

Revitalização da Avenida Santo Amaro atrai investimentos imobiliários

GUILHERME QUEIROZ 06 OUTUBRO 2023 | 9min de leitura

No futuro, comparada à [Faria Lima](#) e à nova [Rebouças](#), mas, enquanto a terra ainda é revirada, chamada até mesmo de decadente. A [Avenida Santo Amaro](#) — caminho que existe na cidade desde tempos pré-coloniais — liga bairros da Zona Sul ao centro expandido da capital paulista e assiste a parte de sua paisagem se transformar radicalmente nos últimos meses. Em 2022, a prefeitura iniciou uma obra de requalificação que promete mudar para melhor a cara da avenida. A primeira parte da mudança, ao custo de 77,5 milhões de reais, deve ser entregue em abril de 2024 (o restante, no segundo semestre). O projeto visa 2,7 dos quase 8 quilômetros da via, entre as avenidas Juscelino Kubitschek e Bandeirantes, passando por alguns dos metros quadrados mais caros da cidade, como [Moema](#) e [Itaim Bibi](#). “Esse pedaço estava superdecadente. A Santo Amaro está em uma transição para ser mais nobre”, opina o arquiteto **Greg Bousquet**, 50, sócio-fundador do Architects Office.

[+ Tradição moderna: conheça a história do maior salão de arte da cidade](#)

Mas o que vai mudar, na prática? “A avenida é antiga, com calçadas apertadas e muitos postes no caminho. Teremos mais acessibilidade”, diz Marco Alessio Antunes, 47, diretor de obras da SP Obras, braço da prefeitura responsável pelo projeto. O plantio de 980 árvores deve contribuir para o embelezamento do pedaço, praticamente sem verde. As calçadas, que hoje variam de 1,6 a 2 metros de largura — ou menos ainda na prática, considerando que é preciso desviar dos postes —, passarão a ter de 3 a até 5 metros de largura. A quebradeira necessária para o enterramento do emaranhado de fios é a primeira etapa da obra: 10,8 quilômetros de cabos de energia, telefone e internet serão levados para

baixo da terra, com 240 postes sumindo do caminho. Também no subterrâneo, tubulações de 1,8 metro de diâmetro vão modernizar o escoamento de água do pedaço, que é uma área de passagem de córregos que saem do [Parque Ibirapuera](#) e deságuam no Rio Pinheiros. E 486 novos postes vão iluminar a via com lâmpadas de LED.



Avenida Santo Amaro como é atualmente (SP Obras/Divulgação)

A expectativa de mudança motiva investimentos no pedaço. “O projeto requalifica o espaço urbano como um todo e um dos efeitos é reforçar os fluxos comerciais da região”, analisa o arquiteto e professor da Faap **Sergio Sandler**, 66. “Uma transformação como essa valoriza os terrenos, o que faz com que as incorporadoras corram atrás da área”, diz o arquiteto Bousquet, do escritório que elaborou dois projetos residenciais de luxo em quadras vizinhas à reforma: um retrofit na Avenida Hélio Pellegrino e um novo em folha na Rua Tenente Negrão, a serem entregues até 2026.

Continua após a publicidade



Depois da reforma: enterramento de fios e 980 mudas de árvores serão plantadas no endereço (SP Obras/Divulgação)

“Não enxergávamos sentido em fazer um projeto do tipo *triple A* em uma avenida que tinha ficado para trás”, diz **Andrea Coelho**, 49, diretora-executiva de incorporações do Grupo Marquise, que vai entregar na Santo Amaro em 2025 um edifício corporativo com cerca de 3 000 metros quadrados de área locável e comércios no térreo, a chamada fachada ativa. “O prédio será inaugurado depois da reforma. O projeto da prefeitura foi um fator decisivo para o investimento. Perdemos uma área do nosso terreno para o alargamento da calçada, mas vimos com bons olhos as mudanças, no estilo Faria Lima”, explica Andrea.

[+ Comer & Beber 2023: os melhores restaurantes de São Paulo](#)

Continua após a publicidade



O prédio comercial do Grupo Marquise: investimento após anúncio da reforma (Grupo Marquise/Divulgação)

Na esquina da Santo Amaro com a Juscelino Kubitschek, outra aposta. É um misto de hotel, com 187 quartos, residencial, reunindo 51 apartamentos, corporativo, com oferta de vinte escritórios e mais doze lojas no térreo. Serão duas torres, sendo a mais alta com 24 andares e a mais baixa, 22 pavimentos, que ocupam um terreno de 6 500 metros quadrados, a serem inauguradas em 2024. “A mudança na Santo Amaro é como o caso da Rebouças, que antes era uma área perdida”, diz **Dario Abreu Pereira**, 57, sócio diretor da SDI Desenvolvimento Imobiliário, uma das responsáveis pelo negócio.

[+ “Mussum é gente como a gente”, diz Ailton Graça](#)

Continua após a publicidade

No entorno, o mercado segue a todo vapor. Desde 2018, os distritos de Itaim Bibi e Moema receberam, juntos, 23 735 novas unidades de apartamentos, versus 18 110 de Campo Belo e Santo Amaro, que ficam na ponta da avenida que não foi contemplada pela obra: 31% mais empreendimentos na parte renovada, segundo dados do Secovi-SP. No âmbito dos aluguéis, os bairros dali contabilizam valorização do metro quadrado de até 15%, caso do Itaim Bibi, pouco acima da média da cidade

nos últimos doze meses, de 10,6%. “É uma região sempre muito demandada e com alguns dos tíquetes mais elevados da cidade. Mas o que a gente observa não é muito distante do que acontece no restante da cidade, por enquanto”, diz o economista do [QuintoAndar](#) **Vinicius Oike**, 30. “Quando as obras da Santo Amaro forem entregues, podemos começar a ver uma mudança no preço do aluguel”, afirma Oike.

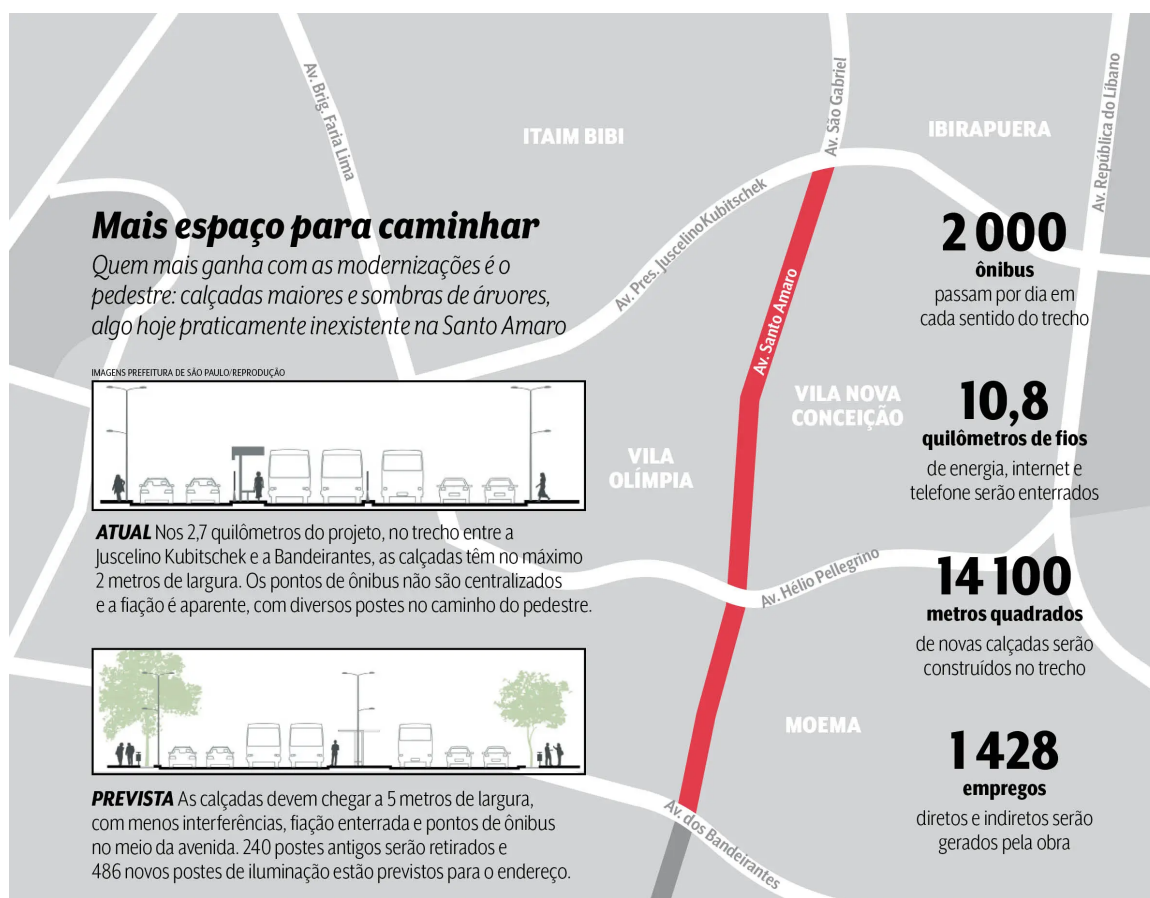


Mary Watanabe: dona de um comércio na área em que 112 imóveis serão parcial ou totalmente desapropriados para as obras (Alexandre Battibugli/Veja SP)

Os antigos comércios, a maioria em sobrados, ainda têm forte presença na avenida. “Para o nosso empreendimento, compramos cerca de nove terrenos. Ali tinha lava-jato, restaurante, casas, escritório, estacionamento e uma loja de estofados bem acabada, caindo aos pedaços”, diz Andrea Coelho, do Grupo Marquise. A mudança na rua também entra para o lado de dentro dos imóveis. A prefeitura realiza 112 desapropriações na avenida para as ampliações previstas, sendo 97 parciais e quinze totais, ao custo de 151 milhões de reais. A comerciante **Mary Watanabe**, 64, é uma das afetadas. A família dela é dona de uma relojoaria que está há cerca de 65 anos na Santo Amaro. O negócio mudou de ponto há dois anos, quando a antiga sede foi demolida para a construção de um novo empreendimento na região. No novo espaço, Mary conta que os primeiros 3 metros da entrada da loja serão para a nova calçada. “Tem vários clientes que não vêm para cá porque não

conseguem atravessar a avenida.” A prefeitura divulgou que são disponibilizadas passagens provisórias para viabilizar a entrada e a saída aos estabelecimentos.

Continua após a publicidade



Avenida Santo Amaro (Prefeitura de São Paulo/ Reprodução/Veja SP)

Entre julho de 2022, quando começou a empreitada, e setembro deste ano, apenas duas das seis faixas da avenida estavam interditadas. [Reportagem da Vejinha publicada em agosto](#) revelou que a SP Obras pedia ao menos quatro faixas impedidas para avançar com o projeto. “No início de setembro, começamos a trabalhar com três faixas para a obra e três para o tráfego”, diz Marco Alessio Antunes, da SP Obras. Durante a interdição, a pista no sentido Centro-Bairro fica aberta, com a da esquerda liberada para todos os veículos no sentido centro, a faixa central exclusiva para o transporte coletivo e a da direita, encostada à calçada, liberada para todos os veículos no sentido bairro. A faixa exclusiva para ônibus é reversível, operando no sentido bairro das 9h às 22h e no oposto no restante do tempo. Atualmente, 22% do trabalho está completo. “Decidimos dividir a obra em dois trechos. O primeiro é da Rua Afonso Braz até a Juscelino Kubitschek (*de 1 quilômetro*). Depois, vamos da Rua Afonso Braz até a Avenida dos Bandeirantes (*de 1,7 quilômetro*). O

cronograma está em dia e estamos com a meta de entregar até abril o primeiro pedaço”, diz Antunes. A segunda parte ainda tem o cronograma “em planejamento”. No contrato, a conclusão está prevista para 30 de setembro de 2024.

+ São Paulo desbanca a Itália em prêmio de “melhor destino gastronômico”

Continua após a publicidade

Quem mora e frequenta a região, claro, sente os efeitos desse período das obras. “Moro em Interlagos e percorro a Santo Amaro de ônibus quase inteira para chegar aqui. Tem vezes que demoro trinta minutos só para percorrer os últimos dois quarteirões antes de chegar na faculdade”, diz **Leonardo Nascimento**, 22, estudante de psicologia da FMU Santo Amaro, que fica no pedaço que é reformado. Atualmente, passam por ali pouco mais de 2 000 ônibus por dia em cada sentido e cerca de 2 100 carros por hora no horário de pico. “A rua onde eu moro está agora sempre com congestionamento, das 8h até as 14h”, relata o empresário Carlos Baktejian, 74, que vive na Rua Baltazar da Veiga, na Vila Nova Conceição. Moradores contam que o trânsito migrou para os miolos dos bairros do entorno. “Essa reforma é muito bem-vista, estamos felizes de sermos contemplados. Mas enfrentamos congestionamentos que estão travando o interior do nosso bairro. A Santo Amaro, em termos de capacidade de trânsito, não terá nenhuma novidade”, diz **Marcus Abrantes**, 36, presidente da Associação de Moradores da [Vila Nova Conceição](#), citando a possibilidade do prolongamento da Avenida Faria Lima até a Praça Roger Patti para melhorar a situação.



Leonardo Nascimento, estudante que cita o tempo longo para percorrer a avenida de ônibus (Alexandre Battibugli/Veja SP)

Antes do início da obra, em 2019, a velocidade média de um carro na Santo Amaro no horário de pico da tarde era de 15 quilômetros por hora no sentido centro e 7 quilômetros por hora no sentido bairro, segundo a CET. “O tempo de circulação com automóveis nos bairros dessa região é muito difícil. Você cresce a ocupação, mas a infraestrutura viária permanece a mesma. Também tem outra questão: quanto mais espaço se abre para os automóveis, mais automóveis vão estar naquele lugar. Esse setor da cidade, o da Santo Amaro, deveria receber novos modais além do ônibus e alternativas mais eficientes do que o automóvel”, opina Sergio Sandler, da Faap. “É positivo fazerem a reforma? Sim. Mas poderiam colocar ali instrumentos como a cota de solidariedade (*em que empreendimentos destinam parte do terreno à habitação de interesse social*)”, pontua [Valter Caldana](#), professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo do Mackenzie.

“É um sacrifício (*o período das obras*), mas acho que vai ficar bem legal. A Santo Amaro era muito feia”, diz Annelies Beicht, 62, corretora de imóveis e moradora de Moema. “Os que reclamam terão os seus patrimônios valorizados. É uma dor do parto”, finaliza o professor Caldana.