

ESTUDO PRELIMINAR

I. Objeto

Proposta de intervenção no eixo viário da quadrúplice com o objetivo elevar a qualidade de vida da região por meio de intervenção no viário e a criação de parque.

II. Problema atual

A Radial Leste é uma importante via arterial da zona leste até o centro. É a principal via de ligação entre São Paulo e cidades do Alto Tietê. A construção da Radial Leste desde 1967 estimulou a especulação imobiliária acelerando a ocupação da região e desafogou na época a Avenida Rangel Pestana e a Avenida Celso Garcia. A Radial Leste passou por diversas melhorias ao longo desse período como nas sinalizações e na construção de viadutos para redução de acidentes.

A via que leva todos os dias pessoas para o trabalho e para casa também se tornou polo cultural quando recebeu o maior corredor de grafite a céu aberto da América Latina, o episódio aconteceu durante a Copa do Mundo da FIFA em 2014.

No entanto, apesar das melhorias apresentadas o seu enorme fluxo de automóveis e a caminhabilidade estão fragilizadas em um trecho de quadrúplice composta pelos bairros de São Miguel, Vila Curuçá (subprefeitura Itaim Paulista), Lajeado (subprefeitura de Guaianases) e Itaquerá, como apresentado na Figura 1.



Isso se deu diante da cota de nível da radial leste ser elevada deixando que poucos bairros tivessem saídas que interligassem com a via. Boa parte das ruas que chegam a tangente com a Radial Leste acabam por serem sem saída. Outra questão que interferiu na mobilidade foi a ponte de travessia do

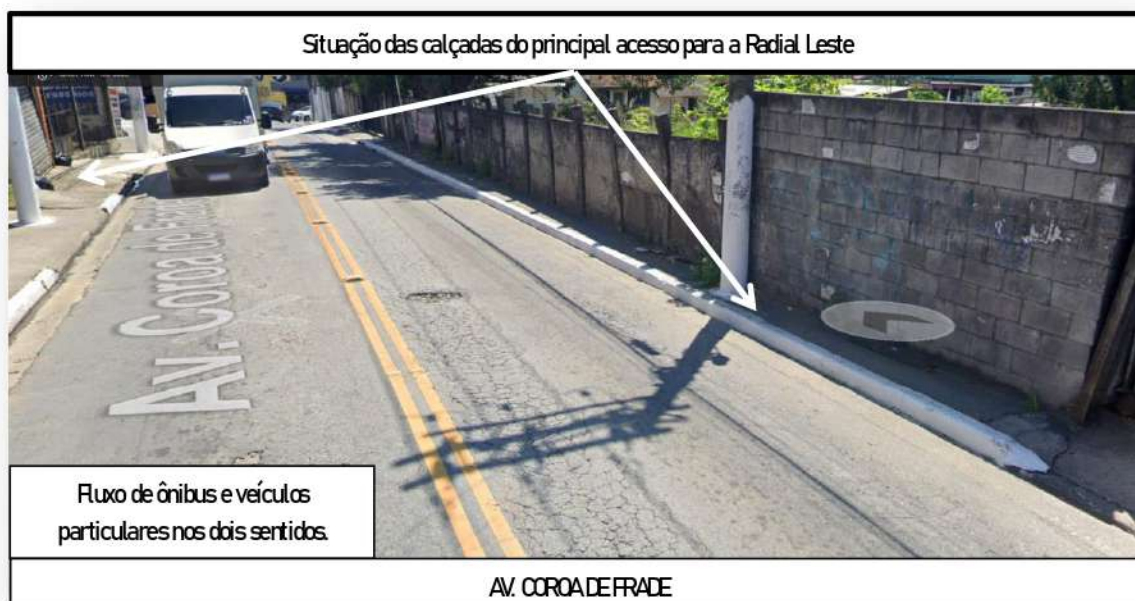
Rio Itaquera-Mirim, que corre paralelamente com a Radial Leste no trecho distrital de Guaianases e Lajeado.

Neste sentido, a Avenida Coroa de Frade é apresentada como uma das saídas de interligação para a via Radial Leste, além de ser ponte para travessia do rio. A figura a seguir apresenta a ponte sobre o Rio Itaquera-Mirim na Avenida Coroa de Frade.



Devido as poucas interligações com a Radial na região, a Avenida Coroa de Frade em uma dinâmica de funil concentrou todo o fluxo de pedestres, ônibus e carros oriundos das vilas adjacentes num horizonte aproximadamente de 3 quilômetros lineares.

A avenida é caracterizada por uma pista de duas faixas, mão dupla, uma calçada de aproximadamente 40 cm, estreita o suficiente para ser intransitável para o pedestre. A calçada do outro lado da via é mais larga, porém com obstáculos ao longo de todo o seu percurso. De toda forma, transitar como pedestre pelas calçadas é um risco constante. E quando se leva em consideração o alto tráfego de ônibus e caminhões nos dois sentidos, a calçada se torna indispensável.



III. Soluções Propostas

Considerando os desafios apresentados soluções simples e táticas podem ser aplicadas na região para melhorar a qualidade de vida, sustentabilidade urbana e até o crescimento econômico da região, dessa forma, este estudo propõe soluções simples e táticas, as quais são apresentadas neste capítulo. A proposta está dividida em cinco trechos resumidos em:



a) Trecho 1

A via coletora Avenida Conde de Frade de duplo sentido de circulação mudaria para o trânsito de veículo em sentido único de direção para Avenida Radial Leste sentido centro. A pista comportaria uma faixa exclusiva para ônibus e uma faixa comum, além da requalificação da calçada.

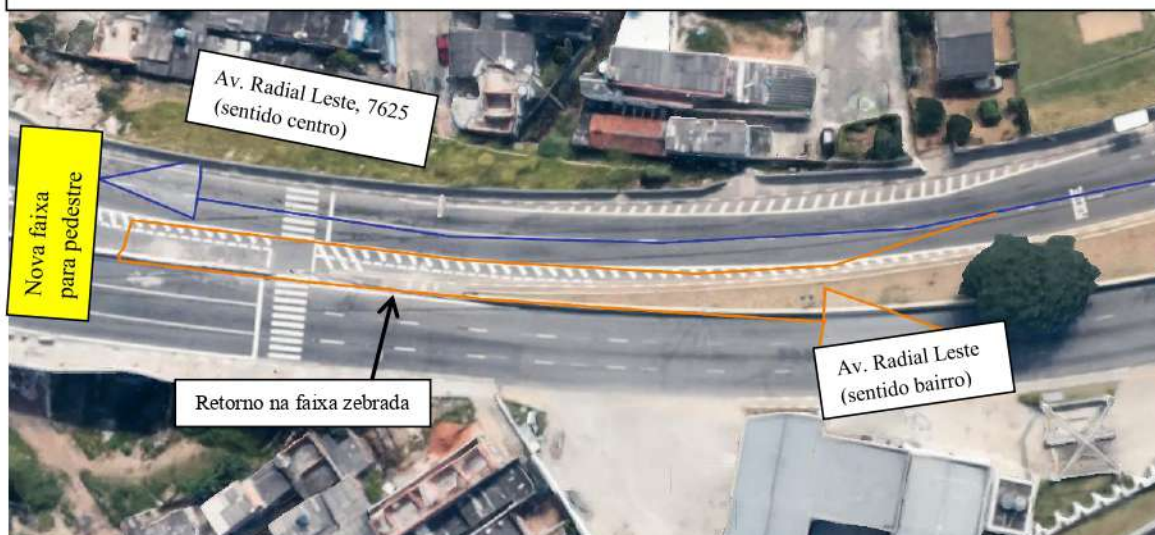
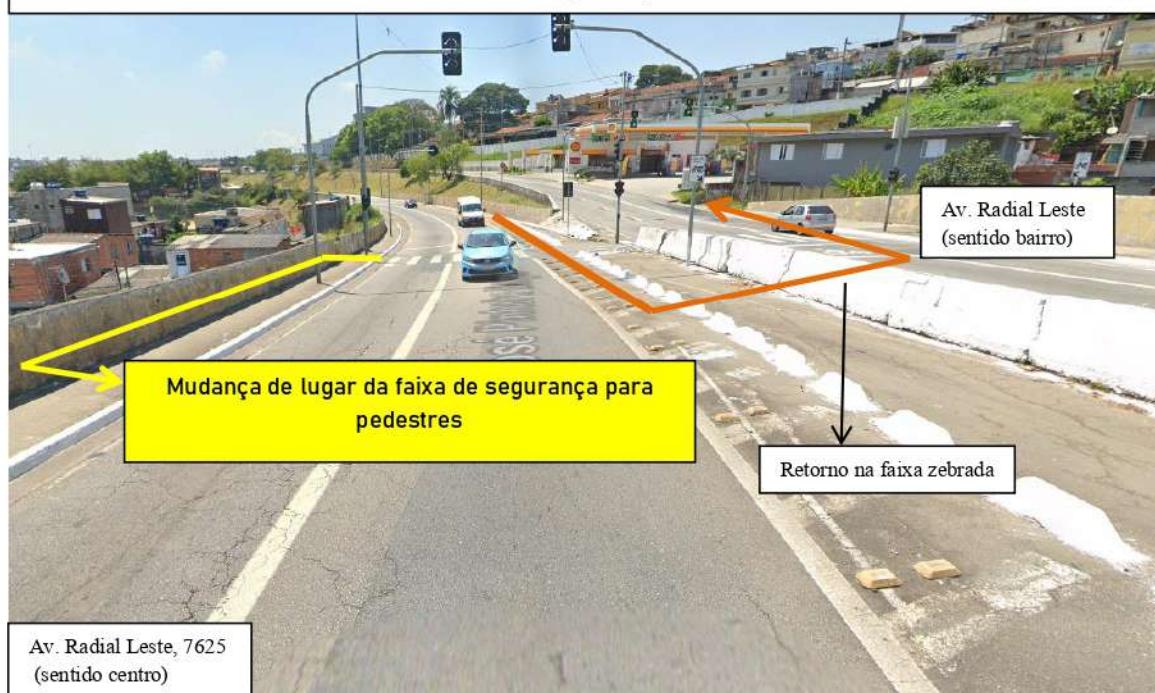


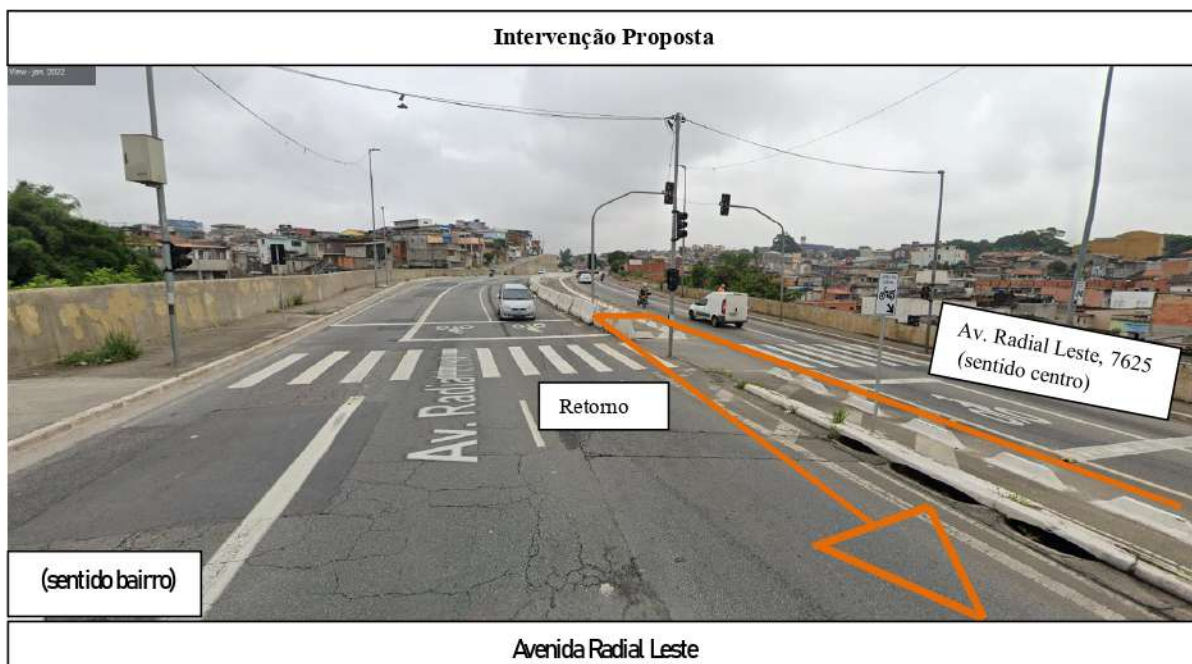
Em média a Avenida Coroa de Frade tem 9,00 metros de largura, contando com as calçadas e o eixo de rolamento, já na sua menor largura tem 8,30 metros. Para uma faixa exclusiva de ônibus são necessários 3,30 metros e a faixa comum para via coletora é de 2,60 metros. A largura mínima para uma calçada é de 1,20 metros, logo, a avenida atenderia os padrões mínimos exigidos.

b) Trecho 2

O trecho 2 visa o retorno para quem da Avenida Coroa de Frade segue para a Radial Leste sentido bairro. A faixa para retorno ficaria na atual faixa zebraada, próximo a faixa de segurança para pedestre.



Intervenção Proposta**Intervenção Proposta****Avenida Radial Leste**



c) Trecho 3

O trecho 3 prevê o retorno por meio da Avenida Radial Leste para via local Rua Margarida Cristina Baumann. Este retorno daria acesso ao trecho 4.



d) Trecho 4

O trecho 4 transformaria a Rua Agostinho Contijo em via coletora, comportaria o sentido de direção de trânsito único em uma faixa exclusiva para ônibus e uma faixa comum, além da requalificação da calçada. A escolha da via se deu por ser a mais larga do setor.



RUA AGOSTINHO GONTIJO

Intervenção Proposta

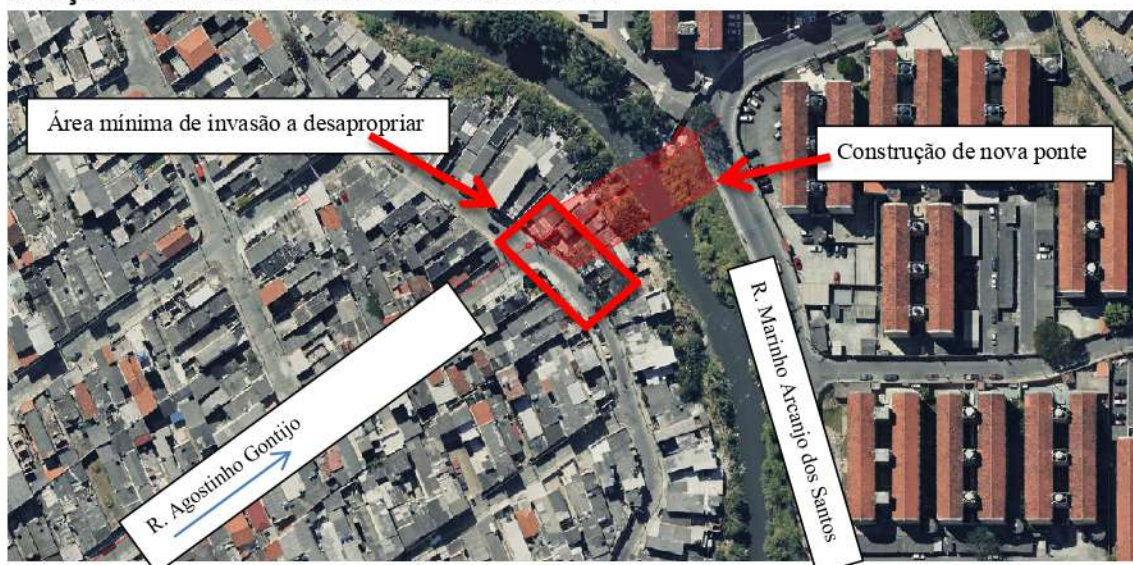
Mão única sentido bairro

Faixa exclusiva para ônibus



Trecho Rua Agostinho Gontijo (trânsito sentido bairro)

Ao final da Rua Agostinho Gontijo seria implantada uma ponte que atravessaria o Rio Itaquera-Mirim até a Rua Marinho Arcanjo dos Santos. A direção do trânsito seria no sentido bairro.



e) Trecho 5

A partir das intervenções é previsto a valorização ou especulação da região, entretanto devido ao histórico de loteamento e construções irregulares deve-se prever novas ocupações irregulares. A área apresentada na cor vermelha é de propriedade particular e estão sobre os seguintes dados:

- SQL: 138.372.0062-1 área do terreno: 68.071 m² Valor venal de referência 28/07/2022: R\$ 31.147.642,00;
- SQL: 138.370.0001-9 área do terreno: 67.400m² Valor venal de referência 28/07/2022: R\$ 11.127.979,00;
- Área total: 135.471 m²
- Proprietária: [REDACTED]

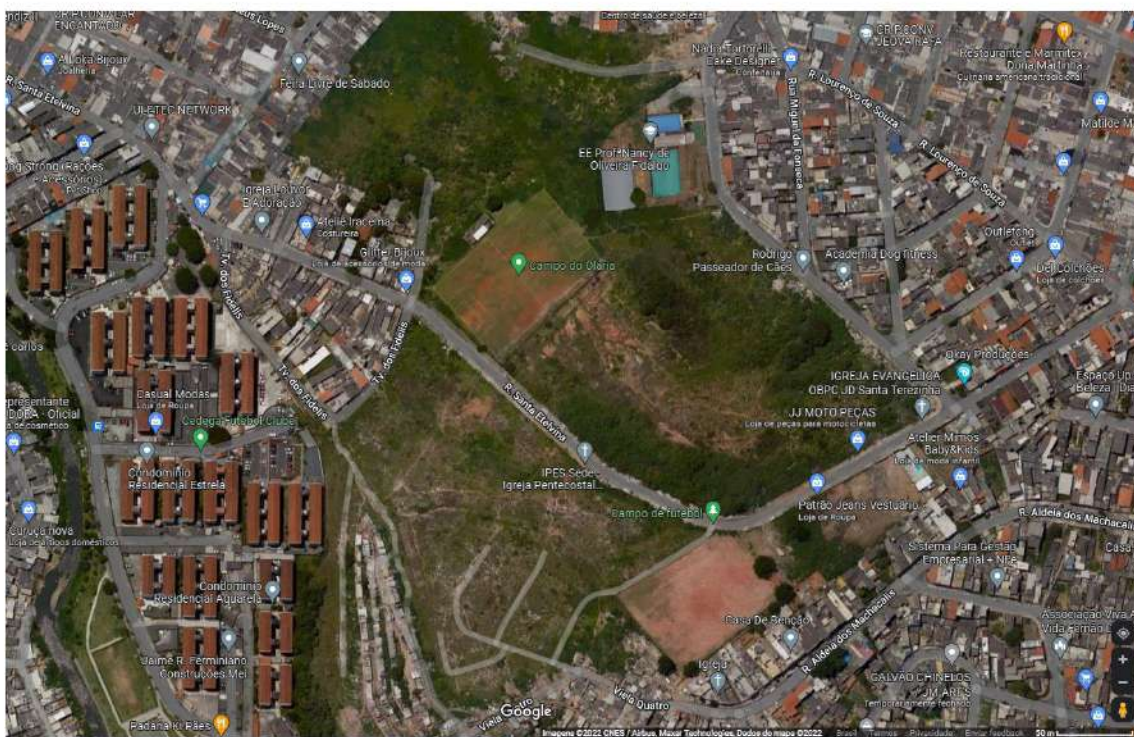
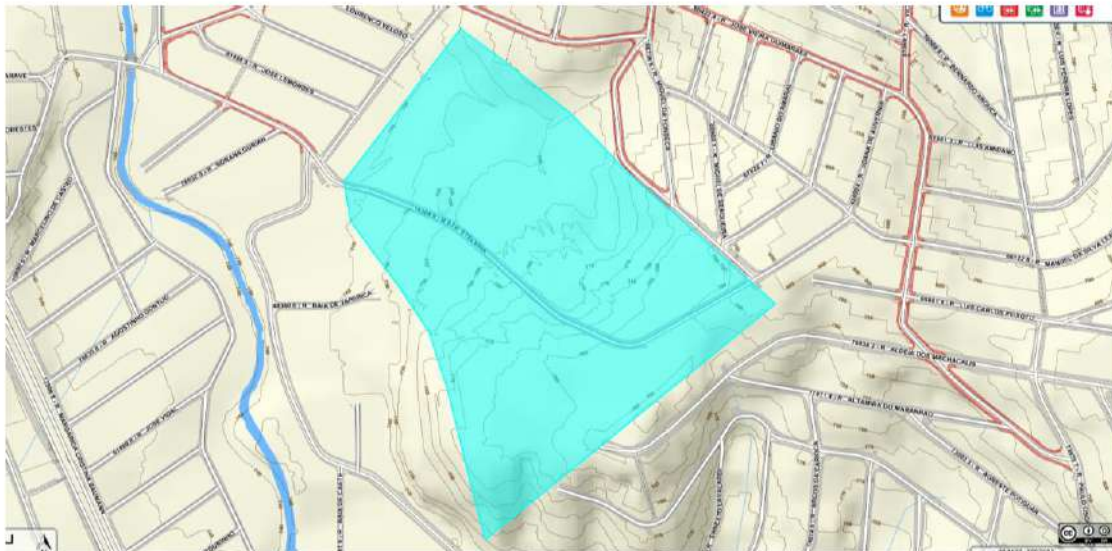
O lote atualmente apresenta pontos em aglomerado subnormal. A área destacada em verde é pública e possui ocupações em sua maior parte como aglomerado subnormal.



SOMATÓRIA DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS

A recuperação da vegetação nativa faz parte da economia de baixo carbono e pode gerar no Brasil de 1 milhão a 2,5 milhões de postos de trabalho direto além de ser meta estabelecida pela Política Nacional para recuperação da Vegetação Nativa até 2030.

A transformação de dois lotes da mesma proprietária em parque público para lazer da coletividade e recuperação do fragmento da Mata Atlântica. O lote é um dos poucos disponíveis para possível área verde em toda a região.



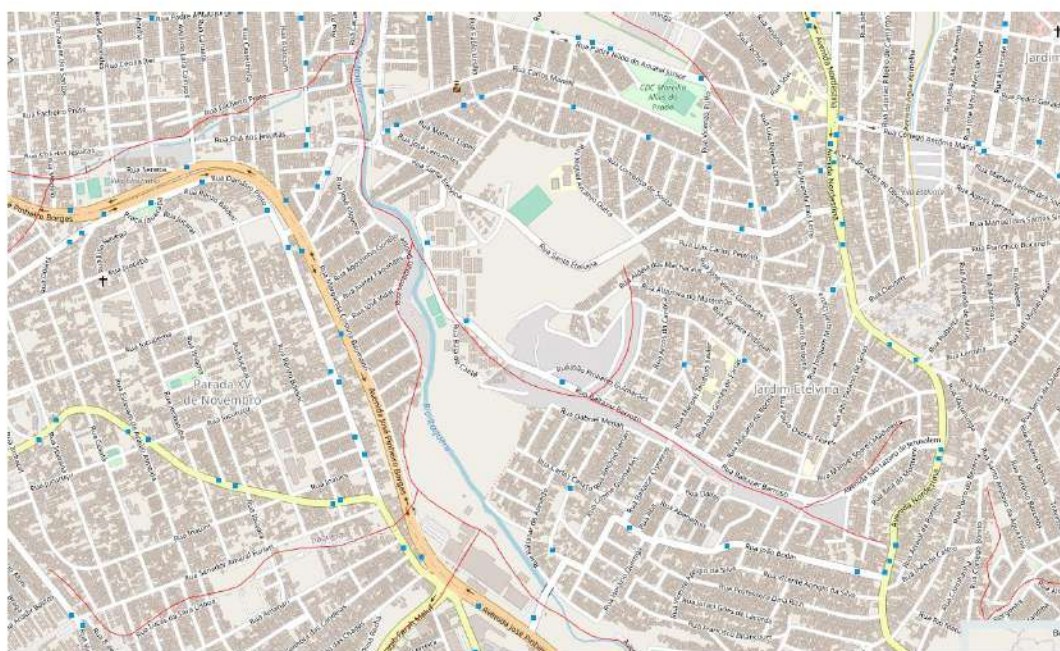
IV. Conclusão

As intervenções propostas foram:

- melhoramento do viário para promover a qualificação da mobilidade;
- a recuperação do fragmento da Mata Atlântica para melhoria do meio ambiente e prestação de serviços ambientais.

Além da população ser altamente beneficiada pelo urbanismo social, as intervenções seria o start para o desenvolvimento economico e sustentável da região.

Subprefeitura censo de 2020	População Beneficiada
Guaianases	269.831
São Miguel	346.262
Itaim Paulista	371.901
Itaquera	632.649
Total	1.620.643



Hidrografia do Estado de São Paulo – UGRHI 06

Parque urbano médio compreende de 50 mil e 200 mil m² . O valor estimado de implantação segundo o PLANPAVEL, 2020 é de R\$ 5.189.084,34.

Quadro 8- Estimativa de custo de implantação de parques urbanos

Tamanho do parque	Valor estimado de implantação
Pq. Urbano Pequeno	R\$ 2.782.845,95
Pq. Urbano Médio	R\$ 5.189.084,34
Pq. Urbano Grande	R\$ 11.293.138,16

Fonte: SVMA, 2020

Quadro 9 - Estimativa de custo anual de manutenção, manejo e vigilância de parques urbanos

	Manejo/Conserv.	Vigilância	Manutenção civil	TOTAL
Pq. Urbano Pequeno	R\$ 763.390	R\$ 738.395	R\$ 104.920	R\$ 1.606.705
Pq. Urbano Médio	R\$ 1.090.034	R\$ 1.213.625	R\$ 157.380	R\$ 2.461.039

Fonte: SVMA, 2020

<https://leismunicipais.com.br/SP/SAO.PAULO/ORD-16050-2014-Sao-Paulo-SP.html>

Código: PQ_G_09 Subprefeitura: GUAIANASES Distrito: LAJEADO Nome: LAJEADO - STA ETELVINA

Situação: EM PLANEJAMENTO Categoria: URBANO Endereço: R. SANTA ETELVINA