

# CORREDOR VIÁRIO MARQUÊS DE SÃO VICENTE: MOBILIDADE, FRUIÇÃO E QUALIDADE SOCIOAMBIENTAL

## DIAGNÓSTICO

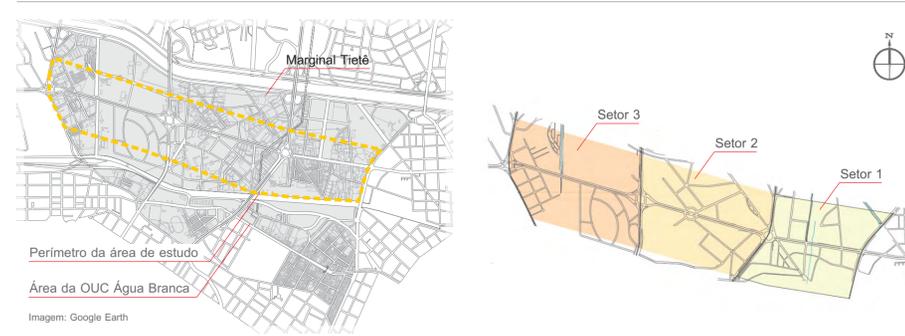
No âmbito do Atelier Ensaio Urbanos este trabalho debruçou-se sobre a discussão da configuração de corredores urbanísticos; contudo, o aprofundamento da questão nos levou a considerar também os estudos de configuração da frente dos lotes com as vias, com ênfase no tratamento da testada dos lotes e do pavimento térreo de modo a melhorar a fruição do espaço público e a interação do pedestre com o embasamento do edifício.

Adotou-se como objeto de estudo a Avenida Marquês de São Vicente, localizada no distrito da Barra Funda, na Macroárea de Estruturação Metropolitana. Trata-se de uma via paralela à Marginal Tietê, que se inicia na região do Bom Retiro e vai até o entroncamento com a Avenida Ermano Marchetti, na Praça Pedro Corazza, e que serve como alternativa à Marginal nos horários de pico e de grandes congestionamentos. Foi implantada nos anos 1970 e sob a mesma foi construído um emissário de esgotos.

Possui quatro faixas de rolamento: três para veículos e uma destinada ao corredor de ônibus, implantado nos anos 1990 (trata-se do corredor Inajar de Souza, que hoje percorre as avenidas Inajar de Souza, Comendador Martinelli, Marquês de São Vicente, Norma Pieruccini Giannotti, Ordem e Progresso, Rudge, Rio Branco e termina o trajeto na Praça dos Correios). Este corredor de ônibus foi o primeiro a ter canteiro central com paradas e a utilizar

ônibus com portas à esquerda; atualmente, passa por um processo de requalificação do qual fazem parte a demolição e readequação das antigas e altas plataformas de ônibus – estas passarão de 90cm para 28cm, atendendo aos requisitos de acessibilidade –, a construção de uma pista exclusiva de pavimento rígido (concreto) em toda sua extensão, a instalação de novos abrigos, nova sinalização e iluminação, bem como a construção de uma passagem subterrânea, exclusiva para ônibus, entre as avenidas Marquês de São Vicente e Norma Giannotti, visando maior fluidez do tráfego para este modal.

A estrutura fundiária existente é, em grande parte, fruto do uso predominantemente industrial (Z6 e Z7, de acordo com a Lei de Zoneamento de 1972) da área, com quadras e lotes de grandes dimensões, com elevada taxa de ocupação (entre 0,7 e 0,8), ao lado de extensas glebas de propriedade pública e privada, com baixo aproveitamento (vide área da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, Centro de Treinamento do Palmeiras e Centro de Treinamento do São Paulo, Nacional Atlético Clube, Gleba Telefônica – atual Jardim das Perdizes, em construção). Contudo, ao longo da Avenida Marquês de São Vicente, pode-se verificar que alguns trechos apresentam características diferentes, possuindo lotes menores nas áreas mais próximas à região central e lotes maiores, à medida em que se dirige para a região Oeste, fato que nos permitiu identificar 3 setores distintos, conforme descrito nos quadros a seguir.



Com o início do processo de dispersão industrial, a região em questão começou paulatinamente a se esvaziar levando ao surgimento de áreas subutilizadas e vazias, propícias a novos empreendimentos.

Atualmente, os principais problemas verificados neste corredor urbanístico são:

- Dimensionamento inadequado das calçadas para o fluxo de pedestres; estreitas, sem arborização e sem atrativos;
- Utilização dos recuos frontais existentes, muitas vezes, como estacionamentos;
- Existência de extensas quadras que dificultam o deslocamento dos pedestres;
- Baixa densidade e gabarito baixo das edificações;
- Existência de várias áreas vazias ou subutilizadas.

A Avenida Marquês de São Vicente cruza a área da Operação Urbana Consorciada Água Branca (OUC AB) e a divide em duas partes; sendo assim, hoje, os

novos empreendimentos nesta região devem considerar as recomendações do novo Plano Diretor Estratégico (Lei 16.050/2014) e também ao estabelecido pela nova Lei da Operação Urbana Água Branca (Lei 15.893/2013).

Cabe ressaltar que existem diretrizes do PDE que não se aplicam diretamente à área da OUC AB; um exemplo diz respeito à proposta do plano de adensar ao longo dos sistemas de transporte coletivo de massa, como os corredores viários, articulando mobilidade urbana e uso do solo. Consta da proposta da nova Lei da OUC Água Branca uma proposta de adensamento em faixas perpendiculares à Avenida Marquês de São Vicente, não havendo destaque para o adensamento ao longo da mesma.

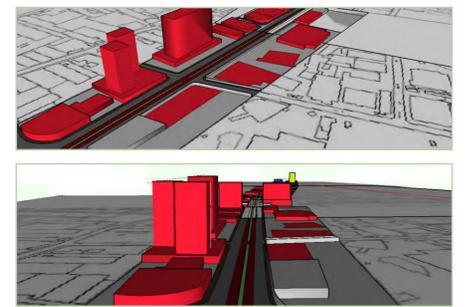
Neste contexto, apontamos a necessidade de que a revisão da Lei de Zoneamento, em curso, incorpore algumas estratégias e regras (obrigatórias ou de incentivo) para as faixas envoltórias aos corredores urbanísticos e que as mesmas sejam adotadas, no contexto da Operação Urbana, na Avenida Marquês de São Vicente.

1. Lotes de uso industrial, área mínima de 10.000m<sup>2</sup> e recuo mínimo de 10m; lotes de uso comercial, área mínima de 250m<sup>2</sup> e recuo mínimo de 5m.

## SETOR 1. Cruzamento com a Avenida Dr. Abraão Ribeiro até Praça Luiz Carlos Mesquita – Concentração de lotes pequenos.



Neste setor, a Avenida Marquês de São Vicente é pouco arborizada, apresenta grande fluxo de pessoas e o passeio possui de 3 a 4m. Possui empreendimentos comerciais de pequeno porte, como lanchonetes, restaurantes, farmácias e pequenas lojas, em edificações de dois ou três pavimentos construídas no alinhamento do lote. Há alguns empreendimentos de uso exclusivamente comercial em construção, com número médio de vinte pavimentos. O Fórum Trabalhista Ruy Barbosa é um edifício notável neste setor.



### Situação atual

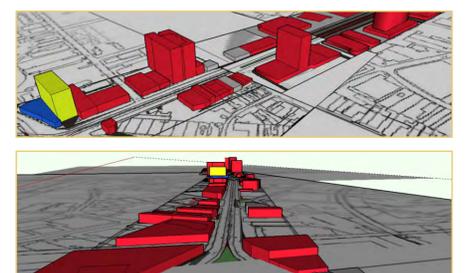


Esc.: 1:500

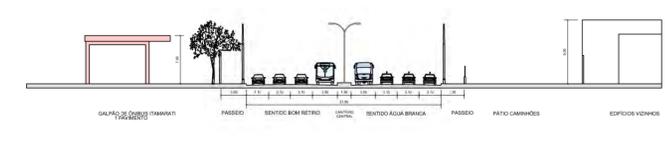
## SETOR 2. Praça Luiz Carlos Mesquita até Praça José Vieira de Carvalho Mesquita – Concentração de lotes médios.



Caracterizado pela presença de concessionárias, bancos, edifícios corporativos, comércio e serviços para atender o local. Ao redor da Praça Pascoal Martins, pode-se encontrar atividades que se prolongam até a noite, tais como casas noturnas, restaurantes, postos de gasolina e motéis. As edificações, neste setor, estão recuadas do alinhamento do lote em 10 metros e não são fechadas por muros; os recuos frontais são utilizados como estacionamento pelos comércios da região.



### Situação atual

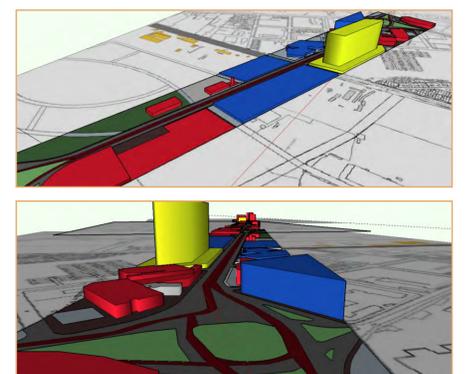


Esc.: 1:500

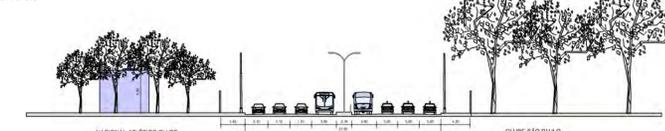
## SETOR 3. Praça José Vieira de Carvalho Mesquita até Praça Dr. Pedro Corazza – Concentração de lotes grandes e grandes glebas de propriedade pública e privada.



Este setor apresenta uma ocupação bastante diferenciada dos demais e passa, atualmente, por processo de transformação. Embora conte com o empreendimento Jardim das Perdizes, em construção, e o empreendimento Jardins da Barra, a ser construído, possui baixa densidade residencial, com apenas um empreendimento já construído, com três torres com 25 pavimentos cada. Conta com várias glebas de propriedade privada e pública, algumas cedidas para clubes esportivos, como o Centro de Treinamento do Palmeiras e o Centro de Treinamento do São Paulo, além do Clube Atlético Nacional, as quais estão fechadas por muros altos, que não dialogam com a rua e não possuem usos livres e em vários horários, tornando essas áreas desertas, isoladas e inseguras. Em alguns trechos, o passeio é arborizado.



### Situação atual



Esc.: 1:500

● Comércio e serviços ● Habitação ● Institucional ● Áreas verdes ● Subutilizados Esc.: 1:5000

# CORREDOR VIÁRIO MARQUÊS DE SÃO VICENTE: MOBILIDADE, FRUIÇÃO E QUALIDADE SOCIOAMBIENTAL

## PREMISSAS

1. O corredor viário será compartilhado (ônibus, automóveis e bicicletas) e o padrão do viário será o mesmo em toda sua extensão.
2. A questão ambiental, em especial os problemas de drenagem, "ilha de calor" e carência de áreas verdes na região, é um item fundamental considerado no projeto.
3. Não é possível pensar nas normas relativas à

ocupação de um lote privado e à construção de um edifício dissociado do espaço público com o qual estes se relacionam.

4. É necessário considerar a qualificação do espaço urbano ao longo do tempo; por isto, devem ser pensadas regras para o espaço em transformação (novos empreendimentos) e também para o tecido urbano consolidado de modo a garantir qualidade na fase de transição "controlada".

## OBJETIVOS

- Melhorar a relação dos espaços construídos com o corredor viário e, em especial, a relação entre espaço público e espaço privado (transição);
- Ampliar e requalificar os espaços livres públicos e garantir a fruição dos mesmos em diferentes situações;
- Promover uma faixa de circulação coberta/protegida ao pedestre (gentileza urbana);
- Melhorar a interação do pedestre com o embasamento das edificações;
- Melhorar a qualidade ambiental ao longo do corredor e áreas adjacentes.

ocupação de um lote privado e à construção de um edifício dissociado do espaço público com o qual estes se relacionam.

## PROPOSTAS

A partir da identificação das características morfológicas predominantes das quadras e lotes existentes na área, e com base em um novo cenário considerado desejável para a Avenida Marquês de São Vicente, são propostas **novas morfologias** envolvendo, dependendo do trecho e da situação, parâmetros de uso e ocupação do solo relacionados às quadras, aos lotes, aos edifícios e às fachadas.

Além das novas morfologias e dos indicadores urbanísticos propostos para os lotes privados, este trabalho também faz sugestões sobre a **qualificação da interface entre o lote privado e as áreas públicas**, tais como a incorporação do recuo como área privada de circulação do pedestre, a doação de parte do recuo para ampliar o passeio público, a criação de pequenas praças, seja nas esquinas de lotes irregulares ou no "miolo" da quadra – especialmente espaços residuais –, como parte de um sistema de áreas livres e áreas verdes, aumentando a permeabilidade da área, melhorando o microclima e qualificando os espaços de fruição pública (itens também incorporados à cota ambiental, apesar destas áreas passarem a ser utilizadas como área pública).

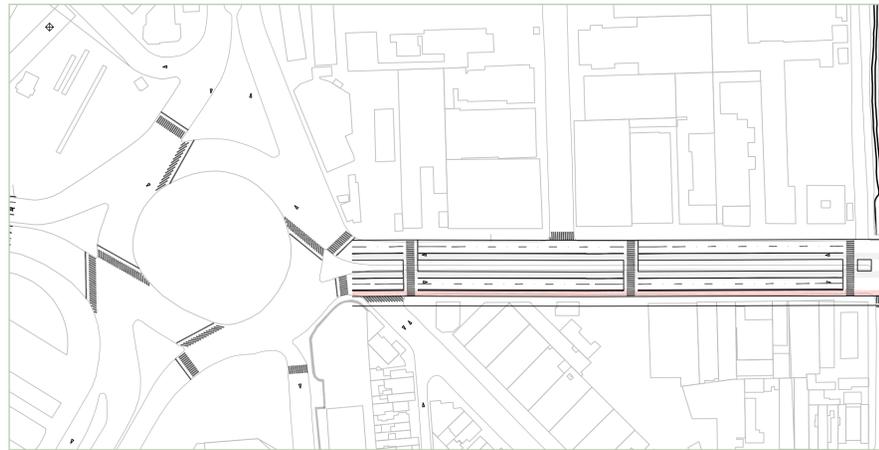
A **identidade** do corredor viário será obtida pela proposição de: gabaritos mínimo e máximo propostos, recuo frontal (nulo, mínimo e máximo), ritmo do "espaço urbano protegido" e características

dos anteparos verticais, espaços de fruição e sistema de áreas livres e verdes (públicas, privadas e privadas de uso público), fachadas ativas, piso da calçada e mobiliário (estes itens relacionados às áreas públicas, mas também ao lote, se considerarmos uma ampliação do espaço da calçada em alguns empreendimentos e a doação de extensões de lote para ampliar a calçada propriamente dita).

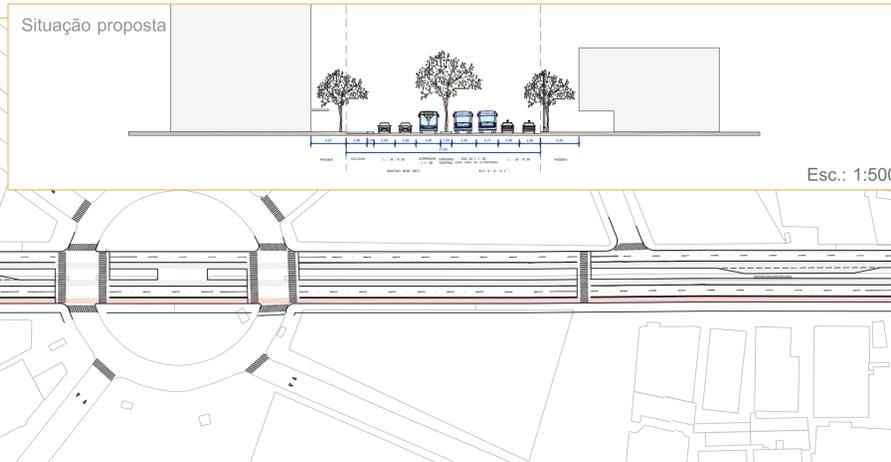
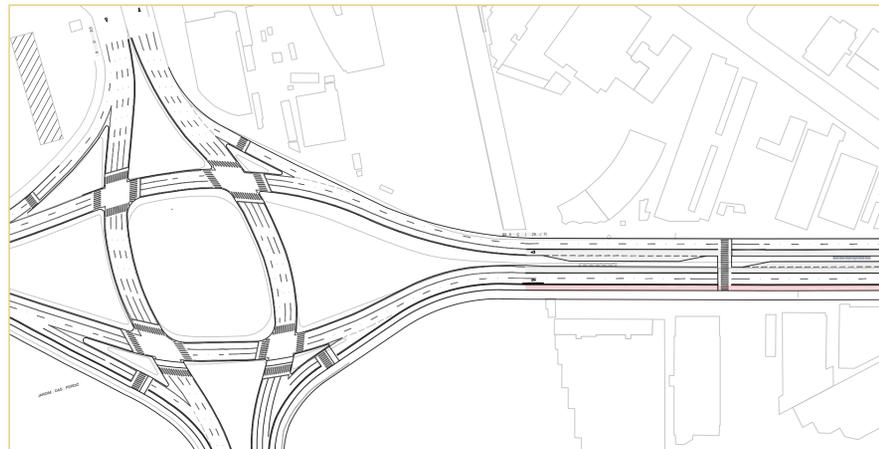
De modo a garantir a **qualidade do espaço urbano no período de transição**, propõem-se instrumentos de caráter obrigatório a serem aplicados a novos empreendimentos e instrumentos de incentivo à qualificação do espaço urbano que poderão ser utilizados por empreendimentos pré-existentes.

Propõe-se que, ao longo de todo o corredor viário, seja incentivada a **tipologia de uso misto**, com atividades comerciais e de serviços concentradas no térreo e no primeiro pavimento; o uso exclusivamente residencial deve ser proibido ao longo da Avenida. **a fachada ativa** deve ser adotada obrigatoriamente em edificações construídas no alinhamento e incentivada nas demais situações.

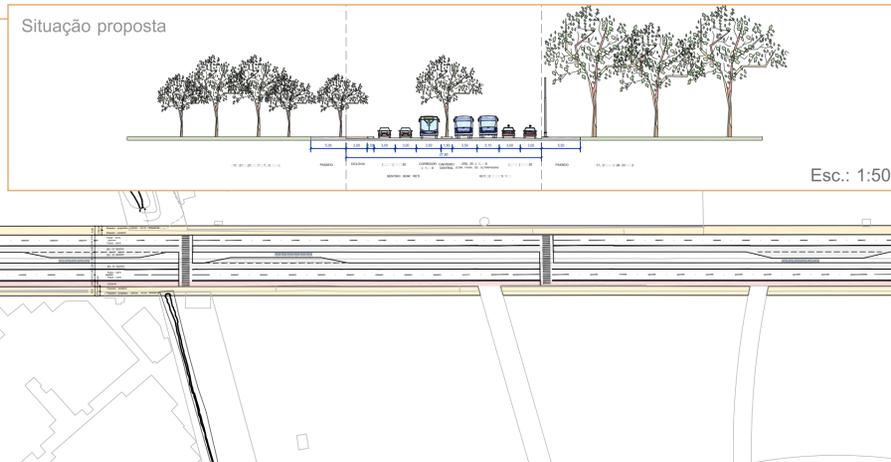
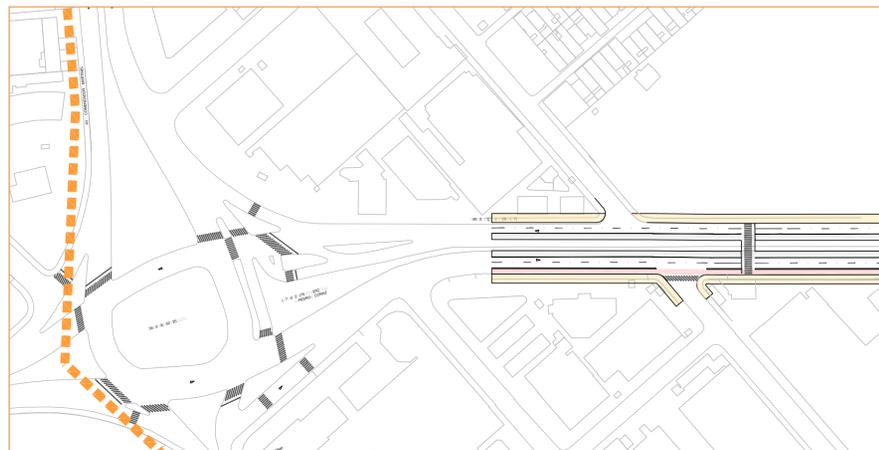
SETOR 1



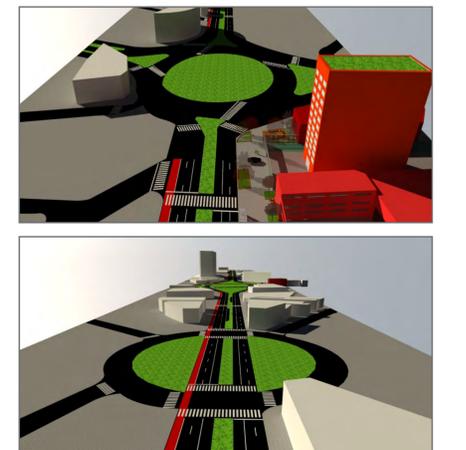
SETOR 2



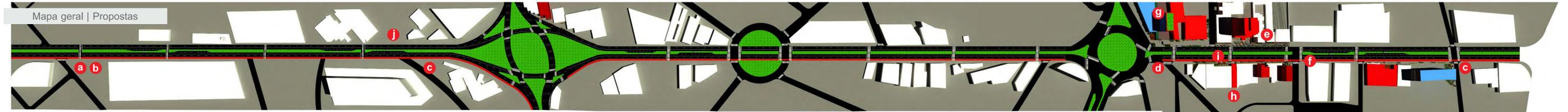
SETOR 3



5,00	Passeio proposto (utilizar recuo/desapropriar)
2,702,30	Passeio existente
3,00	Faixa carros
3,00	Faixa carros
3,50	Faixa ônibus
3,00	Faixa ônibus
3,50	Faixa ônibus
3,00	Faixa carros
3,00	Faixa carros
3,00	Ciclovia
3,00	Passeio existente
5,00	Passeio proposto (utilizar recuo/desapropriar)
2,302,70	
2,29	
0,50	



# CORREDOR VIÁRIO MARQUÊS DE SÃO VICENTE: MOBILIDADE, FRUIÇÃO E QUALIDADE SOCIOAMBIENTAL



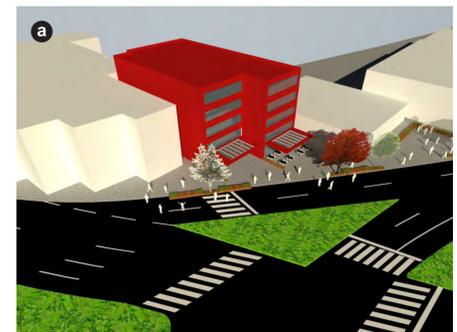
## ESTRATÉGIAS

De modo a atender os objetivos propostos e tornar o corredor viário mais agradável à circulação do pedestre – e também dos motoristas – propõem-se:

a) Adotar a **largura** de 5,0m como **mínima** para os **passaios** ao longo dos corredores viários, conforme o Novo PDE.

Propõem-se o alargamento do passeio ao longo da Avenida Marquês de São Vicente conforme proposto pelo novo PDE para corredores. Considerando que ao longo desta Avenida o passeio público varia entre 3,00 e 4,20, propõem-se que os novos empreendimentos que forem aprovados na região doem obrigatoriamente a porcentagem (%) necessária de área na frente de seus lotes para que esta medida seja alcançada. Em troca, tais empreendimentos receberão benefícios como descontos na compra de CEPACs (utilização da outorga onerosa) ou descontos no IPTU. Assim, paulatinamente, ao longo do processo de transformação da região e renovação das edificações, o passeio alcançará sua dimensão mínima.

Sugestão para nova Lei de Zoneamento: para cada área doada para alargamento da calçada corresponderia a mesma área construída a mais (1m<sup>2</sup> = 1m<sup>2</sup>).



b) Criação de um **padrão para a calçada** para o corredor viário, incorporando, necessariamente, acessibilidade, arborização (tipologia, espaçamento) e jardim de chuva.

Considerando a legislação pertinente e a adoção da calçada de 5,0m, nossa proposta é:

• Passeio com 5,0 m de largura com a faixa de serviços de 1,40m de largura, faixa livre de 2,40m e a faixa de acesso de 1,20m.

• Na faixa de serviços serão implantados os jardins de chuva promovendo um sistema de drenagem capaz de absorver águas pluviais, aumentando assim a umidade do ar e reduzindo a temperatura superficial. Também nesta mesma faixa, teremos a arborização que poderá ser de médio (de 5,0 a 10 m) ou grande porte (até 12,0 m), desde que não interfira na fiação da rede de iluminação pública e na faixa do pedestre. As especificações das espécies deverão seguir conforme as tabelas de arborização pública do DEPAVE.

• Na faixa de acesso de 1,20m – ou área de transição entre o espaço público e o privado - serão implantados os mobiliários urbanos (bancos e mesas), criando espaços de descanso público.

• Na faixa de acesso de 1,20m integrada ao recuo de 5,0m da edificação serão implantados os *pocket parks* ou o acesso aos espaços protegidos de circulação de pedestres.

• O desenho do piso da calçada deverá seguir um único padrão, de acordo com a NBR 9050 de acessibilidade, oferecendo incentivos fiscais aos proprietários de imóveis que padronizarem suas calçadas.



c) Criação de **áreas verdes em espaços residuais e nas esquinas de lotes irregulares**

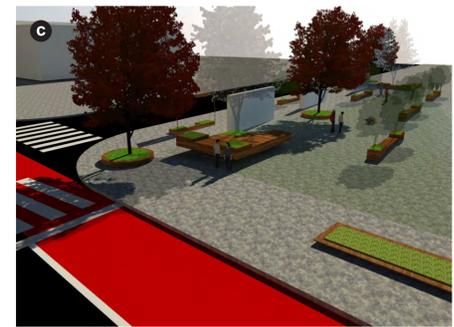
Lei OUC-AB: Visando a ampliação do sistema de drenagem é proposto desmembramento de lotes particulares com grande área e a criação de um sistema de áreas verdes.

Nossa proposta: Estímulo à criação de *pocket parks*, espaços de propriedade privada fornecidos e mantidos pelo proprietário para uso público, em troca de área útil adicional ao potencial construtivo básico. Estas áreas verdes têm grande importância para os espaços de maior adensamento, oferecendo uma drenagem natural mais eficiente, conforto térmico e qualidade social.

### Características de um *pocket park*:

- Aberto e convidativo ao pedestre: facilmente visto como espaço público e integrado à calçada / paisagem;
- Acessível: fácil circulação dos pedestres (mesma altura da calçada) e seguindo os padrões da NBR 9050;
- Seguro: visualmente ligado à calçada com boa iluminação;
- Mobiliário urbano: abriga lixeiras, postes de iluminação, mesas, cadeiras para fins de uso público para pequenos grupos ou indivíduos, disposto de modo a não dificultar a passagem e a rota de acesso/saída do local;
- Árvores para sombreamento (conforto térmico);
- Área mínima de 200 m<sup>2</sup>, cabendo um círculo de no mínimo 8m de diâmetro;
- Distância mínima entre os *pocket parks* = Mínimo 1 por quadra (dimensão máxima da quadra proposta = 300m).

Sugestão: para cada área fornecida para os *pocket parks* corresponderá a um acréscimo do dobro de área ao potencial construtivo básico. Este acréscimo poderá ser utilizado no mesmo lote ou em outro, dentro das faixas adensáveis ou ao longo do corredor (1m<sup>2</sup> = 2m<sup>2</sup>).



d) Criação de um padrão para a cobertura do recuo ("espaço urbano protegido" / as passagens cobertas) e obrigatoriedade da incorporação de fachadas ativas.

Nossa proposta: Todos os edifícios deverão apresentar um recuo obrigatório de 5,0m no pavimento térreo.

A partir do primeiro pavimento haverá duas opções:

• **Galeria:** construção no alinhamento do lote, criando uma galeria aberta, espaço de fruição para os pedestres, ao lado da calçada;

• **Marquise:** manutenção do recuo de 5,0m e construção de marquise que cubra, pelo menos, 50% da extensão do recuo frontal.

e) Fixam-se **gabaritos**, mínimo e máximo, ao longo da via, bem como diferentes **recuos** (frontais) em função da tipologia adotada.

PDE, 2014: nos eixos de adensamento – sem limite; fora dos eixos – 8 andares mais térreo (28m)

Lei OUC-AB: mínimo 9m; dependendo da área: até 15m, até 80m ou sem limite.

Nossa proposta para os lotes voltados para o corredor viário: gabarito é fixado em função da testada do lote, do recuo frontal e diferenciada para embasamento e torre, quando for o caso.

PROPOSTA PARA O CONJUNTO EDIFICADO AO LONGO DO CORREDOR VIÁRIO (NOVOS EMPREENDIMENTOS)			
TIPOLÓGIA DE PERMITIDO	RECUO MÍNIMO (m)	RECUO MÁXIMO (m)	GABARITO (m)
FOO (MISTO) OU MISTO (T1)	5 = testada <25m	Recuo mínimo: 5,0m (área privada de uso público)	9,0 / 15,0
Comercial / serviços Ou Misto (T2)	25 = testada <100m	Recuo mín. base: 5,0m (área privada de uso público) Recuo mín. torre: 10,0m	9,0 / 60,0 (equivalente a 1,5 x a largura final da via)
Institucional (T3)	>100m	Recuo mínimo e máximo de 10,0m	Equipamentos de lazer, de educação ou cultura: máximo 15,0m.

Obs: Propõem-se que:

- 1) É vedado o uso das áreas livres do recuo frontal, no pavimento térreo, para estacionamento de veículos e a utilização total ou parcial das áreas de comércio e serviços de âmbito local para estacionamento. Estacionamento no térreo: mínimo de 10m de recuo em relação ao alinhamento predial.
- 2) É vedado o uso das áreas livres do recuo frontal, no pavimento térreo, para estacionamento de veículos e a utilização total ou parcial das áreas de comércio e serviços de âmbito local para estacionamento. Estacionamento no térreo: mínimo de 10m de recuo em relação ao alinhamento predial.
- 3) É vedado o uso das áreas livres do recuo frontal, no pavimento térreo, para estacionamento de veículos e a utilização total ou parcial das áreas de comércio e serviços de âmbito local para estacionamento. Estacionamento no térreo: mínimo de 10m de recuo em relação ao alinhamento predial.
- 4) É vedado o uso das áreas livres do recuo frontal, no pavimento térreo, para estacionamento de veículos e a utilização total ou parcial das áreas de comércio e serviços de âmbito local para estacionamento. Estacionamento no térreo: mínimo de 10m de recuo em relação ao alinhamento predial.

f) Estacionamento

Lei OUC AB: É vedado o uso das áreas livres do recuo frontal, no pavimento térreo, para estacionamento de veículos e a utilização total ou parcial das áreas de comércio e serviços de âmbito local para estacionamento. Estacionamento no térreo: mínimo de 10m de recuo em relação ao alinhamento predial.

Nossa proposta: concordamos com a Lei da OUC AB e sugerimos como estratégia para estacionamento em novos empreendimentos: destinar o 1º e/ou o 2º pavimento das edificações entre 8 a 14 pavimentos para estacionamento. Edificações com mais de 14 pavimentos podem ter até 3 níveis (3º, 4º e 5º) de estacionamento.

g) Taxa de Permeabilidade:

Lei OUC-AB: TP mínima 30%. Mas novas construções na OUC AB podem optar por reduzir a TP de 30% para 15% desde que implantadas em lotes com área de terreno maior que 500m<sup>2</sup> e dotadas de dispositivos de retenção de águas pluviais.

Nossa proposta: TP mínima (OUC Água Branca / Distrito da Barra Funda): 20% + itens da Cota Ambiental Parâmetros incentivados no lote (Cota ambiental) são: arborização, áreas ajardinadas, cobertura verde, fachada verde, pisos semipermeáveis, piscininhas.

Acréscimo dos itens:

• Doação de parte do lote para ampliação da área de calçada a fim de possibilitar, entre outros itens, a adoção de jardins de chuva;

• Destinação de parte do lote para criação de espaço privado livre e verde para uso público.

Os cálculos de potencial construtivo serão efetuados com o terreno original, antes da doação.

Para quem doar parte de seu lote, a TP poderá ser reduzida a 20%.



h) Caminhos de pedestres intra-quadra / fruição

Nossa proposta: em algumas quadras de grande dimensão, como a localizada entre a Avenida Marquês de São Vicente e a rua José Kryss, criar um caminho de pedestres intra-quadra. Nossa sugestão é transformar a via proposta pela Operação Urbana Consorciada Água Branca em uma via de pedestres, com largura mínima de 8,0m; as edificações voltadas para estes caminhos devem ter fachada ativa, vegetação e mobiliário urbano. Esta proposta pode ser replicada em outras quadras, favorecendo a circulação de pedestres em um ambiente mais agradável e convidativo.

Com relação aos lotes que têm face para duas vias, consideramos que os espaços de fruição a serem propostos deverão conectar as duas vias.

i) Adoção da **fachada ativa** em função do uso do nível térreo, do recuo e gabarito da edificação

PDE, 2014: nas áreas de influência dos **eixos de estruturação**, serão consideradas não computáveis: "IV - as áreas construídas no nível da rua com acesso direto ao logradouro, em lotes com testada superior a 20m (vinte metros), até o limite de 50% (cinquenta por cento) da área do lote, destinadas a usos classificados nas subcategorias de usos nR1 ou nR2;

V - a área destinada aos usos não residenciais nR, até o limite de 20% (vinte por cento) da área construída computável total do empreendimento, nos empreendimentos de uso misto e nos Empreendimentos de Habitação de Interesse Social - EHS." (art.80)

Lei OUC-AB: ocupação incentivada no pavimento térreo: mínimo entre 50 e 70% da extensão horizontal da fachada voltada para o logradouro que define o corredor devem ser ocupados com uso não residencial com acesso direto e **abertura para logradouro ou fruição pública**.

Nossa proposta:

PROPOSTA PARA A ADOÇÃO DE FACHADA ATIVA NOS NOVOS EMPREENDIMENTOS AO LONGO DO CORREDOR VIÁRIO			
TIPOLÓGIA DE PERMITIDO	RECUO MÍNIMO (m)	RECUO MÁXIMO (m)	GABARITO (m)
I C	Recuo mínimo: 5,0m	Incentivada: segue os parâmetros propostos pela OUC AB	Mínimo entre 50 a 70% (pode-se incluir esta porcentagem nas fachadas voltadas para os caminhos internos à quadra)
T2	Recuo mín. base: 5,0m Recuo mín. torre: 10,0m	Incentivada: segue os parâmetros propostos pela OUC AB	Mínimo entre 50 a 70% (pode-se incluir esta porcentagem nas fachadas voltadas para os caminhos internos à quadra)
T3	Recuo mínimo: 5,0m	Incentivada: instalar atividades de comércio ou serviços – um restaurante ou comércio de pequeno porte (alimentos, p.e.)	Deverá ser analisada caso a caso.

j) Espaços públicos e espaços privados de uso público

Nossa proposta: Incorporar esculturas ao espaço público como no Parque e Pavilhão das Esculturas, na margem do rio Mapocho, em Santiago do Chile (1986 a 1994), ou na cidade do Recife em que as edificações com área igual ou superior a 1.00m<sup>2</sup> devem destinar áreas para receber esculturas de artistas locais.

