interligados por passarelas internas e escoavam sua produção por uma linha de trem própria, ligada à SPR.
O núcleo teve seu auge em 1950 e a partir daí foi gradualmente encerrando suas atividades até ser definitivamente fechado em 1986.

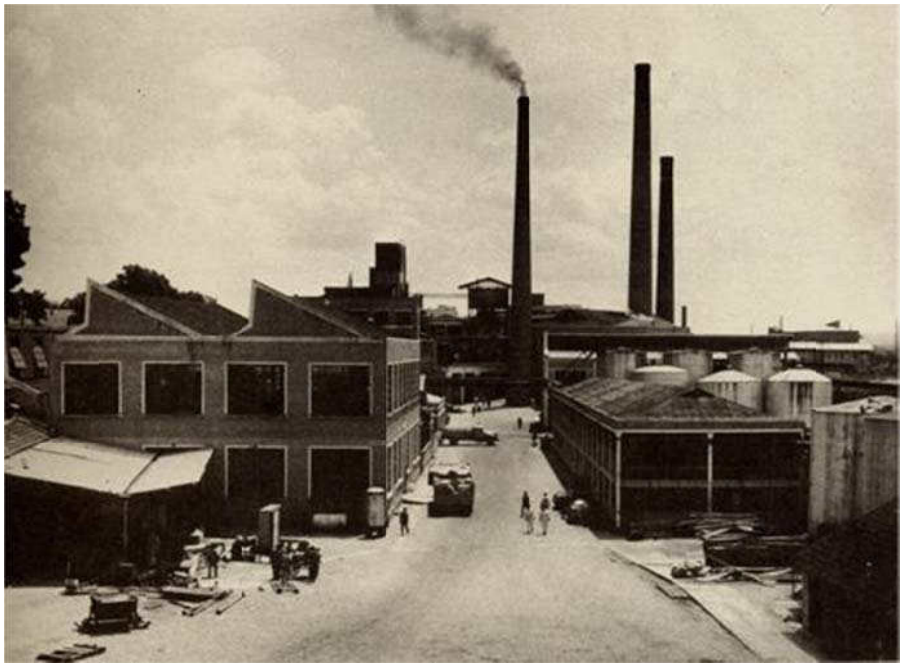


Figura 9.1.6.4-8*:* Entrada principal do antigo núcleo de fábricas das IRFM da Água Branca. Apud. RAMOS, Op.cit., p.80.

Figuras 9.1.6.4-9 e 10: Antigas IRFM. Fonte: CASA DAS CALDEIRAS. Fatos que marcaram gerações - histórico. Disponível em: http://www.casadascaldeiras.com.br/. Acessado em: Out.2009.

Inserindo-se a cidade: a urbanização efetiva

Na virada do século XIX para o XX, a Água Branca era um local isolado da porção compacta e continua da cidade, como visto anteriormente.

Ao longo do tempo, a proliferação das fábricas atraiu pessoas e serviços. Novas levas de imigrantes vieram trabalhar nas fábricas, entre eles: técnicos e operários franceses e italianos especializados na fabricação do vidro, para a Vidraria Santa Marina; e inglês, para a SPR[30].

Em 1901 chegou o bonde da canadense *Tramway,* com a criação da linha "Água Branca" – uma continuação da linha que atingia o Largo das Perdizes (atual Largo Padre Péricles). Em 1901 também foram instalados os primeiros focos elétricos e entre 1915 e 1920 foi concluída grande parte dos serviços de distribuição de água e coleta de esgotos.[31]

Em 1905 foi criada a Escola Municipal de Pomologia e Horticultura, pelo então prefeito Antonio da Silva Prado, com o intuito de prover ensino técnico agrícola. Para tanto, utilizou-se um enorme terreno de 91.780m² nas proximidades da Av. Água Branca. Contudo, a escola não vingou e, em 1911, o enorme terreno foi fechado.

Durante o governo estadual Julio Prestes (1926-30), decidiu-se transferir para estas dependências um Parque de Exposições e Produções de Animais que havia na Mooca. Em 1950 tal parque foi oficialmente batizado de "Parque Dr. Fernando Costa" (tombado, CONDEPHAAT, Processo: 23339/85; CONPRESP - Resolução 17/04), homenagem ao seu idealizador[32].

Figura 9.1.6.4-11: Parque da Água Branca. Fonte: PARQUE DA ÁGUA BRANCA. História do parque. Disponível em: http://www.parqueaguabranca.sp.gov.br/oparque.asp. Acessado em: Out.2009.

O primeiro loteamento da região foi realizado em 1888, na antiga Chácara Mandy de Cima, denominando-se Vila Romana. Era composto principalmente de lotes agrícolas, conseqüentemente grandes. Apesar do arruamento, a Vila Romana teve uma ocupação lenta e com largas características rurais.

A partir de 1891 lotearam-se as fazendas dos irmãos Falchi e de Serafim Corso, num empreendimento denominado Gram Burgo da Lapa, englobando a Lapa de Baixo e toda a atual região central deste bairro. Surgiu também o loteamento da Vila Sofia, com características urbanas.

Conforme se verifica no mapa abaixo, em 1907, a Água Branca ainda possuía poucas edificações, um escasso arruamento, com reduzido número de quarteirões e muito extensos. O núcleo da Lapa, planejado e arruado exercia maior atração do que a Água Branca, que se tornou um bairro linear, sem um núcleo.[33]

[30] *SAMPAIO. Op.cit.*

[31] *RAMOS. Op.cit. p.103*

[32] *PARQUE DA ÁGUA BRANCA. O parque. Disponível em: http://www.parqueaguabranca.sp.gov.br/oparque.asp.*

[33] *RAMOS p.105*

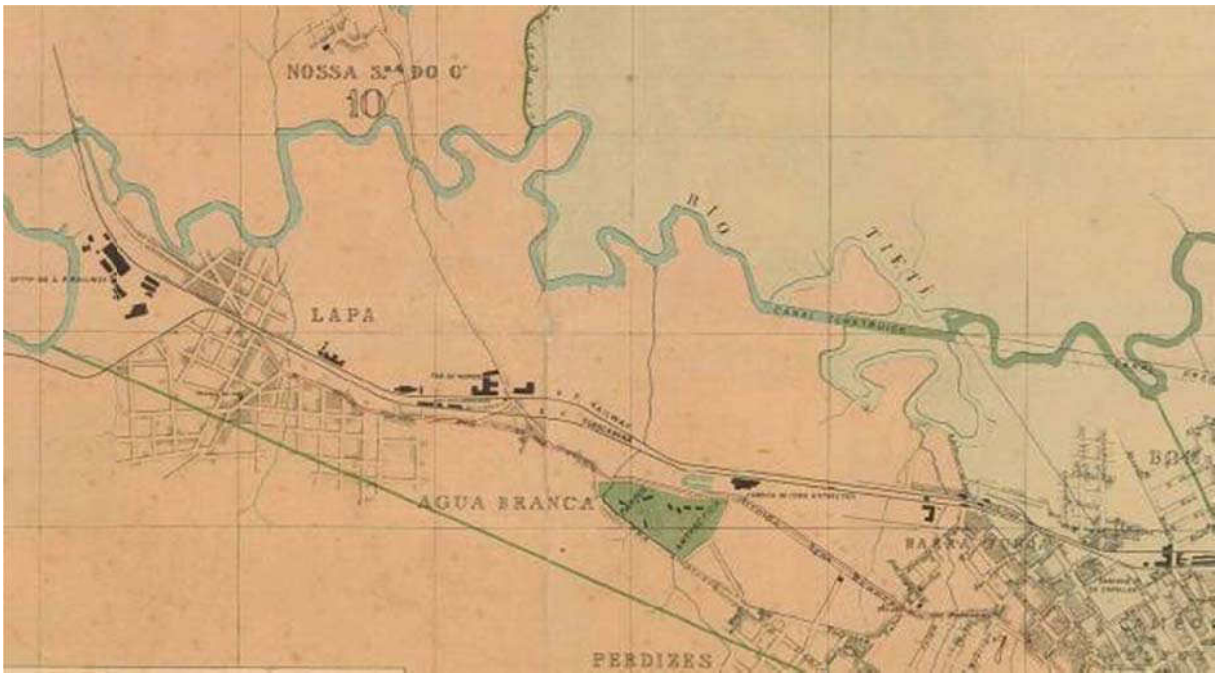


Figura 9.1.6.4-12: ***Planta Geral da cidade de São Paulo, 1905 (detalhe). Fonte: SEMPLA. Galeria de mapas. Disponível em: http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/1900.php. Acessado em: Out.2009.***

À leste houve o arruamento de Perdizes, mas o córrego da Água Branca constituía até o início do século um obstáculo a ser vencido. Na década de 1910 já existia a Vila Pompeia, podendo ser considerada uma longa extensão do bairro de Perdizes. Tal vila ocupava toda a área entre os córregos da Água Branca e da Água Preta, preenchendo parte do vazio de 1907, ao sul da Av. Água Branca.

Contudo, nota-se que as edificações também eram pouco numerosas e dispersas. A maior parte concentradas em Perdizes, bairro com a maior área edificada em relação à Água Branca e Vila Pompeia.

Estima-se que por volta de 1915 a população da Água Branca seria de cerca de 5.000 habitantes, inferior a da Lapa com cerca de 7.000 pessoas.

Nesse processo de urbanização, conclui-se que não houve um crescimento horizontal do núcleo da Água Branca, sua "conurbação" com bairros vizinhos deu-se pelo crescimento dos últimos.

Assim, foi o bairro de Perdizes que encontrou o da Água Branca em sua expansão para o sudoeste e a Lapa, em sua expansão para o leste, com a formação da Vila Romana.

Desta maneira, o bairro foi se alterando muito mais em função do crescimento da porção central da cidade para oeste e do subúrbio da Lapa para leste, do que por um crescimento endógeno a partir do antigo núcleo das fabricas.[34]

[34] *Idem, p.110*

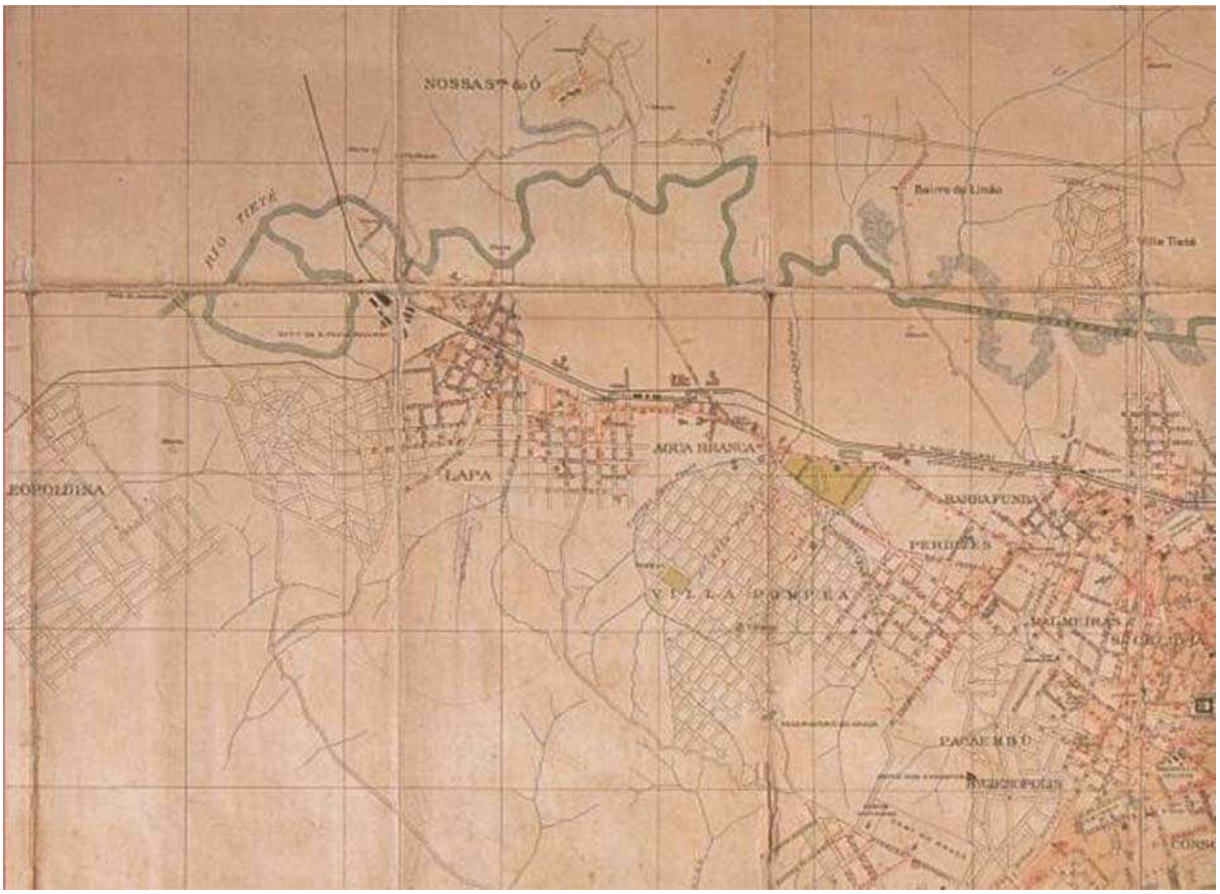


Figura 9.1.6.4-13: ***Planta Geral da Capitania de São Paulo, 1914 (detalhe). In: PASSOS, Maria Lucia Perrone; EMÍDIO, Teresa. Desenhando São Paulo: mapas e literatura 1877-1954. São Paulo: SENAC; Imprensa Oficial, 2009, p.72.***

No mapa abaixo, de 1930, verificamos o final desse processo de "conurbação". Nesse momento o arruamento estava quase consolidado, faltando um pequeno trecho nos arredores do leito do córrego da Água Preta, local aonde em poucos anos iriam se juntar os loteamentos da Vila Romana e Vila Pompeia.

Outro aspecto verificável no mapa refere-se à função industrial do bairro, que neste momento se mostrava bem solidificada. Nota-se o núcleo industrial do bairro bem definido, com um porte expressivo. O crescimento industrial ocorreu de 1880 a 1950. A partir de então se iniciou um lento processo de desindustrialização e revalorização imobiliária.

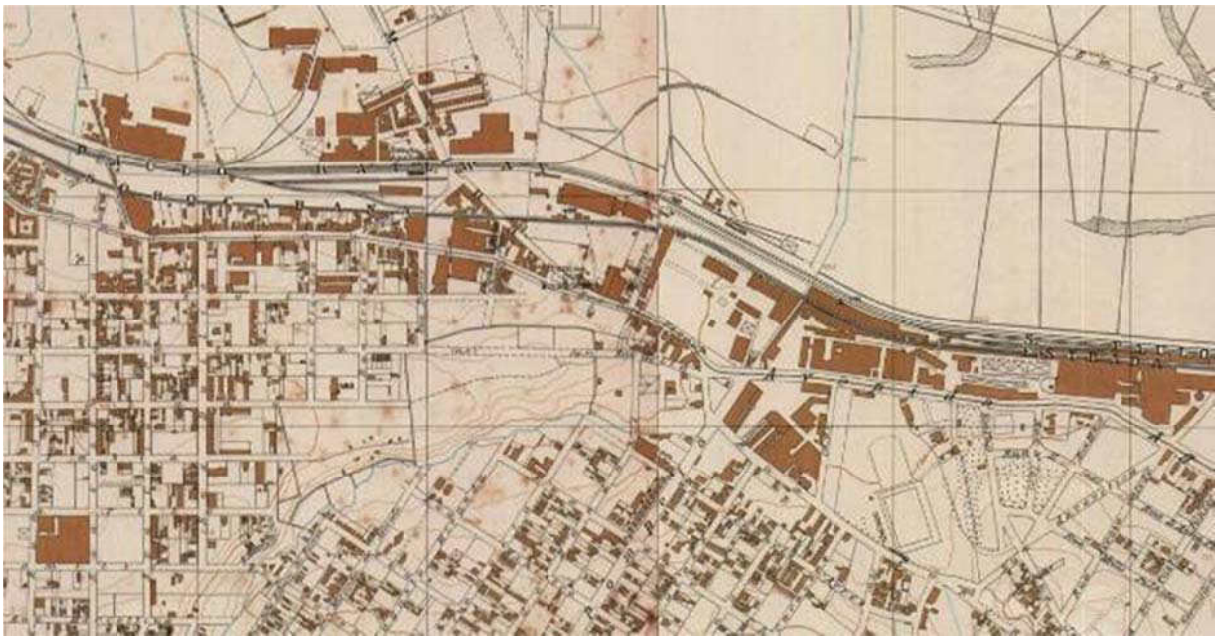


Figura 9.1.6.4-14: Mapa Topographico do Município de São Paulo (detalhe), Empresa SARA Brasil, 1930.

Desindustrialização e a revalorização imobiliária

Por volta da década de 1950 iniciou-se na Água Branca um processo de desindustrialização[35], que pode ser explicado em função das várias dinâmicas abordadas a seguir.

No governo de Juscelino Kubitscheck ocorreram mudanças macroeconômicas significativas, entre elas: o incentivo à industrialização pesada e a entrada maciça de empresas transacionais que reduziram o mercado das indústrias nacionais. Num segundo momento, o milagre econômico do regime militar elegeu os bens de consumo duráveis como motor do crescimento econômico. Desta forma, as indústrias nacionais de bens de consumo não-duráveis foram desfavorecidas pelo pouco interesse da política econômica nacional.

Além destes fatores, houve uma mudança radical no transporte de cargas – o sistema rodoviário suplantou o ferroviário e transladou o eixo de industrialização para os arredores da rodovia.

Seguindo o curso deste processo, a região da Água Branca enfrentou a progressiva retirada das indústrias. Também houve uma grande valorização imobiliária, tendo em vista a instalação da classe média e média alta nos bairros vizinhos, sobretudo em Perdizes e posteriormente Vila Pompeia. Estes fatores geraram uma crescente demanda de serviços à Água Branca, que se tornou a nova tônica do bairro[36].

[35] Termo designa processo onde a atividade industrial perde a importância em termos absolutos; determinada área industrial deixa progressivamente de ser caracterizada economicamente por sua atividade industrial, havendo geralmente um avanço do setor terciário. Maiores detalhes RAMOS, p.116.

[36] Atualmente é possível mencionar: os Shoppings Centers West Plaza e Bourbon; além do SESC Pompeia, Sociedade Esportiva Palmeiras, etc.

Figura 9.1.6.4-15*: Vista geral da Água Branca na década de 1960. Apud. RAMOS, Op.cit., p.133. Á esquerda encontra-se parte da IRFM; á direita a oficina da mesma companhia (atual local do Shopping Bourdon); os viadutos ainda não haviam sido construídos.*

Figuras 9.1.6.4-16 e 9.1.6.4-17*: Viaduto Antarctica em dois momentos. Apud. RAMOS, Op.cit., p.133. À esquerda encontra-se o viaduto recém construído em 1971 e á direita em 2001. Também se notam as diferentes transformações do entorno.*

A paisagem da Água Branca também se modificou, por volta da década 1960, com a construção das vias marginais e com término da retificação do Tietê. Também se construiu dois viadutos sobre a linha férrea – o Pompeia e o Antártica –, além da Av. Sumaré, ao fundo do córrego da Água Branca, que foi então canalizado. O local onde hoje está a Praça Marrey Junior abrigava um cortiço nas dependências do antigo cinema Vitória – demolido para dar lugar ao sistema viário.

Tais obras contribuíram para o aumento no fluxo de veículos, para a valorização imobiliária do local e para atenuar a divisão do bairro dada pelas ferrovias – mais urbanizado e integrado ao sul; e menos ocupado e com grandes vazios ao norte.

A Água Branca é um espaço da cidade que apresenta usos do solo muito diversificados – desde casas de alto padrão até cortiços; indústrias e uma grande gama de serviços. Conforme indica

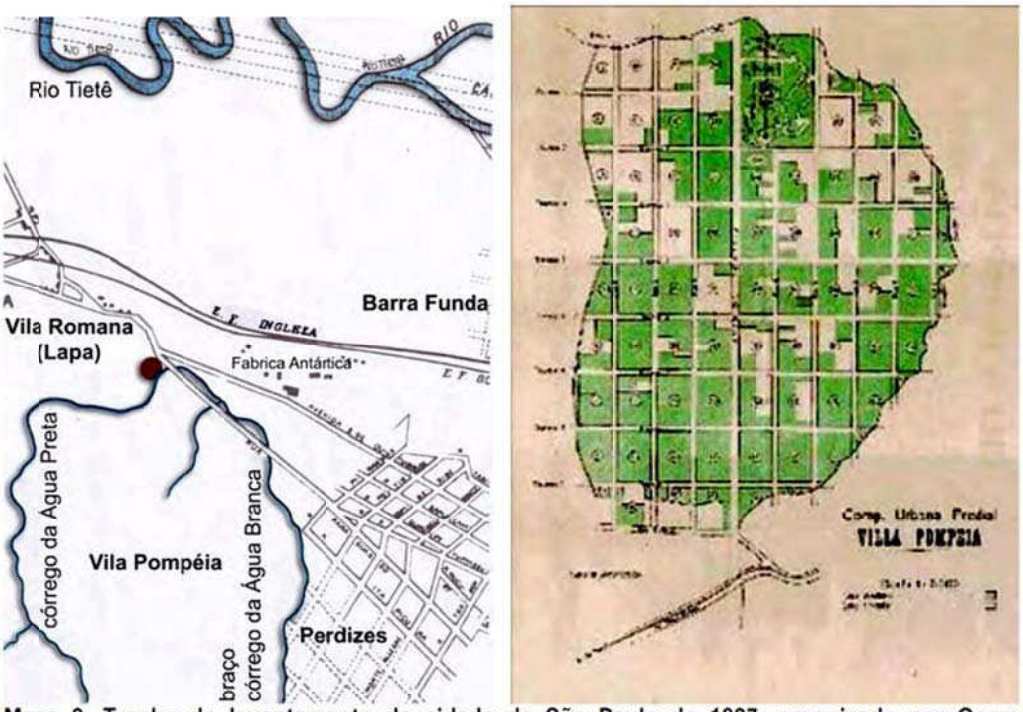
Ramos[37], em um pouco mais de um século a Água Branca passou das chácaras às indústrias e destas aos Shoppings Center.

Figura 9.1.6.4-18: Na década de 1960, o Córrego Água Preta poluído com as margens ocupadas (Tramontino, 2011).

[37] *RAMOS. Op.cit.,p.121.*

Figura 9.1.6.4-19: Construção de ponte sobre o Córrego Água Preta na Rua Desembargador Ribeiro do Vale (Outubro de 1958).

Figura 9.1.6.4-20: No fundo da residência da família Bombarda passava o córrego da Água Preta, c. 1942 (Tramontino, 2011).



Mapa 9. Trecho do levantamento da cidade de São Paulo de 1897, organizado por Gomes Cardim. Nota-se a não ocupação da área da Vila Pompéia e o bairro de Perdizes já em processo de ocupação Nesta década, a Fábrica da Antártica já está implantada na área que nas próximas décadas tornar-se-á importante eixo industrial.

Mapa 10. Loteamento da Villa Pompéia, elaborado pela Companhia Urbana Predial em 1910. Ao centro do loteamento, a localização da avenida Pompéia, principal eixo viário do bairro.

Figura 9.1.6.4-21: Iconografia do Córrego Água Preta em relação à malha urbana paulistana no final do Séc. 19 (Tramontino, 2011).

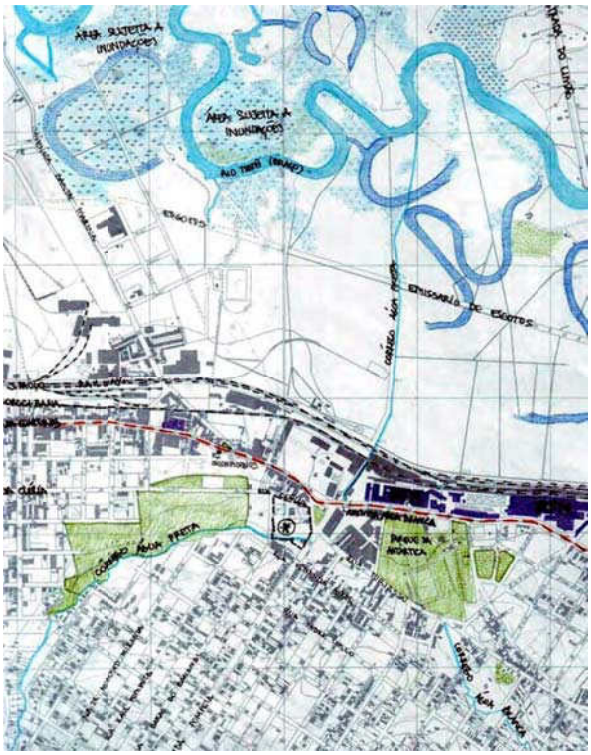


Figura 9.1.6.4-22: Iconografia do Córrego Água Preta em relação à malha urbana paulistana na década de 1930 no Levantamento Sara Brasil (Tramontino, 2011).

Figura 9.1.6.4-23*: Curso do Córrego Água Preta das nascentes ao rio Tietê (fonte: http://rioseruas.wordpress.com/2013/03/13/corrego-agua-preta/#jp-carousel-685, acesso em 02-04-2013.*

9.1.7 SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL

A partir de 1991 foram realizados estudos da Companhia de Engenharia e Tráfego – CET do Município de São Paulo, com o objetivo de explicar a lógica do sistema viário de circulação da cidade baseado em *"características permanentes que pudessem orientar na expansão do sistema viário e na formulação de uma política de ocupação do solo."* Para se alcançar este objetivo este estudo manteve como meta resgatar *"a característica básica das vias, o papel que elas exercem na malha viária e adotou-se como critério determinante das classes hierárquicas a função da via e seus atributos"* (CET, 1991).

A partir da elaboração deste estudo é possível identificar no município de São Paulo quatro conjuntos de vias para a classificação do sistema viário, as quais são: rede viária estrutural, rede viária coletora, rede viária local e rede viária básica. A seguir estão descritos os conceitos para cada uma destas categorias:

- ✓ Rede Viária Estrutural: tem como principal função as ligações viárias, a articulação entre as regiões extremas da cidade de modo que se caracterizam pela continuidade do traçado do sistema viário ou extensão. Portanto é o sistema viário estruturador da circulação da cidade e responsável pelo pelos deslocamentos inter-regionais e setoriais, como por exemplo, a articulação entre os municípios e rodovias e, portanto caracterizam-se por um intenso fluxo, grande extensão e tráfego predominantemente de passagem.

- ✓ Rede Viária Coletora: vias cuja função baseia-se na distribuição do fluxo de veículos entre as vias da rede viária estrutural e rede viária local e ainda realizar o apoio a circulação das vias da rede estrutural. São vias que apresentam um menor fluxo de veículos, menor extensão e a mescla de tráfego local e de passagem.

- ✓ Rede Viária Local: vias com função restrita de atender aos deslocamentos estritamente locais de forma que se caracterizam por apresentar baixo fluxo de veículos, baixa velocidade e alta acessibilidade aos lotes lindeiros a via.

- ✓ Rede Viária Básica: compreende todas as vias do município as quais são responsáveis pelo suporte aos deslocamentos do transporte coletivo, individual e de cargas, sendo, portanto a base do sistema de circulação.

Quadro – 9.1.7-1
Quadro Resumo Características Gerais das Redes Viárias e das Classes de Vias.

Categoria das Redes		Função das Redes	Classe de Vias	Características Operacionais	Características Físicas		
					N° de Pistas	N° de Faixas	Separação Pistas
Rede Viária Básica	Rede Viária Estrutural	Forma a principal estrutura viária da cidade	Estrutural I	Controle de Acesso Fluxo Ininterrupto	2 ou mais	2 ou mais por sentido	Sim
		Permite articulação e deslocamentos entre as regiões extremas	Estrutural II	Fluxo Interrompido	2 ou mais	2 ou mais por sentido	Sim
		Constitui os principais acessos a outros municípios e rodovias	Estrutural III	Fluxo Interrompido	1	2 ou mais	Não
			Estrutural IV	Fluxo Interrompido	1	1	Não

Categoria das Redes		Função das Redes	Classe de Vias	Características Operacionais	Características Físicas		
					N° de Pistas	N° de Faixas	Separação Pistas
	Rede Viária Coletora	Apoia a circulação das vias da rede estrutural	Coletora I	Fluxo Interrompido	1 ou mais	2 ou mais	Não
		Distribui os fluxos veiculares entre as vias das redes estrutural e Local	Coletora II	Fluxo Interrompido	1	1	Não
	Rede Viária Local	Atende a deslocamentos estritamente localizados	Local	Fluxo Interrompido	1	1 ou mais	Eventual-mente
	Vias de pedestres	Exclusiva ao uso de pedestres	Vias de pedestres	Somente permitida a circulação de veículos autorizados	-	-	-

Fonte: Companhia de Engenharia e Tráfego – CET.

No Plano Diretor Estratégico do Município, Lei Municipal n° 13.430/02, foi incluído o tema hierarquização das vias, onde as vias estruturais são definidas como:

- ✓ *"Art. 110 - As vias da Rede Viária Estrutural constituem o suporte da Rede Estrutural de Transportes prevista no § 1º do artigo 174 da Lei Orgânica do Município.*
- ✓ *§ 1º - As vias estruturais, independentemente de suas características físicas, estão classificadas em três níveis:*
- ✓ *I - 1º Nível - aquelas utilizadas como ligação da Capital com os demais municípios do Estado de São Paulo e com os demais estados da Federação;*
- ✓ *II - 2º Nível - aquelas, não incluídas no nível anterior, utilizadas como ligação com os municípios da Região Metropolitana e com as vias do 1º nível;*
- ✓ *III - 3º Nível - aquelas, não incluídas nos níveis anteriores, utilizadas como ligações internas no Município."*

Ao analisar a estrutura viária da AID destacam-se algumas características como principais, a primeira é a conformação predominantemente radio-concêntrica, onde as principais vias têm direção passando pelo centro da cidade ou por polos sub-regionais e as vias inter setoriais interligando as primeiras.

A segunda a absoluta predominância de vias com interseções em nível com outras vias, o que acarreta em redução de capacidade e de fluidez de todo o sistema viário.

A terceira é a dupla função da maioria das vias principais, atendendo simultaneamente ao tráfego de passagem e ao local gerado por concentração de estabelecimentos lindeiros ou próximos, resultando em conflitos e degradação de desempenho para as duas funções.

As vias principais servem ai volumes de tráfego superiores aos que podem ser adequadamente atendidos por suas características.

Outro aspecto a ser ressaltado é a ausência de hierarquização funcional mais adequada do sistema viário, principalmente pela carência de vias coletoras adequadas quanto a características geométricas e operacionais e quanto a espaçamento entre si. Como consequência, vias com características locais acabam por realizar também a função de coletoras, com desempenho insatisfatório em termos de circulação e de interferências de seu tráfego com moradores e atividades em seu redor.

Há, também, excesso de ocorrências de desrespeito a regras de trânsito (principalmente estacionamento em locais onde é proibido) e de panes ou acidentes nas vias, gerando baixo nível de segurança e restrições adicionais à fluidez.

O sistema viário da AID tem como principais vias, as elencadas a seguir, as quais, são caracterizadas em sua grande parte por pista dupla com duas ou três faixas para circulação, em cada sentido. Registra-se que, as interseções são na maior parte em nível, que associadas ao fato da presença de semáforos e intenso fluxo de veículos, acarretando na redução na fluidez do trafego. Apesar de suas deficiências operacionais, por sua estrutura, conferem boa acessibilidade a veículos entre a AID e os demais setores município.

Via	Trecho	Servindo
Avenida Ermano Marchetti	Entre a avenida Marques de São Vicente e Marginal Tietê	Barra Funda e Lapa
Avenida General Edgar Faccó	no bairro Freguesia do Ó, a partir da Marginal Tietê (ponte Piqueri), em continuidade à Avenida Ermano Marchetti	Freguesia do Ó Barra Funda e Lapa
Avenida Inajar de Souza	a partir da Marginal Tietê (ponte Freguesia do Ó) a norte, em continuidade à Avenida Comendador Martinelli	Freguesia do Ó e Limão.
Avenida Eng. Caetano Alvares	a norte da Marginal Tietê até o Horto Florestal e Cantareira	Cantareira a marginal
Avenida Ordem e Progresso	em seu trecho a norte da Marginal Tietê (ponte Limão) no bairro Limão	Limão
Avenida Brás Leme	entre a Marginal Tietê (ponte Casa Verde) e Avenida Santos Dumont (Campo de Marte)	Casa Verde e Freguesia do Ó.
Avenida Olavo Fontoura	entre a Marginal Tietê (ponte Casa Verde) e Avenida Santos Dumont (praça Campo de Bagatelle)	Casa Verde.
Avenida Rudge	entre a Marginal Tietê (ponte Casa Verde) e Avenida Rio Branco, no centro.	Barra Funda e a Lapa
Avenida Pacaembu	entre o viaduto Pacaembu sobre a linha ferroviária e o bairro Pacaembu.	Barra Funda e a Lapa
Avenida Antártica	entre Avenida Francisco Matarazzo e Avenida Sumaré.	Barra Funda e Pinheiros
Avenida Sumaré	entre Avenida Antártica / R. Turiassu e Avenida Henrique Schaumann, em Pinheiros.	Barra Funda e Pinheiros
Avenida Pompeia	entre Avenida Francisco Matarazzo e R. Heitor Penteado, na Vila Madalena	Barra Funda e a Vila Madalena.
Avenida Nossa Senhora da Lapa	entre Avenida Ermano Marchetti e Avenida Pio XI, na Lapa	Barra Funda e a Lapa

Fonte: EIA/Rima Operação Urbana Consorciada Água Branca.

Os principais fluxos de passagem pela AID são destacadamente pela Marginal Tietê, seguindo-se aqueles pelas vias indicadas acima, principalmente para interligação com a Marginal Tietê. Além

da avenida Marques de São Vicente e avenida Francisco Matarazzo (leste-oeste), além da avenida Santa Marina / avenida Comendador Martinelli, avenida Nicolas Boer, avenida Ordem e Progresso e avenida Abraão Ribeiro (norte-sul).

O principal eixo para escoamento do fluxo de passagem, a Marginal Tietê é classificada como uma via estrutural de 1º nível conforme definido no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, é formada por quatro pistas, uma local e outra expressa junto a cada uma das margens do rio Tietê, com respectivamente três e quatro faixas de rolamento ao longo da maior parte de sua extensão. Tem perfil longitudinal plano e alinhamento retilíneo ou com curvas de amplo raio. Possui Interseções com outras vias mediante dispositivos em desnível, exceto por interseções em "T" à direita das pistas locais (Fonte: EIA/RIMA OUCAB).

Pode-se dizer que é o principal eixo estrutural do município a norte do centro, conectando-se às rodovias Castello Branco, Anhanguera, Bandeirantes, Dutra e Ayrton Senna. Possui tráfego intenso formado por autos, caminhões e ônibus, com ocorrência cotidiana de retardamentos consideráveis durante várias horas. Porém, apresenta movimento reduzido de percurso ou travessia por pedestres ou ciclistas.

Outra importante via estrutural da AID é a avenida Marquês de São Vicente, porém trata-se de uma via de 3° nível, conforme estabelecido no PDE, situa-se entre a avenida Ermano Marchetti e rua Padre Luís Alves de Siqueira, é constituída por duas pistas, com três faixas de rolamento cada, sendo uma exclusiva para ônibus.

Fisicamente, caracteriza-se pela presença de um perfil longitudinal plano e alinhamento retilíneo ou com curvas de amplo raio, interseções com outras vias mediante dispositivos em nível, com controle por semáforo nas principais. Trata-se de um importante eixo viário local na direção leste-oeste do bairro Barra Funda, tanto para o fluxo de veículos no modal individual, como no coletivo, pela presença de um importante corredor de ônibus.

Da mesma forma que a anterior, a avenida Francisco Matarazzo é uma via estrutural também de 3º nível, situada entre a avenida Ermano Marchetti e rua Padre Luís Alves de Siqueira, formada por duas pistas, com três faixas de rolamento cada, sendo uma exclusiva para ônibus. Possui perfil longitudinal plano e alinhamento retilíneo ou com curvas de amplo raio, interseções com outras vias mediante dispositivos em nível, com controle por semáforo nas principais. Tem o eixo viário local na direção leste-oeste interligando os bairros Lapa e Barra Funda com a região central do município. Da mesma forma que a anterior caracteriza-se como um importante corredor de ônibus.

Também são classificadas como vias estruturais de 3º nível, as avenidas Comendador Martinelli e a Santa Marina, localizadas entre a marginal Tietê (ponte Freguesia do Ó) e avenida Francisco Matarazzo. A diferença entre as duas, é a quantidade de pistas para escoamento, sendo que, a avenida Comendador Martinelli apresenta duas pistas, com três faixas de rolamento cada, e a avenida Santa Marina é formada por pista única com duas faixas de rolamento em cada sentido.

Ambas, apresentam como características o perfil longitudinal plano e alinhamento retilíneo ou com curvas de amplo raio, interseções com outras vias mediante dispositivos em nível, com controle por semáforo nas principais, eixo viário local na direção norte-sul interligando a marginal Tietê com a avenida Francisco Matarazzo.

A avenida Nicolas Boer é uma via estrutural de 3º nível situada entre a marginal Tietê (ponte Júlio de Mesquita Neto) e avenida Francisco Matarazzo, formada por duas pistas, com duas três faixas de rolamento cada. Sua estrutura física caracteriza-se pela presença de perfil longitudinal plano e alinhamento retilíneo ou com curvas de amplo raio, interseções com outras vias mediante dispositivos em nível, com controle por semáforo nas principais, eixo viário local na direção norte-

sul interligando a marginal Tietê com a avenida Francisco Matarazzo e avenida Pompeia, tráfego de média intensidade de autos, ônibus e caminhões e ocorrência de retardamentos em algumas ocasiões, principalmente junto aos dois extremos da via.

A avenida Ordem e Progresso é uma via estrutural de 3º nível situada entre a avenida Profa. Ida Kolb (bairro Casa Verde) e avenida Marquês de São Vicente, transpondo a Marginal Tietê pela ponte do Limão. É Formada por duas pistas, com três faixas de rolamento cada, possui perfil longitudinal plano e alinhamento retilíneo ou com curvas de amplo raio, interseções com outras vias mediante dispositivos em nível, com controle por semáforo nas principais. O eixo viário local está na direção Norte-Sul interligando o bairro Casa Verde, Marginal Tietê e avenida Marquês de São Vicente, com continuação para o viaduto Antártica, avenida Antártica e avenida Sumaré. Possui Tráfego de alta intensidade de autos, ônibus e caminhões e ocorrência cotidiana de retardamentos durante várias horas, principalmente junto à Avenida Marquês de São Vicente (Fonte: EIA/RIMA OUCAB).

A avenida Dr. Abraão Ribeiro é uma via estrutural de 3º nível situada entre a Marginal Tietê (ponte Casa Verde) e Avenida Marquês de São Vicente, transpondo a Marginal Tietê. É formada por duas pistas, com três faixas de rolamento cada, possui perfil longitudinal plano e alinhamento retilíneo ou com curvas de amplo raio, interseções com outras vias mediante dispositivos em nível, com controle por semáforo nas principais. O eixo viário local está na direção Norte-Sul bairro Casa Verde, Marginal Tietê e Avenida Marquês de São Vicente, com continuação para a Avenida Pacaembu. Possui Tráfego de alta intensidade de autos, ônibus e caminhões e ocorrência cotidiana de retardamentos durante várias horas, principalmente junto à Avenida Marquês de São Vicente.

A Avenida Auro Soares de Moura Andrade situada ao sul e ao longo da linha férrea da CPTM é uma via estrutural de apoio, de 3° nível, assim como trechos das vias paralelas situadas ao norte e ao longo da linha férrea, que são rua da Várzea, rua Thomas Edison, rua Dr. Bento Teobaldo Ferraz e rua Gustav Willy Borghoff.

A via lindeira ao Memorial da América Latina, Auro Soares de Moura Andrade, no trecho até o viaduto Antártica, sentido leste-oeste, é formada por duas pistas com 3 faixas de rolamento cada, sendo uma para uso exclusivo de ônibus. Já no trecho que vai do Viaduto Antártica, até a Casa das Caldeiras, é formada também por duas pistas, porém, com apenas 1 faixa de rolamento cada.

Quanto às vias coletoras, que tem como função a distribuição do fluxo de veículos entre as vias da rede viária estrutural e rede viária local e ainda realizar o apoio a circulação das vias da rede estrutural, destaca-se na AID, a rua Quirino dos Santos, entre o viaduto Pacaembu e o viaduto Antártica. Esta via tem o eixo viário no sentido norte-sul e distribui o fluxo de veículos de duas vias estruturais, o trecho da rua Thomas Edson onde se inicia e a avenida Marquês de São Vicente.

A via coletora José Gomes Falcão, paralela a rua Quirino dos Santos e também no sentido norte-sul, distribui o fluxo de duas estruturais, a Avenida Marquês de São Vicente e a Presidente Castelo Branco.

Viário de tráfego local dentro da AID.

Travessia de pedestres avenida Francisco Matarazzo

Sistema viário que será alargado, área próxima a UNINOVE.

Viário próximo a área da UNINOVE.

Via local dentro da AID.

Avenida Auro Soares, próximo ao Terminal Intermodal.

Viário estrutural com corredor central para transporte público

Viário estrutural com corredor central para transporte público

No contexto histórico atual, a lentidão do tráfego de veículo no município de São Paulo faz parte do cotidiano dos habitantes desta grande metrópole e se torna cada vez mais um problema de difícil resolução. Com altas tarifas dos transportes coletivos, maior facilidade de obtenção do veículo próprio por meio do financiamento, falta de segurança nos transportes coletivos, pequeno número de ciclovias no município, entre outras, o número de veículos cresce cada vez mais e os problemas de fluidez do trânsito aumentam.

Cabe aqui destacar que, o número de viagens por modo não motorizado vem aumentando a cada ano, não só sua utilização para lazer, como também, o uso diário para deslocamento para trabalho e educação, por exemplo. De acordo com dados da CET, a região da Lapa apresenta 18 km de rotas de bicicleta, a qual de acordo com a companhia são "*ruas já utilizadas por ciclistas que circulam nos bordos da via junto com o tráfego geral e que recebem sinalização vertical e horizontal (placas e pintura de solo) alertando os motoristas sobre a presença e a prioridade a ser dada ao tráfego ciclístico, além da adoção da velocidade veicular em 30 Km/h. Geralmente situadas em vias coletoras e locais onde é pequena a presença de veículos de grande porte como ônibus e caminhões*." Este meio de transporte vem sendo utilizado para médias e pequenas distâncias, e seu uso cada vez mais incentivado como uma tentativa de redução de veículos e/ou estabilização do número atual e principalmente como um meio de transporte não poluente.

9.1.8 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E TENDÊNCIAS

Para melhor compreensão do uso e ocupação atual é primeiramente apresentado o histórico de ocupação desta região, a qual teve seu desenvolvimento, historicamente, associado a presença do rio Tietê e das ferrovias. A presença destas duas barreiras físicas implicou em uma ocupação diferenciada ao sul e norte da ferrovia. De forma que, ao sul das linhas ferroviárias, abrangendo parte dos bairros de Pompeia e Perdizes, predominou o uso residencial, sobre quadras de traçado e dimensões regulares; já ao norte das ferrovias e até a calha do rio Tietê predominou o uso industrial, com lotes e quadras de grandes dimensões, ao lado de extensas glebas de propriedade pública e particular ainda hoje com baixo aproveitamento.

A partir da década de 60, principalmente, a dinâmica da evolução industrial levou à desativação das unidades existentes ao longo das ferrovias em favor de áreas maiores localizadas em regiões não urbanizadas, próximas às rodovias. Desde então, os dois bairros e suas proximidades se descaracterizam enquanto polo produtivo da cidade.

Os principais eixos de transposição da ferrovia são os viadutos da avenida Antártica e avenida Pompeia (Mis Manuel de Mello), que foram implantados entre o final da década de 60 e início da década de 70. Antes disso, os únicos pontos de travessia eram os viadutos da avenida Pacaembu e da Lapa, a passagem em desnível na atual avenida Raimundo Pereira de Magalhães e as passagens em nível na avenida Santa Marina e rua do Curtume.

Além de estar próxima da área central e do centro histórico da cidade, a região apresenta boas condições de macro acessibilidade em função do sistema viário de porte e da presença do terminal Barra Funda. Por outro lado, a micro acessibilidade é deficiente e truncada.

Hoje, nas proximidades da ferrovia, ainda há a existência de espaços da ordem de 1.100.000 m² vazios ou com baixo aproveitamento. São poucos os proprietários destas glebas e boa parte delas pertence ao poder público, federal e municipal, principalmente.

A ocupação atual, entre a Marginal Tietê e a rua Turiassu, de acordo as informações contidas no EIA-RIMA da Operação Urbana Água Branca, é representada expressivamente por estabelecimentos econômicos como, editoras e gráficas, estabelecimentos ligados à indústria têxtil e, em menor número, serviços de advocacia, provavelmente devido à proximidade de alguns Fóruns ali estabelecidos.

A classe de comércios e serviços é predominante na AID. A implantação destes equipamentos ocorreu majoritariamente em vias estruturais, por exemplo, nos eixos da avenida Marquês de São Vicente, Marginal do Tietê, avenida Thomas Edson e avenida Francisco Matarazzo, conforme ilustrados no inventário fotográfico, a seguir.

Centro Empresarial IOB, localizado na rua Virgílio Wey, em frente à Fundação Padre Anchieta.

Estacionamento e Escola de Caligrafia, localizado na avenida Francisco Matarazzo.

Emissora Record de Televisão, localizada na rua da Várzea.

Fundação Padre Anchieta – TV Cultura, localizada na rua Cenno Sbrighi.

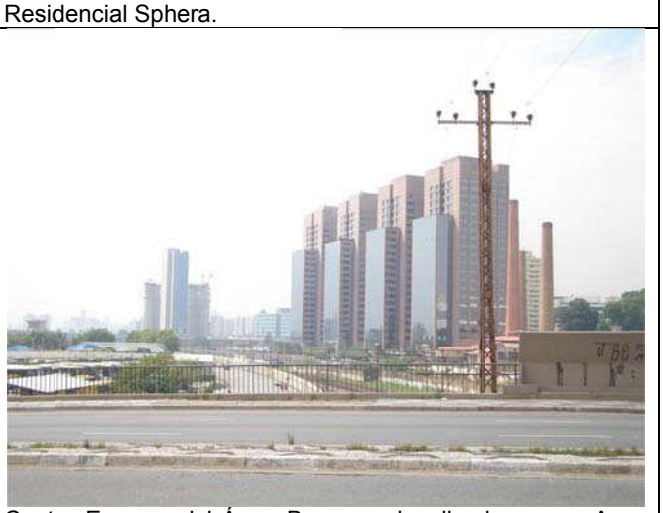
Edifício empresarial – empresas Confix e Doublé Fastener

Edifício empresarial – localizada na rua Adriano Marchini.

Empresa Neblina – localizada na rua Adriano Marchini.

Casa de Pães Villa Real – localizada na avenida Santa Marina – ao sul da ferrovia, em frente ao Condomínio Residencial Sphera.

Empresa Infolev – localizada na avenida Com. Martinelli.



Centro Empresarial Água Branca – localizada na rua Auro Soares de Moura Andrade.

Avenida Marquês de São Vicente, com presença dos estabelecimentos de comércios e serviços neste eixo viário.

Vista Geral da rua Joaquim de Manuel Macedo – notar a presença de estabelecimentos comerciais e de serviços.

Edifício empresarial, localizado na Rua Vladimir Herzog

Vista geral da Rua Tagipuru, localizada próxima ao Terminal Intermodal Barra Funda

Cabe aqui destacar, nesta região da AID entre a rua Turiassu e a Marginal Tietê a presença de equipamentos urbanos que se caracterizam como polos geradores de tráfego, como o Shopping Bourbon.

Centro de Eventos Espaço das Américas – localizado na rua Tagipuru.

Shopping Bourbon, localizado na rua Turiassu – ao sul da ferrovia.