

Nota Técnica

ARCO JURUBATUBA

Outubro 2016

LEITURA TERRITORIAL

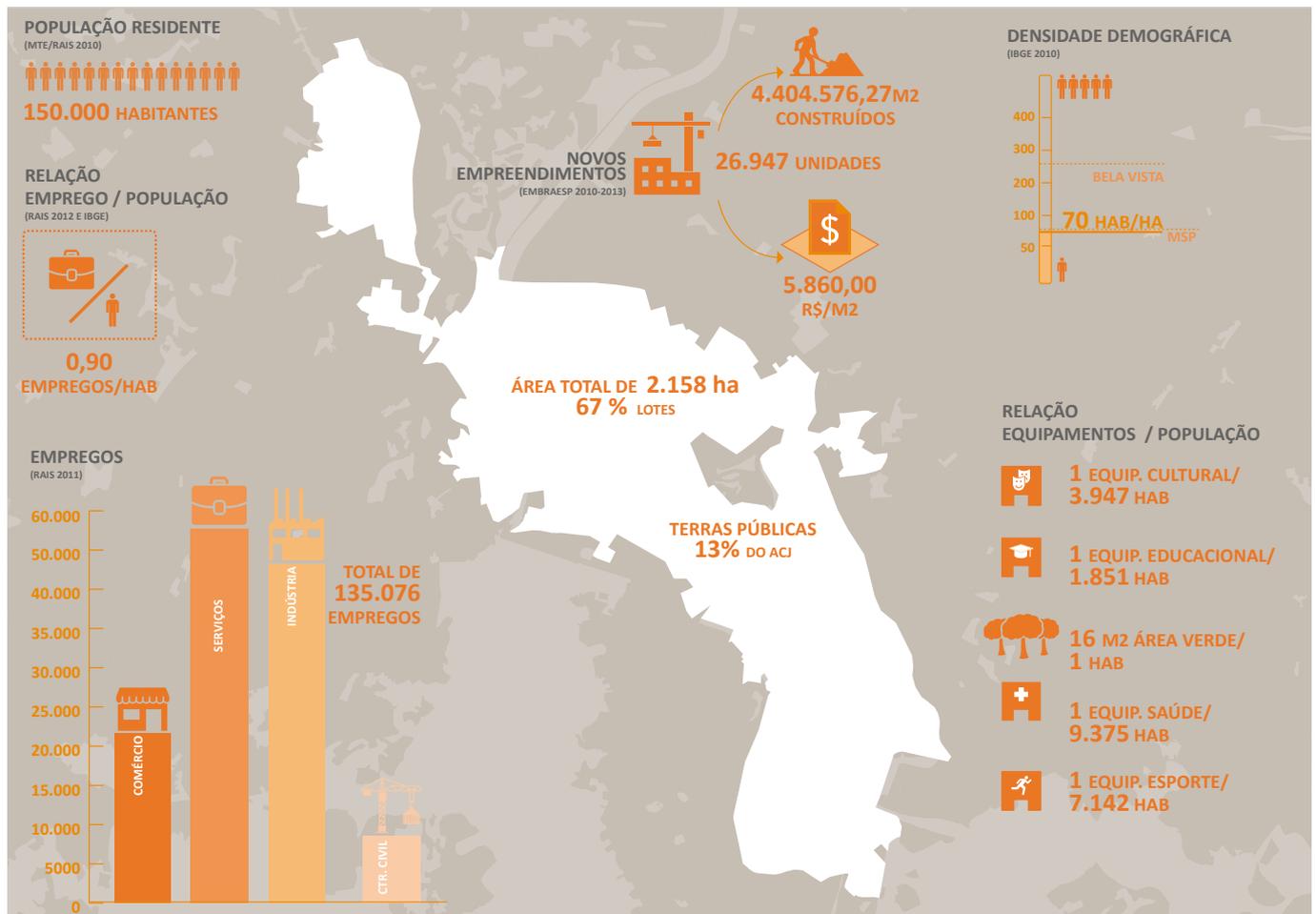
ARCO JURUBATUBA

O Arco Jurubatuba - ACJ compõe o Setor Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana - MEM definido pelo Plano Diretor Estratégico - PDE (Lei nº 16.050/14). Conforme as definições estabelecidas na referida lei, a MEM apresenta grande potencial de transformação urbana e tem papel estratégico na reestruturação do Município, na medida em que é delimitada em áreas que apresentam vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias, que articulam a Região Metropolitana de São Paulo e onde se verificam processos de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo.

Nesse sentido, os objetivos a serem alcançados para essas áreas estruturadoras da cidade, definidos em lei, visam, essencialmente: o equilíbrio na relação entre emprego e moradia a partir do aumento das densidades demográficas e construtivas, implantação de novas atividades produtivas, manutenção e estímulo ao emprego industrial de abrangência metropolitana, recuperação da qualidade dos sistemas ambientais existentes, produção de habitação de interesse social, manutenção da população moradora, incremento e qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo e manutenção e qualificação dos espaços públicos.

A SP Urbanismo vem realizando estudos com o intuito de entender as atuais dinâmicas urbanas presentes no território do Arco Jurubatuba e subsidiar a formulação de projetos específicos. A partir de uma leitura preliminar do território – apresentada no item 3. Diagnóstico deste

DADOS ATUAIS



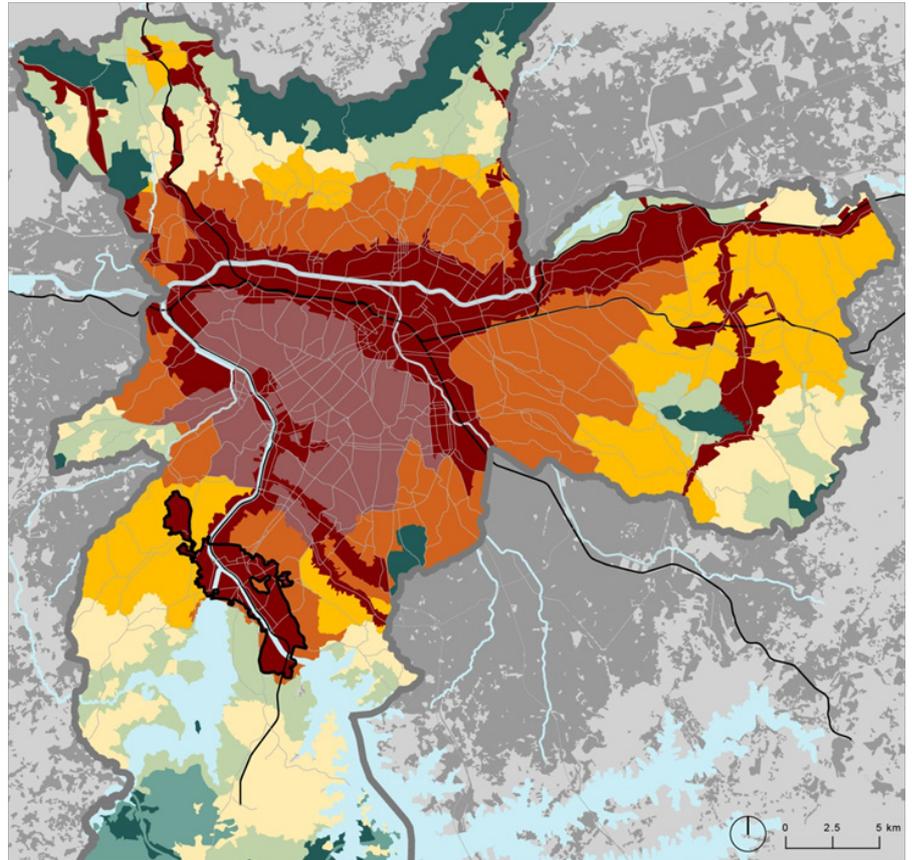
documento – fora promovida uma oficina com técnicos da SP Urbanismo e SMDU onde foram identificadas e discutidas as principais questões da região do Arco e levantadas diretrizes e encaminhamentos que, por sua vez, subsidiaram a elaboração do Zoneamento (Lei nº 16.402/2015).

MACROÁREAS E O ARCO JURUBATUBA



0 1,25 2,5 5km

Fonte: MDC, 2004; PDE-Lei nº 16.50/2014
Elaboração: SP Urbanismo



2. OBJETIVOS

A presente Nota Técnica tem por objetivo divulgar o processo de desenvolvimento da leitura territorial realizada no âmbito do Arco Jurubatuba, a fim de subsidiar, em consonância com o PDE, a elaboração de projetos de ordenamento e transformação do território.

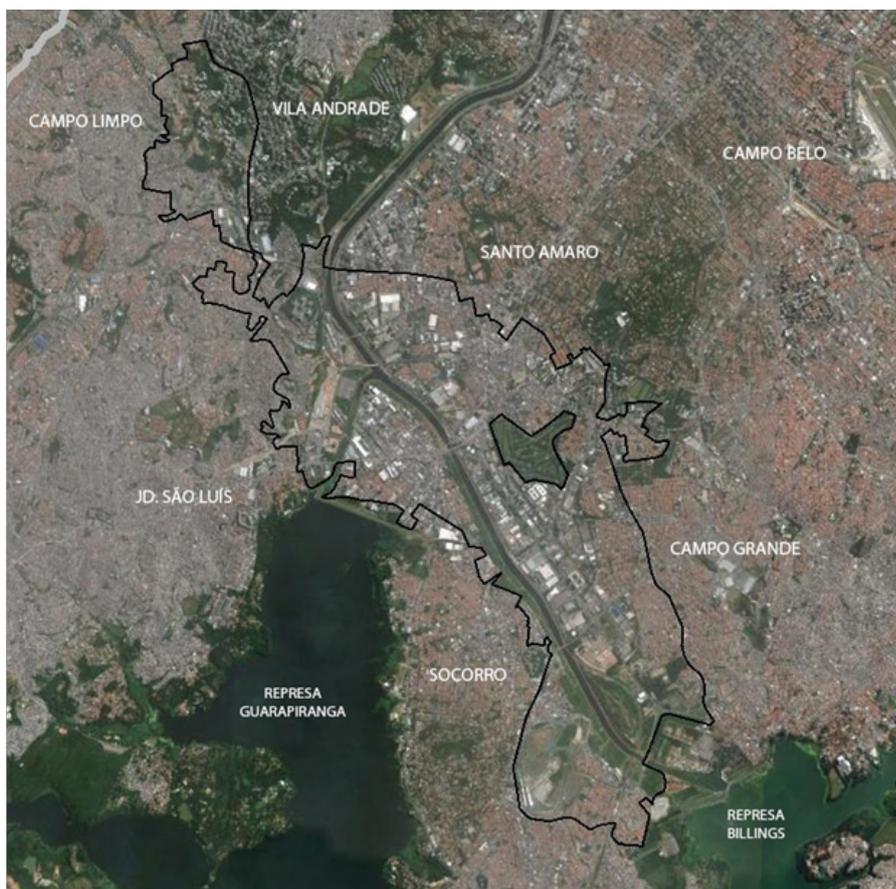
3. DIAGNÓSTICO

A leitura preliminar do território foi iniciada em 2014 e considerou, em alguns momentos da análise, além da região interna ao perímetro, dois outros limites distintos, externos ao ACJ e mais abrangentes: um definido pelas 24 zonas OD 2007 imediatas ao perímetro do Arco Jurubatuba, incluindo tanto a centralidade econômica regional de Santo Amaro, quanto às áreas satélites, cujos eixos de mobilidade e desenvolvimento passam pelo perímetro do Arco (área de influência 1); e outro, delimitado pela distância de 500 m para além das bordas do Arco (área de influência 2). Os dois perímetros de abrangência permitem à análise uma riqueza maior de dados e informações necessárias à compreensão dessa extensa área. Os mapas que serão mencionados ao longo deste diagnóstico constam no ANEXO I do presente documento.

FOTO AÉREA

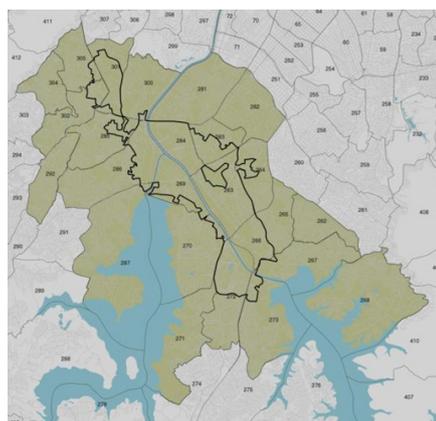
 Arco Jurubatuba

Fonte: Google Earth, 2014
Elaboração: SP Urbanismo

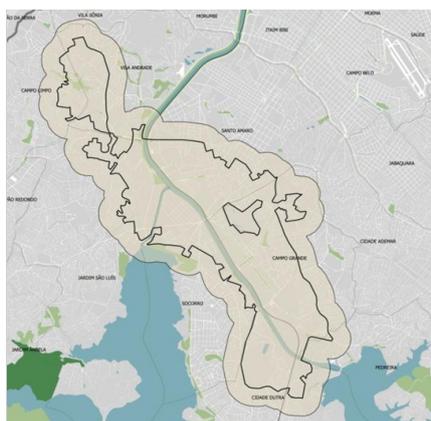


O ACJ tem área bruta total de 2.158 hectares, 1.400 hectares de área de lote e abrange as subprefeituras de Santo Amaro, Capela do Socorro, Campo Limpo, M'Boi Mirim e os distritos de Vila Andrade, Campo Limpo, Santo Amaro, Jd. São Luís, Capela do Socorro, Campo Grande e Cidade Dutra, conforme ilustra o mapa 3.1.1.

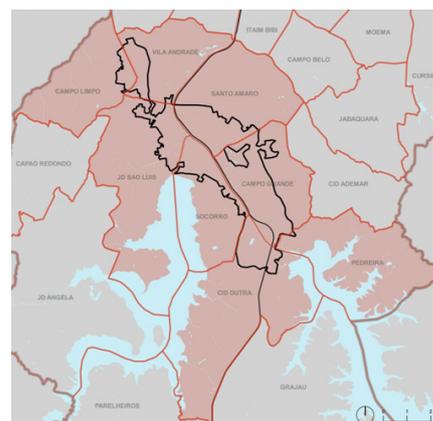
ÁREAS DE INFLUÊNCIA



Área de influência 1: 24 zonas OD imediatas ao perímetro do ACJ
Fonte: Metrô, Pesquisa OD, 2007. Elaboração: SP Urbanismo



Área de influência 2: distância de 500 m das bordas do ACJ
Elaboração: SP Urbanismo



Distritos que compõem o Arco Jurubatuba
Fonte: MDC, 2004. Elaboração: SP Urbanismo

3.1. Contextualização

O Arco Jurubatuba, como mostra o mapa 3.1.2, é parte integrante da Macroárea de Estruturação Metropolitana ao sul do município e faz limite com as macroáreas de Qualificação da Urbanização (a leste) e Redução da Vulnerabilidade Urbana (a oeste), que se caracterizam, respectivamente: pela combinação de usos residenciais e não residenciais, com moderada

oferta de empregos e serviços – região de Santo Amaro e Campo Grande; e elevado índice de áreas precárias, irregulares e de risco, com baixa oferta de infraestrutura e equipamentos e com predominância de população de baixa renda – Campo Limpo, Jd. São Luís e Capão Redondo.

O zoneamento definido pela lei nº 13.885 de 2004, hoje revogada, previa, para a região do ACJ, um perímetro de Operação Urbana Consorciada, o Polo de Desenvolvimento Sul, cujos objetivos e diretrizes eram:

- promover o desenvolvimento econômico sustentável da Zona Sul e do extremo sul, atraindo investimentos e gerando empregos de qualidade para a região;
- promover a inserção educacional da população da região, especialmente no que diz respeito à formação, pesquisa e desenvolvimento, voltada aos setores de informação, multimídia e educacional, ao ensino superior e à capacitação profissional em áreas intensivas em tecnologia;
- prover infraestrutura e equipamentos urbanos na Zona Sul, intensificando sua integração territorial com o centro expandido da cidade e toda a Sub-região Sul e Região Metropolitana;
- incentivar a preservação ambiental e agregar valor aos recursos naturais por meio de ações sustentáveis do Setor Público e do Setor Privado;
- criar incentivos fiscais visando à atração de investimentos intensivos e geradores de empregos, mediante lei específica.

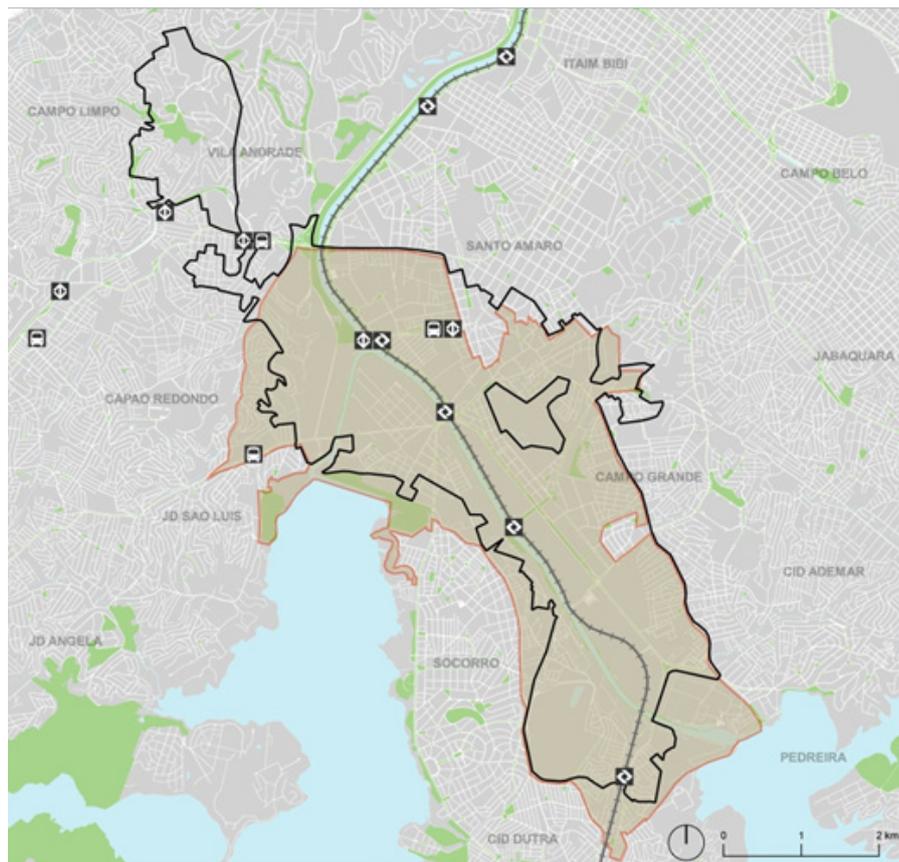
POLO DE DESENVOLVIMENTO SUL



0 0,25 0,5 1 2km

Fonte: MDC, 2004; PDE - Lei nº 16.50/2014; LPUOS - Lei nº 16.420/2015; Planos Regionais - Lei nº 13.885/2004

Elaboração: SP Urbanismo



Na época a Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SMDU realizou estudos cujas intenções já consideravam a vocação econômica da área, a necessidade de incentivo a equipamentos públicos e fomento à educação, além da importância da questão ambiental presente na região, com a proximidade dos rios, represas e áreas de preservação. No entanto, para

a região do Jurubatuba, não houve nenhum encaminhamento formal no sentido de estabelecer ali um instrumento urbanístico específico, e as diretrizes para o Polo de Desenvolvimento Sul não foram adiante.

O caso do Polo de Desenvolvimento Sul é similar ao caso das demais OUCs definidas no PDE 2002: foram perímetros estudados pelas equipes técnicas de SMDU e SP Urbanismo, porém não tiveram encaminhamento formal à Câmara como projetos de lei de operações urbanas consorciadas. Na revisão do PDE em 2014, alguns desses perímetros inseridos na MEM foram revisados e mantidos como áreas de estudo (Arco Pinheiros, anterior OUC Vila Leopoldina e Arco Tamanduateí, antiga Diagonal Sul, por exemplo) e outros foram reavaliados, optando-se por seu não prosseguimento.

3.2. Formação histórica, morfologia urbana e patrimônio

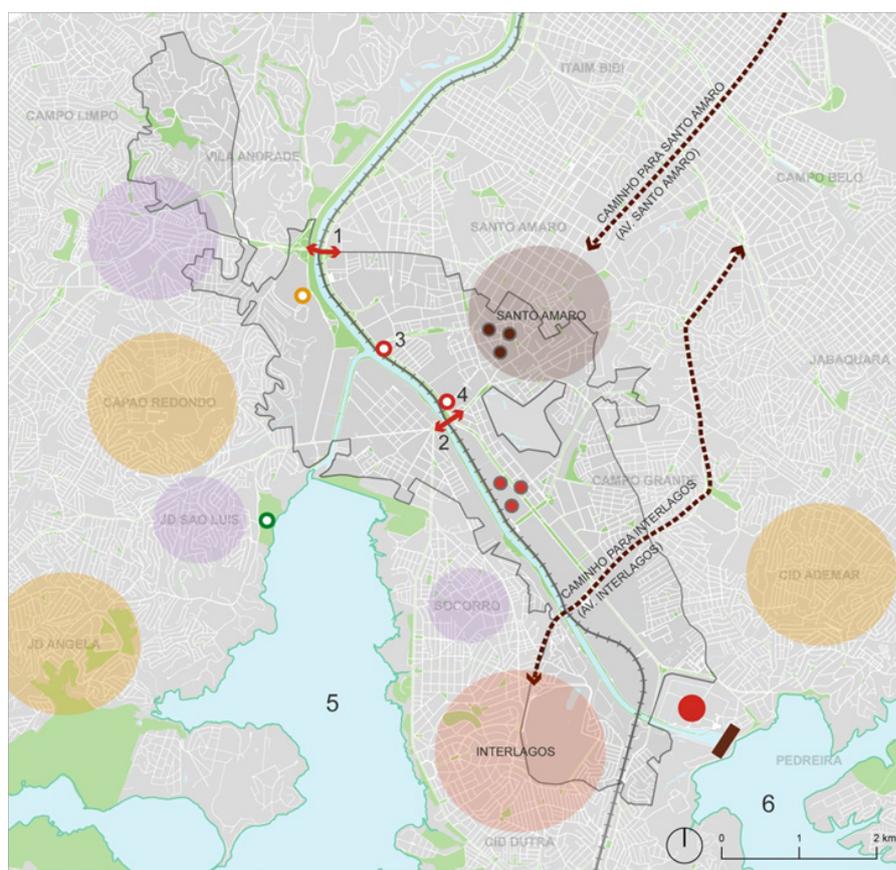
FORMAÇÃO HISTÓRICA



0 0,25 0,5 1 2km

Fonte: MDC, 2004
Elaboração: SP Urbanismo

1. Ponte João Dias
2. Ponte Socorro
3. Estação Ferroviária Santo Amaro - 1957
4. Estação Ferroviária Socorro - 1957
5. Represa Garapiranga - 1908
6. Represa Billings - 1957



A ocupação do solo na região hoje compreendida pelo Arco Jurubatuba tem origem na vila de Santo Amaro, fundada em 1552, e elevada a município em 1832. Em 1935, dado o crescimento da cidade, a vila perdeu autonomia e foi anexada a São Paulo. A capital, então, ligava-se ao ex-município vizinho pela estrada de Santo Amaro, atual Av. Santo Amaro, um dos poucos caminhos que ligavam o centro à região sudoeste do município. Também as transposições do rio eram poucas: na região do ACJ, sobre os rios Pinheiros e Jurubatuba, as primeiras foram as pontes João Dias e do Socorro.

Na década de 1940, já existia a Av. Washington Luís e seu prolongamento até Interlagos, onde foi inaugurado o autódromo. As indústrias se concentravam em Santo Amaro e, ao seu redor, cresciam os bairros operários como Jd. São Luís (primeiro loteamento à margem esquerda do Pinheiros) e Vila das Belezas; formados essencialmente pelos trabalhadores dessas fábricas.

Nos anos de 1950 foram construídas as estações ferroviárias Santo Amaro e Jurubatuba, quando da construção do ramal Jurubatuba da Estrada de Ferro Sorocabana. Isso facilitou o escoamento da produção industrial da região e gerou um movimento de atração, tanto de novas indústrias como de passageiros – moradores e trabalhadores das imediações. Na mesma época, também foi construída a usina Termoelétrica de Piratininga, nas proximidades da Represa Billings.

Já nos anos 70, a cidade experimentou um crescimento populacional intensivo em suas periferias. Os núcleos habitacionais (em ocre na imagem a seguir) passaram a receber um contingente de novos moradores além do esperado e, com isso, também cresceu o número de habitações irregulares e precárias nessas localidades, bem como a ocupação das áreas de mananciais se intensificou. Ao mesmo tempo, a região do ACJ também recebeu o primeiro centro empresarial da cidade: o Centro Empresarial São Paulo – CENESP.

Desse modo, é possível dizer que a região apresenta um processo de urbanização e consolidação tardio em relação ao município de São Paulo, cujo centro data do século XIX. O mapa 3.2.1 mostra o histórico da evolução da mancha urbana da cidade, onde as cores mais escuras são ocupações mais recentes. A quase totalidade do ACJ se insere no período entre as décadas de 50 e 60 e, como já mencionado, tem seu histórico vinculado principalmente à retificação do rio Pinheiros, criação das represas Billings e Guarapiranga, ao desenvolvimento industrial de Santo Amaro e posterior avanço desta dinâmica ao longo das marginais.

É por esse motivo que as edificações de valor histórico da região são bastante escassas, como mostra o mapa 3.2.2, concentrando-se quase que exclusivamente na extensão do eixo histórico de Santo Amaro. Dentro do ACJ são 6 áreas demarcadas como ZEPEC-BIR, Zonas Especiais de Preservação Cultural que apresentam Bens Imóveis Representativos, tombadas pela Resolução 27 do Conpresp em 2014. A saber: o antigo Instituto de Educação, atual Escola Estadual Prof. Alberto Conte, à Av. Mário Lopes Leão; Praça Salim Farah Maluf; edifício da antiga Prefeitura de Santo Amaro à Praça Floriano Peixoto; Praça Floriano Peixoto; Igreja da Matriz de Santo Amaro; Largo Treze de Maio. Também foram levantadas as ZEPECs localizadas em uma área de influência de até 500m para além do perímetro oficial, onde constam mais 10 ZEPEC-BIR, incluindo o Teatro Paulo Eiró e demais imóveis do eixo histórico de Santo Amaro; uma ZEPEC-APPA (Área de Proteção Paisagística) próxima ao Parque Burle Marx, com área de 35.003 m², e o bairro de Interlagos, com uma área total de 1.727.857 m² demarcado como ZEPEC-AUE (Área de Urbanização Especial), tombado pela Resolução 18 do Conpresp em 2004. O tombamento do bairro incide sobre o traçado urbano, os ajardinamentos públicos e privados e a vegetação do bairro, planejado na década de 20, por iniciativa do engenheiro britânico Louis Romero Sanson em parceria com o urbanista francês Alfred Agache, para ser o “Balneário Satélite da Capital”. Apesar de todo o projeto do bairro e sua intenção de atrair a população de mais alta renda para a região, foi a construção do autódromo, na década seguinte, que impulsionou o desenvolvimento de Interlagos.

O mapa 3.2.3 mostra que a composição fundiária do perímetro do ACJ está intimamente ligada à várzea, ferrovia e formação histórica das glebas industriais. Atualmente, o perímetro conta com a presença significativa de grandes lotes – 82% da sua área bruta total – dentre os quais, os que apresentam área entre 10.000 e 20.000 m² somam 10.392.007 m² e os com área acima de 20.000 m², um total de 7.312.934 m². Enquadram-se nesses lotes: o autódromo de Interlagos, a área do aterro sanitário, a Subestação Xavantes da CETEEP, o Pátio Guido Caloi do Metrô (em construção), o Terminal e Estação Santo Amaro, os shoppings SP Market e Nova 25 de Março, o Senac Santo Amaro e o Transamérica Expo Center.

3.3. Habitação, demografia e socioeconomia

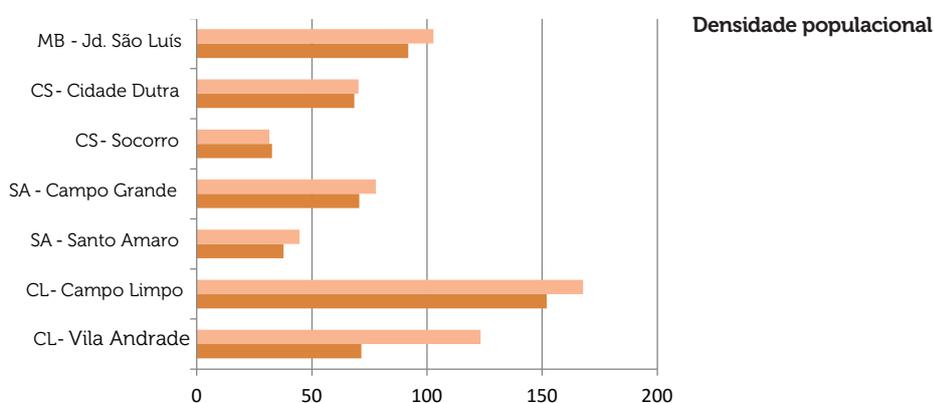
A população residente no ACJ é da ordem de 150 mil habitantes, num total de 43 mil domicílios, conforme os números da Pesquisa OD 2007. Dado o histórico de ocupação da região – urbanização recente e crescimento exponencial desordenado da ocupação habitacional das proximidades das grandes glebas industriais – as maiores densidades populacionais estão localizadas ao redor do Arco. Para elucidar essa questão, foram observadas as zonas externas ao Arco, compreendidas pela área de influência 1, cuja população é absurdamente maior: são 1.044.657 habitantes em 293.230 domicílios, num total de 311.317 famílias.

O mapa 3.3.1 mostra a densidade populacional por setor censitário do IBGE em 2010. Dentro do ACJ, especificamente, a população residente concentra-se na região de Santo Amaro, ao longo do eixo da Av. Nossa Senhora do Sabará, nos bairros Jardim Marabá e Capela do Socorro e no distrito de Vila Andrade. A densidade populacional bruta do perímetro do ACJ é de 70 hab/ha.

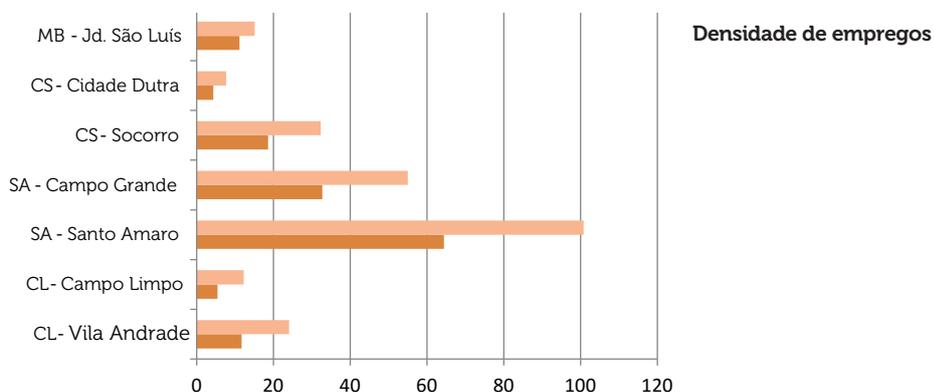
DENSIDADES POR DISTRITO



Fonte: IBGE/2000 e 2010
Elaboração: SP Urbanismo



Fonte: DEINFO, RAIS/2000 e 2010
Elaboração: SP Urbanismo



De maneira geral, os distritos do ACJ que apresentam as maiores densidades populacionais tem baixa oferta de empregos. O Índice de Vulnerabilidade Social (mapa 3.3.2) mostra que as áreas consideradas socialmente mais frágeis estão localizadas próximas às represas, em áreas de proteção ambiental que sofrem com uma alta população residente em ocupações quase sempre irregulares. No interior do ACJ, boa parte da área é classificada com sendo de vulnerabilidade muito baixa, estando as mais altas concentradas ao sul e a noroeste do perímetro, o que evidencia essa questão.

As favelas, como mostra o mapa 3.3.3, concentram-se a oeste do rio, na região de Vila Andrade. São 39 favelas dentro do ACJ, com área total de 476.096 m², sendo as maiores: Jardim da Felicidade, com 46.680 m² de área e 1.057 domicílios, e Jardim Ibirapuera, com 73.021 m² e 1.458 domicílios, ambas localizadas no distrito de Jardim São Luís. Já na área de influência OD, que considera as zonas OD207 do entorno do Arco, o número de favelas é quase 6 vezes maior: são 223 favelas em 3.247.411 m².

Também as demarcações de ZEIS (mapa 3.3.4) refletem essa situação. São 61 Zonas Especiais de Interesse Social dentro do ACJ, concentradas na região de Vila Andrade, somando um total de 2.219.286 m² (aproximadamente 10% da área bruta do Arco). Dentre elas, a grande maioria é ZEIS-1 (38 perímetros e área total de 1.668.011 m²), ademais, são 5 ZEIS-2, 12 ZEIS-3 e 6 ZEIS-5.

Na área de influência 1, são 303 perímetros e um total de 19.330.188 m², sendo: 228 ZEIS-1, com área: 17.486.916,16 m²; 35 ZEIS-2, com área: 638.899,52 m²; 14 ZEIS-3, área: 422.307,14 m²; 9 ZEIS-4, área: 396.529,1 m² e 17 ZEIS-5, com área: 385.536,52 m².

Mesmo com uma densidade populacional considerada baixa (70hab/ha) a quantidade de equipamentos públicos no interior do perímetro do ACJ, conforme os dados do mapa 3.3.5, não é suficiente para atender toda a região. Além disso, observa-se que os principais deles estão concentrados no distrito de Santo Amaro: Sesc, Senac, Santa Casa e CEE Joerg Bruder (Centro Escola Santo Amaro). No total, são 177 equipamentos: 21 de Assistência Social, 38 de Cultura, 80 de Educação, 21 de Esportes e 16 da área da Saúde; 924 habitantes por equipamento.

3.4. Zoneamento e uso do solo

O uso do solo do Arco é predominantemente industrial e de comércio e serviços (mapa 3.4.1), essencialmente ao longo do canal do Jurubatuba, onde se localizam boa parte das grandes glebas. O mapa a seguir, que mostra os usos não residenciais, evidencia esse caráter e também aponta para a centralidade de Santo Amaro, com misto de comércio, serviços e habitação; e para o centro empresarial da região, composto pelo Centro Empresarial São Paulo - CENESP e pelo Condomínio Panamérica Park (área em vermelho entre o rio Pinheiros e o rio Guarapiranga).

O Zoneamento da região do Arco é um reflexo da predominância de uso. As zonas que ocupam a maior parte da área do ACJ são as ZPIs e ZDEs e as ZCs, conforme o mapa 3.4.2.

As **Zonas Predominantemente Industriais (ZPI)** são áreas destinadas à implantação e manutenção de usos não residenciais diversificados, em especial usos industriais. São categorizadas em ZPI-1 ou 2, conforme a macroárea nas quais se localizam. No ACJ, são ZPI-1 as grandes quadras localizadas na região entre a Av. Guido Caloi e Av. Guarapiranga, com frente para o rio Jurubatuba em sua margem oeste, incluindo a sede da empresa Bayer.

As **Zonas de Desenvolvimento Econômico (ZDE)** são regiões de uso industrial, destinadas à manutenção, ao incentivo e à modernização desses usos, às atividades produtivas de alta intensidade em conhecimento e tecnologia e aos centros de pesquisa aplicada e desenvolvimento tecnológico, entre outras atividades econômicas. As ZDE-1 são áreas que apresentam grande concentração de atividades industriais de pequeno e médio porte, além de usos residenciais e comerciais e as ZDE-2, áreas que apresentam atividades produtivas de grande porte e vocação para a instalação de novas atividades de alta intensidade de conhecimento e tecnologia, além de usos residenciais

e comerciais. No ACJ, são ZDE-2 as quadras compreendidas na região da Av. Eng. Eusébio Stevaux, entre a Av. Vitor Manzini e Av. Interlagos, onde se localizam grandes equipamentos como o Senac e o Shopping SP Market e onde as quadras alcançam o rio Jurubatuba em sua margem leste.

As **Zonas Centralidade (ZC)** são porções do território voltadas à promoção de atividades típicas de áreas centrais ou de subcentros regionais ou de bairros, destinadas principalmente aos usos não residenciais, com densidades construtiva e demográfica médias, à manutenção das atividades comerciais e de serviços existentes e à promoção da qualificação dos espaços públicos. No ACJ, as principais centralidades são as regiões do Largo Treze em Santo Amaro e do Largo do Socorro.

3.5. Transporte público e mobilidade

A região que abrange o perímetro do Arco é cortada em sua quase totalidade pelo rio Jurubatuba, que conecta o rio Pinheiros à represa Billings; pelas linhas 9 - Esmeralda da CPTM (no sentido noroeste-sudeste) e 5 - Lilás do Metrô (no sentido leste-oeste); e por vias estruturais de importância metropolitana como a Av. Interlagos, Estrada de M'Boi Mirim - Av. Guarapiranga - Av. Washington Luís, Av. Robert Kennedy, Estrada de Itapeperica, Av. das Nações Unidas e Av. Miguel Yunes (mapa 3.5.1).

Os melhoramentos viários definidos pelo PDE, mapa 3.5.2, tem por objetivo a melhoria do fluxo de veículos da região, uma vez que as vias estruturais por vezes são a única opção de acesso à rede de transportes da grande quantidade de pessoas que reside nas bordas do ACJ. São classificados em melhoramentos pontuais, melhoramentos viários e viários a abrir.

Os melhoramentos pontuais são 4 no perímetro do ACJ e 3 na área de influência direta. A saber:

1. Ponte do Socorro - requalificação do passeio público da ponte (obra vinculada à requalificação do Corredor de Ônibus M'Boi Mirim)
2. Ponte Transamérica
3. Jd. Leticia e córrego Ponte Baixa - canalização, abertura e melhoria de vias (em obras)
4. Ponte sobre a Av. Garapiranga - obra vinculada à requalificação do Corredor de Ônibus M'Boi Mirim (já executada)
5. Ponte Itapaiúna (inaugurada recentemente)
6. Construção de novas paradas de ônibus na Estrada de M'Boi
7. Piscinão RZ3

Os melhoramentos viários são 3 no ACJ: Av. Interlagos, Av. Manoel do Reis Araujo e Av. Emérico Richter; e 2 na área influência: Av. Yervant Kissajikian e Av. do Rio Bonito.

E por fim, são consideradas vias a abrir:

1. A extensão da marginal Pinheiros à oeste do rio Jurubatuba;
2. Prolongamento da Av. Chucris Zaidan até a R. Laguna;
3. Ligação da R. Adele com a R. Ângelo de Lúcia (passa pelo estacionamento do Transamérica Expo Center);
4. Prolongamento da R. Prof. Clemente Pinho até o Golf Club de São Paulo (passa pelo Shopping Nova 25 de Março)
5. Prolongamento da Av Luiz Gushiken até se ligar à Estrada De M'Boi Mirim, a altura da R. Albino Corrêa de Campos (em obras)

Corredores de ônibus planejados

1. Miguel Yunes (em andamento, planejado 2016)
2. Berrini - Trecho 2 (em andamento, planejado 2016)
3. Interlagos (planejado 2020)
4. Av. Yervant Kissajikian (planejado 2028)
5. Ns do Sabará (não haverá corredor)
6. M'boi Mirim (em obras)
7. Binário Santo Amaro (obra concluída)

Os mapas 3.5.3 e 3.5.4 retratam a mobilidade no Arco Jurubatuba; mostram, por zona OD 2007, as viagens que tem origem ou destino no Arco. São 3.206.497 viagens no total, e o número de viagens produzidas ou atraídas é da mesma ordem de grandeza: 972.116 viagens tem origem no ACJ e 976.668 viagens tem como destino o ACJ. Além disso, também com base na Pesquisa OD 2007, foi possível calcular a quantidade de viagens internas ao Arco, que somam 1.257.713. Desses dados, conclui-se que as pessoas que tem o ACJ como destino (mapa 3.5.3), em geral se deslocam menos, pois estão localizadas nas zonas mais próximas ao perímetro, enquanto que as pessoas que residem ou que iniciam alguma viagem no ACJ (mapa 3.5.4) tem destino as zonas próximas, mas também as zonas do vetor sudoeste em direção ao centro de São Paulo, realizando, portanto, viagens mais longas.

3.6. Drenagem e meio ambiente

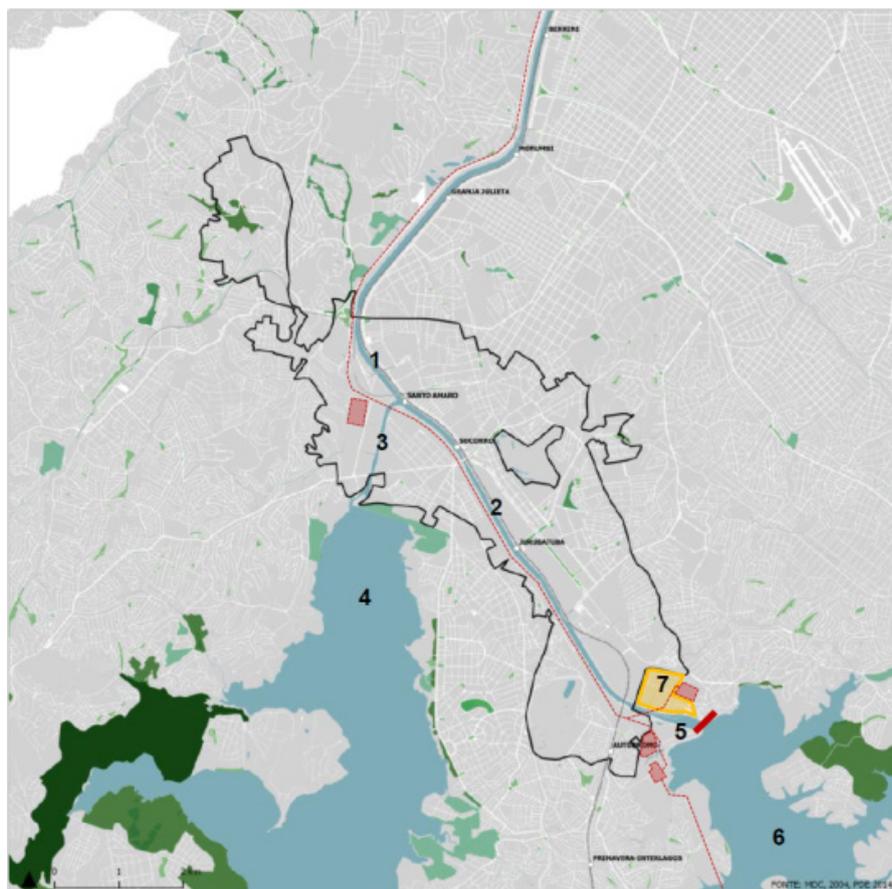
SISTEMA HÍDRICO

- Ferrovias
- Hidrografia
- Áreas verdes
- Quadra Viária

0 1 2,5 5 10km

Fonte: MDC, 2004
Elaboração: SP Urbanismo

1. Canal do Rio Pinheiros
2. Canal do Rio Jurubatuba
3. Canal do Rio Guarapiranga
4. Represa Guarapiranga
5. Usina Elevatória de Pedreira
6. Represa Billings
7. Usina Termoeletrica de Piratininga



O potencial energético e de abastecimento hídrico da região do ACJ é explorado desde muito cedo. A primeira obra de grande dimensão foi a Represa de Guarapiranga, em 1908, com intuito de aumentar a disponibilidade de energia elétrica para a região de São Paulo. A Light, responsável pela construção e

monopolizadora dos serviços de bonde, geração, transmissão e distribuição de energia, e fornecimento de água na cidade de São Paulo, percebendo o potencial de lazer da região, construiu uma linha de bonde para melhorar atender os visitantes. A criação da represa e seu potencial turístico foram o primeiro passo relevante para o processo de urbanização da região.

A Billings, posterior, foi construída em 1927 e projetada para fornecer água a partir do represamento do rio Jurubatuba, com inundação da várzea do rio das Pedras, para que se alimentasse a UHE Henry Borden, no sopé da Serra do Mar, já em Cubatão.

Nos anos 30, foi construída a Usina Elevatória de Pedreira, responsável por elevar em 25 metros as águas do Pinheiros através de um canal que as levaria à represa Billings. Foi a primeira resposta à percepção de que a capacidade de geração de energia da Henry Borden vinha diminuindo. Nos anos 40, construiu-se também um sistema de transposição de parte das águas do Tietê para alimentar a represa. Atualmente, ambos os sistemas de reversão e elevação de água são restritos a emergências, como o transbordamento de ambos os rios (vide a Resolução SMA-SSE-02). Evita-se lançar água desses corpos hídricos nos reservatórios por esses ainda servirem como fonte de abastecimento para a metrópole – o Guarapiranga, inclusive, tem esse papel desde o final dos anos 20 –, e tanto o Tietê quanto o Pinheiros padecerem de níveis máximos de contaminação tanto por resíduos orgânicos quanto inorgânicos, como metais pesados e compostos químicos.

Frente à perda de capacidade de produção energética em todas as represas ao sul de São Paulo, tendo como algozes a poluição e o assoreamento dos mananciais, e a pressão sobre o sistema energético pelo aumento do consumo residencial, comercial e industrial na região, a EMAE construiu em 1954 a UTE (Usina Termoeletrica) de Piratininga, hoje operada pela Petrobrás 4, Tal termelétrica utiliza as águas do rio Jurubatuba para sua operação.

O mapa 3.6.1 mostra que apesar de estar inserido nesse contexto hídrico e ambiental, o perímetro do ACJ em si tem pouquíssimas áreas verdes e nenhum parque de uso público. O aterro sanitário e demais áreas ao longo do rio Jurubatuba, a antiga fábrica da Telefunken e outras poucas áreas menores correspondentes a praças e canteiros, constituem o total de áreas verdes do Arco. São 2.428.204 m², cerca de 10% da área total do ACJ. Vale lembrar que o Golf Club São Paulo, uma extensa área verde privada da região, está excluído do perímetro.

Essas mesmas áreas – aterro sanitário e antiga fábrica da Telefunken – e mais outras 32 áreas, no entanto, aparecem no mapa 3.6.2 como contaminadas ou em processo de reabilitação, sendo necessário tratamento específico para que sejam abertas ao uso público. Segundo registros da CETESB e SVMA, o ACJ apresenta 33 lotes cadastrados, com uma área total de 1.311.333 m² (cerca de 6% da área do Arco). Desses, 9 estão contaminados (área total: 286.281 m²), 15 estão sob investigação (área total: 557.556 m²), 4 em processo de monitoramento para reabilitação (área total: 392.710 m²) e 5 já foram reabilitados (área total: 74786,0 m²).

4. HIPÓTESES DE DESENVOLVIMENTO URBANO

A realização do diagnóstico do território do Arco Jurubatuba suscitou questionamentos principalmente nas áreas de mobilidade, economia e meio ambiente, que necessariamente careceriam de uma análise multidisciplinar. A fim de avançar com os estudos e iniciar a proposição de diretrizes para o perímetro, a SP Urbanismo organizou, em outubro de 2014, uma oficina de trabalho com técnicos de diferentes áreas da sua equipe e da Secretaria de Desenvolvimento Urbano – SMDU.

A proposta desse evento foi reunir equipes compostas por participantes de diferentes áreas, experiências e visões para que, a partir da apresentação do diagnóstico, do empirismo e dos conhecimentos específicos de cada técnico, fossem discutidas as questões-chave para a região, identificados problemas e potencialidades e formuladas propostas.

APRESENTAÇÃO DO DIAGNÓSTICO

Oficina de trabalho, Outubro 2014



Em relação ao perímetro do ACJ, as questões-chave que balizaram as discussões foram:

- Quais são os desafios e oportunidades de desenvolvimento urbano e econômico?
- Além do que cabe à MEM, qual seu papel para a cidade nos próximos 16 anos?
- Quais são as intervenções físicas e políticas públicas importantes para seu desenvolvimento?
- O que deve ser considerado como diretriz quanto à paisagem, geografia, patrimônio?
- Quais áreas específicas são estratégicas para o desenvolvimento urbano?
- Quais áreas específicas deveriam ser objeto de pui?
- Quais instrumentos urbanísticos são apropriados para aplicação na área?
- Quais as ações estratégicas para redução dos deslocamentos e dos desequilíbrios socioeconômicos?

Foram formadas 4 equipes multidisciplinares e cada uma delas abordou, ao final da oficina, as questões que consideraram relevantes para a região em análise. A partir desse material, a SP Urbanismo fez a sistematização das propostas por equipe – apresentadas a seguir – e as sintetizou em 4 grandes áreas: uso e ocupação, mobilidade, rios e áreas verdes e atividade econômica.

PROPOSTAS DAS EQUIPES

Oficina de trabalho, Outubro 2014



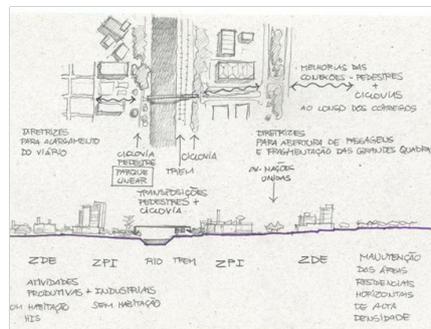
EQUIPE 1

Bruno Borges – SP Urbanismo
Eduardo Carvalho – SP Urbanismo
Hyun In Ra – SP Urbanismo
Lisandro Frigério – SMDU/DEUSO
Marcelo Bernardini – SMDU/DEURB
Marcos Moraes – SP Urbanismo



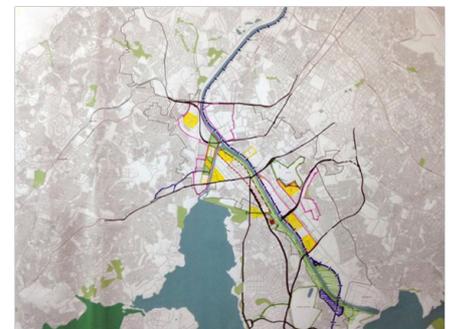
EQUIPE 2

André Kwak – SP Urbanismo
Denise Malheiros – SMDU/DEURB
Giselle Mendonça – SMDU/APAF
José Alves – SP Urbanismo
Luciana Loureiro – SP Urbanismo
Rafael Costa – SP Urbanismo



EQUIPE 3

André Pina – SMDU/DEURB
Anna Gabriela Callejas – SP Urbanismo
Carla Poma – SP Urbanismo
Clementina De Ambrosio – SMDU/DEUSO
Fábio Mariz – SMDU
Melina Giannoni – SP Urbanismo
Olga M.S. Gross – SMDU/DEURB



EQUIPE 4

Anna Barros – SP Urbanismo
Cassiano Leonel – SF
Cristina Toth Sydow – SF
Patricia Saran – SP Urbanismo
Rafael Gonçalves – SP Urbanismo
Tomás Wissenbach – SMDU/Deinfo

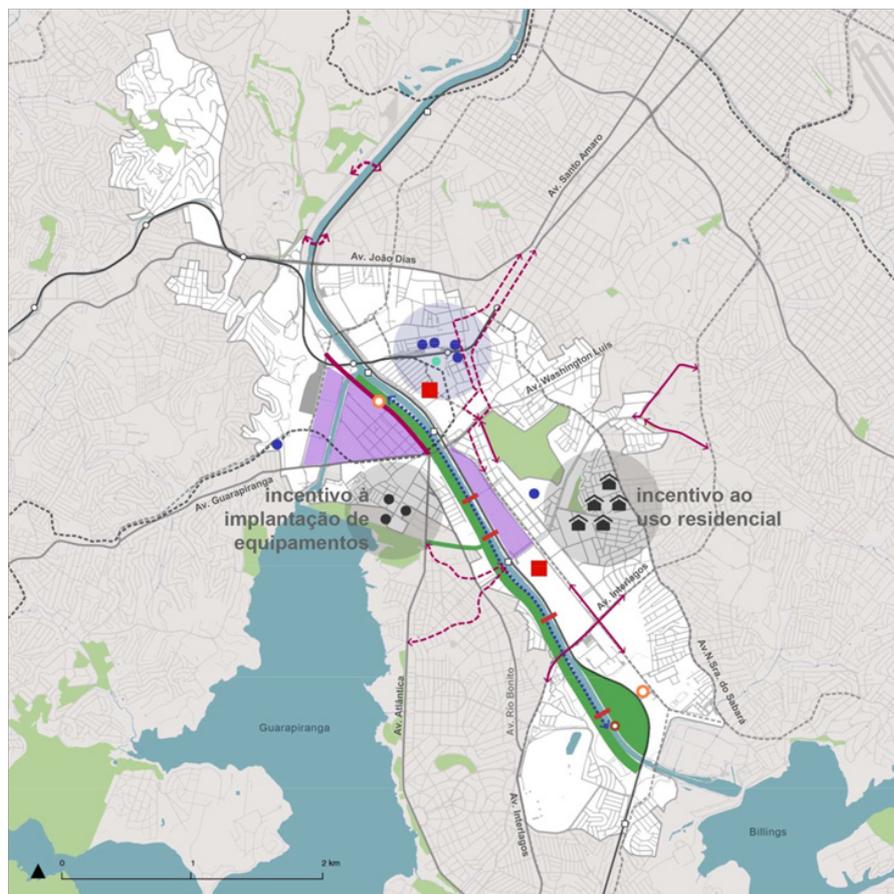
SÍNTESE DAS PROPOSTAS - EQUIPE 1

Oficina de trabalho, Outubro 2014

-  Arco Jurubatuba
-  Áreas verdes propostas
-  Áreas industriais
-  Centros comerciais
-  Equipamentos educacionais
-  Equipamentos esportivos
-  Centrais de triagem/reciclagem
-  Alta capacidade (existente/proposto)
-  Corredores de ônibus (existente/proposto)
-  Conexões viárias (existente/proposto)
-  Viário Proposto
-  Transporte hidroviário
-  Transposições propostas
-  Hidrografia
-  Praças, parques e canteios
-  Quadra viária

0 0,25 0,5 1 2km

Fonte: MDC, 2004
Elaboração: SP Urbanismo



A equipe 1 considerou o rio Jurubatuba como “barreira” entre dois territórios distintos. Nesse sentido, as diretrizes gerais a curto e longo prazo para esse território seriam: primeiramente resolver as conectividades do ponto de vista da mobilidade urbana e num segundo momento, resolver as necessidades da região.

Suas propostas incentivam a transformação do uso industrial atual para uma indústria de alta tecnologia, vinculando-a aos grandes equipamentos educacionais, além de defenderem a abertura de novas frentes urbanas com a criação de parque linear ao longo do rio associado ao transporte hidroviário de resíduos e à instalação de uma indústria de reciclagem na área do aterro sanitário.

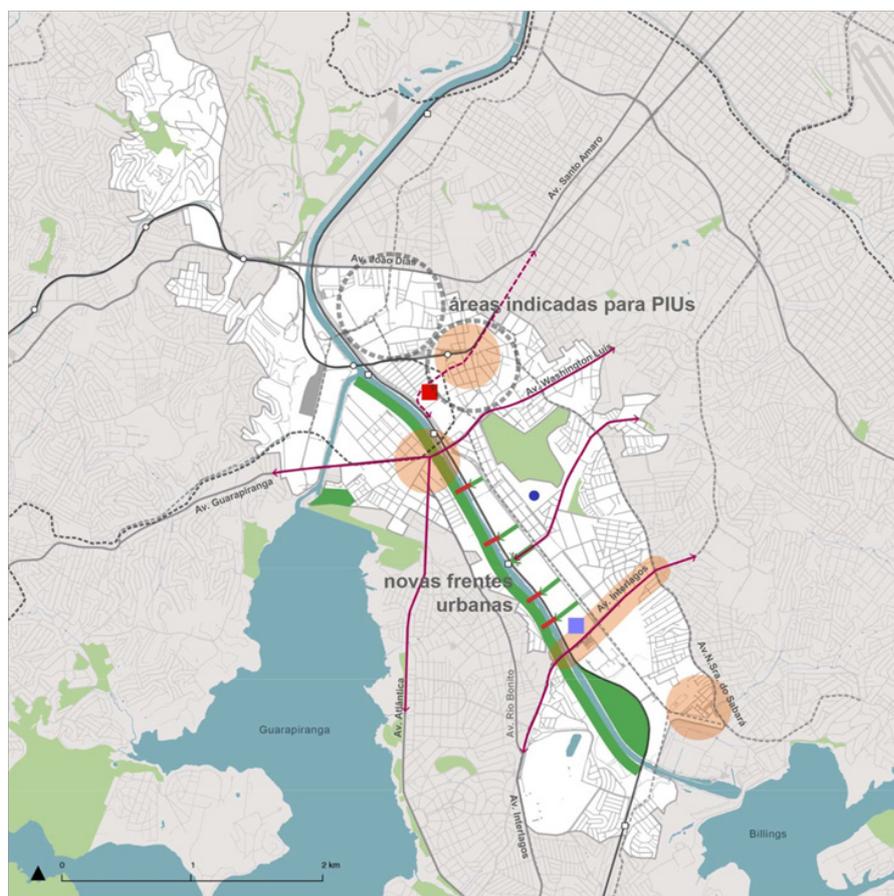
SÍNTESE DAS PROPOSTAS - EQUIPE 2

Oficina de trabalho, Outubro 2014

-  Arco Jurubatuba
-  Áreas verdes propostas
-  Centralidades
-  Equipamento comercial - Shopping 25
-  Indústria - Avon
-  Equipamento educacional
-  Alta capacidade (existente/proposto)
-  Corredores de ônibus (existente/proposto)
-  Conexões viárias (existente/proposto)
-  Novos acessos ao rio
-  Transposições propostas
-  Hidrografia
-  Praças, parques e canteios
-  Quadra viária

0 0,25 0,5 1 2km

Fonte: MDC, 2004
Elaboração: SP Urbanismo



A equipe 2 identificou as centralidades existentes no ACJ – Largo Treze em Santo Amaro, ponte do Socorro, Av. Interlagos e prolongamento da Av. Miguel Yunes, próximo à usina de Piratininga – e oportunidades por meio de intervenções pontuais, sem grandes transformações nas indústrias já instaladas. Dentre as propostas desse grupo está a abertura de “fendas” nos grandes tecidos industriais à margem do rio e a gravação dessas áreas como ZDEs.

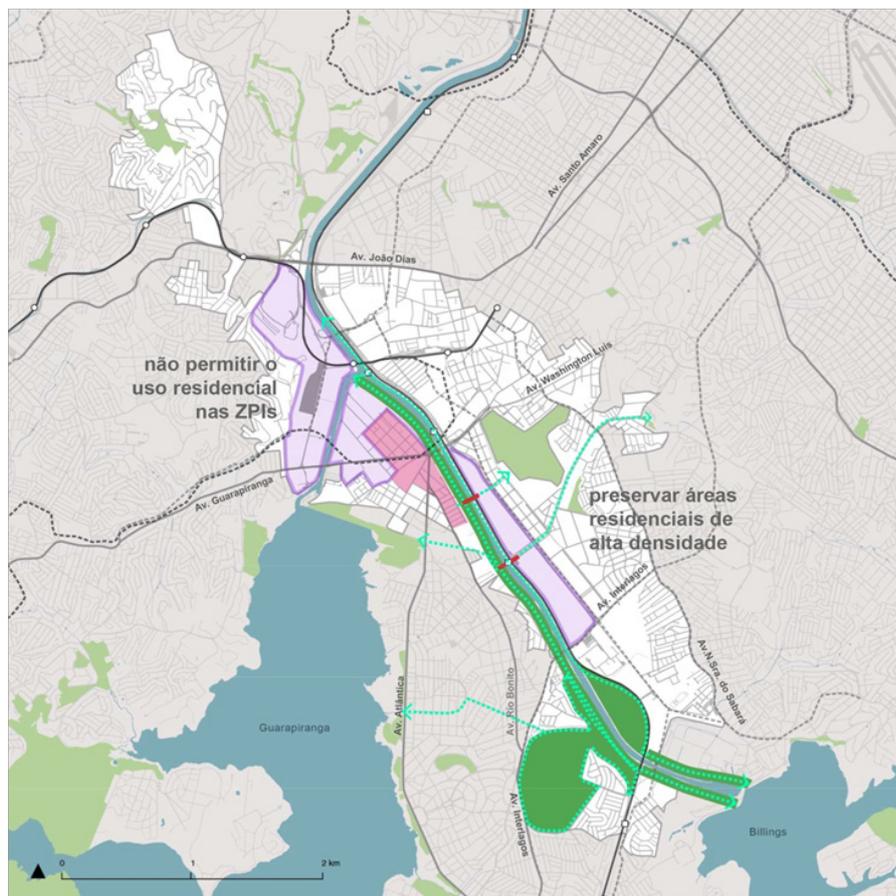
SÍNTESE DAS PROPOSTAS - EQUIPE 3

Oficina de trabalho, Outubro 2014

-  Arco Jurubatuba
-  Áreas verdes propostas
-  Áreas industriais - grandes glebas
-  Áreas industriais - menor porte
-  Alta capacidade (existente/proposto)
-  Corredores de ônibus (existente/proposto)
-  Conexões viárias (existente/proposto)
-  Transposições propostas
-  Ciclovias
-  Hidrografia
-  Praças, parques e canteios
-  Quadra viária

0 0,25 0,5 1 2km

Fonte: MDC, 2004
Elaboração: SP Urbanismo



A equipe 3 defendeu a priorização do pedestre com a proposição de parque e ciclovias nas duas margens do rio Jurubatuba, posicionando-se contra a implantação de quaisquer novas vias para automóveis. Também propuseram o incentivo à atividade industrial próxima ao rio, considerando as ZDEs como áreas de transição entre a indústria pesada e o tecido urbano geral.

No geral as propostas desse grupo foram no sentido de preservar algumas das características específicas dessa região como a integridade das ZPIs e as áreas residenciais mais densas, separando bem os dois usos.

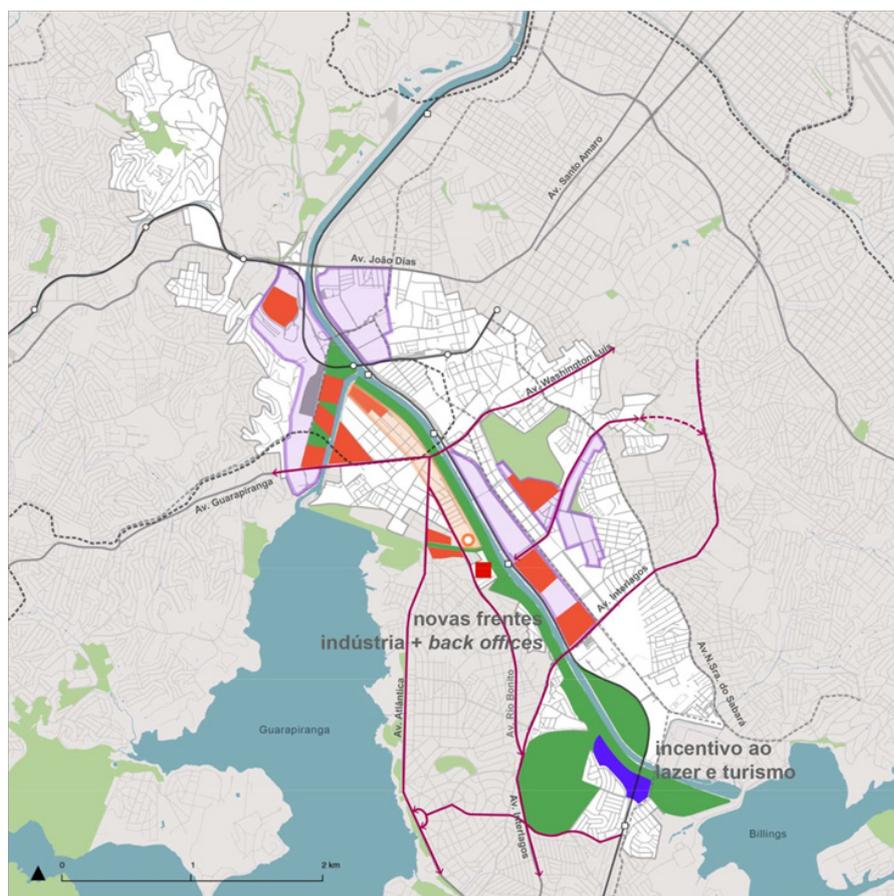
SÍNTESE DAS PROPOSTAS - EQUIPE 4

Oficina de trabalho, Outubro 2014

-  Arco Jurubatuba
-  Áreas verdes propostas
-  Áreas não transformáveis
-  Áreas industriais - grandes glebas
-  Áreas industriais - back offices propostos
-  Plataforma logística urbana proposta
-  Centro ciências da vida proposto
-  Alta capacidade (existente/proposto)
-  Corredores de ônibus (existente/proposto)
-  Conexões viárias (existente/proposto)
-  Hidrografia
-  Praças, parques e canteios
-  Quadra viária

0 0,25 0,5 1 2km

Fonte: MDC, 2004
Elaboração: SP Urbanismo



A equipe 4 também defendeu a abertura de novas frentes urbanas ao longo do rio Jurubatuba, incentivando a instalação de empresas “startups” nessas áreas associadas à um sistema de áreas verdes de lazer e turismo que considera as margens do rio, o aterro sanitário e a região do autódromo de Interlagos, alcançando as regiões das represas. As propostas também consideraram a potencialização das indústrias existentes (principalmente química e farmacêutica) por meio de sua associação às entidades educacionais da região, propondo um Centro de Pesquisas em Ciências da Vida.

Essa equipe foi a única que abordou a questão da logística de cargas, propondo a instalação de uma plataforma na região sul do ACJ, em uma área atualmente desocupada.

4.1 USO E OCUPAÇÃO

Os usos industrial e habitacional foram os mais discutidos durante a oficina. Defendeu-se a necessidade de transformação do uso industrial atual em algumas áreas, com incentivo à indústria de alta tecnologia – o que motivou os perímetros de ZDE no Zoneamento, a implantação de “backoffices” nas proximidades dessa indústria e, ao mesmo tempo, a manutenção e potencialização das indústrias existentes (em sua maioria química e farmacêutica).

Também foram propostas centrais de triagem e a implantação de indústria de reciclagem nas proximidades do rio Pinheiros, ambas vinculadas a um transporte hidroviário.

Em relação ao uso habitacional e a implantação de equipamentos públicos, a principal diretriz foi o incentivo à habitação na margem leste do rio, onde hoje há grande oferta de equipamentos públicos e incentivo a equipamentos na margem oeste, uma vez que essa é a porção de menor dinâmica urbana do território do ACJ, cujo uso é essencialmente industrial.

Ainda sob a ótica do tipo de uso e ocupação do solo, o Largo 13 em Santo Amaro foi identificado com um “nó” significativo, tanto do ponto de vista da articulação viária como pelo fato de concentrar atividades de comércio e serviços, caracterizando-se como uma centralidade que pode vir a receber um projeto de intervenção específico.

4.2 MOBILIDADE

Do ponto de vista da mobilidade urbana, as diretrizes apontadas conduzem para a priorização do pedestre, do transporte público e dos meios de transporte não motorizados. As transposições do rio foram bastante discutidas e unanimamente foram caracterizadas como vias locais ou de acesso somente a pedestres e ciclistas. As obras de grande porte, abertura de novos viários, grandes intervenções não foram incentivadas. Para as equipes, a abertura de vias locais, transposições do rio e intervenções pontuais que resolvam conexões hoje inexistentes são suficientes para a melhoria da qualidade da mobilidade na região.

Um dos grupos de trabalho gerou polêmica ao propor a construção de um eixo viário auxiliar, de caráter N3, paralelo à marginal. Essa proposta remeteu a um antigo projeto de extensão da marginal Pinheiros que prolongava a avenida e em oposição ao proposto, mantinha suas características de via expressa ao longo de seu curso. Complementarmente também foram propostas duas conexões viárias consideradas fundamentais para a fluidez do trânsito na região: Av. Atlântica – Av. Guido Caloi e Av. Santo Amaro – Av. das Nações Unidas.

4.3 RIOS E ÁREAS VERDES

Todas as propostas relacionadas a este tema tiveram como ponto central a criação de parques e áreas verdes ao longo do rio Jurubatuba, com o desejo de preservação das suas margens, através da criação de novas frentes urbanas, aproximando a cidade às suas águas.

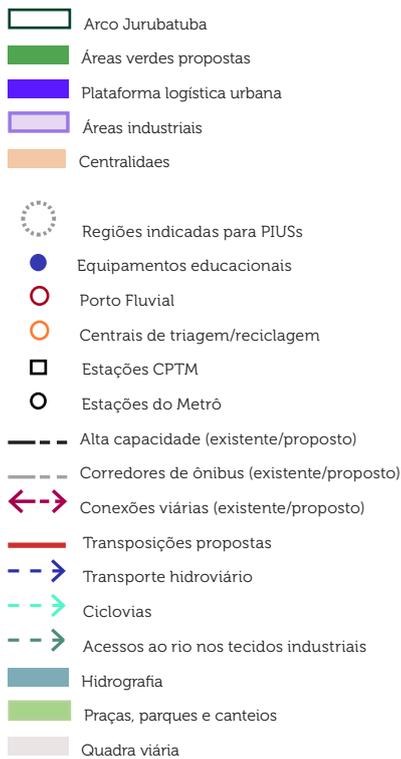
Associadas a esta, duas outras diretrizes relevantes foram: o incentivo à convivência dos usos industriais com as áreas verdes, por meio da criação de um parque linear ao longo do rio Jurubatuba que engloba também o aterro sanitário, transformando-o também em um parque, nos moldes do parque Villa Lobos na zona oeste do município; e a abertura de “fendas” de acesso aos rios nos grandes lotes a fim de garantir as conexões com as áreas verdes e a permeabilidade das quadras. O rio Jurubatuba foi também alvo de diretrizes que consideravam o transporte hidroviário, principalmente de resíduos e materiais recicláveis.

4.4 ATIVIDADE ECONÔMICA

A atividade econômica da região está intimamente relacionada ao uso industrial, predominante em quase toda a extensão do perímetro do ACJ. As propostas consideraram a manutenção das atividades produtivas e das indústrias já existentes (como a química e farmacêutica), bem como a convivência das Zonas Predominantemente Industriais - ZPIs com as Zonas de Desenvolvimento Econômico - ZDEs, estimulando a presença de toda a cadeia produtiva em uma mesma área, sem a expulsão das indústrias de grande porte. Além disso, foi defendida também a transformação desse uso industrial, com o incentivo a uma indústria mais moderna, com atividades produtivas de alta intensidade em conhecimento e tecnologia e centros de pesquisa aplicada e desenvolvimento tecnológico. Um exemplo utilizado foi a associação da empresa de cosméticos Avon, com a instituição de ensino Senac, ambas situadas no perímetro do Arco.

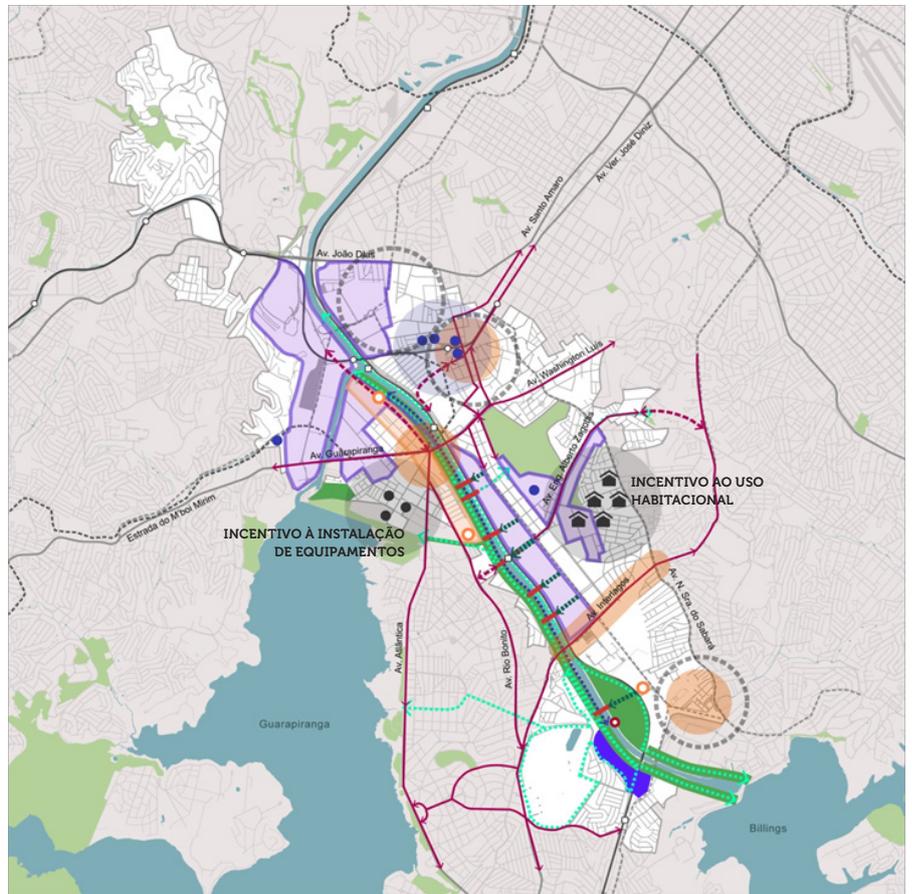
Por fim, foi discutida a possibilidade de implantação de uma plataforma logística na região sul do ACJ, nas proximidades da usina de Piratininga, que faria uso de um sistema de transportes fluvial.

HIPÓTESES DE DESENVOLVIMENTO URBANO



0 0,25 0,5 1 2km

Fonte: MDC, 2004
Elaboração: SP Urbanismo



5. CONTRIBUIÇÕES DAS HIPÓTESES DE DESENVOLVIMENTO URBANO A ELABORAÇÃO DA LEI Nº 16.402/15 – ZONEAMENTO

Como resultado da oficina, foram definidas as principais diretrizes que nortearam as propostas para o perímetro do ACJ à luz do novo Zoneamento. Unanimamente, os grupos participantes concordaram com:

- **A implantação de um parque linear no canal do rio Jurubatuba, com novas transposições de pedestres que articulam equipamentos, percursos e espaços livres das duas margens.** Esta diretriz pressupõe a não execução da extensão da Marginal oeste do rio Pinheiros, prevista no PDE, e a consequente mudança de caráter do uso do solo próximo ao rio.
- **A manutenção e fortalecimento das atividades produtivas presentes nas zonas industriais locais.** Esta diretriz reconhece a importância histórica e econômica do desenvolvimento industrial e tecnológico desta região para toda a cidade e define como estratégia o fortalecimento do vínculo entre o setor produtivo, o ensino tecnológico e a pesquisa aplicada.

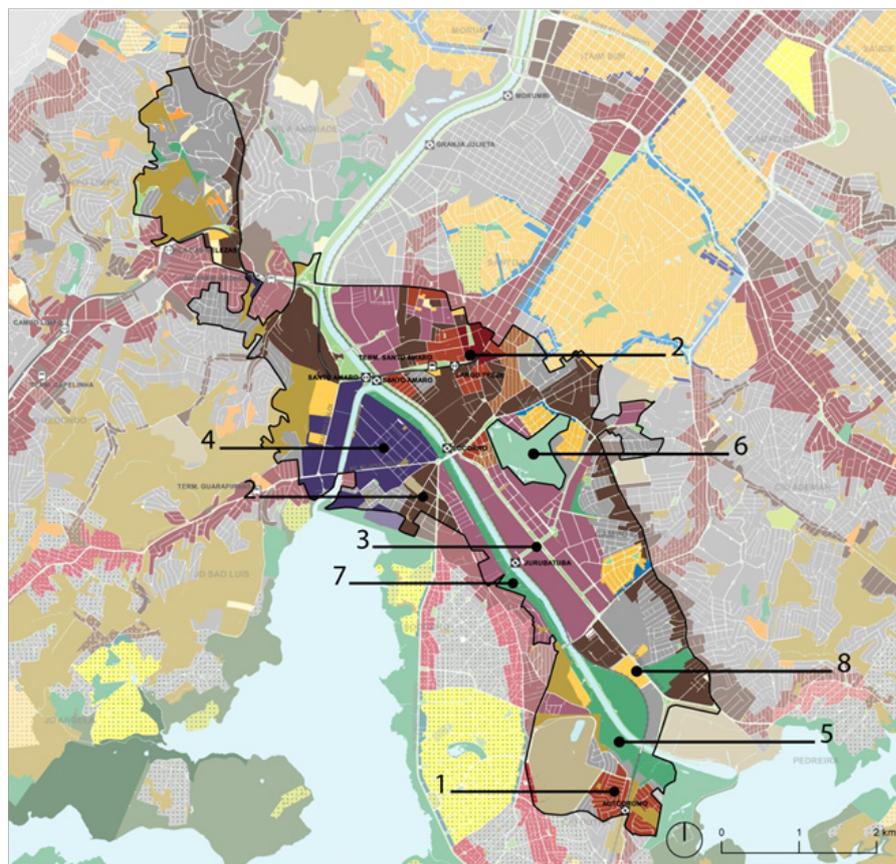
Com base nesses apontamentos, a SEP/NAU, juntamente com a SMDU, preparou um documento com sugestões de alteração do zoneamento de algumas áreas específicas do ACJ, no contexto da elaboração da revisão da Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo – LPUOS, nº13.885 de 2004. Essas propostas subsidiaram a construção do projeto de lei que veio a dar origem à nova lei de zoneamento, a lei nº 16.402 de 2015.

ZONEAMENTO, Lei nº16.402/2015

	Arco Jurubatuba		ZER 1
	ZEPEC		ZER 2
	ZOE		ZERa
	ZEUPu		ZPR
	ZC		ZEU
	ZCa		ZEUa
	ZC - ZEIS		ZEUa
	ZCOR 1		ZEUa
	ZCOR 2		ZM
	ZCOR 3		ZMa
	ZCORa		ZMIS
	ZEIS 1		ZMISa
	ZEIS 2		ZPDS
	ZEIS 3		ZPDSr
	ZEIS 4		ZPI 1
	ZEIS 5		ZPI 2
	ZEM		ZDE
	ZEMP		ZDE 2
	ZEP		AC 1
	ZEPAM		AC 2

0 0,25 0,5 1 2km

Fonte: MDC, 2004; Zoneamento Lei nº 16.420/2015
Elaboração: SP Urbanismo



1. Interlagos, ZEM no entorno da estação Autódromo.
2. Centro de Santo Amaro, estação Largo Treze e Largo do Socorro, Av. de Pinedo e região demarcadas como ZC.
3. Av. Eusébio Stevaux e região, demarcação de ZDE-2.
4. ZPI nas avenidas Guido Caloi e Guarapiranga.
5. ZMs para ZEPAM na margem oeste do rio Jurubatuba.
6. ZEPAM Golf Club, correção do perímetro.
7. ZEIS para ZEPAM à margem do rio Jurubatuba.
8. ZM para ZEIS-3, demanda por áreas de ZEIS.

As sugestões para a região do Arco Jurubatuba encaminhadas à SMDU durante a elaboração do Zoneamento foram:

- **ZEM/ZEMp, ZC e ZM**

Foram demarcados como ZEM ou ZEMp os perímetros ao redor das estações das linhas 5-Lilás do Metrô (estações Santo Amaro, Largo Treze e Adolfo Pinheiro) e 9-Esmeralda da CPTM (estação Autódromo), aplicando-se a regra dos eixos de desenvolvimento do PDE. Ao delimitar as Zonas de Estruturação, o Zoneamento reafirmou a importância das diretrizes do Plano Diretor de adensamento populacional e construtivo nas regiões próximas aos eixos de transporte coletivo, como forma de promover o desenvolvimento dessas localidades. Em ambos os casos do ACJ, a alteração foi de Zona Mista da lei 13.885/04 para Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana – ZEM, com o desejo de que se façam cumprir essas diretrizes nessas áreas.

Em Santo Amaro e Capela do Socorro foram alteradas de Zona Mista para Zona Centralidade - ZC as zonas “de fundo” com características de centralidade.

CONTRIBUIÇÕES À LEI



1. Interlagos, demarcação de ZEM no entorno da estação Autódromo.



2. Centro de Santo Amaro, estação Largo Treze e Largo do Socorro, Av. de Pinedo e região demarcadas como ZC.

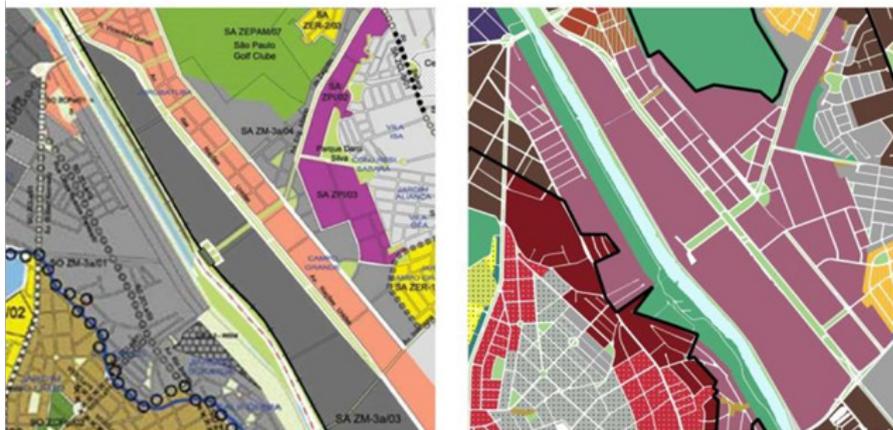
- **ZPI e ZDE**

As quadras com atividades produtivas ativas, mescladas às áreas residenciais e mistas, demarcadas como ZPI ou ZM, foram alteradas para ZDE-2 por terem características e perspectivas de desenvolvimento semelhantes ao grande núcleo da Av. Nações Unidas. É o caso dos demais perímetros de ZPI situados na região do Campo Grande e de ZM situados no Campo Grande (Av. Eusébio Stevaux), em Santo Amaro (entre Av. João Dias e Padre José Maria) e na margem oeste do Rio Jurubatuba, na Capela do Socorro e no Rio Bonito.

Essas demarcações de ZDEs visaram a manutenção e qualificação do tipo de indústria já instalada no ACJ, reforçando sua importância histórica no desenvolvimento da região. As ZPIs da Capela do Socorro (Av. Guarapiranga) e Av. Guido Caloi foram mantidas como ZPIs para poderem manter suas atividades industriais e de backoffice e para que possam recepcionar novas atividades de maior impacto (ind2), cumprindo um importante papel para todo o ACJ.

Todas as quadras com atividades produtivas ativas marcadas como ZPI ou ZDE-2 prevaleceram em relação às ZEM e ZEMp.

CONTRIBUIÇÕES À LEI



3. Av. Eusébio Stevaux e região, demarcação de ZDE-2.



4. ZPI na região delimitada pelas Av. Guido Caloi e Av. Guarapiranga.

• ZEPAM

Com base na diretriz do Parque Linear do Jurubatuba, foram alteradas para ZEPAM áreas de ZM e ZEIS na margem oeste do rio, entendendo-se que as margens dos rios devam ser isentas de edificações e requalificadas, de modo que recebam as diretrizes ambientais adequadas à sua preservação. Do mesmo modo, a área do Parque Telefunken foi marcada integralmente como ZEPAM, assim como as áreas operacionais da Sabesp (INFRA) junto à barragem e canal do Guarapiranga.

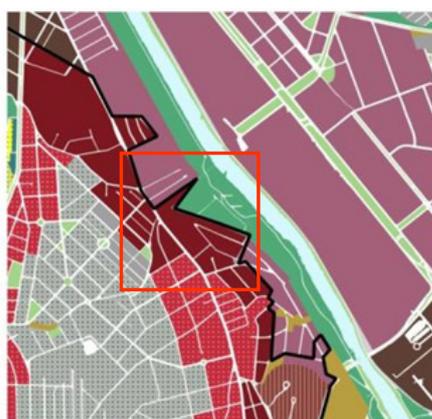
A base MDC de 2004 não representava uma importante área do perímetro, em seu extremo sul: Av. Miguel Yunes e ponte Vitorino Goulart da Silva. Desenhamos a configuração atual deste trecho que, somada à base de lotes, permitiu que fosse corrigido o zoneamento com a definição da ZOE da Usina de Piratininga e da ZEMp, ZEPAM e ZC. Também foi corrigido o perímetro de ZEPAM do Golf Club, adequando-se somente aos limites da área verde.



5. ZMs para ZEPAM na margem oeste do rio Jurubatuba.



6. ZEPAM Golf Club, correção do perímetro.



7. ZEIS para ZEPAM à margem do rio Jurubatuba.



8. ZM para ZEIS-3, de modo a atender a demanda por áreas de ZEIS.

• ZEIS

Seguindo a proposta de preservação e qualificação das bordas dos rios, foi sugerida a demarcação de ZEPAM em área de ZEIS-3 localizada à margem do rio Jurubatuba. Em compensação, foi indicada uma outra área dentro do perímetro do ACJ para demarcação da ZEIS-3, atualmente desocupada, com dimensões equivalentes à área transformada em ZEPAM e em uma região mais acessível e melhor provida de transporte público e equipamentos.

6. PROJETOS COLOCALIZADOS

PROJETOS QUE INCIDEM NO ACJ

-  Arco Jurubatuba
-  Projetos viários
-  Corredores de ônibus
-  Corredores de ônibus existentes
-  Corredores de ônibus planejados
-  Obras de drenagem
-  Ciclopassarela
-  Ferrovia
-  Hidrografia
-  Praças, parques e canteios
-  Quadra viária

0 0,25 0,5 1 2km

Fonte: MDC, 2004; PDE Lei nº 16.050/2014.
Elaboração: SP Urbanismo



- | | |
|--|--|
| 1 Ponte Laguna | 7 Corredor Berrini T3 |
| 2 Ponte Itapaiúna | 8 Projeto do Corredor Miguel Yunes |
| 3 Complexo viário Ponte Baixa | 9 Requalificação do Corredor M'Boi Mirim |
| 4 Binário Santo Amaro | 10 Obras de canalização do Córrego Ponte Baixa |
| 5 Projeto de prolongamento da Marginal Pinheiros | 11 Ciclopassarela Friedrich Bayer |
| 6 Corredor Berrini T2 | |



Pontes Laguna e Itapaiúna

As pontes fazem parte do Complexo viário Chucrí Zaidan e estão na conta dos recursos provenientes da OUC Água Espreada. Foram inauguradas recentemente: a Laguna em 04 de maio e a Itapaiúna em 21 de julho, ambas em 2016.

A ponte Laguna é uma alternativa à ponte João Dias para quem deseja cruzar o rio Pinheiros. Tem acessos pela R. Laguna e pela Marginal Pinheiros e realiza a travessia do rio Pinheiros em apenas um sentido, da área da Granja Julieta para a região do Morumbi, na zona sul.

A ponte Itapaiúna tem acesso pela R. Itapaiúna (sentido av. João Dias) e pela marginal do rio Pinheiros (sentido Interlagos), atendendo somente ao fluxo viário. Conjuntamente, está previsto o restauro de 6,5 Km da ciclovia da CPTM, que vai desde o Aterro Santo Amaro até as proximidades da Ponte João Dias.



Complexo Ponte Baixa

Canalização do córrego Ponte Baixa, construção de 3 novos viadutos – dois junto a Av. Guido Caloi e um junto a rua Daniel Klein –, além da execução de novo sistema viário e ciclovia bidirecional. A obra engloba a construção de uma nova avenida de fundo de vale, denominada Luiz Gushiken. Esta nova via começa na avenida Guido Caloi com a interligação por meio de 2 viadutos (já concluídos), e cruza com a Rua Frederico Grotte, Rua Guilherme Valente, Rua José Barros Magaldi, e fará a interligação por meio de um novo viaduto (em construção) com a Estrada de M'Boi Mirim. As obras do corredor de ônibus e da ciclovia já foram entregues.

Projeto de Prolongamento da Marginal Pinheiros

A proposta está presente no Mapa 9 – Melhoramentos Viários do PDE e consiste em estender à oeste do rio Jurubatuba a via marginal que segue ao longo do rio Pinheiros, partindo da Av. Guido Caloi até a ponte Vitorino Goulart, com conexões nas pontes Transamérica, do Socorro e Jurubatuba. No entanto, durante a oficina - tratada no item 4 deste documento - a hipótese de construção de um parque linear ao longo do rio foi unanimidade entre os grupos participantes. As equipes entendem que o projeto de prolongamento da marginal pouco contribui para a mobilidade da região e que existem outras formas de resolver o problema das conexões viárias. Também acreditam na reaproximação da cidade com os rios como forma de melhorar a qualidade da vida urbana. Dessa forma, apesar de constar no rol de propostas do PDE, esse projeto, da forma como está estruturado, não vai de encontro aos objetivos desejados para o ACJ.



Corredores de ônibus



CORREDOR M'BOI MIRIM (requalificação)

Com extensão de 8 km, este corredor se dá ao longo dos eixos viários da estrada do M'Boi Mirim e Av. Guarapiranga, desde o Terminal Jardim Ângela até a Estação de Transferência Vitor Manzini e é a principal ligação da região sudoeste com o centro de Santo Amaro. As obras foram concluídas em março de 2016 e atualmente passam por ele 72 linhas de ônibus que servem 552 mil passageiros por dia.

CORREDOR BINÁRIO SANTO AMARO

A obra está concluída e vai da R. da Fraternidade até a Estação de Transferência Vitor Manzini. Foi realizado o alargamento das Av. Mário Lopes Leão e R. Barão do Rio Branco; alteração de fluxo viário; inversão de sentido; e restrição ao tráfego.



7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos realizados até o presente momento para o Arco Jurubatuba tiveram como principal resultado concreto a própria lei 16.402 de 2015 que, a partir das sugestões realizadas pela SP Urbanismo, demarcou como ZEPAM toda a extensão das margens do rio Jurubatuba, delimitou as ZDEs nas regiões produtivas do ACJ, reforçando as origens de formação desse território, além de ter realizado outras importantes intervenções pontuais como a demarcação de uma ZEIS-3 e de das Zonas de Centralidade de Socorro e Santo Amaro.

A oficina realizada em outubro de 2014 teve papel fundamental nesse processo: as propostas e diretrizes extraídas das discussões entre os técnicos participantes abrangeram os mais variados temas e fixaram duas intenções-chave para a região do Arco Jurubatuba: o canal do rio Jurubatuba transformado em uma extensa área verde que articula pedestres, transposições e a indústria; e a manutenção e fortalecimento das atividades produtivas presentes nas zonas industriais locais.

Como próximos passos, faz-se necessária a realização de uma nova oficina, que considere as características peculiares da região, como a sua proximidade das represas e formação histórica de caráter industrial e que resulte em produtos com um maior grau de detalhamento em relação ao primeiro evento de 2014. A consolidação de um conteúdo específico, com a identificação de pontos de atenção, áreas de oportunidades e diretrizes melhor fundamentadas, servirá de base referencial para a elaboração de um Programa de Interesse Público, que orientará o desenvolvimento de planos e projetos para a região do Arco Jurubatuba, com vistas a atender ao prazo de 2017 definido pelo PDE.

EQUIPE TÉCNICA

Núcleo de Análise Urbana

Coordenação: Fernando Henrique Gasperini

Juliana Cipoletta (arquiteta urbanista)

Letícia Sampaio Encinas (estagiária de arquitetura)

Lígia Ferreira de Araújo (estagiária de arquitetura)

Giovanna Maschio Sbeghem (estagiária de arquitetura)

Gerência de Estudos Econômicos: Cristine Basseto Cruz

Estudos Econômicos: Hyun In Ra

Assessoria Jurídica: Jose Antonio Aparecido Junior

Superintendência de Estruturação de Projetos: Marcelo Fonseca Ignatios

Diretoria de Desenvolvimento: Gustavo Partezani Rodrigues