



CONSULTA PÚBLICA CP 003/2023/SGM-SEDP

Processo SEI n.º 6011.2023/0002546-2

CONCORRÊNCIA N° [●]/SGM/2023

PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA (PPP) NA MODALIDADE DE CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A REFORMULAÇÃO DO TERMINAL PARQUE DOM PEDRO II, RECUPERAÇÃO E IMPLANTAÇÃO DE ÁREAS VERDES E REALIZAÇÃO DE MELHORAMENTOS VIÁRIOS NO ENTORNO, COM EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE ATIVAÇÃO, ZELADORIA E MANEJO AMBIENTAL.

ANEXO IV DO EDITAL – MEMORIAL DESCRITIVO

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	3
2. MEMORIAL DESCRITIVO.....	4
2.1. ÁREA DA CONCESSÃO	4
2.2. CONTEXTO HISTÓRICO	16

2.3. PROBLEMÁTICAS ABORDADAS NO PROJETO	22
2.3.1. CONEXÃO FALHA E INSEGURA ENTRE MODAIS, EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS LIVRES	22
2.3.2. ÁREAS VERDES FRAGMENTADAS E FALTA DE ESPAÇOS PÚBLICOS ATRATIVOS	24
2.3.3. MODAIS E ESTAÇÕES DE TRANSPORTE PÚBLICO SEM INTEGRAÇÃO.....	27
2.3.4. PASSIVOS DE DRENAGEM.....	27
2.3.5. BAIXOS DO VIADUTO DIÁRIO POPULAR	29
2.4. HISTÓRICO DAS PROPOSTAS DE RECUPERAÇÃO	31
2.5. INSERÇÃO URBANA.....	33
2.6. LEGISLAÇÃO URBANA.....	46
2.7. PATRIMÔNIO HISTÓRICO – TOMBAMENTO.....	50
2.8. LEVANTAMENTO FUNDIÁRIO	55

1. INTRODUÇÃO

Este ANEXO tem por objetivo apresentar as características atuais da ÁREA DE CONCESSÃO, compreendendo o seu histórico de formação, contexto urbano, as características dos equipamentos nele incluídos, a sua localização, a sua área aproximada e demais informações relevantes. Os dados reunidos não eximem as LICITANTES de realizarem consultas formais à Administração Pública Municipal no caso de eventuais divergências entre os dados deste ANEXO e outras fontes de informação.

Figura 1 - Vista atual da aérea do Parque Dom Pedro II



Fonte: [Parque Dom Pedro II sofre com sujeira, degradação e insegurança | VEJA SÃO PAULO \(abril.com.br\)](https://veja.abril.com.br/sao-paulo/parque-dom-pedro-ii-sofre-com-sujeira-degradacao-e-inseguranca/). Acesso: 15/08/2023

O presente projeto objetiva realizar a reformulação do Terminal Parque Dom Pedro II, além de melhorias viárias, recuperação de áreas verdes e redesenho de eixos de deslocamento de pedestres, baseados na estruturação territorial das áreas de influência dos terminais de ônibus urbanos, equipamentos públicos compreendidos como vetores de desenvolvimento urbano e econômico ou polos de centralidade. Esse conceito também recebe o nome de “Desenvolvimento Orientado ao Transporte” (TOD, da sigla em inglês para Transit Oriented Development) e refere-se ao desenvolvimento urbano compacto e de uso misto próximo a grandes eixos de transporte público. Projetos concebidos pela lógica TOD são comuns no mundo todo e possuem a capacidade de reduzir a necessidade de deslocamentos motorizados, incentivar a alocação da população em áreas dotadas de infraestrutura e equilibrar a relação entre os locais de emprego e moradia.

Segundo o Plano de Mobilidade de São Paulo, anexo do Decreto Municipal nº 56.834/2016, os terminais urbanos de ônibus constituem-se como os mais importantes equipamentos de transferência e conexão da rede de transporte coletivo urbano do Município de São Paulo. A identificação do potencial dos terminais de ônibus para o desenvolvimento urbano do Município é evidenciada pela Lei Municipal nº 16.050/2014 – Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE). O artigo 7º, inciso II do PDE estabelece, como um de seus objetivos básicos, acomodar o crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura e no entorno da rede de transporte coletivo de alta e média capacidade.

Para alcançar esse objetivo de desenvolvimento, o artigo 181 do PDE define como estratégia a qualificação e fortalecimento dos chamados polos e eixos de centralidades, caso, por exemplo, dos terminais de ônibus do Município.

Desta forma, a ÁREA DA CONCESSÃO será caracterizada adiante, com foco nas melhorias necessárias para a readequação das estruturas e dinâmicas existentes no entorno dos TERMINAIS PREEXISTENTES.

2. MEMORIAL DESCRITIVO

2.1. ÁREA DA CONCESSÃO

A ÁREA DE CONCESSÃO, objeto deste ANEXO, contempla uma área total de 302.972 m² (trezentos e dois mil, novecentos e setenta e dois metros quadrados) e é caracterizada pelos seguintes limites:

- a. Testada par da Av. Mercúrio entre o número 238 (inclusive) e a esquina com a Rua do Gasômetro;
- b. Testada ímpar da Rua da Figueira entre a esquina com a Rua do Gasômetro e a esquina com a Av. Rangel Pestana;
- c. Testada ímpar da Av. Rangel Pestana entre a esquina com a Rua da Figueira e o número 993 (inclusive);
- d. Testada par da Av. Rangel Pestana entre o número 990 (inclusive) e a esquina com a Rua da Figueira;
- e. Viaduto Vinte e Cinco de Março (inclusive) entre a Rua da Figueira e a margem esquerda do canal do Rio Tamanduateí;
- f. Margem esquerda do Canal do Rio Tamanduateí entre a o Viaduto Vinte e Cinco de Março e o prolongamento do limite norte do Quartel do Segundo Batalhão de Guardas;
- g. Alinhamento do limite norte do lote do Quartel do Segundo Batalhão de Guardas (SQL 003.009.0001-5) e seus prolongamentos entre a margem esquerda do canal do Rio Tamanduateí e o logradouro Parque Dom Pedro II (Avenida do Exterior);
- h. Testada par do logradouro Parque Dom Pedro II (Av. do Exterior) entre a esquina com a Rua Lousada e o número 348 (inclusive) da Rua Vinte e Cinco de Março;

- i. Testada par da Rua Vinte e Cinco de Março entre o número 348 (inclusive) e o número 288;
- j. Testada da Praça Fernando Costa entre a esquina com a Rua Vinte e Cinco de Março (adjacente ao número 257) e a esquina com a Rua Bettencourt Rodrigues (adjacente ao número 262/268);
- k. Testada da Praça Fernando Costa junto ao gradil do espaço livre adjacente ao Pátio do Colégio entre a esquina com a Rua Bettencourt Rodrigues e a esquina com a Rua General Carneiro;
- l. Testada ímpar da Rua General Carneiro entre o número 225/231/235 (inclusive) e a esquina com a Rua Vinte e Cinco de Março;
- m. Testada ímpar da Rua Vinte e Cinco de Março entre a esquina com a Rua General Carneiro e o número 537 (inclusive);
- n. Testada da Praça Ragueb Chohfi entre a esquina com a Rua Vinte e Cinco de Março (adjacente ao número 552) e a esquina com o logradouro Parque Dom Pedro II (Av. do Exterior);
- o. Testada par do logradouro Parque Dom Pedro II (Av. do Exterior) entre a Praça Ragueb Chohfi e a esquina com a Rua Comendador Assad Abdalla; e
- p. Limite sul do Sesc Parque Dom Pedro II (SQL 002.093.0001-9) e seus prolongamentos entre a esquina da Rua Comendador Assad Abdalla com a Av. do Estado e a Av. Mercúrio.

As seguintes estruturas não fazem parte do ÁREA DA CONCESSÃO apesar de serem internas aos limites:

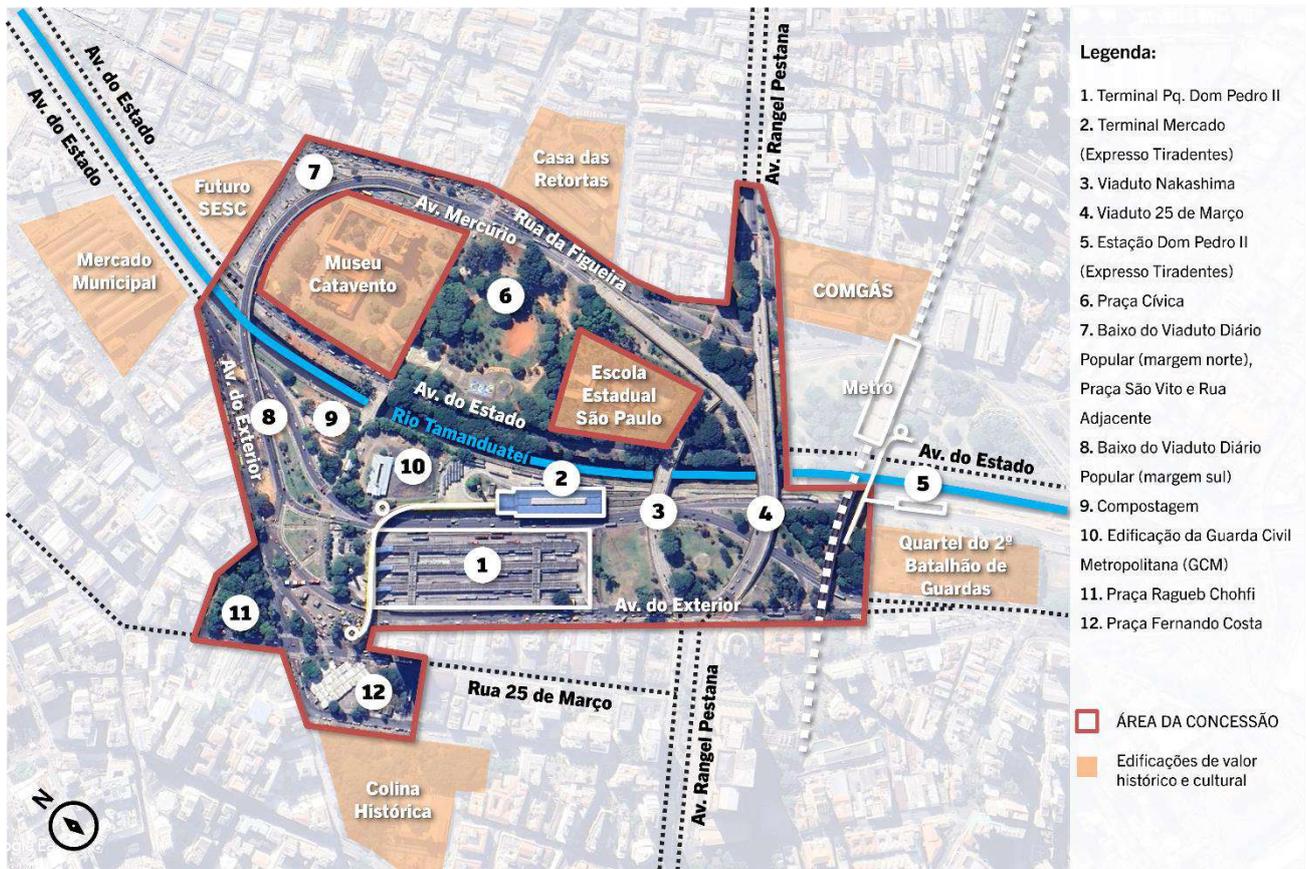
- a. Escola Estadual São Paulo;
- b. Canal do Rio Tamanduateí;
- c. Vias elevadas da Linha 3-Vermelha do Metrô;
- d. Palácio das Indústrias (Museu Catavento);
- e. Terminais Parque Dom Pedro II e Mercado pré-existentes;
- f. Área operacional do TERMINAL REFORMULADO;
- g. Base da Guarda Civil Metropolitana (GCM) que deverá ser realocada;
- h. Área da Compostagem, que deverá ser realocada;
- i. Área de reciclagem (no baixo do Viaduto Diário Popular), que deverá ser realocada e
- j. Área de descanso da Limpeza Urbana (no baixo do Viaduto Diário Popular), que deverá ser realocada.

As seguintes estruturas serão implantadas no escopo do PROGRAMA DE IMPLANTAÇÃO, mas se localizam parcial ou totalmente externas à ÁREA DA CONCESSÃO:

- a. Alça de acesso do BRT Radial Leste
- b. Estação Luís Gama do Expresso Tiradentes

A ÁREA DA CONCESSÃO abrange a área delimitada em vermelho e ilustrada na **Figura 2**, abaixo:

Figura 2 - ÁREA DA CONCESSÃO



Elaboração: SP Parcerias. **Base Cartográfica:** Google Earth.

O ÁREA DA CONCESSÃO está localizada no distrito da Sé, na antiga Várzea do Carmo, na divisa entre as Subprefeituras da Sé e da Mooca. Ele é composto por espaços públicos e estruturas que serão descritas a seguir, assim como os locais de interesse da área, como edificações de valor histórico e arquitetônico do entorno.

Tabela 1 - Levantamento dos espaços públicos e estruturas da ÁREA DE CONCESSÃO

ESPAÇO PÚBLICO/ ESTRUTURA	DESCRIÇÃO
<p>1 - Terminal Parque Dom Pedro II</p>  <p>Fonte: Acervo São Paulo Parcerias</p>	<p>O terminal de ônibus de passageiros em estrutura de concreto, atende 80 linhas e foi inaugurado em 1967. É um dos terminais mais movimentados da cidade, por onde circulam diariamente mais de 75 mil pessoas, atendendo principalmente as regiões Leste, Sudeste e Nordeste da cidade.</p> <p>O Terminal Parque Dom Pedro II foi reinaugurado em 5 de novembro de 1996, no endereço Avenida Exterior nº S/N – Parque Dom Pedro II, em um terreno próximo ao Terminal Mercado e à estação de metrô Sé. Foi implementado pela Prefeitura Municipal para facilitar o acesso entre os bairros e o centro da Cidade.</p>
<p>2 - Terminal Mercado (Expresso Tiradentes)</p>  <p>Fonte: Renato Lobo</p>	<p>O terminal é anexo ao Terminal Parque Dom Pedro II e é o ponto inicial do Expresso Tiradentes, sistema de transporte de média capacidade de ônibus de trânsito rápido (BRT), com um trecho de 3km com 5 linhas e que teve início em meados de 1997 sob o nome de Fura-Fila e, posteriormente, rebatizado como Paulistão. Ele liga o bairro do Sacomã ao Parque Dom Pedro II, com integração com outras formas de transporte. Atualmente, o Expresso Tiradentes tem 10 quilômetros, sete estações e dois terminais.</p> <p>O Terminal Mercado foi inaugurado em 2007 e o Expresso Tiradentes foi inaugurado em 2007, recebendo complemento em 2009.</p>
<p>Passarela Nakhle Elias Hamouche</p>  <p>Fonte: Acervo São Paulo Parcerias</p>	<p>Em todo o percurso em funcionamento, os ônibus fazem paradas no Terminal Mercado, estações Pedro II, Ana Néri, Alberto Lion, Clube Atlético Ypiranga, Rua do Grito, Nossa Senhora Aparecida e Terminal Sacomã, e Dianópolis, sentido Terminal Vila Prudente. Entre as estações, uma faz integração com o Metrô Parque Dom Pedro II (Linha 3 - Vermelha) e outra com a Estação Ipiranga da CPTM (Linha 10 - Turquesa).</p> <p>A Passarela Nakhle Elias Hamouche é uma conexão de pedestres elevada e realiza a ligação entre os Terminais Mercado e Parque Dom Pedro II à localidade da Rua 25 de Março.</p>

ESPAÇO PÚBLICO/ ESTRUTURA

DESCRIÇÃO

3 - Viaduto Antônio Nakashima



Fonte: Google Street View

Estrutura viária elevada e apoiada em grandes arcos que atravessa o Rio Tamandateí e a Avenida do Estado, conectando a Rua da Figueira e Av. Rangel Pestana. Foi construído nos anos 1960 e em 1998 nomeado Viaduto Antônio Nakashima em homenagem ao fundador da Associação Brasileira de Oficiais de Reserva do Exército (EBORE)

4 - Viaduto 25 de março



Fonte: Google Street View

Estrutura viária elevada e apoiada em grandes arcos que atravessa o Rio Tamandateí e a Avenida do Estado, conectando os dois lados da Av. Rangel Pestana e o Viaduto do Mercúrio. Foi construído juntamente ao Viaduto Antônio Nakashima nos anos 1960.

5 - Estação Metrô Pedro II

(Expresso Tiradentes)



Fonte: Geogast

A Estação Pedro II do Metrô, inaugurada em 1980, foi projetada para ser a primeira estação do ramo leste da Linha 3–Vermelha. A estação é o segundo ponto do Expresso Tiradentes. Em todo o percurso em funcionamento, os ônibus fazem paradas no Terminal Mercado, estações Pedro II, Ana Néri, Alberto Lion, Clube Atlético Ypiranga, Rua do Grito, Nossa Senhora Aparecida e Terminal Sacomã, e Dianópolis, sentido Terminal Vila Prudente. Entre as estações, uma faz integração com o Metrô Parque Dom Pedro II e outra com a Estação Ipiranga da CPTM (Linha 10 - Turquesa).

ESPAÇO PÚBLICO/ ESTRUTURA

DESCRIÇÃO

6 - Praça Cívica Ulisses Guimarães



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

Área verde aberta, com cerca de 40 mil m². Foi instalada como é hoje no começo dos anos 2000 e foi revitalizada pela Prefeitura em 2016. Hoje possui equipamentos como quadras poliesportivas, pistas de skate, campo de futebol de terra, além de arborização e mobiliário urbano. A praça conecta uma série de equipamentos de interesse da região, como a Escola Estadual São Paulo, o Museu Catavento e a Casa das Retortas.

7 - Baixo do Viaduto Diário Popular (margem norte), Praça São Vito e Rua Adjacente



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

Trecho do baixo do Viaduto Diário Popular junto à Praça São Vito. Pela sua grande proximidade ao Mercado Municipal, serviu como terminal de ônibus turísticos até 2015, possuindo ainda a estrutura abandonada de seus guichês e plataformas. Depois do fechamento do terminal, o trecho já foi estacionamento irregular desses ônibus e mais recentemente se observa uma apropriação da estrutura abandonada do terminal como lugar de moradia irregular.

8 - Baixo do Viaduto Diário Popular (margem sul)



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

Trecho do baixo do Viaduto Diário Popular onde cruza a Rua Dr. Itapura de Miranda. No espaço disponível foram instalados dois usos relacionados ao manejo de resíduos, uma cooperativa de reciclagem, a Recicla 25, que conta com o apoio da Amlurb/RGG, e uma sala de descansos para os funcionários da concessionária de limpeza urbana.

ESPAÇO PÚBLICO/ ESTRUTURA

DESCRIÇÃO

9 - Compostagem



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

Em 2018, a região da Sé foi contemplada com 2º Pátio de Compostagem da cidade. O terreno, com 5.563 m², localizado próximo à Avenida do Estado, região Central, conta com 10 leiras (canteiros) e recebe cerca de 60 toneladas de resíduos orgânicos por semana, vindos das 32 feiras livres nos bairros: Bela Vista, Liberdade, Consolação, República, Sé, Santa Cecília, Bom Retiro e Cambuci.

10 - Base da GCM



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

Sede da Inspeção de Operações Especiais (IOPE) da Guarda Civil Metropolitana, instituição de segurança pública do município de São Paulo, com área total de 9.041m².

11 - Praça Ragueb Chohfi



Monumento Amizade Sírio Libanesa

Fonte: [São Paulo Antiga](#)

Espaço Verde Livre localizado na confluência da Rua 25 de Março – Zona do Parque Dom Pedro II com a Ladeira General Carneiro dá início à Ladeira Porto Geral e conta com o Monumento Amizade Sírio Libanesa, obra inaugurada em 1922 pelo escultor Ettore Ximenez.

O monumento foi ofertado ao Brasil por ocasião das celebrações do primeiro Centenário da Independência do Brasil e sua alegoria faz uma união das culturas de nosso país com as culturas síria e libanesa.

O monumento mede 14m de altura, cujo pedestal, feito em granito rosa mede 9,15m e encontra-se com depredações e vandalismo, necessitando de restauro

ESPAÇO PÚBLICO/ ESTRUTURA

DESCRIÇÃO

12 - Praça Fernando Costa



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

Espaço Verde Livre localizado em frente à passarela de acesso ao Terminal Parque Dom Pedro II na rua 25 de Março foi inaugurado em 1962 e definido como patrimônio original, ocupando uma metragem de aproximadamente 23.2100m². Atualmente, a praça possui arborização e banheiro público, sendo muito voltada ao comércio ambulante diversificado.

Elaboração: São Paulo Parcerias

Tabela 2 - Levantamento os locais de interesse do entorno da ÁREA DA CONCESSÃO

LOCAIS DE INTERESSE/ HISTÓRICOS

DESCRIÇÃO

I - Mercado Municipal



Fonte: Rogério Cassimiro / MTUR

Projetado pelo escritório do arquiteto Francisco Ramos de Azevedo em 1926, o Mercado, como é chamado popularmente, foi inaugurado em 25 de janeiro de 1933. A construção de estilo neoclássico, é composta por uma estrutura de concreto e alvenaria de tijolos, além de sua grandiosa cobertura metálica e vitrais temáticos da agricultura e pecuária paulista. O local ocupa uma área de 12.600m² e é especializado na comercialização de produtos alimentícios e dispõe de restaurantes que atraem milhares de pessoas diariamente ao local.

II - Escola Estadual São Paulo



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

Antes denominada Gymnásio do Estado de São Paulo e fundada em 1894, é uma das mais antigas e tradicionais escolas públicas do Estado de São Paulo. Ocupou diferentes instalações ao longo dos anos até se fixar no Parque Dom Pedro II a partir de 1958, em prédio característico do modernismo brasileiro. É administrada pela Secretaria de Educação do Estado de São Paulo e oferece exclusivamente Ensino médio em tempo integral. Em março de 2019, foi realizado um restauro pela FDE no local, com reposição de peças e materiais, substituição do piso, entre outras melhorias.

LOCAIS DE INTERESSE/ HISTÓRICOS

DESCRIÇÃO

III - Museu Catavento



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

"O Museu Catavento, museu de ciência e tecnologia da Secretaria de Cultura e Economia Criativa do Estado de São Paulo, foi inaugurado em março de 2009 com a missão de aproximar crianças, jovens e adultos do mundo científico, despertar a curiosidade e transmitir conhecimentos básicos e valores sociais, por meio de exposições interativas e atraentes, com linguagem simples e acessível". (Fonte: <https://museucatavento.org.br/quem-somos>). O edifício em estilo arquitetônico eclético, foi projetado por Domiziano Rossi em parceria com os arquitetos Francisco Ramos de Azevedo e Ricardo Severo e sua construção fez parte do plano de requalificação da região da antiga Várzea do Carmo. Inaugurado em 1924, o local abrigou inicialmente um centro de exposições sobre a indústria paulista e posteriormente sedes de autarquias públicas, inclusive a sede da Prefeitura de São Paulo, até se tornar o museu.

IV - Futuro SESC Parque Dom Pedro II



Fonte: [UNA BV](#) » Sesc Parque Dom Pedro II

Concebida pelo escritório UNA Arquitetos, a nova unidade do SESC tem previsão de inauguração em 2025, com estimativa de receber de 2.500 a 3.000 pessoas por dia. O conceito da proposta é a de que o volume do edifício dialogue com as edificações históricas do entorno e crie vistas para a cidade, através da transparência visual da estrutura. O equipamento tem importante passo na requalificação da área através da promoção de atividades de esporte, cultura e educação aberta às pessoas que moram, trabalham e frequentam a região. O local contará com uma sala de espetáculos, espaços de convivência e para oficinas, piscinas, quadras, cafeteria, além de jardins e áreas arborizada, dentre outros. Anteriormente, o terreno abrigava o Edifício São Vito, que foi demolido e era composto por quitinetes voltadas para a habitação popular.

LOCAIS DE INTERESSE/ HISTÓRICOS

DESCRIÇÃO

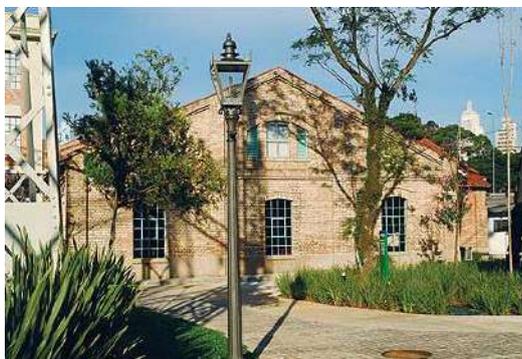
V - Casa das Retortas



Fonte: [À espera de novos desabamentos: Casa das Retortas e antigo quartel da PM | VEJA SÃO PAULO \(abril.com.br\)](http://www.abril.com.br)

O conjunto de edificações faz parte do chamado Complexo do antigo Gasômetro. O projeto foi iniciado em 1870 pela empresa San Paulo Gás Company e com o aumento da demanda por gás combustível em 1889, uma nova usina de apoio foi construída, a Casa das Retortas, que abrigava recipientes onde era realizada a queima de carvão, que deram o nome ao local. A Companhia encerrou as suas atividades em 1967 e em 1968 constituiu-se a COMGÁS - Companhia de gás de São Paulo que operou na região até 1972. Com o fim da produção no local, os edifícios foram restaurados com projeto do arquiteto Paulo Mendes da Rocha, abrigando o Centro de Pesquisas sobre a Arte Brasileira Contemporânea e o Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal da Cultura. Posteriormente, o local passou por reformas para receber o Museu de História do Estado de São Paulo, que não foram concluídas e a área encontra-se fechada

VI - COMGÁS



Fonte: [Telhas e vidros belgas no Complexo do Gasômetro \(São Paulo\) | Patrimônio belga no Brasil \(belgianclub.com.br\)](http://www.belgianclub.com.br)

O conjunto também faz parte do Complexo do antigo Gasômetro, funcionando como sede da COMGÁS entre 1890 e 1972. Abriga atualmente o Centro operacional da companhia, com 24.000m², composta pelo prédio central da sede (o chamado edifício operacional), os dois balões de armazenamento de gás, o prédio da Catedral (antiga casa dos medidores, que hoje abriga um auditório) e a antiga casa dos compressores, onde está instalada a Exposição Permanente da Memória do Gás. Em 2006, o local passou por restauração e reforma com projeto do arquiteto Roberto Candusso que adaptaram o prédio para ser um edifício autossustentável, a partir da implantação de novas tecnologias. Há reuso de água, geração de energia a gás, tratamento de esgoto e efluentes e coleta seletiva de lixo.

LOCAIS DE INTERESSE/ HISTÓRICOS

DESCRIÇÃO

VII - Quartel do 2º Batalhão de Guardas



Fonte: [2º Batalhão de Guardas » São Paulo Antiga](http://2oBatalhaodeGuardas.com.br)
(saopauloantiga.com.br)

Inicialmente, o prédio foi sede da Chácara do Fonseca para depois funcionar como Seminário de Educandas. Em 1862, abrigou o Hospício dos Alienados, que aí permaneceu até 1903. Anos mais tarde, a partir do ano de 1905, o edifício foi utilizado pela Antiga Força Pública, e permaneceu assim até 1964 quando o exército brasileiro ocupou o prédio como sede da 7ª Cia de Guarda. Posteriormente, o local foi ocupado pelo 2º Batalhão de Guardas do Estado de São Paulo, que permaneceu no local até o ano de 1992, estando o prédio abandonado deste então. De autoria desconhecida, o edifício de dois pavimentos, construído em taipa de pilão e alvenaria de tijolos, apresenta uma série de alterações.

VIII - Colina Histórica



Fonte: Creative Commons

A Colina Histórica é composta por edificações históricas e representativas do início da formação da cidade de São Paulo. Entre elas está o Pátio do Colégio, a primeira construção erguida no local e fundado em 1554, quando os padres Manuel da Nóbrega e José de Anchieta, bem como outros padres jesuítas a pedido de Portugal e da Companhia de Jesus, estabeleceram um núcleo para fins de catequização de indígenas no Planalto. É uma obra apostólica pertencente à Companhia de Jesus e é composto pelo Museu Anchieta, Auditório Manoel da Nóbrega, Galeria Tenerife, Café do Pátio), Igreja Beato José de Anchieta, a Cripta Tibiriçá e a Biblioteca. Além dele, também há o Solar da Marquesa de Santos, considerado o último exemplar remanescente da arquitetura residencial urbana do século XVIII na cidade de São Paulo e onde atualmente funciona o Museu da Cidade. Também está localizado na área, a Secretaria da Justiça e Cidadania do Estado de São Paulo, projetado entre 1869 e 1888 para originalmente ocupar a Secretaria da Agricultura e a Secretaria da Fazenda.

Elaboração: São Paulo Parcerias

Como demonstrado, a ÁREA DA CONCESSÃO se destaca principalmente por contemplar em seus arredores, edificações importantes da cultura e história paulistana e muito visitadas por turistas, como o Mercado Municipal de São Paulo (“Mercadão”) e o Museu Catavento, antigo Palácio das Indústrias, além de ruas famosas pelo seu comércio e serviços como a Rua do Gasômetro e a Rua 25 de março.

É importante destacar também, que o entorno do Parque Dom Pedro II possui edifícios tombados como patrimônio histórico que, se requalificados, poderiam se tornar equipamentos relevantes na região, como a Casa das Retortas e o Quartel do 2º Batalhão de Guardas.

Quanto à mobilidade urbana, o Terminal Parque Dom Pedro II é um dos principais pontos da região para aqueles que utilizam o transporte público por ônibus. Além disso, é local de passagem para aqueles que transitam pela região diariamente devido ao comércio.

Atualmente, o Terminal Parque Dom Pedro II é considerado um dos terminais mais movimentados da cidade, com atendimento de cerca de 77.724 passageiros diariamente¹ e funcionamento 24 horas por dia². O terminal garante a integração às zonas leste, norte, sul e oeste da cidade por meio da disposição de 80 linhas de ônibus municipais, e possui uma receita mensal de R\$ 185.256,323 auferida a partir da locação de espaços para quiosques localizados no interior do equipamento.

Como mencionado anteriormente, O Terminal Parque Dom Pedro II foi inaugurado em 1967 através da Operação Bandeirantes, a fim de reorganizar o trânsito de São Paulo. O projeto previa a construção de 4 terminais de ônibus na região central, sendo este localizado no Parque Dom Pedro II. Após o cancelamento da operação, ele funcionou de forma precária até meados de 1969, quando as obras do metrô obrigaram a transferência das linhas de ônibus da Praça da Sé e Clóvis Beviláqua para ele. Para isso, foi construída uma infraestrutura mínima de terminal, a qual recebe uma modernização de suas instalações em 1970 com a incorporação ao terminal das linhas oriundas da Região Metropolitana do ABC.

O projeto do atual Terminal Parque Dom Pedro II foi realizado por Paulo Mendes da Rocha em conjunto ao escritório MMBB na década de 1980. Ele destaca-se pela leveza de sua cobertura de casca de fibra de vidro suspensa numa estrutura metálica que se apoia em pilares de concreto armado.

Contíguo ao Terminal Parque Dom Pedro II, há o Terminal Mercado do Expresso Tiradentes que recebe muitos embarques diários, totalizando aproximadamente 21.465 passageiros⁴ ao dia.

Ao longo dos anos, a região que era conhecida pelo influente Parque Dom Pedro II desde o início do século XX, deu lugar a um local de passagem que se encontra deteriorado e pouco atrativo para a população. Com suas áreas verdes sendo recortadas pela implantação de vias e viadutos, a configuração inicial do Parque

¹ Edital de Concorrência nº001/2015-SMT-GAB – Anexo XI.

² SPTrans. *Terminais*. Disponível em: <<http://www.sptrans.com.br/terminais>>. Acesso em julho de 2022.

³ Valor atualizado pelo IPCA de maio/2018 a jun/22 com base no Edital de Concorrência nº001/2015-SMT-GAB – Anexo XI.

⁴ Edital de Concorrência nº001/2015-SMT-GAB – Anexo XI.

foi fortemente prejudicada a ponto de perder sua função principal de espaço público integrador.

Adicionalmente, falhas na drenagem urbana e enchentes continuam sendo um dos grandes problemas da área, que passou de vasta área alagável para uma várzea impermeabilizada e voltada unicamente ao deslocamento de automóveis e outros modais de transporte, conforme detalhado a seguir.

2.2. CONTEXTO HISTÓRICO

O Parque Dom Pedro II se situa lindeiro ao Rio Tamanduateí, sobre as áreas que antes caracterizavam a Várzea do Carmo, área alagadiça, em cujas margens se congregavam lavadeiras para esfregar e alvejar roupas. As casas que tinham os fundos voltados para o rio eram providas de escadarias, onde os moradores iam pescar e atracavam suas canoas e barcos, sendo célebre o Porto Geral que existiu no fim da Ladeira de mesmo nome, antigo Beco das Barbas, onde se dirigiam embarcações com mercadorias providas de outras localidades.

Figura 3 - Rio Tamanduateí, casas e lavadeiras, 1900/ 1910.



Fonte: foto de Vincenzo Pastore - Acervo Instituto Moreira Salles.

Paralelamente, o local era utilizado para o descarte de lixo e dejetos, além de sofrer constantes inundações, problemas que despertavam preocupação acerca da manutenção e salubridade do local, já que geravam focos de transmissão de doenças.

Figura 4 - Várzea do Carmo, 1918.



Fonte: foto de Aurélio Becherini - Divulgação Prefeitura de São Paulo

No final do século XIX, com o aumento da densidade populacional da região ao longo dos anos, as enchentes tornaram-se mais frequentes e impactantes aos moradores do local, motivando o Poder Público da época a realizar obras de retificação e canalização do Rio Tamanduateí para sanar a questão.

No início do século XX, com a intenção de realizar a transformação e embelezamento da região, contratou-se o arquiteto francês Joseph Antoine Bouvard, chefe dos serviços de paisagismo e de vias públicas de Paris, para projetar um parque na área. Assim, a idealização de Bouvard, em 1911, foi implantada pelo arquiteto Francisque Couchet, entre os anos de 1918 e 1921. O projeto proposto por Couchet compartilhava os mesmos preceitos paisagísticos adotados por Bouvard, ou seja, ambos os projetos foram inspirados em jardins ingleses, porém o resultado plástico atingindo por Couchet viria a ser mais sofisticado.

Tirando partido dos recursos hídricos presentes no local, o arquiteto manteve o traçado sinuoso com grandes gramados, mas previa-se o alargamento do rio formando lagos, além da construção de inúmeros equipamentos esportivos e um cineteatro, formando um conjunto até então inédito nos parques públicos da capital. Desse modo, a várzea foi aterrada, o local ganhou caminhos, áreas de lazer, grande quantidade de árvores e em 1922, o Parque da Várzea do Carmo foi inaugurado e passou a se chamar Parque Dom Pedro II, se tornando um dos espaços públicos mais importantes e amplos da cidade de São Paulo.

Com vista ampla da cidade de onde sobressaíam o Palácio do Governo e as igrejas de São Bento, Santa Ifigênia e do Carmo, e posteriormente, o *skyline* dos prédios da área central, o parque passou de local a ser evitado para um lugar bastante frequentado e utilizado pela população.

O parque também era conhecido pelos seus diversos monumentos que ornavam os espaços e trajetos, que acabaram por ser removidos e espalhados por outros locais da cidade posteriormente.

Figura 5 - Foto aérea do Parque Dom Pedro em 1929



Fonte: Acervo Prefeitura de São Paulo

Figura 6 - Parque Dom Pedro II (Década de 1920)



Fonte: Acervo do Museu da Imigração.

Figura 7 - Parque Dom Pedro II na década de 50



Fonte: [São Paulo em Preto & Branco \(spempretobranco.blogspot.com\)](http://spempretobranco.blogspot.com). Acesso: 14/08/2023

Figura 8 - Parque Dom Pedro II na década de 50.



Fonte: [Um Espaço Abandonado - A História do Parque D. Pedro II \(saopauloinfoco.com.br\)](http://saopauloinfoco.com.br). Acesso: 14/08/2023

A partir da década de 30, o intenso crescimento econômico e demográfico da cidade contribui para a destruição das construções dos tempos coloniais e do império e a cidade europeia começa a desaparecer. É nesse período que surge o Plano de Avenidas de Prestes Maia⁵ que mudaria completamente a estrutura do Parque. Em 1938, quando Prestes Maia é nomeado prefeito, seu plano passa a ser executado. A principal característica de sua ideia é a política voltada ao transporte rodoviário e a tentativa de copiar a estruturação das metrópoles americanas.

Com a contínua expansão da cidade de São Paulo e após a construção de obras sob a ótica do urbanismo rodoviário dos anos 1950 e 1960, que passou a privilegiar o deslocamento dos automóveis ao dos pedestres, a região perdeu sua característica de parque, sendo cortada por vias e viadutos. A concepção da Avenida do Estado, aliás, é o marco para o começo da degradação do parque.

Eixos de transporte público também passaram a ocupar as áreas do local, primeiramente com a construção do Terminal Parque Dom Pedro II nos anos 1960 e, em seguida, com a inauguração da Estação

⁵ Disponível em: arquitectos082.00: Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo | vitruvius Acesso: 05/09/2023

Pedro II do metrô, em 1980, impactando a paisagem do local.

Conforme demonstrado, os equipamentos de transporte público, vias e viadutos implantados ao longo dos anos no Parque Dom Pedro II, seccionaram o território da antiga área verde do passado e se tornaram barreiras tanto para a promoção de uma mobilidade urbana de qualidade quanto para o usufruto da área, que se tornou degradada, insegura e pouco atrativa para a permanência e utilização pela população.

Figura 9 - Vista aérea atual do Parque Dom Pedro II



Fonte: [UNA BV » Dom Pedro II Park Masterplan](#). Acesso: 14/08/2023

A ÁREA DA CONCESSÃO possui, portanto, grande potencial para ser um indutor da melhoria na infraestrutura física e de lazer do entorno, tornando-se um núcleo de integração entre os equipamentos de transporte e edificações históricas entre si e como uma vasta área verde para a cidade, oferecendo espaços de lazer, recreação e contemplação, transformando-se em um novo destino turístico no centro de São Paulo.

2.3. PROBLEMÁTICAS ABORDADAS NO PROJETO

Esta seção busca apresentar um diagnóstico da situação atual da ÁREA DA CONCESSÃO e das principais problemáticas encontradas após pesquisas e visitas técnicas realizadas no local, através de relatório fotográfico.

2.3.1. CONEXÃO FALHA E INSEGURA ENTRE MODAIS, EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS LIVRES

Atualmente, a circulação de pessoas na ÁREA DA CONCESSÃO é dificultada pela falta de caminhos de conexão de qualidade e de transposições adequadas de um lado ao outro do rio.

A ligação de pedestres entre a região da Rua 25 de Março e o Gasômetro é circundada por muros e gradis e não possui serviços de apoio para tornar a travessia atrativa e mais segura.

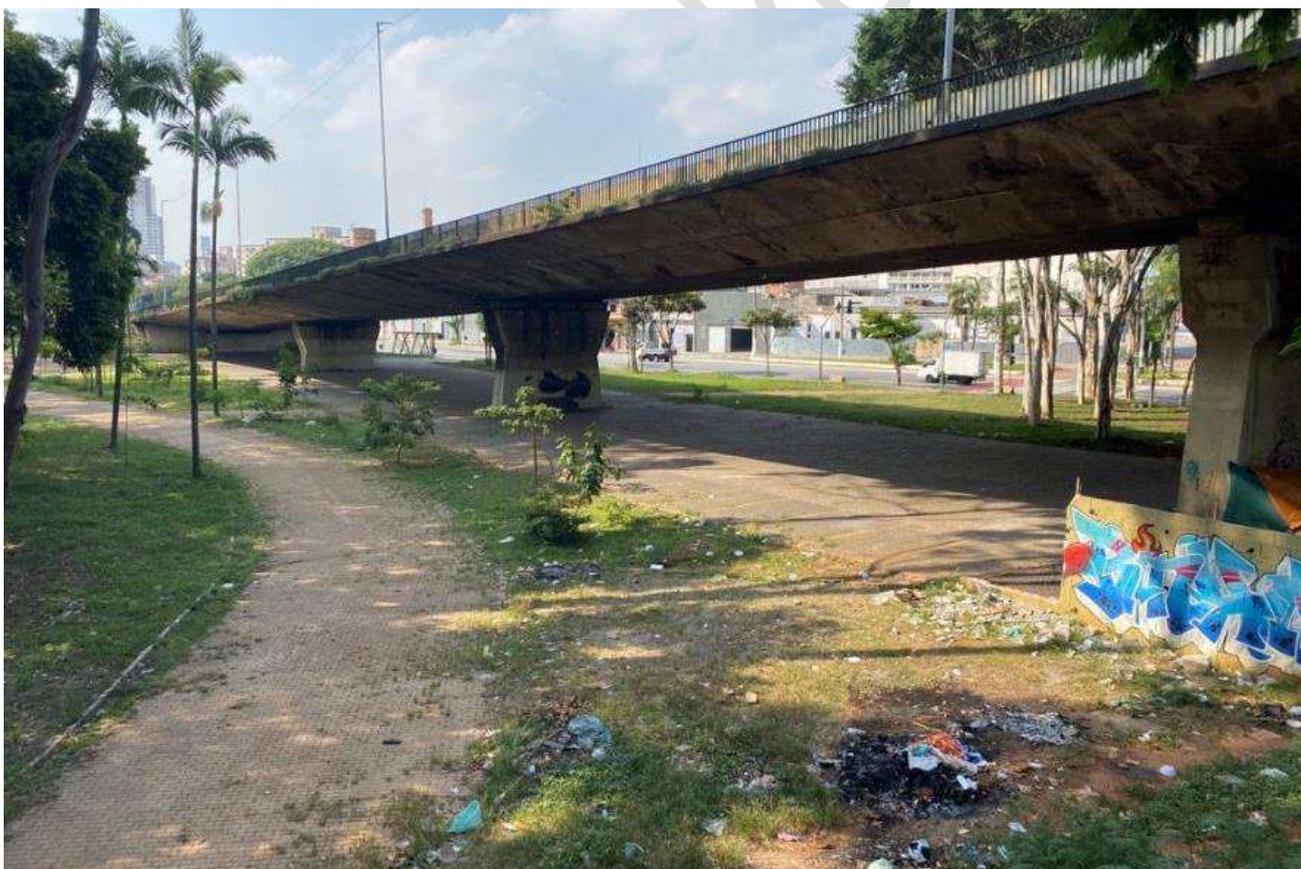
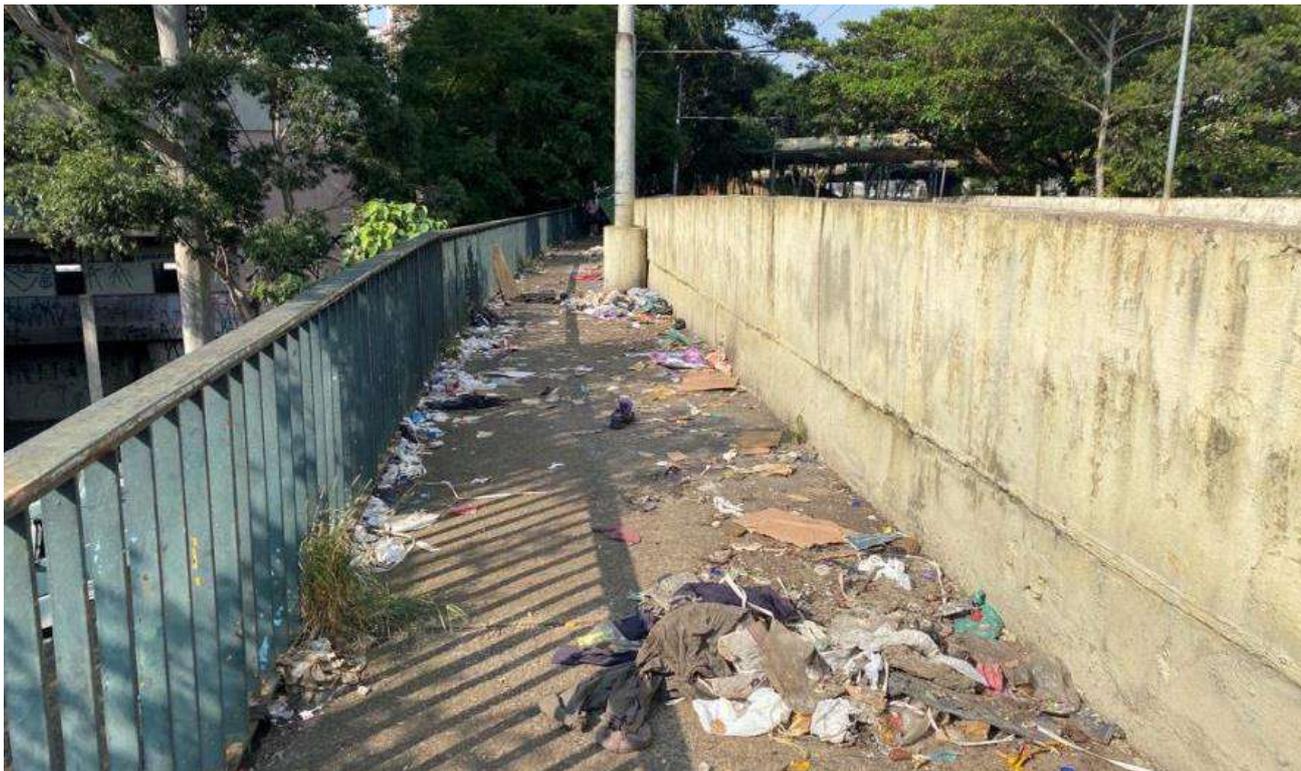
Figura 10 - Vista do caminho de pedestres de conexão ao Gasômetro



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

Os viadutos Nakashima e 25 de março não foram planejados para contemplar um deslocamento seguro e de qualidade para os transeuntes e estes enfrentam caminhos estreitos, desprotegidos e malconservados para realizar o trajeto entre o terminal de ônibus e o metrô no dia a dia. Os moradores do entorno também relatam esta dificuldade.

Figuras 11 e 12 - Vista da travessia de pedestres do Viaduto Nakashima e do Viaduto 25 de março



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias.

Além disso, estas estruturas viárias criam barreiras visuais e seccionam o território, gerando a

desconexão dos espaços livres e equipamentos e conseqüentemente a degradação do local.

Durante a visita técnica, foi possível verificar que parte dos moradores e pedestres utilizam a ciclofaixa existente para seu deslocamento, criando conflitos com ciclistas e podendo ocasionar acidentes. Também se faz premente que a estrutura cicloviária seja mais bem desenhada e sinalizada para que haja maior incentivo para este modal na região.

Figura 13 - Vista da travessia de pedestres e ciclofaixa do Viaduto 25 de Março



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias.

Em resumo, apesar da região apresentar diversos locais de interesse e facilidade de acesso por transporte público, estes ativos não são aproveitados pela falta de interconectividade de qualidade no local.

2.3.2. ÁREAS VERDES FRAGMENTADAS E FALTA DE ESPAÇOS PÚBLICOS ATRATIVOS

Como explicitado anteriormente, o antigo Parque Dom Pedro II foi perdendo ao longo dos anos, sua área verde, vasta arborização e espaços de lazer pela sucessiva implantação de viário, viadutos e modais de transporte que fragmentaram sua composição original, tornando o que era um espaço verde homogêneo em uma série de remanescentes de áreas verdes isolados entre si e cercados por grandes avenidas.

Figura 14 - Terminal Mercado e Rio Tamanduateí vistos do Viaduto Nakashima



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias.

A falta de áreas verdes expressivas na região e a impermeabilização exacerbada do solo ocasionam problemas de drenagem, aumento de ilhas de calor e geram a diminuição da fauna e flora nativas, prejudicando a qualidade ambiental do local e diminuindo sua resiliência no enfrentamento das mudanças climáticas.

Paralelamente, por não possuir uma infraestrutura esportiva e recreativa de qualidade, a área se torna pouco atrativa para a população, que não utiliza e ocupa estes espaços para lazer, impedindo a transformação da região.

Em conclusão, a requalificação das ÁREAS VERDES existentes através da criação de um novo espaço público integrado, poderá auxiliar tanto ecologicamente como urbanisticamente para a melhoria territorial esperada.

Figuras 15 e 16 - Vista da Praça Cívica existente



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias.

2.3.3. MODAIS E ESTAÇÕES DE TRANSPORTE PÚBLICO SEM INTEGRAÇÃO

Como já mencionado, a ÁREA DA CONCESSÃO e seu entorno são bem providas de transporte público, possuindo estações importantes de diferentes sistemas, como o próprio Terminal Parque Dom Pedro II, a estação Pedro II da linha vermelha do Metrô, o Terminal Mercado e a Estação Pedro II, as duas últimas sendo parte do Expresso Tiradentes.

Entretanto, por mais que essas infraestruturas tenham proximidade física, a conexão entre elas é bastante precária. As estações do Expresso Tiradentes só possuem seus acessos por meio de longas passarelas, que podem trazer sensação de insegurança em determinadas horas do dia e os acessos à estação Pedro II estão localizadas em áreas isoladas e próximas de avenidas de rápida circulação, piorando ainda mais sua acessibilidade.

A importante conexão entre os modais de ônibus e Metrô também é dificultada pela necessidade de uma caminhada que cruza grandes avenidas e remanescentes de área verde, tornando muitas vezes um caminho penoso demais para ser optado.

O potencial de conexão entre vários modais e regiões da cidade proporcionado pela confluência do Terminal de ônibus, Terminal do Expresso Tiradentes e estação de Metrô poderia ser amplamente melhorado com uma melhor conexão física entre essas estações.

2.3.4. PASSIVOS DE DRENAGEM

A drenagem da ÁREA DA CONCESSÃO e de seu entorno sempre foi uma questão desafiadora, com registros de alagamentos encontrados ao longo de toda sua formação. O aumento da densidade populacional na área e a impermeabilização excessiva das margens do Rio Tamanduateí, resultante das obras viárias e de transporte ao longo das décadas, agravaram ainda mais a questão, gerando enchentes periódicas.

Verifica-se, portanto, a necessidade de investimentos em soluções de macro e micro drenagem auxiliares na ÁREA DA CONCESSÃO na tentativa de diminuir os problemas ocasionados pela falta de vazão das águas da região.

Figuras 17 e 18 - Alagamentos da região



Fonte: [UNA BV » Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II](#). Acesso: 13/08/2023

2.3.5. BAIXOS DO VIADUTO DIÁRIO POPULAR

O Viaduto Diário Popular circunda todo o limite norte do Parque Dom Pedro II e atualmente possui baixos com usos que não geram um entorno mais agradável ou levam à uma maior utilização pelas pessoas.

Os baixos de viadutos são locais complexos na dinâmica das cidades. Associados à sensação de insegurança, essas estruturas fragmentam o entorno e criam espaços residuais mal desenhados e de pouco uso para as pessoas. Na região, foi possível identificar duas áreas onde foram instalados usos nesses baixos do viaduto.

A primeira área é o trecho adjacente à Avenida do Estado, próximo do Mercado Municipal, onde estão instalados uma cooperativa de reciclagem e uma área de descanso para os funcionários da limpeza urbana. Devido a esses usos e à dinâmica do entorno, com a presença de feiras livres e do Mercado Municipal, é possível observar a presença grande de lixo e restos de alimentos no baixo do viaduto e nas calçadas do entorno, o que desqualifica ainda mais a região.

Figura 19 - Cooperativa de reciclagem, à esquerda, e sala de descanso de funcionários da limpeza urbana no baixo do Viaduto Diário Popular



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

Outro local que se destaca pelo seu uso do baixo do viaduto é o trecho do Diário Popular que fica entre o Museu Catavento e a Praça São Vito, vizinho de onde será instalado o futuro SESC Dom Pedro II. Nesse trecho, o viaduto se torna impossível de ser cruzado, pela existência de um muro separando o estacionamento do Museu Catavento da Praça São Vito. Fazendo com que esse trecho crie uma forte barreira de circulação na área.

No passado, esse trecho do baixo do viaduto foi utilizado como um terminal de ônibus turísticos, atendendo especialmente aqueles que tinham como destino o Mercado Municipal. Ele era composto por uma estrutura física de salas de espera e plataformas de estacionamento, mas não está mais em funcionamento desde 2015. Desde então, essa praça já foi utilizada como estacionamento irregular de ônibus de turismo e, mais recentemente, a área do terminal foi toda ocupada irregularmente para habitação.

Figura 20 - Ocupação irregular no baixo do Viaduto Diário Popular junto à Praça São Vito



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

A mudança de usos desses baixos para equipamentos de uso público e de atração de pessoas tem um grande potencial de qualificar a região e promover uma melhor conexão entre a área do Parque Dom Pedro II e o restante da cidade no entorno.

2.4. HISTÓRICO DAS PROPOSTAS DE RECUPERAÇÃO

O Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II foi inicialmente desenvolvido em 2011 em uma parceria entre: a Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da SP Urbanismo e da antiga Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), atual Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL); a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP), por meio da Fundação para a Pesquisa em Arquitetura e Ambiente (FUPAM); e os escritórios de arquitetura UNA Arquitetos (atuais UNA Barbara e Valentim e UMA Muniz Viegas), H+F Arquitetos e Metrópole Arquitetos.

O Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro em São Paulo teve como objetivo principal, integrar a infraestrutura urbana com a qualidade estética, eliminando o isolamento do parque. Isso é alcançado por meio da criação de um terminal intermodal, a valorização da área ribeirinha do rio Tamanduateí com uma lagoa de retenção e tratamento de águas pluviais, e a definição de fases de implementação para resultados a curto prazo, visando promover o desenvolvimento urbano sustentável da cidade.

Além disso, o Plano Urbanístico propôs uma nova caracterização para a intermediação viária entre o Centro e a Zona Leste, considerando as suas potencialidades físicas, funcionais e o alto grau de desestruturação urbana provocado, nesta área, durante o processo de urbanização da cidade de São Paulo.

A demolição dos viadutos e a construção de novas travessias em nível, bem como a demolição do Terminal Parque Dom Pedro II e do Terminal Mercado, construindo um novo terminal integrando os diversos modais de transporte público em um único equipamento, são intervenções voltadas a solucionar melhor a mobilidade da região e, portanto, promovendo uma profunda melhoria nos diversos sistemas de transportes que compõem a região do Parque Dom Pedro II.

Desta forma, em suma, foram propostas as seguintes intervenções:

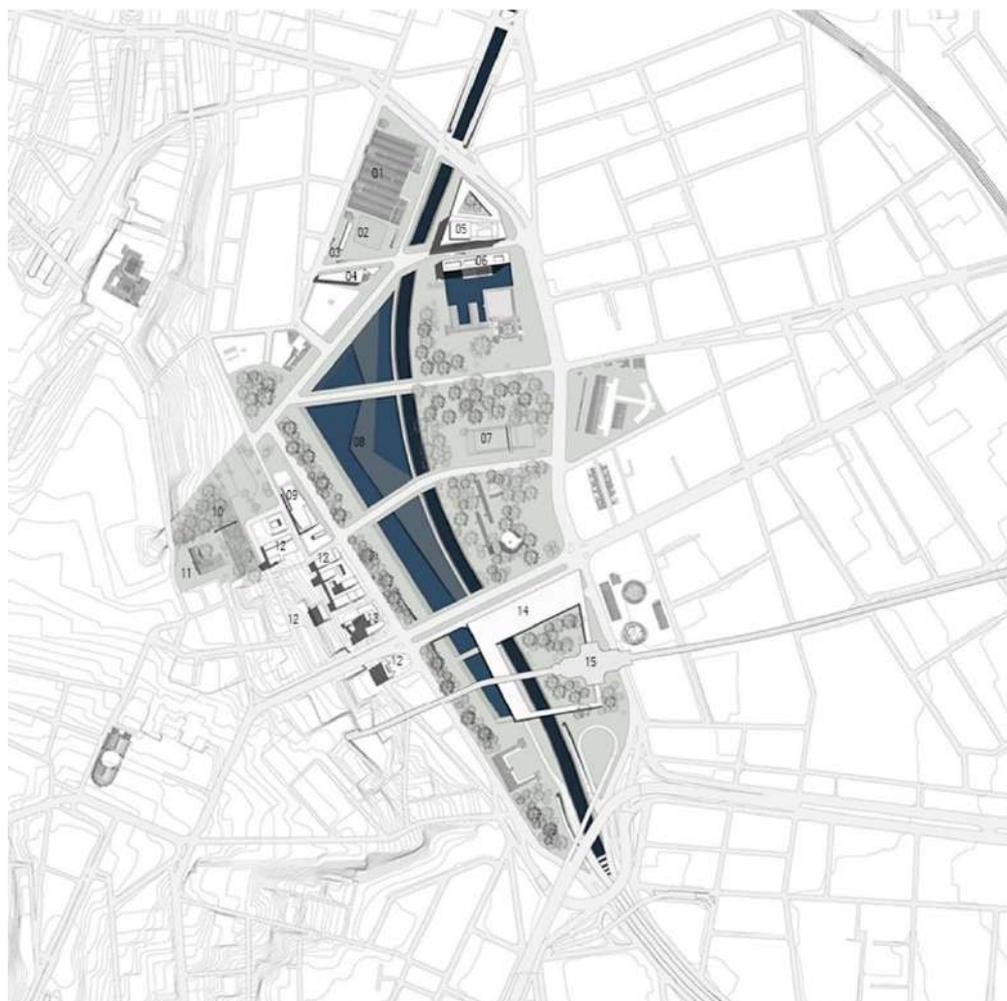
- a) Rebaixamento da Avenida do Estado;
- b) Demolição de viadutos - substituição por vias em nível;
- c) Construção de terminal intermodal;
- d) Lagoa de drenagem, tratamento e reuso d'água;
- e) Articulação dos espaços públicos existentes com os espaços públicos propostos no plano;
- f) Edifícios construídos no trecho norte - SESC e SENAC;
- g) Intervenções no arco oeste.

Figuras 21 e 22 - Perspectivas ilustrativas do Plano Urbanístico para o Parque Dom Pedro II



Fonte: [PLANO PARQUE DOM PEDRO II, 2010 - Arquitetura - UnaMunizViegas](#). Acesso: 13/08/2023

Figura 23 - Implantação do Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II (2011)



PLANO PARQUE DOM PEDRO II

01. Mercado Municipal
02. Praça do Mercado, Acesso ao Metrô
03. Acesso Estacionamento
04. Edifício Comércio e Serviço
05. Sesc
06. Senac
07. Praça de Eventos
08. Lagoa de Drenagem, Tratamento e Reuso
09. Galeria Comercial e Terraço Restaurante
10. Ligação com o Pátio do Colégio
11. Pátio do Colégio
12. Comércio e Habitação
13. Torre de Escritórios
14. Estação Intermodal
15. Estação de Metrô Dom Pedro II

Fonte: [PLANO PARQUE DOM PEDRO II, 2010 - Arquitetura - UnaMunizViegas](#). Acesso: 13/08/2023

Desde então, não houve atualizações no projeto original, mas atualmente, está em andamento a construção do SESC Parque Dom Pedro, projeto do escritório de arquitetura UNA Barbara e Valentim, iniciada em setembro de 2021 e com previsão de conclusão até março de 2025.

É importante ressaltar, que o Plano Urbanístico de 2011 influenciou definitivamente a proposta para a reestruturação do Parque Dom Pedro II, que será apresentada no APÊNDICE I do ANEXO III do CONTRATO - CADERNO DE ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA - PRORAMA DE NECESSIDADES.

2.5. INSERÇÃO URBANA

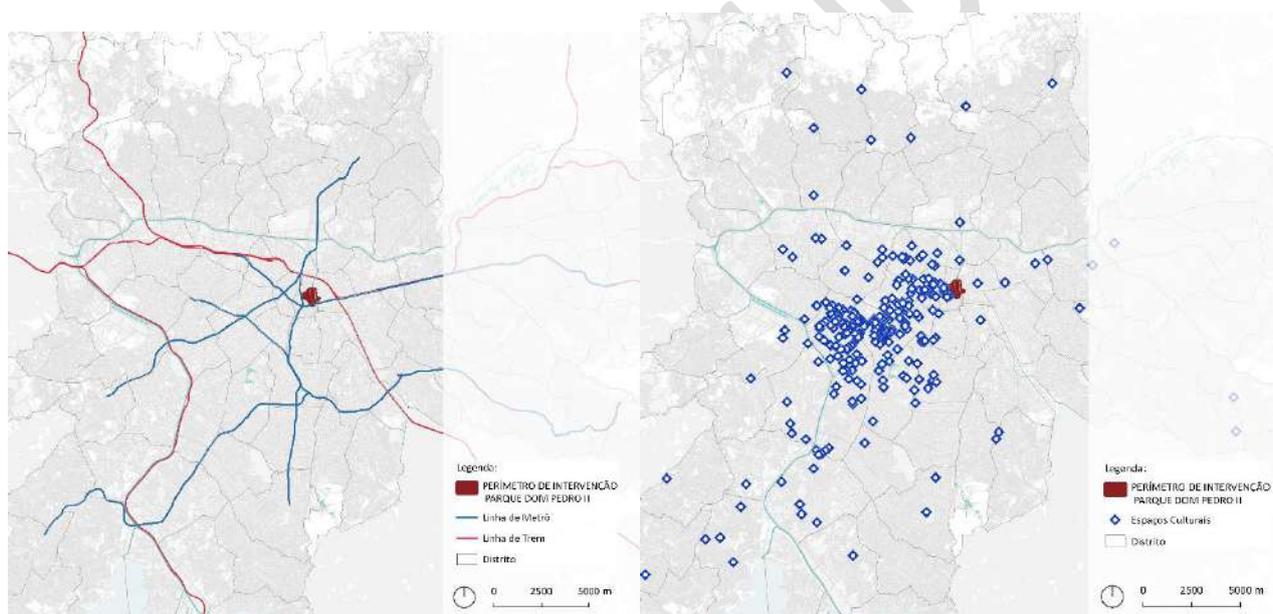
Para fins de análise que esta seção se propõe, foram levantadas informações básicas sobre demografia e oferta de instalações da área. Considerou-se como entorno a área de abrangência calculada com raio de 600

metros⁶ a partir da ÁREA DA CONCESSÃO, realizada a ponderação sobre as temáticas de análise que são relevantes para o entendimento do território em que a área está inserida.

Os levantamentos têm como fonte dos dados demográficos do Censo de 2010 (Instituto Brasileiro de Geografia Estatística - IBGE), predominância de uso do solo (Cadastro Territorial Predial de Conservação e Limpeza - TPCL). Está presente também uma análise sobre acessos por meio de transporte público, considerando dados sobre a localização dos terminais de ônibus, faixas de ônibus, corredor de ônibus, estações do metrô e CPTM e as linhas de ônibus (São Paulo Transporte - SPTRANS, 2021) que operam nas proximidades do endereço da ÁREA DA CONCESSÃO.

Além dessas informações há uma contextualização sobre os principais equipamentos públicos educacionais e culturais, diagnóstico da cobertura vegetal e oferta de áreas verdes no entorno da área.

Figura 24 - Acessos - Transporte Público e Espaços Culturais



Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

A ÁREA DA CONCESSÃO está localizada na zona central do Município de São Paulo, no bairro Parque Dom Pedro II, parte da Subprefeitura da Sé, e faz parte do Centro Histórico de São Paulo, juntamente com o distrito da República. A área está inserida em uma região urbanisticamente consolidada, amplamente atendida pela rede de infraestrutura urbana, em especial, por um sistema robusto de transportes e

⁶ O raio de 600 metros meramente para fins de análise e leitura urbana e não vincula ou sobrepõe outros perímetros de abrangência existentes.

equipamentos públicos, serviços e comércios⁷.

Figura 25 - Inserção da ÁREA DA CONCESSÃO



Elaboração: SP Parcerias. Base Cartográfica: Google Earth. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

De acordo com a projeção da população para o ano de 2020⁸, o distrito da Sé apresenta uma população total de 26.693 habitantes e uma densidade populacional média de 121,67 habitantes por hectare⁹.

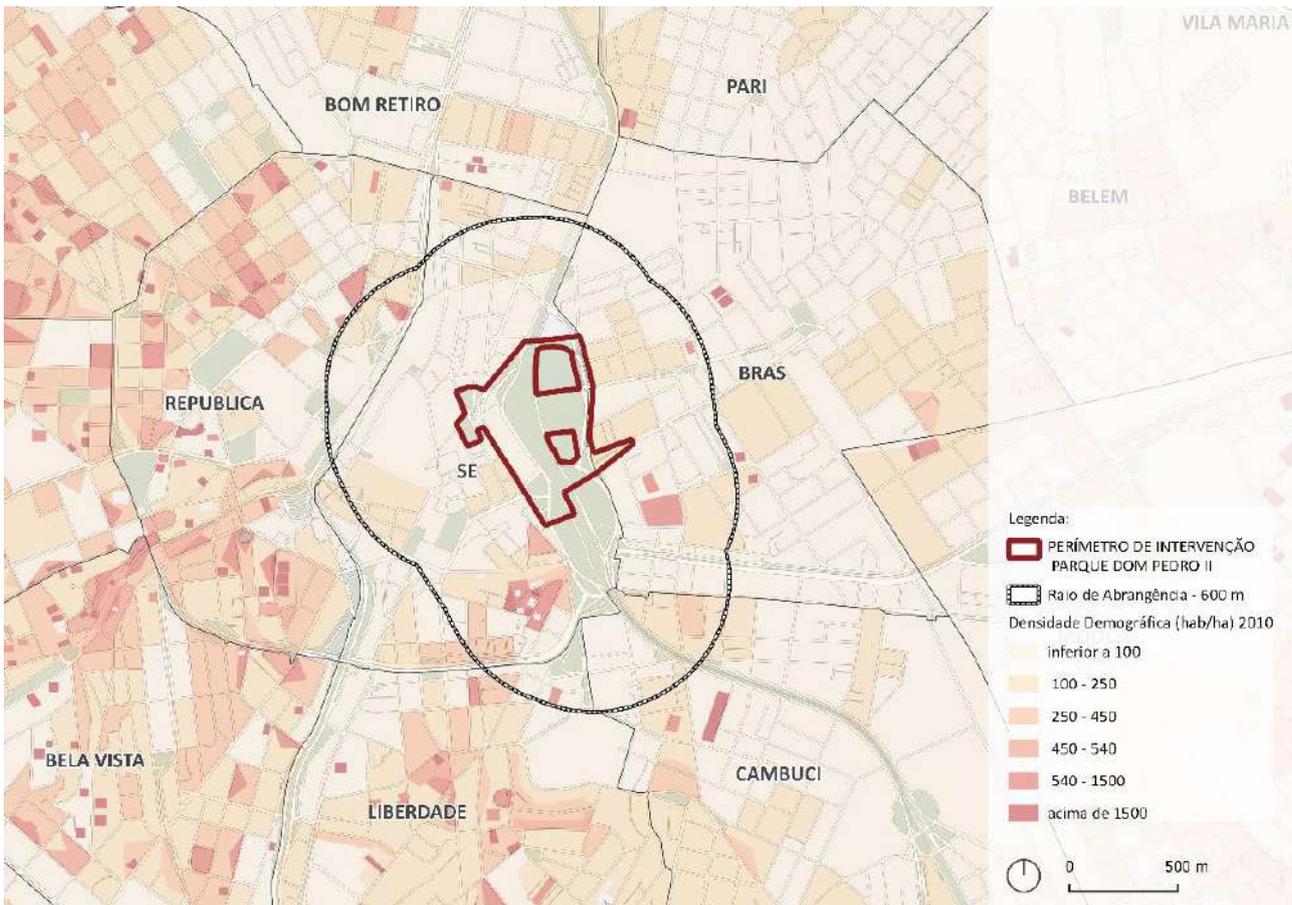
⁷ Prefeitura de São Paulo. Histórico – Sé. Disponível em:

<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/historico/index.php?p=425>.

⁸ Projeção da população para o ano de 2020, com base em dados do Censo demográfico de 2010, elaborado pelo Sistema Seade de projeções populacionais.

⁹ Calculado a partir da população total do distrito (projeção da população para o ano de 2020) e área considerada de 219,382 hectares, de acordo com Shapefile do limite do distrito disponibilizado pelo Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

Figura 26 - Densidade Demográfica - Sé



Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

Para os dados que utilizam os setores censitários como unidade territorial, como para análise da densidade demográfica, foi utilizado um raio de 600 metros da ÁREA DA CONCESSÃO como referência para selecionar os setores interseccionados e internos ao raio de abrangência da área para melhor compreender sua dinâmica no território (

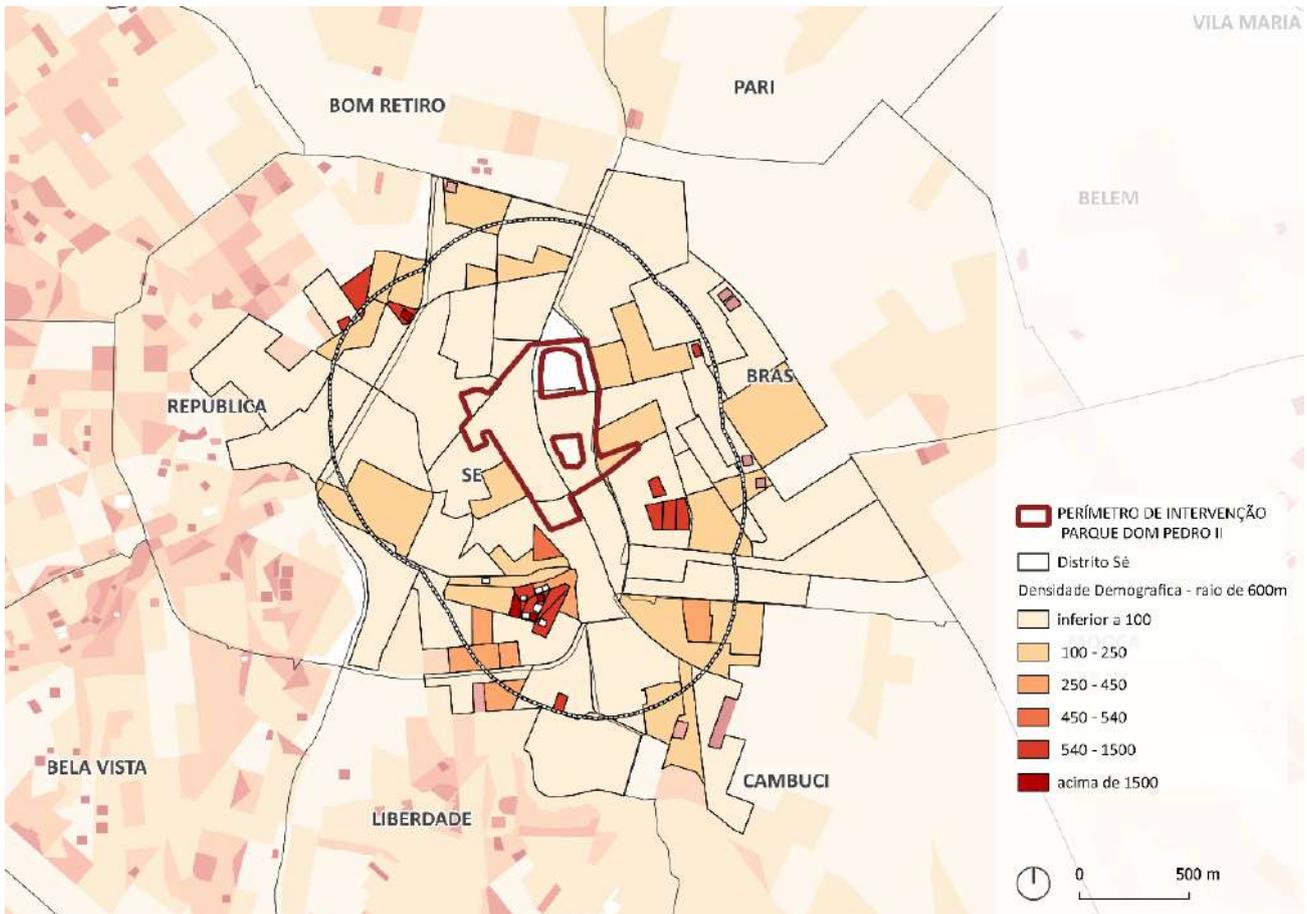
Figura 27).

O entorno da ÁREA DA CONCESSÃO apresenta uma densidade populacional média de 94,96 habitantes por hectare, com uma estimativa de 49.074 habitantes¹⁰, uma densidade bastante baixa.

CONSULTA PÚBLICA

¹⁰ Para o cálculo da densidade demográfica do entorno, foi utilizado como base de dados o Shapefile "Densidade Demográfica" disponibilizado pelo Mapa Digital da Cidade - Geosampa. Para calcular a população absoluta, foi feita a soma da população existente nos setores censitários interseccionados pelo raio de 600 metros do entorno e, para calcular a densidade demográfica, foi feita a divisão dessa primeira soma pela área total dos setores selecionados (em hectare).

Figura 27 - Densidade Demográfica do entorno da ÁREA DA CONCESSÃO



Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

Dentre os distritos da Zona Central de São Paulo, o distrito da Sé se caracteriza pela baixa presença de usos residenciais em áreas de ocupação urbana consolidada com boa infraestrutura, sendo predominantemente marcado pelo uso de comércio e serviços. Ainda, a área conta com algumas quadras com predominância de usos de equipamentos públicos.

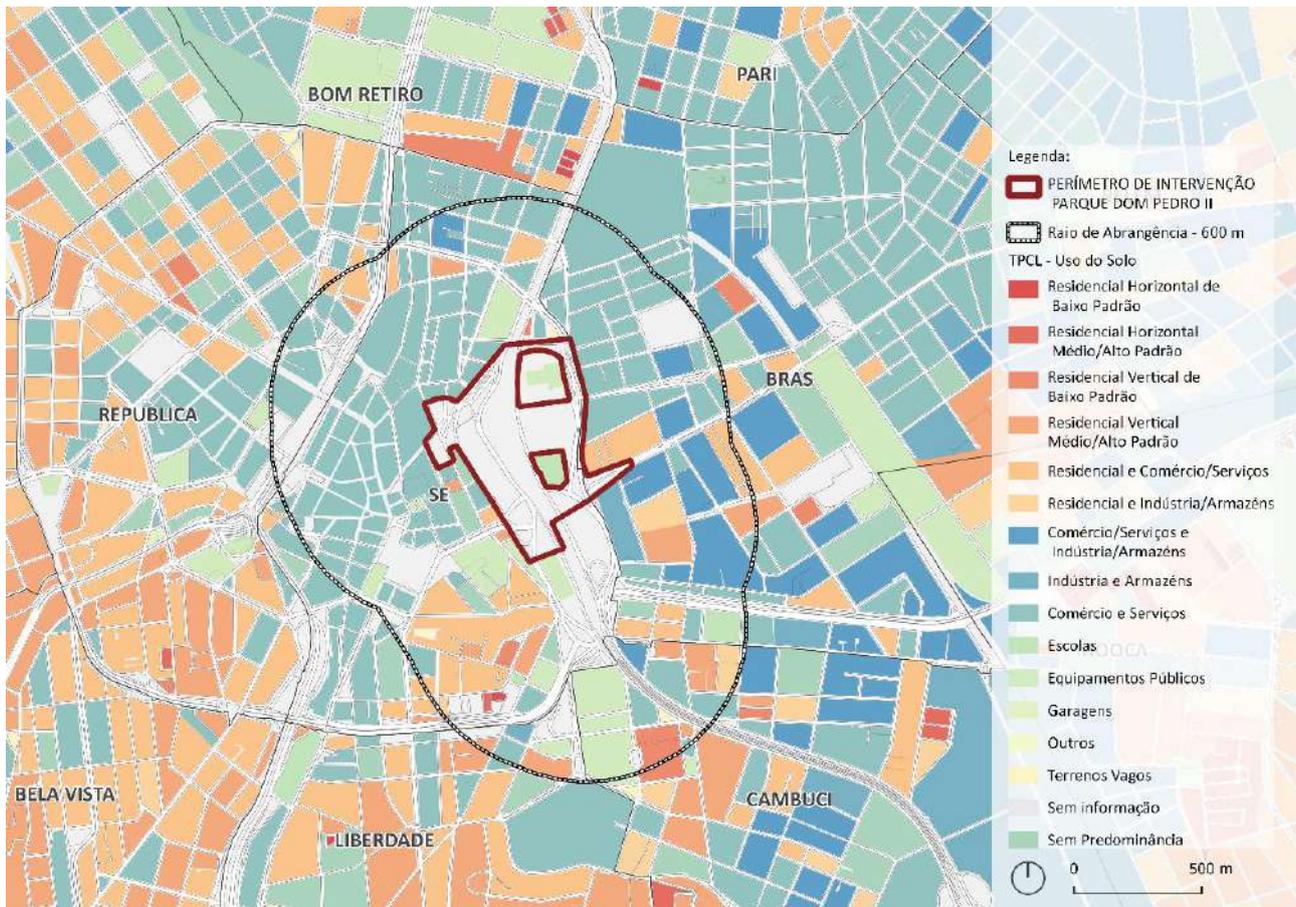
As tipologias de ocupações das quadras no entorno da ÁREA DA CONCESSÃO são predominantemente de comércio/serviços, com a presença de algumas quadras com predominância de tipologias de uso de equipamentos públicos e residenciais verticais de médio/alto padrão, além da presença de algumas quadras com predominância de usos industriais e armazéns¹¹.

As tipologias residenciais e comércios/serviços se apresentam em pouca quantidade na região,

¹¹ Dados obtidos através do Cadastro Territorial Predial de Conservação e Limpeza (TPCL) mostraram, que no entorno da ÁREA DA CONCESSÃO, 55,50% dos usos das quadras são de comércio e serviços; 6,88% são de equipamentos públicos e residenciais verticais de médio/alto padrão; e 4,59% são de usos industriais e armazéns.

representando cerca de 11 % dos usos, no entanto, a área tem um forte potencial habitacional impulsionado por projetos de adensamento e recuperação do centro, além da delimitação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), que aparecem em grandes porções do território e são destinadas a atender a demanda por habitação social e do mercado popular.

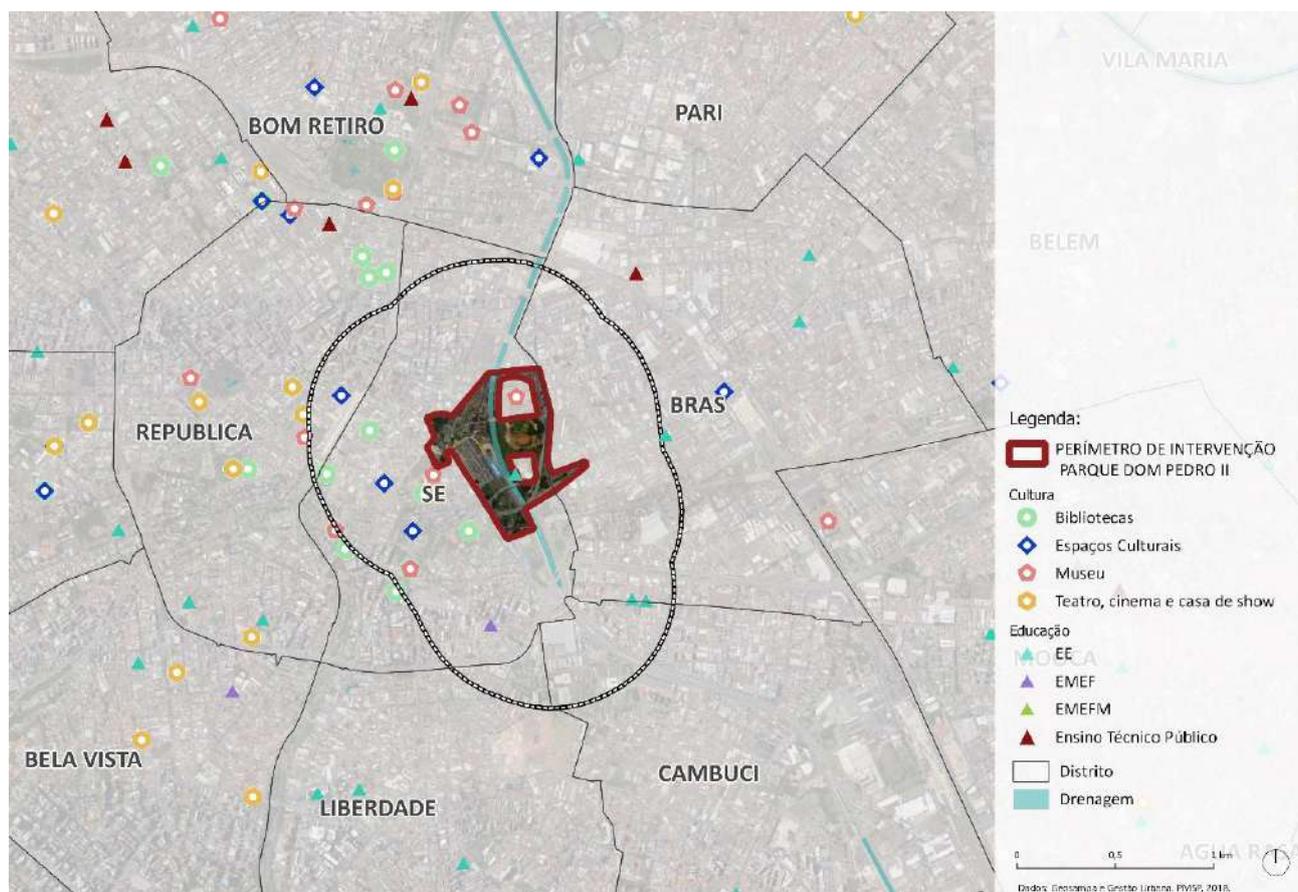
Figura 28 - TPCL – Uso do Solo



Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

Há oferta de Ensino Técnico Público em alguns dos distritos do entorno, como na ETEC Carlos Campos, no distrito do Brás, e ETEC Santa Ifigênia, no distrito da República. Não há, no entanto, oferta desta modalidade de ensino no distrito da Sé.

Figura 29 - Equipamentos Públicos



Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

A ÁREA DA CONCESSÃO é um ponto de confluência entre diversas modalidades de transporte, conforme apresentado na **Figura 30**.

Considerado um dos terminais mais movimentados da cidade, O Terminal Parque Dom Pedro II possui cerca de 27.009 m² e atende cerca de 77.724 passageiros diariamente¹², com funcionamento 24 horas por dia¹³. O modal proporciona integração às zonas leste, norte, sul e oeste da cidade por meio da disposição de 80 linhas de ônibus municipais, definidas por meio dos contratos de serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Subsistema Estrutural. Durante o pico matutino, circulam no terminal, 806 ônibus por hora, sendo 203 de linhas de passagem e no pico da tarde, 603 ônibus por hora, sendo 100 de linhas de passagem¹⁴.

Já o Terminal Mercado do Expresso Tiradentes contempla um total de 9.625 m² (nove mil seiscientos

¹² Edital de Concorrência nº001/2015-SMT-GAB – Anexo XI.

¹³ SPTrans. *Terminais*. Disponível em: <<http://www.sptrans.com.br/terminais>>.

¹⁴ Parque D. Pedro II: plano e projetos / Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, São Paulo Urbanismo; FAUUSP-FUPAM; Laboratório de Urbanismo (LUME); UNA Arquitetos; H + F + Metrópole Arquitetos. – São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2012.

e vinte e cinco metros quadrados) e embarcam cerca de 21.465 passageiros diariamente¹⁵, com funcionamento das 04h00 às 00h05min¹⁶.

Figura 30 - Transporte Público



Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa

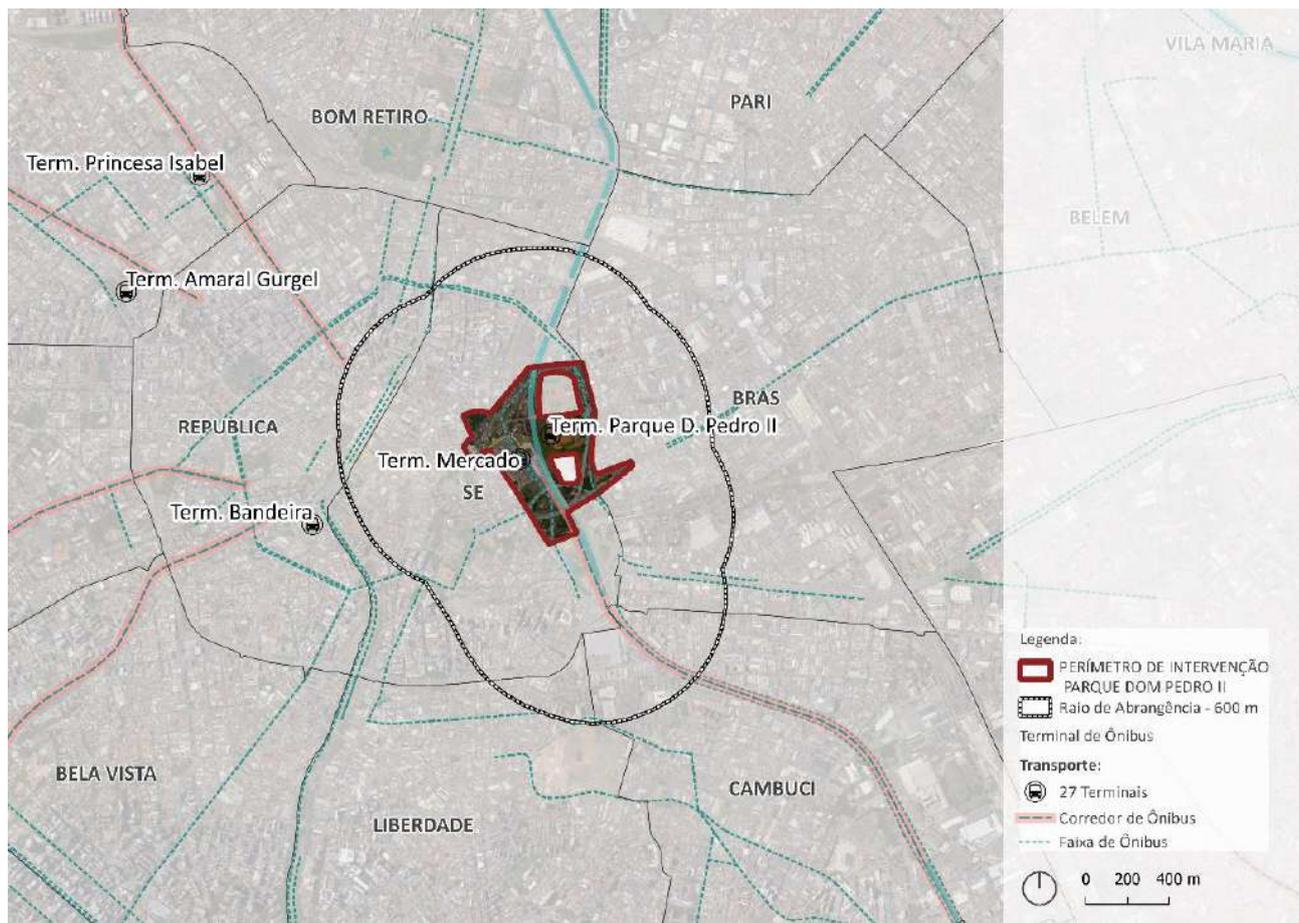
O Terminal Mercado do Expresso Tiradentes proporciona integração às zonas leste e sul da cidade por meio da disposição de 6 linhas de ônibus municipais, definidas por meio dos contratos de serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Subsistema Estrutural.

O Expresso Tiradentes foi inaugurado em 2007, e recebeu complemento em 2009. Atualmente, o Expresso possui 9,7 km de extensão, e recebe, em média, 55.000 passageiros em dias úteis e atende três linhas que possuem controle de acessos em suas estações.

Figura 31 - Faixas e Corredores de Ônibus

¹⁵ Edital de Concorrência nº001/2015-SMT-GAB – Anexo XI.

¹⁶ SPTrans. *Terminais*. Disponível em: <<http://www.sptrans.com.br/terminais>>.

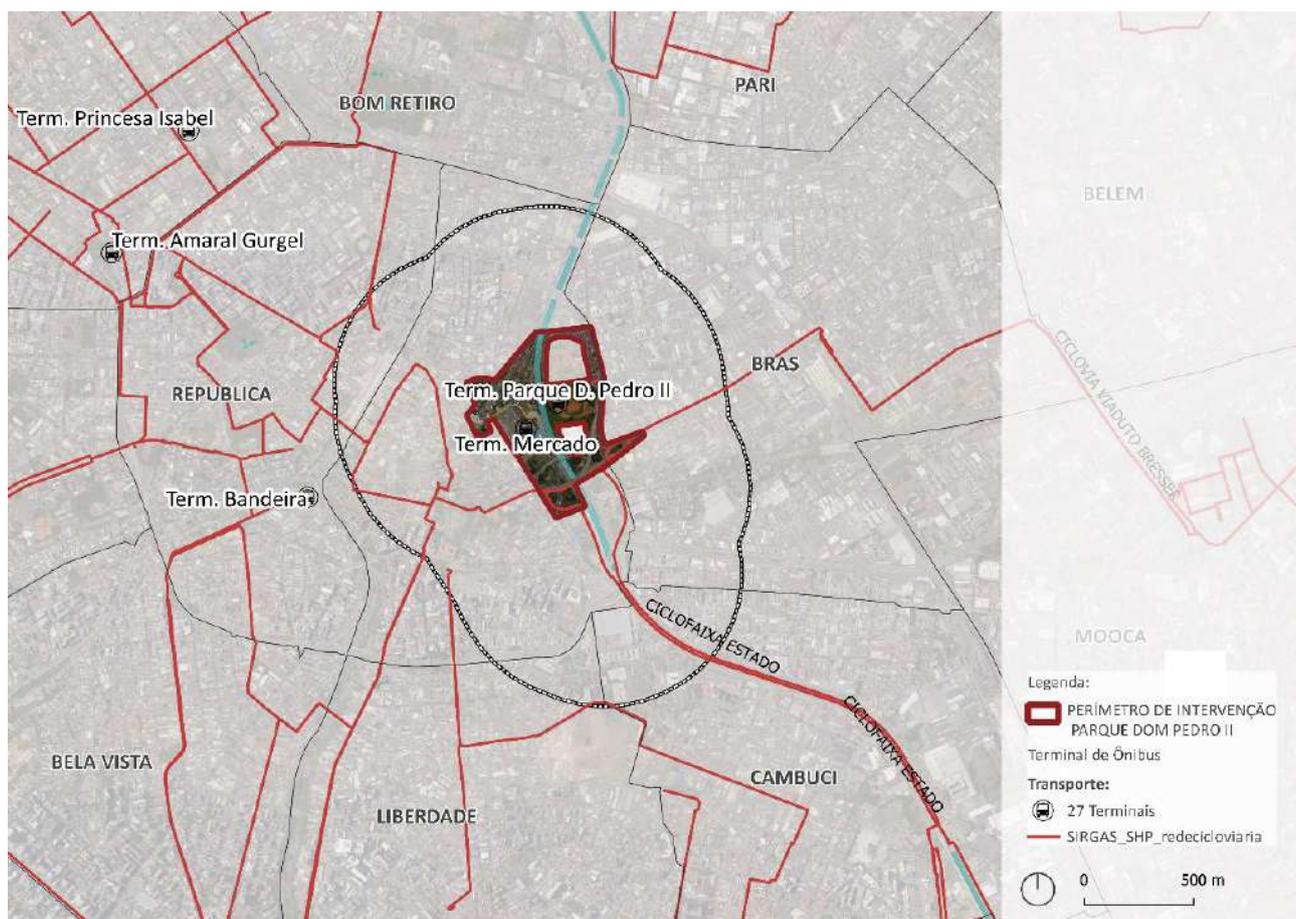


Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

Além dos modais de transporte público descritos acima, a região também conta com a presença de infraestrutura cicloviária, que percorre trechos relevantes da região e próximos à ÁREA DA CONCESSÃO, como a Rua Boa Vista, Rua Líbero Badaró e Praça da Sé¹⁷.

¹⁷ Conforme indicado no sítio eletrônico da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-ciclovitaria.aspx>>.

Figura 32 - Rede Ciclovária

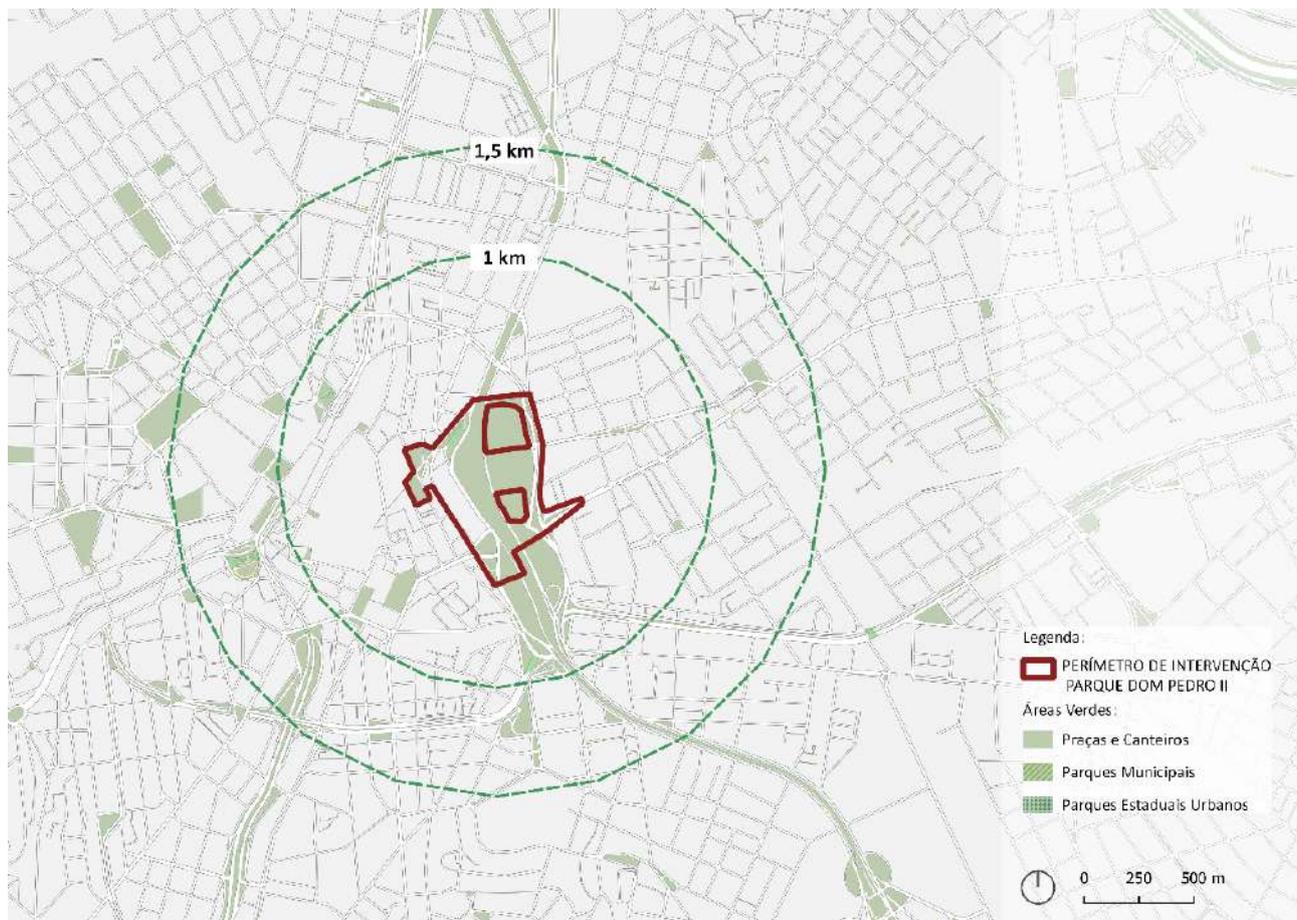


Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

A Subprefeitura da Sé apresenta valores de cobertura vegetal (4,3 m²/hab.) e áreas verdes públicas (2,5 m²/hab.) em patamares bem abaixo da média do município (54 m²/hab.)¹⁸.

Figura 33 - Áreas Verdes

¹⁸ Prefeitura de São Paulo. Material de apoio para Revisão Participativa dos Planos Regionais das Subprefeituras – Sé. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/planos-regionais/arquivos/>>



Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

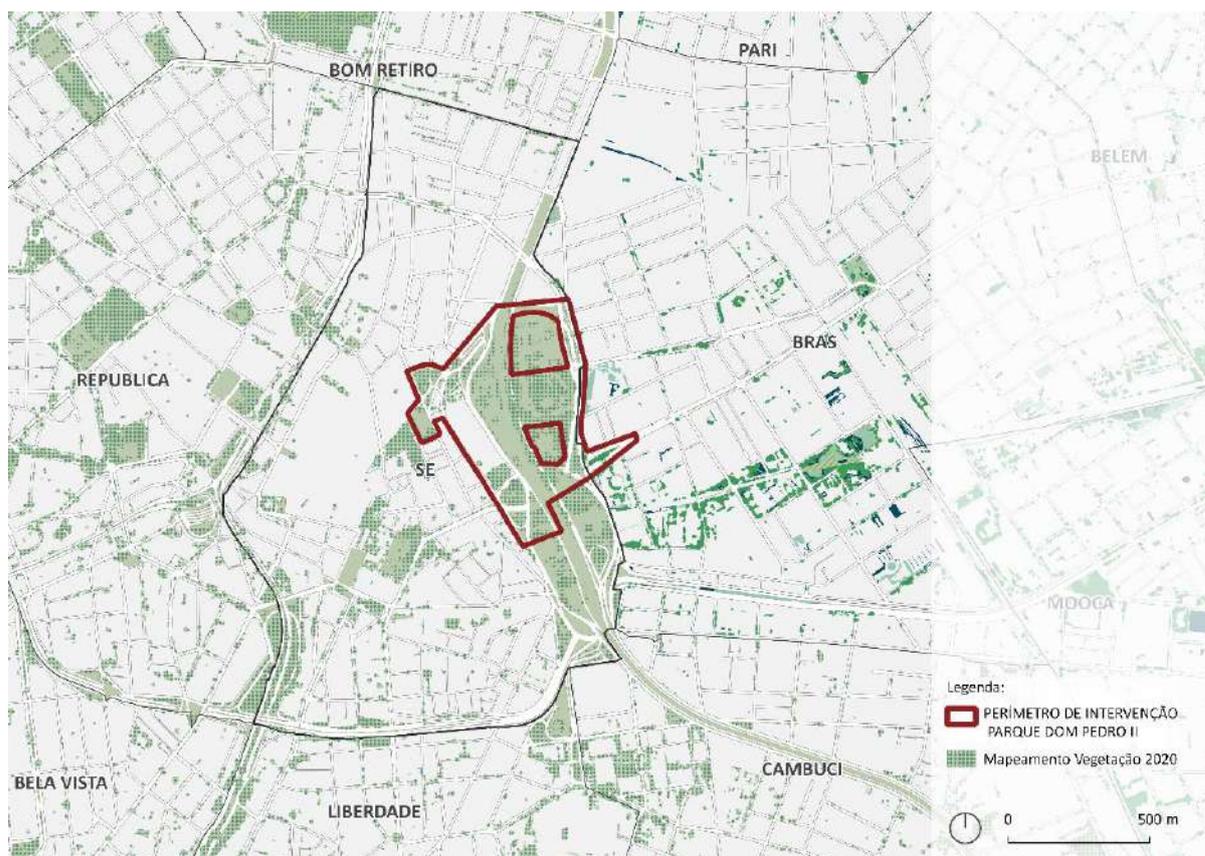
O distrito da Sé é caracterizado por baixíssima presença de cobertura vegetal e apesar de ser uma área consolidada e com ampla infraestrutura urbana, possui apenas 31,28 hectares de cobertura vegetal, o que equivale a 14,25% da área total do distrito¹⁹.

Em comparação, o distrito da Consolação, caracterizado por alto adensamento vertical, onde se concentra a maior parte das ações de controle urbano do uso e ocupação do solo e que possui as melhores condições de infraestrutura da cidade²⁰, apresenta 105,89 hectares de cobertura vegetal, cerca de 27,75% da área total do distrito, possuindo aproximadamente 3 vezes mais ocupação vegetal que o distrito da Sé.

Figura 34 - Cobertura da vegetação, 2020

¹⁹ Cálculo realizado a partir da base de dados de "Mapeamento Vegetação 2020" disponibilizado pelo Mapa Digital da Cidade – Geosampa. A área considerada dos distritos é de acordo com Shapefile do limite do distrito disponibilizado pelo Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

²⁰ Prefeitura de São Paulo. Material de apoio para Revisão Participativa dos Planos Regionais das Subprefeituras – Sé. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/planos-regionais/arquivos/>>

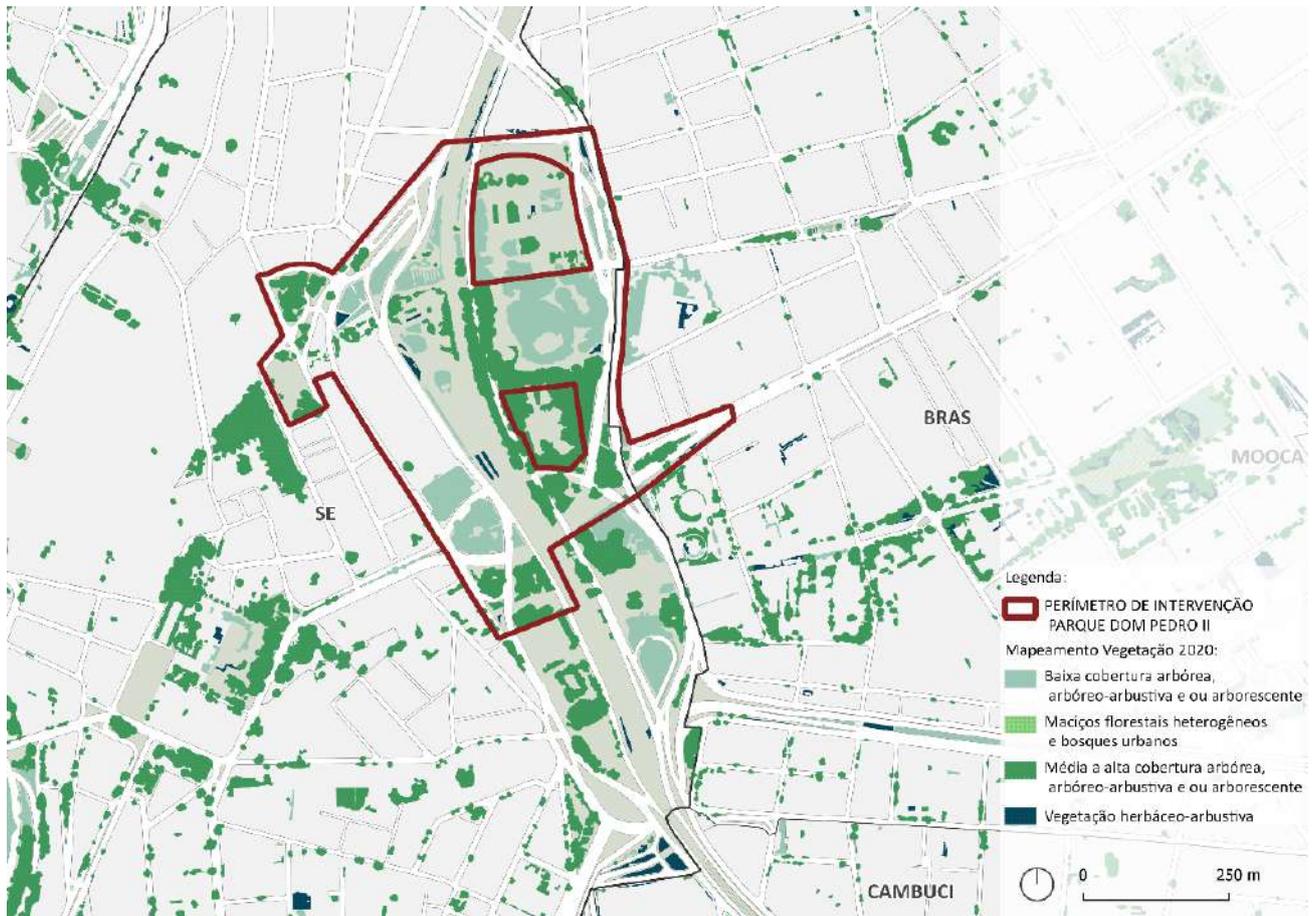


Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

Na ÁREA DA CONCESSÃO, a área de cobertura vegetal corresponde a 12,45 hectares, sendo 36,77 % da sua área total.

De acordo com o mapeamento, 58,59% da vegetação corresponde à baixa cobertura arbórea, arbóreo-arbustiva e ou arborescente; 39,31% correspondem a média a alta cobertura arbórea, arbóreo-arbustiva e ou arborescente e 2,10% correspondem a vegetação herbáceo-arbustiva, conforme apresentado na figura a seguir.

Figura 35 - Cobertura da Vegetação, 2020



Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

2.6. LEGISLAÇÃO URBANA

A ÁREA DA CONCESSÃO possui múltipla incidência de legislações e regulações do território, como o Plano Diretor Estratégico (PDE), Planos de Ação das Subprefeituras e Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS).

Há ainda, parâmetros específicos para os Terminais como a RES. SMUL/CTLU Nº 15 de 10 de dezembro de 2018, que define o zoneamento para o TERMINAL PARQUE DOM PEDRO II e Terminal Mercado como ZEU; e o Parecer Procuradoria Geral do Município – PGM Nº 11.874 de 23 de julho de 2018.

Tabela 3 - Legislação Urbanística Incidente na ÁREA DA CONCESSÃO

Legislação Urbanística Incidente		Observações*
INTERVENÇÃO URBANA	Zoneamento - Lei 16.402/16	ZEU - Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana Praça/Canteiro
	Parâmetros de ocupação	Quadro 4 - Parâmetros de ocupação, exceto de Quota Ambiental
	Quota Ambiental - Lei 16.402/16	art. 106, dispõe que os terminais de ônibus urbano são classificados na subcategoria de uso INFRA-1.
	Parecer Procuradoria Geral do Município – PGM Nº 11.874 de 23 de julho de 2018.	A dizer que, o terminal de ônibus quanto as edificações complementares e acessórias poderão utilizar os parâmetros urbanísticos pertinentes ao uso INFRA. Isto posto, entende-se assim que os parâmetros de Quota Ambiental não são se aplicam à subcategoria de uso INFRA.
	Macrozona	Macrozona de Estruturação da Qualificação Urbana
	Macroárea/Setor	Macroárea de Estruturação Metropolitana/Setor III - Central
	Operação Urbana	Operação Urbana Centro - Lei 12.349/97
	Projeto de Intervenção Urbana (PIU)	PIU Setor Central (PL 720/2020)
	Melhoramentos viários	PRM 147, Decreto 45.980/2005 Garagem Subterrânea, Lei 9.231/1981 - AIU Pq. Dom Pedro II (*)

PRESERVAÇÃO/PATRIMÔNIO	Bens Tombados	Conpresp Res. 17/2007 - Praça Fernando Costa
	Área Envolvente - CONPRESP	RES. 02/2019: R.A.E. Palácio das Indústrias RES. 07/2015: R.A.E. Pátio do Colégio RES. 17/2007: R.A.E. Centro Velho RES. 05/1991: A.E. Solar da Marquesa de Santos
	Área Envolvente - CONDEPHAAT	RES. SC 17/2004: R.A.E. Palácio das Indústrias RES. SC SN/1971: A.E. Solar da Marquesa de Santos RES. SC 45/1995: A.E. Associação Auxiliadora das Classes Laboriosas RES. SC SN/1974: A.E. Igreja da Irmandade de Nossa Senhora da Boa Morte RES. SC 44/2003: A.E. Antigo Banco de São Paulo Banespa / Edifício Altino Arantes
	Zona Especial de Preservação Cultural – ZEPEC	ZEPEC BIR Bens Imóveis Representativos ZEPEC APPa Áreas de Proteção Paisagística ZEPEC BIR-APPa
	Plano de Proteção aos Aeródromos (menor altitude)	Consulta obrigatória SRPV
AMBIENTAL	Patrimônio Ambiental -	Vegetação Significativa Decreto 30.443/89
	Área de Preservação Permanente	Rio Tamanduateí
Observações:		(*) Lei 9.231/1981: revogada pela Lei 13.885/2004

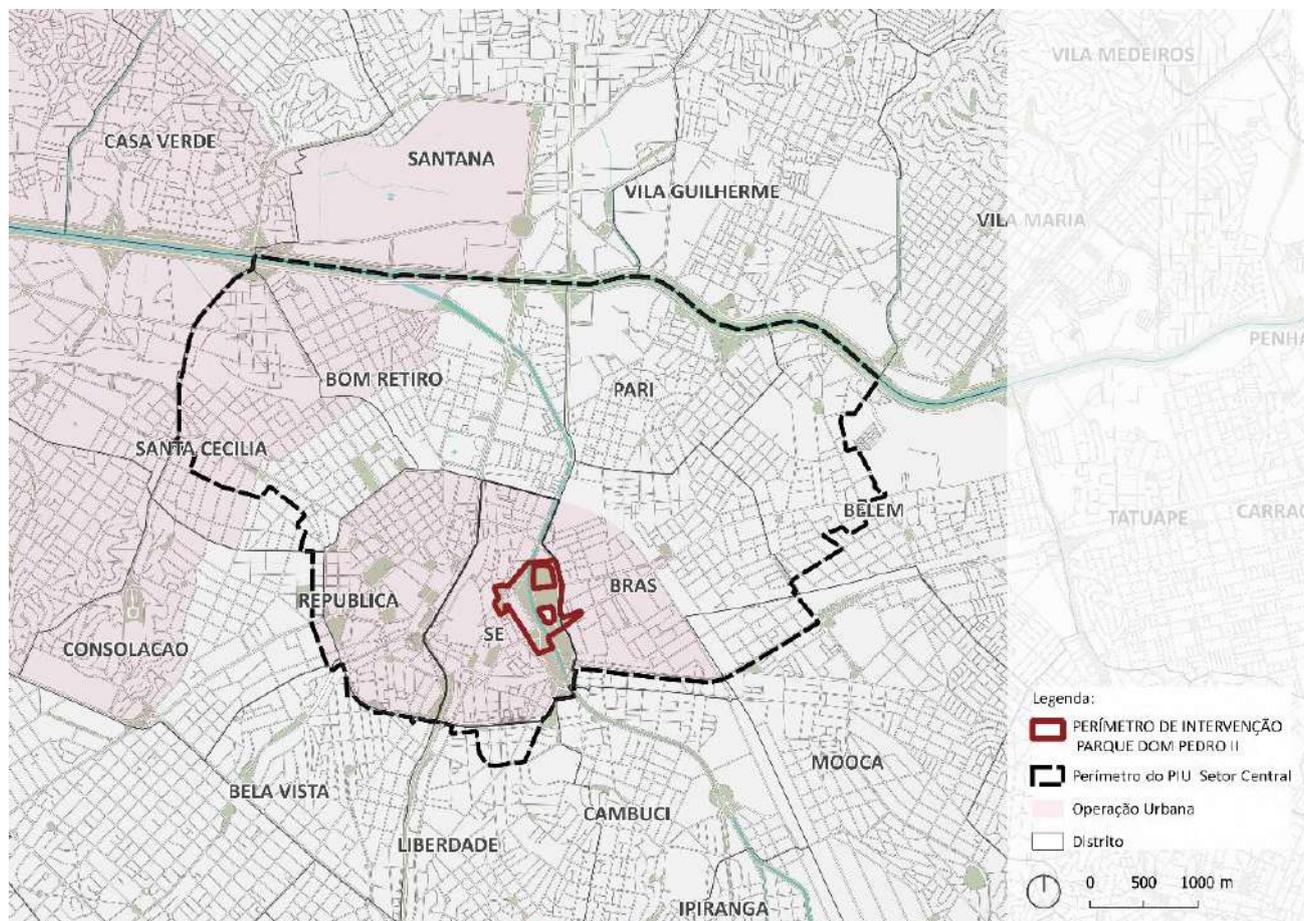
Elaboração: SP Parcerias. Dados: Prefeitura de São Paulo.

A Operação Urbana Centro, estabelecida em 1997, foi substituída em 2022 pela Área de Intervenção Urbana (AIU) Setor Central, para atualizar a regulamentação urbanística da região central de São Paulo, de forma a compatibilizá-la com os objetivos do PDE, aprovado em 2014, e com a Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, aprovada em 2016.

A ÁREA DA CONCESSÃO está inserida dentro do limite territorial do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Setor Central. Este PIU abrange uma área total de 2.089 hectares, dividido em dois setores: Setor Metropolitano, que abrange total ou parcialmente os distritos do Brás, Belém, Pari, Bom Retiro e Santa Cecília,

e Setor Centro Histórico (distritos da República e Sé)²¹ e está inserido dentro do limite da Operação Urbana Centro (OUC) que foi substituída pela AIU Setor Central no PL 712/2020.

Figura 36 - OUC e PIU Setor Central



Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

Para o Terminal Parque Dom Pedro II e Terminal Mercado, ambos inseridos nos perímetros de Operação Urbana, incidem os parâmetros de uso e ocupação do solo da ZEU conforme disposto na Lei nº 16.402/2016, devendo ser respeitadas as disposições específicas estabelecidas nas legislações correspondentes²².

²¹ Prefeitura de São Paulo. PIU Setor Central. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/piu/piu-setor-central/#:~:text=O%20Projeto%20de%20Interven%C3%A7%C3%A3o%20Urbana%20%28PIU%29%20Setor%20Central,B r%C3%A1s%2C%20Bel%C3%A9m%2C%20Pari%2C%20Bom%20Retiro%20e%20Santa%20Cec%C3%ADlia>. Acesso em julho de 2022.

²² Resolução Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL/CTLU Nº 15 de 10 de dezembro de 2018.

Figura 37 - Zoneamento (Lei nº 16.402/16)



Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

A ÁREA DA CONCESSÃO insere-se em uma Zona de Centralidade - ZC e Praças/Canteiros. Nas imediações do perímetro há, ainda, diversas quadras com o zoneamento correspondente a ZEIS 3.

2.7. PATRIMÔNIO HISTÓRICO – TOMBAMENTO

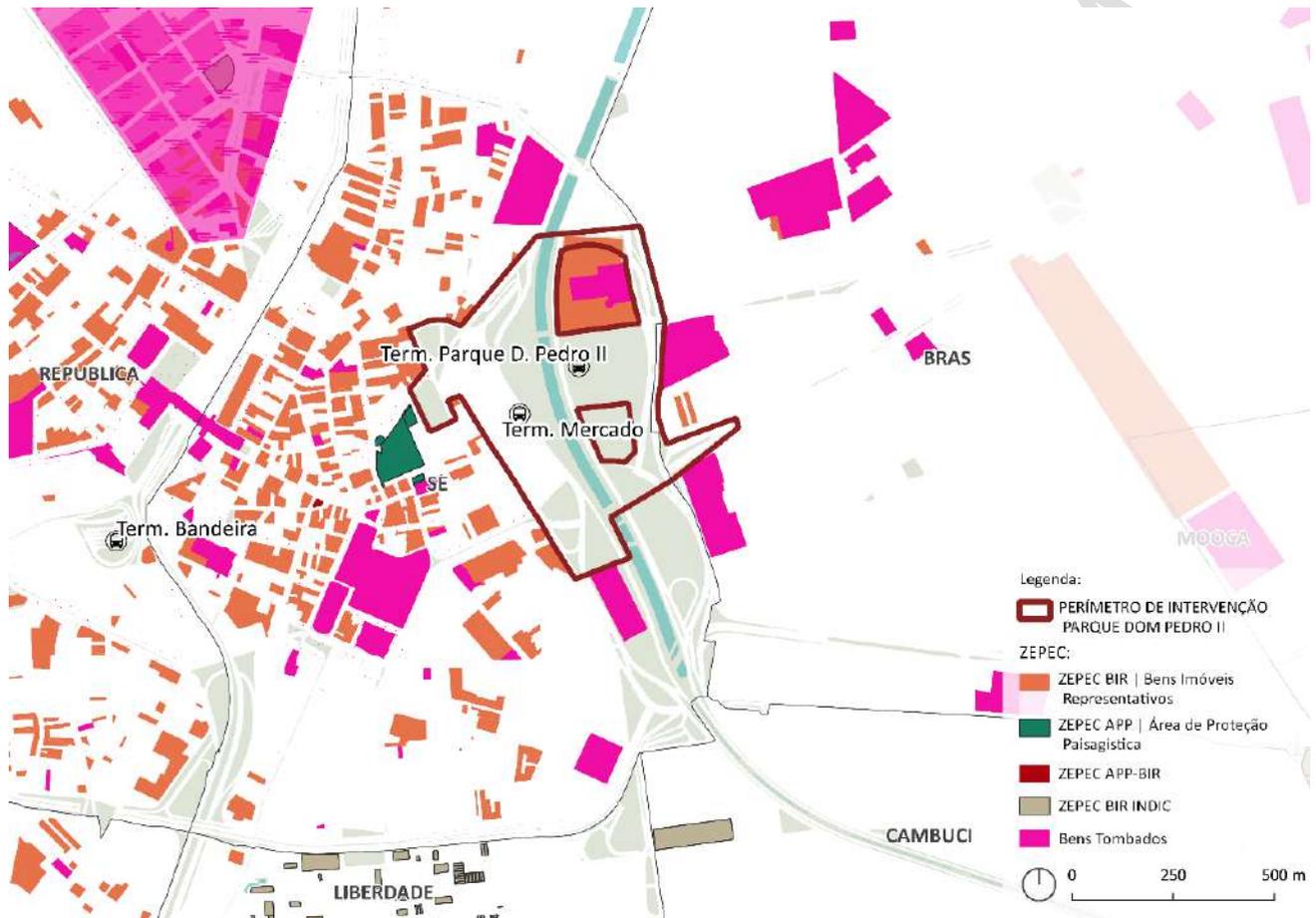
A ÁREA DA CONCESSÃO possui uma confluência de legislações de preservação, a dizer:

- a) RES. 17/07 referente ao tombamento da área do Centro Velho que gera tombamento na Praça Fernando Costa (sua configuração espacial);
- b) RES. 05/91 que tomba ex-ofício o Palácio das Indústrias;
- c) RES. 08/09 que efetivou a regulamentação de Área Envoltória do Palácio das Indústrias; bem tombado na esfera estadual por intermédio da RES. SC 29/82;
- d) RES. SC 44/2003 que tomba o A.E. Antigo Banco de São Paulo Banespa/ Edifício Altino Arantes e

gera uma área envoltória;

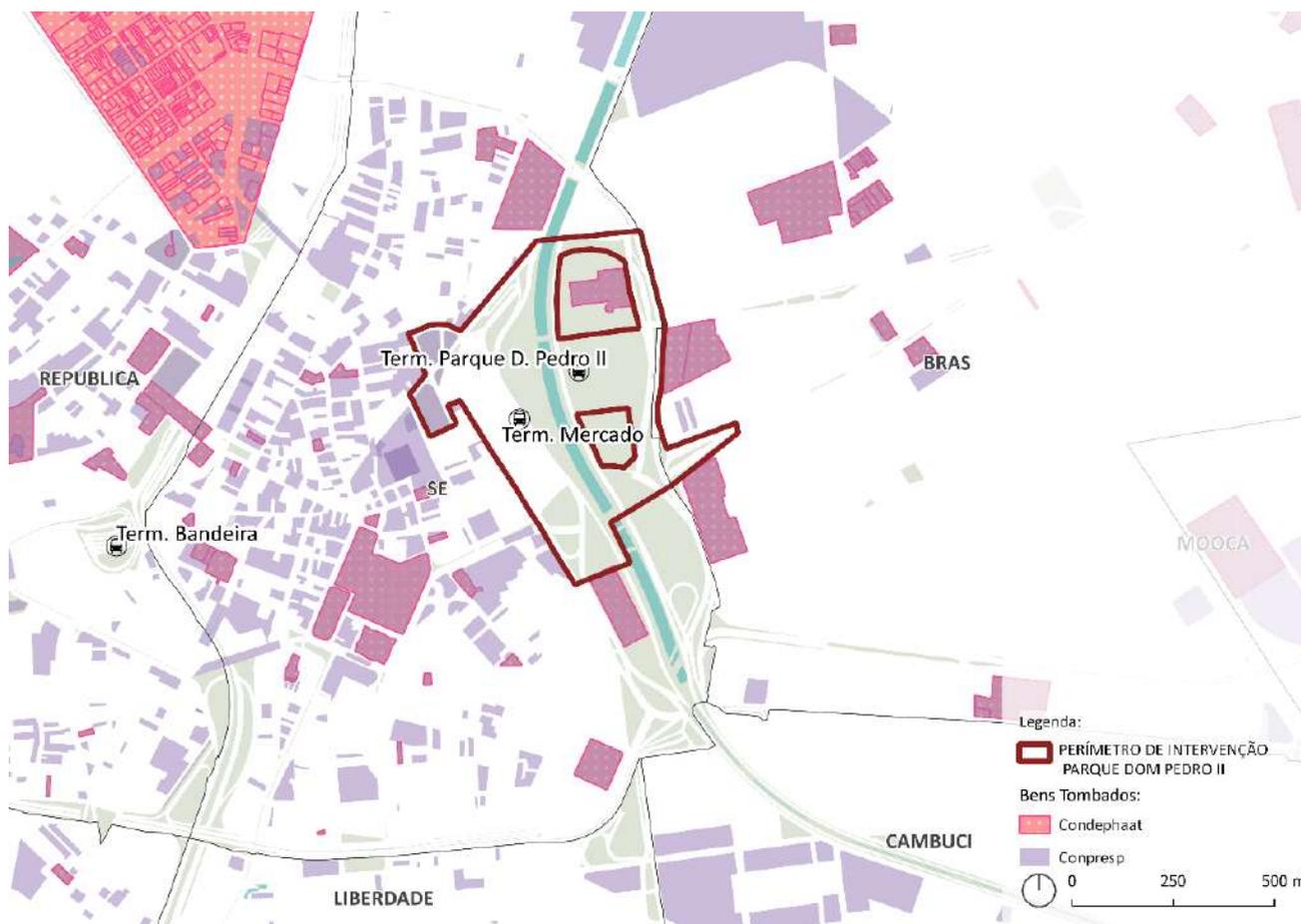
- e) RES. SC SN/1974 que tomba a Igreja Nossa Senhora da Boa Morte;
- f) Constando principalmente, as restrições previstas pela RES. 07/2015, que propõe a manutenção dos visuais em relação ao Pátio do Colégio;

Figura 38 - ZEPEC e Bens Tombados



Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa

Figura 39 - Bens Tombados – Conpresp e Condephaat



Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

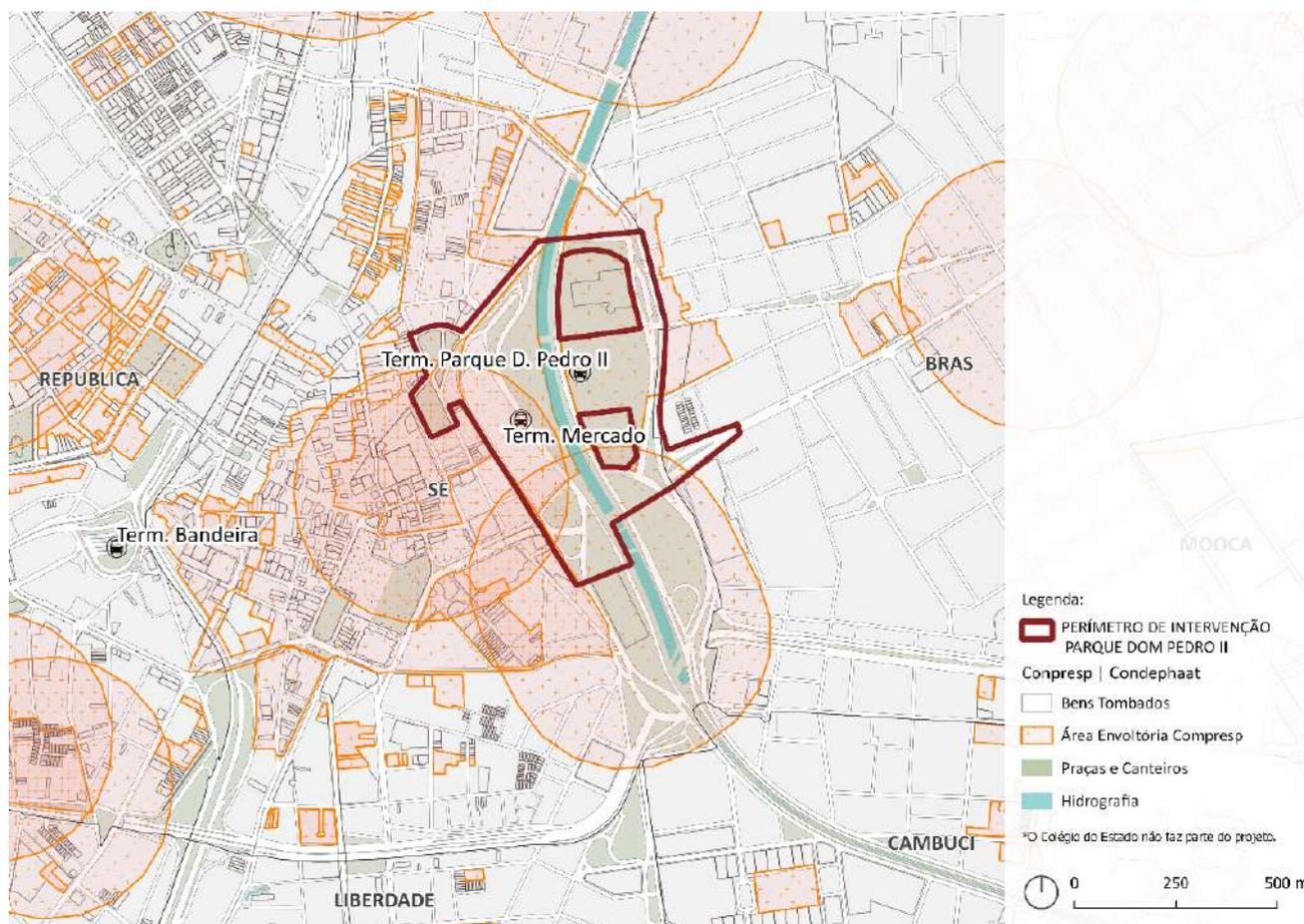
A ÁREA DA CONCESSÃO possui a seguinte relação de bens tombados:

- a) Conpresp Res. 17/2007 - Praça Fernando Costa;

A relação das áreas envoltórias de bens tombados que incidem sobre a ÁREA DA CONCESSÃO, conforme delimitado pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP (**Figura 40**), segue conforme abaixo:

- a) RES. 02/2019: R.A.E. Palácio das Indústrias;
- b) RES. 07/2015: R.A.E. Pátio do Colégio;
- c) RES. 17/2007: R.A.E. Centro Velho;
- d) RES. 05/1991: A.E. Solar da Marquesa de Santos.

Figura 40 - Área Envoltória – Conpresp

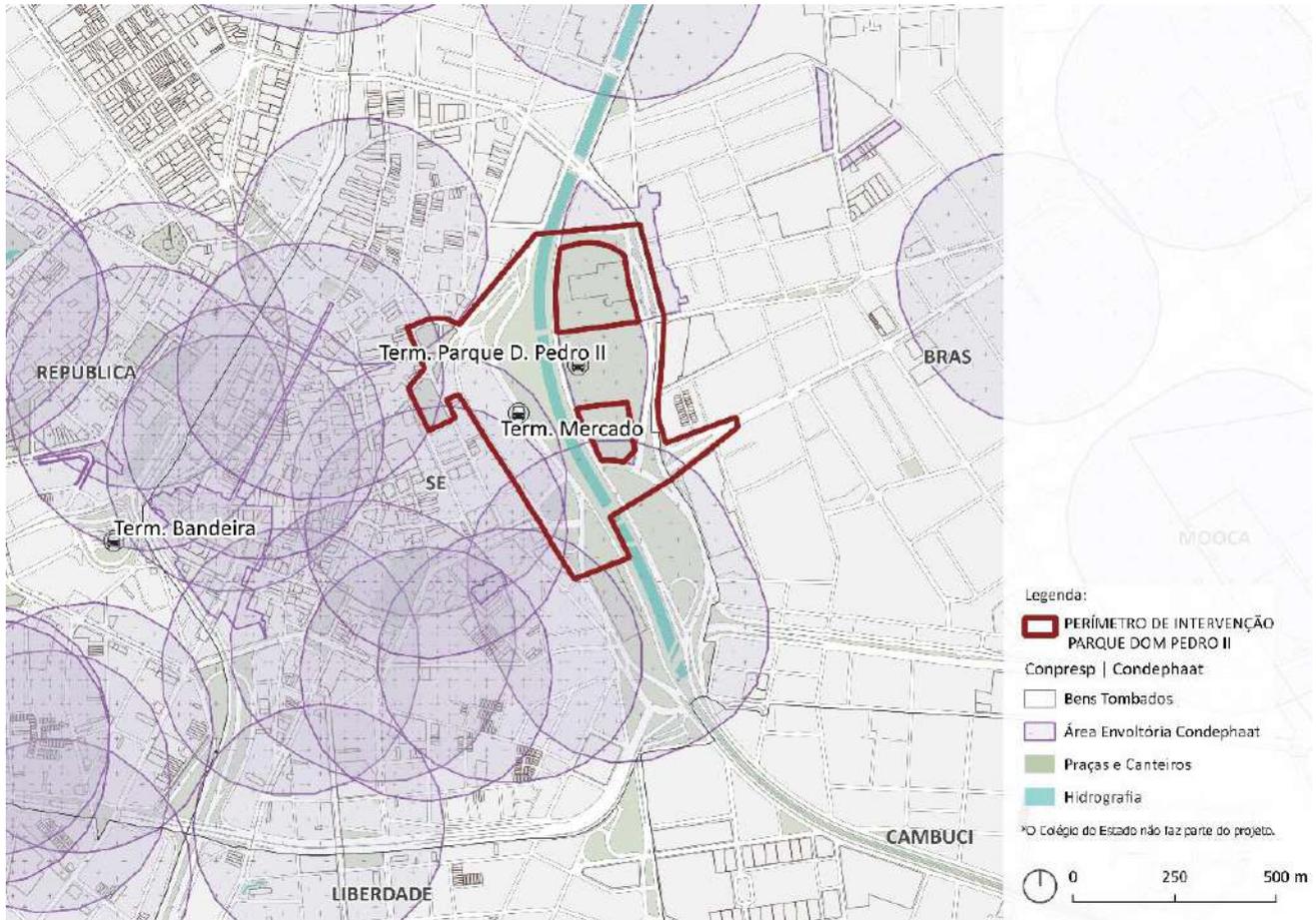


Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa

A relação das áreas envoltórias de bens tombados que incidem sobre a **ÁREA DA CONCESSÃO**, conforme delimitado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo. – CONDEPHAAT (**Figura 41**), segue conforme abaixo:

- a) RES. SC 17/2004: R.A.E. Palácio das Indústrias;
- b) RES. SC SN/1971: A.E. Solar da Marquesa de Santos;
- c) RES. SC 45/1995: A.E. Associação Auxiliadora das Classes Laboriosas;
- d) RES. SC SN/1974: A.E. Igreja da Irmandade de Nossa Senhora da Boa Morte;
- e) RES. SC 44/2003: A.E. Antigo Banco de São Paulo Banespa / Edifício Altino Arantes.

Figura 41 - Área Envoltória – Condephaat



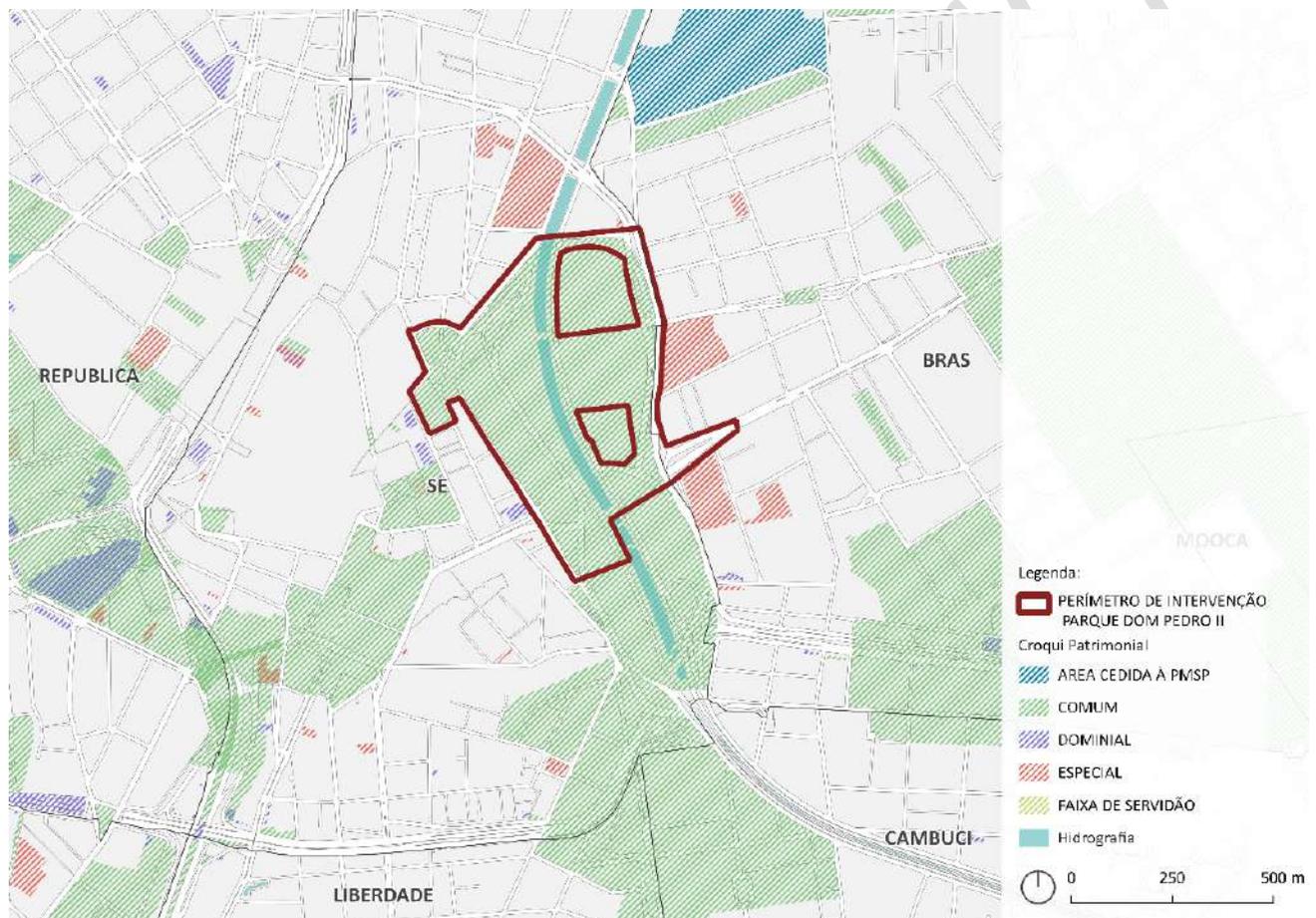
Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

2.8. LEVANTAMENTO FUNDIÁRIO

O ÁREA DA CONCESSÃO possui croqui patrimonial 101367, conforme indicado na **Figura 42** e encontra-se dentro dos limites do 3º e 4º Cartório de Registro de Imóveis.

Os terrenos do TERMINAL PARQUE DOM PEDRO II e do Terminal Mercado ocupam área de propriedade municipal com origem em "doação de Martin Afonso de Souza, confirmada pela Carta de Sesmarias datada de 25/03/1724 de D. Rodrigo César de Menezes" (croquis 101367)²³.

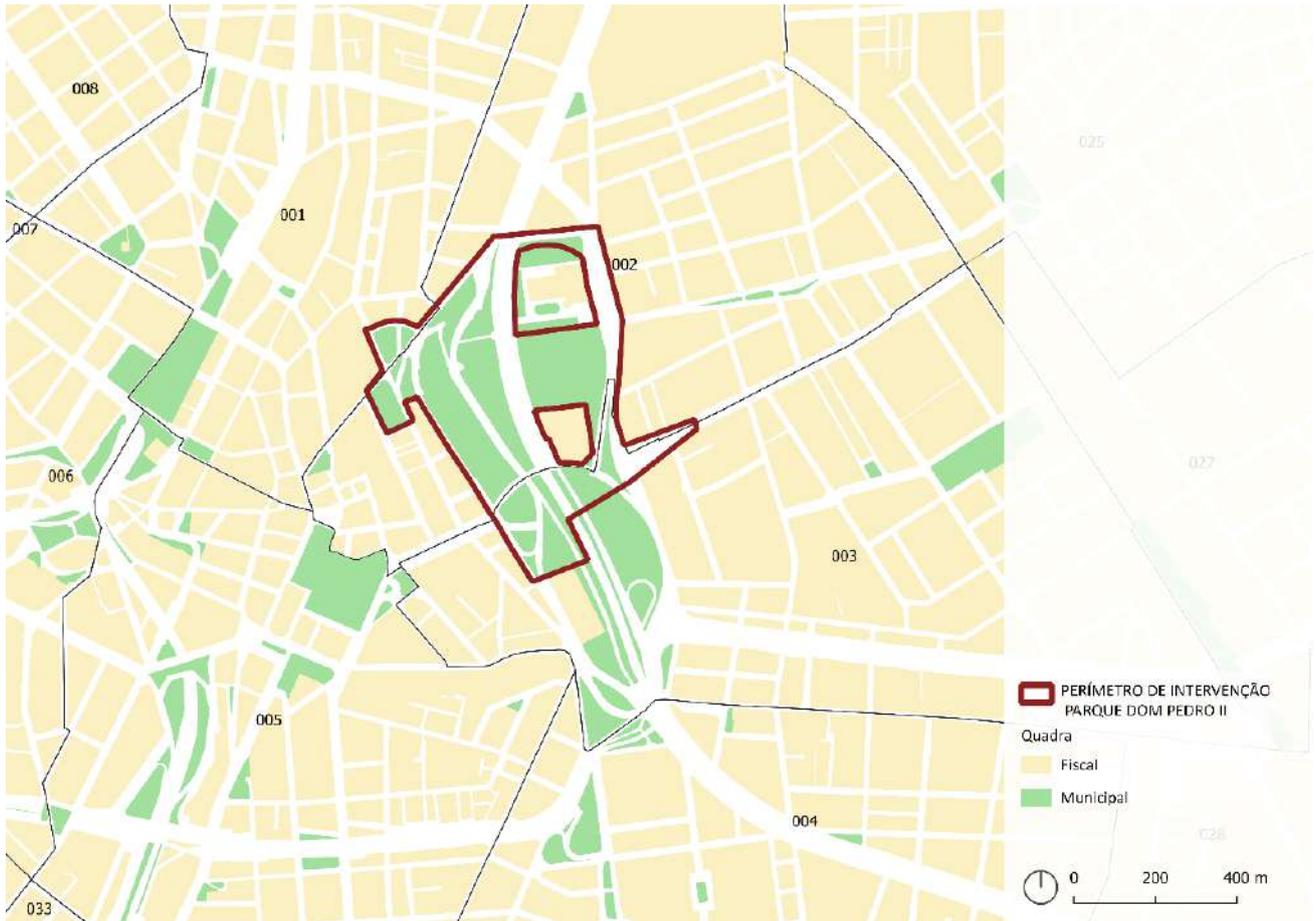
Figura 42 - Croqui Patrimonial



Elaboração: SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa

Figura 43 - Quadra e Setor Fiscal.

²³ Subanexo I do Anexo III do Edital - Memorial Descritivo da Área - Informações Fundiárias.



Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa

CONSULTORIA