

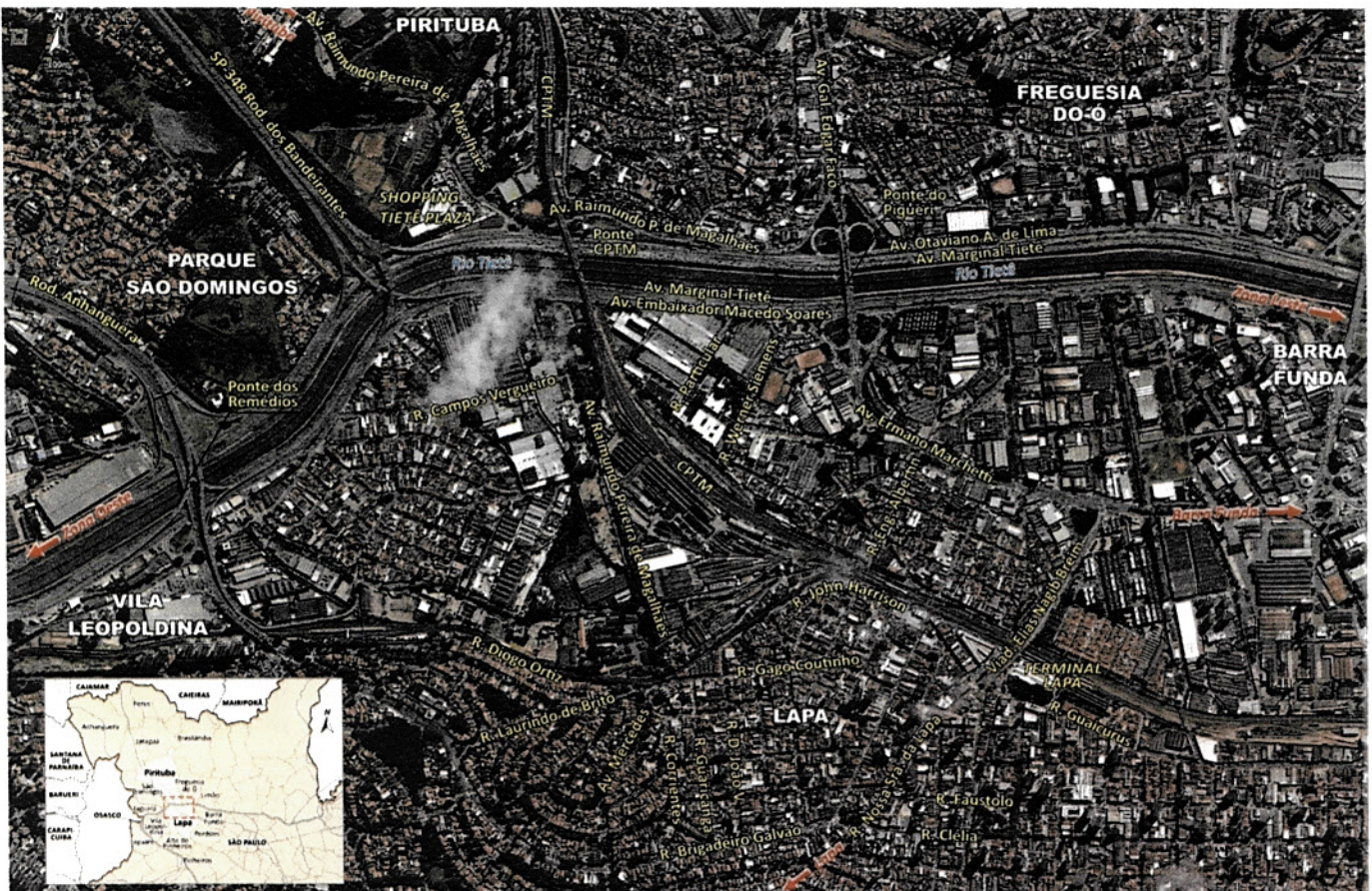


# PONTE ENTRE PIRITUBA E LAPA PROMETE MELHORIAS PARA O TRÂNSITO DA REGIÃO

A nova ligação integra o Arco do Futuro, pacote de ações lançado pela Prefeitura de São Paulo com o objetivo de alterar o modelo de desenvolvimento urbano da cidade

Por Dellana Wolney

Fotos: SP Obras



Mapa de localização

A construção da Ponte Pirituba, também conhecida como Ponte Raimundo Pereira de Magalhães,

é uma solicitação antiga dos moradores da região. O caminho sempre foi uma rota de ligação entre

os dois lados do Rio Tietê e já foi usado pelos bandeirantes para adentrar no território em busca de

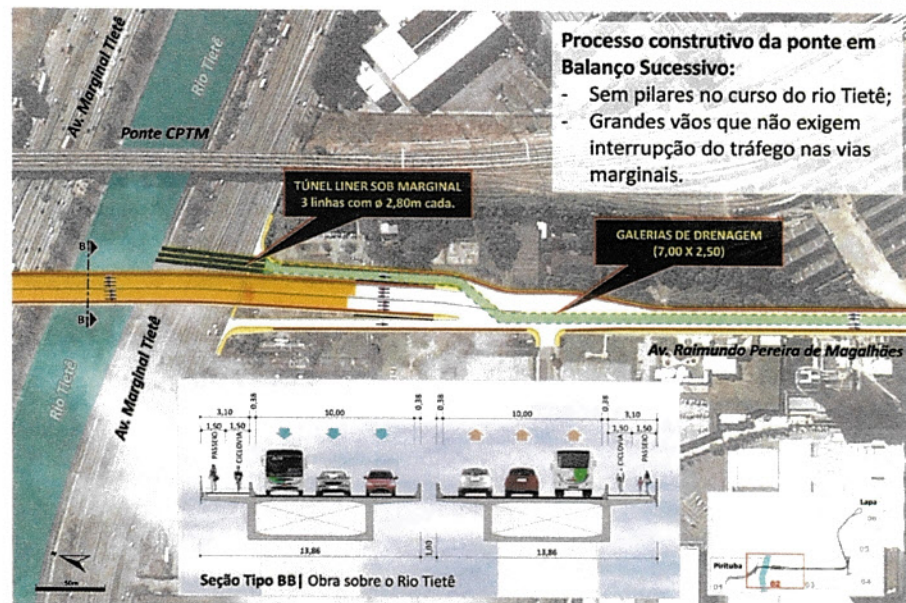
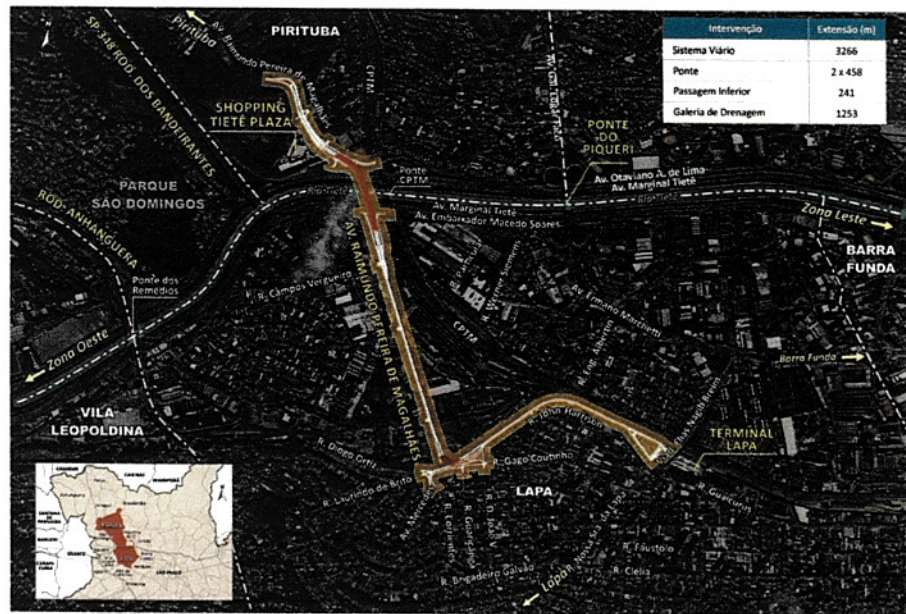


ouro e, depois, como rota de escoamento das riquezas encontradas. Um dos principais fatores que influenciaram a construção desta ponte é a resolução de conflitos viários que aumentaram significativamente na medida em que a região teve sua expansão imobiliária, desta forma crescendo e se adensando cada vez mais. A nova ponte começa na Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, passa por cima do Rio Tietê e chega à Rua John Harrison. A ponte terá mão dupla, ciclovia e pista exclusiva para os ônibus. Para isso, a Rua John Harrison será alargada e terá duas pistas e uma ciclovia.

De acordo com o projeto, diversas linhas de ônibus serão remanejadas para passar pela ponte. Segundo os estudos feitos por simulações, os ônibus terão 25 minutos reduzidos com o novo trajeto, um ganho sensível, principalmente para os moradores da região. Tais mudanças refletirão na redução dos conflitos viários na Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, maior fluidez no trânsito no Alto da Lapa e também na Avenida Marquês de São Vicente.

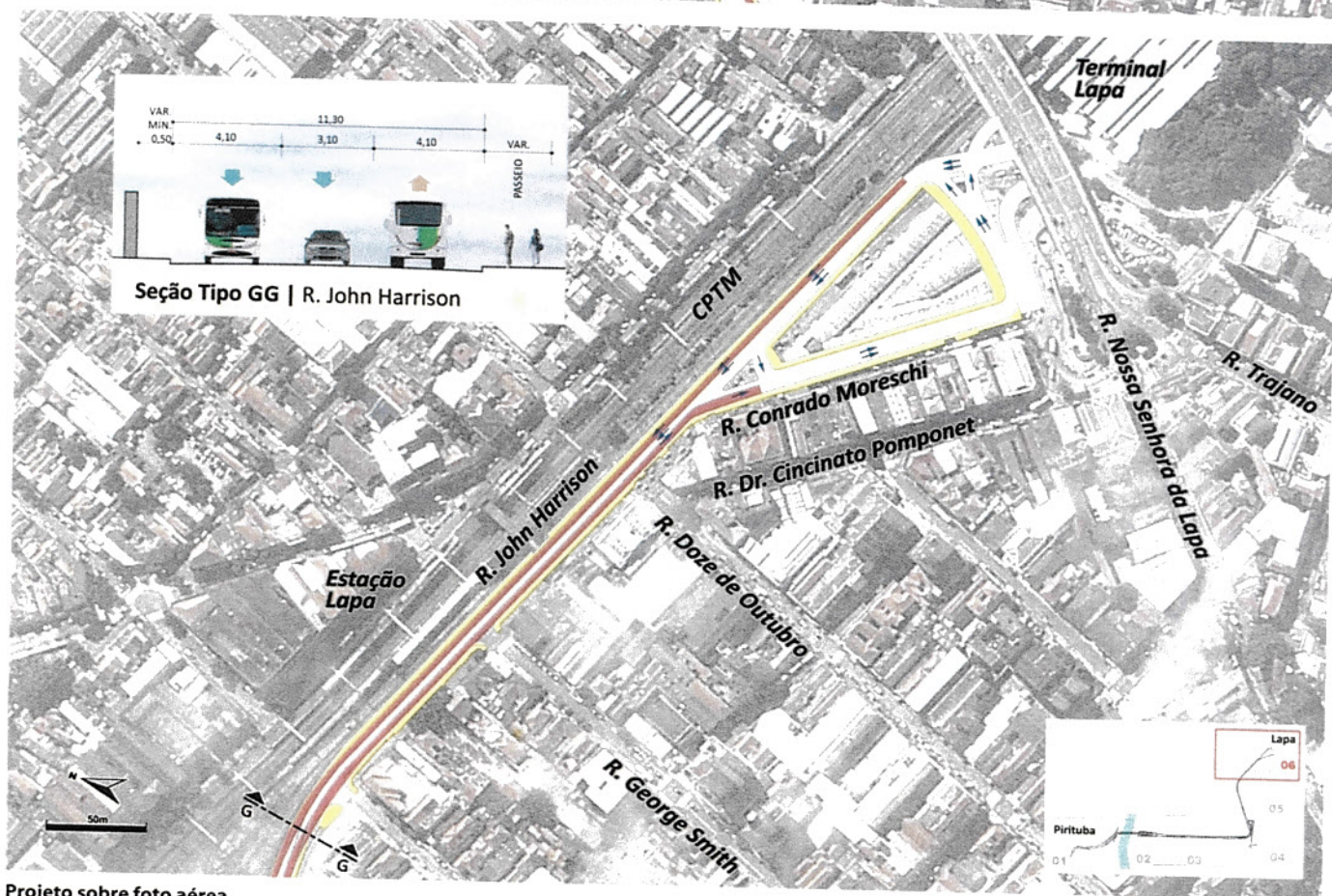
Outro benefício importante é que o novo complexo viário pretende acabar com o alagamento na passagem inferior da Linha 8 – Diamante da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), que atualmente se encontra abaixo do nível do Rio Tietê. Além do alargamento da passagem inferior, que permitirá a circulação simultânea de quatro carros (dois em cada sentido, sendo que hoje só passa um em um único sentido), será construída uma galeria sob a passagem para eliminar os alagamentos, fazendo uma ligação direta das águas da drenagem com o rio.

Quanto à ausência de alças de acesso às marginais, a SPObras (São Paulo Obras), empresa da Prefeitura de São Paulo vinculada à SIURB (Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras), afir-



Projeto sobre foto aérea



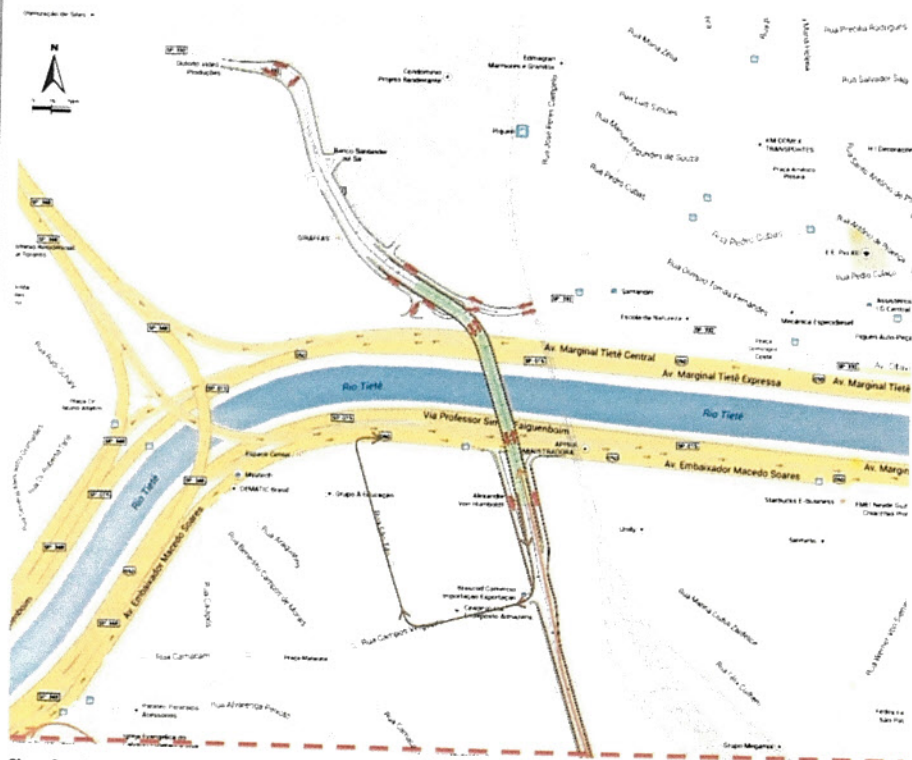


Projeto sobre foto aérea





Circulação: tráfego geral – situação existente



Circulação: tráfego geral – situação proposta

ma que o projeto viário da ponte foi concebido desta forma propositadamente, pois esta não é uma ponte que tem por finalidade levar os carros para a Marginal Tietê e sim para fazer uma ligação direta dos dois lados do rio e para dar velocidade ao transporte coletivo.

A instituição enfatiza que a obra será custeada com os recursos da Operação Urbana Água Branca, proveniente dos leilões de CEPACs (Certificados de Potencial Adicional de Construção), que são valores mobiliários emitidos pela Prefeitura do Município de São Paulo, através da SP URBANISMO, utilizados como meio de pagamento de contrapartida para a outorga de Direito Urbanístico Adicional dentro do perímetro de uma Operação Urbana Consorciada. Cada CEPAC equivale a um determinado valor de  $m^2$  para utilização em área adicional de construção ou em modificação de usos e parâmetros de um terreno ou projeto.

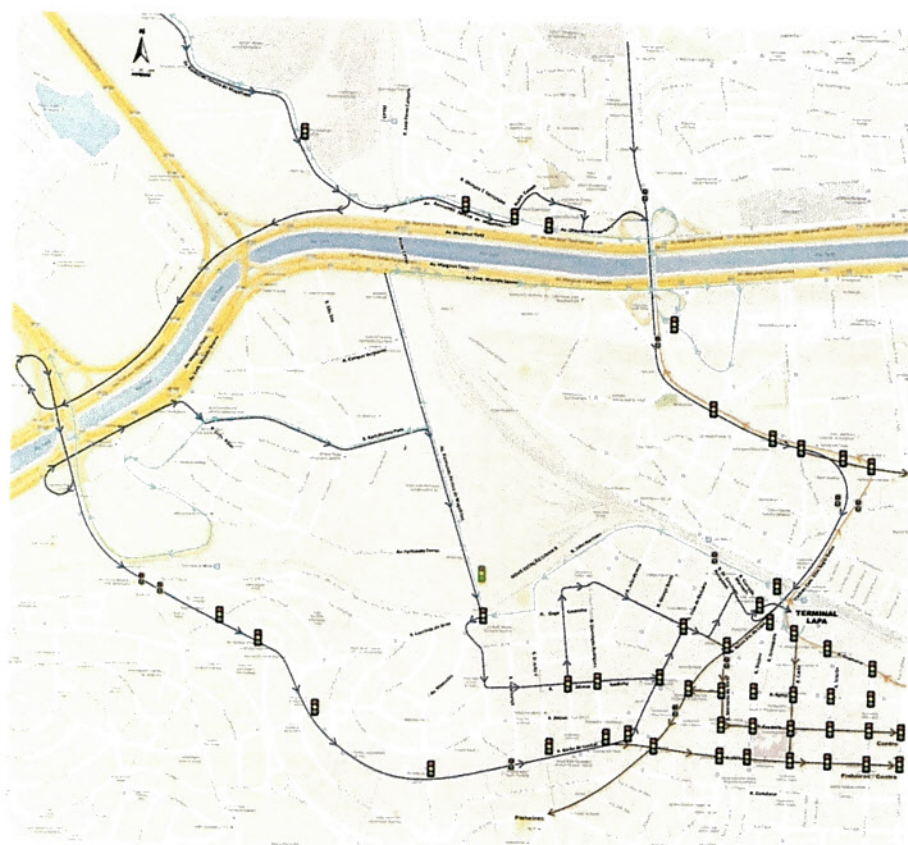
## ANDAMENTO

Essa obra integra o chamado "Arco do Futuro", pacote de ações para o desenvolvimento da região da Marginal do Tietê proposto pelo prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, durante a campanha eleitoral de 2012. O projeto, no entanto, é uma adaptação de uma promessa antiga feita à população, renovada por todos os prefeitos desde a gestão da ex-prefeita de São Paulo Luiza Erundina, no mandato de 1989-1992.

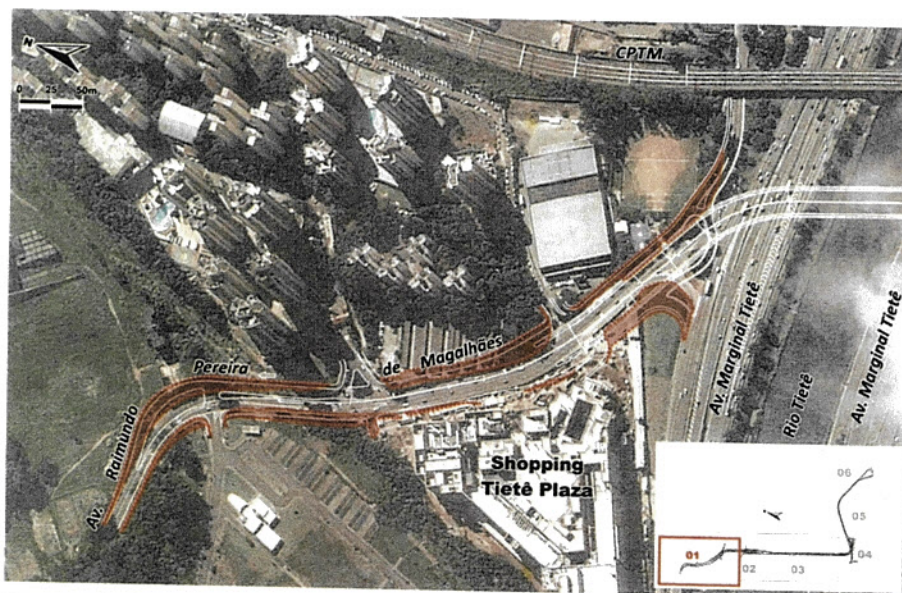
O complexo viário está estimado em mais ou menos 300 milhões de reais. Só a ponte terá um teto de gasto em cerca de 70 milhões. O custo elevado deve-se a obras auxiliares, como drenagem urbana e readequação da via, desde as imediações do Tietê Plaza Shopping, ao lado de Pirituba, até a estação Lapa, da CPTM, onde o pequeno túnel existente na via, de apenas uma faixa, dará lugar a uma pista com quatro faixas.

Para começar a tirar a obra do papel, a Prefeitura de São Paulo teve de obter aprovações da SABESP (Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo), da CPTM e do DAEE (Departamento de Águas e Energia Elétri-





Circulação e itinerários: Circulação de Ônibus – situação existente



Desapropriação

ca), todas são instituições estaduais, que já deram o seu aval para o início das obras. Os órgãos exigiram o projeto executivo mais detalhado para a emissão das autorizações, entretanto, além destas autorizações é necessário o licenciamento ambiental que ainda está em andamento.

“Os estudos de engenharia assim como os relacionados ao tráfego de veículos já foram realizados e constataram a necessidade na nova ponte na região. A alça que daria acesso direto à Marginal Tietê, solicitação dos moradores da Lapa, se mostrou inviável, pois encareceria demais a

obra, sua altura não seria compatível com o entorno, além de ser necessária a implantação de pilares no leito do Rio Tietê, o que é impossível e não seria autorizado pelo DAEE, também dificultando o licenciamento ambiental”, justifica a SPObras.

## ARCO DO FUTURO

O ambicioso projeto urbano “Arco do Futuro” tem a finalidade de reunir moradia, emprego e requalificação do espaço. Os investimentos que podem chegar a 20 bilhões de reais visam trens subterrâneos na região central de São Paulo e um parque linear, a fim de restituir o verde e a água das chuvas nas margens do Rio Tietê. O projeto orientará um desenvolvimento urbano mais equilibrado do ponto de vista social, econômico e ambiental para a cidade.

Além da construção da Ponte Pirituba, são pautadas ações como o enterramento dos trilhos de trem, que hoje cortam a cidade, para uma área que vai do entroncamento das rodovias Anhanguera, Bandeirantes, na zona oeste, à Dutra na zona norte, cortada pelo Rio Tietê, além da construção de uma marginal subterrânea ou túneis para o tráfego de caminhões.

O projeto é caracterizado por apresentar uma unidade territorial na medida em que se mostra como espaço de intersecção de dois eixos estruturantes do desenvolvimento da cidade de São Paulo que são as operações urbanas consorciadas: Diagonal Norte e Diagonal Sul previstas pelo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Art. 225 da Lei nº 13.430/2002) e o território do Arco do Futuro, que se propõe como novo eixo de estruturação.

Formado por uma linha curva irregular estruturada em torno do centro, o Arco do Futuro se alonga em direção à zona leste, onde se concentra a maior parte da população, seu começo é na Avenida Cupecê, seguindo pelas Avenidas Vicente Rao e Roque Petroni, continuando pelas marginais dos rios Pinheiros e Tietê, acompanhando as orlas ferroviárias, entrando pelo extremo norte da zona leste, ao longo da ferrovia, até alcançar a Avenida Jacu Pêssego até seu limite sul. ☺