

8.4.8) Paisagem Urbana

8.4.8.1) Área Diretamente Afetada – ADA.

A cidade pode ser entendida como um acúmulo de signos que caracterizam o ambiente, qualificando o espaço e sua consequente identificação física, social, cultural e econômica. Silva (2002) considera que estas características de identificação da cidade, seu uso, suas transformações e suas relações podem ser apreendidas pela semiótica, ou seja, pelo estudo dos signos. E sob este ponto de vista quando mapeadas e analisadas tornam-se importante ferramenta para o planejamento urbano, pois se configuram como um elemento que permite a compreensão das relações entre o espaço físico da cidade e a sociedade.

Ferrari (2004), considera que a paisagem urbana em um sentido amplo é a impressão provocada por uma cidade em quem tem uma apreensão visual demorada do conjunto de suas fachadas arquitetônicas, logradouro público e mobiliário urbano. Pode-se fazer uma analogia com as roupas que usamos e considerarmos a paisagem urbana como as roupas que a cidade, o distrito ou o bairro nos apresenta, ou seja, suas formas, cores, texturas, tamanhos e organização.

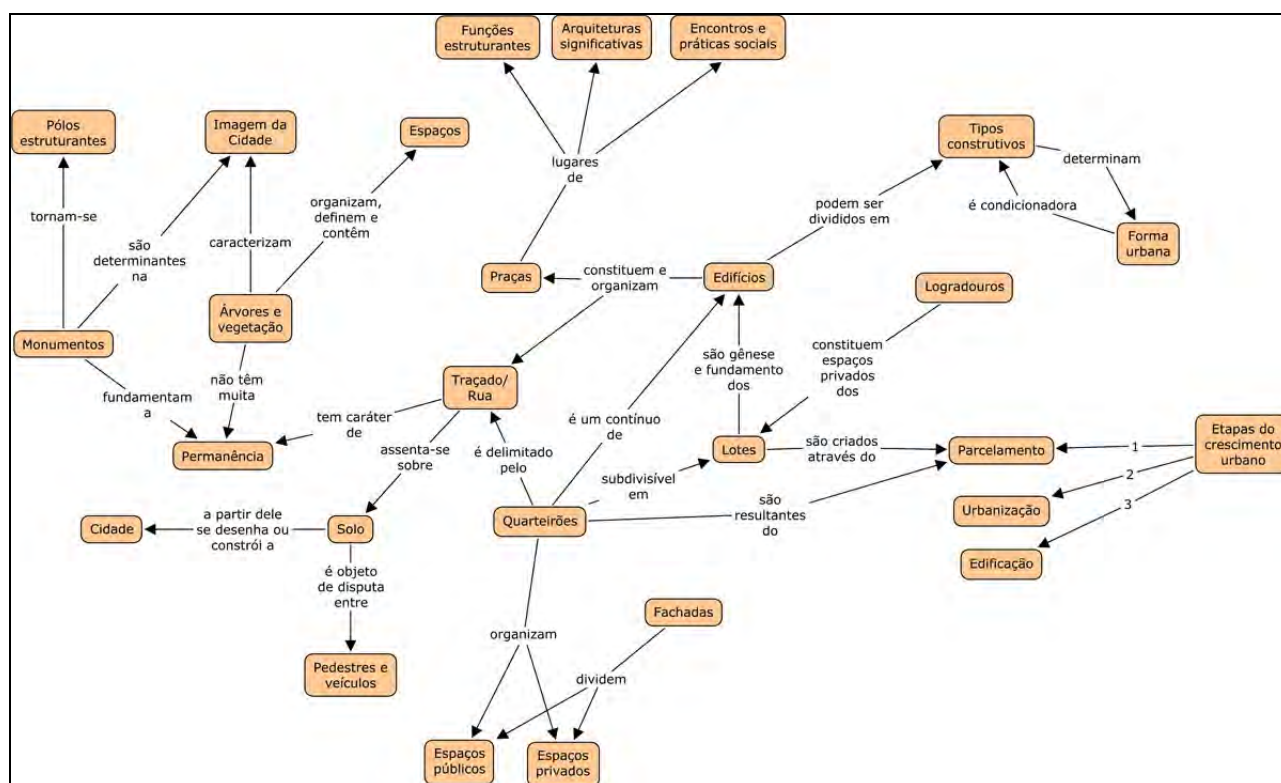
Leite (2006) considera que o conceito de paisagem se refere à percepção da relação do homem com o meio em que vive, seu habitat, considerando sempre as relações entre o homem e o meio e a sociedade. A partir destas relações cria-se a possibilidade de alterações e o estabelecimento de símbolos.

A paisagem urbana pode ainda ser definida como um conjunto de aspectos materiais por meio dos quais a cidade é apresentada aos nossos olhos e deve-se considerar ainda como uma entidade concreta e como um organismo vivo. Sob esta ótica é preciso considerar os aspectos do presente e do passado, assim como aspectos referentes aos elementos móveis, ou seja, pessoas e mercadorias (Santos, 2008).

Lamas (2000) desenvolveu um estudo da paisagem urbana, a partir dos princípios de morfologia urbana. De acordo com o autor a paisagem urbana é composta pelos seguintes elementos morfológicos do espaço urbano: solo, edifícios, lote, quarteirão, fachada, logradouro, traçado e a rua, praça, o monumento, a árvore e a vegetação e finalmente o mobiliário urbano. Portanto, o autor considera que, o estudo da morfologia urbana e consequentemente da paisagem urbana é realizado a partir da compartimentação do meio urbano em partes, ou seja, os elementos morfológicos e também da articulação destes entre si e com o conjunto que definem os lugares que compõem o espaço urbano.

Na figura 8.4.8.1-1 está apresentado o mapa conceitual desenvolvido por Lamas (1993), no qual estão disponibilizados os principais elementos da morfologia urbana e as relações entre os mesmos. De acordo com o mapa a imagem da cidade é resultado direto de dois elementos, quais sejam, a vegetação e os monumentos.

Os edifícios segundo Lamas (1993), podem ser divididos em diferentes tipos construtivos, de forma que determinam a forma urbana. Os quarteirões são responsáveis pela organização dos espaços públicos e dos espaços privados (ver figura 8.4.8.1-1).



Fonte: <http://urbanidades.arq.br/2010/07/lamas-morfologia-urbana>

Figura 8.4.8.1-1: Mapa conceitual dos principais elementos da Morfologia Urbana, segundo Lamas (1993)

Outro autor de destaque no estudo da paisagem urbana é Kevin Lynch (2006), responsável pelo desenvolvimento de uma teoria de análise amparada em cinco parâmetros facilmente observados e guardados pela população que vivencia a cidade. Estes elementos serão descritos e detalhados na sequência deste diagnóstico.

As vias são os logradouros públicos adequadamente preparados para trajetos nos quais existe a locomoção de indivíduos, seja diariamente ou em caráter ocasional. Lynch (2006) considera que a presença de cruzamentos de vias de maior importância constitui-se em pontos estratégicos para a decisão da pessoa em movimento e para a construção da imagem da cidade. Outro fator que deve ser considerado é a importância da largura das vias para a análise do sistema viário dentro da paisagem urbana, pois ruas largas ou estreitas despertam diferentes interpretações nos observadores e consequentemente ganham significados. Da mesma forma que Lamas, Lynch (2006) considera que as fachadas com características especiais são importantes para a construção da identidade do sistema viário.

Os limites são elementos lineares que não são usados ou entendidos como vias pelo observador da cidade. Segundo Lynch (2006) são “as fronteiras entre duas fases, quebras de continuidade lineares: praias, margens de rios... cortes de ferrovias, espaços em construção, muros e paredes”. Ainda, de acordo com o autor, os limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que separam uma região da outra ou podem ser costuras, linhas ao longo das quais duas regiões se relacionam e se encontram.

Os pontos nodais também conhecidos como nós, são elementos de grande valor estratégico, nos quais, existe a participação intensa dos sujeitos no cotidiano. Alguns aspectos contribuem para enfatizar os pontos nodais: ele ser fechado, formado por elementos de destaque (focos de

atenção), articulação entre os elementos e movimento. São exemplos de pontos nodais: cruzamentos, concentrações urbanas para variados fins.

Os marcos são referências externas, que os indivíduos não entram, e os compreendem a partir das possibilidades pelas quais eles se baseiam em sua localização no local. Portanto, não importa o tamanho, a forma ou a cor do marco, mas sim a sua posição geográfica dentro da cidade.

Os marcos não são apenas visuais e para fins de orientação. Eles são pontos que contribuem para a identificação espacial da sua comunidade, desenvolvendo um sentimento de pertencer ao lugar: *“Existem neles significados e intenções que vão além do seu aspecto puramente visual e que devem ser buscados no contexto que os produziu”* (SILVA, 2001).

Os marcos influenciam seu entorno imediato induzindo transformações, dinamiza-o ou leva-o a decadência. Quando os marcos, ao longo do tempo, sofrem transformações que induzem a sua valorização, dinamizam o seu entorno. Contrariamente, quando estas modificações proporcionam o seu declínio levam o conjunto urbano onde se inserem a acompanhar sua decadência.

Segundo Lynch (2006) estes aspectos são importantes por se tratarem de componentes físicos e dessa forma podem receber determinados significados para o observador da cidade, contribuindo para o estabelecimento de identidades e memórias dos locais. Ou seja, Lynch (2006) considera que estes aspectos são importantes para a “legitibilidade” do ambiente urbano, de forma que, uma cidade só é legível a partir do momento que pode ser imaginável pelo observador.

Pelo exposto, considera-se que para a análise da paisagem urbana é necessária a identificação de aspectos físicos presentes ou somente visíveis na ADA, por exemplo, características do relevo, presença de rios, córregos e rodovias, entre outros, pois estes elementos podem exercer a função de limite, caracterizando a descontinuidade de algumas áreas e em alguns casos funcionam como elementos para valorização da paisagem. De acordo com Lynch estes aspectos físicos são importantes para enfatizar a importância do espaço e da amplitude da vista, fatores marcantes e observados pela população ao se deslocar pela cidade são elementos que provocam diferentes sensações no observador, por exemplo, prazer, segurança, entre outras.

A paisagem ao longo da ADA apresenta-se diversificada, com a presença do rio Tietê funcionando como um divisor da paisagem urbana na ADA, de forma que, ao norte do rio é predominantemente horizontal, ao contrário da ao sul, que se apresenta predominantemente vertical.

A presença da pedreira Morro Grande ao norte da ADA, funciona como um limite natural na região, de forma que, a ocupação ao norte da pedreira, de acordo com o mapa de uso e ocupação do solo, é de habitação precária e favela, onde se concentram residências implantadas acompanhando a topografia acidentada da área, conforme fotos 8.4.8.1-1 e 8.4.8.1-2. A paisagem urbana resultante desta ocupação são residências sem acabamento, ou seja, sem reboco, pintura e muitas vezes sem vedação adequada (ausência de janelas e portas).

As residências mais próximas as vias de maior movimento são compostas por dois pavimentos, de forma que, no superior o uso é o residencial e no pavimento térreo a ocupação é mista, residencial e comercial ou ainda serviço, como cabeleireiro ou barbearia.



Foto 8.4.8.1-1: Paisagem da centralidade Brasilândia vista a partir do CEU - próximo a estação Vila Brasilândia.



Foto 8.4.8.1-2: Ocupação residencial horizontal acompanhando a topografia local - próximo a estação Vila Brasilândia.

A paisagem urbana característica do percurso entre a estação Vila Brasilândia e a estação Vila Cardoso, aos poucos vai se transformando em função da alteração da topografia da região, ou seja, as grandes avenidas estão inseridas em locais mais planos de forma que a ocupação ao longo destas vias torna-se mais esparsa. Ao contrário da ocupação nas vias coletoras, que configuram uma ocupação mais densa e um pouco mais acidentada (Fotos 8.4.8.1-3 e 8.4.8.1-4).

É possível visualizar a diferença entre a topografia da estação Vila Cardoso e a estação anterior Brasilândia, respectivamente nas fotos 8.4.8.1-1; 8.4.8.1-2 e fotos 8.4.8.1-5; 8.4.8.1-6.



Foto 8.4.8.1-3: Paisagem característica da região da estação Vila Cardoso.



Foto 8.4.8.1-4: Paisagem na região da estação Vila Cardoso.



Foto 8.4.8.1-5: Paisagem no entorno da estação Vila Cardoso.



Foto 8.4.8.1-6: Paisagem no entorno da estação Vila Cardoso – área menos acidentada.

Cabe destacar que, nas duas estações analisadas, o uso do solo predominante é o residencial, principalmente o horizontal, porém com a paisagem diferenciando-se pela presença e/ou ausência de acabamento nas edificações. Outro ponto que se destaca na paisagem urbana da ADA nesta região são as calçadas com muitos problemas de acessibilidade e de acabamento.

Seguindo o traçado da linha 6 - Laranja chega-se a estação Itaberaba/ Hospital Vila Penteado. A paisagem urbana nesta porção da ADA diferencia-se, primeiro pela presença de um sistema viário mais conectado e estruturado e principalmente pela predominância do uso comercial e de serviços e pela presença de porções territoriais em processo de verticalização.

Destaca-se nesta porção territorial da ADA a presença do Hospital Geral de Vila Penteado Dr. José Pangella, o qual funciona como um ponto nodal da ADA, atraindo diariamente grande fluxo de pessoas, seja os profissionais de saúde para trabalhar ou a população em geral para buscar atendimento médico.

Na avenida ministro Petrônio Portela, próximo ao hospital, verifica-se um número grande de veículos estacionados, nos dois lados da via, em função da utilização do hospital. Outro ponto que se destaca na ADA neste local é a presença de alguns vendedores ambulantes, aproveitando o fluxo de pessoas que utilizam diariamente o equipamento (foto 8.4.8.1-7).

Ressalta-se que a presença do hospital neste ponto ocupa uma grande porção territorial e promove um menor adensamento no entorno, quando comparado à paisagem urbana das áreas próximas as duas estações anteriores. No entanto, quando comparado ao entorno da estação Itaberaba/Hospital Vila Penteado, a paisagem característica no ponto da ADA próximo a avenida Itaberaba, apresenta-se mais adensada, com a presença de um elevado número de estabelecimentos comerciais e de serviços no corredor e ocupação predominantemente residencial ao longo das vias coletoras (fotos 8.4.8.1-9 e 8.4.8.1-10).



Foto 8.4.8.1-7: Hospital Vila Penteado – ponto nodal na região da estação Itaberaba / Hospital Vila Penteado.



Foto 8.4.8.1-8: Paisagem característica da avenida Itaberaba – região próxima a estação Itaberaba / Hospital Vila Penteado.

O fluxo de pessoas nas calçadas desta região, assim como a presença de diversos vendedores, com suas barracas montadas nas calçadas, e ainda o intenso fluxo de veículos nos dois sentidos da avenida Itaberaba acarretam em uma paisagem poluída visualmente. Dentro desta paisagem emaranhada destacam-se alguns pontos, por exemplo, a presença da área ocupada pelo supermercado Sondas em conjunto com alguns equipamentos comerciais, lotérica e cafeteria. Este local é uma referência importante nesta região (foto 8.4.8.1-8).



Foto 8.4.8.1-9: Ocupação residencial, na área dos fundos do supermercado Sondas.



Foto 8.4.8.1-10: Ocupação residencial, na área dos fundos do supermercado Sondas.

Conforme se caminha, seguindo o traçado, em direção a próxima estação João Paulo I, identifica-se a alteração da paisagem, com destaque para a topografia mais plana, a presença de sistema viário composto por grandes avenidas, maior verticalização, a presença de empresas e estabelecimentos comerciais maiores e principalmente maior presença de indivíduos arbóreos (fotos 8.4.8.1-11 a 8.4.8.1-14).



Foto 8.4.8.1-11: Palmeiras / Academia.



Foto 8.4.8.1-12: Porção da ADA com maior presença de indivíduos arbóreos.



Foto 8.4.8.1-13: Processo de verticalização na ADA.

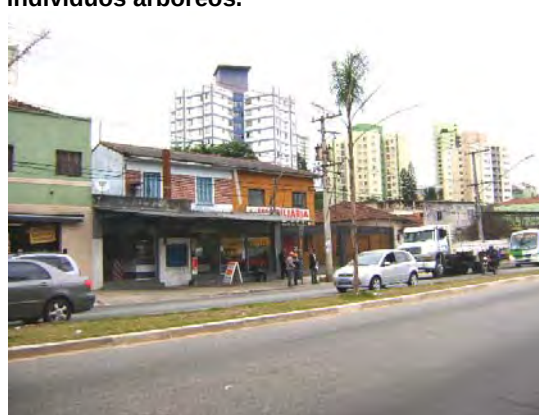


Foto 8.4.8.1-14: Uso comercial ao longo do sistema viário estrutural.

A ADA próxima à futura estação Freguesia do Ó diferencia-se da paisagem urbana das estações anteriores pela presença do uso industrial na área mais próxima a marginal do rio Tietê, o que resulta em uma paisagem mais esparsa, como consequência da ocupação em lotes maiores que este tipo de atividade necessita (fotos 8.4.8.1-15 e 8.4.8.1-16).



Foto 8.4.8.1-15: Marginal Tietê vista a partir da ponte Freguesia do Ó.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=785146>).

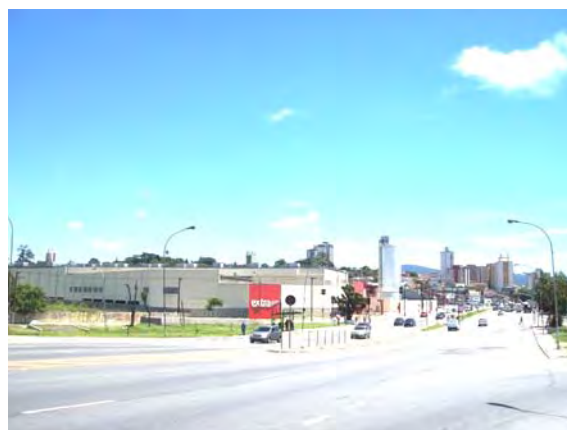


Foto 8.4.8.1-16: Avenida Inajar de Sousa, responsável pela ligação entre a zona norte e o centro.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=785146>).

Em contraponto a esta antiga ocupação industrial, as áreas mais próximas à futura estação Freguesia do Ó caracterizam-se pelo uso misto. A localização da estação próxima ao centro comercial da Freguesia do Ó, implantado no Largo Oliveira Viana, favorecerá o deslocamento da população que se utiliza deste local, funcionando como um ponto nodal da ADA nesta região (ver fotos 8.4.8.1-17 a 8.4.8.1- 19).

Esta estação beneficiará a população que se desloca em direção ao Largo da Matriz, outro ponto nodal da ADA, local com fluxo de pessoas e veículos, além da construção da Igreja Nossa Senhora do Ó se destacar na paisagem urbana da região, seja pelos significados religiosos, como pelo seu tamanho e sua forma. (ver foto 8.4.8.1-20).



Foto 8.4.8.1-17: Verticalização mais antiga e popular próxima a marginal e ao fundo processo mais recente.

(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=785146>)



Foto 8.4.8.1-18: Centro comercial – Largo Oliveira Viana.

(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=785146>)

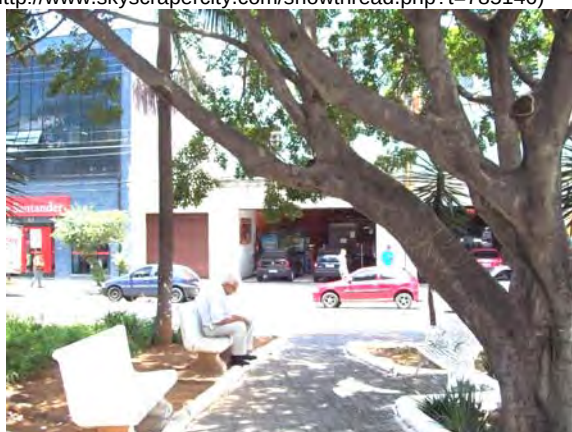


Foto 8.4.8.1-19: Centro comercial – Largo Oliveira Viana.

(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=785146>)



Foto 8.4.8.1-20: Largo da matriz Igreja Nossa Senhora do Ó

(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=785146>)

Seguindo o traçado da linha 6, destaca-se na paisagem urbana da ADA a presença de um limite natural, o rio Tietê, conforme elementos de morfologia urbana utilizados na teoria desenvolvida por Lynch (2006) e adaptados para este diagnóstico.

A presença do rio configura uma divisão na paisagem urbana da ADA, é um elemento de compartimentação da paisagem em duas, onde conforme dito anteriormente, ao sul localiza-se a porção mais densa, onde está localizado o maior número de empregos, ou seja, a área que diariamente atrai um maior número de viagens, ao contrário da porção norte que produz maior quantidade de viagens.

Na paisagem urbana na ADA, próxima a futura estação Santa Marina, destacam-se dois pontos nodais, o primeiro a estação de transferência Pedro Corazza, pertencente ao corredor Pirituba-Lapa-Centro (ver foto 8.4.8.1-21) e o segundo a Universidade Paulista – UNIP (ver foto 8.4.8.1-22). Por estes dois pontos nodais circulam diariamente tanto estudantes e funcionários da UNIP, como funcionários das empresas do entorno da estação de transferência.

É interessante destacar a presença de duas futuras estações (Santa Marina e Água Branca) em uma área limitada por dois elementos de destaque, quais sejam, o rio Tietê e a linha férrea. Estes dois elementos delimitam uma área onde a paisagem urbana é caracterizada pelo antigo uso industrial, na qual, ainda predominam elementos deste uso, sejam lotes e quadras maiores, sistema viário desconexo e infraestrutura construída para este uso específico, composta por galpões.



Foto 8.4.8.1-21: Estação de transferência Pedro Corazza – ponto nodal da ADA – próximo a estação Santa Marina.



Foto 8.4.8.1-22: Universidade Paulista - UNIP – ponto nodal da ADA – próximo a estação Santa Marina.

A linha férrea funciona como um limite ao uso industrial nesta região é interessante que apesar desta função de limite e ao mesmo tempo cortar o tecido urbano, no sentido leste-oeste neste ponto da área de estudo, a linha férrea foi incorporada como um elemento agregador de valor da paisagem da região.

Um exemplo pode ser observado na foto 8.4.8.1-23, ao lado esquerdo da foto estão dois edifícios implantados recentemente na área, denominado Railway Pompeia, que além de incorporar a linha férrea em seu nome, incorporou elementos em seu padrão construtivo, tanto o fechamento das torres como o local de implantação das piscinas foi construído utilizando-se elementos que lembram antigas estações de trens (ver foto 8.4.8.1- 23).



Foto 8.4.8.1-23: Linha férrea – funciona como um limite da ADA – próximo a estação Água Branca.



Foto 8.4.8.1-24: Estação Água Branca – linha 7 – Rubi (CPTM) – ponto nodal da ADA.

Neste ponto da ADA, local de implantação da futura estação Água Branca, será feita a conexão da rede metro-ferroviária, associada a estação Água Branca da linha 7- Rubi da CPTM (foto 8.4.8.1-24). Esta linha é responsável pela conexão entre Luz - Francisco Morato / Francisco Morato - Jundiaí.

A escadaria responsável pela conexão dos pedestres a estação Água Branca, sobre a avenida Santa Marina, destaca-se na paisagem local (foto 8.4.8.1-25).



Foto 8.4.8.1-25: Escadaria da CPTM - referência na região.



Foto 8.4.8.1-26: Paisagem urbana - região Barra Funda - próximo a estação Água Branca.

Sem qualquer interferência decorrente da implantação da Linha 6 – Laranja, destaca-se ainda na região da Barra Funda a presença da Casa das Caldeiras que constitui um remanescente das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM), edificação que data do início da década de 20, cujo objetivo era fornecer energia para este complexo industrial localizado na Água Branca. Foi tombada em 1986, pelo CONDEPHAAT, como edificação remanescente das IRFM e restaurada no final da década de 90, com o objetivo de funcionar como um novo local para eventos culturais na cidade de São Paulo.

A edificação constitui-se em um típico exemplo da arquitetura fabril importada da Inglaterra, construção em alvenaria, com tijolos aparentes. Do remanescente do patrimônio arquitetônico das IRFM restaram, um dos galpões da fábrica, a casa do eletricitista, o prédio de caldeiras e as três chaminés de alvenaria refratária.

As três chaminés destacam-se na paisagem da região, com alturas variando entre 46 e 54 metros, em uma área predominantemente horizontal, constituindo um marco na região (ver fotos 8.4.8.1-26 e 8.4.8.1-27).



Foto 8.4.8.1-27: Casa das Caldeiras - patrimônio histórico - região Água Branca.



Foto 8.4.8.1-28: Edifícios corporativos - marco da renovação da região da Água Branca.

Na paisagem urbana dessa região destaca-se o contraste entre o antigo (casa das caldeiras) e o novo, representado pelas quatro torres comerciais que compõe o Centro Empresarial Água Branca. Este conjunto arquitetônico destaca-se como um marco da renovação da paisagem da região e destaca-se juntamente com as três chaminés da IRFM, o objetivo da construção foi compor um contraponto entre o histórico e a renovação, o moderno (ver fotos 8.4.8.1-28).

Seguindo nesta porção da ADA outro ponto de destaque da história da região é o SESC Pompeia, implantado na área de uma antiga fábrica de tambores, com projeto idealizado pela arquiteta Lina Bo Bardi e Marcelo Ferraz, em 1977. Representa atualmente um equipamento cultural de destaque para a região e para a cidade, configura-se como um ponto nodal, que atrai diariamente um grande contingente de pessoas. Foram incorporadas ao projeto original da edificação utilizada anteriormente pela fábrica de tambores duas torres, que para compor um conjunto harmônico foram implantadas no final do lote.

O resultado dessa edificação foi um destaque na época de sua construção como um marco da arquitetura moderna de São Paulo e ao mesmo tempo de uma nova geração de arquitetos. O espaço engloba diversas atividades em uma única área com espaço para diferentes eventos culturais, shows, peças de teatro, área de alimentação e áreas de piscinas (ver foto 8.4.8.1-29 e 8.4.8.1-30).



Foto 8.4.8.1-29: Contrastes da paisagem, SESC (ao fundo) e Mac Donalds no primeiro plano – região da estação Pompeia.

(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=832776>)



Foto 8.4.8.1-30: Área lateral ao SESC Pompeia.

(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=832776>)

Dois equipamentos de lazer destacam-se como pontos nodais da ADA, nesta localidade: o Bourbon Shopping e a Sociedade Esportiva Palmeiras, respectivamente, fotos 8.4.8.1-31 e 8.4.8.1-32.

O Bourbon Shopping foi construído dentro do perímetro da Operação Urbana Água Branca, sua edificação implantada próximo a avenida Pompeia e avenida Francisco Matarazzo e rua Turiassu, chama atenção pelo tamanho e partido arquitetônico adotado. Atrai diariamente elevado número de pessoas em função da disponibilidade de lojas, restaurantes, salas de cinema e teatro.

A Sociedade Esportiva Palmeiras, além da infraestrutura do estádio, apresenta a parte de lazer composta por piscinas, quadras, museu, entre outros. Destaca-se na paisagem como um local bastante arborizado. Atualmente, a área do estádio vem sofrendo reformas para ampliar sua capacidade de lotação, de forma que a paisagem urbana será alterada neste ponto em função da nova arena.

Cabe aqui destacar que, estes pontos nodais da ADA, ou seja, o SESC Pompeia, a Sociedade Esportiva Palmeiras e o Bourbon Shopping, são responsáveis por atrair diretamente um grande

fluxo de pessoas e de viagens para a região. Como consequência deste elevado contingente de pessoas e viagens o cruzamento da avenida Pompeia com a rua Turiassu e da avenida Pompeia com a avenida Francisco Matarazzo são também identificados como pontos nodais da ADA e como será detalhado no *item 8.4.10 Sistema Viário* deste EIA como pontos de conflito de trânsito.

O Parque Fernando Costa, ou simplesmente Parque da Água Branca, inaugurado em 1929, administrado pela Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo, foi tombado em 1996 pelo CONDEPHAAT como bem cultural, histórico, arquitetônico, turístico, tecnológico e paisagístico. Atualmente a área total do parque corresponde a aproximadamente 137 mil m², dos quais, são 79 mil m² de área verde, 27 mil m² de área edificada e 30 mil m² de área pavimentada, correspondendo as ruas, alamedas e pátios. As edificações são projeto de Mário Whately, em estilo normando e os vitrais do portal de entrada destacam-se pelo estilo denominado *art déco* e desenhados por Antonio Gomide em 1935. Dentro do parque são realizados eventos culturais, leilões de gado, uma feira semanal orgânica e moradores da região fazem diariamente atividades físicas no local. (ver foto 8.4.8.1-33). O Parque da Água Branca funciona como um limite na paisagem urbana neste ponto da ADA, pois seus muros quebram a continuidade da paisagem, tanto na avenida Marques de São Vicente, como nas ruas Germaine Burchad e Ministro Godoi.



Foto 8.4.8.1-31: Elementos que compõem a paisagem da ADA – Bourbon shopping – próximo estação Pompeia.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=832776>)



Foto 8.4.8.1-32: Sociedade Esportiva Palmeiras.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=832776>)



Foto 8.4.8.1-33: Parque Fernando Costa – Parque da Água Branca



Foto 8.4.8.1-34: O padrão horizontal em contraste com a verticalização compõe a paisagem do bairro das Perdizes.

Seguindo o traçado da linha 6 – Laranja, a ADA composta pelo bairro das Perdizes, local onde será implantada a futura estação Perdizes. A paisagem urbana neste ponto é caracterizada por alguns elementos principais, a presença de arborização urbana constante, a preservação de

algumas áreas predominantemente horizontais e áreas em intenso processo de verticalização, ver fotos 8.4.8.1-34 a 8.4.8.1-37.

A paisagem urbana desta porção territorial da ADA é também consequência da topografia existente na área de forma que a avenida Sumaré, implantada em região de fundo de vale funciona como um divisor do tecido urbano e um eixo de ligação entre a zona oeste e a zona norte. A forma do uso e ocupação do solo ao longo da via em lotes maiores resulta em uma paisagem mais esparsa, ao contrário, a ocupação nas vias perpendiculares e mais acidentada, resulta em uma paisagem mais densa, com parcelamento do solo em lotes menores e implantados de forma a acompanhar a acidentalidade do terreno.

É interessante que ao se caminhar pela ADA, tanto na porção do bairro da Pompeia como na área do bairro das Perdizes, identifica-se claramente a ocupação mais antiga, implantada na forma de residenciais unifamiliares com no máximo dois pavimentos da ocupação mais recente, disposta na forma verticalizada. O resultado desta mescla entre o horizontal e o vertical nestes bairros é uma paisagem urbana harmônica, apesar dos contrastes de gabaritos.



Foto 8.4.8.1-35: Porção mais horizontal do bairro das Perdizes – região próxima a avenida Pompeia.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=835854>)



Foto 8.4.8.1-36: O padrão horizontal em contraste com a verticalização compõe a paisagem do bairro das Perdizes.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=835854>)



Foto 8.4.8.1-37: Paisagem no bairro das Perdizes ao fundo.



Seguindo o traçado a próxima estação é a Cardoso de Almeida, local onde se localiza um importante ponto nodal, a PUC, que apresenta cursos diurnos, vespertinos e noturnos, de forma que diariamente atraí grande número de pessoas e de viagens. Além da presença do teatro e da capela pertencentes a esta instituição.

As duas estações localizam-se no bairro das Perdizes, porém a estação Perdizes será implantada na avenida Sumaré, corredor comercial e de serviços, caracterizada pela presença de diversas concessionárias de automóveis (algumas de importados), agências bancárias e grandes lojas. Por outro lado, a estação Cardoso de Almeida será implantada na rua Cardoso de Almeida, divisor do bairro das Perdizes e do Pacaembu, local onde a paisagem urbana transforma-se em predominantemente horizontal.

O bairro do Pacaembu se contrapõe a paisagem urbana tanto de Perdizes como de Higienópolis, pois em função do tombamento do bairro em 1991, manteve-se o padrão de ocupação estritamente residencial horizontal, além da manutenção das áreas verdes, seja na forma de praças, área verde para lazer ou em arborização urbana linear e constante, área verde para contemplação (ver fotos 8.4.8.1-38 a 8.4.8.1-40).

A ocupação residencial do bairro do Pacaembu reflete o alto padrão de renda da população moradora do bairro, ou seja, são as residências implantadas em terrenos com cerca de 500 m², com pelo menos dois pavimentos, com áreas de lazer compostas por piscinas e quadras. O loteamento foi executado pela Companhia City, refletindo a paisagem característica dos demais loteamentos realizados pela Cia. City, sistema viário com traçado orgânico intercalando com as áreas verdes existentes.



Foto 8.4.8.1-38: Paisagem no bairro do Pacaembu.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=763110>)



Foto 8.4.8.1-39: Ocupação residencial no bairro do Pacaembu.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=763110>)

Seguindo pela ADA do bairro do Pacaembu em direção a Higienópolis chega-se a praça Charles Miller, sendo a mesma mais um ponto nodal da ADA, um local de encontro. Neste local destaca-se também a presença do estádio Paulo Machado de Carvalho, o Pacaembu, outro ponto nodal de destaque da ADA, seja nos dias de jogos ou pela presença do Museu do Futebol implantado em suas instalações (ver fotos 8.4.8.1-41 a 8.4.8.1-43).



Foto 8.4.8.1-40: Horizontalidade do Pacaembu em contraste com a verticalização de Perdizes.

EIA-RIMA – Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental
LINHA 6 – LARANJA / Trecho São Joaquim - Brasília



Foto 8.4.8.1-41: Verticalização no bairro Higienópolis, próximo ao Parque Buenos Aires.

CODIGO: RT-6.00.00.00/8N4-001	EMIÇÃO: 31/10/2011	Folha: 441
APROVAÇÃO: / /	VERIFICAÇÃO: / /	REVISÃO: B



Foto 8.4.8.1-42: Estádio do Pacaembu.



Foto 8.4.8.1-43: Estádio do Pacaembu em primeiro plano e verticalização do bairro de Higienópolis em segundo plano.

(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=763110>)

A partir da praça Charles Miller a paisagem altera-se conforme caminha-se em direção a Higienópolis, a principal é o retorno do processo de verticalização verificado em outros pontos da ADA, como no bairro das Perdizes. Esta porção da ADA, próxima a estação Angélica-Pacaembú apresenta alguns pontos nodais de destaque: a FAAP, a Praça Vilaboim, o Parque Buenos Aires e a Escola Panamericana de Arte (ver fotos 8.4.8.1-44 a 8.4.8.1-47).

Na Praça Vilaboim o destaque é o edifício Louveira, projetado pelo arquiteto Vilanova Artigas em 1946, sendo considerado um ícone da arquitetura moderna na cidade de São Paulo. Este edifício destaca-se pela integração entre o projeto e seu entorno, ou seja, entre o público e o privado, de forma que o projeto consiste em duas torres, uma com sete e outra com seis andares, as quais são intermediadas por um pátio ajardinado, casando com a paisagem da praça.



Foto 8.4.8.1-44: Parque Buenos Aires.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=777158>)



Foto 8.4.8.1-45: Escola Panamericana de Arte.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=777158>)

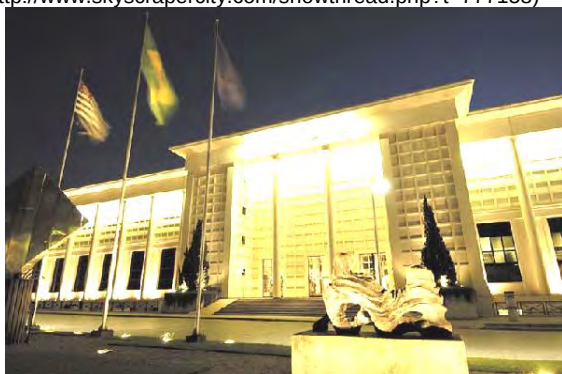


Foto 8.4.8.1-46: Fundação Álvares Penteado - FAAP
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=763110>)

EIA-RIMA – Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental
LINHA 6 – LARANJA / Trecho São Joaquim - Brasília



Foto 8.4.8.1-47: Edifício Louveira – praça Vilaboim.
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=763110>)

CODIGO: RT-6.00.00.00/8N4-001	EMIÇÃO: 31/10/2011	Folha: 442
APROVAÇÃO: / /	VERIFICAÇÃO: / /	REVISÃO: B

A próxima estação Mackenzie/Higienópolis, é responsável pela conexão entre as linhas 6 – Laranja e 4 – Amarela, nesta região localizam-se alguns pontos nodais, como a Universidade Presbiteriana Mackenzie e a FAU-Maranhão (pós-graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP), respectivamente fotos 8.4.8.1-48 e 8.4.8.1-49.

Cabe aqui destacar que, além de pontos nodais e, portanto responsáveis pelo fluxo de pessoas e veículos para a área, estas duas construções destacam-se na região por suas especificidades, a Universidade Mackenzie, com seus prédios em tijolo aparente implantados em uma área de 50.000 m² e com cerca de 23 mil alunos. E a FAU- Maranhão, um antigo casarão da Vila Penteado construído no início do século XX, doada a Universidade de São Paulo pelos Condes Silvio e Armando Álvares Penteado.

Destaca-se nesta região da ADA como um ponto nodal a biblioteca pública Monteiro Lobato e a Faculdade de Sociologia de São Paulo.



Foto 8.4.8.1-48: Universidade Mackenzie – Biblioteca Central
(<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=602488&page=4>)



Foto 8.4.8.1-49: Jardins – FAU – Maranhão.

Seguindo o traçado em direção a próxima futura estação denominada 14 Bis, local de paisagem urbana mais densa, caracterizada pela mistura entre o antigo, construções de dois pavimentos e edificações residenciais multifamiliares, verticais, ocupação mais recente (ver fotos 8.4.8.1-53 a 8.4.8.1-56). Destaca-se como ponto nodal a presença da quadra da escola de samba Vai-Vai, local de entretenimento e encontro da população residente na região (ver foto 8.4.8.1-52). Assim como a Fundação Getúlio Vargas – FGV localizada na avenida Nove de Julho, local que diariamente atrai um grande número de alunos, pesquisadores e funcionários para o local (ver foto 8.4.8.1-51).



Foto 8.4.8.1-50: Verticalização no entorno do MASP, avenida Nove de Julho em primeiro plano.



Foto 8.4.8.1-51: Fundação Getulio Vargas – FGV.



Foto 8.4.8.1-52: G.R.C.S – Escola de samba Vai-Vai.



Foto 8.4.8.1-53: ocupação antiga do bairro Bela Vista.



Foto 8.4.8.1-54: Ocupação nas ruas próximas a praça 14 Bis.



Foto 8.4.8.1-55: Arborização próxima a FGV.



Foto 8.4.8.1-56: Ocupação residencial no bairro Bela Vista - próxima a praça 14 Bis.



Foto 8.4.8.1-57: Avenida Brigadeiro Luis Antônio - sentido avenida Paulista.



Foto 8.4.8.1-58: Museu da Culinária e Cultura Italiana- próximo a rua 13 de Maio.



Foto 8.4.8.1-59: Hospital Alemão Oswaldo Cruz.



Foto 8.4.8.1-60: Hospital Beneficência Portuguesa.



Foto 8.4.8.1-61: Instituto Pasteur.

A avenida Brigadeiro Luis Antônio e a avenida Nove de Julho funcionam como eixos viários estruturais da região, além de conduzir os fluxos, cortam o tecido urbano por onde passam e como resultado verifica-se diferenças na paisagem urbana de seu entorno. A avenida Brigadeiro Luis Antônio em sua porção entre a avenida Paulista e a 13 de Maio, apresenta uma paisagem um pouco mais degradada (ver foto 8.4.8.1-57). Ao contrário de sua porção entre a avenida Paulista e o parque do Ibirapuera, mais conservada. Na avenida Nove de Julho ocorre processo semelhante, na região próxima a praça 14 Bis, a paisagem urbana apresenta alguns elementos de degradação.



Foto 8.4.8.1-62: Paisagem urbana na avenida Paulista.



Foto 8.4.8.1-63: MASP – avenida Paulista.

A paisagem urbana da região da Bela Vista em direção a praça 14 Bis, apesar de ser uma região muito próxima a avenida Paulista, apresenta-se muito distinta desta, principalmente em função do histórico de ocupação destas duas áreas, onde na avenida Paulista primeiro se instalaram os casarões da elite cafeeira e posteriormente o centro financeiro da cidade. Por outro lado, a região da Bela Vista se configurou como um bairro onde os imigrantes italianos se instalaram e com o passar dos anos tornou-se local turístico pela presença das cantinas especializadas na culinária italiana e pelos teatros que foram implantados na região.

Nas proximidades destas duas áreas, no sentido da Liberdade, também se instalaram diversos equipamentos de saúde, como hospitais, por exemplo, o Hospital Beneficência Portuguesa, onde 60% de seus atendimentos são destinados aos pacientes do SUS. Portanto, funciona como um ponto nodal, responsável diariamente por atrair viagens de seus colaboradores, médicos e pacientes. A edificação desta instituição destaca-se na paisagem por ocupar 143 mil metros quadrados de área (ver fotos 8.4.8.1-59 a 8.4.8.1-61).

Seguindo o traçado proposto chega-se a estação São Joaquim na região da Liberdade, bairro tradicional de imigrantes e descendentes japoneses, o que pode ser facilmente identificado no bairro, seja pelo número de associações relacionadas a população oriental, seja principalmente por sua paisagem urbana caracterizada por suas edificações predominantemente térreas ou assobradadas, com traços retos e limpos característicos da arquitetura japonesa (foto 8.4.8.1-64). Como pela presença de elementos de origem japonesa, utilizados como mobiliário urbano no centro comercial do bairro, como pode ser observado na foto 8.4.8.1-65, os postes de iluminação pública, os portais e a pavimentação das calçadas.

Nesta porção territorial da ADA destaca-se a presença de diversos equipamentos de educação, colégios, cursos preparatórios pré vestibulares e instituições de ensino superior.



Foto 8.4.8.1-64: Ocupação predominantemente horizontal na Liberdade.



Foto 8.4.8.1-65: Bairro Liberdade.