



**CONCORRÊNCIA Nº EC/003/2024/SGM-SEDP**

**PROCESSO SEI 6011.2023/0002546-2**

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. ÁREA OPERACIONAL .....	9
2.3. CONTEXTO HISTÓRICO.....	21
2.4. PROBLEMÁTICAS ABORDADAS NO PROJETO .....	27
2.4.1. CONEXÃO FALHA E INSEGURA ENTRE MODAIS, EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS LIVRES.....	27
2.4.2. ÁREAS VERDES FRAGMENTADAS E FALTA DE ESPAÇOS PÚBLICOS ATRATIVOS.....	29
2.4.3. MODAIS E ESTAÇÕES DE TRANSPORTE PÚBLICO SEM INTEGRAÇÃO .....	32
2.4.4. PASSIVOS DE DRENAGEM .....	32
2.4.5. BAIXOS DO VIADUTO DIÁRIO POPULAR .....	38
2.5. HISTÓRICO DAS PROPOSTAS DE RECUPERAÇÃO .....	40
2.6. INSERÇÃO URBANA.....	43
2.7. LEGISLAÇÃO URBANA .....	54
2.8. PATRIMÔNIO HISTÓRICO – TOMBAMENTO .....	58
2.9. LEVANTAMENTO FUNDIÁRIO .....	63

## 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 337.229 m<sup>2</sup> (trezentos e trinta e sete mil, duzentos e vinte e nove 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.

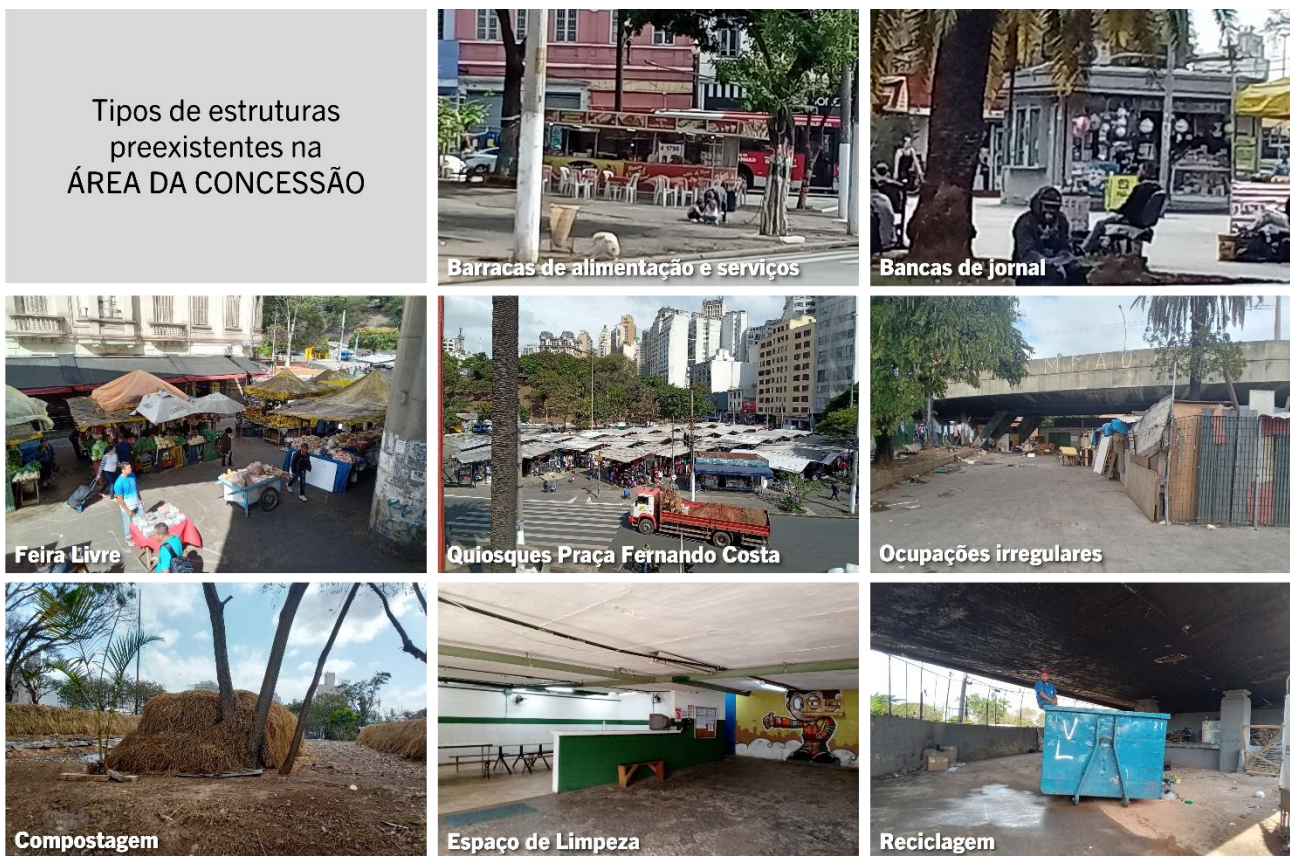
As seguintes estruturas não fazem parte da ÁREA DA CONCESSÃO apesar de serem internas aos limites:

- 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 PREEXISTENTES;
- f) ÁREA OPERACIONAL do TERMINAL REFORMULADO;
- g) Base da Guarda Civil Metropolitana (GCM);
- h) Área de Compostagem;
- i) Área de reciclagem (no baixo do Viaduto Diário Popular); e
- j) Área de descanso do serviço de Limpeza Urbana (no baixo do Viaduto Diário Popular).

Considerando as estruturas preexistentes internas a ÁREA DA CONCESSÃO, é possível classificá-las da seguinte forma:

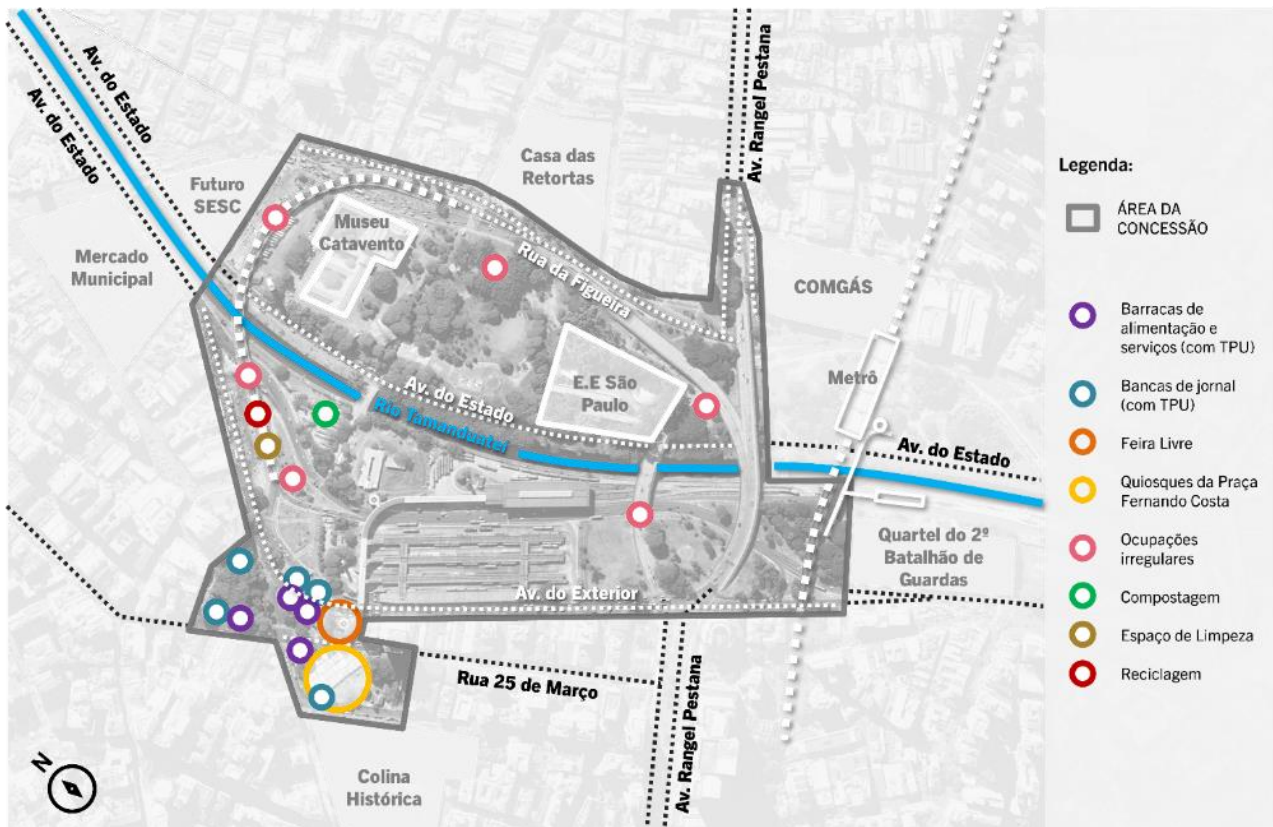
**Figura 2 – Tipos de estruturas preexistentes na ÁREA DA CONCESSÃO**



**Elaboração:** SP Parcerias. **Fonte:** Acervo SP Parcerias

As estruturas estão localizadas conforme figura a seguir.

**Figura 3 – Mapa de localização das estruturas preexistentes na ÁREA DA CONCESSÃO**



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

A realocação das estruturas preexistentes, é de responsabilidade do PODER CONCEDENTE, conforme previsto no Anexo III do Edital – Minuta de Contrato.

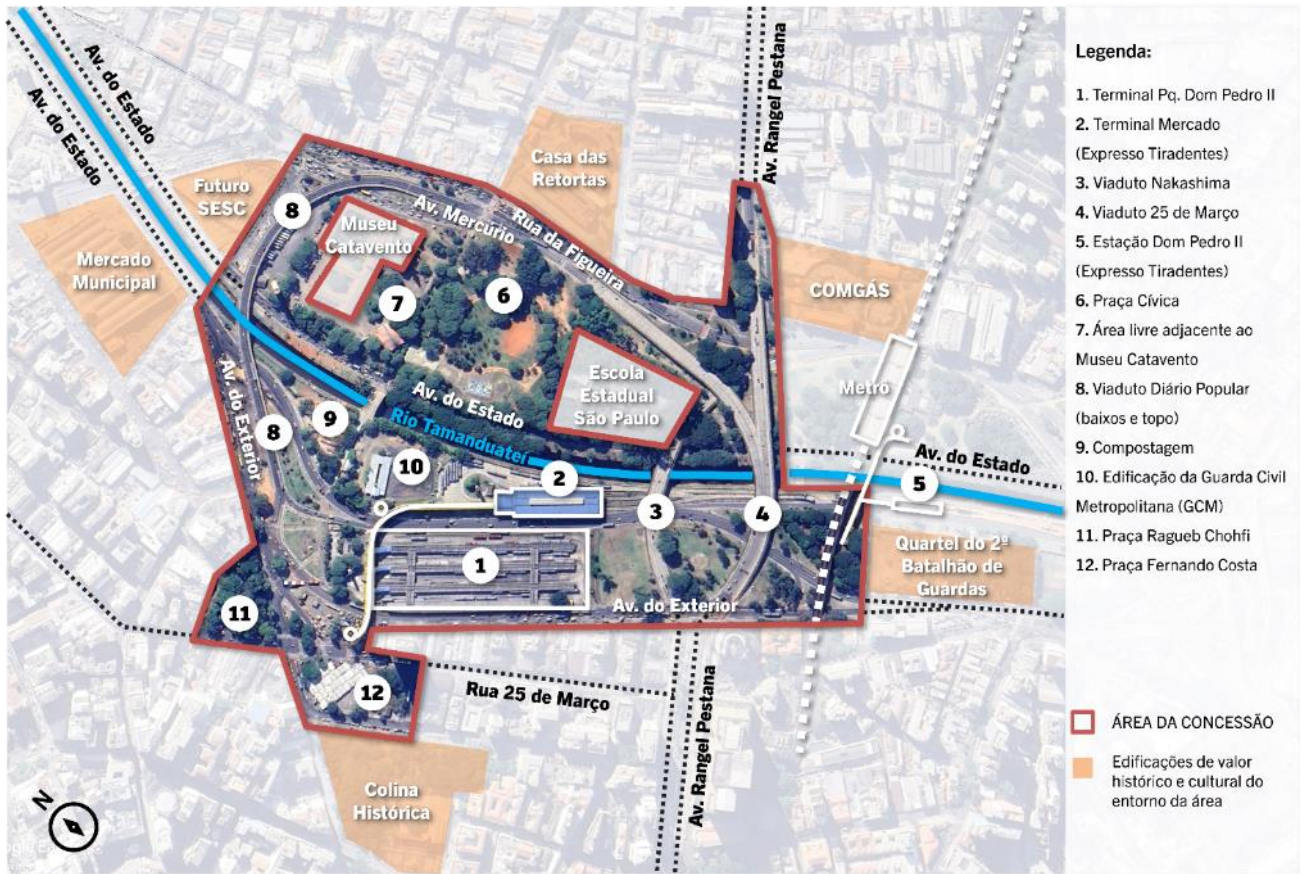
Os TERMINAIS PREEXISTENTES integrarão a ÁREA DA CONCESSÃO tão somente durante a realização das obras do PROGRAMA DE IMPLANTAÇÃO, e sua assunção por parte da CONCESSIONÁRIA ocorrerá de forma faseada, de modo a mitigar impactos na operação do sistema de transporte público do Município. As regras para assunção e, posteriormente, transferência parcial de áreas para o PODER CONCEDENTE, encontram-se no CONTRATO.

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 4**, abaixo:

**Figura 4 - ÁREA DA CONCESSÃO**



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

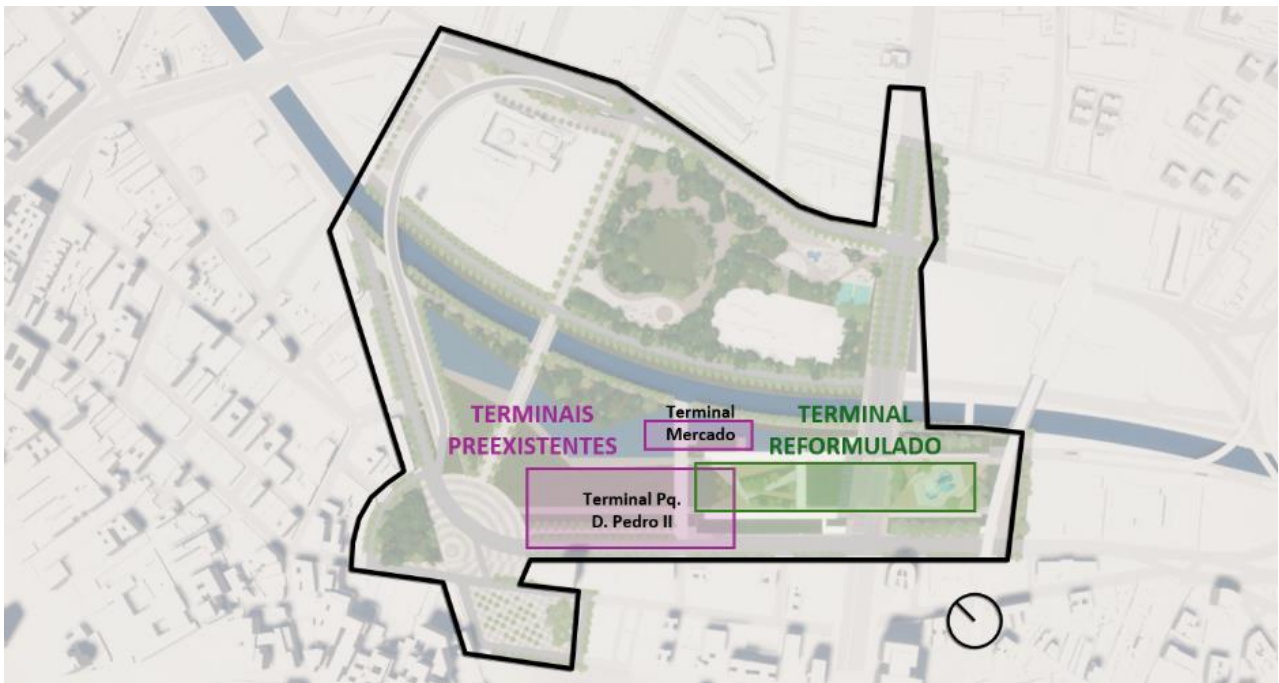
A ÁREA DA CONCESSÃO está localizada no distrito da Sé, na antiga Várzea do Carmo, na divisa entre as Subprefeituras da Sé e da Mooca. Ele é composto por espaços públicos e estruturas que serão descritas a seguir, assim como os locais de interesse da área, como edificações de valor histórico e arquitetônico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



## 2.2. ÁREA OPERACIONAL

A CONCESSIONÁRIA coexistirá com outros atores dentro da ÁREA DA CONCESSÃO. A partir da FASE DE IMPLANTAÇÃO e durante toda a FASE DE OPERAÇÃO, a CONCESSIONÁRIA deverá concertar sua atuação juntamente à atuação da atual responsável pela operação dos TERMINAIS PREEXISTENTES ou da OPERADORA da ÁREA OPERACIONAL<sup>1</sup>. Conforme as Figuras a seguir, até sua reformulação, os TERMINAIS PREEXISTENTES estarão integralmente sob responsabilidade da OPERADORA. Quando estes forem substituídos pelo TERMINAL REFORMULADO, a OPERADORA será responsável apenas pelo andar do Terminal onde estão localizadas as plataformas, conforme **Figura 6**, denominada ÁREA OPERACIONAL.

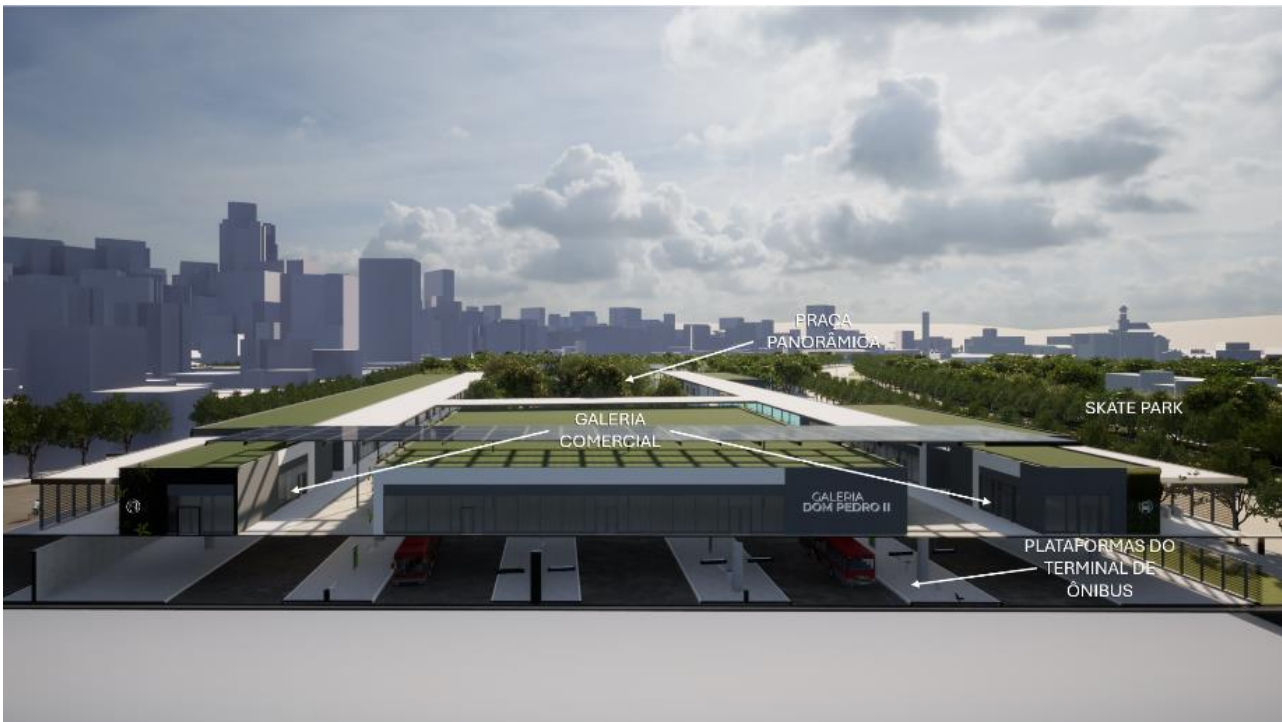
**Figura 5** - Localização comparativa dos TERMINAIS PREEXISTENTES (demolidos) e TERMINAL REFORMULADO



Elaboração: SP Parcerias

<sup>1</sup> Concorrência n° EC/006/2023/SGM-SMT, processo SEI n.º 6011.2022/0001869-3, disponíveis em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/desestatizacao\\_projetos/terminal/index.php?p=343598](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/desestatizacao_projetos/terminal/index.php?p=343598). Acesso em 11/04/2024

**Figura 6** - Corte indicativo dos elementos do TERMINAL REFORMULADO



**Elaboração:** SP Parcerias

**Figura 7** - Corte indicativo das áreas de operação de cada Concessionária atuantes dentro da ÁREA DA CONCESSÃO, considerando o TERMINAL REFORMULADO



**Elaboração:** SP Parcerias

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

ESPAÇO PÚBLICO/ ESTRUTURA	DESCRIÇÃO
<p><b>1 - Terminal Parque Dom Pedro II</b></p>  <p><b>Fonte:</b> 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><b>2 - Terminal Mercado</b> (Expresso Tiradentes)</p>  <p><b>Fonte:</b> 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><b>Passarela Nakhle Elias Hamouche</b></p>  <p><b>Fonte:</b> 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 Tamanduateí 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 Tamanduateí 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).

### 6 - Praça Cívica Ulisses Guimarães



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias

Área verde aberta, com cerca de 40 mil m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>, 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 9.041m<sup>2</sup>.

### 11 - Praça Ragueb Chohfi



Monumento Amizade Sírio Libanesa

Fonte: [São Paulo Antiga](#)

E A ÁREA DA CONCESSÃO possui um monumento, localizado na Praça Ragueb Chohfi, o Monumento à Amizade Sírio-libanesa, do escultor italiano Ettore Ximenes. A obra foi planejada como presente da Colônia Sírio-libanesa à “nação brasileira”, na data das comemorações do Centenário da Independência (07.09.1922). Executado pelo Liceu de Artes e Ofícios, o monumento foi implantado em frente ao Palácio das Indústrias, que na época abrigava a Câmara Municipal de São Paulo. A obra é composta por um pedestal em granito rosa, com figuras em bronze à sua volta (quatro faces), representando homens e mulheres assírios e índios. Sobre o pedestal, encontram-se três estátuas em bronze: um índio à esquerda simbolizando o Brasil, um homem à direita simbolizando a Comunidade Sírio-libanesa, estando ambos amparados pelos braços de uma figura feminina representando a República. Este monumento possui 14 metros de altura, 30 toneladas de bronze e 300 toneladas

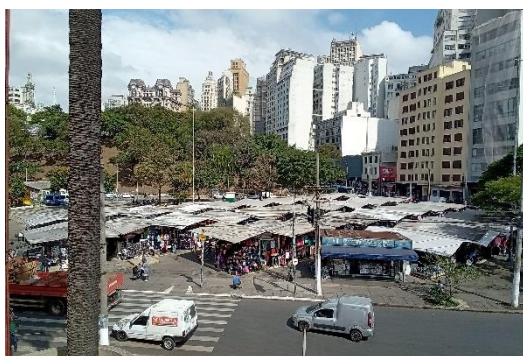
de granito rosa.

A partir do final dos anos 1960, o abandono da região do Parque Dom Pedro II repercutiu no monumento, e sob a justificativa de restaurar a obra e de se evitar o saque das partes em bronze, a Secretaria Especial para Recuperação do Patrimônio Histórico, removeu o monumento para a Praça Ragueb Chohfi, próximo à Rua 25 de Março, uma das vias de maior concentração de estabelecimentos comerciais pertencentes a descendentes de sírios e libaneses em São Paulo. A cerimônia de reinauguração ocorreu no dia 25 de março de 1988, considerado também o Dia do Comerciante.

Em análise, o DPH aponta que apesar da transferência do monumento em 1988, o novo local acabou não sendo benéfico à proteção da obra, visto que desde 1998 já foram registrados furtos de peças de bronze do monumento, e nos últimos 8 anos foi constatado uma rápida degradação do monumento, devido ao furto dos elementos escultóricos, as pichações, sujidades, a heterogeneidade da pátina, o deslocamento de peças, perda de elementos e rejunte. O mesmo departamento sugere que devida à depredação ocorrida no monumento, que prejudica sua leitura, e tendo em vista que se trata de uma obra protegida pela Resolução de tombamento do Conpresp nº 17 de 2007, verifica-se a necessidade da contratação do projeto e execução dos serviços de restauro, antes que se perda todo o grupo escultórico em bronze.

---

## 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 23.2100m<sup>2</sup>. 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
<p><b>I - Mercado Municipal</b></p>  <p><b>Fonte:</b> Rogério Cassimiro / MTUR</p>	<p>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 12.600m<sup>2</sup> e é especializado na comercialização de produtos alimentícios e dispõe de restaurantes que atraem milhares de pessoas diariamente ao local.</p>
<p><b>II - Escola Estadual São Paulo</b></p>  <p><b>Fonte:</b> Acervo São Paulo Parcerias</p>	<p>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.</p>
<p><b>III - Museu Catavento</b></p>  <p><b>Fonte:</b> Acervo São Paulo Parcerias</p>	<p>"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: <a href="https://museucatavento.org.br/quem-somos">https://museucatavento.org.br/quem-somos</a>). 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.</p>



## LOCAIS DE INTERESSE/ HISTÓRICOS

## DESCRIÇÃO

### 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.

### V - Casa das Retortas



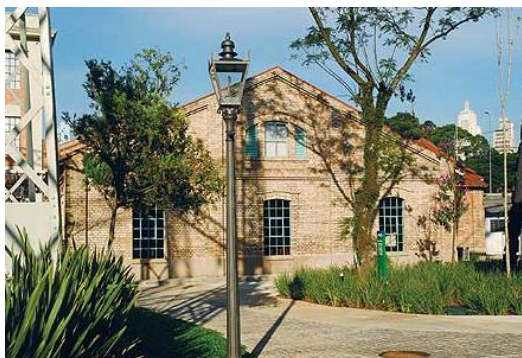
Fonte: [À espera de novos desabamentos: Casa das Retortas e antigo quartel da PM | VEJA SÃO PAULO \(abril.com.br\)](#)

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

## LOCAIS DE INTERESSE/ HISTÓRICOS

## DESCRIÇÃO

### VI - COMGÁS



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

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 24.000m<sup>2</sup>, 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.

### VII - Quartel do 2º Batalhão de Guardas



Fonte: [2º Batalhão de Guardas » São Paulo Antiga \(saopauloantiga.com.br\)](#)

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

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 diariamente<sup>2</sup> e funcionamento 24 horas por dia<sup>3</sup>. 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\$ 185.256,324 auferida a partir da locação de espaços para quiosques localizados no interior do equipamento.

Inaugurado em 1967, no bojo da Operação Bandeirantes e com o objetivo de reorganizar o trânsito de São Paulo, o projeto original do Terminal Parque Dom Pedro II o contemplava como um de 4 terminais de ônibus previstos para a região central. Após o cancelamento da operação, o Terminal 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, que

---

<sup>2</sup> Edital de Concorrência nº001/2015-SMT-GAB – Anexo XI.

<sup>3</sup> SPTrans. *Terminais*. Disponível em: <<http://www.sptrans.com.br/terminais>>. Acesso em julho de 2022.

<sup>4</sup> Valor atualizado pelo IPCA de maio/2018 a jun/22 com base no Edital de Concorrência nº001/2015-SMT-GAB – Anexo XI.

foi modernizada 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 passageiros<sup>5</sup> ao dia.

Ao longo dos anos, a região que era conhecida pelo influente Parque Dom Pedro II desde o início do século XX tornou-se 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 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.

---

<sup>5</sup> Edital de Concorrência nº001/2015-SMT-GAB – Anexo XI.

### 2.3. 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. À época, era célebre o chamado 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 8** - 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 9 - 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 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 10** - Foto aérea do Parque Dom Pedro em 1929



**Fonte:** Acervo Prefeitura de São Paulo

**Figura 11** - Parque Dom Pedro II (Década de 1920)



**Fonte:** Acervo do Museu da Imigração.

**Figura 12** - Parque Dom Pedro II na década de 1950



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



Figura 13 - 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 1930, o intenso crescimento econômico e demográfico da cidade contribuiu 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 Maia<sup>6</sup> 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 replicar 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

<sup>6</sup> Disponível em: [arquitectos 082.00: 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 14** - 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.

## 2.4. 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.

### 2.4.1. 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 15** - 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, que 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 16 e 17** - 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, diante de alternativas mais seguras, 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 18** - 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.

#### **2.4.2. 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 19** - 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 20 e 21 - Vista da Praça Cívica existente



Fonte: Acervo São Paulo Parcerias.

### 2.4.3. 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.

### 2.4.4. 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 22 e 23 - Alagamentos da região



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

Segundo a SIURB (Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras), as ocorrências de inundações e alagamentos na região do Parque Dom Pedro II se devem em decorrência da somatória das cheias do Rio Tamandateí e da obstrução e insuficiência das galerias existentes de micro drenagem, conforme detalhado a seguir:

**Inundações:** desde a implantação do Reservatório Guamiranga (850 mil m<sup>3</sup>) no início de 2017, o posto telemétrico localizado próximo ao Mercado Municipal registrou a cota de inundação máxima de 724,51 m em duas ocasiões. Algumas vias localizadas nas proximidades do Mercado Municipal estão abaixo desta cota, como a Rua da Cantareira a 723,9 m (margem esquerda), e Rua Santa Rosa a 723,9 m (margem direita). A inundação do Rio Tamandateí advém da comunicação com as galerias do entorno, e não pelo extravasamento acima das barreiras New Jersey.

**Alagamentos:** mais frequentemente, a ocorrência de transbordamentos sob as vias locais do entorno do Parque Dom Pedro II é causada pela obstrução e pela insuficiência das galerias existentes. Todas as seis ocorrências de inundação intransitáveis da base de dados CGE/CET (2017-2021) ocorreram com níveis baixos do Rio Tamandateí.

A Secretaria aponta que, no levantamento de galerias realizado na margem esquerda do Rio Tamandateí em 2021, demonstrado no Caderno de Bacia – Bacia do Anhangabaú<sup>7</sup> as galerias existentes estavam completamente obstruídas por detritos, principalmente por lixo. Entre os pontos de alagamento, os mais recorrentes e severos são os do cruzamento da Rua da Figueira com a Rua Domitila, e o da Av. Mercúrio, em ambas as margens do Rio Tamandateí.

Desta forma, a mitigação dos alagamentos e inundações existentes na região passam por:

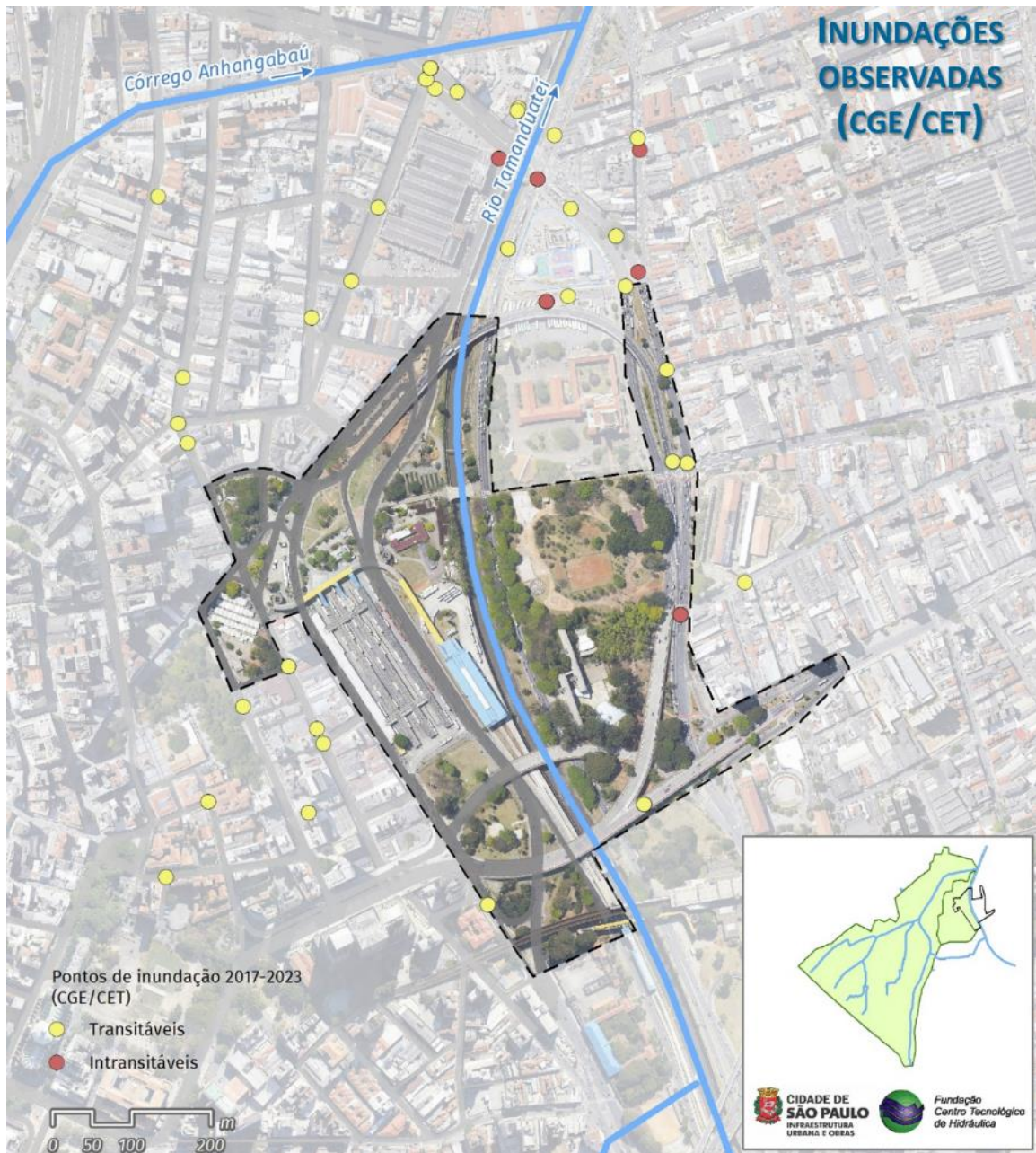
- a) Limpeza das galerias existentes;
- b) Substituição de galerias por capacidade condizente com o novo risco (ampliação de seção); e
- c) Implantação de um sistema de pôlder em ambas as margens para os eventos de cheia do Rio Tamandateí ao norte do Parque Dom Pedro II.

---

<sup>7</sup> Disponível em:

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/obras/cadernos\\_de\\_drenagem/CBH\\_Anhangabau\\_2021.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/obras/cadernos_de_drenagem/CBH_Anhangabau_2021.pdf). Acesso

Figura 24 – Mapa as inundações observadas na região do Parque Dom Pedro (SIURB)



Fonte: SIURB

Figura 25 – Mapa com as diretrizes de drenagem para a região do Parque Dom Pedro constantes do Caderno de Bacia Hidrográfica - Bacia do Córrego Anhangabaú (SIURB)



Fonte: SIURB

Figura 26 – Mapa com as diretrizes de drenagem adaptadas por SIURB para a região do Parque Dom Pedro para uma das margens do Rio Tamanduaé que deverão ser seguida também para a outra margem do Rio



Fonte: SIURB

#### 2.4.5. 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 27** - 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 28** - 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.

## 2.5. 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.

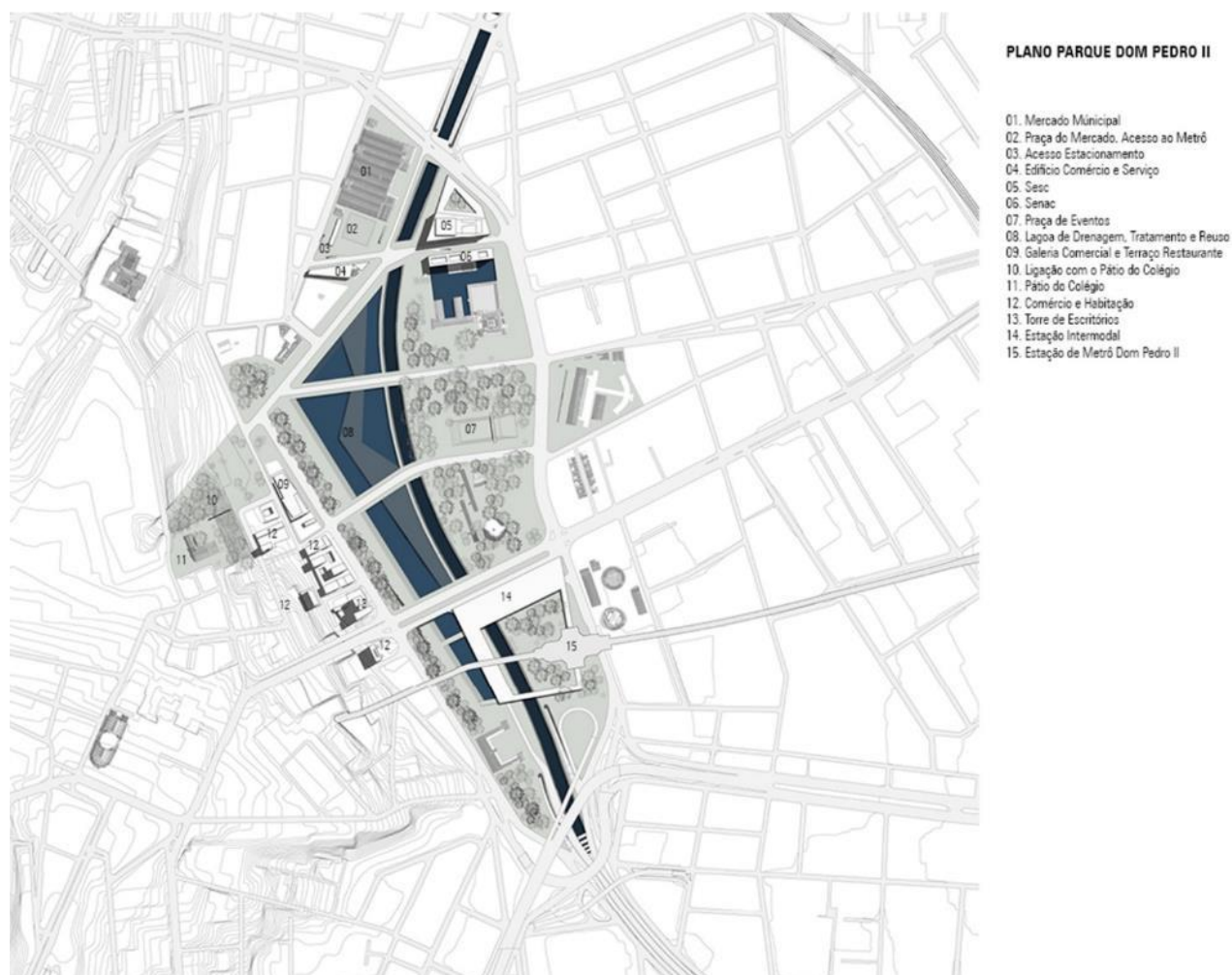


Figuras 29 e 30 - Perspectivas ilustrativas do Plano Urbanístico para o Parque Dom Pedro II



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

Figura 31 - Implantação do Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II (2011)



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.

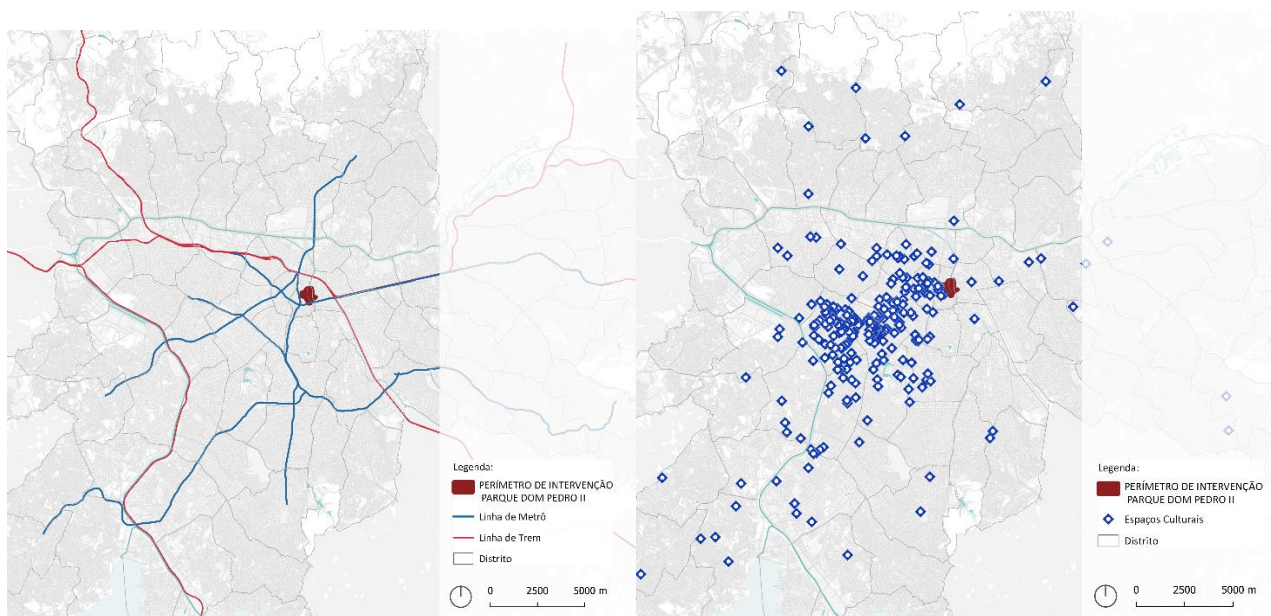
## 2.6. INSERÇÃO URBANA

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 metros<sup>8</sup> 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 32** - 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

<sup>8</sup> O raio de 600 metros meramente para fins de análise e leitura urbana e não vincula ou sobrepõe outros perímetros de abrangência existentes.

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 equipamentos públicos, serviços e comércios<sup>9</sup>.

**Figura 33** - 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 2020<sup>10</sup>, o distrito da Sé apresenta uma população total de 26.693 habitantes e uma densidade populacional média de 121,67 habitantes por hectare<sup>11</sup>.

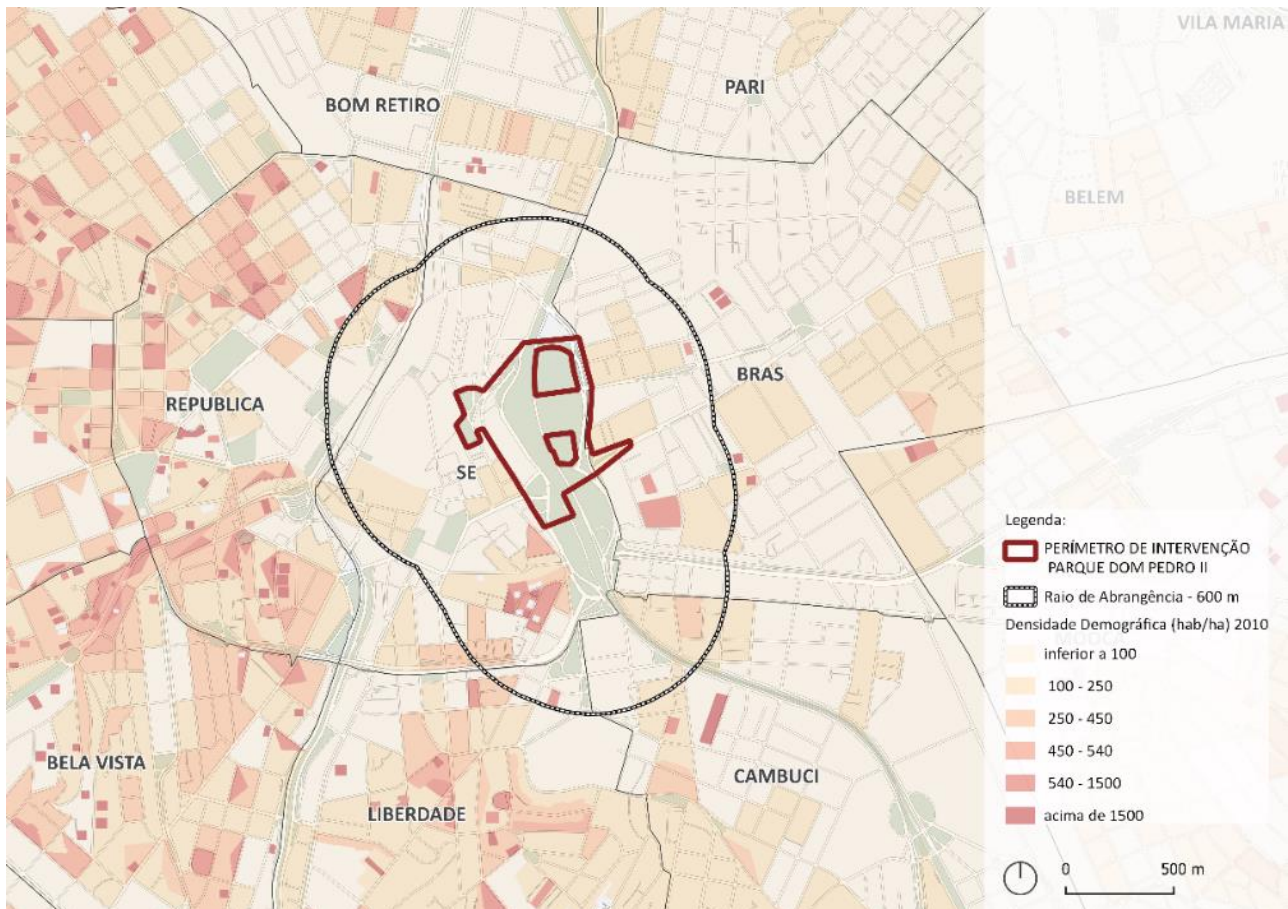
<sup>9</sup> Prefeitura de São Paulo. Histórico – Sé. Disponível em:

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

<sup>10</sup> Projeção da população para o ano de 2020, com base em dados do Censo demográfico de 2010, elaborado pelo Sistema Seade de projeções populacionais.

<sup>11</sup> 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 34 - Densidade Demográfica - Sé



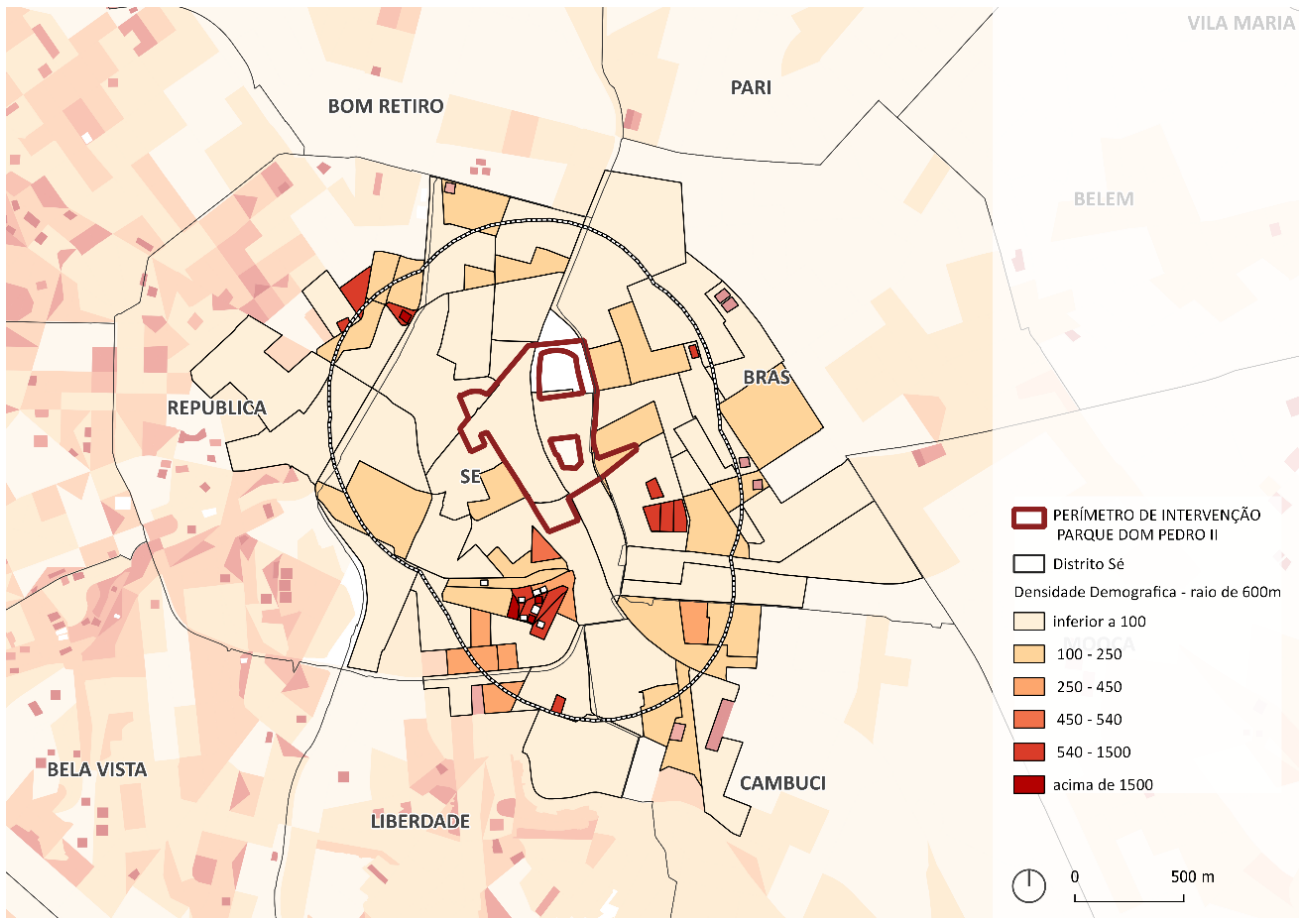
Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

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 35)

O entorno da ÁREA DA CONCESSÃO apresenta uma densidade populacional média de 94,96 habitantes por hectare, com uma estimativa de 49.074 habitantes<sup>12</sup>, uma densidade bastante baixa.

<sup>12</sup> 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 35 - 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.

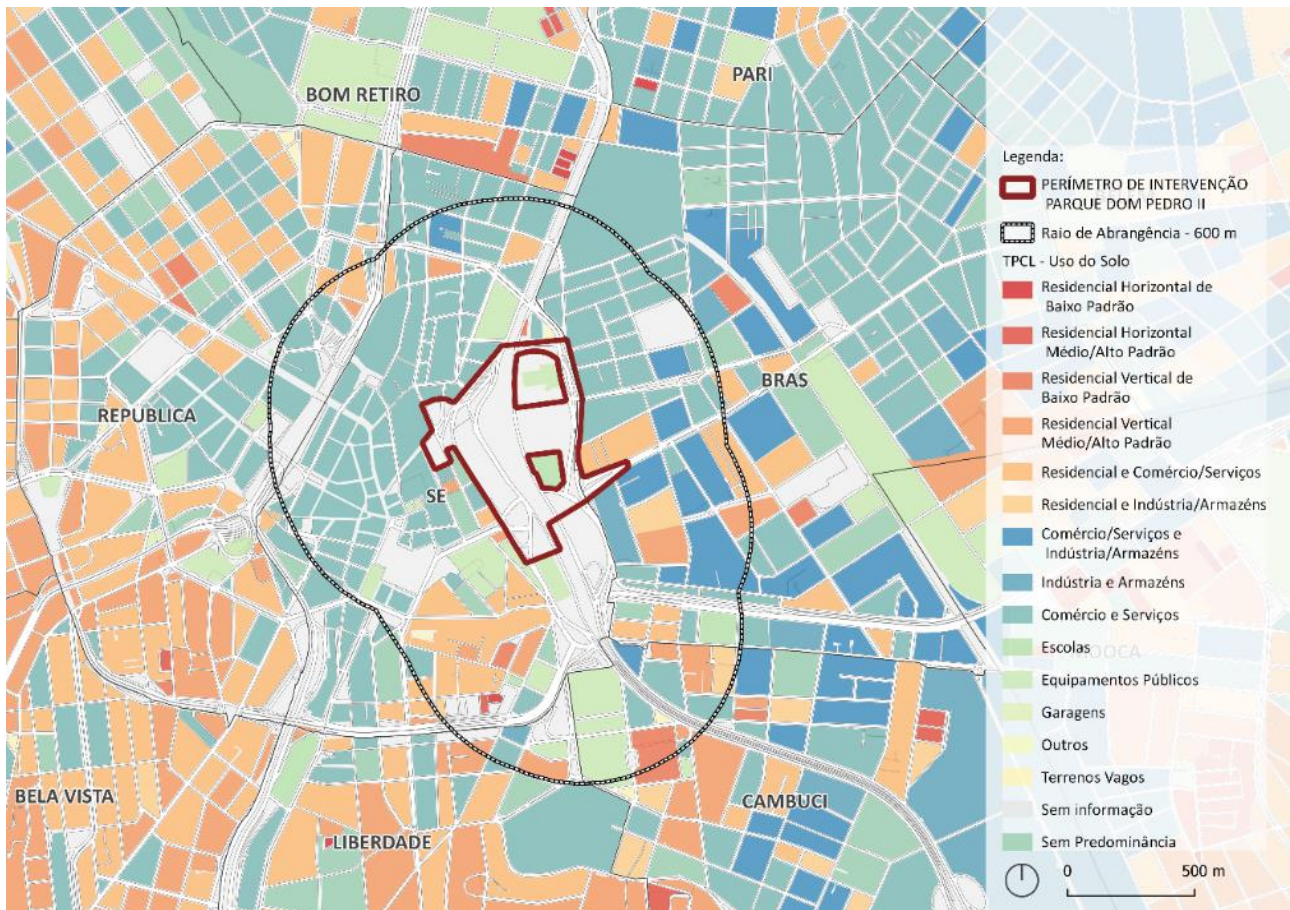
As tipologias de ocupações das quadras no entorno da ÁREA DA CONCESSÃO são predominantemente de comércio/serviços, com a presença de algumas quadras com predominância de tipologias de uso de equipamentos públicos e residenciais verticais de médio/alto padrão, além da presença de algumas quadras com predominância de usos industriais e armazéns<sup>13</sup>.

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

<sup>13</sup> 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.

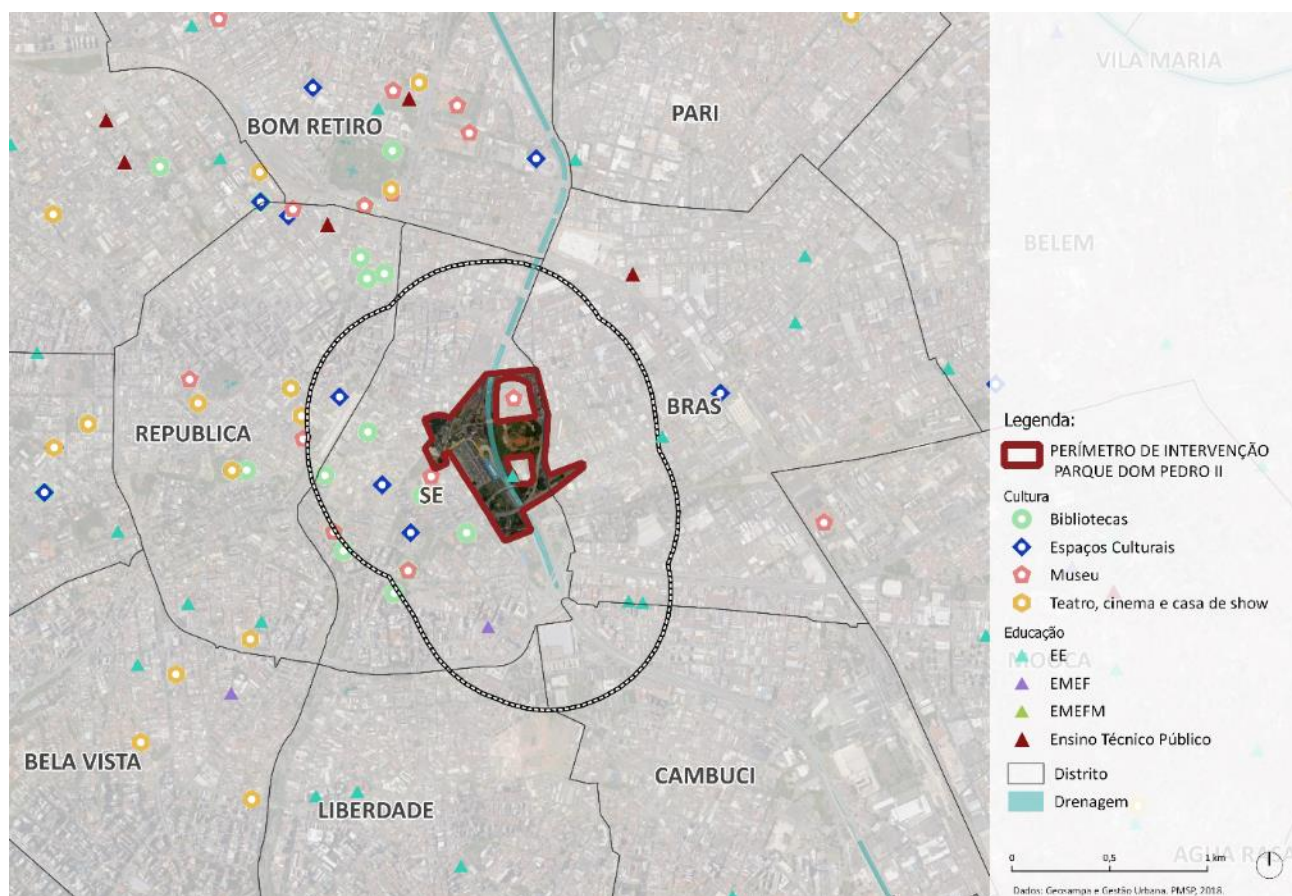
Figura 36 - TPCL – Uso do Solo



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 37 - 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 38**.

Considerado um dos terminais mais movimentados da cidade, O Terminal Parque Dom Pedro II possui cerca de 27.009 m<sup>2</sup> e atende cerca de 77.724 passageiros diariamente<sup>14</sup>, com funcionamento 24 horas por dia<sup>15</sup>. 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 passagem<sup>16</sup>.

Já o Terminal Mercado do Expresso Tiradentes contempla um total de 9.625 m<sup>2</sup> (nove mil seiscientos

<sup>14</sup> Edital de Concorrência nº001/2015-SMT-GAB – Anexo XI.

<sup>15</sup> SPTrans. *Terminais*. Disponível em: <<http://www.sprans.com.br/terminais>>.

<sup>16</sup> 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 diariamente<sup>17</sup>, com funcionamento das 04h00 às 00h05min<sup>18</sup>.

**Figura 38 - Transporte Público**



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

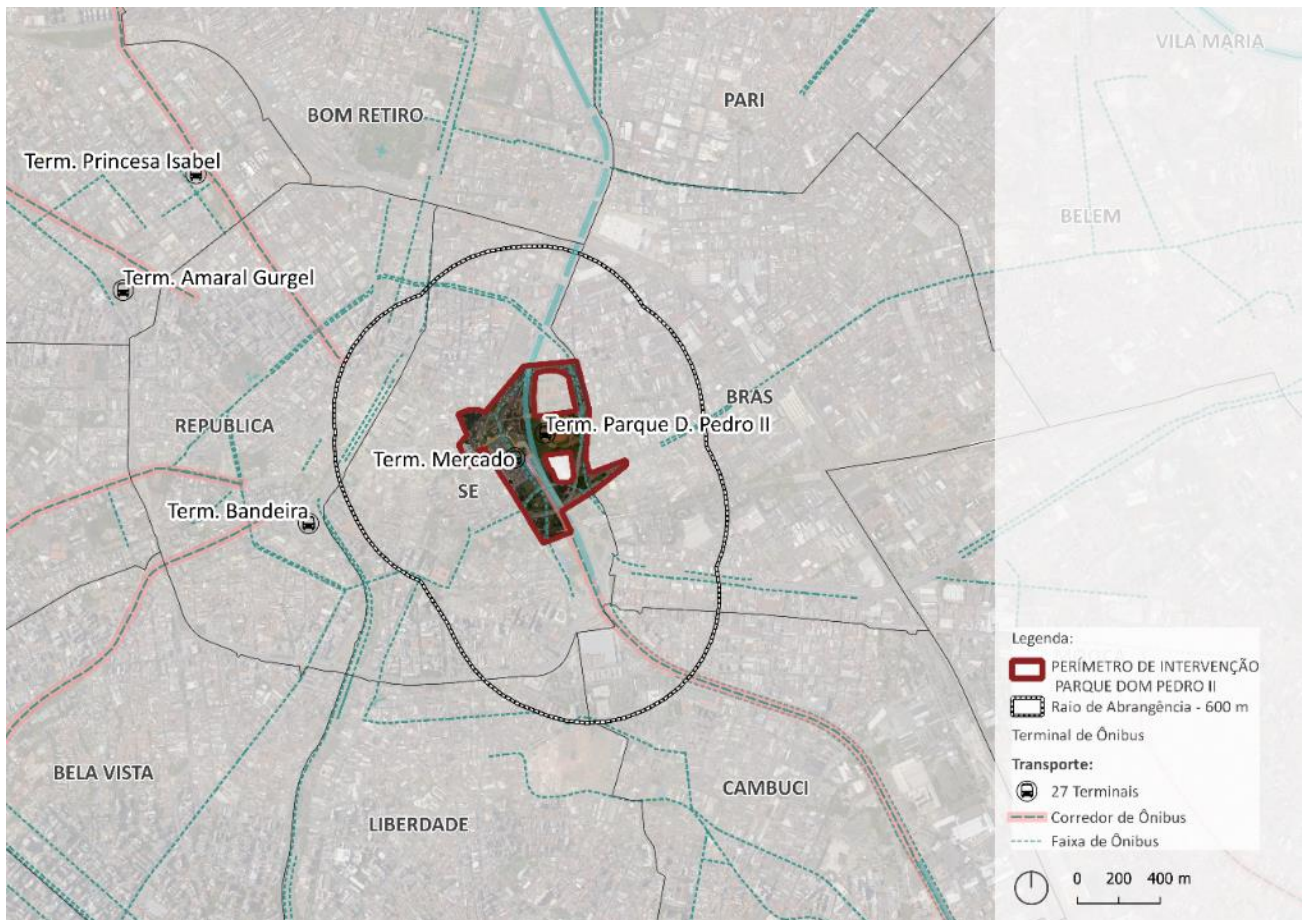
O Terminal Mercado do Expresso Tiradentes proporciona integração às zonas leste e sul da cidade por meio da disposição de 6 linhas de ônibus municipais, definidas por meio dos contratos de serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Subsistema Estrutural.

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.

<sup>17</sup> Edital de Concorrência nº001/2015-SMT-GAB – Anexo XI.

<sup>18</sup> SPTrans. *Terminais*. Disponível em: <<http://www.sptrans.com.br/terminais>>.

Figura 39 - Faixas e Corredores de Ônibus

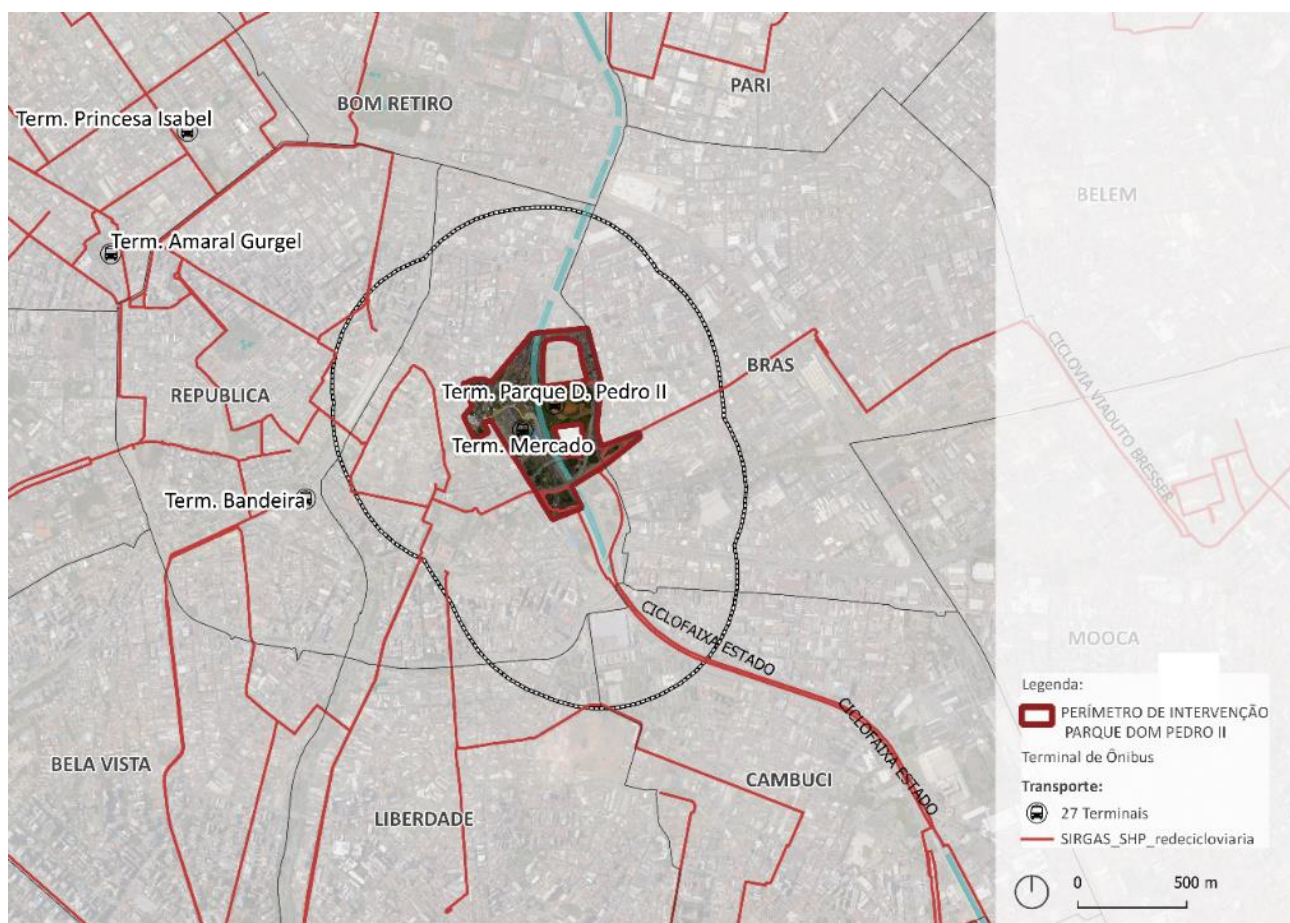


Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

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 Sé<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Conforme indicado no sítio eletrônico da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-cicloviaria.aspx>>.

Figura 40 - Rede Ciclovitária

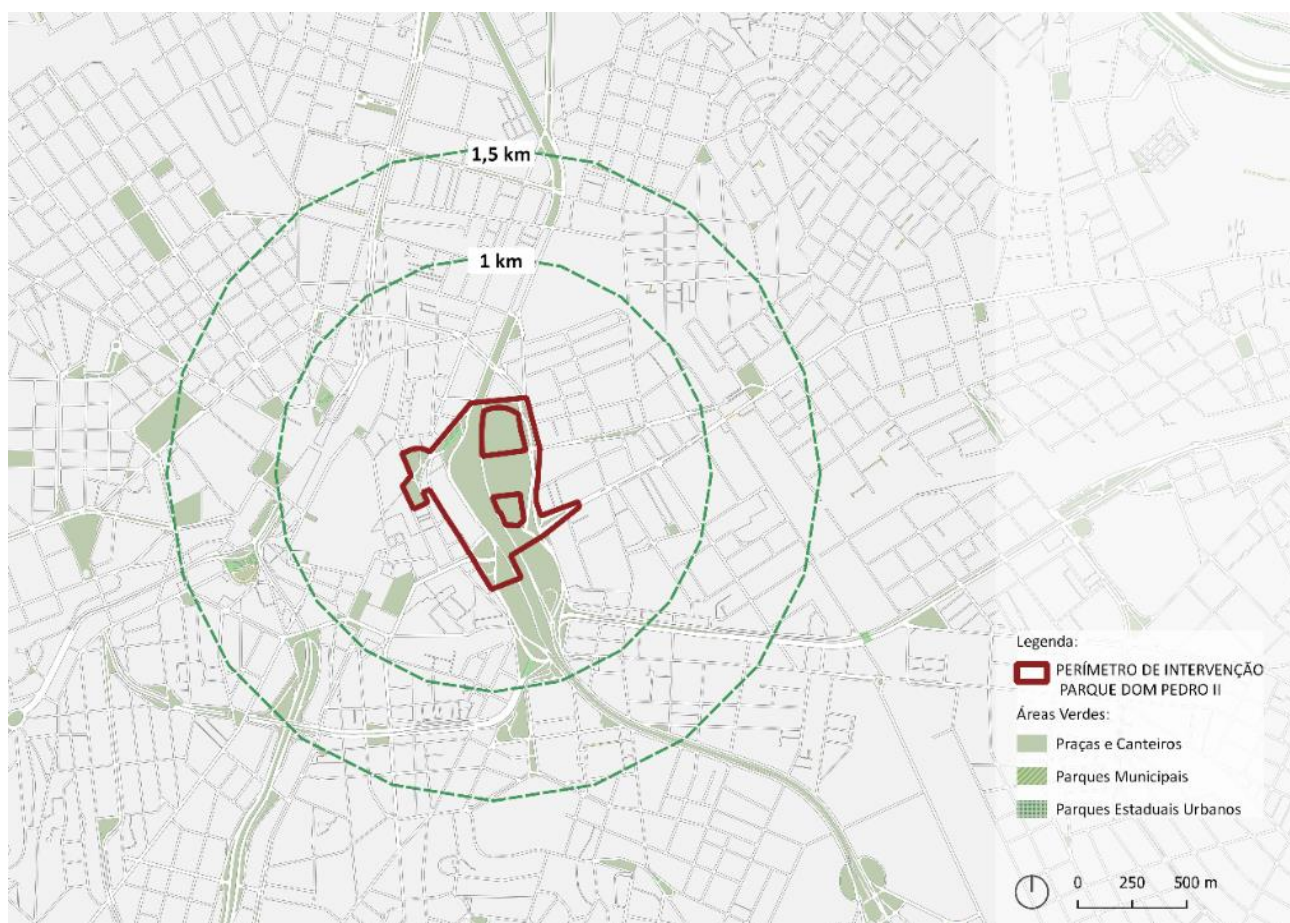


Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

A Subprefeitura da Sé apresenta valores de cobertura vegetal (4,3 m<sup>2</sup>/hab.) e áreas verdes públicas (2,5 m<sup>2</sup>/hab.) em patamares bem abaixo da média do município (54 m<sup>2</sup>/hab)<sup>20</sup>.

<sup>20</sup> 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/>>

Figura 41 - Áreas Verdes



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

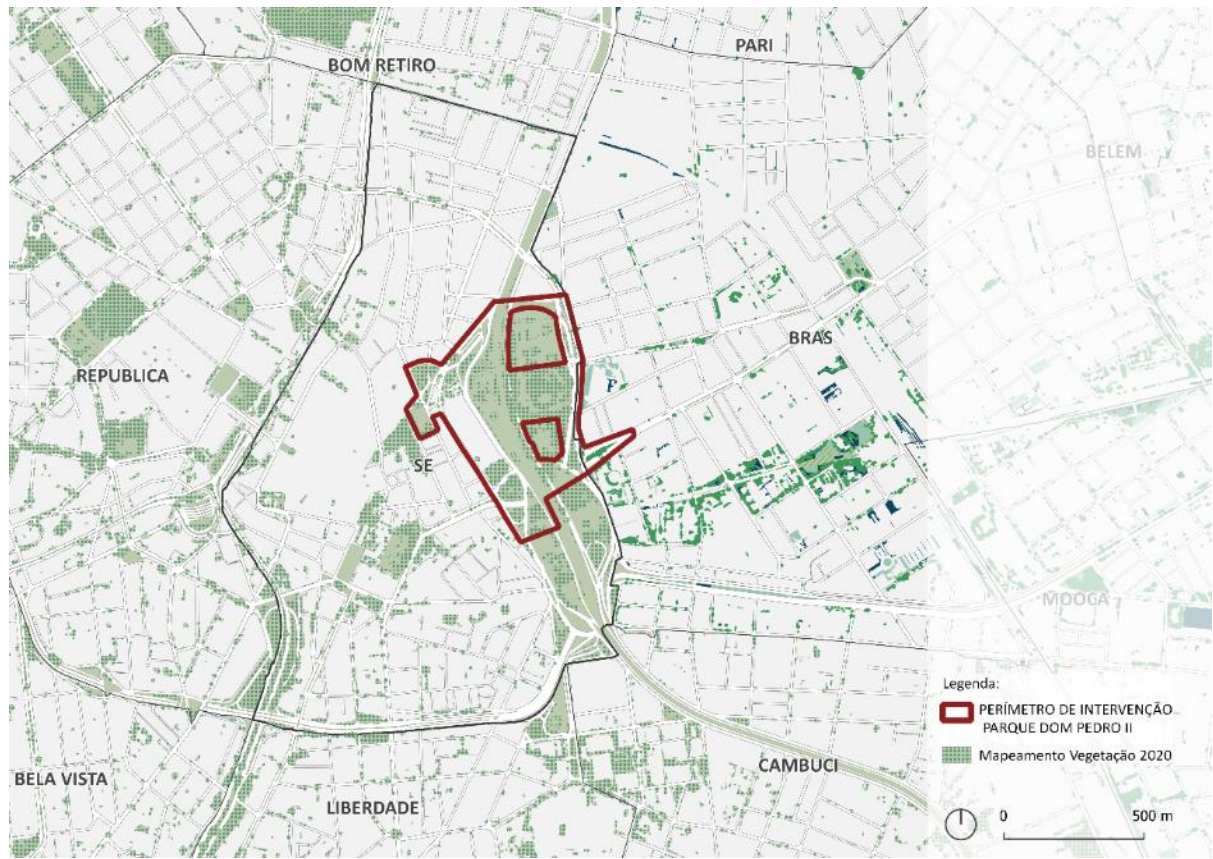
O distrito da Sé é caracterizado por baixíssima presença de cobertura vegetal e apesar de ser uma área consolidada e com ampla infraestrutura urbana, possui apenas 31,28 hectares de cobertura vegetal, o que equivale a 14,25% da área total do distrito<sup>21</sup>.

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 cidade<sup>22</sup>, 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.

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> 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/>>

Figura 42 - Cobertura da vegetação, 2020

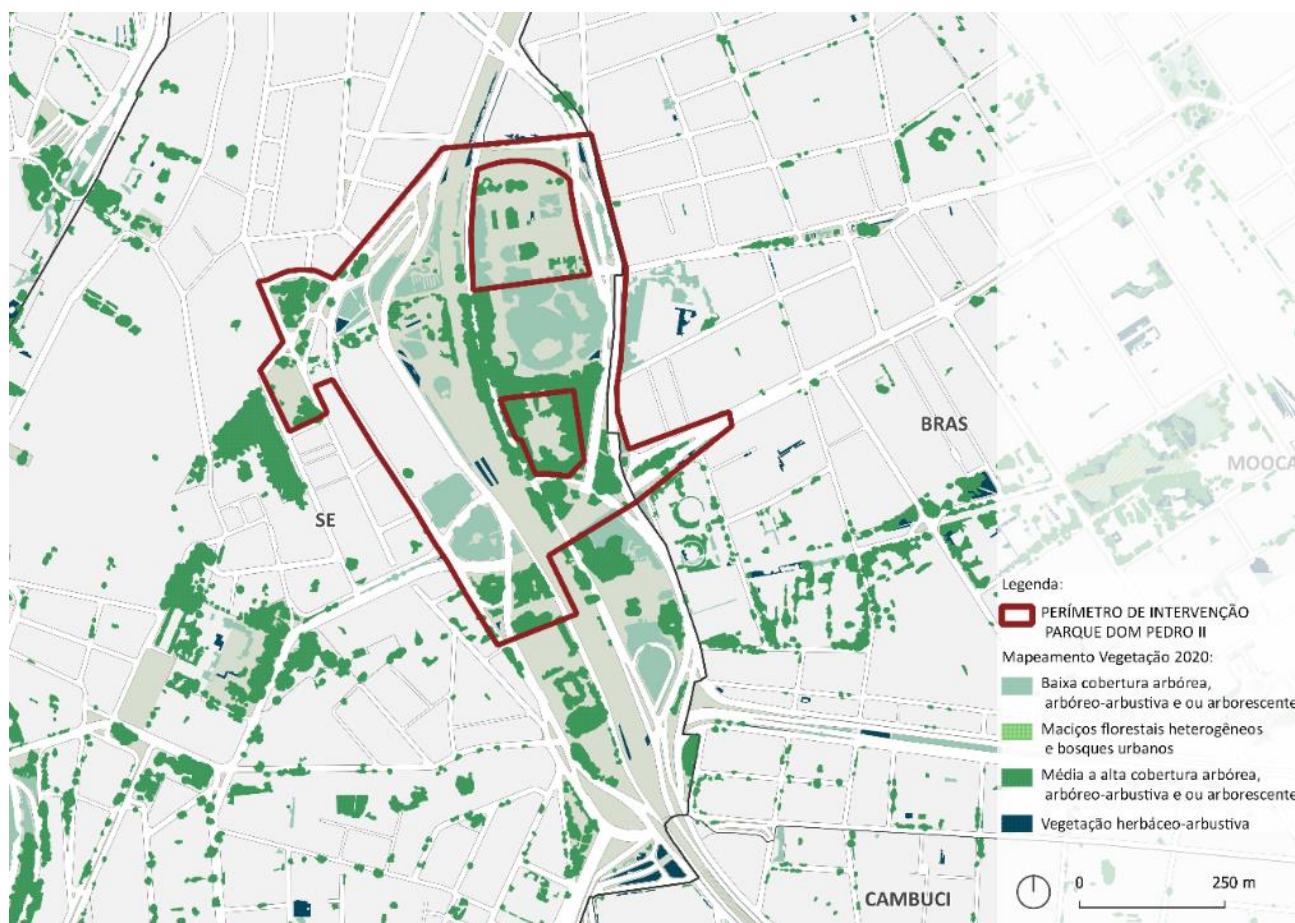


**Elaboração:** SP Parcerias. **Dados:** Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

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 43 - Cobertura da Vegetação, 2020



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

## 2.7. LEGISLAÇÃO URBANA

A ÁREA DA CONCESSÃO possui múltipla incidência de legislações e regulações do território, como a Lei Municipal nº 16.050/2014 (Política de Desenvolvimento Urbano e Plano Diretor Estratégico) e sua revisão intermediária Lei Municipal nº 17.975/2023, na Lei Municipal nº 16.402/2016 (Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo) e sua revisão parcial Lei Municipal nº 18.081/2024, a Lei Municipal nº 16.642/2017 (Código de Obras), Planos de Ação das Subprefeituras e a Lei Municipal n.º 17.844/2022 (Projeto de Intervenção Urbana do Setor Central), dentre as demais normas de regulação urbanísticas do Município de São Paulo.

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**

<b>Legislação Urbanística Incidente</b>		<b>Observações*</b>
<b>INTERVENÇÃO URBANA</b>	<b>Zoneamento - Lei 16.402/16</b>	ZEU - Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana  Praça/Canteiro
	<b>Parâmetros de ocupação</b>	Quadro 4 - Parâmetros de ocupação, exceto de Quota Ambiental
	<b>Quota Ambiental - Lei 16.402/16</b>	art. 106, dispõe que os terminais de ônibus urbano são classificados na subcategoria de uso INFRA-1.
	<b>Parecer Procuradoria Geral do Município – PGM Nº 11.874 de 23 de julho de 2018.</b>	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.
	<b>Macrozona</b>	Macrozona de Estruturação da Qualificação Urbana
	<b>Macroárea/Setor</b>	Macroárea de Estruturação Metropolitana/Setor III - Central
	<b>Operação Urbana</b>	Operação Urbana Centro - Lei 12.349/97
	<b>Projeto de Intervenção Urbana (PIU)</b>	PIU Setor Central (PL 720/2020)
	<b>Melhoramentos viários</b>	PRM 147, Decreto 45.980/2005 Garagem Subterrânea, Lei 9.231/1981 - AIU Pq. Dom Pedro II (*)

<b>PRESERVAÇÃO/PATRIMÔNIO</b>	<b>Bens Tombados</b>	Conpresp Res. 17/2007 - Praça Fernando Costa
	<b>Área Envolvente - CONPRESP</b>	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
	<b>Área Envolvente - CONDEPHAAT</b>	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
	<b>Zona Especial de Preservação Cultural – ZEPEC</b>	ZEPEC BIR   Bens Imóveis Representativos ZEPEC APPa   Áreas de Proteção Paisagística ZEPEC BIR-APPa
	<b>Plano de Proteção aos Aeródromos (menor altitude)</b>	Consulta obrigatória SRPV
<b>AMBIENTAL</b>	<b>Patrimônio Ambiental -</b>	Vegetação Significativa Decreto 30.443/89
	<b>Área de Preservação Permanente</b>	Rio Tamanduateí
<b>Observações:</b>		(*) Lei 9.231/1981: revogada pela Lei 13.885/2004

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

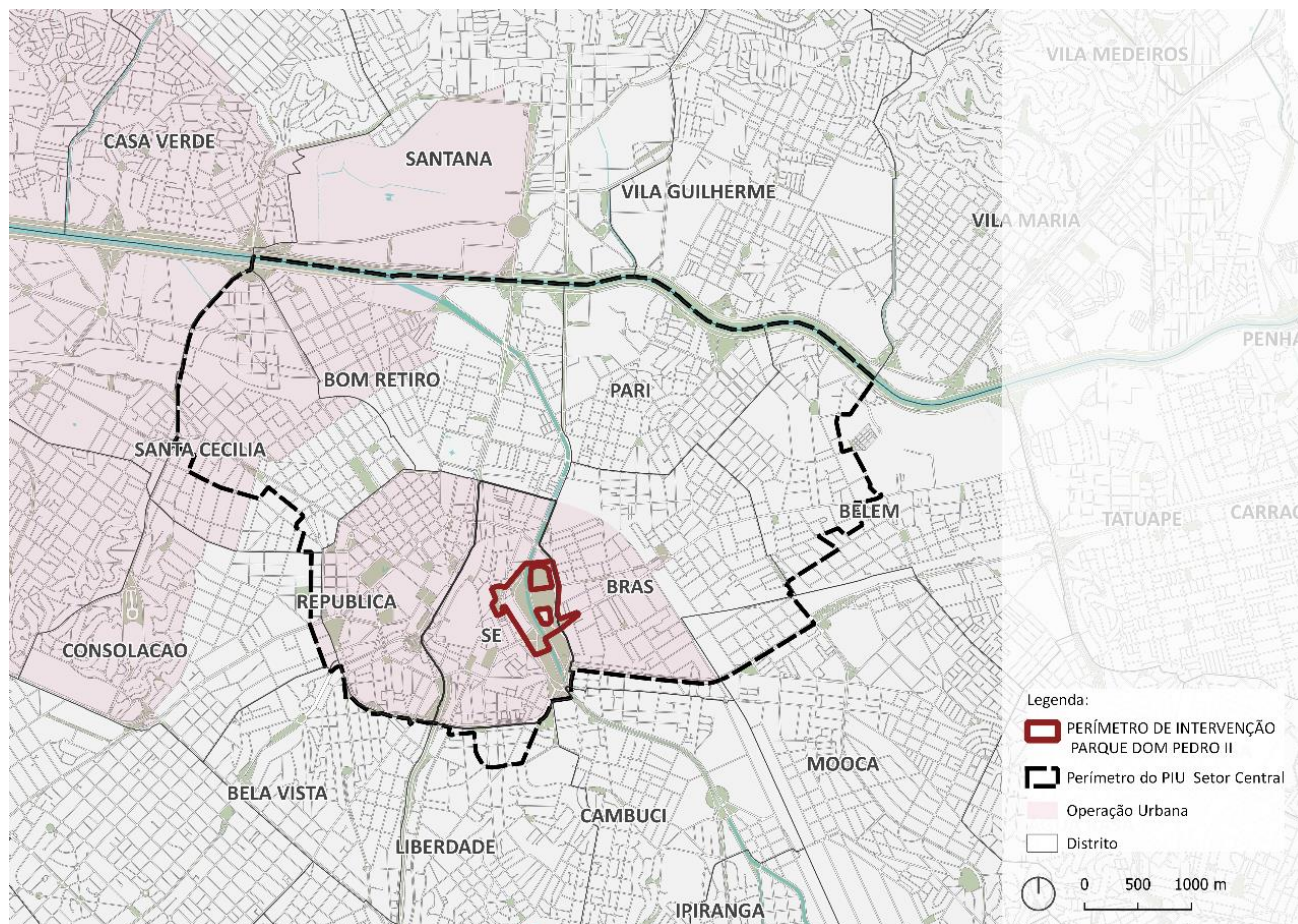
A Operação Urbana Centro, estabelecida em 1997, foi substituída em 2022 pela Área de Intervenção Urbana (AIU) Setor Central, para atualizar a regulamentação urbanística da região central de São Paulo, de forma a compatibilizá-la com os objetivos do PDE, aprovado em 2014, e com a Legislação de Parcelamento, 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)<sup>23</sup> e está inserido dentro do limite da Operação Urbana Centro (OUC) que foi substituída pela AIU Setor Central no PL 712/2020.

**Figura 44 - 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 correspondentes<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> 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,Br%C3%A1s%2C%20Bel%C3%A9m%2C%20Pari%2C%20Bom%20Retiro%20e%20Santa%20Cec%C3%ADlia>. Acesso em julho de 2022.

<sup>24</sup> Resolução Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL/CTLU Nº 15 de 10 de dezembro de 2018.

Figura 45 - 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.

## 2.8. PATRIMÔNIO HISTÓRICO – TOMBAMENTO

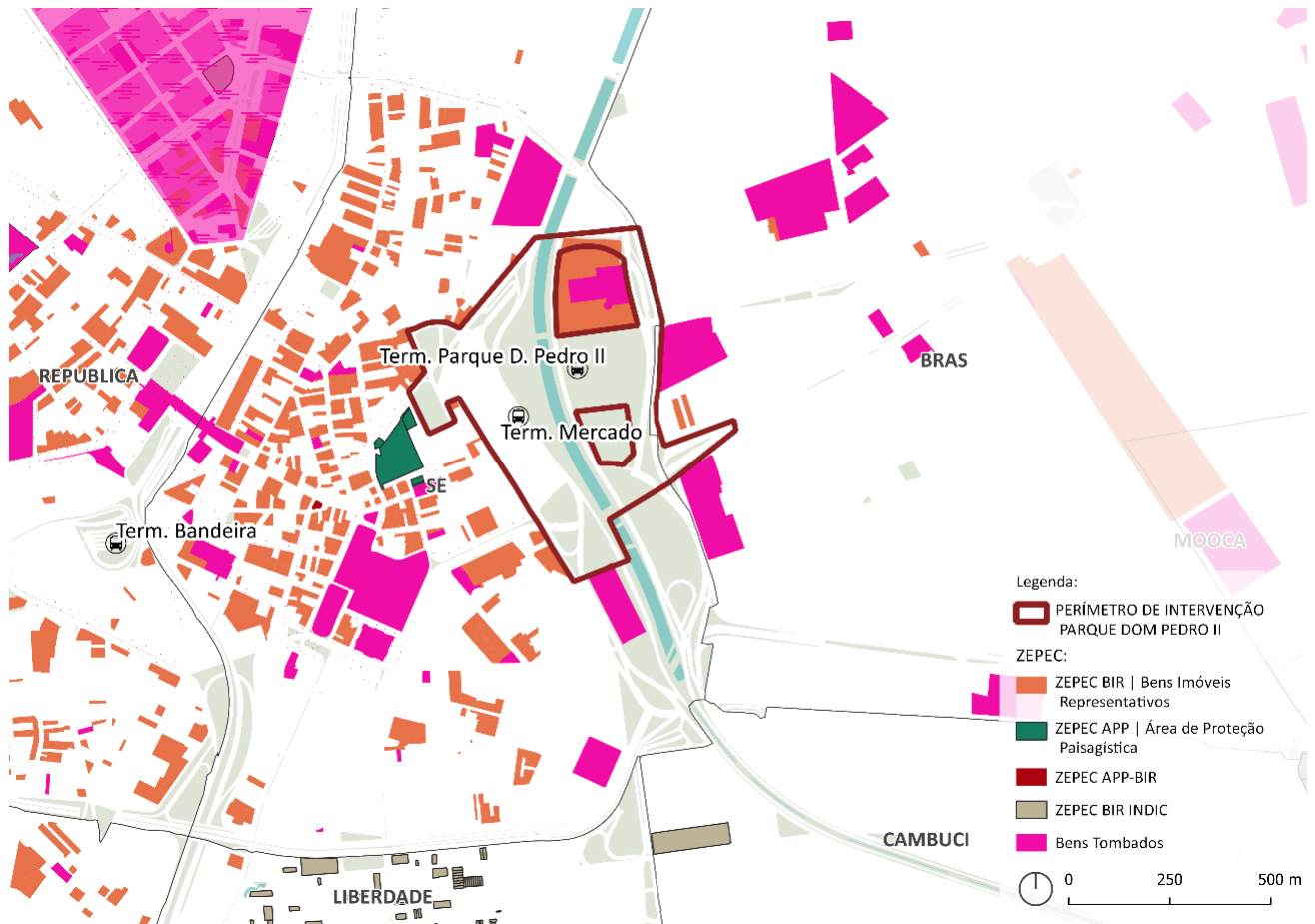
A ÁREA DA CONCESSÃO possui uma confluência de legislações de preservação, a dizer:

- 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;

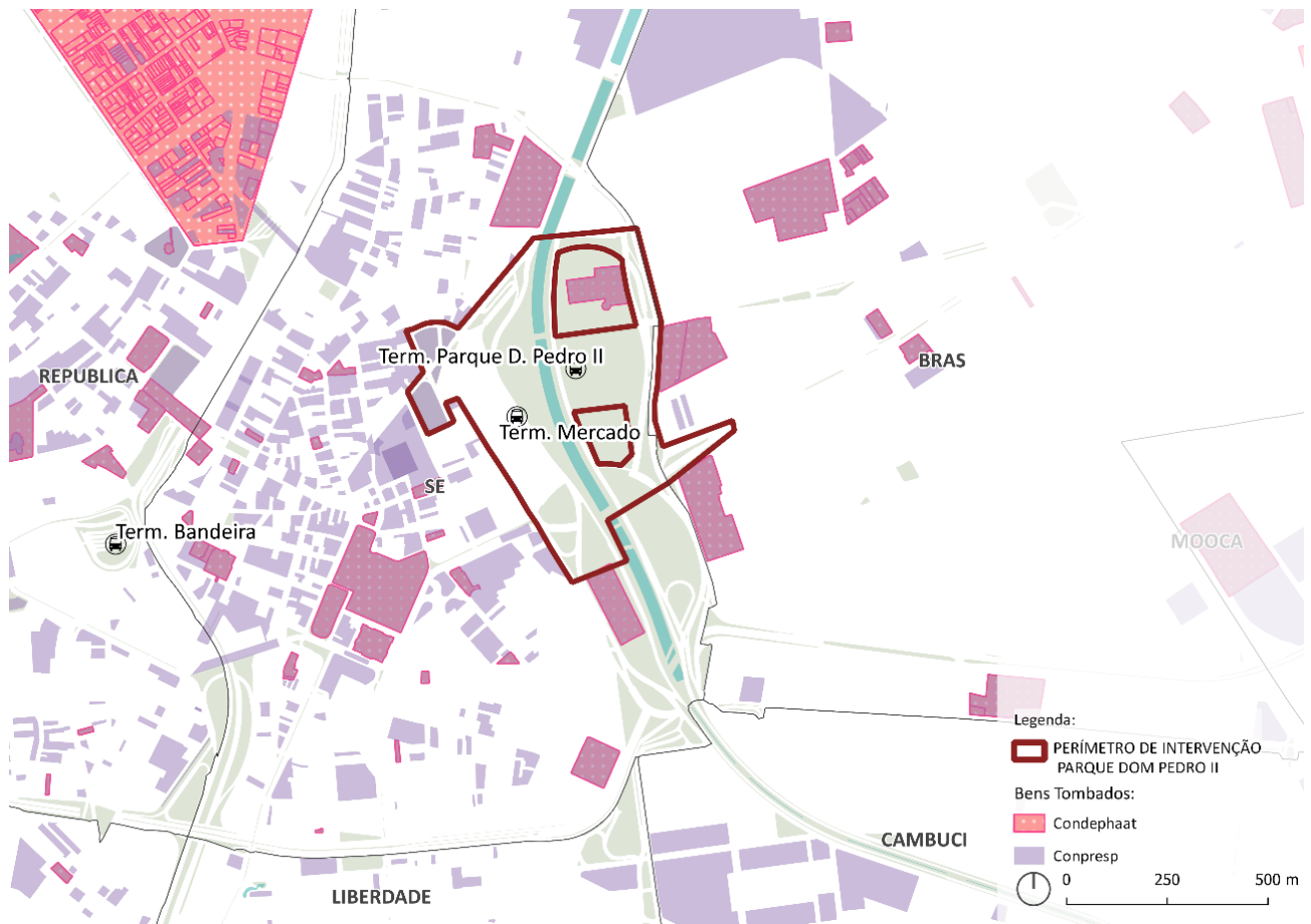
- e) RES. SC SN/1974 que tomba a Igreja Nossa Senhora da Boa Morte;
- f) Constando principalmente, as restrições previstas pela RES. 07/2015, que propõe a manutenção dos visuais em relação ao Pátio do Colégio;

**Figura 46 - ZEPEC e Bens Tombados**



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

Figura 47 - Bens Tombados – Conpresp e Condephaat



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

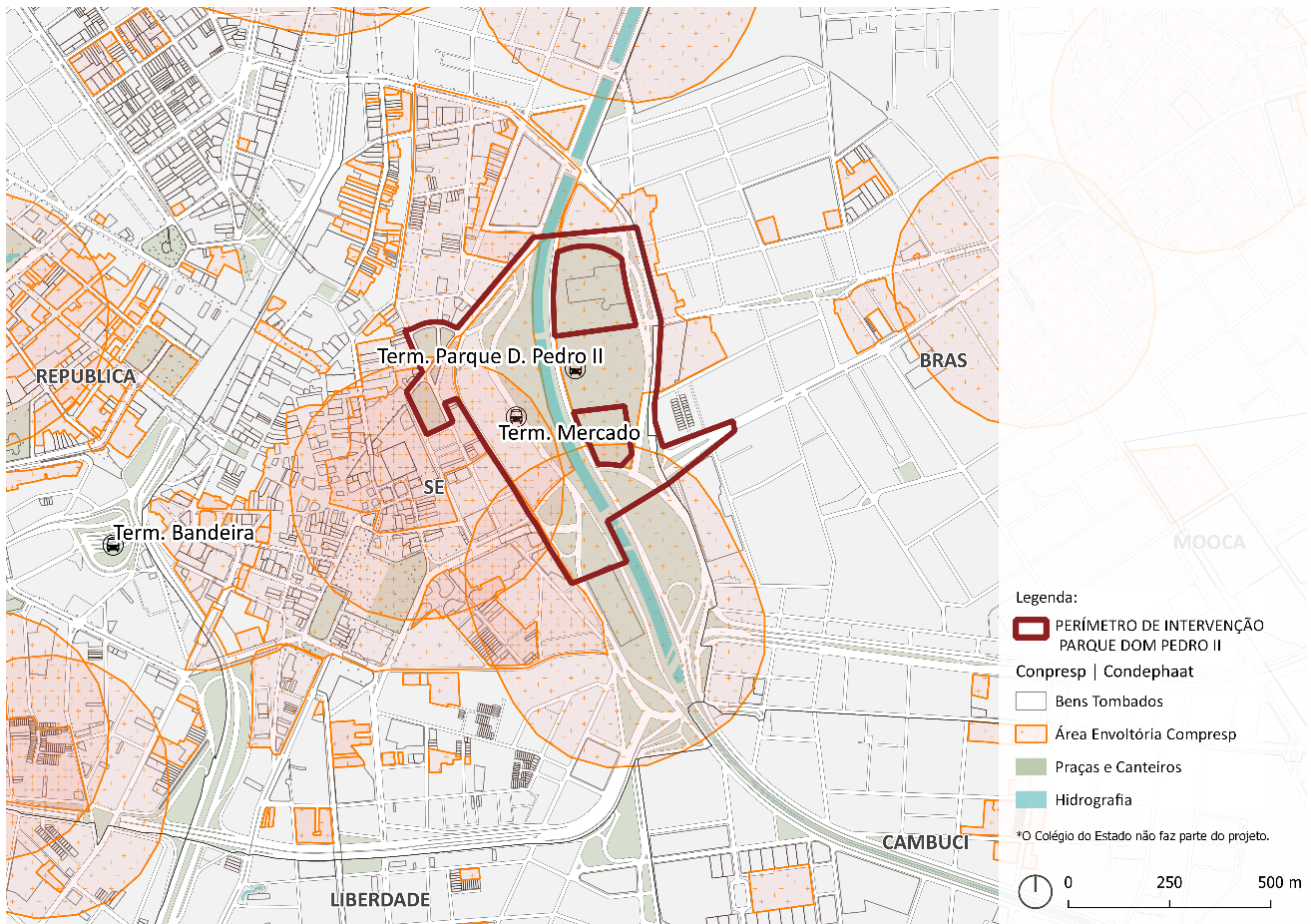
A ÁREA DA CONCESSÃO possui a seguinte relação de bens tombados:

- 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 – CONPRES (Figura 48), 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 48 - Área Envolvória – Conpresp

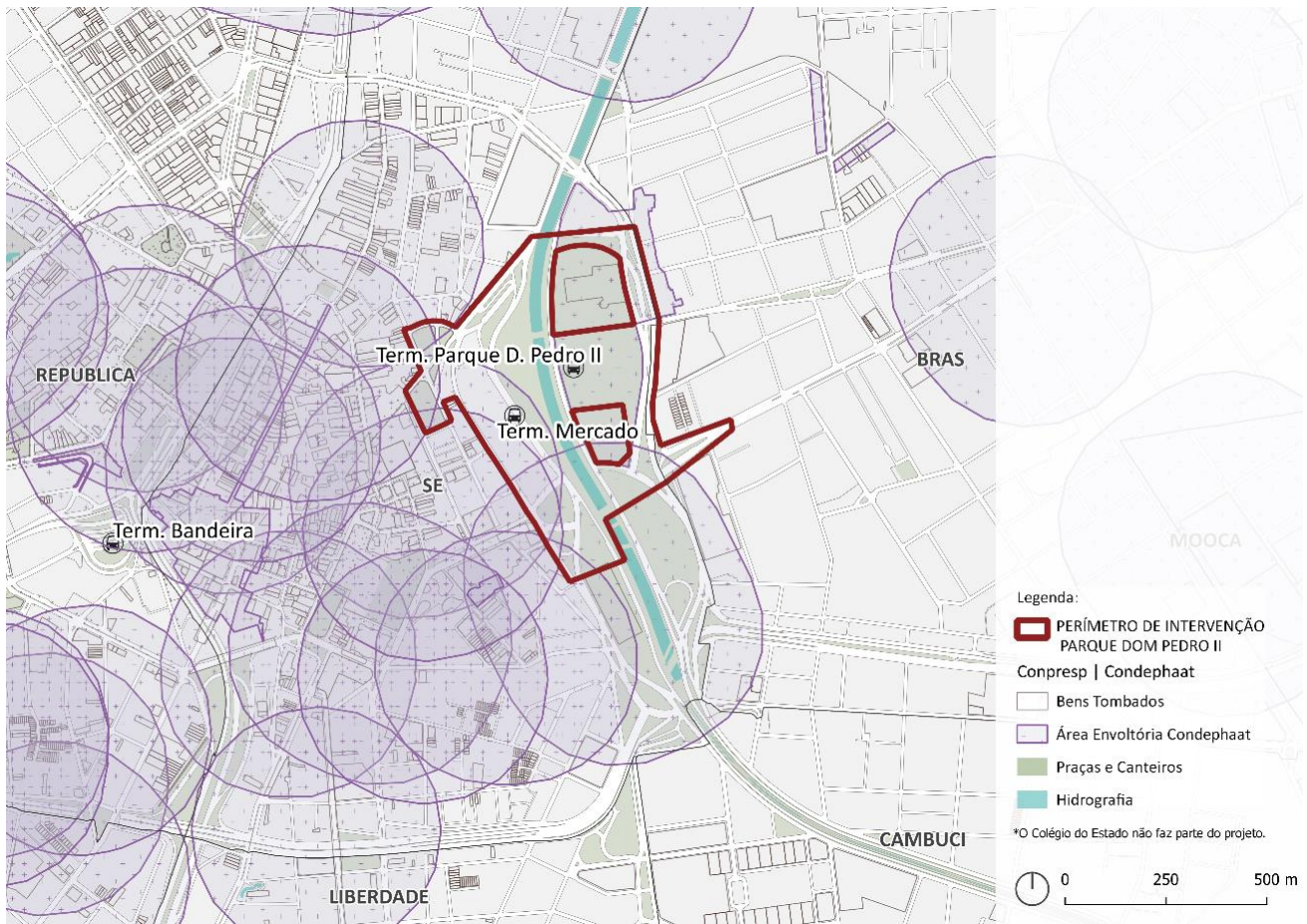


Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa

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 49**), 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 49 - Área Envoltória – Condephaat



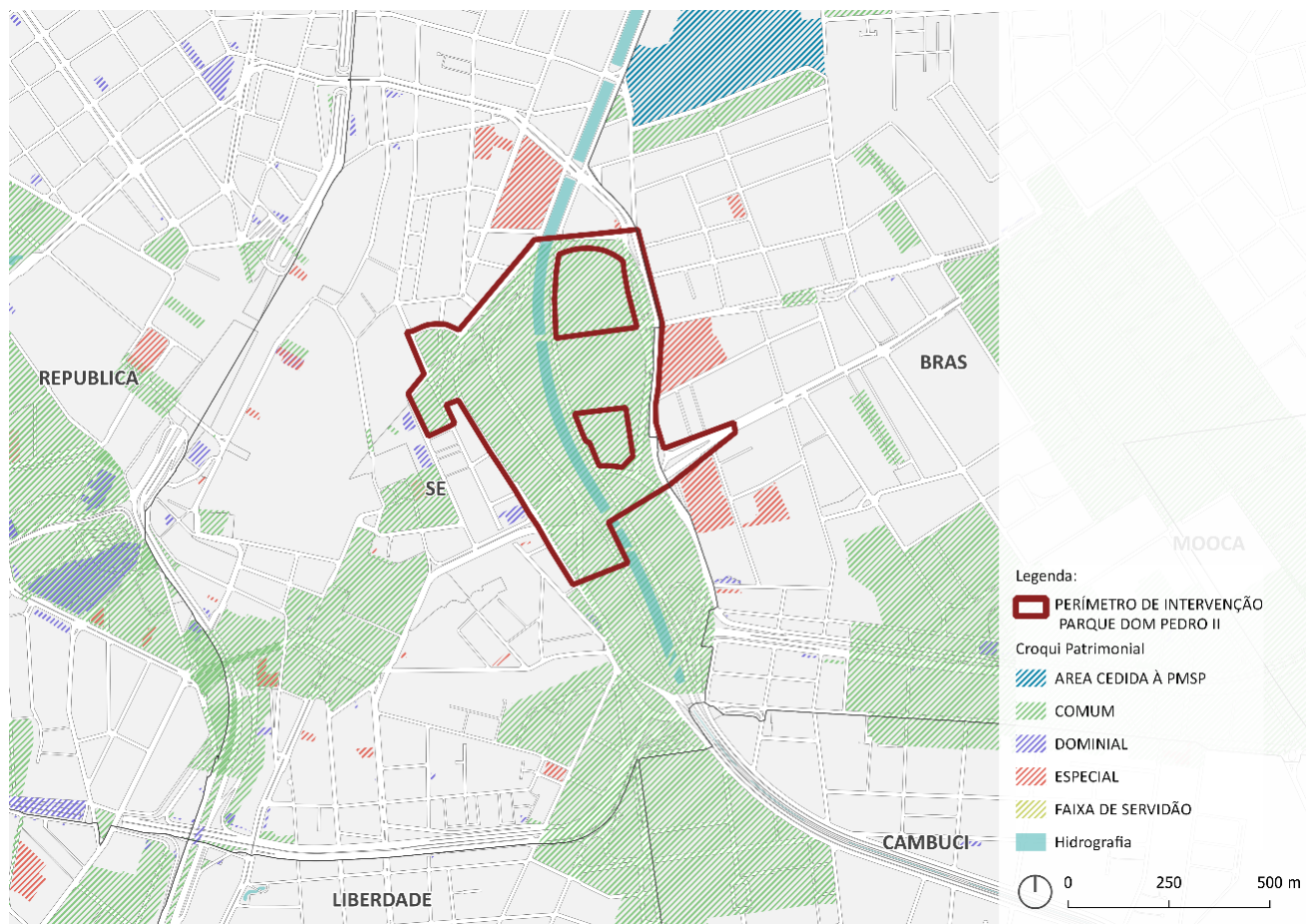
Elaboração: SP Parcerias. Dados: Mapa Digital da Cidade – Geosampa.

## 2.9. LEVANTAMENTO FUNDIÁRIO

O ÁREA DA CONCESSÃO possui croqui patrimonial 101367, conforme indicado na **Figura 50** 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)<sup>25</sup>.

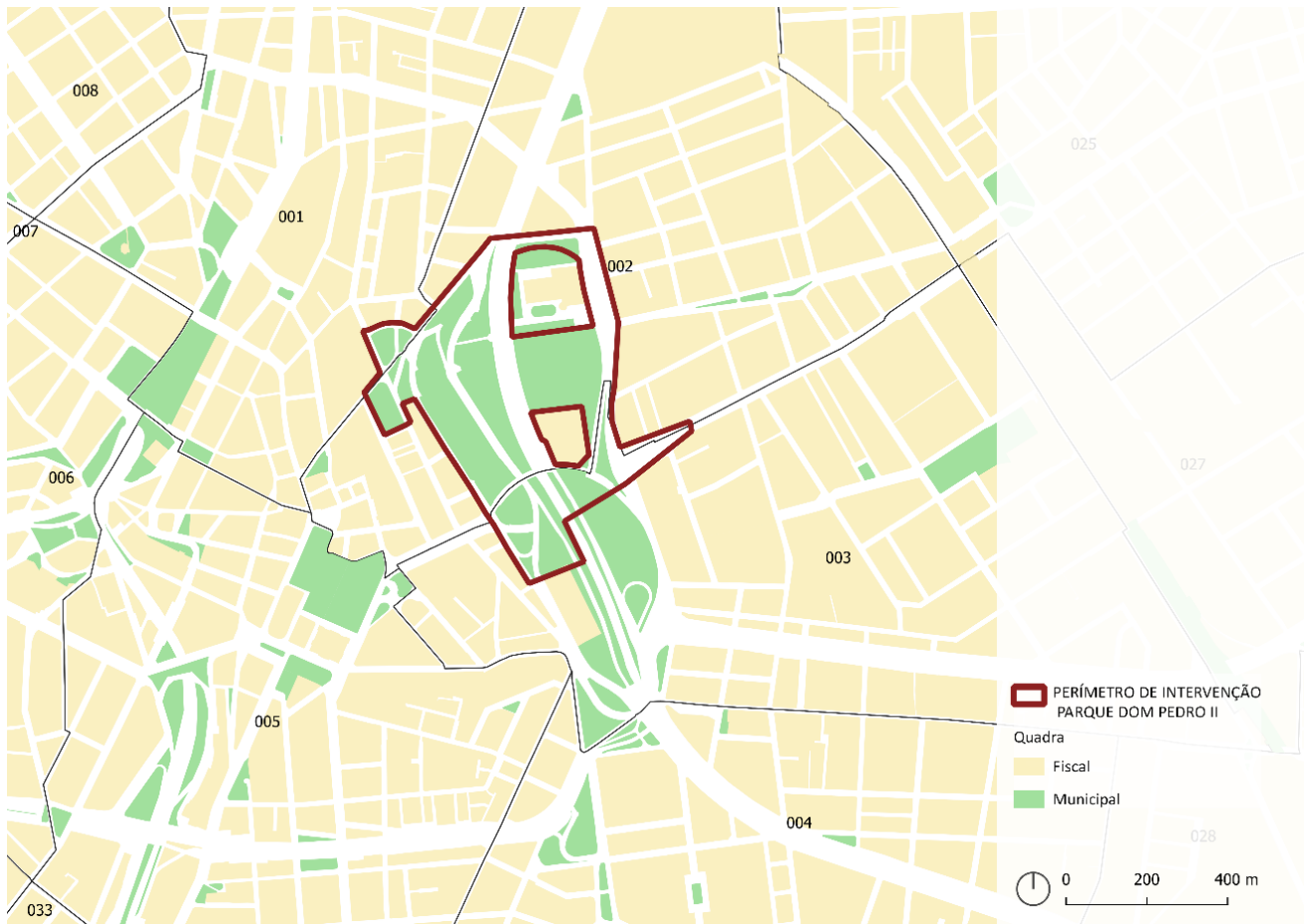
**Figura 50** - Croqui Patrimonial



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

<sup>25</sup> Subanexo I do Anexo III do Edital - Memorial Descritivo da Área - Informações Fundiárias.

Figura 51 - Quadra e Setor Fiscal.



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