

Campo e com a Via Anchieta, situada a leste desta estação. As fotos a seguir apresentam, em parte, estas informações.



**Foto 8.4.9.3-47:** Entroncamento da Avenida Pres. Café Filho e Rua Wadia Jafet Assad.



**Foto 8.4.9.3-48:** Avenida Pres. Café Filho, acesso a estrada dos Alvarengas, a qual, por sua vez, irá permitir a conexão com a Praça Giovanni Breda.

A Figura 8.4.9.3-6, a seguir, apresenta o sistema viário principal no entorno destas três estações Café Filho, Capitão Casa e Alvarenga.



**Figura 8.4.9.3-6 - Sistema viário principal no entorno das estações Café Filho, Capitão Casa e Alvarenga.**

Em relação à hierarquia das vias em que se encontra o traçado previsto para Linha 18 - Bronze, bem como das principais vias que circundam o mesmo, as quais foram apresentadas anteriormente neste estudo, seguem o padrão adotado pelo SIVIM - Sistema Viário de Interesse Metropolitano e serão sistematizadas abaixo, a partir de informações disponíveis no projeto funcional do Metrô, onde é possível, também, confirmar o território municipal a qual pertencem.

**Quadro 8.4.9.3-1**

**Hierarquia do Sistema viário principal inserido na AID e ADA deste empreendimento**

<b>Categoria</b>	<b>Denominação</b>	<b>Município</b>
<b>Viário Macrometropolitano</b>	Via Anchieta – SP 150	São Paulo e São Bernardo do Campo
	Avenida Lions	São Bernardo do Campo e Santo André
	Anel Viário Metropolitano	São Bernardo do Campo
	Avenida Pres. Tancredo Neves	São Paulo
	Avenida Prof. Luiz Inácio de Anhaia Melo	São Paulo
	Avenida Prestes Maia	Santo André
<b>Viário Metropolitano</b>	Marginal Direita da Via Anchieta – SP 150	São Bernardo do Campo
	Marginal Esquerda da Via Anchieta – SP 150	São Bernardo do Campo
	Avenida Brig. Faria Lima	São Bernardo do Campo
	Avenida Pereira Barreto	São Bernardo do Campo e Santo André
	Avenida do Estado	São Paulo
	Praça Samuel Sabatini	São Bernardo do Campo
<b>Viário Metropolitano Secundário</b>	Rua Afonsina	São Bernardo do Campo e Santo André
	Avenida Pres. Wilson	São Paulo
	Avenida Almirante Delamare	São Paulo
	Avenida Caminho do Mar	São Bernardo do Campo
	Rua Mal. Deodoro	São Bernardo do Campo
	Praça Giovanni Breda	São Bernardo do Campo
	Avenida Humberto Castelo Branco	São Bernardo do Campo
	Avenida João Firmino	São Bernardo do Campo
	Estr. das Lágrimas	São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul
	Avenida Robert Kennedy	São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul
	Avenida Dr. Rudge Ramos	São Bernardo do Campo
	Avenida do Taboão	São Bernardo do Campo
	Avenida Lauro Gomes	São Bernardo do Campo e Santo André
	Avenida Guido Aliberti	São Caetano do Sul e Santo André
	Rua Alagoas	São Caetano do Sul
	Avenida Goiás	São Caetano do Sul
	Avenida Gago Coutinho	Santo André

Fonte: Projeto Funcional, Metrô, 2011.

De maneira geral pode-se afirmar que o sistema viário situado na ADA e na AID apresentam uma grande capacidade de suporte de tráfego de veículos, como foi possível se verificar em trabalhos de campo, por outro lado, notou-se também, muitos pontos de congestionamento ao



longo dessas áreas de influência, os quais, por diversos fatores deverão ser minimizados com a adição de um novo sistema de transportes que tende a retirar alguns veículos particulares de circulação, bem como promover o reordenamento do sistema de transporte coletivo em muitos pontos destas áreas de influência.

As características de tráfego e trânsito nas áreas de influência deste empreendimento estão diretamente relacionadas com o uso e ocupação do solo apresentado em item específico deste estudo, no qual se verifica a intensa urbanização que permeia toda a circunvizinhança deste projeto, imprimindo ao sistema viário local e regional uma forte demanda de novos projetos, como forma de se buscar a fluidez do trânsito, em locais com pontos mais críticos de congestionamentos.

De acordo com levantamento realizado para a elaboração do projeto funcional desta linha do metrô, verificou-se que somente dois dos quatro municípios atendidos por este empreendimento apresentaram propostas específicas para ampliação do sistema viário em seus planos diretores ou planos de transporte.

Os municípios de Santo André e São Caetano do Sul não consolidaram diretrizes viárias em planos formalmente divulgados pelas prefeituras municipais. Em ambos os casos os planos diretores remetem-se a planos específicos para a área de transportes, que seriam desenvolvidos posteriormente. O município de São Paulo apresenta propostas específicas em seus planos diretores e o município de São Bernardo do Campo divulgou um amplo programa de ampliação de capacidade do sistema viário, com aporte de recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

No caso de São Paulo, o Plano Regional Estratégico da Sub Prefeitura do Ipiranga (PRE Ipiranga) ratifica a visão do Plano Diretor Estratégico (PDE), confirmando a previsão de implantação de via na margem esquerda do Ribeirão dos Meninos, desde as imediações da Avenida Presidente Wilson até o limite com os municípios de São Bernardo do Campo e Santo André.

Esta diretriz, no sentido norte prevê também, a extensão desta melhoria até a Avenida Luiz Inácio de Anhaia Melo, englobando inclusive a construção de obras de arte para transposição do rio Tamanduateí, na altura da Avenida do Estado. O PDE prevê ainda a implantação de nova via marginal ao ribeirão dos couros, interligando a Avenida Guido Aliberti à Via Anchieta.

Concretizadas todas as obras descritas acima, será possível interligar a Avenida Salim Farah Maluf à Via Anchieta, proporcionando uma importante conexão perimetral para viagens regionais e macrorregionais. As propostas da capital do estado para esta região têm como horizonte o ano de 2012.

Ao contrário do caso de São Paulo, no pacote de obras previstas pelo município de São Bernardo do Campo, se encontram ações já executadas, em execução ou em fase de licitação. Outras ainda não foram contabilizadas no programa de financiamento do BID e ainda não há conclusão quanto ao prazo de execução, sendo no momento objeto de estudo do Plano Diretor de Transportes em desenvolvimento.

Entre as obras que mais diretamente se relacionam à esta nova linha de Metrô está o complexo viário de conexão das avenidas Lauro Gomes, Taboão e Rudge Ramos; que contempla também a construção de um terminal de transporte coletivo situado nas margens do ribeirão dos couros (Terminal Rudge Ramos). Estas ações confirmam a tendência de estruturação de um novo corredor viário pela Avenida Lauro Gomes, associando ainda um ponto de concentração de linhas de transporte coletivo.

Outra ação prevista pelo município de São Bernardo do Campo que está diretamente relacionada a este projeto é a duplicação da Avenida Pres. João Café Filho, já em fase final de execução, associada à implantação de um novo dispositivo de transposição e acesso da Via Anchieta no Km 22,5, com extensão do viário até a Avenida Brig. Faria Lima.

A conjugação destas medidas irá consolidar um novo eixo de acesso à região sudoeste de São Bernardo do Campo, atualmente bastante calcado na Avenida João Firmino. Este novo eixo poderá facilmente se converter em centralidade linear, graças ao alto volume de deslocamentos envolvidos.

O quadro a seguir apresenta alguns dos projetos relacionados com as AII e ADA deste empreendimento, no que se refere à busca na melhoria da fluidez de tráfego.

**Quadro 8.4.9.3-2**

**Relação de obras viárias previstas, em execução ou implantadas recentemente na região da Linha 18 - Bronze**

<b>Obra</b>	<b>Situação</b>	<b>Município</b>
▪ Conexão da Avenida Lucas Nogueira Garcez com a Via Anchieta	Obra concluída	São Bernardo do Campo
▪ Duplicação da Avenida Café Filho e conclusão do trevo do km 22,5 da Via Anchieta	Duplicação da Avenida Café Filho em andamento com recursos próprios	São Bernardo do Campo
▪ Conexão das avenidas Lauro Gomes, Taboão e Rudge Ramos	Em processo de licitação	São Bernardo do Campo
▪ Implantação de binário na Rua Vivaldi e Avenida Senador Vergueiro	Realizadas melhorias nas vias (drenagem superficial, calçadas e pavimentação) sem implantação do binário	São Bernardo do Campo
▪ Rebaixamento da Avenida Lions	Em execução	São Bernardo do Campo
▪ Conexão do Anel Viário Metropolitano com o Anel Viário Periférico	Concluído	São Bernardo do Campo
▪ Prolongamento da Avenida Lauro Gomes até a Avenida Pereira Barreto	Obra concluída	São Bernardo do Campo
▪ Alargamento da Avenida Pereira Barreto	Concluído	São Bernardo do Campo
▪ Prolongamento da rua Kara até a Rua Atibaia	Concluído	São Bernardo do Campo

Obra	Situação	Município
▪ Duplicação da Avenida Pery Ronchetti	Concluído com recursos próprios	São Bernardo do Campo
▪ Terminal Riacho Grande		São Bernardo do Campo
▪ Implantação de Via Marginal esquerda ao Ribeirão dos Meninos	Previsto pelo PDE	São Paulo
▪ Conexão entre o Anel Viário Metropolitano e a Avenida Lions	Em execução	São Bernardo do Campo
▪ Implantação de Via Marginal ao Ribeirão dos Couros	Previsto pelo PDE	São Paulo
▪ Implantação de Dispositivo de Transposição no Rio Tamanduateí, na altura da Avenida Estado	Previsto pelo PDE	São Paulo
▪ Implantação de via interligando a Avenida do Estado à Avenida Luiz Inácio de Anhaia Melo	Previsto pelo PDE	São Paulo

Fonte: Projeto Funcional, Metrô, 2011.

#### 8.4.9.4) Caracterização do sistema de transporte coletivo

A inserção da Linha 18 - Bronze, como um metrô leve, criará uma nova forma de conexão entre o ABC, São Paulo e a própria RMSP, a partir de um modo de transporte de média capacidade, com dois pontos de conexão metro-ferroviária, a Estação Tamanduateí da Linha 2 – Verde do Metrô – SP e a Linha 10 – Turquesa da CPTM.

No âmbito do governo do estado, a implantação de uma ligação entre São Bernardo do Campo e a rede metro-ferroviária da RMSP estava prevista no projeto PITU 2025 (Plano Integrado de Transportes Urbanos), associada aos “Corredores Urbanísticos”, com os seguintes conceitos:

- ✓ Sistemas de média capacidade;
- ✓ Estruturas de transporte com alto índice de desempenho;
- ✓ Tecnicamente modernos;
- ✓ Faixa mínima ocupada na seção transversal da via pública;
- ✓ Conexão com os sistemas estruturais;
- ✓ Inserção urbana e socioambiental entre transportes e a cidade;
- ✓ Desempenho similar ao de metrô.

Considerando a articulação dos transportes coletivos da região de estudo, a Linha 1 – Azul do Metrô se articula com a região através do serviço de ônibus do Corredor ABD (São Mateus-Jabaquara) na Estação Jabaquara, assim como com diversas linhas metropolitanas (EMTU)

principalmente nas estações São Judas e Saúde. A Linha 10 – Turquesa atravessa a porção mais a leste da região, atendendo mais diretamente aos municípios de Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Mauá, Santo André, São Caetano do Sul e São Paulo.

O Corredor Metropolitano ABD (São Mateus – Jabaquara) é um corredor exclusivo para ônibus e trólebus gerenciado pela EMTU/SP, com extensão total de 33 quilômetros, e que liga o bairro de São Mateus, no extremo leste da capital paulista, ao Jabaquara, na zona sul, atravessando quatro municípios do ABC: Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema. A frota de veículos do Corredor é de 233 ônibus, que transportam cerca de seis milhões de usuários por mês. Da frota total, 78 veículos são trólebus e 34 veículos contam com sistema de acesso para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. (EMTU, 2012)

A proposta da Linha 18 - Bronze busca preencher uma lacuna em termos de integração metropolitana através do sistema metro-ferroviário, permitindo ainda que os municípios de Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e mesmo São Paulo possam adotar novas estratégias de articulação metropolitana através de vias e suas regiões de entorno, como é o caso da Avenida Lauro Gomes e da Avenida Guido Aliberti, ambas na diretriz viária estabelecida para o traçado do novo sistema de transporte.

O traçado escolhido pode ser classificado em três trechos distintos do ponto de vista do transporte coletivo: Captação de Bairro, Distribuição/Captação de Centro e Captação Intermediária.

O trecho definido como de Captação de Bairro está localizado entre a Estação Alvarenga e a Estação Café Filho, no extremo sul do traçado. Neste trecho as linhas de ônibus realizam a captação de usuários, com pouca demanda de desembarque no período da manhã.

O trecho definido como de Distribuição/Captação de Centro está compreendido entre as estações Ferrazópolis e Baeta Neves, numa região definida como o centro linear de São Bernardo do Campo. Neste trecho uma parte dos usuários desembarca das linhas para seus destinos finais, nos empregos gerados na região, enquanto outros embarcam em linhas com destinos além Paço Municipal, seja ainda no município de São Bernardo do Campo, ao longo da Avenida Senador Vergueiro e o bairro de Rudge Ramos, seja com destinos metropolitanos.

O trecho definido como de Captação Intermediária compreende as estações entre a Estação Senador Vergueiro e Goiás, em que, atualmente há pouco movimento de transporte coletivo e poucas ações de ampliação do desenvolvimento urbano, até pela sua posição na divisa municipal.

Em razão da inserção viária, apenas alguns bairros lindeiros e alguns cruzamentos importantes poderão utilizar as estações deste trecho, como forma de articulação metropolitana. Neste trecho ocorrem as estações partilhadas por mais de um município, com as estações Senador Vergueiro, Winston Churchill, Fundação Santo André e Afonsina na divisa entre São Bernardo do Campo e Santo André; as estações Escola de Engenharia Mauá e Rudge Ramos na divisa entre São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul; e as estações Estrada das Lágrimas, Espaço Cerâmica e Goiás na divisa entre São Caetano do Sul e São Paulo.

Considerando estas características funcionais, o projeto prevê a implantação de equipamentos de integração de transporte (terminais) com a rede de linhas de ônibus no trecho de captação, destinando um papel fundamental para os terminais como equipamentos de organização e articulação da rede de transporte coletivo, oferecendo condições adequadas para a concentração de veículos e usuários em termos de segurança e conforto.

Para isto, foi proposta a construção de três novos terminais (Alves Dias, Galvão Bueno e Rudge Ramos) e o reaproveitamento, com nova funcionalidade, dos terminais existentes no Corredor ABD (Paço e Ferrazópolis), inclusive, se possível, com a incorporação neste novo conceito de rede, de um terminal localizado no Município de Diadema (Piraporinha).

Deverá receber também um tratamento diferenciado a área de transferência junto à Balsa João Basso, que faz a travessia da Represa Billings. Outros terminais, com papel direcionado ao apoio operacional, já existentes ou que puderem ser implantados, devem receber tratamento arquitetônico e operacional que contribuam para a qualificação urbanística e para a melhoria da qualidade do serviço. Para as demais estações previu-se a implantação de estações de contato das linhas de passagem e ou tangenciais às estações.

Ainda do ponto de vista do transporte coletivo, o projeto contempla a adequação do corredor de ônibus atual, ao longo da Avenida Faria Lima, passando-o para uma configuração com embarque e desembarque à esquerda dos ônibus, posicionado no canteiro central sob a projeção do Metrô Leve, no segundo trecho, com equipamentos especiais para integração com o serviço de ônibus nas estações Ferrazópolis, Lauro Gomes, Paço Municipal e Baeta Neves.

No terceiro trecho as integrações serão por contato com a rede de linhas atuais. O quadro a seguir representa as linhas e a frota de ônibus dos municípios que serão direta ou indiretamente afetados pela introdução deste novo empreendimento.

**Tabela 8.4.9.4-1**  
**Resumo dos dados de oferta dos sistemas municipais (valores absolutos)**

Município	Linha	Frota	Viagens dia	km dia
São Bernardo do Campo	59	352	2.690	85.564
São Caetano do Sul	8	52	630	9.999
Santo André	48	372	2.594	93.594
Diadema	29	171	2.188	36.863
Mauá	50	163	3.405	42.794
Ribeirão Pires	39	40	1.015	12.264
Rio Grande da Serra	5	15	214	3.679
<b>Total</b>	<b>238</b>	<b>1.165</b>	<b>12.736</b>	<b>284.756</b>

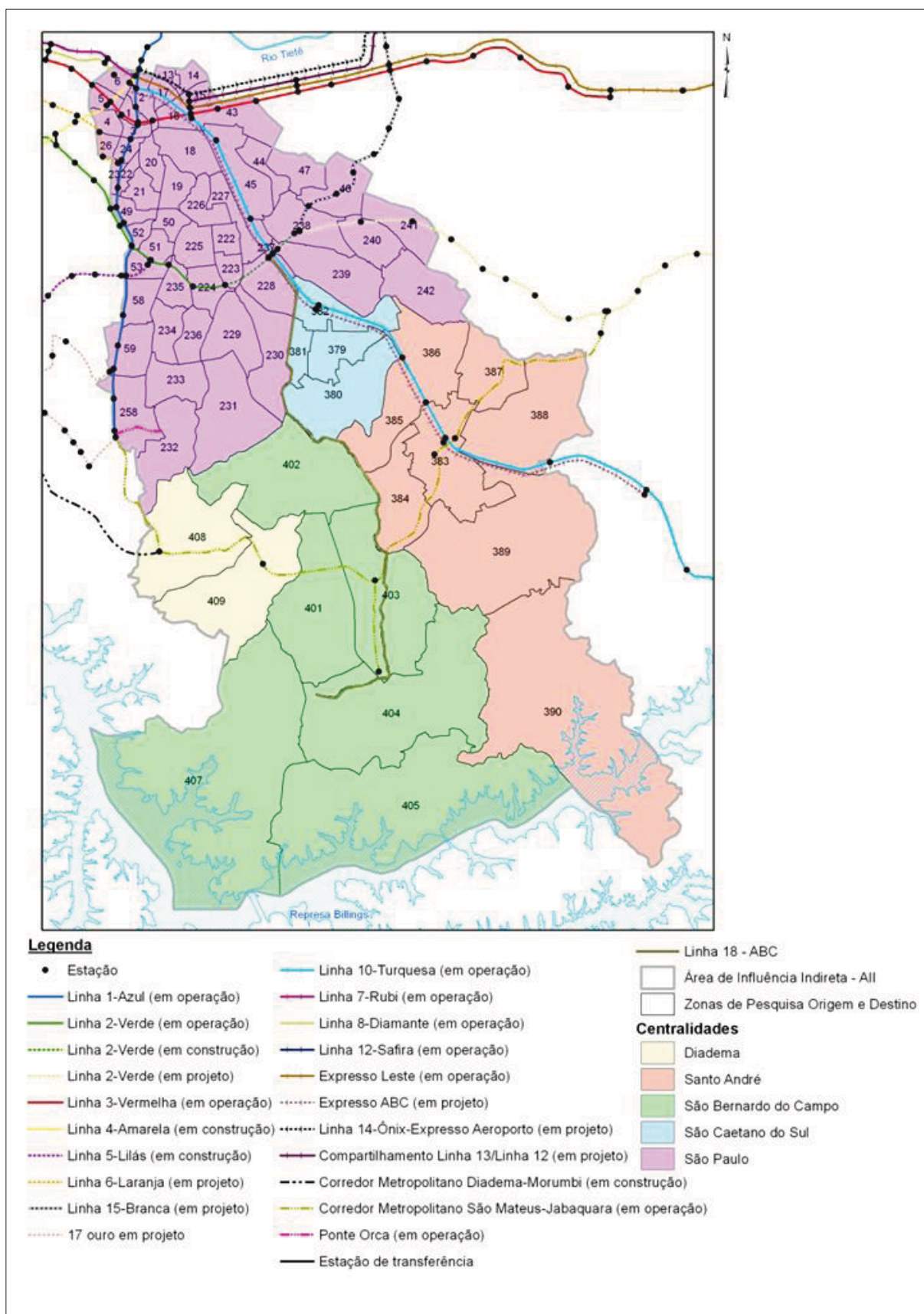
Fonte: Prefeitura Municipal e EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos

Em todo o traçado está prevista a implantação de infraestrutura cicloviária com previsão de ciclovias ou ciclo-faixas, conforme a possibilidade de aplicação.

Como mencionado, a área de estudo conta com dois serviços de transporte de alta capacidade: uma linha da CPTM em operação (Linha 10 – Turquesa) e uma linha do Metrô em obras (Prolongamento da Linha 2 – Verde). A Linha 10 – Turquesa da CPTM opera atualmente com dois serviços: Luz – Mauá, com um intervalo de 7 minutos na hora pico; e Luz – Rio Grande da Serra, também com um intervalo de 7 minutos na hora pico. A Linha 10 contará também, com o futuro serviço denominado Expresso ABC, operação a ser implantada no eixo da Linha 10 realizando a ligação expressa com operação apenas nas estações Mauá, Santo André, São Caetano, Tamanduateí, Brás e Luz.

A Figura 8.4.9.4-1 apresentada a seguir demonstra a localização do empreendimento e sua relação com os outros sistemas de transporte existentes na região de estudo.





**Figura 8.4.9.3-1 - Localização do empreendimento e sua relação com os outros sistemas de transporte existentes na região de estudo.**



#### **8.4.10) Mercado Imobiliário Regional**

##### **8.4.10.1) Aspectos Conceituais Básicos**

O mercado imobiliário regional pode ser caracterizado como mercado de habitação residencial e não residencial (imóveis para escritórios, indústrias e comércio), podendo haver diversos fatores que influenciam este mercado, tanto do ponto de vista da oferta, como da demanda, entre estes, os determinantes econômicos (taxas de juros, câmbio); emprego e renda e, diferenciação de acordo com os subespaços urbanos.

A heterogeneidade do estoque de habitação atribui, por exemplo, a cada unidade habitacional um preço diferente, que depende das características locais/espaciais e de construção. Um enfoque possível para lidar com essa dificuldade consiste em tratar o bem habitação como um bem composto por um conjunto de outros bens (que seriam as características individuais de cada habitação, tais como sua localização, número de cômodos, amenidades na vizinhança, etc.), cujos preços implicitamente contribuem para a formação do preço de mercado de cada habitação. (SANTOS e CRUZ, 2000).

Denomina-se mercado residencial privado formal, aquele caracterizado por construções ou lotes executados de acordo com a legislação vigente e aos critérios de comercialização. Este mercado é caracterizado pela participação de alguns agentes, empresas incorporadoras, construtoras e vendedoras (SILVA e CASTRO, 1997).

Para compreender a ação do mercado imobiliário em uma cidade ou região é necessária a identificação dos agentes e empreendedores para a construção de um cenário atual e real do problema. É possível identificar nas cidades brasileiras, pelo menos, os seguintes atores:

- ✓ Aqueles voltados à produção e comercialização de imóveis residenciais de alto ou médio padrão, responsáveis pelas ações em áreas nobres das cidades e por grandes empreendimentos;
- ✓ Os voltados à produção e comercialização de imóveis para o uso comercial ou de serviços;
- ✓ Os voltados à produção de moradias para a população de renda média e/ou baixa.

A ação destes agentes é organizada de forma que muitas vezes, o próprio agente de mercado é o proprietário do terreno, sendo em muitos casos o empreendedor e o construtor e também o agente financeiro responsável pela execução do empreendimento (BALTRUSIS, 2006).

Ferrari apud Kneib (2004) considera que os valores do solo urbano são consequência de quatro fatores principais:

- ✓ Lei da oferta e da procura, ressaltando que nas áreas centrais a oferta de terrenos é quase nula, orientando os preços para alta;
- ✓ Aos custos de urbanização, que compreendem as despesas para provimento de infraestrutura;
- ✓ Acessibilidade da área, dizendo que quanto maior a acessibilidade em relação ao mercado de trabalho, ao centro, as áreas de serviços e institucionais, maiores os valores do terreno; e
- ✓ Renda que o terreno pode proporcionar.

#### 8.4.10.2) Área de Influência Direta - AID

A Área de Influência Direta (AID) deste empreendimento compreende porções territoriais dos municípios de São Paulo, São Caetano do Sul, Santo André e de São Bernardo do Campo, que de uma forma geral e em grande medida encontram-se densamente urbanizadas, com a presença de ocupações residências, comerciais, de serviços, industriais e por equipamentos urbanos, conforme se observa, em parte, no “*Mapa de Uso e Ocupação do Solo da AID*” (**MSE-ABC-01**) apresentado no Vol. IV – ANEXOS (Produtos Cartográficos).

Essa urbanização possui uma dinâmica própria, observada em diversos pontos da região em estudo, com a introdução de novas edificações residenciais, com a requalificação de áreas e de galpões industriais para usos comerciais e de serviços e seu novo uso, por exemplo, como por hipermercados e centros de compras.

A atual dinamização do mercado formal de moradia no município de São Paulo e na região do ABC, apesar de suas especificidades, deve ser compreendida como parte de um movimento mais amplo de aquecimento deste mercado em âmbito nacional. Fatores de ordem econômica, como a estabilidade da economia nacional, seu crescimento acompanhado pelo incremento da formalização no mundo do trabalho e do aumento real do salário mínimo nos últimos anos, tiveram fortes impactos na capacidade de consumo e, portanto, na capacidade de endividamento da população brasileira.

Outras medidas adotadas contribuíram decisivamente para a consolidação de um sistema de financiamento habitacional e para o crescimento do crédito imobiliário no país. Destacam-se: a Lei Federal n. 10.931/2004, que garantiu segurança jurídica e financeira aos investidores do setor imobiliário por meio dos instrumentos: alienação fiduciária e patrimônio de afetação; as Normas aprovadas pelo Conselho Monetário Nacional, que exigiram a desova de 65% dos recursos do SBPE (Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimos) para o crédito habitacional, sendo 80% destinado para o SFH (Sistema Federal de Habitação), o que contribuiu fortemente para a ampliação dos créditos imobiliários nas carteiras de créditos dos bancos no país; as reformulações definidas pelo Conselho Curador do FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), que facilitaram o acesso aos recursos do fundo para fins habitacionais; além do Decreto n. 5.804/2006, que reduziu as alíquotas do IPI sobre insumos da construção civil e da implementação de instrumentos para a securitização de recebíveis imobiliários (SÍGÍOLO, 2011).

Não obstante tornou-se essencial e fundamental para a ampliação dos acessos das famílias à casa própria, o percentual de imóveis usados, vendidos na capital paulista com financiamento de bancos (exceção feita à Caixa Econômica Federal) que deu um salto de 263,98% entre o primeiro semestre de 2009 e o primeiro semestre de 2011. A participação desses bancos que era de 5,83% passou a 21,22% dentro das modalidades de pagamento.

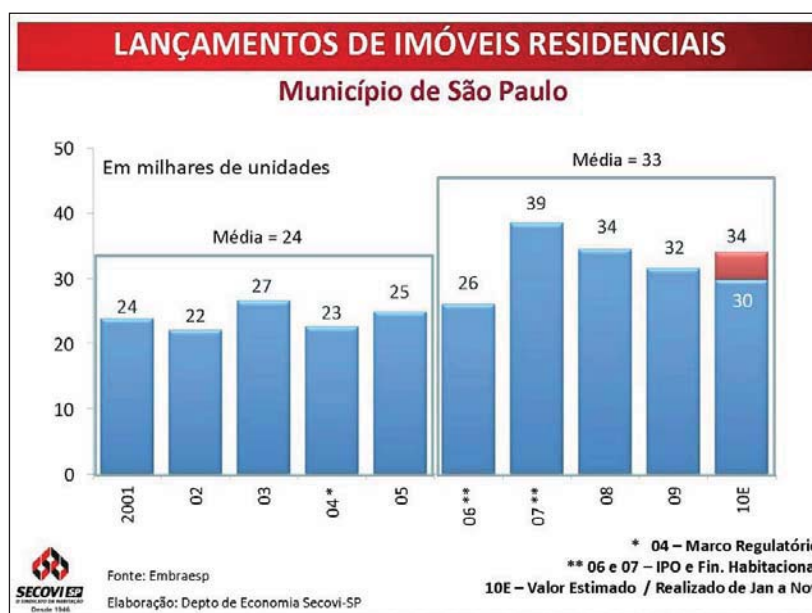
Ao mesmo tempo, a Caixa Econômica Federal, que por muito tempo foi praticamente o único agente bancário a emprestar dinheiro para compra da casa própria, teve sua participação reduzida em 14,20% entre 2009 e 2011. Os imóveis vendidos com financiamento da CEF caíram de 34,43% do total vendido em 2009 para 29,54% em 2011, valendo lembrar que a CAIXA representa 75% dos financiamentos imobiliários do País (CRECI, 2012).

Paralelamente, a abertura de capital na Bolsa de Valores, de parte das empresas do ramo contribuiu para a capitalização do setor e, conseqüentemente, para sua dinamização, pois exigiu maior liquidez nos investimentos e resultados imediatos, o que acelerou o ritmo da construção para o atendimento das metas apresentadas aos investidores financeiros. A oferta de financiamentos habitacionais a juros mais baixos e com prazos de amortização mais longos –

chegando há 30 anos – foi outro fator determinante para o atual aquecimento do mercado residencial. (SÍGOLO, 2011)

#### ⇒ Município de São Paulo

O mercado imobiliário do município de São Paulo, no que se refere aos lançamentos de imóveis residenciais, presencia um crescimento substancial, a partir do ano de 2007, saltando de uma média de 24 mil/ano nos 6 primeiros anos da década passada, para a média de 33 mil nos últimos 4 anos, o que representa um crescimento médio de 37,5% no período, atingindo o pico no ano de 2007, com 39 mil unidades, conforme sistematização organizada pela EMBRAESP e demonstrada na Figura 8.4.10.2-1 a seguir.



Fonte: Embrasp, 2012

**Figura 8.4.10.2-1 - Lançamentos de imóveis residenciais no município de São Paulo, período 2001 a 2010.**

Já no que se refere à comercialização, a Pesquisa do Mercado Imobiliário desenvolvida pelo Departamento de Economia e Estatística do Secovi - SP demonstra que de janeiro a novembro de 2010 foram comercializadas 31 mil unidades residenciais novas na cidade de São Paulo, número bem próximo ao registrado no mesmo período de 2009, quando foram vendidas 30 mil unidades.

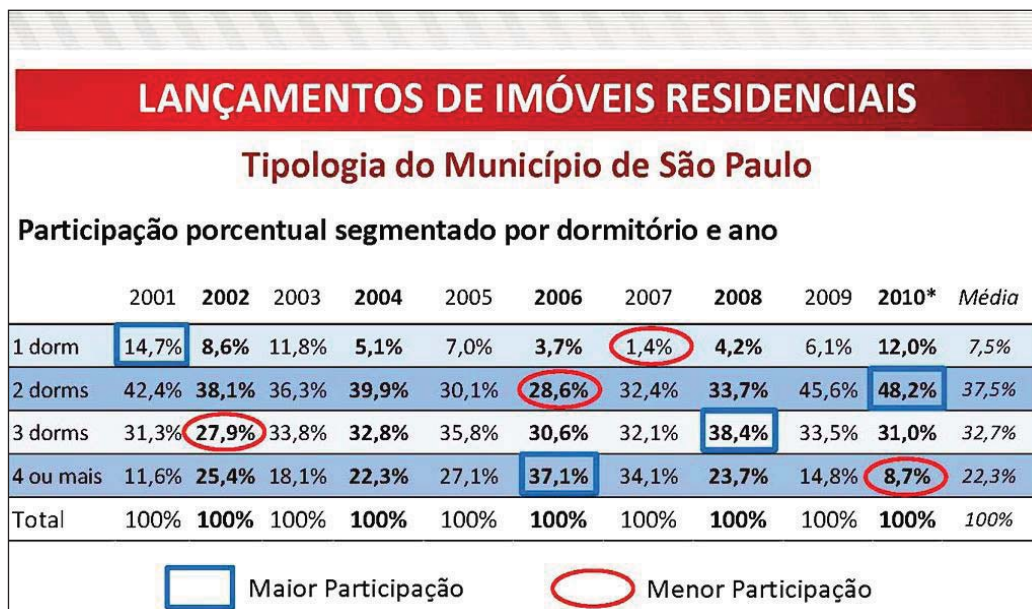
Em relação à tipologia dos imóveis residenciais observou-se que no período de janeiro a novembro de 2010, tanto em termos de lançamentos quanto de comercialização, imóveis de 2 dormitórios tiveram maior participação percentual do total, essas unidades registraram aproximadamente 40% do total das vendas, seguidas por imóveis de 3 e 4 dormitórios com, respectivamente, 32% e 17%. Os imóveis com 1 dormitório representaram 11%.

Nos lançamentos, por sua vez, para o ano de 2010, a participação de apartamentos com 2 dormitórios foi de 48%; os de 3 dormitórios ficaram com 31% do total, seguidos dos empreendimentos com 1 quarto, com índice de 12%, e de 4 quartos, com 9% (EMBRAESP, 2012).

A média de lançamento de imóveis residenciais na última década, conforme Figura 8.4.10.2-2 a seguir, aponta que 37,5% destes imóveis, no período, foram de 2 dormitórios, seguidos por



aqueles com 3 dormitórios (32,7%), por 4 ou mais dormitórios com 22,3% e em menor proporção, aqueles de 01 dormitório, representando 7,5% da média de lançamentos, para o município de São Paulo.



Nota: 2010\*Jan. a Nov.  
Fonte: EMBRAESP, 2012

**Figura 8.4.10.2-2 - Tipologia dos Imóveis lançados no município de São Paulo, período 2001 a 2010.**

Considerando o tamanho dos imóveis por meio da análise da área útil, o destaque ficou para os que possuem de 46 m<sup>2</sup> a 65 m<sup>2</sup>, com 39% de participação do total de unidades vendidas. A seguir surgem aquelas com tamanho de 66 m<sup>2</sup> a 85 m<sup>2</sup>, com comercialização de 22% do total, acompanhadas por produtos de 86 m<sup>2</sup> a 130 m<sup>2</sup>, cuja representação no volume total de vendas foi de 17%. Estas três faixas representaram em torno de 78% de todo o mercado.

Já, em relação ao lançamento dos conjuntos comerciais, observa-se que o crescimento foi ainda mais acelerado, quando comparados aos lançamentos residenciais, nota-se que na primeira metade da década passada, houve uma média 1,5 mil lançamentos, enquanto que em 2007 e 2008 ultrapassaram os 2 mil, em 2009 chegou a 3,5 mil e no período de janeiro a novembro de 2010 atinge-se a marca de 4,1 mil lançamentos de conjuntos comerciais, conforme se verifica na Figura 8.4.10.2-3 a seguir.



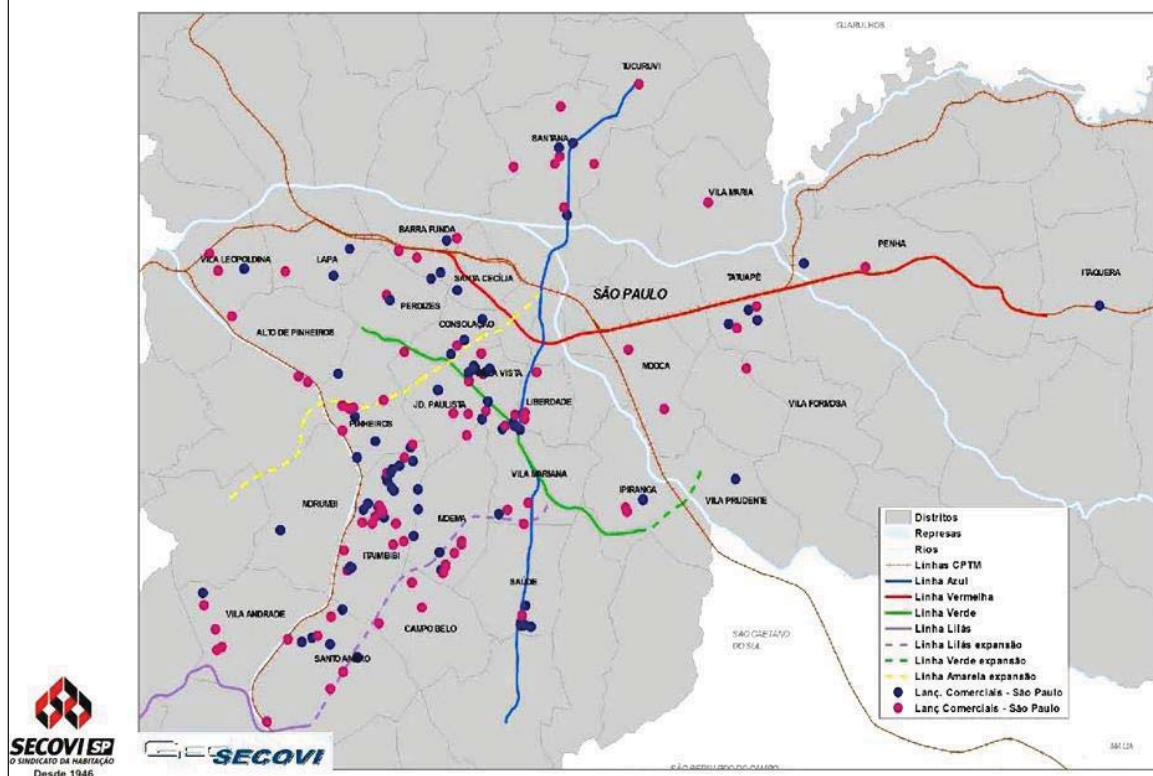
Nota: 2010\*Jan. a Nov.  
Fonte: EMBRAESP, 2012

**Figura 8.4.10.2-3 - Conjuntos Comerciais lançados no município de São Paulo, período 2001 a 2010.**

A espacialização geográfica dos lançamentos comerciais aponta para alguns traços relevantes, em primeiro lugar a que se destacar o caráter majoritário dos mesmos nas regiões Sul e Oeste da capital, uma segunda tendência é a proximidade com as linhas metroviárias, sobretudo, a linha 2 - Verde e a linha 1 - Azul e, ferroviárias, mormente, a linha 9 - esmeralda, lindeira a região da Berrini, um novo centro financeiro e de decisões de grande empresas; pode-se verificar ainda, alguns lançamentos concentrados em pólos regionais, como, por exemplo, em Santana e Tatuapé.

A Figura 8.4.10.2-4, apresentada a seguir, ratifica estas informações.

## LANÇAMENTOS COMERCIAIS 2001 A 2010



Nota: 2010\*Jan. a Nov. As marcações em azul se referem aos lançamentos comerciais compreendidos no período de 2001 a 2005 e em lilás, se referem ao intervalo de 2006 a 2010.

Fonte: EMBRAESP, 2012

**Figura 8.4.10.2-4 - Espacialização geográfica dos Lançamentos Comerciais no município de São Paulo, período 2001 a 2010.**

As porções territoriais do município de São Paulo compreendidas na AID deste empreendimento, baseadas nas zonas de pesquisa Origem/Destino do metrô englobam, sobretudo, os bairros da região sudeste paulistana: Independência, Parque da Mooca, Ipiranga, Sacomã, Alto do Ipiranga, Vila Monumento, Vila Independência, Vila Carioca, Moinho Velho, São João Clímaco, Anchieta, Tamanduateí, Orfanato e Vila Zelina.

### Quadro 8.4.10.2-1

**Valor por m² nos bairros da AID,  
considerando os lançamentos imobiliários de junho de 2011.**

Bairros	Valor Médio do m² (R\$)
Ipiranga	6.200,68
Sacomã	4.978,93
Moinho Velho	4.693,55
São João Clímaco	4.472,34

Fonte: Folha de São Paulo, agosto de 2011.



A fonte de dados utilizada (Folha de São Paulo, agosto de 2011) aponta também, os bairros que ocupam os dois extremos, em relação ao valor do m<sup>2</sup> no município de São Paulo, sendo que no Jardim Europa o m<sup>2</sup> atinge R\$ 17.887,21 e o bairro Anhanguera R\$ 2.236,51.

O preço médio geral de casas e apartamentos usados, no município de São Paulo, no primeiro semestre de 2010, elevou-se em 44,46% em comparação com o primeiro semestre de 2009 – o metro quadrado saltou da média de R\$ 2.137,93 para R\$ 3.088,36. Do primeiro semestre de 2010 para o primeiro semestre de 2011, o m<sup>2</sup> subiu 30,26%, passando de R\$ 3.088,36 para R\$ 4.022,83 na média municipal (CRECI, 2012).

Levando-se em consideração, portanto, o valor dos imóveis situados na AID deste empreendimento, nesses bairros analisados para o município de São Paulo, verifica-se que o valor médio dos mesmos encontra-se um pouco acima do valor médio do município de São Paulo, considerando-se o primeiro semestre de 2011 para ambas as referências, pois se tem valores do m<sup>2</sup> de R\$ 4.472,34 em São João Clímaco a R\$ 6.200,68 no Ipiranga, enquanto que a média municipal girou em torno de R\$ 4.022,83.

O Quadro 8.4.10.2-2 a seguir apresenta a evolução dos preços médios do m<sup>2</sup> no município de São Paulo, para os anos de 2009, 2010 e 2011.

**Quadro 8.4.10.2-2**  
**Evolução do Preço Médio do m<sup>2</sup> de venda, primeiro semestre de 2009/2010/2011.**

<b>Evolução do Preço Médio do m<sup>2</sup> de Venda</b>				
<b>1º Semestre 2009/2010/2011</b>				
<b>Ano</b>	<b>Tipo Imóvel</b>	<b>R\$/m<sup>2</sup></b>	<b>%</b>	
			<b>Participação</b>	<b>Evolução</b>
2009	Casa	1.517,23	37,90	-
	Apto.	2.485,80	62,10	-
	Médio Geral	2.137,93		-
2010	Casa	2.289,06	39,64	50,87
	Apto.	3.485,68	60,36	40,22
	Médio Geral	3.088,36		44,46
2011	Casa	2.814,48	38,46	22,95
	Apto.	4.503,45	61,54	29,20
	Médio Geral	4.022,83		30,26

Fonte: CRECI, 2012

O preço das casas subiu mais que o dos apartamentos no acumulado desses três primeiros semestres dos anos de 2009, 2010 e 2011. O valor do metro quadrado passou da média de R\$ 1.517,23 no primeiro semestre de 2009 para R\$ 2.814,48 em 2011, um aumento de 85,5%. O preço médio dos apartamentos subiu 81,17% entre 2009 e 2011 - o metro quadrado custava R\$ 2.485,80 e em 2011 foi para R\$ 4.503,45.

#### ⇒ **Municípios do ABC Paulista**

Alem da aproximação tipológica entre os empreendimentos residenciais lançados na Capital e no ABC, observa-se também certa semelhança entre os agentes do setor atuantes neste momento de aquecimento nestas localidades. A partir de 2007 houve uma entrada significativa de empresas incorporadoras sediadas na Capital para o ABC. Se entre 2002 e 2006 mais de 50% das Unidades Habitacionais lançadas em empreendimentos verticais foram incorporadas

por empresas da própria região, em 2007 as empresas da Capital passaram a ter participação majoritária, respondendo por 73% em 2007 e 58% até maio de 2008. (Sígolo, 2011)

Pode-se afirmar que a tipologia dos imóveis (número de dormitórios e m²) lançados, na região do ABC possui bastantes similaridades aos lançamentos imobiliários verificados na capital paulista e apresentados no item anterior. Nota-se, contudo, uma diferença em relação à média do valor do m² da capital (R\$ 4.022,83) e do ABC paulista girando em torno de R\$ 3.000,00 para o ano de 2010.

A revista Época divulgou, em dezembro de 2010, que o m² médio do município de São Caetano do Sul era de R\$ 3.000,00, nesse mês de análise.

Para o município de Santo André, o valor do m² variou entre R\$ 1.040,00 e R\$ 2.523,80 para casas e de R\$ 1.648,78 a R\$ 3.396,23 para apartamentos no ano de 2010, conforme aponta o quadro a seguir.

**Quadro 8.4.10.2-3**  
**Valor do m² (R\$) – Santo André, ano de 2010**

VALOR DO M² (R\$) - SANTO ANDRÉ - 2010										
Imóvel	Dormitórios	Meses	Zona Centro			Variação	Zona Periférica			Variação
			Mínimo	Máximo	Médio		Mínimo	Máximo	Médio	
Casa	2	Janeiro	1.421,05	1.421,05	1.421,05	3,05%	-	-	-	-
Casa	2	Dezembro	1.040,00	1.888,89	1.464,45		-	-	-	
Casa	3	Janeiro	1.571,43	1.571,43	1.571,43	54,17%	-	-	-	-
Casa	3	Dezembro	2.321,43	2.523,81	2.422,62		-	-	-	
Apto	2	Janeiro	3.396,23	3.396,23	3.396,23	-42,34%	2.352,94	2.352,94	2.352,94	*20,47%
Apto	2	Dezembro	1.916,67	2.000,00	1.958,34		2.269,23	3.400,00	2.834,62	
Apto	3	Fevereiro	2.923,08	2.923,08	2.923,08	-21,29%	1.383,33	1.383,33	1.383,33	129,13%
Apto	3	Dezembro	1.684,78	2.916,67	2.300,73		3.125,00	3.214,29	3.169,65	

Nota \* - Fevereiro/2010  
Fonte: CRECI, 2012

Já no Município de São Bernardo do Campo, o valor das casas variou, para o ano de 2010 de R\$ 1.428,57 a R\$ 2.857,14 e para os apartamentos, de R\$ 1.800,00 a R\$ 3.712,12, conforme quadro a seguir.

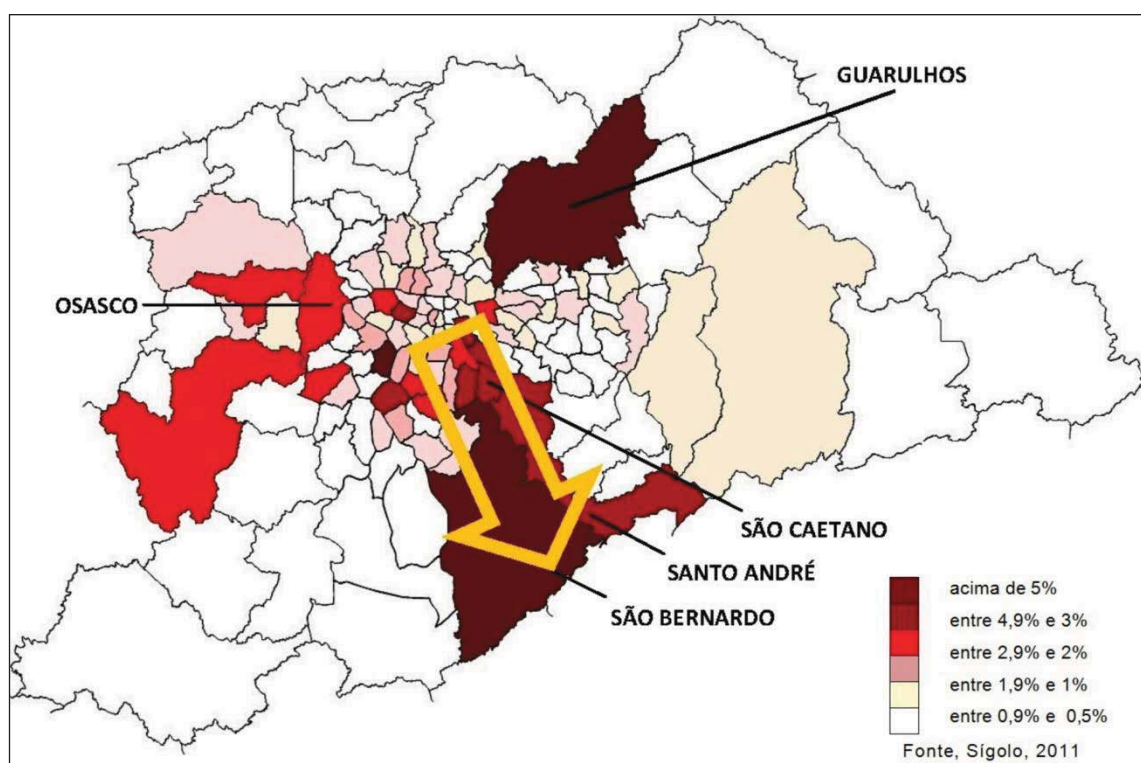
**Quadro 8.4.10.1-4**  
**Valor do m² (R\$) – São Bernardo do Campo, ano de 2010**

VALOR DO M² (R\$) - SÃO BERNARDO - 2010						
Imóvel	Dormitórios	Meses	Zona Centro			Variação
			Mínimo	Máximo	Médio	
CASA	2	Janeiro	1.500,00	1.500,00	1.500,00	42,86%
CASA	2	Dezembro	1.428,57	2.857,14	2.142,86	
APTO	2	Janeiro	1.800,00	2.200,00	2.000,00	25,96%
APTO	2	Dezembro	1.854,83	3.183,67	2.519,25	
APTO	3	Janeiro	2.608,70	2.608,70	2.608,70	15,53%
APTO	3	Dezembro	2.315,78	3.712,12	3.013,95	

Fonte: CRECI, 2012

⇒ **Análise dos dados e indicadores do Mercado Imobiliário Regional da AID**

A região do ABC assume papel de destaque nas dinâmicas atuais do mercado de moradia na RMSP, respondendo por quase 50% das Unidades Habitacionais (UH) lançadas fora da Capital entre 2004 e 2008, e constituindo, junto aos distritos da Capital: Mooca, Ipiranga, Vila Prudente e Sacomã, um importante vetor de expansão deste mercado, justamente onde se localiza a AID deste empreendimento. A Figura 8.4.10.2-5 a seguir revela a participação destes distritos e municípios no total de UH lançadas em 2007 na RMSP. Nota-se que todas as regiões do referido eixo apresentaram percentuais superiores a 3%, sendo que São Bernardo respondeu por mais de 5%.



**Figura 8.4.10.2-5 - Participação (%) no total de Unidades Habitacionais Verticais lançadas no ano de 2007 – RMSP.**

Uma análise comparativa entre os municípios e distritos da AID com alguns outros bairros do município de São Paulo permite inferir sobre os fatores que levam a formação do valor do m² nestas localidades. O quadro a seguir contribuirá para esta compreensão.

**Quadro 8.4.10.2-5**

**Preço por m² nos bairros de São Paulo, considerando os lançamentos imobiliários de junho de 2011.**

Bairros	Valor Médio do m² (R\$)	Bairros	Valor Médio do m² (R\$)
Jardim Europa	17.887,21	Água Funda	4.962,66
Itaim	14.297,61	Vila das Mercês	4.765,57
V. Nova Conceição	13.587,20	Tucuruvi	4.712,71
Moema	11.636,39	Luz	4.551,02
Paraíso	9.126,15	Cidade Ademar	4.147,18



Bairros	Valor Médio do m <sup>2</sup> (R\$)	Bairros	Valor Médio do m <sup>2</sup> (R\$)
Campo Belo	8.649,61	Interlagos	3.781,06
Alto da Boa Vista	8.468,87	Itaquera	3.590,91
Vila Mariana	8.247,27	Itaim Paulista	2.940,22

Fonte: Folha de São Paulo, agosto de 2011.

A apresentação e a análise dos dados deste quadro permitem inferir e confirmar as informações apresentadas anteriormente neste estudo, de que são vários os fatores que levam a formação do m<sup>2</sup> dos imóveis novos e usados nas localidades pertencentes ou não a AID deste empreendimento, nota-se que a diferenciação de acordo com os subespaços urbanos se revelam em um fato importante na formatação dos valores, pois, por exemplo, o bairro da Luz, que possui proximidade com a rede metro-ferroviária, rede de transportes, acesso rápido ao centro da capital, possui valores do m<sup>2</sup> (R\$ 4.551,02) inferiores a bairros que não possuem estas características, como Água Funda ou Vila das Mercês. As características locais/espaciais e de construção, assim como as amenidades na vizinhança também poderiam explicar essas características.

A Lei da oferta e da procura é um fator determinante na mensuração do valor do m<sup>2</sup>, assim, bairros como Jardim Europa ou Itaim, com a menor disponibilização de novos lançamentos residenciais em relação à procura que se tem, faz com que os valores sejam elevados, independentemente, por exemplo, da proximidade com a rede metroviária de transportes.

A acessibilidade da área ou da localidade é um dos fatores de valorização do m<sup>2</sup>; a existência ou a adição de uma linha de metrô, por si só, não induz a elevação dos preços dos imóveis, nem a elevação do valor do m<sup>2</sup>, seja para imóveis residenciais ou conjuntos comerciais. Os outros fatores mencionados complementam a formatação dos preços.

#### 8.4.11) Imóveis Afetados

A implantação das estações, acessos e outras estruturas necessárias à plena execução da Linha 18 - Bronze acarretará na necessidade de desapropriações de alguns imóveis ao longo do traçado previsto. Estas desapropriações serão fundamentadas por diversas normas jurídicas, entre as quais se destacam o Art. 5º (Inciso XXIV), o Art. 182º da Constituição Federal de 1988 e, também, o Decreto-lei nº 3.365 de 21 de junho de 1941. Sendo assim, as medidas de mitigação e compensação deverão estar alinhadas a estas normas, bem como aos instrumentos normativos do IBAPE - Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia e pela ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Contudo, cabe esclarecer que algumas áreas/imóveis que serão utilizados para a implantação destas estruturas pertencem aos municípios, ou serão desapropriados pelas municipalidades, como por exemplo, para a implantação de terminais de ônibus. A seguir, apresenta-se a relação de áreas que serão desapropriadas pelas prefeituras e que não serão mais tratadas na sequência deste estudo, uma vez que este qual se refere única e exclusivamente às desapropriações a serem realizadas pelo próprio Metrô:

- ✓ Estação Rudge Ramos: O projeto está locado em área a ser desapropriada pela Prefeitura para implantação de terminal de ônibus;
- ✓ Estação Winston Churchill: Acesso localizado em área pública da Prefeitura (praça);
- ✓ Estação Baeta Neves: Acesso localizado em área pública da Prefeitura, previsto para Terminal Rodoviário;
- ✓ Estação Paço Municipal: Acesso localizado em área pública da Prefeitura (praça);
- ✓ Estação Ferrazópolis: Acesso localizado no Terminal Rodoviário existente, não necessitando desapropriação;
- ✓ Estação Capitão Casa: Implantação da estação e acessos em áreas públicas da Prefeitura;
- ✓ Estação Alvarenga e Pátio de Estacionamento e Manutenção de Trens: Estação, acessos e pátio localizados em áreas públicas da Prefeitura, ou que estão em processo de desapropriação pela Prefeitura para implantação de Terminal de ônibus colocalizado ao projeto do Metrô.

Os projetos de sistemas de transportes elevados - sejam eles Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), Metrôs ou Monotrilhos – levam em consideração grandes eixos disponíveis no espaço urbano. Entre estas áreas destacam-se grandes vias do sistema viário, faixas de servidão de ferrovias e rodovias, assim como as margens ao longo de rios e córregos.

Da mesma forma o projeto da Linha 18 - Bronze levou em consideração áreas com estas características. Isto minimiza os impactos negativos ao longo de seu trajeto e reduz consideravelmente a quantidade de imóveis a serem desapropriados.

Entretanto, para permitir a integração do espaço público adjacente às áreas das futuras estações, desapropriações pontuais serão necessárias para a instalação de acessos, escadas (fixas e rolantes), rampas, elevadores e outros equipamentos necessários à operação do sistema (bilheterias, estações de alimentação elétricas). Ocasionalmente, algumas áreas também deverão ser desapropriadas de forma a permitir a transposição de rodovias, rios e ferrovias, assim como para a readequação do sistema viário.

O projeto da Linha 18 - Bronze também levou em consideração áreas públicas e particulares livres ou subutilizadas ao longo do percurso para a instalação dos elementos acima descritos.

#### 8.4.11.1) Procedimentos Metodológicos

Este trabalho considerou como áreas de desapropriação aquelas incluídas no Projeto Funcional de Metrô Leve Consolidado do Plano Diretor de Transportes Urbanos da Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo (PLANSERV & OFICINA DE CONSULTORES, 2011). Cabe ainda ressaltar, que estes imóveis foram definidos em caráter preliminar, portanto passíveis de alteração na consolidação do projeto executivo.

A metodologia estará baseada na análise de blocos de desapropriação, que consiste na caracterização de um conjunto de imóveis a serem desapropriados para a instalação dos equipamentos necessários à construção e operação da Linha 18 - Bronze. Entretanto, dado que o objetivo deste EIA-RIMA é apresentar a viabilidade ambiental do sistema de metrô leve e que este poderá sofrer alterações até a sua construção, ressalta-se que neste momento não serão diagnosticados os imóveis individualmente.

Para análise das desapropriações utilizou-se como base a norma brasileira NBR-14.653 da ABNT que tem como objetivo “consolidar os conceitos, métodos e procedimentos gerais para os serviços técnicos de avaliação de bens” (ABNT, 2004). Para o estudo em questão, o qual tem foco de análise o ambiente urbano, será considerada a segunda parte do documento que trata da avaliação de imóveis urbanos (NBR-14.653-2 de 2004).

Além disso, a análise estará baseada na *Norma para avaliação de imóveis urbanos* e no *Estudo de fatores de homogeneização de terrenos urbanos*, ambos elaborados pelo Instituto Brasileiro de Perícias e Engenharia de São Paulo (IBAPE-SP/2005). Tais documentos atendem às diretrizes estabelecidas pelas normas brasileiras acima apresentadas e visam “atender às características e peculiaridades predominantes encontradas em cidades do Estado de São Paulo” (IBAPE, 2005).

Com base nestes critérios optou-se por diagnosticar os blocos de desapropriação a partir das **Zonas de Características Homogêneas** estabelecidas pelo IBAPE. Tratam-se de 11 zonas divididas em quatro grupos específicos de imóveis, os quais abarcam características comuns observadas nas áreas urbanas do Estado de São Paulo.

**Quadro 8.4.11.1-1**  
**Zonas Características Homogêneas**  
**IBAPE(2005)**

Grupo	Zona
Grupo I  Zona de Uso Residencial Horizontal	Residencial Horizontal Popular
	Residencial Horizontal Médio
	Residencial Horizontal Alto
Grupo II  Zona de Ocupação Vertical	Incorporações Padrão Popular
	Incorporações Padrão Médio
	Incorporações Padrão Alto



Grupo	Zona
Grupo III Zona de Uso Comercial ou de serviços	Comercial Padrão Popular
	Comercial Padrão Médio
	Comercial Padrão Alto
Grupo IV Zonas Industriais ou Armazéns	Industrial
	Armazéns

Fonte: Estudo de fatores de homogeneização de terrenos urbanos (IBAPE, 2005).

Somada a estas zonas, inseriram-se duas outras classes identificadas na ADA, as quais não encontram correspondência com a metodologia proposta pelo IBAPE (**áreas desocupadas e áreas de ocupação incipiente**). Na sequência apresenta-se uma breve caracterização dos tipos de ocupação diagnosticados.

#### ⇒ Caracterização das Classes:

- **Residencial Horizontal de Padrão Popular:** encontradas em regiões periféricas ou de ocupações irregulares e/ou subnormais, dotadas de pouca infraestrutura urbana, alta densidade de ocupação e concentração de famílias de baixa renda. Os lotes possuem dimensões reduzidas, em torno de 125m<sup>2</sup>, e as edificações predominantes são de padrão proletário, geralmente associadas à auto-construção e no uso mínimo de materiais de acabamento. Caracteriza-se por edificações de padrão econômico, construídas sem preocupação com projeto arquitetônico, satisfazendo a distribuição interna básica, compostas geralmente de um ou dois cômodos, cozinha e banheiro, sendo predominantemente térreas, erguidas em estrutura simples e alvenaria de tijolos de barro, com cobertura de telhas de cimento amianto e raramente apresentando forros. As áreas externas apresentam-se em cimentado rústico e as fachadas raramente com reboco e pintura comum. No trecho correspondente à Linha 18 – Bronze, geralmente estão associadas às áreas periféricas, afastadas dos grandes centros comerciais, e em terrenos vagos às margens de rios e de grandes vias de circulação. Este tipo de ocupação é observado, por exemplo, nos blocos 3c, 4a e 10c.
- **Residencial Horizontal de Padrão Médio:** áreas cuja característica é de ocupação horizontal, com predominância de casas e rara presença de comércio. São dotadas de infraestrutura básica, com população concentrada em renda média. Os lotes possuem dimensões em torno de 250m<sup>2</sup> e as edificações são de padrão médio, podendo ser térreas ou assobradadas, isoladas ou geminadas, caracterizadas pelos acabamentos econômicos, porém em alguns casos com boa qualidade. Caracteriza-se por edificações satisfazendo o projeto arquitetônico simples, geralmente compostas por sala, um ou mais dormitórios, banheiro, cozinha, podendo dispor de dependências externas para serviços e cobertura simples para um veículo. São constituídas por estrutura simples de concreto e alvenaria de tijolos de barro ou de blocos de concreto, revestidas interna e externamente, com cobertura em laje pré-moldada impermeabilizada ou telhas de cimento amianto ou barro sobre estrutura de madeira, com forro. As áreas externas apresentam-se sem tratamentos especiais, eventualmente pisos cimentados ou revestidos com caco de cerâmica ou cerâmica comum, e as fachadas são normalmente pintadas a látex sobre emboço ou reboco, podendo ter aplicação de pastilhas cerâmicas

ou equivalentes, na principal. Na área diagnosticada este padrão encontra-se, por exemplo, nos blocos 4b, 8a e 10f.

- **Incorporação Vertical de Padrão Médio:** Imóveis que apresentam característica residencial e/ou comercial dotados de infraestrutura completa com concentração de população de renda média. De acordo com a proposta do IBAPE (2005), é necessário “verificar a vocação legal e a predominância de ocupação” para caracterizar este tipo uso. Assim, adequado à realidade estudada, decidiu-se por classificar nesta zona de característica homogênea os imóveis que possuam três ou mais pavimentos que de uso residencial e/ou comercial de área média de 1500 m<sup>2</sup>. No caso deste diagnóstico este tipo de uso é identificado em bairros de urbanização consolidada predominantemente residenciais. Configuram-se como blocos individuais, sem portaria e elevador, com estacionamento exclusivo e recuo na calçada para estacionamento. Podem associar o uso residencial nos andares superiores com o uso comercial nos pavimentos térreos.
- **Comércio ou Serviço de Padrão Popular:** podem ser identificadas em regiões periféricas ou de população de baixa renda, onde é constatada a concentração de comércio ou prestação de serviços populares. As edificações seguem o padrão econômico das residenciais de padrão popular, ou seja, caracteriza-se pela presença de edificações térreas ou com um pavimento, construídas obedecendo à estrutura convencional e sem preocupação com a funcionalidade ou estilo arquitetônico. Não possuem elevador e normalmente não dispõe de espaço para estacionamento. Geralmente dotadas de banheiros coletivos, com instalações sumárias e com aparelhos sanitários básicos, de modelo simples. A edificação pode apresentar destinações diversas, tais como salões, oficinas ou lojas, sendo o acesso aos andares superiores, quando há, feitos por meio de escadas e corredores estreitos, geralmente sem portaria. As fachadas não possuem tratamento arquitetônico, normalmente pintadas a látex sobre emboço ou reboco, combinadas com caixilhos do tipo econômico, fabricados com material de qualidade inferior.
- **Comércio e Serviço de Padrão Médio:** ocupação predominantemente comercial ou por prestadores de serviços, cujo padrão se assemelha a Classe Residencial Horizontal de Padrão Médio. Ou seja, caracteriza-se por edificações com projeto arquitetônico simples, geralmente compostas por sala, um ou mais dormitórios, banheiro, cozinha, podendo dispor de dependências externas para serviços e cobertura simples para um veículo. São constituídas por estrutura simples de concreto e alvenaria de tijolos de barro ou de blocos de concreto, revestidas interna e externamente, com cobertura em laje pré-moldada impermeabilizada ou telhas de cimento amianto ou barro sobre estrutura de madeira, com forro. As áreas externas apresentam-se sem tratamentos especiais, eventualmente pisos cimentados ou revestidos com caco de cerâmica ou cerâmica comum, e as fachadas são normalmente pintadas a látex sobre emboço ou reboco, podendo ter aplicação de pastilhas cerâmicas ou equivalentes. Na área analisada, são observadas próximas às áreas centrais dos municípios e próximo a eixos de grande circulação. Destacam-se ao longo Av. Lauro Gomes (exemplos blocos 2b, 4d) e da Av. Faria Lima em São Bernardo do Campo (Blocos 12a a 13f)
- **Áreas Industriais:** São zonas cuja vocação é geralmente definida pelas legislações estaduais e municipais, com restrições de uso específicas e com ocupação predominantemente industrial. Segundo o IBAPE estas áreas apresentam tamanho médio de 5000 m<sup>2</sup> por lote. Apresenta arquitetura simples, pequena área construída e pé direito com acima dos 4 metros. A cobertura possui estrutura metálica ou de madeira e telhas de zinco ou amianto sem forro. As áreas externas apresentam-se sem tratamentos especiais, pisos cimentados e as fachadas são normalmente pintadas a látex sobre

emboço ou reboco. Na área da Linha 18 – Bronze, os imóveis com estas características estão localizados na extremidade norte do eixo o que corresponde ao bloco 1b e 1c.

- **Áreas de Armazéns:** São identificadas pela presença de armazéns ou galpões, sem características industriais, podendo ser encontradas em regiões de comércio. Apresentam áreas médias de 500 m<sup>2</sup> por unidade e estão localizadas próximas as vias de grande circulação. Geralmente estão ligadas à atividade logística, comércio de autopeças, oficinas ou serralherias. Na ADA da Linha 18 - Bronze esta ocupação se localiza principalmente ao longo da Avenida Guido Aliberti, blocos 4a e 4b.
- **Ocupação Incipiente:** imóveis com baixo aproveitamento do terreno e pequena área construída, utilizados principalmente para estacionamento de veículos e lava rápido, bem como se constituindo de áreas subutilizadas, aparentemente abandonadas e/ou sem uso atual, este tipo de ocupação se dá praticamente ao longo de todo o traçado, em áreas pontuais, como por exemplo, nos blocos 3a, 3c, 4c, 6a, 6b, 9a, 17a.
- **Áreas Desocupadas:** áreas sem edificações, classificadas como terreno vago, podendo ser ocupadas por campo antrópico, ou por indivíduos arbóreos isolados, esta categoria de áreas a serem desapropriadas também é bastante presente, ocorrendo, por exemplo, nos blocos 5a, 6c, 9b, 15c, 16e.

#### 8.4.11.2) Área Diretamente Afetada - ADA

##### ⇒ Caracterização dos Blocos de Desapropriação:

Os blocos de desapropriação apresentados neste diagnóstico compreendem a ADA da Linha 18 - Bronze. Estes blocos foram agrupados em 17 conjuntos e correspondem às áreas necessárias as construções de equipamentos de apoio à implantação e operação do sistema.

A descrição dos blocos de desapropriação obedecerá ao sentido de orientação a partir do Terminal Tamanduateí (extremo Norte) em direção ao Terminal Alvarenga (extremo Sul), conforme ilustrados ao final do presente item através do “*Mapa das Áreas passíveis de Desapropriação*” (MSE-ABC-03), articulado em 15 folhas.

##### ➤ Bloco 1:

O Bloco 1 está localizado na extremidade norte da ADA, totalmente inserido no município de São Paulo, entre os bairros do Ipiranga e da Vila Prudente. Trata-se da maior área de desapropriação, a qual possui no total de 73403,49 m<sup>2</sup> divididos em quatro sub-blocos: 8531,82 m<sup>2</sup> (Bloco 1a), 50567,13m<sup>2</sup> (Bloco 1b), 10617,07 (Bloco 1c) referentes à plataforma de embarque e acesso à estação, pátio de estacionamento e manutenção de trens, e; 3687,47m<sup>2</sup> (Bloco 1d) referente a desapropriação de área para implantação futura da Estação Carioca.

Esta estação terá integração com a Linha 2 – Verde do Metrô e com a Linha 10-Turquesa da CPTM, as quais já possuem integração gratuita entre si.

Como referência geográfica, destaca-se a presença de um Shopping Center cujo acesso principal se faz pela Avenida do Estado. Além deste, na Rua Guamaranga, existem acessos secundários voltados para a Estação Tamanduateí e um prédio de estacionamentos para clientes do Shopping.

O entorno deste bloco de desapropriação é dotado de transporte coletivo estruturado com linhas municipais (SPTTrans) e intermunicipais (EMTU). As ruas são pavimentadas, constituídas de

guias/sarjetas e calçadas de concreto, com rede de água, esgoto, iluminação pública, gás encanado e telefone.

Apesar de localizado em uma área com grandes vias de circulação, o único acesso aos blocos de desapropriação é realizado pela Av. dos Estados. Há um isolamento imposto pelo rio Tamandateí e pela faixa de trilhos da CPTM que impede o acesso às Av. Presidente Wilson e Av. Juntas Provisórias. A Figura 8.4.11.2-1 apresenta uma visão geral do bloco.

**- Bloco 1a:**

O bloco 1a corresponde ao bloco de desapropriação que abrigará os acessos à plataforma de embarque da Linha 18 - Bronze, assim como a interligação às estações Tamandateí do Metrô e da CPTM. Este bloco tem acesso pela Rua Guamiranga e está localizado paralelamente às margens dos trilhos e ao lado da estação da CPTM. Este bloco foi classificado como uma área desocupada. A foto 8.4.11.2-1 apresenta o bloco 1a

**- Bloco 1b e 1c:**

Na face da Rua Guamiranga observam-se os imóveis dos blocos 1b e 1c, os quais serão desapropriados para a construção do pátio de estacionamento e manutenção de trens. Estes blocos são caracterizados por um lote de ocupação incipiente e um conjunto de imóveis classificados como área industrial.

A área classificada como área incipiente (Bloco 1b), conforme a proposta de classificação apresentada corresponde às antigas instalações das indústrias VEMAG. Este imóvel se estende do entroncamento da Rua Guamiranga com a rua VEMAG, até a rua de acesso à Av. dos Estados. O prédio apresenta condições ruins de conservação, não possui cobertura e já está tomado por vegetação graminosa. Ao fundo, o imóvel é limitado pela faixa de domínio dos trilhos da CPTM.

Neste bloco (1b) e no bloco 1c, identifica-se também um perímetro classificado como área industrial. Os imóveis apresentam fachada com acabamento simples, com no máximo dois pavimentos. Em geral estas empresas estão ligadas ao ramo de mecânica e metalurgia. As fotos 8.4.11.2-2 a 8.4.11.2-7 apresentam o bloco 1b e ilustram também o tipo de imóvel encontrado no bloco 1c. Uma vez que o acesso ao bloco 1c é realizado contigualmente a Linha da CPTM.

**- Bloco 1d:**

Este bloco se refere à implantação futura de estação, denominada atualmente de Estação Carioca, a qual, oportunamente será licenciada e executada pelo Metrô.





**Figura 8.4.11.2-1: Área do Bloco de Desapropriação do Bloco 1**



**Foto 8.4.11.2-1:** Bloco 1a - Face Rua Guamaranga. Área atualmente desocupada.



**Foto 8.4.11.2-2:** Bloco 1b - Face Rua Guamaranga em direção ao acesso da Av. dos Estados. Nota-se o estado de abandono das antigas instalações da VEMAG.



**Foto 8.4.11.2-3:** Bloco 1b - Face Rua VEMAG em direção à Rua Guamaranga. Ao fundo observa-se a caixa d'água e um dos acessos do shopping Center.



**Foto 8.4.11.2-4:** Bloco 1b - Face Rua Guamaranga. Fachada de possíveis áreas de desapropriação.



**Foto 8.4.11.2-5:** Bloco 1b - Face Rua Guamaranga, possível área de desapropriação.





**Foto 8.4.11.2-6:** Bloco 1b - Face Rua Guamiranga. Em destaque, fachada de indústria que poderá ser desapropriada.



**Foto 8.4.11.2-7:** Bloco 1b - Face Rua Guamiranga. Em destaque a fachada da indústria que poderá ser desapropriada.

## ➤ **Bloco 2**

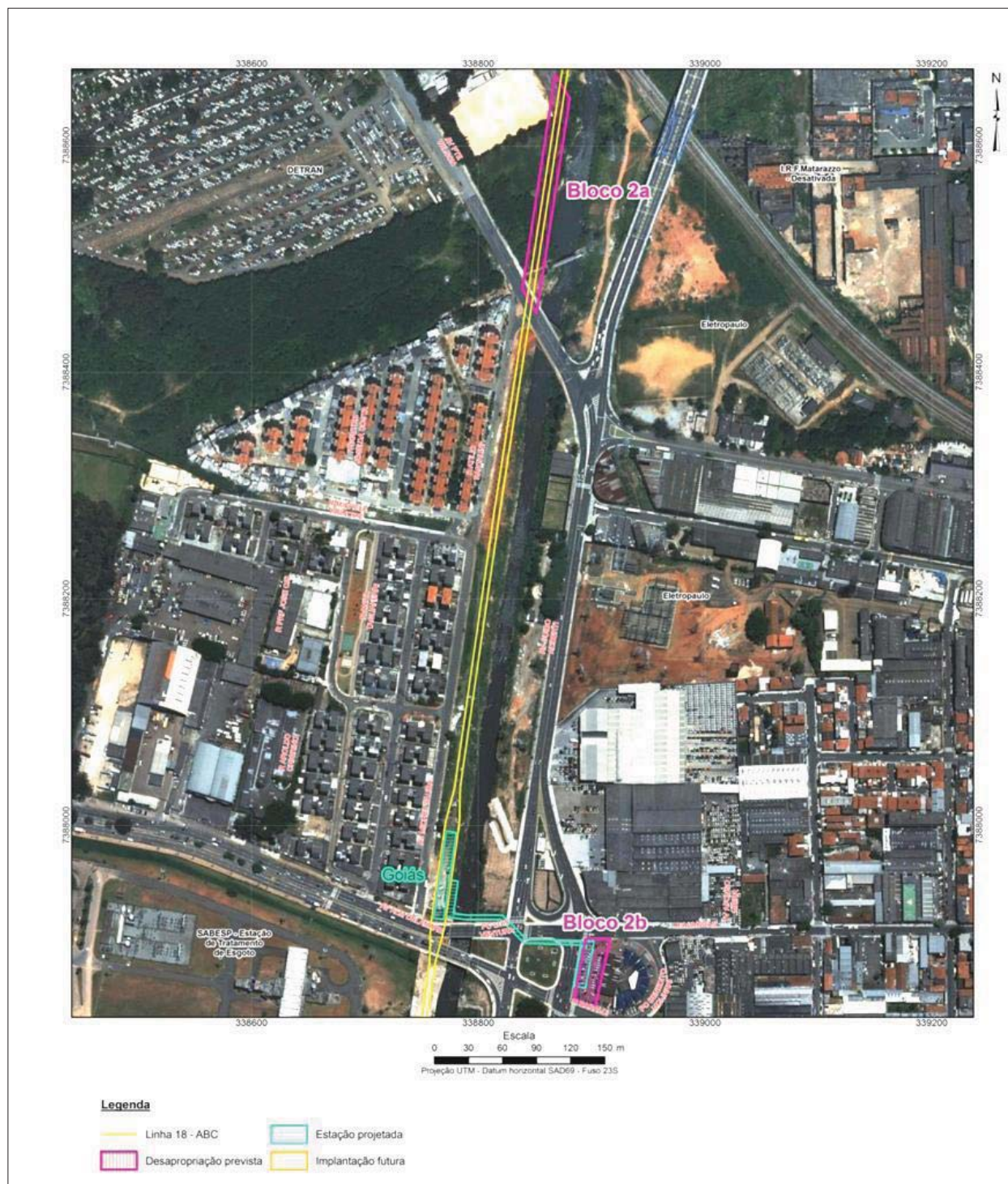
O bloco de desapropriação número 2 está localizado ao norte da ADA, na divisa dos municípios de São Paulo e São Caetano do Sul, respectivamente, nos bairros do Ipiranga e do Centro e está destinado a apoio operacional e acessos à estação Goiás (2b). Este bloco possui dois sub-blocos, 2a com 3057,42m<sup>2</sup> e 2b com 1196,97 m<sup>2</sup>, totalizando 42454,39m<sup>2</sup> de área a ser desapropriada.

Como referência geográfica local para o bloco 2b destaca-se à Estação de Tratamentos de Esgoto ABC da SABESP no município de São Paulo (foto 8.4.11.2-8). Seu acesso principal faz-se pela Avenida Almirante Delamare. No município de São Caetano do Sul destacam-se na paisagem a uma concessionária de automóveis e um hipermercado, ambos acessados pela Av. Guido Aliberti.

O entorno possui transporte coletivo público de ambos os municípios e linhas intermunicipais (EMTU). As ruas são pavimentadas, constituídas de guias/sarjetas e calçadas de concreto, com rede de água, esgoto, iluminação pública nas vias e imóveis, gás encanado e rede de telecomunicações. Observa-se ainda, uma linha de alta tensão paralela à Av. Guido Aliberti, à margem direita do córrego, cujo fim é a subestação na mesma avenida.

O acesso ao bloco 2b de desapropriação é realizado pela Av. Guido Aliberti e Av. Almirante Delamare. A primeira cruza o município de São Caetano do Sul no sentido Norte-Sul, dando acesso à cidade de São Bernardo do Campo (ao Sul) e à Avenida dos Estados (a norte). Esta via margeia o Ribeirão dos Meninos (canalizado) em toda sua extensão. A Avenida Almirante Delamare tem seu início na Av. Juntas Provisórias (direção NW) e termina no cruzamento com a Av. Guido Aliberti. No município de São Caetano essa via bifurca nas Ruas Baraldi e Alagoas as quais levam ao bairro central.

Cabe destacar que as Avenidas Presidente Wilson e Goiás (respectivamente municípios de São Paulo e São Caetano do Sul) também são importantes eixos viários da região. A Figura 8.4.11.2-2 apresenta a localização do bloco 2.



**Figura 8.4.11.2-2: Área do Bloco de Desapropriação do Bloco 2**



- Bloco 2a:

O bloco 2a se localiza em área marginal ao Ribeirão dos Meninos a leste e a uma área com vegetação antropizada a oeste, a qual pode ser acessada pela Av. Presidente Wilson, em uma área murada. Pela classificação do IBAPE, trata-se de uma área desocupada, uma vez que se configura na margem do Ribeirão dos Meninos e não há qualquer edificação aparente no local.

- Bloco 2b:

O bloco de desapropriação 2b localiza-se no município de São Caetano do Sul na margem direita do Ribeirão dos Meninos. Trata-se de uma edificação de concessionária de veículos, entre as ruas Baraldi e Alagoas, de frente à Praça Luis Ventura. A área de possível desapropriação será destinada à construção de um dos acessos à plataforma de embarque da Estação Goiás. Ressalta-se que além do acesso à Linha 18 - Bronze, a construção permitirá a travessia segura de usuários e de pedestres sobre a Avenida Guido Aliberti, a Praça Luis Ventura e o Ribeirão dos Meninos, uma vez que equipamentos deste tipo são inexistentes nesta região.

Conforme a classificação proposta pelo IBAPE/SP (2005), este imóvel enquadra-se na categoria comercial de padrão médio. Possui a fachada envidraçada com telhado em armação metálica coberta com telhas de zinco. O imóvel está em boas condições e exibe parte da frota de usados da concessionária. Possui calçamento em bloco intertravado de concreto e piso interno em cerâmica. A foto 8.4.11.2-09 apresenta uma visão frontal do bloco 2b.



**Foto 8.4.11.2-8:** Bloco 2 – Estação de Tratamento de Esgoto ABC. Ponto de referência do Bloco 2.



**Foto 8.4.11.2-09:** Bloco 2b – Área de ocupação comercial de médio padrão da concessionária de automóveis. Observa-se a área de possível desocupação com parte da frota de veículos.

➤ **Bloco 3:**

O bloco de desapropriação número 3 também está localizado na divisa dos municípios de São Paulo (Distrito do Ipiranga, São João Clímaco) e São Caetano do Sul (bairro Cerâmica). Possui três subdivisões (bloco 3a com 2338,03m<sup>2</sup>, 3b com 1487,39m<sup>2</sup> e 3c com 3992,02m<sup>2</sup>) destinados às instalações e acessos da estação Espaço Cerâmica, os quais totalizam 7817,44 m<sup>2</sup>. Esta estação contará com acessos aos dois municípios, os quais permitirão a travessia de pedestres sobre a Avenida Guido Aliberti e o Ribeirão dos Meninos.

Destaca-se como referência na paisagem o Centro Educacional Unificado Professor Pr. Artur Alberto da Mota (CEU Meninos) da prefeitura municipal de São Paulo cujo acesso principal

é realizado pela Rua Barbinos. No município de São Caetano do Sul, por sua vez, tem como referência geográfica a base comunitária de segurança da Guarda Civil Municipal (Base Cerâmica) e o 8º grupamento do corpo de bombeiros (Posto Cerâmica). Ambos estão localizados no cruzamento da Avenida Guido Aliberti com a Rua São Paulo. Além disso, é possível destacar o terreno do Espaço Cerâmica, empreendimento imobiliário comercial, no qual está sendo construído um Shopping Center.

O entorno possui transporte coletivo público de ambos os municípios, entretanto não há linhas intermunicipais (EMTU). As ruas são pavimentadas, constituídas de guias/sarjetas e calçadas de concreto, com rede de água, esgoto, iluminação pública nas vias e rede de telecomunicações. Destaca-se a existência de uma adutora de água da SABESP, que atravessa o rio paralela à rua Barbinos, e a linha de transmissão paralela à Av. Guido Aliberti na margem direita do Ribeirão dos Meninos, cujo fim é a subestação próxima a estação Goiás. A Figura 8.4.11.2-3 apresenta a localização do bloco 3.

O acesso aos blocos de desapropriação é realizado pela Av. Guido Aliberti e pelas ruas São Paulo (no município de São Caetano do Sul) e Barbinos (cidade de São Paulo). A Rua Barbinos se constitui em uma via secundária que liga a Vila de São João Clímaco ao eixo principal da Avenida Guido Aliberti. Ao cruzar o Ribeirão dos Meninos, já no município de São Caetano, esta rua passa a se chamar Rua São Paulo. Esta via é um importante eixo que atravessa o município no sentido Leste-Oeste cruzando o centro desde o Bairro Barcelona.

#### - Bloco 3a:

O bloco de desapropriação 3a está localizado na margem esquerda do Ribeirão dos Meninos no município de São Paulo. Seu acesso principal é feito pela R. Barbinos próximo ao cruzamento com a Av. Guido Aliberti. Sua área total é de 2338,03 m<sup>2</sup> e abrigará o acesso à plataforma de embarque da Estação Espaço Cerâmica.

Este bloco está situado, em sua maior parte, no pátio de estacionamento asfaltado do CEU e em uma pequena parte de um dos campos de futebol desta instituição, caracterizando-o como uma área de ocupação incipiente que poderá vir a ser desapropriada. Pode-se observar o bloco 3a nas fotos 8.4.11.2-10 e 8.4.11.2-11.

#### - Bloco 3b:

O bloco de desapropriação 3b possui 1487,39 m<sup>2</sup> e localiza-se no município de São Caetano do Sul, na margem direita do Ribeirão dos Meninos. A área abriga uma base comunitária da Guarda Civil Municipal e uma pequena praça ao lado do 8º grupamento de bombeiros. Seu acesso principal pode ser feito pela Av. Guido Aliberti, assim como pela Rua São Paulo.

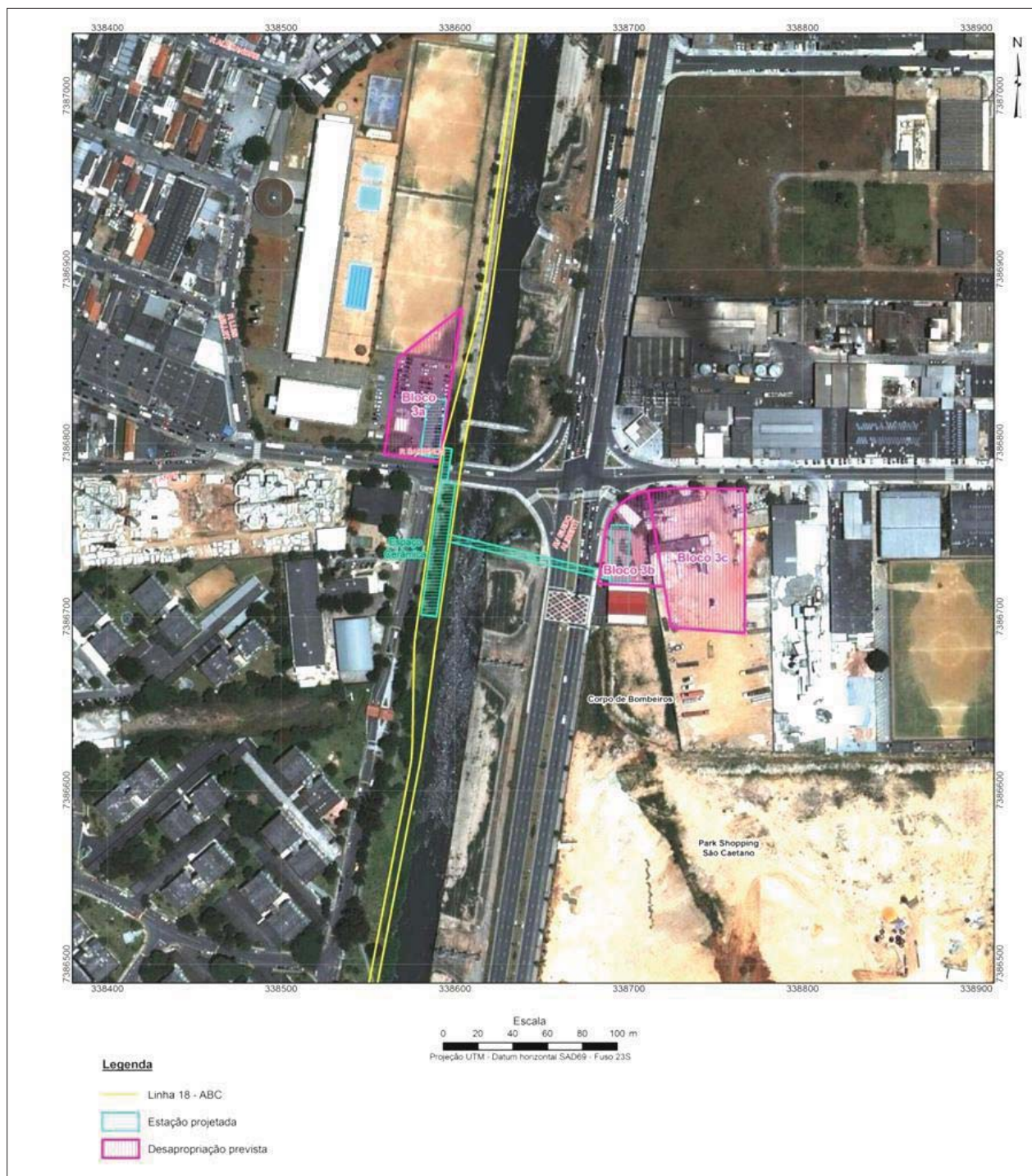
Este bloco será destinado à construção dos acessos à Estação Espaço Cerâmica e à transposição elevada para pedestres. Tanto a praça, como a base, apresentam bom estado de conservação. A pavimentação da praça é feita de blocos intertravados de concreto enquanto a base apresenta arquitetura simples de apenas um pavimento, com acabamento simples e cobertura para duas viaturas. Este bloco de desapropriação foi classificado como área de ocupação incipiente (fotos de 8.4.11.2-12 à 8.4.11.2-15).

#### - Bloco 3c:

O bloco de desapropriação 3c possui 3992,02 m<sup>2</sup>, sendo lindeiro ao bloco 3b, localizando-se igualmente, no município de São Caetano do Sul, na margem direita do Ribeirão dos Meninos.



A área é caracterizada por ocupação residencial horizontal de padrão popular e área de ocupação incipiente. Seu acesso principal pode ser feito pela Rua São Paulo. (foto 8.4.11.2-16).



**Figura 8.4.11.2-3: Área do Bloco de Desapropriação do Bloco 3**





**Foto 8.4.11.2-10:** Bloco 3a – Área de ocupação incipiente no estacionamento do CEU. Observa-se ao fundo o prédio do Centro Educacional.



**Foto 8.4.11.2-11:** Bloco 3a – Face da Rua Barbinos. Área de ocupação incipiente no estacionamento do CEU.



**Foto 8.4.11.2-12:** Bloco 3b – Cruzamento da Rua São Paulo com a Av. Guido Aliberti. Área de ocupação incipiente ao lado do Grupamento de Bombeiros (ao fundo). Observa-se a esquerda, em azul, a base comunitária que poderá ser desapropriada.



**Foto 8.4.11.2-13:** Bloco 3b – Face da Avenida Guido Aliberti. Observa-se o 8º Grupamento de Bombeiros, ponto de referência local.



**Foto 8.4.11.2-14:** Bloco 3b – Face da Rua São Paulo. Base comunitária que poderá ser desapropriada para construção dos acessos à Linha 18-Bronze.



**Foto 8.4.11.2-15:** Bloco 3b – Face da Av. Guido Aliberti. Observa-se o Grupamento de Bombeiros e ao seu lado esquerdo a praça a ser desapropriada.





**Foto 8.4.11.2-16:** Bloco 3c – Face da Rua São Paulo. Ocupação residencial horizontal de padrão popular e aos fundos, área de ocupação incipiente.  
Fonte: Google Earth.

#### ➤ **Bloco 4**

O bloco de desapropriação número 4 (Figura 8.4.11.2-4) está localizado ao norte da ADA, na divisa dos municípios de São Paulo e São Caetano do Sul, respectivamente nos bairros do Ipiranga e São José. Este bloco possui quatro subdivisões (bloco 4a com 7424,81m<sup>2</sup>, 4b com 2320,11m<sup>2</sup>, 4c com 534,34m<sup>2</sup> e 4d com 1403,94m<sup>2</sup>) destinadas aos acessos à estação Estradas das Lágrimas, totalizando 11683,20 m<sup>2</sup> de área a serem desapropriadas.

Como importante referência geográfica local destaca-se o Parque Municipal São José ou Bosque do Povo. Seu acesso principal localiza-se na Estrada das Lágrimas em São Caetano do Sul.

O entorno possui transporte coletivo público estruturado de ambos os municípios, além de linhas de ônibus intermunicipais. As ruas são pavimentadas, constituídas de guias/sarjetas e calçadas de concreto, com rede de água, esgoto, iluminação pública nas vias e imóveis, gás encanado e rede de telecomunicações.

O acesso aos blocos de desapropriação é realizado pela Av. Guido Aliberti e pela Estrada das Lágrimas. Esta última via é um importante eixo de ligação da região. Ela se inicia na divisa dos municípios de São Caetano do Sul e São Bernardo do Campo, segue no sentido Sudeste-Noroeste, cruza o bairro do Heliópolis e termina na Av. Juntas Provisórias no município de São Paulo.

#### - Bloco 4a:

O bloco de desapropriação 4a está localizado na margem esquerda do Ribeirão dos Meninos no município de São Paulo. Seu acesso principal é feito pela Estrada das Lágrimas. Sua área total é de 7424,81 m<sup>2</sup> e abrigará a estação Estrada das Lágrimas e seus acessos. Este bloco foi diagnosticado como uma área de armazéns, os quais abrigam empresas de comércio de peças automotivas usadas e de equipamentos industriais. Estes imóveis apresentam acabamento rústico e pavimento em concreto simples. Apresentam apenas um pavimento térreo, com telhado em estrutura metálica coberto com telhas de zinco. (Fotos 8.4.11.2 -17 a 20)

Ainda neste bloco de desapropriação, na Rua Ester Fernandes Morgado, nota-se também um conjunto diagnosticado como residencial horizontal de padrão popular. Esse conjunto é caracterizado por casas assobradadas com acabamento simples, vaga para um automóvel e cobertura em telhas de amianto.

- Bloco 4b:

O bloco de desapropriação 4b está localizado na margem esquerda do Ribeirão dos Meninos no município de São Paulo, lindeiro ao bloco 4a a norte e ao Ribeirão dos Meninos, a leste, localização esta que dificulta o acesso à localidade. Sua área total é de 2320,11 m<sup>2</sup>. Este bloco foi diagnosticado como uma área de armazéns e ocupação residencial horizontal de padrão médio.

- Bloco 4c:

O bloco de desapropriação 4c localiza-se no município de São Caetano do Sul na margem direita do Ribeirão dos Meninos e seu acesso pode ser realizado pela Avenida Guido Aliberti, Estrada das Lágrimas e Libero Badaró.

Este bloco de desapropriação possui área de 534,34 m<sup>2</sup> e é classificado como ocupação incipiente, visto que se trata de uma área coberta por vegetação graminosa e exemplares arbóreos isolados. (Foto 8.4.11.2 - 21)

- Bloco 4d:

O bloco de desapropriação 4d localiza-se no município de São Caetano do Sul na margem direita do Ribeirão dos Meninos e seu acesso pode ser realizado pela Avenida Guido Aliberti, Estrada das Lágrimas e pela Rua Washington Luís.

Este bloco de desapropriação possui área de 1403,94 m<sup>2</sup> e será destinado à construção de acessos às plataformas de embarque da Linha 18 - Bronze, assim como das passarelas para a travessia de pedestres sobre a Estrada das Lágrimas e da Av. Guido Aliberti.

Este bloco tem em destaque uma edificação sem identificação que abriga e dá manutenção a caminhões. Este imóvel está em boas condições, apresenta uma área coberta para a manutenção e limpeza dos caminhões, além de uma edificação simples de um pavimento para atividades administrativas.

Ao lado deste imóvel, um pequeno bar e uma empresa de manutenção de equipamentos industriais. Estes últimos apresentam acabamento simples, com no máximo dois pavimentos. Este bloco foi inteiramente classificado como comercial de Padrão Médio. (Fotos 8.4.11.2 -22 a 8.4.11.2 -24)