

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO - USP
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS - FFLCH
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA - DG

LEONARDO DE LIMA ALVARENGA

TRONCO METROPOLITANO DA MOBILIDADE URBANA E SUA FALTA DE
VIABILIZAÇÃO

**São Paulo
2022**

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO - USP
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS - FFLCH
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA - DG

**TRONCO METROPOLITANO DA MOBILIDADE URBANA E SUA FALTA DE
VIABILIZAÇÃO**

Trabalho de Graduação Individual pela
Universidade de São Paulo, Faculdade de
Filosofia, Letras e Ciências Humanas,
Departamento de Geografia, para a obtenção do
título de bacharel em Geografia.

Orientadora: Prof^a Dr^a Simone Scifoni

**São Paulo
2022**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação

Serviço de Biblioteca e Documentação

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Alvarenga, Leonardo

Tronco Metropolitano da Mobilidade Urbana e Sua Falta de Viabilização /

Leonardo Alvarenga; orientadora Simone Scifoni.

- São Paulo, 2022.

TGI (Trabalho de Graduação Individual) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Urbanidade. 2. Território. 3. Mobilidade urbana. 4. Especulação imobiliária.

AGRADECIMENTOS

À professora e orientadora Simone por fazer este trabalho possível, cujo papel na orientação foi fundamental para a existência do mesmo. Agradeço a ela também, por aceitar um tema que sofre ainda muito preconceito e por acreditar na Geografia como um espaço privilegiado capaz de abranger as mudanças sociais para todos, mas principalmente, para as populações marginalizadas.

Agradeço também aos meus colegas universitários, que me ajudaram a trilhar esse longo e árduo caminho durante os seis anos da graduação em bacharelado e da licenciatura, pelo fato de estarem presentes em todos os momentos, desde o começo de nossa amizade, nos bons momentos e mesmo nos períodos das maiores dificuldades.

Por fim, agradeço a todos os membros do núcleo de minha família, minha mãe Walkiria que me criou sozinha vencendo todas as dificuldades para permitir que eu conseguisse chegar onde estou. Minha irmã Alexandra que me ensinou a ter paciência e saber lidar com as adversidades. Minha avó Maria que sempre me aconselhou, ajudando também financeiramente em momentos de grande dificuldade e meu tio Fábio que esteve comigo nos momentos difíceis e pode me aconselhar quanto ao melhor rumo a tomar.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo conduzir uma investigação acerca da inviabilidade de um antigo projeto de grande envergadura do Governo do Estado de São Paulo que pretendia tornar o trecho principal dos trens metropolitanos da CPTM subterrâneo, mas que, na realidade configurou-se um projeto que nunca saiu do papel. Para isso, faz-se necessário levantar uma série de dados e informações, tais como: qual era o contexto político-social de São Paulo na época do esboço do primeiro projeto no ano de 2009? Como e por qual razão a FUPAM levantou a ideia de enterramento dos trilhos? Que interesses estariam sendo servidos com essa obra? Quais outros projetos dialogavam com o Tronco Metropolitano de Mobilidade Urbana? Assim, ao buscar responder tais questionamentos este trabalho foi desenvolvido, ancorando-se pelo método qualitativo, com pesquisa bibliográfica, por meio de obras, autores e publicações de reconhecida credibilidade e temáticas pertinentes ao estudo em pauta. Trata-se pois, de um trabalho de reconhecida importância por trazer como tema sobre um assunto capaz de impactar diretamente nas condições da mobilidade urbana de uma metrópole do porte da cidade de São Paulo, com significativos reflexos na qualidade de vida da sua população urbana, mas tendo como contraponto interferentes significativos, tais como o alto custo da obra, os aspectos de desgaste políticos, os transtornos durante a execução da obra para a população do seu entorno, além de outros. Trata-se então, de um projeto que implica em sérios desafios.

Palavras-chave: Linha férrea subterrânea. Mobilidade. Planos urbanos.

ABSTRACT

This work aims to conduct an investigation into the infeasibility of an old project of great scope of the Government of the State of São Paulo that intended to make the main section of the CPTM metropolitan trains underground, but which, in reality, was a project that never came out of paper. For this, it is necessary to collect a series of data and information, such as: what was the political-social context of São Paulo at the time of the first project sketch in 2009? How and for what reason did FUPAM come up with the idea of burying the tracks? What interests would be served with this work? What other projects were in dialogue with the Metropolitan Trunk of Urban Mobility? Thus, in seeking to answer such questions, this work was developed, anchored by the qualitative method, with bibliographic research, through works, authors and publications of recognized credibility and themes relevant to the study in question. It is, therefore, a work of recognized importance for bringing as a theme on a subject capable of directly impacting the conditions of urban mobility in a metropolis of the size of the city of São Paulo, with significant effects on the quality of life of its urban population, but having as a counterpoint significant interferences, such as the high cost of the work, the aspects of political wear, the inconvenience during the execution of the work for the population of its surroundings, in addition to others. It is, therefore, a project that implies serious challenges.

Keywords: Underground railway. Mobility. Urban plans.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Distritos de São Paulo cortados pela intervenção urbana.....	12
Figura 2: Distribuição das unidades residenciais verticais lançadas, Prefeitura Regional Sé.....	15
Figura 3: Um dos croquis do Projeto Nova Luz de autoria de Gilberto Kassab e compatibilizado com a Operação Urbana Lapa-Brás.....	17
Figura 3.1: Render digital da Estação Luz subterrânea, compatibilizada com a Nova Luz do Gilberto Kassab.....	18
Figura 3.2: Nova Luz gerando controvérsia em escala internacional.....	19
Figura 4: Área de atuação do projeto.....	20
Figura 5: Reprodução feita no Geosampa.....	21
Figura 6: Avenida com canteiros centrais. Proposta da Operação Urbana – Avenida com canteiros centrais e laterais sobre a linha férrea enterrada.....	22
Figura 7: Nova Lapa. Proposta da Operação Urbana Lapa – Brás – Linha férrea totalmente enterrada nos seus 12 km de extensão.....	23
Figura 8: Operação Urbana Consorciada Água Branca.....	24
Figura 9: Futura Estação Água Branca do Trem Intercidades, depende das obras anunciadas que nunca saíram do papel.....	27
Figura 10: Esquema técnico montado pela construtora UNA Barbara e valentim, responsável por montar o projeto da Estação Lapa subterrânea em 2010.....	29
Figura 11: Renderização tridimensional da suposta Estação Lapa subterrânea projetada pela construtora UNA Barbara e Valentim em 2010.....	30

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Dados demográficos dos distritos pertencentes às Subprefeituras.....13

LISTA DE SIGLAS

CEPACs = Certificados de Potencial Adicional de Construção

CESAD = Centro de Coleta, Sistematização e Armazenamento de Dados

CMSP = Companhia do Metropolitano de São Paulo

CPTM = Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

CPTM = Companhia Paulista de Trens Metropolitanos;

EMBRAESP = Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônios.

FUPAM = Fundação Para Pesquisa Ambiental;

GEOINFO = Informação Geográfica

GEOSAMPA = Portal de Mapas Oficial de São Paulo

IBGE = Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;

MEM = Macroárea de Estruturação Metropolitana

OUC = Operação Urbana Consorciada;

OUCAB = Operação Urbana Consorciada Água Branca

PMSP = Prefeitura do Município de São Paulo

SMUL = Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento;

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
Capítulo1 - Em que contexto de urbanização de São Paulo o projeto se deu?	12
Capítulo 2 - Qual é a origem do projeto?	17
Capítulo 3- Qual sua relação com a operação urbana Lapa-Brás e outros projetos urbanos?.....	24
Capítulo 4- Por que o Tronco Metropolitano da Mobilidade Urbana não se viabilizou?	28
Considerações Finais	31
Referências	32

INTRODUÇÃO

Essa pesquisa tem como tema uma intervenção urbanística viária chamada oficialmente de “Tronco Metropolitano da Mobilidade Urbana”. Trata-se de um projeto do Governo do Estado de São Paulo feito, a princípio, pela Fundação Para a Pesquisa Ambiental/USP (FUPAM) em 2009, com a proposta de fazer com que o trecho ferroviário de 12 km entre os bairros da Lapa e Brás passasse a ser subterrâneo, configurando-se numa obra em parceria com a Prefeitura de São Paulo, por meio da Operação Urbana Consorciada Água Branca.

Apresentado publicamente em 2009 pela FUPAM e, posteriormente, desenvolvido pela CPTM até 2014 (data da última menção pública), o projeto trata os trilhos da CPTM como sendo uma barreira urbana que não dialoga com a São Paulo de hoje, devido ao fato que eles acabam isolando bairros e dificultando o trajeto de pedestres e veículos que precisam fazer sua transposição via ponte ou túnel. A grande demanda de trens de passageiros (a CPTM chegou a alcançar mais de 1 milhão de passageiros transportados diariamente em seu ápice, antes da pandemia), também faz com que a passagem de nível localizada no bairro Água Branca seja interrompida constantemente, impedindo a passagem de veículos. Além do fato que os trens de passageiros e trens de carga disputarem espaços nas mesmas vias, o que na prática faz com que os serviços acabem tolhendo um ao outro, com mútuos contratemplos.

Há um crescente apelo aos interesses da especulação imobiliária através da construção de uma avenida na superfície sobre onde haviam os trilhos. Tal avenida seria acompanhada de um “boulevard” com espaço dedicado à exploração comercial através de lojas, lanchonetes, “food trucks” e afins. Tal intervenção traria uma valorização de toda a área da operação urbana, fazendo assim com que os preços dos imóveis aumentasse, fazendo com que a população de baixa renda do centro expandido fosse indiretamente expulsa e criando então uma gentrificação desse eixo urbano. Ressaltando que, de modo lamentável, gentrificação é um processo de transformação dos centros urbanos através da mudança de grupos sociais ali existentes, saindo as pessoas de baixa renda para a entrada de moradores mais ricos.

Em nenhum dos projetos, documentos e apresentações fala-se sobre o que fazer com a comunidade da Favela do Moinho, localizada entre as Estações Barra Funda e Luz. A comunidade em questão, ao ser desapropriada, precisaria receber moradia no mesmo local, ou pelo menos próximo de onde habitam atualmente, mas, novamente, os documentos fazem menção exclusiva à exploração comercial através da licitação de espaços no “boulevard” do canteiro central da avenida.

As perguntas que norteiam essa pesquisa são:

- a) Qual a origem do projeto? Em qual contexto da urbanização de São Paulo ele se deu?
- b) Qual sua relação com a operação urbana Lapa-Brás e outros projetos urbanos?
- c) Por que o Tronco Metropolitano da Mobilidade Urbana não se viabilizou?

CAPÍTULO 1

Em que contexto de urbanização de São Paulo o projeto se deu?

Antes de investigar a origem do projeto, é necessário analisar qual era o contexto do município de São Paulo em 2009, ou seja, exatamente o ano de divulgação do projeto, bem como analisar dados acerca dos anos anteriores, a fim de observar possíveis padrões que tenham ocorrido no mercado imobiliário e no planejamento interno do município.

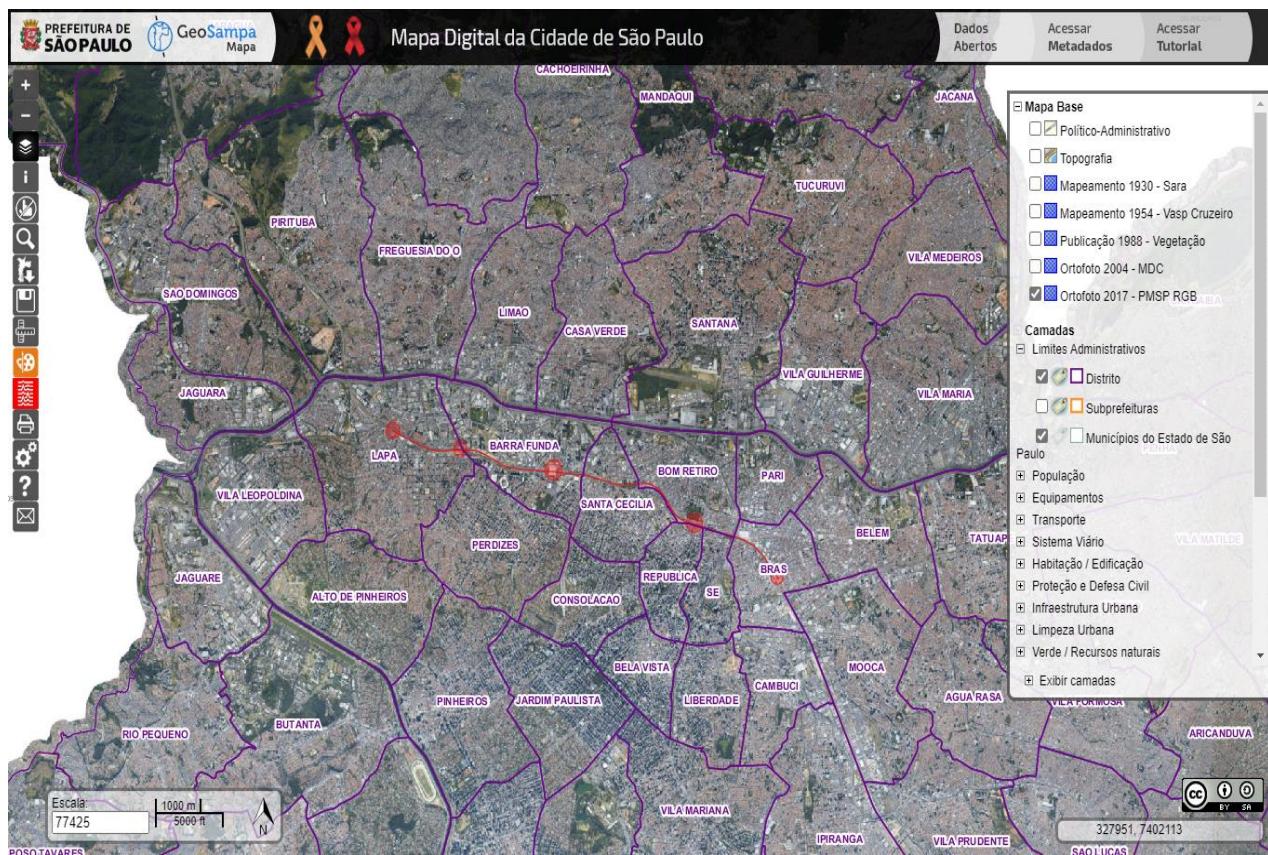


Figura 1: Distritos de São Paulo cortados pela intervenção urbana. Imagem reproduzida no Geosampa.

O mapa apresenta uma visão geral da área metropolitana da cidade de São Paulo, com os seus inúmeros e populosos bairros, mostrando inclusive as áreas correspondentes ao antigo centro, como a Sé, Praça da República, Bom Retiro etc. A figura destaca ainda, em toda a sua extensão a linha férrea ligando os bairros do Brás

à Lapa, cujo projeto alvo deste estudo programava transformar em um percurso subterrâneo, com a implantação de uma avenida no espaço até então ocupado pelos trilhos.

Distrito	Área (Km²)	População (2010)	Dens demográfica (Hab/km²)
Lapa	10,00	65.739	6.574
Barra Funda	5,60	14.383	2.568
Santa Cecília	3,90	83.717	21.466
Bom Retiro	4,00	33.892	8.473
República	2,30	56.981	24.774
Sé	2,10	23.651	11.262
Brás	3,50	29.265	8.361

Tabela 1: Dados demográficos dos distritos pertencentes às Subprefeituras | Secretaria Municipal de Subprefeituras | Prefeitura da Cidade de São Paulo

Por meio dos dados apresentados pelo quadro acima, é possível salientar que o trajeto proposto para passagem da linha subterrânea Lapa-Brás, perpassando por bairros densamente povoados, lembrando que esses bairros continuariam sendo servidos pelos trens metropolitanos, mas ganhariam como acréscimo uma avenida com o mesmo trajeto da antiga linha férrea. Observando ainda, que a densidade demográfica é resultante da relação entre o número de habitantes do bairro e a área ocupada pelo mesmo.

O Geoinfo publicou um novo Informe Urbano, dessa vez sobre as tendências de localização dos lançamentos imobiliários residenciais verticais no município de São Paulo, com base nos dados da Embraesp.

O estudo apontou que os empreendimentos lançados entre 1997 e 2006 estavam concentrados no vetor sudoeste da cidade, onde reside a população com maior renda. Já no período de 2007 a 2016 as maiores concentrações localizaram-se

em áreas contíguas às anteriormente privilegiadas por tais empreendimentos, mas caracterizadas por abrigarem população com menor rendimento médio.

Nesse novo período, a região central da cidade passou a ser um dos principais pólos de atração para os lançamentos imobiliários e a Prefeitura Regional da Sé apresentou o maior crescimento absoluto em relação ao total de unidades residenciais lançadas (acrúscimo de 57% em relação à década anterior). Esta oferta expressiva de apartamentos em uma região da cidade que, por um longo período, mostrou perda de população pode ser um fator de impulso à tendência de repovoamento do centro, que já havia sido apontada no censo demográfico do IBGE de 2010.

A Coordenadoria da SMUL constatou que os lançamentos residenciais na subprefeitura da Sé possuem características específicas e distintas do restante do município, como maior densidade construtiva, com alto coeficiente de aproveitamento – relação entre a área edificada, excluída a área não computável, e a área do lote –, equivalendo, em média, 6,5 vezes. Além disso, são prédios geralmente com 18 pavimentos, implantados em único lote; cada andar apresenta, em média, nove apartamentos e há a presença de várias tipologias de apartamentos por andar, graças aos diferentes arranjos arquitetônicos e tamanhos relacionados ao mesmo empreendimento.

O estudo também mostra que são apartamentos, em sua maioria, pequenos (cerca de 41 m²), com um ou dois dormitórios. Em muitos deles, as plantas arquitetônicas retratam apenas um cômodo, caracterizando o que se denomina atualmente como “studios”. Por fim, percebe-se que grande parte desses imóveis não possui vagas de garagem, o que demonstra uma nova concepção que aproveita as boas condições de mobilidade do Centro, dotado de infraestrutura de transportes multimodal. De acordo com as premissas contemporâneas do planejamento urbano, a requalificação de regiões está relacionada à ocupação por famílias, aumento de oferta de moradias de várias tipologias, para que regiões, como o centro de São Paulo, deixem de ser pontos de passagem.

O Informe Urbano acompanha um número expressivo de gráficos, tabelas e mapas, além de registros fotográficos da nova paisagem formada com esses empreendimentos.

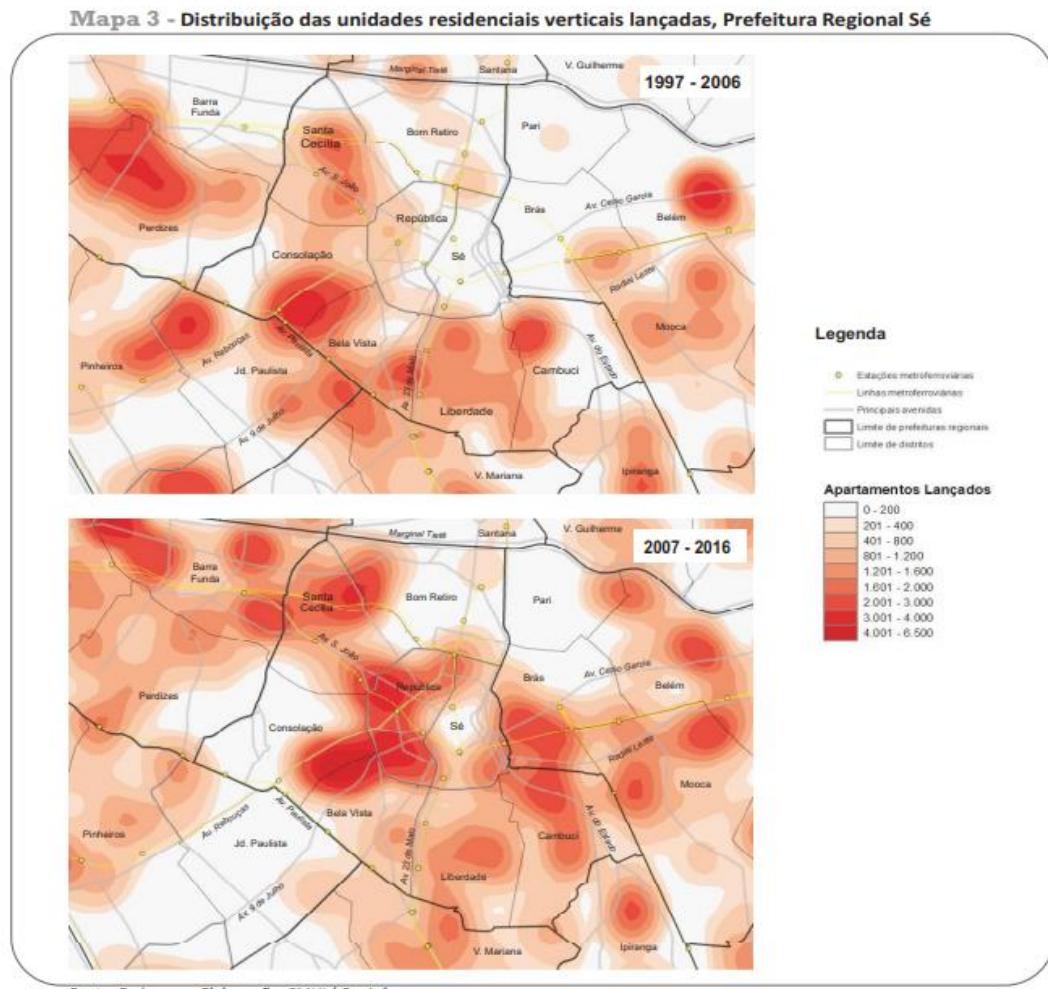


Figura 2: Distribuição das unidades residenciais verticais lançadas, Prefeitura Regional Sé.

Tal como trabalhado por ALVES (2015), conforme observação a seguir:

"Tomando por base a área do centro da cidade e em especial o chamado centro tradicional/histórico em que se realizou a Operação Urbana Centro, temos reiteradamente afirmações que reforçam o quanto a área estaria degradada, perigosa, afugentando investimentos e daí a necessidade de sua transformação de modo a torná-la novamente atraente aos investimentos privados (nos setores

imobiliário e de serviços, que sejam de preferência modernos e avançados, e potencialmente comerciais)

*Essa mesma área, até meados dos anos 50 do século XX, era chamada de **A Cidade**. No vocabulário popular, era assim que era entendida essa área da cidade pela maior parte de seus habitantes e, em especial, dos que viviam a precariedade da vida nas áreas em que, cotidianamente estava presente a escassez de serviços (transporte, saúde, educação, saneamento básico e outros) que fazem parte da vida urbana: aqueles que viviam no que, no período, se caracterizava por periferia e tinham como contraponto a essa precariedade o que os geógrafos da época denominaram, tendo como referencial a produção francesa que chegava ao Brasil, como sendo o centro da cidade.”*

Posto isto, fica evidenciado o processo de valorização/desvalorização/revalorização que ocorre no centro de São Paulo. Não podemos nos esquecer que nesse processo há um elemento fundamental: a propriedade privada do solo urbano. Mesmo aparentemente desvalorizada, a área toda se compõe de inúmeros proprietários juntamente com empresários do ramo imobiliário, onde eles estabelecem um limite para o processo de desvalorização. Limite esse que é fundamental para a construção de consensos sobre a necessidade de transformação social e econômica da área em questão de modo que as mudanças socioespaciais se coloquem como fundamentais e necessárias para a sociedade como um todo.

CAPÍTULO 2

Qual a origem do projeto?

Iniciado em 2009 pela FUPAM, o projeto tinha originalmente como objetivo, nos tempos da administração Kassab, a proposta de enterrar os trilhos da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) no eixo Lapa - Brás, permeada sobre tudo por dois objetivos:

1. Facilitar a exploração imobiliária especulativa naquele vetor; e
2. Construir uma grande avenida no sentido Leste-Oeste, paralela à Marginal Tietê, Marquês de São Vicente e Francisco Matarazzo.

Considerando o funcionamento típico das Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) paulistanas, seria inocência esperar moradia social e uma intervenção urbanística de maior qualidade, no entanto, um processo participativo mais longo mereceria ser recuperado.



Figura 3: Um dos croquis do Projeto Nova Luz de autoria de Gilberto Kassab e compatibilizado com a Operação Urbana Lapa-Brás. Foto: http://noticias.r7.com/sao-paulo/fotos/nova_luz-20101117.html

O projeto revela uma proposta transformadora para o tradicional e, infelizmente degradado, Bairro da Luz cuja referência principal encontra-se na Estação da Luz, importante centro de transporte e mobilidade urbana, incluindo ligações ferroviárias com diversas cidades que compõem a chamada grande São Paulo. O que se pretendia era a revitalização desta área, com espaços públicos e áreas comerciais, reunindo pessoas e concretizando a idéia da “Cidade Viva”, ou seja, um cenário urbano convidativo às pessoas, promovendo a integração e a qualidade de vida para os habitantes dos grandes centros urbanos.



Figura 3.1: Render digital da Estação Luz subterrânea, compatibilizada com a Nova Luz do Gilberto Kassab. Foto: <https://www.metrocptm.com.br/cptm-tem-linhas-demais-para-poucos-trilhos/nova-luz-1/>

Ainda aqui, mais um ambicioso conceito que integraria o projeto das linhas férreas subterrâneas, reformulando a paisagem urbana com uma Estação da Luz totalmente subterrânea, tendo sobre si uma ampla avenida e espaços arquitetônicos

integrando uma paisagem absolutamente moderna em total harmonia com as antigas construções.



Nova Luz, the Vision

A consortium of organizations led by the international engineering company AECOM has created a controversial plan to bring 12,000 new residents to the neighborhood known as Luz.

Source: Projeto Nova Luz

Figura 3.2: Nova Luz gerando controvérsia em escala internacional. Foto: <https://nextcity.org/features/the-many-lives-of-luz>

Outra visão dos aspectos de transformação na Nova Luz, propondo espaços de moradias para abrigar novos habitantes, consubstanciando o ideal das pessoas dispor em dos velhos centros para estabelecerem suas moradias, deixando assim a prática das áreas centrais da cidade servirem apenas como meros espaços de passagem, enquanto as moradias são remetidas para áreas periféricas.

Um documento que descreve mais detalhadamente a proposta, encontra-se no Capítulo 10 de um estudo elaborado pela Fupam (Fundação para a pesquisa ambiental), entidade relacionada à Universidade de São Paulo. O trecho Lapa-Brás é chamado de **Tronco Metropolitano da Mobilidade Urbana** que, de acordo com a página 1 do documento, se desdobra da seguinte forma:

O Tronco Metropolitano da Mobilidade Urbana compreende o trecho da rede da CPTM que começa nas proximidades da Estação Lapa e segue até a Estação Brás. Tem cerca de 10 quilômetros de extensão, com quatro linhas da CPTM em operação (7, 8, 10 e 11) e seis estações, sendo três na área da subprefeitura da Lapa (Lapa 7, Lapa 8 e Barra Funda), duas na subprefeitura da Sé (Julio Prestes e Luz) e uma na subprefeitura Mooca (Brás).



Figura 4: Área de atuação do projeto. Fonte (base): CESAD-FAUUSP, 2003. Elaboração: FUPAM, 2009.

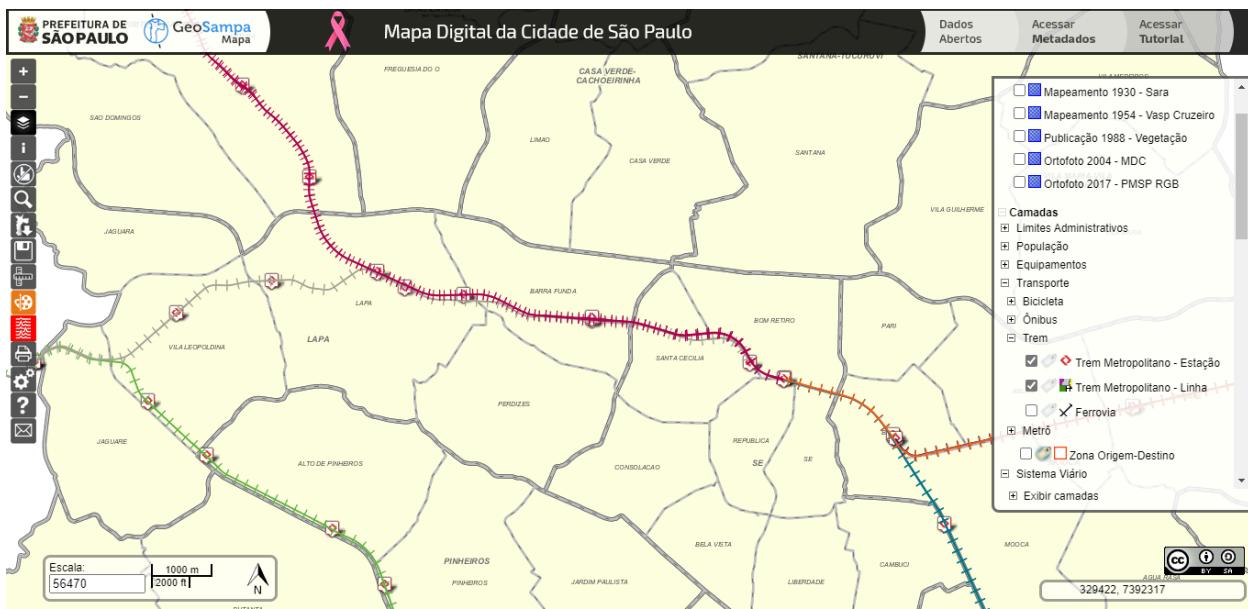


Figura 5: Reprodução feita no Geosampa. Fonte: autoria da própria Geosampa.

No mapa digital (Figura 2) é possível visualizar a linha tracejada na cor vermelha correspondendo à denominada Linha 7 da CPTM e a linha tracejada na cor verde que representa a Linha 10 da CPTM, consistindo duas linhas férreas que servem à mobilidade urbana, mas paradoxalmente, também são alvos de críticas por afigurarem-se como barreiras para a fluência do trânsito.

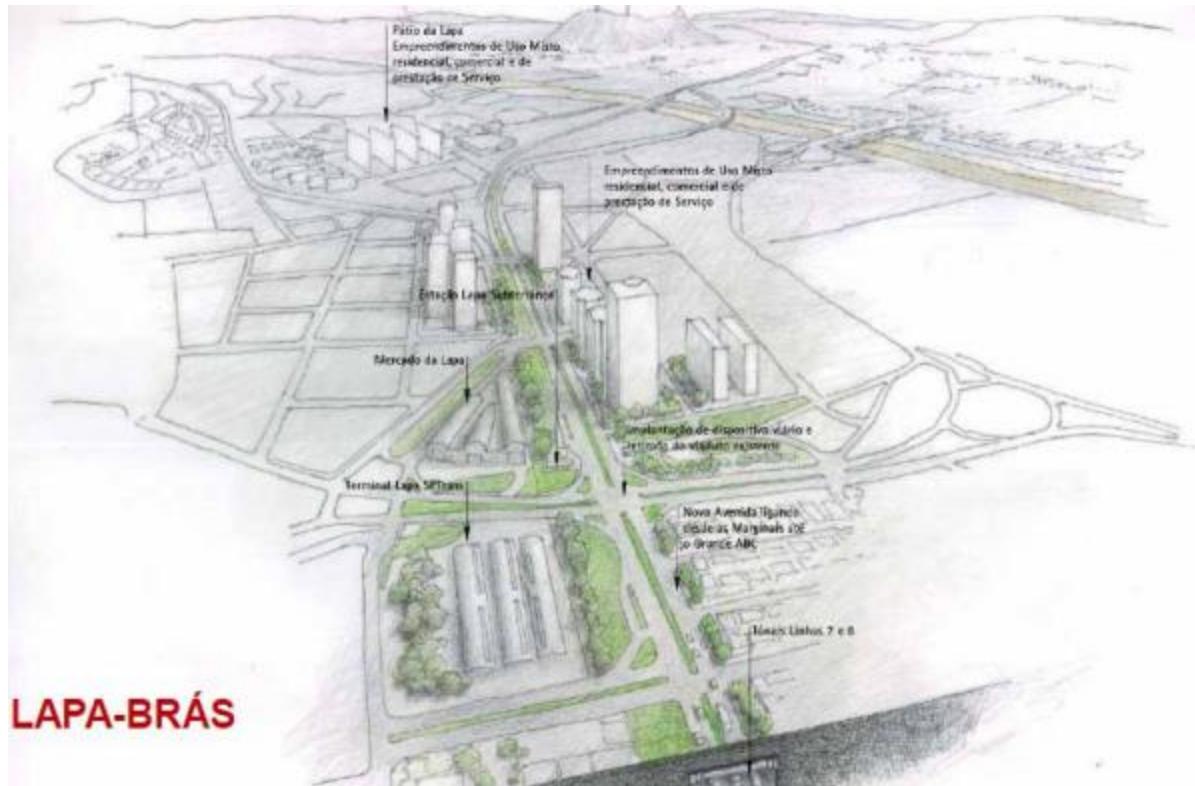


Figura 6: Avenida com canteiros centrais. Proposta da Operação Urbana – Avenida com canteiros centrais e laterais sobre a linha férrea enterrada. Foto:<http://www.ideosfera.ggf.br/wp-content/uploads/2011/06/CPTM-Opera-UrbanaLapa-Br%C3%A3s-01.png>

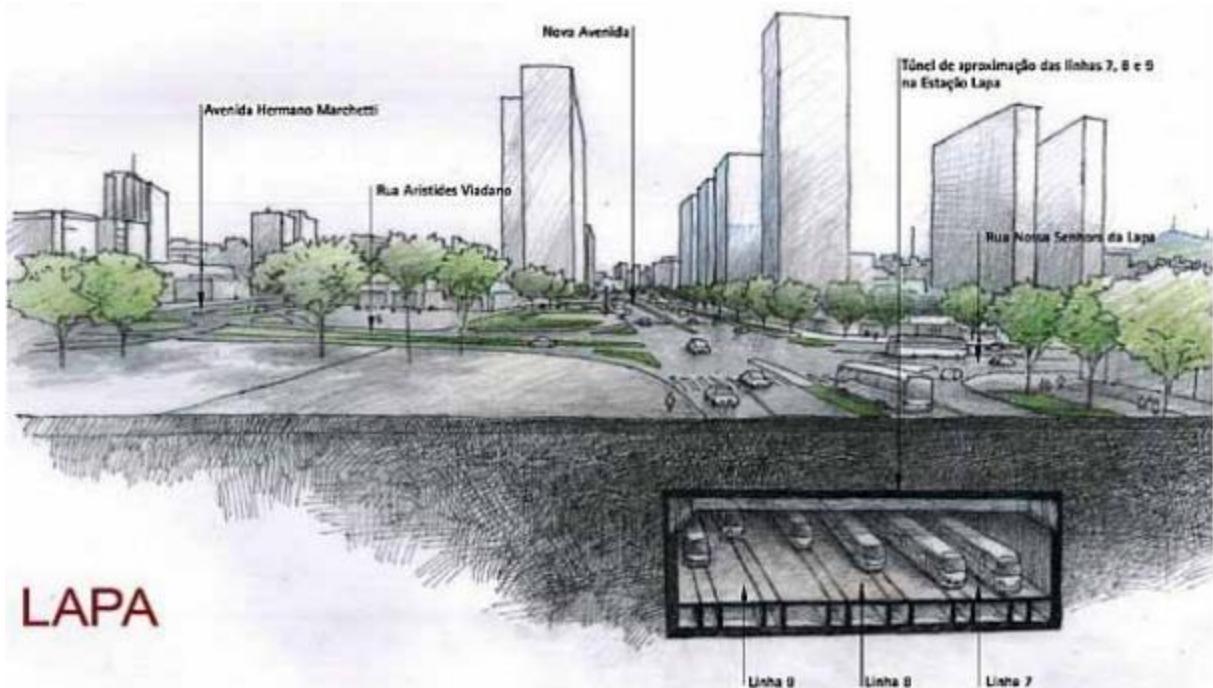


Figura 7: Nova Lapa. Proposta da Operação Urbana Lapa – Brás – Linha férrea totalmente enterrada nos seus 12 km de extensão. Foto: http://www.estadao.com.br/fotos/NO_TEXTlapa_600.jp

As ilustrações acima reproduzem o ousado projeto urbanístico, prevendo uma linha férrea subterrânea interligando o bairro da Lapa ao Brás, trazia em seu bojo a proposta de utilizar todo o espaço ocupado pelos trilhos de superfície, ao longo de todo o seu trajeto, com a construção de uma ampla e funcional avenida transformando a paisagem urbana e, o principal, trazendo grandes benefícios à mobilidade, que revela-se sempre um ponto crucial no desenvolvimento urbano.

CAPÍTULO 3

Qual sua relação com a operação urbana Lapa-Brás e outros projetos urbanos?

Reforçando a idéia que a presente pesquisa apresenta um plano de intervenção urbanístico (não concretizado), denominado “Tronco Metropolitano de Mobilidade Urbana”, propondo que um trecho ferroviário de 12 km, ligando os bairros da Lapa ao Brás fosse transformado em uma ligação subterrânea. A pretendida obra seria gerenciada pela Prefeitura do Município de São Paulo e concretizada por meio de Operação Urbana Consorciada.

O projeto aponta os trilhos das linhas férreas como barreiras urbanas que se distanciam do diálogo com a mobilidade urbana de uma São Paulo da atualidade. O plano incluía a construção de uma avenida na superfície antes ocupada pelos trilhos, além de outras obras urbanísticas para atrair a implantação de núcleos comerciais e residenciais.

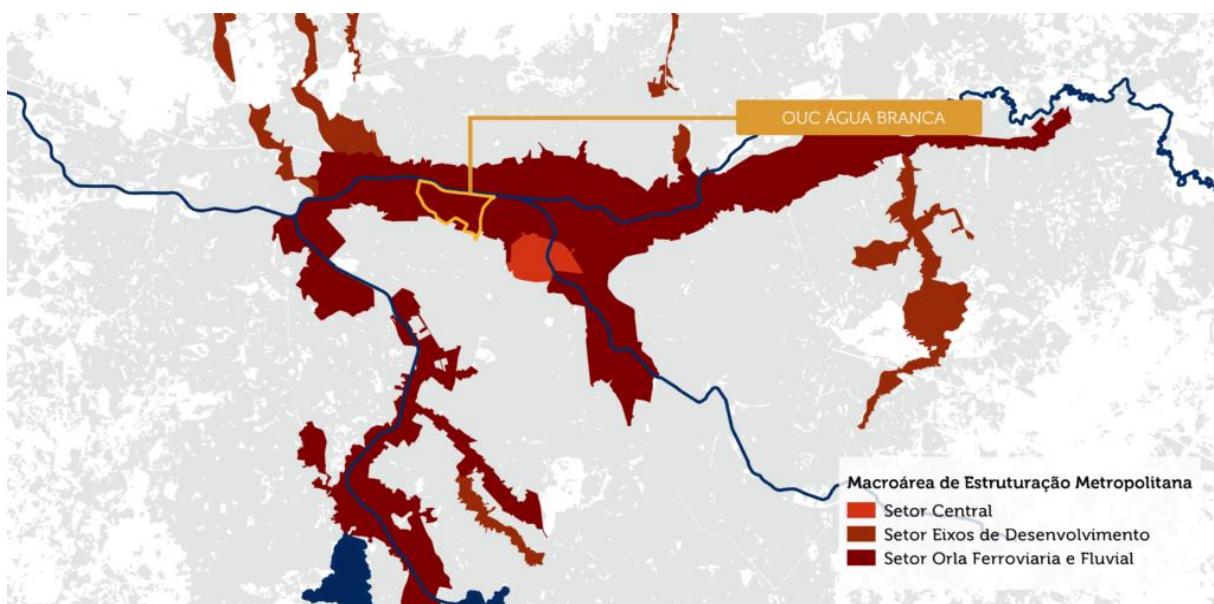


Figura 8: Operação Urbana Consorciada Água Branca. Foto: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/operacoes-urbanas/operacao-consorciada-agua-branca/>

A Operação Consorciada Água Branca mostra através da figura acima, uma área localizada estrategicamente dentro da macroárea estrutural metropolitana da cidade de São Paulo, mostrando sua relativa proximidade com a área central e, ao mesmo tempo revelando a sua inserção no setor de eixos do desenvolvimento, bem como por integrar o setor da orla fluvial e ferroviária metropolitana.

Faz-se também importante saber que uma operação urbana consorciada configura-se como um instrumento urbanístico que excepciona a Lei de Uso e Ocupação do solo, sendo adotada com o propósito de qualificar alguma área da cidade, visando a ampliação ou adequação da infraestrutura urbana (Da Silva, 2010).

A mencionada operação se concretiza com a ampliação ou implantação de estruturas urbanas por intermédio de intervenções em áreas da cidade que despertem o interesse imobiliário. É um processo que permite à municipalidade outorgar, de maneira onerosa, Direitos Urbanísticos Adicionais a uma determinada área urbana, tendo como contrapartida pagamentos a serem efetuados pelos interessados (Carvalho Filho, 2009).

A primeira proposta de intervenção urbana na região da Água Branca surgiu em 1995, com a Lei 11.774 de 18 de maio de 1995. Tratava-se de Operação Urbana. Após quase vinte anos, é aprovada na Câmara Municipal dos Vereadores e sancionada pelo prefeito Fernando Haddad, em 07 de novembro de 2013, a Lei nº 15.893/2013, um aperfeiçoamento da lei de 1995, cujo intuito foi adequar o texto original à legislação federal (Estatuto da Cidade) e à legislação municipal (Plano Diretor Estratégico de 2014).

O novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, aprovado pela Lei 16.050 de 31 de julho de 2014, define a Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), composta por três setores: Setor Orla Ferroviária e Fluvial, Setor Eixos de Desenvolvimento e Setor Central. Inserida no Arco Tietê, no setor da Orla Ferroviária e Fluvial da cidade, desenvolve-se a Operação Urbana Consorciada Água Branca (OUCAB). A partir do desenvolvimento de estudos para avaliação da capacidade de suporte da infraestrutura viária e para o incremento de equipamentos públicos e atendimento habitacional de interesse social, a Lei nº 15.893/2013 traz um plano

urbanístico que contém melhorias nos sistemas de circulação e mobilidade, de áreas verdes, equipamentos e no adensamento populacional, complementando e estabelecendo novas diretrizes para a Operação Urbana, agora Consorciada.

Mantidas importantes intervenções viárias e de drenagem que já figuravam na lei anterior, como o prolongamento da Avenida Auro Soares de Moura Andrade e as obras de drenagem das Bacias dos Córregos Água Preta e Sumaré na região da Pompéia, a Operação Urbana Consorciada Água Branca trazem seu texto inovações como a definição do perímetro expandido, amplia as intervenções de infraestrutura viária e drenagem, construção de equipamentos públicos de saúde, educação e cultura, além de definir e assegurar recursos exclusivos para provisão habitacional de interesse social, ampliando o atendimento em relação à lei antiga. Outras importantes inovações trazidas pela Lei nº 15.893/2013 dizem respeito à participação e ao controle social.

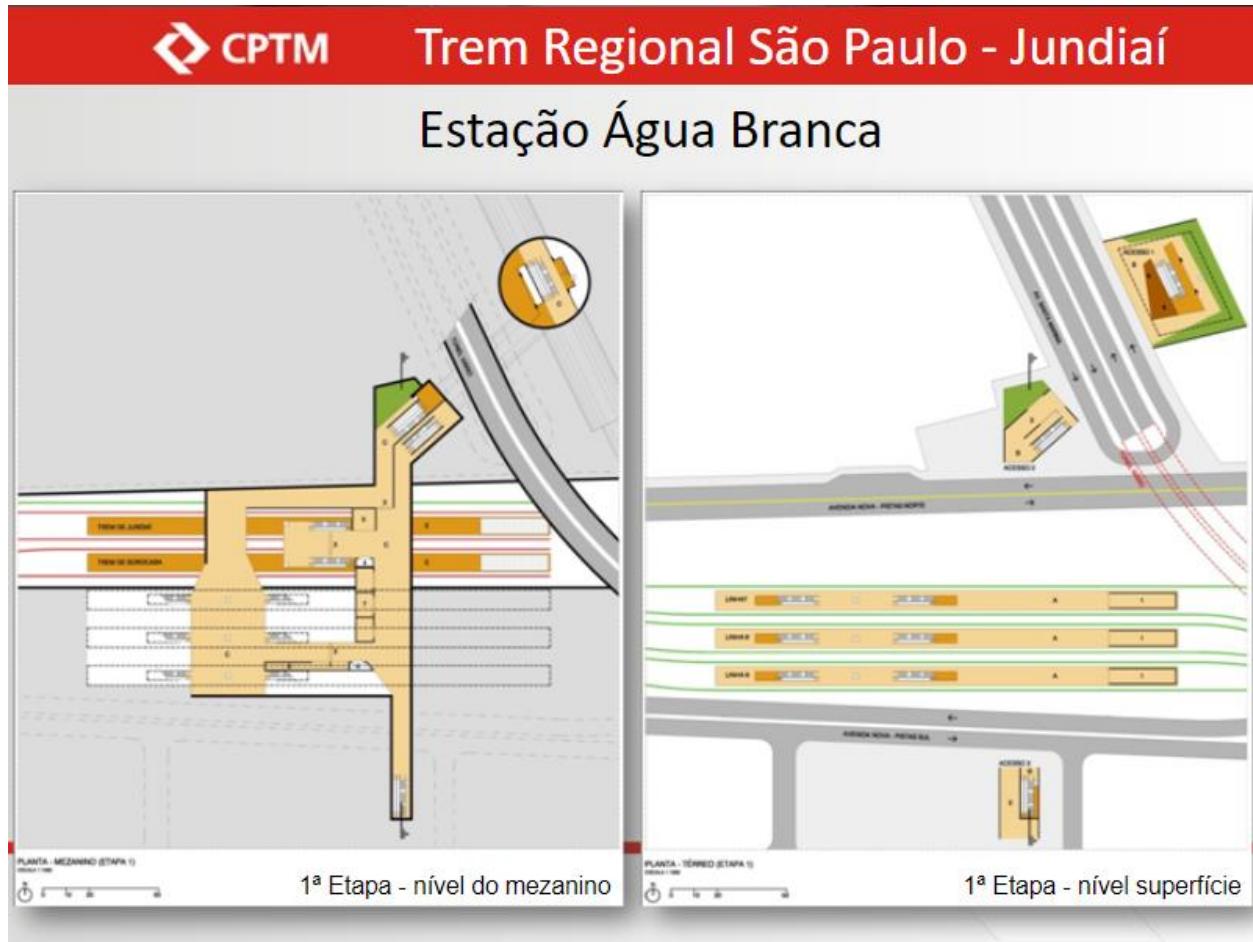


Figura 9: Futura Estação Água Branca do Trem Intercidades, depende das obras anunciadas que nunca saíram do papel. Foto: <https://slideplayer.com.br/slide/1247965/>

O projeto facilita a demolição do Minhocão e também contempla os trens de carga, que seriam segregados, bem como também implica na eliminação de inúmeros gargalos operacionais, como aqueles observados na região do Brás há vários anos.

CAPÍTULO 4

Por que o Tronco Metropolitano da Mobilidade Urbana não se viabilizou?

Diferentemente da maioria das obras da CMSP (Companhia do Metropolitano de São Paulo), a obra da CPTM seria financiada em parte pela venda de CEPACs (Certificados de Potencial Adicional de Construção). Até hoje os custos não foram precisados pelo poder público. Detalhando que os CEPACs são valores imobiliários emitidos pela Prefeitura do Município de São Paulo e utilizados como meio de pagamento de Contrapartida para a outorga de Direito Urbanístico Adicional (liga-se portanto, ao processo de uma Operação Urbana Consorciada).

A Fupam também destacou uma série de potencialidades para o uso do solo, que podem ser capturadas pela CPTM, reduzindo o déficit da estatal. Hoje a CPTM está cada vez mais refém e não tem autonomia financeira, de forma que mesmo a manutenção da via permanente está negligenciada, o que motivou inclusive a ação do Ministério Público, que abriu um inquérito para investigar falta de manutenção e riscos de acidentes na linha da CPTM, conforme noticiado por Wallace Lara em 26 de fevereiro de 2018.

Como não se apresentou uma estimativa de custos e um estudo comparativo, ainda que seja uma preocupação válida, a intervenção precisa ser pensada diante da realidade dos três milhões de passageiros da CPTM, do histórico de obras da CMSP, do histórico de obras da própria CPTM, da política de subsídios à SPTrans e investimentos em transportes da PMSP (Prefeitura do Município de São Paulo), além do histórico de obras viárias no perímetro do eixo, a ser definido (exemplo: perímetro da operação urbana destinada a captar recursos para a obra e modificar o uso e ocupação do solo).

Além disso, mesmo que o Governo do Estado arcasse com os valores das desapropriações e das obras, ainda haveria o grande prejuízo de comprometer a viagem de mais de três milhões de pessoas por dia, durante anos até que o enterramento fosse concluído. Isso, sem mencionar que uma obra dessa envergadura certamente mataria grandes comércios locais localizados no Brás, na Lapa e na Santa Efigênia, acarretando em impopularidade para o governo, perda de receita, aumento do

desemprego, aumento da pobreza, queda do poder aquisitivo da população. Em geral, seria um suicídio político e a imposição de grandes transtornos e sacrifícios a uma considerável parcela da população, especialmente durante o período de transcorrência da obra.

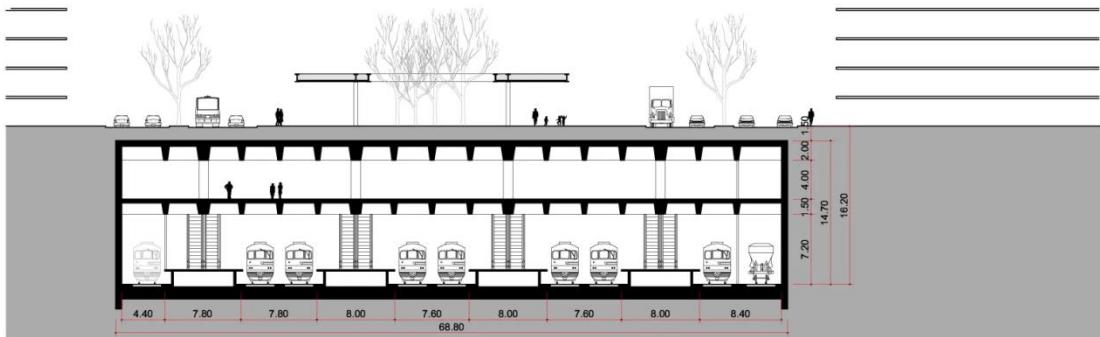


Figura 10: Esquema técnico montado pela construtora UNA Barbara e valentim, responsável por montar o projeto da Estação Lapa subterrânea em 2010. Foto: <http://unabv.com.br/projetos-urbanos/estacao-lapa/>



Figura 11: Renderização tridimensional da suposta Estação Lapa subterrânea projetada pela construtora UNA Barbara e Valentim em 2010. Foto: <http://unabv.com.br/projetos-urbanos/>

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando o funcionamento típico das Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) paulistanas, seria inocência esperar moradia social e uma intervenção urbanística de maior qualidade, no entanto, um processo participativo mais longo mereceria ser recuperado

Um deles já foi comentado com indiscutível competência pelo professor João Sette Whitaker da Universidade de São Paulo, ao que destaco abaixo o seguinte fragmento:

“É a mesma coisa de sempre: quando a coisa vira boa, tiram-se os pobres. Senão por políticas oficiais, pela força do dinheiro. Por isso, antes de se falar em destruir o elevado ou transformá-lo em parque, a reivindicação deve ser outra: a apresentação de um plano, por parte da Prefeitura, de regulação de preços e proteção aos moradores de menor renda que lá moram. Essa deve ser a luta no atual momento. Sob o risco, se não o fizermos, de carregar a culpa de ter defendido a criação de algo que pode tornar-se um dos projetos mais gentrificadores que a cidade já teve.”

Ou seja, como apontado em 2014, pelo professor Whitaker é preciso garantir que não haverá uma expulsão da população mais vulnerável. E, indo mais além: o mesmo deveria valer para praticamente qualquer operação urbana, daí ter sido mencionado anteriormente que é preciso discuti-las por anos e construir um processo participativo. Se não houver a preservação da população vulnerável no caso do Minhocão, ficará difícil usar os trilhos da CPTM como a “carta na manga” para fornecer, ao mesmo tempo, tanto serviços de alta capacidade com qualidade, como também um espaço incrível na superfície para convivência e lazer, já que o enterramento do eixo Lapa-Brás depende, fundamentalmente, de uma operação urbana consorciada.

REFERÊNCIAS

ALVES, Glória A. *Transformações e resistências nos centros urbanos*, In: CARLOS. A. F. A. (org). Crise urbana. 2015.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Comentários ao Estatuto da Cidade. Rio de Janeiro: Lumen Júris. 2009.

Centro de São Paulo atrai empreendimentos imobiliários residenciais. **SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO, 2018.** Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/desenvolvimento_urbano/dados_estatisticos/informes_urbanos/?p=256737>. Acesso em 23 dez. 2021.

DA SILVA, José Afonso. Direito Urbanístico Brasileiro. São Paulo: Malheiros. 2010.

Dados demográficos dos distritos pertencentes às Subprefeituras. **SECRETARIA MUNICIPAL DE SUBPREFEITURAS, 2021.** Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758>. Acesso em 24 dez. 2021.

Mapa Digital da Cidade de São Paulo. **GEOSAMPA**, 2021. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em 19 out. 2021.

O que está sendo lançado no Centro de São Paulo? **SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO, 2018.** Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/desenvolvimento_urbano/dados_estatisticos/informes_urbanos/?p=264156>. Acesso em 24 dez. 2021.

SMITH, Neil. *Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano*. Geousp 21, 2007 (baixar site revista Geousp)