 - TERMINAL JABAQUARA
- 366 - PAI - CORDEIRO I



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



Descrição

Eixo formado pelas Avenidas Hugo Beolchi e Engenheiro Armando Arruda Pereira, incluindo seus leitos e entorno, no trecho entre a Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay e o CEU Caminho do Mar, próximo à Rodovia dos Imigrantes. Inclui trecho da linha 1- Azul do Metrô, com as estações Conceição e Jabaquara, onde também está o terminal intermodal e início do corredor ABD da EMTU. Compreende área de Eixo de Estruturação Urbana e, em um trecho, está na área de influência da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada.

Caracterização

A área compreende as Avenidas Hugo Beolchi e Engenheiro Armando Arruda Pereira e seus arredores. A Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay é limite e barreira física entre as subprefeituras Vila Mariana e Jabaquara. A Avenida Engenheiro Armando de Arruda Pereira é uma via

de grande importância para a subprefeitura do Jabaquara, centralidade local com grande atividade comercial, sendo também rota alternativa à Rodovia dos Imigrantes e conexão com a região do ABC. Contém parte do Eixo da Linha 1- Azul do Metrô, com a estação Conceição e o terminal intermodal do Jabaquara, início do corredor ABD da EMTU e conexão com a Baixada Santista. Apresenta conflito entre pedestres, ciclistas, transporte individual e coletivo, especialmente no entorno das estações do metrô. A Avenida possui equipamentos muito utilizados pela população do Jabaquara como o CEU Caminho do Mar e o espaço do Corpo de Bombeiros. Vários terrenos remanescentes do alargamento da Av. Eng. Armando de Arruda foram ocupados irregularmente ou estão subutilizados, apresentando potencial para melhor utilização. Também há a previsão de uso de terrenos na Avenida para a construção de moradias de Interesse Social pela Operação Urbana Água Espraiada.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais;
- Qualificar os espaços livres públicos os vinculados ao transporte público e os vinculados às centralidades;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional e metropolitana.

Diretrizes

- Transpor a barreira da Av. Afonso D'Escragnolle Taunay, estabelecendo conexão para pedestres e ciclistas entre as subprefeituras Vila Mariana e Jabaquara;
- Complementação da ciclovia na Av. Eng. Armando de

Arruda Pereira, dando continuidade às ciclovias existentes e planejadas;

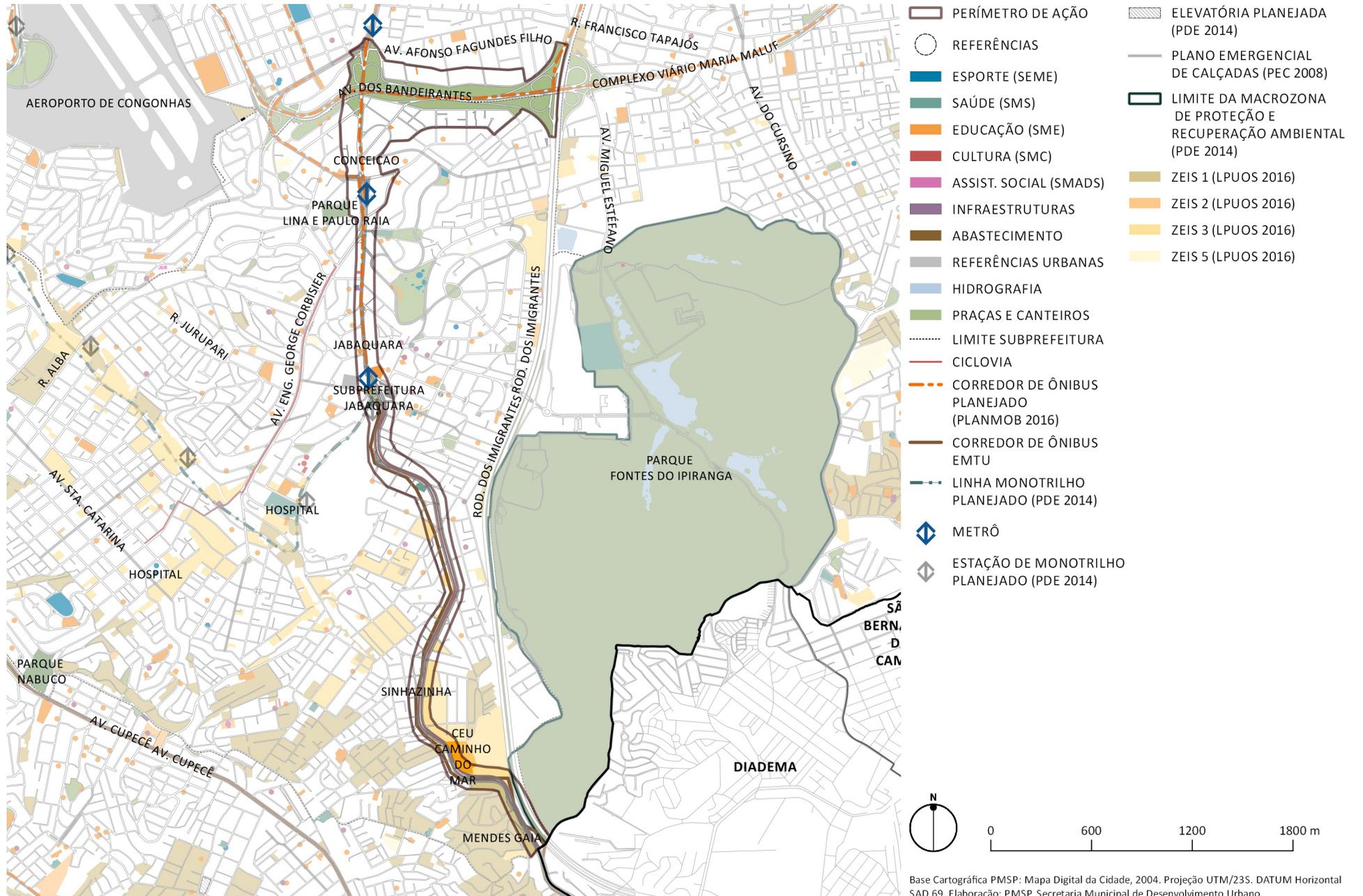
- Compatibilização de transporte intermodal com projeto de Corredor de ônibus da SPTrans na Av. Afonso D'Escragnolle Taunay;
- Regularização da pista e alargamento de calçadas na Av. Dr. Hugo Beolchi e recuperação de calçadas no entorno das estações Conceição e Jabaquara;
- Qualificação das travessias em toda a extensão da avenida;
- Identificação e tratamento das áreas públicas remanescentes do melhoramento da via, criando praças ou equipamentos;
- Controle de ocupações irregulares nas áreas remanescentes;
- Melhoria da conexão da Av. Eng. Armando de Arruda Pereira com a Rodovia dos Imigrantes pela Rua das Pérolas.

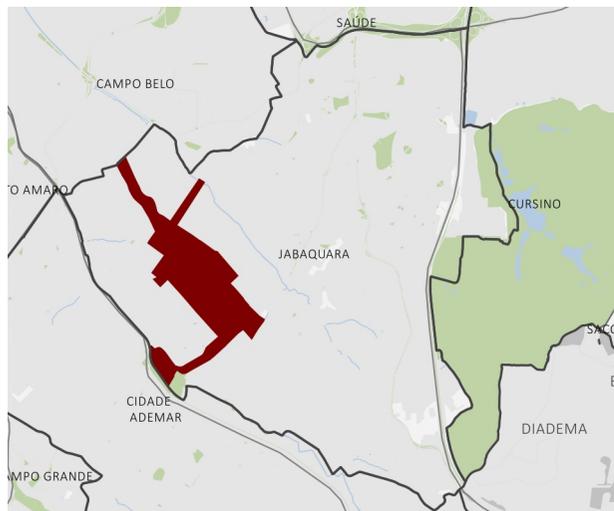
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMS; SMADS; SMSP; SMC; SEME; SIURB; SDTE; SMT; SME.

Atores Envolvidos

CET; SP Obras; SP Urbanismo; Ilume; EMTU; METRÔ.





Descrição

Avenida Santa Catarina, seu entorno e ruas adjacentes. Inclui as ruas paralelas Gustavo da Silveira e Gastão da Cunha, trecho entre Av. Dr. Lino de Moraes e a Rua Ruy de Azevedo Sodré, além da rua Alba em conexão com o futuro Via Parque da Operação Urbana Água Espreiada e as ruas Cidade de Bagdá/Conde Moreira Lima e Virgílio de Lemos em conexão com a avenida Cupecê. Inclui também equipamentos como o Hospital Santa Catarina e o Parque do Nabuco.

Caracterização

Avenida comercial e centralidade local. Conexão viária muito movimentada com restrição de fluxo e congestionamento. Área com equipamentos públicos de grande atratividade como o Hospital Municipal Vila Santa Catarina e o Parque do Nabuco. Dificuldade de conexões viárias com Santo Amaro e Cidade Ademar. Área

pouco arborizada, com calçadas estreitas e mobiliário urbano ruim (pontos de ônibus principalmente). Com a implantação da Via Parque proposta na Operação Urbana Consorciada Água Espreiada amplia-se a possibilidade de conexões internas à subprefeitura do Jabaquara.

Objetivos

- Promover ações indutoras do desenvolvimento econômico local pelo estímulo ao comércio e serviços locais;
- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados ao comércio e os vinculados às centralidades;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local e regional;
- Contribuir com os programas relacionados à notificação para o parcelamento, edificação e utilização compulsórios (PEUC).

Diretrizes

- Estudar as possibilidades de conexões mais diretas e melhoria de ligações viárias e trajetos de linhas de ônibus, melhorando a mobilidade interna ao bairro, e conectando equipamentos importantes e as subprefeituras vizinhas;
- Articular com as diretrizes da Operação Urbana Consorciada Água Espreiada e incorporar transposições do Via Parque na rua Alba;
- Qualificação de calçadas na Avenida Santa Catarina com implantação de mobiliário urbano e arborização;
- Melhoria das travessias para pedestres e sinalização;
- Melhoria da iluminação e realização de estudo para enterramento dos cabos de eletricidade e telefonia;
- Estudar implantação de bolsão para acolhimento do comércio ambulante da região;

- Verificar a existência de imóveis ociosos na região e utilizar os instrumentos indutores do cumprimento da função social da propriedade urbana.

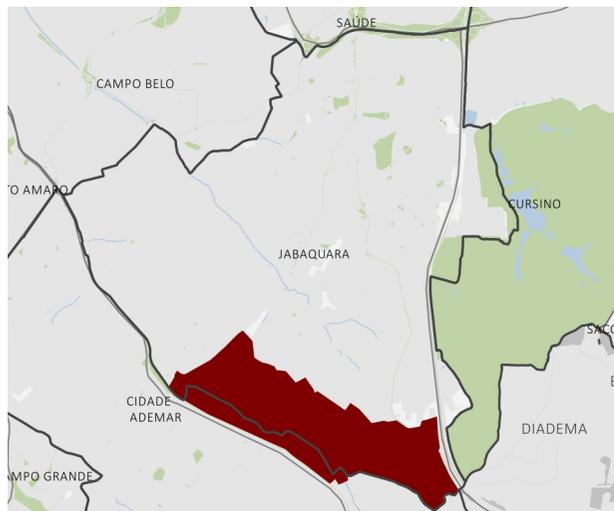
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMSP; SMDU; SIURB; SDTE; SMT.

Atores Envolvidos

CET; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; Ilume.





Descrição

Contempla a área no entorno do Córrego do Cordeiro da divisa com a Subprefeitura de Cidade Ademar até a Avenida Benigno Carrera, compreendendo também Avenida Rodrigues Montemor, a Avenida Nelson de Senna, Rua Eduardo de Sá, Rua Álvares Fagundes, Rua Rio Grande do Sul e Estrada Antiga do Mar. Localiza-se nas proximidades do Parque Estadual Fontes do Ipiranga, da Rodovia dos Imigrantes. Compreende o perímetro proposto JA010- PAI- Cordeiro I, com as favelas Tanquinho, Baldomero Fernandes, Estrada Antiga do Mar, Maranhão I e II e Las Palmas e o loteamento Estrada Antiga do Mar. Engloba também as favelas Mendes Gaia, Gervásio Botelho, Vila Clara, Recanto da Moeda, Pescara, Dersa, Piolho, Nossa Senhora Aparecida, Itacolomi, Cidade Azul, Quebec, Manuel Melo Freire, Santo Estevan, Leno, Nelson de Sena, Nestor de Castro, Manoel Alves Mesquita e Totó. Inclui também equipamentos de educação e saúde, o CEU

Caminho do Mar e o Parque do Nabuco.

Caracterização

Entorno do Córrego do Cordeiro, área com problemas de tratamento de esgoto, problemas de drenagem e ocupação em grande declividade e com população em área de risco. Parte da população em situação de alta vulnerabilidade. Demandas por equipamentos de assistência social e cultura, além de provisão habitacional. Dificuldades de mobilidade interna, especialmente em função da declividade.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais;
- Atender a população em situação de vulnerabilidade social, especialmente a população em área de risco;
- Qualificar os espaços livres públicos;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Qualificar os parques existentes;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das encostas;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial esgotamento sanitário e manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação- PMH.

Diretrizes

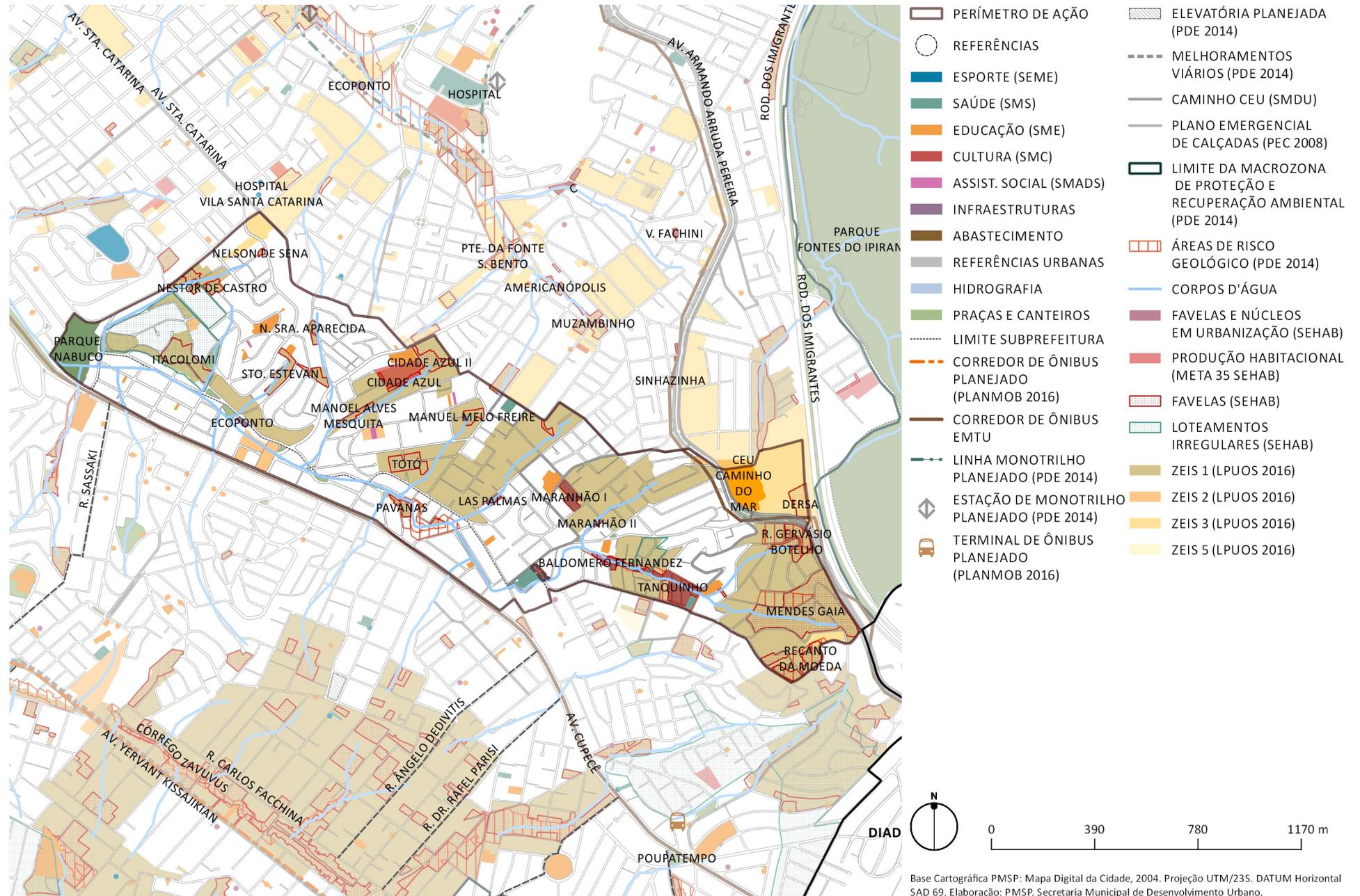
- Atendimento da demanda habitacional;
- Atendimento a demanda de equipamentos sociais, educacionais e culturais;
- Implantação de vias de pedestres e de transporte não motorizado;
- Remodelação de ruas e escadarias existentes;
- Sinalização nas travessias e melhoria na iluminação para pedestres;
- Regularização da pista e alargamento de calçadas na Av. Rodrigues Montemor. Recuperação e despoluição da nascente e do leito do córrego do Cordeiro e seus afluentes, melhorando também a qualidade ambiental do Parque do Nabuco;
- Implantação de áreas verdes públicas com a utilização das áreas resultantes das obras de drenagem como os piscinões;
- Melhoria das conexões com os equipamentos públicos e implantação do Território CEU Caminho do Mar.

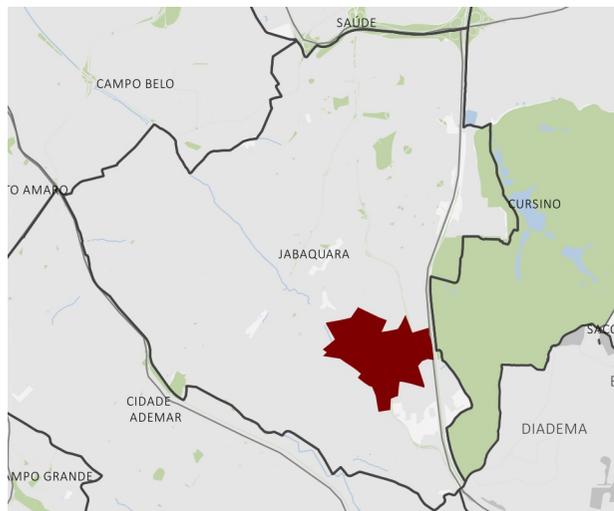
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMS; SMADS; SMSP; SMC; SMDU; SEME; SEHAB; SIURB; SDTE; SVMA; SMT; SME.

Atores Envolvidos

Ilume; Sabesp.





Descrição

Área de afluentes do Córrego Água Espaiada e seus arredores. Localiza-se próximo à Rodovia dos Imigrantes e à OUC Água Espaiada, em especial o setor Americanópolis. As principais vias da área são Av. Eng. Armando de Arruda Pereira e Rua Hildebrando Siqueira. Inclui as favelas Pingo de Ouro, Rolinhas, Vila Fachini, Sinhazinha e Fonte São Bento. Inclui o patrimônio histórico Terreiro Axé Ilê Obá e a Escola Artur Volf Neto.

Caracterização

Área com declividade acentuada, com problemas de alagamentos e lançamento de esgoto no córrego. Há também problemas de escoamento superficial de água nas áreas à leste da avenida Eng. Armando de Arruda Pereira. Parte do perímetro PAI - Água Espaiada 2+5 do programa Renova SP. Dificuldades de conexão e mobilidade internas, calçadas inadequadas e dificuldades

de travessia. Demanda de equipamentos para idosos, de lazer e cultura.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais, especialmente de assistência social, de cultura e de lazer e esportes;
- Atender a população em situação de vulnerabilidade social, especialmente a população em área de risco;
- Qualificar os espaços livres públicos;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das encostas;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental esgotamento sanitário e manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local; Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação - PMH.

Diretrizes

- Atendimento da demanda habitacional, especialmente para população em áreas de risco;
- Estudar formas de garantir a segurança nas moradias muito próximas das avenidas (onde os veículos circulam em alta velocidade) e nos caminhos de pedestres;
- Mitigação das barreiras e dos desníveis, bem como da melhoria da acessibilidade aos miolos de quadra, através da readequação viária, implantação de passeios públicos, escadarias (em trechos com alta declividade) e ciclovias;

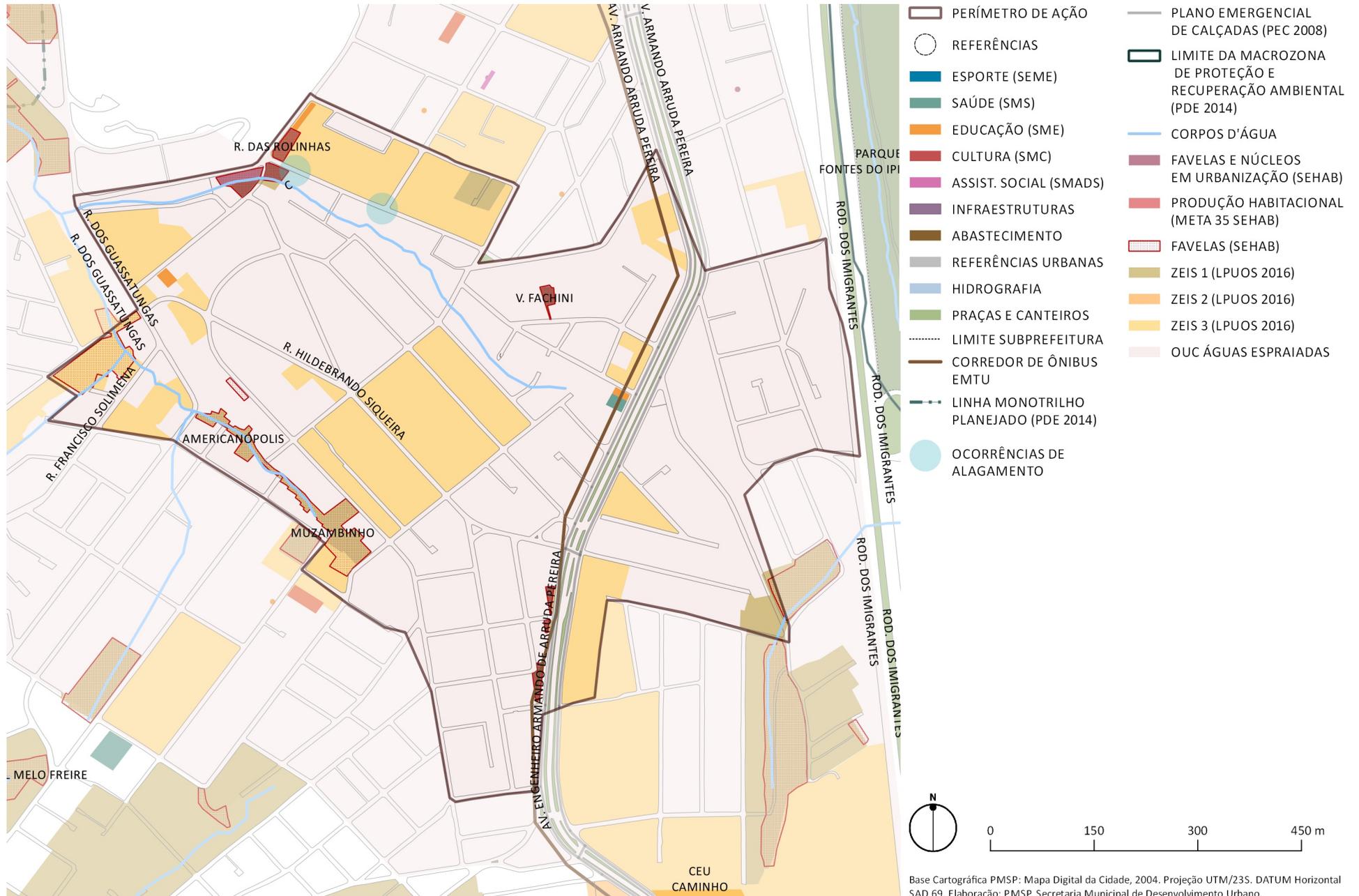
- Implantação da infraestrutura de saneamento ambiental e drenagem, possibilitando a recuperação ambiental dos córregos e o acesso universal ao saneamento básico;
- Implantação de áreas verdes públicas e de parques lineares;
- Implantação e/ou requalificação de equipamentos públicos, com atenção aos equipamentos de cultura e lazer e o atendimento da população idosa;
- Adequação dos equipamentos públicos existentes à demanda.

Secretarias Envolvidas

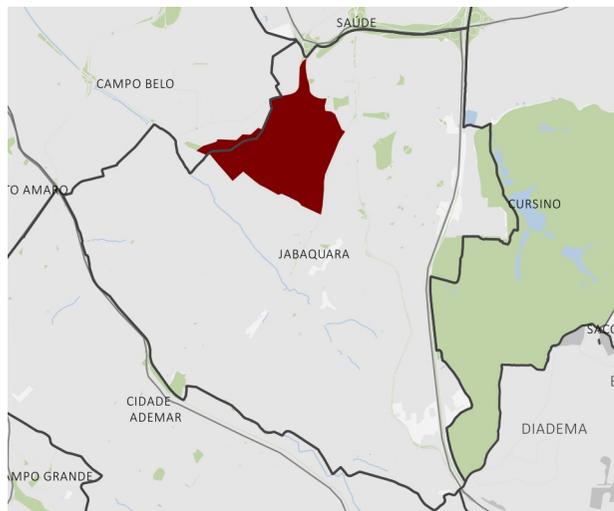
SMPED; SMADS; SMSP; SMC; SMDU; SEME; SEHAB; SIURB; SVMA; SMT.

Atores Envolvidos

SP Obras; SP Urbanismo; Ilume; Sabesp.



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



Descrição

Contempla área inserida na sub-bacia do Córrego Água Espraiada e compreende as favelas Wilson Pereira de Almeida, Cruz de Malta, Alba, Pedro Bueno e Antônio Madi. Possui diversos equipamentos públicos nas proximidades, entre eles a Biblioteca Paulo Duarte e Centro Cultural Casa Sítio da Ressaca. Localiza-se próxima ao perímetro da Operação Urbana Água Espraiada e entre as centralidades da Av. Eng. George Corbisier e Av. Pedro Bueno.

Caracterização

Área com declividade acentuada, com problemas de alagamentos e lançamento de esgoto no córrego. Parte do perímetro PAI - Água Espraiada 2+5 do programa Renova SP. Apresenta dificuldades de conexão e mobilidade internas, especialmente para chegar ao metrô a pé com calçadas inadequadas. Há demanda de equipamentos de lazer.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais;
- Atender a população em situação de vulnerabilidade social, especialmente a população em área de risco;
- Qualificar os espaços livres públicos;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das encostas;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial esgotamento sanitário e manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação- PMH.

Diretrizes

- Atendimento da demanda habitacional, especialmente para população em áreas de risco;
- Implantação de equipamentos sociais, educacionais e culturais;
- Adequação dos equipamentos públicos existentes à demanda;
- Mitigação das barreiras e dos desníveis, bem como da melhoria da acessibilidade aos miolos de quadra, através da readequação viária, implantação de passeios públicos, escadarias (em trechos com alta declividade) e ciclovias;
- Implantação da infraestrutura de saneamento ambiental e drenagem, possibilitando a recuperação ambiental dos córregos e o acesso universal ao saneamento básico;
- Implantação de áreas verdes públicas e de parques

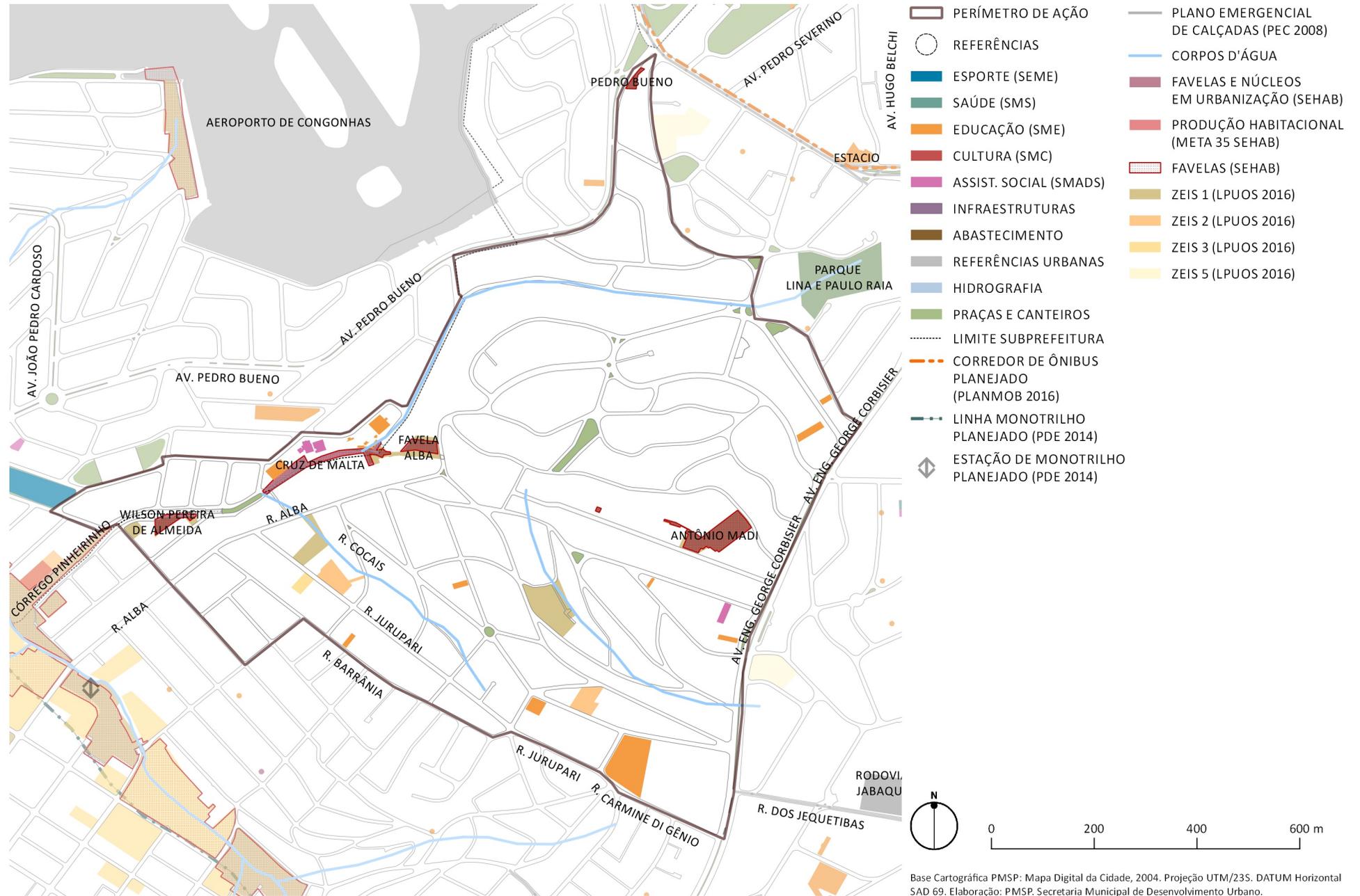
lineares, atendendo a demanda por equipamentos de esporte e lazer.

Secretarias Envolvidas

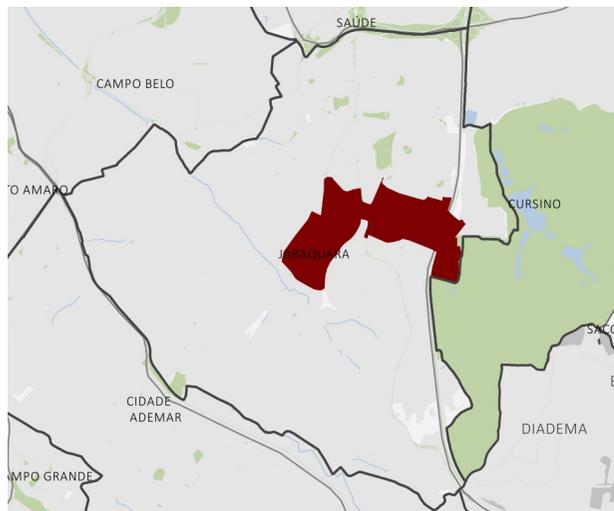
SMPED; SMS; SMADS; SMS; SMC; SMDU; SEME; SEHAB; SIURB; SDTE; SVMMA; SMT; SME.

Atores Envolvidos

Ilume; Sabesp.



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



Descrição

Terminal intermodal do Jabaquara e seu entorno. Conjunto de equipamentos de transporte: estação final da Linha 1 7 Azul do metrô, Terminal Intermunicipal de ônibus, início do corredor metropolitano ABD, Terminal Rodoviário, e futura estação da Linha 17 - Ouro do Monotrilho. O entorno possui diversos equipamentos públicos referenciais, como o Hospital Municipal Dr. Arthur Ribeiro de Saboya e o Centro Paralímpico Brasileiro.

Caracterização

A área configura uma ligação regional, metropolitana e local. Há conflito entre pedestres, automóveis e ônibus com travessias difíceis e calçadas ruins. A existência de equipamentos de saúde referenciais como o Hospital Municipal Dr. Arthur Ribeiro de Saboya demanda melhores conexões, especialmente a pé. A ampliação do centro de exposições e a inauguração do Centro Paralímpico

Brasileiro apontam para a saturação do viário existente e demandam estudos para novas conexões, com prioridade para pedestres e ciclistas e atenção para a acessibilidade universal.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos os vinculados aos equipamentos públicos, os vinculados ao transporte público e os vinculados às centralidades;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local , regional e metropolitana;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Buscar articulação intergovernamental para coordenar os fluxos locais e metropolitanos e otimizar a utilização da infraestrutura de transporte existente;
- Qualificar dos percursos a pé através do alargamento e melhoria de calçadas, travessias e acessos, especialmente nos trechos de maior circulação e de topografia acidentada, e melhoria da iluminação para o pedestre;
- Prever conexões com o Hospital Municipal Dr. Arthur Ribeiro de Saboya e outros equipamentos locais , com especial atenção à acessibilidade universal;
- Retomar o projeto de qualificação do Viaduto Matheus Torloni para acessibilidade ao Centro Paralímpico e estudar a possibilidade de novas conexões para pedestres e ciclistas, com especial atenção à acessibilidade universal;
- Implantar estrutura para melhor o embarque-desembarque de passageiros de ônibus no entorno dos terminais e estações;
- Implantar linhas de ônibus adaptados ou serviço

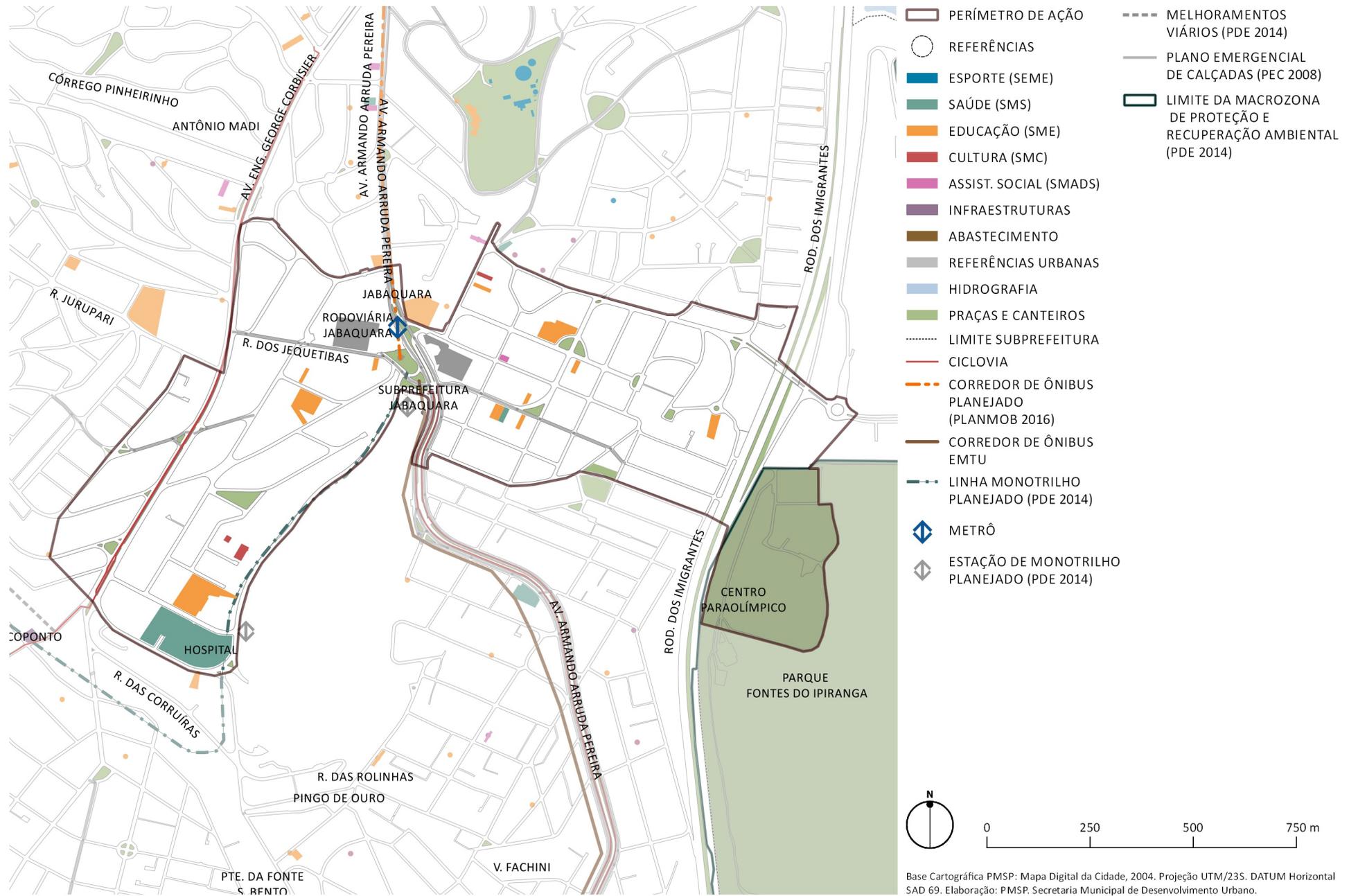
específico para atender a demanda do Centro Paralímpico.

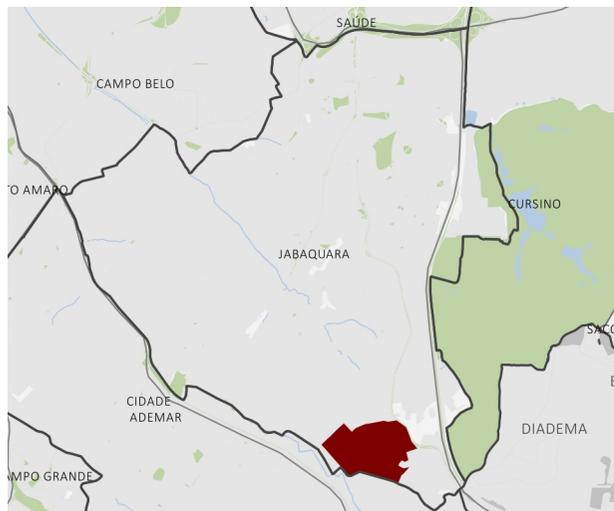
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMSP; SIURB; SMT.

Atores Envolvidos

CET; SP TRANS; EMTU; METRÔ.





Descrição

Compreende o perímetro do RenovaSP PAI-Cordeiro I, com as favelas Tanquinho, Baldomero Fernandes, Estrada Antiga do Mar, Maranhão I e II e Las Palmas e o loteamento Estrada Antiga do Mar.

Caracterização

Contempla a área no entorno do Córrego do Cordeiro na divisa com a Subprefeitura de Cidade Ademar. Localiza-se nas proximidades do Parque Estadual Fontes do Ipiranga, da Rodovia dos Imigrantes. Área com grande declividade e com população em área de risco. Parte da população em situação de alta vulnerabilidade.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais;
- Atender a população em situação de vulnerabilidade

social, especialmente a população em área de risco;

- Qualificar os espaços livres públicos;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das encostas;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial esgotamento sanitário e manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação- PMH.

Diretrizes

- Atendimento da demanda habitacional, segundo diretrizes do PMH;
- Atendimento a demanda de equipamentos sociais, educacionais e culturais;
- Implantação de vias de pedestres e de transporte não motorizado;
- Remodelação de ruas e escadarias existentes;
- Sinalização nas travessias e melhoria na iluminação para pedestres;
- Recuperação e despoluição da nascente e do leito do córrego do Cordeiro e seus afluentes;
- Garantia do acesso universal ao saneamento básico;
- Implantação de áreas verdes de uso público, para atendimento da demanda de espaços de esporte e lazer, com a utilização das áreas resultantes das obras de drenagem;
- Melhoria das conexões com os equipamentos públicos.

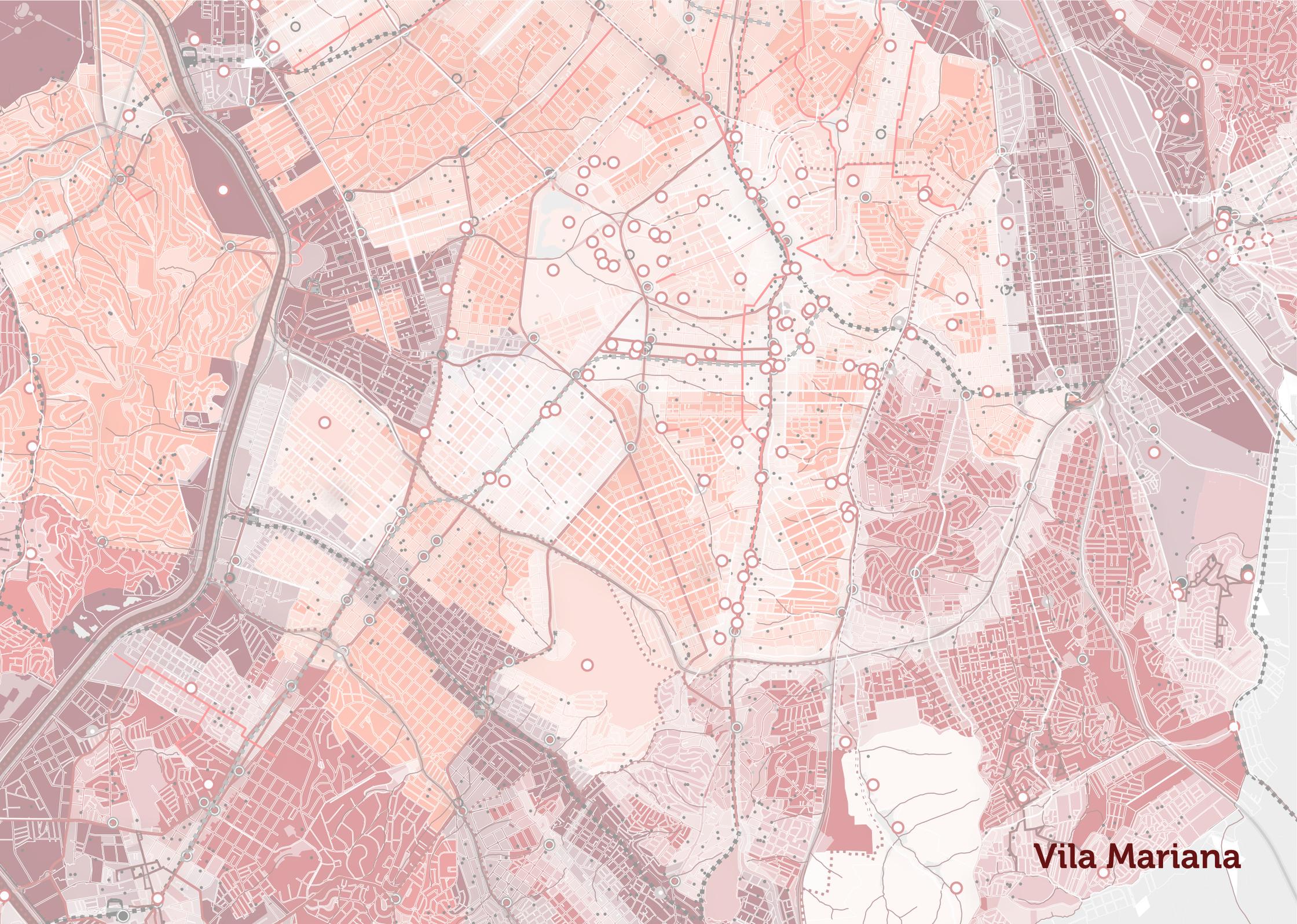
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMS; SMADS; SMSP; SMC; SMDU; SEME; SEHAB; SIURB; SDTE; SVMA; SMT; SME.

Atores Envolvidos

Ilume; Sabesp.





Vila Mariana



Introdução

A subprefeitura Vila Mariana integra a macrorregião Sul 1 do município de São Paulo – MSP, juntamente com Jabaquara e Ipiranga. Juntas, abrigam 10% da população do município (1.032.216 hab) em uma área de 78km², o que corresponde a 5% do território total da cidade.

No contexto da macrorregião Sul 1, a SPVM ocupa uma área total de 26,4 Km², abrigando uma população de 344.632 habitantes. Limita-se ao norte com a Subprefeitura Sé; a leste com a Subprefeitura Ipiranga; ao Sul com as Subprefeituras Jabaquara e Santo Amaro; e a Oeste com a Subprefeitura Pinheiros.

Vila Mariana surgiu a partir da estrada de ferro da Companhia Carris de Santo Amaro, que levava passageiros da capital paulista até Santo Amaro, então município independente. As primeiras menções sobre a região datam de 1875. Entretanto, desde 1600 já existiam registros de moradores no local. Por volta de 1875, Vila Mariana ainda não aparecia como divisão administrativa e a área era conhecida como Meio Caminho de Carro, visto que se situava na metade da estrada que saía da Liberdade e ia até o Jabaquara.

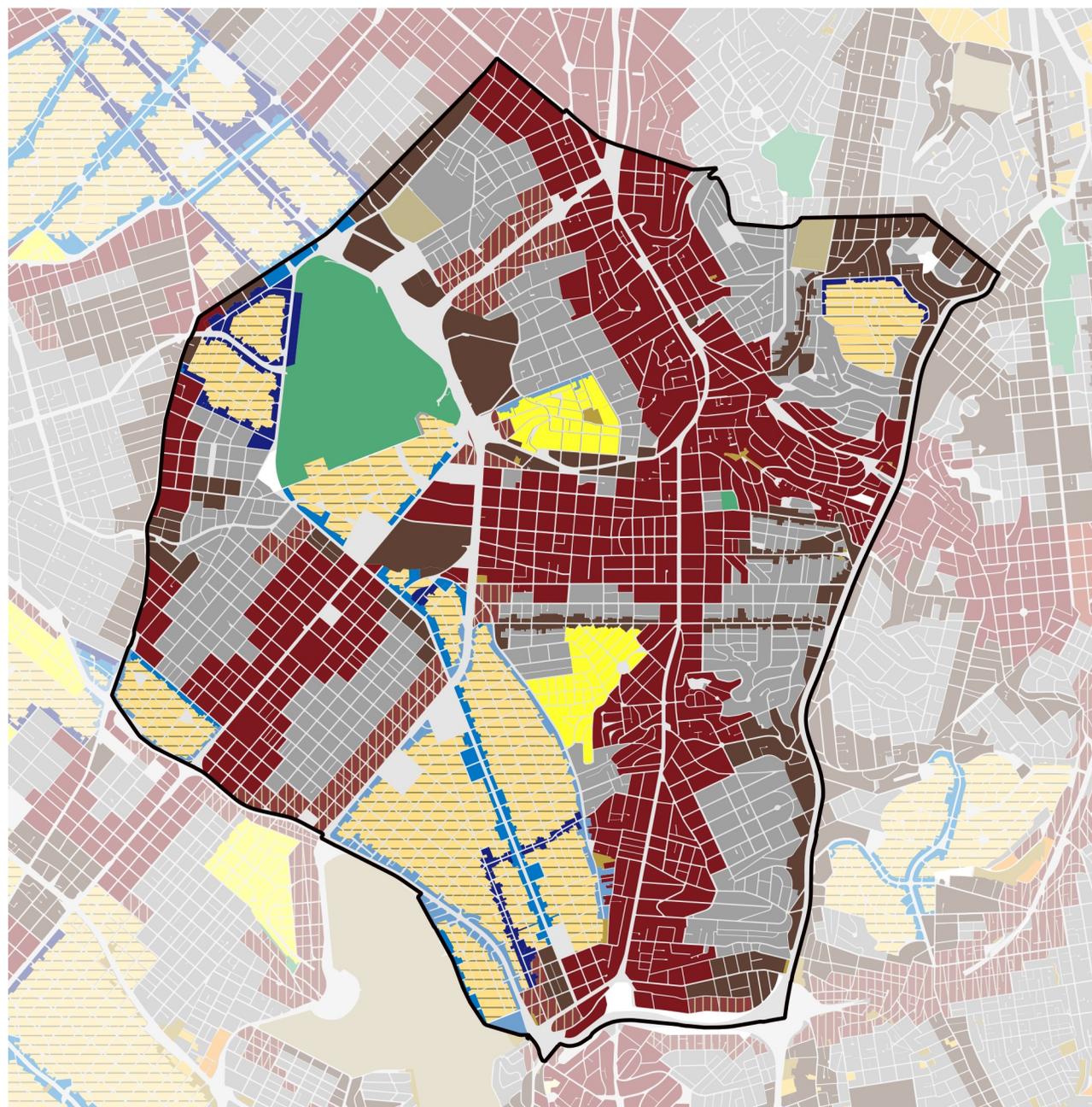
O homem que deu nome ao bairro, o vereador e tenente-coronel, Carlos Eduardo de Paula Petit, chegou à região em 1885. Ex-residente na Consolação, Petit juntou os nomes de sua mulher, Maria (a primeira professora do bairro), e de sua mãe, Anna, formando a designação Villa Mariana. Instalou a primeira escola do bairro, ao lado da atual caixa d’água, localizada na Avenida Vergueiro.

Com o loteamento dos terrenos das antigas chácaras, a população aumentou paulatinamente, atraída pelo ar puro e pela tranquilidade que lembravam uma cidade interiorana. A construção de várias igrejas e colégios ajudou a fixar os novos moradores. O bairro abrigou, nas proximidades do atual Parque do Ibirapuera, o Matadouro Municipal, hoje sede da Cinemateca Brasileira. A região da Saúde foi loteada em 1939 pela empresa City of São Paulo Improvement Freehold Land Company, mais conhecida como Companhia City, dentro da filosofia bairro-jardim. Essa tendência se notabilizou em outros bairros, como Pacaembu e Jardim América. Os lotes acabaram vendidos pela Companhia de Terrenos Jardim da Saúde, organizada

em 1938 e desfeita em 1953, tendo como substituta a Geral Sociedade Imobiliária. A empresa original iniciou a venda dos terrenos, alguns pertencentes à Companhia Antarctica Paulista. A indústria franqueava à população o uso do Bosque da Saúde, extensa área verde que acabou dando nome ao bairro e era, no início da década de 20 do século passado, um dos locais mais frequentados pelos paulistanos. Isso graças a uma linha de bondes Light que saía de hora em hora da Praça da Sé.

Situado em local de topografia alta e plana, o bosque, com suas frondosas árvores e fontes de água pura, virou referência. Muitos paulistanos se dirigiam ao local de bom clima para promover piqueniques e aproveitar as belezas naturais e águas puras para tratamento de saúde. A atual Praça da Árvore, conhecida antigamente como Primeira Seção, era o ponto inicial dos bondes que se dirigiam aos bairros, a partir da Vila Mariana. Em 1943, o prefeito Prestes Maia oficializou as ruas da região, incluindo a Diogo Wealch, atual Avenida do Cursino, o que provocou o aumento da população. Pouco tempo depois, quatro ônibus alemães, da marca Studbaker, de propriedade de Luís Augusto de Gouvêa, começaram a fazer o trajeto entre a Rua Francesco Dias e o Largo Guanabara. Além de Gouvêa, ficou na memória de muitos moradores o primeiro construtor de casas da Companhia City, Rafael Mozetic.

No final dos anos 70, a chegada do metrô alterou em grande medida o perfil do bairro, que deixou de ser uma área somente residencial. Muitos moradores antigos tiveram suas casas desapropriadas para a construção da



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Estação Vila Mariana e dos prédios de apartamentos que substituíram as antigas residências.

Atualmente, a subprefeitura Vila Mariana constitui uma das áreas mais valorizadas da cidade, com uma diversificação de atividades, concentrando investimentos relacionados ao setor terciário, ao setor cultural, equipamentos públicos de saúde e lazer de âmbito regional, ao lado de tradicionais bairros exclusivamente residenciais de baixa densidade associados à presença de áreas verdes, e de bairros predominantemente residenciais com intensa tendência à verticalização.

Compreende os distritos de Moema, Vila Mariana e Saúde que integram bairros tradicionais e representativos na formação desse setor da Cidade de São Paulo.

O distrito de Moema é marcado pela presença dos bairros-jardim – Jardim Lusitânia, Vila Paulista, Vila Nova Conceição e Jardim Novo Mundo – caracterizados pela ocupação residencial unifamiliar associada à existência de abundante vegetação; pelo equipamento de lazer de porte regional – Parque do Ibirapuera – e edificações significativas do seu entorno, como o Instituto Biológico, Assembléia Legislativa, Círculo Militar e Museu de Arte Contemporânea; pelos bairros de Moema e Indianópolis, nos quais predomina uma ocupação bastante diversificada, com concentração de comércio e serviços polarizada pelo Shopping Ibirapuera e áreas de uso predominantemente residencial vertical; e pelas áreas contíguas às Avenidas Santo Amaro e Hélio Pellegrino que vêm passando por um processo de transformação e requalificação decorrente

das intervenções da Operação Urbana Faria Lima e Corredor Santo Amaro.

O distrito de Vila Mariana se destaca pela presença da Linha 1 – Azul do Metrô, que constitui a principal centralidade linear ao longo da Av. Domingos de Moraes e R. Vergueiro, onde se concentram, com diferentes graus de adensamento, as atividades de comércio e serviços; pelo complexo associado ao Hospital São Paulo e Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP; pelo Colégio Arquidiocesano e Shopping Santa Cruz; pela concentração de imóveis históricos significativos, como a Cinemateca, a Casa Modernista, o Grupo Escolar Rodrigues Alves, a Casa das Rosas e o Museu Lasar Segall; pelo Jardim da Glória, bairro-jardim residencial de baixa densidade próximo à Av. Lins de Vasconcelos; e pela presença de bairros diversificados, com ocupação predominantemente residencial de média e alta densidade – Paraíso, Ana Rosa, Vila Clementino, Vila Afonso Celso e Chácara Klabin.

O distrito da Saúde caracteriza-se por bairros consolidados com ocupação residencial de baixa densidade, como o Planalto Paulista; por bairros em consolidação com ocupação predominantemente residencial de média a alta densidade, como Mirandópolis, Chácara Inglesa e Bosque da Saúde; pela presença do Santuário São Judas Tadeu, que polariza o setor de comércio e serviços junto à Avenida Jabaquara; e pelas áreas contíguas à Avenida dos Bandeirantes e ao Aeroporto de Congonhas, nas quais se verifica a necessidade de intervenções voltadas à recuperação e requalificação urbanística, que tirem partido da presença deste equipamento metropolitano e

equacionem os problemas decorrentes de sua vizinhança. Vila Mariana constitui um território de passagem, bem servido de vias expressas e corredores. Integra as subprefeituras que constituem Áreas de Atração de Viagens,¹ polarizando os fluxos procedentes principalmente do vetor sul do município de São Paulo e do vetor sudeste da Região Metropolitana. A acessibilidade viária regional é dada pelos eixos estruturais de articulação constituídos pelas avenidas Professor Abraão de Moraes/Dr. Ricardo Jafet, Vergueiro, dos Bandeirantes, Santo Amaro/Brigadeiro Luís Antônio, Moreira Guimarães/Rubem Berta/Vinte e Três de Maio e Jabaquara/Domingos de Moraes.²

A acessibilidade por transporte coletivo é dada pelo Metrô – Linha 1-Azul, que constitui a principal centralidade linear da subprefeitura, contando com grande oferta de transporte coletivo e comércio e serviços ao longo de seu percurso. Está prevista a expansão da Linha 5 - Lilás que conectará a Estação Capão Redondo à Estação Santa Cruz (Linha 1- Azul) e à Chácara Klabin (Linha 2- Verde). Contém também dois importantes corredores de ônibus – o da Avenida Rubem Berta/Vinte e Três de Maio e o da Ibirapuera/ Rua Borges Lagoa e Rua Pedro de Toledo – que estabelecem conexão com as regiões sul, sudeste e central do município de São Paulo.

O destino principal de seus residentes são os distritos

1 Conforme definido pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

2 O viário estrutural corresponde a 20,9% do viário total da subprefeitura (DATASUB, 2016).

que conformam a própria subprefeitura, seguidos pelas subprefeituras vizinhas Pinheiros e Sé. Apesar da boa oferta de transporte de média e alta capacidade, os residentes desta subprefeitura utilizam como modo principal de viagem o individual. No que se refere ao modo de transporte não motorizado destaca-se o crescente número de ciclovias que vêm sendo implantadas, notadamente no sentido norte-sul, propiciando a interligação aos principais parques e equipamentos públicos.

Quanto à qualidade ambiental e paisagística, a subprefeitura possui uma situação de destaque se comparada a outras regiões do município. A existência do Parque do Ibirapuera, somada aos bairros-jardim, nos quais é expressiva a presença de vegetação, garante um ambiente favorável. No entanto, apesar de várias ruas serem arborizadas e integrarem loteamentos regulares com espaços livres e praças, apresenta valores de cobertura vegetal (9,8 m²/hab) e áreas verdes públicas (6,8 m²/hab) em patamares abaixo da média do município. Já a população residente a mais de 1 km de parques mostra valores (60%) bem próximos às médias do município, com destaque positivo para o distrito da Vila Mariana, em que 36% da população estão nessa situação. Os distritos de Moema e Saúde caracterizam-se pelo crescente adensamento vertical, onde se concentra a maior parte das ações de controle urbano do uso e ocupação do solo e com melhores condições de infraestrutura da cidade. Localmente, podem apresentar altos valores de cobertura vegetal, representados por parques urbanos e arborização viária e intralote. O distrito de Vila Mariana

caracteriza-se por apresentar baixa presença de cobertura vegetal em áreas de ocupação urbana consolidada e boa infraestrutura urbana.

Do ponto de vista da estrutura físico-ambiental, compreende as sub-bacias hidrográficas formadas pelos contribuintes do Rio Pinheiros – Córregos Uberaba, Sapateiro e Traição – e do Córrego Ipiranga, contribuinte do Rio Tamandateí. Abriga, também, em seus limites, as nascentes dos córregos formadores do lago do Parque da Aclimação. Os problemas decorrentes de alagamentos ocorrem pontualmente na sub-bacia do Córrego Uberaba e com maior expressividade na sub-bacia do Córrego Ipiranga ao longo da Avenida Ricardo Jafet.

Rebatimentos da Legislação Urbanística na Subprefeitura

Em termos da Política de Desenvolvimento Urbano proposta no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – PDE (Lei nº 16.050/14), a Subprefeitura Vila Mariana está contida no vetor de urbanização sudeste, na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, que tem como objetivos a promoção da convivência mais equilibrada entre urbanização e conservação ambiental, e a compatibilidade do uso e ocupação do solo com a oferta de sistemas de transporte coletivo e de infraestrutura para os serviços públicos. O seu território está quase que totalmente contido na Macroárea de Urbanização Consolidada - MUC, à exceção de uma pequena parcela correspondente à Operação Urbana Faria Lima (quadras contíguas à Avenida Hélio Pellegrino) que está inserida na Macroárea de Estruturação Metropolitana- MEM.

Na subprefeitura Vila Mariana o uso e ocupação do solo é diversificado; coexistem setores de uso misto, de uso exclusivamente residencial, de corredores, de centralidades, de estruturação urbana, além da ocorrência de áreas especiais de interesse social, de proteção ambiental e de preservação cultural. Caracteriza-se, também, pela presença de diversas áreas ocupadas por clubes esportivos sociais integrantes do Sistema de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres (SAPAVEL).

No recente Zoneamento aprovado (Lei nº 16.402/16) verifica-se para o território da subprefeitura, diretrizes de ocupação vinculadas às estratégias de estruturação e qualificação em consonância ao estabelecido no PDE. As zonas foram definidas em função das características do território em que se inserem, refletindo a dinâmica de crescimento e tendências de ocupação recentes desta Subprefeitura.

As ZMU, ZC e ZCOR, somadas, constituem o maior percentual do território (41,8%), destacando a relevância das atividades do setor terciário. Segue-se a estas as ZEU e ZEUP (30,2%), que confirmam o potencial de transformação existente ao longo dos principais eixos viários estruturais e de transporte público. Merece destaque a presença do uso residencial de baixa densidade representado pelas ZER-1 e ZPR que ocupam significativa parcela do território (12,7%). Da mesma forma as ZOE e ZEPAM, que juntas correspondem a 11,2% do território, ressaltam a importância dos espaços abertos destinados a equipamentos de lazer e áreas verdes remanescentes. Na Vila Mariana é baixíssimo o percentual do território

(aproximadamente 0,2%) ocupado por ZEIS-1 e ZEIS-3 com predominância da categoria ZEIS-1.

No PDE são previstas várias melhorias no transporte público da subprefeitura. O prolongamento da Linha 5- Lilás do Metrô, que terá ligação com a Linha 1- Azul (Estação Santa Cruz) e a Linha 2- Verde (Estação Chácara Klabin) e a Linha 20- Rosa que passará pela Av. Sabiá no distrito de Moema. Há previsão em médio prazo (2025) de corredores de ônibus que seguirão pelas avenidas Indianópolis e República do Líbano, Jabaquara e ruas Domingos de Moraes e Vergueiro, avenidas Ibirapuera e Sena Madureira, Ricardo Jafet e Professor Abraão de Moraes, Complexo Viário Ayrton Sena e pela Av. Brasil. Dentre as ações setoriais previstas no plano de melhoramentos viários, cabe destacar a lei que propõe o alargamento das calçadas da Av. Ibirapuera; e a proposta de prolongamento da R. Sena Madureira até a Av. Dr. Ricardo Jafet.

Na Subprefeitura de Vila Mariana incide a Operação Urbana Consorciada Faria Lima (Lei nº 11.732/95) que compreende um conjunto integrado de intervenções, objetivando a implantação de melhoramentos viários que reorganizem o tráfego particular e coletivo, obras de infraestrutura, além da melhoria, ampliação e articulação dos espaços de uso público. Destaca-se o Setor Hélio Pellegrino, localizado no distrito de Moema, próximo ao Parque do Ibirapuera.

Com base no Plano de Melhoramentos Viários de 2006 e nas diretrizes do PDE foi desenvolvido o Projeto de

Requalificação da Avenida Santo Amaro, que tem como premissa os percursos dos pedestres e as conexões entre diferentes modais e o atendimento às necessidades de cada meio de locomoção. O projeto prevê, em ambos os lados da avenida, ampliação de calçadas, nova pavimentação de vias e espaços públicos, melhoria da infraestrutura para transporte coletivo, enterramento de redes, melhoria da drenagem urbana, iluminação, sinalização e semáforos, implantação de mobiliário urbano, comunicação visual, paisagismo e ajardinamento. Já a qualificação da vida urbana será feita pela ampliação das calçadas, ampliação e conexão das áreas verdes, ampliação da infraestrutura para pedestres e ciclistas e conexão aos equipamentos existentes. O incentivo à construção de novos empreendimentos e melhorias urbanas buscará a utilização da fruição pública, promoção de fachadas ativas, incentivo ao uso misto e remembramento de lotes.

Caracterização³

É o setor terciário que define o padrão das atividades econômicas da subprefeitura. Esse setor, somado ao da construção civil, responde por 92% dos empregos formais gerados na região. A maior concentração desse percentual corresponde à atividade de serviços, com 67% dos empregos gerados, sendo que os serviços técnico-administrativos constituem a principal atividade, seguindo, em ordem de importância, os serviços de

³ A análise dos dados teve como referência os Cadernos das Subprefeituras- DATASUB: material de apoio para revisão participativa dos Planos Regionais das Subprefeituras- Subprefeitura Vila Mariana. PMSP- SMDU, 2016.

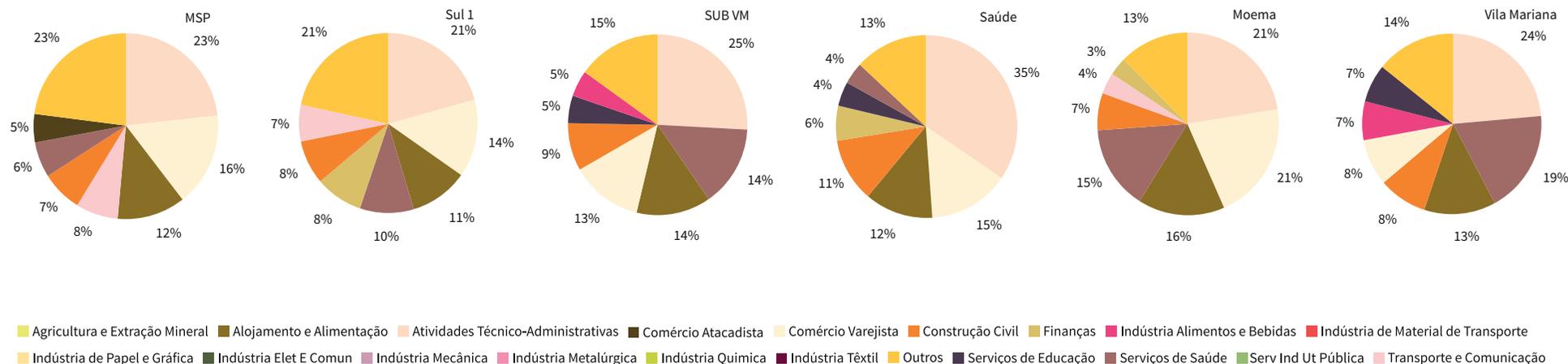
saúde, alojamento e alimentação e comércio varejista.

A subprefeitura apresenta grande concentração de serviços e comércio não só de âmbito local, como aqueles localizados ao longo das avenidas Domingos de Moraes e Jabaquara, mas também de abrangência regional, localizados nos Shopping Centers Ibirapuera e Santa Cruz. Os serviços relacionados à saúde e educação também geram uma grande oferta de empregos, uma vez que na subprefeitura estão localizados importantes equipamentos públicos, cujo alcance do atendimento extrapola os limites locais, como os Hospitais São Paulo, Dante Pazzaneze, do Servidor Público Estadual, AACD- Associação de Assistência às Crianças Defeituosas, além de Universidades, como a UNIFESP e ESPM. A maior oferta de empregos por habitantes encontra-se nas áreas que circundam o Parque do Ibirapuera e próximas aos eixos das avenidas Paulista e Brigadeiro Luís Antônio.

Apresenta distritos com níveis médio e alto de atividade econômica, de maneira que, no conjunto, se torna a quarta subprefeitura mais dinâmica do município. Ao todo, responde por cerca de 8,2% dos postos formais de trabalho do município, cerca de 360 mil empregos. Tem o segundo mais elevado padrão de renda dentre as subprefeituras paulistanas. Com apenas 3% da população da cidade, detém mais de 10% dos rendimentos auferidos e o rendimento domiciliar médio “per capita” é superior a R\$ 4 mil mensais (2010).

A taxa de crescimento populacional que, entre 1980 a 2000, apresentava índices negativos, apresentou, no período de

Empregos por subsetor de atividade econômica, 2012



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego- Rais

2000 a 2010, um crescimento de 1,0%, superior ao índice do município (0,8%). A densidade demográfica em 2010 (170,44 hab/ha) foi superior à do município (102,02 hab/ha) e inferior à da macrorregião Sul 1 (176,20 hab/ha). Apresenta baixa taxa de vulnerabilidade (0,49%) e o IDHM (0,94) está acima do registrado para o município (0,80), sendo o segundo melhor IDHM dentre as subprefeituras, ficando atrás apenas da subprefeitura de Pinheiros.

Quanto à composição etária da população, apresenta uma participação de jovens (12,1%) inferior à do município (20,8%), em oposição à participação de idosos (19,7%) que é superior à verificada para o município (11,9%). O baixo percentual de participação de jovens associado ao

envelhecimento da população é indício de transformações na composição etária da população, indicando locais com alto nível de desenvolvimento, como é o caso de Vila Mariana.

O grau de desenvolvimento é também indicado pela oferta dos serviços de educação, socioassistenciais, de saúde e esportivo-culturais.

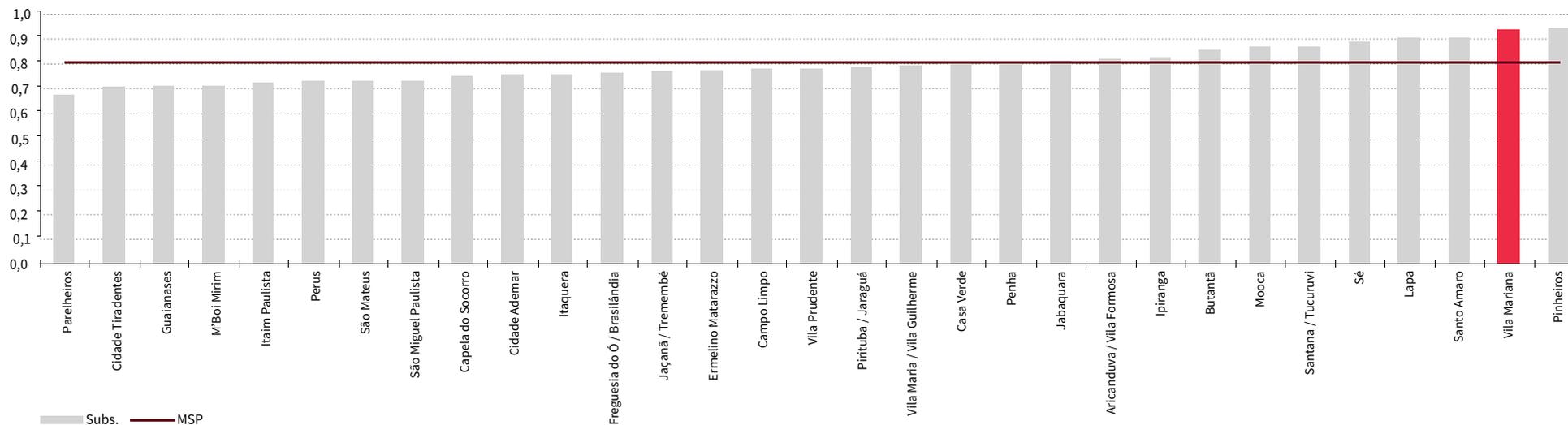
Educação infantil e ensino médio atendiam, em 2010, respectivamente 62,8% e 70,5% da população das faixas etárias correspondentes, número acima das médias municipais (50,5% e 60,6%). As vagas dos serviços socioassistenciais são suficientes para atender 36,0%

das crianças e adolescentes inscritos no CadÚnico, destacando-se o distrito de Moema, que tem capacidade para absorver a demanda excedente de outros distritos. Para os idosos, o número de vagas cobre toda a demanda. Os coeficientes de leitos hospitalares SUS variam nos distritos da subprefeitura, indo de 0,7 (Saúde) a 12,0 (Vila Mariana), mas ainda assim, com média superior à do município (5,9).

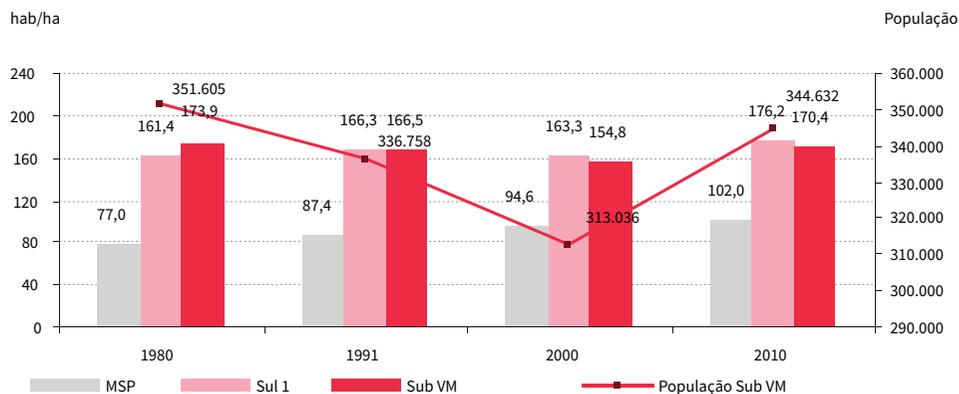
Apenas na atenção básica em saúde é verificado um coeficiente de cobertura (0,3) inferior à referência de atendimento mínimo adequado deste serviço, que corresponde a uma Unidade Básica de Saúde (UBS) para cada 20.000 habitantes (1,0). No que se refere aos

Índice de Desenvolvimento Humano - IDH. Subprefeituras de São Paulo, 2010

Fonte: IBGE - Censo 2010



População total e densidade demográfica, 1980 a 2010



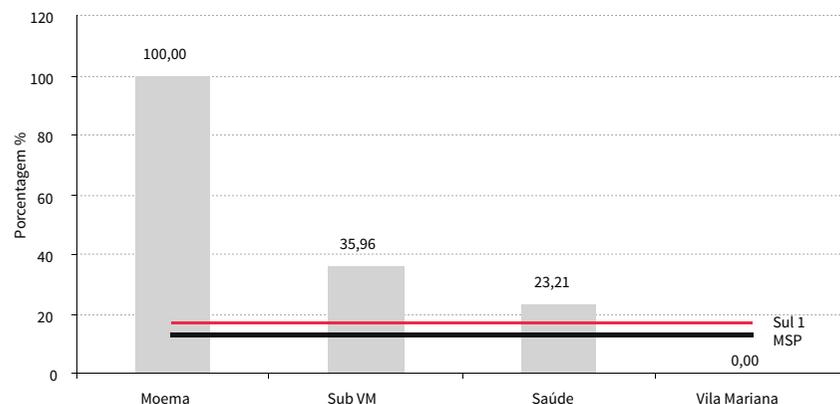
equipamentos esportivo-culturais, somente 17,6% da população residem a mais de 1km de uma unidade de esportes e lazer, percentual que se eleva a 21,2% em Moema e na área de cultura, somente 4% dos moradores estão a mais de 1 km de um equipamento.

Nos distritos de Vila Mariana e Saúde concentram-se em maior número as unidades da rede de Assistência e Desenvolvimento Social (SMADS), contando com um Núcleo de Apoio à Inclusão Social para Pessoas com Deficiência, Espaço de Convivência para Crianças e Adolescentes em Situação de Vulnerabilidade Social, CREAS, CAPS, Núcleo de Convivência de Idoso, entre outros equipamentos. Existe previsão de implantação de um Ecoponto no bairro de Mirandópolis no distrito da Saúde. Quanto à rede de saúde (SMS), a concentração

Fonte: IBGE - Censos 1980, 1991, 2000 e 2010

Capacidade de atendimento da rede socioassistencial em relação à demanda do Cadastro Único - Crianças e adolescentes, 2014

Crianças e adolescentes entre 6 e 14 anos de idade



Fonte: SMADS/ Cops; CadÚnico, Julho 2014; Rede de Atendimento SMADS, Dezembro 2014

maior de equipamentos planejados ocorre no bairro Vila Clementino nas proximidades do Hospital São Paulo.

Mais de 70% da área construída total desta subprefeitura corresponde ao uso residencial e concentra 47% das unidades residenciais verticais lançadas na macrorregião Sul 1 no período entre 2000 e 2013, período que iniciou-se em alta até 2005, quando passou a sofrer certo declínio nos anos seguintes. O índice de espaço residencial (71,2 m²/hab) de área construída por habitante representa quase o triplo da média do município (25,5m²/hab).

Apenas 1% do total de domicílios tem mais de 3 moradores por dormitório, muito abaixo da média do município

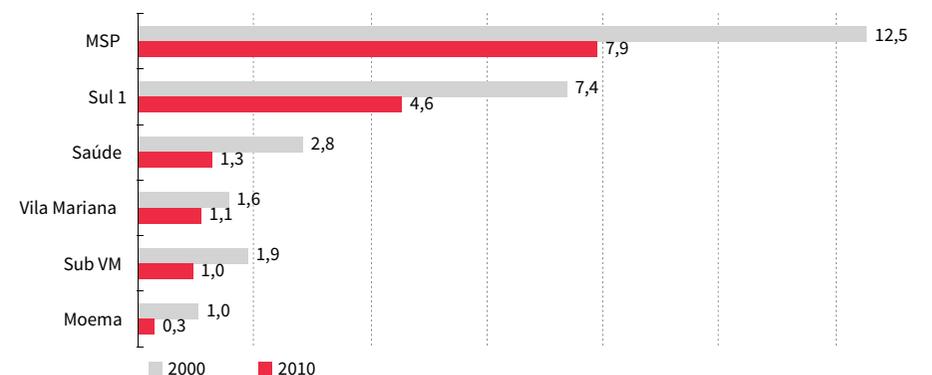
que é de 7,9% e, igualmente, apenas 1% dos domicílios encontram-se em condição de inadequação domiciliar, sendo 12,5% o percentual do município.

Ainda que não apresente moradores em situação de risco e um baixíssimo percentual de domicílios em favelas,⁴ existem algumas situações a serem equacionadas, como a das comunidades das favelas Mário Cardim, Jurandir e Mauro. Entre 2000 e 2010, acompanhando o ritmo do município, apresentou queda no número de domicílios

⁴ Apenas 0,7% dos domicílios estão localizados em favelas (DATASUB, 2016).

Condição de inadequação domiciliar

Percentual de domicílios com mais de 3 moradores por dormitório



Fonte: IBGE- Censos 2000 e 2010

vagos, ao mesmo tempo em que se mantêm vagos apenas 3,6% dos seus terrenos, o que demonstra o alto grau de consolidação do seu território.

Apesar dos indicadores sociais de Vila Mariana a colocarem em posição privilegiada em relação ao município, são destacadas situações de vulnerabilidade que merecem atenção especial, como o aumento registrado do número de moradores de rua. Segundo o “Censo da população em situação de rua” realizado pela FIPE, em 2015 foram identificados na subprefeitura 146 moradores de rua (equivalente a 2% do total do município- 7.335 pessoas), que habitam os baixos de viadutos e passarelas, além de ocupações por barracas em praças e vias.

Nas áreas de maior concentração de estabelecimentos comerciais, verificam-se diversos catadores de papelão e demais materiais recicláveis. Essa condição de vida está vinculada aos benefícios existentes nesta região, que, por concentrar uma população de poder aquisitivo mais elevado, direta ou indiretamente, oferece a esses moradores os recursos alternativos para a sua sobrevivência.

Desafios da Subprefeitura

O quadro analítico elaborado indica importantes desafios a serem equacionados no Plano Regional da Subprefeitura Vila Mariana. Tais desafios vão além do alcance do próprio plano regional, extrapolando o seu território. Sua política de desenvolvimento deve necessariamente integrar-se às diretrizes previstas no PDE, em especial às macrorregiões vizinhas Leste 1, Centro-Oeste e Sul 2 do MSP.

Nesse contexto, os principais desafios dizem respeito às questões relativas à mobilidade com ênfase na melhoria da circulação de pedestres e ciclistas; à acessibilidade, tendo em vista melhorar e potencializar o acesso e uso dos equipamentos de abrangência regional e metropolitana, em especial na região do complexo hospitalar, onde é grande o fluxo de idosos, gestantes e deficientes físicos; e à segurança, com a implementação de medidas de proteção ao Parque do Ibirapuera e seu entorno, bem como aos demais equipamentos educacionais e culturais de porte.

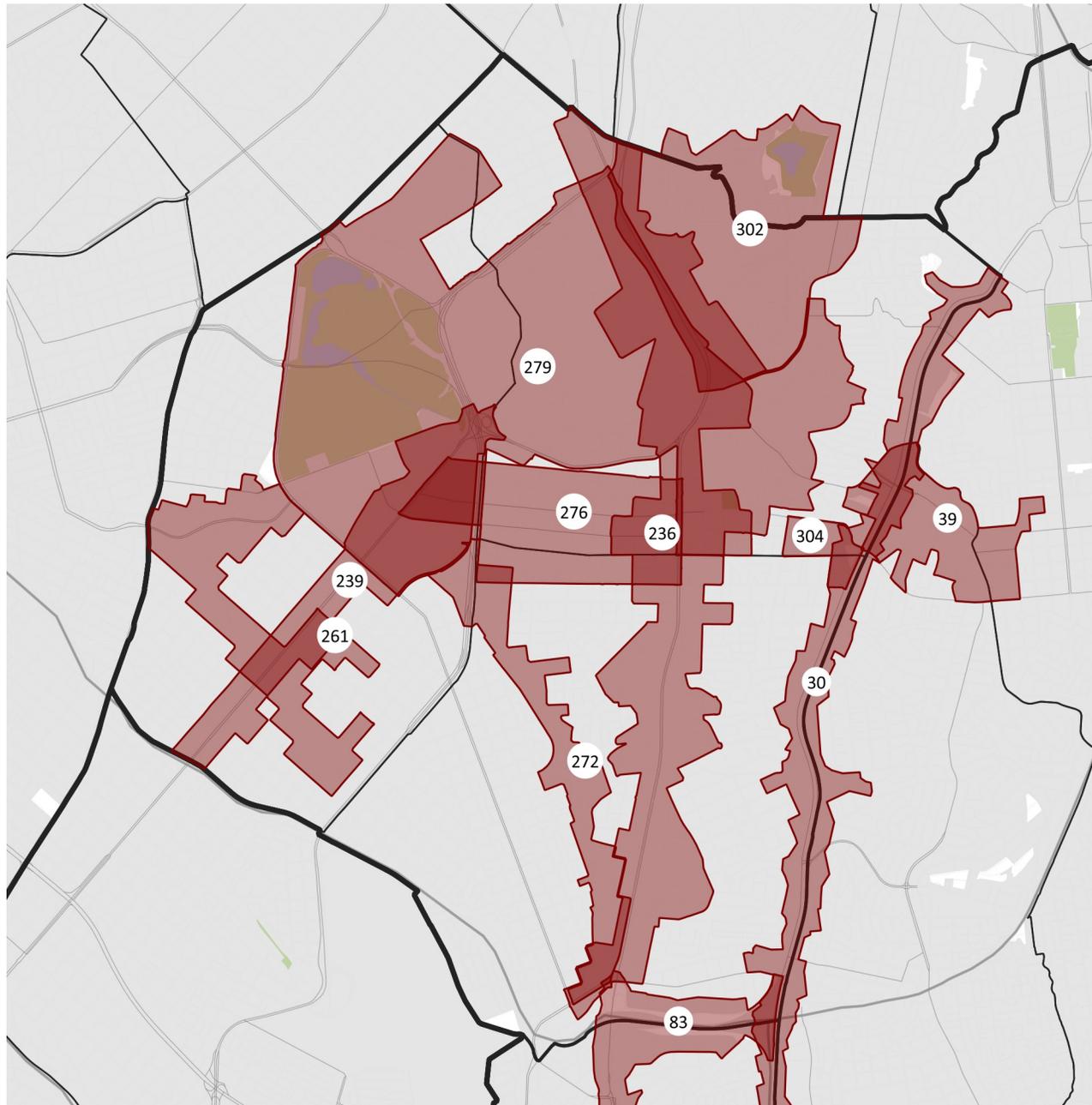
No âmbito das questões de requalificação urbana e

ambiental, merece destaque o desafio de equacionar de forma integrada os graves e recorrentes problemas de inundação na sub-bacia do córrego Ipiranga, ao longo da Av. Ricardo Jafet, assim como as ocorrências registradas na região da sub-bacia do córrego Uberaba, no distrito de Moema, com a recuperação dos espaços lindeiros; além da revitalização das Avenidas Santo Amaro, dos Bandeirantes, Ibirapuera, Jabaquara, Domingos de Moraes, e suas áreas de abrangência.

Diretrizes da Subprefeitura

- Melhorar as condições de circulação de pedestres, em especial no entorno das Estações de Metrô existentes e planejadas, proporcionando maior segurança e promovendo a integração entre a rede de transporte público coletivo e os equipamentos culturais, esportivos, de lazer e de educação;
- Melhorar as condições de circulação de ciclistas, proporcionando trajetos adequados e seguros e promovendo a conexão entre a rede de transporte público coletivo e os equipamentos culturais, esportivos, de lazer e de educação;
- Melhorar as condições de acesso ao transporte público coletivo, potencializando o seu uso e promovendo a integração com os equipamentos existentes;
- Melhorar as condições de integração entre os diferentes modais de transporte;
- Ampliar e melhorar os espaços de uso público, evidenciando os passeios como áreas de uso comum e resgatando o valor histórico e arquitetônico dos imóveis e espaços representativos;

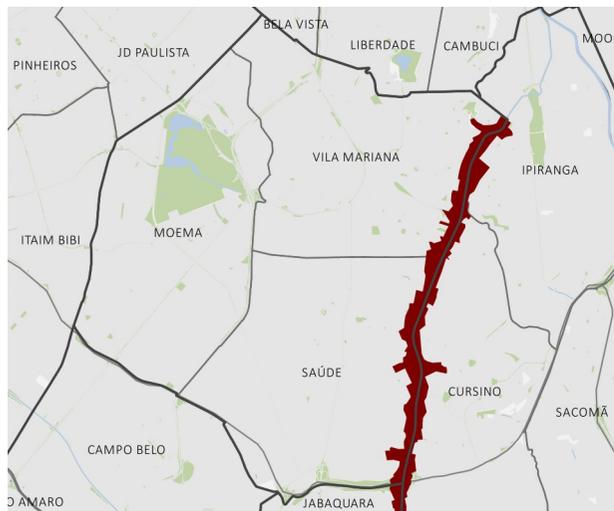
- Ampliar e melhorar as áreas verdes, proporcionando maior permeabilidade;
- Equacionar os problemas de enchentes e alagamentos com a melhoria das condições de drenagem e da passagem das águas pluviais, nas sub-bacias do córrego Ipiranga ao longo da Avenida Ricardo Jafet e do córrego Uberaba, no Distrito de Moema, com a recuperação dos espaços lindeiros;
- Revitalizar as Avenidas Santo Amaro, dos Bandeirantes, Ibirapuera, Jabaquara e Domingos de Moraes, fortalecendo a sua função como eixo de centralidade;
- Solucionar os problemas de descarte de lixo e entulhos em locais inadequados;
- Desenvolver programas específicos para atendimento à população em situação de rua e, em especial, à população idosa em situação de vulnerabilidade;



- PERÍMETROS DE AÇÃO**
- 30 - AV RICARDO JAFET E ABRAÃO DE MORAIS
 - 39 - METRÔ SANTOS-IMIGRANTES
 - 83 - AVENIDA ENGENHEIRO ARMANDO DE ARRUDA PEREIRA
 - 236 - EIXO AV. JABAQUARA / RUA DOMINGOS DE MORAIS / RUA VERGUEIRO
 - 239 - AV. IBIRAPUERA
 - 261 - CÔRREGO UBERABINHA / AV. HÉLIO PELLEGRINO
 - 272 - AV. JOSÉ MARIA WHITAKER
 - 276 - BAIRRO UNIVERSITÁRIO DO HOSPITAL SÃO PAULO
 - 279 - BAIRRO UNIVERSITÁRIO CULTURAL
 - 302 - PARQUE DA ACLIMAÇÃO
 - 304 - HELEN KELLER



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



Descrição

Limite entre Subprefeituras Vila Mariana e Ipiranga (com Córrego Ipiranga ao centro da Avenida), as avenidas interligam ambas as Subprefeituras ao distrito de Jabaquara, conectando-se à Rodovia dos Imigrantes que liga São Paulo a Diadema, São Bernardo do Campo e ao litoral paulista.

Caracterização

Avenidas de fundo de vale e tráfego intenso. As vias apresentam problemas de alagamento em determinadas áreas, além de ausência de arborização, calçadas inadequadas, insegurança para pedestres e ciclistas, áreas lindeiras com ocupações irregulares e usos inadequados, sendo prioritário e quase exclusivo seu uso por veículos automotivos (transporte individual).

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados ao comércio, os vinculados ao transporte público e os vinculados aos pólos atrativos;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Contribuir com os programas relacionados à notificação para o parcelamento, edificação e utilização compulsórios (PEUC).

Diretrizes

- Complementar e padronizar calçadas e tornar as travessias mais qualificadas e seguras, além de melhorar arborização, sinalização e iluminação na Av. Dr. Ricardo Jafet;
- Promover melhoramento das vias e otimização do tráfego;
- Realizar obras de drenagem em áreas de alagamentos, como por exemplo, próximo ao Shopping Plaza Sul, na rua Ribeiro Lacerda, e próximo a Av. Bosque da Saúde;
- Promover estudos de um Parque Linear, além de aproveitar áreas em terrenos remanescentes, diminuindo o leito carroçável e aumentando a área permeável;
- Possibilitar a transposição do rio por pedestres, ciclistas e automóveis;
- Promover estudo de ciclovia e efetivar obra do corredor de ônibus da SPTrans previsto pelo PDE2014;

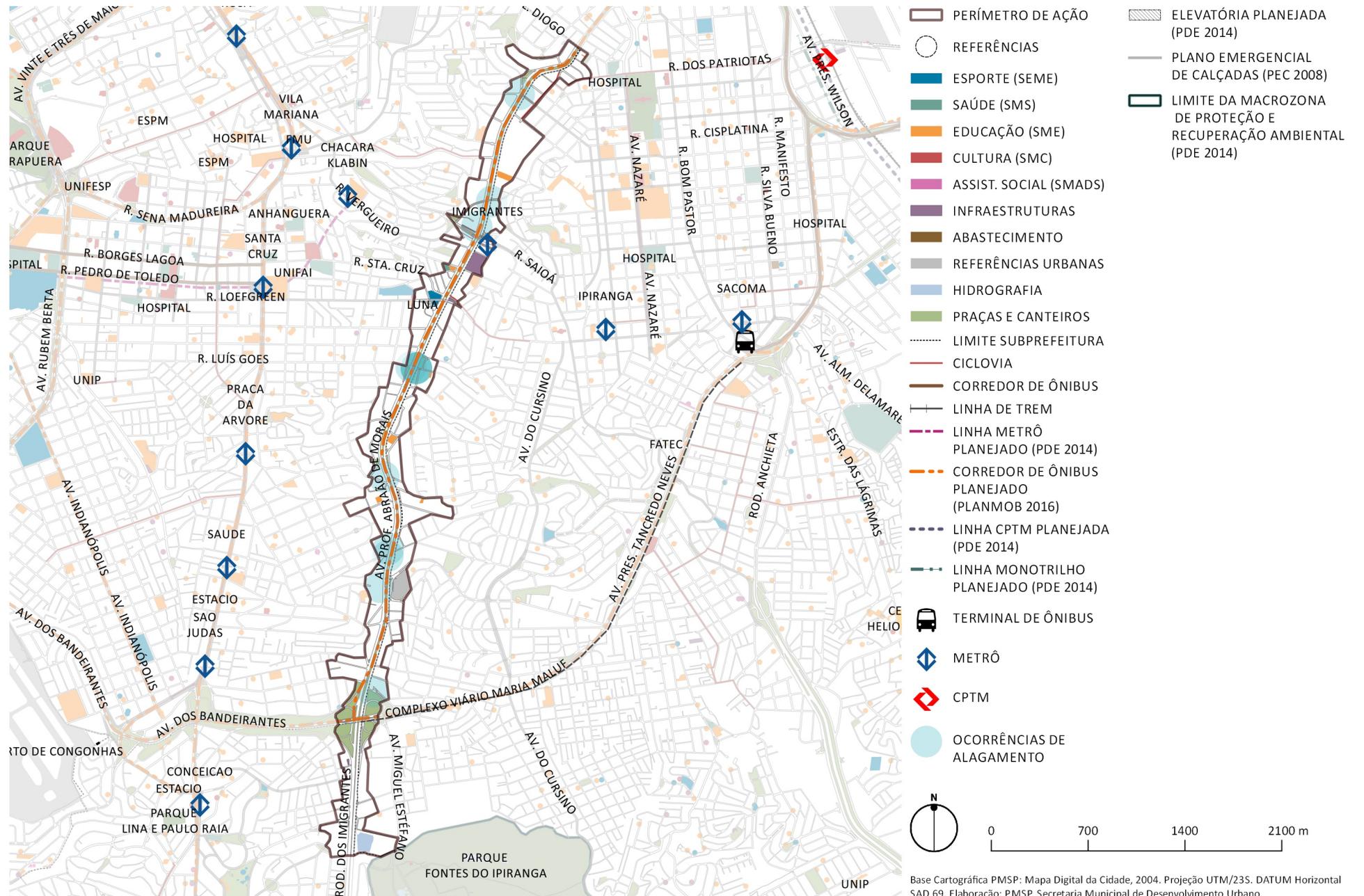
- Prever espaço de lazer em área verde potencial entre Rodovia dos Imigrantes e Av. Miguel Estéfano;
- Proporcionar qualificação da praça na Av. Botuquara, hoje subutilizada, e do antigo incinerador (Ipiranga).

Secretarias Envolvidas

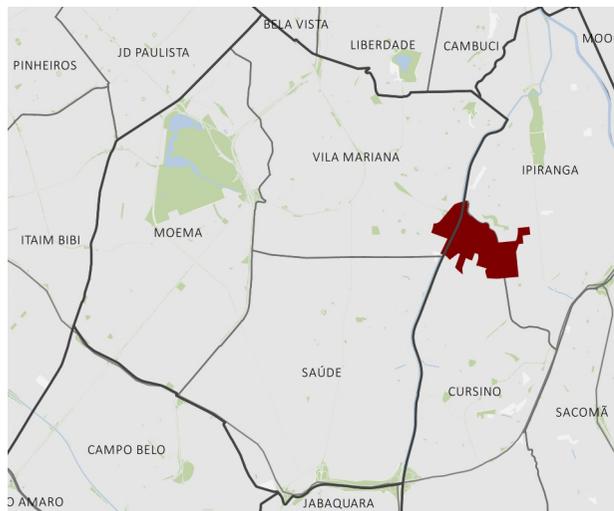
SMPED; SMSP; SMDU; SIURB; SVMA; SMT.

Atores Envolvidos

CET; SP Obras.



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



Descrição

Compreende o entorno da estação de Metrô Santos-Imigrantes, entre a Avenida Dr. Ricardo Jafet e a rua Saioá.

Caracterização

Há necessidade de tratamento dos acessos à estação de metrô Santos-Imigrantes, pelo Viaduto Saioá e em especial aos usuários da Vila Mariana, cujo percurso a pé é dificultado pelo Córrego Ipiranga. Na Av. Dr. Ricardo Jafet, onde se insere a estação, há ainda interrupções no percurso de pedestres e não há faixa para travessia nos locais necessários. É a estação de acesso ao Aquário de São Paulo.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados ao transporte público;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer

e esporte;

- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo - PLANMOB.

Diretrizes

- Elaborar estudos para transposição em nível sobre o córrego Ipiranga, para conexão com a estação de metrô no sentido Vila Mariana;
- Fazer estudos de projeto de plataforma coberta para embarque-desembarque, com iluminação, sinalização horizontal e vertical (de tráfego e informativa), e conexões com as alternativas de transporte coletivo existentes, além de implantação de estacionamento vertical;
- Estudar acessos preferencialmente internos entre o estacionamento vertical e a estação de metrô;
- Elaborar projeto de complementação de calçada com largura adequada, sinalização horizontal e iluminação para o trecho da Av. Dr. Ricardo Jafet sob o viaduto Saioá, possibilitando o caminhos mais curto;
- Melhorar acesso ao Aquário de São Paulo pela estação de metrô;
- Proporcionar estudo dos espaços verdes residuais gerados pela implantação do metrô e que poderiam ser qualificados e transformados em boas praças;
- Verificar a existência de córregos abertos, tributários do Córrego Ipiranga, no entorno do eixo e realizar estudos e projetos para, se possível, implantar caminhos verdes, integrando-os com o Parque Linear proposto para o eixo;
- Analisar a necessidade de reserva de espaço para

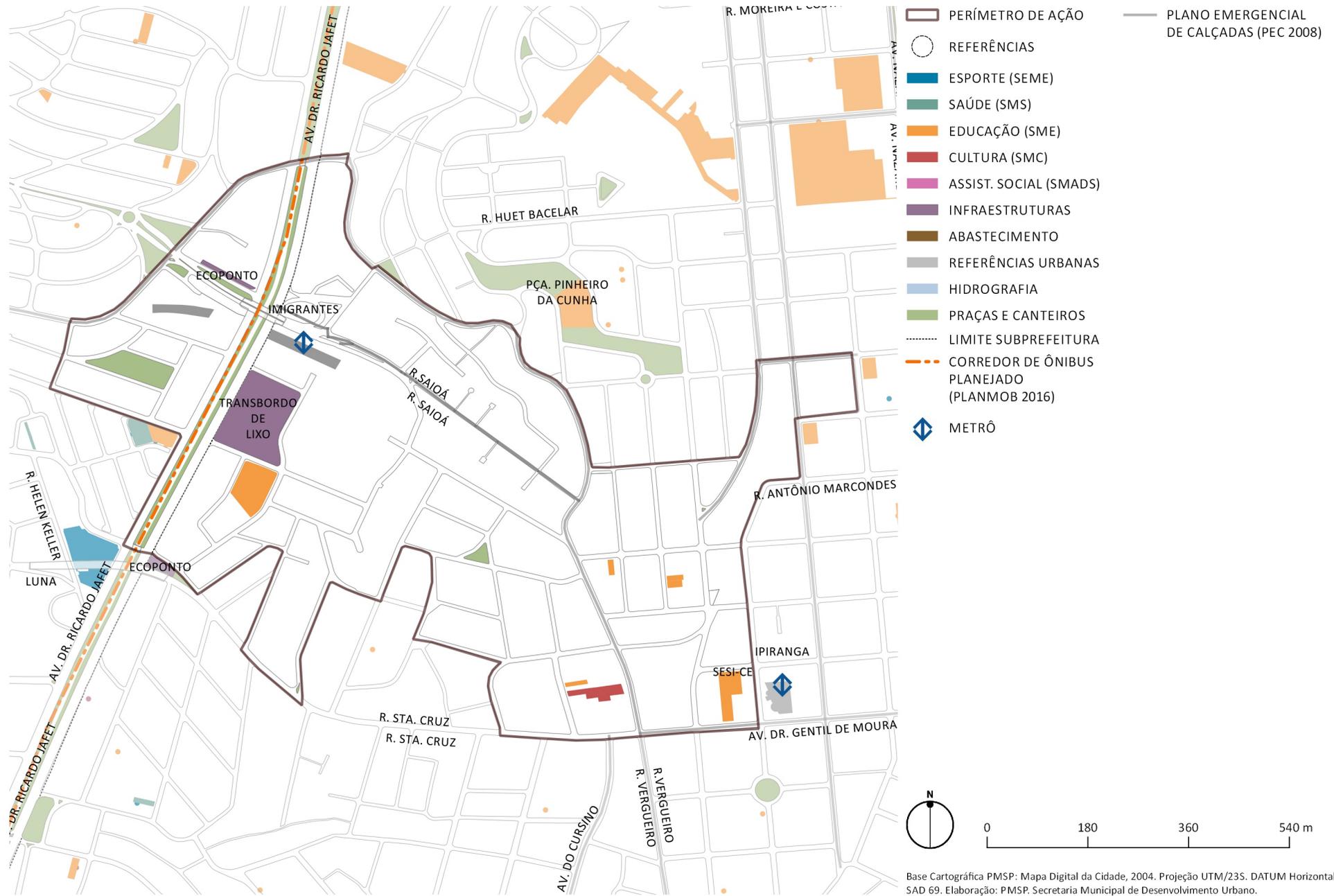
compostagem de resíduos orgânicos e triturados de podas, considerando a ampliação das áreas verdes.

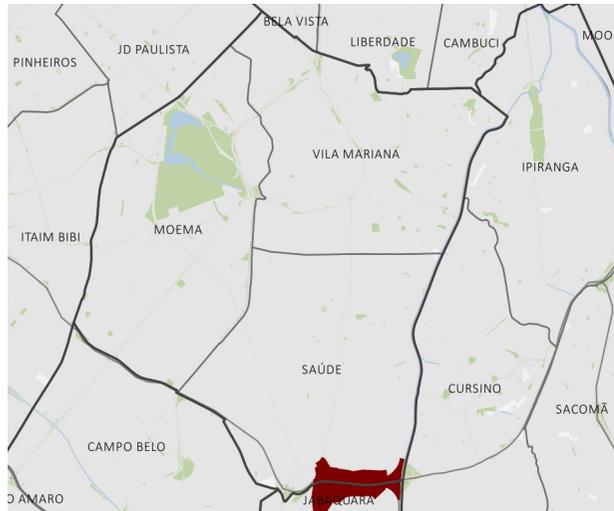
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMS; SMDU; SIURB; SVMA; SMT.

Atores Envolvidos

METRÔ.





Descrição

Eixo formado pelas Avenidas Hugo Beolchi e Engenheiro Armando Arruda Pereira, incluindo seus leitos e entorno, no trecho entre a Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay e o CEU Caminho do Mar, próximo à Rodovia dos Imigrantes. Inclui trecho da linha 1- Azul do Metrô, com as estações Conceição e Jabaquara, onde também está o terminal intermodal e início do corredor ABD da EMTU. Compreende área de Eixo de Estruturação Urbana e, em um trecho, está na área de influência da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada.

Caracterização

A área compreende as Avenidas Hugo Beolchi e Engenheiro Armando Arruda Pereira e seus arredores. A Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay é limite e barreira física entre as subprefeituras Vila Mariana e Jabaquara. A Avenida Engenheiro Armando de Arruda Pereira é uma via

de grande importância para a subprefeitura do Jabaquara, centralidade local com grande atividade comercial, sendo também rota alternativa à Rodovia dos Imigrantes e conexão com a região do ABC. Contém parte do Eixo da Linha 1- Azul do Metrô, com a estação Conceição e o terminal intermodal do Jabaquara, início do corredor ABD da EMTU e conexão com a Baixada Santista. Apresenta conflito entre pedestres, ciclistas, transporte individual e coletivo, especialmente no entorno das estações do metrô. A Avenida possui equipamentos muito utilizados pela população do Jabaquara como o CEU Caminho do Mar e o espaço do Corpo de Bombeiros. Vários terrenos remanescentes do alargamento da Av. Eng. Armando de Arruda foram ocupados irregularmente ou estão subutilizados, apresentando potencial para melhor utilização. Também há a previsão de uso de terrenos na Avenida para a construção de moradias de Interesse Social pela Operação Urbana Água Espraiada.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais;
- Qualificar os espaços livres públicos os vinculados ao transporte público e os vinculados às centralidades;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional e metropolitana.

Diretrizes

- Transpor a barreira da Av. Afonso D'Escragnolle Taunay, estabelecendo conexão para pedestres e ciclistas entre as subprefeituras Vila Mariana e Jabaquara;
- Complementação da ciclovia na Av. Eng. Armando de

Arruda Pereira, dando continuidade às ciclovias existentes e planejadas;

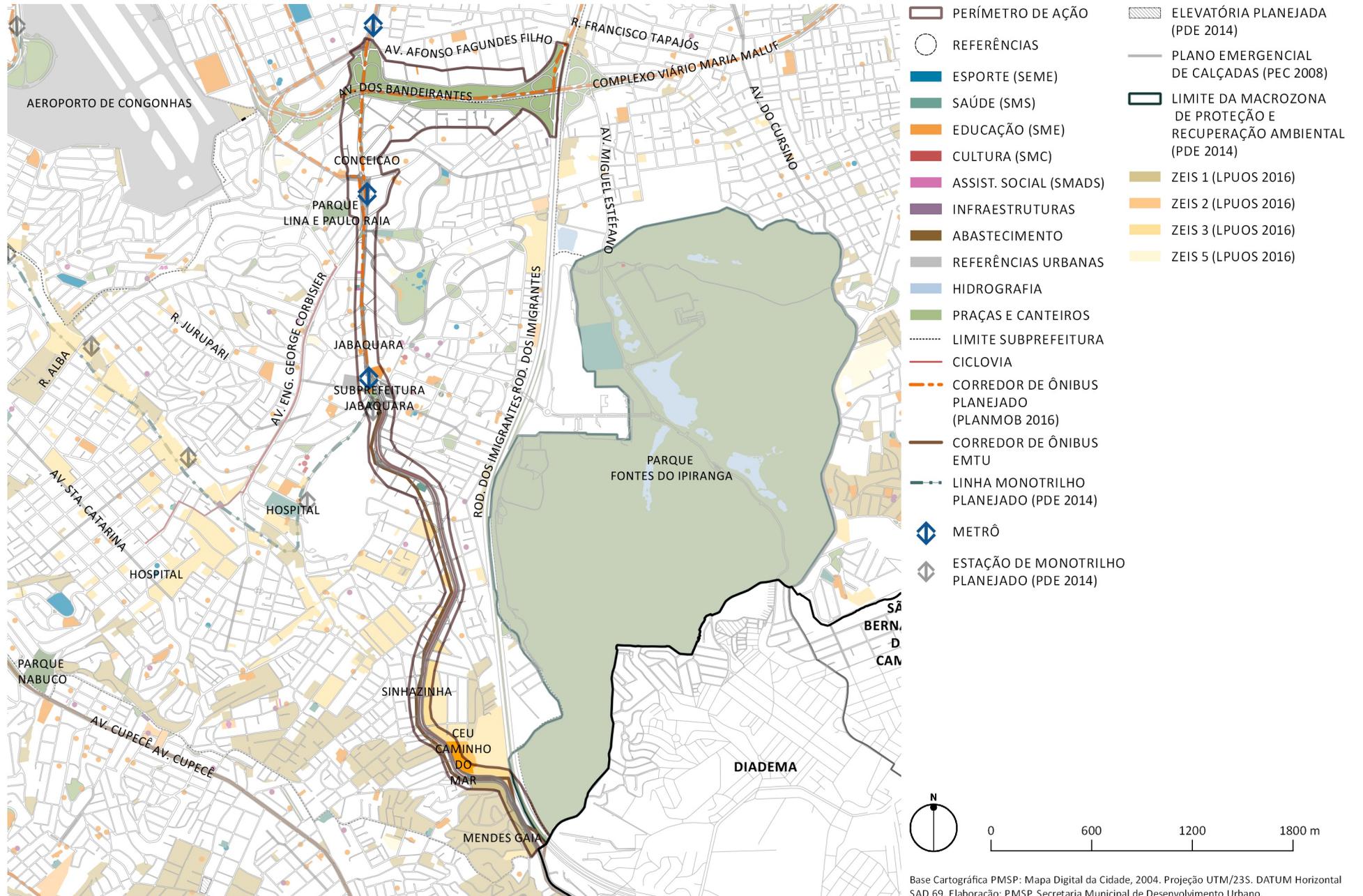
- Compatibilização de transporte intermodal com projeto de Corredor de ônibus da SPTrans na Av. Afonso D'Escragnolle Taunay;
- Regularização da pista e alargamento de calçadas na Av. Dr. Hugo Beolchi e recuperação de calçadas no entorno das estações Conceição e Jabaquara;
- Qualificação das travessias em toda a extensão da avenida;
- Identificação e tratamento das áreas públicas remanescentes do melhoramento da via, criando praças ou equipamentos;
- Controle de ocupações irregulares nas áreas remanescentes;
- Melhorar a conexão da Av. Eng. Armando de Arruda Pereira com a Rodovia dos Imigrantes pela Rua das Pérolas.

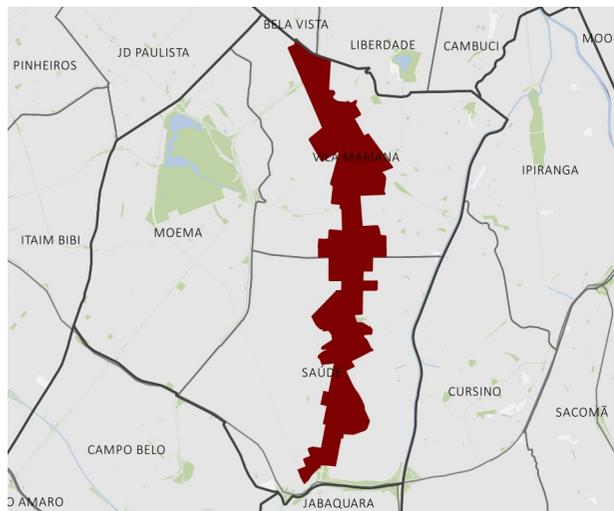
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMS; SMADS; SMSP; SMC; SEME; SIURB; SDTE; SMT; SME.

Atores Envolvidos

CET; SP Obras; SP Urbanismo; Ilume; EMTU; METRÔ.





Descrição

A área compreende o eixo da Av. Jabaquara, Rua Domingos de Moraes e Rua Vergueiro entre o limite da Subprefeitura Sé e Av. Indianópolis (próximo à Igreja São Judas Tadeu). Abriga as Estações de Metrô da Linha 1 - Azul (Paraíso, Ana Rosa, Vila Mariana, Santa Cruz, Praça da Árvore, Saúde e São Judas).

Caracterização

A área constitui uma centralidade comercial e de serviços e caracteriza-se pelo grande fluxo de pedestres, principalmente, no entorno das Estações de Metrô e dos equipamentos existentes.

Objetivos

- Promover ações indutoras do desenvolvimento econômico local, especialmente pelo estímulo ao comércio e serviços locais;

- Qualificar os espaços livres públicos;
- Promover a recuperação e conservação ambiental das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Melhorar as condições de circulação de pedestres para proporcionar maior segurança, qualificando os trajetos, alargando as calçadas, aumentando a permeabilidade, implantando faixas de pedestres, lombofaixas, semáforos com tempos de travessias apropriados e sinalização adequada nos locais de grande fluxo de pedestres, em especial, no entorno das Estações de Metrô e dos equipamentos existentes, quando possível, com implantação de acessibilidade universal;
- Melhorar as condições de circulação de ciclistas para proporcionar trajetos adequados e seguros, promovendo a conexão das ciclovias existentes para estabelecer trajetos contínuos, realizando as adaptações necessárias nas vias e instalando bicicletários em locais estratégicos;
- Melhorar as condições de acesso ao transporte público coletivo e de sua circulação para oferecer condições adequadas e seguras de uso e otimizar o seu aproveitamento, promovendo estudos de reestruturação, integrando os trajetos da rede de transporte público coletivo aos equipamentos existentes e melhorando as condições de integração entre os diferentes modais de

transporte;

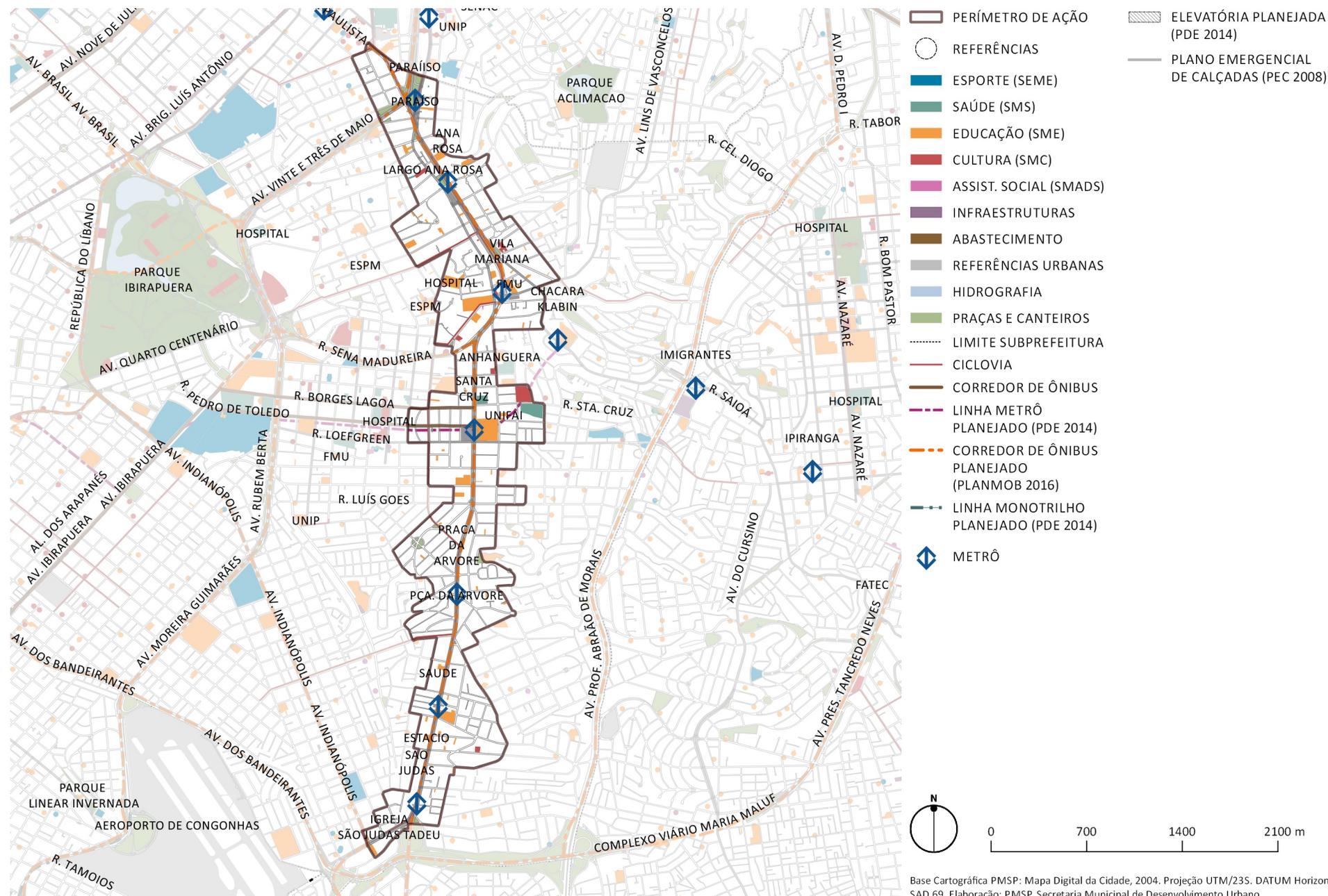
- Melhorar as condições de drenagem do eixo, realizando estudos e projetos para solucionar os problemas de alagamentos existentes;
- Ampliar e melhorar os espaços de uso público para promover o convívio social e valorizar os passeios como áreas de uso comum, aumentando o sombreamento das ruas, a arborização, instalando mobiliário urbano adequado e realizando estudos para verificar a possibilidade de enterramento da fiação;
- Ampliar e melhorar as áreas verdes, implantando novas praças em locais viáveis e estratégicos, qualificando as existentes, integrando-as ao entorno e promovendo o uso adequado;
- Fortalecer o papel do eixo como centralidade.

Secretarias Envolvidas

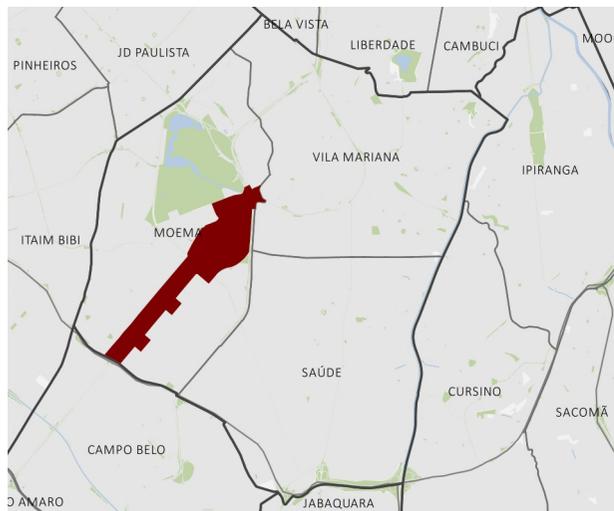
SEL; SEME; SES; SIURB; SMADS; SMC; SMDU; SME; SMPED; SMS; SMSP; SMSU; SMT; SNJ; SVMA.

Atores Envolvidos

CET; CGE; CTLU; Ilume; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; FUNDURB; ELETROPAULO; METRÔ; Sabesp.



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



Descrição

A área compreende o eixo e parte do entrono da Av. Ibirapuera, desde a Av. dos Bandeirantes até a Av. Vinte e Três de Maio/Av. Pedro Álvares Cabral, incluindo a área do Complexo Viário João Jorge Saad, conhecido como “Cebolinha”. Além do corredor de ônibus existente, a via irá abrigar duas Estações de Metrô da Linha 5- Lilás (Moema e Ibirapuera), que se encontra em construção.

Caracterização

A via constitui uma centralidade de comércios e serviços e eixo de transporte público coletivo, porém não dispõe de trajetos adequados e seguros aos pedestres e há previsão de intensificação deste fluxo com a futura inauguração da Linha 5- Lilás do Metrô. Além disso, a área inclui pontos de enchentes e alagamentos.

Objetivos

- Promover ações indutoras do desenvolvimento econômico local, especialmente pelo estímulo ao comércio e serviços locais;
- Qualificar os espaços livres públicos;
- Promover a recuperação e conservação ambiental das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Melhorar as condições de circulação de pedestres para proporcionar maior segurança, qualificando os trajetos, alargando as calçadas, aumentando a permeabilidade, implantando faixas de pedestres, lombofaixas, semáforos com tempos de travessias apropriados e sinalização adequada nos locais de grande fluxo de pedestres, em especial, no entorno das Estações de Metrô, dos equipamentos existentes e dos comércios e serviços, quando possível, com implantação de acessibilidade universal;
- Melhorar as condições de acesso ao transporte público coletivo, aos equipamentos e aos comércios e serviços para oferecer condições adequadas e seguras de uso e otimizar o seu aproveitamento, integrando os trajetos da rede de transporte público coletivo aos equipamentos e aos comércios e serviços existentes e melhorando as condições de integração entre os diferentes modais de

transporte;

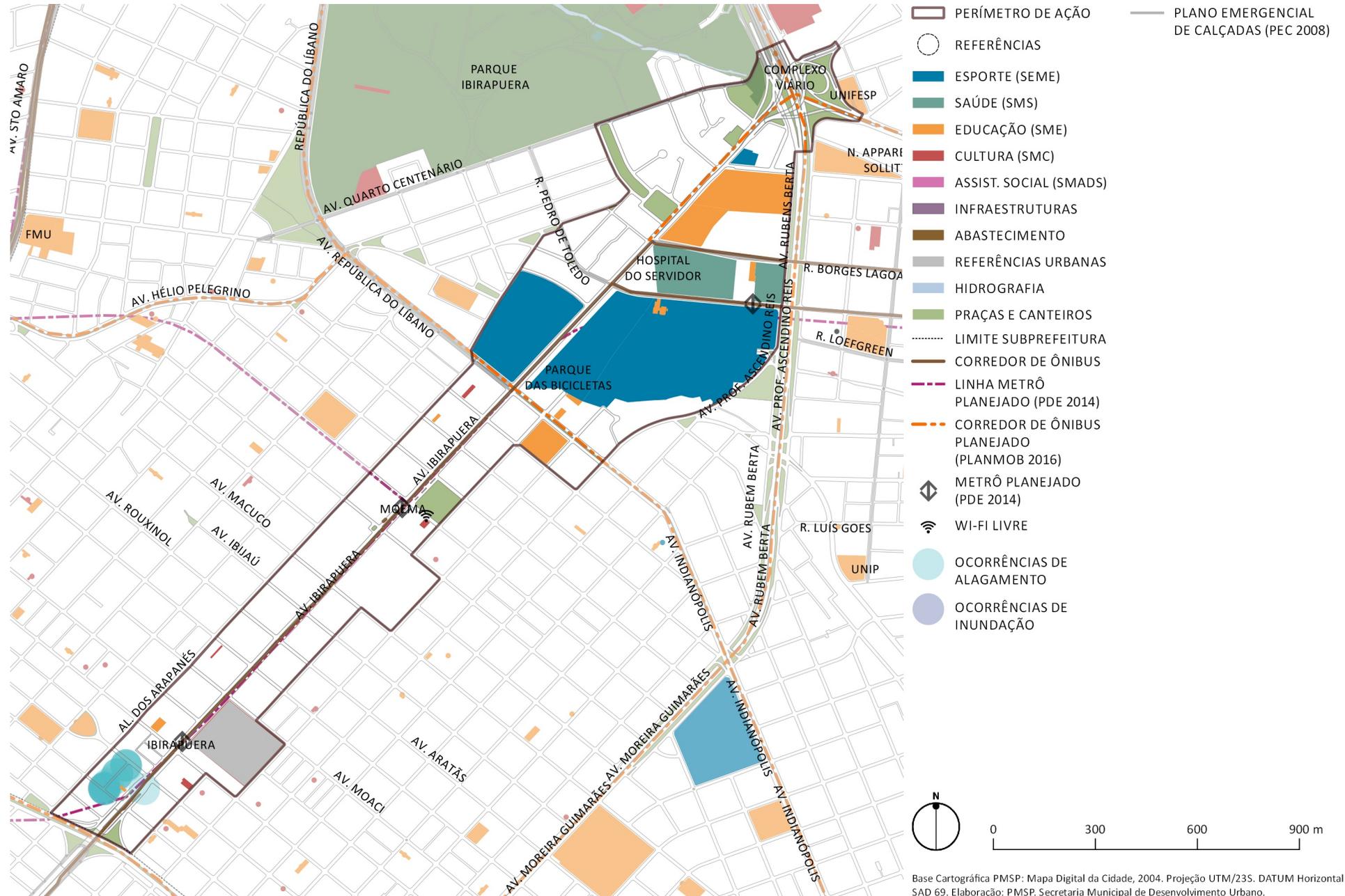
- Melhorar as condições de drenagem da área, realizando estudos e projetos para solucionar os problemas de enchentes e alagamentos existentes;
- Ampliar e melhorar os espaços de uso público para promover o convívio social e valorizar os passeios como áreas de uso comum, aumentando o sombreamento das ruas, a arborização, instalando mobiliário urbano adequado e realizando estudos para verificar a possibilidade de enterramento da fiação;
- Melhorar as áreas verdes, qualificando-as, integrando-as ao entorno e promovendo o uso adequado, em especial, o Parque das Bicicletas;
- Fortalecer o papel do eixo como centralidade, compatibilizando a implantação da Linha 5- Lilás do Metrô com os objetivos especificados.

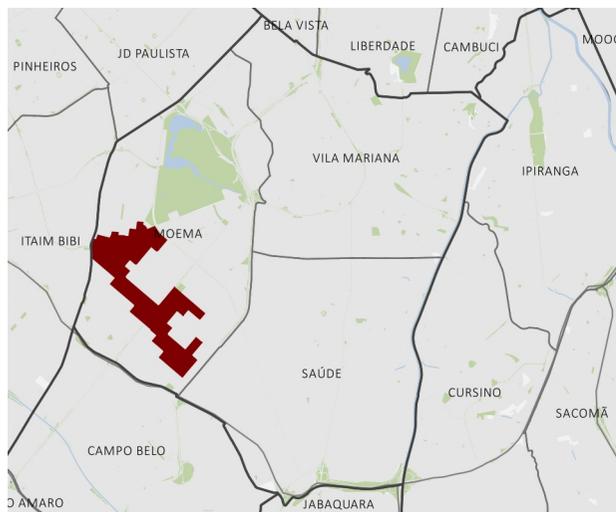
Secretarias Envolvidas

SEL; SEME; SES; SIURB; SMC; SMDU; SME; SMPED; SMSP; SMSU; SMT; SNJ; SVMA.

Atores Envolvidos

CET; CGE; CTLU; Ilume; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; FUNDURB; ELETROPAULO; METRÔ.





Descrição

A área compreende o entorno do Córrego Uberabinha (canalizado), abrangendo partes das Avenidas Macuco, Ibjajaú, Rouxinol, Aratãs, Iraí, Moaci e partes de suas vias transversais, estendendo-se pela Av. Hélio Pellegrino e seu entorno (área integrante da Operação Urbana Consorciada Faria Lima).

Caracterização

O entorno do Córrego Uberabinha caracteriza-se pela ocorrência de enchentes, devido à sua canalização e à obstrução de passagem das águas pluviais no trecho de descontinuidade entre a Av. Ibjajaú e a Travessa Jornalista Otávio Muniz. A Av. Hélio Pellegrino constitui importante acesso ao Parque Ibirapuera a partir do corredor de ônibus da Av. Santo Amaro (objeto de Projeto de Requalificação), porém não dispõe de trajetos adequados aos pedestres. Além disso, esta via possui

áreas remanescentes de desapropriação com potencial para melhor aproveitamento e utilização.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos; Qualificar os parques existentes, resolvendo especialmente as questões de acessibilidade e conectividade e as questões de tratamento das bordas;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo - PLANMOB;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Melhorar as condições de drenagem e proporcionar a passagem das águas pluviais, realizando estudos e projetos para solucionar os problemas de enchentes existentes;
- Ampliar e melhorar as áreas verdes para proporcionar maior permeabilidade, implantando novas praças em locais viáveis e estratégicos, além de qualificar as existentes, integrando-as ao entorno, promovendo o uso adequado e criando uma relação com o Córrego Uberabinha (canalizado) para torná-las convidativas para uso e permanência, em especial, nas áreas remanescentes de desapropriação da Av. Hélio Pellegrino;
- Realizar estudos para analisar a viabilidade de implantação de um Parque Linear ou de Caminhos Verdes,

através do percurso do Córrego Uberabinha (canalizado), resgatando a relação da área com o Córrego e procurando preservar o valor histórico dos córregos no processo de urbanização da cidade;

- Melhorar as condições de circulação de pedestres para proporcionar maior segurança e promover a integração entre o corredor de ônibus da Av. Santo Amaro, o Parque Ibirapuera e às áreas verdes, existentes e a serem implantadas, qualificando os trajetos, alargando as calçadas, aumentando a permeabilidade, implantando faixas de pedestres, lombofaixas, semáforos com tempos de travessias apropriados e sinalização adequada em locais estratégicos, em especial, na Av. Hélio Pellegrino, quando possível, com implantação de acessibilidade universal;
- Melhorar as condições de circulação de ciclistas para proporcionar trajetos adequados e seguros, promovendo a conexão das ciclovias existentes e sua integração com o Parque Ibirapuera e com as áreas verdes, existentes e a serem implantadas, realizando as adaptações necessárias nas vias e instalando bicicletários em locais estratégicos;
- Melhorar as condições de acesso ao transporte público coletivo para oferecer condições adequadas e seguras de uso e otimizar o seu aproveitamento, melhorando as condições de integração entre os diferentes modais de transporte;
- Ampliar e melhorar os espaços de uso público para promover o convívio social e valorizar os passeios como áreas de uso comum, aumentando o sombreamento das ruas, a arborização e instalando mobiliário urbano adequado;
- Realizar estudos e projetos para promover o

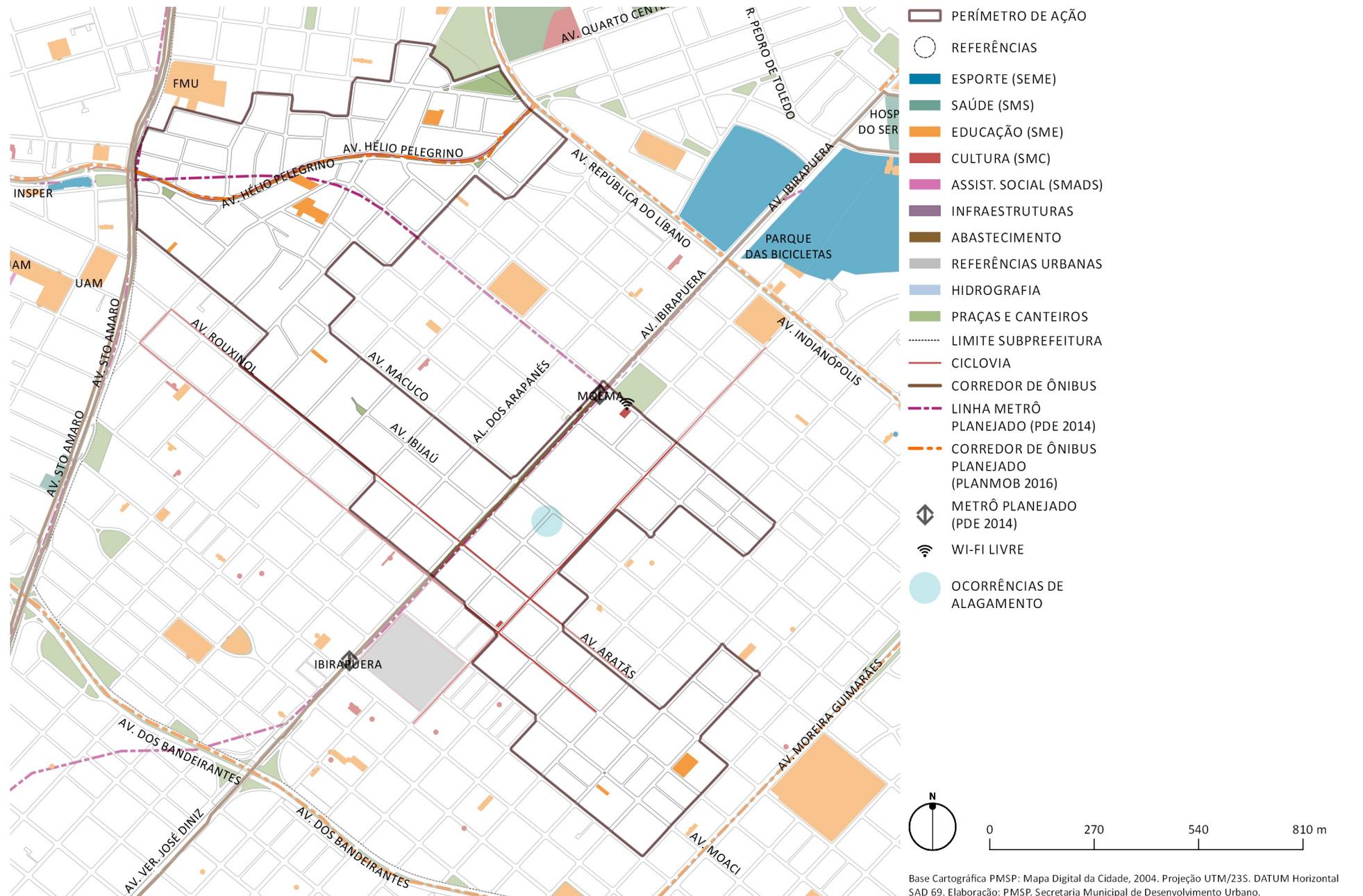
aproveitamento das áreas públicas, com atividades de integração da população com o espaço e que proporcionem o convívio social e a identidade local.

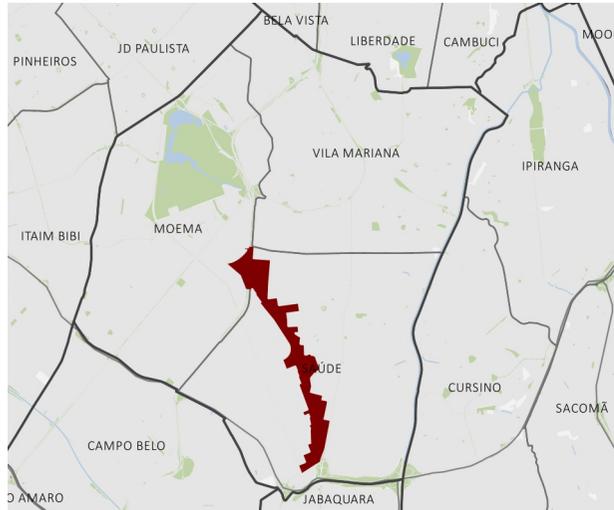
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMSP; SMDU; SEME; SIURB; SEL; SMSU; SES; SVMA; SNJ; SMT; SMSP.

Atores Envolvidos

FUNDURB; CET; CGE; CTLU; SP Obras; SP Urbanismo; Ilume; FUNDURB; ELETROPAULO; CDHU.





Descrição

A área compreende a Av. José Maria Whitaker (avenida de fundo de vale do Córrego Paraguai) até o seu encontro com a Av. Rubem Berta e a área sob o Viaduto Onze de Junho. Na área encontram-se as favelas Mauro I e II e a favela Ascendino Reis (demarcadas como ZEIS-1).

Caracterização

As favelas Mauro I e II estão instaladas próximas de uma Linha de Transmissão e a favela Mauro I ocupa o leito da Av. José Maria Whitaker, obstruindo a passagem na Rua Itavuru e impedindo a continuidade da via. A área não possui transporte público adequado, existem problemas viários e de circulação e áreas de alagamentos, principalmente no seu encontro com a Av. Rubem Berta e na área sob o Viaduto Onze de Junho. Existem, ainda, terrenos subutilizados com potencial para melhor aproveitamento.

Objetivos

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais;
- Promover ações indutoras do desenvolvimento econômico local, especialmente pelo estímulo ao comércio e serviços locais;
- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados às áreas de lazer;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Promover a recuperação e conservação ambiental das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo - PLANMOB;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação - PMH;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Melhorar o aproveitamento e a utilização da via e a mobilidade no local, realizando estudos e projetos para implantação de melhoramentos viários, incluindo ampliação das calçadas, inserção de transporte público coletivo adequado e implantação de ciclovias para promover a conexão com ciclovias existentes, realizando as adaptações necessárias nas vias;
- Melhorar as condições de circulação de pedestres para proporcionar maior segurança, qualificando os

trajetos, aumentando a permeabilidade, implantando faixas de pedestres, lombofaixas, semáforos com tempos de travessias apropriados e sinalização adequada nos locais necessários, quando possível, com implantação de acessibilidade universal;

- Melhorar as condições de drenagem da via, realizando estudos e projetos para solucionar os problemas de alagamentos existentes;
- Promover estudos para verificar a viabilidade da conexão da Av. José Maria Whitaker com a Av. Jabaquara em conjunto com estudos e projetos para resolver a questão habitacional, liberando a via obstruída, mas mantendo a população moradora das favelas, melhorando suas condições de moradia e evitando processos de gentrificação;
- Ampliar e melhorar os espaços de uso público para promover o convívio social e valorizar os passeios como áreas de uso comum, aumentando o sombreamento da via, a arborização e instalando mobiliário urbano adequado;
- Ampliar e melhorar as áreas verdes para proporcionar maior permeabilidade, implantando novas praças em locais viáveis e estratégicos, qualificando as existentes, integrando-as ao entorno e promovendo o uso adequado;
- Aproveitar os terrenos subutilizados existentes, realizando estudos e projetos para implantação de equipamentos do interesse da população, com atividades de integração dos moradores com o espaço e que proporcionem o convívio social e a identidade local.
- Fortalecer o papel do eixo como centralidade;
- Melhorar a qualidade de vida da população da área, em especial, à dos moradores das favelas, preservando sua

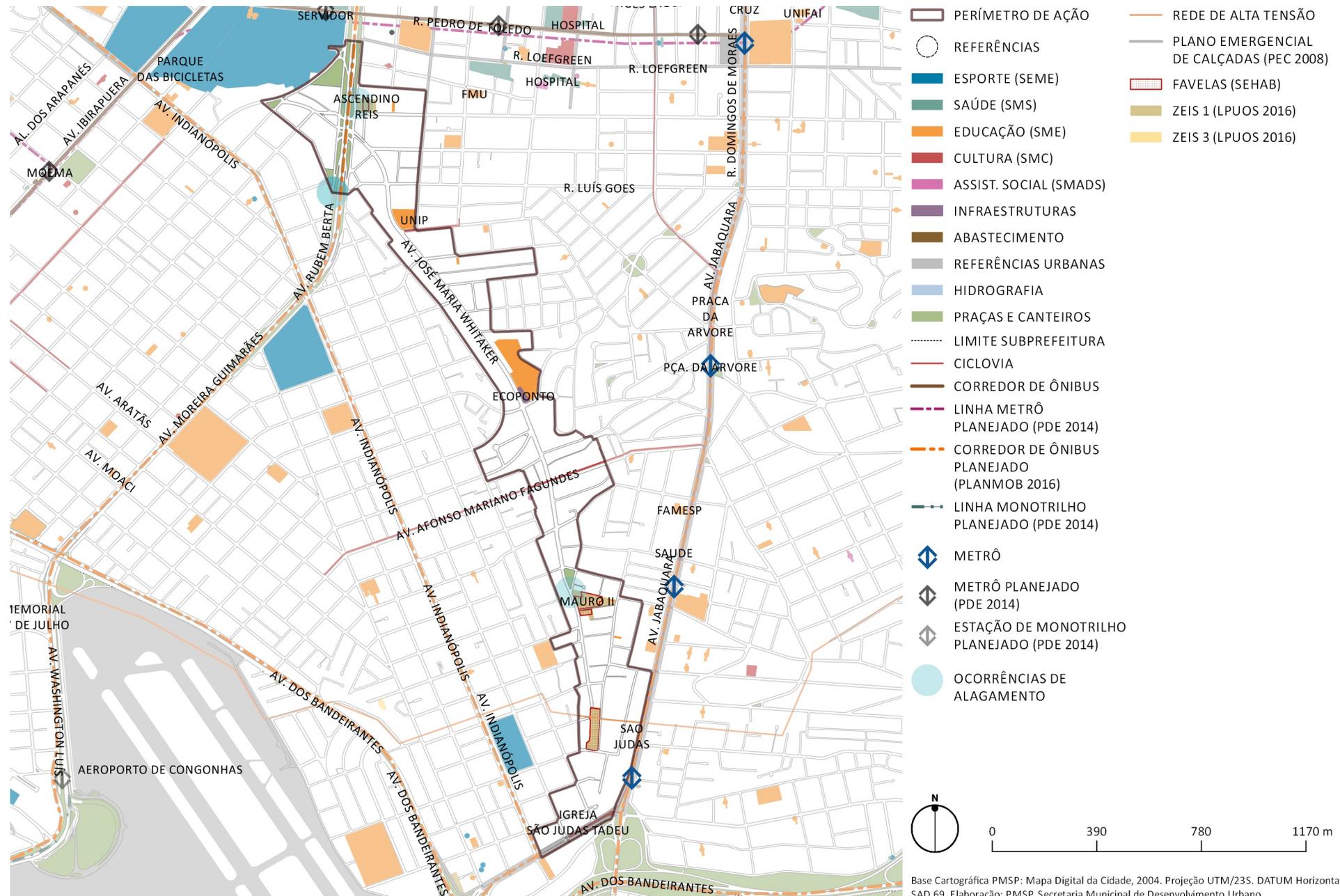
permanência no local.

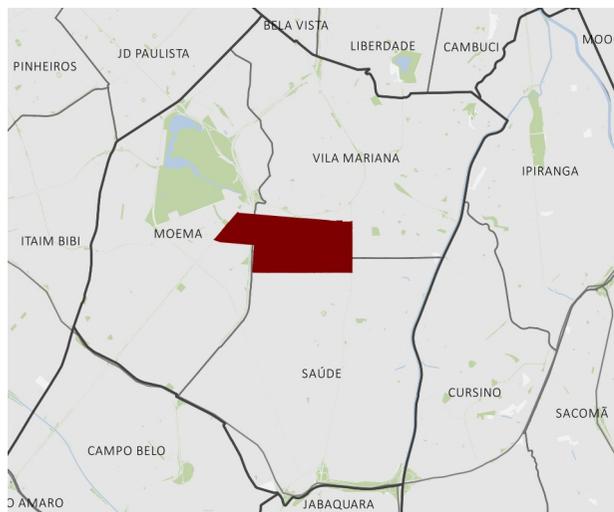
Secretarias Envolvidas

SMPED; SMADS; SMSP; SMC; SMDU; SEME; SEHAB;
SIURB; SEL; SMSU; SES; SDTE; SVMA; SNJ; SMT; SME.

Atores Envolvidos

FUNDURB; CET; CGE; COHAB; CTLU; SP Obras; SP TRANS;
SP Urbanismo; Ilume; CDHU; ELETROPAULO; USP;
METRÔ;





Descrição

A área compreende o Bairro Vila Clementino e parte do seu entorno, contemplando importantes e numerosos equipamentos de saúde (públicos e privados) presentes no local, com o Hospital São Paulo e a Escola Paulista de Medicina (UNIFESP) no centro. A área inclui o Terminal de ônibus Santa Cruz, a Estação de Metrô Santa Cruz e duas futuras Estações de Metrô da Linha 5- Lilás (AACD-Servidor e Hospital São Paulo), que estão em obras para interligação com a Estação Santa Cruz (objeto de obras de expansão).

Caracterização

A área caracteriza-se como uma importante centralidade de equipamentos de saúde, apresentando fluxo intenso de pedestres, incluindo pessoas com mobilidade reduzida e portadoras de necessidades especiais.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial gestão de resíduos sólidos de acordo com o Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Cidade de São Paulo - PGIRS;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo - PLANMOB;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Melhorar as condições de circulação de pedestres, priorizando-os na utilização do viário, para proporcionar a segurança necessária e adequada, qualificando os trajetos, alargando as calçadas, implantando faixas de pedestres, lombofaixas, semáforos com tempos de travessias apropriados, sinalização adequada nos locais necessários e realizando estudos para regulamentação do estacionamento de veículos em apenas um lado da via pública, em especial, no entorno e acessos dos equipamentos de saúde e nas áreas de acesso à rede de transporte público coletivo, incluindo acessibilidade universal para as pessoas com mobilidade reduzida e portadoras de necessidades especiais;
- Melhorar as condições de acesso ao transporte público coletivo e de sua circulação para oferecer condições adequadas e seguras de uso e otimizar o seu aproveitamento, promovendo estudos e projetos de reestruturação, integrando os trajetos da rede de transporte público coletivo aos equipamentos existentes e melhorando as condições de integração entre os

diferentes modais de transporte, com implantação de acessibilidade universal;

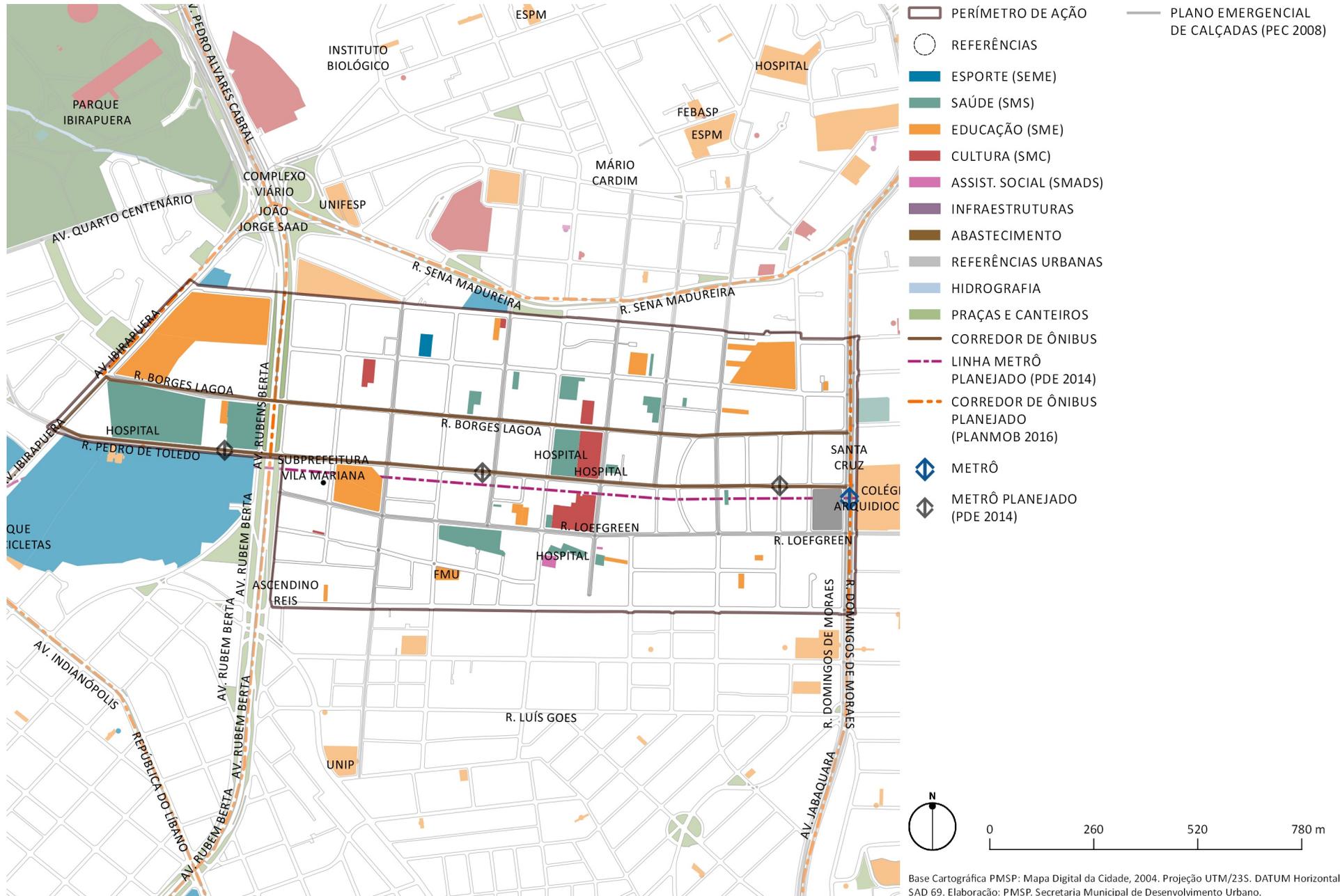
- Ampliar e melhorar os espaços de uso público para promover o convívio social e valorizar os passeios como áreas de uso comum, aumentando o sombreamento das ruas, a arborização, instalando mobiliário urbano adequado e realizando estudos para verificar a possibilidade de enterramento da fiação;
- Ampliar e melhorar as áreas verdes e/ou de descanso, implantando novas praças e/ou espaços públicos similares em locais estratégicos e qualificando os existentes, integrando-os ao entorno, aos equipamentos, promovendo o uso adequado e prevendo a instalação de sanitários públicos e áreas adequadas ao repouso e à alimentação, com implantação de acessibilidade universal;
- Propor solução para que o descarte de lixo (incluindo o hospitalar) e entulhos aconteça em local adequado, seguro e fora de áreas de circulação de pedestres, tendo em vista a saúde pública e integridade da população;
- Fortalecer o papel da área como centralidade de equipamentos de saúde.

Secretarias Envolvidas

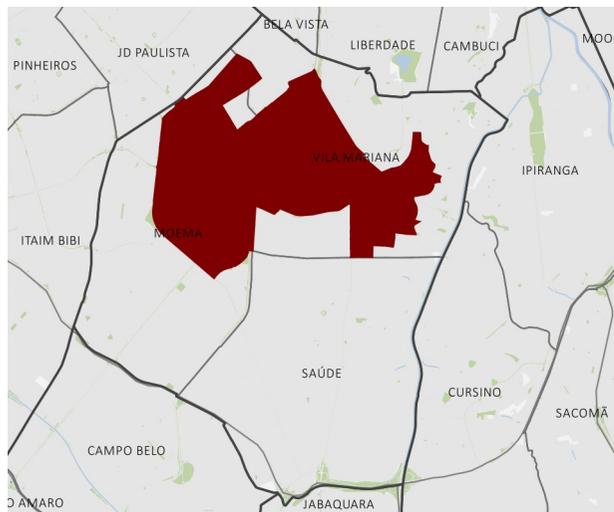
SEL; SEME; SES; SIURB; SMADS; SMC; SMDU; SME; SMPED; SMS; SMSP; SMSU; SMT; SNJ; SVMA; SNJ; SVMA.

Atores Envolvidos

CET; CTLU; Ilume; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; FUNDURB; SP TURIS; ELETROPAULO; IAMSPE; USP; METRÔ.



Base Cartográfica PMSP: Mapa Digital da Cidade, 2004. Projeção UTM/23S. DATUM Horizontal SAD 69. Elaboração: PMSP. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



Descrição

A área compreende o Parque Ibirapuera, áreas verdes, equipamentos culturais, esportivos e de lazer e seus respectivos entornos e equipamentos de educação, em especial, universidades. Estão inseridos nesta área os Córregos do Sapateiro, Boa Vista, Rodrigo Vieira e Emboacu, todos canalizados. Neste perímetro estão presentes quatro Estações de Metrô da Linha 1 - Azul (Santa Cruz, Vila Mariana, Ana Rosa e Paraíso), uma Estação de Metrô da Linha 2 - Verde (Chácara Klabin) e uma futura Estação de Metrô da Linha 5 - Lilás (AACD-Servidor), que se encontra em obras para interligação com as Estações Santa Cruz (objeto de obras de expansão) e Chácara Klabin. Também estão inseridas nesta área quatro favelas, a Mário Cardim, a Sousa Ramos, a Coronel Luís Alves e a Neyde Aparecida Sollitto.

Caracterização

Muitos dos equipamentos e os córregos (canalizados), existentes na área, representam a importância histórica da região no desenvolvimento e processo de urbanização da cidade. A canalização dos córregos provocou áreas de enchentes, especialmente no entorno do Parque Ibirapuera. O fluxo de pedestres na região é intenso, porém os equipamentos da área não estão integrados e muitas vias constituem-se como barreiras para pedestres e ciclistas. Além disso, a região possui um potencial turístico-ambiental que pode ser valorizado e explorado.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos;
- Qualificar os parques existentes, resolvendo especialmente as questões de acessibilidade e conectividade e as questões de tratamento das bordas;
- Promover a conservação das paisagens e do patrimônio material e imaterial da região;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional, metropolitana e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação- PMH;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Integrar o Parque Ibirapuera, as áreas verdes (existentes e a serem implantadas) e os equipamentos culturais, esportivos, de lazer e de educação aos seus respectivos entornos e uns aos outros para promover um circuito e potencializar os usos, realizando estudos e projetos para qualificar as conexões, os trajetos e os acessos para pedestres e ciclistas a partir do transporte público coletivo;
- Melhorar as condições de circulação de pedestres para proporcionar maior segurança, alargando as calçadas, aumentando a permeabilidade, implantando faixas de pedestres, lombofaixas, semáforos com tempos de travessias apropriados e sinalização adequada nos locais de grande fluxo de pedestres, em especial, no entorno das Estações de Metrô e dos equipamentos existentes, quando possível, com implantação de acessibilidade universal;
- Reestruturar o sistema viário da região, priorizando os meios de transporte não-motorizados e realizando as transposições de pedestres necessárias nas grandes avenidas e viadutos;
- Melhorar as condições de circulação de ciclistas para proporcionar trajetos adequados e seguros, complementando o sistema cicloviário para promover a sua conexão com a rede de transporte público coletivo, o Parque Ibirapuera- inclusive verificando a possibilidade de interligação com ciclovias internas do Parque, as áreas verdes (existentes e a serem implantadas) e os equipamentos culturais, esportivos, de lazer e de educação, realizando as adaptações necessárias nas vias e instalando bicicletários em locais estratégicos;

- Elaborar estudos e projetos para melhorar a integração do sistema de transporte público coletivo, em especial através de ônibus, com o Parque Ibirapuera e os equipamentos - inclusive verificando a possibilidade de circulação de uma linha de ônibus em uma parte interna do Parque- e proporcionar acessibilidade universal;
- Melhorar as condições de uso do Largo Ana Rosa, realizando estudos e projetos para revitalização do local;
- Melhorar as condições de drenagem da região, realizando estudos e projetos para solucionar os problemas de alagamentos e enchentes existentes;
- Melhorar a qualidade de vida da população residente nas favelas, preservando sua permanência no local;
- Ampliar e melhorar as áreas verdes para proporcionar maior permeabilidade e aproveitar o potencial turístico-ambiental da região, qualificando-as, ampliando a arborização, integrando-as ao entorno, promovendo o uso adequado e criando uma relação entre as áreas verdes a serem implantadas e os córregos (canalizados) existentes, tornando-as convidativas para uso e permanência;
- Resgatar a relação da área com os córregos (canalizados), realizando estudos para analisar a viabilidade de implantação de Parques Lineares e/ou de Caminhos Verdes através de seus percursos (ou em outras vias propícias) e verificando a existência de nascentes para proporcionar a devida preservação, procurando reconhecer o valor histórico e ambiental destes no processo de urbanização da cidade e aproveitando o potencial turístico-ambiental da área;
- Qualificar e valorizar a área, ampliando e melhorando os espaços de uso público, evidenciando os passeios como áreas de uso comum e resgatando o valor histórico

e arquitetônico das edificações importantes, realizando estudos e projetos para promover o aproveitamento das áreas e equipamentos públicos, com atividades de integração da população com o espaço que proporcionem o convívio social e a identidade local;

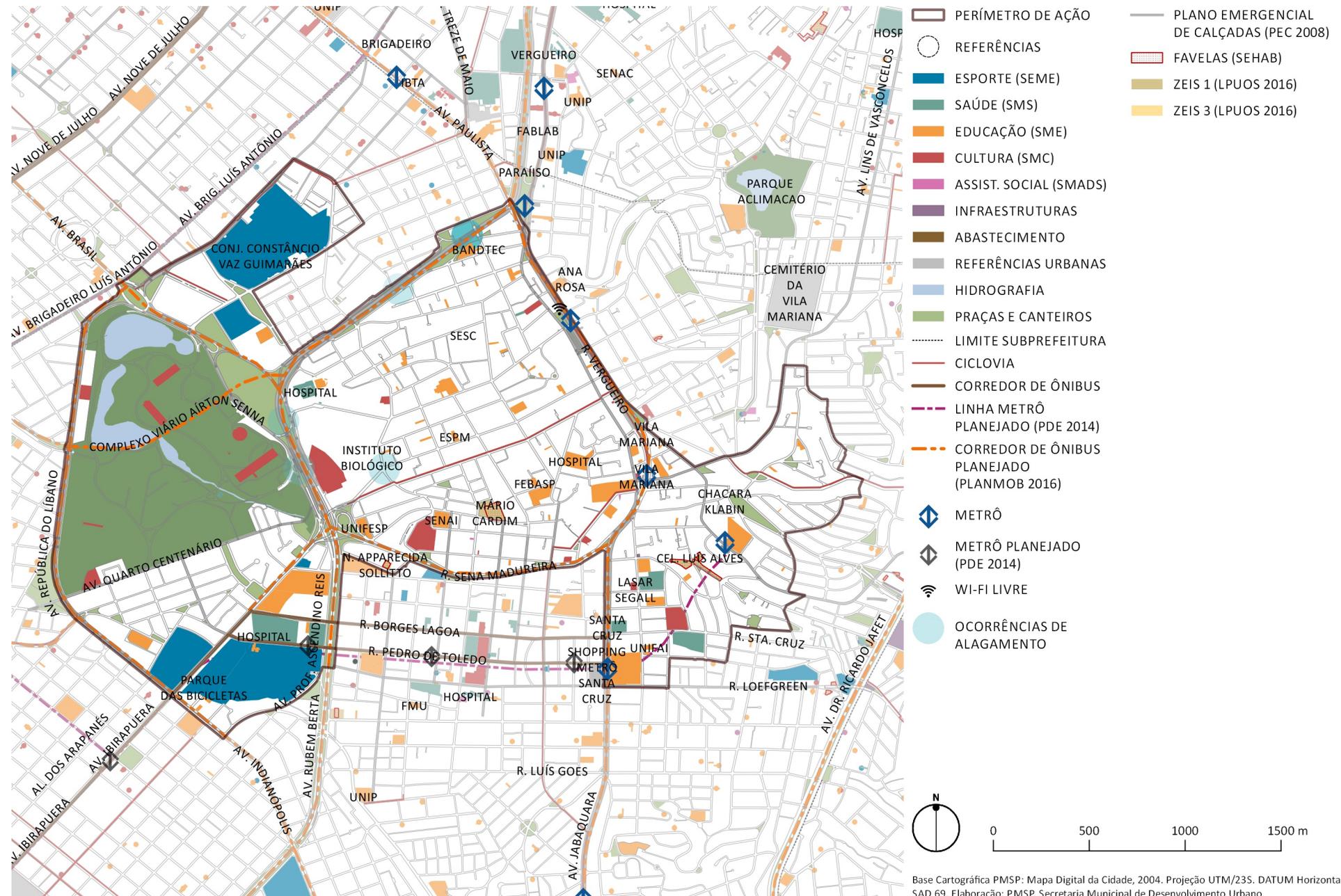
- Promover estudos e projetos para resolver a questão habitacional, mantendo a população moradora das favelas, melhorando suas condições de moradia e evitando processos de gentrificação;
- Propor a criação de Território de Interesse da Cultura e da Paisagem (TICP), conforme previsto no Art. 314, § 4º do PDE (Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014).

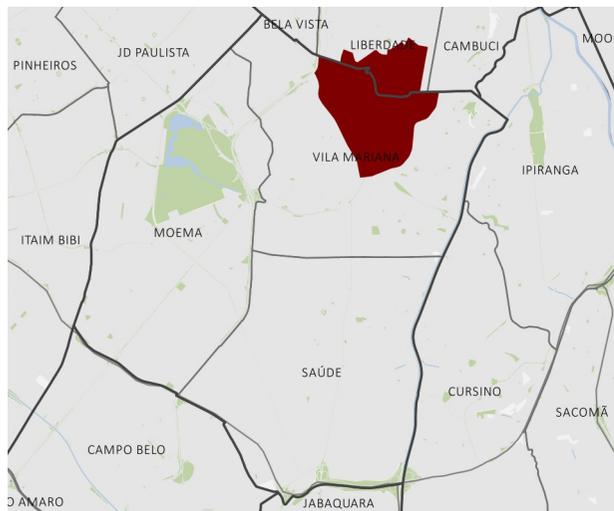
Secretarias Envolvidas

SDTE; SEHAB; SEL; SEME; SES; SIURB; SMADS; SMC; SMDU; SME; SMPED; SMS; SMSP; SMSU; SMT; SNJ; SVMA.

Atores Envolvidos

CET; CGE; COHAB; CTLU; Ilume; SP Obras; SP TRANS; SP TURIS; SP Urbanismo; FUNDURB; CDHU; METRÔ.





Descrição

A área compreende o Parque da Aclimação e seu entorno, até a Av. Lins de Vasconcelos e a Rua Vergueiro, incluindo as Estações de Metrô Paraíso, Ana Rosa e Vila Mariana. No interior dessa área está presente a Viela Sanitária Estevam Hernandez, por onde passa (canalizado) um tributário do Córrego Pedra Azul e onde se encontra a favela Buracão. A Praça Rosa Alves da Silva também está inserida no perímetro.

Caracterização

Os caminhos e trajetos das Estações de Metrô ao Parque da Aclimação não são adequados e seguros aos pedestres. Partes da Viela Sanitária Estevam Hernandez, como sua Praça, encontram-se degradadas e subutilizadas e a Praça Rosa Alves da Silva não se integra ao seu entorno. Existem pontos de alagamento na Av. Armando Ferrentini e no entorno do Cemitério Vila Mariana, devido à presença dos

Córregos (canalizados) Jurubatuba e Pedra Azul.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados ao transporte público e os vinculados às áreas de lazer;
- Qualificar os parques existentes, resolvendo especialmente as questões de acessibilidade e conectividade e as questões de tratamento das bordas;
- Promover a recuperação e conservação ambiental dos cursos d'água e das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial manejo de águas pluviais (drenagem);
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local, regional e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo - PLANMOB;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação - PMH;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Melhorar as condições de circulação de pedestres para facilitar o acesso, a partir das Estações de Metrô, ao Parque da Aclimação e potencializar o seu uso, estudando possíveis trajetos e qualificando-os para proporcionar opções de caminhos adequados, agradáveis e seguros, quando possível, com implantação de acessibilidade universal;
- Melhorar as condições de circulação de ciclistas para promover o acesso, a partir das Estações de Metrô, ao Parque da Aclimação e potencializar o seu uso, estudando

possíveis trajetos para implantação de ciclovias, realizando as adaptações necessárias nas vias e instalando bicicletários em locais estratégicos para proporcionar as conexões de maneira adequada, agradável e segura;

- Melhorar as condições de acesso ao transporte público coletivo para oferecer condições adequadas e seguras de uso e otimizar o seu aproveitamento, integrando os trajetos da rede de transporte público coletivo ao Parque da Aclimação e melhorando as condições de integração entre os diferentes modais de transporte;
- Resgatar a relação do Parque da Aclimação com os Córregos (já canalizados), criando uma relação entre eles através dos percursos dos Córregos, tornando os trajetos e caminhos convidativos para o uso e procurando reconhecer o valor histórico e ambiental destes no processo de urbanização da cidade;
- Melhorar as condições de drenagem da área, realizando estudos e projetos para solucionar os problemas de alagamentos existentes;
- Ampliar e melhorar as áreas verdes, implantando novas praças e/ou áreas verdes em locais viáveis e estratégicos e qualificando as existentes, em especial, a Praça Rosa Alves da Silva e a Praça da Viela Sanitária Estevam Hernandez, integrando-as ao entorno e promovendo o uso adequado;
- Melhorar a qualidade de vida da população residente na favela, preservando sua permanência no local;
- Qualificar e proporcionar usos adequados à Viela Sanitária Estevam Hernandez, evitando novas ocupações irregulares e ampliando o espaço público, realizando estudos e projetos para revitalização da Viela e para promover o aproveitamento das áreas públicas, com atividades de integração da população com o espaço que

proporcionem o convívio social e a identidade local;

- Promover estudos e projetos para resolver a questão habitacional, mantendo a população moradora das favelas, melhorando suas condições de moradia e evitando processos de gentrificação.

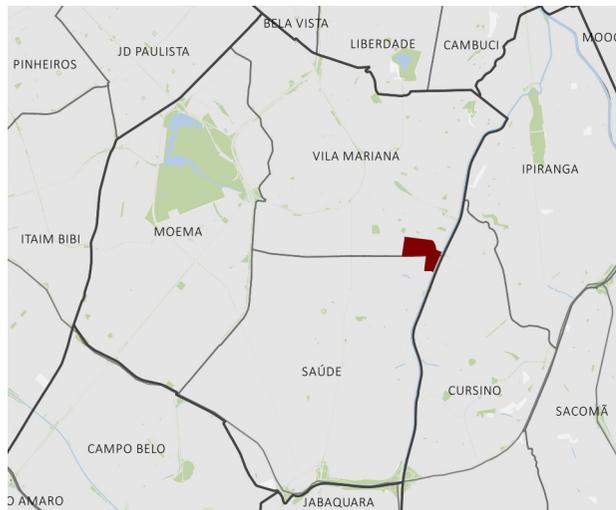
Secretarias Envolvidas

SDTE; SEHAB; SEL; SEME; SES; SIURB; SMADS; SMC;
SMDU; SMPED; SMSP; SMT; SNJ; SVMA.

Atores Envolvidos

CET; CGE; COHAB; CTLU; Ilume; SP Obras; SP TRANS;
SP TURIS; SP Urbanismo; FUNDURB; CDHU; METRÔ.





Descrição

A área localiza-se ao lado da Av. Dr. Ricardo Jafet, entre as Ruas Santa Cruz e Padre Machado. Compreende os equipamentos de educação, esporte e lazer presentes no local, como o Clube Escola e a Escolinha de Futebol Portuguesa e a Associação para cegos São Judas Tadeu. Estão presentes no local as favelas Helen Keller e Luna, lindeiras ao Viaduto Dr. Eduardo Saigh.

Caracterização

Os equipamentos da área não estão integrados entre si e ao entorno e não possuem facilidade de acesso. As favelas Helen Keller e Luna estão instaladas próximas de uma Linha de Transmissão e existem áreas verdes públicas no local degradadas e subutilizadas. Em alguns locais ocorre de maneira inapropriada o descarte de lixo e entulhos.

Objetivos

- Qualificar os espaços livres públicos, especialmente os vinculados aos equipamentos públicos, os vinculados ao transporte público e os vinculados às áreas de lazer;
- Promover a recuperação e conservação ambiental das áreas verdes;
- Solucionar os problemas de saneamento ambiental, em especial gestão de resíduos sólidos de acordo com o Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Cidade de São Paulo- PGIRS;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo- PLANMOB;
- Promover o atendimento habitacional e a regularização fundiária de acordo com as diretrizes do Plano Municipal de Habitação- PMH;
- Melhorar a segurança pública local.

Diretrizes

- Melhorar as condições de circulação de pedestres para proporcionar a segurança necessária e adequada, qualificando e integrando os trajetos, alargando as calçadas, implantando faixas de pedestres, lombofaixas, semáforos com tempos de travessias apropriados e sinalização adequada nos locais necessários, em especial, no entorno e acessos dos equipamentos existentes e nas áreas de acesso à rede de transporte público coletivo, incluindo acessibilidade universal, em especial para deficientes visuais;
- Melhorar as condições de acesso ao transporte público coletivo e de sua circulação para oferecer condições adequadas e seguras de uso e otimizar o seu aproveitamento, promovendo estudos e projetos

de reestruturação, integrando os trajetos da rede de transporte público coletivo aos equipamentos existentes, com implantação de acessibilidade universal, em especial para deficientes visuais;

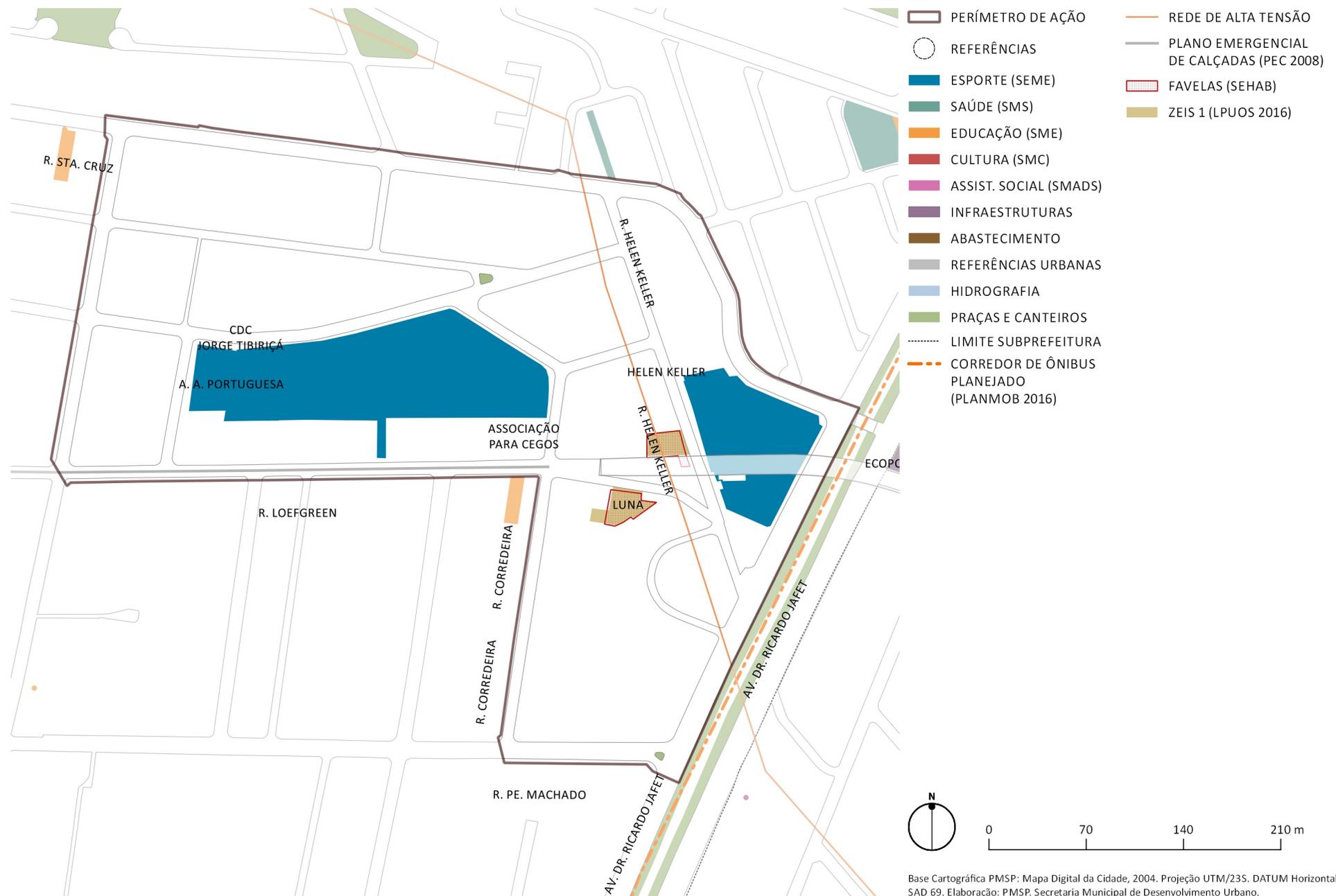
- Melhorar a qualidade de vida da população residente nas favelas, preservando sua permanência no local;
- Melhorar os espaços de uso público e as áreas verdes, qualificando as áreas verdes públicas degradadas e subutilizadas existentes, integrando-as ao entorno e promovendo o uso adequado;
- Realizar estudos e projetos para promover o aproveitamento das áreas e equipamentos públicos, com atividades de integração da população com o espaço que proporcionem o convívio social e a identidade local;
- Realizar a transposição da Av. Dr. Ricardo Jafet para acesso e conexão com a Subprefeitura Ipiranga e tratar a área sob o Viaduto Dr. Eduardo Saigh;
- Propor solução para que o descarte de lixo e entulhos aconteça em local adequado e seguro;
- Promover estudos e projetos para resolver a questão habitacional, mantendo a população moradora das favelas, melhorando suas condições de moradia e evitando processos de gentrificação.

Secretarias Envolvidas

SDTE; SEHAB; SEL; SEME; SES; SIURB; SMADS; SMC; SMDU; SME; SMPED; SMSP; SMSU; SMT; SNJ; SVMA.

Atores Envolvidos

CET; COHAB; CTLU; Ilume; SP Obras; SP TRANS; SP Urbanismo; FUNDURB; ELETROPAULO; CDHU.



Lista de Abreviaturas e Siglas

A

ABC - Região tradicionalmente industrial do Estado de São Paulo, parte da Região Metropolitana de São Paulo, cuja sigla provém das cidades que formam a região: Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul
AC-2- Áreas públicas ou privadas ocupadas por Clubes de Campo, de acordo com a Lei 16.402/16
AD- Subprefeitura de Cidade Ademar
AF – Subprefeitura de Aricanduva/Vila Formosa
AMLURB- Autoridade Municipal de Limpeza Urbana
AOD- Área de Ocupação Dirigida, das Leis Estaduais Nº Nº 13.579/09 e Nº 12.233/06
APA – Área de Proteção Ambiental
APRM- Área de Proteção e Recuperação de Mananciais
ATOS – Assessoria Técnica de Obras e Serviços

B

BT- Subprefeitura do Butantã

C

CadÚnico- Cadastro Único
CAPS- Centro de Atenção Psicossocial
CCJ- Centro de Cultura da Juventude
CDC- Clube da Comunidade
CEBRAP – Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CECCO - Centro de Convivência e Cooperativa para pacientes psiquiátricos
CEI – Centro de Educação Infantil
CEM – Centro de Estudos da Metrópole
CER- Centro Especializado em Reabilitação
CET – Companhia de Engenharia de Tráfego
CEU – Centro Educacional Unificado

CGE – Centro de Gerenciamento de Emergências
CGM – Controladoria Geral do Município
CL – Subprefeitura do Campo Limpo
CNES – Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde
CONPRESP - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo
CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CRAS – Centro de Referência de Assistência Social
CREAS- Centro de Referência Especializado de Assistência Social
CS – Subprefeitura de Capela do Socorro
CT – Subprefeitura de Cidade Tiradentes
CV – Subprefeitura de Casa Verde

D

DEINFO – Departamento de Produção e Análise da Informação
DETRAN-SP – Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo

E

EM – Subprefeitura de Ermelino Matarazzo
EMBRAESP – Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio
EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária

F

FAUUSP - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
FEPASA- Ferrovia Paulista S.A
FERROBAN- Ferrovia Bandeirantes S.A.
FIPE- Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

FO – Subprefeitura da Freguesia do Ó / Brasilândia

G

GU – Subprefeitura de Guaianases

H

HIS- Habitação de Interesse Social

I

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IM – Índice de Mobilidade
INEP – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira
IP – Subprefeitura do Ipiranga
IPEA– Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas
IPTU- Imposto Predial e Territorial Urbano
IPVS – Índice Paulista de Vulnerabilidade Social
IQ – Subprefeitura de Itaquera
ISS- Imposto Sobre Serviços
IT – Subprefeitura de Itaim Paulista
ITBI- Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis

J

JA – Subprefeitura de Jabaquara
JT – Subprefeitura de Jaçanã / Tremembé

L

LA – Subprefeitura da Lapa
LPUOS- Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo , Lei Municipal Nº 16.402/16

Lista de Abreviaturas e Siglas

M

MB – Subprefeitura de M’Boi Mirim
MDC – Mapa Digital da Cidade
MEM- Macroárea de Estruturação Metropolitana
MG – Subprefeitura de Vila Maria/Vila Guilherme
MO – Subprefeitura da Mooca
MobiLab – Laboratório de Mobilidade Urbana
MP – Subprefeitura de São Miguel Paulista
MRVU- Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana
MSP – Município de São Paulo
MQU- Macroárea de Qualificação da Urbanização

P

PA – Subprefeitura de Parelheiros
PDE – Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei 16.050/14)
PE – Subprefeitura da Penha
PI – Subprefeitura de Pinheiros
PIU- Projeto de Intervenção Urbana
PJ – Subprefeitura de Pirituba / Jaraguá
PlanMob – Plano Municipal de Mobilidade de São Paulo
PMSP – Prefeitura do Município de São Paulo
PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PNUMA – Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente
PR – Subprefeitura de Perus
PRE – Plano Regional Estratégico (Lei 13.885/04)
PROAIM – Programa de Aprimoramento das Informações de Mortalidade no Município de São Paulo
PRS – Plano Regional da Subprefeitura (Decreto nº 57.537/16)

R

RAIS – Relação Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Previdência Social
RMSP- Região Metropolitana de São Paulo

S

SA – Subprefeitura de Santo Amaro
SABESP- Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo
SAD- Serviço Atenção Domiciliar
SAE DST/AIDS - Serviço de Assistência Especializada em HIV/Aids
SAPAVEL - Sistema de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres
SB – Subprefeitura de Sapopemba
SBD- Subáreas de Baixa Densidade, das Leis Estaduais Nº 13.579/09 e Nº 12.233/06
SCA - Subárea de Conservação Ambiental, das Leis Estaduais Nº 13.579/09 e Nº 12.233/06
SDTE – Secretaria de Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo
SE – Subprefeitura da Sé
SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SECOM – Secretaria Executiva de Comunicação
SEHAB – Secretaria Municipal de Habitação
SEME – Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação
SEL – Secretaria Municipal de Licenciamento
SES – Secretaria de Estado da Saúde
SF – Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico
SGM – Secretaria do Governo Municipal

SIM – Sistema de Informações sobre Mortalidade
SISCOR – Sistema de Controle de Resíduos Sólidos Urbanos
SIURB – Secretaria Municipal de infraestrutura Urbana e Obras
SM – Subprefeitura de São Mateus
SMADS – Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social
SMC – Secretaria Municipal de Cultura
SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
SMDHC – Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania
SME – Secretaria Municipal da Educação
SMG – Secretaria Municipal de Gestão
SMPED – Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida
SMPPIR – Secretaria Municipal de Promoção de Igualdade Racial
SMPM – Secretaria Municipal de Política para as Mulheres
SMRIF – Secretaria Municipal de Relações Internacionais e Federativas
SMS – Secretaria Municipal de Saúde
SMSP – Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras
SMSU – Secretaria Municipal de Segurança Urbana
SMT – Secretaria Municipal de Transportes
SNJ – Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos
SOD - Subárea de Ocupação Diferenciada, das Leis Estaduais Nº 13.579/09 e Nº 12.233/06
SOE- Subárea de Ocupação Especial, das Leis Estaduais Nº 13.579/09 e Nº 12.233/06
SPTRANS – São Paulo Transporte
SSP – Secretaria de Estado da Segurança Pública

Lista de Abreviaturas e Siglas

ST – Subprefeitura de Santana/Tucuruvi

SUC- Subárea de Ocupação Urbana Consolidada, das Leis Estaduais Nº Nº 13.579/09 e Nº 12.233/06

SUCT- Subárea de Ocupação Urbana Controlada, das Leis Estaduais Nº Nº 13.579/09 e Nº 12.233/06

SUS – Sistema Único de Saúde

SUVIS- Supervisões de Vigilância em Saúde

SVMA – Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente

T

TICP- Território de Interesse da Cultura e da Paisagem

TPCL – Cadastro Territorial e Predial, de Conservação e Limpeza

U

UBS – Unidade Básica de Saúde

V

VM – Subprefeitura de Vila Mariana

VP – Subprefeitura de Vila Prudente

Z

ZC- Zona de Centralidade, de acordo com a Lei 16.402/16

ZDE - Zona de Desenvolvimento Econômico, de acordo com a Lei 16.402/16

ZEIS – Zona Especial de Interesse Social, de acordo com a Lei 16.402/16

ZEM - Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana, de acordo com a Lei 16.402/16

ZEPAM- Zona Especial de Proteção Ambiental, de acordo com a Lei 16.402/16

ZEPEC- Zonas Especiais de Preservação Cultural

ZER- Zona Exclusivamente Residencial, de acordo com a Lei 16.402/16

ZEU- Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana, de acordo com a Lei 16.402/16

ZEUp - Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Previsto, de acordo com a Lei 16.402/16

ZM- Zona Mista, de acordo com a Lei 16.402/16

ZMa - Zona Mista Ambiental, de acordo com a Lei 16.402/16

ZOE - Zona de Ocupação Especial, de acordo com a Lei 16.402/16

ZPDS - Zona de Preservação e Desenvolvimento Sustentável, de acordo com a Lei 16.402/16

ZPDSr - Zona de Preservação e Desenvolvimento Sustentável da Zona Rural, de acordo com a Lei 16.402/16

ZPI- Zona Predominantemente Industrial, de acordo com a Lei 16.402/16

Processo de Revisão Participativa

O Decreto Nº 57.537/16 é fruto de amplo processo participativo de revisão dos Planos Regionais das Subprefeituras. O processo teve participação de mais de 550 técnicos de secretarias, órgãos e subprefeituras municipais organizados em dois Grupos de Trabalho (Conteúdo e Participação), realizando 15 rodadas de trabalho entre agosto de 2015 e dezembro de 2016.

O trabalho foi apoiado por residentes do Programa de Residência em Arquitetura e Urbanismo: Planejamento e Gestão Urbana, selecionados em convênio estabelecido entre a SMDU e a FAUUSP. O processo estabelecido entre técnicos da SMDU, residentes e representantes de órgãos e subprefeituras se mostrou muito rico tanto no que diz respeito ao desenvolvimento de metodologias quanto de conteúdo.

As 15 rodadas de trabalho compreenderam 50 encontros, sempre com representantes das secretarias e em subgrupos de trabalho organizados por conjuntos de subprefeituras. Além destes encontros, foram realizadas ainda diversas reuniões entre equipes do Departamento de Urbanismo da SMDU, arquitetos residentes e técnicos das respectivas subprefeituras, de secretarias e órgãos municipais e estaduais para debater as propostas.

O processo de revisão dos Planos Regionais foi elaborado com participação da população em uma série de dinâmicas e interações. Foram divulgados materiais introdutórios e de subsídio como os Cadernos das Subprefeituras no site Gestão Urbana, foram realizadas apresentações

sobre os Planos Regionais, a abordagem da função social da cidade e discutidos desafios das subprefeituras nas Conferências Regionais, fase pública com participação de aproximadamente 10.000 pessoas ocorrida entre março e junho de 2016, preparatória para a Conferência Municipal da Cidade, e foram realizadas apresentações introdutórias em informes em reuniões ordinárias dos 32 Conselhos Participativos das Subprefeituras, realizadas entre fevereiro e maio de 2016.

Foram realizadas também oficinas participativas, entre março e junho, em reuniões de pauta única com cada Conselho Participativo, contando com participação de conselheiros, convidados e munícipes interessados, contabilizando mais de 1.000 participantes. Realizou-se consulta online sobre os perímetros de problematização na plataforma Gestão Urbana entre julho e agosto de 2016, recolhendo-se centenas de contribuições. Entre oficinas, conferências e mapa online, foram recepcionadas e sistematizadas aproximadamente 9.000 contribuições. Cada uma foi georreferenciada, passou por 19 campos de análise e foi considerada pelos Grupos de Trabalho para alterações e complementações nas propostas. Finalmente, foram realizadas devolutivas em cada um dos 32 Conselhos Participativos em setembro de 2016.

Créditos

Prefeitura da Cidade de São Paulo

Fernando Haddad
Prefeito

Nadia Campeão
Vice-prefeita

Coordenação

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

Secretarias Municipais

Controladoria Geral do Município
Secretaria do Governo Municipal
Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social
Secretaria Municipal de Comunicação
Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras
Secretaria Municipal de Cultura
Secretaria Municipal de Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo
Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania
Secretaria Municipal de Educação
Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação
Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico
Secretaria Municipal de Gestão
Secretaria Municipal de Habitação
Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras
Secretaria Municipal de Licenciamento

Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos
Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida
Secretaria Municipal de Políticas para as Mulheres
Secretaria Municipal de Relações Governamentais
Secretaria Municipal de Relações Internacionais e Federativas
Secretaria Municipal de Promoção da Igualdade Racial
Secretaria Municipal de Saúde
Secretaria Municipal de Segurança Pública
Secretaria Municipal de Serviços
Secretaria Municipal de Transportes
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Subprefeituras

Subprefeitura Aricanduva/Vila Formosa
Subprefeitura Butantã
Subprefeitura Campo Limpo
Subprefeitura Capela do Socorro
Subprefeitura Casa Verde
Subprefeitura Cidade Ademar
Subprefeitura Cidade Tiradentes
Subprefeitura Ermelino Matarazzo
Subprefeitura Freguesia do Ó/Brasilândia
Subprefeitura Guaianases
Subprefeitura Ipiranga
Subprefeitura Itaim Paulista
Subprefeitura Itaquera
Subprefeitura Jabaquara
Subprefeitura Jaçanã/Tremembé
Subprefeitura Lapa

Subprefeitura M'Boi Mirim
Subprefeitura Mooca
Subprefeitura Parelheiros
Subprefeitura Penha
Subprefeitura Perus
Subprefeitura Pinheiros
Subprefeitura Pirituba/Jaraguá
Subprefeitura Santana/Tucuruvi
Subprefeitura Santo Amaro
Subprefeitura São Mateus
Subprefeitura São Miguel
Subprefeitura Sapopemba
Subprefeitura Sé
Subprefeitura Vila Maria/Vila Guilherme
Subprefeitura Vila Mariana
Subprefeitura Vila Prudente

Outros Órgãos Municipais

Autoridade Municipal de Limpeza Urbana
Companhia de Engenharia de Tráfego
Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo
Companhia São Paulo de Desenvolvimento e Mobilização de Ativos
Empresa de Cinema e Audiovisual de São Paulo
Empresa de Tecnologia da Informação e Comunicação do Município de São Paulo
São Paulo Negócios
São Paulo Obras
São Paulo Transportes
São Paulo Turismo
São Paulo Urbanismo

Conselhos Municipais

Conselho da Cidade

Conselho Municipal de Política Urbana

Câmara Técnica de Legislação Urbanística

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana

Conselhos Participativos Municipais das 32 Subprefeituras

Conselhos de Políticas Setoriais

Apoio

Programa de Residência em Planejamento e Gestão Urbana - Convênio entre a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e a Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura de São Paulo

Prefeitura da Cidade de São Paulo

Coordenação

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano- SMDU

Projeto Gráfico

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano- SMDU

Formato: 297x210 mm

Tipografia: Calibri Bold, Calibri Light, Museo

Dezembro de 2016

Prefeitura de São Paulo

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

Rua São Bento, 405- 17 e 18 andar- Centro

São Paulo- SP- CEP 01008-906

Tel.: 11 3113-7500

gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br

smdu.prefeitura.sp.gov.br