

Universidade de São Paulo
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia
Trabalho de Graduação Individual

Os parques públicos na cidade de São Paulo: uma visão a partir da Operação
Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí.

Leandro Vicente de Andrade

São Paulo

2017

**Os parques públicos na cidade de São Paulo: uma visão a partir da
Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí.**

Leandro Vicente de Andrade

Monografia apresentada à Faculdade de
Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo para obtenção
do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração:
Geografia Urbana

Orientação: Prof. Dra. Isabel Aparecida Pinto Alvarez

São Paulo
2017

**Os parques públicos na cidade de São Paulo: uma visão a partir da
Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí.**

Por

LEANDRO VICENTE DE ANDRADE

Banca examinadora:

Orientadora: Prof. Dr. Isabel Aparecida Pinto Alvarez, FFLCH – USP

São Paulo, Agosto de 2017

À utopia

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha mãe Marlene Vicente, meu pai Álvaro Ferraz, minhas avós Maria Carolina Rocha e Marijona Sakalauskas (*in memoriam*), meu irmão Alexandre Vicente e minha cunhada Bianca Herglotz, que sempre acreditaram na minha capacidade e na potência da educação em prol de uma vida e mundo melhores.

Ao meu parceiro Elton Furlanetto, agradeço pela companhia e apoio durante quase toda a graduação. Sua ajuda acadêmica e emocional foi essencial para eu chegar até o fim deste curso com maior tranquilidade e alegria. Agradeço também Enrique Quintano, que nos acompanha de perto com seu carinho.

Aos meus amigos de colegial que serviram como uma válvula de escape da tensão uspiana, com alegrias e boas risadas. Em especial, Aline Raquel, que sempre acompanhou minha trajetória com muito amor e amizade sincera.

Aos amigos de faculdade, que mudaram minha vida para melhor, abrindo meus horizontes de visão de mundo num círculo de amizade pleno de ideais, boas discussões, festas e encontros. À Adriana Cirelli que foi minha parceira na faculdade e na vida profissional, compartilhando as alegrias e amarguras da vida acadêmica. Ao Fernando Farina, Rodrigo Marinoni e Andressa Silva, que são grandes amigos de faculdade, compartilhando ideias, experiências e boas risadas. À Bruna Paixão, Ana Marília e Denise Dias, que também estiveram comigo em diversos momentos da faculdade, entre boas festas, aulas e experiências. Ao Danilo Lisboa que foi um parceiro de TGI, auxiliando nas visitas a campo, compartilhando ideias e seu olhar geográfico tão úteis ao trabalho.

Agradeço especialmente a minha professora e orientadora, Isabel Alvarez, pelo apoio e compreensão nessa longa jornada de TGI, por compartilhar seus conhecimentos e estimular meus instintos geográficos durante esta pesquisa.

RESUMO

As transformações espaciais na metrópole contemporânea podem ser entendidas a partir da reflexão sobre o processo de reestruturação urbana exercido sob a determinação da parceria estado/mercado que se revela através de instrumentos e normas legais que têm servido à revalorização de terras urbanas na cidade de São Paulo. Neste contexto, a criação de novos parques públicos pode escancarar os conteúdos intrínsecos neste processo, como o processo de valorização do espaço, alicerçado no discurso da preservação ambiental e da sustentabilidade, com a consequente segregação e fragmentação da cidade, de acordo com a restrição do acesso de determinadas classes sociais a determinados fragmentos de espaços urbanos.

A operação urbana, um destes instrumentos, é entendida como meio de arrecadação de recursos para o estado e exploração de novas fronteiras para o mercado imobiliário. Nesta congruência de interesses, a cidade é “reconstruída” visando a revalorização de espaços tidos como obsoletos pelo capital financeiro moderno. Na maioria dos casos, esses espaços obsoletos são regiões que na virada do século XIX para o XX serviram de lugar para a produção capitalista industrial, os quais, hoje em dia, não recebem maiores investimentos devido à falta de interesse por parte da indústria de se instalar dentro de grandes cidades, como São Paulo. Então, estes espaços são alvo de diversos projetos urbanísticos que visam sua transformação, requalificação e ressignificação necessárias para atrair o interesse de investimentos pelo capital financeiro.

Numa metrópole como São Paulo, na qual parques e áreas verdes são restritas, um dos objetivos sempre presente nas operações urbanas é o de aumentar e/ou criar áreas verdes e parques públicos dentro do seu perímetro. Neste trabalho, escolheu-se a Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí para se explorar seus objetivos principais e, especialmente, as propostas de criação de novos parques públicos para a cidade. Assim, a partir da análise deste processo de criação pode-se averiguar os objetivos reais dos agentes no espaço urbano na construção destes parques, e questões menos evidentes como a contradição público/privado no seu uso.

Palavras-chave: Operação urbana – Reestruturação urbana – Parques públicos

ABSTRACT

The spatial transformation process managed by the evolution from the industrial capital to the financial capital can be understood from the reflection about the urban restructuring undertaken by a state/private partnership through the legal tools and instruments that serve for the re-valuation of the urban terrains of the city of São Paulo. In this context, the creation of new public parks can show the objectives within this process, as the valuation through discourses of environmental preservation and sustainability, and the consequent segregation and fragmentation of the city with the access restriction of particular social classes in determined urban spaces.

The urban operation is understood as way of acquiring resources by the state and exploration of new frontiers by the real estate market. In this congruence of interests, the city is “re-built” aspiring the revaluation of spaces seen as obsolesces by the modern financial capital. In most cases, these obsolete spaces are regions that in the turn of the 19th to the 20th century served as places for the industrial capital production, the ones that nowadays do not receive much investment by the industry due to the lack of interest of establishing itself within big cities, as São Paulo. So, these spaces are desired by several urbanistic projects that intend to perform their transformation, requalification and resignification necessary for attracting the interest of investments by the financial capital.

In a metropolis such as São Paulo, where green areas and parks are restrict, one of the objectives of the urban operations is to expand the total amount of green areas and public parks. In this paper, the “Operação Urbana Consociada Bairros do Tamanduateí” was chosen to explore its main objectives and, specially, the proposals of creation of new public parks in/to the city. Then, from the analysis of this creation process, it is able to observe the real objectives of the agents in the urban space in the construction of such parks, and less evident subjects like the public/private contradiction in its use.

Keywords: Urban operation – Urban restructuring – Public parks

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
2. CONTEXTO HISTÓRICO: FORMAÇÃO DOS BAIRROS DO RIO TAMANDUATEÍ.	5
3. ESPAÇOS DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO: NOVAS FRONTEIRAS DO CAPITAL FINANCEIRO.....	15
4. CARACTERIZAÇÃO GERAL DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA BAIRROS DO TAMANDUATEÍ (OUCBT), ANTIGA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA MOOCA-VILA CARIOCA (OUCMVC).	23
4.1. A OPERAÇÃO URBANA MOOCA-VILA CARIOCA (OUVMVC) (PL 723/2012).	24
4.2. A “SETORIZAÇÃO FUNCIONAL” NA OUCMVC.	27
4.3. AS “INTERVENÇÕES INTEGRADAS” DA OUCMVC, POR SETOR.	30
4.3.1. <i>Setor Cambuci</i>	31
4.3.2. <i>Setor Mooca</i>	34
4.3.3. <i>Setor Ipiranga</i>	35
4.3.4. <i>Setor Parque da Mooca</i>	35
4.3.5. <i>Setor Henry Ford</i>	36
4.3.6. <i>Setor Vila Carioca</i>	38
4.3.7. <i>Setor Vila Prudente</i>	38
4.4. OBSERVAÇÕES SOBRE AS INTERVENÇÕES DA OUCBT.	39
4.5. OS PARQUES PÚBLICOS NA OUCBT.....	40
5. PARQUES PÚBLICOS DE SÃO PAULO E A CONTRADIÇÃO PÚBLICO/PRIVADO.	42
5.1. PARQUE LAVAPÉS.....	42
5.2. PARQUE JARDIM DAS PERDIZES.....	51
5.3. O PARQUE PÚBLICO NA CIDADE CONTEMPORÂNEA IDEALIZADA.	55
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	59
7. BIBLIOGRAFIA.....	62

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Panorama dos bairros do Brás e da Mooca, no começo do século XX. Fonte: https://moocasaudosamooca.files.wordpress.com/2014/06/panorama-braz-mooca.jpg . Acessado 18/04/17.....	8
Figura 2. Mapa demonstrativo da região entre os bairros da Mooca, Belém, Brás e Belenzinho. Produzido por ANDRADE, Leandro.....	12
Figura 3. Mapa demonstrativo da região entre os bairros da Mooca, Cambuci e Ipiranga. Produzido por ANDRADE, Leandro.....	13
Figura 4. Imagem de satélite (Google Earth) das instalações da antiga indústria da Ford, no distrito Parque da Mooca (2005). E do o Shopping Mooca Plaza (2016). Organizado por ANDRADE, Leandro.....	17
Figura 5. Mapa dos Perímetros de Transformação e Renovação da OUCMVC. Fonte: EIA-RIMA OUCMVC PL 723/2012.....	28
Figura 6. Mapa dos setores funcionais da OUCMVC. Fonte: EIA-RIMA OUCMVC PL 723/2012.....	30
Figura 7. Mapa dos trechos 1 e 2 do Setor Henry Ford, da OUCMVC. Fonte: EIA-RIMA OUCMVC PL 723/2012.....	37
Figura 8. Mapa dos parques públicos propostos, ZEPAM (Zona Especial de Proteção Ambiental) e áreas verdes. Fonte: PL 156/2015 OUCBT.....	41
Figura 9. Área em estudo (em amarelo) no Mapa Imperial da Cidade de São Paulo, 1855. Fonte: GeoSampa. Adaptado por ANDRADE, Leandro.....	43
Figura 10. Área em estudo (em amarelo) na Planta da Cidade de São Paulo, 1890. Fonte: GeoSampa. Adaptado por ANDRADE, Leandro.....	44
Figura 11. Área em estudo (em amarelo) no SARA Brasil, 1930, folha 51. Fonte: GeoSampa. Adaptado por ANDRADE, Leandro.....	44

Figura 12. Área em estudo (em amarelo) em foto aérea de 1940. Fonte: GeoSampa. Adaptado por ANDRADE, Leandro.....	45
Figura 13. Área em estudo (em amarelo) em imagem aérea de 2000. Fonte: GeoSampa. Adaptado por ANDRADE, Leandro.....	45
Figura 14. Área em estudo (em amarelo) em imagem de satélite de 2014. Fonte: Google Earth. Adaptado por ANDRADE, Leandro.....	46
Figura 15. Área em estudo (em amarelo) em Imagem de satélite de 2015. Fonte: Google Earth. Adaptado por ANDRADE, Leandro.....	46
Figura 16. Proposta urbanística para a área das Oficinas do Cambuci (A11), no RIMA da OUCMVC, 2013. Fonte: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.193/6086 . Acessado 18/04/17. Adaptado por ANDRADE, Leandro.....	47
Figura 17. Área das antigas Oficinas do Cambuci (em preto) redesenhada no PUE da OUCBT. Parque Lavapés na área denominada A11. 2015. Fonte: Minuta do PL 156/2015 da OUCBT. Adaptado por ANDRADE, Leandro.....	48
Figura 18. Área em estudo (em amarelo) no mapa de ZEIS da OUCBT. Fonte: PL 723/2015 OUCBT. Adaptado por ANDRADE, Leandro.....	49
Figura 19. Foto de dentro da área das antigas Oficinas do Cambuci. Foto: Leandro Vicente, 24/04/2017.....	50
Figura 20. Foto de dentro da área das antigas Oficinas do Cambuci. Foto: Leandro Andrade, 24/04/2017.....	50
Figura 21. Foto panorâmica desde o interior do Parque das Perdizes. Foto: Leandro Andrade, 24/04/17.....	52
Figura 22. Mapa do parque Jardim das Perdizes e seu entorno com os condomínios já construídos em laranja e amarelo, e as áreas ainda vazias ou em construção em cinza. Fonte: Folheto publicitário do Jardim das Perdizes.....	53

Figura 23. Foto dos condomínios residenciais de alto padrão no Jardim das Perdizes. Foto: Leandro Andrade, 24/04/2017.....53

Figura 24. Foto de um dos imóveis com visão para o parque Jardim das Perdizes. Foto: Leandro Andrade, 24/04/2017.....53

Figura 25. Foto de totem com câmeras de segurança no Jardim das Perdizes. Foto: Leandro Andrade, 24/04/2017.....54

1. Introdução

As operações urbanas aparecem como elemento fundamental para a formação de novos eixos de valorização na metrópole. A operação urbana é um instrumento de lei estabelecido pelo Estatuto da Cidade. Ela é uma exceção na lei de zoneamento para um determinado perímetro na cidade, no qual é permitido a construção acima do coeficiente estabelecido por lei para dada região. Em contrapartida, os empreendedores privados pagam o poder público por esse acréscimo, isso se dá através dos CEPAC (Certificados de Potencial Adicional de Construção), emitidos pela prefeitura para a outorga de Direito Urbanístico Adicional, dentro do perímetro de uma Operação Urbana Consorciada¹, apesar de que, atualmente, na Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (OUCBT) ainda não há oferecimento destes certificados em trâmite na Câmara Municipal de São Paulo. A quantia recebida nesta transação deve ser devolvida na forma de construção de infraestrutura dentro dos limites do perímetro determinado pela operação urbana. Ou seja, o Estado facilita a valorização do espaço, possibilitando ao mercado imobiliário a expansão de seus negócios em determinado novo eixo de valorização na cidade.

Em São Paulo, as operações urbanas visam atingir as áreas de desindustrialização para a chamada “renovação urbana” que possibilitaria a revalorização daquele espaço, não mais inserido no contexto da valorização pelo capital industrial, mas pelo capital financeiro e imobiliário, sempre ávido por novos espaços para sua reprodução.

Neste trabalho de conclusão de curso, escolheu-se a Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (OUCBT), que desde 2012 vem sendo discutida e desenvolvida pela Prefeitura Municipal de São Paulo. Ela já mudou de nome, de desenho e de intervenções, já se chamou Operação Urbana Consorciada Mooca-Vila Carioca (OUCMVC), quando foi feito o Relatório de Impactos Ambientais e a construção do projeto de lei que delineava as diretrizes e objetivos da intervenção.

¹ Mais detalhes disponíveis no site da SP Urbanismo: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/cepac/index.php?p=19456. Acessado em 30/06/2017 às 16h30min.

A OUCBT compreende grande parte dos distritos do Cambuci, Mooca, Ipiranga e Vila Prudente e se estende pelo eixo sudeste da metrópole de São Paulo, marcado pela presença do Rio Tamanduateí, da Avenida Juntas Provisórias, da Avenida do Estado, e dos Estados e da linha de trem da linha 10-Turquesa da CPTM.

No caso da OUCBT, foram definidos, no EIA-RIMA (Estudos de Impacto Ambiental – Relatório de Impacto Ambiental) da Operação Urbana Consorciada Mooca-Vila Carioca (OUCMVC), dois perímetros na região, um de valorização imediata e outro de valorização secundária, o que revela claramente como o próprio poder público reconhece a operação urbana como uma estratégia de valorização imobiliária. O perímetro de valorização mais imediata e de intervenções mais diretas e incisivas se dá na região industrial dos bairros, principalmente às margens do Rio Tamanduateí. Nessas regiões, a industrialização produziu espaços com terrenos grandes proporções em um desenho quadricular de ruas, no entorno das avenidas do Estado e Juntas Provisórias e a linha de trem.

Em volta desse parque industrial, consolidaram-se os bairros da Mooca, Cambuci, Ipiranga e Vila Prudente, que hoje são áreas predominantemente residenciais, com crescente valorização imobiliária e consequente verticalização dos bairros. Este é o perímetro de valorização secundária ou indireta, onde as obras de infraestrutura e mobilidade seriam de menor complexidade e visariam a valorização destes bairros, para abrigar uma nova população que não mais está vinculada às indústrias da região e vivem a metrópole de uma maneira consideravelmente diferente das antigas famílias que ali viviam e formaram os bairros.²

Pádua (2015, pág. 89) indica as consequências sociais dentro dos objetivos das operações urbanas em regiões de desindustrialização:

Nas operações urbanas, os espaços de desindustrialização aparecem como regiões a serem recuperadas para a cidade, renovadas,

² Por experiência própria e pela história da minha família no bairro pude perceber a mudança de um bairro voltado a moradores trabalhadores nas fábricas locais ou nos comércios locais e no centro da cidade para uma população mais jovem que se instala no bairro a partir da década de 1990 em novos empreendimentos imobiliários, na sua maioria trabalhadora do setor de serviços e comércio e não mais nas fábricas.

revitalizadas, como novas articulações entre o poder público e o setor privado, como se o crescimento econômico desses lugares produzisse automaticamente um desenvolvimento social. A questão central é que nesses processos de renovação desses espaços, a população moradora antiga dos lugares faz parte da “degradação”, e as estratégias hegemônicas promovem um arrasamento da vida social desses lugares, revelando o aprofundamento da fragmentação do espaço e da vida cotidiana neles, impondo a segregação como um conteúdo central da urbanização contemporânea da metrópole.

Ainda, entende-se neste trabalho que o espaço é uma produção social e histórica, como parte e produto da reprodução social. Não o entende-se, portanto, como mero suporte de objetos, formas e volumes, um vazio. (ALVAREZ, 2014). Portanto, não se pretende nessa pesquisa apenas construir um panorama sobre as características urbanísticas de determinada ação no espaço, e sim, procura-se explorar os objetivos intrínsecos no processo de transformação espacial, refletindo também acerca de seu conteúdo social, para além de uma análise meramente descritiva.

Durante o processo de estudo da Operação Urbana Consorciada Mooca-Vila Carioca, à época, foram usados os arquivos divulgados pela Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP), da licitação concluída em maio de 2012. Com início em junho de 2012 e conclusão dos produtos em outubro de 2012 e licenciamentos no primeiro semestre de 2013. Os produtos contratados pela prefeitura à época foram os seguintes: Plano Urbanístico Específico da OUC, Projetos Estratégicos, Estudo de Impacto Ambiental, Estudo de Capacidade de Suporte, Estudos Econômicos e Plano de Comunicação do Projeto de Lei (PL) 723/2012 para a aproximação com os objetivos e intervenções proposta para a região de interesse ao longo do Rio Tamanduateí. Porém, em 2015, a operação muda de nome e a prefeitura apresentou um novo Projeto de Lei, o PL 723/2015, contendo algumas diferenças de diretrizes e projetos da operação anunciada anteriormente. Todos esses produtos foram elaborados pela empresa WALM Engenharia e Tecnologia Ambiental LTDA, supervisionados pela SP Urbanismo, através do consórcio CMVC (Consórcio Mooca-Vila Carioca).

Atualmente, a prefeitura trata também a região como o Arco Tamanduateí, em referência a outro projeto de valorização territorial às margens do Rio Tietê, o chamado Arco do Tietê. O site Gestão Urbana da PMSP, em uma página sobre o Arco Tamanduateí, escreve: “O perímetro identificado encontra-se em processo de transformação, abrindo a oportunidade de realizações de novos empreendimentos”. Assim, vê-se com clareza os intuitos de valorização econômica dessas áreas desindustrializadas: “A proposta de desenvolvimento de um Projeto de Intervenção Urbana (PIU) possibilitará a transformação urbana desta região de modo planejado e ordenado, possibilitando a otimização da infraestrutura instalada, o adensamento populacional e o desenvolvimento urbano em áreas subutilizadas, através do instrumento da Operação Urbana Consorciada”. E ainda: “A ideia de cidade compacta, farta infraestrutura e articulação sistêmica dos usos são objetivos a serem alcançados neste processo”.³

Neste trabalho, tem-se o propósito de averiguar criticamente estes objetivos apresentados, tendo em vista outras experiências de operações urbanas e intervenções urbanas em São Paulo, enfatizando a produção espacial a partir dos projetos de implementação de parques públicos e áreas verdes no perímetro da OUCBT.

³ O PDE e o Arco do Tamanduateí. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/oucvt/o-pde-e-o-arco-tamanduatei/>. Acessado: 25/05/17 às 16h10min.

2. Contexto histórico: formação dos bairros do Rio Tamanduateí.

A partir do final do século XIX até o começo do século XX, o Brás, a Mooca o Belém e o Ipiranga se transformaram de bairros de chácaras nos subúrbios do centro de São Paulo, para bairros industriais e operários.

Nesta porção do “cinturão de chácaras”, a cidade se expandiu, abrigando fábricas, e outros estabelecimentos de grande porte que, dado ao seu tamanho, não encontrariam espaço suficiente na área já adensada do centro, a preços baixos. Estes bairros se constituíram na região de terras baixas, nas planícies aluviais e bacias sedimentares da confluência dos rios Tamanduateí e Tietê, a leste do antigo centro da São Paulo colonial. Entre os elementos que sinalizam esta transformação foi a inauguração em 1876, do Hipódromo da Mooca, e entre as estações Brás e Mooca do trem, foi instalada a Hospedaria dos Imigrantes, que funcionou entre 1887 e 1978 (Langenbuch, 1968, p. 81).

Segundo Langenbuch (1971, p. 132), os trechos de várzea mais afastados do centro foram ocupados por loteamentos, que se tornariam bairros residenciais. Para ele, esta foi uma experiência ruim na expansão da cidade e poderia ter sido evitada por alguma regulamentação urbanística mais séria à época. Ainda segundo ele, o erro de se instalar nas várzeas dos rios foi seguido por bairros do Tamanduateí, como as vilas Independência e Carioca. A ocupação urbana na várzea do Tamanduateí só foi se tornando mais possível devido à execução de obras de retificação do rio.

Esses bairros cresceram com grande número de imigrantes que chegava a cidade, a partir da “Grande Imigração”, promovida pelo governo brasileiro, no contexto da substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre, do final do século XIX.⁴

Diversos bairros de São Paulo, que apenas despontava como um grande centro urbano no cenário brasileiro, como Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca, Bela Vista e Cambuci, também surgiram durante esse mesmo processo migratório. Porém, é no conjunto de bairros formado pelo Brás, Mooca e Belenzinho que se destacou com maior concentração de imigrantes e de fábricas na cidade e também pelo seu núcleo de intensa vida urbana, chegando a ter a

⁴ Dados disponíveis no artigo: “O papel da migração internacional na evolução da população brasileira (1872 a 1972)” de Maria Stella Ferreira Levy, 1974.

designação de “Outra Cidade”, frequentemente atribuída a esse conjunto de bairros nas primeiras décadas do século XX. (ANDRADE, 2004)

A leste um outro bairro, povoado sobretudo por italianos, estende-se ao longe na planície baixa e contrasta por suas fábricas, suas ruas sujas, seus esgotos lodoso, com as construções elegantes e as casas dos bairros ocidentais. Seria urgente drenar o solo e arranjar vastos espaços em parques e jardins; mas as construções invadem incessantemente as terras pantanosas e apodrecidas de imundícies, onde os córregos se juntam para se lançar ao norte no rio Tietê. (RÉCLUS, 1894: p. 370-1. Apud ANDRADE, 2004: p. 172).

Neste relato acima, o geógrafo francês Elisée Réclus, ao se deparar com os bairros do Rio Tamanduateí, descreve a situação insalubre que viviam as primeiras populações de imigrantes nesses bairros. Por estar numa região de várzea e planície aluvial, e sem os investimentos técnicos necessários, o povoamento nessa área enfrentou problemas de drenagem e esgoto.

Já no bairro do Ipiranga, a ocupação se deu a partir de outros fatores e se relaciona a uma série de obras correlatas com a construção do monumento do Ipiranga, que propiciou a abertura de vias de acesso e da construção precoce de linhas de bonde. É “inegável que representou papel de vital importância para a formação e desenvolvimento do bairro a construção do Palácio destinado a perpetuar o local em que foi proclamada a nossa independência política (1885-92), que não tardou a transformar-se no Museu do Ipiranga (1894) ”. (MARTIN, 1984)

Ainda no final do século XIX, um grande empecilho que fazia separar o Brás e a Mooca do centro da cidade eram as enchentes periódicas do Rio Tamanduateí, devido ao fato de que as obras para retificação do rio e aterro das áreas alagadiças eram muito custosas. As obras de saneamento da Várzea do Carmo foram iniciadas em 1872 quando da instalação do Gasômetro, e só puderam serem consideradas concluídas em 1914, mais de 40 anos depois. Por outro lado, o Parque D. Pedro II que, como obra paisagística deveria completar o saneamento, só foi concluído em 1922. (MARTIN, 1984)

Em 1914, o então prefeito, Dr. Washington Luís, autorizou a construção do Parque, com os paisagistas franceses Bouvard e Couchet, mesmos desenhistas do Parque do Anhangabaú, a frente do projeto. As obras se iniciaram em 1918 e tiveram atraso no término, por duas principais razões: pelo próprio tamanho do parque, que era 10 vezes maior que o do Anhangabaú; e também, às dificuldades próprias de uma região pobre cuja população tinha pouca influência nas decisões administrativas necessárias para incentivar a conclusão das obras. Na época, o Parque D. Pedro II destoava como um lugar luxuoso na cidade, com gramados bem desenhados e árvores frondosas, bem harmonizado ao saneamento e a presença do Rio Tamanduateí.

É então, com essa bela obra que se pode dizer que o processo de urbanização da região de várzea do Rio Tamanduateí, próximo ao Centro de São Paulo, estava terminado. O bairro do Brás apresentava então sua individualidade, como um lugar que oferecia todas as funções de um bairro, do trabalho ao lazer, contemplando todos os equipamentos urbanos de serviço a sua população em sua própria região. (ANDRADE, 2004)

O conjunto de bairros, Brás, Mooca e Belenzinho, pelo seu relevo baixo e integrador, sua cultura imigrante, sobretudo italiana, em comum e seus problemas comuns de moradia, transporte e emprego, contribuiu para que surgisse entre os habitantes dessa região um forte sentimento de identidade com seu bairro, possibilitando também a “consciência do lugar” e a “consciência de classe”, que foram de grande importância para a criação dos movimentos sociais da causa operária na cidade de São Paulo do começo e meados do século XX. (ANDRADE, 2004)

No início do século XX, Brás, Mooca e Belenzinho eram a maior concentração de fábricas e operários da cidade de São Paulo. (ANDRADE, 2004, p. 179). E a partir disso, a indústria passou a ser o agente fundamental de integração desses bairros ao centro da cidade, além de ocorrer uma multiplicação de fábricas e oficinas por toda a região.



Figura 1 - Panorama dos bairros do Brás e da Mooca, no começo do século XX.

Porém, enquanto em outros bairros da cidade se concretizava um processo de urbanização e um “embelezamento” promovido pelas elites, nos bairros da região do Tamanduateí, e em outras partes da cidade, multiplicavam-se cortiços, enfrentavam-se problemas de falta d’água e luz, de drenagem, esgoto e lixo que se acumulavam na Várzea do Carmo.

Essas diferenças sócio-espaciais se davam pela “ameaça” que os imigrantes representavam à saúde e à “ordem pública” das elites paulistas. E, muito provavelmente, os conflitos entre as duas classes se acirravam mais intensamente na concorrência que apresentava a ascensão econômica de imigrantes que se estabeleciam por si mesmos com pequenos negócios, ameaçando a estabilidade de grupos nacionais mais ou menos bem estabelecidos econômica e socialmente.

Dessa segregação sócio-espacial, derivada da falta de poder aquisitivo e acesso à propriedade privada em lugares mais caros perto do centro da cidade, que enfrentaram os imigrantes, criou-se uma forte identidade de pertencimento a um bairro e a uma classe, através de fortes forças de coesão entre essa população integrada.

Os moradores, segregados, criaram a leste do Tamanduateí um núcleo de vida urbana, polarizado pelo Brás. Assim definiu-se uma

centralidade que acabou justificando a designação de “outra cidade”. Para esse momento da história de nossa industrialização e urbanização, a segregação, negadora do convívio amplo entre grupos e classes sociais e, portanto, negadora do urbano, foi negada na criação do que se poderia considerar um modo de vida operário na Cidade de São Paulo. Ou seja, os bairros além-Tamanduateí, entre outros bairros paulistanos, puderam se definir como totalidade, parte de uma totalidade maior – a Cidade de São Paulo. (ANDRADE, 2004, p. 180-1)

A partir dos anos 1940, vê-se uma crescente deterioração desses bairros operários. Como já visto, ações dos grupos dominantes guiaram-se por estratégias de segregação do núcleo urbano dos imigrantes. Porém, os imigrantes eles mesmos se armavam com suas próprias estratégias.

Achando brechas no processo de expansão das indústrias, pequena parte dos imigrantes viram a possibilidade de se tornarem empresários, fundando pequenas oficinas criadas no início dos anos 1920, que atuavam na produção de teares destinados a pequenas tecelagens.

A ascensão econômica de parte dos imigrantes se traduziu num êxodo dos bairros operários em direção aos bairros elitizados da cidade. Porém, mesmo que alguns tenham se enriquecido nesse processo, esse número era pequeno frente a grande quantidade de pessoas que continuou em seus bairros. Imigrantes e seus descendentes, permaneceram nessa condição e mais tarde vieram a dividir espaço com contingentes crescentes de trabalhadores nacionais.

Quando da dificuldade dos moradores originais dos bairros operários de se manterem ali devido ao aumento do custo de vida e dos aluguéis, houve uma desvinculação entre o local de trabalho e o da moradia, fundamental na constituição dos bairros operários. Isso proporcionou um forte impacto no modo de vida desses bairros, mudando a situação descrita por ANDRADE (2004), citada acima.

Muitos trabalhadores foram expulsos para a periferia, em busca de aluguéis mais baixos, ou da construção da sua casa própria, através da autoconstrução. E também, a expansão das fábricas pela compra e demolição de residências adjacentes expulsou muitos trabalhadores de suas casas.

Portanto, a indústria e o processo de urbanização decorrente dela, deflagraram um processo que integrava os bairros à cidade de São Paulo, porém, ao mesmo tempo, dissolvia, desestruturava a realidade dos bairros industriais e operários, das primeiras fases da industrialização paulistana.

A partir de meados do século XX, a presença de nordestinos nos antigos bairros “italianos” era crescente. Em depoimentos colhidos pela pesquisa de Margarida Maria de Andrade (2004, p. 184), a presença de nordestinos foi atribuída a, assim designada, deterioração dos bairros.

No passado, os imigrantes estrangeiros eram discriminados. Atualmente, são os “nordestinos”, mas também os imigrantes bolivianos que, há não muito tempo, passaram a trabalhar como operários das confecções. (ANDRADE, 2004, pág.184)

A realidade atual desses bairros é muito diversa da que os caracterizou até meados do século XX. A indústria tradicional, principalmente têxtil e de metalúrgica, deixou seus galpões e infraestrutura para outros usos, como confecção de vestuário ou depósito de diversos tipos de produtos. Transformou-se, portanto, a essência econômica da região, que, de industrial, agora está voltada ao comércio e logística, enfim, é cabível se referir a um processo desindustrialização da região.

Com a construção da Avenida Radial Leste, em 1957⁵, e a construção do metrô, em 1979⁶, houve a destruição de antigos quarteirões e a expulsão de moradores através das desapropriações. Posteriormente, esses dois eixos de transporte massivo criaram uma barreira para a fruição Norte-Sul, principalmente de pedestres e transportes não-motorizados, entre os bairros do Brás, Belém, Cambuci, Mooca, Ipiranga e Vila Prudente. Dando assim, prioridade ao transporte em massa entre os bairros mais a leste de São Paulo (como Penha,

⁵ Notícia da Folha da Noite do dia 23/08/1957 sobre a inauguração do viaduto da Radial Leste sobre os trilhos da então ferrovia Santos-Jundiaí. Disponível em: <http://acervo.folha.uol.com.br/fdn/1957/08/23/1//4712588>. Acessado em 08/07/2017 às 17h35min.

⁶ Linha 3 do Metrô de São Paulo. Wikipédia. https://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_3_do_Metr%C3%B4_de_S%C3%A3o_Paulo. Acessado em 08/07/2017 às 17h00min.

Itaquera, e extremo Leste), até os três centros econômicos da cidade, o centro velho, a região da Av. Paulista e a região Sul do Rio Pinheiros.

Até a construção da Avenida Radial Leste, a deterioração dos bairros ocorreu por causas alheias à intervenção estatal, “deveu-se às movimentações contraditórias próprias do mercado”, no que se refere ao já mencionado êxodo populacional rumo a bairros de elite, e para o Leste da cidade. Segundo Martin (1984: 172), a construção dessa avenida de circulação em massa representa a intervenção estatal que induz a deterioração do bairro. Passa-se, portanto, de uma deterioração espontânea para uma deterioração planejada.

Até a construção do metrô, pode-se dizer que as intervenções estatais induziram a deterioração. Após a Radial Leste, a intervenção se voltou ao Parque D. Pedro II, que perdeu partes da sua área verde e uma escola infantil, para dar lugar a viadutos e pátios de estacionamento (MARTIN, 1984). Perdeu, portanto, seu uso pela população local como propriamente um parque, para servir quase que exclusivamente aos carros, para a ligação entre a região Leste do município com o centro antigo da cidade, e com as vias de ligação Leste-Oeste. É, atualmente, um parque feito para o fluxo de carros e não para a fruição de pedestres, e uso de moradores da região e da metrópole, como espaço de lazer e encontro. Há hoje, em curso, a construção de mais um viaduto para um corredor de ônibus, deteriorando área do “parque” e do canteiro central da Av. Alcântara Machado, e além disso, expulsando um grande número de moradores de rua que ali vivem, ocorrendo também destruição de barracos que se adensavam no parque, a alguns metros do centro geográfico da cidade, a Praça da Sé. Constatado em trabalho de campo, essas transformações ocorrem em uma área de grande circulação de carros e ônibus, com pouca presença de áreas verdes. Por ali, apenas o Parque Dom Pedro II serve de área para lazer e contemplação, porém, sua infraestrutura está deteriorada e, hoje em dia, é ocupado por muitos moradores de rua. Ainda, na Av. Alcântara Machado (Radial Leste), o canteiro central foi fortemente alterado, com a derrubada de dezenas de árvores, para dar lugar ao corredor de ônibus e a passagem subterrânea.

Atualmente, apenas o viaduto da Rua Berlamino Matos e o viaduto Bresser, além de algumas ruas (sendo a principal delas a Rua Piratininga, com linha de trólebus), servem de ligação entre o bairro do Brás e Belém/Belenzinho, ao Norte das linhas de trem e metrô, com o bairro da Mooca, ao Sul da ferrovia.

Nos mapas a seguir, pode-se entender melhor essa configuração atual desses bairros.

A linha vermelha indica as linhas de trem 10-Turquesa da CPTM. As linhas amarelas correspondem (de Norte para Sul) os viadutos São Paulo e Pacheco Chaves. O polígono em laranja corresponde à área considerada industrial, com presença de galpões usados para pequenas indústrias, para logística ou

comércio. Há também o Shopping Mooca Plaza, o Clube Atlético Ypiranga e uma área aberta sem construções.



Figura 3 - Mapa demonstrativo da região entre os bairros da Mooca, Cambuci e Ipiranga.

Segundo os estudos do EIA-RIMA (pág. 32), essas estruturas de macroacessibilidade (linhas de trem, avenidas e marginais) são consideradas barreiras que induzem a “degradação urbana”, ao dificultar a capacidade de mobilidade da população entre os bairros e entre a Região Sul (Ipiranga) e a Região Leste (Mooca) do município, impedindo o desenvolvimento econômico local.

A região dos bairros do Tamanduateí está em um lugar estratégico da Região Metropolitana de São Paulo, pois é a região que historicamente liga o centro de São Paulo à importante região industrial chamada de ABC e além delas, a conexão pelas rodovias Imigrantes e Anchieta à Baixada Santista e ao porto de Santos.

Em 2008, foi organizado o concurso “Urban Age South America 2008” para a apresentação de projetos que tinham como objetivo a reestruturação e “revitalização” de cidades sul-americanas. Um desses projetos foi a “Proposta Estratégica na Operação Urbana Diagonal Sul”⁷ que se tratava de um projeto

⁷ Diagonal Sul era o nome dado a operação urbana na região do Rio Tamanduateí. Maiores informações sobre o projeto urbanístico para a operação urbana Diagonal Sul podem ser acessadas no site: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.102/2958>

“utópico”⁸ de planejamento urbano com desenhos futurísticos, arranha-céus e sistemas de drenagem que mudariam completamente a paisagem urbana⁹ nesta parte da cidade, sinalizando para as intenções de transformação da área.

Foi através do processo de desindustrialização geral do centro urbanizado e denso de São Paulo que esses bairros viram sua crescente deterioração e perda da essência de bairro operário que oferece a possibilidade de trabalho e moradia na mesma região. Assim, em nosso entendimento, a Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí, vem para alinhar a região aos pressupostos contemporâneos de uma metrópole financeira, cultural e logística e para tanto criaram-se no projeto da operação urbana os chamados polos de desenvolvimento de “economia criativa”, de “negócios” e de “logística”, assim designados. Esses polos têm como objetivo atrair novos investimentos e empresas que ali se instalariam, para a especulação imobiliária que se daria no entorno desses polos, potencializando assim a já presente transformação desses bairros ao promover o adensamento populacional e sua consequente verticalização.

⁸ O conceito de utopia é considerado neste trabalho como a idealização de um futuro possível, mais igualitário e sustentável, o caminho a se seguir e não o destino *virtual* e impossível de mera criação do imaginário de pensadores visionários, assim entendida pelo senso comum. Para a geografia, a utopia pode ser discutida com maior propriedade utilizando-se da conceituação do utopismo dialético de David Harvey, apresentado em Espaços de Esperança (2006).

⁹ Neste trabalho, paisagem e paisagem urbana são conceitos entendidos de acordo com os seguintes preceitos, indicados por Yuri Tavares Rocha (2013): “É um complexo formado de paisagens naturais e culturais, já que ainda apresenta elementos naturais; modificações destes elementos de acordo com aspectos culturais, econômicos e sociais; e, diferentes formas de ver, perceber e vivenciar a paisagem, formas que justamente são condicionadas por esses mesmos aspectos culturais, econômicos e sociais”.

3. Espaços de desindustrialização: novas fronteiras do capital financeiro.

As regiões em processo de desindustrialização das metrópoles contemporâneas disponibilizam terrenos incorporáveis ao mercado imobiliário, são integradas ao processo produtivo e transformadas em novas fronteiras econômicas no espaço urbano. A urbanização se mostra como um negócio importante para os mecanismos de acumulação do capital, e nesse sentido os espaços de desindustrialização se revelam como novas regiões a serem manejadas pelo Estado, empreendedores privados, mercado imobiliário e financeiro na produção do espaço. Esses espaços de desindustrialização se tornam espaços obsoletos ao serem desvalorizados pela reestruturação produtiva, pela modernização dos transportes e da logística, e pelo adensamento e congestionamento do centro urbano. Tornam-se, assim, espaços passíveis de transformação e revalorização para serem novamente incorporados no mercado imobiliário. Entende-se por “espaços obsoletos” aqueles que são pouco, ou não produtivos no sentido econômico vigente, que não são mais atraentes para o investimento do capital industrial e tampouco para o capital financeiro.

Neste trabalho, entende-se como desindustrialização o processo em que a cidade não é mais atraente para o investimento de capital industrial, devido a diversos fatores como os já supracitados. Em São Paulo, esse processo se deu dentro dos limites da mancha urbana, na maioria das vezes, em áreas de várzea, principalmente dos rios Tietê e Tamanduateí. As grandes industriais se deslocaram para o interior do estado, e se fixaram ao longo de rodovias, visando a maior conectividade com a rede de logística do país.

Em São Paulo, apresentam-se dois tipos de espaços de desindustrialização. O primeiro sendo as regiões mais antigas de industrialização, ao redor de ferrovias, regiões onde nas últimas décadas não se percebia uma tendência mais objetiva de revalorização efetiva do espaço, mas que, ultimamente, se tornaram alvo de operações urbanas que têm como objetivo a revalorização desses espaços. São regiões que se apresentam agora, também, como novas fronteiras econômicas no urbano, com grande expansão do setor imobiliário, sobretudo residencial. Um outro tipo de espaço de desindustrialização são aqueles onde o processo de industrialização foi mais tardio, a partir da década de 50. Essas regiões abrigaram indústrias de grande

porte, responsáveis em muitas vezes pela própria urbanização de seu entorno, e atualmente apresentam grandes galpões de antigo uso industrial desativados e com localização e acessibilidade relativamente privilegiadas no contexto atual da metrópole, como, por exemplo, nas várzeas do Rio Pinheiros, na região sul da cidade. Segundo Rafael Faleiros de Pádua, a diferenciação entre as duas regiões de desindustrialização em São Paulo tem as seguintes características:

A diferença do processo de produção do espaço entre as regiões de industrialização mais antigas e as mais recentes, onde o processo de desindustrialização se deu a partir da década de 1990, é que nessas últimas o dinamismo do setor imobiliário incorporou os grandes terrenos de antigo uso industrial de maneira rápida em relação ao próprio período de permanência consolidada da indústria ali, relativamente curto (30 anos aproximadamente), como é o caso de Santo Amaro, dinamismo ajudado pelo fato de parcelas dessas regiões se localizarem estrategicamente na extensão de eixos de valorização já consolidados, como é o caso do norte do distrito de Santo Amaro, que se apresenta como a ponta sul do eixo de valorização do vetor sudoeste da metrópole. Esse movimento de incorporação acelerada de terrenos hoje passa a incorporar também os terrenos disponíveis nas regiões de industrialização antiga, que ainda dispõem de terrenos desocupados pela indústria para a incorporação imobiliária. (PADUA, 2015: pág. 86)

Na OUCBT, temos o caso emblemático do antigo terreno da indústria automobilística Ford que se transformou em um shopping de classe média alta.

A seguir seguem imagens de satélite que ilustram essa evolução na paisagem.



Figura 4 - À esquerda, imagem de satélite (Google Earth) das instalações da antiga indústria da Ford, no distrito Parque da Mooca (2005). À direita, o mesmo terreno onde foi construído o Shopping Mooca Plaza (2016).

Nota-se que na primeira imagem a indústria Ford compreendia uma área de grandes proporções, perto da linha de trem e do viaduto Pacheco Chaves. Já na segunda imagem, vê-se a completa transformação da área, que deu espaço ao Shopping Mooca Plaza e de extensos estacionamentos, impermeáveis, por sinal.

Este é um claro exemplo do expressivo processo de expansão do setor imobiliário que ocorre atualmente na Mooca, bairro que faz parte da OUCBT. Processo que já estava em desenvolvimento a partir das outorgas onerosas¹⁰ que a prefeitura de São Paulo lançou no plano diretor de 2002.

É um lugar que contava ainda com ruas de fluxo de caminhões e poucos carros, que agora vê o aumento do fluxo de carros e de transporte público em volta deste centro comercial.

As regiões que hoje aparecem como espaços de desindustrialização tiveram seu desenvolvimento relacionado a industrialização a partir do século XIX e começo do século XX, na região da OUCBT. Essa região foi incorporada ao tecido urbano da metrópole a partir da construção de vilas operárias. Hoje,

¹⁰ As outorgas onerosas são títulos oferecidos pela prefeitura que possibilitam ao comprador usar uma certa quantidade do estoque de área adicional, concedida a partir do plano diretor ou de instrumentos como a operação urbana, para construção de edifícios acima do limite estabelecido para cada distrito.

com a desindustrialização, essas construções se transformam em estoque de terrenos para a incorporação imobiliária, frente à escassez de terrenos em locais já urbanizados e consolidados em regiões de valorização anterior na metrópole.

O espaço de convivência nesses bairros industriais acontecia além do privado da casa, contendo uma certa unidade. As estratégias atuais dos agentes hegemônicos de produção do espaço tomam os lugares como se fossem espaços vazios prontos para a revalorização do mercado imobiliário. Essa produção capitalista do espaço se faz com uma transformação acelerada de grandes regiões da metrópole em prol da efetivação da valorização do espaço.

As estratégias e ações do poder público articuladas aos interesses dos setores privados transformam o espaço cada vez mais em um espaço produtivo no sentido econômico, aprofundando a fragmentação e a segregação (PADUA, 2015). No decorrer da produção de novos espaços, ocorre um arrasamento da vida social antiga, da época da industrialização, ou mesmo anterior, e no lugar uma nova ideia de metrópole é oferecida, na qual o uso público do espaço perde sentido e a cidade se fragmenta em espaços de segregação social. No condomínio fechado, a ideia vendida é a de segurança, a do verde, da qualidade de vida, da sustentabilidade, e a do crescimento econômico ilimitado, transformando a cidade em palco de ações fragmentadas no espaço, e não no lugar de realização da vida. Acontece a negação da cidade como o lugar de realização do urbano e do encontro, então se produz uma cidade com uma funcionalização extrema dos usos, voltados para espaços de consumos privados e especializados. Assim, a própria cidade se transforma em produto, pois se trata da venda de um novo modo de vida através dos novos empreendimentos, produzindo uma vida cotidiana cada vez mais fragmentada (SPOSITO, 2011)

Nessa nova vida cotidiana, a rua se transforma em lugar de passagem, negando-se o espaço público como local de sociabilidade. Não havia nesses bairros espaços públicos diretamente voltados ao lazer, a não ser pelas próprias ruas, praças de igrejas e etc. O espaço público, local de primazia da experiência urbana, perde sua potencialidade ao se transformar no lugar a ser evitado, no lugar da insegurança, da degradação e da pobreza.

Os espaços de desindustrialização são lugares da produção contraditória do capital. Os espaços construídos são o ápice da acumulação do capital, pois são produto do trabalho empreendido para sua construção. Porém, são lugares

de durabilidade e permanência, nos quais o capital está, de certa forma, estagnado. Neste sentido, ao tratar da circulação do capital, esses espaços se transformam em barreiras para a acumulação futura. O capital encontra barreiras em sua própria natureza (Harvey, 1990). Só há duas formas de desenrolar essas contradições. Resolvem-se através de crises ou, de forma mais geral, são produtos para uma crise diferente e mais profunda. Por isso o processo de desvalorização do espaço e o seu desdobramento que é a transformação radical dos usos presentes nos lugares, torna-se fundamental.

Assim, o mercado imobiliário precisa se movimentar de maneira rápida, incorporando novos terrenos para a reprodução do capital financeiro. Nos espaços de desindustrialização, o discurso da degradação e deterioração, com a saída das indústrias, ajuda a expandir os lugares de atuação do mercado imobiliário e do Estado. É então, uma preparação para a nova etapa de modernização pelo capital financeiro.

Alguns conceitos, frequentemente presentes em textos de arquitetura e engenharia, são familiares quando se está por vir uma intervenção no espaço urbana, como “revitalização”, “requalificação” e “renovação”. Expressam a vontade de “reforma” da cidade, ou seja, é a transformação de espaços considerados obsoletos, em espaços atraentes para novos investimentos. São as palavras difundidas para dar base às ações do Estado, alinhado aos interesses dos agentes hegemônicos do capital financeiro, no espaço. E ainda, têm como objetivo a venda da ideia de “progresso” contra a deterioração e desvalorização que se deu nessas determinadas regiões da metrópole. Produz-se, então, um espaço abstrato, onde as finalidades não concernem ao uso social do espaço e sim à reprodução do valor de troca.

Atualmente, um conjunto de ideias faz parte da construção concreta e abstrata da cidade. As cidades são vistas como lugares inseguros, onde as pessoas vivem presas em suas próprias casas; lugares cinzas, onde as pessoas estão afastadas da natureza; lugares caóticos, onde o trânsito traz estresse cotidiano à vida das pessoas; e ainda, lugares onde o espaço público é tido como um lugar inóspito a ser evitado. Contra essa cidade, os novos empreendimentos imobiliários vendem “verdades” sobre o que deve ser o “morar com qualidade” na metrópole, oferecendo produtos imobiliários que satisfariam supostamente as negações do urbano.

A reprodução do capital financeiro está cada vez mais atrelada a produção e reprodução do espaço e da construção de significados dentro dele. Assim, os espaços de desindustrialização se tornam alvo das ações do capital financeiro, articuladas aos setores de construção civil e do imobiliário.

Em São Paulo, onde o adensamento da metrópole levou à escassez de novos terrenos aptos à produção de novos espaços de consumo, as áreas de desindustrialização se tornam novas fronteiras a serem exploradas.

No contexto da crise capitalista das últimas décadas e na “necessidade de tornar plástica a materialidade que expressa a cidade”, os processos na reprodução capitalista do espaço visam a produção e/ou circulação e valorização do capital. Para isto, o espaço deve passar por uma transformação do seu uso e do sentido de seus lugares. Esta transformação pressupõe a desvalorização de parcelas da metrópole, e de seu uso (ALVAREZ, 2014).

Especialmente em São Paulo, a transformação espacial se apresenta de diversas formas e em diversas frentes. Apesar da contínua expansão da mancha urbana na zona sul e zona oeste, foram as áreas mais centrais da metrópole que sofreram e sofrem essas transformações de forma mais notável. Isabel Alvarez (2014, p. 273), elenca as diversas formas de transformação espacial que tem ocorrido em São Paulo nos últimos anos:

Nas últimas décadas, a desativação de áreas industriais, (especialmente nos eixos mais antigos, relacionados aos rios Tamanduateí, Tietê e Pinheiros), a consolidação de um eixo de valorização imobiliária baseado nos edifícios corporativos, o crescimento da produção imobiliária residencial, com expansão para novas áreas e incorporação de diferentes faixas de rendimentos, a constituição de um circuito de centros comerciais com padrão de exclusividade e segregação social, os projetos de renovação da área central, a abertura e construção de vias, especialmente o rodoanel, os programas chamados de recuperação ambiental, como criação de parques e de recuperação de mananciais, as obras para a Copa de 2014, as remoções de favelas, permitem dizer que a metrópole de São Paulo vive uma expressiva transformação intraurbana.

Para tais transformações, o mercado imobiliário financeiro necessita da autorização e promulgação legal, advindas do Estado, que visam a continuação da expansão dos processos de reprodução capitalista no espaço. Reprodução esta que é colocada no centro da reprodução do capital, no atual contexto de crise capitalista e requer a mobilização da terra e da propriedade em grande escala. Nesse sentido, nos últimos anos, se deram as promulgações de instrumentos legais de intervenções urbanas como as Operações Urbanas e a Outorga Onerosa, presentes no Estatuto das Cidades, que revelam a normatização jurídica e processual pelas quais Estado e agentes hegemônicos realizem o processo. (ALVAREZ, 2014). O estatuto contém instrumentos legais que possibilitam a mobilização da propriedade fundiária, são eles, a operação urbana consorciada (o caso da OUCBT) e a outorga onerosa do direito de construir (artigos 28 ao 32).

Esses instrumentos, associados a medidas legais e macroeconômicas, como as normas legais de securitização de dívidas imobiliárias, a facilitação legal de entrada e saída de investimentos estrangeiros, o aumento da taxa de juros, a abertura de capital das principais construtoras e incorporadoras na bolsa de valores, as obras relativas à Copa do Mundo, têm impulsionado profundas modificações na metrópole, com direcionamento de investimentos públicos e privados, em projetos de reestruturação urbana, em áreas de valorização mais centrais, mas também avançando para porções da periferia, num processo de absorção desses espaços a uma lógica de valorização que se generaliza e que impede os mais pobres de conseguir pagar o aluguel, tendo que se direcionar para áreas cada vez mais distante, reproduzindo o padrão periférico de expansão urbana. (ALVAREZ, 2014: pág. 292-3)

A própria produção da urbanização se insere como condição para a reprodução do capital. Para Harvey (2009), nos momentos de crise da acumulação capitalista, a urbanização constitui uma possibilidade de agregar os excedentes de capital e de força de trabalho, ao se abrir novas fronteiras de expansão para o capital. Nesse processo, o espaço produzido no contexto da

propriedade privada, se fragmenta e se hierarquiza. (ALVAREZ, 2014). A mediação da troca e do valor de troca se imperam ao valor de uso. Neste processo, o Estado aparece como regulador das trocas, normatizando-as, instituindo e conservando a propriedade privada da terra.

Nesse sentido, a produção de novos lugares e centralidades urbanas, como bairros, edifícios corporativos e shopping centers em antigas áreas industriais (como indicado no subcapítulo anterior), centros de cultura e turismo em antigos portos (como, por exemplo, no projeto de renovação urbana no Rio de Janeiro), infraestrutura, estádios e ginásios para megaeventos esportivos têm sido nas últimas décadas, receptores dos capitais e mão-de-obra excedentes. Para Harvey (2009, p.10, apud ALVAREZ, 2014, pág. 287), “A urbanização proporciona um caminho para resolver o problema do capital excedente”.

A hierarquização e fragmentação da cidade produzidas pela urbanização, pela égide da propriedade privada, tiveram como consequência social diversas formas de segregação espacial, de divisão territorial entre as classes sociais, com a formação de periferias carentes de serviços básicos e oportunidades de emprego, além de falta de infraestrutura que possibilite o uso da cidade como lugar do encontro e de realização do urbano (ALVAREZ, 2014).

Os agentes produtores da OUCBT, dentro dessa lógica de transformação espacial na metrópole contemporânea, escolheram o eixo sudoeste da cidade de São Paulo como alvo de uma reestruturação urbana que visa a requalificação dos espaços, tendo como foco a drenagem, as áreas verdes e espaços públicos, a mobilidade urbana, e o uso e ocupação do solo urbano. No próximo capítulo, apresenta-se as principais ideias e objetivos presentes nesta operação urbana.

4. Caracterização geral da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (OUCBT), antiga Operação Urbana Consorciada Mooca-Vila Carioca (OUCMVC).

A Operação Urbana Consorciada Mooca-Vila Carioca (OUCMVC) acontecia paralelamente ao contexto geral do Plano Diretor Estratégico do Município – PDE (Lei n. 13.430/02) por meio do instrumento das Operações Urbanas Consorciadas, na Diagonal Sul, na qual está incluso o perímetro da OUCMVC.

O perímetro da OUCMVC percorria quatro subprefeituras do município de São Paulo, são elas a Sé, Ipiranga, Mooca e Vila Prudente. Esse perímetro tem como limites, basicamente, a oeste a Av. Nazaré, o Largo do Cambuci, e o Córrego Ipiranga, ao norte a Av. Alcântara Machado, a leste a Av. Paes de Barros, no Alto da Mooca e o bairro da Vila Prudente, e ao sul as regiões do Sacomã e da Vila Carioca.

Destacam-se três eixos estruturadores e referenciais na paisagem local, sendo eles, o Rio Tamanduateí, a linha 10 – Turquesa da linha de trem metropolitano da CPTM e a Avenida do Estado.

Atualmente, a região apresenta infraestrutura instalada com boa disponibilidade de diferentes meios de transportes, porém apresenta baixa densidade demográfica: a média do perímetro da OUCMVC é de 84 hab./ha, além de estarem presentes na paisagem grandes áreas subutilizadas. Segundo o Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE), de 2012, o adensamento populacional deve ocorrer em áreas com boa disponibilidade de transporte, portanto, a região da OUCMVC apresenta alta potencialidade para o adensamento.

A grande parte dos lotes foi construída para a ocupação industrial. São lotes de grandes áreas, com altas taxas de ocupação do solo e baixas taxas de permeabilidade, com carência de conexões viárias, áreas verdes e espaços públicos.

Há uma proposta de desenvolvimento de um Plano Urbanístico Estratégico (PUE), que junto a outros estudos econômicos e ambientais, visam possibilitar o adensamento populacional, a alteração do uso de áreas subutilizadas e a otimização da infraestrutura instalada.

Pretende-se que o adensamento seja subsidiado e acompanhado por uma série de intervenções de infraestrutura, como implantação de parque linear, criação de áreas verdes, melhoramento das condições de drenagem na região, qualificação de logradouros, abertura de novas vias, entre outras. Algumas dessas intervenções visam a redução das enchentes e inundações na região, uma vez que pretendem amplificar as áreas de infiltração d'água no solo. Propõe-se também que novos empreendimentos que aderirem à operação urbana deverão apresentar taxa de permeabilidade de 30%, valor superior ao valor obrigatório pelo Plano Regional.

O Plano Regional vigente determina um processo de substituição do uso industrial, ao mudar as antigas Zonas 6 e 8 para zonas mistas de alta densidade (ZM3), portanto, esse processo já ocorreria mesmo sem a implantação da operação urbana. O papel da operação urbana será de ordenar esse processo e garantir as obras de melhoria da infraestrutura já instalada.

4.1. A Operação Urbana Mooca-Vila Carioca (OUVMVC) (PL 723/2012).

A OUCMVC, dentro do Plano Diretor para São Paulo de 2012, visava o adensamento populacional em áreas centrais e próximas aos eixos de mobilidade de acordo com uma nova lógica de crescimento do município, que pretendia evitar o desperdício de investimentos em novas infraestruturas em outras regiões menos urbanizadas e dinamizar as oportunidades econômicas, ao reduzir as necessidades de deslocamentos a partir da aproximação dos locais de trabalho a moradia. Para tanto, essa área seria transformada e reestruturada, recebendo melhorias urbanísticas, com uma nova configuração do ambiente urbano, reconfigurando os tipos de uso do solo e assim promovendo o adensamento populacional. Essa transformação devia ocorrer principalmente em áreas que passam por transformação da atividade produtiva, que se encontram economicamente subutilizadas ou esvaziadas, e que já estão inseridas em uma malha urbana que oferece infraestrutura de transporte público de alta capacidade, considerando o papel cada vez mais importante da mobilidade urbana para o desenvolvimento econômico da metrópole.

A OUCMVC também seguia as diretrizes do Plano SP 2040, principalmente as relativas aos Projetos Catalizadores como “rios vivos” (despoluição de rios), “parques urbanos” e os “polos de oportunidades”.

Os objetivos da operação estão indicados no Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) produzidos para OUCMVC através do Projeto de Lei 723/2012. Após a aprovação do Projeto de Lei 723/2015, apresentado pela Câmara Municipal de São Paulo, em dezembro de 2015, mudou-se o nome para Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (OUCBT) e alteraram-se alguns de seus parâmetros, porém os objetivos essenciais da operação continuariam sendo os seguintes:

- O adensamento populacional, de forma a aproveitar a infraestrutura instalada e prevista, em especial o transporte público de alta capacidade;
- Incentivo a diversificação de faixas de renda na habitação e às atividades econômicas locais;
- A reestruturação da orla ferroviária, já em processo de transformação física e funcional, permitindo melhores condições de inserção urbana e integração espacial com o entorno, de forma integrada com a preservação do patrimônio histórico industrial da cidade;
- A consolidação de uma centralidade de caráter regional ao longo da orla ferroviária, devido à sua posição estratégica no território metropolitano de São Paulo;
- As melhorias das condições de acesso e mobilidade da região, especialmente por meio de transportes coletivos e não motorizados, e oferecer conforto, acessibilidade universal e segurança para pedestres e ciclistas;
- A melhoria da relação da cidade com os rios, em especial o Tamanduateí, promovendo melhorias nas várzeas e áreas de proteção permanente dos cursos d'água existentes;
- A requalificação da avenida do Estado, e consequentemente das áreas contíguas a esta, sem prejuízo dos fluxos de circulação metropolitanos;
- As melhorias e reestruturações urbanas necessárias derivadas da implantação da infraestrutura nos seguintes eixos estruturais: mobilidade, drenagem, áreas verdes e espaços públicos, para promover a reconfiguração dos espaços de forma adequada às características físicas, topográficas e geomorfológicas do sítio e minimizando os problemas de inundações;

- A oferta de terrenos com zoneamento do tipo ZEIS-3 (Zona Especial de Interesse Social) para a implantação de HIS (Habitação de Interesse Social) e equipamentos públicos (escolas, hospitais, postos de saúde, etc.);

- O estabelecimento de diretrizes de uso e ocupação do solo; meios, recursos e contrapartidas; e estratégias de implantação que possibilitem a consolidação da operação e transformação do território.

A partir desses objetivos gerais foram criados objetivos específicos de ação de desenvolvimento urbano e ambiental a serem estabelecidos no perímetro da operação urbana. A reestruturação considera os diversos aspectos de constituição da cidade e elenca quatro eixos estruturais:

- Mobilidade;
- Drenagem;
- Áreas verdes e espaços públicos; e
- Uso e ocupação do solo e ambiente urbano.

Um dos objetivos da sistemática entre esses eixos seria o de uni-los nas propostas de intervenções de solução para as diferentes problemáticas dentro da OUCMVC. Ou seja, quando, por exemplo, se executa uma obra de drenagem, essa obra irá apresentar soluções para drenagem, ao retificar e potencializar o fluxo d'água daquele curso d'água, assim como para a mobilidade, na construção de avenidas ou ruas marginais, e para a requalificação do espaço urbano, ao construir-se espaços verdes e de lazer e reestruturar o uso e ocupação do solo nessa área de intervenção. Assim, uma única obra englobaria os quatro principais eixos de problemáticas, apresentando soluções integradas ao tecido e meio ambiente urbano.

Há ainda dentro das diretrizes da OUCMVC uma segunda subdivisão que pretende desenhar na área da operação urbana dois padrões distintos de reestruturação. São eles o Perímetro de Renovação e o perímetro de Transformação

O Perímetro de Renovação identificaria as áreas nas quais ocorrerão transformações de maior porte, como por exemplo na orla ferroviária. São, portanto, as áreas que passarão por um processo de mudança com maior concentração de intervenções da OUCMVC. A orla ferroviária já se encontra em processo de transformação gradual de sua utilidade como meio de transporte para a logística das indústrias e galpões de distribuição localizados neste

perímetro. Essa área ferroviária destaca-se pelo grande potencial de “macroacessibilidade”, ou seja, potencial de maior capacidade de fluxo de pessoas e mercadorias. Essa potencialidade seria aumentada ao redesenhar a ferrovia a fim de obter maior eficiência do sistema de passageiros e cargas, destacando-se também seu caráter metropolitano.

Nestas áreas lindeiras à ferrovia encontram-se terrenos “subaproveitados” economicamente ou em um processo de transformação já em curso, e onde está prevista a concentração mais intensa de infraestrutura de mobilidade de caráter metropolitano.

4.2. A “setorização funcional” na OUCMVC.

A “setorização funcional” refere-se aos setores, dentro do Perímetro de Renovação, elencados de acordo com diagnósticos e prognósticos econômicos e “vocacionais”, produzidos no Termo de Referência do PL 723/2105. Esta setorização dividiu os setores da operação urbana, indicando uma função pretendida para cada um deles. Os setores e suas “funções” seriam as seguintes:

- Setor Mooca: “Polo Cultural e de Entretenimento”, no perímetro denominado “Projeto Estratégico Tamanduateí I”;
- Setor Henry Ford: “Polo Equipamentos Regionais e Habitação de Interesse Social”, no perímetro denominado “Projeto Estratégico Tamanduateí II, trecho 1 ”, e “Polo Produtivo e de Negócios”, no perímetro denominado “Projeto Tamanduateí II, trecho 2”;
- Setor Vila Carioca: “Polo Logístico”, no perímetro denominado “Projeto Estratégico Vila Carioca”.

Já o Perímetro de Transformação consistiria nas demais áreas dentro dos setores que receberão ações de qualificação do ambiente urbano, adensamento populacional e melhorias em todos os eixos estruturantes da OUCMVC. Nessas áreas pretende-se construir praças e ampliar a arborização urbana, e os equipamentos de uso público.

No mapa a seguir, constam as áreas do Perímetro de Transformação, em vermelho, e as áreas do Perímetro de Renovação, em cinza. É importante observar que o Perímetro de Transformação compreende, em sua maioria, áreas industriais lindeiras aos eixos da ferrovia e do Rio Tamanduateí, e também de acordo com os equipamentos de mobilidade, com as estações de trem e metrô. Já o Perímetro de Renovação compreende as áreas mais consolidadas dos setores, são em sua maioria, áreas residências de média a alta densidade. E também contém lotes de empresas dos setores de comércio e serviços.

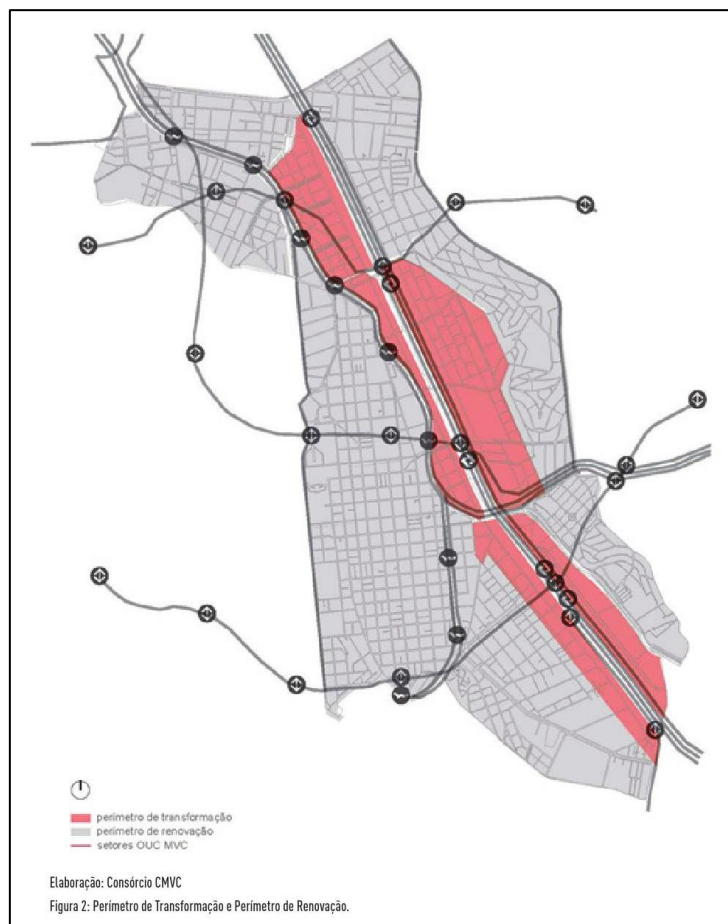


Figura 5 - Mapa dos Perímetros de Transformação e Renovação da OUCMVC. Fonte: EIA-RIMA OUCMVC PL 723/2012.

A seguir, uma caracterização por cada setor da OUCMVC, presente no EIA-RIMA, com propostas de intervenção, situação atual e cenário proposto, de acordo com os perímetros de transformação e renovação:

- *Setor Cambuci, parte noroeste do Setor Mooca, Setor Vila Carioca, exceto a orla ferroviária, e Setor Vila Prudente, classificados como bairros com predominância de renda média/baixa, onde o cenário*

projetado concentra estoques para as tipologias voltadas para estas faixas de rendas, e que receberão intervenções de requalificação do espaço urbano e núcleos de equipamentos públicos;

- Setores Ipiranga e Parque da Mooca, parte nordeste do Setor Mooca, extremo leste do Setor Henry Ford, em glebas desocupadas, classificados como bairros com predominância renda média/alta, onde já há processo de desenvolvimento imobiliário deflagrados, os quais serão consolidados. Nestes setores, também haverá previsão de intervenções de qualificação do espaço urbano, mas com ênfase na sua implementação por meio de instrumentos de parceria com os desenvolvedores imobiliários, com contrapartida urbanística, ou a exigência de arborização dos recuos frontais dos lotes, por exemplo;

- Trecho central do Setor Mooca, que abrange a orla ferroviária, neste caso ocupada por glebas subutilizadas como a da Ambev, onde propõe-se o parcelamento do solo e um alto aproveitamento, considerando a localização atual e o incremento das redes de transporte de alta capacidade;

- À leste do Setor Henry Ford, que abrange a orla ferroviária, classificado como polo produtivo;

- À oeste Setor Henry Ford, que abrange entre a avenida do Estado e a orla ferroviária, classificado como polo de equipamentos regionais e HIS;

- Trecho central do Setor Vila Carioca, que abrange a orla ferroviária, classificado como polo logístico. (EIA-RIMA OUCMVC PL 723/2012)

Ao lado, o mapa do perímetro da OUCMVC dividida pelos seus respectivos “setores funcionais”.

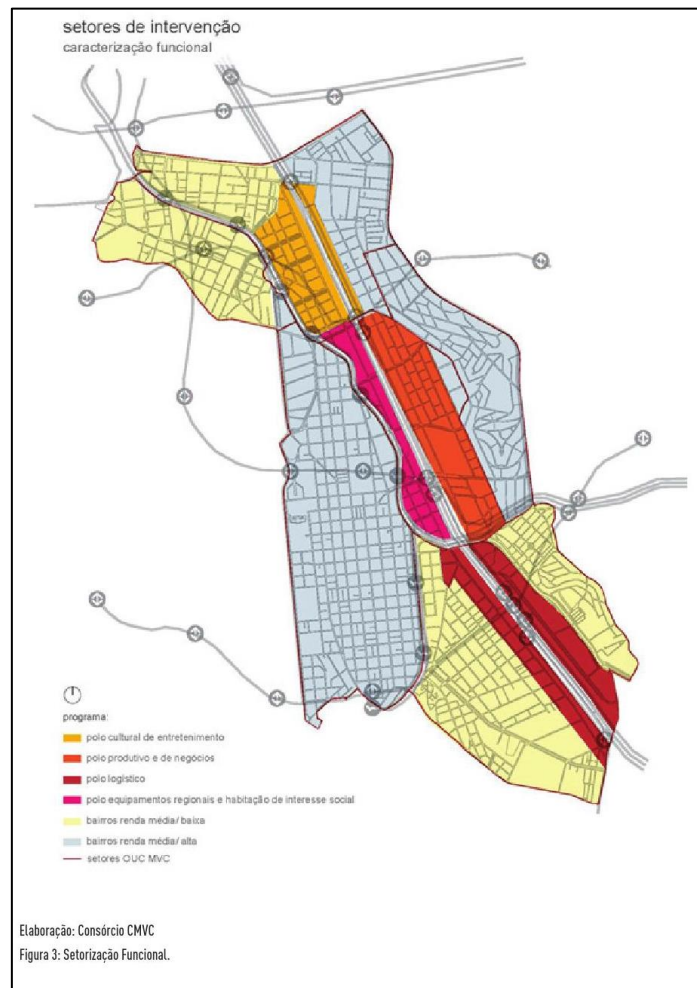


Figura 6 - Mapa dos setores funcionais. Fonte: EIA-RIMA OUCMVC PL 723/2012.

4.3. As “Intervenções Integradas” da OUCMVC, por setor.

Apesar deste trabalho ter como foco os parques públicos propostos na OUCBT, acredito ser importante apresentar uma noção geral de toda a operação urbana, para melhor entender seu contexto na metrópole e seus objetivos de transformação urbana, que seguem os parâmetros do Plano Diretor de São Paulo. Portanto, segue um resumo da caracterização das transformações propostas para cada setor da operação urbana.

No EIA-RIMA da OUCMVC, a reestruturação urbana é chamada de intervenção integrada. Entende-se que esse nome representa a característica de “integração” proposta entre os setores da operação urbana, pois um dos maiores focos desta é o melhoramento da mobilidade urbana entre esses bairros.

O seguinte resumo parte do EIA-RIMA da OUCMVC, que, à época desta pesquisa, continua sendo o texto base para as intervenções urbanísticas

propostas pela OUCBT. Este documento, que tem por volta de 1700 páginas, apresenta diversos estudos ambientais, econômicos e sociais do perímetro da operação urbana. Neste resumo, pretende-se apresentar de forma concisa as principais transformações propostas para cada setor/bairro.

4.3.1. Setor Cambuci

O Setor Cambuci localiza-se ao norte do perímetro da OUCMVC. Segundo dados do diagnóstico do meio socioeconômico, o setor caracteriza-se como um dos setores de maior densidade populacional, com uma faixa etária em sua maioria entre 30 e 34 anos. A maioria dos moradores não apresenta rendimento nominal mensal, sendo a segunda maior parcela dos trabalhadores com rendimento entre 1 e 2 salários mínimos, seguida pela faixa de 5 a 10 salários mínimos.

Para este setor, o Plano Estratégico Cambuci prevê a manutenção e possível adensamento populacional, afim de consolidar as áreas de centralidade já existentes no bairro, de comércio e serviços locais, por meio da qualificação do ambiente urbano, mais intensamente no Quadrilátero Cambuci, formado pelas ruas Dona Ana Neri, Silveira da Mota, Barão de Jaguará e Cesário Ramalho, área com intenso uso do espaço público onde estão previstas intervenções viárias, de áreas verdes e drenagem, além da proposta de construção de uma estação de metrô da linha 6 Laranja (Estação Cambuci).

O seguinte trecho do EIA-RIMA apresenta como se darão essas intervenções no bairro.

As ações de melhorias e requalificação do espaço urbano como arborização viária, iluminação, alargamento e reforma de passeios, instalação de mobiliário urbano, para a consolidação e potencialização das centralidades do PE Cambuci, identificadas como as atividades econômicas mais significativas no perímetro, poderão ser implementadas com recursos de venda de potencial adicional de construção pela OUCMVC, ou instrumentos de incentivo a serem definidos pelo PUE como bônus de potencial adicional de construção no caso de doação de faixa para alargamento, melhoria viária, ou

mesmo por meio de regramentos urbanísticos que estabeleçam recuos frontais arborizados, por exemplo. Desta forma, identifica-se como principais agentes ou atores envolvidos neste projeto estratégico os próprios proprietários e moradores da área. (EIA-RIMA OUCMVC, pág. 58)

No Setor Cambuci encontram-se a avenida do Estado, e os viadutos da ligação Leste-Oeste, que são grandes estruturas para a macro circulação de veículos e causam uma degradação urbana do seu entorno. A presença dessas grandes vias de circulação degrada o ambiente urbano e dificulta a acessibilidade local e, conseqüentemente, o seu desenvolvimento.

Um dos principais objetivos para esta área da OUCMVC, segundo seu EIA-RIMA, é a “recuperação de sua vocação histórica” como área de uso misto com predomínio residencial de padrão baixo e médio. Pretende-se requalificar o bairro através da reestruturação de conexões internas e do adensamento populacional, priorizando as ZEIS 3 – Zonas Especiais de Interesse Social, com a implantação de HIS – Habitação de Interesse Social, com o intuito de impulsionar a renovação da região da Baixada do Glicério.

Também se encontra no perímetro do PE Cambuci um grande potencial de inundação, principalmente na área de confluência do córrego da Aclimação com o rio Tamanduateí. Atualmente a galeria do córrego da Aclimação está subdimensionada e por essa razão a rua Lavapés fica sujeita a inundações na ocorrência de chuvas volumosas, ocasionando interrupção do tráfego da rua.

Para solucionar esses problemas de drenagem desta área foram propostas algumas intervenções, como um reservatório de contenção das águas pluviais que seguem até o córrego e, conseqüentemente, o rio. Além disso, a inclusão de áreas verdes de retenção em dois pontos, na rua Vicente de Carvalho, e na borda do adensamento do Cambuci, perto da Praça Alberto Lion, no lote do Carrefour. Esta última está proposta como um canal de retenção que possibilite a continuidade com o sistema de canais do perímetro de adensamento da Mooca, e a conexão viária associada ao mesmo.

Para o setor, estão propostas as seguintes intervenções das *Soluções integradas de drenagem*: D. G1 – A solução para as inundações da área é o reforço da galeria do córrego da Aclimação e a construção de novas galerias na

parte baixa assim como na parte alta da bacia; D.A4 – Canal Rua Silveira da Mora e Vicente de Carvalho D.A5 – Canal da Rua Freire da Silva.

Propõe-se também, a retirada do Tampão do rio Tamanduateí com o intuito de melhorar a relação da cidade com o rio e favorecer as conexões entre os bairros ao norte do rio – Mooca, Brás e Pari – e os bairros ao sul do rio – Cambuci e Glicério. Está é uma das principais intervenções na área, pois prioriza a conectividade entre os bairros e busca melhorar o ambiente urbano ao resgatar a relação da população com o rio Tamanduateí

As conexões entre os bairros seriam feitas pela transposição do rio pelas ruas Dona Ana Neri e Luís Gama. Esta última conexão entre a Mooca e o Cambuci já existia e hoje é impedida pelo tampão do rio. Há também a proposta de prolongamento da rua da Independência até a avenida Teresa Cristina, alcançando a avenida do Estado e o outro lado da via férrea pela reforma do Viaduto São Carlos.

Para as grandes vias de circulação, propõe-se que a pista destinada ao Expresso Tiradentes que atualmente está sobre o tampão, seja realocada em uma nova faixa construída no alargamento da avenida do Estado. E a outra pista sobre o tampão, destinada à conexão entre a Radial Leste e a avenida do Estado no sentido ABC seria realocada na reestruturação interna do setor do Cambuci. O novo eixo criado no setor surge da conexão das ruas Otto Alencar e Vicente de Carvalho. Para melhorar a acessibilidade em massa, está prevista a construção de duas novas estações de metrô da linha 6 Laranja (Cambuci e Praça Alberto Lion). Ainda estão previstas a implementação de áreas verdes e espaços públicos que servirão de conexão (Parque Eletropaulo, Praça Silveira da Mota, Parque Linear Rua Freire da Silva e Praça Alberto Lion).

O parcelamento de uma grande gleba, atualmente ocupada pelo Carrefour, é de grande importância para a consolidação das propostas de intervenção para o Setor Cambuci. Esta área está na Área de Intervenção Urbana (AIU) da Estação da Praça Alberto Lion, estando a 600 metros da mesma, e, portanto, recebe a proposta de implantação de Perímetro de Adensamento. Além do parcelamento, propõe-se a implantação de soluções integradas de drenagem, áreas de verdes e sistema viário.

4.3.2. Setor Mooca

No Setor Mooca encontra-se o perímetro do chamado Projeto Estratégico Tamanduateí I, localizado na orla ferroviária, que aparece como a área de maior potencial de transformação desta OUC, destinando-se à instalação de atividades que servirão para toda a região.

Este potencial decorre de sua posição estratégica na região, próximo ao centro, com acesso ao eixo de conexão regional, a avenida do Estado, já servido pela rede de trem e com previsão para receber importantes estações de metrô e trem: estação São Carlos (da linha 6 – Laranja do metrô, de trem da CPTM e do Trem Regional São Paulo-Santos.)

Outro potencial do PE Tamanduateí I é a presença de grandes glebas subutilizadas com alto potencial de transformação, como o terreno da Ambev, conforme indica o EIA-RIMA:

Estes terrenos são objeto de diversas ações de intervenção física do PUE, em especial a criação de novas vias e sistemas de drenagem, em forma de canais abertos, associados a áreas verdes e de lazer, além do potencial para abrigar um significativo volume dos estoques destinados aos usos residencial e não residencial previstos. (EIA-RIMA OUCMVC, pág. 67)

Devido ao seu caráter tradicional e histórico no desenvolvimento da cidade através da indústria, o bairro da Mooca terá uma atenção aos seus patrimônios históricos nas diretrizes da OUCMVC, aproveitando também este potencial para criar um polo de entretenimento e cultura.

Há uma proposta de deslocar a estação da Mooca da CPTM, desativando a atual estação com o intuito de possibilitar uma intervenção arquitetônica para integrar os dois lados da ferrovia.

4.3.3. Setor Ipiranga

Para o Setor Ipiranga estão previstas intervenções maiores entre as avenidas Teresa Cristina e Dom Pedro I, inseridas no perímetro do Plano Estratégico Vila Monumento.

A área entre essas avenidas foi denominada de casco do Ipiranga, onde atualmente encontra-se pequenas casas e galpões, e poderá ser transformada em uma centralidade comercial e de serviços com lojas, bares, restaurantes e salões de festas, para o público que visita o Parque da Independência e o Museu do Ipiranga, próximos à área, e aos próprios moradores do adensamento proposto no Ipiranga, Cambuci e Mooca.

Através de levantamento, foi diagnosticado, um trecho vulnerável suscetível à enchente e inundações no Córrego do Ipiranga, na altura da avenida Bosque da Saúde, da rua Cel. Diogo e mais a jusante, ao longo da avenida Teresa Cristina. O trecho entre a avenida Nazaré e a avenida Teresa Cristina, de declividade menos acentuada, contribui para a diminuição na velocidade de escoamento e sofre efeitos do remanso do rio Tamanduateí e “retorno” nas galerias, ocasionando inundações neste ponto.

Para solucionar este problema, foi proposto na confluência do Córrego do Ipiranga com o rio Tamanduateí, um parque para possibilitar uma melhor drenagem dessas águas, além de ter uma função ambiental e paisagística.

4.3.4. Setor Parque da Mooca

Para este setor, que se caracteriza pela presença de prédios residenciais de médio e alto padrão, são propostas melhorias gerais dos equipamentos urbanos e consolidação da área como um bairro de renda média, assim como a organização do adensamento e ainda a formação de um eixo comercial junto à Avenida Paes de Barros.

4.3.5. Setor Henry Ford

Neste setor encontra-se o perímetro do Projeto Estratégico Tamanduateí II, que assim como o PE Tamanduateí I, também apresenta grande potencial de transformação e já se encontra neste processo.

Este Projeto Estratégico abrange todo o Setor Henry Ford e nele foram estabelecidas diversas ações integradas de melhoria da acessibilidade, drenagem e áreas verdes e deverá receber novos usos e atividades, gradualmente, ao longo da implantação da OUCMVC.

Este perímetro foi dividido em dois trechos que poderão receber programas de atividades distintas, considerando sua localização em relação à linha férrea, e a preexistência de alguns condicionantes como, por exemplo, zonas especiais de interesse social, imóveis identificados preliminarmente com interesse de preservação, e o próprio uso atual. O mapa ao lado, mostra a localização dos dois trechos.

O trecho 1 está localizado a oeste da ferrovia onde estão presentes quadras classificadas como ZEIS-3 pelo PDE para a construção de novas unidades de HIS, com algumas delas já ocupadas por habitação irregular, e alguns imóveis preliminarmente identificados para prospecção de interesse de preservação, a serem verificados pelos órgãos competentes. Então, a partir desses dois condicionantes, o programa prevê a construção de HIS nas áreas delimitadas como ZEIS-3 e a implantação de equipamentos (públicos e/ou privados) nos imóveis preliminarmente identificados para prospecção de interesse de preservação.

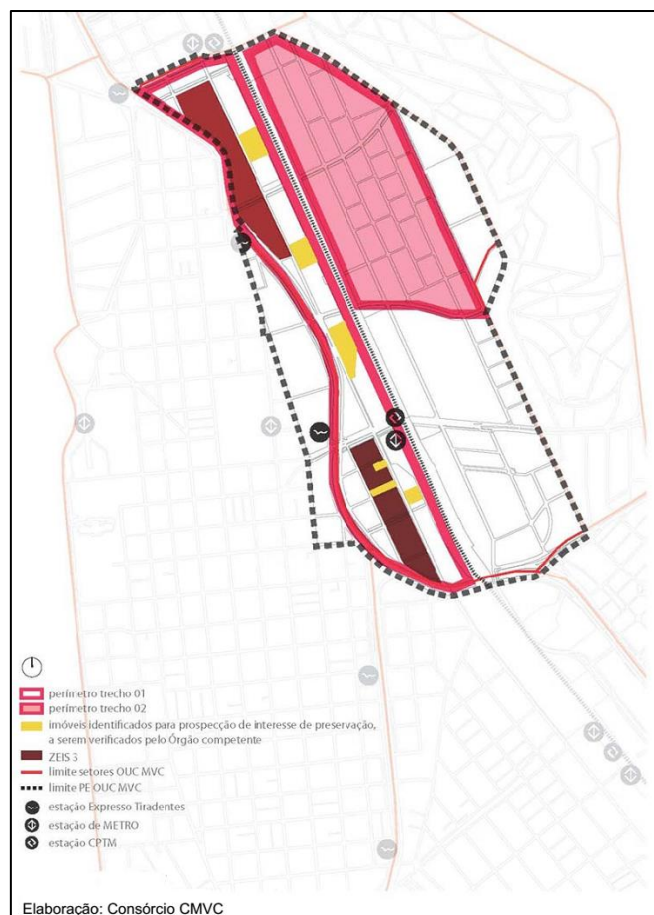


Figura 7 - Mapa dos trechos 1 e 2 do Setor Henry Ford, da OUCMVC.
Fonte: EIA-RIMA OUCMVC PL 723/2012.

A seguir, trecho do EIA–RIMA que explica como aconteceriam essas transformações nesta área:

Estas transformações poderão ser implementadas mediante parcerias público privada (PPP) nos moldes que estão sendo desenvolvidos em conjunto pelo Estado e Município, como o Programa Casa Paulista, no qual o Município, como contrapartida, poderá oferecer os imóveis indicados pelo PUE para a desapropriação para implantação de HIS nas ZEIS-3 ou para implantação de equipamentos. (EIA OUCMVC, pág. 87)

4.3.6. Setor Vila Carioca

Considerada uma área de “grande potencial de transformação”, este setor se estende ao longo da orla ferroviária em direção à região do ABC. Para esta área, a operação urbana pretendia formar um polo de atividades logísticas, relacionada ao transporte de cargas pela ferrovia.

Uma das principais intervenções no setor seria a construção de um terminal de transbordo de cargas do lado leste da ferrovia, com o intuito de estabelecer ali um local de fácil acesso às rodovias Anchieta, Imigrantes e ao Rodoanel, seguindo a tendência do Estado de São Paulo do estabelecimento de indústrias, e principalmente, de polos logísticos ao longo das rodovias. E ainda, aqui a operação urbana pretende resgatar o modelo ferroviário de transporte de cargas, hoje muito diminuto dentro da região metropolitana. Segundo o EIA-RIMA (EIA-RIMA OUCMVC, p.102), o polo logístico da Vila Carioca resgataria a importância da ferrovia para a economia regional e local: O papel da ferrovia na estruturação do território metropolitano deve considerar a modernização dos serviços e o futuro da modalidade passageiro-carga do transporte sobre os trilhos na escala regional e suas implicações no âmbito local. O Projeto Estratégico Vila Carioca abrange um polo de ordem infraestrutural logística. Segundo o mesmo, verificou-se que a região está em processo de reestruturação industrial, com forte presença de depósitos e armazéns logísticos.

Além da construção do terminal de cargas, pretende-se melhorar a mobilidade na região, duplicando algumas ruas e fazendo novas conexões com bairros vizinhos.

4.3.7. Setor Vila Prudente

Para este setor, o EIA-RIMA (EIA-RIMA OUCMVC, pág. 110) destina objetivos mais amplos de mobilidade.

Alguns dos objetivos são os seguintes: promover boa articulação e conexão com o bairro e seu desenvolvimento futuro, como nó do sistema de metrô na estação Vila Prudente (linha 2 e 15). Extensão da linha 2 e conexão com os centros do Sacomã (Expresso Tiradentes) e estação Tamanduateí (CPTM linha 10).

4.4. Observações sobre as intervenções da OUCBT.

A OUCBT, antiga OUCMVC, pretende dividir suas intervenções em duas grandes áreas, são elas: 1) a área de transformação, que compreende os setores Henry Ford, Parque da Mooca, Vila Carioca e a parte dos outros setores mais próxima da ferrovia, onde há maior concentração de galpões fabris; 2) e a área de renovação, que são os restantes dos bairros que margeiam esse eixo de transformação. Esta primeira área de transformação seria a região mais afetada pela operação urbana, com o intuito de mudança quase que completa de sua paisagem e modo de ocupação do solo, transformando muito dos galpões fabris em habitações residenciais ou prédios comerciais, ou nos polos de cultura (Mooca) e de logística (Vila Carioca). A área de renovação abrangeria os bairros com maior concentração de habitantes de renda média ou alta, nos bairros do Ipiranga e Mooca, e de renda média/baixa nos bairros do Cambuci e Vila Prudente. Nestas regiões, a operação urbana serviria como angariadora de recursos voltados às infraestrutura e qualificação urbanística destes bairros, priorizando a mobilidade urbana e o “embelezamento” das ruas, como arborização, e ainda, o trato com a drenagem pluvial urbana.

A partir destes preceitos, esta operação urbana deflagra um reforço no conceito de cidade funcional, na qual cada parte da região serviria para propósitos específicos, setorizando cada função urbana de acordo com o tipo de ocupação do solo e intervenções propostas. O projeto, no geral, prevê intervenções diferenciadas no espaço, ou seja, cada setor da operação urbana teria recursos voltados a determinadas soluções de situações apresentadas como problemáticas para a região. Isto reproduziria uma valorização diferenciada no espaço, ou seja, os diferentes objetivos para cada setor da operação urbana teriam como consequência diferentes tipos de investimento, colaborando para esta valorização diferenciada desta região. Para cada setor um certo tipo de investimento seria empreendido. No setor de transformação, seriam focados mais investimentos para a transformação da ocupação do solo, passando de um lugar fabril para um de serviços e comércio, e no setor de renovação, os investimentos imobiliários seriam mais atraídos pelo trato urbanístico da operação urbana, e a construção de novos empreendimentos imobiliários seguiria de acordo com o interesse deste mercado.

4.5. Os parques públicos na OUCBT.

Na OUCBT, algumas mudanças ocorreram em relação a OUCMVC, algumas delas concernem às áreas verdes e parques públicos propostos, os principais deles são: 1) Parque Lavapés, que será tratado com maior detalhes neste trabalho; 2) O parque próximo à estação Mooca da CPTM; 3) Parque linear ao longo da Av. Tereza Cristina, no Cambuci; 4) O parque na região do Parque da Mooca; 5) Parque na foz do córrego Moinho Velho; 6) Parque ao longo da extensão proposta da Av. Nazaré até a Av. Tancredo Neves; 7) o parque linear do Ribeirão dos Meninos, na divisa com São Caetano (ver figura 8). Além dessas áreas, a OUCBT propõe uma APP (Área de Proteção Ambiental) ao longo do Rio Tamanduateí e da Av. Juntas Provisórias. Em todos estes casos, seria necessário um grande esforço de desapropriação de terrenos particulares, o que transforma muito deles em “sonhos utópicos”¹¹ da operação urbana.

Nesta proposição, há também as áreas propostas chamadas de ZEPAM, que são as Zonas Especiais de Proteção Ambiental, que são “áreas remanescentes de Mata Atlântica e outras formações de vegetação nativa, arborização de relevância ambiental, vegetação significativa, alto índice de permeabilidade e existência de nascentes, entre outros que prestam relevantes serviços ambientais”¹² propostas no PL 272/2015. No caso da OUCBT, essas áreas estariam inseridas no contexto da drenagem, ao longo de cursos d’água da região. (Ver figura 8)

No mapa a seguir, pode-se averiguar a localização das áreas verdes e dos parques públicos propostos.

¹¹ *Ibidem* nota de rodapé n. 7, pág. 14.

¹² Maiores detalhes disponíveis no site da Câmara Municipal de São Paulo: <http://www.camara.sp.gov.br/blog/especial-zoneamento-entenda-a-zepam/>. Acessado em 02/07/2017 às 22h15min.

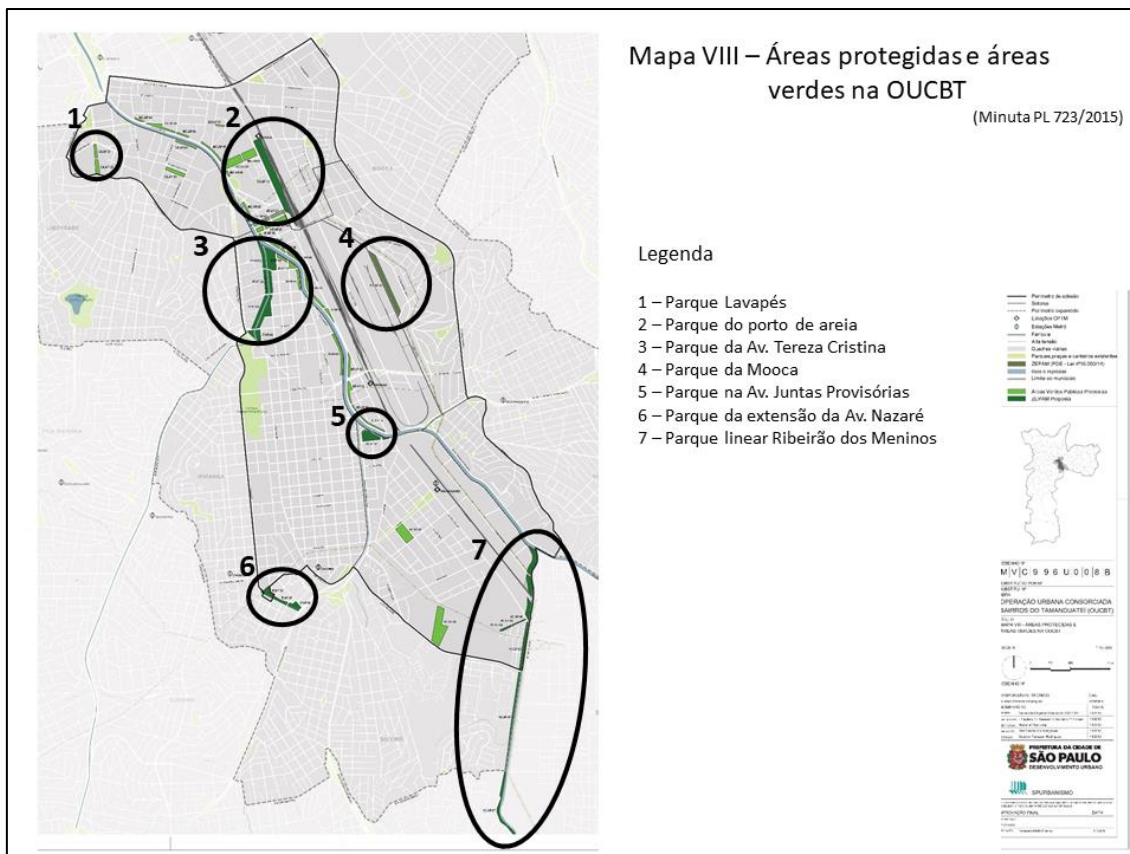


Figura 8 - Mapa adaptado dos parques públicos propostos, ZEPAM (Zona Especial de Proteção Ambiental) e áreas verdes. Fonte: PL 723/2015 OUCBT.

Neste trabalho, temos como foco o Parque Lavapés (número 1 no mapa acima), parque proposto na OUCBT que apresenta características interessantes para refletir os objetivos e reflexos da criação dos parques públicos em São Paulo.

5. Parques públicos de São Paulo e a contradição público/privado.

O projeto de lei da OUCBT prevê a criação de parques urbanos que serviriam como espaços de drenagem urbana, com a construção de parques alagadiços e canais a céu aberto, lazer e criação de áreas verdes, para melhoria da paisagem urbana e diminuição da bolha de calor característica dessa região da cidade. Não está claro no projeto as intenções de transformar esses espaços em lugares de uso público de potencialidade como espaços para o encontro e o urbano na cidade. Discutiremos também a produção desses espaços públicos, dentro das intervenções urbanas em São Paulo e da OUCBT.

5.1. Parque Lavapés

Um desses parques propostos seria o Parque Lavapés, na região do Cambuci. A área proposta para a construção do parque, até 2014, consistia na chamada “Oficinas do Cambuci”, área que teve ocupação ligada ao período industrial da região, servindo de suporte à empresa Light, que empregou importante papel no desenvolvimento de infraestrutura na cidade.

O conjunto industrial conhecido como Oficinas do Cambuci correspondeu a uma extensa área, com mais de 100.000 m², que, desde o final do século 19, abrigou atividades vinculadas às empresas de transporte público e produção/fornecimento de energia elétrica em São Paulo. Este conjunto constituiu expressivo acervo arquitetônico industrial e espaço de memória dessas atividades relacionadas ao importante papel da Light na construção da cidade e seu consequente simbolismo, durante o século 20. Mesmo com as mudanças posteriores levadas a cabo pelas empresas sucessoras da Light – a Eletropaulo, criada em 1981, após a estatização da empresa em 1979, e a AES Eletropaulo, em 1999, a partir de sua privatização –, o conjunto permaneceu ligado às suas atividades originais. Apesar dessa relevância, as Oficinas foram totalmente demolidas entre os meses de agosto e outubro de 2014, após a celebração, em 2012, de

instrumento de compromisso de venda da área por sua proprietária, a empresa AES Eletropaulo. (TOURINHO, A. de O. PIRES, W. , 2016)¹³

Pode-se averiguar a evolução desse terreno através de plantas, mapas e imagens aéreas e de satélite que evidenciam as mudanças topográficas e construtivas ocorridas na área.

Nesta primeira imagem, a seguir, temos o Mapa Imperial da Cidade de São Paulo, de 1855. Nele, pode-se ver a Rua dos Lavapés já construída, nomeada no mapa como Estrada para Santos. Esta via ligava o centro antigo de São Paulo ao bairro do Ipiranga e à estrada antiga de Santos. Pode-se ver também que o Rio Tamanduateí não tinha sido retificado ainda, e passava dentro da área (em amarelo), assim como um córrego, evidenciando como esta região se trata da várzea do Rio Tamanduateí, historicamente sujeita a inundações.



Figura 9 - Área das Oficinas do Cambuci (em amarelo) no Mapa Imperial da Cidade de São Paulo, 1855. Fonte: SARA Brasil 1930/GeoSampa.

¹³ Trecho retirado de TOURINHO, A. de O. PIRES, W. "Como anda a temperatura no Cambuci? Patrimônio industrial e dinâmicas urbanas na demolição das antigas oficinas da Light em São Paulo". Arquitextos, ano 17, jun. 2016.

Posteriormente, na Planta da Cidade de São Paulo, de 1890, ao lado, pode-se ver que o entorno da área pouco mudou e o rio Tamanduateí e seus afluentes continuavam não retificados.

Pode-se ver também que o bairro da Mooca já começava a se formar na margem direita do Rio Tamanduateí.

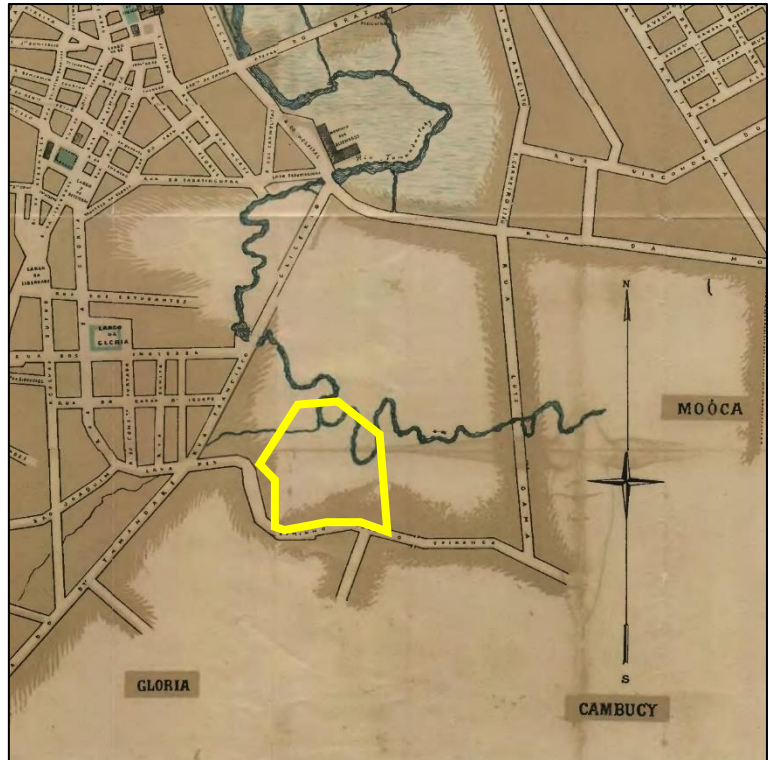


Figura 10 - Área em estudo (em amarelo) na Planta da Cidade de São Paulo, 1890. Fonte: GeoSampa.

No levantamento topográfico SARA Brasil, de 1930, ao lado, pode-se ver uma significativa mudança na morfologia da área em estudo. O Rio Tamanduateí já se encontrava retificado e os bairros do Cambuci, Liberdade e Mooca começavam a se adensar. Pode-se ver os primeiros galpões construídos das Oficinas do Cambuci.

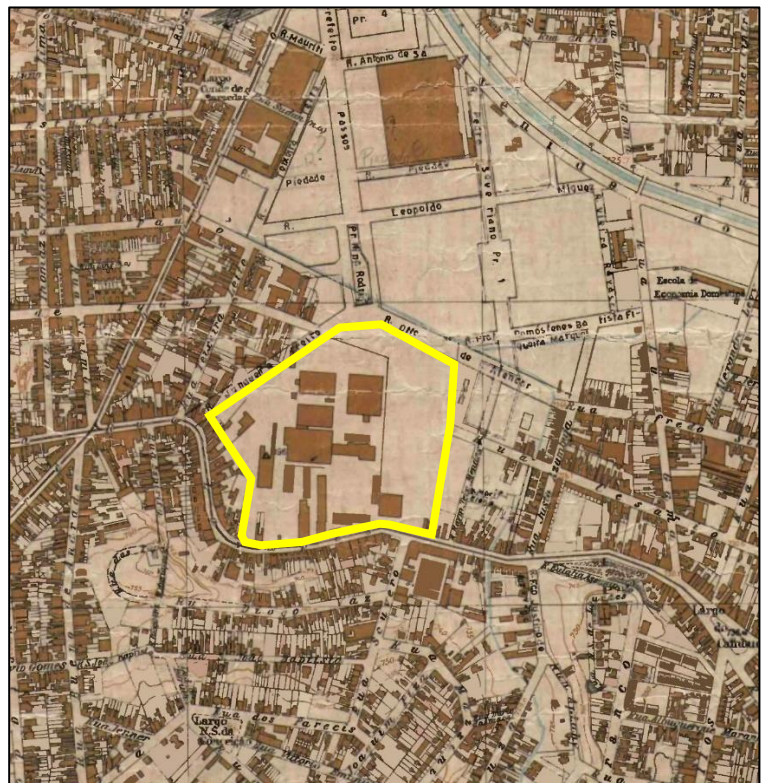


Figura 11 – Área em estudo (em amarelo) no SARA Brasil, 1930, folha 51. Fonte: GeoSampa.

Nesta foto aérea de 1940, ao lado, pode-se ver com maior resolução as Oficinas do Cambuci em si e o seu entorno. Entre as oficinas e o rio Tamanduateí vê-se uma parte da várzea do rio ainda não ocupada, a não ser por um grande galpão, que hoje em dia abriga uma igreja evangélica. Posteriormente, se instalariam ali conjuntos habitacionais e prédios públicos.



Figura 12 – Área em estudo (em amarelo) em foto aérea de 1940.
Fonte: GeoSampa.

Após 60 anos, nesta foto aérea de 2000, abaixo, pode-se ver a consolidação das construções do entorno das oficinas e o terreno das oficinas repleto de galpões. Vê-se o conjunto habitacional e os prédios da Previdência Social. Percebe-se a falta de áreas verdes nessa região do centro de São Paulo.



Figura 13– Área em estudo (em amarelo) em imagem aérea de 2000.
Fonte: GeoSampa.

Nas duas imagens de satélite a seguir pode-se ver o processo de demolição dos galpões das Oficinas do Cambuci e como o terreno ficou vazio e com solo exposto após as demolições. As imagens são de 2014 e 2015.



Figura 14 – Área em estudo (em amarelo) em imagem de satélite de 2014. Fonte: Google Earth.



Figura 15 – Área em estudo (em amarelo) em imagem de satélite de 2015. Fonte: Google Earth.

Em 2013, dentro das propostas da Operação Urbana Consorciada Mooca-Vila Carioca (OUCMVC), o terreno das Oficinas do Cambuci seria transformado em parque e área de uso público, com preservação parcial dos bens históricos, conforme indica o Relatório de Impacto Ambiental da então chamada OUCMVC:

A11. Implantação de Parque de lazer e cultura na gleba da Eletropaulo em área hoje contaminada, aproveitando as edificações indicadas como de prospecção de interesse de preservação, designando equipamentos de lazer, cultura e esporte no Parque – setor Cambuci.¹⁴

A imagem a seguir ilustra essa proposta.

¹⁴ Trecho do RIMA (Relatório de Impactos Ambientais) da OUCMVC, 2013, p. 12. Disponível em: http://issuu.com/svmasp/docs/rima_operacaoconsorciada_mooca-vila (Acessado em 20/03/2017).



Figura 16 - Proposta urbanística para a área das Oficinas do Cambuci (A11), no RIMA da OUCMVC, 2013.

Em julho de 2015, foi concebida a Licença Ambiental Prévia pela Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente para a OUCBT e está em discussão na Câmara Municipal de São Paulo o Projeto de Lei do Executivo (PL nº 723/2015) que “estabelece objetivos, diretrizes, estratégias e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí, define Projeto de Intervenção Urbana para a área da Operação Urbana e autoriza a criação da empresa Bairros do Tamanduateí S/A”.

No mapa anterior, a área do parque proposto é dominada A11. O EIA-RIMA descreve essa área na contextualização das intervenções urbanísticas do Setor Cambuci. Segundo o EIA-RIMA: Na minuta deste PL, a chamada gleba Eletropaulo do EIA-RIMA foi substituída pela denominação de “antiga gleba Lavapés”¹⁵ e cuja indicação já não aparece no Plano Urbanístico Específico (PUE) do PL agora em discussão. Grande parte desta área está indicada, no PUE, como Habitação de Interesse Social, com a criação, em parte, de área verde (Parque Lavapés) e sistema viário, como mostra a imagem a seguir.

¹⁵ Minuta do Projeto de Lei da OUCBT, ago. 2015. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/operacao-urbana-consorciada-bairros-do-tamanduatei-oucvt/> (Acessado em 20/03/2017).



Figura 17 - Área das antigas Oficinas do Cambuci (em preto) redesenhada no PUE da OUCBT. Parque Lavapês na área denominada A11. 2015. Fonte: Minuta do PL 173/2015 da OUCBT.

No mapa, a seguir, sobre ZEIS, a área do parque proposto está indicada como destinada, pelo PL 272/2015, a ZEIS 3 - Zonas Especiais de Interesse Social do tipo 3, que são áreas destinadas a construção de HIS (Habitação de Interesse Social) em locais que apresentam “imóveis subutilizados, encortiçados, em áreas com toda infraestrutura”, de acordo com a lei de zoneamento 16.050/2014.¹⁶ O parque está também dentro do perímetro denominado de “ZEIS atingidos por melhoramentos públicos”.

¹⁶ Maiores detalhes sobre as ZEIS disponível em PDF pelo site da Câmara Municipal de São Paulo: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/licenciamentos/zeisplanodiretor.pdf>. Acessado 02/07/2017 às 21h00min.

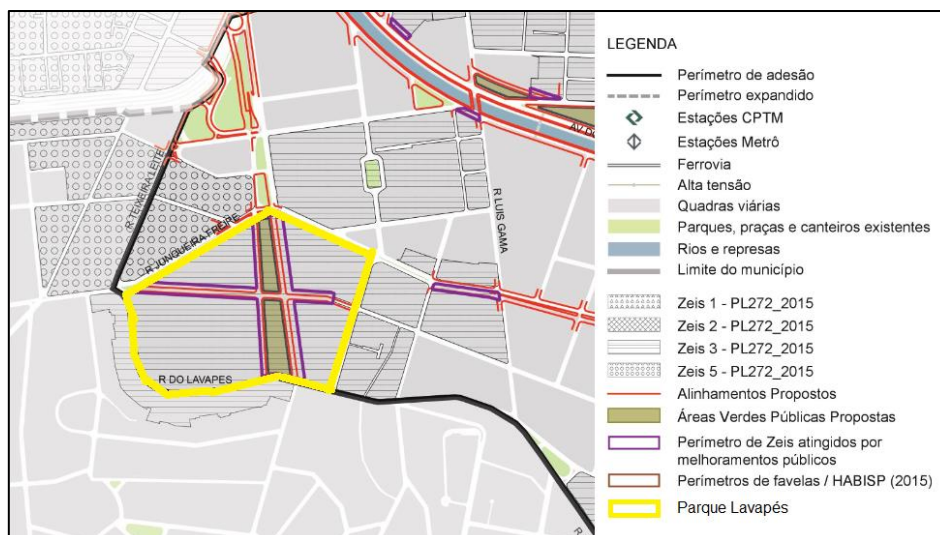


Figura 18 – Área em estudo (em amarelo) no mapa de ZEIS da OUCBT. Fonte: PL 723/2015 OUCBT.

Atualmente, a área é de propriedade da empresa Pateo do Cambuci Incorporações. Segundo informações obtidas através de entrevista (no dia 21 de junho de 2017) com a arquiteta Marilena Fajersztajn, gerente de gestão operacional da SP Urbanismo, a área em questão continua, à época da pesquisa, sendo destinada à ZEIS-3 e ainda em posse desta empresa supracitada. Segundo ela, dependerá unicamente dos objetivos dessa empresa se a proposta na OUCBT, de criação do parque e de prolongação das ruas, será mantida. Para ela, provavelmente, a empresa construirá imóveis destinados a programas como Minha Casa, Minha Vida, de financiamentos e subsídios federais para compra de habitação pelas classes de menor poder aquisitivo.

Com intuito de melhor averiguar a área em estudo, realizou-se uma visita de campo no dia 24 de abril de 2017, e constatou-se a situação da área e dos seus entornos. A Rua Junqueira Freire, na borda noroeste da área, liga a Rua dos Lavapés à Praça Nina Rodrigues e à ligação Leste-Oeste, mais a frente. Nesta rua percebe-se um abandono dos canteiros centrais, das calçadas e do muro da área, inclusive com a presença de habitações subnormais instaladas nas calçadas. Na Rua dos Lavapés, percebe-se um grande fluxo de veículos e ônibus municipais, porém pouca movimentação de pedestres, na rua estão presentes estabelecimentos de serviços, como manutenção de veículos, e algumas pequenas oficinas industriais. Neste dia, encontrava-se nessa rua uma equipe de manutenção, que aparentemente começaria um trabalho em alguma tubulação subterrânea, ao longo da calçada da área em questão. Ainda, dentro

do terreno, foi possível ver um canteiro de obras, com algumas instalações, uma torre e com a presença de uma retroescavadeira, apesar de ser dia útil, não se via pessoal trabalhando nesse canteiro.

A seguir, algumas imagens dessa visita à campo.



Figura 19 - Foto de dentro da área das antigas Oficinas do Cambuci. Foto: Leandro Andrade, 24/04/2017.

Nessa primeira foto, acima, vemos o interior da área para o parque proposto. Vê-se o chão de paralelepípedo, provavelmente remanescente do antigo uso industrial, e também, dois veículos de terraplanagem.



Figura 20 - Foto de dentro da área das antigas Oficinas do Cambuci. Foto: Leandro Andrade, 24/04/2017.

Na segunda foto, anteriormente, vê-se um canteiro de obras instalado, com caixas d'água e uma torre, provavelmente usada para observação do extenso terreno.

Não foi possível, no dia desta visita à campo, obter maiores informações sobre o terreno ou sobre essas instalações e equipamentos presentes no interior do mesmo. Segundo moradores e trabalhadores dos arredores, há boatos de que será construído no terreno um condomínio de prédios, ou um supermercado, ou até mesmo um shopping.

Com o intuito de apresentar um caso já em realização na cidade de São Paulo, se escolheu o Parque Jardim das Perdizes, na região oeste da cidade, que, assim como se prevê para o Parque Lavapés, se encontra em uma área de antiga ocupação industrial que foi comprada pelo mercado imobiliário e transformada em um “novo bairro”, no qual o Parque Jardim das Perdizes foi construído no centro deste bairro, com o intuito de valorizar a região. Os empreendimentos imobiliários cercam este parque, evidenciando como o discurso “verde” e de sustentabilidade está presente na valorização de espaços na cidade. Para melhor averiguar este caso, empreendeu-se um trabalho de campo na região, que é apresentado a seguir, junto com as principais características do Jardim das Perdizes.

5.2. Parque Jardim das Perdizes

Na Zona Oeste de São Paulo, no distrito da Barra Funda, um empreendimento imobiliário milionário mudou a paisagem da região, criando um “novo bairro” chamado Jardim das Perdizes. Esse bairro foi construído em um terreno que há anos se encontrava vazio, com usos esporádicos. O terreno era de propriedade da empresa pública TELESP, e foi vendido para a construtora Tecnisa e outros investidores. Desde 2013, o Jardim das Perdizes está em construção e trata-se de um parque rodeado por vários condomínios residenciais e comerciais, totalizando 14 torres de prédios de alto padrão.

Com este parque e a realização de um “novo bairro” a partir da compra de um terreno público, notou-se alguma semelhança com a área do futuro Parque Lavapés. Para uma análise comparada dos casos, fez uma visita de campo nesse parque também.

Foi realizada, portanto, no dia 28 de abril de 2017, uma visita à campo em um parque na zona oeste da cidade, o qual foi construído em um terreno primeiramente pertencente ao Grupo Matarazzo, e posteriormente à TELESP. Este terreno foi vendido à construtora Tecnisa, contando com a participação de outras empresas nesse megaempreendimento. Esta grande gleba foi dividida entre vários terrenos, destinados a construção de condomínios habitacionais de alto padrão. O empreendimento, de aproximadamente 250 mil metros quadrados de área, é chamado de Jardim das Perdizes, e no centro dele foi construído um parque público, com área de 43.926,00 metros quadrados e de mesmo nome. A finalização da construção do empreendimento se deu em 2013, e já foram entregues 4 condomínios, totalizando 10 torres. Segundo a Tecnisa, cerca de 85% dos imóveis foram vendidos. Atualmente, estão em finalização mais três torres, duas residenciais e uma comercial, no qual se instalará a Tecnisa e outras empresas. Segundo corretores, todas as lajes do prédio comercial já foram vendidas. Ainda, prevê-se a construção de um hotel, sem empresa compradora até o momento.

A seguir, fotos tiradas no dia da visita à campo ao Jardim das Perdizes.

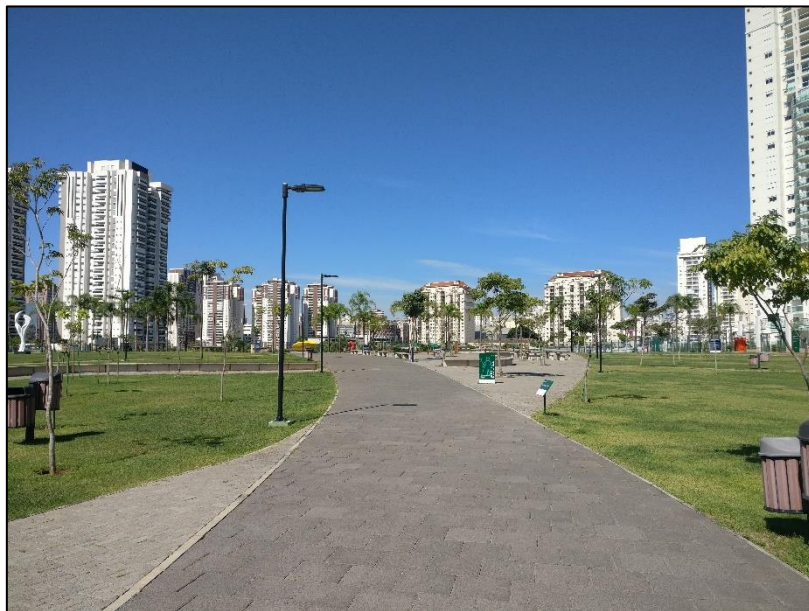


Figura 21 - Foto da paisagem no interior do Parque das Perdizes. Foto: Leandro Andrade, 24/04/17.

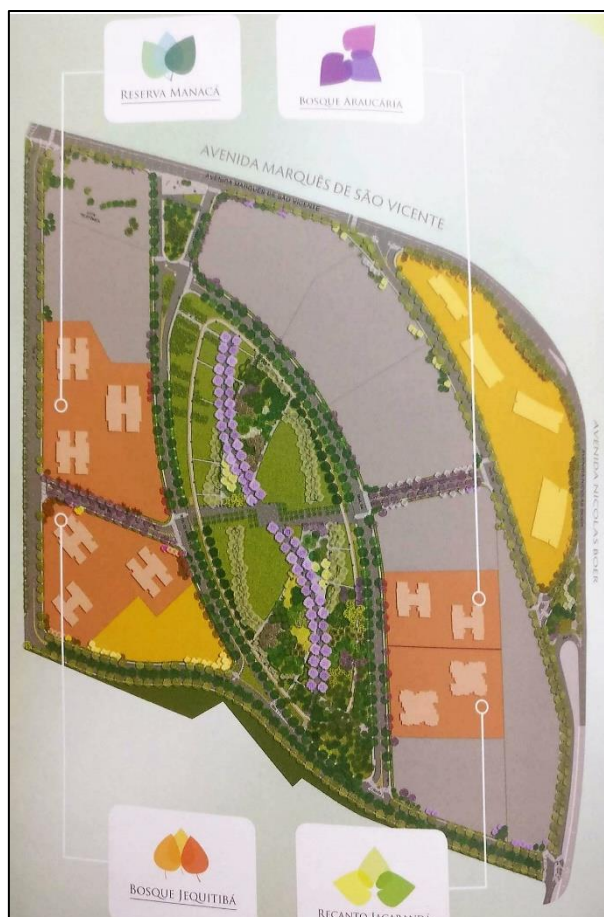


Figura 22 - Mapa do parque Jardim das Perdizes e seu entorno com os condomínios já construídos em laranja e amarelo, e as áreas ainda vazias ou em construção em cinza. Fonte: Folheto publicitário do Jardim das Perdizes.

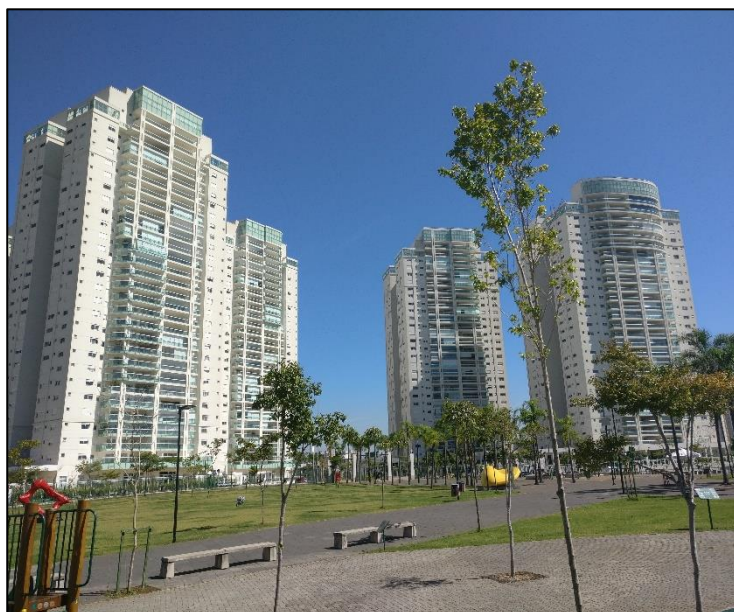


Figura 23 - Foto dos condomínios residenciais de alto padrão no Jardim das Perdizes. Foto: Leandro Andrade, 24/04/2017.



Figura 24 - Foto de um dos imóveis com visão para o parque Jardim das Perdizes. Foto: Leandro Andrade, 24/04/2017.

Nas fotos, vemos como o parque Jardim das Perdizes está totalmente incorporado aos condomínios residenciais de alto padrão à sua volta. O parque é de administração da prefeitura, e está aberto das 5h00min às 22h00min¹⁷, é totalmente gradeado, possuindo algumas entradas para pedestre. O parque é administrado, conjuntamente com o poder público, por uma associação de moradores, parcialmente controlada pela empresa Tecnisa. Todo o “novo bairro” é monitorado por câmeras de segurança, que permitem a observação do acesso de veículos e pedestres, como mostra a imagem a seguir.



Figura 25 – Foto de totem com câmera de segurança no Jardim das Perdizes. Foto: Leandro Andrade, 24/04/2017.

O Jardim das Perdizes é um modelo de urbanização, consolidado e ainda em desenvolvimento, de um bairro totalmente construído e voltado ao mercado imobiliário. Com ele, tem-se a oportunidade de ver como os interesses econômicos são capazes da produção do espaço, no qual desenho e uso são pensados em valorizar uma certa região, com o “discurso verde” como principal motor para a realização e venda desses empreendimentos. Aqui, vê-se como a noção de “público” pode ser vista com mais profundidade social e econômica na metrópole contemporânea de São Paulo, revelando as contradições socioespaciais presentes na propagação de verdades, objetivos e modos de vida em sociedade associados ao “morar” e “viver” na cidade.

¹⁷ Informação retirada de reportagem sobre o parque Jardim das perdizes, de 12/10/2016. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/10/1822065-novo-e-vazio-parque-na-zona-oeste-de-sp-tem-duas-areas-para-criancas.shtml>. Acessado: 08/05/2017 às 15h00min.

5.3. O parque público na cidade contemporânea idealizada.

Na cidade contemporânea, os novos parques e áreas públicas se tornaram o lugar do espetáculo, cenários produzidos como imagem publicitária da administração local, destinados à fascinação dos usuários em potencial, sem nenhuma continuidade com práticas sociais que possibilitem dar-lhes algum sentido propriamente urbano (Arantes, 1998, apud Serpa, 2007).

As operações de requalificação urbana expressam a vontade de representação pelo poder público junto à população das grandes cidades pela valorização do patrimônio construído nos novos bairros (Serpa, 2007).

Nas operações urbanas, o “discurso verde” se sobressai e são apresentados em capítulos inteiros que propõem “domesticar o corpo social urbano”, como diz Serpa (2007), através da remodelagem das formas urbanas. Manipula-se a forma urbana para curar a sociedade da cidade ruim, “deteriorada”, desnaturada. (Calenge, 1997, apud Serpa, 2007). Angelo Serpa, em seu livro “O espaço público na cidade contemporânea” discute o papel das operações urbanas na reestruturação urbana através da construção de parques públicos:

Se de um lado, os discursos políticos evidenciam sempre as virtudes dos parques urbanos, de outro, e apesar das suas virtudes, estratégias de valorização do solo urbano e de representação política escondem-se por trás da sua concepção. (SERPA, 2007: p.62)

Esses parques são desenhados e projetados, mudam com o tempo, e às vezes, uma dezena de anos é necessária até que os parques sejam implementados. Após a realização de concursos, escolha das equipes vencedoras, de midiática nas revistas profissionais e na imprensa dos projetos vencedores, enfim, começam as obras. Os projetos de novos parques estão inseridos num mercado mundial de competição, no qual existem “grifes” como de alta-costura, destinadas aos projetos de grande porte.

Uma vez implementados, os parques públicos são aos poucos apropriados pelos moradores da cidade e de seus bairros adjacentes. Porém, os usuários são raramente objetos de interesse por parte dos agentes que implementam os parques. Como indica Serpa, as formas como os usuários usufruem e usam o parque “acabam por forjar novos discursos, relacionados à

crítica dos lugares que frequentam, aos comportamentos, às atitudes e às lógicas de apropriação espacial. As trilhas e os caminhos espontâneos nos gramados, os bancos ignorados ou disputados, as incivildades cometidas em determinados lugares... todas essas apropriações devem ser interpretadas como discursos. ”

Os modos de apropriação, através de um outro registro de tempo, contam a história e a vida cotidiana no parque urbano, como contraponto às ambições dos agentes políticos e dos responsáveis pelos projetos paisagísticos e urbanos.

Sobre a produção de uma linguagem comum entre os leigos, moradores das cidades, e o planejadores dessas cidades, Serpa (2007) discute sobre a divergência entre as falas desses dois agentes. Os cidadãos comuns costumam construir seu discurso através das experiências cotidianas, já os profissionais do planejamento urbano, na maioria das vezes, baseiam sua ação em conceitos abstratos, distantes das experiências cotidianas. Muitas vezes, devido a formação técnico-científica desses profissionais, que desvaloriza a subjetividade dos sentimentos e emoções.

A busca por uma linguagem de “conciliação” entre planejadores e cidadãos exige uma posição menos confortável dos primeiros, que devem partir a campo, deixando de lado, mesmo que por alguns momentos, as pranchetas, as telas dos computadores e as estatísticas, para se ocuparem dos problemas reais cotidianos, vividos por aqueles para quem planejam; uma nova linguagem, baseada, sobretudo, na intersubjetividade das experiências urbanas e que pode revelar pontos comuns entre profissionais e leigos. Trata-se finalmente de respeitar as diferenças e de desconstruir preconceitos. (SERPA, 2007: pág. 123)

Para reflexão no contexto da metrópole paulistana, pode-se pensar em como se dá o uso dos parques públicos já presentes no cotidiano da população. Não se pretende aqui apontar causas e consequências acerca do uso do espaço público, mas sim abrir a possibilidade de reflexão a partir de fatos cotidianos evidentes na cidade.

Apesar do fato de que em São Paulo, o número de áreas verdes por habitante (14m² em 2014) esteja acima da meta (12m²) estipulada pela

Organização Mundial da Saúde¹⁸, é preciso relativizar essas contas. Primeiramente, a maioria das áreas verdes não oferece acesso à população em geral, então, como uso de lazer, recreação e encontro, é necessário que a área verde seja um parque público, acessível e aberto a população, o que em São Paulo ainda é raro. Em segundo lugar, o parque público nem sempre é realmente “público”, ou seja, deve-se levar em consideração as relações sociais estabelecidas, em que, determinada parte da população não é bem-vinda em certas áreas da cidade, incluindo os parques. No maior parque da cidade, o Ibirapuera, pessoas de todas as regiões da metrópole têm o direito de usufruir do verde e espaços culturais oferecidos ali, porém, este uso se dá de forma segregada: cada região do parque é utilizada por um certo tipo de público. Como exemplo, temos os chamados “rolezinhos”, que são encontros de jovens que vão ao parque para beber e se socializar. Porém, esse fenômeno acontece em uma área restrita do parque (Marquise do Ibirapuera) e é malvista por alguns usuários do parque, assim como acontece quando esses rolezinhos se dão nos shopping centers. Em depoimentos à imprensa, é possível perceber o discurso segregatório de certos frequentadores do parque¹⁹, porém, isso se contradiz com o discurso dos próprios defensores dos “rolezinhos”, que dizem encontrar no parque o lugar do não-preconceito ao seu estilo de vida ou orientação sexual.²⁰

A partir do espaço público, e da apropriação dele, pode-se apreender aspectos da realidade da metrópole contemporânea, no contexto da reprodução ampliada do capital financeiro, como o seu caráter fragmentador da vida cotidiana de seus habitantes.

Como indica Ana Fani Alessandri Carlos, a contradição público/privado se traduz pela hierarquia social que define o acesso aos lugares da cidade, como os parques públicos por exemplo, indicando a diferenciação entre os indivíduos numa classe. (CARLOS, 2015)

¹⁸ Dados disponíveis no site da Rede Nossa São Paulo: <http://www.redesocialdecidades.org.br/br/SP/sao-paulo/area-verde-por-habitante> - Acessado 13/07/2017 às 17h31min.

¹⁹ Reportagem de 03/04/2017 do jornal Bom Dia Brasil sobre os “rolezinhos” no Parque do Ibirapuera disponível no portal de notícias G1: <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2017/04/jovens-abusam-de-alcool-e-drogas-em-rolezinhos-no-ibirapuera-em-sp.html> - Acessado 13/07/2017 às 19h22min.

²⁰ Reportagem de 05/02/2017 da Folha de São Paulo sobre os “rolezinhos” no Parque do Ibirapuera disponível no site: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/02/1855091-rolezinhos-do-beijo-lotam-marquise-do-ibirapuera-com-ate-20-mil-garotos.shtml> - Acessado 13/07/2017 às 19:30min.

Desse modo,

A ação que constitui o mundo concretamente se realiza enquanto modo de apropriação do espaço para a reprodução da vida em todas as suas dimensões. Estas se referem a modos de uso que constituem as relações vinculadas ao ser humano e envolvem dois planos: o individual (que se revela, em sua plenitude, no ato do habitar, ligando-se aos conteúdos e sentidos do espaço privado) e o coletivo (plano da realização da sociedade, realizando-se em espaços mais amplos e complexos, que se ligam aos conteúdos e sentidos do espaço público). Essa relação ganha sentido objetivo e subjetivo na cidade. (CARLOS, 2015: pág. 137)

6. Considerações Finais

Neste trabalho, procurou-se investigar a criação de parques públicos na cidade de São Paulo, considerando a atual condição de produção espacial ditada pela reprodução do capital financeiro na metrópole. Para tanto, a Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí foi usada como exemplo de instrumento legal de transformação espacial possível nas cidades brasileiras.

A operação urbana é uma das ferramentas criadas pelo Estatuto da Cidade que possibilita a intervenção estatal na legislação de terras urbanas em prol da liberação ao mercado imobiliário de potencial adicional de construção, ou seja, mais m² permitido para construção, tanto de edifícios residenciais como comerciais, em troca de pagamento à prefeitura de quantia a ser destinada para a infraestrutura urbana dentro do perímetro da própria operação urbana. Em contrapartida, a prefeitura ganha subsídios que possibilitam a transformação de áreas urbanas consideradas “obsoletas”, como galpões abandonados ou subutilizados, em lugares atraentes para o investimento de empreiteiras, construtoras e empresas em geral. Com esses recursos, o governo municipal cria um projeto de reestruturação urbana que, na maioria das vezes, tem como objetivo melhorar mobilidade urbana, a drenagem, o uso e ocupação do solo de uma certa região determinada.

No caso da OUCBT, a prefeitura de São Paulo vem discutindo desde 2012 o Projeto de Lei 272/2012, junto à Câmara de São Paulo, com o intuito de aprová-lo e torná-lo vigente, possibilitando os investimentos e a angariação de recursos necessários para a implementação das diversas intervenções urbanísticas propostas pela operação urbana. No entanto, à época desta pesquisa, a OUCBT continua em discussão e ainda não ofereceu os CEPAC's e as outorgas onerosas ao mercado imobiliário, tampouco começaram as obras de intervenções urbanas.

As operações urbanas englobam diversos aspectos presentes em determinada região da cidade. Neste trabalho, procurou-se sintetizar os principais objetivos das propostas e ainda se focou na criação dos parques públicos, com o objetivo de discutir e abrir reflexão de como percorre o processo da criação destes parques, desde ao conceito arquitetônico e urbanístico, considerando as relações de interesse por trás disso, até sua implementação e

consequências no tecido urbano e na vida cotidiana do seu entorno e da cidade como um todo.

Está proposto na OUCBT a criação de no mínimo 7 parques públicos de área considerável. Um deles é o Parque Lavapés, que foi usado como objeto de estudo neste trabalho por apresentar alguns fatores preponderantes para a análise e reflexão da criação de parques através de operação urbana. São eles: 1) sua extensa área, numa região da cidade central da cidade; 2) sua importância histórica da época do capital industrial investido na cidade, que perdeu muito devido a demolição de todas as suas instalações; 3) a proposta como parque público numa região da cidade pobre de infraestruturas de lazer, recreação e esportes e de áreas verdes; e 4) a entrega da área ao mercado imobiliário para construção de habitação popular.

A princípio, a proposta de toda a área era de construção de habitação popular, porém foi constatado a presença de solo contaminado, o que impediria a construção de edifícios residenciais. Portanto, a área seria destinada a um parque público, o chamado Parque Lavapés, que na proposta de 2012, na antiga OUCMVC, manteria alguns galpões antigos, para usos diversos e a área restante destinada a áreas verdes. No entanto, em 2014, todas as estruturas dentro do terreno foram demolidas, e na proposta de 2015 a área do parque diminuiria, seriam prolongadas algumas ruas e, em volta do parque, seriam os terrenos voltados a construção de habitações populares. À época desta pesquisa, esta área em estudo continuava como um terreno vazio, com solo exposto, e sem previsão de construção das habitações e do parque. É possível, apenas, encontrar no terreno alguns maquinários e o canteiro de obras, sem movimentação de construção aparente.

Em visita à SP Urbanismo, empresa pública, um dos órgãos responsáveis na Prefeitura de São Paulo pelas operações urbanas, ficou evidente a importância dada pelos arquitetos, responsáveis pela OUCBT, pela manutenção do projeto do Parque Lavapés, mesmo com que parte do terreno seja destinado ao mercado imobiliário. Isso se dá em outros parques propostos dentro da OUCBT, como o parque no distrito do Parque da Mooca, em que parte do terreno, que se encontra vazio, seria destinado ao mercado imobiliário, sendo ali uma área mais valorizada, com condomínios residências de alto padrão no entorno.

A fim de contraste e reflexão sobre este parque proposto, foi realizado uma visita a campo a um empreendimento imobiliário milionário na região oeste da cidade, perto da Barra Funda. Se trata do “novo bairro” Jardim das Perdizes, em que um novo parque público foi construído, e no entorno deste, vários terrenos foram destinados a condomínios residenciais de alto padrão. Alguns deles já estão construídos e habitados, e ainda existem terrenos vazios em que serão construídos novos edifícios. Na visita, foi possível perceber certas características deste bairro. Algumas delas são: 1) Apesar de ter seu acesso aberto ao público em geral, o parque está dentro de uma área vigiada por câmeras e agentes de segurança que fazem patrulha de carro e de bicicleta no entorno e mesmo dentro do parque. 2) a visita foi realizada em dia de semana comum, entre a manhã e a tarde, mas viu-se muito pouca movimentação de usuários no parque. Ainda, o parque tem um aspecto desértico, com poucas árvores grandes, capazes de fazer sombra. 3) há equipamentos para exercícios físicos e para recreação infantil, porém encontravam-se vazios também. 4) em conversa com uma corretora de imóveis, constatou-se que os apartamentos com vista voltada ao parque têm um acréscimo considerável em seu preço.

Enfim, neste trabalho procurou-se refletir acerca da criação dos parques públicos levando em consideração as intenções nos projetos arquitetônicos que estão alinhadas com os objetivos de reprodução do capital financeiro através do mercado imobiliário. Foi escolhido um parque proposto por uma operação urbana por entender que este instrumento de intervenção espacial é um dos mais importantes presentes nas cidades brasileiras, sobretudo na cidade de São Paulo. Mesmo que a OUCBT não tenha sido ou seja oficialmente aprovada, é importante considerar os ideários intrínsecos aos seus projetos urbanísticos, que visam, além da forma, dar novos conteúdos ao espaço urbano.

O conceito de uma “nova cidade” deve ser constantemente questionado e posto em reflexão, visto que seu caráter é cada vez mais corroborativo à fragmentação da vida cotidiana e segregação socioespacial da população urbana.

7. Bibliografia

Obras, dissertações e artigos

ALVAREZ, Isabel. "A plasticidade da metrópole de São Paulo. Reprodução do espaço, financeirização e propriedade imobiliária." In: *Cidades*, vol. 11 n. 19. 2014.

_____. "A produção e reprodução da cidade como negócio e segregação." In: CARLOS, A.F.A.. VOLOCHKO, Danilo. ALVAREZ, Isabel Pinto (orgs.). *A cidade como negócio*. Contexto: 2015.

ANDRADE, Maria Margarida de. "Industrialização, Urbanização e vida de bairro na São Paulo além-Tamanduateí." In: CARLOS, A. F. A.. OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004.

CARLOS, A. F. A.. *A condição espacial*. São Paulo: Contexto, 2015.

_____. CARRERAS, Carles (orgs.). *Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole. Novas abordagens. GEOUSP vol. 4*. São Paulo: Contexto, 2016.

LANGENBUCH, Juergen Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

MARTIN, André Roberto. *O Bairro do Brás e a deterioração urbana*. Tese (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo, 1984.

PADUA, Rafael Faleiros de. "Espaços de desindustrialização na urbanização contemporânea da metrópole". In: CARLOS, A.F.A. (org.). *Crise Urbana*. São Paulo: Contexto, 2015.

SERPA, Angelo. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. "A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdade socioespaciais." In: CARLOS, A.F.A.. SOUZA, Marcelo Lopes de. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). *A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2016.

Publicações digitais

FOLHA DA NOITE (jornal). Notícia do dia 23/08/1957 sobre a inauguração do viaduto da Radial Leste sobre os trilhos da então ferrovia Santos-Jundiaí. Disponível em: <http://acervo.folha.uol.com.br/fdn/1957/08/23/1//4712588>. Acessado em 08/07/2017 às 17h35min.

FOLHA DE SÃO PAULO (jornal). Reportagem sobre o parque Jardim das perdizes, de 12/10/2016. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/10/1822065-novo-e-vazio-parque-na-zona-oeste-de-sp-tem-duas-areas-para-criancas.shtml>. Acessado: 08/05/2017 às 15h00min.

LEITE, Carlos. RIEGER, Bernd. MANNA, Eduardo Della. *Proposta Estratégica na Operação Urbana Diagonal Sul – Urban Age South America Conference*. Projetos vol. 102.01 Acadêmico ano 09, jun. 2009. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.102/2958>. Acessado em 08/07/2017 às 18h00min.

LEVY, Maria Stella Ferreira. *O papel da migração internacional na evolução da população brasileira (1872 a 1972)*. Rev. Saúde Pública (online) vol.8 pág. 49-90, 1974. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89101974000500003&script=sci_abstract&lng=pt. Acessado 30/06/2017 às 18h35min.

MENEZES, César. Reportagem de 03/04/2017 do jornal Bom Dia Brasil sobre os “rolezinhos” no Parque do Ibirapuera disponível no portal de notícias G1: <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2017/04/jovens-abusam-de-alcool-e-drogas-em-rolezinhos-no-ibirapuera-em-sp.html>. Acessado 13/07/2017 às 19h22min.

REDE NOSSA SÃO PAULO (portal online). Dados sobre área verde na cidade de São Paulo. Disponível em: <http://www.redesocialdecidades.org.br/br/SP/sao-paulo/area-verde-por-habitante>. Acessado 13/07/2017 às 17h31min.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. PIRES, Walter. *Como anda a temperatura no Cambuci? Patrimônio industrial e dinâmicas urbanas na demolição das antigas oficinas da Light em São Paulo*. Arquitectos, vol. 193 patrimônio, ano 17, junho 2016. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/17.193/6086> Acessado em: 20/03/2017 às 11h35min.

SÃO PAULO (Prefeitura). Informações sobre CEPAC's. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/cepac/index.php?p=19456. Acessado 30/06/2017 às 16h30min.

SÃO PAULO (Prefeitura). Informações sobre ZEIS. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/licenciamentos/zeisplanodiretor.pdf>. Acessado 02/07/2017 às 21h00min.

SÃO PAULO (Prefeitura). Informações sobre ZEPAM. Disponível em: <http://www.camara.sp.gov.br/blog/especial-zoneamento-entenda-a-zepam/>. Acessado 02/07/2017 às 22h15min.

SÃO PAULO (Prefeitura). O PDE e o Arco do Tamanduateí. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/oucbt/o-pde-e-o-arco-tamanduatei/>. Acessado: 25/05/17 às 16h10min.

PINTO, Ana Estela de Sousa. Reportagem de 05/02/2017 da Folha de São Paulo sobre os “rolezinhos” no Parque do Ibirapuera. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/02/1855091-rolezinhos-do-beijo-lotam-marquise-do-ibirapuera-com-ate-20-mil-garotos.shtml>. Acessado 13/07/2017 às 19:30min.

WIKIPÉDIA (enciclopédia online). Artigo online sobre a linha 3 do Metrô de São Paulo. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_3_do_Metr%C3%B4_de_S%C3%A3o_Paulo. Acessado em 08/07/2017 às 17h00min.

Regulamentações e leis

SÃO PAULO (Cidade). Câmara Municipal de São Paulo. Projeto de Lei Nº 723/2015. Estabelece objetivos, diretrizes, estratégias e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí, define Projeto de Intervenção Urbana para a área da Operação Urbana e autoriza a criação da empresa Bairros do Tamanduateí S/A. São Paulo, 2015.

SÃO PAULO (Cidade). Minuta do Projeto de Lei 723/2015 da OUCBT, ago. 2015. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/operacao-urbana-consorciada-bairros-do-tamanduatei-oucbt/>. Acessado em 20/03/2017 às 15h00min.

Documentos técnicos

CMVC (Consórcio Mooca-Vila Carioca). SP Urbanismo. Prefeitura de São Paulo. EIA-RIMA (Estudo de Impactos Ambientais) para a Operação Urbana Consorciada Mooca-Vila Carioca. 2015. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/sp_urbanismo/operacoes_urbanas/index.php?p=202120. Acessado 03/06/2017 às 15h45min.

CMVC (Consórcio Mooca-Vila Carioca). SP Urbanismo. Prefeitura de São Paulo. RIMA (Relatório de Impacto Ambiental) da OUCMVC. Disponível em: http://issuu.com/svmasp/docs/rima_operacaoconsorciada_mooca-vila. Acessado em 20/03/2017 às 18h35min.