

Código		Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003		Ø
Emissão	Folha	
26/06/2012	1	de 132
Contrato		
OS.		

DOCUMENTO TÉCNICO

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Projetista / Fornecedor Verificação _____ CREA Nº _____ Aprovação _____ CREA Nº _____
Linha 6 - LARANJA Lote Trecho / Sist. Trecho São Joaquim - Brasilândia Sub. Trecho / Sub. Sist. Conj. Un. Constr./ Sub. Conj.	Contratada Verificação _____ CREA Nº _____ Aprovação _____ CREA Nº _____

Objeto SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO PARA INTERVENÇÃO EM ÁREA ENVOLTÓRIA DE BENS TOMBADOS PELO CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO. HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO - CONDEPHAAT	METRÔ Verificação _____ / / Aprovação _____ / /
---	--

Documentos de Referência

Documentos Resultantes

Observações

	/ /	/ /	/ /	/ /
	/ /	/ /	/ /	/ /
	/ /	/ /	/ /	/ /
	/ /	/ /	/ /	/ /
	/ /	/ /	/ /	/ /
REV.	/ / EMITENTE / APROVAÇÃO	/ / CONTRATADA / APROVAÇÃO	/ / METRÔ / VERIFICAÇÃO	/ / METRÔ / APROVAÇÃO

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
2 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS**METRÔ**
DE SÃO PAULO

LINHA 6 - LARANJA

TRECHO SÃO JOAQUIM / BRASILÂNDIA

Relatório Ambiental para Solicitação de Autorização para Intervenção em Área Envolvente de Bens Tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio. Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT

RT-6.00.00.00/1Y7-003
Junho / 2012

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
3 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Sumário

1 - APRESENTAÇÃO	4
2 - DETALHAMENTO DO PROJETO	7
2.1 Traçado da Linha 6 – Laranja - Trecho Brasilândia – São Joaquim.....	11
2.2 Caracterização Geral e Descrição do Pátio de Manutenção e Guarda de Trens	18
2.3 Características Gerais das Estações	22
2.3 Dimensionamentos das Estações	40
2.4 Características Construtivas.....	41
2.5 Benefícios Socioambientais.....	43
3 - ÁREAS NECESSÁRIAS PARA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	44
4 - BREVE HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO URBANA DOS BAIRROS CORTADOS PELA LINHA 6 .59	
4.1 Relação de Bens Patrimoniais Tombados Localizados na AID da Linha 6 - Laranja	105
ANEXOS.....	116
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO BRASILÂNDIA.....	117
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO VILA CARDOSO	118
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO ITABERABA / HOSP. V. PENTEADO.....	119
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO JOÃO PAULO I	120
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO FREGUESIA DO Ó.....	121
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO SANTA MARINA	122
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO ÁGUA BRANCA	123
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO POMPEIA.....	124
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO PERDIZES	125
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO CARDOSO DE ALMEIDA.....	126
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO ANGÉLICA PACAEMBU	127
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO HIGIENÓPOLIS / MACKENZIE	128
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO 14 BIS	129
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO BELA VISTA (TREZE DE MAIO)	130
PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM	131
FICHA TÉCNICA.....	132

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	4 de 132	
	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

1 - APRESENTAÇÃO

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, solicita ao Conselho de Defesa do Patrimônio. Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT, autorização para intervenção em área envoltória de bens tombados na área de inserção da Linha 6 – Laranja, Trecho São Joaquim / Brasilândia, em atendimento ao Parágrafo Único do Artigo 5º da Resolução CONAMA 237/97.

A Linha 6 – Laranja - Trecho Brasilândia – São Joaquim, será implantada na porção centro noroeste do Município de São Paulo buscando atender a uma demanda de conexão entre a área central e o vetor Noroeste da capital paulista, situado na Administração Regional Brasilândia – Freguesia do Ó. Cruzará importantes vias do Município de São Paulo, tais como: Marquês de São Vicente, Guaicurus/Clélia, Avenida Sumaré, Avenidas Angélica, Consolação, Nove de Julho e Brigadeiro Luís Antônio. Essa ligação caracteriza-se também pela passagem por grandes centros educacionais metropolitanos, como PUC, UNIP, FAAP, MACKENZIE, FMU e outros.

A Linha 6 – Laranja, ligará as regiões noroeste e sudeste da Região Metropolitana de São Paulo - RMSP, com aproximadamente 15,3 km de extensão. O Trecho Brasilândia – São Joaquim da Linha 6 - Laranja incluirá quinze estações, um pátio de manutenção, e poços de ventilação e saídas de emergências localizadas entre as estações. O marco inicial desta linha, localiza-se na extremidade da plataforma da Estação Brasilândia, na região Noroeste da cidade. Antes da estação Brasilândia será implantado o pátio de manutenção e estacionamento de trens, na área da Pedreira Morro Grande. O traçado comercial finaliza-se na Estação São Joaquim, contudo, a linha ainda possui um segmento de manobra logo à frente da estação final.

O “*Mapa de Localização do Empreendimento*” (CE-LLJ-01) e o **Mapa do Transporte Metropolitano**, destacando a **Linha 6 – Laranja**, são apresentados nas páginas seguintes.



DOCUMENTO TÉCNICO

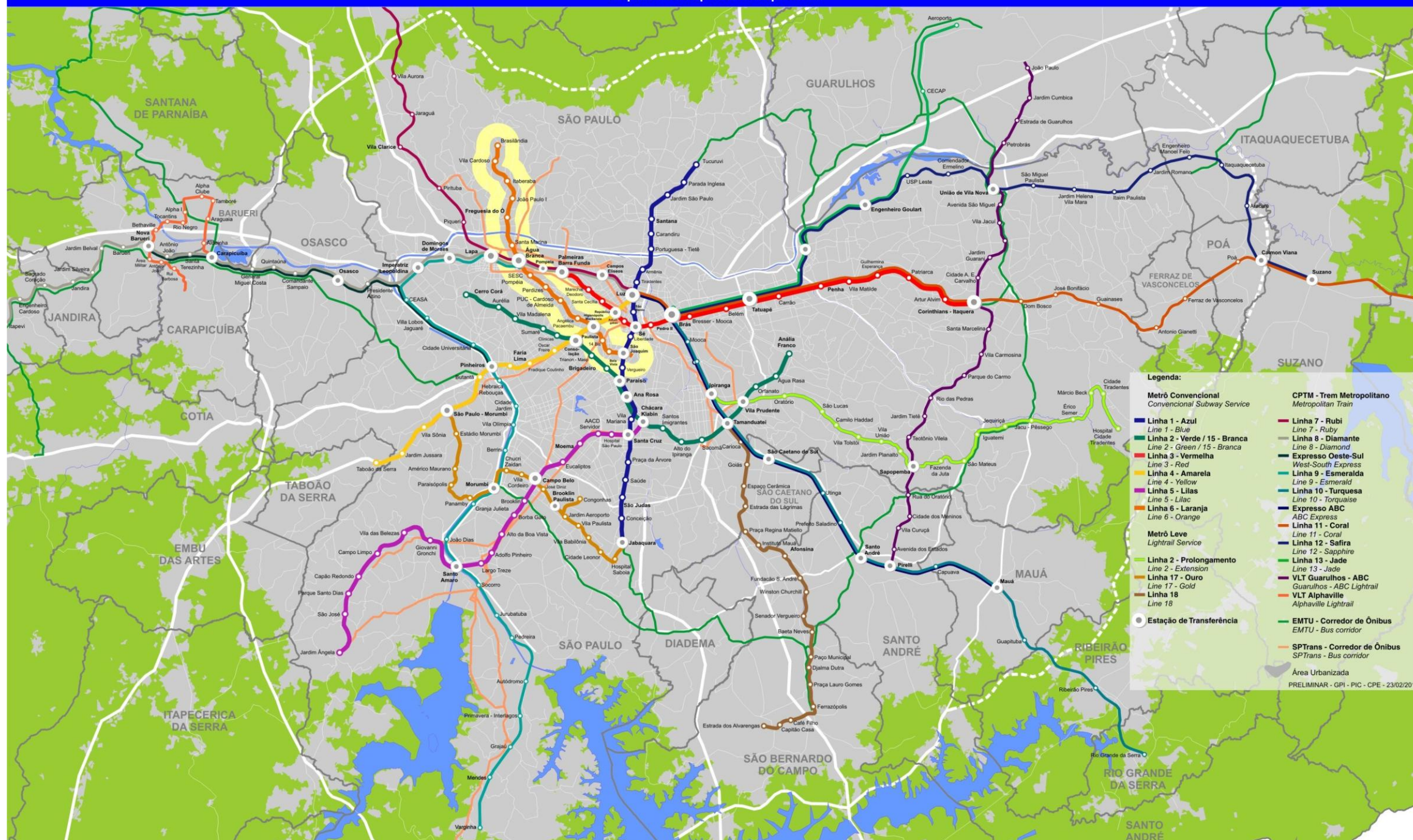
(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
	Folha	5 de 132		
	Emitente	/ /		
	Metrô - Verificação	/ /		

“Mapa de Localização do Empreendimento” (CE-LLJ-01)

Linha 6 - Laranja (trecho São Joaquim - Brasilândia)

Mapa do Transporte Metropolitano



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Preliminar - GPI - PIC - CPE - 23/02/2012

Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
Folha	7 de 132		
Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS		
Emitente	/ /		
Metrô - Verificação	/ /		

2 - DETALHAMENTO DO PROJETO

Grande parte da diretriz de traçado adotada para o Trecho Brasilândia – São Joaquim da Linha 6 – Laranja, ao contrário da maioria da malha metroviária de São Paulo, hoje em operação, insere-se do ponto de vista do relevo em uma sucessão de vales e cumeadas, cujas diferenças de cota entre eles chegam a ultrapassar os quarenta metros.

Esta particularidade tem implicações bastante significativas nos diferentes traçados estudados no projeto funcional, tanto no posicionamento de estações como no próprio alinhamento horizontal das alternativas estudadas. Além disso, em alguns casos, a elevada profundidade atingida por determinadas estações demandará soluções arquitetônicas compatíveis, sobretudo relacionadas aos deslocamentos verticais entre as plataformas de embarque e os pontos de acesso.

Outra questão que se destaca neste caso é o aproveitamento da área conhecida como Pedreira Morro Grande como pátio de manutenção e guarda de trens. A elevada altitude desta área em relação ao seu entorno demandou estratégias específicas quanto aos traçados estudados, visando compatibilizar rampas máximas com a necessidade de atingir a área em nível.

Partindo das proximidades da Estação São Joaquim da Linha 1 – Azul, a diretriz de traçado da Linha 6 – Laranja toma rumo Noroeste, ocupando uma faixa de aproximadamente 2,5 e 3,0 km de largura, delimitada pelas Linhas 2 – Verde e 3 – Vermelha do Metrô. Neste trecho, a nova linha buscará atender a área central da capital, passando por bairros como Bela Vista, Higienópolis, Consolação e Perdizes. Trata-se de uma região caracterizada por intensa urbanização e verticalização, atingindo densidades demográficas bastante expressivas.

As áreas ao longo da diretriz apresentam altos coeficientes de aproveitamento do solo urbano, definidos na legislação municipal, atingindo o coeficiente máximo igual a 4 (quatro), como no caso da região da Consolação e Higienópolis. A grande maioria do traçado nesta primeira parte da nova linha está situada em área de zonas mistas de altas densidades e zonas de centralidade polar. São exceções a este panorama a área da Bela Vista, onde uma parte da diretriz se desenvolve em Zona de Especial Interesse Social, e a área do vale da Av. Pacaembu, onde há uma Zona Exclusivamente Residencial e uma Zona Mista de Baixa Densidade, ambas com coeficientes de aproveitamento básico igual ao máximo (CA=1).

Este trecho é também marcado pela sucessão de vales e cumeadas, com expressivas diferenças de altura, como no vale da Av. Pacaembu em relação a Higienópolis e Perdizes. Em geral, ao longo do processo de construção da cidade, os vales foram ocupados pelo sistema viário estrutural, enquanto os divisores de água e as cotas mais altas abrigam vigorosa atividade urbana. Nos vales, há sempre um córrego canalizado associado à avenida, que implicam em restrição ao perfil da linha, haja vista a necessidade de recobrimento em relação ao túnel da nova linha. Todas estas características somadas geram algumas estações com grandes profundidades, superando 50 metros.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
8 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Na seqüência, a diretriz da Linha 6 – Laranja inicia uma deflexão à direita, cuja função é a transposição das áreas baixas e do leito do Rio Tietê. Além disso, é neste trecho também onde se realiza a articulação com a malha ferroviária, por meio da Estação Água Branca, da Linha 7 – Rubi da CPTM.

Esta região é caracterizada tanto por sua particularidade fundiária, fruto de áreas remanescentes da retificação do rio, quanto por sua herança industrial. Estas duas características combinadas geraram grandes parcelamentos e arruamentos com graves problemas de conexão e continuidade. Aliado a isto, o seccionamento histórico provocado pela ferrovia configurou uma reconhecida barreira urbana. Recentemente, observa-se maior interesse da iniciativa privada por áreas disponíveis nesta região e já é evidente o início de um processo de conversão de usos e de verticalização.

Este processo está ancorado na diretriz implícita de ocupação e adensamento desta área, prevista no Plano Diretor Estratégico. De fato, a totalidade do caminhamento da diretriz por esta região é caracterizada por Zonas Mistas de altas densidades, com coeficientes de aproveitamento máximo de 2,5. Isto, aliado a grande disponibilidade de lotes de grandes dimensões, potencializa um cenário de intensa verticalização.

Parte deste mesmo espírito, a Operação Urbana Água Branca, já em vigor, mas em fase de revisão, propõe várias ações de reparcelamento, arruamento e adensamento. Um de seus limites é a Rua Santa Marina, que compõe a diretriz do traçado.

Após a transposição do Rio Tietê, a diretriz assume o rumo Norte em direção à Brasilândia, mais especificamente a área conhecida como Pedreira Morro Grande, passando pela Freguesia do Ó. Aqui, ao invés de se deparar com a sucessão de vales e cumeadas, a diretriz assume um caminhamento paralelo a estes pontos notáveis da topografia, mas sempre mantendo o aumento paulatino das altitudes, chegando à área prevista para o Pátio de Manutenção e Guarda de Trens, cuja cota supera os 800 metros; valor semelhante aos observados na Avenida Paulista. Do ponto de vista geológico, trata-se de uma região assentada sobre granitóides, com rocha sã a profundidades da ordem de 30 metros, nas cotas mais altas, e de 5 metros, nos fundos de vale.

A exceção da região do entorno da Igreja da Freguesia do Ó e de áreas ao longo da Avenida Itaberaba, a região é marcada por uma ocupação relativamente recente e ainda carente de qualificação. Esta característica se agrava à medida que a diretriz atinge as imediações da área prevista para o pátio. Mais recentemente, sobretudo nas áreas mais ao sul deste trecho, observa-se o início de um processo de verticalização, parte dele nos fundos de vale e parte em meia encosta.

A região próxima à Av. Marginal do Rio Tietê está enquadrada como Zona de Centralidade Polar. Além dela, ao Norte, a região como um todo está contida numa extensa Zona Mista de média densidade. Esta grande área é, no entanto, quebrada por Zonas de Centralidade Linear, ao longo das avenidas de fundo de vale, e por Zonas Mistas de alta densidade nas cotas mais altas da Freguesia do Ó. Destaca-se também a Zona Especial de Preservação Cultural na área histórica da Freguesia do Ó.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	9 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Ressalta-se nesta região a significativa dificuldade de articulação viária. É notável a ausência de vias de maior porte, destinadas a deslocamentos mais extensos. Esta característica se torna ainda mais dramática no sentido Leste-Oeste. Pode-se afirmar que não existem vias de grande capacidade nesta direção. Recentemente, o sistema viário estrutural tem sido ampliado em direção ao norte, aproveitando as situações de fundo de vale, como é o caso das avenidas João Paulo I e Ministro Petrônio Portela.

Considerando o exposto, o traçado da Linha 6 – Laranja - Trecho Brasilândia – São Joaquim pode ser definido em três diferentes sub-trechos:

- **Sub-trecho 1:** extensão inicial da diretriz, desde a Estação São Joaquim até a Linha 7 – Rubi da CPTM;
- **Sub-trecho 2:** travessia da ferrovia e da área do Rio Tietê, desde a Estação Água Branca até a transposição do rio;
- **Sub-trecho 3:** segmento Norte da diretriz, da transposição do Rio Tietê até Brasilândia.



DOCUMENTO TÉCNICO
(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	10 de 132	
	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Mapa da Linha

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	11 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

2.1 Traçado da Linha 6 – Laranja - Trecho Brasilândia – São Joaquim

• *Pátio Morro Grande e Estação Brasilândia*

O Trecho Brasilândia – São Joaquim da Linha 6 – Laranja tem o seu marco inicial na extremidade da plataforma da Estação Brasilândia, na região Noroeste da cidade. Essa estação assenta-se em uma curva de 1000m e situa-se na quadra delimitada pelas ruas Prof. Viveiros Raposo, Domingos Francisco Lisboa e Estrada do Sabão, na cota de superfície 790 (tomada pelo centro da estação). As obras de construção desta estação ocuparão a quadra como um todo, e seu projeto deverá incluir a adequação do sistema viário e a implantação de um terminal de integração para as linhas de ônibus.

Antes da estação Brasilândia está localizado o pátio de manutenção e estacionamento de trens (Pátio Morro Grande) a ser implantado na área da Pedreira Morro Grande (Cota 807m), explorada pela empresa Pedreiras Anhanguera, cuja jazida, há mais de quatro anos não está sendo explorada comercialmente.

Para acesso ao pátio, o traçado realiza uma inflexão à esquerda, em curva com raio de 300 m, acompanhando o espigão onde se encontra a Rua Domingos Vega. Na quadra dessa via, em frente à via de acesso à Sabesp, será implantado um poço de ventilação e saída de emergência (VSE Domingos Vega).

• *Estação Vila Cardoso*

Após a Estação Brasilândia, o traçado segue em segmento tangente e com uma inflexão à direita, com curva de 400m atinge a próxima estação, a Estação Vila Cardoso. A Estação Vila Cardoso estará localizada próximo ao cruzamento da Estrada do Sabão com a Av. Michihisa Murata, local onde há um centro de abastecimento da Prefeitura Municipal (Sacolão) e um campo de futebol que integra as instalações do Centro Esportivo Osvaldo Brandão.

No caso desta estação, também, o projeto de arquitetura deverá prever a construção de um terminal de ônibus para integração de passageiros com a Linha 6 – Laranja. Vale observar que esse terminal é bastante relevante para o contexto de integração de transporte coletivo da Linha 6 – Laranja, na medida em que na Estação Brasilândia, anterior, o terminal proposto será de menores proporções, haja vista a indisponibilidade de áreas de maior porte.

Para tanto, o projeto deverá explorar a possibilidade de utilização do terreno do Sacolão, do conjunto esportivo e áreas vazias em frente à futura estação para acessos. As primeiras: áreas do Sacolão e do conjunto esportivo apresentam boas condições de implantação de um equipamento como esse. Já as áreas em frente à estação apresentam desníveis topográficos que requererão um projeto com contenções.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
12 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

O estudo de implantação estabelece a duplicação da Estrada do Sabão no trecho da estação para o equacionamento dos fluxos de tráfego que serão gerados pela existência da estação e do terminal, e o uso das áreas ocupadas pelo Sacolão e pelo campo de futebol para a implantação da estação na cota de superfície 780m e do terminal de integração.

Entre as estações Brasilândia e Vila Cardoso será posicionado um poço de ventilação e saída de emergência na quadra da Estrada do Sabão entre as ruas Moacir Cestari e a Rua Saldanha de Oliveira (VSE Saldanha de Oliveira).

• ***Estação Itaberaba / Hospital Vila Penteado***

Seguindo, o traçado realiza uma seqüência de três deflexões (esquerda, esquerda e direita, com raios de 380m, 300m e 321m, cruzando a Av. Min. Petrônio Portela e passando sob quadras edificadas até a Estação Itaberaba / Hospital Vila Penteado.

A Estação Itaberaba / Hospital Vila Penteado está posicionada no espigão encimado pela Av. Itaberaba, o qual divide as bacias da Av. Ministro Petrônio Portela, à esquerda, e da Av. João Paulo I, à direita. Esta estação terá seu canteiro de obras situado na quadra formada pelas ruas São Leonardo, Diadema e Amaro Domingues, com cota aproximada de superfície de 776m.

A localização dessa estação foi cuidadosamente estudada. Seu posicionamento atende simultaneamente ao Hospital Vila Penteado e a um importante trecho comercial da Av. Itaberaba, nas imediações da Praça Santa Marcela. O projeto de arquitetura deverá prever que a estação também opere como um importante elemento urbano de conexão entre o vale da Av. Min. Petrônio Portela, na cota aproximada de 740, e o eixo comercial da Av. Itaberaba, na cota 773.

No trecho entre as estações Vila Cardoso e Itaberaba / Hospital Vila Penteado haverá um poço de ventilação e saída de emergência entre as ruas Felipe de O. Mendes, Antônio M. Teixeira e Leonardo Miranda (VSE Felipe Mendes).

• ***Estação João Paulo I***

Após a Estação Itaberaba/Hosp. Vila Penteado, o traçado descreve uma curva à esquerda com raio de 500m, e uma posterior curva à direita com raio de 321,50m, buscando o vale da Av. João Paulo I. Nas proximidades da interseção entre as avenidas Miguel Conejo, João Paulo I e Rua Bayão Parente está localizada a Estação João Paulo I.

O canteiro para construção desta estação deverá ocupar uma área relativamente grande, que engloba uma primeira área delimitada pelas ruas Bayão Parente, Ubiraci e pela Av. João Paulo I, que atualmente não conta com nenhuma edificação de porte e por uma segunda área, ocupada por residências e comércio entre a Av. Miguel Conejo (continuação da Av. João Paulo I) e a Rua Ameliópolis.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
13 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

A Estação João Paulo I será implantada na cota de superfície 732,5m e requer a construção de um terminal para a integração com as linhas de ônibus que atenderão a bacia de captação a montante da estação, incluindo amplas áreas adensadas ao norte, que se valem da Av. João Paulo I como acesso rápido à Freguesia do Ó e, posteriormente ao Centro Expandido.

A proposta funcional apresenta a implantação desse terminal na área situada entre a Av. Miguel Conejo e a Rua Ameliópolis, em conjunto com a reformulação do sistema viário. Entre as estações Itaberaba/Hosp. Vila Penteado e João Paulo I haverá um poço de ventilação e saída de emergência, na quadra situada entre as vias: Rua Mestras Pias Filippini, Rua Tomás Ramos Jordão e Rua José Maria Coelho (VSE Filippini).

• *Estação Freguesia do Ó*

Após a Estação João Paulo I, o traçado segue sob a área edificada, paralelo a Av. Miguel Conejo, realizando quatro deflexões, à direita com curva de 1000m, à esquerda com curvas de 1000m e 450m e à direita novamente com curva de 600 m de raio, até a Estação Freguesia do Ó, que será implantada no terreno de cota 624,7m.

A Estação Freguesia do Ó, situa-se antes da faixa de domínio da linha de transmissão de energia elétrica, onde o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo prevê a implantação do sistema viário conhecido como Apoio Norte à Marginal do Rio Tietê. A estação está posicionada longitudinalmente em relação à Av. Miguel Conejo na quadra entre a Travessa Mona Lisa e a Rua Ribeiro de Moraes, utilizando como área para canteiro um grande galpão ali localizado. A cota do terreno na Av. Miguel Conejo é aproximadamente de 725.

O projeto da estação considera a criação de uma passagem para o Largo Oliveira Viana, que concentra a área comercial do centro local da Freguesia do Ó. Também estabelece a indicação do aproveitamento da área a ser desapropriada para estacionamento de automóveis e baias para o transporte fretado, bem como para passageiros de carona. De fato, as análises realizadas indicam um excelente potencial dessa estação cumprir essa função de integração com o modo auto, haja vista a sua proximidade com a Marginal do Rio Tietê e com a futura avenida do Apoio Norte, além da própria Av. João Paulo I.

Haverá um poço de ventilação e saída de emergência entre as estações João Paulo I e Freguesia do Ó situado na quadra formada pelas ruas Bonifácio Mateus de Leão, Simão Velho e Av. Miguel Conejo (VSE Simão Velho). Junto a essa estação também está prevista área para implantação de uma subestação elétrica.

• *Travessia do Rio Tietê e Estação Santa Marina*

A Linha 6 – Laranja segue a direção da Av. Santa Marina, transpondo o Rio Tietê, lançando mão de uma sucessão de cinco deflexões (esquerda, direita, esquerda, esquerda e direita), com raios de 1000m, 800m, 500m, 300m e 2504m. No cruzamento da Av. Santa Marina com a Av. Ermano

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
14 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Marchetti foi posicionada a Estação Santa Marina, na cota aproximada de superfície de 723,30m. As obras de construção da estação exigirão a ocupação de uma área onde atualmente funciona uma revenda de veículos. Esta estação também é de grande importância para o sistema de transportes, já que realizará a conexão com o corredor de ônibus Cachoeirinha – Centro.

O projeto de arquitetura dessa estação deverá considerar a integração com o corredor e a necessidade de acesso ao lado oposto da Av. Ermano Marchetti. Será aberta uma via a ser posicionada na parte posterior do terreno da estação, para estacionamento do transporte fretado.

Entre as duas estações (Santa Marina e Freguesia do Ó) haverá dois poços, um de ventilação e saída de emergência, localizado na quadra entre a Rua Balsa e a Marginal do Rio Tietê-sentido Lapa (VSE Tietê); e outro, localizado após o Rio Tietê junto da Marginal, no lado esquerdo da Av. Santa Marina, no sentido centro, nas proximidades da Rua Aquinos (Poço Aquinos). A primeira área, de 21.270 m², além da função de ventilação e saída de emergência, será utilizada para construir o conjunto de AMVs que permitirão a derivação e implantação de vias de estacionamento para 3 trens e veículos auxiliares sob o Rio Tietê.

• *Estação Água Branca*

A partir da Estação Santa Marina, o traçado faz suaves deflexões com raios de 504m, 300m, 1004m e desloca-se do eixo da Av. Santa Marina até a Estação Água Branca para evitar a interferência com a obra de transposição em desnível da linha ferroviária destinada a veículos e pedestres, prevista no programa de obras da Prefeitura Municipal de São Paulo.

A Estação Água Branca cota de superfície de 725,5m, está situada lateralmente ao alinhamento da Av. Santa Marina, imediatamente antes do cruzamento com a Linha 7 – Rubi da CPTM. Cabe destacar que a Estação Água Branca da Linha 6 – Laranja será um importante ponto de conexão da rede metro-ferroviária, já que está associada à Estação Água Branca da Linha 7 – Rubi da CPTM, requerendo, portanto, a adequação de acessibilidade entre ambos os projetos.

No trecho entre as estações Água Branca e Santa Marina haverá um poço de ventilação e saída de emergência (VSE Sara de Souza), na quadra situada na Av. Santa Marina, entre as ruas Sara de Souza e Bonifácio de Andrada.

• *Estação Pompéia*

A próxima estação é a Estação Pompéia, localizada ao longo da Rua Venâncio Aires, ligeiramente deslocada do eixo dessa via sob os terrenos que se estabelecem no lado esquerdo no sentido da Av. Sumaré, e também deslocada, aproximadamente 40 m do cruzamento com a Av. Pompéia, no terreno de cota 728,3m. A construção da estação exigirá a ocupação de lotes comerciais e residenciais, situados próximo ao cruzamento mencionado.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
15 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

O projeto da Estação Pompéia priorizará os espaços de circulação de pedestres, haja vista a existência de um bom número de pólos atratores no local: o próprio SESC Fábrica Pompéia, o Estádio Parque Antártica, os shoppings Bourbon e West Plaza. Contempla, também, o acesso de automóveis, de carona e táxis.

O traçado entre as estações Água Branca e Pompéia passa sob quadras edificadas, cruzando as ruas Clélia, Faustolo e Guaicurus, todas com edificações de pequeno gabarito, mediante uma curva à esquerda com 300m de raio. Neste segmento haverá dois poços, o Poço Guaicurus localizado entre as ruas Guaicurus, Mênfis e a orla ferroviária que será utilizado para entrada do shield e para acesso à Estação Água Branca em atendimento ao bairro de Vila Romana e outro, VSE Faustolo de ventilação e saída de emergência, localizado na Travessa Guido Maria Dreves, próximo ao cruzamento da Rua Dr. Augusto de Miranda com a Rua Faustolo.

• **Estação Perdizes**

A partir da Estação Pompéia, o traçado segue pelo eixo da Rua Venâncio Aires até as proximidades da Av. Sumaré. Mediante duas deflexões à direita e à esquerda em curvas com aproximadamente 500m de raio, alcança a Estação Perdizes. Essa estação está posicionada entre as ruas Apinagés e Apicás, em terreno de cota 736,80m. A construção desta estação exigirá a ocupação de lotes comerciais, situados na margem direita do vale no sentido da Av. Dr. Arnaldo.

No segmento entre as estações Perdizes e Pompéia haverá um poço de ventilação e saída de emergência (VSE Venâncio Aires) entre as ruas Caraíbas e Diana.

• **Estação Cardoso de Almeida**

Após a Estação Perdizes, o traçado faz duas deflexões à direita e a esquerda com curva de 400m de raio e novamente à direita e à esquerda, com curvas em torno de 2.500m de raio, passando sob áreas edificadas, buscando o eixo da Rua João Ramalho, e a nova estação: Estação Cardoso de Almeida.

A Estação Cardoso de Almeida estará praticamente implantada sob o cruzamento da Av. Cardoso de Almeida e da Rua João Ramalho, valendo-se, para sua implantação de uma área de estacionamento localizada no cruzamento destas vias, em terreno de cota de 790 m. O projeto da estação contempla um acesso do lado oposto da Av. Cardoso de Almeida, que será importante para o acesso de pedestres provenientes das instalações da Pontifícia Universidade Católica – PUC.

No segmento entre as estações Perdizes e Cardoso de Almeida haverá um poço de ventilação e saída de emergência (VSE João Ramalho) no meio da quadra localizada entre as ruas Dr. Franco da Rocha e Ministro Godói.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
16 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

• **Estação Angélica - Pacaembú**

Saindo da Estação Cardoso de Almeida, a diretriz da linha cruza a área residencial de baixa densidade do Bairro do Pacaembu, defletindo à direita com raio de 354m até atingir o vale do Córrego Pacaembu. Em seguida, deflete à esquerda com curvas de 1000m e 300m de raios.

Seguindo no rumo de Higienópolis, o traçado segue pela Rua Itatiara, buscando a Rua Sergipe até a Estação Angélica – Pacaembu, posicionada entre as ruas Ceará e Bahia, em terreno de cota 788m.

O projeto da estação prevê três acessos: um na esquina das ruas Bahia e Sergipe (Acesso Bahia), estando a cerca de 170 metros (uma quadra) da Avenida Angélica, importante eixo viário do local; outro na FAAP, esquina das ruas Itatiara e Armando Penteado (Acesso FAAP), possibilitando acesso direto dos estudantes e funcionários daquela instituição ao metrô. A uma distância de aproximadamente 300 metros do Acesso FAAP localiza-se a Praça Vilaboim, importante pólo e referência para a região. O terceiro acesso ficará na esquina das ruas Armando Penteado e Avaré (Acesso Pacaembu). Permitirá acesso ao Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho (Pacaembu), à Praça Charles Müller e à Avenida Pacaembu, estando cada um deles a aproximadamente 500 metros de distância da estação. Os três acessos estarão interligados por um boulevard subterrâneo que propiciará a interligação dos bairros de Higienópolis e Pacaembu, atualmente separados por um desnível.

No segmento entre as estações Cardoso de Almeida e Angélica-Pacaembú haverá dois poços de ventilação e saída de emergência: um na rua Manoel Maria Tourinho (VSE Itabaquara) e o outro entre as ruas Itápolis e Itatiara (VSE Pacaembu). A partir do VSE Pacaembu será implantada uma via de estacionamento com capacidade para dois trens.

• **Estação Higienópolis / Mackenzie**

O traçado deflete à direita com curva de 1004m de raio e segue acompanhando o alinhamento do eixo da Rua Sergipe em tangente. Após esta, o traçado segue em curva à direita, com raio de 404m, e alcança a Estação Higienópolis/Mackenzie da Linha 6 - Laranja.

A Estação Higienópolis/Mackenzie está situada no cruzamento da Rua Sergipe com a Av. da Consolação, utilizando como área para o poço central e canteiro de obras um conjunto de lotes onde atualmente funciona um estacionamento de veículos. Será implantada em terreno de cota 797,84m. Esta estação será de fundamental importância na rede metro-ferroviária, pois é o ponto de conexão entre as Linhas 6 – Laranja e 4 – Amarela. A distância entre o centro das Estações Higienópolis/Mackenzie (Linha 6 – Laranja) e Higienópolis (Linha 4 – Amarela) é da ordem de 280 metros. Esta característica exigirá do projeto de arquitetura a previsão de dispositivos convenientes para a circulação de usuários que realizarão o transbordo entre as duas linhas (esteiras rolantes).

No cruzamento da Rua Sergipe com a Rua Mato Grosso será implantado um novo poço de ventilação e saída de emergência (VSE Mato Grosso) atendendo ao segmento entre as Estações Higienópolis/Mackenzie e Angélica/Pacaembu.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
17 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

• **Estação 14 Bis**

A partir da Estação Higienópolis/Mackenzie, o traçado atravessa sob quadras edificadas e cruza as ruas Bela Cintra, Augusta e Frei Caneca, buscando o alinhamento da Rua Paim até a Praça 14 Bis, na Avenida Nove de Julho, e passando no espaço livre que há entre dois grandes edifícios próximos a este local. Para tanto, realiza uma inflexão à esquerda com curva de 500m de raio, um desenvolvimento em tangente, seguido de uma nova curva à direita com 304m de raio.

Na Praça 14 Bis situa-se a Estação 14 Bis na cota de superfície 759,5m. O projeto de arquitetura deverá prever uma adequada conexão com a Parada 14 Bis do Corredor 9 de Julho e com o lado oposto da praça no sentido centro – bairro da Av. Nove de Julho.

Vale observar que esta estação possuirá uma importante função de origem de viagens provenientes de uma região densamente habitada da Bela Vista, como de destino para viagens que acessam os grandes equipamentos de saúde (Hospital Sírio- Libanês e Nove de Julho) e as clínicas médicas do entorno.

A construção da estação utilizará o leito da Rua Dr. Lourenço Granato e parte da quadra delimitada pelas ruas Manoel Dutra, Rua Dr. Lourenço Granato e Av. 9 de Julho, onde há atualmente um posto de abastecimento de combustíveis, uma área da Prefeitura de São Paulo, um pequeno edifício e outras pequenas edificações.

Entre as Estações 14 Bis e Higienópolis/Mackenzie haverá um poço de ventilação e saída de emergência (VSE Frei Caneca) nas proximidades do cruzamento da Rua Dona Antônia de Queirós com a Rua Frei Caneca.

• **Estação Bela Vista (Treze de Maio)**

Na sequência, o traçado deflete à direita e depois à esquerda com curvas de 2.504m e 300m de raios, passando sob quadras edificadas da parte alta do Bairro da Bela Vista e cruzando vias como dos Franceses, dos Ingleses e Treze de Maio, buscando o eixo da Av. Pedroso. Neste ponto, entre as Avenidas 13 de Maio e Brigadeiro Luis Antonio será implantada a Estação Bela Vista (Treze de Maio) na cota de superfície 790m.

Uma porção da Rua Pedroso e da Rua Rui Barbosa, que nesse segmento apresenta fluxos de tráfego de menor intensidade e possíveis de serem desviados, está prevista para ser utilizada por ocasião das obras de construção da linha.

Entre as Estações Bela Vista e 14 Bis haverá um poço de ventilação e saída de emergência (VSE Almirante Marques) entre as ruas Almirante Marques Leão e Ulisses Paranhos.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
18 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

• *Estação São Joaquim e Trecho Final de Manobra*

O traçado então segue no sentido Leste, ligeiramente deslocado e em diagonal em relação à Rua Pedroso, até atingir a Estação São Joaquim. A Estação São Joaquim, localizada junto à interseção entre a Av. da Liberdade e a Rua Pedroso, aproveita lotes existentes entre essa avenida e a alça de acesso à Av. 23 de Maio para as obras de construção da estação. A cota do terreno nesta área é de 779. Essa estação é bastante importante no contexto da rede, pois permitirá a conexão metroviária com a Linha 1 – Azul.

No segmento entre as Estações São Joaquim e Bela Vista haverá um poço de ventilação e saída de emergência (VSE Pedroso), localizado na quadra entre as vias Martiniano de Carvalho e Artur Prado.

Após a Estação São Joaquim, o traçado da linha possui um segmento de manobra à frente, com início no poço de ventilação e saída de emergência localizado no final da Rua Senador Felício dos Santos, na quadra que se estende desta via até a Rua Conselheiro Furtado (VSE Felício dos Santos).

2.2 Caracterização Geral e Descrição do Pátio de Manutenção e Guarda de Trens

Os estudos de traçado definiram a área que abrigava a Pedreira Morro Grande como local para a implantação do pátio de manutenção e guarda dos trens da Linha 6 – Laranja. O terreno ocupado pela antiga pedreira é de grandes proporções, com mais de 250 mil m², apresenta, porém, uma geometria bastante irregular e com fortes variações altimétricas, com cotas variáveis entre 765 m (Rua Teixeira Leite) e 850 m (Rua Domingos Vega). A Figura 7.4-2 apresenta os limites dessa área e o conjunto de fotos, que formam a Figura 7.4-3, permite a observação do local.



Vista geral da área (aterro e cava) da Pedreira Morro Grande e do local projetado para a implantação das estruturas do Pátio da Linha 6

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
19 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Vista geral da área do aterro da Pedreira Morro Grande, local onde se projetou a implantação do pátio.



Nova vista da área.



Instalações atuais da Pedreira Morro Grande, que estão desativadas.



Portaria atual da Pedreira Morro Grande.



Nova vista das instalações atuais da Pedreira Morro Grande.



Vista da área da cava da jazida da pedreira.

Área da Pedreira Morro Grande

Na região da pedreira, propriamente dita, ainda pode ser encontrada grande quantidade de rocha parcialmente britada, vários equipamentos de mineração e britagem abandonados, assim como antigas instalações / estruturas civis e de acessos.

A escolha da área do Pátio da linha 6 – Laranja foi condicionada, especialmente, pela disponibilidade de áreas ao longo das alternativas de traçado estudadas pelo projeto funcional. Com o crescimento da cidade restaram poucas áreas com tamanho adequado para serem ocupadas por um pátio de trens, considerando a necessidade de estacionamentos de trens, áreas para manutenção, lavagem, edifícios administrativos, além de facilidade de acesso, custo de implantação e impacto urbano.

Trata-se de uma área totalmente em rocha granítica de primeira qualidade, com cortes e aterros decorrente da exploração comercial. Na área analisada, funcionou durante anos uma pedreira de granito, a Pedreira Anhanguera S/A Empresa de Mineração Filial Morro Grande.

Posteriormente, parte da cava de exploração foi reaterada (porção sudoeste) com resíduos diversos e outra parte permanece aberta, inclusive com a formação de um lago no fundo da cava de rocha. Após vários estudos de alternativas, escolheu-se a área da cava existente para a implantação do pátio, não permanecendo quaisquer estruturas metroviárias sobre a região aterrada, sendo que a área

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	20 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

remanescente continuará tendo acesso pelo viário local. A exploração comercial da área encontra-se paralisada há quatro anos, ainda que, segundo as informações colhidas, a empresa mantenha-se ativa.

Unidades de Serviços

O pátio de manutenção e estacionamento de trens foi dimensionado e projetado funcionalmente para o atendimento das seguintes necessidades (serviços):

- Portarias;
- Estacionamento, limpeza e lavagem dos trens;
- Manutenção dos trens;
- Estacionamento e manutenção dos veículos auxiliares;
- Estacionamento e manutenção de veículos de uso interno;
- Manutenção dos equipamentos da linha;
- Manutenção de obras civis da linha;
- Manutenção de áreas ajardinadas da linha pertencentes ao Metrô;
- Abastecimento de veículos auxiliares e de uso geral interno;
- Armazenagem dos itens aplicados em toda a linha.

Sistema de Alimentação Elétrica (Subestação Primária)

Para a Linha 6 – Laranja, compreendida entre Brasilândia e São Joaquim, será construída uma subestação primária em área próxima à futura estação Freguesia do Ó. A subestação primária será concebida considerando duas linhas de entrada em 88 kV oriundas da concessionária de energia.

Na página seguinte é apresentada a Figura da Seção Geológica Referencial da Linha 6 - Laranja

,



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
	Folha	21 de 132		
	Emitente	/ /		
	Metrô - Verificação	/ /		

Figura da Seção Geológica Referencial da Linha 6 - Laranja

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
22 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

2.3 Características Gerais das Estações

2.3.1 Funcionalidades das Estações

Para fins funcionais, as estações projetadas para o Trecho Brasilândia – São Joaquim da Linha 6 – Laranja foram agrupadas em três categorias principais sob o ponto de vista de suas acessibilidades para os passageiros, a saber: (i) destinos e origens locais; (ii) articulação com sistema ônibus e (iii) articulação metro-ferroviária.

A categoria “*destinos e origens locais*” foi empregada nos casos em que a demanda de passageiros prevista para a estação será composta prioritariamente pela contribuição das atividades urbanas que já existem e, provavelmente, potencializadas a partir da implantação da linha 6 – Laranja. A demanda lindeira também será composta, em alguns casos, de integrações com modos privados de transporte, proporcionados por caronas, no sistema chamado de *Kiss and Ride*. Considera também que haverá contribuições do sistema atual de transporte coletivo sobre pneus. Neste caso, a rede de linhas de ônibus não se alteraria com a construção da nova estação, mas as linhas já existentes contariam com ponto de parada para atendimento da demanda de integração. Em geral, estes casos se situam em áreas urbanas consolidadas e adensadas. Estão incluídas nesta categoria as estações 14 Bis, Bela Vista, Angélica - Pacaembú, Cardoso de Almeida, Perdizes, Pompéia, Freguesia do Ó, Itaberaba-Hosp. V. Penteado, Brasilândia e Santa Marina.

A categoria “articulação com sistema ônibus” admite que a contribuição de passageiros para a nova estação será significativamente influenciada pelo contato com um corredor de média capacidade sobre pneus. Ao contrário da primeira categoria, neste caso, a rede de linhas de ônibus deverá ser reorganizada em função da presença da nova estação. Sendo assim, nestes casos, a previsão de um terminal de ônibus é uma estrutura fundamental para o adequado embarque e desembarque de passageiros. Estão incluídas nesta categoria as estações João Paulo I e Vila Cardoso.

Finalmente, a categoria “articulação metro-ferroviária” considera o contato da nova estação com o sistema sobre trilhos como a principal contribuição de demanda. Nestes casos, espera-se que o volume de passageiros de integração seja significativo, demandando articulações robustas, do ponto de vista da arquitetura das estações. Estão incluídas nesta categoria as estações São Joaquim, Higienópolis/Mackenzie e Água Branca.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
23 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Considerando esta classificação é exposta a seguir a relação de estações com a sua tipologia.

Estação São Joaquim – Articulação Metro-Ferroviária

- Integração entre as Linhas 6 – Laranja e 1 – Azul;
- Destinos e origens locais.
- Conexão com conjunto de linhas de ônibus de passagem.

Estações Bela Vista e 14 Bis – Destinos e Origens Locais

- Destinos e origens locais.
- Conexão com conjunto de linhas de ônibus de passagem, inclusive com a articulação com o Corredor Santo Amaro/9 de Julho.

Estação Higienópolis / Mackenzie – Articulação Metroferroviária

- Integração entre as Linhas 6 – Laranja e 4 – Amarela.
- Conexão com conjunto de linhas de ônibus de passagem, inclusive com a articulação com o Corredor Rebouças.
- Destinos e origens locais.

Estação Angélica - Pacaembú – Destinos e Origens Locais

- Destinos e origens locais.
- Conexão com conjunto de linhas de ônibus de passagem.

Estação Cardoso de Almeida – Destinos e Origens Locais

- Destinos e origens locais.
- Conexão com conjunto de linhas de ônibus de passagem.

Estação Perdizes – Destinos e Origens Locais

- Destinos e origens locais.
- Destinos e origens locais com acesso por carro.
- Conexão com conjunto de linhas de ônibus de passagem.

Estação Pompéia – Destinos e Origens Locais

- Destinos e origens locais, com grandes pólos geradores, como o Estádio, ShoppinCenter e eventos (SESC).
- Articulação com o Corredor Pirituba – São João de ônibus, além de conexão com conjunto de linhas de ônibus de passagem na Av. Pompéia.
- Destinos e origens locais com acesso por carro.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	24 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Estação Água Branca – Articulação Metroferroviária

- Integração entre as Linhas 6 – Laranja do Metrô, 7 – Rubi e 8 - Diamante da CPTM;
- Destinos e origens locais.
- Estação Santa Marina – Origens e Destino Locais
- Articulação com o Corredor Cachoeirinha – Centro;
- Destinos e origens locais.

Estação Freguesia do Ó – Origens e Destino Locais

- Origens e destinos locais;
- Conexão com conjunto de linhas de ônibus de passagem.

Estação João Paulo I – Articulação com Sistema Ônibus

- Articulação com o sistema de ônibus, com a implantação de Terminal de Integração e reformulação da rede de linhas;
- Origens e destinos locais.

Estação Itaberaba / Hospital Vila Penteado - Destinos e Origens Locais

- Destinos e origens locais, com atendimento duplo: Av. Itaberaba e Hospital Vila Penteado;
- Conexão com conjunto de linhas de ônibus de passagem.

Estação Vila Cardoso – Articulação com Sistema Ônibus

- Articulação com o sistema de ônibus, com a implantação de Terminal de Integração e reformulação da rede de linhas;
- Origens e destinos locais.

Estação Brasilândia – Origens e Destino Locais

- Origens e destinos locais, incluindo o futuro hospital previsto na região;
- Conexão com conjunto de linhas de ônibus de passagem.

2.3.2 Localização Referencial e Principais Características das Estações

Estação Brasilândia

A Estação Brasilândia está situada junto ao alinhamento da Estrada do Sabão, próxima a uma importante confluência de vias, que organiza a circulação da região: Estrada do Sabão e ruas Eurídice Bueno e Domingos Vega. Este entroncamento vem se consolidando como ponto focal da urbanização na região, tendendo à concentração de equipamento públicos, como é o caso do novo hospital a ser construído a norte da futura estação, próximo à Rua Domingos Vega.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
25 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Conforme o Plano Regional Estratégico (PRE) da Freguesia do Ó/Brasilândia, a estação está localizada em Zona de Uso Misto de Média e Alta Densidade e Zona de Centralidade Polar. A região é de urbanização recente e ainda em consolidação, marcada por densidades médias, formada por residências unifamiliares, construídas em pequenos lotes.

A área do entorno da futura estação é, assim como toda esta região, marcada pelas dificuldades de articulação viária, fruto de um parcelamento condicionado pela topografia difícil e pela falta de coordenação de ações urbanísticas que resultem em um tecido urbano melhor organizado.

Os planos de investimentos da Prefeitura de São Paulo para a região contemplam a implantação de um hospital nas proximidades desta futura estação. Esse hospital significará um novo e importante pólo atrator de viagens, com conseqüências sobre a acessibilidade local. A implantação da estação significará um importante motivador para o reordenamento viário, incluindo a construção de uma estrutura adequada para a integração de ônibus de passagem.



Área de inserção da estação Brasilândia.

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Brasilândia - DE-6.240100-4B2-001, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
26 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS**Estação Vila Cardoso**

A Estação Vila Cardoso está situada na Estrada do Sabão, contígua à área do Centro de Esportes e Lazer existente na área. Trata-se de uma área de urbanização relativamente recente e ainda não consolidada, formada pela sucessão de loteamentos associados à Estrada do Sabão, como via de penetração para norte. Conforme o Plano Regional Estratégico - PRE da Freguesia do Ó / Brasilândia, a estação está em Zona de Uso Misto de Média Densidade.

Do ponto de vista da morfologia do terreno, a região é marcada por uma topografia bastante acidentada, com grandes diferenças de cota. A Estrada do Sabão está construída sobre um espigão bastante estreito, com grandes declividades de ambos os lados. Neste caso, assim como a Estação João Paulo I, está prevista a implantação de terminal de ônibus, para captação da grande demanda oriunda das regiões mais ao norte.

**Área de inserção da Estação Vila Cardoso.**

(Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.)

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Vila Cardoso - DE-6-220100-4B2-001, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
27 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

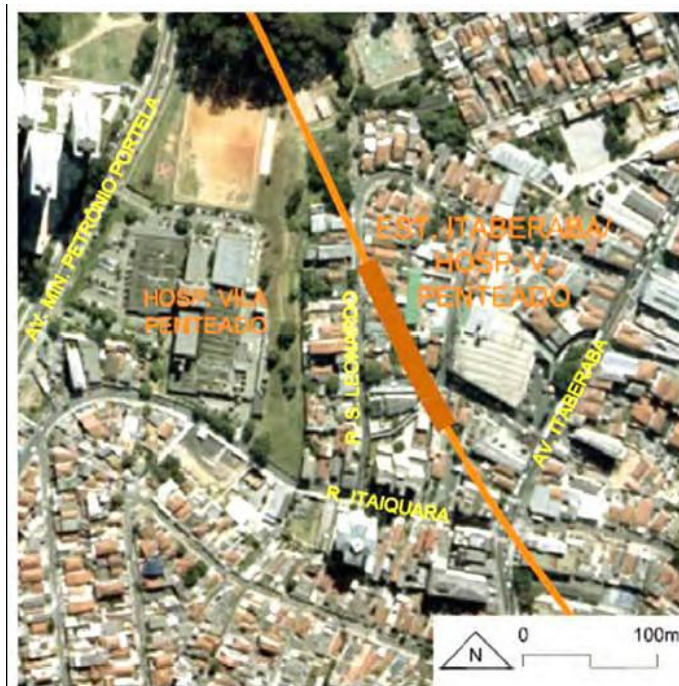
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Estação Itaberaba / Hospital Vila Penteado

A Estação Itaberaba / Hospital Vila Penteado está situada na quadra formada pelas ruas Diadema, São Leonardo e Amaro Domingues. Seu posicionamento visa atender a duas fortes demandas: o Hospital de Vila Penteado e a Av. Itaberaba. Conforme o Plano Regional Estratégico - PRE da Freguesia do Ó / Brasilândia, a estação está em Zona de Uso Misto de Média Densidade.

A Av. Itaberaba é um tradicional eixo comercial da região, que se inicia no centro histórico da Freguesia do Ó e penetra nas áreas mais ao norte, acompanhando a linha de divisão de drenagem. Esta via, na área do entorno da estação é seu ponto de maior vitalidade comercial, pois se situa próximo ao entroncamento com a Av. Parapuã. Já o Hospital Vila Penteado possui acesso pela Av. Min. Petrônio Portela, situada no fundo de vale e é um importante pólo gerador de viagens. É observável que ao longo da Av. Min. Petrônio Portela já ocorre um processo de implantação de edifícios de múltiplos pavimentos voltados a classes de renda média e media alta.

Entre as Av. Petrônio Portela e Itaberaba a diferença de cota supera os 30 metros e tem se apresentado como uma forte barreira à integração da região. O acesso vale - espigão é feito atualmente de forma inadequada pela área ao lado do Hospital ou pela Rua Itaiquara. Neste sentido, a futura estação foi pensada também como um elemento urbano para esta integração, utilizando as próprias escadas rolantes como forma de facilitar esta conexão.



Área de inserção da Estação Itaberaba/ Hospital Vila Penteado.

(Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.)

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Itaberaba / Hospital Vila Penteado - DE-6-200100-4B2-001, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
28 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Estação João Paulo I

A Estação João Paulo I está situada próxima do entroncamento das avenidas Miguel Conejo, João Paulo I e Rua Baião Parente, em uma zona de Uso Misto de Média Densidade e Zona de Centralidade Linear, conforme o Plano Regional Estratégico - PRE da Freguesia do Ó / Brasilândia. Trata-se de uma área importante do ponto de vista da circulação do entorno, já que a Rua Baião Parente dá acesso direto à Avenida Itaberaba, situada no espigão da Freguesia do Ó.

A região do entorno da futura estação pode ser considerada como uma área de urbanização recente e ainda em consolidação. O eixo das vias Miguel Conejo e João Paulo I vem se consolidando como eixo de centralidade linear e a tendência é de adensamento de usos comerciais e de serviços. Atualmente estas duas avenidas se notabilizam como vias de acesso a toda a porção norte desta região, contando já com grande número de linhas de transporte coletivo.

Neste sentido, está prevista, conforme destacado neste documento, a construção de um terminal de ônibus para integração das linhas com a rede metroviária. À situação de fundo de vale como eixo de mobilidade se associa o processo de adensamento das encostas nos dois lados, mas particularmente na porção oeste, onde se observa o aumento do número de lançamentos imobiliários de edifícios de múltiplos andares.



Área de inserção da Estação João Paulo I.

(Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.)

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação João Paulo I - DE-6-180100-4B2-001, é apresentado como Anexo.

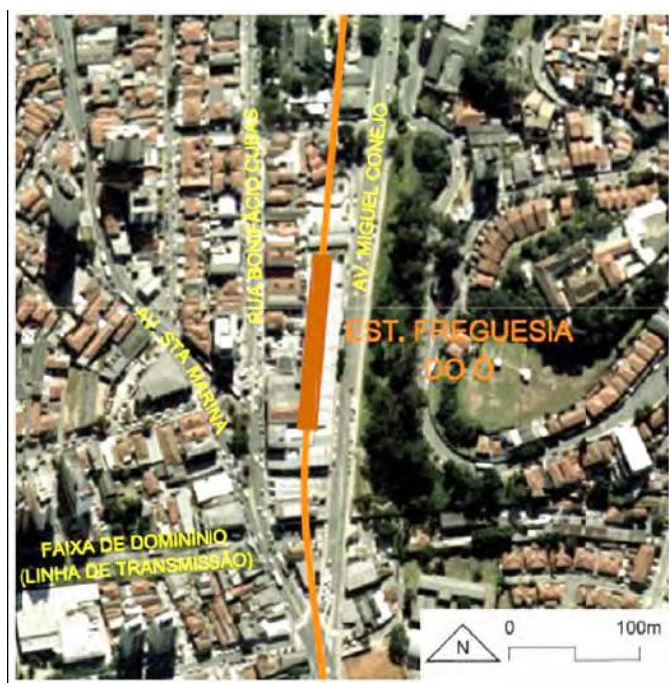
Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
Folha	29 de 132		
Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Emitente		
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	/ /		
	Metrô - Verificação		
	/ /		

Estação Freguesia do Ó

A Estação Freguesia do Ó está situada paralela ao alinhamento da Av. Miguel Conejo, em área próxima a um importante largo formado pelo entroncamento da Av. Santa Marina e das ruas Antonieta Leitão e Bonifácio Cubas. A Av. Miguel Conejo vem se consolidando como eixo de polarização das áreas do seu entorno. A área a leste desta avenida pode ser considerada com um centro comercial e de serviços de âmbito regional, possuindo forte conexão com o centro tradicional da Freguesia do Ó. Do ponto de vista da ocupação, é notável a predominância de edifícios de pequeno porte.

Já o outro lado da Av. Miguel Conejo é ocupado por usos habitacionais e é caracterizado pela forte declividade e por um parcelamento que dificulta o acesso à avenida. A presença de uma estação metroviária nesta área poderá representar um elemento de alavancagem para o comércio e serviços que já predominam nesta área. Cabe notar que a Freguesia do Ó é um centro local para toda a porção Noroeste, podendo dinamizar-se com a estação e, ainda, com o fato de que a PMSP pretende implantar uma nova via na faixa hoje ocupada por uma linha de transmissão elétrica, que virá a ser o chamado Apoio Norte da Marginal do Rio Tietê.

Prevê-se, também, que por ser uma estação localizada imediatamente antes do Rio Tietê, ela venha a agregar nas proximidades um conjunto de estacionamentos de automóveis, bem como recepcionar um terminal para ônibus fretados. Conforme o PRE da Freguesia do Ó / Brasilândia, a estação está localizada em Zona de Centralidade Polar e Linear e Zona de Uso Misto de Alta Densidade.



Área de inserção da Estação Freguesia do Ó.

Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Freguesia do Ó - DE-6-160100-4B2-001, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
30 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Estação Santa Marina

A Estação Santa Marina está situada na avenida homônima, logo após a interseção com a Av. Ermano Marchetti. O entorno da estação é caracterizado por um grande número de edifícios industriais, além de uma universidade particular (UNIP). Conforme o PRE da Lapa, a estação está em uma Zona de Uso Misto de Alta Densidade. Cabe destacar a função de integração de transporte coletivo que esta estação proporcionará com o Corredor de Ônibus Cachoeirinha – Centro.

Esta região é caracterizada tanto por sua particularidade fundiária, fruto de áreas remanescentes da retificação do rio, quanto por sua herança industrial. Estas duas características combinadas geraram grandes parcelamentos e arruamentos com graves problemas de conexão e continuidade. A solução destes problemas é objeto da Operação Urbana Diagonal Norte, prevista pelo Plano Diretor Estratégico, mas ainda não aprovada por lei específica.

Os problemas relacionados ao tecido urbano mencionados geram grandes entraves à circulação, em particular, dos modos não motorizados. Neste sentido, levando-se em consideração a posição da futura estação, será necessário prever formas mais adequadas de travessias de pedestres no sistema viário do entorno.



Área de inserção da Estação Santa Marina.

Fonte: Projeto Funcional / Metrô

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Santa Marina - DE-6-140100-4B2-001, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
31 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Estação Água Branca

A futura Estação Água Branca está localizada na Rua Santa Marina, ligeiramente deslocada de seu alinhamento, próxima a Estação Água Branca da Linha 7 – Rubi da CPTM. Conforme o PRE da Lapa, a estação está em Zonas de Uso Misto de Alta Densidade e Zona Especial de Interesse Cultural.

A região do entorno da futura estação é marcada por antigos edifícios industriais, alguns deles ainda em funcionamento. Recentemente, usos habitacionais têm ganhado expressão por meio da conversão de antigas áreas industriais em habitacionais. É notável o número de lançamentos imobiliários de edifícios de múltiplos andares. Esta tendência é reforçada pelo zoneamento em vigor, que prevê uma extensa zona de uso misto de alta densidade, em ambos os lados da ferrovia.

Destaca-se o significativo número de indicações de imóveis para tombamento, sobretudo ao longo da Av. Santa Marina. Esta via é um dos limites da Operação Urbana Água Branca (Lei Municipal nº 11.774, de 18 de maio de 1995, em fase de revisão), que propõe várias ações de reparcelamento, arruamento e adensamento na área do entorno da estação.

Há para a área, o projeto de uma transposição na Av. Santa Marina em desnível da linha férrea. Os projetos urbanísticos e de transporte metroferroviários em discussão para o entorno desta estação poderão alterar significativamente as características desta, dando-lhe um caráter de articulação e de uso maior do que o previsto com a interligação da Linha 6 – Laranja e Linha 7 – Rubi.



Área de inserção da Estação Água Branca.

Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Água Branca - DE-6-120100-4B2-001, 002, 007, 010, 011 e 012, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
32 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS**Estação Pompéia**

A Estação Pompéia se encontra no cruzamento da Av. Pompéia e Rua Venâncio Aires, numa posição privilegiada em relação aos vários pólos geradores de viagens da região, entre eles o SESC Fábrica da Pompéia, os Shoppings Bourbon e West Plaza e o Estádio Palestra Itália. Está também bastante próxima ao Corredor Pirituba-São João, da SPTrans. Conforme o Plano Regional Estratégico - PRE da Lapa, está em Zona de Uso Misto de Alta Densidade e Zona Especial de Interesse Cultural.

O posicionamento da estação, ao mesmo tempo em que garante acesso a estes equipamentos, permite o deslocamento conveniente da área de conflito de trajetórias da interseção da Av. Francisco Matarazzo e ruas Clélia, Turiassú e Carlos Vicari. A topografia e o parcelamento da região de entorno facilitam sobremaneira o acesso à área lindeira, caracterizada por usos mistos de alta densidade.

Da mesma forma que na Estação Perdizes, espera-se o afluxo de viagens de passageiros que se utilizam de automóveis (caronas).

**Área de inserção da Estação Pompéia.**

Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Pompéia - DE-6-100100-4B2-001, 003, 008, 009 e 011, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
33 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Estação Perdizes

A Estação Perdizes está localizada na Av. Sumaré, entre as ruas Apinajés e Apiacás. A Av. Sumaré opera como conexão das zonas Norte e Oeste com a região central da cidade, tendo como uma das principais características a concentração de equipamentos de comércio e serviço de médio porte; voltados, sobretudo, aos usuários de automóvel. Pode-se dizer que o processo de consolidação urbana ao longo da via ainda está em curso e há tendência de adensamento de usos comerciais.

Em ambos os lados, há predominância de usos habitacionais verticalizados, com certa proporção de usos comerciais de pequeno porte. Da mesma forma que nos casos precedentes, a topografia do lugar restringe a área de atendimento da estação. No entanto, tendo em vista sua posição em relação aos deslocamentos motorizados regionais e locais, é esperado que haja um considerável fluxo de passageiros acessando a estação por meio de caronas de transporte motorizado (“kiss and ride”).

Conforme o Plano Regional Estratégico - PRE da Lapa está localizada em Zona de Uso Misto de Média e Alta Densidade.



Área de inserção da Estação Perdizes.

Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Perdizes - DE-6-080100-4B2-001, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
34 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Estação Cardoso de Almeida

A Estação Cardoso de Almeida está localizada no cruzamento das ruas Cardoso de Almeida e João Ramalho. Esta área se notabiliza pela grande densidade habitacional, pela PUC e pela presença marcante de usos comerciais e de serviços ao longo da Rua Cardoso de Almeida.

A Rua Cardoso de Almeida, ao lado da Rua Monte Alegre, se caracterizam pelo atendimento aos deslocamentos na direção nordeste-sudoeste, que apresentam declividades bem mais razoáveis que a direção perpendicular. São também eixos organizadores da verticalização nesta região.

No seu entorno, conforme o Plano Regional Estratégico - PRE da Lapa, há Zona Especial de Preservação Cultural, Zonas de Uso Misto de Baixa e Média Densidade e Zona Exclusivamente Residencial.

O parcelamento e arruamento da região do entorno da estação é bastante afetado pelas fortes declividades, tanto na direção do vale da Av. Pacaembu, quanto na direção do vale da Av. Sumaré. A topografia da região determina uma considerável restrição da área de atendimento da estação, fato que é balanceado pela grande densidade e pela significativa capacidade de atração de viagens do lugar.



Área de inserção da Estação Cardoso de Almeida.

Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Cardoso de Almeida - DE-6-060100-4B2-001, 002, 014 e 018, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
35 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Estação Angélica - Pacaembú

A Estação Angélica - Pacaembú está situada na Rua Sergipe, entre as Ruas Ceará e Bahia, em área intensamente ocupada, adensada e verticalizada, compreendendo Zona de Uso Misto de Alta Densidade e Zona de Centralidade Linear conforme o Plano Regional Estratégico - PRE da Sé.

O eixo da Av. Angélica, situado próximo da estação projetada, é considerado como uma centralidade linear, de acordo com o Zoneamento em vigor, contando com forte caráter comercial de atendimento ao bairro de Higienópolis.

O tipo de parcelamento do entorno da estação é extremamente propício à acessibilidade por modos não motorizados, sobretudo ao longo de uma faixa de 200 metros de cada lado da Av. Angélica. Além desta faixa, do lado oeste da avenida, no entanto, ocorrem problemas de acessibilidade, seja pelo tipo de parcelamento, seja pela alta declividade do terreno.



Área de inserção da Estação Angélica-Pacaembú.

Fonte: Projeto Funcional / Metrô

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Angélica Pacaembu - DE-6-020100-4B2-001, 002, 014, 016 e 018, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
36 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS**Estação Higienópolis/Mackenzie**

A futura Estação Higienópolis/Mackenzie está situada na interseção das ruas da Consolação e Sergipe; e próxima à interseção da primeira com a Rua Dona Antônia de Queiroz. Do lado norte da Rua da Consolação, a Rua Sergipe dá acesso ao bairro de Higienópolis, caracterizado pela intensa verticalização de usos habitacionais. Já ao sul, a Rua Dona Antônia de Queiroz atende o eixo da Rua Augusta, com sua polarização comercial de serviços.

Conforme o PRE da Sé, a estação está em Zona de Centralidade Polar. Nesta região pode ser observada a forte presença de grandes parcelamentos com restrição de acesso, como a área do Reservatório Sabesp, o Cemitério da Consolação e a Universidade Presbiteriana Mackenzie. Tais equipamentos, aliados à presença de quadras extensas, apresentam certos desafios à articulação da Rua da Consolação com as áreas do entorno.

Vale observar que esta estação comporá junto com a Estação Higienópolis da Linha 4 – Amarela um só conjunto de articulação local e de transporte. Ainda que, como apontado neste textos, haja uma grande distância entre elas a ser vencida por meio de equipamentos lineares e verticais (esteiras e escadas) rolantes, pode-se afirmar que o conjunto servirá também às demandas da Consolação.

O terreno nesta área é caracterizado pelas declividades moderadas em direção à região da Av. Paulista. A Rua da Consolação, assim como a Av. Angélica, são linhas de drenagem natural do terreno em direção à região central, na porção de elevação entre os vales das avenidas 9 de Julho e Pacaembu.

**Área de inserção da Estação Higienópolis/Mackenzie.**

Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Higienópolis / Mackenzie - DE-6-010100-4B2-001, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
37 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Estação 14 Bis

A Estação 14 Bis está situada num ponto importante da Av. 9 de Julho. Por razões da conformação do terreno, a Praça 14 Bis organiza a confluência de diversas vias, que abastecem os dois lados do vale. Ao longo da avenida, opera um importante corredor de transporte coletivo segregado.

Trata-se de uma região de ocupação antiga e fortemente verticalizada. Destaca-se nesta extensão da avenida a concentração de edifícios de habitação, alguns deles de grandes proporções. As áreas contíguas à Av. 9 de Julho, nos seus dois lados, podem ser caracterizadas pela intensa proporção de usos habitacionais em relação ao restante. O lado noroeste, recentemente, vem sofrendo um processo de adensamento por edifícios de habitação para classes médias e médias altas.

Conforme o PRE da Sé esta estação está localizada em Zona Especial de Interesse Social, Zona de Centralidade Polar, Zona de Uso Misto e Zona Especial de Preservação Cultural. O lado noroeste da Praça 14 Bis é marcado pelas intensas declividades do terreno em direção ao vale, sobretudo nos primeiros 200 metros. Já o lado oposto da Praça, nota-se a presença de declividades menores, em razão do fundo de vale que existe entre as ruas Rocha e Cardeal Leme. Provavelmente, devido à contribuição deste corpo d'água, está prevista a construção de um reservatório de retenção sob a praça.



Área de inserção da Estação 14 Bis.

Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação 14 Bis - DE-6-030100-4B2-001, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
38 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Estação Bela Vista (Treze de Maio)

A Estação Bela Vista (Treze de Maio) está situada no Bairro do Bexiga, entre duas importantes avenidas: 13 de Maio e Brigadeiro Luis Antonio. Trata-se de uma região de ocupação antiga, onde predomina o uso do solo tipo misto de residência, pequeno comércio e serviços de padrão médio. Todo o entorno dessa área é dotado de rede de transporte coletivo estruturada por ônibus, além dos serviços públicos essenciais,

Conforme o PRE da Sé está localizada em Zona Especial de Interesse Social, Zona de Centralidade Polar, Zona de Uso Misto e Zona Especial de Preservação Cultural.



Área de inserção da Estação Bela Vista (Treze de Maio)

Fonte: Projeto Funcional / Metrô

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação Bela Vista (Treze de Maio) - DE-6-050100-4B2-001, 002, 008, 010, 011, 012 e 015, é apresentado como Anexo.

Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
Folha	39 de 132		
Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS		
Emitente	/ /		
Metrô - Verificação	/ /		

Estação São Joaquim

A Estação São Joaquim está situada no cruzamento de um antigo eixo de ligação das zonas centrais e sul (a Av. Liberdade e a Rua Vergueiro) com a Av. Pedroso, importante via de transposição da Av. 23 de Maio. Tendo em vista a forte ruptura urbana provocada pela Av. 23 de Maio, os pontos de transposição foram se consolidando como focos urbanos privilegiados, como é o caso das imediações do Viaduto Pedroso.

Trata-se de uma região bastante adensada e de intensa verticalização, que tem na Av. Liberdade/Rua Vergueiro um forte eixo de polarização de usos de comércio e serviços de caráter local e regional. Para leste deste eixo, os usos são bastante diversificados, com forte presença de habitações verticais. Destacam-se nesta região importantes Pólos Geradores de Viagens, como o Hospital Santa Catarina e alguns campi universitários, que se implantaram, provavelmente, a partir da melhoria da acessibilidade dada pelo início da operação da Linha 1 – Azul do Metrô.

Conforme o Plano Regional Estratégico - PRE da Sé a estação está em Zonas de Centralidade Polar. Do ponto de vista topográfico, a futura estação se situa em um divisor de águas, tendo de uma lado o vale da Av. 23 de Maio e de outro um fundo de vale, situado entre a Rua Tamandaré e Av. da Liberdade. Esta situação gera declividades acentuadas, sobretudo para Leste.



Área de inserção da Estação São Joaquim.
Fonte: Projeto Funcional, Metrô 2010.

O Projeto Básico de Arquitetura da Estação São Joaquim - DE-6-070100-4B2-001, 002, 009, 013 e 014, é apresentado como Anexo.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
40 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

2.3 Dimensionamentos das Estações

Para a caracterização geral do dimensionamento de cada uma das estações projetadas para o Trecho Brasilândia – São Joaquim da Linha 6 - Laranja são apresentados a seguir, de forma consolidada, através do Quadro 7.4-3, alguns dados gerais.

Dimensionamento / Projetos das Estações

Estações	Profundidades ** (m)	Acessos	Escadas Rolantes	Escadas Fixas	Bloqueios	Bilheterias	Elevadores
Brasilândia	30	3	24	10	16	9	5
Vila Cardoso	29	3	16	8	5	2	5
Itaberaba / Hospital Vila Penteado	45	2	14	7	4	2	2
João Paulo I	28	3	14	7	4	2	4
Freguesia do Ó	28	2	12	6	8	2	4
Santa Marina	26	4	14	7	19	6	3
Água Branca	29	2	10	5	9	2	3
Pompéia	31	2	14	8	5	2	4
Perdizes	22	2	16	8	6	2	4
Cardoso de Almeida	58	2	20	10	4	2	4
Angélica - Pacaembú	45	2	18	10	5	2	4
Higienópolis / Mackenzie	50	2	24	12	4	2	4
14 Bis	34	3	16	8	5	2	5
Bela Vista	48	3	16	8	5	2	5
São Joaquim	45	2	32	15	4	2	4

** Entre a plataforma e o nível superior (rua)

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
41 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

2.4 Características Construtivas

Os principais serviços a serem realizados na etapa de construção do empreendimento são relacionados a seguir.

2.4.1 Métodos Construtivos Básicos

A totalidade do traçado do Trecho Brasilândia – São Joaquim da Linha 6 – Laranja foi projetada em subterrâneo, tendo em vista as seguintes principais peculiaridades:

- Grande amplitude de relevo (120 m).
- Cruza várias drenagens, inclusive o rio Tietê.
- Cruza importantes vias de acesso (Av. 23 de Maio, Av. Brigadeiro Luiz Antonio, Av. Nove de Julho, Rua da Consolação, Av. Pacaembu, Av. Sumaré, Av. Marquês de São Vicente, Av. Marginal Tiete, Av. Miguel Conejo e Av. Petronio Portela).
- Grande variabilidade geológica e geotécnica.
- Intensa ocupação urbana, com muitas edificações de porte e fundações profundas, em especial na região de Higienópolis.
- Interfere com importante projeto da Prefeitura de São Paulo: Operação Urbana Água Branca.
- Integra-se com duas linhas existentes de Metrô, Linhas 1 e 4.
- Integra-se com uma linha da CPTM em Água Branca.

2.4.2 Túneis de Vias

Os túneis de via serão executados com tuneladoras EPB, exceto os túneis de acesso ao pátio e o estacionamento de trens, na região do Pacaembú, a serem executados através do NATM (New Austrian Tunnelling Method) e as estações serão construídas pelo método de vala à céu aberto - VCA (5), em NATM em rocha (3) ou em seções múltiplas (7) (tuneladoras + NATM).

O uso de máquinas tuneladoras como método construtivo principal dos túneis baseia-se, entre outras, nas seguintes vantagens:

- rapidez de execução, previsibilidade de execução, de custos e de cronograma.
- minimização dos riscos de recalques na superfície.
- menores interferências com o meio ambiente uma vez que não provocam o rebaixamento do lençol freático.
- túneis de via mecanizadas mesmo nos trechos em rocha, eliminando, nesses trechos, a execução por desmonte com explosivos.

2.4.3 Poços de Ventilação, Saídas de Emergência e Estações

Está prevista também a construção de Poços de Ventilação e Saída de Emergência (VSE) entre as estações ao longo do traçado.

As estações, em seção múltipla, apesar de sua complexidade executiva, procuram maximizar a utilização de tuneladoras mecanizadas nas áreas mais sensíveis atravessadas pelo traçado e

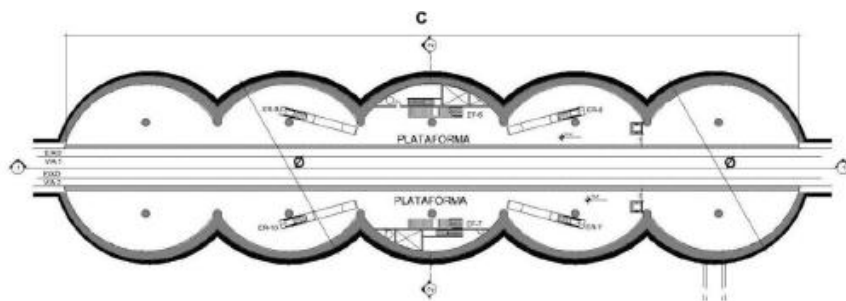
Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
42 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

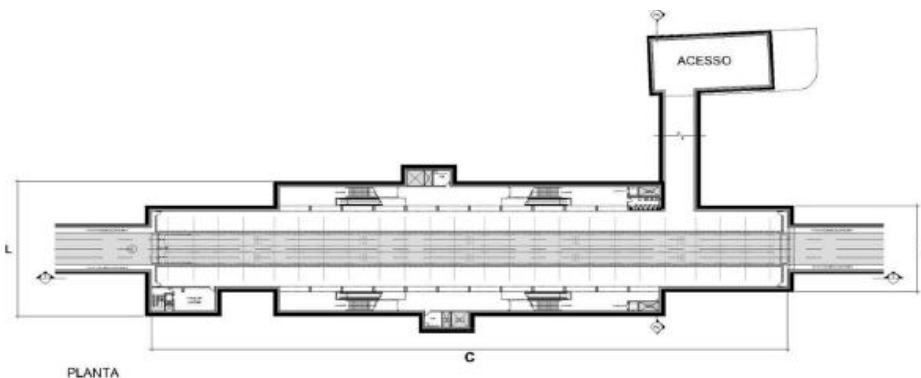
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

minimizar as interferências com as edificações e infraestruturas urbanas existentes. Os esquemas construtivos das estações estão apresentados nas figuras, apresentados a seguir:

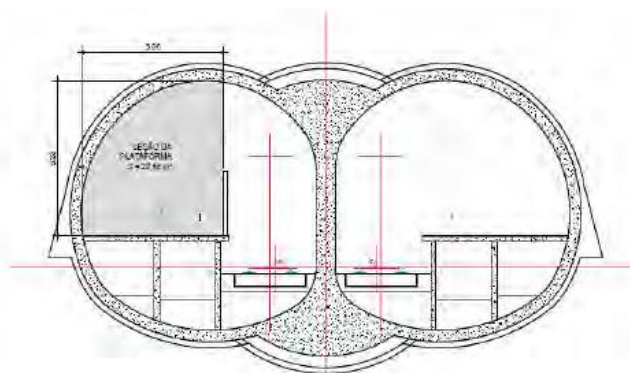
- **Estações em Vala a Céu Aberto -VCA:** Brasilândia, Vila Cardoso, Santa Marina, Pompéia e Perdizes, sendo as 3 primeiras em poços secantes múltiplos e as duas últimas em VCA poligonal.
- **Estações em NATM:** Itaberaba-Hosp. V. Penteado, João Paulo I e Freguesia do Ó.
- **Estações em seções múltiplas:** Cardoso de Almeida, Angélica-Pacaembú, Higienópolis-Mackenzie, 14Bis, Bela Vista e São Joaquim.



Estação em poços múltiplos secantes



Estação em vala, com paredes diafragmas e tirantes



Seção múltipla típica. Notar túnel piloto executado por TBM

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
43 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

2.5 Benefícios Socioambientais

Considerando a previsão de demanda diária estimada para a Linha 6 - Laranja, pode-se estimar e valorar em moeda (R\$) os benefícios socioambientais da implantação do Trecho Brasilândia – São Joaquim da Linha 6 – Laranja. A estimativa apresentada compara o cenário de implantação da Linha 6 com o cenário de não implantação da mesma.

Nota-se que os resultados apresentados na tabela apresentada abaixo estão alinhados com o objetivo geral desta linha que visa proporcionar transporte público seguro, rápido, acessível e ambientalmente sustentado.

Benefícios da Implantação do Trecho Brasilândia – São Joaquim da Linha 6 - Laranja

Benefícios	Benefícios da Linha 6		
	Unidades	Quantidades	Valores em R\$ (x 1000)
Redução da Emissão de Poluentes	ton/ano	108.876	18.832
CO,HC,NOx, MP e Sox	ton/ano	6.612	8.645
CO2	ton/ano	102.265	10.187
Redução do Consumo de Combustível	litros/ano	57.929.630	125.266
Diesel	litros/ano	25.378.972	47.370
Gasolina	litros/ano	32.550.658	77.896
Redução do Tempo de Viagem	horas/ano	119.378.328	511.826
Trabalho	horas/ano	75.960.430	312.104
Negócios	horas/ano	18.539.454	97.503
Outros	horas/ano	24.878.444	102.220
Redução do Número de Acidentes	acidentes/ano	1.937	17.023
Vítimas Totais	acidentes/ano	464	11.543
Fatais	acidentes/ano	16	2.608
Feridos	acidentes/ano	449	8.935
Sem vítimas	acidentes/ano	1.473	5.480
Redução do Custo de Operação e de Manutenção da Via		226.547.814	210.033
Ônibus	km/ano	39.767.736	124.369
Autos	km/ano	186.780.077	83.079
Manutenção e Operação de via	total anual	---	2.585
Benefícios Socioambientais - 2014 - L6			882.980

Fonte: Metrô (2011)

Portanto, conforme a tabela apresentada acima, a não implantação do empreendimento (alternativa “zero”) resultaria em grandes perdas de oportunidades de melhorias socioambientais. A estimativa apresentada valoriza os benefícios socioambientais de implantação do empreendimento em R\$ 882.980.000,00.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
	Folha	44 de 132		
	Emitente	/ /		
	Metrô - Verificação	/ /		

3 - ÁREAS NECESSÁRIAS PARA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

As desapropriações necessárias para a Linha 6 - Laranja correspondem basicamente às áreas relativas à implantação das estações, túneis de ventilação/emergência, edifícios de apoio, acessos e pátio.

Por se tratar de uma obra subterrânea, as desapropriações estão configuradas de forma pontual. Além disso, diversos imóveis passíveis de desapropriação são utilizados atualmente por estacionamentos, bem como edificações subutilizadas, esses casos são classificados como ocupação incipiente. Por outro lado, existem imóveis que são utilizados por residências ou comércios de pequeno e médio porte, além de equipamentos de lazer.

As desapropriações fazem parte do rol de ações comum à empreendimentos do Metrô, haja vista que as estações e edifícios de apoio terão inserção em área urbana consolidada, que muitas vezes apresenta-se com alto adensamento demográfico e de edificações. Sendo assim, os processos de desapropriação são inerentes à obra da Linha 6 - Laranja, que em contrapartida produzirá externalidades positivas de alta relevância, sobretudo para a população que atualmente reside em áreas desprovidas da malha metroviária, tal como na Brasilândia e Freguesia do Ó.

A localização das áreas a serem desapropriadas poderá ainda sofrer alterações e pequenos ajustes, sobretudo quando o projeto avançar e consolidar o projeto executivo. Após a definição integral das áreas a serem desapropriadas será realizada a avaliação desses imóveis individualmente, considerando sempre os aspectos normativos de perícia de imóveis que regem o instituto da desapropriação no Brasil.

O Decreto de Utilidade Pública nº 58.025, de 7 de maio de 2012, com a definição das áreas necessárias para implantação da Linha 6 - Laranja, é apresentado nas páginas seguintes:

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
45 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS


GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO Nº 58.025, DE 7 DE MAIO DE 2012

Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, ocupação temporária ou instituição de servidões, imóveis localizados no Município e Comarca de São Paulo, necessários à Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ

GERALDO ALCKMIN, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e nos termos dos artigos 2º, 6º e 40 do Decreto-Lei federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941, alterado pelas Leis federais nº 2.786, de 21 de maio de 1956, nº 6.306, de 15 de dezembro de 1975, nº 6.602, de 7 de dezembro de 1978, nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999, e nº 11.977, de 7 de julho de 2009,

Decreta:

Artigo 1º - Ficam declarados de utilidade pública, a fim de serem desapropriados, ocupados temporariamente ou para instituição de servidão pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ, por via amigável ou judicial, os imóveis descritos nos autos do processo STM-107/2012, necessários para a implantação da Linha 6 - Laranja da Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ, localizados nos Bairros de Freguesia do Ó, Lapa, Barra Funda, Perdizes, Consolação, Bela Vista e Liberdade, Município e Comarca de São Paulo, imóveis estes que constam pertencer a vários proprietários, tendo as medidas, limites e confrontações lançados nas plantas DE-6.26.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.24.03.73/1E1-001-Rev.0; DE-6.24.03.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.24.01.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.24.02.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.22.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.22.02.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.20.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.20.02.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.18.00.00/1E1-003-Rev.0; DE-6.18.00.00/1E1-004-Rev.0; DE-6.18.02.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.16.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.16.02.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.14.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.16.02.71/1E1-001-Rev.0; DE-6.14.02.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.12.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.12.02.74/1E1-002-Rev.0; DE-6.12.02.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.10.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.10.00.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.08.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.08.00.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.06.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.04.02.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.04.02.74/1E1-002-Rev.0; DE-6.04.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.04.00.00/1E1-002-Rev.0; DE-6.02.00.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.01.00.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.01.02.74/1E1-002-Rev.0; DE-6.03.01.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.03.02.74/1E1-001-Rev.0; DE-6.03.02.00/1E1-001-Rev.0; DE-6.03.02.72/1E1-001-Rev.0; DE-6.07.00.00/1E1-001-Rev.0 e DE-6.05.02.74/1E1-002-Rev.0, e com as avaliações relativas aos terrenos e benfeitorias e os demais elementos necessários, constituem, na Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ, o processo identificado pelo nº DE-MSP6-01/2012, dentro dos perímetros a seguir descritos:

I - planta DE-6.26.00.00/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-1, bloco 6010, com área de 209.818,22m² (duzentos e nove mil, oitocentos e dezoito metros quadrados e vinte e dois decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (60,36m), linha 2-3 (60,58m), linha 3-4 (111,03m), linha 4-5 (330,86m), linha 5-6 (78,52m), linha 6-7 (37,99m), linha 7-8 (62,21m), linha 8-9 (164,26m), linha 9-10 (44,45m), linha 10-11 (38,56m), linha 11-12 (187,13m), linha 12-13 (94,62m), linha 13-14 (114,59m),

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
46 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

linha 14-15 (218,93m), linha 15-16 (104,10m), linha 16-17 (44,35m), linha 17-18 (62,52m), linha 18-19 (92,08m), linha 19-20 (103,78m) e linha 20-1 (148,12m), todas confrontando com o remanescente do imóvel;

II - planta DE-6.24.03.73/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-1, bloco 6011A, com área de 216,21m² (duzentos e dezesseis metros quadrados e vinte e um decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (12,75m), no alinhamento ímpar da Rua Deolindo Gonçalves; linha 2-3 (17,03m), no alinhamento da Rua Roca Sales; linha 3-4 (12,20m), confrontando com o imóvel s/nº da Rua Roca Sales; linha 4-1 (17,67m), confrontando com o imóvel nº 25 da Rua Deolindo Gonçalves;

III - planta DE-6.24.03.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-1, bloco 6012B, com área de 833,76m² (oitocentos e trinta e três metros quadrados e setenta e seis decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (34,74m), no alinhamento par da Rua Domingos Vega; linha 2-3 (24,00m), confrontando com o imóvel de nº 508 da Rua Domingos Vega; linha 3-4 (34,74m), confrontando com os fundos dos imóveis da Rua Amadeu Menocchi; linha 4-1 (24,00m), confrontando com os imóveis de nº 460/464 da Rua Domingos Vega;

IV - planta DE-6.24.01.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 33-34-35-36-37-38-50-33, bloco 6013, com área de 1.308,00m² (um mil, trezentos e oito metros quadrados), a saber: linha 33-34 (2,85m), no canto chanfrado da Rua Eng. Dario Machado de Campos e Estrada do Sabão; linha 34-35 (23,45m), linha 35-36 (2,81m), linha 36-37 (15,67m), todas no alinhamento par da Estrada do Sabão; linha 37-38 (34,46m), no alinhamento ímpar da Rua Dr. Luis dos Santos Medeiros; linha 38-50 (39,98m), confrontando com os imóveis de nº 624 da Rua Eng. Dario Machado de Campos e nº 135 da Rua Dr. Luis dos Santos Medeiros; linha 50-33 (24,70m), no alinhamento par da Rua Eng. Dario Machado de Campos;

b) perímetro 26-27-28-29-30-31-32-55-56-57-58-26, bloco 6015, com área de 5.783,19m² (cinco mil, setecentos e oitenta e três metros quadrados e dezenove decímetros quadrados), a saber: linha 26-27 (20,54m), linha 27-28 (3,61m), linha 28-29 (10,15m), linha 29-30 (29,45m), todas no alinhamento par da Estrada do Sabão; linha 30-31 (39,93m), no alinhamento ímpar da Rua Eng. Dario Machado de Campos; linha 31-32 (75,08m), no alinhamento ímpar da Rua Padre José Materni; linha 32-55 (17,56m), confrontando com o imóvel de nº 635 da Rua Padre José Materni; linha 55-56 (91,00m), confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento par da Rua Professor Viveiros Raposo; linha 56-57 (21,00m), confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento par da Rua Domingos Francisco Lisboa; linha 57-58 (129,20m) e linha 58-26 (10,18m), ambas no alinhamento par da Rua Professor Viveiros Raposo;

c) perímetro 5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-5, bloco 6016, com área de 6.100,90m² (seis mil e cem metros quadrados e noventa decímetros quadrados), a saber: linha 5-6 (3,39m), no canto chanfrado da Rua Domingos Francisco Lisboa e Estrada do Sabão; linha 6-7 (122,63m), linha 7-8 (9,90m), linha 8-9 (10,69m), linha 9-10 (2,49m), linha 10-11 (10,29m), linha 11-12 (21,06m), todas no alinhamento par da Estrada do Sabão; linha 12-13 (4,11m), no canto chanfrado da Estrada do Sabão e a Rua Professor Viveiros Raposo; linha 13-14 (146,53m) e linha 14-15 (6,32m), ambas no alinhamento ímpar da Rua Professor Viveiros Raposo; linha 15-16 (1,69m), no canto chanfrado da Rua Professor Viveiros Raposo e a Rua Domingos Francisco Lisboa; linha 16-17 (19,44m), linha 17-18 (8,46m), linha 18-5 (9,71m), todas no alinhamento par da Rua Domingos Francisco Lisboa;

d) perímetro 40-41-42-43-44-45-46-47-40, bloco 6016A, com área de 1.246,44m² (um mil, duzentos e quarenta e seis metros quadrados e quarenta e quatro decímetros quadrados), a saber: linha 40-41 (10,20m), no alinhamento par da Estrada do Sabão; linha 41-42 (2,67m), no canto chanfrado da Rua Domingos Francisco Lisboa e Estrada do Sabão; linha 42-43 (16,50m), linha 43-44 (18,30m), ambas no alinhamento ímpar da Rua Domingos Francisco Lisboa; linha 44-45 (2,95m), no canto chanfrado da Rua Domingos Francisco Lisboa e Rua Professor Viveiros Raposo; linha 45-46 (28,85m), no alinhamento ímpar da Rua Professor Viveiros

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
47 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Raposo; linha 46-47 (39,50m), confrontando com os imóveis de nº 343 da Rua Professor Viveiros Raposo e nº 1214 da Estrada do Sabão; linha 47-40 (18,95m), no alinhamento par da Estrada do Sabão;

e) perímetro 19-20-21-22-23-24-25-19, bloco 6017, com área de 1.388,00m² (um mil, trezentos e oitenta e oito metros quadrados, a saber: linha 19-20 (55,12m), no alinhamento par da Rua Arurunemo; linha 20-21 (4,67m), no canto chanfrado da Estrada do Sabão e a Rua Arurunemo; linha 21-22 (3,63m), no alinhamento ímpar da Estrada do Sabão; linha 22-23 (4,37m) e linha 23-24 (40,60m), ambas confrontando com o imóvel de nº 1403 da Estrada do Sabão; linha 24-25 (21,00m) e linha 25-19 (35,00m), ambas confrontando com o remanescente do imóvel;

V - planta DE-6.24.02.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-1, bloco 6019B, com área de 988,00m² (novecentos e oitenta e oito metros quadrados), a saber: linha 1-2 (10,62m), linha 2-3 (23,97m), ambas no alinhamento ímpar da Estrada do Sabão; linha 3-4 (8,80m), no canto chanfrado da Estrada do Sabão e a Rua Saldanha de Oliveira; linha 4-5 (25,97m), no alinhamento par da Rua Saldanha de Oliveira; linha 5-6 (26,80m) e linha 6-7 (4,28m), ambas confrontando com o imóvel de nº 14 da Rua Saldanha de Oliveira; linha 7-8 (5,60m), confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento par da Rua Jordão Ramalho; linha 8-1 (30,00m), confrontando com o imóvel de nº 969 da Estrada do Sabão;

VI - planta DE-6.22.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-1, bloco 6020, com área de 17.752,00m² (dezessete mil, setecentos e cinquenta e dois metros quadrados), a saber: linha 1-2 (200,60m), no alinhamento par da Estrada do Sabão; linha 2-3 (15,41m) e linha 3-4 (14,28m), ambas no canto chanfrado da Estrada do Sabão e a Avenida Michihisa Murata; linha 4-5 (51,83m), no alinhamento da Avenida Michihisa Murata; linha 5-6 (13,29m), linha 6-7 (15,93m) e linha 7-8 (95,65m), todas confrontando com o remanescente do imóvel; linha 8-9 (19,83m), linha 9-10 (60,09m), linha 10-11 (14,40m), linha 11-12 (34,21m), linha 12-13 (38,89m), linha 13-14 (6,67m) e linha 14-1 (19,63m), todas confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento ímpar da Rua Augusto José Pereira;

b) perímetro 21-22-23-24-25-26-27-28-21, bloco 6020A, com área de 1.080,00m² (um mil e oitenta metros quadrados), a saber: linha 21-22 (8,23m), na curva de concordância entre a Estrada do Sabão e a Avenida Michihisa Murata; linha 22-23 (6,05m) e linha 23-24 (22,52m), ambas no alinhamento par da Estrada do Sabão; linha 24-25 (14,03m), confrontando com o imóvel de nº 816/814 da Estrada do Sabão; linha 25-26 (27,02m), confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento par da Estrada do Sabão; linha 26-27 (35,99m), confrontando com o imóvel de nº 69 da Avenida Michihisa Murata; linha 27-28 (28,77m); linha 28-21 (10,72m), ambas no alinhamento ímpar da Avenida Michihisa Murata;

c) perímetro 20-15-16-17-18-19-20, bloco 6022B, com área de 709,40m² (setecentos e nove metros quadrados e quarenta décimos quadrados), a saber: linha 20-15 (75,90m), no alinhamento ímpar da Estrada do Sabão; linha 15-16 (14,20m), confrontando com o imóvel s/nº da Estrada do Sabão; linha 16-17 (31,00m), linha 17-18 (16,38m), linha 18-19 (33,05m) e linha 19-20 (9,37m), todas confrontando com o remanescente do imóvel;

VII - planta DE-6.22.02.74/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-1, bloco 6024, com área de 1.028,00m² (um mil e vinte e oito metros quadrados), a saber: linha 1-2 (62,98m), no alinhamento ímpar da Rua Felipe de Oliveira Mendes; linha 2-3 (2,51m), no canto chanfrado da Rua Felipe de Oliveira Mendes e Rua Veiga Miranda; linha 3-4 (19,41m), linha 4-5 (14,43m) e linha 5-6 (6,13m), todas confrontando com os imóveis de nº 77 da Rua Veiga Miranda e nº 94 da Rua Antonio Maciel Teixeira; linha 6-7 (28,07m) e linha 7-8 (3,37m), ambas no alinhamento par da Rua Antonio Maciel Teixeira; linha 8-1 (22,35m), confrontando com o imóvel de nº 73 da Rua Felipe de Oliveira Mendes;

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
48 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

b) perímetro 1-2-10-9-1, bloco 6024A, com área de 575,00m² (quinhentos e setenta e cinco metros quadrados), a saber: linha 1-2 (62,98m), no alinhamento ímpar da Rua Felipe de Oliveira Mendes; linha 2-10 (8,96m), confrontando com o remanescente da Rua Felipe de Oliveira Mendes; linha 10-9 (62,15m), no alinhamento da Rua Felipe de Oliveira Mendes; linha 9-1 (9,34m), confrontando com o remanescente da Rua Felipe de Oliveira Mendes;

VIII - planta DE-6.20.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 20-21-22-23-24-25-26-27-20, bloco 6026, com área de 1.716,00m² (um mil, setecentos e dezesseis metros quadrados), a saber: linha 20-21 (10,00m), no alinhamento par da Avenida Ministro Petrônio Portela; linha 21-22 (28,33m) e linha 22-23 (109,35m), ambos confrontando com o remanescente do imóvel; linha 23-24 (13,57m) e linha 24-25 (15,24m), ambas confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento par da Rua São Leonardo; linha 25-26 (36,80m), linha 26-27 (80,18m) e linha 27-20 (30,05m), todas confrontando com o remanescente do imóvel;

b) perímetro 1-2-3-4-5-6-1, bloco 6027, com área de 6.479,20m² (seis mil, quatrocentos e setenta e nove metros quadrados e vinte decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (89,02m), no alinhamento ímpar da Rua Diadema; linha 2-3 (2,39m), no canto chanfrado da Rua Diadema e Rua Amaro Domingues; linha 3-4 (50,74m), no alinhamento da Rua Amaro Domingues; linha 4-5 (2,12m), no canto chanfrado da Rua Amaro Domingues e Rua São Leonardo; linha 5-6 (113,03m), no alinhamento ímpar da Rua São Leonardo; linha 6-1 (76,13m), confrontando com os imóveis do alinhamento ímpar da Rua São Leonardo;

c) perímetro 7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-7, bloco 6028, com área de 2.181,00m² (dois mil, cento e oitenta e um metros quadrados), a saber: linha 7-8 (3,39m), linha 8-9 (16,14m), linha 9-10 (63,42m), todas no alinhamento ímpar da Rua Amaro Domingues; linha 10-11 (3,24m), no canto chanfrado da Rua Amaro Domingues e a Avenida Itaberaba; linha 11-12 (6,93m), no alinhamento ímpar da Avenida Itaberaba; linha 12-13 (42,50m), confrontando com o imóvel de nº 1813 da Avenida Itaberaba; linha 13-14 (19,94m), confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento ímpar da Avenida Itaberaba; linha 14-15 (40,03m), confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento par da Rua Itaquara; linha 15-16 (19,68m), confrontando com o imóvel de nº 98 da Rua Itaquara; linha 16-17 (5,57m), linha 17-18 (11,17m), linha 18-19 (1,44m) e linha 19-7 (4,87m), todas no alinhamento da Rua Sem Nome;

IX - planta DE-6.20.02.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-6-7-1, bloco 6029, com área de 1.520,00m² (um mil, quinhentos e vinte metros quadrados), a saber: linha 1-2 (28,55m), no alinhamento ímpar da Rua Mestras Pias Filippini; linha 2-3 (8,27m), no canto chanfrado da Rua Mestras Pias Filippini e a Rua Tomás Ramos Jordão; linha 3-4 (38,30m), linha 4-5 (12,43m), ambas no alinhamento ímpar da Rua Tomás Ramos Jordão; linha 5-6 (2,54m), no canto chanfrado da Rua Tomás Ramos Jordão e Rua José Maria Coelho; linha 6-7 (16,80m), no alinhamento par da Rua José Maria Coelho; linha 7-1 (53,70m), confrontando com os imóveis de nº 53 da Rua Mestras Pias Filippini e nº 30 da Rua José Maria Coelho;

X - planta DE-6.18.00.00/1E1-003-Rev.0, com:

a) perímetro 1-2-3-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-1, bloco 6030A, com área de 8.488,57m² (oito mil, quatrocentos e oitenta e oito metros quadrados e cinquenta e sete decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (159,06m), linha 2-3 (21,49m), ambas no alinhamento da Rua Miguel Helou; linha 3-5 (5,88m), linha 5-6 (3,95m), linha 6-7 (7,24m), todas na curva de concordância entre as Ruas Miguel Helou e Padre Gualberto Lima; linha 7-8 (40,91m), no alinhamento da Rua Padre Gualberto Lima; linha 8-9 (7,00m), na curva de concordância entre a Rua Padre Gualberto Lima e Rua Professor Luís Sanches; linha 9-10 (36,11m) e linha 10-11 (74,99m), ambas no alinhamento da Rua Professor Luís Sanches; linha 11-12 (1,32m), linha 12-13 (50,23m) e linha 13-14 (33,01m), todas no alinhamento da Avenida João Paulo I; linha 14-15 (4,07m), na

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
49 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

curva de concordância entre a Avenida João Paulo I e Rua Miguel Helou; linha 15-16 (10,21m) e linha 16-1 (4,81m), no alinhamento da Rua Miguel Helou;

b) perímetro 17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-17, bloco 6031B, com área de 6.906,77m² (seis mil, novecentos e seis metros quadrados e setenta e sete decímetros quadrados), a saber: linha 17-18 (37,51m), linha 18-19 (61,89m), linha 19-20 (0,86m) e linha 20-21 (52,23m), todas no alinhamento par da Avenida João Paulo I; linha 21-22 (51,58m), confrontando com o imóvel de nº 174 da Avenida João Paulo I; linha 22-23 (28,10m), linha 23-24 (22,59m), linha 24-25 (4,95m), linha 25-26 (21,67m), linha 26-27 (16,73m) e linha 27-28 (11,05m), todas no alinhamento par da Rua Ubiraci; linha 28-29 (82,61m), no alinhamento par da Rua Baião Parente; linha 29-17 (2,23m), no canto chanfrado entra Avenida João Paulo I e a Rua Baião Parente;

XI - planta DE-6.18.00.00/1E1-004-Rev.0, com:

a) perímetro 18-15-16-17-18, bloco 6030, com área de 769,85m² (setecentos e sessenta e nove metros quadrados e oitenta e cinco decímetros quadrados), a saber: linha 18-15 (17,30m), no alinhamento ímpar da Avenida Miguel Conejo; linha 15-16 (44,50m), confrontando com o imóvel de nº 213 da Avenida Miguel Conejo; linha 16-17 (17,30m), confrontando com o imóvel de nº 251/261 da Rua Baião Parente; linha 17-18 (44,50m), confrontando com o imóvel de nº 1253 da Avenida Miguel Conejo;

b) perímetro 4-5-6-7-20-21-22-23-4, bloco 6031A, com área de 891,00m² (oitocentos e noventa e um metros quadrados), a saber: linha 4-5 (9,63m), linha 5-6 (64,70m) e linha 6-7 (3,63m), todas no alinhamento ímpar da Rua Baião Parente; linha 7-20 (30,10m), confrontando com o alinhamento da Rua Ubiraci; linha 20-21 (6,50m), linha 21-22 (87,13m) e linha 22-23 (2,23m), todas no alinhamento par da Rua Baião Parente; linha 23-4 (14,50m), confrontando com o alinhamento da Avenida João Paulo I;

c) perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-1, bloco 6032, com área de 10.247,60m² (dez mil, duzentos e quarenta e sete metros quadrados e sessenta decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (82,41m), linha 2-3 (74,56m), linha 3-4 (69,04m) todas no alinhamento par da Avenida Miguel Conejo; linha 4-5 (9,63m), linha 5-6 (64,70m), ambas no alinhamento ímpar da Rua Baião Parente; linha 6-7 (3,63m), no canto chanfrado da Rua Baião Parente e Rua Ameliópolis; linha 7-8 (44,54m), linha 8-9 (55,16m), linha 9-10 (56,08m), linha 10-11 (33,01m), linha 11-12 (30,67m), linha 12-13 (13,33m) e linha 13-14 (22,07m), todas no alinhamento ímpar da Rua Ameliópolis; linha 14-1 (15,26m), na curva de concordância entre a Rua Ameliópolis e Avenida Miguel Conejo;

XII - planta DE-6.18.02.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-1, bloco 6034, com área de 1.669,00m² (um mil, seiscentos e sessenta e nove metros quadrados), a saber: linha 1-2 (4,18m), linha 2-3 (12,98m) e linha 3-4 (45,24m), todas no alinhamento par da Avenida Miguel Conejo; linha 4-5 (27,97m), confrontando com o imóvel de nº 199 da Rua Simão Velho; linha 5-6 (17,34m) e linha 6-7 (42,24m), ambas no alinhamento ímpar da Rua Simão Velho; linha 7-8 (6,75m), linha 8-9 (15,93m) e linha 9-1 (6,38m), todas na curva de concordância entre a Rua Simão Velho e Avenida Miguel Conejo;

XIII - planta DE-6.16.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 12-13-14-15-16-17-18-12, bloco 6037, com área de 5.732,20m² (cinco mil, setecentos e trinta e dois metros quadrados e vinte decímetros quadrados), a saber: linha 12-13 (145,93m), no alinhamento par da Avenida Miguel Conejo; linha 13-14 (19,93m), linha 14-15 (76,45m) e linha 15-16 (30,70m), todas confrontando com o remanescente do imóvel; linha 16-17 (31,70m), no alinhamento ímpar da Rua Ribeiro de Moraes; linha 17-18 (36,86m), confrontando com o remanescente do imóvel; linha 18-12 (66,78m), confrontando com a Linha de Transmissão;

b) perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-1, bloco 6038, com área de 5.182,30m² (cinco mil, cento e oitenta e dois metros quadrados e trinta decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (29,77m), no alinhamento par da Rua Bonifácio Cubas; linha 2-3 (23,82m), confrontando com o imóvel de nº 80 da Rua Bonifácio Cubas; linha 3-4

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
50 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

(51,73m), confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento par da Rua Bonifácio Cubas; linha 4-5 (28,40m), confrontando com o imóvel de nº 116 da Rua Bonifácio Cubas; linha 5-6 (23,98m), no alinhamento par da Rua Bonifácio Cubas; linha 6-7 (30,51m) confrontando com o imóvel de nº 150 da Rua Bonifácio Cubas; linha 7-8 (43,97m), confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento par da Rua Bonifácio Cubas; linha 8-9 (28,59m), confrontando com o imóvel de nº 295 da Avenida Miguel Conejo; linha 9-10 (149,85m), no alinhamento ímpar da Avenida Miguel Conejo; linha 10-11 (0,91m), no canto chanfrado da Avenida Miguel Conejo e Travessa da Monalisa; linha 11-1 (45,11m), no alinhamento da Travessa da Monalisa;

XIV - planta DE-6.16.02.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-1, bloco 6039, com área de 21.270,00m² (vinte e um mil, duzentos e setenta metros quadrados), a saber: linha 1-2 (97,71m) e linha 2-3 (20,57m), ambas no alinhamento ímpar da Avenida Santa Marina; linha 3-4 (38,23m), no canto chanfrado da Avenida Santa Marina e Avenida Otaviano Alves de Lima; linha 4-5 (19,09m), linha 5-6 (41,53m), linha 6-7 (31,35m) e linha 7-8 (54,02m), todas no alinhamento par da Avenida Otaviano Alves de Lima; linha 8-9 (114,13m), linha 9-10 (47,21m) e linha 10-11 (49,86m), todas no alinhamento ímpar da Rua Eng. Edgard de Barros Jr.; linha 11-12 (46,26m), no alinhamento ímpar da Rua da Balsa; linha 12-13 (49,90m), linha 13-14 (80,40m), ambas confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento ímpar da Avenida Santa Marina; linha 14-1 (66,65m), confrontando com o imóvel de nº 2187 da Avenida Santa Marina;

XV - planta DE-6.14.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

- a) perímetro 1-2-3-4-5-6-1, bloco 6040, com área de 15.693,00m² (quinze mil, seiscentos e noventa e três metros quadrados), a saber: linha 1-2 (4,61m), no canto chanfrado da Avenida Comendador Martinelli e Avenida Santa Marina; linha 2-3 (165,48m), no alinhamento par da Avenida Santa Marina; linha 3-4 (47,00m), confrontando com o imóvel de nº 1322 da Avenida Santa Marina; linha 4-5 (111,30m), confrontando com o imóvel de nº 271 da Avenida Comendador Martinelli; linha 5-6 (134,73m) e linha 6-1 (69,69m), ambas no alinhamento ímpar da Avenida Comendador Martinelli;
- b) perímetro 7-8-9-10-7, bloco 6040A, com área de 235,20m² (duzentos e trinta e cinco metros quadrados e vinte decímetros quadrados), a saber: linha 7-8 (8,40m), linha 8-9 (28,00m), linha 9-10 (8,40m) e linha 10-7 (28,00m), todas confrontando com o remanescente da Praça Dr. Pedro Corazza;
- c) perímetro 11-12-13-14-11, bloco 6040B, com área de 277,14m² (duzentos e setenta e sete metros quadrados e quatorze decímetros quadrados), a saber: linha 11-12 (33,20m), linha 12-13 (8,50m), linha 13-14 (32,00m) e linha 14-11 (8,58m), todas no leito da Rua Edgar Poe;

XVI - planta DE-6.16.02.71/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-1, bloco 6041, com área de 4.678,00m² (quatro mil, seiscentos e setenta e oito metros quadrados), a saber: linha 1-2 (3,38m), no canto chanfrado entre a Avenida Santa Marina e Avenida Embaixador Macedo Soares; linha 2-3 (44,74m), no alinhamento da Avenida Embaixador Macedo Soares; linha 3-4 (35,72m), linha 4-5 (16,16m) e linha 5-6 (25,68m), todas confrontando com a Faixa de Servidão Pública; linha 6-7 (19,36m), confrontando com o imóvel de nº 6.300 da Avenida Embaixador Macedo Soares; linha 7-8 (99,97m), confrontando com o imóvel de nº 1.660 da Avenida Santa Marina; linha 8-9 (8,83m), linha 9-10 (25,28m) e linha 10-1 (31,38m), todas no alinhamento par da Avenida Santa Marina;

XVII - planta DE-6.14.02.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-1, bloco 6044, com área de 1.414,70m² (um mil, quatrocentos e quatorze metros quadrados e setenta decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (40,42m), no alinhamento par da Avenida Santa Marina; linha 2-3 (35,00m), no alinhamento par da Rua Sarah

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
51 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

de Souza; linha 3-4 (40,42m), confrontando com remanescente do imóvel; linha 4-1 (35,00m), confrontando com o imóvel de nº 780 da Avenida Santa Marina;

XVIII - planta DE-6.12.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 5-6-7-8-9-10-11-12-5, bloco 6043, com área de 3.628,00m² (três mil, seiscentos e vinte e oito metros quadrados), a saber: linha 5-6 (58,28m), no alinhamento ímpar da Avenida Santa Marina; linha 6-7 (41,81m), linha 7-8 (23,86m) e linha 8-9 (32,35m), todas confrontando com a ferrovia; linha 9-10 (22,25m), linha 10-11 (31,19m), linha 11-12 (8,13m) e linha 12-5 (50,28m), todas confrontando com remanescente do imóvel de nº 443 da Avenida Santa Marina;

b) perímetro 1-2-3-4-1, bloco 6045, com área de 2.143,00m² (dois mil, cento e quarenta e três metros quadrados), a saber: linha 1-2 (50,83m), no alinhamento par da Avenida Santa Marina; linha 2-3 (43,00m), confrontando com o imóvel de nº 482 da Avenida Santa Marina; linha 3-4 (51,00m), confrontando com remanescente do imóvel de nº 394/372 da Avenida Santa Marina; linha 4-1 (43,00m), confrontando com o imóvel de nº 394/372 da Avenida Santa Marina;

c) perímetro 14-15-16-17-13-14, bloco 6046A, com área de 1.598,50m² (um mil, quinhentos e noventa e oito metros quadrados e cinquenta decímetros quadrados), a saber: linha 14-15 (30,00m), no alinhamento par da Rua Guaicurus; linha 15-16 (45,98m), confrontando com o imóvel de nº 338 da Rua Guaicurus; linha 16-17 (18,30m), no alinhamento par da Rua Carijós; linha 17-13 (14,50m), confrontando com a Estrada de Ferro; linha 13-14 (56,17m), confrontando com o remanescente do imóvel nº 330/324/324A da Rua Guaicurus;

XIX - planta DE-6.12.02.74/1E1-002-Rev.0, com perímetro 1-7-6-5-4-3-2-1, bloco 6046, com área de 5.308,00m² (cinco mil, trezentos e oito metros quadrados), a saber: linha 1-7 (72,53m), no alinhamento par da Rua Guaicurus; linha 7-6 (3,51m), no canto chanfrado entre a Rua Guaicurus e a Rua Menfis; linha 6-5 (62,24m), no alinhamento ímpar da Rua Menfis; linha 5-4 (7,81m) e linha 4-3 (4,76m), ambas no canto chanfrado entre a Rua Menfis e a Ferrovia; linha 3-2 (70,11m), confrontando com a ferrovia; linha 2-1 (66,16m), confrontando com o imóvel de nº 236/224/218 da Rua Guaicurus;

XX - planta DE-6.12.02.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-1, bloco 6047A, com área de 768,00m² (setecentos e sessenta e oito metros quadrados), a saber: linha 1-2 (1,75m) e linha 2-3 (23,15m), no alinhamento ímpar da Rua Faustolo; linha 3-4 (3,47m), no canto chanfrado entre a Rua Faustolo e a Rua Dr. Augusto de Miranda; linha 4-5 (30,83m), no alinhamento par da Rua Dr. Augusto de Miranda; linha 5-6 (16,00m), confrontando com o imóvel de nº 48 da Rua Dr. Augusto de Miranda; linha 6-7 (6,00m), linha 7-8 (11,90m) e linha 8-1 (21,60m), todas confrontando com a Travessa Guido Maria Breves;

XXI - planta DE-6.10.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 19-20-21-22-23-24-19, bloco 6049, com área de 899,60m² (oitocentos e noventa e nove metros quadrados e sessenta decímetros quadrados), a saber: linha 19-20 (41,82m), no alinhamento par da Rua Venâncio Aires; linha 20-21 (22,51m), confrontando com o imóvel de nº 766 da Rua Venâncio Aires; linha 21-22 (35,94m), confrontando com o imóvel de nº 138 da Rua Barão do Bananal; linha 22-23 (4,97m), linha 23-24 (15,76m), ambas no alinhamento par da Rua Barão do Bananal; linha 24-19 (3,62m), no canto chanfrado da Rua Barão do Bananal e Rua Venâncio Aires;

b) perímetro 12-19-24-23-22-14-13-12, bloco 6049A, com área de 416,00m² (quatrocentos e dezesseis metros quadrados), a saber: linha 12-19 (22,80m), no alinhamento par da Rua Venâncio Aires; linha 19-24 (3,62m), confrontando com o imóvel de nº 200 da Rua Venâncio Aires; linha 24-23 (15,76m) e linha 23-22 (4,97m), ambas confrontando com os imóveis do alinhamento par da Rua Barão do Bananal; linha 22-14 (16,82m), confrontando com o remanescente da Rua Barão do Bananal; linha 14-13 (25,76m) e linha 13-12 (3,98m), ambas confrontando com os imóveis do alinhamento ímpar da Rua Barão do Bananal;

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
52 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

c) perímetro 11-12-13-14-15-16-17-18-11, bloco 6050, com área de 5.643,60m² (cinco mil, seiscentos e quarenta e três metros quadrados e sessenta decímetros quadrados), a saber: linha 11-12 (94,12m), no alinhamento par da Rua Venâncio Aires; linha 12-13 (3,98m), no canto chanfrado da Rua Barão do Bananal e Rua Venâncio Aires; linha 13-14 (25,76m), no alinhamento ímpar da Rua Barão do Bananal; linha 14-15 (19,51m) e linha 15-16 (42,44m), ambas confrontando com o imóvel de nº 93 da Rua Clélia; linha 16-17 (59,10m), confrontando com imóvel de nº 198 da Avenida Pompéia; linha 17-18 (52,31m), no alinhamento par da Avenida Pompéia; linha 18-11 (6,52m), no canto chanfrado da Rua Venâncio Aires e Avenida Pompéia;

d) perímetro 25-26-27-28-25, bloco 6050A, com área de 1.300,80m² (um mil e trezentos metros quadrados e oitenta decímetros quadrados), a saber: linha 25-26 (45,59m), no alinhamento par da Avenida Pompéia; linha 26-27 (28,70m), confrontando com o imóvel s/nº da Avenida Pompéia; linha 27-28 (45,32m), confrontando com o imóvel de nº 641 da Rua Venâncio Aires; linha 28-25 (28,70m), no alinhamento ímpar da Rua Venâncio Aires;

e) perímetro 6-7-8-9-10-6, bloco 6051, com área de 396,00m² (trezentos e noventa e seis metros quadrados), a saber: linha 6-7 (34,85m), no alinhamento par da Rua Venâncio Aires; linha 7-8 (3,53m), no canto chanfrado da Rua Venâncio Aires e Avenida Pompéia; linha 8-9 (7,94m), no alinhamento ímpar da Avenida Pompéia; linha 9-10 (37,15m), confrontando com imóvel de nº 245/249 da Avenida Pompéia; linha 10-6 (11,00m), confrontando com imóvel de nº 534/534A da Rua Venâncio Aires;

f) perímetro 1-2-3-4-5-1, bloco 6052A, com área de 602,82m² (seiscentos e dois metros quadrados e oitenta e dois decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (27,70m), no alinhamento ímpar da Rua Venâncio Aires; linha 2-3 (20,40m), confrontando com imóvel de nº 541 da Rua Venâncio Aires; linha 3-4 (30,00m), confrontando com imóvel de nº 313 da Avenida Pompéia; linha 4-5 (17,61m), no alinhamento ímpar da Avenida Pompéia; linha 5-1 (3,31m), no canto chanfrado da Rua Venâncio Aires e Avenida Pompéia;

XXII - planta DE-6.10.00.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-6-1, bloco 6054, com área de 865,40m² (oitocentos e sessenta e cinco metros quadrados e quarenta decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (38,78m), no alinhamento par da Rua Venâncio Aires; linha 2-3 (15,00m), confrontando com imóvel de nº 206/210/212 da Rua Venâncio Aires; linha 3-4 (11,00m) e linha 4-5 (15,00m), ambas confrontando com imóvel de nº 79 da Rua Caraíbas; linha 5-6 (17,00m), confrontando com os fundos dos imóveis de nº 55 da Rua Caraíbas; linha 6-1 (34,00m), confrontando com imóvel de nº 162 da Rua Venâncio Aires;

XXIII - planta DE-6.08.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 19-20-16-17-18-19, bloco 6057, com área de 2.764,60m² (dois mil, setecentos e sessenta e quatro metros quadrados e sessenta decímetros quadrados), a saber: linha 19-20 (50,68m), no alinhamento par da Avenida Sumaré; linha 20-16 (37,23m) e linha 16-17 (17,32m), ambas no alinhamento par da Rua Apinajés; linha 17-18 (50,68m), confrontando com imóvel de nº 104 da Rua Apinajés; linha 18-19 (54,55m), confrontando com os fundos dos imóveis de números 55/61/71/73/ 79/87/89/91/99/99fds/103 da Rua Aimberê;

b) perímetro 20-7-6-15-16-20, bloco 6057A, com área de 574,00m² (quinhentos e setenta e quatro metros quadrados), a saber: linha 20-7 (16,79m), no alinhamento par da Avenida Sumaré; linha 7-6 (1,88m), no canto chanfrado da Rua Apinajés e Avenida Sumaré; linha 6-15 (35,34m), confrontando com os imóveis do alinhamento ímpar da Rua Apinajés; linha 15-16 (15,59m), confrontando com o remanescente da Rua Apinajés; linha 16-20 (37,23m), confrontando com os imóveis do alinhamento par da Rua Apinajés;

c) perímetro 6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-6, bloco 6058, com área de 3.197,00m², a saber: linha 6-7 (1,88m), no canto chanfrado da Rua Apinajés e Avenida Sumaré; linha 7-8 (48,25m), linha 8-9 (1,42m), linha 9-10 (36,34m), todas no alinhamento par da Avenida Sumaré; linha 10-11 (21,28m), no canto chanfrado da Rua Apicacás e Avenida Sumaré; linha 11-12 (12,90m), no alinhamento par da Rua Apicacás; linha 12-13 (48,00m)

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
53 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

e linha 13-14 (7,00m), ambas confrontando com imóvel de nº 62 da Rua Apiacás; linha 14-15 (52,32m), confrontando com imóvel de nº 71/73/79/85 da Rua Apinajés; linha 15-6 (35,34m), no alinhamento ímpar da Rua Apinajés;

d) perímetro 1-2-3-4-5-1, bloco 6059, com área de 482,80m² (quatrocentos e oitenta e dois metros quadrados e oitenta decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (7,27m), no canto chanfrado da Rua Ciro Costa e Avenida Sumaré; linha 2-3 (29,90m), no alinhamento ímpar da Avenida Sumaré; linha 3-4 (13,60m), confrontando com imóvel de nº 293 da Avenida Sumaré; linha 4-5 (35,20m), confrontando com imóvel de nº 120/110 da Rua Ciro Costa; linha 5-1 (9,80m), no alinhamento par da Rua Ciro Costa;

XXIV - planta DE-6.08.00.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-1, bloco 6065, com área de 1.386,50m² (um mil, trezentos e oitenta e seis metros quadrados e cinquenta decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (27,73m), no alinhamento ímpar da Rua João Ramalho; linha 2-3 (50,00m), confrontando com o imóvel de nº 579 da Rua João Ramalho; linha 3-4 (27,73m), confrontando com os fundos da Rua Manuel Gonçalves Foz e com o imóvel de nº 15 da Rua Manuel Gonçalves Foz; linha 4-1 (50,00m), confrontando com o imóvel de nº 613 da Rua João Ramalho;

XXV - planta DE-6.06.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 6-7-8-9-6, bloco 6066, com área de 400,40m² (quatrocentos metros quadrados e quarenta decímetros quadrados), a saber: linha 6-7 (13,28m), no alinhamento par da Rua Cardoso de Almeida; linha 7-8 (30,15m), confrontando com o imóvel de nº 928 da Rua Cardoso de Almeida; linha 8-9 (13,28m), confrontando com o imóvel de nº 257 da Rua João Ramalho; linha 9-6 (30,15m), no alinhamento ímpar da Rua João Ramalho;

b) perímetro 1-2-3-4-5-5A-5B-1, bloco 6067, com área de 2.477,80m² (dois mil, quatrocentos e setenta e sete metros quadrados e oitenta decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (58,02m), no alinhamento ímpar da Rua Cardoso de Almeida; linha 2-3 (2,94m), no canto chanfrado da Rua Cardoso de Almeida e Rua João Ramalho; linha 3-4 (35,72m), no alinhamento ímpar da Rua João Ramalho; linha 4-5 (50,27m), confrontando com o imóvel de nº 145 da Rua João Ramalho; linha 5-5A (20,20m), confrontando com o imóvel de nº 145 da Rua João Ramalho; linha 5A-5B (9,85m) e linha 5B-1 (58,00m), ambas confrontando com o imóvel nº 977 da Rua Cardoso de Almeida;

XXVI - planta DE-6.04.02.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-1, bloco 6071A, com área de 2.785,00m² (dois mil, setecentos e oitenta e cinco metros quadrados), a saber: linha 1-2 (25,10m), linha 2-3 (16,00m) e linha 3-4 (46,62m), todas no alinhamento ímpar da Rua Itápolis; linha 4-5 (4,45m) e linha 5-6 (2,36m), ambas no canto chanfrado entre a Rua Itápolis e Rua Itatiara; linha 6-7 (94,24m), no alinhamento ímpar da Rua Itatiara; linha 7-8 (36,00m), confrontando com o imóvel de nº 163 da Rua Itatiara; linha 8-9 (11,80m) e linha 9-1 (15,10m), ambas confrontando com o imóvel de nº 275 da Rua Itápolis;

XXVII - planta DE-6.04.02.74/1E1-002-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-1, bloco 6071C, com área de 530,25m² (quinhentos e trinta metros quadrados e vinte e cinco decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (15,15m), no alinhamento ímpar da Rua Itápolis; linha 2-3 (35,00m), confrontando com o imóvel de nº 589 da Rua Itápolis; linha 3-4 (15,15m), confrontando com o fundo do imóvel de nº 141 da Rua Avaré; linha 4-1 (35,00m), confrontando com o imóvel de nº 601 da Rua Itápolis;

XXVIII - planta DE-6.04.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-1, bloco 6071, com área de 2.886,35m² (dois mil, oitocentos e oitenta e seis metros quadrados e trinta e cinco decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (35,50m), no alinhamento ímpar da Rua Avaré; linha 2-3 (33,95m), confrontando com o imóvel de nº 537 da Rua Avaré; linha 3-4 (25,60m),

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
54 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento ímpar da Rua Avaré; linha 4-5 (9,32m), confrontando com o fundo do imóvel de nº 515 da Rua Avaré; linha 5-6 (32,90m), confrontando com os fundos dos imóveis de nº 373 e nº 359 da Rua Avaré; linha 6-7 (44,65m), confrontando com o imóvel de nº 261 da Rua Armando Alvares Penteado; linha 7-8 (15,03m), linha 8-9 (24,30m) e linha 9-10 (14,83m), todas no alinhamento ímpar da Rua Armando Alvares Penteado; linha 10-1 (14,83m), na curva de concordância entre a Rua Avaré e a Rua Armando Alvares Penteado;

b) perímetro 11-12-13-14-15-11, bloco 6072C, com área de 833,00m² (oitocentos e trinta e três metros quadrados), a saber: linha 11-12 (14,57m), na curva de concordância entre a Rua Itatiara e a Rua Armando Alvares Penteado; linha 12-13 (18,11m), no alinhamento par da Rua Itatiara; linha 13-14 (19,37m) e linha 14-15 (32,89m), ambas confrontando com o remanescente do imóvel de nº 150 da Rua Itatiara; linha 15-11 (41,35m), no alinhamento par da Rua Armando Alvares Penteado;

XXIX - planta DE-6.04.00.00/1E1-002-Rev.0, com:

a) perímetro 9-10-11-12-13-14-8-9, bloco 6072A, com área de 817,75m² (oitocentos e dezessete metros quadrados e setenta e cinco decímetros quadrados), a saber: linha 9-10 (12,35m), no alinhamento par da Rua Sergipe; linha 10-11 (3,60m) no canto chanfrado entre a Rua Bahia e a Rua Sergipe; linha 11-12 (43,25m), no alinhamento ímpar da Rua Bahia; linha 12-13 (10,00m), linha 13-14 (2,63m) e linha 14-8 (12,00m), todas confrontando com o imóvel de nº 377 da Rua Bahia; linha 8-9 (49,94m), confrontando com o imóvel de nº 686 da Rua Sergipe;

b) perímetro 1-2-3-4-5-6-7-1, bloco 6072B, com área de 1.517,24m² (um mil, quinhentos e dezessete metros quadrados e vinte e quatro decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (39,85m), no alinhamento ímpar da Rua Sergipe; linha 2-3 (25,70m), confrontando com o imóvel de nº 767/753 da Rua Sergipe; linha 3-4 (6,85m), linha 4-5 (10,85m) e linha 5-6 (36,45m), todas confrontando com o imóvel de nº 175 da Rua Ceará; linha 6-7 (36,00m), no alinhamento ímpar da Rua Ceará; linha 7-1 (2,97m), no canto chanfrado entre a Rua Ceará e Rua Sergipe;

XXX - planta DE-6.02.00.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-1, bloco 6074, com área de 356,20m² (trezentos e cinquenta e seis metros quadrados e vinte decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (3,50m), no canto chanfrado entre as Ruas Sergipe e Rua Mato Grosso; linha 2-3 (28,20m), no alinhamento par da Rua Mato Grosso; linha 3-4 (4,72m), confrontando com o imóvel de nº 52 da Rua Mato Grosso; linha 4-5 (25,90m), confrontando com o imóvel de nº 243 da Rua Sergipe; linha 5-1 (19,10m), no alinhamento ímpar da Rua Sergipe;

XXXI - planta DE-6.01.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 13-14-15-12-13, bloco 6075, com área de 981,30m² (novecentos e oitenta e um metros quadrados e trinta decímetros quadrados), a saber: linha 13-14 (29,12m), no alinhamento par da Rua da Consolação; linha 14-15 (34,00m), no alinhamento par da Rua Sergipe; linha 15-12 (29,13m), confrontando com o imóvel de nº 58 da Rua Sergipe; linha 12-13 (33,51m), confrontando com o imóvel de nº 1.382 da Rua da Consolação;

b) perímetro 23-24-20-21-22-23, bloco 6076A, com área de 472,20m² (quatrocentos e setenta e dois metros quadrados e vinte decímetros quadrados), a saber: linha 23-24 (37,50m), no alinhamento par da Rua da Consolação; linha 24-20 (12,00m), confrontando com o imóvel de nº 1212 da Rua da Consolação; linha 20-21 (39,70m), confrontando com o imóvel de nº 43 da Rua Piauí; linha 21-22 (8,80m), no alinhamento ímpar da Rua Piauí; linha 22-23 (3,80m), no canto chanfrado entre a Rua da Consolação e Rua Piauí;

c) perímetro 17-18-19-16-17, bloco 6076B, com área de 733,86m² (setecentos e trinta e três metros quadrados e oitenta e seis decímetros quadrados), a saber: linha 17-18 (27,00m), no alinhamento ímpar da Rua da Consolação; linha 18-19 (27,18m) e linha 19-16 (27,00m), ambas confrontando com o remanescente do

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
55 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

imóvel de nº 1.195 da Rua da Consolação; linha 16-17 (27,18m), confrontando com o imóvel de nº 1231/1233 da Rua da Consolação;

d) perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-1, bloco 6077, com área de 6.881,81m² (seis mil oitocentos e oitenta e um metros quadrados e oitenta e um decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (75,88m), no alinhamento ímpar da Rua da Consolação; linha 2-3 (4,06m) e linha 3-4 (36,86m), ambas confrontando com o imóvel de nº 1379 da Rua da Consolação; linha 4-5 (28,93m), linha 5-6 (33,69m) e linha 6-7 (23,76m), todas confrontando com o imóvel de nº 32 da Rua Bela Cintra; linha 7-8 (60,65m), no alinhamento par da Rua Bela Cintra; linha 8-9 (65,02m), linha 9-10 (0,61m), linha 10-11 (12,07m) e linha 11-1 (32,86m), todas confrontando com os imóveis de nº 124 da Rua Bela Cintra e nº 1483 da Rua da Consolação;

XXXII - planta DE-6.01.02.74/1E1-002-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-5-6-1, bloco 6078B, com área de 605,50m² (seiscentos e cinco metros quadrados e cinquenta decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (17,86m), no alinhamento par da Rua Dona Antonia de Queiroz; linha 2-3 (35,00m), confrontando com o imóvel de nº 78 da Rua Dona Antonia de Queiroz; linha 3-4 (16,82m), confrontando com o imóvel de nº 430 da Rua Frei Caneca; linha 4-5 (8,14m), linha 5-6 (1,00m) e linha 6-1 (8,00m), todas confrontando com o imóvel de nº 40 da Rua Dona Antonia de Queiroz;

XXXIII - planta DE-6.03.01.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 5-6-7-8-9-11-5, bloco 6079, com área de 510,40m² (quinhentos e dez metros quadrados e quarenta decímetros quadrados), a saber: linha 5-6 (9,34m), linha 6-7 (5,03m) e linha 7-8 (6,99m), todas no alinhamento par da Praça 14 Bis; linha 8-9 (23,13m), confrontando com o imóvel de nº 60/62 da Praça 14 Bis; linha 9-11 (19,96m), no alinhamento ímpar da Rua Paim; linha 11-5 (28,48m), confrontando com o imóvel de nº 18/26 da Praça 14 Bis;

b) perímetro 20-21-22-23-24-20, bloco 6079A, com área de 1.537,00m² (um mil, quinhentos e trinta e sete metros quadrados), a saber: linha 20-21 (42,38m), no alinhamento da Praça 14 Bis; linha 21-22 (50,36m), confrontando com o remanescente da Praça 14 Bis; linha 22-23 (22,04m), linha 23-24 (20,33m) e linha 24-20 (18,57m), todas no alinhamento da Praça 14 Bis;

c) perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-1, bloco 6080, com área de 2.302,90m² (dois mil, trezentos e dois metros quadrados e noventa decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (39,98m), no alinhamento ímpar da Praça 14 Bis; linha 2-3 (36,03m), no alinhamento ímpar da Rua Manuel Dutra; linha 3-4 (28,49m), confrontando com o imóvel de nº 611 da Rua Manuel Dutra; linha 4-5 (4,95m), linha 5-6 (8,58m), linha 6-7 (13,38m) e linha 7-8 (39,82m), todas confrontando com o imóvel de nº 258 da Rua São Vicente; linha 8-9 (7,84m), no alinhamento par da Rua São Vicente; linha 9-10 (6,75m) e linha 10-1 (45,45m), ambas no alinhamento da Rua Dr. Lourenço Granato;

d) perímetro 1-10-9-8-12-11-14-13-18-17-16-15-40-41-42-43-1, bloco 6080A, com área de 2.740,00m² (dois mil, setecentos e quarenta metros quadrados), a saber: linha 1-10 (45,45m) e linha 10-9 (6,75m), ambas no alinhamento par da Rua Dr. Lourenço Granato; linha 9-8 (7,84m), no alinhamento par da Rua São Vicente; linha 8-12 (20,73m), confrontando com o remanescente da Rua São Vicente; linha 12-11 (15,65m), no alinhamento ímpar da Rua São Vicente; linha 11-14 (3,77m), no canto chanfrado entre a Rua São Vicente e Rua Dr. Lourenço Granato; linha 14-13 (63,00m), no alinhamento ímpar da Rua Dr. Lourenço Granato; linha 13-18 (13,98m), confrontando com o remanescente da Rua Dr. Lourenço Granato; linha 18-17 (64,80m), no alinhamento par da Rua Dr. Lourenço Granato; linha 17-16 (5,72m), no canto chanfrado entre a Rua Cardeal Leme e Rua Dr. Lourenço Granato; linha 16-15 (68,46m), no alinhamento par da Rua Cardeal Leme; linha 15-40 (10,00m), confrontando com o remanescente da Rua Cardeal Leme; linha 40-41 (94,30m), linha 41-42 (17,86m) e linha 42-43 (30,00m), todas no alinhamento par da Rua Cardeal Leme e Rua Dr. Lourenço Granato; linha 43-1 (12,34m), confrontando com a Praça 14 Bis;

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
56 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

e) perímetro 30-31-32-33-34-30, bloco 6080B, com área de 376,00m² (trezentos e setenta e seis metros quadrados), a saber: linha 30-31 (21,97m), no alinhamento par da Rua Manuel Dutra; linha 31-32 (3,47m), no canto chanfrado entre a Rua Manoel Dutra e Avenida 9 de Julho; linha 32-33 (17,13m) e linha 33-34 (15,95m), ambas no alinhamento ímpar da Avenida 9 de Julho; linha 34-30 (24,55m), confrontando com os imóveis de nº 1391 da Avenida 9 de Julho e nº 626/622 da Rua Manuel Dutra;

f) perímetro 15-16-17-18-15, bloco 6081, com área de 1.113,20m² (um mil, cento e treze metros quadrados e vinte decímetros quadrados), a saber: linha 15-16 (68,46m), no alinhamento par da Rua Cardeal Leme; linha 16-17 (5,72m), no canto chanfrado entre a Rua Cardeal Leme e Rua Dr. Lourenço Granato; linha 17-18 (64,80m), no alinhamento par da Rua Dr. Lourenço Granato; linha 18-15 (27,63m), confrontando com o imóvel de nº 148 Rua Dr. Lourenço Granato;

g) perímetro 11-12-13-14-11, bloco 6082, com área de 564,10m² (quinhentos e sessenta e quatro metros quadrados e dez decímetros quadrados), a saber: linha 11-12 (15,65m), no alinhamento ímpar da Rua São Vicente; linha 12-13 (61,46m), confrontando com o imóvel de nº 237/245 da Rua São Vicente; linha 13-14 (63,00m), no alinhamento ímpar da Rua Dr. Lourenço Granato; linha 14-11 (3,77m), no canto chanfrado entre a Rua São Vicente e Rua Dr. Lourenço Granato;

XXXIV - planta DE-6.03.02.74/1E1-001-Rev.0, com perímetro 7-8-9-10-7, bloco 6084, com área de 768,00m² (setecentos e sessenta e oito metros quadrados), a saber: linha 7-8 (20,90m), no alinhamento ímpar da Rua Alm. Marques Leão; linha 8-9 (46,80m), confrontando com o imóvel de nº 391/389 da Rua Alm. Marques Leão; linha 9-10 (12,20m), no alinhamento da Rua Ulisses Paranhos; linha 10-7 (46,39m), confrontando com o imóvel s/nº da Rua Alm. Marques Leão;

XXXV - planta DE-6.03.02.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 25-26-27-28-29-22-23-24-25, bloco 6085, com área de 2.722,50m² (dois mil, setecentos e vinte e dois metros quadrados e cinquenta decímetros quadrados), a saber: linha 25-26 (65,05m), no alinhamento ímpar da Rua 13 de Maio; linha 26-27 (18,77m), confrontando com o imóvel de nº 911 da Rua 13 de Maio; linha 27-28 (34,00m), confrontando com o imóvel de nº 947/949 da Rua 13 de Maio; linha 28-29 (45,00m), confrontando com o imóvel de nº 672 da Rua Rui Barbosa; linha 29-22 (36,20m), no alinhamento par da Rua Rui Barbosa; linha 22-23 (44,28m), confrontando com o imóvel de nº 714 da Rua Rui Barbosa; linha 23-24 (2,95m) e linha 24-25 (18,00m), ambas confrontando com o imóvel de nº 999 da Rua 13 de Maio;

b) perímetro 1-2-3-4-5-6-1, bloco 6086, com área de 1.153,00m² (um mil, cento e cinquenta e três metros quadrados), a saber: linha 1-2 (3,28m), no canto chanfrado entre a Avenida Brigadeiro Luis Antonio e a Rua Pedroso; linha 2-3 (51,42m), no alinhamento par da Avenida Brigadeiro Luis Antonio; linha 3-4 (3,68m), no canto chanfrado entre a Avenida Brigadeiro Luis Antonio e a Rua Rui Barbosa; linha 4-5 (49,89m), no alinhamento ímpar da Rua Rui Barbosa; linha 5-6 (3,72m), no canto chanfrado entre a Rua Rui Barbosa e a Rua Pedroso; linha 6-1 (36,46m), no alinhamento ímpar da Rua Pedroso;

c) perímetro 31-32-33-34-30-31, bloco 6086A, com área de 290,65m² (duzentos e noventa metros quadrados e sessenta e cinco decímetros quadrados), a saber: linha 31-32 (21,59m), no alinhamento par da Rua Pedroso; linha 32-33 (15,22m), confrontando com o imóvel de nº 618/614 da Rua Pedroso; linha 33-34 (24,29m), confrontando com o imóvel de nº 1444/1440/1438/1434 da Avenida Brigadeiro Luis Antonio; linha 34-30 (7,80m), no alinhamento par da Avenida Brigadeiro Luis Antonio; linha 30-31 (3,67m), no canto chanfrado entre a Avenida Brigadeiro Luis Antonio e Rua Pedroso;

d) perímetro 14-15-16-17-17A-18-18A-19-20-21-14, bloco 6087, com área de 1.447,00m² (um mil, quatrocentos e quarenta e sete metros quadrados), a saber: linha 14-15 (22,68m), no alinhamento ímpar da Avenida Brigadeiro Luis Antonio; linha 15-16 (3,58m), no canto chanfrado entre a Avenida Brigadeiro Luis Antonio e a Rua Pedroso; linha 16-17 (40,75m), no alinhamento ímpar da Rua Pedroso; linha 17-17A (2,27m), no canto chanfrado entre a Rua Dr. Alfredo Ellis e a Rua Pedroso; linha 17A-18 (13,75m), no

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
57 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

alinhamento par da Rua Dr. Alfredo Ellis; linha 18-18A (7,13m), confrontando com o imóvel de nº 28 da Rua Dr. Alfredo Ellis; linha 18A-19 (13,38m), confrontando com os fundos dos imóveis de nº 28/32/36 da Rua Dr. Alfredo Ellis; linha 19-20 (5,36m), confrontando com o imóvel de nº 36 da Rua Dr. Alfredo Ellis; linha 20-21 (15,95m), confrontando com o imóvel de nº 44 da Rua Dr. Alfredo Ellis; linha 21-14 (42,65m), confrontando com o imóvel de nº 1495 da Avenida Brigadeiro Luis Antonio;

XXXVI - planta DE-6.03.02.72/1E1-001-Rev.0, com perímetro 1-2-3-4-1, bloco 6090, com área de 660,60m² (seiscentos e sessenta metros quadrados e sessenta decímetros quadrados), a saber: linha 1-2 (17,85m), no alinhamento ímpar da Rua Pedroso; linha 2-3 (37,00m), confrontando com o imóvel de nº 321 da Rua Pedroso e fundos dos imóveis do alinhamento par da Rua Martiniano de Carvalho; linha 3-4 (17,85m), confrontando com o imóvel de nº 448 da Rua Martiniano de Carvalho; linha 4-1 (37,00m), confrontando com o imóvel de nº 351 da Rua Pedroso;

XXXVII - planta DE-6.07.00.00/1E1-001-Rev.0, com:

a) perímetro 6-7-8-9-6, bloco 6091, com área de 2.835,80m² (dois mil, oitocentos e trinta e cinco metros quadrados e oitenta decímetros quadrados), a saber: linha 6-7 (41,92m), no alinhamento par da Rua Vergueiro; linha 7-8 (66,10m), no alinhamento ímpar da Rua Pedroso; linha 8-9 (41,50m), no alinhamento ímpar da Rua Barão de Ijuhy; linha 9-6 (70,28m), confrontando com o imóvel de nº 451 da Rua Barão de Ijuhy e com o imóvel de nº 58 da Rua Vergueiro;

b) perímetro 10-11-12-13-10, bloco 6091A, com área de 1.072,00m² (um mil e setenta e dois metros quadrados), a saber: linha 10-11 (14,48m), no alinhamento par da Avenida da Liberdade; linha 11-12 (71,95m), confrontando com o imóvel de nº 1.046 da Avenida da Liberdade; linha 12-13 (15,37m), no alinhamento ímpar da Rua Barão de Ijuhy; linha 13-10 (71,78m), confrontando com o imóvel de nº 1010/1012/1020/1024 da Avenida da Liberdade e com o remanescente do mesmo imóvel;

c) perímetro 14-15-16-17-18-19-20-14, bloco 6091B, com área de 1.562,00m² (um mil, quinhentos e sessenta e dois metros quadrados), a saber: linha 14-15 (45,72m), no alinhamento ímpar da Avenida da Liberdade; linha 15-16 (56,27m), confrontando com o imóvel de nº 985 da Avenida da Liberdade; linha 16-17 (17,12m), confrontando com o imóvel de nº 97 da Rua São Joaquim; linha 17-18 (33,33m), linha 18-19 (19,09m) e linha 19-20 (3,70m), todas confrontando com o imóvel de nº 69 da Rua São Joaquim; linha 20-14 (21,30m), confrontando com o imóvel de nº 1033 da Avenida da Liberdade;

d) perímetro 1-2-3-4-5-1, bloco 6092, com área de 224,00m² (duzentos e vinte e quatro metros quadrados), a saber: linha 1-2 (18,85m), no alinhamento par da Rua Pirapitingui; linha 2-3 (11,00m), confrontando com o imóvel de nº 34 da Rua Pirapitingui; linha 3-4 (20,57m), confrontando com o imóvel de nº 101/107 da Rua Vergueiro; linha 4-5 (9,85m), no alinhamento ímpar da Rua Vergueiro; linha 5-1 (2,62m) no canto chanfrado das Ruas Vergueiro e Pirapitingui;

XXXVIII - planta DE-6.05.02.74/1E1-002-Rev.0, com:

a) perímetro 9-10-12-13-9, bloco 6094, com área de 793,00m² (setecentos e noventa e três metros quadrados), a saber: linha 9-10 (31,23m), no alinhamento par da Rua Senador Felício dos Santos; linha 10-12 (30,03m), confrontando com o imóvel de nº 172 da Rua Senador Felício dos Santos; linha 12-13 (38,27m), confrontando com os fundos dos imóveis do alinhamento par da Rua Pandiá Calógeras; linha 13-9 (18,26m), confrontando com o imóvel de nº 130 da Rua Senador Felício dos Santos;

b) perímetro 6-11-10-9-8A-7-6, bloco 6094A, com área de 577,00m² (quinhentos e setenta e sete metros quadrados), a saber: linha 6-11 (14,91m) e linha 11-10 (2,80m), ambas confrontando com o remanescente da Rua Senador Felício dos Santos; linha 10-9 (31,23m), no alinhamento par da Rua Senador Felício dos Santos; linha 9-8A (17,64m), confrontando com o remanescente da Rua Senador Felício dos Santos; linha 8A-7 (18,70m) e linha 7-6 (17,85m), ambas no alinhamento ímpar da Rua Senador Felício dos Santos;

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
58 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

c) perímetro 1-2-3-4-5-6-7-8A-8-1, bloco 6095, com área de 4.760,00m² (quatro mil, setecentos e sessenta metros quadrados), a saber: linha 1-2 (24,95m), no alinhamento par da Rua Conselheiro Furtado; linha 2-3 (40,00m), confrontando com o imóvel de nº 1402 da Rua Conselheiro Furtado; linha 3-4 (22,14m), confrontando com o remanescente do imóvel de nº 1402 da Rua Conselheiro Furtado; linha 4-5 (57,25m), confrontando com o imóvel de nº 1440 da Rua Conselheiro Furtado; linha 5-6 (52,90m), confrontando com o imóvel de nº 169 da Rua Senador Felício dos Santos; linha 6-7 (17,85m), linha 7-8A (18,70m) e linha 8A-8 (16,24m), todas no alinhamento ímpar da Rua Senador Felício dos Santos; linha 8-1 (73,00m), confrontando com os imóveis de nº 99 da Rua Senador Felício dos Santos e nº 1346/1348 da Rua Conselheiro Furtado.

Parágrafo único - Ficam excluídos da presente declaração de utilidade pública, os imóveis que pertençam a pessoas jurídicas de direito público que estejam abrangidos pelos perímetros constantes no "caput" deste artigo.

Artigo 2º - Fica a Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ autorizada a invocar o caráter de urgência nos processos judiciais de desapropriação, para os fins do disposto no artigo 15 do Decreto-Lei federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941, alterado pelas Leis federais nº 2.786, de 21 de maio de 1956, nº 6.306, de 15 de dezembro de 1975, nº 6.602, de 7 de dezembro de 1978, nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999, e nº 11.977, de 7 de julho de 2009.

Artigo 3º - As despesas com a execução do presente decreto correrão a cargo da Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ.

Artigo 4º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 7 de maio de 2012

GERALDO ALCKMIN

Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes

Secretário dos Transportes Metropolitanos

José do Carmo Mendes Junior

Secretário-Adjunto, Respondendo pelo Expediente da Casa Civil

Publicado na Casa Civil, aos 7 de maio de 2012.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 59 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

4 - BREVE HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO URBANA DOS BAIRROS CORTADOS PELA LINHA 6

Neste item será apresentada uma descrição resumida do contexto histórico dos bairros de inserção da Linha 06 - Laranja do Metrô. A maioria desses bairros se originou a partir do loteamento de chácaras existentes no entorno do centro da cidade, que se apresentava muito pequeno antes do início do século XX, mas que, devido ao crescimento acelerado, começou a pressionar estas terras vizinhas.

Vale ressaltar que a situação da cidade de São Paulo já no século XIX ainda não era esta grande cidade, tendo ainda muito do aspecto provinciano, que só começa a se alterar quando São Paulo recebe, em 1823, o título de Imperial Cidade de São Paulo. É também neste período que ocorre a instalação da Faculdade de Direito, acarretando a chegada de estudantes provenientes de todas as partes, e com eles novos ares e novas ideias.

Nas primeiras três décadas do século XIX o centro de São Paulo inicia um desenvolvimento mais acelerado e passa a estabelecer uma relação mais contínua com os “bairros”, que ainda eram áreas majoritariamente rurais para além do Anhangabaú e do Tamanduateí.¹

Por volta de 1850, São Paulo já era uma cidade em franco crescimento, impulsionado pelo surto cafeeiro e pela construção da São Paulo Railway (que veio para favorecer o escoamento de café para o porto de Santos).

Além do café, muitos outros fatores são significativos para este crescimento acelerado da cidade de São Paulo, fazendo com que o centro pressionasse as regiões mais periféricas. Dentre estes fatores podemos citar, a partir da segunda metade do século XIX, a abolição da escravatura, a proclamação da república e o incentivo à imigração, que passou a constituir grande parte da mão-de-obra do período. Em muitos casos essa nova classe de trabalhadores estrangeiros não foi totalmente absorvida pela demanda das lavouras, ajudando também no rápido crescimento urbano.

Apesar do crescimento urbano da cidade de São Paulo já ser percebido desde meados da década de 1840, nota-se que este ocorre de uma maneira desordenada e nem sempre com a infraestrutura necessária. A partir do começo do século XX, alguns números históricos podem dar uma ideia do aumento populacional local: em 1918-1919 a cidade contava com menos de 60 mil edificações, em 1928 aparece o número de 100 mil, pouco depois, em 1944 são 230 mil e em 1954 já são mais de 300 mil edificações.²

As chácaras que existiam em torno do centro começam a ser loteadas e ruas começam a surgir e formando bairros vão se desenvolver em torno da região central, dando início a um processo de expansão e crescimento urbano de uma cidade que tem por característica o dinamismo, sempre em expansão e modificação de sua paisagem.

¹ MARZOLA, Nádia. Bela Vista. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 15.

² BRUNO, Ernani Silva. Histórias e tradições de São Paulo, vol. III. Pp. 1315 – 1316.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
60 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Liberdade

O bairro da liberdade pode ser caracterizado como um dos mais antigos da cidade de São Paulo. Localizado próximo ao centro, cresceu e desenvolveu-se com este. A região do atual bairro pertencia ao chamado Distrito Sul da Sé. Segundo consta em atos da Câmara Municipal datados de 1833, o Distrito da Sé era dividido em Distrito do Norte e Distrito do Sul. Foi somente no início do século XX é que a região foi regularizada enquanto o Distrito da Liberdade.

Anteriormente a este período, no século XVII, a região era formada por sítios e fazendas advindos da divisão de sesmarias. Estas terras eram cortadas pelo caminho que ligava o centro da nascente cidade de São Paulo, a Santo Amaro, rota importante de muitos dos produtos de abastecimento para o centro em desenvolvimento. Sabe-se também, que em parte destas terras o cultivo predominante era o chá, cultivado em grandes terrenos, que foram gradativamente tomando um aspecto mais urbano.

O atual bairro da Liberdade foi primeiramente conhecido como “Campo dos Enforcados” ou “Largo da Forca”. O nome não é gratuito, pois ali muitos foram enforcados, sentenciados à pena de morte existente na época. De acordo com Nuto Sant’Anna, a força existia desde 1612, instalada no local por decreto da Câmara, em substituição a força que existia, até 1587, na “Tabatinguera”, que ficava fora da vila, junto ao Tamanduateí.³

A origem do nome “Liberdade” cria polêmica até hoje. Alguns autores, como Paulo Cursino Moura acreditam que o nome está justamente relacionada à força, ou seja, à pena de morte e sua abolição. Além disso, acrescenta “*Liberdade, pois, plena, completa, positiva, era a força [...]. Para o coração aflito da multidão que, nas manhãs frias de antanho, assistia ao suplício, a morte, para quem não vivera, era a vida.*”⁴

Para Nuto Sant’Anna a origem do nome possui uma explicação diferente, este não estaria relacionado com 7 de setembro e muito menos do 13 de maio, como acreditam alguns, tendo suas verdadeiras origens no 7 de abril, a abdicação de D. Pedro I. Em 1831, o vereador C. G. Gomide propôs que, em homenagem àquela data, fossem dados nomes relacionados a ruas e praças da Cidade, sendo que o Largo do Curso Jurídico passaria a ser a Praça da Liberdade.⁵

A atual Avenida da Liberdade era uma das ruas que, na época, rumavam para o Largo da Forca, tendo muitos nomes antes de chegar ao atual. Um de seus primeiros nomes foi Ildefonso Xavier da Silveira, sendo precedido pelos nomes “da Forca”, “da Pólvora”, e por volta de 1812, “do Pelourinho”.

O bairro não abrigou apenas a força, sendo também o local de implantação do primeiro cemitério da cidade, datado do século XVIII. Em seu centro foi construída a pequena Capela Nossa Senhora dos Aflitos, datada de 1774, apesar de sua fachada apresentar até hoje a data 1869, que provavelmente

³ SANTANA, Nuto. São Paulo Histórico. São Paulo: vol. II, 1937. Pp. 96.

⁴ MOURA, Paulo Cursino. São Paulo de outrora: evocações da metrópole. São Paulo: Ed. universidade de São Paulo, 1980, pp. 119.

⁵ SANTANA, Nuto. São Paulo Histórico. São Paulo: vol. II, 1937. Pp. 97.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 61 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

refere-se à possível reforma pela qual teria passado.⁶ O cemitério foi desativado posteriormente com a criação, em 1856, do Cemitério da Consolação. Uma vez desativado o cemitério, o terreno foi loteado e vendido em partes.



Igreja do Aflitos, situada no beco com mesmo nome. Fonte: MOURA, Paulo Cursino. São Paulo de outrora: evocações da metrópole. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 1980, pp. 124.

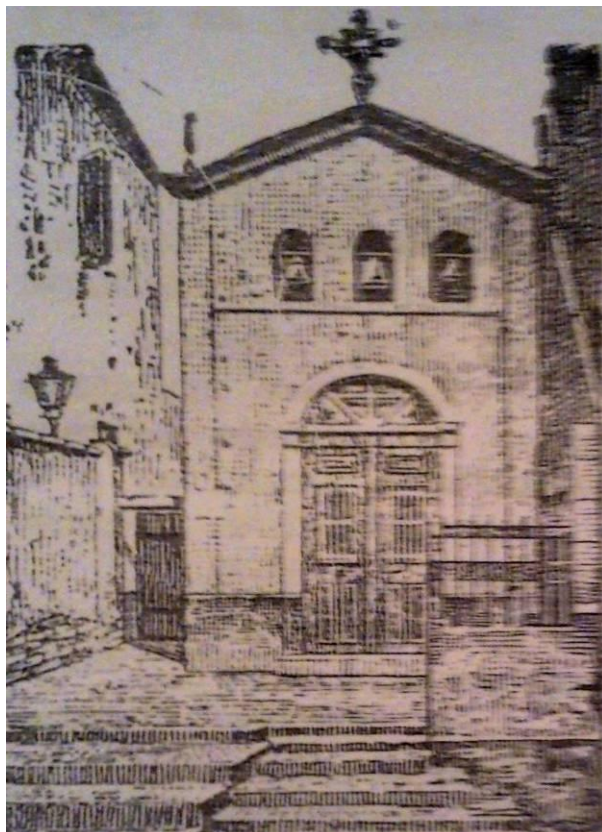
Outro ponto importante da região é a chamada “Capela da Santa Cruz dos Enforcados” que existe até hoje na Praça da Liberdade. Tal Capela é mantida por uma irmandade que se organizou em 1902. Sua história surge com a execução de Francisco José das Chagas, soldado condenado à morte em 1821, por ser acusado, junto com Joaquim José Cotindiba (que também foi executado), de liderar uma revolta do primeiro batalhão de caçadores, destacados em Santos, por conta do atraso do soldo.⁷ O dia de sua execução ficou marcado na história, criando muitas lendas em cima do que haveria acontecido realmente.

⁶ MOURA, Paulo Cursino. São Paulo de outrora: evocações da metrópole. Op. Cit., pp. 124.

⁷ Ibidem, pp. 125.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
62 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Capela da Santa Cruz dos Enforcados. Fonte: MOURA, Paulo
Cursino. São Paulo de outrora: evocações da metrópole. São
Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 1980, pp. 120.

Não se sabe ao certo como as coisas aconteceram naquele dia, no entanto, o culto à Santa Cruz dos Enforcados surgiu em cima da suposta inocência de José das Chagas, esta que teria ficado provada no momento em que tentaram executá-lo e três cordas arrebentaram em seqüência antes que conseguissem enforcá-lo na quarta tentativa. Lenda, ou não, fato é que ali ainda existe a Capela em memória daqueles que foram enforcados naquele local.

A região da Liberdade cresceu a partir de os novos loteamentos. E, hoje em dia é conhecida como a região com o maior número de imigrantes asiáticos de São Paulo. No entanto, a ocupação japonesa é relativamente recente perto da extensa história do local.

Os primeiros imigrantes a chegarem na Liberdade foram os japoneses, que começaram a se estabelecer na região a partir de 1912. Estes ocuparam, principalmente, a chamada Rua das Sarzedas. Vinham atraídos pelos baixos preços dos lotes e pela proximidade do centro, onde geralmente trabalhavam, situação próxima a dos imigrantes italianos que começaram a ocupar o bairro do Bexiga. Neste mesmo período começaram a florescer as atividades comerciais, com uma hospedaria, um empório, uma fábrica de tofu e outra de manju. O bairro começa a crescer rapidamente já no

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
63 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

início do século XX, sendo boa parte de sua população de imigrantes japoneses, que ali se estabeleceram com suas tradições e cultura, modificando, aos poucos a paisagem da região.

Em 1914 foi fundado o Hotel Ueji, e em 1915 fundou-se a escola primária Taisho Shogakku, voltada para o estudo de japoneses. Estes começavam a prosperar na região, sendo que boa parte das atividades comerciais eram voltadas a atender a crescente demanda da comunidade japonesa.

Na década de 1940, são fundados dois jornais na região, o primeiro, Jornal São Paulo Shimbun, em 1946 e o segundo, Jornal Paulista, em 1946. No mesmo ano surge a Livraria Sol (Taiyodo), que se especializa na importação de livros japoneses, até hoje presente no bairro. Neste período pós segunda guerra mundial cria-se o Centro de Estudos Nipo-Brasileiros, localizado na Rua São Joaquim, que desenvolve trabalhos sobre a imigração japonesa no Brasil.

Com o tempo, a Rua Galvão Bueno tornou-se o principal centro destes imigrantes, muitos comerciantes que haviam sido expulsos da Rua Conde de Sarzedas. Nesta rua, em 1953, foi inaugurado o Cine Niterói, um prédio de vários andares comportando restaurante, hotel e o salão onde filmes japoneses eram projetados. Existiam ainda outros cinemas voltados para o público japonês, como o Nippon, localizado na Rua Santa Luzia (atual sede da Associação Aichi Kenjin Kai); o Jóia, localizado na Praça Carlos Gomes, e o Tokyo, na Rua São Joaquim, atualmente seus prédios funcionam como Igrejas Evangélicas. Nesta mesma rua, em 1964 é inaugurado o prédio da Associação Cultural Japonesa de São Paulo (Bunkyô).

Com o tempo a região deixou de ser reduto exclusivo de imigrantes japoneses, sendo um bairro muito procurado por outros imigrantes asiáticos, como chineses e coreanos. E a partir de 1968 o cenário da região mudou, muitas ruas foram calçadas, outras alargadas e novas praças e largos foram implantados, alterando a configuração urbana local, além da construção da Estação de Metrô da Liberdade, durante a década de 1970, dinamizando o processo de reurbanização do bairro.

Ainda na década de 1970 o bairro ganhou a típica decoração com motivos orientais, não estagnando seu crescimento desde então, sendo até hoje caracterizado como um bairro tipicamente oriental, contendo uma das maiores concentrações de imigrantes da cidade.

Bela Vista

O bairro Bela Vista recebeu oficialmente este nome em 26 de dezembro de 1910, através da Lei nº 1242, quando passou a pertencer ao 17º subdistrito de São Paulo, sendo conhecido anteriormente como Bexiga, nome utilizado popularmente até hoje, devido a seu caráter antigo e tradicional. A origem do nome Bexiga é incerta e muito se discute sobre isso.

Uma das hipóteses coloca o nome como derivado da Chácara do Bexiga, cujo dono chamava-se Antônio Bexiga ou Antônio Manuel que possuía ali uma estalagem, que servia de ponto de parada para viajantes e tropeiros que passavam pela região. Tal referência aparece nos escritos de Saint-

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	64 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Hilaire que ao passar por São Paulo teria se hospedado neste estabelecimento.⁸ Para localizar o que seria a chácara do Bexiga pode-se citar o seguinte trecho:

*“A chácara do Bexiga ficava a sudoeste do que se convencionou chamar, em princípio do século XIX, de “Cidade Nova”. Ladeavam-na as vias públicas de Santo Amaro e da Consolação. Na área compreendida por essas duas vias, prolongando-se para o fundo na direção do espigão da atual Av. Paulista, existiam apenas campos, vales e colinas”.*⁹

No entanto, existem outras duas hipóteses. A primeira, levantada pelo historiador Nuto Santana em seu livro *São Paulo Histórico*, coloca que o nome poderia ter vindo dos vários surtos de varíola (doença popularmente conhecida como “bexiga”) que ocorreram na cidade. Daí surge a idéia de que o local seria um refúgio das pessoas que sofriam de varíola. No entanto, esta hipótese não é das mais aceitas, visto que é sabido que eram outras as regiões de São Paulo destinadas a abrigar os ditos “bexigosos”. Por volta de 1837, a região mais propícia para essa prática era o Pacaembu, local onde ficavam em período de quarentena, os escravos que vinham de Santos ou do Rio de Janeiro.

A segunda hipótese é colocada por Afonso A. de Freitas, que afirma que o dono da chácara em questão dedicava-se ao comércio de bexiga de boi, atividade esta muito comum e lucrativa na época. Tal hipótese é considerada pelo próprio Nuto Santana, já que existia esse forte comércio de vísceras, além do fato de existir um matadouro ao lado da chácara que acabou por dar nome ao bairro.

Apesar das diferentes origens para o nome, o fato é que existiu na região uma propriedade chamada “Chácara do Bexiga”. Sabe-se também que o nome já era utilizado desde 1794, aparecendo em documentos de venda de propriedades.¹⁰

Os documentos mostram também que o local era utilizado como esconderijo de escravos fugidos. Nas próprias Atas da Câmara Municipal existe, em 1831, um pedido de fechamento do Córrego do Anhangabaú, na região próximo ao Bexiga, onde se refugiavam muitos escravos rebeldes.¹¹

Já em 1791 era grande o trânsito de tropas e carros de boi que atravessavam a cidade. Estes traziam mantimentos vindos de Atibaia, de Parnaíba e faziam parada na chácara do Bexiga, entre o Anhangabaú e o riacho Saracura.¹² Nesta região, em 1814 foi aberta a Estrada do Piques que ia rumo a Sorocaba, atualmente Rua da Consolação. O encarregado pela abertura da Estrada, Sr. Daniel Pedro Muller, foi o responsável, no mesmo ano, pela construção da Pirâmide do Piques, local então conhecido como Largo do Piques (atual Largo da Memória).

A versão oficial sobre esta pirâmide diz que ela teria sido projetada para homenagear o triunvirato que governava a cidade, tal versão é do próprio autor, Daniel Pedro Muller, que fez tais afirmativas

⁸ SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem à província de São Paulo. Pp. 161.

⁹ MARZOLA, Nádia. Bela Vista. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 15, pp.34.

¹⁰ MARZOLA, Nádia. Bela Vista. Op. Cit., pp. 39.

¹¹ Ibidem, pp. 39.

¹² Ibidem, pp. 41.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 65 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

em um ofício de 12 de outubro de 1814. No entanto, outros estudiosos colocam versões um pouco diferentes para tal pirâmide. De acordo com Ernani Silva Bruno a pirâmide foi construída como uma homenagem do Conde de Palma ao Governador Lorena. Fato é que a construção foi concluída em 1815.¹³

O obelisco do Piques, ou da Memória, como é chamado atualmente, existe até hoje no Largo da Memória sendo delimitado pelas ruas Coronel Xavier de Toledo e Quirino de Andrade (antiga Ladeira do Piques), além da ladeira da Memória, próximo ao Vale do Anhangabaú. Neste mesmo Largo existia um chafariz conhecido como Chafariz do Piques que desapareceu em 1876, durante uma reforma local. Já o largo do Bexiga (posteriormente conhecido como Largo do Riachuelo) e parte da Rua do Piques constituem atualmente a Praça da Bandeira.

Os largos do Piques e do Bexiga eram pontos importantes onde se realizavam leilões de escravos e onde muitos tropeiros paravam trazendo materiais para abastecimento da cidade de São Paulo, vindos, principalmente, de Santo Amaro.

Era no Largo do Bexiga, que se encontrava a já citada estalagem de Antônio Bexiga, localizada na atual Rua Santo Antônio, no início da Rua Santo Amaro, tendo do lado Leste, o Riacho Itororó (Avenida 23 de Maio) e do lado Oeste, o riacho Saracura (Avenida 9 de Julho) e à frente o Rio Anhangabaú. Nesse mesmo local, se erguia um vasto rancho, que servia de pousada aos que vinham das bandas de Sorocaba a fim de vender, aqui, seus animais, preferindo expô-los no Largo do Piques, onde se realizavam as feiras livres. De acordo com João B. C. Aguirra, era no início da Rua Santo Antonio que existia o pátio junto ao rancho, onde eram presos os animais, ficando em torno deste os quatinhos dos hóspedes.

Diante do rancho havia uma área limpa, na qual se prendiam, em estacas, os animais cujos donos ali apeavam para vender ou comprar coisas. Num dos lados do Largo, na parte onde o terreno se apresentava mais plano e seco, estendia-se a fileira de quatinhos, que eram alugados aos viajantes.

Na região existiram também duas pontes que devem ser citadas. A primeira é a Ponte do Piques, passando sobre o Anhangabaú, localizada no ponto onde hoje começa a Avenida 9 de Julho, a segunda era a Ponte do Bexiga, localizada no início da Rua Santo Amaro. Ambas, que já não existem mais, possuem datas de construção relacionadas à primeira metade do século XIX.

Outro ponto histórico importante da região foi o Matadouro que ali se localizava. De acordo com Nuto Santana, em 1773-1774 o matadouro localizava-se na Ladeira de Santo Amaro, enquanto que o açougue ficava na Rua Padre Tomé Pinto, hoje em dia com o nome de Rua Quintino Bocaiuva.¹⁴ Já em 1830 o matadouro era fornecedor de toda a carne consumida na cidade de São Paulo.¹⁵ No entanto, suas condições e procedimentos de trabalho pouco higiênicos contaminavam o córrego do

¹³ Ibidem, pp.45.

¹⁴ SANTANA, Nuto. São Paulo Histórico. São Paulo: vol. I. Pp. 158.

¹⁵ MARZOLA, Nádia. Bela Vista. Op. Cit., pp. 51.

Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
Folha	66 de 132		
Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor		Emitente	
		/ /	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS		Metrô - Verificação	
		/ /	

Anhangabaú e espalhava um forte cheiro de animais mortos pelas habitações próximas.¹⁶ Fato que levou a construção, em 1852, de um novo Matadouro localizado próximo à Rua Humaitá.

Contudo, este novo matadouro funcionou por aproximadamente 20 anos, chegando até 1877, pois continuava a poluir o córrego do Anhangabaú. Diante desta situação, a Câmara Municipal decide alterar novamente sua localização, construindo um outro matadouro, inaugurado em 5 de janeiro de 1879, na Vila Marina, projetado pelo Engenheiro Alberto Kuhlmann.¹⁷

Quando se iniciou o processo de arruamento do Bexiga, José Antonio Leite Braga, o responsável pelo projeto, destinou grande parte do terreno à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia, para a construção de um hospital que receberia o mesmo nome. Tal terreno ficaria entre as atuais Ruas de Santo Antonio, Abolição, São Domingos e Major Diogo, todas localizadas na região central de São Paulo. Deste modo, no dia 1 de outubro de 1878 realizou-se a cerimônia de colocação da primeira pedra para a construção do hospital. Muitas figuras importantes estiveram presentes, como o Dr. João Batista Pereira, presidente da província e o próprio D. Pedro II, que na ocasião visitava São Paulo pela terceira vez. Porém, este hospital nunca chegou a ser construído, pois médicos da capital deram um parecer contrário, classificando o local como inadequado, sendo assim, o hospital da Santa Casa de Misericórdia não foi construído no Bexiga.¹⁸

Com o desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo, impulsionado pelo café e pela imigração, a história do Bexiga começa a se dinamizar. O aumento populacional da cidade é impressionante, crescendo de 20 mil para 240 mil habitantes, num período compreendido entre 1875 e 1900.¹⁹ É neste período, da metade final do XIX até as duas primeiras décadas do século XX que as chácaras em volta do centro começam a ser loteadas, criando mais espaço para absorver a crescente população da região.

É justamente com este novo período da história de São Paulo que surge o bairro do Bexiga. Anteriormente existia ali apenas o já citado Largo do Bexiga, com algumas ruas que se formavam ao seu redor, onde ainda em 1877 realizavam-se feiras de madeira, com produtos vindos, principalmente, de Santo Amaro.

A urbanização do bairro começou a ganhar força a partir de 1880, quando se inicia a ocupação local por parte dos trabalhadores mais pobres e por imigrantes italianos, que abandonavam os trabalhos na zona rural, que já não conseguia absorver toda a mão-de-obra disponível, vindo buscar novas oportunidades na crescente área urbana. Assim, o Bexiga começou a crescer rapidamente, de maneira desordenada, ocupado por imigrantes italianos atraídos pelo baixo preço dos terrenos.

Durante o século XX a expansão aumentou de maneira ainda mais rápida e complexa, sendo caracterizado como um bairro de muitas vilas e cortiços. Fato favorecido também pela arquitetura de influência italiana caracterizada por sobrados de porões muito altos, habitados por famílias inteiras.

¹⁶ FREITAS, Afonso A. de. Tradições e reminiscências paulistanas. Pp. 29.

¹⁷ MARZOLA, Nádia. Bela Vista. Op. Cit., pp. 52.

¹⁸ Ibidem, pp. 52-53.

¹⁹ MARZOLA, Nádia. Bela Vista. Op. Cit., pp. 58.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
67 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Nas duas primeiras décadas do século XX, o bairro já possuía elementos que o classificavam como importante núcleo de povoamento: uma padaria (a “Basilicata”, fundada em 1914, que existe até hoje no endereço R. 13 de Maio, 614) e uma santa padroeira, neste caso a Nossa Senhora de Achiropita, trazida pelos italianos calabreses de Rossano que chegaram a São Paulo.²⁰ As primeiras cantinas italianas começaram a surgir em 1930, localizadas principalmente na Rua Treze de Maio. Algumas delas existem até hoje, como a La Távola (localizada na Rua Treze de Maio, nº 848, que, no entanto funcionava na mesma rua no nº 621) e a Cantina Roperto (localizada na Rua Treze de Maio, nº 634). Em 1914 foi construída a Capela de Nossa Senhora de Achiropita, palco inicial da tradicional festa anual dedicada à Santa, tais celebrações tinham muitas semelhanças com as festas realizadas na Mooca e no Brás.

O Bexiga, ou atualmente Bela Vista, não acompanhou o processo de verticalização que começou a se espalhar por toda a cidade de São Paulo, contudo, em 1950 era o bairro paulistano com a maior densidade demográfica no município.²¹ Tal fato também era estimulado pelos baixos preços de terrenos e pela efervescente vida noturna. Muitas companhias teatrais se instalaram no local fazendo com que o bairro se torna um foco de entretenimento para a população metropolitana, contando com teatros, cantinas e restaurantes.

Os times de futebol de várzea também eram muito famosos no Bexiga, estes intimamente ligados ao samba, cada time tinha seu “cordão carnavalesco”. Muitos destes cordões surgiram no início do século XX, alguns se tornaram escolas de samba que existem até hoje, como a Vai-Vai e a Fio de Ouro.

A Escola de Samba Vai-Vai, uma das mais tradicionais de São Paulo, foi fundada em 1930, surgida como um cordão carnavalesco ligado a um time de futebol chamado “Cai-Cai” existente desde 1920. O time de futebol sobreviveu até 1940, no entanto a Vai-Vai continuou, tornando-se, na década de 1970, junto com muitos outros cordões existentes, uma escola de samba. Suas atividades tiveram início na Rua Rocha, passando pelas Ruas Almirante Marques Leão, Rui Barbosa, dos Franceses, Conselheiro Carrão, Fortaleza, 14 de julho, hoje em dia localizado na Rua São Vicente, nº 276.

O traçado urbano da Bela Vista foi muito impactado pela construção da Radial Leste-Oeste, construída entre 1968 e 1971 e pela implantação, em 1969, do Viaduto do Café. Estas construções desapropriaram grandes lotes alterando sobremaneira a paisagem da região.

Hoje muito se faz pela preservação do Bairro Bela Vista, um exemplo disto é a existência da SODEPRO (Sociedade de defesa das tradições e progresso da Bela Vista), sociedade esta formada por moradores do bairros e localizada na Rua Treze de Maio, nº 569.

²⁰ Ibidem, pp. 66.

²¹ Ibidem, pp.68.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	68 de 132	
	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Higienópolis

A região ocupada atualmente pelo bairro de Higienópolis pertenceu à antiga Sesmaria do Pacaembu,²² permanecendo isolado por muitos anos, como outros bairros, da região urbana central da cidade. Composto principalmente por propriedades rurais afastadas, a região era chamada em documentos da época de “fim do mundo”.

O local começou a ser loteado somente a partir 1890, em duas etapas:

A primeira, dos altos de Santa Cecília, ligado a três nomes femininos: D. Maria Antonia da Silva Ramos, D. Veridiana Valéria da Silva Prado e D. Maria Angélica Souza Queiroz Aguiar de Barros, cuja presença é evocada pelas ruas que levam seus nomes. A segunda parte, a mais alta, do lado ímpar da Avenida Higienópolis para cima, encontrando as Avenidas Paulista e Municipal (hoje Avenida Dr. Arnaldo), cujos terrenos seriam loteados por Martinho Burchard e Victor Nothemann.²³

Deste este período a região já era habitada por importantes membros da sociedade paulistana residentes em propriedades de grandes dimensões. Muitos estrangeiros interessaram-se pela região, buscando o clima mais ameno do alto da serra e a vista privilegiada. De acordo com Maria Cecília Homem, o local recebeu o nome de “Higienópolis” por suas “propriedades climáticas”, significando “cidade ou lugar de higiene”²⁴

Ainda conhecida como Pacaembu de Cima, a distância da cidade não impediu a ocupação de famílias renomadas para o local. A primeira casa da região foi habitada por D. Maria Antonia da Silva Ramos (1815-1902), filha de um próspero Barão do café, sua propriedade ficava entre as Ruas da Consolação, Maria Antonia, Veridiana e Major Sertório. A propriedade recebeu o nome de “Vila Maria”, e era utilizada para muitos fins além da moradia, com espaço reservado para pomar e pasto de animais, ocupando extensa área que ia da Antiga Rua Santa Cecília, até a atual Avenida Angélica.

A mudança de D. Maria Antonia para a região, senhora muito conhecida da elite paulistana da época, ajudou a atrair atenção para o local. Além disso, a Santa Casa, que deveria ter sido construída no Bexiga,²⁵ foi ali implantada com o intuito de trazer “progresso para o bairro”.²⁶

A residência de D. Maria Antonia foi construída com material importado seguindo o estilo de edificação europeu que foi seguido pelas outras famílias que por ali começaram a chegar. Tal estilo de influência marcadamente francesa, logo se espalharia por outros bairros de São Paulo habitados pelas ricas famílias dos produtores de café.

²² Para mais informações e para uma discussão mais específica sobre a sesmaria do Pacaembu ver, neste mesmo relatório, a parte referente ao bairro do Pacaembu.

²³ HOMEM, Maria Cecília Naclério. Higienópolis – grandeza e decadência de um bairro paulistano. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 17, pp. 33.

²⁴ Ibidem, pp. 34.

²⁵ Para mais informações sobre a construção da Santa Casa no Bexiga ver, neste mesmo relatório, a parte referente ao bairro Bela Vista.

²⁶ Maria Cecília Naclério. Higienópolis – grandeza e decadência de um bairro paulistano. Op. Cit., pp. 40.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	69 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Outro ponto importante sobre tais propriedades era seu caráter de “casas como chácaras”, construídas em extensos terrenos, com áreas aproveitadas para pomar, espaço para a criação de animais e grandes jardins.

Outra moradora de destaque neste período inicial de ocupação da região foi D. Maria Angélica Souza Queiroz Aguiar de Barros, que se mudou primeiramente para uma casa já edificada localizada em uma grande propriedade. Em 1893 esta se muda para um palacete que mandara construir na atual Avenida Angélica, doando a antiga residência para a Casa Pia São Vicente de Paulo.

No caminho do Pacaembu, havia um chalé (atual Colégio N. S. Sion) alugado para um hotel, chamado de Hotel Higienópolis. Por volta de 1870, o local era muito procurado por estrangeiros, principalmente presbiterianos norte-americanos que estavam interessados em construir uma Escola Americana que mais tarde daria origem ao Mackenzie.

A formação propriamente dita do bairro Higienópolis começaria na última década do século XIX, por iniciativa de Martinho Burchard e Victor Nothmann, que lotearam a “*área que vai do lado ímpar da Rua do Pacaembu, para cima, em direção à Avenida Paulista*”.²⁷ O loteamento correspondia às terras do Barão de Ramalho e parte da antiga propriedade de Joaquim Floriano Wanderley. Nesta época, São Paulo estava crescendo rapidamente e o ramo imobiliário representava um ótimo negócio. A própria prefeitura estimulava o loteamento de grandes propriedades existentes em torno do centro de São Paulo, abdicando de cobrar impostos pelos novos lotes por período de cinco ou seis anos, ou até que os terrenos fossem vendidos.²⁸ A vantagem dos negócios, unida a esta iniciativa da prefeitura realmente estimulou o processo de loteamento e muitas das grandes propriedades da cidade foram divididas e vendidas separadamente neste período.

Martinho Burchard adquiriu terras na região com a intenção de loteá-las para formar um bairro classe A, e exclusivamente residencial. Deste modo, esta seria a terceira área nobre e residencial de São Paulo, além da Santa Ifigênia e Campos Elíseos. Sendo assim, a região foi preparada com toda a sorte de benfeitorias, como esgoto, água e iluminação a gás. Além disso, Burchard conseguiu junto à antiga Cia Viação Paulista uma linha de bondes puxados por burros para atender a região e torná-la assim, ainda mais atrativa. O bonde seguia o seguinte trajeto: “subia pela Rua Major Sertório e daí para a Rua Itambé, entrando pela Rua Maranhão, e retornava pela Avenida Higienópolis em toda sua extensão.”²⁹

Outras construções já existentes ajudaram a tornar o bairro ainda mais atrativo, como a escola Mackenzie, a Santa Casa e o Hospital Samaritano, que existe desde 1892, no mesmo local onde se encontra hoje. Desta maneira, o bairro nascia tendo inicialmente dois pontos principais, a Avenida Higienópolis que liga a Consolação ao Pacaembu e Perdizes, e a Avenida Itatiaia (parte da atual Avenida Angélica). As demais ruas foram abertas em 1893, aos custos dos comerciantes.³⁰

²⁷ Maria Cecília Naclério. Higienópolis – grandeza e decadência de um bairro paulistano. Op. Cit., pp. 59.

²⁸ Ibidem, pp. 61.

²⁹ Maria Cecília Naclério. Higienópolis – grandeza e decadência de um bairro paulistano. Op. Cit., pp. 64.

³⁰ Ibidem, pp. 69.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	70 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

A planta inicial do loteamento não previa a construção de Igrejas, a atual Igreja de Santa Terezinha do Menino Jesus foi construída apenas em 1926-1928. A atual Praça Buenos Aires também foi construída tardiamente, em 1913-1916.

O nome de Higienópolis, apesar de ser usualmente utilizado, só foi adotado oficialmente pela Câmara em 1894, contrariando o desejo de Burchard que havia planejado batizar o conjunto idealizado por ele com o nome de “Boulevard Burchard”.

Assim, iniciou a formação do bairro Higienópolis que se estruturou da maneira abaixo descrita:

Os elementos da alta burguesia paulista instalaram-se em ricas e pretensiosas residências, em meio à farta vegetação. As casas em geral eram implantadas em lotes grandes, à maneira das chácaras. [...] O lugar preferido para moradia dos nacionais foi a Avenida Higienópolis, ficando as residências mais ricas na primeira parte da Avenida, no trecho que segue até a confluência com a Avenida Angélica. A partir daí, eram mais escassas, e ficavam entremeadas com casas menores de renda. Entre os moradores da Avenida predominaram as famílias Prado e Penteado e sua imensa parentela extensiva.³¹

Higienópolis foi desde sempre um bairro favorecido por muitas melhorias. Durante o século XX, foi o segundo bairro da Capital a contar com uma linha de bonde elétrico, aparecendo, inclusive, dentro do roteiro turístico da época, sugerido para a cidade de São Paulo, devido aos seus grandes jardins e palacetes que seguiam um estilo pautado no modo de vida europeu.

A partir de 1930 o bairro começa a crescer rapidamente acompanhando o resto da cidade e alterando sua estrutura urbana e se descaracterizando como o bairro composto por palacetes. Logo depois o primeiro prédio de andares foi ali construído, aumentando o processo de descaracterização do bairro e iniciando o modelo de ocupação que o levaria a ser como é hoje.

Apesar da transformação das características urbanas ocorridas durante o século XX, o bairro Higienópolis é dotado de grande importância histórica, se caracterizando como exemplo de como viveu a elite paulista dos produtores de café e dos antigos casarões.

³¹ Ibidem, pp. 114.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	71 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Consolação

O atual distrito da Consolação tem sua história muito recuada no tempo. Fazendo parte de terras povoadas já no início da formação da vila que daria origem a cidade de São Paulo. Referências a essa área já aparecem em 1584, compondo parte da Sesmaria de Fernão Dias Pais, que incluíam as “terras do Capão” ou “Sítio do Capão”:

*Confrontava com as terras de Fernão Pais de Barros, neto de Fernão Dias Pais, ocupando as áreas dos Jardins, Pinheiros e Vila Madalena. Completava-se, na parte ocidental com a esplanada da Avenida Paulista, altura da Avenida Bernardino de Campos, até o cruzamento desta com a Brigadeiro Luiz Antonio (Caaguaçu - Rua Caaguaçu), pelas margens do ribeirão Saracura Grande.*³²

Mais tarde, estas terras pertenceriam ao capitão-mor Pedro Taques de Almeida, como se observa em algumas referências do Arquivo Histórico Colonial. Alguns desses documentos (que estão infelizmente incompletos) fazem menção a um processo judicial encabeçado por Pedro Taques, que pedia direitos sobre as terras do dito Sítio do Capão, área muito extensa que pertencia a uma sesmaria ainda maior, parcialmente ocupada por mata fechada. Consta que algumas porções haviam sido ocupadas por pessoas que viviam na região e retiravam, principalmente, madeira desta mata. Fato que levou Pedro Taques a dar início ao processo judicial.³³

Os terrenos que formavam o sítio do Capão, hoje parte do bairro da Consolação, tiveram muitos proprietários durante a história, acarretando a divisão da área em diversas chácaras

O ponto central de surgimento do Bairro da Consolação seria o Largo do Piques e a Rua do Piques, anteriormente conhecida como caminho de Pinheiros. Tais referências ficavam em região denominada, em documentos setecentistas, como “Anhangabaú de Cima”, que compreendia (utilizando pontos atuais), a Praça da Bandeira e o início da Rua do Piques (Consolação) e ainda um trecho da rua Cel. Xavier Toledo, entre a Rua da Consolação e Sete de Abril.

No Largo do Piques (atual largo da Memória) foi construído um Obelisco³⁴. E no mesmo ano, 1814, o Coronel Daniel Pedro Muller mandou ao governo um ofício com o projeto e a planta para a construção da Estrada do Piques e da regularização de suas adjacências.

³² JORGE, Clóvis de Athayde. Consolação – Uma reportagem histórica. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 22, pp. 22.

³³ Ibidem, pp, 27, 28, 29.

³⁴ Sobre o Largo do piques e o Obelisco ver, neste mesmo relatório, a parte que se refere à história do bairro da Bela Vista.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
72 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS


Imagem de 1862 – Tradicional foto do Piquês, mostrando o velho Chafariz e o Obelisco erguido em 1814. Fonte: JORGE, Clóvis de Athayde. Consolação – Uma reportagem histórica. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 22, pp. 43.

O crescimento da região já podia ser observado em meados do século XIX, o Largo do Piquês, local de parada para os tropeiros que vinham do sul, tornou-se um importante centro comercial, vendedores vindos de Santo Amaro paravam para negociar suas mercadorias nas feiras organizadas no local.

Existem registros da presença de muitos comércios funcionando na região durante o século XIX. Consta que em 1851, o alemão João Adolfo Schritzmeyer instalou uma pequena fábrica de chapéus em uma chácara localizada na Rua do Piquês, nº 23, que teria funcionado por poucos meses, pois João Adolfo foi intimado pela Câmara por estar causando a poluição do Anhangabaú, com corantes e outros materiais venenosos. Após sua morte, em 1908, seu filho doou o terreno para arruamento, no entanto exigiu que a memória de seu pai fosse homenageada, fato que ocorreu em 1913, com a Rua João Adolfo.³⁵

³⁵ JORGE, Clóvis de Athayde. Consolação – Uma reportagem histórica. Op. Cit., pp. 44.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
73 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

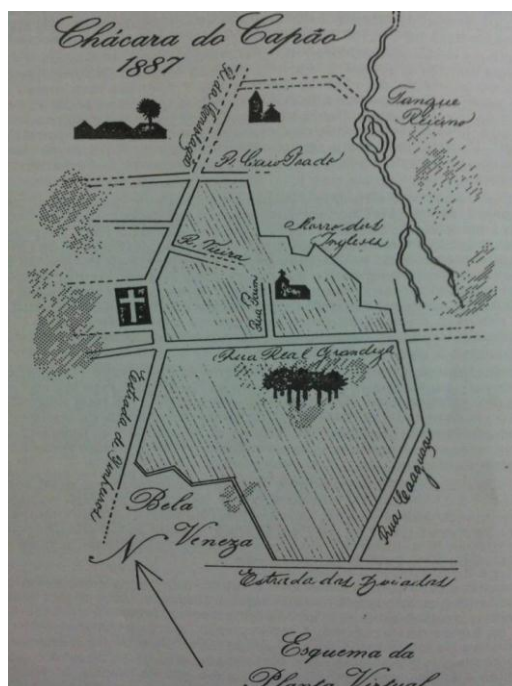
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Foi nesta mesma rua, que foi fundada a primeira escola da Consolação. Como coloca Clóvis de Athayde Jorge:

*“No nº 31, da Ladeira do Piques, aprovada pela Lei Provincial nº 9, de 11 de março de 1858, instalou-se a primeira escola da Consolação, bairro ainda integrado ao genérico Piques. O senador Joaquim José Fernandes Torres, ao assinar o diploma legal, colocou na direção do estabelecimento de ensino primário o professor Joaquim José Moreira que ali se manteve durante 40 anos.”*³⁶

No ano de 1860, a Rua do Piques teve seu nome modificado para Rua Cel. Quirino de Andrade, nome do coronel da guarda nacional que ali residiu por cerca de dez anos. No entanto, como nem sempre o nome oficial é utilizado popularmente, por muito tempo a rua continuou a ser chamada como Rua do Piques, ou como Rua de Nossa Senhora da Consolação.

A designação de Nossa Senhora da Consolação provavelmente está relacionada ao fato do Bispado ter recebido, em 1799, um pedido para a construção de uma Ermida (Capela) para os devotos de Nossa Senhora da Consolação. O responsável pelo pedido, Luiz da Silva (que se dizia dono de parte das terras na região), iniciou um processo pedindo donativos para construção da capela em homenagem a esta Santa, que deu o nome a Rua, anteriormente conhecida como Rua dos Piques, e, posteriormente, para o bairro.



Desenho Esquemático do “Sítio do Capão” em 1887.

Fonte: JORGE, Clóvis de Athayde. Consolação

Uma reportagem histórica. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 22, pp. 64.

³⁶ Ibidem, pp. 44.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 74 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

Em 1865, a Câmara decide mudar o nome de muitas ruas e largos da cidade. Na região da Consolação, o Largo dos Curros, onde no século XVIII realizava-se a Festa do Divino Espírito Santo, passou a se chamar Largo Sete de Abril. Já o dito Beco da Fome, junto à Rua da Alegria, passou a se chamar Rua Ipiranga, nesta, em princípios do século XIX, passavam os burros que iam em direção ao Largo dos Curros. Vê-se, portanto, que a região cresceu durante o século XIX, sem deixar de ser constituída, em sua maior parte, por chácaras no entorno de um pequeno aglomerado urbano e que teve papel fundamental nas rotas e no comércio de São Paulo.

O Sítio do Capão foi vendido em 1880, para Mariano Antonio Vieira, que mudou seu nome para “Chácara das Jaboticabas”. Na parte mais alta destas terras foi construída outra pequena capela, esta para o Divino Espírito Santo da Bela Cintra, ficando esta submetida à Paróquia da Consolação, ganhando independência apenas em 1887.³⁷ Contudo, as terras seriam novamente vendidas em 1890, fazendo com que fossem desmembradas em mais sítios. A área onde foi construída a capela da Bela Cintra foi comprada por José Paim Pamplona.

Estas terras ficavam ao lado do Hospital Humberto I, inaugurado em 14 de agosto de 1904. A extensão do terreno ficava entre as ruas Consolação e Paim (atual Frei Caneca). Ainda na primeira década do século XX, muitas destas terras passaram para propriedade do Banco da República, este tomou a iniciativa de lotear os terrenos comprados. Assim, toda a região que ia do Ribeirão do Saracura ao dito Monte Alegre foi loteada fazendo com que surgissem as alamedas Itu, Franca e Lorena, além das ruas José Maria Lisboa, Guarará e Caconde. O restante do terreno foi vendido em lotes mais modestos.

Portanto, só no início do século XX se completou o processo de loteamento das terras pertencentes à Sesmaria de Fernão Dias Pais. E já perto da metade do século, a Consolação começa a crescer, recebendo muitos imigrantes, principalmente italianos, que vem dar corpo à população.

A Rua da Consolação ficou conhecida também por ser a rua dos cemitérios, sendo eles: o da Consolação, dos Protestantes, e o da Ordem Terceira do Carmo. Em 1854 a Câmara havia tomado a decisão de construir um novo cemitério na cidade, em local afastado do centro, devido ma grande ocorrência de varíola na época. Em 1856, uma comissão responsável pela escolha do lugar decidiu pela região da Consolação, por considerá-la um local afastado e com características urbanas menos acentuadas que as encontradas em outras regiões de São Paulo. Deste modo, o cemitério da Consolação foi inaugurado em 1856.³⁸

Já em 1861 foi inaugurada a antiga capela (a atual foi construída em 1902), e no ano de 1868 o Cemitério da Consolação foi oficializado como Cemitério Municipal. No entanto, diante do alto número de mortes provocadas pela varíola, este se tornou pequeno, e em 1897 iniciou-se o processo de ampliação do cemitério.

³⁷ JORGE, Clóvis de Athayde. Consolação – Uma reportagem histórica. Op. Cit., pp. 63.

³⁸ Ibidem, PPS. 66, 67, 68.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 75 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

O Cemitério dos Protestantes começou a funcionar em 1864, depois de muitos pedidos à Câmara daqueles que não eram católicos e queriam ter lugar reservado para seu sepultamento. O cemitério da Ordem Terceira do Carmo foi inaugurado em 1868 tendo como limites a Rua da Consolação, o Cemitério dos protestantes e a atual Rua Sergipe, sendo destinado aos sepultamentos dos membros desta ordem. Mas no ano de 1901, a Câmara estabeleceria a secularização dos cemitérios, ficando sob a responsabilidade da prefeitura a administração de todos os três.

Pode-se dizer que o desenvolvimento do bairro da Consolação se deu de forma vinculada a vida religiosa. Em 1840 a Igreja foi reformada e sua paróquia deixou de estar vinculada à Santa Ifigênia. Com o aumento da população local houve a necessidade da construção de uma Igreja que comportasse adequadamente os fiéis. Em 1902, o terreno da Senhora Veridiana Valéria da Silva Prado que dava frente para a Rua Consolação foi comprado pela Igreja, dando início a demorada reconstrução do templo, o alto custo da empreitada atrasou muito as obras, em 1934 a nova Igreja já estava quase pronta, mas foi somente em 1959 que se completou definitivamente a construção, com o acabamento e a torre de 71 metros de altura.³⁹

Mas o Bairro não foi somente marcado pela vida religiosa, os centros esportivos foram estabelecidos, contando com importante participação de imigrantes ingleses que ali fundaram o São Paulo Athletic Club, em 1888, localizado entre a Rua da Consolação e a Rua Augusta. Havia também um Velódromo, na área das ruas Martins Fontes e Consolação que fora construído entre 1890 e 1892 e demolido em 1913.

A Rua da Consolação também era conhecida pela presença de importantes centros educacionais, caso do Mackenzie College, construído em 1886, além de outros como o Colégio Morton, cujo prédio foi construído em 1873, sendo transformado em 1898, na sede do Seminário das Educandas, localizado ao lado da Igreja Nossa Senhora da Consolação, porém, o prédio foi destruído tempos depois para as obras de regularização da Rua Ipiranga.

Na Avenida Paulista, a colônia inglesa inaugurou, em 1899, o Colégio Anglo-Brasileiro, que permaneceu ali até 1917 e, em 1918, o prédio foi ocupado pelo Colégio São Luiz.⁴⁰

Outro fator de relevância no desenvolvimento do bairro foi a construção da Santa Casa de Misericórdia, inaugurada em 1884 em terreno que abrangia as ruas D. Veridiana (atual Santa Isabel), Jaguaribe, Marquês de Itu e Dr. Cesário Mota. Durante a segunda metade do século XX a instituição foi agregada à Faculdade de Ciências Médicas e Biológicas.

A importância da região durante a história da cidade pode ser avaliada pela infra-estrutura investida no local, já no início do século XIX a região da Consolação contava com iluminação pública. Inicialmente composta por lampiões a base de azeite, o sistema foi substituído por lampiões a gás em 1856, em 1863 vieram os lampiões a querosene e finalmente, em 1886 inaugura-se o sistema de luz elétrica nas Ruas Boa Vista, São Bento e da Imperatriz, atual Quinze de Novembro.

³⁹ JORGE, Clóvis de Athayde. Consolação – Uma reportagem histórica. Op. Cit., Pp. 130 e 131.

⁴⁰ Ibidem, Pp. 87 e 88.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
76 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Por fim o histórico de desenvolvimento da região comprova a antiguidade e importância da Consolação na formação da cidade. Importância espelhada na Rua da Consolação, que muito antes da fundação do bairro se constituiu como caminho indígena, posteriormente utilizado por tropeiros e bandeirantes, sendo conhecida como caminho de Pinheiros ou Sorocaba, tornando-se assim, uma das mais importantes ruas da cidade de São Paulo.

Pacaembu

O atual bairro do Pacaembu, em tempos pretéritos fazia parte da Sesmaria do Pacaembu, de propriedade dos jesuítas, que receberam tais terras de Martim Afonso em 1561. Com o tempo, a sesmaria foi se transformando em sítios e fazendas por iniciativa dos próprios jesuítas, e também de terceiros que arrendavam parte das terras. Dentro destas divisões se destacava o “Sítio do Pacaembu”, cultivado pelos padres jesuítas e localizado entre o Ribeiro Pacaembu e o Córrego Água Branca.⁴¹

O Sítio do Pacaembu, de grande extensão, ocupava terras que hoje correspondem a muitos bairros da cidade de São Paulo, como Perdizes, Pacaembu, parte de Higienópolis, Santa Cecília, Barra Funda, Limão e Casa Verde.

Em meio a área havia um caminho antigo que seguia pelas margens do Anhembi, que freqüentemente inundava, onde existia uma “paragem indígena” conhecida pelo nome de “paã-nga-he-nb-bu”, cujo significado seria “barra alagada, atoladiço”.⁴²

Tal sítio permaneceu nas mãos dos padres até o ano de 1759, quando se deu a expulsão da Companhia de Jesus, sendo todos os seus bens foram confiscados. No entanto, somente vinte anos depois, em 1779 o Sítio do Pacaembu foi vendido. Tal lentidão deve-se a grande dificuldade de comunicação e transporte da época. A propriedade foi comprada por Gabriel Antunes Fonseca, Clemente Gomes Camponезes e Manuel Simões Peralva. O fato das terras terem sido arrematadas por três donos distintos deve ter dado origem a denominação comum durante o século XIX de Pacaembu de Cima, do Meio e de Baixo⁴³.

⁴¹ PACHECO, José Aranha de Assis. Perdizes – A história de um bairro. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 21, pp. 27.

⁴² Ibidem, pp. 20.

⁴³ Ibidem, pp. 28.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
77 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS


Mapa do sítio Pacaembu. Fonte: PACHECO, José Aranha de Assis. Perdizes
A história de um bairro. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 21, Mapa 1A.

Com o tempo, todas estas terras foram divididas em propriedades menores, sendo a maioria produtora de chá. Entre o atual bairro de Pinheiros e o Pacaembu foi fundado em 1887 o cemitério do Araçá, onde estão os mausoléus de tradicionais famílias paulistanas.

Em 1896 criou-se a Casa dos Expostos, advinda de um sistema utilizado por conventos da época para acumulo de donativos voltados ao atendimento de crianças. Esta casa passou a funcionar na chácara Wanderley, no bairro Pacaembu, dada a necessidade de um programa educacional contínuo. O prédio foi, portanto, construído em 1897, tendo como primeiro administrador o Major Domingos Sertório, em 1902 o edifício foi ainda ampliado.

Neste período a instituição ficou conhecida como Asilo Sampaio Viana, passando a Educandário Sampaio Viana, após sua ampliação e criação de um berçário e um lactário. Tornou-se, posteriormente, a Casa da Criança do Serviço Social de Menores, transformando-se na Unidade de Triagem Sampaio Viana (UT-1) pertencente a FEBEM - SP. Hoje em dia, a unidade está desativada, o terreno e o prédio foram comprados pela Fundação Faculdade de Medicina.

O desenvolvimento urbano local segue o modelo de outras regiões da cidade, composto inicialmente por terrenos de chácaras e sítios, que com o tempo e crescimento da demanda de espaço, foram loteados, dando início ao bairro hoje conhecido.

No início do século XX, em 1912, a empresa inglesa “City of São Paulo Improvements and Freehold Company Limited” (Cia. City) comprou grandes terrenos na região incluindo o que iria se transformar no atual bairro do Pacaembu. Apesar dos desafios associados ao terreno acidentado e a dificuldade de transporte a Cia. City propôs ali a implantação de bairros que seguiriam o modelo baseado no “garden-city”. Este modelo, concebido por Ebenezer Howard, em fins do século XIX,

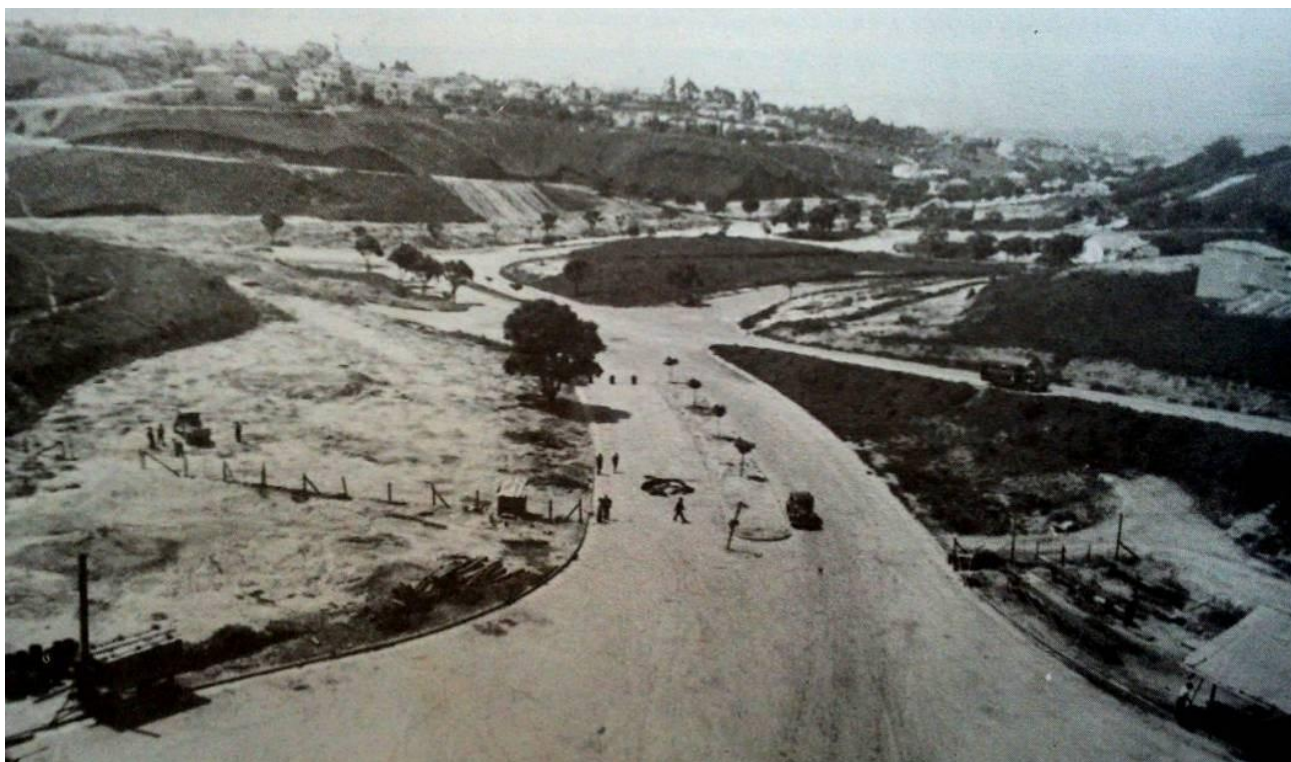
Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
78 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

baseia-se na idéia de uma comunidade autônoma, toda cercada por áreas verdes, criando um meio termo entre a cidade e o rural.

O empreendimento, algo totalmente novo na cidade, foi um projeto ambicioso e acabou embargado pela Câmara Municipal. Somente em 1925 foi aprovado por órgãos municipais, dando início ao processo de loteamento e urbanização da região. Dentro deste plano o ribeirão Pacaembu foi canalizado e a Avenida Pacaembu foi criada. Tal modelo atraiu as classes mais ricas de São Paulo, como comerciantes, industriais e produtores de café, que decidiram se mudar para a região e construir seus casarões sob a supervisão da Cia. City.



Bairro do Pacaembu durante os anos de 1930, em pleno processo de urbanização. Fonte: PACHECO, José Aranha de Assis. Perdizes – A história de um bairro. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 21, pp. 143.

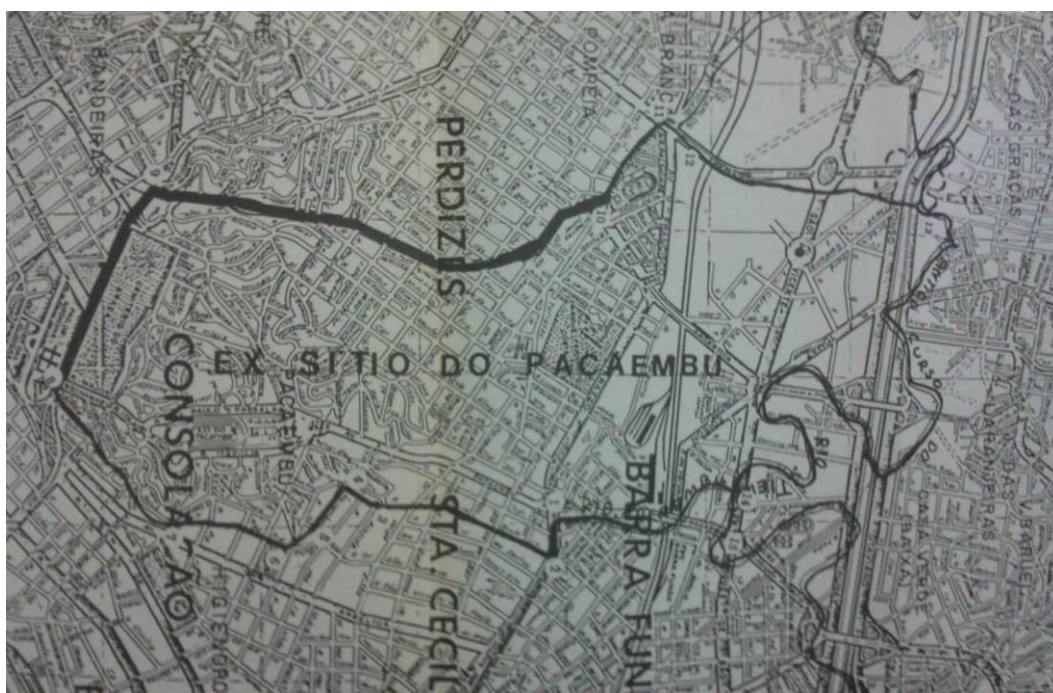
Na década de 1930, esta mesma companhia doa ao poder público um grande terreno no bairro do Pacaembu para a construção do Estádio Municipal do Pacaembu. A obra foi projetada pela Companhia Severo e Villares e inaugurada em 1940. Na época o maior Estádio da América do Sul. Em 1965 recebe o nome de Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho sendo reformado e ampliado durante a década de 1970. Período em que aumenta ainda mais a procura por terrenos na região por parte da elite paulistana e as vias locais começam a assumir um caráter mais comercial, principalmente a Avenida Pacaembu.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	79 de 132
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Em 1991, o bairro do Pacaembu é tombado pelo CONDEPHAAT, com o intuito de preservar a intensa arborização e baixa densidade populacional. O tombamento evita, assim, a modificação da estrutura do bairro e seus centros culturais, como a Casa Modernista (na Rua Itápolis), a FAAP, o Museu de Arte Brasileira, o Museu Guilherme de Almeida, a Casa Buarque de Holanda e o Museu do Futebol, que encontra-se no próprio Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho.

Perdizes

A região do atual bairro de Perdizes também fazia parte da Sesmaria do Pacaembu, que pertenciam aos jesuítas desde a doação de Martim Afonso em 1561. Com o tempo esta sesmaria desmembrou-se em muitas propriedades, dentre elas o Sítio do Pacaembu⁴⁴ de grande extensão que abarcava terrenos de muitos dos atuais bairros da cidade, dentre eles o bairro de Perdizes.



Situação geográfica do antigo Sítio do Pacaembu nos dias atuais (1980). Fonte: PACHECO, José Aranha de Assis. *Perdizes – A história de um bairro. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 21*

Apesar do processo de desmembramento da sesmaria, parte das áreas passou muito tempo sem ocupação devido ao baixo número de proprietários e amplitude dos terrenos. Deste modo, nota-se um grande vazio em alguns mapas históricos da região, uma área totalmente desocupada que ia do Pacaembu até a Água Branca, chamada por alguns pelo nome de “Campo Comprido”, e por outros, como Everaldo Vallim Pereira de Souza, de “Desertos Campos das Perdizes”.⁴⁵

⁴⁴ Para mais informações e para uma descrição mais detalhada sobre a Sesmaria e o Sítio do Pacaembu, ver, neste mesmo relatório, a história do Bairro do Pacaembu.

⁴⁵ SOUZA, Everaldo Vallim Pereira de. A Paulicéia há 60 anos. In. Revista do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	80 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Durante o século XIX, já existiam relatos que designavam o local como “Campo das Perdizes”. Esta denominação popularmente conhecida aparece em documentos oficiais desde 1862, um exemplo pode ser observado no requerimento de José Joaquim Franco que pede o “*alinhamento em sua casa no lugar denominado perdizes*”.⁴⁶

Ao que tudo indica, o nome de “Campo das Perdizes” surgiu do fato da área conter muitas destas aves. De acordo com Antônio Egídio Martins, que residia em 1850, no local do atual bairro de Perdizes, um vendedor de garapa chamado Joaquim Alves, que era padraсто de Dona Tereza de Jesus Assis se dedicava à criação de perdizes no próprio quintal de casa, tamanha era a abundância destas aves na região.⁴⁷

Estes moradores mencionados por Antônio Egídio são provavelmente alguns dos primeiros moradores do bairro, isso claro, se excluirmos os habitantes do antigo Sítio Pacaembu. Não podemos, portanto, precisar quais foram os primeiros moradores e nem exatamente onde começou o núcleo urbano que viria formar o bairro de Perdizes.

Em 1872 São Paulo ganha seu primeiro meio de transporte coletivo, o bonde puxado por burros. A concessionária responsável pelo serviço era a Companhia Carris de Ferro São Paulo, que cobria a região da Santa Cecília. Mais tarde, em 1890, viria a se formar a Companhia Ferro Carril, cobrindo regiões como o Bom Retiro e Bela Vista, chegando quase até a Barra Funda. Com relação ao Bairro de Perdizes, também não podemos precisar quando este meio de transporte lá se instalou, porém, sabe-se que em 1896 o bonde puxado por burros já funcionava na região, pois a linha de “Perdizes” constava como sendo parte da “Secção de Santa Cecília”.⁴⁸

Em meados do século XIX já estava formado o povoado de Perdizes, e em 1876 é construída uma pequena capela em nome de Nossa Senhora da Conceição, passando depois a ser conhecida como Santa Cruz das Perdizes. O local escolhido foi um terreno descampado na entrada do bairro, próximo à estrada de Campinas⁴⁹. No entanto, a construção ocorreu antes do requerimento de doação do terreno, sendo muitos pedidos enviados posteriormente, em 1876, 1877, 1878. Tais pedidos foram importantes, pois resultaram no grande tamanho que tem hoje o largo onde se encontra a Matriz de São Geraldo.

Em 1889 deu-se início à construção da nova capela para sobrepor a antiga. Esta demorou a ser terminada ficando pronta somente em 1903. Em 1914, tal capela passou a servir como Igreja Matriz (Paróquia de São Geraldo), ficando assim até 1920 quando foi construída a nova Igreja.

⁴⁶ Atas da Câmara Municipal de São Paulo – Ano 1863 – Sessão 11-9-1862. Arquivo histórico Municipal Washington Luís (AHMWL)

⁴⁷ MARTINS, Antônio Egydio. São Paulo Antigo 1554-1910. Ed. Consº Estadual de Cultura de São Paulo, pp. 279.

⁴⁸ STIEL, Waldemar Corrêa. História dos transportes coletivos em São Paulo. Ed. Mac. Graw-Hill do Brasil Ltda., 1978, pp. 67.

⁴⁹ PACHECO, José Aranha de Assis. Perdizes – A história de um bairro. Op. Cit., pp. 47.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
81 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Antiga Igreja de 1876 e, ao lado desta, a nova capela iniciada em 1889 e que, de 1914-1920, que serviu de matriz provisória para a Paróquia de São Geraldo. Fonte: PACHECO, José Aranha de Assis. *Perdizes – A história de um bairro. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 21, pp. 51.*

A região de Perdizes se desenvolve basicamente enquanto um bairro residencial, surgindo cada vez mais pedidos para a aquisição de terras no local. Em 1882 cerca de 520 pessoas pediram concessão de terras em Perdizes, fato que demonstra o crescimento substancial do bairro a partir da segunda metade do século XIX⁵⁰. Mesmo havendo crescimento, boa parte da região ainda era composta por muitas chácaras e sítios em volta do aglomerado que formava o povoamento de Perdizes, que permanecia isolado, sem iluminação e com ruas de terra.

Hoje, no bairro ainda é possível notar a presença de casas antigas remanescentes do início do século XX. Casas grandes, ou pequenas, muitas geminadas, com porões, que representam vestígios do cotidiano e da vida neste período.

Outro exemplo de construção desse período é o Convento das Carmelitas, instalado na Rua Monte Alegre em 1923, a capela do convento é hoje a Matriz da Paróquia do Coração Imaculado de Maria. Ao lado existia também o Colégio Batista Brasileiro, que iniciou suas atividades no mesmo ano.

Vale citar que na Praça Marrey Junior existia um casarão de coloração rosa que, com o tempo transformou-se em um cortiço. Neste mesmo prédio funcionou um cinema, que em tempos passados serviu aos bairros da Água Branca e Lapa, muito mais do que ao próprio bairro de Perdizes⁵¹.

⁵⁰ Atas da Câmara Municipal de São Paulo – Ano 1882 – Sessões de 9-1-1882 a 20-11-1882. Arquivo histórico Municipal Washington Luís (AHMWL)

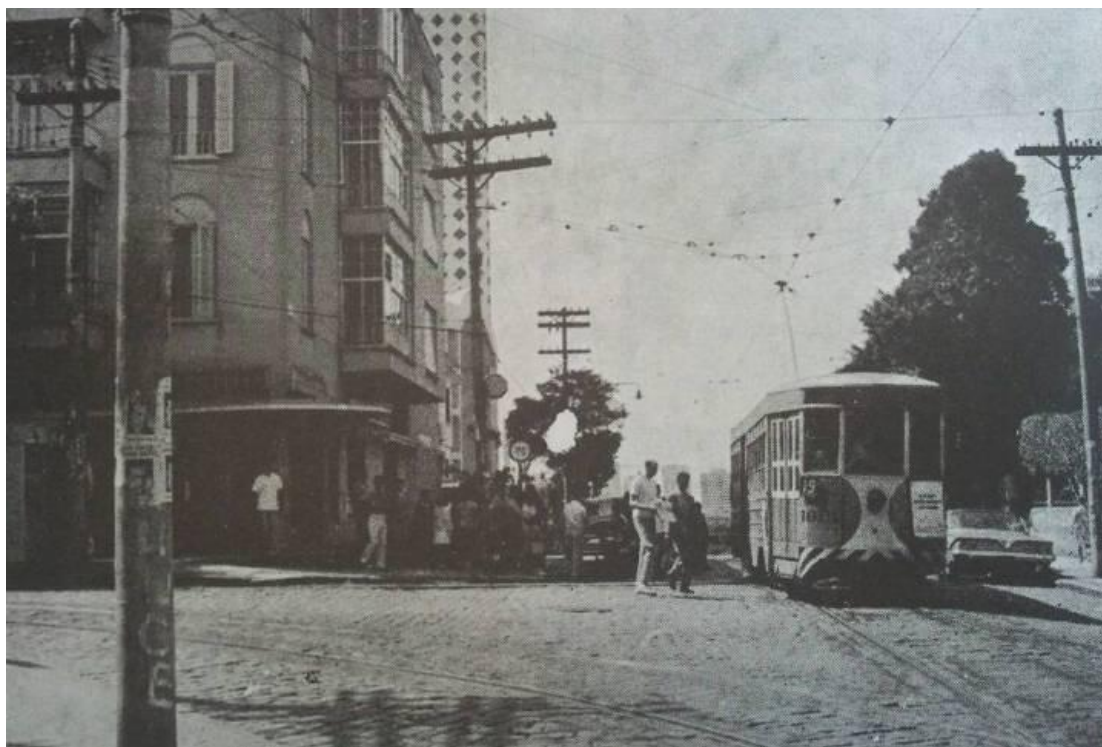
⁵¹ PACHECO, José Aranha de Assis. *Perdizes – A história de um bairro. Op. Cit.*, pp.138.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
82 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

No início do século XX o transporte coletivo passou a ser feito com tração elétrica, sendo a “São Paulo Railway, Light na Power Company Limited” a empresa responsável por estes bondes elétricos. Em 1901, o ponto mais próximo à Perdizes era a estação Água Branca, localizada na entrada do bairro. Somente alguns anos depois, em 1909, foi estabelecida uma linha em Perdizes, que veio para atender a demanda com o crescimento populacional do bairro⁵².



Ponto de embarque dos bondes em Perdizes. Fonte: PACHECO, José Aranha de Assis. Perdizes – A história de um bairro. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 21, pp. 175.

Hoje o bairro de Perdizes vive uma nova fase de crescimento. Já em meados do século XX iniciou-se um processo de verticalização na área, para novamente dar conta do grande crescimento não só da região, mas da própria cidade de São Paulo. Deste modo, muitos casarões antigos foram destruídos, e alguns que sobraram estão escondidos, ou apertados entre prédios cada vez mais modernos, transformando a paisagem da região.

⁵² STIEL, Waldemar Corrêa. Op. Cit., pp. 145 – 150.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 83 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

Pompéia

A cidade de São Paulo, até fins do século XIX, era rodeada por chácaras de propriedade da elite paulista que exerciam funções agrícolas e residenciais. Assim como outros bairros da cidade, a Pompéia se desenvolve em torno do surto cafeeiro e da implantação das linhas ferroviárias.

Devido ao crescimento acelerado da cidade, no início do século XX, chácaras passaram a ser vendidas e loteadas, dando surgimento aos bairros paulistas e favorecendo sua aproximação com o centro. Na década de 1910 a Companhia Urbana Predial, de propriedade do Sr. Rodolfo Miranda, adquiriu uma porção de terras entre a Água Branca e a Lapa, a fim de construir um bairro de classe média⁵³. O Sr. Rodolfo Miranda, filho do Barão de Bananal, atuou como político, chegando a ser ministro da agricultura e senador pelo estado de São Paulo, como ministro, criou o Serviço de Proteção ao Índio.⁵⁴

O bairro da Pompéia era conhecido inicialmente como Villa Pompéia, se localizando em terreno alto, com aproximadamente 800 metros de altitude, e clima ameno. Fatores que contribuíram para a alcunha de “Suíça Paulista”, apelido que fora muito utilizado na divulgação do bairro entre os imigrantes recém chegados à cidade.

Assim como em outros bairros paulistas, permeiam incertezas em relação à origem do nome Pompéia. Por um lado, afirma-se que o nome teria sido uma homenagem do Sr. Rodolfo à sua esposa, D. Aretuza Pompéia. Para Levino Ponciano⁵⁵, a versão mais aceita seria que o nome do bairro trata-se de uma homenagem dos imigrantes italianos originários da cidade de Pompéia, na Itália, destruída pelo vulcão Vesúvio em 79 a.C.

A versão mais aceita para o surgimento do bairro indica que este teria se iniciado com a chegada dos padres da ordem de São Camilo, época em que a região já estava sendo projetada pela Companhia Urbana Predial.⁵⁶

⁵³ Arquivo Museu do Bairro Vila Pompéia. Projeto Museus de Bairro Secretaria de Estado da Cultura. Disponível em: <http://museupompeia.blogspot.com/>. Acesso: 3 de julho de 2010.

⁵⁴ Ibidem.

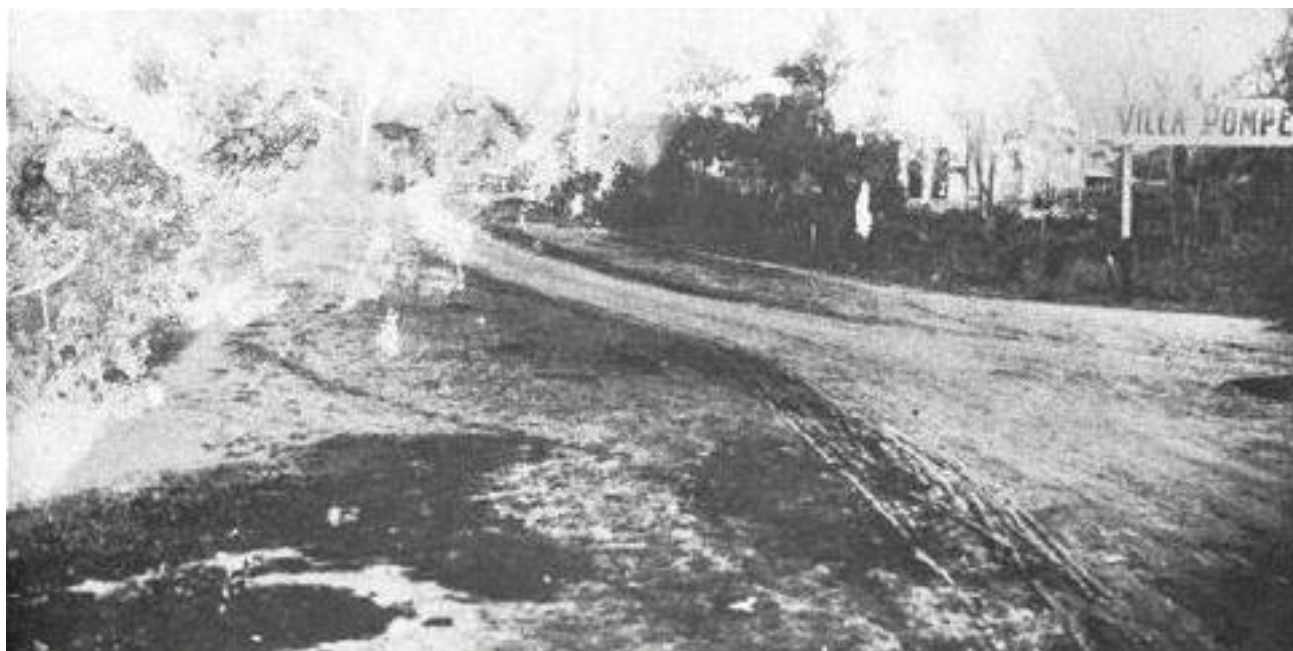
⁵⁵ PONCIANO, Levino. São Paulo: 450 bairros, 450 anos. São Paulo: Senac, 2004. pp. 229.

⁵⁶ Ibidem.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
84 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS



Av. Pompéia em 1910. Arquivo Província Camiliana Brasileira. Museu do bairro da Vila Pompéia.

Em 1922, foi entregue ao povo da região, ainda praticamente desabitada, uma pequena capela de 7 x 14 metros, no ponto mais alto do bairro, com a imagem da Nossa Senhora do Rosário. Conta-se que um antigo proprietário da região, Cláudio de Souza teria viajado com a esposa, em 1902 para a Itália, a fim de visitar o Santuário de Nossa Senhora do Rosário, na cidade de Pompéia, no intento de pedir pela saúde de sua filha que sofria de uma doença grave. Ainda na cidade italiana o casal recebera a notícia de que a menina apresentava significativa melhora. Ao retornar ao Brasil construíram como agradecimento pela cura, a Capela no desabitado loteamento da Villa Pompéia.⁵⁷

Ao ser abençoada e aberta ao público, a singela capela resultou no passo definitivo para a ocupação da região. Em 1923, é entregue aos padres da Ordem de São Camilo de Lellis, vindos da Itália e em 1928, e uma nova igreja passa a ser construída no lugar da capelinha, vindo a tornar-se a Paróquia de Nossa Senhora de Pompéia, na Av. Pompéia, pronta no ano de 1939.⁵⁸

⁵⁷ PONCIANO, Levino. São Paulo: 450 bairros, 450 anos. Op. Cit., pp. 229.

⁵⁸ Arquivo Museu do Bairro Vila Pompéia. Projeto Museus de Bairro Secretaria de Estado da Cultura. Disponível em: <http://museupompeia.blogspot.com/>. Acesso: 3 de julho de 2010.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
85 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

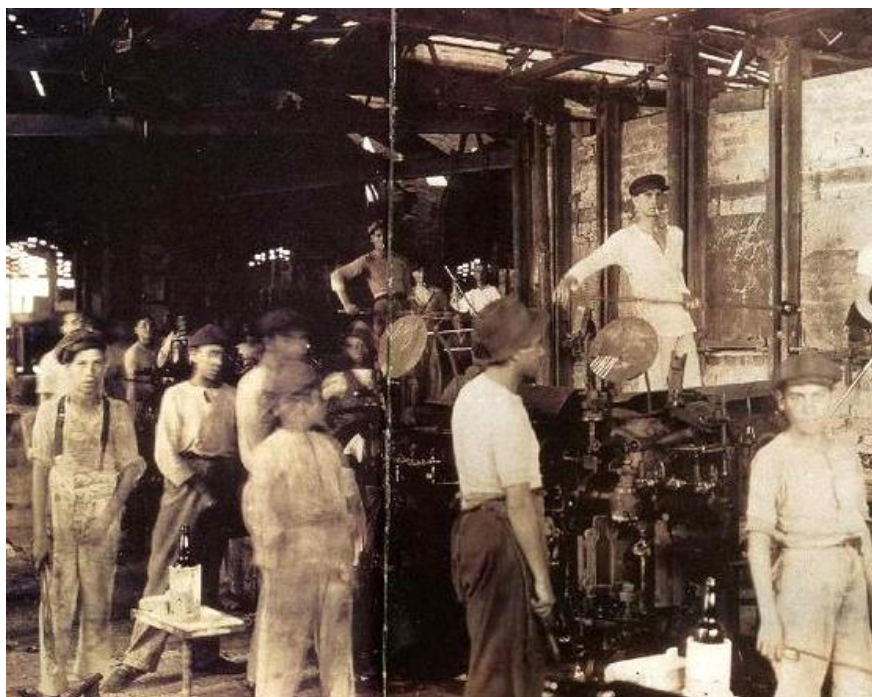
*A capela erguida em agradecimento. (foto de 1922).
Arquivo Paróquia Nossa Senhora do Rosário de Pompéia.
Museu do bairro Vila Pompéia.*

Outro fator responsável pela chegada de imigrantes ao bairro, dentre estes, italianos, portugueses, espanhóis e húngaros foi a instalação de diversas fábricas na emergente região devido à presença da malha ferroviária às margens do rio Tietê. Fábricas como as Indústrias Reunidas Matarazzo, a Fábrica de Vidros Santa Marina, a Companhia Melhoramentos, o Curtume Franco-Brasileiro, a White Martins e a Fábrica de Tambores dos Irmãos Mauser contribuíram, a partir da década de 1920 para que os moradores da Villa aprendessem inúmeros ofícios. Os operários trabalhavam de fábrica em fábrica devido às demissões recorrentes quando se completavam nove anos e nove meses, fato relacionado à política de estabilidade funcional trabalhista da época, a qual entrava em vigor no momento em que o operário completasse 10 anos na fábrica.⁵⁹

⁵⁹ Ibidem.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
86 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS


Fábrica de vidros Santa Marina. (foto de 1920). In: BRANDÃO, Ignácio de Loyola. Santa Marina – Um futuro transparente. São Paulo: DBA, 1996. Disponível em Museu do bairro da Vila Pompéia.

Concomitante às fábricas surgiram armazéns e empórios, vendedores ambulantes, artesões e autônomos, no sentido de facilitar a vida da população local, atendendo às necessidades desta. Um exemplo é a Empresa de Auto-ônibus da Pompéia, fundada nos anos 30 pelo “Chico Gordo”, de clara importância no bairro, que até então não possuía outros meios de transporte.

Na Guaicurus com a Rua Duílio, havia uns turcos, que tinham um grande empório e havia mais um empório na Água Branca. Nós competíamos nos preços. Nosso armazém era muito grande, tinha quatro ou cinco portas e embaixo tínhamos um depósito. Durante a Revolução de 32 tivemos uma grande crise, havia falta de açúcar, farinha.⁶⁰

A arquitetura da Villa Pompéia sofreu grande influência dos imigrantes, passando a apresentar casas com pé direito alto e porões, além de portões de ferro desenhados e detalhes na fachada. Na Avenida Pompéia foram construídos casarões que tentavam reproduzir o estilo da Avenida Paulista enquanto em outras ruas eram erguidas casas mais simples e conjuntos populares.

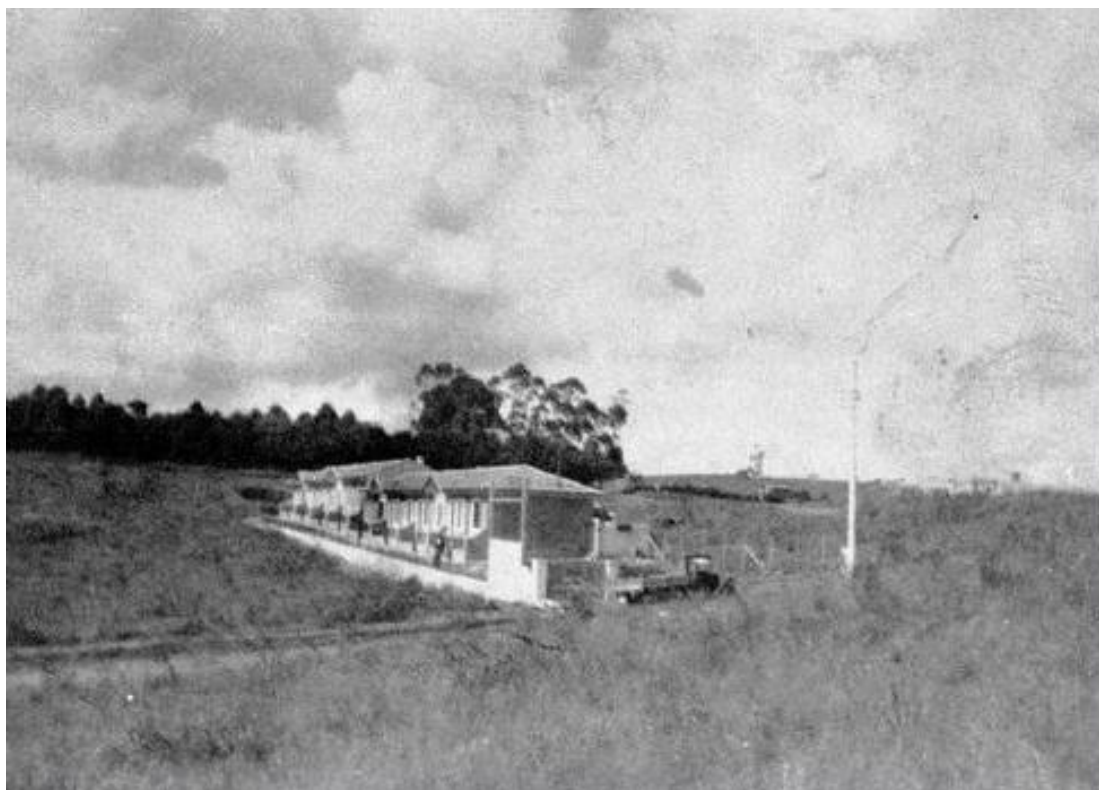
⁶⁰ Depoimento de Joana Bombarda. Arquivo Museu do Bairro Vila Pompéia. Projeto Museus de Bairro Secretaria de Estado da Cultura. Disponível em: <http://museupompeia.blogspot.com/>. Acesso: 3 de julho de 2010.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
87 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Residência da Família Gouveia, Rua Desembargador do Vale. (foto de 1929). Na década de 1950, a casa passou a abrigar sanatório da Vila Pompéia. Coleção Família Gouveia. Museu do bairro da Vila Pompéia.



A “Vila da Francesa”, na Rua Caraíbas, entre as ruas Alfonso Bovero e Cajaíba. Construída pela francesa Anne Mathilde Barbecanne. Ao fundo a caixa d’água da Rua Alfonso Bovero. A casa é também apontada popularmente como um antigo bordel. Hoje restam poucos traços dessa Vila, conhecida como Travessa Caligasta. (Foto de 1929). Museu do bairro da Vila Pompéia.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
88 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Os padres da Ordem de São Camilo, além de responsáveis pela Paróquia construíram a Escola Nossa Senhora do Rosário em 1925 e uma policlínica gratuita em 1932. A policlínica São Camilo foi o embrião do complexo hospitalar que se formou posteriormente na região. Nos primeiros anos do século XX, era comum no bairro o surgimento de pequenas escolas. Em 1930 surgiram escolas como o grupo Escolar da Vila Pompéia, que deu origem ao Miss Browne em 1942 e o Colégio Sagrado Coração de Jesus. Uma das edificações do Sagrado Coração de Jesus foi erguida em 1949, na Rua Melo de Oliveira e na Rua Mundo Novo, ergueu-se um prédio do grupo escolar da Vila Anglo-Brasileira que posteriormente abrigaria o Hospital São Marcos.⁶¹



Escola Nossa Senhora do Rosário. (foto de 1925). Coleção Família Gouveia. Museu do bairro da Vila Pompéia.

Os bairros vizinhos da Vila Pompéia eram formados pela Vila Anglo-Brasileira, loteada também pela Companhia Predial, e os Campos da Escolástica, ambos formados, respectivamente, por uma maioria de imigrantes portugueses e húngaros. Os bairros apresentam uma topografia acidentada, com subidas e descidas. Em 1940 chegam à Vila Anglo-Brasileira, membros da comunidade negra que trazem a tradição do futebol de várzea e o batuque, criando vários grêmios, entre eles o “Faísca de Ouro”. Através da associação entre os jogadores do time de futebol Faísca de Ouro e Carlos Alberto de Moraes, fundador da escola de samba Pérola Negra, surge em 9 de maio de 1976 o G.R.E.S. Águia de Ouro.⁶²

⁶¹ Arquivo Museu do Bairro Vila Pompéia. Projeto Museus de Bairro Secretaria de Estado da Cultura. Disponível em: <http://museupompeia.blogspot.com/>. Acesso: 3 de julho de 2010.

⁶² Arquivo Museu do Bairro Vila Pompéia. Projeto Museus de Bairro Secretaria de Estado da Cultura. Disponível em: <http://museupompeia.blogspot.com/>. Acesso: 3 de julho de 2010.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	89 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Em 1984 um incêndio na sede da escola de samba o grêmio foi obrigado a ser transferido a um espaço localizado embaixo do Viaduto Pompéia.

Ainda no final do século XIX, a Companhia Antártica Paulista criou o Parque Antártica em um extenso terreno próximo à fábrica. O parque contava com um campo de futebol, um bosque e um restaurante. Posteriormente, seria vendido ao Palestra Itália, clube formado pela comunidade italiana de São Paulo que iniciou a construção de um estádio, inaugurado em 1933, alterando seu nome, durante a Segunda Guerra Mundial para Sociedade Esportiva Palmeiras. Atualmente o estádio está passando por novas reformas.

Geograficamente a região da Vila Pompéia é delimitada por dois córregos. O primeiro é o córrego da Água Preta que nasce nos Campos da Escolástica, margeia a Vila Anglo-Brasileira, seguindo pela Rua Ribeiro de Barros e Rua Miranda de Azevedo, atravessando o SESC Pompéia até o Largo da Pompéia, o segundo se trata de um dos ramais do córrego da Água Branca que vem da Rua Caiowáa, segue pela Rua Diana até cortar o clube do Palmeiras. Ambos são tributários do Tietê.

Esses córregos foram canalizados em decorrência do aumento da população no bairro, que acarretou em poluição desmedida e, conseqüentemente, enchentes perigosas para a região. Os novos edifícios erguem-se sobre estes córregos, outrora potáveis, que serviam de lazer e brincadeira para as crianças da Vila.⁶³

Atualmente a região da Pompéia é conhecida como uma região de importância cultural e artística na região de São Paulo por apresentar um circuito cultural significativo. Um dos exemplos é o SESC Pompéia e a Feira de Artes da Pompéia, evento que ocorre há vinte e dois anos e é responsável por um importante intercâmbio cultural, apresentando eventos diversos que agregam a comunidade e os bairros vizinhos.

Água Branca

Em 1561 uma grande sesmaria fora doada aos jesuítas por Martim Afonso de Souza, donatário da Capitania de São Vicente. Tal área compreendia a porção a oeste da vila de São Paulo até a região do Embuaçava, beirando a margem esquerda do Tietê. A descrição do local relatava uma paisagem de matas com animais – antas, capivaras, pacas, etc.⁶⁴

Ao longo do tempo a sesmaria citada foi se dividindo em diversas fazendas e sítios, por iniciativa dos próprios jesuítas ou de terceiros, a quem arrendavam porções do terreno. Entre esses sítios se destacavam o denominado Sítio do Pacaembu, cultivado pelos padres, se estendendo entre o ribeirão de mesmo nome e o córrego da Água Branca, e a Fazendinha da Lapa, local onde os jesuítas procuraram cultivar vinha e açúcar, mas, sem sucesso, consta que em 1743 essa fazenda foi trocada

⁶³ Arquivo Museu do Bairro Vila Pompéia. Projeto Museus de Bairro Secretaria de Estado da Cultura. Disponível em: <http://museupompeia.blogspot.com/>. Acesso: 3 de julho de 2010.

⁶⁴ PACHECO, Jose Aranha de Assis. *Perdizes*: Série História dos bairros de São Paulo. Prefeitura Municipal de São Paulo, SMC-DPH/ Divisão do Arquivo Histórico, 1980, p.20.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	90 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

por terrenos em Cubatão. Outros sítios jesuítas passíveis de menção nestas paragens seriam: Sítios Mandi, Tabatinguá e Itaperepú⁶⁵.

Logo após a lei de terras de 1854, os registros da Paróquia de Santa Iphigênia diziam haver quatorze proprietários que declararam possuir terras no local denominado Água Branca (ou Agoa Branca, conforme a grafia utilizada). Além destes, mais seis proprietários não declararam o nome do local, mas sua descrição permitiu inferir que os terrenos situavam-se na mesma região⁶⁶. Tais terras eram denominadas como chácaras ou sítios, possuindo cunho rural.

Assim, do século XVI ao XIX, a extensa sesmaria jesuíta sofreu um processo de retalhamento, paulatinamente parcelada entre doações, herdeiros e vendas. Contudo, a região manteve o caráter agrícola, acrescido das explorações avícola, oleira e da extração de areia.

Até a primeira metade do século XIX o sistema de transporte utilizado era as tropas de burros. Mas a partir de 1862 se iniciou a construção da primeira estrada de ferro paulista a São Paulo Railway – SPR, popularmente conhecida como "Ingleza". Esta ligaria Jundiaí a Santos, atravessando a cidade de São Paulo de norte a sul, com o intuito de atender as novas demandas comerciais em crescimento. A inauguração ocorreu em 1867 contando com as seguintes estações: Jundiaí, Belém, Perus, Água Branca, Luz, Brás, Alto da Serra (Paranapiacaba), Raiz da Serra, Cubatão e Santos.⁶⁷

A Água Branca ganhava uma estação da São Paulo Railway devido à sua posição estratégica, na bifurcação dos caminhos para a Freguesa do Ó, Pinheiros e para a cidade de Campinas.⁶⁸

Igualmente importante para a região foi a instalação da Estrada de Ferro Sorocabana, fundada em 1872 e operante em 1875. Embora tivesse como destino um local diferente da São Paulo Railway, a Sorocabana também atravessava a região da Água Branca, mais precisamente: "(...) a várzea da Água Branca e Lapa"⁶⁹. Na época de sua abertura, contava com as seguintes estações: Sorocaba, Piragibu, Pantojo, Itapevi, Barueri, Barra Funda e Luz.⁷⁰

A presença da estação da Água Branca propiciou a formação de um núcleo populacional em seu entorno. Com isso, foram implantadas algumas melhorias na região, como uma agência postal em 1887 e três cadeiras de primeiras letras.⁷¹

No mapa, apresentado a seguir, a Água Branca aparece como lugar isolado, com poucas construções ao redor do local da estação (situada logo após a bifurcação). Também nota-se o arruamento de Perdizes, que termina ao resvalar o Córrego da Água Branca.

⁶⁵ SAMPAIO, David. *Evolução Histórica da Administração Regional da Lapa*. Trabalho técnico parcial. Seção Técnica de Levantamento e Pesquisa. Departamento do Patrimônio Histórico. São Paulo, Jun.2008.

⁶⁶ RAMOS, Aluisio Wellichan. *Fragmentação do espaço da/na cidade de São Paulo: especialidades diversas do bairro da Água Branca*. Dissertação de mestrado, FFLCH-USP, 2001, p.60.

⁶⁷ GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *Estações ferroviárias do Brasil*. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>. Acessado em: out.2009.

⁶⁸ SANTOS. *Op.cit.*, p.45.

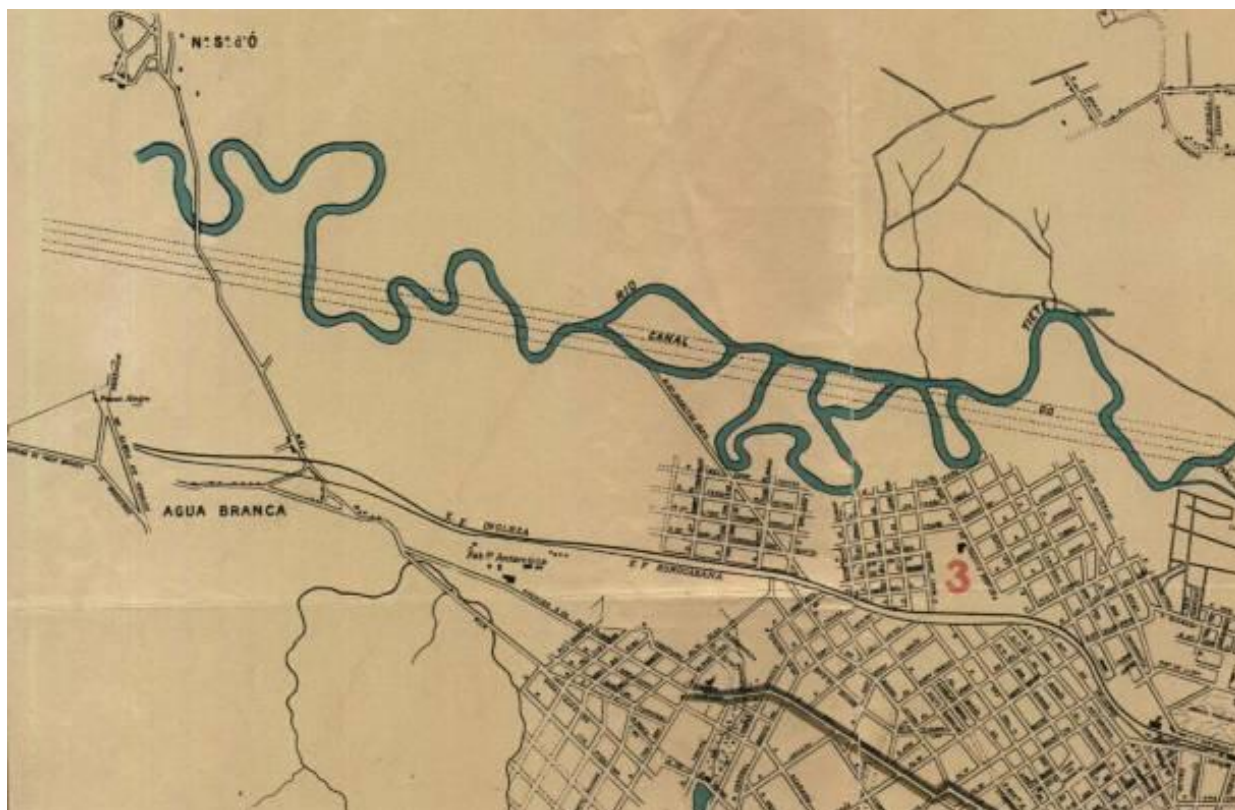
⁶⁹ *Idem*, p.47.

⁷⁰ GIESBRECHT, *Op.cit.*

⁷¹ SAMPAIO. *Op.cit.*

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
91 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Planta Geral da Capitania de São Paulo, 1897 (detalhe). In: PASSOS, Maria Lucia Perrone; EMÍDIO, Teresa. *Desenhando São Paulo: mapas e literatura 1877-1954*. São Paulo: SENAC; Imprensa Oficial, 2009, p.37.

Até o final do século XIX, a Água Branca era um povoado-estação numa confluência de caminhos, possuindo caráter eminentemente rural, pouco povoado e arruado. Sua urbanização está intrinsecamente ligada à industrialização. O panorama acima começou a mudar com a maciça chegada das indústrias entre 1880 e 1930 - período correspondente à primeira fase da industrialização paulistana.

Indústrias optavam por se instalar nas regiões dos subúrbios paulistanos, como na Água Branca, devido à disponibilidade de espaço, o baixo custo dos terrenos, a existência do transporte ferroviário e, em vários casos, a proximidade com o rio.

A partir de 1880 a Água Branca abrigou variados tipos de indústrias, desde pequeno porte até grandes multinacionais, de diversos setores, mas com amplo predomínio da produção de bens de consumo não-duráveis.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
92 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

As histórias de algumas das principais indústrias que se instalaram no bairro, são apresentadas a seguir:

Companhia Antarctica Paulista

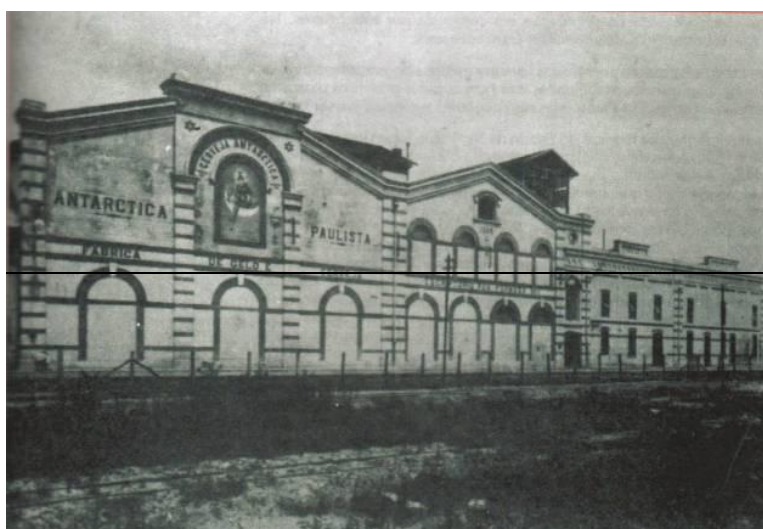
A Companhia, situada na Avenida Água Branca, foi fundada em 1885 por Joaquim Salles para produzir gelo e banha. Em 1891, transformou-se em sociedade anônima e em 1893 o seu controle passou à empresa *Zerrenner, Bulow e Cia*. A partir de 1891, a empresa abandonou a fabricação de banha e deu início à de cerveja. Juntamente com a maior concorrente local, a Cervejaria Bavária, eliminou o mercado dos pequenos produtores.

A indústria abrangia uma área de 6.000m², contava com cerca de 300 operários e escoava seus produtos pelas estradas de ferro Sorocabana e São Paulo Railway. Possuía também vinte e quatro casas para operários e outras para superiores, que formavam um conjunto residencial.⁷²

Na porção sul do terreno, a empresa construiu o Parque Antarctica – espaço de recreação, aberto ao público, no qual a cervejaria realizava a promoção de seus produtos.

Entre 1903 e 1911 a Companhia Antarctica e a Vidraria Santa Marina, firmaram um contrato para o fornecimento de garrafas que impulsionou de forma significativa o crescimento de ambas as empresas.

Em 1904 a *Zerrenner, Bulow e Cia*. comprou a Cervejaria Bavária na Mooca e decidiu transferir suas instalações para este local. As antigas instalações fabris e grande parcela do terreno da Água Branca foram vendidas para as IRFM em 1919. A área do parque passou às mãos do Clube Palestra Itália, atual Sociedade Esportiva Palmeiras.



Fábrica de gelo e cerveja da Cia. Antarctica Paulista na Água Branca, 1888.
Fonte: Museu Paulista da USP. Apud. RAMOS, Op.cit. p. 76

⁷² RAMOS, Op.cit. p.75

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
93 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Vidraria Santa Marina (tombada, CONPRESP - Resolução 26/04 e resolução 05/2009)

A Vidraria Santa Marina foi fundada em 1896 pelos sócios Elias Fausto Pacheco Jordão e Antônio da Silva Prado. Surgia então a sociedade Prado & Jordão, dedicada à fabricação de garrafas de vidro, atendendo a demanda das cervejarias Antártica, Bavária e Teutônica.

A indústria instalou-se em um terreno com cerca de 500.000m², que pertencia ao antigo Sítio do Mandy, localizado entre o Rio Tietê e a Estação da Água Branca. Lá contava com uma areia de boa qualidade, ideal para a manufatura do vidro branco.⁷³ Todas as dependências da fábrica eram dotadas de luz elétrica, fato singular no período. A empresa também contava com casas para funcionários e diretoria.⁷⁴

Em 1901, o Sr. Jordão falece, passando a empresa para as mãos de um único dono, o Senhor Pardo que muda o nome da indústria para S.A. Companhia Vidraria Santa Marina, nome que homenageava uma filha recém-falecida de Antônio Prado.

O processo de crescimento da companhia contou com uma série de associações, que permitiram que a Santa Marina diversificasse seus produtos e adquirisse novas fábricas. Atualmente a empresa pertence ao grupo francês Saint-Gobain.



Santa Marina – o início – 1896. Fonte: Acervo da Divisão de Iconografia e Museus - DPH. Apud. Proc. 2008-0.190.016.2; fl.124

⁷³ SAMPAIO, David. *Vidraria Santa Marina*. Trabalho técnico parcial. Seção Técnica de Levantamento e Pesquisa. Departamento do Patrimônio Histórico. São Paulo, Jun.2008.

⁷⁴ PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO. *Lugares da Memória*: banco de dados histórico-arquitetônico. Disponível em: http://www.pucsp.br/artecidade/site97_99/ac3/hist.html#barrafunda. Acessado em: Out.2009.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
94 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS


Vista da Vidraria Santa Marina, década 1930. Fonte: coleção Flávio Barcellos. Apud. SEGATTO, José Antonio (coord.). Lapa: evolução histórica. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1988, p. 30.

Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo

O complexo industrial da Água Branca marcou a expansão das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM) na cidade de São Paulo e sua implantação se insere em um contexto de diversificação das atividades industriais do grupo. Até então, as IRFM concentravam-se na zona leste da cidade e restringiam-se à produção de farinha e tecidos.⁷⁵

O núcleo da Água Branca começou a ser construído em 1920, no terreno adquirido em 1919 da Companhia Antarctica. Este terreno era constituído por duas glebas descontínuas, sendo a primeira de 97.296m² e a segunda de 13.771m². A primeira delas tem sua frente voltada para a Av. Água Branca (atual Av. Francisco Matarazzo) e seu fundo margeado pelas estradas de ferro Sorocabana e SPR. Na segunda gleba foi instalada, em 1927, onde se localizavam a Oficina Mecânica e de Fundição, décadas depois, ali foi construído o supermercado Superbom, para distribuir os produtos da companhia.

Neste núcleo funcionavam diversas unidades fabris, tais como: refinação de sal, de açúcar e de banha; destilaria de álcool e aguardente; fabricação de velas, glicerina, oleína, óleo de algodão, óleo de linhaça, óleo de rícino, óleo de coco, torta de sementes, sabões, sabonetes, perfumaria, inseticida e pregos.

Ali funcionavam, também, unidades de serraria, fundição, serralharia artística, oficinas mecânicas, laboratório químico e o almoxarifado geral. Os diversos setores do complexo industrial eram interligados por passarelas internas e escoavam sua produção por uma linha de trem própria, ligada à SPR.

O núcleo teve seu auge em 1950 e a partir daí foi gradualmente encerrando suas atividades até ser definitivamente fechado em 1986.

⁷⁵ PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO. *Op.cit.*

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
95 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

Entrada principal do antigo núcleo de fábricas das IRFM da Água Branca. Apud. RAMOS, Op.cit., p.80

Na virada do século XIX para o XX, a Água Branca era um local isolado da porção compacta e continua da cidade, como visto anteriormente. Ao longo do tempo, a proliferação das fábricas atraiu pessoas e serviços. Novas levas de imigrantes vieram trabalhar nas fábricas, entre eles: técnicos e operários franceses e italianos especializados na fabricação do vidro, para a Vidraria Santa Marina; e ingleses para a SPR⁷⁶.

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

⁷⁶ SAMPAIO. Op.cit.

Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
Folha	96 de 132		
Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS		
Emitente	/ /		
Metrô - Verificação	/ /		

A partir de 1891 lotearam-se as fazendas dos irmãos Falchi e de Serafim Corso, num empreendimento denominado Gram Burgo da Lapa, englobando a Lapa de Baixo e toda a atual região central deste bairro. Surgiu também o loteamento da Vila Sofia, com características urbanas. A chegada do bonde da canadense *Tramway*, em 1901, com a criação da linha “Água Branca” – uma continuação da linha que atingia o Largo das Perdizes (atual Largo Padre Péricles). Em 1901 também foram instalados os primeiros focos elétricos e entre 1915 e 1920 foi concluída grande parte dos serviços de distribuição de água e coleta de esgotos.⁷⁷

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

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

Contudo, nota-se que as edificações eram pouco numerosas e dispersas. Em sua maior parte concentradas em Perdizes, bairro com a maior área edificada em relação à Água Branca e Vila Pompéia. Estima-se que por volta de 1915 a população da Água Branca seria de cerca de 5.000 habitantes, inferior a da Lapa com cerca de 7.000 pessoas.

Durante o governo estadual Julio Prestes (1926-30), decidiu-se transferir para estas dependências um Parque de Exposições e Produções de Animais que havia na Mooca. Em 1950 tal parque foi oficialmente batizado de “Parque Dr. Fernando Costa” (tombado, CONDEPHAAT, Processo: 23339/85; CONPRESP - Resolução 17/04), homenagem ao seu idealizador⁷⁸.



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

Observando-se o processo de urbanização regional, fica claro que não houve um crescimento horizontal do núcleo da Água Branca, sua “conurbação” com bairros vizinhos se deu pelo crescimento dos últimos. Assim, foi o bairro de Perdizes que encontrou o da Água Branca em sua expansão para o sudoeste e a Lapa, em sua expansão para o leste, com a formação da Vila Romana.

⁷⁷ RAMOS. *Op.cit.* p.103

⁷⁸ PARQUE DA ÁGUA BRANCA. *O parque*. Disponível em: <http://www.parqueaguabranca.sp.gov.br/oparque.asp>.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 97 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

Desta maneira, o bairro foi se alterando muito mais em função do crescimento da porção central da cidade para oeste e do subúrbio da Lapa para leste, do que por um crescimento endógeno a partir do antigo núcleo das fabricas.⁷⁹

Por volta da década de 1950 iniciou-se na Água Branca um processo de desindustrialização⁸⁰, que pode ser explicado em função das várias dinâmicas abordadas a seguir. O governo de Juscelino Kubitschek foi marcado por mudanças macroeconômicas significativas, entre elas: o incentivo à industrialização pesada e a entrada maciça de empresas transacionais que reduziram o mercado das indústrias nacionais. Num segundo momento, o milagre econômico do regime militar elegeu os bens de consumo duráveis como motor do crescimento econômico. Desta forma, as indústrias nacionais de bens de consumo não-duráveis foram desfavorecidas pelo pouco interesse da política econômica nacional.

Houve também mudanças radicais no transporte de cargas – o sistema rodoviário suplantou o ferroviário e trasladou o eixo de industrialização para os arredores da rodovia. Seguindo o curso deste processo, a região da Água Branca enfrentou a progressiva retirada das indústrias, somada a uma grande valorização imobiliária, tendo em vista a instalação da classe média e média alta nos bairros vizinhos, sobretudo em Perdizes e posteriormente Vila Pompéia. Estes fatores geraram uma crescente demanda de serviços à Água Branca, que se tornou a nova tônica do bairro⁸¹.

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

⁷⁹ *Idem*, p.110

⁸⁰ Termo designa processo onde a atividade industrial perde a importância em termos absolutos; determinada área industrial deixa progressivamente de ser caracterizada economicamente por sua atividade industrial, havendo geralmente um avanço do setor terciário. Maiores detalhes RAMOS, p.116.

⁸¹ Atualmente é possível mencionar: os Shoppings Centers West Plaza e Bourbon; além do SESC Pompéia, Sociedade Esportiva Palmeiras, etc.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
98 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

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

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

A Água Branca é um espaço da cidade que apresenta usos do solo muito diversificados – desde casas de alto padrão até cortiços; indústrias e uma grande gama de serviços. Conforme indica Ramos⁸², em um pouco mais de um século a Água Branca passou das chácaras às indústrias e destas aos Shoppings Center.

⁸² RAMOS. *Op.cit.*, p.121.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	99 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Freguesia do Ó

A região onde se localiza a atual Freguesia do Ó foi durante longo período uma região isolada geograficamente do resto de São Paulo. Os caminhos utilizados eram os rios, navegáveis, que podiam levar a quase todos os lados. Somente no século XVII é que se observa a real expansão dos caminhos por terra, ligando o centro a muitas outras regiões.

O caminho que levava à Freguesia do Ó, localizada além do Tietê, era difícil, a estrada tinha muitas dificuldades com porções alagadiças e as pontes estavam sempre em péssimas condições havendo periodicamente a necessidade de reconstruí-las. Tal caminho recebia o nome de “Estrada para a freguesia de Nossa Senhora do Ó”, sendo utilizada como passagem para o Jaraguá, local muito procurado por mineradores que estavam atrás de ouro.⁸³

Em 1741, um registro expedido pela Câmara coloca a manutenção de uma que daria acesso à Freguesia, aos cargos de Manuel João Diogo Rodrigues e Francisco Rodrigues da Costa. Para dar conta dos gastos de manutenção, estes resolveram cobrar um preço pela passagem, fato que revoltou os moradores da região, já muito isolados pela própria localização da vila. Logo os encargos voltaram a mãos oficiais.

A distância entre a Freguesia e o centro de São Paulo aparece com valores diferentes em fontes diferentes. Fato compreensível, pois a maneira de se fazer medidas e de se demarcar áreas em tempos passados eram muito distintas de hoje, inclusive no rigor utilizado. Deste modo, vemos medidas que variam entre 1,5 léguas e 8,3km ou uma hora de marcha.⁸⁴

Já no século XIX existem relatos de diferentes caminhos que levavam até o local. Um deles saía do Jardim Público (hoje o Jardim da Luz), outro saía da atual Rua da Consolação, e um terceiro partia da Água Branca.

A partir de 1870 observa-se um processo de decadência desses caminhos, fato que ajuda ainda mais no isolamento do local. Tal fenômeno se deve à construção das estradas de ferro, pela São Paulo Railway, que ao se ampliar para o interior, deixa a Freguesia marginalizada.

*Já em 1880 era pequeno o movimento de tropas e de carros nos caminhos do Rio de Janeiro, de Santos e de Jundiaí. Suas vendas de beiras de estrada quase todas desaparecidas. E o próprio comércio de localidades como Penha, Ó, Ipiranga, São Bernardo, decaíram de modo pronunciado, desde que não contaram mais com aquelas tropas e aqueles viajantes, passando para cima e para baixo.*⁸⁵

Não só a Freguesia, mas outras regiões de São Paulo sofreram com a estagnação após terem ficado marginalizadas com a implantação das estradas de ferro.

⁸³ BARRO, Máximo. Nossa Senhora do Ó. Série História dos Bairros. São Paulo: DPH, vol. 13, pp. 16.

⁸⁴ Ibidem, pp. 18.

⁸⁵ BRUNO, Emani Silva. História e tradições da Cidade de São Paulo. Tomo II, apoiado em Junius “Notas de Viagens”, pp. 63 e 134.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	100 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

Os limites da Freguesia sempre foram difusos e difíceis de serem delimitados, no entanto, existe um relatório do Dr. Thomaz Nahico, de 1852, que nos esclarece um pouco mais sobre as divisas:

*Suas divisas principiam da fazenda denominada Quitaúna, pelo Tietê acima (divisando com Santa Iphigênia) até a ponte de Sant'Ana, e daí pela estrada da Cantareira até a serra do mesmo nome (divisando com o Juqueri), e segue pela cordilheira da mesma até um lugar denominado Água, e daí pelas vertentes que formam o Ribeirão do Cavalheiro e por ele baixo a desaguar no Rio Juqueri, para onde desce divisando com a Villa de Parnayba, até chegar a Fazenda do Barão de Iguape, e della pelos cantos do Itaim a procurar o Quintaúba, que está na margem do Tietê.*⁸⁶

É sabido que desde os primórdios, a principal atividade agrícola da região era o plantio de cana-de-açúcar. No entanto, o que mais se fabricava a partir daí, não era açúcar, mas sim a cachaça, pela qual ficaria famosa a Freguesia.

A história do local está intimamente ligada com a chegada, em 1575, de Antônio Preto e seus filhos. Vindo a São Paulo, proveniente de São Vicente, para assumir o cargo de Juiz Ordinário da Câmara⁸⁷. Seu segundo filho, Manuel Preto, ficou famoso como um dos bandeirantes mais cruéis da época, e de acordo com Silva Leme, possuía em 1580, muitos índios (cerca de 1000) trabalhando em sua fazenda, todos em regime escravocrata⁸⁸.

Durante o século XVII vemos um dos primeiros documentos oficiais que se referem a Manuel Preto. Tal documento é datado de 1615, tratando-se de um pedido de Manuel Preto e sua esposa, Agueda Rodrigues, para a construção de uma Igreja que atenderia a população local, uma vês que esta não podia ir sempre à Sé dado o isolamento da vila e à dificuldade do trajeto até o centro. A capela seria construída em louvor a Nossa Senhora da Esperança, ou Expectação.⁸⁹

O pedido foi aprovado e a capela construída. Porém, para que missas fossem realizadas, Manuel Preto deveria cumprir uma série de exigências feitas pela Igreja, como: “doação da terra onde se instalava a igreja, obrigatoriedade de conservação, e alguns bens materiais como gado ou plantação”.⁹⁰ Deste modo, somente depois de compridas tais exigências é que pode ser realizada ali a primeira missa.

Depois da morte de Manuel Preto, seu filho Antônio Preto, herdeiro das terras do pai, também falece em um curto espaço de tempo. Seu irmão, também chamado Manuel Preto, assume os encargos das terras, morrendo tempos depois após em combate no Vale do Taquari. Como o terceiro filho de Manuel Preto, já havia morrido, as terras ficam sem proprietário por falta de descendentes diretos e

⁸⁶ PINTO, Alfredo Moreira. A cidade de São Paulo. In. Freguesia do Ó, Século XX. Trabalho Curricular de alunos da FAU.

⁸⁷ BARRO, Máximo. Nossa Senhora do Ó. Série História dos Bairros. Op. Citi., pp. 38.

⁸⁸ LEME, Luiz Gonzaga da Silva. Genealogia Paulistana. Vol. VIII, pp. 279.

⁸⁹ Livro de Tombo da Sé – Arquivo da Cúria, Livro 2-2-19.

⁹⁰ BARRO, Máximo. Nossa Senhora do Ó. Série História dos Bairros. Op. Citi., pp. 38.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	101 de 132	
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

acabaram sendo divididas, primeiramente entre parentes indiretos, que as dividem entre os filhos e assim por diante. Sendo assim, a sesmaria inicial, recebida por Antônio Preto, pai de Manuel Preto, foi aos poucos, dividindo-se e se fragmentando em muitas outras propriedades, fazendas, chácaras e sítios.

Vale ressaltar que a região da Freguesia do Ó aparece em muitas Atas da época como sendo um dos mais propícios esconderijos de escravos fugidos, referenciada por vezes com o nome de “Nossa Senhora do Ó”, ou simplesmente “Ó”.

Somente em 1796 é oficializado o nome de Nossa Senhora do Ó, quando a administração eclesiástica cria as freguesias de Nossa Senhora da Penha e do Ó⁹¹, separando-as da administração da Sé.

Documentos do fim do século XIX fazem menção a antiga Capela da freguesia que se encontrava em péssimo estado, havendo necessidade da reforma ou construção de uma nova Igreja. De acordo com Azevedo Marques: “em 1794 achando-se em estado de ruína, foi edificada outra no lugar em que ora se acha a Matriz pelo esforço do Padre João Franco da Rocha [...]”.⁹²

Em 1896, a nova Igreja Matriz é consumida pelo fogo. Não se sabe exatamente a causa do incêndio, mas muitas são as histórias e lendas a respeito, dentre elas a história que parece mais plausível é que o sacristão acabou por incendiar a capela enquanto tentava acabar com um ninho de abelhas existente na mesma, porém, com efeitos desastrosos. Por muito tempo as missas foram celebradas na sacristia, única parte que havia sobrevivido ao acidente. A igreja só foi reconstruída por iniciativa coletiva, em 1898 seria lançada sua pedra fundamental, ficando pronta em 1901.⁹³

A reconstrução da igreja marca o início do século XX naquele isolado povoado. Neste período a região começa a crescer e inicia-se um processo, comum aos outros bairros, de loteamento das propriedades através de vendas e leilões, diferentemente do que ocorria no século anterior quando o desmembramento das terras da região ficava a cargo de famílias que iam passando e dividindo suas terras pelas gerações.

No ano de 1923 ocorre o primeiro grande loteamento da Freguesia do Ó, realizado pela Cia. Predial. Todavia, ainda se podia notar que o entorno da região ainda era constituído por chácaras e sítios. Em 1929, ocorre um novo loteamento, dando origem a novas vilas na região da Freguesia. O centro histórico do bairro passa por algumas modificações, muitas casas são reformadas, mas o pequeno comércio existente ali pouco se amplia⁹⁴. O largo da Matriz Velha era o marco do centro do povoamento urbano inicial, sendo dotado de características coloniais, com construções de taipa e adobe. O largo da Matriz Nova, com construções do início do século, foi alterado em 1947 para a construção de novas ruas para a circulação de automóveis.

⁹¹ Ibidem, pp.45.

⁹² MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo. Apontamentos históricos e geográficos, bibliográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo. Vol. I, pp. 136.

⁹³ BARRO, Máximo. Nossa Senhora do Ó. Série História dos Bairros. Op. Citi., pp. 58 e 59.

⁹⁴ BARRO, Máximo. Nossa Senhora do Ó. Série História dos Bairros. Op. Citi., pp. 65 e 66.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 102 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

Em 1925, ao lado do Largo da Matriz Velha, foi criada a Escola Padre Manuel da Nóbrega, que se transferiu em 1941 para a Rua Itaberaba. Na região existiam também muitos alambiques que fabricavam a famosa “Caninha do Ó”, mantendo os mesmos métodos de fabrico do século XIX. O primeiro correio da região data de 1940.

A partir de meados do século XX a Freguesia do Ó sai do isolamento e começa a crescer, acompanhando o crescimento desenfreado da cidade de São Paulo, deixando de ser uma região que vivia em extrema miséria, e totalmente isolada do centro dada as dificuldades de acesso. Deste modo, se observa a significância histórica da região, que se iniciou como uma pequena vila, juntamente com São Paulo e permaneceu por muito isolada com seus próprios modos e costumes, crescendo em torno das Igrejas e tendo como principal produto a cachaça fabricada em seus alambiques.

Vila Brasilândia

O nascimento da Vila Brasilândia foi historicamente datado em 24 de janeiro de 1947, ocasião em que foi registrado o primeiro loteamento de terras da região. Desta data em diante o bairro foi se expandindo rapidamente e dando origem ao distrito.

No início, contingentes de imigrantes – de diversas nacionalidades – e migrantes – sobretudo nordestinos – vieram ocupar as terras recém loteadas. Além destes, um grande número de negros, que ainda sofriam as conseqüências estruturais do período pós-abolição, também migraram para esta região.

De certa forma a instalação da população no bairro foi incentivada pelo baixo custo dos lotes. A compra destes lotes proporcionava, como uma espécie de brinde, a aquisição de alguns tijolos e telhas para que logo fossem erguidas as primeiras moradias, estratégia utilizada pela empresa loteadora para que a procura por suas terras aumentasse. No entanto, o principal motivador deste processo demográfico é outro. O surgimento do bairro e sua rápida ocupação foram, entre outras, conseqüências da reforma urbanística empreendida pelo prefeito Prestes Maia, que modificou de maneira definitiva a cidade de São Paulo. Com as ações tomadas pelos urbanistas nesta ocasião, ocorreu uma grande valorização das áreas residências nas regiões centrais.

A população, sem ter como pagar elevados aluguéis, migrou para outras regiões mais afastadas das suas antigas habitações. Desta forma, ocorreu um grande êxodo em direção às áreas para além daquelas que eram tidas como periferias naquele momento, alargando assim o perímetro urbano da cidade.

Grandes contingentes partiram de bairros como o Bexiga e a Barra Funda – bairros formados em sua maioria por populações negras que ali se instalaram no pós-abolição –, entre outros, em direção à zona noroeste, pouco habitada até a década de 40 do século XX, apesar de abrigar um dos bairros mais antigos da cidade, a Freguesia do Ó.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
103 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

A bibliografia histórica sobre a região é muito limitada, praticamente não há estudos acadêmicos ou livros de outras procedências que abordem o tema e o pouco que há escrito está na forma de artigos disponíveis na internet e em pequenas coletâneas. No entanto a região conta com um grande potencial histórico, pois são vastos e mantém certa unidade muitos depoimentos de antigos moradores da região.

Neste sentido, e valorizando a oralidade sobre as primeiras comunidades que se instalaram na região posteriormente denominada como Brasilândia, encontramos moradores que já passam dos oitenta anos de idade afirmando que sempre moraram no bairro, algo impossível de conceber se nos prendermos à data de 1947 como ano de início da ocupação do bairro. Além disso, entre os membros da comunidade negra, uma das maiores da cidade, destacamos relatos que afirmam a existência de um quilombo na região. Apesar da falta de evidências materiais, a formação histórica de áreas vizinhas e a configuração social e cultural da região não desmentem o relato.

O distrito de Brasilândia faz fronteira com a Freguesia do Ó, um dos bairros mais antigos de São Paulo, sua fundação data de 1580. A Freguesia do Ó foi uma área concedida ao bandeirante Manoel Preto, famoso pelos castigos que impunha aos negros e índios escravizados por ele. A localidade era caminho e ponto de parada para aqueles – sobretudo bandeirantes – que viajavam para o interior do país. Era por ali que encontravam os caminhos para Jundiaí e Campinas, além de servir de ponto de descanso para aqueles que exploravam o Pico do Jaraguá em busca de ouro.

Em função das torturas, muitos dos escravizados por Manoel Preto fugiam e se embrenhavam mata adentro procurando abrigo e esconderijo contra os capitães do mato. Os diversos rios e córregos que rasgam a região, além das terras planas e das possibilidades de esconderijo entre os morros que nos levam à atual Serra da Cantareira são indícios de que tal formação social seria possível, faltando apenas alguns esforços para a sua investigação.

O fundador da Freguesia do Ó, o bandeirante Manoel Preto, tratava de forma desumana os índios aprisionados e escravizados em sua fazenda. Melhor tratamento não era dispensado aos escravos negros que vieram para esta região trabalhar nos canaviais existentes. Mesmo o negro mais passivo tinha como principal meta a fuga.

Os castigos corporais dispensados aos fugitivos quando recapturados eram violentos e até mesmo "sádicos" – como relatou o historiador Máximo Barro -, "mas isso, em contrapartida, gerava um ódio e uma ânsia de liberdade que dobrava a cada golpe desferido pelo feitor".

Por volta de 1770, a situação dos negros do Ó era desesperadora. Eles não titubeavam quando surgia oportunidade de fuga. A situação era igual em todas as cercanias da cidade de São Paulo, as fugas se sucediam e os fazendeiros utilizavam, por

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	104 de 132	
	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

sua vez, os chamados "capitães-de-mato" que saíam em busca dos negros fugitivos. Isso fazia com que eles se internassem cada vez mais nas matas e em lugar seguro instalavam os chamados quilombos (...).

Muitos eram capturados e espancados violentamente. Após as chibatadas, no interior das senzalas, eles faziam meticulosas narrativas para os irmãos de infortúnio dos caminhos melhores para a fuga. Os próximos que fugiam já tinham o endereço certo dos quilombos. Reunidos em grupo eles ofereciam maior resistências aos captores e davam respaldo para as novas fugas.

(...)

O nome da Freguesia do Ó foi citado várias vezes nas "Atas da Vereança" dessa época, por ter-se tornado um refúgio dos mais propícios para os negros fugitivos de vários pontos de São Paulo.⁹⁵

Outro indício desta possibilidade é a recente investigação sobre a formação de um quilombo nos territórios que hoje pertencem ao distrito de Pirituba⁹⁶. Apesar de serem distritos diferentes, a proximidade entre ambos e destes com a Freguesia do Ó são características que servem para nos alertar para outros pontos em comum.

Em ambas as regiões, Brasilândia e Pirituba, não são raras as ocasiões em que se encontram oferendas aos Orixás. Também é recorrente o som dos tambores, que nos indicam a existência de terreiros de candomblé e umbanda, elementos típicos da religiosidade das comunidades negras.

Desta forma, entende-se que a região não conta com um levantamento histórico mais preciso porque são escassas as investigações históricas que se propuseram a investigá-la, o que não significa que sua trajetória não tenha encontrado uma intensa dinâmica antes mesmo do marco oficial de sua fundação.

⁹⁵ Extraído do endereço eletrônico: <http://www.cefetsp.br/edu/eso/freguesia.html>.

⁹⁶ Segundo o Diário Oficial da Cidade de São Paulo, edição de 12 de maio de 2009, p. II.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
105 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

4.1 Relação de Bens Patrimoniais Tombados Localizados na AID da Linha 6 – Laranja

Por meio da averiguação realizada neste trecho, foram observados alguns bens de relevância cultural, histórica e arquitetônica que passaram por processo de tombamento efetuado pelos órgãos competentes (IPHAN, CONDEPHAAT e CONPRESP). Estes bens devem ser beneficiados por ações de proteção e preservação para manutenção das características construtivas originais. A listagem dos bens tombados localizados na área de influência deste empreendimento é apresentada a seguir:

Relação de bens patrimoniais tombados relacionados com a área de implantação do traçado da Linha 6 - Laranja do Metrô de São Paulo

PATRIMÔNIO	TOMBAMENTO	OBSERVAÇÃO
NÚCLEO ORIGINAL DO POVOAMENTO DA FREGUESIA DO Ó	Resolução: 46/CONPRESP/1992	Área caracterizada como antigo centro de ocupação da Freguesia do Ó, um dos núcleos de povoamento mais antigos do território hoje ocupado pela cidade de São Paulo. A porção oeste do polígono de tombamento da Freguesia do Ó (Rua Javoraú e Av. Santa Marina) se localiza a cerca de 70 metros de distancia do traçado da Linha 6, nas proximidades da estação Freguesia do Ó
RESIDÊNCIA DE RAMOS DE AZEVEDO	Resolução: 05/COMPRES/91	Rua Pirapitingui, 111, 141 e 159 no Bairro da Liberdade. Bem localizado a cerca de 40 metros do traçado da Linha 6, em porção entre o poço 29 e a Estação São Joaquim. Residências construídas por Ramos de Azevedo para sua própria habitação e de suas filhas. O Conjunto se destaca por ser exemplo da arquitetura residencial neoclássica, de influência francesa do final do século XIX.
HOSPITAL A.C. CAMARGO	Resolução: 26/CONPRESP/04	Localizado entre as ruas José Getúlio e Tamandaré, a cerca de 200 metros do traçado da Linha 6, nas proximidades do Poço 29. Hospital idealizado na década de 1940, com a finalidade de tratar pacientes com Câncer. Era conhecido como o 1º. Hospital de São Paulo erguido pela população e voltado para ela.
VILA ITORORÓ	Tombado pelo CONDEPHAAT Resolução: SC 09/05	Conjunto localizado entre Rua Martiniano de Carvalho, Monsenhor Passalacqua, Maestro Cardim e Pedroso. Área anexa ao traçado da Linha 6, em porção entre o Poço 28 e a Estação São Joaquim. A vila foi edificada em meio a encosta do vale do córrego Itororó, que hoje esta canalizado sob a Avenida 23 de Maio. O conjunto tem um total de 37 edificações e sua construção teve início em 1920.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
106 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

TOMBAMENTO DA BELA VISTA	Resolução: 22/CONPRESP/2002	Bairro da Bela Vista, Área da Grota e Vila Itororó. O traçado da Linha 6 corta a área tombada da Bela Vista em porção entre os Poços 26 e 27. O tombamento reúne o Bairro da Bela Vista, Distrito da Bela Vista, a Praça Amadeu Amaral, a Praça Dom Orione, a Escadaria das ruas 13 de Maio e dos Ingleses, as Encostas e Muros de Arrimo da Rua Almirante Marques de Leão, os Arcos da Rua Jandaia e as áreas envoltórias dos bens tombados delimitados pelo polígono obtido a partir da intersecção das seguintes vias: Rua São Vicente, Rua Luiz Barreto, Rua Santo Antonio, Avenida Radial Leste-Oeste, Avenida Nove de Julho, Rua Martinho Prado, Rua Santo Antonio, Rua Conselheiro Ramalho, Rua Doutor Ricardo Batista, Rua Major Diogo, Rua São Domingos, Rua da Abolição, Rua Com. José Xavier Gouveia, Rua Japurá, Rua Dr. N. E. Natividade, Rua Santo Amaro, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Rua Major Diogo, Avenida Brigadeiro Luiz Antonio, Rua dos Ingleses, Rua dos Holandeses, Rua dos Franceses, Alameda Joaquim Eugênio de Lima, Alameda Ribeirão Preto, Rua Almirante Marques Leão e Rua Santo Antonio.
IMÓVEL NA RUA MARQUÊS DE PARANAGUÁ	Resolução: 05/CONPRESP/1995	Rua Marques de Paranaguá, 124. Imóvel localizado a cerca de 330 metros de distância do traçado da Linha 6. Trecho localizado entre a Estação Mackenzie/Higienópolis e o Poço 25. O imóvel foi tombado integralmente, com todos os elementos arquitetônicos existentes, abrangendo a extensão completa do lote.
COLÉGIO DES OISEAUX	Tombado pelo CONPRESP Resolução 23/04	Rua Marquês de Paranaguá nº 115 e Caio Prado nº 232 (Setor 10, Quadra 14, Lote 438), e Rua Marquês de Paranaguá nº 217 com Rua Augusta nº 344, (Setor 10, Quadra 14, Lote 131). Área localizada a cerca de 340 metros do poço 25 da Linha 6 do Metrô. Foi tombada a área do antigo colégio, assim como a vegetação arbórea e arbustiva que integra o bosque existente.
INSTITUTO MACKENZIE	Tombado pelo CONDEPHAAT Resolução: SC 27/93	Imóveis de relevância cultural e arquitetônica, entre a Rua Maria Antônia, Rua Itambé e Consolação. Os bens se localizam a menos de 300 metros do traçado, em trecho próximo a futura Estação Mackenzie/Higienópolis da linha 6 do Metrô, sendo assim o traçado corta a área envoltória dos Imóveis. Os edifícios construídos em períodos diferentes se constituem em exemplares arquitetônicos de grande expressividade e, entre os tombados, incluem-se a Reitoria ou Edifício Mackenzie, Biblioteca Central, "Castelinho" ou Faculdade de Filosofia, Ginásio de Esportes, Residência dos Professores e Muro de Arrimo das Ruas Maria Antônia e Itambé.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
107 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

CEMITÉRIO DA CONSOLAÇÃO	Tombado pelo CONDEPHAAT Resolução: SC 28 de 28/6/05	Localizado entre as ruas da Consolação, Coronel José Eusébio, Mato Grosso e Sergipe, no Bairro da Consolação. O traçado da Linha 6 do Metrô segue por área anexa ao Cemitério, nas proximidades da Estação Mackenzie e do Poço 24. Inaugurado no dia 10 de julho de 1858, o cemitério da consolação foi fruto de promulgação de lei do ano de 1828 instituída pelo próprio D. Pedro I. A lei obrigava as Câmaras Municipais a construírem cemitérios a céu aberto, pois até então os sepultamentos eram executados em meio as regiões centrais das cidades, nas proximidades ou mesmo no interior das Igrejas. O pórtico de entrada, o necrotério, os muros de fechamento, a capela e possivelmente a administração e os sanitários foram projetados por Ramos de Azevedo em 1902. Também fazem parte do tombamento os cemitérios contíguos: o dos Protestantes, de configuração tipicamente protestante e o da Venerável Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte Carmo.
VILA PENTEADO	Tombado pelo CONDEPHAAT Processo: 08638/69 Resolução de 27/2/78	Localização: Rua Maranhão, 88 – Higienópolis, a cerca de 400 metros de distância do traçado da Linha 6, em trecho próximo ao Poço 24. A Vila Penteado surgiu a partir do loteamento de uma chácara que pertencia a família Penteado, o local ficou conhecido pelo estabelecimento de uma “venda” que abastecia grande parte da população local.
PRAÇA VILABOIM	Tombado pelo CONPRESP Resolução: 15/2007	Rua Álvares Penteado com Rua Aracajú e Rua Piauí Localizada a cerca de 220 metros do Poço 23. Implantada em meio ao bairro de Higienópolis, nas cercanias do edifício sede da FAAP, em ponto próximo a área de implantação do Poço 23 da linha 6 do Metrô. A praça se caracteriza como bem tombado pelo CONPRESP com o intuito da preservação de sua configuração, de sua cobertura arbórea e traçado viário local.
EDIFÍCIO LOUVEIRA	Tombado pelo CONDEPHAAT Processo: 23387/85 Resolução: SC 44 de 18/12/92 e Tombado pelo CONPRESP Resolução: 09/2002	Rua Piauí, 1081, no Bairro de Higienópolis. Correspondendo ao Lote 0036, Quadra 099, Setor 011, do cadastro imobiliário municipal. Localizado a cerca de 250 metros do traçado da Linha 6 em trecho próximo ao Poço 23, sendo assim o traçado cortar parte da área envoltória deste bem. A construção do Edifício Louveira data de 1946, sendo projetado pelos arquitetos João Batista Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi, que se utilizaram de elementos da arquitetura moderna vigente, tais como a estrutura independente em concreto, o uso de pilotis e rampas.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
108 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

CASA DA RUA ITÁPOLIS	Tombado pelo CONPRESP Resolução: 05/91	Bem localizado na Rua Itápolis, a cerca de 300 metros do Poço 23 da Linha 6 do Metrô. O imóvel foi projetado pelo arquiteto ucraniano-brasileiro. Gregori Warchavchik, se consolidando como exemplo de arquitetura modernista.
ZEPEC	Resolução: 26/CONPRESP/2004	Série de imóveis indicados ou listados como ZEPEC – abertura de processo de tombamento
ESTÁDIO MUNICIPAL PAULO MACHADO DE CARVALHO (EST. DO PACAEMBU)	Tombado pelo CONDEPHAAT Processo: 26288/88 Res: SC-5 de 21/1/98 e pelo CONPRESP Resolução: 04/CONPRESP/88	Quarteirão entre as Ruas Desembargador Paulo Passalacqua, Capivari e Itápolis e Praça Charles Miller O traçado da Linha 6 corta parte da área envoltória do estádio no trecho relacionado ao Poço 23. Inaugurado em 27 de abril de 1940, o estádio sofreu várias intervenções e substituições em sua estrutura original, mesmo assim este se qualifica como bem tombado devido a suas características arquitetônicas e importância cultural.
BAIRROS DO PACAEMBU E PERDIZES	Tombados pelo CONDEPHAAT Processo: 23972/85 Resolução: SC 08/91 de 14 de março de 1991 E pelo CONPRESP Resolução: 42/CONPRESP/92	Tombamento do traçado urbano, cobertura vegetal arbórea e padrão de ocupação dos lotes dos Bairros do Pacaembu e de Perdizes, na área delimitada pelo polígono obtido a partir da intersecção dos eixos das seguintes vias: Rua Cardoso de Almeida; Rua Prof. João Arruda, Av. Sumaré, Av. Paulo VI, Rua Veríssimo Glória, Rua Cardoso de Almeida; Rua Monsenhor Alberto Pequeno; Rua Itajubá; Rua Angatuba; Rua Major Natanael, Av. Dr. Arnaldo; Rua Minas Gerais; Rua Novo Horizonte; Praça Humberto de Campos; Rua Bahia; Rua Goiás; Rua Ceará; Rua Alagoas; Rua Engenheiro Edgar Egydio de Souza; Rua Itaguaba; Rua Tupi; Av. Gal. Olympio da Silveira; Rua Traipu; Rua Itapicuru; Rua Conselheiro Fernandes Torres; Rua Atibaia; Rua João Ramalho; Rua Cardoso de Almeida. O traçado da Linha 6 corta á áreas desse polígono nas cercanias da Estação Cardoso de Almeida e dos Poços 21, 22 e 23
COLÉGIO BATISTA BRASILEIRO	Resolução: 02/CONPRESP/2006 (abertura de tombamento)	Rua Doutor Homem de Melo nº. 537, no Bairro de Perdizes (Setor 021, Quadra 054, Lote 0011). O traçado da linha 6, no trecho entre a estação Cardoso de Almeida e o Poço 20, passa a cerca de 70 metros de distância deste Bem. O edifício é tomado como importante testemunho do processo educacional ligado ao Bairro de Perdizes na cidade de São Paulo compondo o “complexo educacional” composto pelo Colégio Batista Brasileiro e pela Pontifícia Universidade Católica – PUC.
PARQUE FERNANDO COSTA	Tombado pelo CONDEPHAAT Processo: 23339/85 Resolução SC 25 de 11/6/96	Parque localizado entre Rua Ministro Godói, Turiassú, Germaine Buchard e Av. Francisco Matarazzo, a cerca de 290 metros do traçado da linha 6 do Metrô, que corta parte da área envoltória desse Imóvel. Criado em 2 de junho de 1929, o parque é conhecido também como Parque da Água Branca, sendo estabelecido com o objetivo de abrigar exposições e apresentações culturais.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
109 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS

EDIFICAÇÕES HISTÓRICAS DA ANTIGA FÁBRICA DA SANTA MARINA ANTIGA VIDRARIA SANTA MARINA	Tombado pelo CONPRESP Resolução: 05/CONPRESP/09	Avenida Santa Marina nº 405 ao nº 833, com Avenida Ermano Marchetti snº, com Rua Emílio Goeldi e leito da CPTM na Lapa de Baixo (Setor 099, Quadra 046, Lote 0092) Foram tombados a torre de energia, a Chaminé do Forno 05, a Chaminé do Forno 20, o Edifício “Amazonas” e o Edifício “São Paulo, incluindo fachadas, volumetria e cobertura dos imóveis. O local é atualmente ocupado pela indústria de vidros “Sait Gobain” que abriga os edifícios históricos tombados pelo CONPRESP Bens localizados em área anexa ao traçado da Linha 6, nas cercanias da Estação Água Branca.
SESC POMPÉIA	Tombado pelo CONPRESP Resolução: 05/2009	Rua Clélia nº 93 com Rua Barão do Bananal s/nº (Setor 022, Quadra 021, Lote 0031), Água Branca. Conjunto localizado a cerca de 30 metros da futura Estação Pompéia. Tombamento dos Bens Indicados Zepec -Lapa Foram tombados os antigos galpões industriais, edifícios afiliados aos mesmos e o arruamento interno. O conjunto de edifícios industriais e pisos das ruas internas se caracterizam com bens tombados pelo CONPRESP. O SESC Pompéia representa bens tombados em ótimas condições de preservação, com os galpões industriais e características arquitetônicas originais. Além desse fator, sua atuação como centro cultural de livre acesso a comunidade oferece aos frequentadores a oportunidade de vivenciar esses vestígios históricos, sendo um marco na paisagem urbana local. Seus edifícios recentes, vistos a partir da Rua Turiassu, assim como de diversas ruas da região são referenciais importantes da paisagem urbana atual.
INDÚSTRIAS REUNIDAS FRANCISCO MATARAZZO	Tombado pelo CONDEPHAAT Processo: 24263/85 Tombamento: Res. 14 de 5/6/86	Avenida Francisco Matarazzo, 1.096, Água Branca, localizado a cerca de 380 metros do Poço 15 da Linha 6 do metrô. As Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo foram implantadas em 1920. Atualmente, pouco restou da antiga fábrica. Muitos edifícios foram demolidos e outros permanecem abandonados, como é o caso do prédio das caldeiras. A Resolução SC-19 de 10/11/93 excluiu da relação de edifícios tombados três galpões situados ao lado da ferrovia.
EDIFÍCIO SEDE DA SOCIEDADE BENEFICENTE UNIÃO FRATERNA	Tombado pelo CONPRESP Resolução 06/94.	Ruas Guaicurus, 27, Água Branca, localizado a poucos metros do Poço 14 da Linha 6 do Metrô. Projetado e construído em Estilo Eclético, o imóvel foi inaugurado em 1934. Apesar dos seus 73 anos, encontra-se em pleno funcionamento. O tombamento abrange a edificação em sua totalidade, incluindo interiores, área externa e gradis de fechamento, porém dispensa a determinação da área envoltória.
EX-OFFÍCIO	Tombado pelo CONPRESP Res.: 05/CONPRESP/91	Tombamento ex-offício dos bens tombados pelo CONDEPHAAT

Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
Folha	110 de 132		
Emitente		/ /	
Metrô - Verificação		/ /	

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

EDIFÍCIO SEDE DO “INSTITUTO ROGACIONISTA”	Bem Tombado pelo CONPRESP Resolução: 05/CONPRESP/2009	Av. Santa Marina n.534, Água Branca, em área anexa a Linha 6, nas cercanias da Estação Água Branca. Foram tombados: a edificação principal incluindo a preservação das características arquitetônicas externas, fachadas, volumetria e cobertura do imóvel, além das áreas verdes compostas pelos jardins da parte frontal e lateral da edificação e a vegetação de grande porte.
CONJUNTO DE EDIFÍCIOS DA PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO (PUC-SP)	Bem Tombado pelo CONDEPHAAT Processo: 31720/94 Resolução SC 29 de 11/1/02	Rua Monte Alegre, 984 a 1024 Perdizes. O conjunto se localiza anexo ao traçado planejado para a linha 6 do metrô, em trecho entre o Poço 20 e a Estação Cardoso de Almeida. A área que hoje é ocupada pela PUC-SP, era composta por uma chácara de propriedade de Germaine Lucie Buchard, a condessa de Gontand Birou. A tranquilidade local atraiu a atenção das Irmãs Carmelitas que ali implantaram o Convento das Carmelitas Descalças, projetado no início da Década de 1920. No ano de 1948 as Carmelitas deixaram o Mosteiro doando seus prédios à Universidade Católica. Devido a importância educacional e arquitetônica o conjunto de edifícios da PUC foi tombado pelo CONDEPHAAT.
RESIDÊNCIA DE DONA VERIDIANA	Tombado pelo CONDEPHAAT Processo: 39.862/00 Resolução SC 45 de 5/6/03	Localização: Rua Maranhão, 341 – Higienópolis, localizado a cerca de 280 metros do traçado da Linha 6, em trecho entre o Poço 24 e a Estação Angélica. O terreno hoje ocupado pelo bairro de Higienópolis fazia parte das chácaras que pertenciam a Veridiana Prado e Angélica de Barros. O loteamento que iniciou a ocupação mais intensa se iniciou em 1880. A antiga residência é vista como exemplo construtivo da época. As alterações externas dizem respeito à introdução de uma nova varanda e o deslocamento da antiga de madeira para a fachada posterior. Algumas pequenas adaptações foram feitas em decorrência da diminuição do lote. Internamente, a planta foi mantida com algumas intervenções como o fechamento de portas e substituição de alguns pisos.
CONJUNTO INDUSTRIAL (SETOR 022, QUADRA 026, LOTE 0022) - ÁGUA BRANCA	Tombado pelo CONPRESP RESOLUÇÃO Nº 05/CONPRESP/2009	Rua Padre Chico nº 780 esquina com a Rua Raul Pompéia nº 144, Água Branca Quadra localizada a cerca de 110 metros do traçado da Linha 6 do Metrô, em trecho entre a estação Pompéia e o poço 14. Foi tombado o Antigo Galpão Industrial, situado à Rua Padre Chico nº 780, com suas áreas externas, incluindo fachadas, volumetria e cobertura, o Edifício situado na esquina da Rua Padre Chico com Rua Raul Pompéia e suas áreas externas, incluindo fachadas, volumetria e cobertura do imóvel.
ANTIGA FÁBRICA DE TUBOS DE BARRO	Tombado pelo CONPRESP RESOLUÇÃO Nº 05/CONPRESP/2009	Localizada à Avenida Santa Marina nº 372 e 394 (Setor 197, Quadra 033, Lote 0113) - Água Branca, em área anexa ao traçado da Linha 6, trecho entre a Estação Santa Marina e o Poço 13. Foi instituída a preservação das características da fachada voltada para a ferrovia. Ficando definida como área envoltória de proteção uma faixa de 30 (trinta) metros de largura paralela à fachada tombada. Qualquer projeto ou intervenção nessa área deverá contemplar a integração com a fachada tombada, mantendo a compreensão da edificação original, e devendo ser previamente submetida à aprovação do CONPRESP.

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 111 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

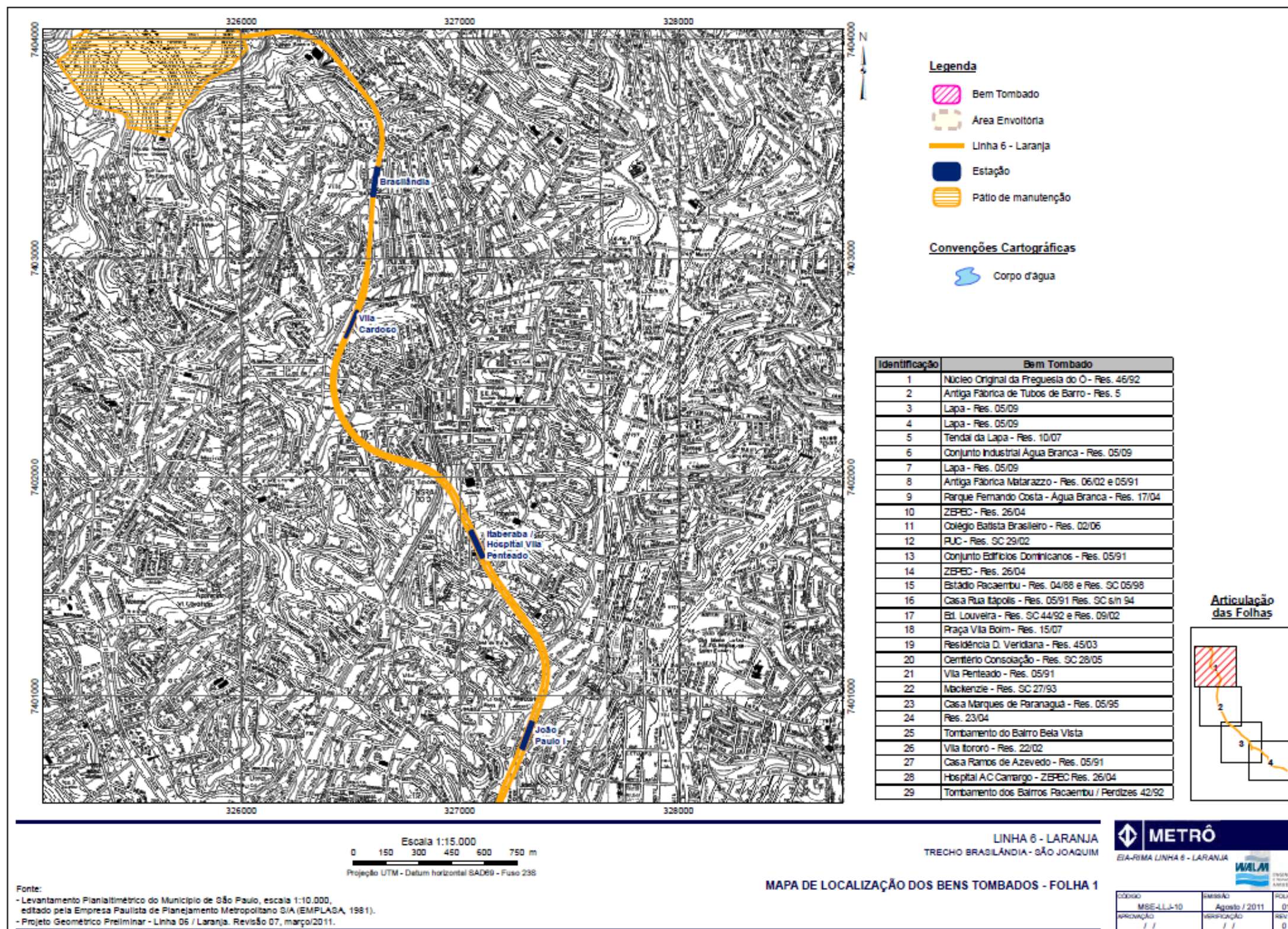
A realização dos procedimentos investigativos efetuados nas áreas a serem afetadas diretamente e indiretamente pelo empreendimento possibilitou a elaboração de mapeamento da síntese diagnóstico do patrimônio histórico-cultural, sobretudo, daqueles que poderão vir a sofrer algum tipo de interferência decorrentes da implantação da infra-estrutura projetada.

A documentação cartográfica elaborada, apresentada nas páginas seguintes, contempla a localização dos bens de relevância, suas respectivas áreas envoltórias e sua situação quanto ao traçado do empreendimento Linha 6 – Laranja do Metrô.

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
112 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

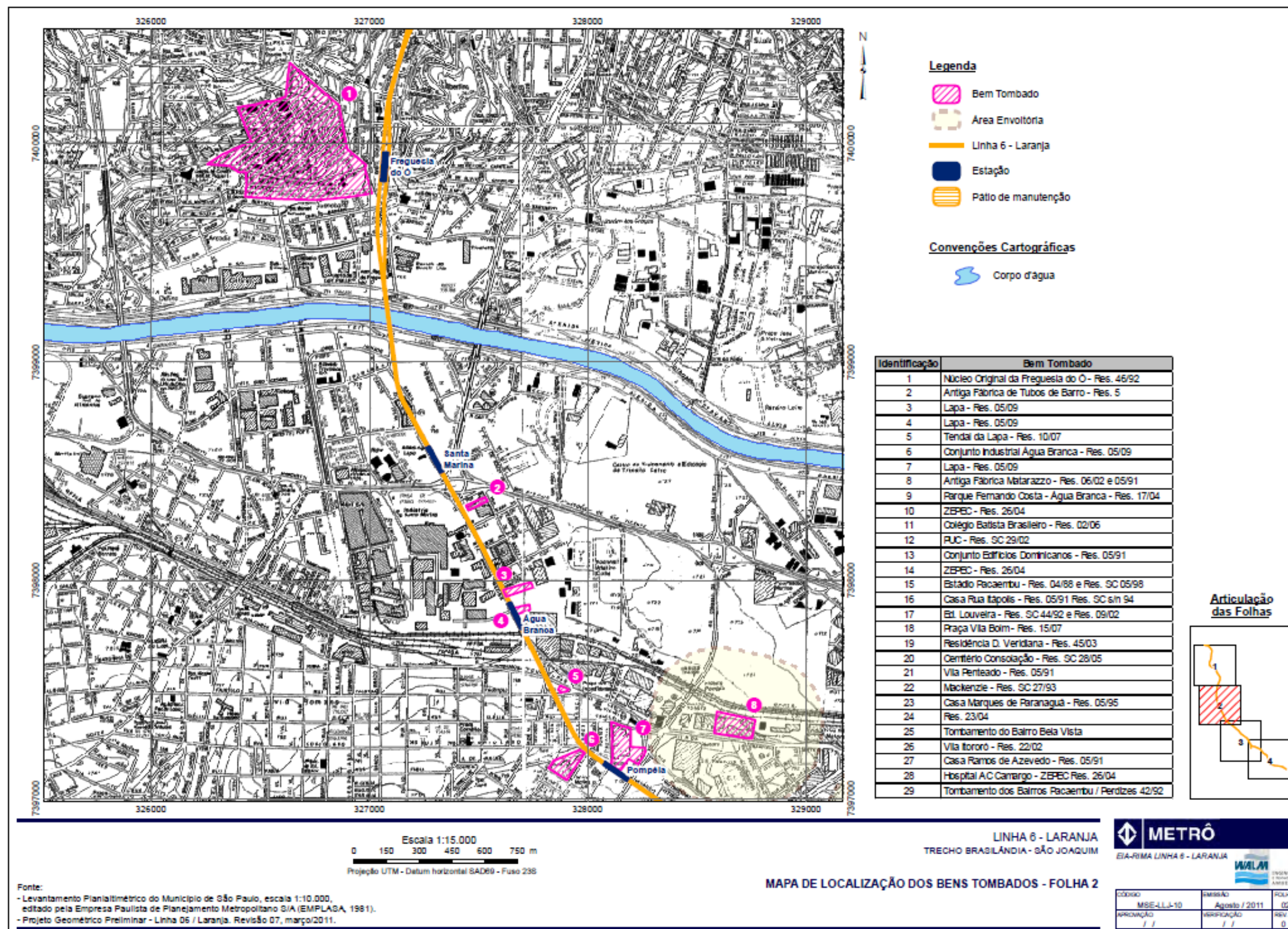
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS



Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
113 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

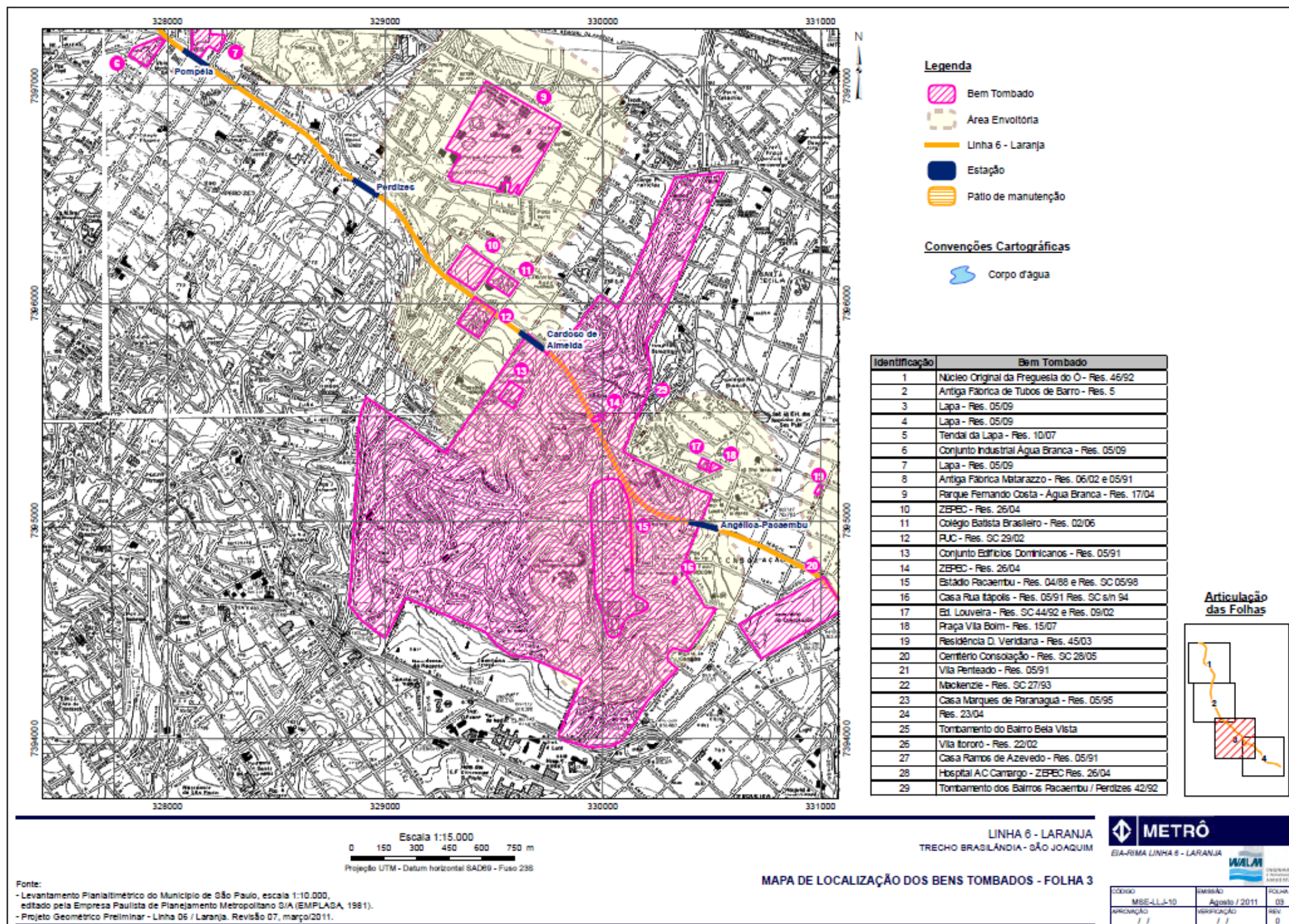
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS



Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
114 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

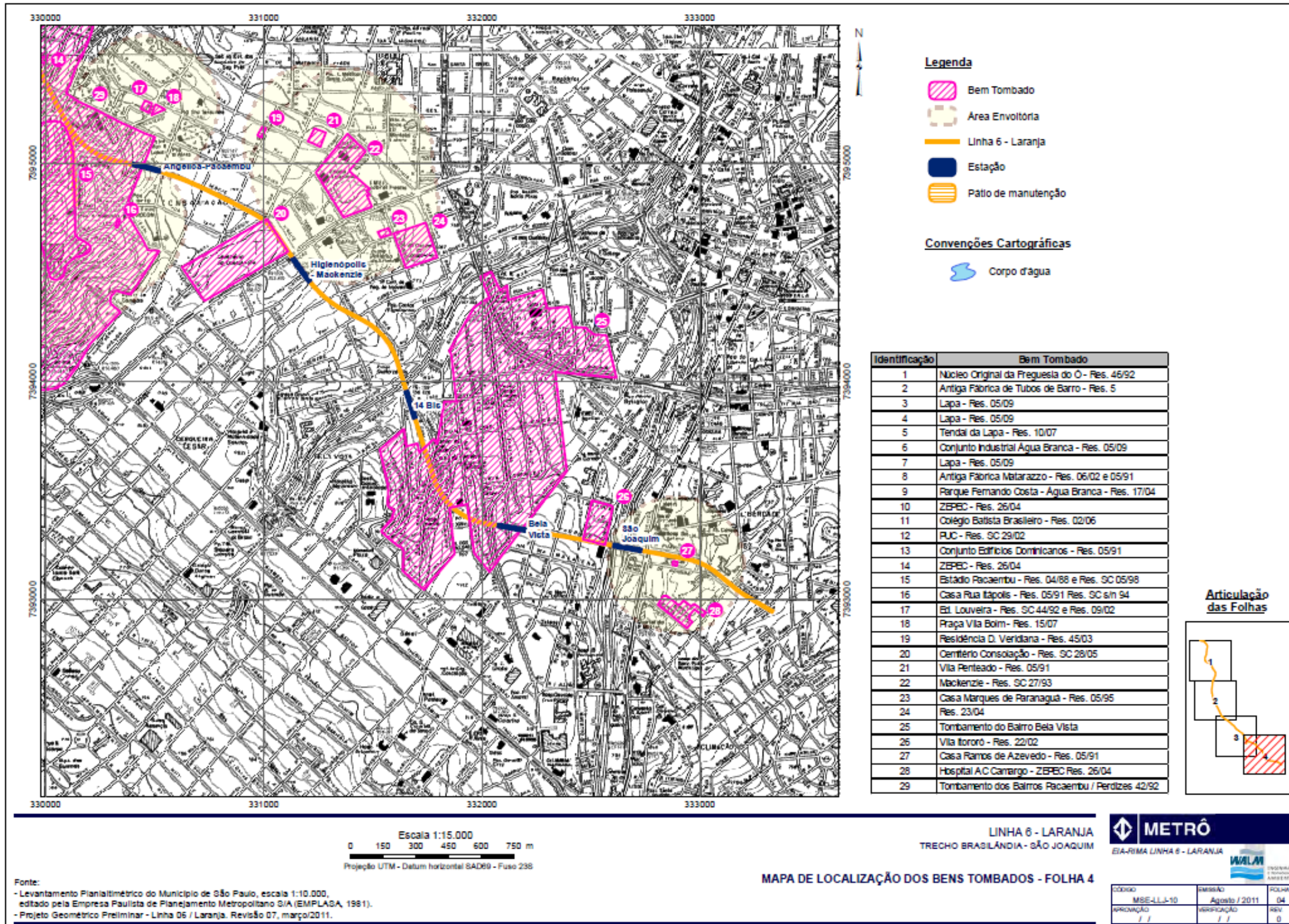
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS



Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
115 de 132	
Emitente	/ /
Metrô - Verificação	/ /

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE
IMPACTOS AMBIENTAIS





DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	116 de 132	
	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

ANEXOS



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 117 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO BRASILÂNDIA DE-6.240100-4B2-001



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
	Folha	118 de 132		
	Emitente	/ /		
	Metrô - Verificação	/ /		

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO VILA CARDOSO

DE-6-220100-4B2-001



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
	Folha	119 de 132		
	Emitente	/ /		
	Metrô - Verificação	/ /		

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO ITABERABA / HOSPITAL VILA PENTEADO

DE-6-200100-4B2-001



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 120 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO JOÃO PAULO I DE-6-180100-4B2-001



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
	Folha	121 de 132		
	Emitente	/ /		
	Metrô - Verificação	/ /		

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO FREGUESIA DO Ó DE-6-160100-4B2-001



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 122 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO SANTA MARINA DE-6-140100-4B2-001



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	123 de 132	
	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO ÁGUA BRANCA DE-6-120100-4B2-001, 002, 007, 010, 011 e 012



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	124 de 132	
	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO POMPÉIA DE-6-100100-4B2-001, 003, 008, 009 e 011



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev. Ø
	Folha 125 de 132	
	Emitente / /	
	Metrô - Verificação / /	

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO PERDIZES DE-6-080100-4B2-001



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
	Folha	126 de 132		
	Emitente	/ /		
	Metrô - Verificação	/ /		

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO CARDOSO DE ALMEIDA

DE-6-060100-4B2-001, 002, 014 e 018



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
	Folha	127 de 132		
	Emitente	/ /		
	Metrô - Verificação	/ /		

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO ANGÉLICA PACAEMBU

DE-6-020100-4B2-001, 002, 014, 016 e 018



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	128 de 132	
	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO HIGIENÓPOLIS / MACKENZIE DE-6-010100-4B2-001



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
	Folha	129 de 132		
	Emitente	/ /		
	Metrô - Verificação	/ /		

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO 14 BIS DE-6-030100-4B2-001



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Rev.	Ø
	Folha	130 de 132		
	Emitente	/ /		
	Metrô - Verificação	/ /		

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO BELA VISTA (TREZE DE MAIO)

DE-6-050100-4B2-001, 002, 008, 010, 011, 012 e 015



DOCUMENTO TÉCNICO

(Continuação)

Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	Código	Rev.
	RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
	Folha	
	131 de 132	
	Emitente	/ /
	Metrô - Verificação	/ /

PROJETO BÁSICO DE ARQUITETURA DA ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM DE-6-070100-4B2-001, 002, 009, 013 e 014

Código	Rev.
RT-6.00.00.00/1Y7-003	Ø
Folha	
132 de 132	
Emitente – Contratada / Projetista / Fornecedor	Emitente
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E MITIGAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS	/ /
	Metrô - Verificação
	/ /

FICHA TÉCNICA

Diretoria de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos - DM
Engº Laércio Mauro Santoro Biazotti

Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade - GMS
Engº Luis Sergio de Campos Vilarinho

Departamento de Licenciamento e Mitigação de Impactos Ambientais – MSL
Engº Manoel da Silva Ferreira Filho

Equipe Técnica
Hist. Maria Anides de Jesus Silva
Arqtª. Silviane Bussolaro Giacon
Engª Amanda Matiello Dias Struckas

Colaboração (Outras Áreas da Companhia)
GCI – Gerência de Concepção de Projetos Cíveis
GPI – Gerência de Planejamento e Integração de Transportes Metropolitanos