

PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA ARCO JURUBATUBA

PIU ACJ

NOTA TÉCNICA

Fevereiro 2018

Apresentação

Os estudos do Projeto de Intervenção Urbana do Arco Jurubatuba – PIU ACJ desenvolvidos ao longo do ano de 2017 e início de 2018 perseguiram o rito processual definido pelo Decreto nº 56.901/2016 que dispõe sobre a elaboração de Projeto de Intervenção Urbana – PIU.

Seguindo a cronologia definida no Plano Diretor Estratégico – PDE – (Lei nº 16.050/2014), que previu a elaboração sucessiva de Projetos de Intervenção Urbana para os principais subsetores da Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana – MEM, o Arco Jurubatuba apresenta-se como território estratégico para a promoção de melhorias na oferta de trabalho e moradia pela cidade, na articulação dos polos de emprego, no aproveitamento dos sistemas de infraestruturas que permitem o deslocamento de pessoas e produtos, sendo, portanto, fundamental à promoção das transformações urbanas necessárias à reorganização das dinâmicas metropolitanas.

A partir de um diagnóstico inicial elaborado anteriormente pela Superintendência de Estruturação de Projetos – SEP, da SP Urbanismo, a Superintendência de Intervenções Urbanas – SIU aprofundou a leitura do território e coletou mais informações, cruzando dados de diferentes temáticas e contemplando sugestões advindas da consulta pública realizada entre Junho e Julho de 2017. Dessa forma, foi possível identificar quais as principais questões que o PIU ACJ deveria enfrentar e quais suas potencialidades, para ao final, definir os objetivos, diretrizes e os perímetros específicos capazes de serem submetidos mais intensamente a processos de transformação e requalificação urbanística, consolidados em um Programa de Interesse Público, moldado também à luz do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – PDE.

A Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP, por intermédio da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento – SMUL e da empresa São Paulo Urbanismo – SP-Urbanismo – apresenta o Projeto Urbanístico do PIU ACJ, composto por um conjunto de intervenções e parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo capazes de qualificar o território, ordenar a paisagem, potencializar o uso do solo e da infraestrutura urbana e promover o desenvolvimento econômico.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	4
1 AIU Jurubatuba	9
1.1 Rede Ambiental.....	15
1.2 Rede de Mobilidade	21
1.3 Adensamento e parâmetros urbanísticos.....	35
1.4 Habitação de Interesse Social	40
1.5 Base produtiva	45
1.6 O Eixo Histórico de Santo Amaro	47
2 AIU Interlagos	52
2.1 O entorno do Autódromo de Interlagos	52
2.2 PIU do Autódromo de Interlagos	53
3 AIU Vila Andrade	59
3.1 Rede Ambiental.....	60
3.2 Rede de Mobilidade	63
3.3 Adensamento, parâmetros e ferramentas urbanísticas	65
3.4 Habitação de Interesse Social	66

INTRODUÇÃO



Figura 1 - Plano Urbanístico do Arco Jurubatuba

A implantação do PIU ACJ deverá definir estratégias e técnicas que promovam a transformação urbana, amparada na renovação da infraestrutura, no desenvolvimento econômico e na valorização do solo urbano.

A visão urbanística do projeto abrange diferentes eixos. O primeiro deles pode ser chamado de Eixo Técnico, que compreende a infraestrutura e a morfologia urbana. O segundo consiste na regulamentação legal que define os parâmetros urbanos e o instrumento urbanístico capaz de promover a transformação urbana desejada. O terceiro trata da viabilidade econômica, abrangendo os instrumentos de financiamento, seja pela venda ou não de potencial adicional de construção, que garantirão a implantação do programa de intervenções, bem como as fontes de financiamentos suplementares e os instrumentos de acesso à terra.

A transformação do território deverá ocorrer em vista ao atendimento dos objetivos definidos pelo PDE, de forma a promover o maior aproveitamento do solo urbano, com destaque à produção de habitação de interesse social, qualificação ambiental, preservação do patrimônio e desenvolvimento de atividades produtivas.

O processo de transformação imobiliária do setor corporativo na região sudeste da cidade, ocorrido desde os anos 80, encontra no território do Arco Jurubatuba a oportunidade de extensão, devido a sua localização no extremo meridional do Setor Orla Ferroviária e Fluvial. Em paralelo, a presença de áreas produtivas industriais no Arco Jurubatuba ainda possui papel importante no número de empregos e na dinâmica econômica da cidade, mas, como alguns desses espaços já não cumprem mais a sua função produtiva, sua proximidade aos eixos de transporte traz à tona a necessidade e a oportunidade de transformação para usos e atividades mais adequados à oferta de infraestrutura ali instaladas. São essas áreas subutilizadas que acomodarão os vetores de expansão da cidade, garantidos os objetivos do PDE relativos à socialização dos ganhos de produção da cidade.

No que se refere à relação entre postos de trabalho e moradia, o território do ACJ apresenta um índice de empregos por habitante superior ao da cidade de São Paulo. Em números gerais, essa relação no ACJ é de 0,9 empregos por habitante (RAIS 2012 e IBGE), enquanto que, na região metropolitana a média é de 0,5 (OD, 2012). Embora o índice do Arco seja superior, sua distribuição espacial interna não se apresenta de maneira equilibrada. Os postos de empregos localizam-se ao longo da orla fluvial enquanto que as maiores densidades demográficas estão a oeste do perímetro. Sendo assim, o projeto busca ampliar ordenadamente as densidades

habitacionais no perímetro do Arco e equilibrar sua distribuição espacial interna, a fim de compatibilizar a oferta emprego/moradia e, concomitantemente, diminuir a intensidade dos fluxos cotidianos de atravessamento dos rios Jurubatuba e Pinheiros, que hoje sobrecarregam o sistema viário e o transporte público.

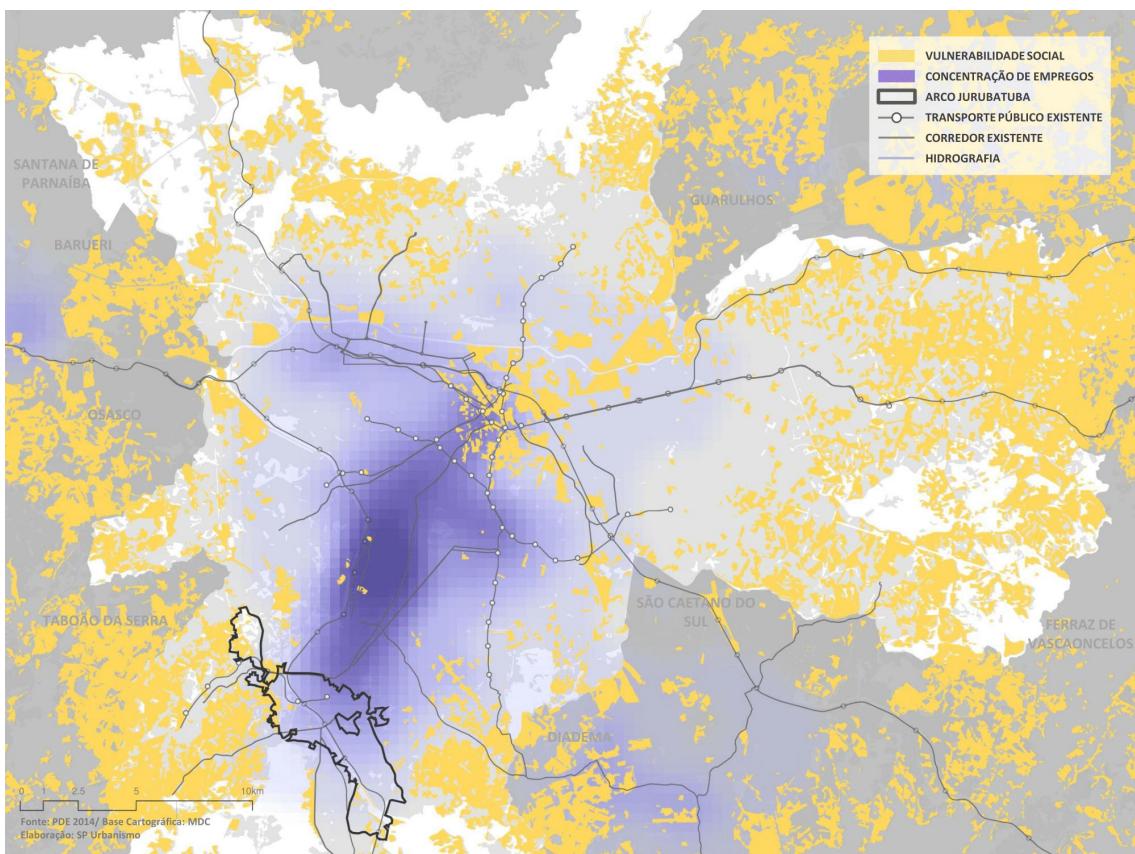


Figura 2 - Mapa de empregos e vulnerabilidade social da região metropolitana de São Paulo.

Outro fator importante na estruturação do processo de transformação do ACJ é o reconhecimento do potencial ambiental do território, caracterizado pela presença dos rios Guarapiranga, Pinheiros e Jurubatuba, a proximidade das represas Guarapiranga e Billings e o fato de suas orlas fluviais ainda não estarem ocupadas por grandes infraestruturas viárias. Estes fatores colocam o território como local estratégico para a implantação de um novo desenho urbanístico no qual a criação de uma frente urbana qualificada e integrada com os recursos naturais proporciona a aproximação da cidade com os rios.

O projeto apoia-se, portanto, no desejo de construir essa nova frente fluvial que articula não somente os novos eixos de adensamento, mas também as demais áreas do ACJ, que apresentam grande diversidade na forma de uso e ocupação do solo. Os bairros existentes, com dinâmicas próprias, são caracterizados ora por centralidades históricas, servidas por

equipamentos e infraestrutura de transporte que demandam requalificação, ora pelas ocupações industriais, instaladas em áreas áridas e de quadras extensas. Também integram o perímetro do ACJ áreas residenciais monofuncionais, como o caso da Vila Andrade, que demandam ações de qualificação para minimizar contrates nos padrões de urbanização. Já a região do Autódromo de Interlagos caracteriza-se pela presença desse grande equipamento e pelo seu grande potencial ambiental, com extensas áreas demarcadas pelo zoneamento como Zonas de Preservação Ambiental – ZEPAM.

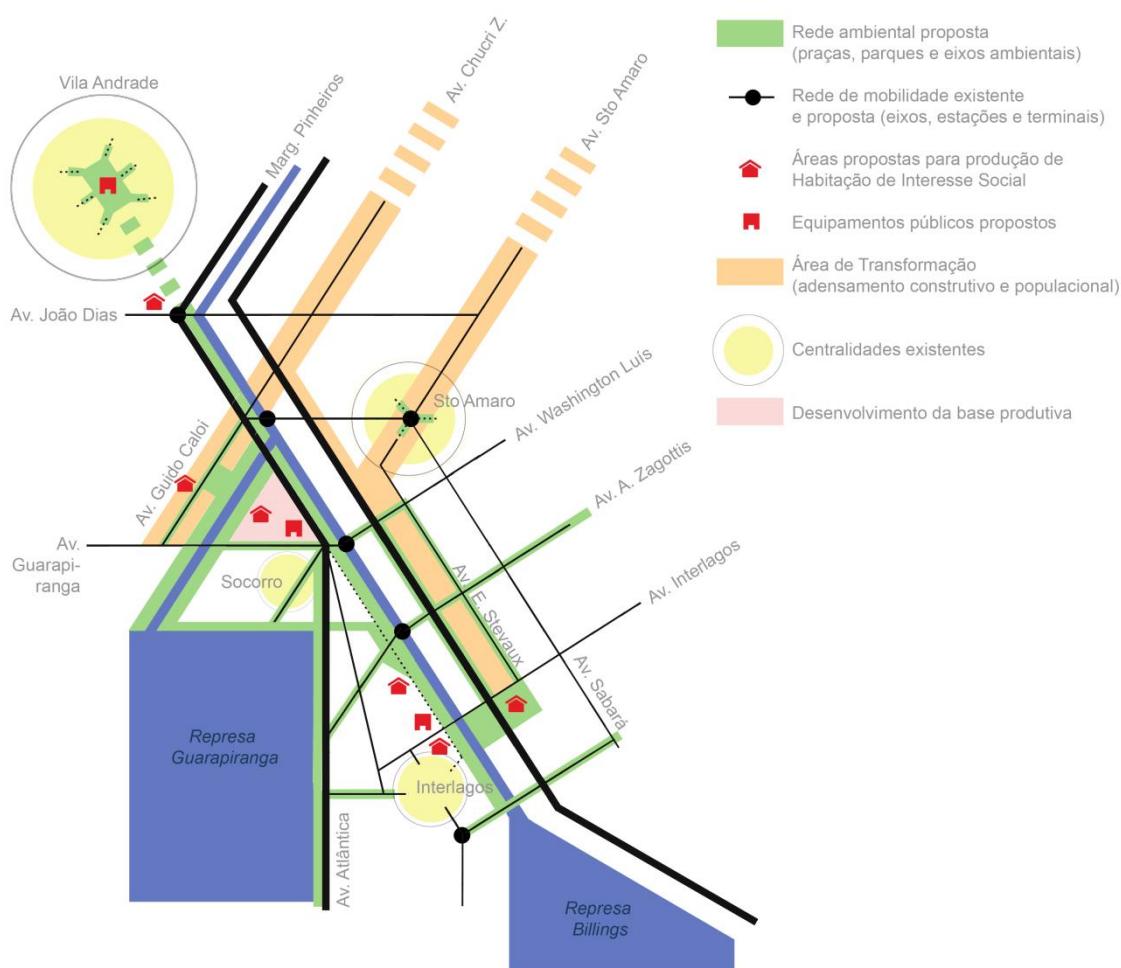


Figura 3 - Diagrama conceitual do PIU ACJ

Assim, foram definidos três recortes territoriais, contidos no perímetro do Arco Jurubatuba, que respeitam suas características específicas:

- Área de Intervenção Urbana Jurubatuba – AIU JU
- Área de Intervenção Urbana Interlagos – AIU IN
- Área de Intervenção Urbana Vila Andrade – AIU VA

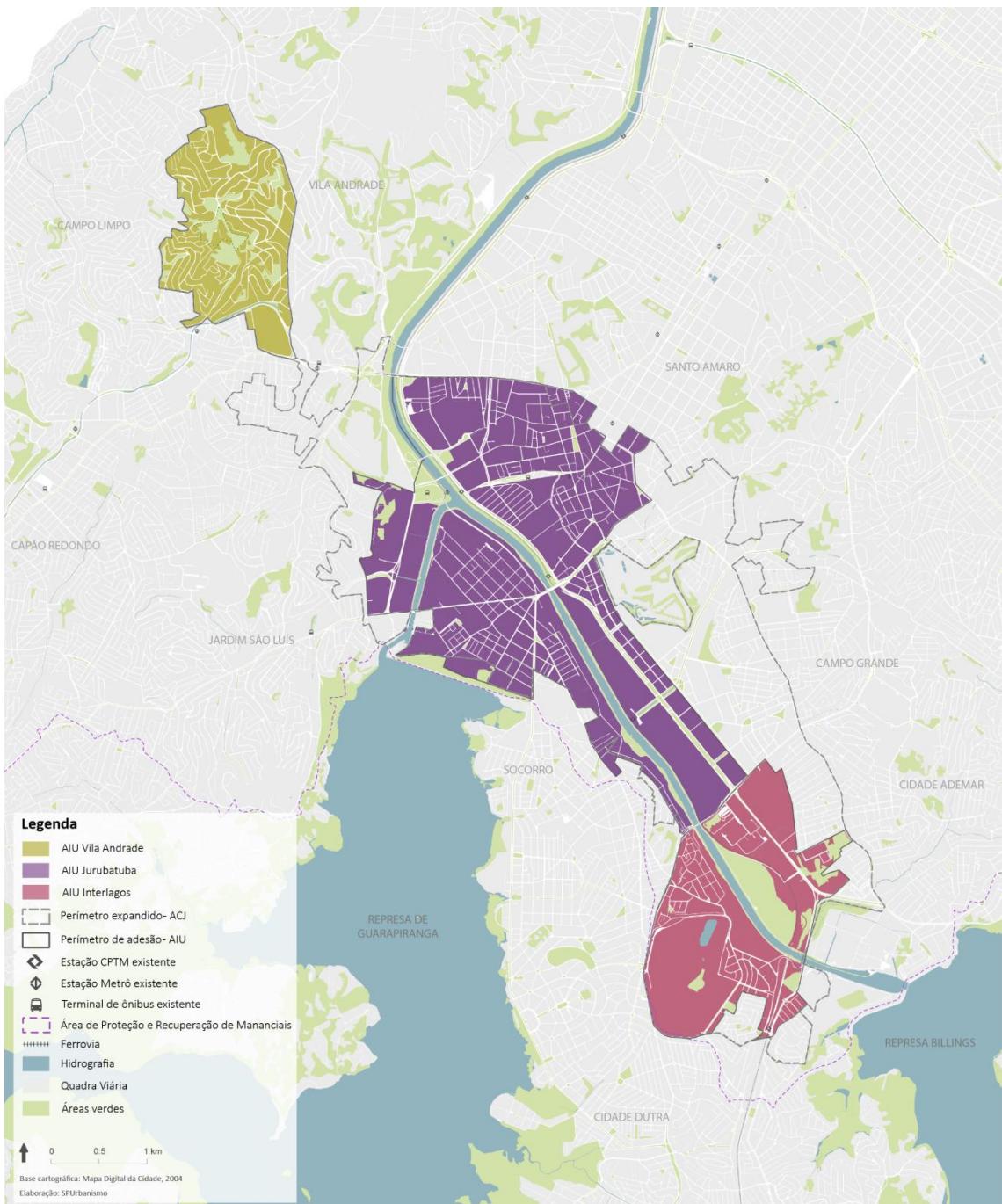


Figura 4 - Mapa das Áreas de Intervenção Urbana (AIU) do PIU ACJ

Cada AIU apresenta características e diretrizes particulares que atendem os objetivos gerais do PIU ACJ. Para cada perímetro determinado constitui-se um programa de intervenções que, associado a parâmetros urbanísticos, será capaz de promover a transformação pretendida. O desenvolvimento urbano e econômico vinculados à regulação da área construída computável adicional estão previstos tanto no PDE como na LPUOS.

1 AIU Jurubatuba

A Área de Intervenção Urbana Jurubatuba (AIU JU) tem como partido principal prolongar dois dos maiores vetores de verticalização da cidade e conduzi-los de maneira harmoniosa em direção às orlas do Rio Jurubatuba e do Canal Guarapiranga, socializando os ganhos da produção imobiliária. Por um lado, o maior vetor de empregos e serviços da metrópole, composto pelas avenidas Faria Lima, Luís Carlos Berrini e Chucri Zaidan, e por outro, um importante vetor de adensamento habitacional configurado pela Av. Santo Amaro e pela Linha 5 – Lilás do Metrô.

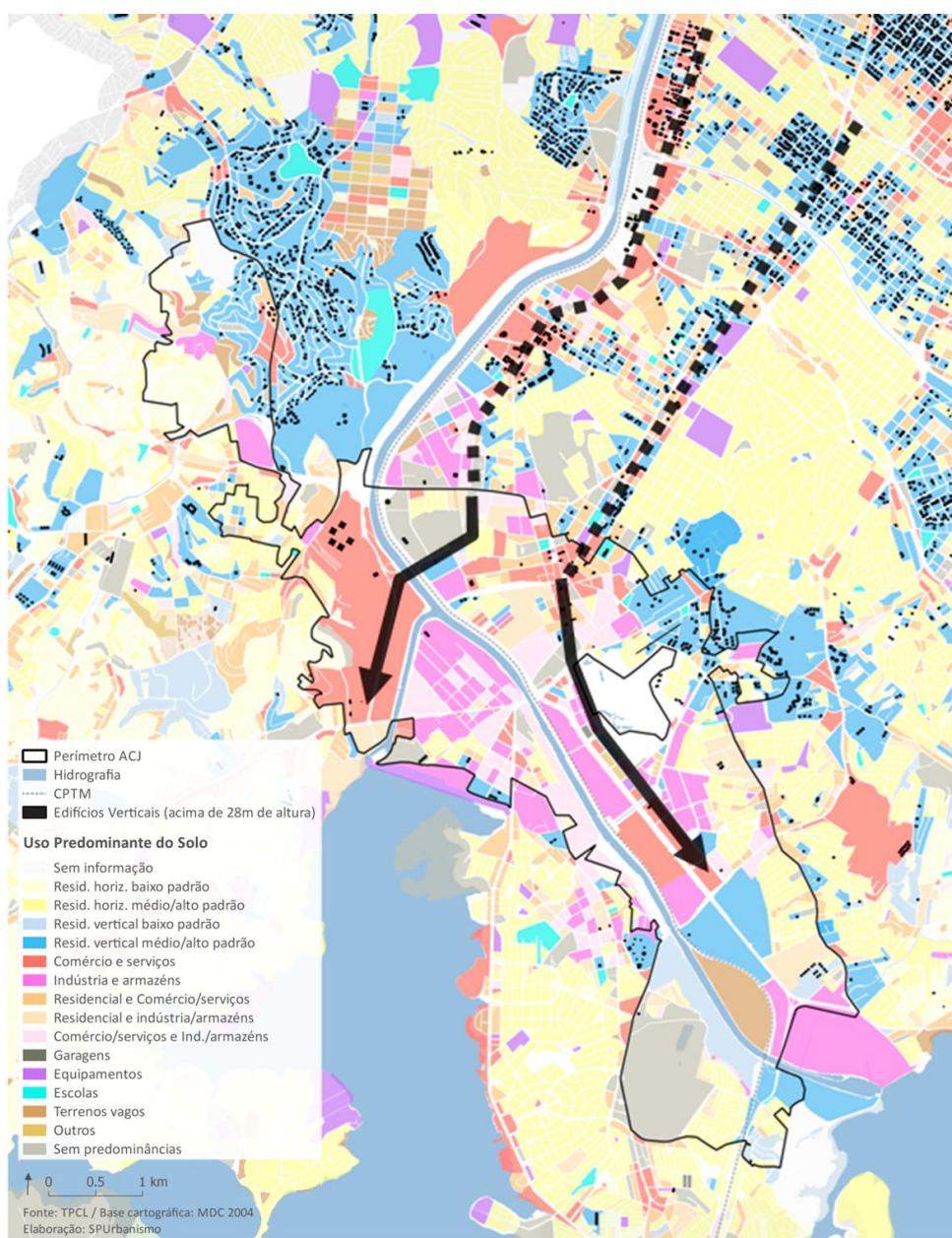


Figura 5 – Vetores de desenvolvimento urbano.

Tais vetores adentram o território do ACJ e se prolongam pelos eixos das avenidas Guido Caloi e Eusébio Stevaux/Marg. Pinheiros, paralelamente aos rios, constituindo-se como novas frentes urbanas e fluviais qualificadas em territórios hoje altamente transformáveis e próximos às diversas estações e terminais. Trata-se, antes de tudo, da promoção de um adensamento construtivo e populacional moderado na escala dos distritos envolvidos, mas concentrado do ponto de vista local, de modo a otimizar a infraestrutura urbana existente.

Embora ambos os eixos devam conter uso misto, há a intenção de se promover uso predominantemente residencial na margem direita do Rio Jurubatuba, ao longo das avenidas Eusébio Stevaux e Marg. Pinheiros, e não residencial na margem esquerda do Canal Guarapiranga, na Av. Guido Caloi, colaborando, ainda que na escala local, para a inversão da lógica atual da cidade, vista na figura 2.

Tais eixos também cumprem a função de realizar a transição dos vetores em direção às represas e à Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental definida pelo PDE, ao associarem seu desenvolvimento urbano à implantação de grandes áreas verdes junto aos rios.

Entre esses dois eixos há um complexo de bairros existentes, com diferentes usos e dinâmicas que se encontram hoje desassociadas, em um território que será requalificado paulatinamente por meio da implantação de praças, parques, equipamentos e novas áreas habitacionais e de uso misto, além do incentivo à modernização da base produtiva e a promoção de novas conexões de mobilidade.

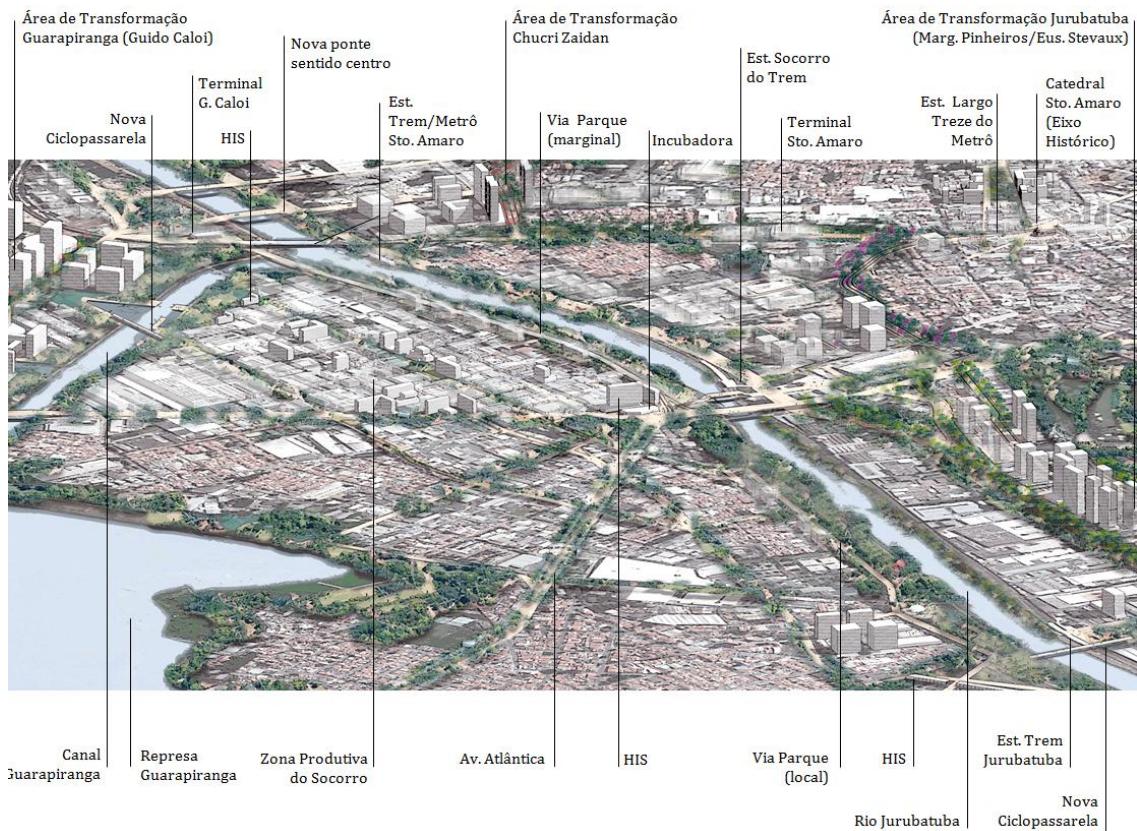


Figura 6 - Perspectiva ilustrativa da AIU Jurubatuba

A estruturação ambiental e de lazer da AIU Jurubatuba se dá pela implantação de um parque que integra as orlas do Rio Jurubatuba e do Canal Guarapiranga, associado aos novos eixos referidos. O “Parque da Orla” garante um desenvolvimento urbano sustentável econômica e ecologicamente, uma vez que é o fator de indução e atração da urbanização e o elemento que proporciona qualidade de vida à população, proporcionando também a recuperação da fauna e da flora local.

A ausência de vias marginais expressas neste território é uma grande (e última) oportunidade de garantir que a cidade se relacione com seus rios e que assim se beneficiem mutuamente. Dessa forma, propõe-se para o Parque da Orla um sistema viário heterogêneo, compatível com o contexto urbano lindeiro, mas sempre fundamentado na ideia de “Vias Parque”, com priorização do transporte público, dos pedestres e dos ciclistas, guardando distância em relação aos rios para promover grandes áreas de lazer e contemplação em suas margens.



Figura 7 - Perspectiva ilustrativa da Via Parque a partir das proximidades do Largo do Socorro.

Dialogando com a paisagem, a morfologia urbana proposta carrega um adensamento populacional e construtivo linear ao longo dos corpos d'água, com gabaritos que decrescem em direção à orla. Tal volumetria proporciona grandes visuais a partir dos edifícios, ao mesmo tempo em que promove uma configuração envoltória organizada ao parque.

Assim, define-se como objetivo, em consonância com a agenda urbanística praticada em grandes cidades do mundo, o desenho de um espaço urbano que se relaciona com seus rios de forma ativa, direta e simbiótica.

Em Londres, por exemplo, o projeto *More London Riverside*, elaborado pelo Arquiteto Norman Foster, promoveu uma nova relação da população com o Rio Tâmisa. O pedestre que anda pela Avenida Tooley St é atraído para frente do Rio Tâmisa primeiramente pela praça pública criada junto à avenida e depois, ao avistar a Tower Bridge ao fundo, segue caminho até a orla, onde encontra áreas de lazer e edifícios icônicos. O eixo em questão, que liga a cidade ao rio, possui fachada ativa e intenso dinamismo, promovido pelos inúmeros usos que coexistem no local.



Figura 8 - Projeto *More London Riverside* - Londres, Inglaterra. Projeto Urbano de reestruturação e desenvolvimento urbano para a frente do Rio Tâmisa. Arquiteto Norman Foster.

Já em *HafenCity*, importante projeto urbano implantado nas margens do Rio Elba, em Hamburgo, na Alemanha, a valorização da paisagem é promovida por meio de parâmetros urbanos cuidadosamente estudados e definidos para cada setor do perímetro de intervenção, de forma a organizar a paisagem urbana e suas funções. A arquitetura tem liberdade para criar dentro de certos parâmetros bem definidos, resultando em diversidade arquitetônica e unidade urbanística.



Figura 9 - Projeto de transformação de antiga área industrial - *HafenCity*, Hamburgo, Alemanha.

Inúmeros são os exemplos de cidades que recuperaram seus rios promovendo simultaneamente o desenvolvimento urbano e novos espaços públicos de qualidade em suas orlas, tais como Madri (projeto Madri Rio), Buenos Aires (Puerto Madero), Seul (Rio Cheonggyecheon), entre muitas outras.

No entanto, tais referências devem ser adaptadas à realidade natural e social do ACJ. O sucesso do relacionamento entre rio e cidade depende, aqui, de algumas estratégias e técnicas urbanísticas adotadas pelo presente plano, tais como: o incentivo à fachada ativa nos edifícios voltados ao parque e nas principais vias de acesso a ele e a implantação de áreas de habitação social, equipamentos públicos e ciclovias nas proximidades do transporte público, áreas que se tornarão pontos nodais do parque.

1.1 Rede Ambiental

A rede ambiental da AIU Jurubatuba pode ser dividida em 3 elementos principais: o Parque da Orla; os Bulevares, conectando diferentes bairros e estruturando as novas frentes; e as Alamedas, que qualificam importantes conexões no interior dos bairros.

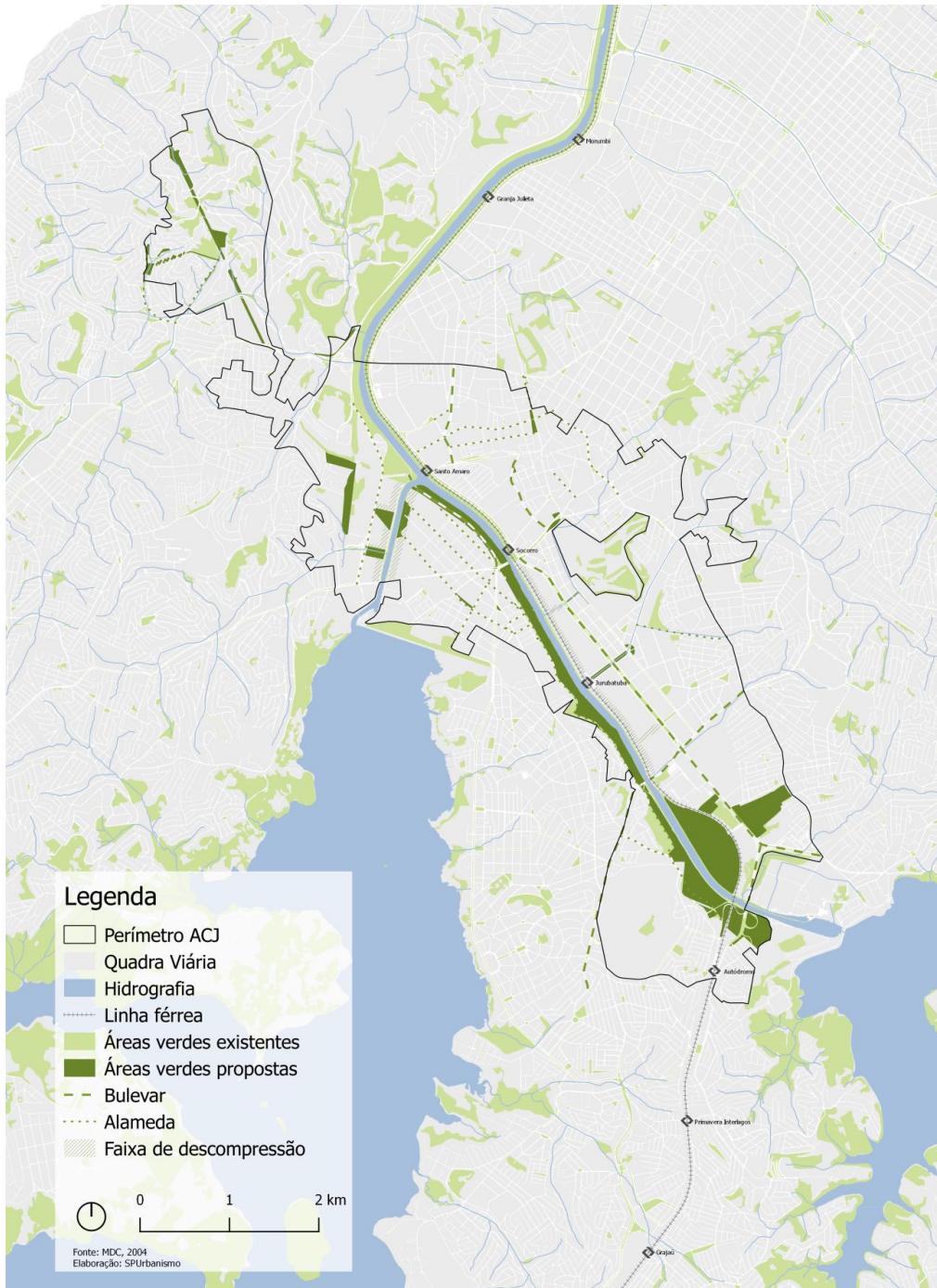


Figura 10 - Mapa de Áreas Verdes do PIU ACJ

1.1.1 O Parque da Orla

O Parque da Orla Trecho 1 - Guarapiranga

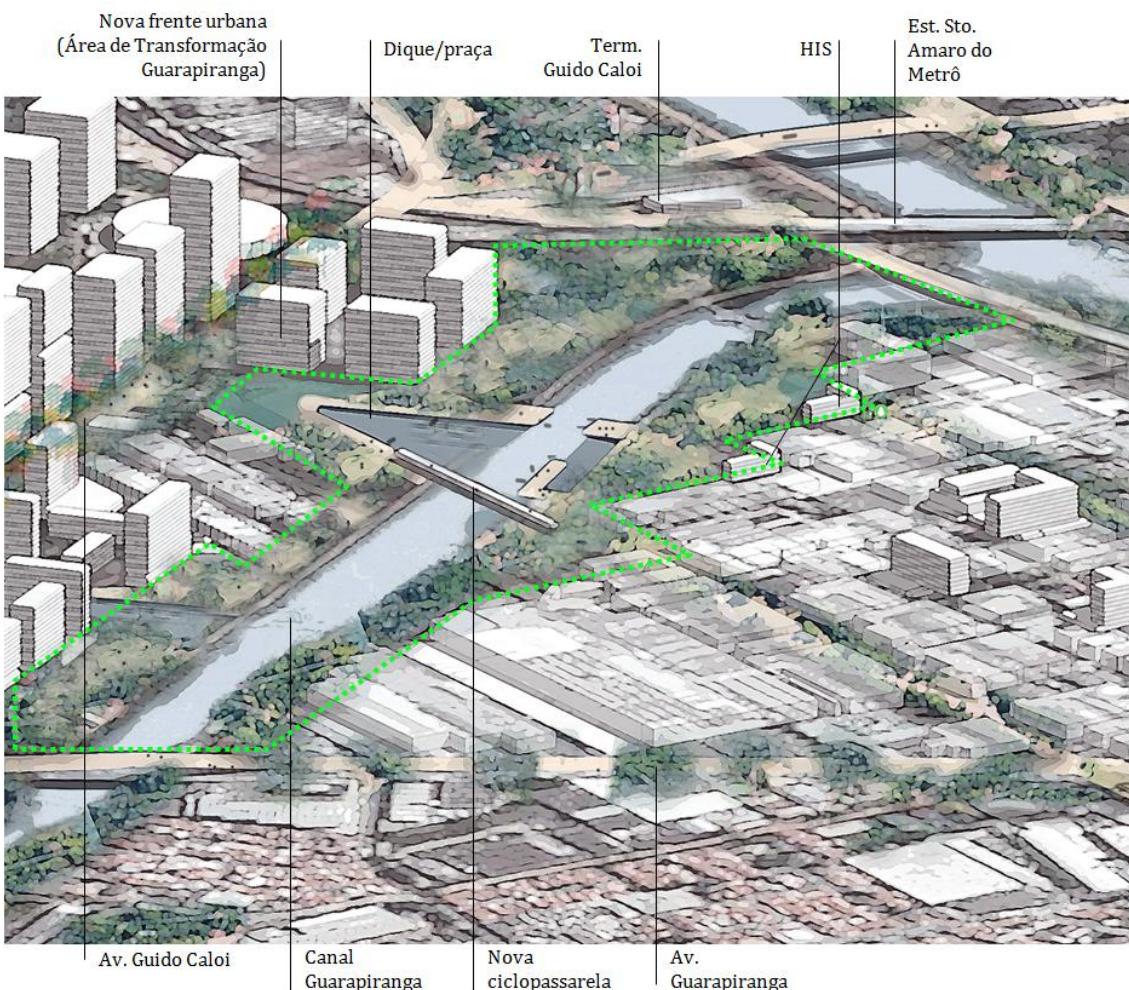


Figura 11 - Perspectiva Ilustrativa do Parque da Orla junto ao Canal Guarapiranga

Para o Parque da Orla, em seu primeiro trecho, ao longo do Canal Guarapiranga, o Plano Urbanístico prevê a implantação de novas áreas verdes dinâmicas em ambas as margens.

Na margem esquerda, estão situados os grandes terrenos transformáveis da Av. Guido Caloi: os terrenos da EMAE (ocupado pela Subestação Xavantes) e da antiga fábrica da Caloi. Para o primeiro deles, conforme ocorrido em outros locais da cidade, acredita-se que a infraestrutura da subestação ali instalada poderá ser compactada resultando a área remanescente em oportunidade de negócios para novos empreendimentos (onde se espera a previsão de uso misto), contemplando também uma grande praça pública com potencial de receber um dique e uma ciclopassarela junto ao canal. Com relação ao antigo lote da Caloi, seu parcelamento

deverá destinar áreas verdes, as quais irão compor a área de preservação permanente (APP) do Canal Guarapiranga e do Córrego ponte Baixa, transformando-as em novas áreas de lazer.

A margem direita do canal, a chamada "península do Socorro", importante zona industrial da cidade, receberá um novo parque, conectado a importantes alamedas que penetram no bairro e que têm por objetivo melhorar a qualidade ambiental e a mobilidade deste árido setor produtivo. Também farão frente ao parque novas áreas para implantação de empreendimentos de habitação de interesse social, com a vantagem de estarem situados próximos à estação Santo Amaro do trem e do Metrô e do terminal de ônibus Guido Caloi. Tais áreas poderão atender às famílias hoje residentes nas favelas e núcleos situados às margens do canal, em área de preservação permanente.

Parque da Orla Trecho 2 - Via Parque (marginal)

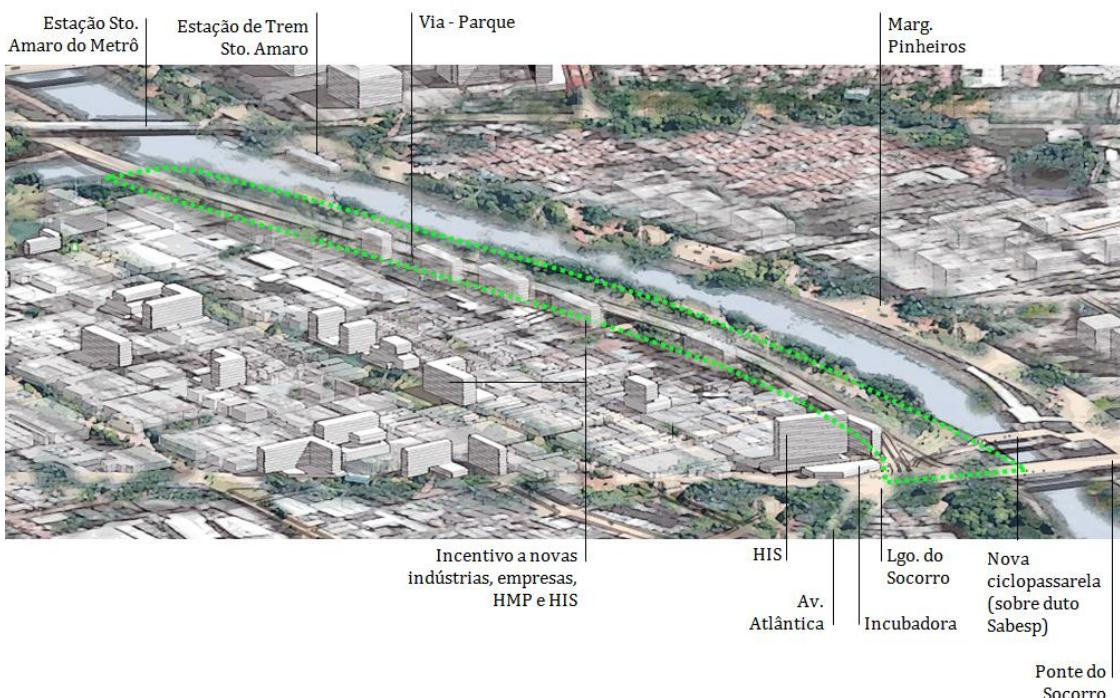


Figura 12 - Perspectiva Ilustrativa do Parque da Orla junto ao Rio Jurubatuba

Na borda leste da “península do Socorro”, o projeto prevê a implantação de uma Via Parque em substituição à grande área hostil hoje ocupada apenas por torres de alta tensão. Esta via irá cumprir a dupla função de articular a Marginal Pinheiros no sentido Interlagos com a Av. Atlântica e gerar um novo espaço público de qualidade para os usuários da península e seus visitantes.

Os lotes voltados a este novo espaço público receberão incentivos para implantação de usos não residenciais no pavimento térreo e poderão abrigar tanto empresas de ponta, nos moldes da Bayer (maior empresa da península), como habitações de interesse social e de mercado popular.

Junto ao Largo do Socorro, importante centralidade histórica do bairro, a implantação de um Empreendimento de Habitação de Interesse Social, de uma nova ciclopassarela junto à Estação Socorro da CPTM e de uma Incubadora (equipamento responsável pela dinamização das indústrias locais) trará uma nova conformação urbana ao largo, reorganizando sua paisagem e reforçando sua dinâmica.

Parque da Orla Trecho 3 - Via Parque (local)

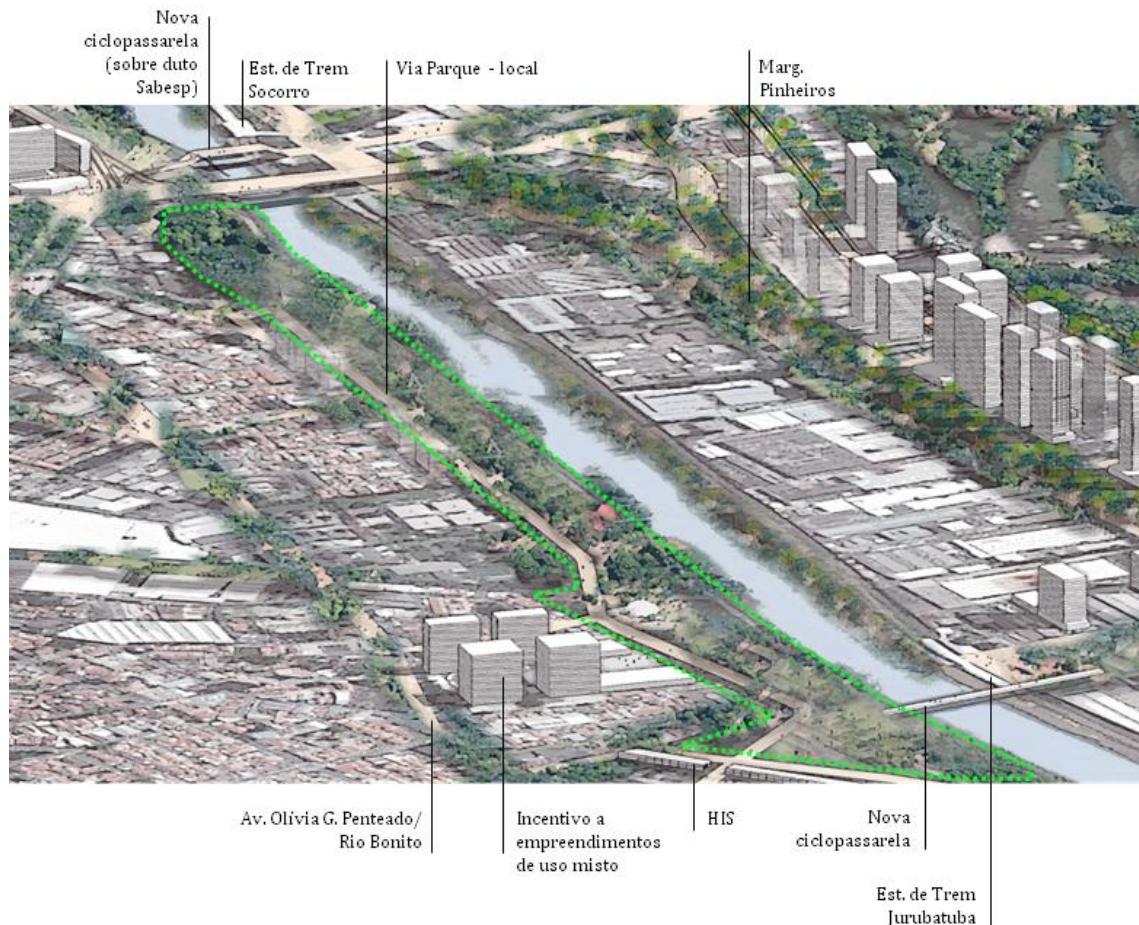


Figura 13 - Perspectiva Ilustrativa do Parque da Orla junto ao Rio Jurubatuba

Diferentemente do trecho anterior, caracterizado pelas conexões entre bairros, este trecho da Via Parque deverá promover conexões internas ao bairro do Socorro, uma vez que as ligações

estruturais, inclusive de acesso ao autódromo, estão garantidas pelas avenidas Rio Bonito e Atlântica. Neste trecho, o Parque tem como ponto nodal a praça de acesso à ciclopassarela proposta junto à estação Jurubatuba da CPTM. Essa praça receberá em seu entorno Habitações de Interesse Social, em conformidade com os parâmetros de ocupação (baixa densidade e gabarito) estabelecidos pelo Zoneamento para a ZEPAM, questão a ser detalhada adiante. O Parque faz limite também com o grande lote onde hoje se situa a SERPRO, importante empresa de tecnologia, cujas áreas verdes poderão se voltar ao parque.

1.1.2 Os Bulevares

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

A Marginal Pinheiros, no trecho entre as avenidas Vitor Manzini e Eng. Alberto de Zagottis, já concentra grande número de árvores e apresenta certa qualidade ambiental, sendo necessário prolongar tais características para além da Av. Interlagos, ampliando a conectividade ambiental com as áreas florestadas junto à Represa Billings, local onde se inicia o Rio Jurubatuba.

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

1.1.3 As alamedas

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

A Alameda Guido Caloi, paralela ao Canal Guarapiranga, estrutura a Área de Transformação que leva o nome do canal. Seus lotes de grandes dimensões e de propriedade de diversas companhias (SPTrans, Eletropaulo, CTEEP, EMAE) receberão parâmetros de adensamento, uma vez que possuem usos extensivos que geram uma subutilização da infraestrutura de

mobilidade existente nas proximidades. Atualmente, a arborização da via é escassa, sendo necessário preencher os vazios arbóreos. Além disso, será necessário alargar a avenida desde o Córrego Ponte Baixa até o acesso à Ponte Transamérica, para adequar sua seção aos demais trechos da via.

As alamedas do Socorro foram definidas a partir da análise daquelas vias com extensão suficiente para atravessar o território, conectando o Rio Jurubatuba ao Canal Guarapiranga por dentro da península, e com largura suficiente para receberem arborização adequada (ruas Ptolomeu e Domingos Jorge). O objetivo é promover conexão qualificada entre a rede de mobilidade e o espaço industrial, hoje árido, além de promover acesso ao Parque da Orla e adequar o território para receber o uso residencial e comercial. A visão urbanística é de um espaço em que há convívio entre diversos usos.

As alamedas propostas para Santo Amaro visam qualificar o acesso à Estação Santo Amaro do trem e do Metrô, seja a partir dos diversos equipamentos institucionais da região ou a partir do Largo 13 e do Eixo Histórico de Santo Amaro. Nesse sentido, é promovida a qualificação das ruas Mário Lopes Leão e Amador Bueno. Já o eixo da Av. Padre José Maria se constitui como o principal *hub* de transporte público da região, composto pelas estações Santo Amaro do trem e do Metrô, pelos terminais de ônibus Santo Amaro e Guido Caloi (este último a oeste do Rio Jurubatuba) e pela Estação Largo 13 do Metrô, sendo essencial que seja qualificado para incentivar a intermodalidade.

1.2 Rede de Mobilidade

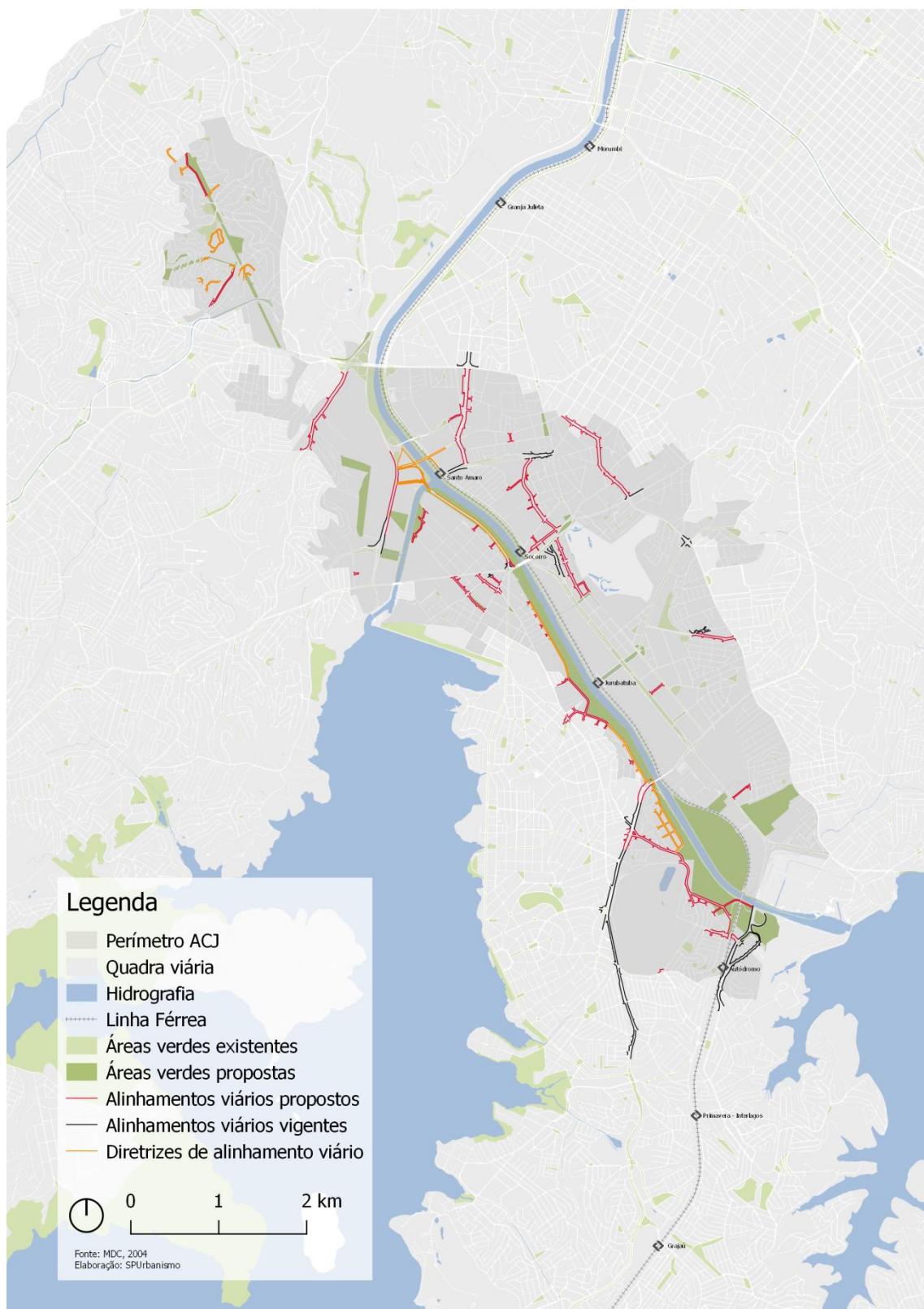


Figura 14 - Mapa de Melhoramentos Viários do PIU - ACJ

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

A diretriz do PDE em relação ao prolongamento da Av. Chucri Zaidan (e seu corredor de ônibus) em direção à Av. Das Nações Unidas/Av. Eus. Stevaux não pode ser realizada plenamente, devido à construção do Shopping Nova 25 de Março. Nesta proposta, tal prolongamento foi dividido, portanto, em dois trechos - norte e sul - sendo a Av. Padre José Maria a conexão entre ambos. Dado que a Av. Pe. José Maria faz parte de um grande *hub* do transporte público (Term. Guido Caloi, Estações Santo Amaro do trem e do Metrô, Term. Santo Amaro e Estação Largo 13 do Metrô), e que o fluxo de automóveis apresenta um grande gargalo principalmente no Terminal Santo Amaro, a leitura do projeto foi a de reforçar este eixo (Av. Padre José Maria) como uma importante alameda de prioridade para ônibus, pedestres e ciclistas, facilitando as inúmeras baldeações do eixo, e direcionando as intervenções viárias estruturais que suportam o transporte público para os vários pontos de acesso deste *hub*, optando por estruturar o tráfego geral de passagem pela Av. das Nações Unidas.

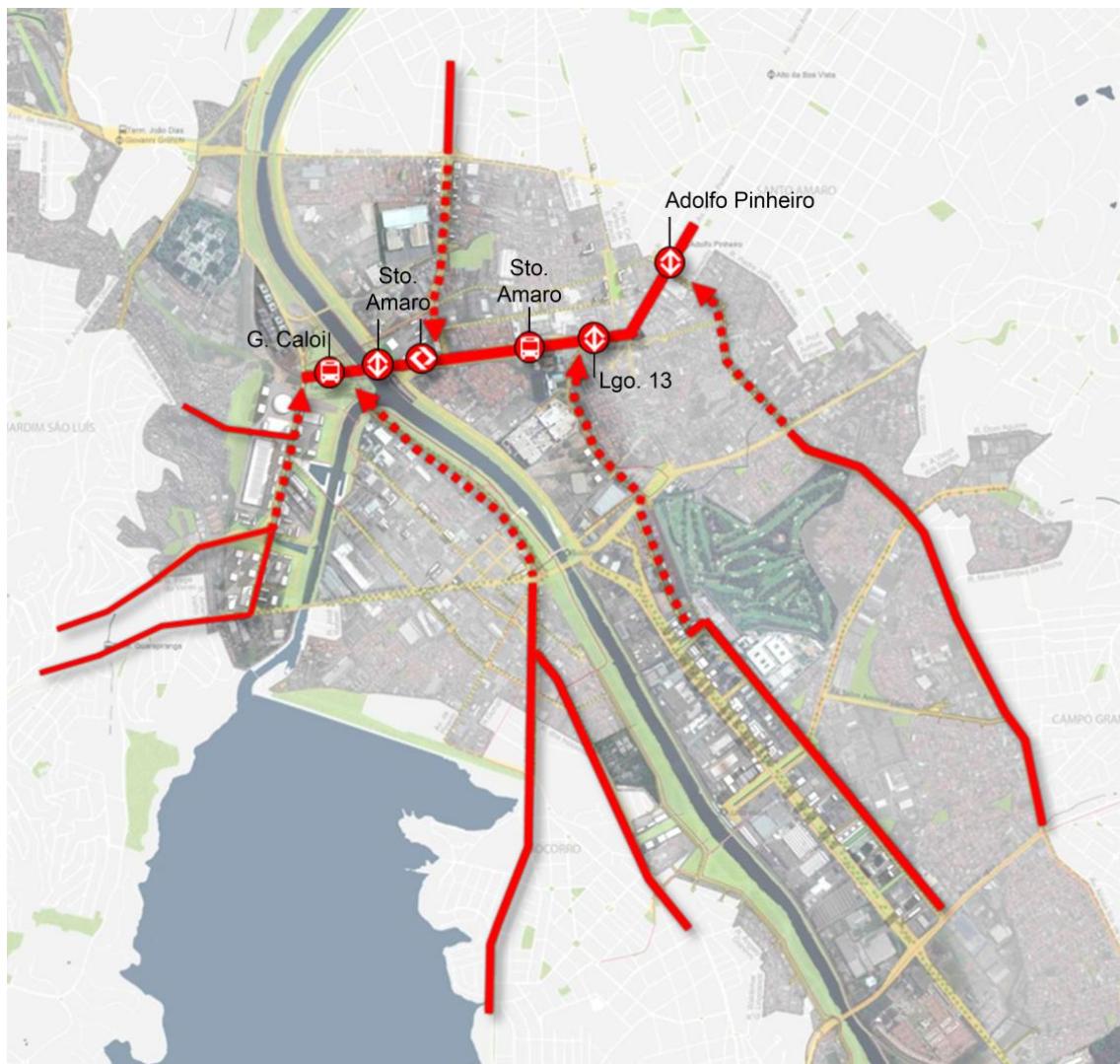


Figura 15 – Estratégia de conexão ao *hub* de transporte público.

1.2.1 Estratégias para os sistemas viário e de transporte público (corredores de ônibus e faixas exclusivas)

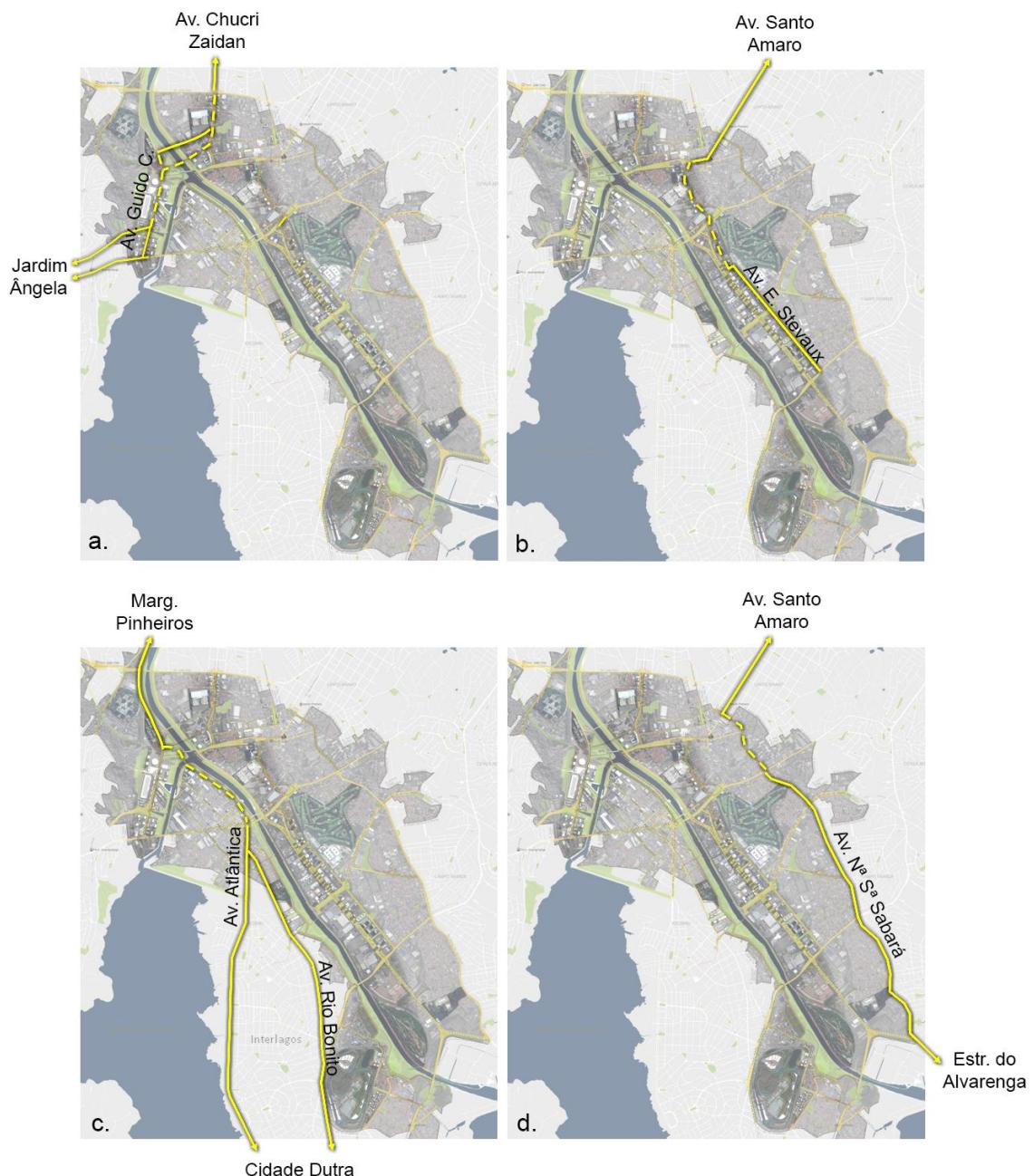


Figura 16 – Estratégias de conexão do sistema viário estrutural.

- Prolongamento da Av. Chucri Zaidan (trecho norte)
- Prolongamento da Av. Chucri Zaidan (trecho sul)
- Conexão entre a Av. Atlântica e a Marg. Pinheiros
- Conexão entre as avenidas Nª Sª Sabará e Adolfo Pinheiro/Santo Amaro

a) Prolongamento da Av. Chucri Zaidan (trecho norte)



Figura 17 – Prolongamento da Av. Chucri Zaidan (trecho norte).

O projeto de prolongamento da Av. Dr. Chucri Zaidan em seu primeiro trecho visa dar apoio ao eixo de desenvolvimento urbano na margem esquerda do Canal Guarapiranga. Trata-se de um sistema viário estrutural de características urbanas que permitirá a conexão dos bairros a oeste do ACJ com o distrito do Itaim Bibi, além de conectar o corredor de ônibus existente na Av. Eng. Luis Carlos Berrini com o Terminal Santo Amaro da SPTrans e com a estação Largo Treze da Linha 5 – Lilás do Metrô.

Será uma via de duplo sentido de circulação, alinhada com o prolongamento da Av. Dr. Chucri Zaidan (inaugurada em fevereiro de 2018), seguindo pelas quadras 282, 475 e 319 do Setor 087, estendendo-se até o alargamento da R. Eng. Francisco Pita Brito. Compreende corredor de ônibus junto ao canteiro central, ciclovia segregada e passeios largos, capaz de suportar o

tráfego de pedestres, ciclistas, automóveis e ônibus, decorrente do incentivo ao desenvolvimento urbano no eixo.

Dispõe de largura básica igual a 37 metros, distribuídos da seguinte maneira: passeios públicos com 5m de cada lado, duas ciclovias segregadas unidirecionais, uma por sentido, junto a cada passeio (2m cada), quatro faixas para tráfego geral, sendo duas por sentido (7m por sentido), uma faixa exclusiva por sentido para tráfego de ônibus, junto ao canteiro central (3,5m cada) e canteiro central (2m). Nas paradas do corredor de ônibus, a largura da via passa para 46m, em virtude do acréscimo das baías de parada dos coletivos (3m cada) e da ampliação do canteiro central para 5m de largura, além de acomodar o ponto de parada bidirecional.

b) Prolongamento da Av. Chucri Zaidan (trecho sul)



Figura 18 – Prolongamento da Av. Chucri Zaidan (trecho sul).

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

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

c) Prolongamento da Av. Atlântica até o Terminal Guido Caloi

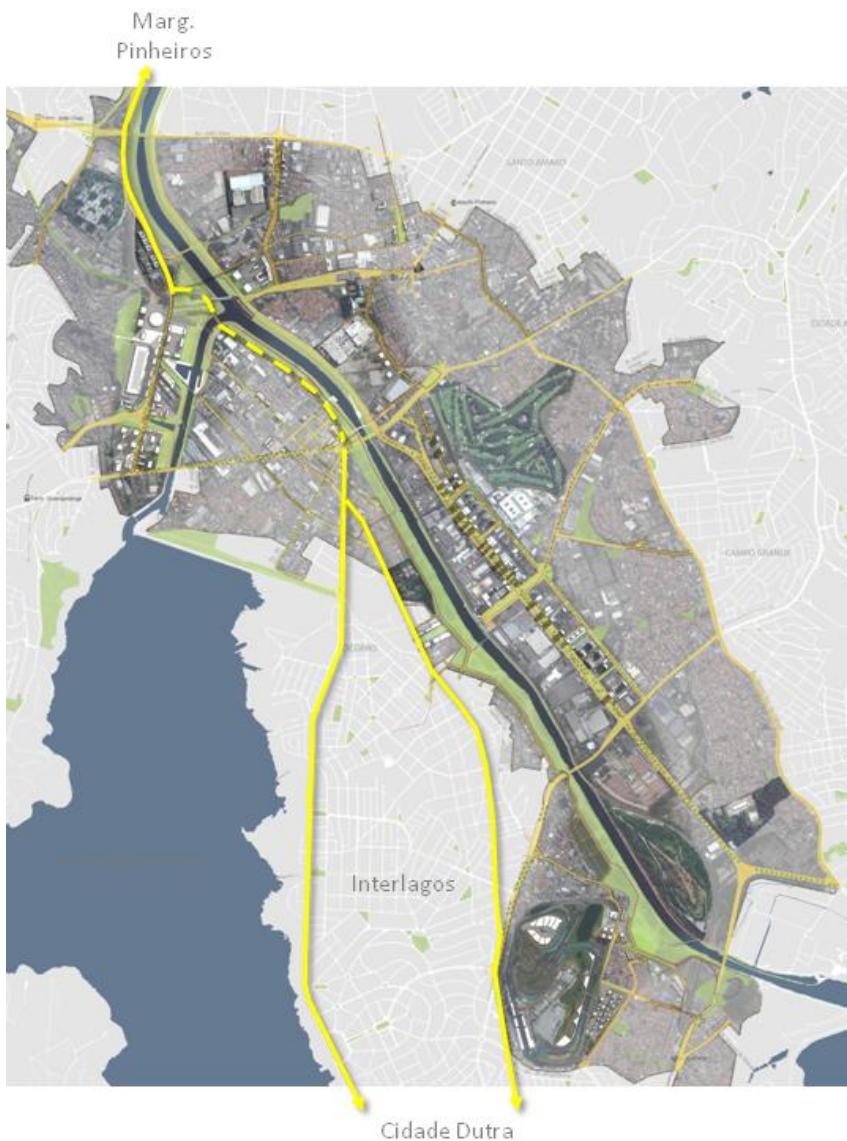


Figura 19 – Prolongamento da Av. Atlântica

Trata-se do primeiro trecho da Via Parque na margem oeste do Rio Jurubatuba, que iniciando na Av. Guido Caloi e se estendendo até a Av. Jair Ribeiro da Silva, faz parte das Ações Prioritárias no Sistema Viário Estrutural do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Sua implantação, entretanto, merece um detalhamento muito cuidadoso, uma vez que a única faixa possível para a implantação da via é a Área de Preservação Permanente – APP do Rio Jurubatuba, uma faixa com aproximadamente 100 metros de largura ainda sem edificações ao longo da margem oeste do rio.

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

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

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

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

Cada uma dessas redes de infraestrutura apresenta potencial de uso compartilhado ou não de sua faixa, bem como condições específicas para que o compartilhamento ou cruzamento da faixa ocorra. Por exemplo: sistema viário implantado longitudinalmente sobre o poliduto da Transpetro tem limitação de tonelagem, permitindo o tráfego apenas de veículos leves.

Porém, para além das normas técnicas que deverão ser observadas pelo projeto viário, em alguns casos não há definição sequer sobre a permanência das redes de infraestrutura na faixa. Por exemplo: o Relatório de Impacto Ambiental do Plano Diretor de Dutos de São Paulo – PDD/SP, elaborado pela Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras, prevê a desativação do OBATI, ou seja “a remoção do produto do seu interior, limpeza e preenchimento com gás inerte”. Mesmo assim, “as faixas e dutos desativados serão preservados para possível uso alternativo” (fonte: Relatório de Impacto Ambiental do PDD/SP, disponível na Secretaria do Meio Ambiente, consultado em agosto de 2017).

Tendo em vista que tanto a política ambiental do Município quanto as propostas das empresas de infraestrutura no tocante à faixa da APP estão sujeitas ainda a várias definições, a opção do PIU Arco Jurubatuba é traçar diretrizes e requisitos para a implantação do sistema viário na margem oeste do Rio Jurubatuba, tanto para o trecho estrutural quanto para os trechos coletor e local que estão descritos na sequência. O desenho do sistema viário constante dos mapas deste relatório são apenas indicativo de uma das possíveis alternativas locacionais para o sistema viário.

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

d) Conexão entre as avenidas N^a S^a Sabará e Adolfo Pinheiro



Figura 20 - Conexão entre a Av. N^a S^a do Sabará com a Av. Adolfo Pinheiro

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

A R. Borba Gato, R. Carlos Gomes e R. Isabel Schmidt tem hoje largura aproximada de 15,5m e opera parte em sentido único de circulação e parte em sentido duplo com restrições. As premissas do projeto foram ampliar a capacidade viária desse eixo para que suportasse, no mínimo, fluxos iguais à Av. Nossa Senhora de Sabará, do qual é continuidade, e pudesse

operar em duplo sentido de circulação, desde a Av. Washington Luis até o binário formado pela Av. Adolfo Pinheiro e R. Dr. Antônio Bento, junto à Estação Adolfo Pinheiro do Metrô. A Av. Nossa Senhora de Sabará existente tem largura básica de 26m, distribuídos em passeios (largura variável entre 1,5 a 2,9m de cada lado), faixa exclusiva para ônibus (uma por sentido, junto ao passeio), duas faixas para tráfego geral (por sentido), ciclofaixa (uma por sentido, junto ao passeio) e canteiro central (largura variável entre 0,3 e 1m). O novo eixo projetado, por estar inserido numa centralidade com contexto de uso do solo mais intenso que a via existente, deveria acomodar o mesmo programa (o mesmo número de faixas), porém com as larguras ideais para o desenvolvimento de cada tipo de fluxo, especialmente os passeios para pedestres.

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

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

1.2.2 Conexões de pedestres e ciclistas



Figura 21 - Diagrama das ciclopassarelhas

Ao mesmo tempo em que qualificam ambientalmente o território do Arco Jurubatuba, os rios Pinheiros, Jurubatuba e Guarapiranga configuram barreiras que seccionam a cidade. A presença da ferrovia, embora garanta acessibilidade da região, também reforça a constituição dessa barreira. A implantação de ciclopassarelhas sobre os rios e sobre a ferrovia para a circulação de pedestres e ciclistas tem o papel de transpor estas barreiras, integrando a cidade e garantindo a acessibilidade às estações de trem Jurubatuba e Socorro e à estação de Metrô Santo Amaro.

As ciclopassarelhas propostas estão integradas à rede ambiental que estrutura o Projeto de Intervenção Urbana do Arco Jurubatuba e serão implantadas em três pontos. A primeira atende à demanda da população apresentada na etapa de Consulta Pública, além de integrar

os Planos Regionais das Prefeituras Regionais de Santo Amaro e Capela do Socorro. A proposta de implantação desta ciclopassarela garantirá o acesso à Estação Jurubatuba, Linha 9 da CPTM, por parte da população residente nos bairros de Veleiros e Jardim Marabá. A segunda ciclopassarela proposta sobre o Rio Jurubatuba também está associada à garantia de acesso à Linha 9 da CPTM, mas à Estação Socorro, e também se trata de diretriz integrante do Planos Regionais das Prefeituras Regionais de Santo Amaro e Capela do Socorro. A terceira ciclopassarela proposta é sobre o Canal Guarapiranga, garantindo a integração de suas margens nas proximidades da subestação Xavantes e contribuindo para dar acesso à Estação Santo Amaro da Linha 5 do Metrô. É importante lembrar que a proposta do PIU ACJ para o adensamento da Av. Guido Caloi e a qualificação da área industrial do Socorro estão associadas.

1.3 Adensamento e parâmetros urbanísticos

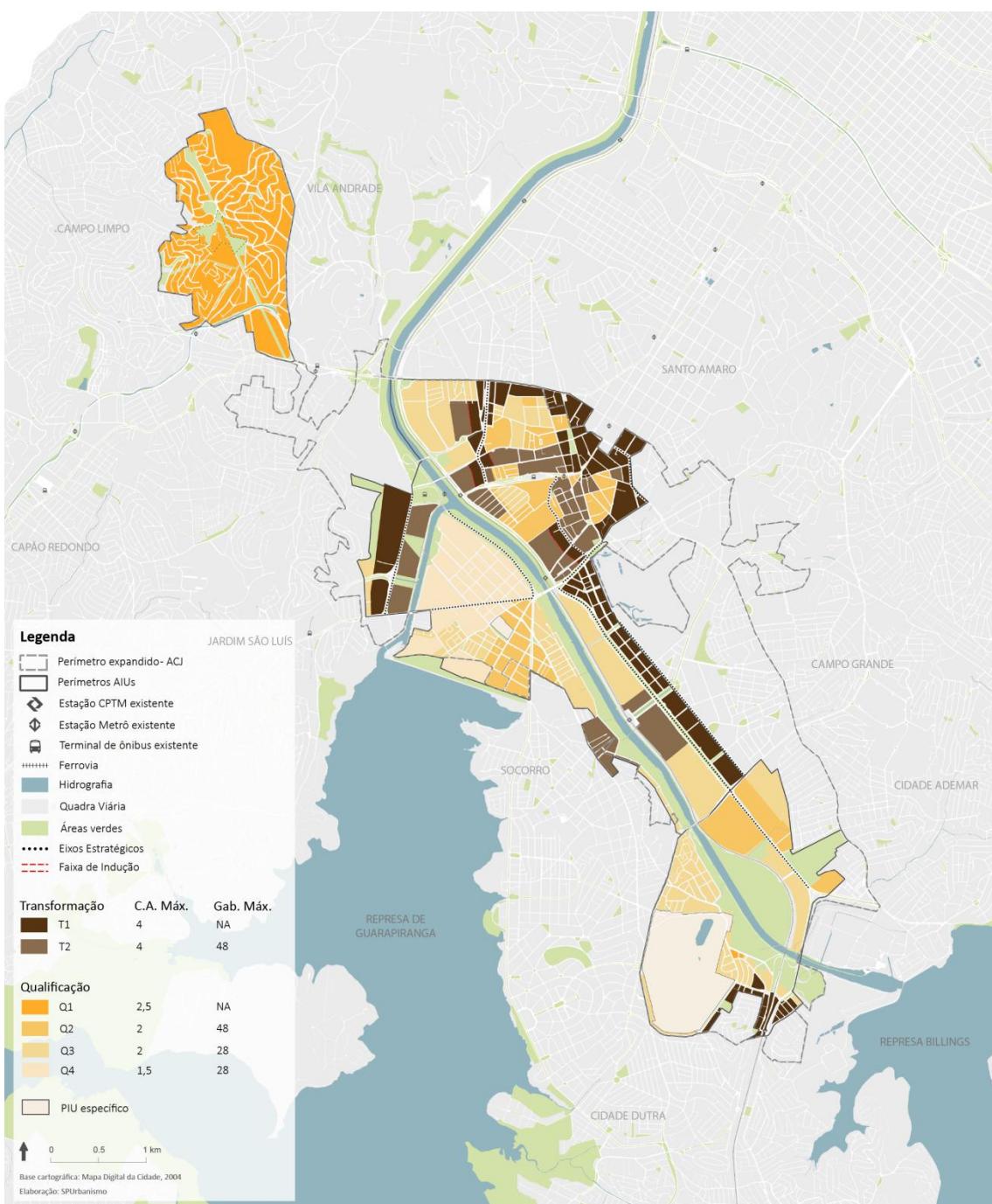


Figura 22 - Mapa de Parâmetros Urbanísticos do PIU ACJ

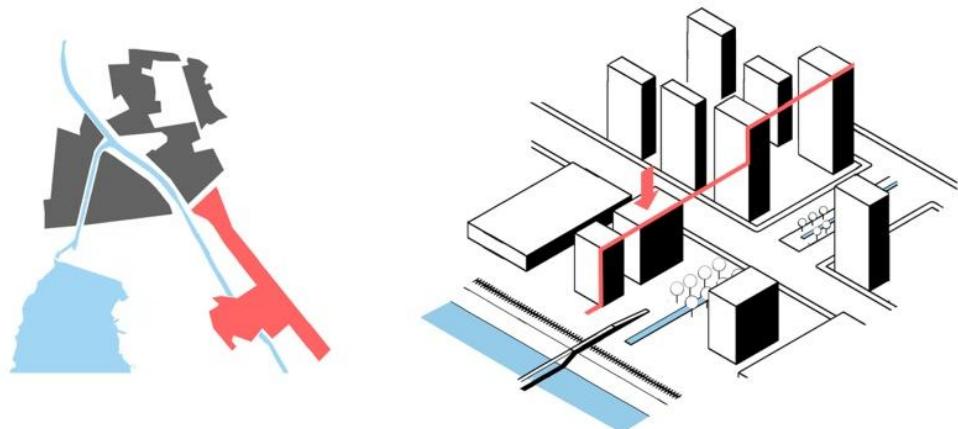
O adensamento construtivo e populacional está previsto, como citado anteriormente, para ocorrer ao longo das avenidas Marginal Pinheiros/Eusébio Stevaux (trecho entre as avenidas Vitor Manzini e Interlagos), Guido Caloi e do prolongamento da Av. Chucri Zaidan. São áreas com alta probabilidade de transformação, caracterizados pela presença de espaços produtivos

e de infraestrutura ociosos ou extensivos, que já não cumprem suas funções plenamente e que poderiam ser renovados ou compactados. A proximidade dos hubs de mobilidade e o paralelismo com os rios também foram levados em consideração para a delimitação destes perímetros de adensamento. Ressalta-se que os incentivos à permanência e modernização das demais áreas das zonas produtivas, ainda em atividade, também são de extrema importância para o projeto, tema que será tratado adiante.

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

As denominadas Áreas de Qualificação, divididas em Q1, Q2, Q3 e Q4, onde os parâmetros do zoneamento serão mantidos (C.A. 2 e gabaritos variados), também haverá certo adensamento, porém moderado, uma vez que as possibilidades de transformação desses territórios não são tão altas, mas em contrapartida, o processo de urbanização pode qualificar o espaço. É o caso da “península do Socorro”, uma Zona Predominantemente Industrial (ZPI – 1) importante da cidade que deve ser modernizada, mas onde também já existem diversos espaços ociosos entremeados pelas indústrias ativas. Neste perímetro é incentivada, portanto, a produção de HMP e HIS, o que deve vir em paralelo à implantação das alamedas do bairro, adaptando este árido espaço para diferentes usos e tornando-o não mais um polígono industrial isolado da cidade, mas um espaço contemporâneo que estimula a criatividade e a inovação.

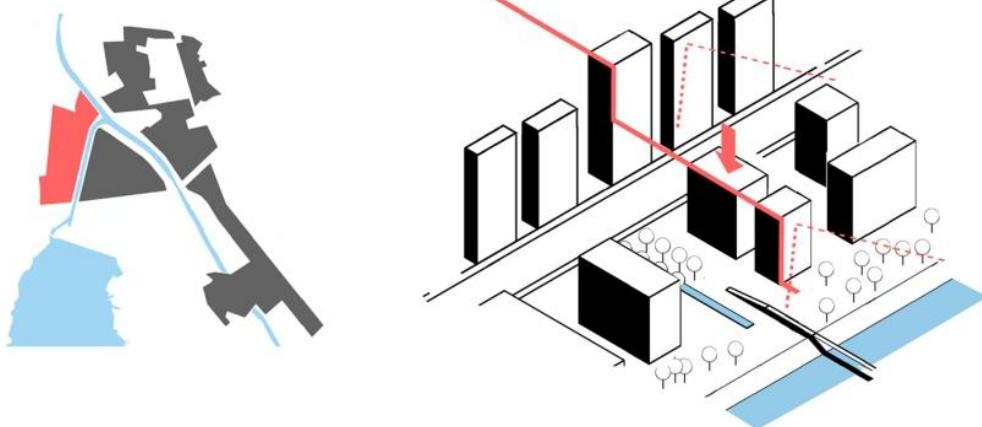
Área de Transformação Jurubatuba



A Área de Transformação Rio Jurubatuba é o setor que receberá o maior adensamento construtivo e populacional do projeto do ACJ. Sua Zona de Desenvolvimento Econômico entre a Marg. Pinheiros e a Av. Eusébio Stevaux, definida pela LPUOS, já havia sido uma Zona de Centralidade Polar no zoneamento pregresso, o que acarretou no surgimento de diversas torres residenciais. Essas quadras guardam agora poucas características produtivas, podendo receber transformações também devido ao seu fundiário regular e de dimensões médias, além de possuir vias já arborizadas e com dimensões adequadas ao adensamento proposto. Dessa forma, propõe-se Coeficiente de Aproveitamento 4 e gabarito sem limite nas referidas quadras (Área de Transformação de tipo T1).

Nas quadras próximas ao Rio Jurubatuba, lindeiras à Av. Octalles Marcondes Ferreira, que dá acesso à Estação Jurubatuba da CPTM, propõe-se Coeficiente de Aproveitamento 4 e gabarito máximo de 48m (Área de Transformação de tipo T2), de forma à incentivar a transformação do entorno do eixo de ligação entre ambos os lados do rio. Com o mesmo objetivo, propõe-se que os lotes no entorno da praça de acesso à nova ciclopassarela, na margem oeste do rio, também recebam os mesmos parâmetros - Coeficiente de Aproveitamento 4 e gabarito máximo de 48m.

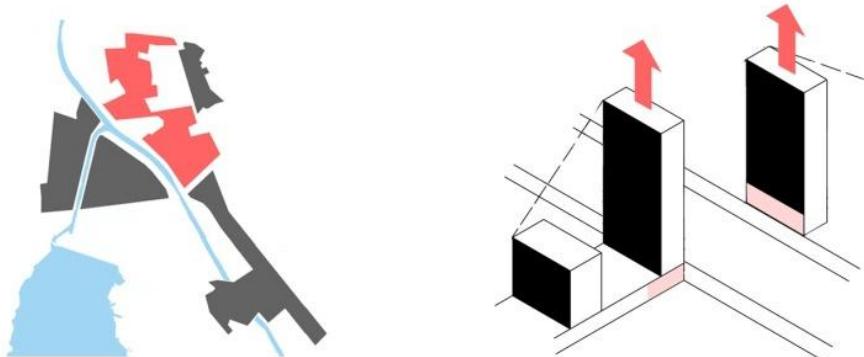
Área de Transformação Guarapiranga



A orla do Canal Guarapiranga e a Av. Guido Caloi, a ele paralelo, compõem uma importante Área de Transformação do projeto. Seus lotes de grandes dimensões, de propriedade de diversas companhias (SPTrans, Eletropaulo, CTEEP, EMAE) poderão receber parâmetros de adensamento, uma vez que possuem usos extensivos que geram uma subutilização da infraestrutura de mobilidade existente no local.

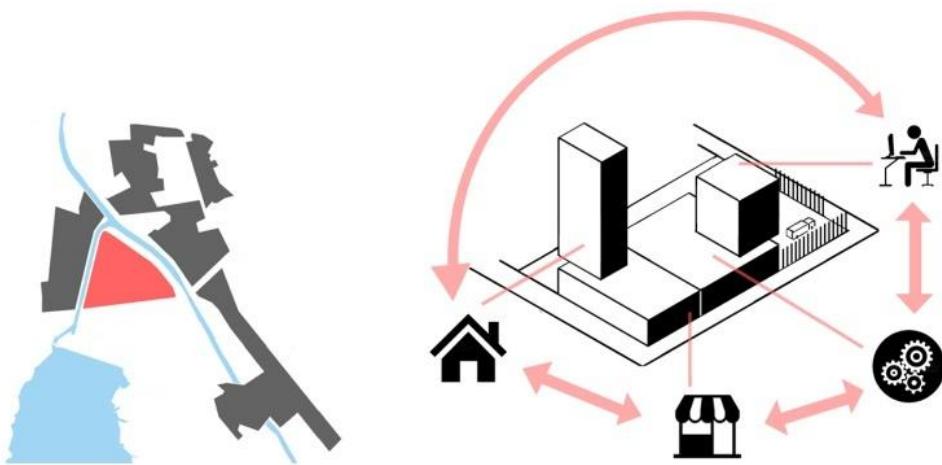
Nas quadras à leste da Av. Guido Caloi, devido à proximidade do rio, serão permitidos edifícios com o gabarito máximo de 48m, ainda que com Coeficiente de Aproveitamento 4 (Área de Transformação de tipo T2). Já na faixa a oeste da Av. Guido Caloi, serão permitidos edifícios sem limite de gabarito e com Coeficiente de Aproveitamento 4 (Área de Transformação de tipo T1), dado o afastamento em relação ao rio.

Área de Transformação Chucri Zaidan



Ao longo do prolongamento da Av. Chucri Zaidan, com o intuito de atrair para esta nova via a construção de novas frentes urbanas dinâmicas e adensadas, cria-se uma “Faixa de Indução”, de 100m contados a partir do alinhamento do lote frente ao eixo, e dentro da qual não há limite máximo de gabarito (Área de Transformação de tipo T1). As demais áreas da Área de Transformação Chucri Zaidan terão um gabarito máximo de 48m (Área de Transformação de tipo T2). Desta forma, a futura avenida se tornará uma espécie de imã para o desenvolvimento imobiliário, evitando o surgimento de uma via entre muros, isolada do contexto urbano.

Área de Qualificação do Socorro



Na área da Zona Predominantemente Industrial (ZPI - I) do Socorro, que se encontra no “pontal” da confluência do Rio Jurubatuba com o Canal Guarapiranga, com o objetivo de promover o adensamento habitacional de seus lotes ociosos, incentiva-se Empreendimentos de HMP e HIS. Desta forma, promovem-se novas áreas habitacionais próximas ao transporte público (Estação Santo Amaro e Socorro do trem) e do emprego, garantida a qualidade de vida pelo sistema ambiental proposto. Deve-se garantir também que os futuros empreendimentos industriais dessa zona produtiva ativa tenham uma porcentagem máxima de vedação das fachadas dos lotes e realizem doações para alargamento dos passeios, para que se tornem compatíveis com o uso residencial. Além disso, para todos os empreendimentos, deve-se incentivar o uso comercial no térreo, desta forma dando dinâmica urbana ao bairro hoje monofuncional.

1.4 Habitação de Interesse Social

Na AIU Jurubatuba, duas áreas foram identificadas com maior potencial de produção habitacional de interesse social.

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

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

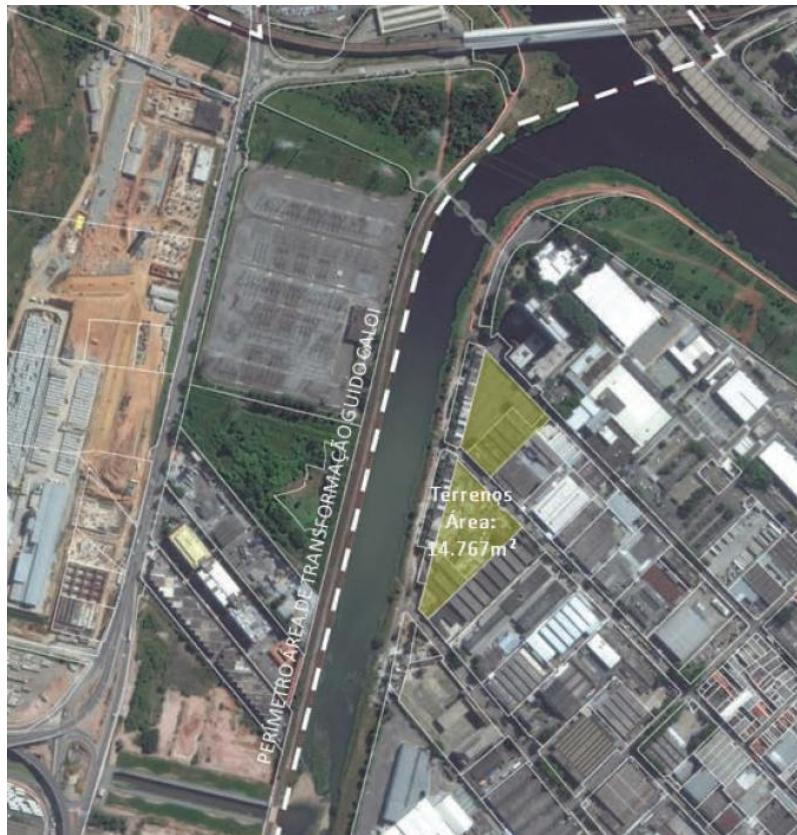


Figura 23 - Localização da Área a ser destinada a HIS na península do Socorro



Figura 24 - Alinhamento viário proposto para a área de HIS

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

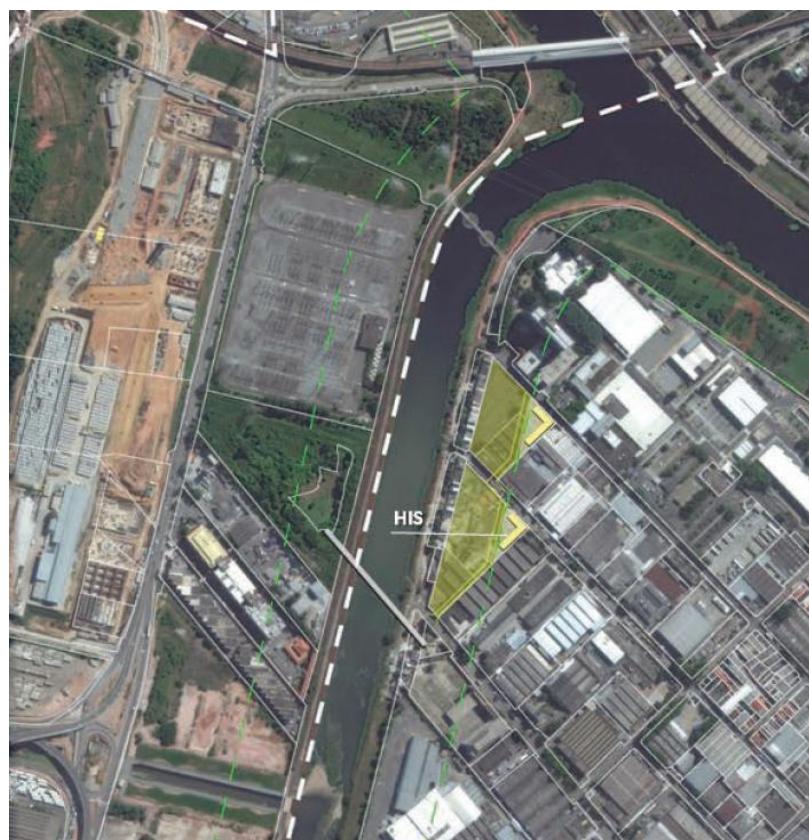


Figura 25 - Estudo preliminar de implantação de HIS como nova frente urbana do Canal Guarapiranga

Uma segunda possível oportunidade identificada seria uma área de ZEPAM, de propriedade da EMAE, com área aproximada de 54.000 m². Tendo em vista a proposta do PIU ACJ para implantação da Via Parque e o programa da EMAE de despoluição das águas do Rio Pinheiros, vislumbra-se para essa área a criação de uma nova frente urbana voltada para o parque linear da orla do Rio Jurubatuba articulada à produção habitacional para atendimento de população de baixa renda residente em áreas que hoje lançam dejetos em cursos d’água. Este local ainda possui potencial para contemplar a implantação de uma ciclopassarela sobre o Rio Jurubatuba

alinhada às diretrizes de Habitação, Mobilidade e Meio Ambiente do PIU ACJ, bem como às do Plano Regional da Subprefeitura de Santo Amaro, uma vez que possibilitaria a conexão das áreas de moradia com os meios de transporte de alta capacidade (estação Jurubatuba da CPTM).



Figura 26 - Localização da área de ZEPAM da EMAE, inserida na Área de Transformação Jurubatuba

Em um primeiro estudo do potencial construtivo dessa área, considerando os parâmetros urbanísticos de baixo impacto para a área de ZEPAM, o potencial construtivo de toda a área da EMAE poderia ser concentrado na implantação de blocos habitacionais de categoria R2h-1 (Lei nº 16.402/2016, artigo 94, inciso II - casas geminadas: conjunto de unidades habitacionais agrupadas horizontalmente, todas com frente e acesso independente para a via oficial de circulação). Tal estratégia resulta na produção de aproximadamente 128 Unidades Habitacionais. Parte do lote teria destinação para o sistema viário e o restante seria incorporado às áreas verdes do parque linear.

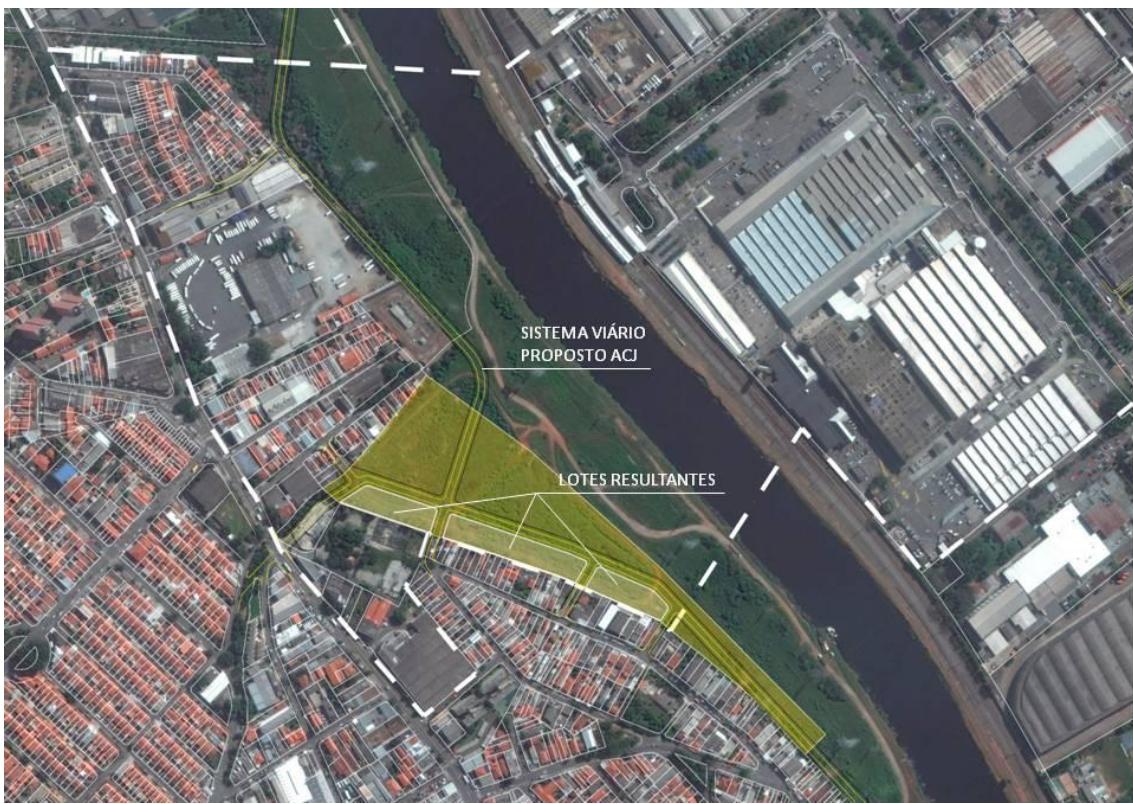


Figura 27 - Alinhamento viário proposto para a área de HIS



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

1.5 Base produtiva

A Zona Predominantemente Industrial (ZPI-1) do Socorro foi identificada pelo diagnóstico como a principal zona industrial do ACJ. No entanto, verificou-se também que ao lado de grandes indústrias de diversos ramos existem extensos terrenos vagos ou subutilizados, revelando que a área vem sofrendo um processo de evasão das indústrias sem substituição por novos usos.

A estratégia para a área, além do incentivo à habitação (HMP e HIS) mencionado anteriormente, é atrair novas indústrias e empresas para o local e modernizar o processo produtivo das indústrias existentes, garantida a qualidade urbana advinda das diretrizes da rede ambiental anteriormente descritas.

Para isso, prevê-se a elaboração de um programa de desenvolvimento econômico específico de dinamização das atividades produtivas hoje ali instaladas, assim como daquelas que vierem a se implantar na Zona Predominantemente Industrial (ZPI - 1) do Socorro. A viabilização desse programa se dará por meio da implantação de uma incubadora voltada ao financiamento de projetos de inovação tecnológica. Os recursos financeiros iniciais para sua estruturação poderão ser disponibilizados pela conta segregada da AIU Jurubatuba.

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

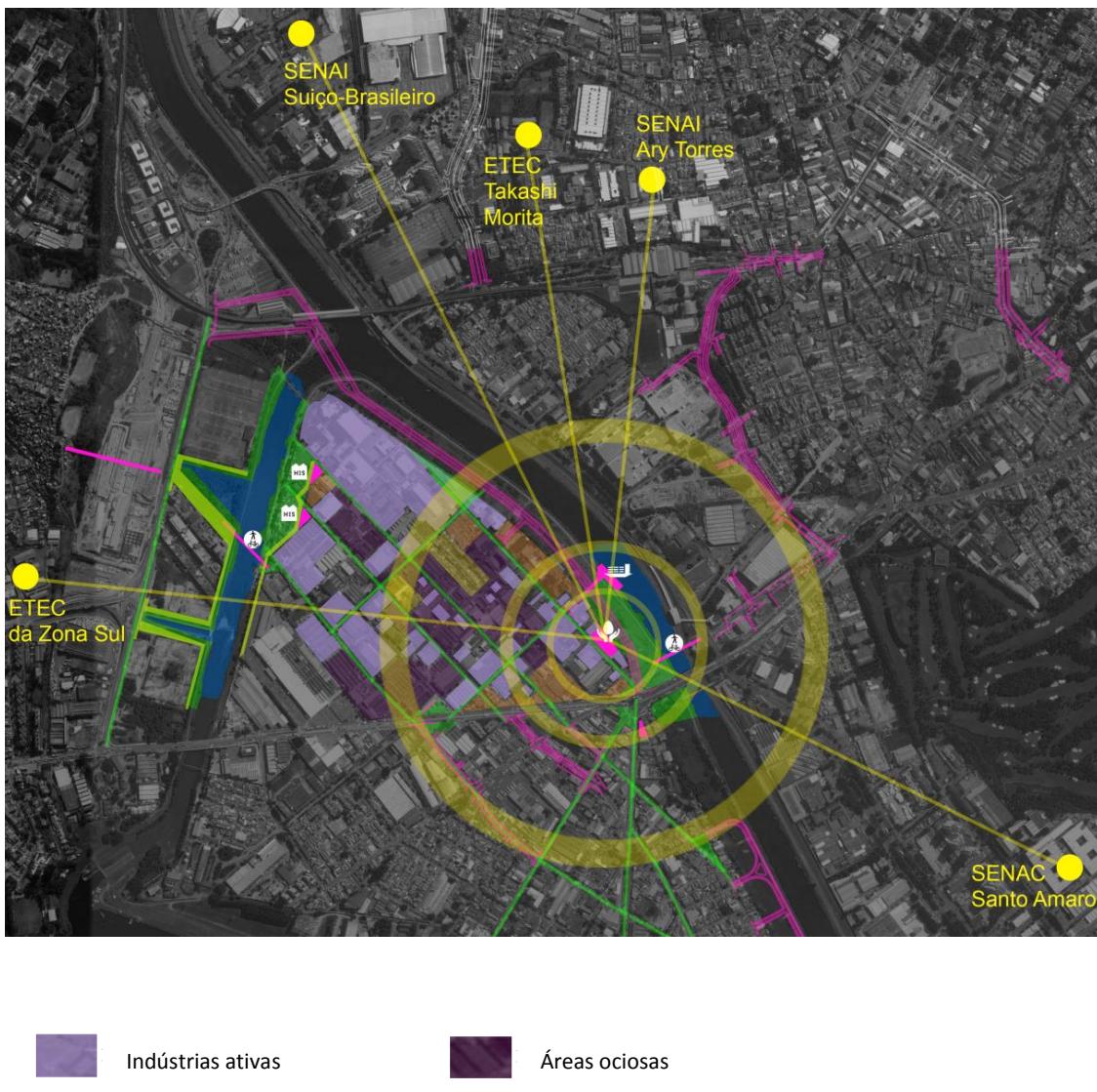


Figura 29 - Indústrias ativas e Escolas Técnicas no entorno da "península do Socorro".

Este equipamento deverá possuir articulação entre o Poder Público, as Escolas Técnicas locais e as indústrias do Socorro, com o objetivo de subsidiar e viabilizar, por meio de editais, os melhores projetos de inovação das empresas do perímetro. A estratégia também servirá para atrair novas indústrias, resgatando o espaço produtivo industrial perdido. Vale lembrar que diversas estratégias de qualificação ambiental e de mobilidade também estão sendo traçadas para a área, de forma a integrar o perímetro industrial à cidade. Esses investimentos destinados à área produtiva da cidade se justificam pelas características do território do ACJ (27% de sua área de lotes são ZPI e ZDE) e pelo potencial de evolução que guardam suas indústrias, muitas delas com níveis tecnológicos avançados e de ponta. Outra estratégia para potencializar essa zona produtiva é isentar de cobrança de contrapartida financeira os novos empreendimentos de uso industrial localizados na área.

1.6 O Eixo Histórico de Santo Amaro

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



Figura 30 - Eixo histórico de Santo Amaro

1.6.1 Morfologia urbana

A proposta de ajuste na morfologia urbana está fundamentada no conceito de “Eixo Histórico”, definido pelo Conpresp, na Resolução 27/2014, procurando valorizar este corredor cultural composto pelos seguintes elementos: a Catedral Santo Amaro, cuja construção teve

início em fins do século XIX; o calçadão de comércio popular da Rua Capitão Tiago Luz, cuja dinâmica comercial, dada pela confluência de inúmeras rotas de baldeação centro-periferia se espalha por diversas ruas do entorno; a Praça Floriano Peixoto e a antiga Prefeitura Municipal de Santo Amaro, hoje Paço Júlio Guerra (Casa Amarela), onde ocorrem feiras, festivais e cursos gratuitos; Praça Salim Farah Maluf, cuja mata preserva um dos últimos pés de Cambuci da cidade, além de Jerivás e um grande Jequitibá, entre outros importantes exemplares da fauna nativa paulista; a Casa da Cultura - antigo Mercado de Santo Amaro, que compõe uma paisagem extremamente significativa e remetente “aos passados” do bairro, ao lado de um mural de Júlio Guerra e de um exemplar da arquitetura tradicional do bairro; e chega-se, por fim, ao edifício da biblioteca Prestes Maia, inaugurada nos anos 60 para abrigar a biblioteca do bairro, que hoje compartilha espaço com apresentações artísticas e cursos em diversas áreas.

Chama-se atenção para a diminuição abrupta na dinâmica urbana em um trecho específico do eixo (entre a Praça Salim Farah Maluf e o Antigo Mercado Municipal), ao longo de duas longas quadras, o que acaba por fragmentá-lo em duas partes, prejudicando a atratividade da Biblioteca e do Antigo Mercado.

Entendida a grande importância histórica deste eixo sob os prismas cultural e urbanístico, foi retrabalhado o parâmetro de gabarito máximo de altura dos edifícios definido pelo pela resolução do Conpresp, com o objetivo de potencializar sua vocação de corredor cultural. A proposta a seguir, para uma área específica do Eixo Histórico de Santo Amaro, será protocolada junto ao Conpresp, acompanhada dos estudos volumétricos correspondentes, a fim de prosseguir com os diálogos acerca de sua viabilidade.

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



Figura 31 – Proposta de ajuste do gabarito máximo permitido para a Praça Floriano Peixoto.

Por fim, vale aqui ressaltar que os demais parâmetros definidos pela Resolução Conpresp deverão ser mantidos. O entorno do antigo Mercadão de Santo Amaro, em composição com o imóvel tombado localizado à Praça Francisco Ferreira Lopes, 787, e com o mural de Júlio Guerra, constitui uma ambiência que remete aos "diversos passados" do bairro, sendo muito importante que suas quadras envoltórias se mantenham com gabaritos baixos.



Figura 32 – Antigo Mercado de Santo Amaro em composição com casa tombada pelo Conpresp e com o mural do artista Júlio Guerra.

Da mesma forma, o entorno sem verticalização da Catedral Santo Amaro preserva ainda uma “moldura celeste” que em muito a valoriza, sendo também positiva a restrição de altura definida pelo Conpresp de até 7 metros.



Figura 33 – Catedral Santo Amaro

1.6.2 Priorização do pedestre

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

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

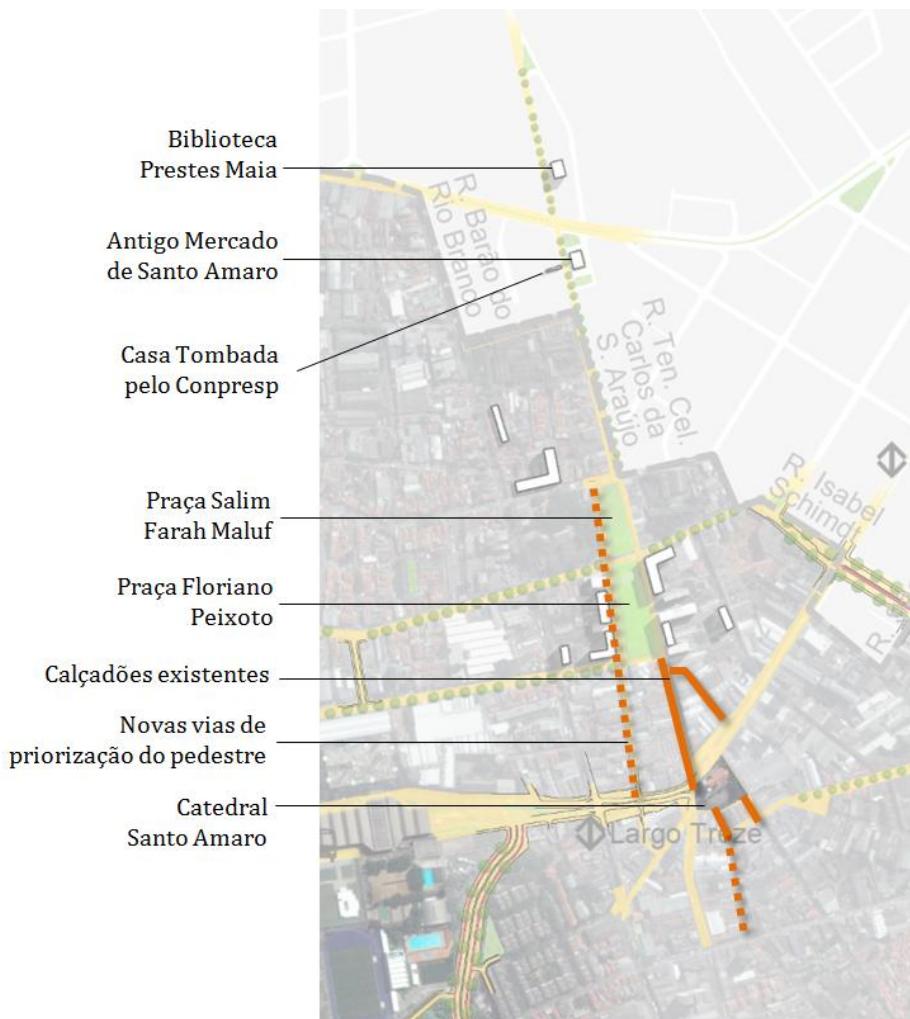


Figura 34 - Eixo histórico de Santo Amaro - vias de preferência ao pedestre

2 AIU Interlagos

2.1 O entorno do Autódromo de Interlagos

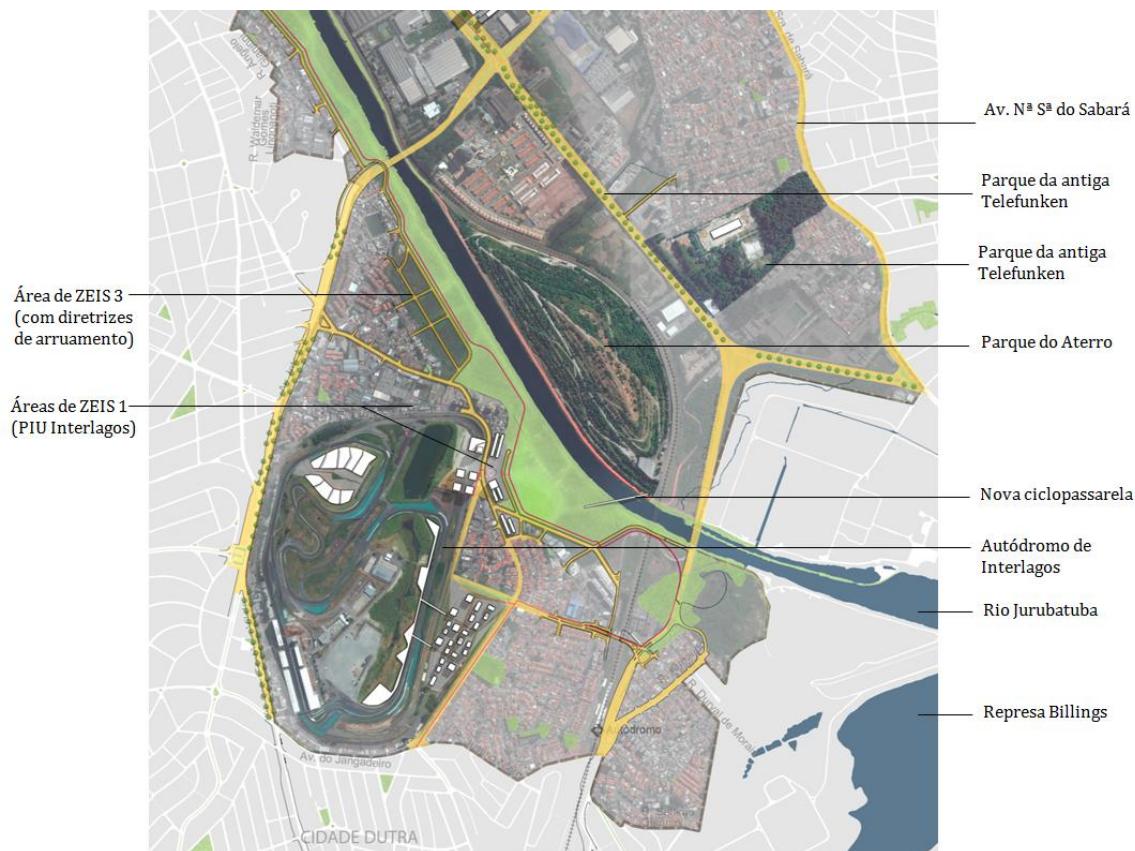


Figura 35 - AIU Interlagos

O AIU Interlagos abrange o autódromo e sua área envoltória, se expandindo a leste até a Av. N^a S^a do Sabará, buscando conectar ambas as margens do Rio Jurubatuba e abranger áreas transformáveis na sua margem direita. O plano prevê a integração do autódromo com seu entorno a partir da qualificação de diversas alamedas que chegam em sua borda, advindas do território do ACJ a norte e a leste.

Sobre o antigo aterro, atual estação de transbordo, seu reflorestamento já atingiu bons níveis de desenvolvimento arbóreo, sendo possível sua utilização como parque, muito embora sua topografia dificulte o acesso ao topo do morro. A transposição proposta sobre o Rio Jurubatuba, por meio de uma nova ciclopassarela, está associada a este parque e busca conectá-lo ao autódromo, passando pelo Parque da Orla do Rio Jurubatuba. O aterro ainda se comunica com outro parque, o atual terreno da Telefunken. A densidade de parques

propostos para esta AIU está em consonância com as características do território, já muito próximo às represas e com grandes áreas florestadas.

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

2.2 PIU do Autódromo de Interlagos

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

No âmbito do Plano Municipal de Desestatização, o Executivo encaminhou à Câmara Municipal o Projeto de Lei 705/2017 que dispõe sobre a alienação do “Complexo Interlagos”, imóvel público onde estão localizados o Autódromo José Carlos Pace e o Kartódromo Ayrton Senna, situado na região de Interlagos, no distrito de Santo Amaro, com área total de 959.640,37 m².

O presente documento apresenta parte de um Estudo de Referência, cuja matéria detalhada será utilizada como apoio ao desenvolvimento das propostas a serem apresentadas para o autódromo por parte do empreendedor. Algumas diretrizes, no entanto, adentram o Projeto de Lei como obrigações ao proponente, de forma a garantir ganhos sociais e ambientais à cidade, são elas:

- A implantação de um parque de acesso público no interior do autódromo, associado às suas áreas densamente arborizadas junto aos corpos d’água (córrego intermitente e lago);
- A urbanização das Áreas de ZEIS - 1 do entorno, contemplando 110.500m² (cento e dez mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável para Habitação de Interesse Social, com a construção de, no mínimo, 1.579 (mil, quinhentas e setenta e nove) unidades de Habitação de Interesse Social, ou depósito do valor correspondente na conta segregada do FUNDURB da AIU Interlagos.

- A integração do autódromo ao contexto urbano envoltório, por intermédio da implantação de praças de acesso qualificadas, com passagens sob ou sobre a pista;
- A interconectividade dos empreendimentos do autódromo por intermédio de passagens acessíveis sobre ou sob a pista;
- A manutenção da qualidade do autódromo como equipamento capaz de receber eventos de esporte a motor de classe mundial;
- A preservação da visibilidade da pista a partir da perspectiva dos expectadores dos eventos, por intermédio do manejo da morfologia dos empreendimentos que venham a se instalar no perímetro do autódromo;
- O cumprimento dos parâmetros de ocupação do solo definidos no Quadro 2 do PL ACJ, que garante Coeficiente de Aproveitamento compatível com a função da AIU Interlagos no território.

2.2.1 Estudo de Referência:

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

Esta integração se dá a partir de três áreas de intervenção no interior do autódromo, definidas a partir da avaliação das áreas mais propícias à transformação, considerando a exclusão das áreas de importância ambiental e funcional e buscando também a proximidade com o contexto urbano envoltório. Essas áreas constituem-se "portas de entrada" para o autódromo, vinculadas à Av. Interlagos, à Estação de trem Interlagos da CPTM e ao Parque da Orla.



Figura 36 – Usos atuais do autódromo e áreas de desenvolvimento imobiliário.

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



Figura 37 - Estudo Urbanístico Preliminar para o Autódromo de Interlagos

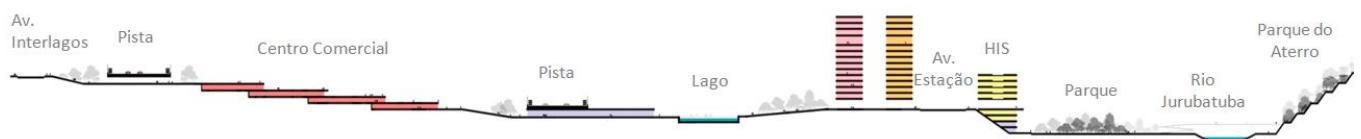


Figura 38 - Corte esquemático do Estudo Urbanístico Preliminar para o Autódromo de Interlagos



Figura 39 – Perspectiva ilustrativa do Estudo de Referência do PIU Interlagos.

Na Área A, de 40.000m², propõe-se um centro comercial (grande demanda local observada ao longo dos estudos de diagnóstico) que funciona em patamares, acompanhando o declive do terreno e promovendo grandes vistas para o autódromo. Há ainda a oportunidade de se criar um palco na área mais baixa, justamente onde grandes eventos, como exemplo o Lollapalooza, instalam seus palcos. Uma praça de acesso ao empreendimento sob a pista promove sua conexão com a Av. Interlagos. Conexões elevadas ou subterrâneas com as áreas B e C também são de grande importância.

Na Área B, de 25.000m², em frente ao lago existente, vislumbra-se a oportunidade de realizar um empreendimento de uso misto, com edifícios corporativos, residenciais e até mesmo hotéis, voltados para uma grande área de lazer situada na borda do lago existente do autódromo. Do outro lado da Av. Estação, promove-se a implantação de um novo conjunto habitacional, voltado ao Parque da Orla do Rio Jurubatuba, em área de ZEIS – 1, hoje classificada como área de risco geológico grau 2. Ressalta-se a oportunidade de relação direta da Área B com a rua externa do autódromo (Av. da Estação), uma vez que não há pista nesta localidade, relação que deve ser estabelecida por intermédio de uma praça aberta ao público, permitindo também o acesso à área de lazer do lago.

Na Área C, de 70.000m², no atual Kartódromo, promove-se um novo bairro, com grande diversidade de usos e percentuais de destinação similares aos exigidos pelo atual zoneamento,

o que garante a quantidade de áreas verdes, sistema viário e equipamentos adequada à constituição de um bairro. Deverão ser previstas conexões por sobre a pista do autódromo em direção ao novo parque público e as vias que ligam a Área C à Estação Interlagos do Trem deverão ser qualificadas.

3 AIU Vila Andrade

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

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

Assim, o plano urbanístico para a AIU Vila Andrade visa qualificar este espaço urbano e articular programas habitacionais, sobretudo de interesse social, a fim de mitigar os contrastes sociais e econômicos. Desta forma, as ações de maior importância são a reestruturação viária, associada a uma nova rede ambiental de áreas verdes, e a provisão habitacional de interesse social (seja por meio de promoção pública ou privada, através de incentivos urbanísticos).

A proposta de qualificação tem como elemento estruturador do território a implantação de áreas verdes junto à linha de alta tensão, que funcionará como eixo ambiental, desde a escala local da própria AIU até a escala de todo o Arco Jurubatuba, funcionando como a ponta do vetor verde que permeia todo este território junto às áreas de infraestrutura. Assim, este corredor terá interface com as propostas de ampliação da rede viária, de criação de novas frentes urbanas e da proposição de novas áreas verdes e espaços públicos a ele conectados.

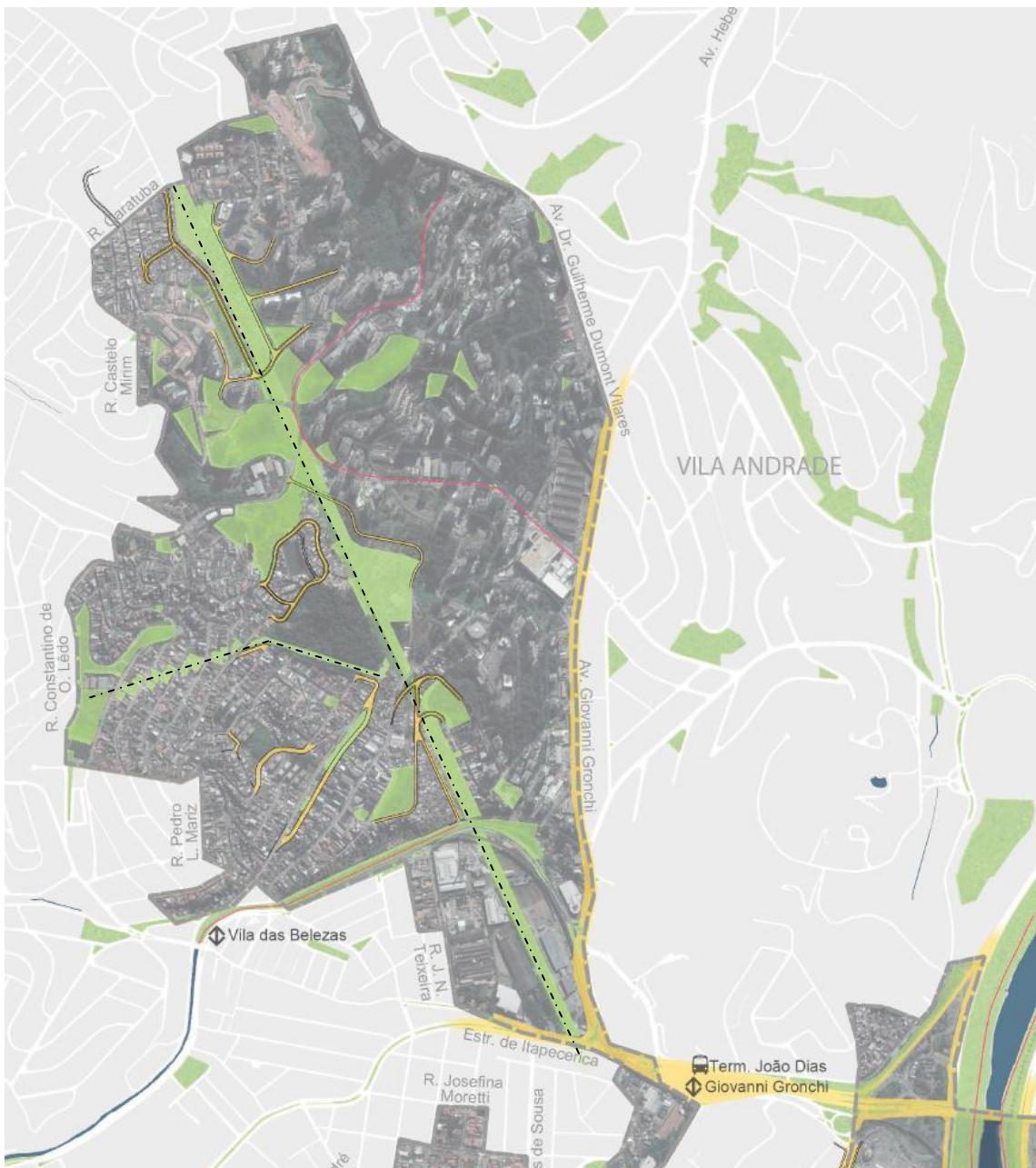


Figura 40 – Plano Urbanístico da AIU Vila Andrade

3.1 Rede Ambiental

Hoje barreira, a linha de alta tensão possui forte potencial para conciliar territórios. O projeto aposta na articulação dessa rede de infraestrutura a um sistema de espaços verdes, os quais podem ser acessíveis ou não à população, variando conforme a condição topográfica do local. Neste sentido, as ferramentas de praças, áreas verdes em patamares, e sob a linha de alta tensão se somam para criar espaços de articulação do tecido urbano que hoje se encontram ociosos ou ocupados de maneira insegura e precária, delimitando também espaços com de potencial permanência, passagem ou restrição de acesso à população.

A proposição da faixa verde linear na extensão da linha de alta tensão, além de funcionar como possibilidade de lazer e fruição à população (a depender da permissão de uso pela concessionária dona da área), tem também por objetivo ordenar e conter a ocupação irregular em área restrita à permanência por motivos de segurança. É por meio dessa faixa também que se institui uma rede ambiental de áreas verdes contínuas ao longo de toda a extensão do Arco Jurubatuba.

Assim, utiliza-se a rede de infraestrutura urbana como elemento articulador das realidades distintas nos setores leste e oeste da AIU Vila Andrade e ficam previstas novas áreas verdes, que, somadas aos fragmentos remanescentes da Mata Atlântica existentes, contribuem para a qualidade ambiental local.

Ao norte, associando a estratégia de implantação de áreas verdes à necessidade de contenção de riscos geológicos e de segurança à permanência prolongada, propõe-se a recuperação ambiental deste primeiro trecho em conjunto com a reestruturação viária do entorno, a fim de garantir acessibilidade e frente urbana a esta área verde, especialmente onde existe maior possibilidade de acesso à população.

A ferramenta para criação de áreas verdes em patamares se configura na articulação de pequenos espaços dos lotes das concessionárias Eletropaulo e CTEEP sob a linha de alta tensão do ramal oeste, situados em desníveis, descontínuos pelo sistema viário existente, mas que poderiam receber funções articuladas entre si. Têm o potencial de conectar e garantir acessibilidade entre as áreas com maior densidade populacional e menor renda com o conjunto de equipamentos públicos já existentes na praça localizada entre as Ruas Francisco Soares e Rua Constantino de Oliveira Leão.

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



Figura 41 – Ações da Rede Ambiental da AIU Vila Andrade

3.2 Rede de Mobilidade

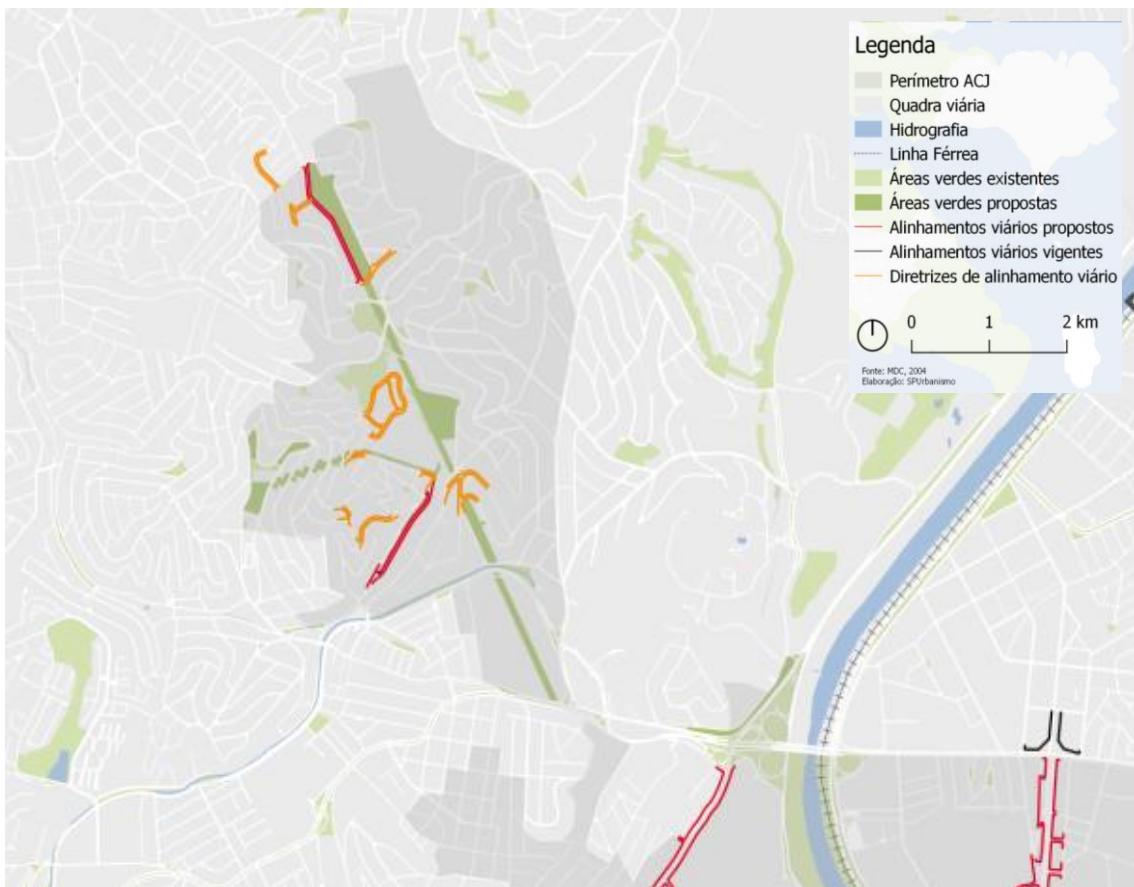


Figura 42 – Alinhamentos viários da AIU Vila Andrade

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

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

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

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

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



Figura 43 – Vias propostas (amarelo) e áreas de intervenção prioritárias (círculos tracejados)

3.3 Adensamento, parâmetros e ferramentas urbanísticas

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

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

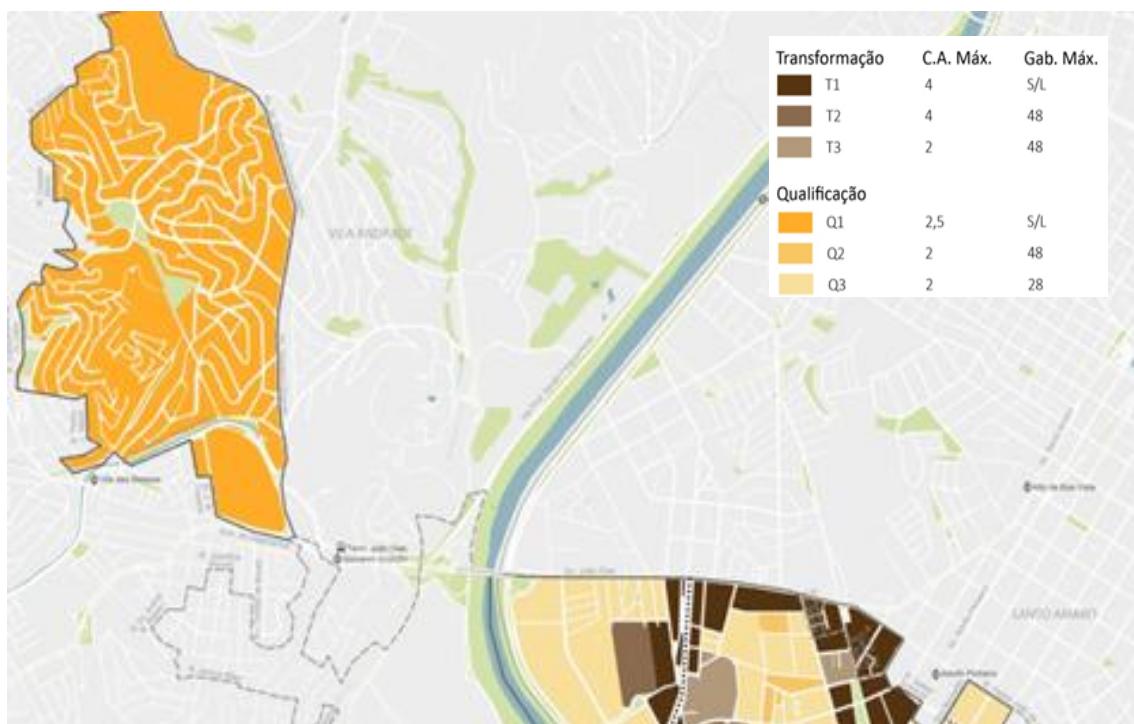


Figura 44 – Parâmetros urbanísticos da AIU Vila Andrade

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

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

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

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

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

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

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

3.4 Habitação de Interesse Social

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

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

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

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

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

- Áreas consolidadas com moradia digna:
 - Qualificação dos passeios e do sistema viário;
 - Provisão e melhoria na oferta de serviços de infra estrutura urbana;
 - Programas de microcrédito para reforma das imóveis;
 - Relocação e atendimento habitacional definitivo para as famílias eventualmente afetadas pelas obras do Plano do PIU Arco Jurubatuba;
- Áreas com habitações precárias:
 - Remoção e relocação de famílias expostas a condições de maior vulnerabilidade, seja para execução de obras de engenharia que viabilizem a consolidação e reabilitação das áreas ocupadas, seja para a recuperação ambiental dessas áreas e implantação de áreas verdes e/ou equipamentos públicos;
 - Remoção de famílias em situação precária, e consequente relocação, para fins de recuperação e proteção da qualidade ambiental das águas, do solo, das áreas verdes, remanescentes de Mata Atlântica e áreas de preservação permanente;

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

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