**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO**

CAROLINA CONTIERO TALARICO

**URBANISMO E PROJETOS DE
REQUALIFICAÇÃO URBANA**
ESTUDO SOBRE A PROPOSTA ARCO DO FUTURO E SEU EIXO
CENTRAL – ARCO TIETÊ

**SÃO PAULO
2017**

CAROLINA CONTIERO TALARICO

**URBANISMO E PROJETOS DE
REQUALIFICAÇÃO URBANA**
**ESTUDO SOBRE A PROPOSTA ARCO DO FUTURO E SEU EIXO
CENTRAL – ARCO TIETÊ**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura
e Urbanismo da Universidade de São Paulo, como parte
dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em
Arquitetura e Urbanismo

Área de concentração: História e Fundamentos
da Arquitetura e do Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Leandro Silva Medrano

**SÃO PAULO
2017**

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.

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

T137u Talarico, Carolina Contiero
Urbanismo e projetos de requalificação urbana:
estudo sobre a proposta arco do futuro e seu eixo
central arco tiete / Carolina Contiero Talarico ;
orientador Leandro Silva Medrano. - São Paulo,
2017.
122p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura
e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de
concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e
Urbanismo

1. Urbanismo Contemporâneo. 2. Requalificação
Urbana. 3. Arco do Futuro. 4. Metrópole Contemporânea.
5. Operações Urbanas. 6. Arco Tietê. 7. Planejamento
Estratégico. I. Medrano, Leandro Silva, orient. II.
Título.

RESUMO

TALARICO, C.C. **Urbanismo e projetos de requalificação urbana. Estudo sobre a proposta Arco do Futuro e seu eixo central – Arco Tietê.** 2017. 241p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

A cidade contemporânea, resultado de uma série de eventos e transformações urbanas, sociais e espaciais, tem sido redesenhada a partir de instrumentos que permeiam o urbanismo contemporâneo. Sendo assim, importantes metrópoles têm passado por processos de intervenção urbana ao longo dos últimos anos, caracterizando essa busca por mudanças no território metropolitano. Esses processos, apresentados em forma de planos, políticas e projetos urbanísticos, abordam como aspectos principais o uso eficiente do solo e a vitalidade urbana que, atrelados a outros conceitos da urbanística contemporânea, tornam-se pontos estruturantes para a reformulação equilibrada e igualitária do espaço.

A cidade de São Paulo enfrentou diferentes planos e propostas de requalificação ao longo das últimas décadas que buscaram aproximá-la de conceitos do urbanismo contemporâneo, para assim melhorar a qualidade de vida de seus habitantes. O Arco do Futuro, objeto de estudo da presente pesquisa, é a mais recente proposta urbana para a cidade de São Paulo, cujo objetivo recai na reorientação do desenvolvimento espacial, econômico e social da metrópole. A presente pesquisa busca identificar as matrizes metodológicas, teóricas e projetuais dos diferentes projetos apresentados para as etapas do eixo central do projeto Arco do Futuro, o projeto Arco Tietê, e compreender quais teorias do urbanismo contemporâneo encontram-se associadas a esses projetos.

Palavras-chave: Requalificação urbana. Urbanismo contemporâneo. Arco do Futuro. Metrópole Contemporânea. Operações urbanas. Planejamento Estratégico. Urbanismo.

ABSTRACT

The contemporary city, which is a result from a long series of urban, social and spatial transformations, is currently being redesigned by a series of actions driven by modern urbanism. In this sense, important metropolises are being subjected to severe urban interventions throughout the last years, which illustrate that search for implementing changes in the metropolitan scenario. These changes, often presented as new urbanistic plans, policies and projects, aim to provide an efficient use of the land and to increase urban vitality that become, along with other concepts of contemporary urbanism, structuring aspects for the equalitarian rearrangement of the urban space.

Several urban requalification plans and projects have been proposed to the city of São Paulo over the last decades, in order to improve its inhabitants' quality of life. This work focuses on studying the Arco do Futuro project, the most recent urban requalification project for the city of São Paulo, proposing a complete social, economic and especial reformulation of the city. This research has the objective of identifying the theoretical, methodological and conceptual matrices of the main component of the Arco do Futuro project: the Arco Tietê. This work also targets in understanding all the theoretical concepts of modern urbanism that inspired the final form of the proposed plan.

Keywords: Urban requalification; Contemporary urbanism; Arco do Futuro; Contemporary metropolis; Urban operations; Strategic urban planning; Urbanism.

SUMÁRIO

RESUMO	3
ABSTRACT.....	5
AGRADECIMENTOS.....	11
LISTA DE FIGURAS.....	13
LISTA DE QUADROS	17
LISTA DE SIGLAS	19
INTRODUÇÃO	21
1. CONCEITOS DO URBANISMO CONTEMPORÂNEO	27
1.1 Densidade Urbana	29
1.2 Compactação.....	34
1.3 Diversidade.....	41
1.4 Mobilidade Urbana	44
1.5 Meio Ambiente e sustentabilidade urbana.....	48
1.6 Urbanismo Estratégico	51
2. O URBANISMO EM SÃO PAULO.....	59
2.1 Retrospectiva Histórica	59
2.1.1 Planejamento e zoneamento: resumo dos mecanismos e políticas públicas implementados em São Paulo.....	65
2.1.2 Histórico dos projetos de requalificação urbana na área central	70
2.1.2.1 O contexto: região central de São Paulo	75
2.2 Plano Diretor Estratégico 2014	83
2.2.1 O Plano Diretor e o Arco Tietê	91
3. OPERAÇÕES URBANAS	95
3.1 Operações Urbanas Consorciadas na cidade de São Paulo	95
3.2 Operação Urbana Água Branca (OUCAB).....	101
4. ARCO DO FUTURO E ARCO TIETÊ.....	109
4.1 Histórico	110
4.2 Objetivos	119
4.3 Área de Intervenção	121
4.4 Mecanismos de incentivo à implementação do plano: incentivos legislativos	123
4.5 Chamamento Público de Projetos.....	124

4.6 Conceitos relacionados ao Plano Urbano.....	130
5. ESTUDOS DE CASO	133
5.1 Metodologia para escolha dos estudos de caso.....	133
5.2 Metodologia de análise das propostas.....	140
5.3 - ESTUDO DE CASO 01: URBEM – Instituto de Urbanismo e Estudos da Metrópole A CIDADE-PARQUE TIETÊ	144
5.3.1 – Considerações e leitura do território	144
5.3.2 – O modelo urbanístico para etapa de pré-viabilidade.....	145
5.3.3 – O desenvolvimento do projeto – estudo de viabilidade	149
5.3.4. Análise	154
5.4 ESTUDO DE CASO 02: Barbosa e Corbucci Arquitetos e Associados LTDA.....	165
5.4.1– Considerações e leitura do território	165
5.4.2 - O modelo urbanístico para etapa de pré-viabilidade.....	168
5.4.4. Análise	175
5.5 - ESTUDO DE CASO 03: Andrade Gutierrez e Queiróz Galvão	187
5.5.1 Considerações e leitura do território	187
5.5.2 - O modelo urbanístico para etapa de pré-viabilidade.....	187
5.5.3 – O desenvolvimento do projeto – estudo de viabilidade	189
5.5.4- Análise	191
5.6- Considerações parciais	198
6. PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA ARCO TIETÊ	200
6.1 Áreas de intervenção urbana	207
6.1.1 –Área de Intervenção Urbana Centralidade da Metrópole.....	208
6.1.2 – Área de Intervenção Urbana Lapa.....	211
6.1.3 – Área de Intervenção Apoios Urbanos.....	213
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	217
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	223
ANEXO	223

Aos meus pais, pela presença e dedicação constantes ao longo de toda minha jornada acadêmica e por me ensinarem que a melhor herança que se pode deixar para um filho é o estudo.

AGRADECIMENTOS

Foram muitos os caminhos percorridos e as pessoas envolvidas antes e durante esse processo de mestrado. É inevitável, nesse momento, relembrar de minha trajetória acadêmica, iniciada em 2007 na Universidade Estadual de Campinas, e dos amigos que me acompanharam nesses anos de estudo. Dez anos, três iniciações científicas, uma graduação e um “mundo” de leituras depois, concluo em 2017 mais essa etapa.

Agradeço ao meu orientador e professor, Leandro Medrano, não apenas pela orientação nesse processo do mestrado, mas por ter norteado meus passos acadêmicos ao longo de toda essa trajetória, principalmente nas três iniciações científicas realizadas sob sua orientação durante a graduação, que abriram meus horizontes de pesquisa e que, de certa forma, incentivaram a continuidade desse processo na pós graduação.

Sou muito grata pelo percurso que trilhei nesses anos de mestrado, e em especial, às amizades que fiz e firmei ao longo desse trajeto. Agradeço à amiga Katrin Rappl, pela parceria nas disciplinas da pós, pelos almoços regados de descobertas e cumplicidade (e por dividir comigo os “perrengues” e cansaços nos metrô lotados!). Estendo também meus agradecimentos aos amigos Monica, Welton, Daniela, Taiana, Plínio, Andrea, Sâmela e Débora, pelo apoio, interesse e estímulo durante as fases dessa pesquisa.

Aos professores Eduardo Alberto Cusce Nobre e Wilson Ribeiro dos Santos Junior, agradeço pelas valiosas contribuições e incentivos durante a Banca de Qualificação. Da mesma forma, estendo meus agradecimentos aos docentes da pós-graduação da FAUUSP com os quais tive contato, pela qualidade e empenho com que ministraram suas aulas e ao CNPQ, pela bolsa de estudos concedida durante o segundo ano dessa pesquisa.

Aos meus pais e irmãs, em especial a minha mãe, pela preocupação e cuidados durante o primeiro ano de disciplinas na pós, período em que viajei semanalmente para São Paulo, para concluir as disciplinas obrigatórias do programa.

E por fim, mas não menos importante, ao Murilo, que entrou em minha vida antes mesmo que meu amor pela arquitetura florescesse. Esse percurso trilhamos juntos!

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: CRIAÇÃO DE NÚCLEOS COMPACTOS E UNIDOS POR TRANSPORTES DE MASSA EM RESPOSTA ÀS DEMANDAS LOCAIS.	34
FIGURA 2: JANELAS URBANAS – REGIÕES COM MAIOR DIVERSIDADE DE USOS PERMITEM MENORES DESLOCAMENTOS OU DESLOCAMENTOS INTERNOS A ELA. REGIÕES COM MENOR DIVERSIDADE DE USOS TENDEM A GERAR MAIORES DESLOCAMENTOS (NORMALMENTE EXTERNOS A ELA).	42
FIGURA 3- COMPARATIVO DE DENSIDADES URBANAS LÍQUIDAS NUMA ÁREA DE 1 HA EM DISTINTAS FORMAS EDIFICADAS NUMA ÁREA URBANIZADA. NO CASO “A”, “B” E “C”, FORMAS DISTINTAS COM A MESMA DENSIDADE	43
FIGURA 4- GRÁFICO SOBRE TRANSPORTE E MOBILIDADE EM CIDADES COMPACTAS.	46
FIGURA 5- METABOLISMO CIRCULAR E LINEAR	49
FIGURA 6- FIGURA 07: EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA NA CIDADE DE SÃO PAULO AO LONGO DO SÉCULO XX.....	62
FIGURA 7- FIGURA 08- MANCHA URBANA DA METRÓPOLE PAULISTANA.....	64
FIGURA 8- PERSPECTIVAS ILUSTRATIVAS DO RESULTADO DO PROJETO NOVA LUZ	82
FIGURA 9- EXPANSÃO DA MANCHA URBANA NO PERÍODO ENTRE 2001 E 2008 E FIGURA 10- PROJEÇÃO DA EXPANSÃO DA MANCHA URBANA DA RMSP EM 2030	84
FIGURA 11- DESTAQUE PARA OS EIXOS DE ADENSAMENTO, ASSOCIADOS ÀS VIAS DE TRANSPORTE COLETIVO.....	85
FIGURA 12- EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO METROPOLITANA	87
FIGURA 13- MACROÁREA DE REESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA.....	88
FIGURA 14- ILUSTRAÇÃO DAS ÁREAS E OBJETIVOS DO NOVO PDE	91
FIGURA 15- ÁREA DE TRANSFORMAÇÃO URBANA	93
FIGURA 16- LINHA CRONOLÓGICA DA IMPLEMENTAÇÃO DO INSTRUMENTO URBANÍSTICO	97
FIGURA 17- RENDA MÉDIA POR CHEFE DE FAMÍLIA POR SETOR CENSITÁRIO (2010) E VALORES GASTOS ATÉ JULHO DE 2012 PELA PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO NAS OPERAÇÕES URBANAS VIGENTES.	99
FIGURA 18- MAPA DAS REMOÇÕES.....	100
FIGURA 19- OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA BRANCA DENTRO DO PERÍMETRO DO ARCO TIETÊ	102
FIGURA 20- PERÍMETRO DA OPERAÇÃO URBANA ÁGUA BRANCA	103
FIGURA 21- LANÇAMENTO DO CONCURSO PÚBLICO NACIONAL PARA O ESTUDO PRELIMINAR DA OUCAB.....	105
FIGURA 22- LINHA DO TEMPO – DINÂMICAS APÓS A DEFINIÇÃO DA PROPOSTA VENCEDORA– OUCAB	107
FIGURA 23- OFICINA COM A SOCIEDADE CIVIL – OUCAB.....	107
FIGURA 24- DISTRITOS DO ARCO TIETÊ.....	110
FIGURA 25- CONCEITO DE CIDADE POLICÊNTRICA – NOVOS CENTROS PROPOSTOS DENTRO DA ESTRUTURAÇÃO DO ARCO.....	111
FIGURA 26- ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO ARCO DO FUTURO E SEI EIXO CENTRAL, ARCO TIETÊ.....	112
FIGURA 27- CONCENTRAÇÃO DE EMPREGOS NA REGIÃO DO ARCO TIETÊ.....	113
FIGURA 28- COMPARAÇÕES DE ESCALA URBANA	114
FIGURA 29- TAXAS DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO NA REGIÃO DO ARCO TIETÊ	115
FIGURA 30- TAMANHO DAS GLEBAS NA REGIÃO DO ARCO TIETÊ	116
FIGURA 31- VIAS E CONEXÕES DO ARCO TIETÊ	117
FIGURA 32- ILHAS DE CALOR NA REGIÃO DO ARCO TIETÊ	118
FIGURA 33- CENÁRIO ATUAL DA REGIÃO DO ARCO TIETÊ	119
FIGURA 34- LOCALIZAÇÃO METROPOLITANA DO ARCO TIETÊ E ESTRADAS ADJACENTES	120
FIGURA 35- PERÍMETRO PLANEJADO PARA O ARCO DO FUTURO	122
FIGURA 36- PERÍMETRO PLANEJADO PARA O ARCO DO FUTURO.....	123
FIGURA 37- CRONOLOGIA DO CHAMAMENTO	129
FIGURA 38 - RESUMO DAS 3 ETAPAS DO CHAMAMENTO PÚBLICO.....	130
FIGURA 39- CONCEITOS URBANOS UTILIZADOS PARA AVALIAÇÃO DOS PROJETOS	131
FIGURA 40- APROVEITAMENTO DOS ESTUDOS E PESO DE CADA TENS PARA FINS DE RESSARCIMENTO	134
FIGURA 41- CONCEITOS URBANOS E ELEMENTOS QUE CONSTITUEM FOCO DA ANÁLISE PROJETUAL.....	140

FIGURA 42 E FIGURA 43 - REGIÃO DO ARCO TIETÊ ANTES E DEPOIS DO PLANO	148
FIGURA 44- PROJETO ÁREAS VERDES	148
FIGURA 45- REQUALIFICAÇÃO DA MARGINAL	149
FIGURA 46- ESCOPO URBANÍSTICO NA SEGUNDA ETAPA DO CHAMAMENTO	150
FIGURA 47- ÁREAS COM POTENCIAL DE TRANSFORMAÇÃO	151
FIGURA 48- ILUSTRAÇÃO DO POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO DA LAPA	152
FIGURA 49- CORTE ESQUEMÁTICO REPRESENTANDO O ATERRAMENTO DA FERROVIA E O PARQUE LINEAR	153
FIGURA 50- PLANTADO SISTEMA VIÁRIO PROPOSTO.....	154
FIGURA 51- ADENSAMENTO E VERTICALIZAÇÃO EM EIXOS DE TRANSPORTE.....	158
FIGURA 52- REQUALIFICAÇÃO DA MARGINAL	161
FIGURA 53- PROPOSTAS PARA ÁREAS VERDES.....	162
FIGURA 54- CINCO NOVAS CENTRALIDADES	163
FIGURA 55- FICHA RESUMO DO PROJETO.....	164
FIGURA 56- IMAGEM AÉREA UTILIZADA NA PRIMEIRA PÁGINA DO MEMORIAL DA EQUIPE.....	166
FIGURA 57- PROPOSTAS PARA ÁREAS VERDES.....	170
FIGURA 58- PROPOSTAS PARA ÁREAS VERDES.....	170
FIGURA 59- FLUXOS COMPATÍVEIS COM A VIDA URBANA	171
FIGURA 60- OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ARTICULAÇÃO NORTE	173
FIGURA 61- SETORES DA OUCAN	173
FIGURA 62 - SITUAÇÃO PROPOSTA	174
FIGURA 63- ZONAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	175
FIGURA 64- CORTES ESQUEMÁTICOS – HABITAÇÃO, MOBILIDADE E ÁREAS VERDES.....	177
FIGURA 65- EIXOS DE ADENSAMENTO.....	178
FIGURA 66- VIAS DE MOBILIDADE PROPOSTAS DENTRO DO TERRITÓRIO	181
FIGURA 67- PERSPECTIVA DAS VIAS DE MOBILIDADE PROPOSTAS DENTRO DO TERRITÓRIO.....	181
FIGURA 68 - PERSPECTIVA DAS CICLOVIAS E ÁREAS VERDES NO PLANO URBANÍSTICO	183
FIGURA 69 - PROPOSTA PARA ÁREAS VERDES DENTRO DO PERÍMETRO DO ARCO.....	184
FIGURA 70- RAIOS INDICANDO A DISTÂNCIA DE 1KM ENTRE AS ÁREAS VERDES NO PLANO.....	184
FIGURA 71- MAPA DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.....	185
FIGURA 72- FICHA RESUMO DO PROJETO.....	186
FIGURA 73- MAPA DOS SETORES	190
FIGURA 74- IMAGEM ILUSTRATIVA DO PLANO DA EQUIPE.....	191
FIGURA 75- INTERVENÇÕES NO TERRITÓRIO DO ACT	193
FIGURA 76 - FICHA RESUMO	197
FIGURA 77- CADERNO URBANÍSTICO DO PROJETO DE LEI 581/2016.	203
FIGURA 78- PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA ARCO TIETE – ESQUEMA	204
FIGURA 79- UNIDADE DE PROJETO.....	206
FIGURA 80- ÁREAS DE INTERVENÇÃO URBANA.....	206
FIGURA 81- QUADRO COM RESUMO DAS AÇÕES-TIPOS	207
FIGURA 82- EIXOS ESTRUTURAIS NA CENTRALIDADE DA METRÓPOLE	209
FIGURA 83- INDICADORES E METAS PARA A AIU CENTRALIDADE DA METRÓPOLE.....	210
FIGURA 84- PARQUE LINEAR NA AIU CENTRALIDADE DA METRÓPOLE	210
FIGURA 85- PARQUE LINEAR NA AIU CENTRALIDADE DA METRÓPOLE	210
FIGURA 86- EIXO ESTRATÉGICO DA LAPA.....	212
FIGURA 87- INDICADORES E METAS PARA A AIU LAPA	212
FIGURA 88- PROJETO URBANÍSTICO APOIOS URBANOS	214
FIGURA 89- APOIOS URBANOS NORTE E SUL.....	214
FIGURA 90- INDICADORES E METAS PARA A AIU APOIOS URBANOS.....	214
FIGURA 91 - INDICADORES E METAS PARA AS ÁREAS DE INTERVENÇÃO URBANA	215

FIGURA 92- RESUMO GRÁFICOS DAS TRÊS CENTRALIDADES	216
FIGURA 93 - MODELO DE ADENSAMENTO NAS CENTRALIDADES	221

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1- CONCEITOS DOS TIPOS DE INTERVENÇÃO NO ESPAÇO URBANO.....	74
QUADRO 2- ALTERAÇÕES RELEVANTES NO PLANO DIRETOR 2014	89
QUADRO 3-ALTERAÇÕES PERTINENTES NA NOVA VERSÃO DO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO	89
QUADRO 4- EIXOS E OBJETIVOS DO CHAMAMENTO PÚBLICO	121
QUADRO 5- FASES E PRAZOS ESTIPULADOS NO EDITAL DO CHAMAMENTO PÚBLICO – ARCO TIETÊ	127
QUADRO 6- EQUIPES APROVADAS PARA SEGUNDA FASE DO CHAMAMENTO	128
QUADRO 7-METODOLOGIA E CRITÉRIO DE APROVEITAMENTO DOS ESTUDOS NA SEGUNDA-FASE DO CHAMAMENTO PÚBLICO.	136
QUADRO 8- PONTUAÇÃO DAS EQUIPES DENTRO DO CONCEITO “MODELO URBANÍSTICO”	137
QUADRO 9- PONTUAÇÃO DAS CINCO MELHORES EQUIPES DENTRO DO CONCEITO “MODELO URBANÍSTICO”	138
QUADRO 10- DEFINIÇÃO DOS ESTUDOS DE CASO	140
QUADRO 11- CONCEITOS URBANOS E ELEMENTOS QUE CONSTITUEM FOCO DA ANÁLISE PROJETUAL	141
QUADRO 12- CONCEITOS URBANOS E ELEMENTOS QUE CONSTITUEM FOCO DA ANÁLISE PROJETUAL – ASPECTOS RELACIONADOS.....	142
QUADRO 13- ESQUEMA DE PONTUAÇÃO ATRIBUÍDA AOS PROJETOS ANALISADOS.....	143
QUADRO 14- INDICADORES ANTES E APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO URBANÍSTICO	159
QUADRO 15- ÍNDICES E MELHORIAS PROPOSTAS PARA O QUESITO “MOBILIDADE URBANA”	179
QUADRO 16- MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NOS ESTUDOS DE PRÉ-VIABILIDADE.....	188
QUADRO 17- ÁREAS VERDES, PRAÇAS, PARQUES E CICLOVIAS NA ÁREA DO ARCO TIETE	195
QUADRO 18- RESULTADOS DA SEGUNDA ETAPA DO CHAMAMENTO PÚBLICO.	202

LISTA DE SIGLAS

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano
OpUrb – Operação Urbana Consorciada
PDE – Plano Diretor Estratégico
PRE - Planos Regionais Estratégicos
ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social
ONU – Organização das Nações Unidas
MEM – Macroárea de Estruturação Metropolitana
PIU – Projetos de Intervenção Urbana
SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
ACT – Arco Tietê
OUCAB – Operação Urbana Consorciada Água Branca
OUAB – Operação Urbana Água Branca
IAB-SP – Departamento de São Paulo do Instituto de Arquitetos do Brasil
UBS- Unidade Básica de Saúde
SEHAB – Secretaria de Habitação
SP Obras – São Paulo Obras
SP Urbanismo – São Paulo Urbanismo
TAV – Trem de Alta Velocidade
CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
URBEM – Instituto de Urbanismo e Estudos da Metrópole
ADHS – Área para o Desenvolvimento de Habitação Social
HIS – Habitação de Interesse Social
HMP- Habitação do Mercado Popular
AIU – Área de Intervenção Urbana
PEIU – Projeto Estratégico de Intervenção Urbana
PUE – Projeto Urbanístico Específico
OUCAN – Operação Urbana Consorciada Articulação Norte

CEPAC – Certificado de Potencial Adicional de Construção

PEC- Polo de Economia Criativa

BRT- Bus Rapid Transit

OMS – Organização Mundial de Saúde

PMSP – Prefeitura Municipal de São Paulo

INTRODUÇÃO

A prática urbana implementada em São Paulo desde o começo do século foi sendo estruturada segundo a perspectiva de segregar e de criar zonas social e funcionalmente separadas. Rolnik (1997), Bonduki (2001), Villaça (2011), dentre outros autores, afirmam que essa prática trouxe um conjunto de problemas para a cidade. Um deles é a deseconomia urbana, ou seja, a excessiva necessidade de deslocamento casa-trabalho, aspecto que se tenta romper quando se propõe habitação nas zonas centrais, região fortemente polarizadora de emprego, mas que nas últimas décadas perdeu população de modo acelerado.

Com a crescente especulação imobiliária e o consequente aumento no valor dos imóveis e terras, tornou-se cada vez mais difícil para as camadas da população de baixa renda a aquisição de terrenos em áreas com infraestrutura consolidada. A construção de casas se tornou mais difícil e os trabalhadores passaram a depender de casas e quartos de aluguel. Os que não puderam pagar aluguel dirigiram-se para áreas periféricas, muitas vezes sem infraestrutura urbana e distantes do centro consolidado.

Esse processo de periferização física e social acabou por distanciar ainda mais a família pobre do emprego, do comércio melhor e mais barato e dos serviços públicos de melhor qualidade, da educação, saúde e lazer (CAMPOS, 1989).

A luta pelo acesso à terra urbanizada na cidade, com infraestrutura e serviços de qualidade, mantém-se e se acirra como pauta por melhores condições de vida. Segundo relatório e pesquisa disponibilizados pela Prefeitura Municipal de São Paulo, os indicadores sociais (renda, índice de desenvolvimento humano (IDH), mapas de educação, equipamentos urbanos e serviços de saúde) mostram-se acima da média no Centro Expandido da Cidade, na média no entorno do Centro e abaixo da média quanto mais distantes as regiões se encontram do Centro.

Os melhores hospitais, as melhores universidades, a maior renda, infraestrutura urbana e as oportunidades encontram-se nas regiões centrais. Segundo Bonduki (2001), existem dificuldades em reverter uma “cultura” fortemente incrustada nos órgãos promotores de

habitação, que sempre estiveram voltados para a produção habitacional em glebas periféricas, isto porque a questão da moradia no Brasil foi comumente pensada pelo poder público como simples produção de unidades habitacionais em áreas distantes e desprovidas de equipamentos sociais e empregos. São Paulo não foge a essa regra geral e o resultado, até os anos 90, foi a implantação de grandes conjuntos em áreas periféricas da cidade, reproduzindo um modelo de expansão urbana horizontal, muito voltado à dimensão quantitativa do espaço, em detrimento a sua dimensão qualitativa.

Para Maricato (2003), a relação legislação/mercado restrito/exclusão se mostra mais evidente nas regiões metropolitanas. “É nas áreas rejeitadas pelo mercado imobiliário privado e nas áreas públicas, situadas em regiões desvalorizadas, que a população trabalhadora pobre vai se instalar” (MARICATO, 2003, p.154). Áreas localizadas em beira de córregos, encostas dos morros, terrenos sujeitos a enchentes ou outros tipos de riscos, regiões poluídas, áreas de proteção ambiental (onde a vigência de legislação de proteção e ausência de fiscalização definem a desvalorização), tornam-se pontos de atração para essas habitações precárias e ocupações ilegais. Conforme Rolnik (1997), a ocupação dessas áreas distantes do centro consolidado está diretamente associada a um modelo de cidade que destina suas periferias aos pobres.

Com a intensificação da urbanização e a reprodução de um modelo de expansão quantitativo, espaços distintos e longínquos começaram a ser criados, identificando seus moradores de formas opostas, divididos entre os bairros de classes baixa, média e alta. Consequentemente, essas pessoas passaram a ser classificadas quanto a duas realidades distintas: pessoas com ou sem acesso à infraestrutura urbana.

Nas últimas décadas, diversos instrumentos urbanos foram desenvolvidos para amenizar os problemas do processo de urbanização paulistano. Um dos mais destacados foram as Operações Urbanas Consorciadas (OpUrb), cujo objetivo é alcançar transformações urbanísticas, melhorias sociais e valorização ambiental através de intervenções coordenadas pelo Poder Público municipal, com participação dos proprietários, moradores e usuários das áreas em questão. Destarte, nas últimas décadas, várias OpUrb foram iniciadas, tendo como objetivo reverter essa realidade (ver item 3.1). Atualmente, cinco operações urbanas estão em funcionamento na cidade de São Paulo: Operação Faria Lima, Água Espraiada, Centro,

Água Branca e Bairros do Tamanduateí, contudo, já existem reflexões sobre a efetividade dessas operações e críticas quanto ao foco e reais objetivos do plano.

Em 2012, a Prefeitura da cidade de São Paulo propôs um novo projeto de requalificação urbana, denominado Arco do Futuro, baseado em conceitos do urbanismo contemporâneo e fundamentado em uma leitura territorial do espaço, a fim de reverter a problemática urbana, sócio econômica, habitacional e ambiental do município. O eixo central do Arco do Futuro, denominado Arco Tietê, foi apresentado como a primeira etapa dessa transformação urbanística. O chamamento público de projetos foi iniciado em 2013, concluído em dezembro de 2016 e as diretrizes urbanísticas elencadas pelas equipes participantes do processo fomentaram e embasaram discussões para a revisão do Plano Diretor do município, finalizada em 2014.

O interesse da presente pesquisa é analisar alguns dos projetos elaborados para o chamamento público do Arco Tietê, dando destaque aos conceitos do urbanismo contemporâneo presentes (ou não) nos projetos propostos.

Assim, a presente pesquisa tem como objetivo discorrer sobre a relação entre os ideários urbanos, as políticas públicas implementadas na cidade de São Paulo e os resultados urbanísticos provenientes das mesmas. Interessa, sobretudo, compreender as relações dos projetos apresentados com os marcos conceituais mais destacados na literatura analítica relacionada ao urbanismo contemporâneo. Estudar com mais profundidade as características e propostas do projeto Arco Tietê, elaboradas pelos escritórios e empresas participantes do processo de requalificação.

Assim, destacam-se os seguintes objetivos específicos:

- Contextualizar a problemática da habitação na área central de São Paulo, focando no levantamento das políticas urbanas que visam alterá-la, uma vez que a proposta para o Arco Tietê concentra-se nessa região.
- Contextualizar a problemática urbana decorrente do espraiamento da cidade de São Paulo, uma vez que é contra essa prática que a proposta do Arco Tietê trabalha.

- Levantar as operações urbanas implementadas em São Paulo, seus pontos em comum e resultados mais significativos.
- Aprofundar o estudo sobre a nova proposta urbana Arco Tietê e seus principais pontos de intervenção.

O resultado da pesquisa é apresentado a seguir, sob a forma de dissertação e dividido em capítulos para compreensão mais organizada e detalhada dos temas abordados

O primeiro capítulo, **“conceitos do urbanismo contemporâneo”**, objetiva apresentar e aprofundar, como o próprio título sugere, quais conceitos têm sido apontados como fundamentais dentro da urbanística contemporânea. Esse capítulo é fundamentado, principalmente, em uma revisão bibliográfica sobre o tema, buscando embasamento para as análises das propostas urbanas para o Arco Tietê, estudo de caso da presente dissertação.

Sendo um dos intuitos do trabalho discutir o histórico do planejamento urbanístico e dos projetos de requalificação urbana implementados na cidade de São Paulo, o segundo capítulo, **“o urbanismo em São Paulo”**, aborda uma breve historiografia sobre o tema, a fim de possibilitar a compreensão de como se deu o desenvolvimento urbano da cidade e como o mesmo atrela-se à formação e consolidação do território paulistano.

O terceiro capítulo, **“operações urbanas”**, reconstrói a cronologia desse instrumento, permitindo associar sua inserção no território paulistano às propostas e reais benefícios consolidados por essas ações. O capítulo foca sua abordagem específica em duas operações urbanas, Água Branca e Água Espreiada, por estarem diretamente associadas ao perímetro do Arco Tietê e às propostas urbanísticas para a área.

O quarto capítulo, **“Arco do Futuro e Arco Tietê”**, remonta ao histórico da região foco do chamamento, ilustrando sua problemática urbana e levantamentos urbanísticos com o intuito de fornecer um cenário verossímil para compreensão das propostas apresentadas para seu perímetro. Fora essa descrição, o capítulo também aborda os incentivos legislativos à implementação do plano e fornece um histórico do processo de chamamento público, explicando sua organização ao longo dos quase três anos de duração.

O quinto capítulo, **“estudo de caso”**, apresenta a metodologia para seleção dos projetos escolhidos como estudo de caso e o método de análise para cada um desses projetos,

baseando-os em conceitos urbanísticos contemporâneos, previamente detalhados no primeiro capítulo. Nesse capítulo, serão descritos e analisados cada um dos estudos de caso da dissertação.

O sexto capítulo, “**projeto de intervenção urbana Arco Tietê**” é a conformação de todo o processo do chamamento público em um único plano urbanístico, possibilitada através da conclusão desse processo de chamamento e de suas muitas etapas no final da gestão Haddad, em dezembro de 2016. A divulgação do material final foi realizada em janeiro de 2017. Esse capítulo, a priori, não integrava o conjunto de capítulos da dissertação, mas foi inserido na pesquisa a fim de viabilizar uma conclusão formal de todo esse processo descrito.

O último capítulo se refere às “**conclusões**”. Como o processo de chamamento do Arco Tietê, a revisão do Plano Diretor Estratégico (PDE) e as propostas enviadas se adequam à agenda urbana e aos conceitos urbanísticos contemporâneos? É possível produzir o espaço igualitário, um meio sustentável de vivenciá-lo e formas de viabilizar essas mudanças através de parcerias e operações urbanas consorciadas?

1. CONCEITOS DO URBANISMO CONTEMPORÂNEO

O que é a cidade contemporânea?

Definir o que é a cidade e o papel que ela desempenha ao longo da história da arquitetura não é simples ou banal. Munford (1937) procurou definir o conceito de cidade em seu tempo, Benevolo (1983) descreve o significado que a cidade e sua forma adquiriram ao longo da história da arquitetura e Lefebvre (1967) trabalhou as transformações históricas do passado no presente, a fim de compreender o que poderia vir a se tornar a cidade. Reflexões sobre um futuro ou não, a resposta à pergunta título deste tópico não é de fácil resposta ou de simples abrangência.

Para compreender o contexto urbano atual e a problemática decorrente de sua configuração e forma, faz-se necessário retomar conceitos e termos que têm sido amplamente debatidos por teóricos que se propõem a descrever a cidade contemporânea.

Segundo observações de Secchi (2006), feitas através de seleção de trabalhos de arquitetos, urbanistas, sociólogos, economistas e antropólogos, há uso constante na definição de cidades contemporâneas de termos como **heterogeneidade, fragmento, descontinuidade, desordem e caos**, descrevendo uma cidade composta por elementos heterogêneos e onde não se observa uma regra de ordem ou de leitura racional.

Para Moraes e Costa (1984, p.123) “a cidade é o resultado da natureza historicizada pelo homem e, por isso, uma formação social típica, seu espaço constitui-se como uma condição universal e preexistente da atividade humana correspondendo sua produção ao reflexo de uma gigantesca soma de tempos de trabalho aplicados a um mesmo lugar”.

Nesse contexto, pensar a cidade a partir de sua concepção original torna-se um possível princípio norteador para a definição do que é a cidade contemporânea. Resgatando características das primeiras cidades descritas no início das aglomerações urbanas, conclui-se que as mesmas eram formadas a partir de uma centralidade que correspondia à união de locais fixos de uso e de interesse social, gerando fluxos das mais diversas regiões direcionados a esse núcleo central, caracterizado como ponto fundamental na organização das cidades. Por definição, em questão espacial e geográfica, esse centro é o núcleo original,

um ponto nodal de partida e vinda, e aglomeração urbana. É o marco zero da cidade, a origem, sendo um espaço de fragmentação de tempo, uma junção de várias paisagens.

A partir da era industrial, a cidade como organismo centralizado entra em crise em decorrência de sua expansão e conclui-se, segundo Lefebvre (2001), que a expansão da cidade é também a destruição da própria cidade. A nova forma urbana decorrente desse período resulta em segregação e dispersão social.

Para Secchi “os territórios e as cidades que observamos são o resultado de um longo processo de seleção cumulativa, ainda agora em curso. Todos os dias selecionamos algo, uma casa, um trecho de rua, uma ponte ou um bosque, e o destinamos à destruição” (SECCHI, 2006 p.16).

A crise da cidade como organismo centralizado gerou uma nova concepção de cidade e de relações sociais, permitindo afirmar que a cidade atual não é mais definida apenas por um tipo de centralidade. A sociedade mudou, assim como suas relações com o ambiente, o que passa a não configurá-la mais como a mesma cidade de meados do século XX.

No final século vivemos um momento de intensa renovação de fatos e dos objetos, onde de forma declarada superamos a experiência da modernidade deflagrada pelo industrialismo, para adotarmos nova concepção, que gestada desde então, foi particularmente definida (ou mesmo transformada) com a revolução técnico- científica, após a Segunda Guerra (SANTOS, 2009, p.105).

O ambiente é facilmente mutável, dinâmico, desfragmentado e se desenvolve naturalmente. O centro único, definido, não é mais atuante e coerente com a sociedade atual. Ele ainda faz parte do ambiente social, mas como colaborador do espaço e não mais como protagonista. A cidade de hoje não é uma peça única, homogênea e coerente, mas uma série de fragmentos que podem sofrer transformações.

Para Shane (2011), os projetos atuais devem reconhecer a natureza fragmentada, diversa e híbrida da cidade, adaptando modelos pré-estabelecidos às novas situações e aos problemas não lineares e pertinentes ao meio urbano.

Buscando compreender o novo modelo de cidade e reconhecer sua natureza fragmentada, nota-se que o fenômeno do *sprawl* urbano¹ foi fortemente impulsionado pela industrialização, transformação econômica (baseada em serviços), pela difusão dos automóveis e pela política rodoviarista. A dispersão da ocupação urbana caracterizou a segunda metade do século XX e alterou a dinâmica das cidades e sua forma de ocupar o território.

As novas formas de ocupação do espaço e as mudanças nas relações entre os indivíduos e a cidade levam a uma série de estudos e conceitos sobre o urbanismo contemporâneo. Castells (1983, p.158) aponta que “(...) não há teoria do espaço que não seja parte integrante de uma teoria social geral, mesmo implícita”.

Dessa forma, a explanação de alguns conceitos e termos relacionados ao urbanismo contemporâneo se faz necessária, uma vez que são ferramentas fundamentais para compreensão e diagnóstico da problemática urbana atual.

1.1 Densidade Urbana

Dada a pluralidade das metrópoles contemporâneas, existe significativa dificuldade em compreendê-las e defini-las em sua totalidade. Identificar fatores que causam, por exemplo, degradação de algumas áreas em detrimento ao florescimento de outras tem sido um dos importantes tópicos estudados pelos urbanistas na contemporaneidade. Somada à dificuldade de compreensão, há o desejo de oferecer qualidade aos espaços públicos e redução nos tempos de deslocamento às pessoas com mobilidade reduzida. Segundo Pessoa (2016), testemunha-se, hoje, o ocaso do espaço público nas cidades brasileiras e o enfraquecimento do bem estar social, dos mecanismos de reivindicação da população.

¹ Para Burchell (2003 apud Polliodoro, Lollo e Pereira Neto 2011), o *sprawl* (espraiamento) é caracterizado pela dispersão da ocupação urbana, que, de forma rápida e muitas vezes não controlada, atinge áreas rurais e é qualificado principalmente devido à baixa densidade demográfica dessas áreas que vão se expandindo para além do centro consolidado. Johnson (2001) complementa que o fenômeno do *sprawl* ocorre além do centro de serviços e oferta de empregos separando, assim, o lugar de onde as pessoas compram e trabalham, e, até mesmo, de onde estudam do local onde moram.

Desde a década de 1960, vários trabalhos vêm sendo publicados sobre as cidades, buscando traçar propostas de intervenção baseadas nas antíteses do urbanismo difundido pelo Movimento Moderno. Nesse período, teóricos e urbanistas iniciaram estudos sobre o meio urbano, focados na busca por diretrizes e princípios norteadores de novas propostas.

O Movimento Moderno protagonizou uma ruptura com a história e com a cidade histórica. A exaltação da evolução da técnica, bem como a necessidade de afirmação de uma nova arquitetura, separaram progressivamente a arquitetura da cidade. Essa separação evidenciou-se com as propostas feitas na Carta de Atenas com a implantação de edifícios de habitação a baixa densidade em grandes espaços verdes. A má interpretação destas ideias vanguardistas levou a um crescimento descontrolado em que a rua, a praça, a mistura de usos entre outros, não figuravam como tipos fundamentais à estruturação do espaço citadino, dando lugar a uma cidade cada vez mais dividida em zonas, segregada física e socialmente (FERNANDES, 2009, p. 17).

Dentro da nova vertente urbanística que estuda e propõe diretrizes para o ordenamento e qualificação dos espaços intra-urbanos, a densidade habitacional aparece como um aspecto fundamental para avaliar e justificar características de determinada área urbana. Ela é o primeiro mecanismo associado ao urbanismo contemporâneo.

A evolução e as mudanças na estrutura das cidades acrescentaram novas complexidades ligadas à sustentabilidade urbana. Nestas incluem-se os temas associados ao Projeto Urbano tais como a densidade, a mobilidade e o espaço público, a mistura de usos e as necessidades de alojamento, relacionados com as questões econômicas, políticas e sociais.

Segundo Rogers e Gumuchdjian (2001), as cidades contemporâneas estão destinadas a abrigar parcelas cada vez maiores de população empobrecida, o que vinculado às questões sociais e ambientais leva à criação de sociedades cada vez mais caracterizadas por desigualdades.

Ainda segundo os autores, socialmente a proximidade entre as pessoas tende a gerar benefícios comunitários e culturais. As concentrações de população rentabilizam os investimentos na infraestrutura, nos transportes e nos equipamentos. A proximidade entre os indivíduos associada à diversidade de usos existente em uma mesma localidade possibilitam que menos investimentos em infraestrutura sejam necessários para a

manutenção dessa comunidade e que mais investimentos sejam direcionados para outras áreas, como a cultura, educação e lazer.

Rogers e Gumuchdian (2001) defendem que a sustentabilidade urbana deve estar assente num modelo de cidade densificada, que foi rejeitado pelas densas e poluídas cidades da Era Industrial. No entanto, as causas que levaram à degradação deste modelo urbano estão progressivamente ultrapassadas e são quase inexistentes em grande parte das cidades do primeiro mundo, o que permite voltar a repensar e redescobrir as vantagens sociais, econômicas e ecológicas da proximidade.

Segundo Newman e Kenworthy (1989), a densidade é uma dimensão essencial nos estudos urbanos e nas práticas de planeamento e desenho urbano, principalmente nos que estão voltados à sustentabilidade ambiental. Dentre os elementos identificados por Dempsey et al. (2010, apud FREIRE, 2014), é possível estabelecer que a densidade é o que apresenta maior influência na determinação de espaços compactos e o que estabelece maior relação com os outros elementos, pois pressupõe a condição básica de existência de um núcleo urbano: a existência de pessoas. Para Newman et al (1989), os argumentos para o aumento da densidade urbana se justificam pela possibilidade de aproximação que ela representa. Mais do que uma medida numérica de quantidade é uma medida de proximidade, comprovado que altas densidades tendem a minimizar os custos com infraestrutura e transporte e diminuir as distâncias de deslocamento (MONTGOMERY, 2013).

Além da oportunidade social, o modelo de “cidade densa” pode trazer benefícios ecológicos maiores. As cidades densas, através de um planeamento integrado, podem ser pensadas tendo em vista um aumento de sua eficiência energética, menor consumo de recursos, menor nível de poluição e, além disso, evitando sua expansão sobre a área rural. Por estas razões, acredito que devemos investir na ideia de “cidade compacta” – uma cidade densa e socialmente diversificada onde as atividades econômicas e sociais se sobreponham (ROGERS; GUMUCHDIAN, 2001, p.32).

Gráfico 1- Consumo de energia de transporte em relação à densidade populacional

Fonte: NEWMAN e KENWORTHY, 1989.

O gráfico acima demonstra, por exemplo, a relação entre a densidade populacional e a energia gasta com o transporte individual ao longo do período de um ano. É possível notar que os grupos da amostragem pertencem a grandes cidades de países espalhados ao longo de quatro continentes.

Verifica-se, através da amostragem, que os gastos de energia com transporte são menores em cidades mais adensadas e que essas cidades, por exemplo, localizam-se nos continentes europeu e asiático.

As altas densidades populacionais não são características das grandes cidades americanas, que buscaram por muito tempo distanciar-se desse modelo adensado ao longo de seu crescimento urbano. Por muito tempo, o espraiamento urbano foi um fenômeno comum nas grandes cidades norte-americanas e algo recorrente nas grandes cidades da América Latina e América do Sul.

É esse modelo que os planos urbanos mais recentes tentam romper. O modelo de cidades adensadas mostra-se mais vantajoso em diversas categorias, não somente vinculado aos gastos de manutenção e expansão de uma rede de infraestrutura extremamente complexa e onerosa, mas também a questões associadas à qualidade de vida, ao cotidiano da população e às melhorias ambientais.

Para Miranda (2012), a densidade é uma questão desejável para se fazer cidade e deve ser suficiente para permitir a continuidade do comércio e serviços por toda a rua. O comércio contínuo, associado às áreas de convívio que geram aumento da civilidade ou sociabilidade são as melhores opções para uso do espaço no térreo.

Intimamente ligado à densidade urbana, o espaço público como elemento relevante à criação do espaço igualitário e sociabilizado aparece como item fundamental dentro da demanda por densidade equilibrada e planejada.

Segundo Lucio (2000), a construção de densidades residenciais mínimas é também um fator chave na construção de um espaço público relevante. Ainda segundo o autor, não se pode promover limites pré-estabelecidos para a densidade urbana, que podem variar de região para região. Suas investigações situam a densidade ideal entre 45 e 55 habitantes por hectare, permitindo certos níveis de mescla tipológica - como torres, blocos mais baixos e residências unifamiliares- assim como acesso ao transporte público, ao comércio e ao serviço de proximidade.

No entanto, outros autores apontam números diferentes dos apresentados por Lucio. Esses números, como mencionado, variam de região para região do globo. Por exemplo, a densidade ideal nas cidades brasileiras não é a mesma estabelecida para as cidades chinesas. É importante que os municípios possam acompanhar as tendências espaciais de desenvolvimento urbano e tomar as medidas corretivas regulamentares caso esta tendência seja contrária aos objetivos municipais e interesses coletivos (SILVA, SILVA e NOME, 2016).

A densidade define, por exemplo, custos de infraestrutura necessários para cada região. Nesse contexto, a densidade é um importante elemento norteador dentro de projetos urbanos e arquitetônicos qualitativos para as cidades brasileiras, todavia, segundo Bertaud

(2004) seu controle deve decorrer de estudos específicos, simulações e testes constantes, mensurando-se, assim, a sua potencialidade, benefícios e os possíveis impactos.

1.2 Compactação

As práticas de planejamento urbano, políticas públicas e legislações que regulamentam o uso e ocupação do solo têm um papel fundamental na formação e configuração do território e, por sua vez, interferem diretamente na configuração das cidades.

Nos últimos anos, principalmente nas grandes cidades europeias, os governos locais e regionais buscaram implantar o modelo de cidades compactas em suas políticas urbanas.

Figura 1: Criação de núcleos compactos e unidos por transportes de massa em resposta às demandas locais.

Fonte: Rogers e Gumunchdjian, 2001.

Embora a compactação esteja em discussão e tenha se tornado um tema pertinente dentro da estratégia de desenho urbano e concepção das cidades, o termo “compactação” não é recente. Tanto a compactação quanto a densificação de áreas urbanas remetem, a priori, à formação das cidades tradicionais europeias (principalmente as mediterrâneas), que deterioraram-se durante a Revolução Industrial, associada à insalubridade das habitações operárias e à baixa expectativa de vida. Essa visão se intensificou devido à ausência de políticas habitacionais, de uso do solo e higienistas em um período marcado pela rápida industrialização e consolidação de espaços urbanos bastante densificados.

A introdução do automóvel no contexto urbano e o espraiamento urbano, muito associado ao custo do solo e à especulação imobiliária, permitiram que a cidade materializasse espaços cada vez mais distantes do primeiro centro consolidado e criasse demandas de mercado e serviços que não conseguiram acompanhar esses espaços além-centro.

Para Silva,

A falta de monitoração da evolução urbana moldada pela interação complexa entre as forças de mercado, investimentos públicos e regulamentos, geram aspectos espaciais de desenvolvimento urbano que podem ter impactos importantes na eficiência econômica, na densidade e na qualidade do ambiente urbano (SILVA et al, 2016 – p.04).

A compactação urbana retornou na contemporaneidade como um conceito muito associado aos problemas das metrópoles, advindos do modelo de cidade espraiada e de uma mobilidade urbana pouco eficaz no decorrer desse processo.

“A forma compacta é frequentemente indicada como uma das mais apropriadas para o uso racional de energia e preservação dos recursos naturais, sendo apontadas como vantagens dessa forma a redução do número de viagens e consequente redução da emissão de poluentes, otimização da infraestrutura, proteção das áreas agrícolas e diversidade cultural e social. Porém, desvantagens como o aumento da poluição, a perda de qualidade de vida e a redução de áreas verdes são destacadas” (MASCARÓ e MASCARÓ, 2001. p.02).

No Brasil, essas discussões vinculadas ao tema são mais recentes e podem ser constatadas, por exemplo, na revisão do último Plano Diretor da cidade de São Paulo aprovado em 2014 (item 2.2), que orienta o adensamento e a diversificação de uso em determinados eixos de transporte coletivo e nas centralidades. A proposta do Arco do Futuro é um exemplo de projeto em escala urbana que visa consolidar as diretrizes vinculadas ao modelo da cidade compacta e policêntrica – o Arco, nada mais é, que um colar de múltiplos centros compactos.

“A compactação expressa no ambiente urbano transmite a ideia da proximidade dos componentes que formam a Cidade, ou seja, a reunião num espaço mais ou menos limitado dos usos e funções urbanas. A

compactação facilita, portanto, o intercâmbio da comunicação que é a essência de uma cidade e potencializa a probabilidade de relação dos elementos urbanos.” (Agenda 21 do Eixo Atlântico)

Embora o modelo urbano de compactação já esteja sendo utilizado nas políticas públicas de algumas cidades europeia, a dispersão e fragmentação do tecido urbano - que são conceitos opostos ao modelo de compactação proposto- são aspectos observados em cidades a partir de meados do século XX, tanto em países desenvolvidos quanto nos em desenvolvimento. Uma das principais causas do modelo fragmentado e da cidade espraiada deve-se ao modelo de planejamento urbano vinculado aos ideais da cidade moderna.

A prática arquitetônica e urbanística ao longo dos primeiros anos do século XX foi resultado de um amplo debate sobre a produção arquitetônica frente à modernização da indústria, tecnologia e as mudanças (principalmente de paradigma) relacionadas à prática da arquitetura e ao papel do arquiteto.

O urbanismo moderno, divulgado através da Carta de Atenas e amplamente discutido nos congressos de arquitetura a partir de então, preconizava a organização da cidade a partir de quatro funções básicas: trabalhar, habitar, circular e cultivar o corpo e o espírito. Essa organização, baseada nas quatro funções primordiais, acabou por propagar a ideia de zoneamento do espaço urbanizado². Admitindo um modelo de homem universal, reduz-se a vida urbana as quatro funções básicas e ignoram-se as condições específicas do local, tanto em termos físico-ambientais quanto socioculturais. Nesse contexto, o urbanismo moderno preconizava cidades baseadas em princípios formais e **funcionais**, com tendências a uma maior **homogeneização** dos espaços urbanos, ideal que foi criticado no período pós-guerra, momento de reconstrução das cidades e de grande déficit habitacional.

Um dos legados desse urbanismo funcional que permeia o cotidiano das cidades brasileiras desde então são os dispositivos restritivos da lei de zoneamento. Para Feldman (2005), as cidades passaram a ser divididas em parcelas denominadas por funções predominantes (comercial, habitacional e industrial) e a partir destas o solo e as construções foram dimensionados e classificados.

² Anotações realizadas durante aula da disciplina Diálogos entre Arquitetura e Urbanismo no século XX, cursada no 1º semestre de 2015.

Em relação às ideias dominantes e aos planos elaborados nas primeiras décadas do século XX, a prevalência do conceito de função recoloca o papel dos aspectos viário e estético no pensamento urbanístico. O sistema viário, de elemento orientador do crescimento da cidade passa a elemento que se subordina à organização funcional (FELDMAN, 2005, p. 121).

Se por um lado o urbanismo funcional tinha como objetivo proteger funções urbanas do impacto de outras, “o zoneamento é derivado da quebra da visão da cidade como espaço contínuo (físico-espacial, social e histórico) e tende a promover uma abordagem fracionada, que não reconhece a riqueza da complexidade urbana e trata a cidade por partes, mais facilmente manipuláveis” (DEL RIO e GALLO, 2000, p.03.).

Nas cidades brasileiras, assim como em muitas importantes cidades mundiais, através do zoneamento, esta visão equivocada do modernismo promoveu o monofuncionalismo e o esvaziamento de áreas urbanas, impacto particularmente sentido nos centros históricos das maiores cidades, o que acabou por gerar áreas esvaziadas, propensas à marginalidade e inseguras, com processos de degradação de difícil reversão em espaços repletos de infraestrutura e, na maioria das vezes, carregados de significado para suas comunidades.

Em nossas cidades, o zoneamento e as regulamentações urbanísticas – legado fundamentalmente modernista – tornaram-se mecanismos que garantiram (e ainda garantem) aos empreendedores não correr o risco de terem os seus empreendimentos subitamente desvalorizados pela instalação de um vizinho indesejado. Além disto, aliados às decisões maiores de políticas de investimentos em infraestrutura e transportes, estes instrumentos garantem as novas centralidades, expulsando para áreas menos dotadas e a periferia da cidade a população de menor poder aquisitivo e que não pode instalar-se nas tipologias arquitetônicas e urbanísticas oficiais. (DEL RIO e GALLO, 2000)

Para Feldman (2005), o zoneamento sinaliza uma etapa do processo de regulação do uso do solo vinculando uma visão de urbanismo que se justifica explicitamente em termos econômicos e de proteção à propriedade.

Segundo Sert (1947), as cidades deveriam constituir mais do que uma soma de unidades de vizinhança, áreas industriais e recreativas, centros de negócios e vias de conexão, todos esses elementos propriamente planejados. Aos questionamentos a respeito da cidade

funcional, o autor aponta para a necessidade de espaços e edifícios significativos, salientando que estes deveriam ser resolvidos com a criação de centros cívicos³. Para este núcleo significativo no tecido urbano, propõem-se edifícios públicos como teatros, museus de arte e de ciências, salas de concerto, centros de educação de diferentes tipos, prédios administrativos e espaços abertos para assembleias e reuniões populares, planejados de maneira a formar um “todo orgânico”.

Para Abrahão (2008), o perfil humanista de Sert, sua intenção de mudar a rigidez da cidade funcional através da criação desses centros cívicos, seu interesse pelos problemas humanos, sociais, econômicos, técnicos e estéticos e sua consequente preocupação com a retomada da vida em comunidade como forma do homem consciente vencer seu isolamento, sinaliza que o usuário desses centros não é mais o homem idealizado pelo urbanismo funcional e que tanto caracterizou as propostas da Carta de Atenas e de Le Corbusier, mas sim o homem concreto, isolado em sua existência nas grandes cidades.

Evidenciou-se a falácia de se assumir um modelo de Homem Universal e reduzir a vida urbana a quatro variáveis: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e espírito. Que os seres humanos não são máquinas de comportamento moldável e totalmente previsível foi comprovado a duras penas pela população usuária das intervenções modernas. Os urbanistas inspiravam-se em visões simplistas do urbano, colhendo os paradigmas de Le Corbusier, da Cité Contemporaine e Ville Radieuse. (Choay, 1992, p. 20)

Da mesma forma que Sert, Jane Jacobs e Henri Lefebvre, na década de 1960, pautam seus estudos na observação da vida social orgânica e espontânea de comunidades. A cidade passa

3 Sert escreve esse texto em um contexto pós-segunda guerra mundial, quando o modelo urbano-funcionalista não mais se adequava à reconstrução das cidades e da comunidade pós-guerra. A ausência de centros cívicos, como pontos culturais e de encontro da comunidade - locais compactos, diversificados e com grande vivência - foi criticada pois, reforçava o conceito de funcionalidade e zoneamento, o que acabava por acentuar a fragilidade da população nesse contexto histórico. Essa discussão orientou o tema central do VIII CIAM, “O Coração da Cidade”, realizado em 1951 em Hoddeston, na Inglaterra. Os temas do centro cívico e a função dos edifícios que o compõem, a Nova Monumentalidade e a integração das artes na cidade foram tomados como pontos centrais das discussões, onde buscou-se definir como se configurariam esses novos centros e como os arquitetos e urbanistas compreenderiam o programa, a forma arquitetônica e sua inserção no espaço público.

a ser entendida como um lugar cívico e críticas ao modelo de cidade funcional tornam-se frequentes.

Jacobs (1962/2000) valorizava as ruas enquanto elementos importantes no tecido das cidades. Sua configuração, segundo ela, poderia contribuir bastante para o surgimento e a manutenção da vida urbana. Ainda segundo Jacobs, há dois requisitos imprescindíveis para que uma rua, por exemplo, pudesse desempenhar com sucesso seu papel de articuladora de usos e de elemento vital para as cidades: primeiro, que ela reunisse condições de desenvolver através dos contatos públicos casuais do âmbito local (desenvolvimento da confiança) e, conseqüentemente, da compreensão de identidade pública das pessoas (desenvolvimento do respeito), uma vida pública informal capaz de se interpor entre as associações públicas formais e a privacidade da população urbana; o segundo, que estivesse nítida a separação entre espaço público do espaço privado, de modo a se estabelecer os limites claros da área que necessitava de vigilância, quer seja pela ação policial, quer seja pelas regras comuns de civilidade, quer seja pela existência de olhos para as ruas e de usuários transitando ininterruptamente por elas.

Segundo Lefebvre (2001), nos conjuntos modernos privilegiaram-se as ruas enquanto vias de passagem, dissimulando seu valor social e até mesmo destruindo o elemento lúdico (a surpresa, o imprevisto, a informação) intrínseco à vida social espontânea. Por isso a rua, a praça e elementos históricos passam a ser uma contraposição aos princípios da cidade funcional, um antídoto. O homem retoma seu papel de protagonista e busca o sentimento de pertencimento que foi deixado em segundo plano no urbanismo moderno.

Para modificar o conceito de cidade funcional zonificada e se aproximar do modelo urbano explicitado pelos teóricos pós-modernos e que se associa aos ideais da denominada cidade compacta, o planejamento das cidades busca considerar conceitos de proximidade regional, de mistura social e de funções. A teoria da chamada nova cidade tenta associar o Projeto Urbano à compactação e policentralização da cidade contemporânea, ou seja, criar cidades dentro de cidades. Com isso procura-se obter projetos que sejam caracterizados pela sua capacidade de criar novas centralidades de alcance territorial abrangente.

Sob outra ótica, a dos países em desenvolvimento, a escassez de recursos financeiros e o elevado e ainda crescente déficit habitacional demonstram a necessidade de se densificar as cidades sob esse aspecto, especialmente no caso latino-americano, pois além dos benefícios ambientais, de saúde pública e social da cidade compacta frente à cidade dispersa, ela possibilita ainda otimizar a aplicação de recursos quando atende a um número muito maior de pessoas num mesmo espaço de cidade e de sistemas de infraestrutura redimensionada. Pensar em cidades dispersas de baixa densidade populacional para o Brasil, além de ser incoerente à lógica da sustentabilidade urbana, é um contrassenso à justiça social e acesso a uma cidade mais barata para todos (SILVA et al, p.06).

As cidades compactas possuem características formais nas edificações e no espaço público que permitem diferenciar a urbe do campo, ao contrário das cidades difusas⁴. Seu espaço público é composto por vias e equipamentos (mercados, bibliotecas, instalações desportivas, equipamentos culturais, escolas, praças, parques e jardins entre outros.) interligados de modo a criar uma unidade, um mosaico interconectado que revitaliza diariamente a vida do cidadão.

A criação de múltiplos centros é uma estratégia complementar à compactação e ao adensamento populacional, uma vez que ordena a dinâmica urbana recorrente desses dois princípios. Múltiplos centros evitam uma centralização excessiva dos empregos e dos serviços, reduzindo os deslocamentos intraurbanos; além disso, também valorizam a identidade de cada comunidade, potencializando a apropriação e, quando conectados, ampliam os fluxos, a interação entre as pessoas e a rede informacional.

A sustentabilidade das cidades perpassa pela discussão sobre a sua densidade como imposição morfológica no espaço urbano, pois é este um dos principais elementos de controle e monitoramento espacial e ocupacional no espaço urbano enquanto fenômeno de dispersão territorial. É a densidade urbana inserida na morfologia que determinará o grau de acessibilidade, a proximidade e o acesso ao emprego e à habitação, com adequada infraestrutura à população economicamente desfavorecida. Por sua vez, a eficiência em infraestrutura e no uso e ocupação do solo urbano em sinergia com as disponibilidades e suportes ambientais do sistema-

⁴ Segundo RUEDA (1999), as cidades difusas e dispersas são opostas às cidades compactas e complexas. a tendência urbana na atualidade é a implantação de usos e funções de modo mais disperso, baseado na localização das atividades econômicas nas redes que o urbanismo vai desenhando, chamado de planejamento funcionalista.

entorno são pontos vitais no processo de planejamento e gestão de cidades sustentáveis (SILVA et al, 2016 – p.16).

1.3 Diversidade

A densidade é um dos conceitos que está diretamente associado à ideia de proximidade. No entanto, apenas essa relação com a proximidade não é suficiente para garantir que a densidade apresente características do modelo de cidades compactas. Tão importante quanto à aproximação física entre objetos (o que mais se associa ao conceito de densidade), é a diversidade de interações entre eles que se mostra primordial dentro do conceito de cidade sustentável.

Segundo Montgomery,

No espaço urbano, as interações não acontecem apenas por meio da proximidade entre diferentes indivíduos, mas também como resultado das políticas de uso misto do solo, visto que esse mecanismo promove maior fluxo de pessoas em uma mesma área. (2013 apud FREIRE, 2014, p.30).

Como contraponto a essa realidade e incentivo ao uso do solo, encontram-se as áreas periféricas e de subúrbios, que minimizam essas interações através das longas distâncias a serem percorridas e a diminuição das probabilidades de encontro, decorrentes do zoneamento das cidades.

Para Talen (2008),

A diversidade pode ser organizada em dois tópicos principais: Vitalidade do lugar e equidade social, sendo que a vitalidade está relacionada à prática de diferentes atividades em um mesmo lugar e a equidade social significa que diferentes indivíduos (de diferentes grupos sociais) podem ter acesso aos mesmos recursos e também possam dividir, ou morar, no mesmo espaço (apud FREIRE, 2014 p. 30).

A diversidade é um dos elementos mais importantes dentro da metrópole sustentável, visto que é ela quem vai determinar os deslocamentos e as interações sociais dentro de um determinado espaço. Portanto, o conceito de diversidade deve estar plenamente associado à densidade do projeto urbano

Figura 2: Janelas urbanas – regiões com maior diversidade de usos permitem menores deslocamentos ou deslocamentos internos a ela. Regiões com menor diversidade de usos tendem a gerar maiores deslocamentos (normalmente externos a ela).

Fonte: croqui da autora

Uma região altamente adensada sem misturas de uso vai gerar deslocamentos fora dessa região, uma vez que seus habitantes consumirão outros tipos de atividades que a área em questão não possui. Aliar densidade com diversidade de usos é um fator significativo para a sustentabilidade da metrópole.

Jacobs (1962) menciona que as misturas de usos devem ser eficientes para gerar diversidade, mas que para atingir essa eficiência, é preciso que essas misturas de uso estejam associadas a três condições que estimulam a diversidade:

- 1- Pessoas que utilizam as ruas em horários diferentes devem utilizar exatamente as mesmas ruas. Se seus trajetos forem diferentes ou separados uns dos outros, não haverá diversidade;
- 2- Pessoas que utilizam as mesmas ruas em horários diferentes devem incluir pessoas que utilizem algumas das mesmas instalações. Podem estar presentes pessoas de todos os tipos, mas aquelas que aparecem ao mesmo tempo por determinado motivo não devem formar um grupo inteiramente incompatível;
- 3- Mistura de pessoas na rua em determinado momento do dia deve ser razoavelmente proporcional ao número de pessoas presentes em outros horários do dia.

Ainda segundo Jacobs (1962), os lugares em que tais combinações têm vitalidade e associam-se a essas três condições que estimulam a diversidade, com usos diurnos, noturnos e aos finais de semana, são razoavelmente equilibrados.

O conceito de diversidade está em debate desde a década de 1960, porém, aplicá-la na prática do cotidiano e no desenho urbano não tem se mostrado uma tarefa simples. É preciso compreender: como a diversidade urbana tem sido tratada nas grandes cidades brasileiras?

Não há como responder a esse questionamento sem buscar referências e precedentes na questão social e habitacional no Brasil, visto que é no âmbito da residência e do cotidiano familiar que a busca pela diversidade mostra-se mais latente.

Como já apresentado, densidade e diversidade são conceitos complementares na busca pelo ideal de metrópole contemporânea. Áreas muito densas e pouco diversificadas não atingem os objetivos almejados pelo desenho urbano contemporâneo, principalmente aqueles cuja pauta recai sobre as relações sociais e redução do número de deslocamentos cotidianos. Mesmo que esses conceitos sejam pauta de debates há várias décadas, sua implantação encontra obstáculos na prática, muito associados aos custos monetários.

Fonte: Silva et al, 2016

Criar diversidade e proporcionar maiores densidades gera custo. Sabe-se que o déficit habitacional brasileiro é de 6,2 milhões, segundo dados da Fundação João Pinheiro (2016). O modelo atual de financiamento habitacional que busca reduzir esse déficit considera apenas o valor da habitação em si, independente da forma do conjunto ou da proporção por unidade. Segundo Silva et al (2016), o custo de urbanização dos espaços de implantação dessas unidades habitacionais fica embutido no valor total do empreendimento ou são subsidiados pelos cofres públicos.

Assim, acaba-se por reproduzir nas cidades brasileiras um modelo de urbanização majoritariamente unifamiliar, de densidade bruta em torno de 100 hab./ha, como se faz desde os anos de 1950 e 1960 em todo país por meio de planos habitacionais precedentes, seja por aspectos ditos “culturais” ou mesmo pela simples replicação de um “padrão” adotado pela tradição da construção civil e convivência dos órgãos de governo (SILVA et al, 2016, p.07).

No contexto dos países em desenvolvimento, com crescente déficit habitacional e escassez de recursos financeiros, constata-se cada vez mais a necessidade de densificação das cidades. Além dos benefícios ambientais, de saúde pública e social da cidade compacta frente à cidade dispersa, constata-se a otimização dos recursos públicos vinculados à infraestrutura urbana, uma vez que passam a atender a um número maior de pessoas em um mesmo espaço de cidade. “Pensar em cidades dispersas de baixa densidade populacional para o Brasil, além de ser incoerente à lógica da sustentabilidade urbana, é um contrassenso à justiça social e acesso a uma cidade mais barata para todos” (SILVA et al, 2016, p.06).

Dessa forma, a diversidade de usos é necessária para possibilitar que esses investimentos e recursos públicos estejam equilibrados ao longo do desenho urbano e acessíveis a maior parcela da população.

A diversidade de usos em maiores densidades habitacionais é um elemento potencializador da qualidade urbana, ao passo que somado à boa infraestrutura e à disponibilidade de melhores equipamentos públicos, com bons mobiliários urbanos e sinalização, tendem a gerar um uso intenso das áreas públicas de um conjunto de habitação. A adoção de quadras abertas, compactas, com fluxos internos nos conjuntos de blocos, é um critério de desenho que induz ao fluxo de pessoas, de usos e ao dinamismo do comércio local. Portanto, com a adoção desses critérios de desenho arquitetônico e urbanístico mais qualitativos, podem-se constituir maiores índices de vitalidade e urbanidade (...) (SILVA et al, 2016 p.16).

1.4 Mobilidade Urbana

Assim como a diversidade e a densidade são conceitos intrínsecos à compactação e ao projeto urbano sustentável, a mobilidade também aparece como um item de extrema importância na configuração da metrópole contemporânea, sendo um atributo associado às

pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir as necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas.

Até meados do século XX, a casa era o principal local onde aconteciam os mais notáveis fatos cotidianos. Gradativamente, esses fatos deixaram de acontecer no âmbito das residências e foram transferidos para vários locais das cidades. Para Pessoa (2016), a cidade contemporânea precisa estar preparada para atender a demanda de seus cidadãos quanto à mobilidade e acessibilidade urbana, itens essenciais para que se tenha uma vida plena.

Ainda segundo a autora, nossas cidades têm sérios problemas de mobilidade, ocasionados pela priorização do transporte por carros particulares durante boa parte do século XX. Romper com esse paradigma não tem se mostrado tarefa fácil, visto que parte significativa da população optou por esse tipo de transporte, sobrecarregando o tráfego nas grandes e médias cidades.

Algumas cidades européias têm banido ou desincentivado o uso do automóvel particular e vêm incentivando outras formas de transporte sustentável. Como limitação ao uso do transporte individual, o elevado custo de estacionamento nas áreas centrais e reduzido número de vagas de estacionamento nas vias públicas estimulam o uso do transporte público ou pedonal.

Ações desse tipo devem ser feitas no sentido de melhorar a qualidade dos espaços para pedestres, com calçadas largas e ciclovias e a integração dos vários sistemas de transporte público. À medida que o espaço público melhora, as pessoas vão tendo vontade de nele circular e permanecer (PESSOA, 2016, p.02).

A criação da cidade compacta está intrinsecamente associada à rejeição do modelo de desenvolvimento monofuncional, baseado na predominância do uso do automóvel.

A questão é como pensar e planejar cidades, onde as comunidades prosperem e a mobilidade aumente, como buscar a mobilidade do cidadão sem permitir a destruição da vida comunitária pelo automóvel, além de como intensificar o uso de sistemas eficientes de transporte e reequilibrar o uso de nossas ruas em favor do pedestre e da comunidade (ROGERS e GUMUNCHDJIAN, 2001, p.38).

A mobilidade urbana, no contexto das cidades compactas, densas e diversificadas, apresenta-se como item principal na estruturação de todos esses conceitos urbanos. A mobilidade cresce em volta de centros de atividades sociais e comerciais localizados junto aos pontos nodais de transporte público, associados a uma rede de parques e espaços públicos que possibilitam diversidade de usos e atividades mistas, públicas e privadas. Esses núcleos compactos e de uso misto reduzem as necessidades de deslocamentos e criam perspectivas de bairros sustentáveis e com vitalidade.

Figura 4-Gráfico sobre transporte e mobilidade em cidades compactas.

Os núcleos compactos e de uso misto reduzem as necessidades de deslocamentos e criam bairros sustentáveis cheios de vitalidade

Fonte: Rogers e Gumunchdjian, 2001.

Além da associação com o conceito de cidades compactas, a sustentabilidade urbana também está intimamente ligada aos meios de transporte, visto que estes são uma grande fonte de poluição, de consumo energético e de redução da qualidade de vida da população, em termos físicos e psicológicos. Para além da problemática relacionada com o consumo e poluição dos transportes, a sustentabilidade urbana está também relacionada com o crescimento e desenvolvimento das grandes cidades, que muitas vezes acontece sem planejamento, ocasionando aumento dos problemas de saúde, de mobilidade e mesmo de discriminação social.

O uso do solo é um dos elementos mais significativos para se pensar a mobilidade e a acessibilidade nos transportes. Segundo Gomes (2009), essa relação entre os transportes e a política de usos do solo é recíproca, uma vez que tanto o uso do solo influencia o modo de deslocamento da população, como o sistema de transportes influencia o uso do solo.

Este planejamento integrado surgiu no século XX com o elevado crescimento do automóvel, porém a integração era feita entre o planejamento urbano e o sistema de transportes rodoviário. Só nos anos 90, com o aumento da conscientização ambiental é que os transportes públicos passaram a ser associados às estratégias de planejamento.

No caso da cidade de São Paulo, a questão de mobilidade tornou-se latente nos últimos anos, visto o excessivo uso do transporte individual e à expansão horizontal que marcou seu crescimento nas últimas décadas. A falta de uma política habitacional de efetivo combate à ocupação periférica da cidade e que impulsionasse a ocupação em áreas centrais já consolidadas, incentivou a ocupação em áreas distantes do centro consolidado, que por sua vez passaram a depender cada vez mais da mobilidade e dos transportes públicos.

“A reutilização da infraestrutura existente é mais sustentável do que a criação de novas áreas. Incentivar pequenos deslocamentos, diminuindo a necessidade de mobilidade e priorizar o uso do público e dos sistemas de transporte coletivo também é essencial.” [Diagonal Sul Strategic Proposal, 2008]

Existe uma relação intrínseca entre habitação e mobilidade, principalmente quanto à relação de custos entre habitação e transporte. Estudos sobre mobilidade e a ênfase no uso do transporte coletivo e individual apontam que, embora o custo com imóveis e alugueis em áreas periféricas seja menos oneroso, morar na periferia é mais caro em virtude dos altos custos de deslocamento. Segundo Silva (2011), a somatória com o custo de mobilidade torna o conjunto da moradia periférica mais oneroso se comparado ao custo de vida em áreas centrais, onde se gasta menos com deslocamento.

As áreas centrais, por serem os primeiros núcleos de ocupação das cidades, possuem infraestrutura pública consolidada e são regiões pouco adensadas (principalmente pelo custo elevado de moradia, se comparado aos custos da habitação em áreas periféricas). O incentivo ao retorno da moradia para essas áreas têm ganhado impulso nas últimas décadas.

A mobilidade urbana tornou-se um item primordial dentro do projeto Arco Tietê, visto que a redução do uso do automóvel, o encurtamento de distâncias e, conseqüentemente, a redução no consumo de energia e poluição do ar são pré-requisitos que visam ser

alcançados no plano. Não por acaso, o projeto concentra-se na região central da cidade de São Paulo e foca na tentativa de reorganizar e incentivar sua reocupação.

1.5 Meio Ambiente e sustentabilidade urbana

As questões vinculadas ao meio ambiente são pertinentes ao momento e às discussões vinculadas ao futuro das metrópoles contemporâneas. O gerenciamento de uso e recursos deve ser um ponto discutido dentro das políticas públicas atuais e principalmente dentro do contexto do projeto Arco do Futuro e Arco Tietê.

“Os recursos consumidos por uma cidade podem ser medidos em termos de seus rastros ecológicos. Estes rastros estão nas áreas que proporcionam os recursos da cidade e fornecem locais para o destino final do lixo e da poluição. As pegadas ecológicas das cidades existentes já cobrem virtualmente todo o globo. À medida que novas cidades consumidoras se expandem, também cresce a competição por esses recursos e crescem essas pegadas” (ROGERS e GUMUNCHDJIAN, 2001, p.30).

Ainda segundo Rogers e Gumunchdjian (2001), as cidades devem ser pensadas em prol de um metabolismo circular, em detrimento ao metabolismo linear, que é ineficiente em termos energéticos. O metabolismo circular das cidades permite maximizar a eficiência energética e reduzir o uso de recursos não-renováveis, incentivando a utilização em maior quantidade dos recursos renováveis.

Figura 5- Metabolismo circular e linear

Cidades com **metabolismo linear** consomem e poluem em alto grau

Cidades com **metabolismo circular** minimizam novas entradas de energia e maximizam a reciclagem

Fonte: Rogers e Gumunchdjian, 2001.

Para Almeida, Marques, Moraes e Bernardo (1999), o planejamento ambiental deve ser visto de forma ampla, como processos de definições e decisões, aplicável a vários tipos e níveis de atividade humana, por meio de ações contínuas voltadas a auxiliar a tomada de decisões para a resolução de objetivos específicos, ou seja, é a aplicação racional do conhecimento do homem ao processo e tomada de decisões para conseguir uma ótima utilização dos recursos, a fim de obter o máximo de benefícios para a coletividade.

Segundo Mascaró e Mascaró (2001), a aproximação de uma teoria sobre o meio ambiente da cidade deve partir do pressuposto de que a própria cidade é um meio artificial, aglomerado e já transformado pela ação do homem.

Ainda, segundo os autores, “O meio urbano supõe uma modificação tão importante das condições naturais da região na que se insere, que seus habitantes ficam isolados da realidade natural, desconhecendo-a e frequentemente, ignorando-a” (MASCARÓ et al, 2001, p.02).

A urbanização em países em desenvolvimento, como o caso do Brasil, conjuga altos índices de pobreza e limitações energéticas que, na tentativa de serem superados, exigem políticas que acabam deteriorando o meio ambiente. A ocupação de áreas ambientalmente frágeis (como mangues, várzeas, fundo de vale, mananciais) acabam sendo resultado de um aumento descontrolado de atividades comerciais, financeiras e de construção, características em áreas urbanas.

O desenho da cidade, relacionado à sua dimensão, densidade populacional e ordenamento urbano seria, na visão de Haughton e Hunter (1994), a questão central do tema sobre desenvolvimento sustentável. A diversidade de usos aparece também como um fator principal que permite esse desenvolvimento.

Os maiores impactos ambientais, segundo Ingersoll (2007 apud NAGLE, 2014), estão relacionados aos processos de espraiamento urbano e aos projetos em grande escala. No primeiro caso verifica-se a baixa eficiência e competitividade dos transportes públicos, que implicam em impactos na mobilidade e transporte da população. No segundo caso, os percursos de pedestres são dificultados.

A busca pelo desenvolvimento sustentável deve se atentar a três eixos estruturantes: social, econômico e ambiental. Nesse contexto, avaliar as potencialidades da reabilitação dos centros urbanos é um caminho possível para trabalhar com maior ênfase a densificação das cidades e reversão da expansão urbana, proporcionando proteção às áreas verdes ao redor, economia de investimentos em infraestrutura, transporte público e diversidade social.

Segundo Bromley, Tallon e Thomas (2005),

A regeneração urbana e sustentabilidade estão fortemente relacionadas. Segundo os autores, a habitação urbana desenvolvida segundo as bases da sustentabilidade consome menos área de solo, gera menos deslocamentos de carro, utiliza os recursos urbanos já existentes e conserva energia. A

reabilitação possibilita uso eficiente do território e compacidade urbana (apud NAGLE, 2014, p.42).

A questão ambiental encontra-se extremamente vinculada à área de intervenção proposta para o Arco Tietê. A Marginal Tietê e seu rio são pontos importantes dentro desse contexto urbano e a revitalização da área, recuperação do rio e combate aos alagamentos na região encaixam-se dentro desse item.

1.6 Urbanismo Estratégico

Para compreender a proposta urbana para o Arco do Futuro e vinculá-la aos conceitos anteriormente descritos, faz-se necessário compreender o processo de urbanização da cidade de São Paulo, as condicionantes que levaram a atual configuração de sua estrutura urbana e em qual conceito de planejamento esta proposta se encaixa. Para tal, compreender o urbanismo estratégico é um ponto crucial.

O urbanismo estratégico como proposta de formulação de cidades mostra-se como uma decorrência do urbanismo planificador - amplamente difundido no período moderno - o urbanismo tipo liberal e concorrencial da década de 1980 e culmina no urbanismo frequentemente difundido a partir dos anos 1990, associado ao planejamento estratégico.

Para Ascher (2007), esse urbanismo planificador dos anos 1960 baseou-se principalmente nas teorias fordianas e tayloristas, sobretudo no quesito uso do automóvel e na amplitude que as cidades passaram a ter a partir de então. A produção do automóvel e o incentivo ao seu uso, associados a uma sociedade baseada na produção de bens de consumo e em uma separação entre as funções denominadas de direção e produção, levaram a um considerável crescimento urbano.

As cidades estenderam-se graças, sobretudo, ao automóvel; grandes conjuntos verticais ou "horizontais" acolheram os trabalhadores das novas indústrias; os modos de vida mudaram, estruturados na base de um assalariado relativamente estável, do aumento do poder de compra ("o operário fordiano") e de uma proteção social (estado providência) que permitiram o desenvolvimento do crédito, a compra de uma viatura, o acesso a um alojamento unifamiliar, a aquisição de bens eletrodomésticos, o uso do frigorífico. Automóvel, frigorífico e urbanização periférica

conduziram ao desaparecimento parcial do pequeno comércio e ao desenvolvimento de grandes superfícies comerciais e, mais tarde, dos centros comerciais (ASCHER, 2007, p. 02).

A crise econômica se instaurou nas grandes metrópoles em meados dos anos 1970 e 1980 e contribuiu para uma mudança no sistema de urbanismo planificador difundido até então. A crise econômica, associada às altas taxas de desemprego, foram fortes impulsionadores da mudança de política urbana.

De fato, as preocupações dos poderes locais tinham mudado em relação ao período precedente: desemprego e crise das finanças locais tinham-se tornado os dois principais problemas. Era preciso desenvolver o emprego, melhorar os recursos e fazer economias. Isto traduziu-se no plano da política urbana por duas orientações principais: atrair novas atividades econômicas e investimentos imobiliários, reformar a gestão dos assuntos públicos (ASCHER, 2007, p.4).

Dessa realidade, passa a surgir um urbanismo denominado de “concorrencial”, similar à lei da “melhor oferta”, expondo atrativos para atrair investimentos e tecnologias para determinadas regiões, visando diminuir os efeitos da crise econômica que se instalava.

Como acontece, a partir desse contexto, a mudança para o denominado urbanismo estratégico? Para Ascher (2007), “o contexto pós-fordiano é marcado pelo desenvolvimento das novas tecnologias da informática e da comunicação que tornam possíveis mudanças estruturais nas maneiras de produzir e de consumir.

As performances das atividades econômicas dependem, de fato, da sua capacidade:

- a) Para responder depressa as necessidades variadas e em mudança;
- b) Para se posicionar em mercados em que a concorrência se joga cada vez mais à escala internacional e em termos de qualidade;
- c) Para dispor de assalariados muito qualificados e para os conservar.

A cidade contemporânea passa por mudanças cada vez mais aceleradas. Nesse contexto, o urbanismo estratégico difere-se do urbanismo planificador das décadas de 1960 e 1970 por uma ênfase maior nas ações e na participação dos agentes sociais que integram o público alvo e que demonstram algum interesse ou forma de influenciar o planejamento proposto.

Assim, o planejamento estratégico das cidades acaba enfatizando a importância dos projetos urbanos.

A relação dialética entre o plano e o projeto urbano presente no Planejamento Estratégico rejeita formalmente a hierarquia do planejamento convencional. O projeto não é mais visto apenas como um produto derivado do planejamento, onde os seus impactos supostamente obedecem uma lógica pré-estabelecida nos objetivos do plano. No Planejamento Estratégico, portanto, o projeto abandona a posição passiva diante do plano urbano podendo até mesmo redirecioná-lo (BRANDÃO, 2002, p.02).

A *mercadotecnia*⁵ da cidade (Borja & Forn, 1996), a prerrogativa de “venda da cidade” tornou-se uma das funções básicas dos governos locais, que culminaram na transformação da cidade em mercadoria a ser vendida, num mercado competitivo que se estende à outras cidades que competem dentro dessa esfera mercantil. Para tal contexto, o marketing urbano foi imposto cada vez mais como um requisito determinante no processo de planejamento e gestão das cidades (ARANTES et al, 2000).

É característico do urbanismo estratégico considerar as cidades como polos de prestação de serviços e geração de renda, que coexistem dentro de um espaço competitivo que atrai investimentos e empregos, considerando as cidades como centros dentro de uma rede mais densa e expandida. Além disso, o urbanismo estratégico se concentra em ações de curto, médio e longo prazo - como o caso de projetos de requalificação urbana - e foca suas ações em pontos denominados estruturais, cuja influência afeta o sistema como um todo, de forma mais contundente. O urbanismo estratégico, portanto, não atua sobre os pontos considerados mais importantes, mas sobre aqueles pontos críticos que tem o poder de catalisar mudanças importantes.

Para Castells (1990),

⁵ Termo criado por Borja & Forn (1996) para designar a cidade como mercadoria dentro de um contexto político-urbano-econômico e inserida dentro da esfera do “marketing urbano” imposto ao planejamento urbano. Segundo Maricato, Mattos, Meyer, Rolnik e Someck (2000, p.78) “ai encontraríamos as bases para entender o comportamento de muitos prefeitos, que mais parecem vendedores ambulantes que dirigentes políticos”.

A flexibilidade, globalização e complexidade da nova economia exigem o desenvolvimento do planejamento estratégico, apto a introduzir uma metodologia coerente e adaptativa face à multiplicidade de sentidos e sinais da nova estrutura de produção e administração (CASTELLS, 1990 apud ARANTES, VAINER, MARICATO, 2000, p.76).

As cidades transformam-se em mercadorias, divulgadas e promovidas através do marketing urbano. Nesses casos, em qual produto essa cidade pode se transformar?

Especialistas em marketing urbano sugerem que as propostas urbanas partam de um diagnóstico prévio das características de cada cidade e dos mercados aos quais ela pode ser vendida, incluindo uma “pesquisa de mercado” do tipo de consumidor ideal para essas cidades. Contudo, a venda da cidade globalizada é, necessariamente, a venda de atributos específicos de insumos valorizados pelo mercado transnacional (ARANTES, et al, 2000) que atraiam novos investidores e capital: “espaços para convenções e feiras, parques industriais e tecnológicos, oficinas de informações a investidores e empresários, torres de comunicação e comércio, segurança” (BORJA & FORN, 1996, p.34).

Essas características associam-se às cidades articuladas a uma economia global, cujo requisito mínimo é a constituição de um centro urbano de gestão e serviços avançados, organizados ao redor de aeroportos internacionais, sistemas avançados de telecomunicação, centros financeiros e comerciais, que funcionem como apoio ao investidor internacional.

Bryson (2004 apud Saboya, 2008) sugere as seguintes etapas para o planejamento estratégico:

- 1- Iniciar e pactuar um processo de planejamento estratégico
- 2- Identificar os requisitos legais
- 3- Esclarecer a missão e os valores
- 4- Avaliar os ambientes interno e externo
- 5- Identificar as questões estratégicas
- 6- Formular as estratégias para responder às questões
- 7- Revisar e adotar as estratégias ou o plano estratégico

- 8- Definir a visão de futuro
- 9- Desenvolver um processo de implementação do plano estratégico
- 10- Reavaliar as estratégias e o processo de planejamento estratégico

Esse urbanismo representou uma transposição dos conceitos do planejamento de empresas para o planejamento urbano (KAUFMAN; JACOBS, 1987), sendo representado em sua maior instância pelo Estatuto da Cidade, que regulamentou dispositivos constitucionais da Política Urbana.

Um mecanismo proposto pelo Estatuto das Cidades que legitima a proposta do planejamento estratégico é o Plano Diretor Estratégico, como um instrumento de planejamento urbanístico que tem como função sistematizar o desenvolvimento físico, econômico e social do território municipal, visando melhor qualidade de vida para a população.

Segundo Borja e Castells (1997), se os projetos urbanos estiverem comprometidos com a competitividade econômica, integração social e sustentabilidade ambiental, eles devem ser incorporados ao Plano Diretor para que tenham sua unidade e coerência asseguradas. O Planejamento Estratégico, com sua proposta fortemente participativa e buscando consenso e coerência social, transfere estas qualidades aos projetos urbanos possibilitando a eles mais legitimação e visibilidade. Ainda segundo os autores, o oposto também pode ocorrer e projetos urbanos bem sucedidos podem dar ao Planejamento Estratégico credibilidade e senso de eficácia.

Os projetos urbanos contemporâneos se propõem a ter um significado estratégico, articulado a outros projetos pontuais inseridos em um plano maior, com intuito de provocar efeitos benéficos e transcendentais à área da própria intervenção. Para atingir tal objetivo, esses projetos precisam ser incorporados a uma rede de intervenções pontuais articuladas com um objetivo maior: requalificar áreas mais vastas (MADEIRA, 1999).

Amparada por esses conceitos, a proposta para o Arco do Futuro configura-se como proposta de planejamento estratégico, propondo ações de curto, médio e longo prazos e se

apoiando no Plano Diretor como instrumento global e estratégico da política de desenvolvimento urbano.

O urbano face à sua complexidade inerente exige uma visão sistêmica dos processos que constituem a cidade e seu desenvolvimento. Nas economias de mercado os municípios não só podem influenciar a forma de desenvolvimento urbano por meio do design apenas, como também por meio da implementação de um sistema coerente e consistente de normas de uso da terra, investimentos em infraestrutura e aplicação de impostos ou incentivos territoriais. Pois as condições econômicas externas estão em constante mudança e são imprevisíveis em médio e em longo prazo – a exemplo das constantes crises internacionais na economia global – afetando diretamente a cidade e o processo de planejamento e investimentos. Em longo prazo, a forma da cidade dependerá da maneira como o mercado imobiliário reagirá aos incentivos e desincentivos criados por regulamentos, investimentos públicos, infraestrutura e impostos sobre a cidade. Assim, as cidades e seus respectivos departamentos de planejamento urbano, de escala regional, devem acompanhar permanentemente a evolução da estrutura espacial da cidade, ajustando-a e equilibrando-a à natureza dos incentivos e desincentivos sobre a ocupação do espaço (SILVA et al, 2016, p.08).

Entretanto, outra característica do marketing urbano é a apreciação da “arquitetura icônica”, que vincula-se a obras projetadas com intuito de marcar o território em questão, representando quase sempre anseios e interesses políticos ou econômicos. Sem resultar em um desenho consistente com a condição real da população de sua área de abrangência, os projetos previstos para esses espaços públicos acabam, quase sempre, resultando em espaços artificiais, sem ligação com os residentes e usuários da região e sem tradição com a identidade local. Assim, observa-se uma dramatização da vida pública, que exclui a população original desses espaços (PASQUOTTO, MEDRANO, 2014).

Nessa mesma linha de pensamento, Lefebvre (2001) aponta que a cidade, outrora valor de uso, é transformada em mercadoria e tem pouco a pouco seu valor substituído pelo de troca, dando ênfase ao espaço privado em detrimento a sua totalidade orgânica e seu sentido de pertencimento.

(...) o direito à cidade (não à cidade arcaica mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais etc.). A proclamação e a realização da vida urbana como

reino do uso (da troca e do encontro separados do valor de troca) exigem o domínio do econômico (do valor de troca, do mercado e da mercadoria) (Lefebvre, 2001, p. 139).

O modelo de cidade como mercadoria tem sido combatido, sobretudo quando apresenta como resultado a criação de espaços desconexos, sem tradição com a identidade do lugar e, principalmente, quando resultam em projetos onde a lógica econômica sobressai em detrimento à qualidade dos espaços produzidos.

Os conceitos anteriormente apresentados são alicerces teóricos da proposta urbana para o Arco do Futuro e seu eixo Arco Tietê. A explanação desses conceitos, seus significados e diretrizes vinculadas ao plano urbanístico são fundamentais para compreensão da proposta. Além desses conceitos, é principal incluir uma revisão bibliográfica sobre a política urbana praticada na cidade de São Paulo e suas consequências frente ao território urbano consolidado até o momento. Compreender as diretrizes políticas e urbanas que nortearam a consolidação de seu território é fundamental para o bom entendimento da atual e futura configuração da metrópole.

2. O URBANISMO EM SÃO PAULO

2.1 Retrospectiva Histórica

A estruturação da metrópole de São Paulo é resultado de uma série de processos que envolveram principalmente a ocupação urbana e a topografia do Planalto Paulista. No início do século XX a cidade de São Paulo havia se constituído na forma de um núcleo urbano relativamente estruturado com arredores articulados. Ainda no final do século XIX, com a expansão das linhas férreas e o aparecimento de novos loteamentos residenciais sustentados pelos bondes, a denominada “frente oeste” da cidade começou a ser desenvolvida. Em meados do século XX, já era possível reconhecer dois espaços distintos presentes na organização metropolitana da cidade: um, qualificado como propriamente urbano, e outro denominado suburbano.

Segundo Meyer, Grostein e Biderman,

Já era evidente que tanto no seu trecho urbano quanto no trecho suburbano, a dispersão da ocupação urbana e a baixa densidade eram então dados essenciais da metrópole, que passou a sofrer as consequências de ter se tornado o maior centro industrial brasileiro. A sua organização, portanto, estava diretamente condicionada pelos aspectos qualitativos da relação existente entre a industrialização e a urbanização (MEYER, GROSTEIN E BIDERMAN, 2004, p.35).

O processo de periferização e desadensamento da cidade de São Paulo iniciou-se na primeira metade do século XX, época em que começava também o processo de industrialização do país e as ações dos governos, tanto Estadual quanto Federal, eram direcionadas à preparação da cidade para fazer dela um grande polo industrial. Com esse objetivo em foco, o Estado trabalhava com a transferência de renda do setor agrícola para os setores industriais, de comércio e serviços. O interesse era investir em obras de construção civil, criando e modernizando o sistema de transportes e as vias de acesso à rede regional.

O foco dos investimentos governamentais estava voltado às ações que propiciassem melhores condições de desenvolvimento da indústria, sendo que uma dessas condições era

criar um modelo de produção do espaço urbano que se fundasse na reprodução da força de trabalho e da mão-de-obra barata.

Para Meyer et al (2004) a descrição do processo histórico de estruturação da metrópole paulistana está intimamente ligada à compreensão do desenvolvimento dos três elementos articulados que o constituíram:

- 1- A dispersão intensiva do padrão periférico, ou seja, regiões onde a segregação residencial teve um papel decisivo. De ordem socioespacial, o padrão periférico aponta para a dispersão da precariedade na malha urbana, sobretudo nas áreas centrais.
- 2- O deslocamento da função residencial para áreas desprovidas de atributos urbanos básicos. De caráter funcional, indica o deslocamento da função residencial para regiões de urbanização recente, o que contribui muitas vezes para o uso inadequado da infraestrutura de transporte, sobretudo o metrô.
- 3- A acentuada desarticulação do sistema de transporte público e dos fluxos responsáveis pela mobilidade intrametropolitana.

Para Bonduki (1998), durante a década de 1930, no Estado Novo, estavam disponíveis todos os elementos necessários para a construção e consolidação de uma política habitacional para o país, porém, apesar das boas intenções do governo Vargas em desenvolver uma política habitacional eficaz, os interesses de alguns grupos fizeram com que fosse perdida a chance de consolidar uma política voltada para a habitação popular no Brasil, ou seja, a política habitacional que continuou sendo aplicada foi a produção da casa pelo próprio trabalhador, em terreno periférico desprovido de serviços, infraestrutura e sem nenhuma fiscalização urbanística. Ainda segundo o autor, a incapacidade do Estado em formular e implementar uma política habitacional consistente para o país foi uma das principais causas da formação, expansão e consolidação de soluções informais de produção da moradia, entre elas o padrão periférico de crescimento em São Paulo.

Não se criou uma política, pensada e estruturada, para o recém surgido déficit habitacional, mas produziram-se condições para que a classe trabalhadora encontrasse por si só seus lugares para habitação, deixando de ser um problema imediato para o Governo.

Isto foi, na oportunidade, a política habitacional proposta (MORAES, 2007, p.19).

A partir dos anos 1940, o território metropolitano passou a ser estruturado por meio de um sistema rodoviário de grande abrangência territorial, causando uma transformação radical na estrutura urbana e ditando o crescimento da cidade a partir de então. Esse novo sistema passou a ser um modelo de organização física que respondeu de forma direta aos interesses econômicos instalados no território metropolitano de São Paulo e que corroborou com a era rodoviarista que se instaurava em todo o país.

Segundo Deák e Schiffer (2010), a segunda metade da década de 1950 se caracterizou pela implantação de uma nova fase da industrialização brasileira denominada “industrialização pesada”, pois destinava-se a incrementar a fabricação de bens de consumo e de produção. Esse processo consolidou a posição de liderança do Estado de São Paulo na economia nacional, aumentando as diferenciações socioeconômicas inter-regionais na medida em que reforçou a desigual implantação das condições de homogeneização do espaço econômico. A cidade passou a receber um número significativo de migrantes e imigrantes que vinham em busca de emprego e melhores condições de vida. O aumento significativo da população nesse período, associado à ausência de uma política habitacional, resultou em um consequente aumento da mancha urbana.

Figura 6- Figura 07: Evolução da mancha urbana na cidade de São Paulo ao longo do século XX

A expansão da mancha urbana da cidade de São Paulo está, portanto, diretamente vinculada a questões de desenvolvimento econômico, ao crescimento populacional e ao sistema rodoviarista, que incentivou e consolidou cada vez mais a expansão da malha urbana até regiões mais distantes. Todos esses elementos são importantes para a compreensão dos processos urbanos da São Paulo contemporânea.

Desde a década de 1970, o processo de urbanização paulistano ocupou áreas de matas e fundos de vale com avenidas e favelas, avançou sobre encostas íngremes e áreas de proteção a mananciais. Segundo Meyer et al (2004), a expansão urbana e a irregularidade ou clandestinidade no parcelamento do solo urbano são fenômenos associados e têm como produto a explosiva dissociação entre a oferta de habitação para a população de baixa renda e a efetiva construção de cidades. Ainda segundo os autores, dessa prática urbana emerge e se fundamenta o conceito de “urbanização sem cidades”, produto da omissão do poder público, tanto na oferta de infraestrutura quanto no controle adequado de atividades de parcelamento do solo urbano.

Os processos de exclusão e segregação espacial têm conduzido à mancha de expansão da área urbanizada da cidade. A valorização do solo urbano, vinculada à concentração de

investimentos públicos em determinadas áreas e à ausência de políticas públicas que atuem de forma eficiente nos processos de retenção especulativa da terra, contribuíram para agravar esses processos, que ainda dão origem à denominada cidade informal.

A cidade passa, com o tempo, a ter dinâmicas distintas, vinculadas à cidade formal e à cidade informal. As dinâmicas vinculadas à cidade informal permeiam adensamentos cada vez mais significativos em grandes favelas, reprodução cada vez maior de loteamentos irregulares e ilegais, espraiamento urbano e ampliação do número de favelas em áreas em situação de risco ambiental.

Segundo Milton Santos,

(...) nas cidades espraiadas há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes dessa época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação imobiliária e fundiária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando conseqüentemente, um modelo específico de centro-periferia. Ainda segundo o autor, cada qual dessas realidades sustenta e alimenta as demais, e o crescimento urbano é, também, o crescimento sistêmico dessas características (SANTOS, 2009, p.106).

Para Meyer et al (2004), a ocupação da área de proteção aos mananciais de abastecimento da Região Metropolitana de São Paulo é a expressão mais conflituosa e reveladora de um processo de ausência de políticas urbanas efetivas de desenvolvimento, visto que há regiões consolidadas que oferecem emprego, infraestrutura e transporte na região central da cidade e que sofrem continuamente com abandono populacional desde meados da década de 1960.

Figura 7- Figura 08- Mancha urbana da metrópole paulistana

Fonte: FRACALOSS, 2013

A dicotomia centro-periferia tem sido estudada ao longo das últimas décadas principalmente sob o olhar da habitação social. Para Martins (2011), a desigualdade social no Brasil e a dificuldade de acesso à cidade e à moradia social ocupam um papel central na abordagem das cidades e metrópoles. Os embates encontrados em ambas as localidades remetem à tensão entre assentamentos urbanos e preservação ambiental, no caso periférico, e à sociedade e o mercado, em áreas centrais.

No centro equipado, valorizado e com grande oferta de empregos, têm lugar as disputas territoriais associadas a um quadro edificado que se torna obsoleto para alguns tipos de usos, ficando sujeito à precarização pelo envelhecimento sem manutenção e ao abandono. É nesse contexto que se dá o confronto entre a propriedade fechada e sem uso aguardando valorização, a possibilidade de moradia de baixo custo, e os projetos de renovação que expulsam a população local de renda mais baixa (MARTINS, 2011, p. 66).

Do ponto de vista de Martins (2011), a habitação de interesse social é uma peça chave para modificar o embate centro-periferia e modificar a relação conturbada presente nessas áreas. Segundo a autora,

Se os desastres ambientais, na escala da cidade, são percebidos como decorrência do modo inadequado de tratamento dado à natureza, especialmente nas áreas de expansão urbana e em áreas ambientalmente

frágeis, por conta da ocupação informal, é necessário ver de forma associada a expansão periférica e o esvaziamento populacional do centro (MARTINS, 2011, p. 64).

2.1.1 Planejamento e zoneamento: resumo dos mecanismos e políticas públicas implementados em São Paulo

Quais mecanismos e instrumentos corroboram para a atual configuração da metrópole paulistana? Como a lei de zoneamento influenciou o desenho urbano?

Entende-se por zoneamento a legislação urbanística que varia no espaço urbano. “O zoneamento no Brasil, ao contrário do planejamento urbano, surgiu sem qualquer elaboração teórica, sem a participação de intelectuais estudiosos da cidade e sem a influência do pensamento estrangeiro” (DEÁK et al, 2010 – p. 178).

Segundo Villaça (1999), a história do zoneamento é totalmente distinta da histórica do planejamento urbano, uma vez que o zoneamento é um mecanismo separado do plano diretor. Ainda segundo o autor, esta é a razão pela qual o zoneamento é a prática de planejamento urbano mais difundida no Brasil, visto que “serve quase que exclusivamente para atender a interesses claros e específicos dos bairros da população de mais alta renda” (VILLAÇA, 1999, p.178).

O movimento para reforma urbana no Brasil teve início na década de 1980, atrelado principalmente às lutas por moradia e aos movimentos sociais que se tornaram um importante ator social que pressionava por reformas em várias áreas do Estado. Segundo Martins (2013), o movimento da Reforma Urbana levantou uma questão central, baseada nos danos causados pela retenção especulativa de imóveis sem utilização.

A valorização imobiliária – assim entendida como a valorização das localizações urbanas é produto da sociedade: investimentos públicos e privados. Portanto cabe retornar essa valorização a essa mesma sociedade que a gerou, de modo justo e repartido, pautado pelo interesse público. Foram consolidados conceitos como a Função Social da Cidade e da Propriedade Urbana; foram criados instrumentos como o IPTU progressivo

no tempo para imóveis sub-aproveitados bem como a outorga onerosa de direito de construir (MARTINS, 2013, p.02).

Nos anos finais da década de 1980, graças ao papel ativo desses movimentos por moradia e à mobilização social, foi enviada à Constituição de 1988 uma proposta de reformulação da legislação através da Emenda Popular da Reforma Urbana, que resultou no capítulo de política urbana da Constituição. Essa proposta solicitava viabilizar novos instrumentos urbanísticos, principalmente associados ao uso e ocupação do solo, numa tentativa de democratizá-lo.

Após a aprovação da Constituição de 1988, as lutas por instrumentos de regularização fundiária e política urbana continuaram ocorrendo. O modelo da Constituição de 1988 era descentralizador e proporcionava uma maior autonomia para os municípios, mesmo antes da aprovação do Estatuto da Cidade, cuja aprovação aconteceria apenas nos primeiros anos do século XXI.

O Estatuto da Cidade foi uma lei a nível Federal (Lei n. 10.257) de caráter progressista, que instituiu diretrizes e instrumentos de cumprimento da função social da cidade e da propriedade urbana, do direito à cidade, da gestão democrática da cidade.

“A agenda da reforma urbana mudou de escala: de um discurso periférico passou ao centro da política urbana nacional. Nunca na história do Brasil a política urbana foi tão debatida e disputada no nível local como no período de 2003-2006. A mudança de escala da ação, a nacionalização da disputa e a agregação de novos protagonistas trouxeram também muitas expectativas de resultados dessa nova maneira de tratar a política territorial” (BUENO, CYMBALISTA 2007, p. 29)

“Planejar o futuro da cidade incorporando todos os setores sociais, econômicos e políticos que a compõem [...] é o desafio que o Estatuto da Cidade impõe a todos os Planos Diretores, obrigatórios para as cidades brasileiras até 2006. Não queremos que o Estatuto da Cidade seja uma imposição meramente formal [...] o que interessa ao Ministério das Cidades e aos municípios brasileiros é que ele possibilite, através de seus instrumentos, que os cidadãos repensem as cidades onde vivem e trabalham”. [MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p.08]

Na cidade de São Paulo, as políticas e mecanismos de planejamento e zoneamento implementados nas últimas gestões foram bastante numerosos. Nos primeiros anos do século XXI, a inserção do Estatuto da Cidade (2001) orientou a consolidação do Plano Diretor

Estratégico de 2002, que passou a conduzir a política urbana e, associado à criação de subprefeituras, descentralizou o plano urbanístico.

Entre 2002 e 2004, ocorre o processo de elaboração com base nas diretrizes estabelecidas pelo PDE e de aprovação dos Planos Regionais Estratégicos (PREs) bem como das disposições gerais da Lei de Uso e Ocupação do Solo no âmbito de cada subprefeitura, num total de 31, lançando-se as bases para um planejamento urbano descentralizado. Foram detalhadas as tipologias de zonas de uso estabelecidas pelo PDE e criadas novas tipologias para o município de São Paulo, alterando uma situação de 32 anos sem uma nova legislação de uso e ocupação do solo em uma cidade em constantes e rápidas transformações. Cada um dos PREs estabeleceu objetivos e diretrizes de desenvolvimento urbano e ambiental em seu território, os quais se concretizaram nas propostas para os elementos Estruturadores e Integradores do PDE e nas disposições da Disciplina do Uso e Ocupação do Solo. (ALVIM, KATO, CASTRO e ZIONI, 2006, p.16)

O plano diretor de São Paulo aprovado em 1988 não havia sido aplicado. Já a lei de zoneamento, de 1972, teve grandes impactos na cidade, principalmente pela delimitação de coeficientes de aproveitamento distintos por zonas, tendo sido o principal instrumento legal a favorecer o crescimento da cidade segundo os interesses da elite. [VILLAÇA, 2005].

A lei de zoneamento incentivava a produção de edifícios altos e isolados no centro do lote, criando um espaço empobrecido (MARTINS, 2013). Essa proposta determinava que os edifícios que reduzissem sua taxa de ocupação seriam beneficiados com um coeficiente de aproveitamento maior. A redução da taxa de ocupação não representava uma opção técnica, uma vez que implicações ambientais não era levadas em consideração para tal adoção, já que garagens poderiam ocupar o subsolo, impermeabilizando a área do lote, mas sim a busca por um padrão urbanístico. Esse padrão, associado ao marketing imobiliário e à crescente violência urbana, incentivou um modelo de moradia que “negava o espaço público, a urbanidade e a diversidade dos centros urbanos” (MARTINS, 2013, p. 08).

A inserção do Estatuto da Cidade em 2001 propôs instrumentos para promover a função social da cidade e da sociedade. Um desses instrumentos foi o Plano Diretor Estratégico de

São Paulo, acompanhado pela revisão da Lei de Zoneamento (2004) e por outros instrumentos inovadores, que tinham como finalidade proteger os imóveis da especulação⁶.

Um instrumento associado à função social e inserido no Plano Diretor Estratégico (2002) foi o Plano Municipal de Habitação (2002), também proposto nos primeiros anos do século XXI. O plano foi elaborado a partir de um diagnóstico das necessidades habitacionais do município e das estimativas para sua evolução. A versão do documento destinada a debates públicos, divulgada em agosto de 2003, foi coerente com as diretrizes habitacionais do PDE e apresentou metas de atendimento até o ano de 2012. Dentre os objetivos propostos pelo executivo municipal, destacavam-se:

- i- Garantir melhor aproveitamento da infraestrutura instalada e das edificações existentes, de forma a barrar o avanço da população para as áreas periféricas que não possuem infraestrutura instalada e para áreas de proteção ambiental;
- ii- Consolidar, através da ação conjunta da população e do poder público, a moradia social nas áreas centrais, mediante a requalificação das áreas de cortiços, a reforma/reciclagem de edifícios vazios ou subutilizados, a recuperação para uso habitacional de imóveis de valor histórico arquitetônico, e a produção de novas unidades habitacionais de interesse social;
- iii- Articular os programas dirigidos à consolidação da habitação de interesse social nas áreas centrais com programas de incentivo ao retorno das famílias de renda média para o centro, a fim de garantir, nessas áreas, a máxima diversidade social e de usos;
- iv- Garantir a manutenção da população de baixa renda nas áreas afetadas por planos e programas de renovação urbana, tendo em vista os efeitos destes na valorização imobiliária;

Quanto à participação e a inclusão social, foram propostos os seguintes objetivos:

⁶ Na revisão do Lei de Zoneamento de 2004, algumas inovações importantes foram incluídas, como as Zonas Especiais de Interesse Social (Zeis), os Estudos de Impacto de Vizinhança e as Zonas de Preservação ambiental.

- i- Propiciar a participação da população moradora e dos movimentos que lutam por moradia, bem como das universidades, ONGs e entidades empresariais, na definição das ações e prioridades e no controle social da política habitacional;
- ii- Consolidar o Conselho Municipal de Habitação e demais instâncias de participação do setor, como as conferências Municipais de Habitação e o Orçamento Participativo;
- iii- Fornecer gratuitamente assessoria jurídica, bem como de engenharia e arquitetura, a indivíduos, entidades, grupos comunitários e movimentos na área de habitação de interesse social;

Quanto ao financiamento da habitação social, ficaram definidas as seguintes diretrizes:

- Articular, de forma democrática, as instâncias municipal, estadual e federal de política e financiamento habitacional, visando a otimização dos recursos disponíveis;
- Facilitar o acesso e a permanência das famílias de baixa renda nas linhas de financiamento público para Habitação de Interesse Social;
- Destinar recursos provenientes da outorga onerosa do direito de construir para investimentos em programas habitacionais de interesse social e recuperação dos assentamentos da população de baixa renda.
- Manter e ampliar programas de financiamento para a autoconstrução da moradia.

O diagnóstico das necessidades habitacionais, que serviu de base para o levantamento da demanda prioritária e para a definição de uma estimativa de atendimento até o ano de 2012, partiu da premissa de que a solução habitacional encontrada pelas próprias famílias gerou três formas de moradia popular e precária: cortiços, moradias construídas em loteamentos irregulares e favelas.

Transformar o imenso estoque de cortiços, casas autoconstruídas em lotes irregulares, e favelas, em moradia digna, através de processos de regularização jurídico-urbanística e de recuperação física, constitui o principal componente das necessidades habitacionais do município (Plano Municipal de Habitação, 2000).

As gestões urbanas na cidade focaram suas políticas em cumprir tais objetivos e em solucionar, pelo menos em parte, os problemas de habitação e urbanidade em São Paulo. A partir dos anos 2000, o Centro passou a ser ponto de interesse dessas gestões e a tentativa de requalificá-lo e torná-lo novamente uma região atrativa para habitação foi o foco dessas gestões. Paralelamente a isso, as áreas periféricas e de risco ocupadas por favelas e população de baixa renda também tornaram-se foco dessas gestões, principalmente a partir do ano 2009.

A revisão do Plano Diretor Estratégico (ver item 2.2), realizada em 2014, na gestão do prefeito Fernando Haddad, focou seus objetivos na tentativa de tornar São Paulo uma cidade mais humana e equilibrada e combater, principalmente, as longas viagens diárias que grande parte da população realiza. A busca pelo equilíbrio social, ambiental e econômico, aumentando a qualidade de vida da população e incentivando formas diferentes de locomoção e moradia, tornaram-se princípios norteadores desse novo plano para a cidade.

A proposta do Arco do Futuro mostra-se como uma resposta a esse enfrentamento urbano, que engloba tanto questões vinculadas à habitação, quanto a um crescimento estruturado da cidade. Nesse contexto, a região central de São Paulo é um dos grandes chamarizes da proposta urbana, visto a sua importância histórica, geográfica, econômica e estrutural na configuração da metrópole contemporânea.

2.1.2 Histórico dos projetos de requalificação urbana na área central

Antes de iniciar a retrospectiva dos projetos de requalificação urbana na região central de São Paulo, é pertinente definir com mais detalhes o que o termo requalificação urbana significa.

Segundo Vosgueritchian (2015), dentro do campo do urbanismo contemporâneo tem sido freqüente a experiência de projetos que objetivam o redesenvolvimento urbano e a reestruturação de parte decadente de uma porção da cidade, visando reviver ou reinstalar vitalidade econômica nessas áreas. Esse movimento contra a decadência urbana, segundo a autora, tem bases na idéia de sustentabilidade urbana, “na visão de que um sistema deve

perdurar e ser capaz de permanecer diverso e produtivo através do tempo”. (VOSGUERITCHIAN, 2015, p. 47).

Esse interesse pela reestruturação e redesenvolvimento de espaços urbanos é pautado pelas evidências recentes de que a população global urbana já ultrapassou a população rural. As projeções demográficas da Organização das Nações Unidas (ONU) estimam que 70% da população mundial residirão em cidades até 2050. No Brasil, mais de 84% da população vivem em cidades, sendo que esse número na região sudeste do país já atingiu 93% (IBGE, 2010).

À medida que o mundo torna-se majoritariamente urbano, mostra-se importante compreender os processos que acompanham essa dinâmica. As áreas urbanas são ativas e geram, por si sós, necessidade de expansão, contração e reestruturação interna em resposta às mudanças econômicas e sociais de seus habitantes.

Essas transformações econômicas e sociais modificam as demandas espaciais, que podem levar à intensificação da utilização de algumas áreas em detrimento de outras, por exemplo. O tecido material das cidades é frequentemente alterado por essas demandas, resultando em demolição de algumas propriedades, recuperação de outras, alteração de usos, criação de novos empreendimentos e, até mesmo, abandono de áreas e edificações. Segundo Vosgueritchian (2015), essas demandas não modificam apenas o tecido material das cidades, influenciam também na necessidade de reconfiguração das demandas e prestação de serviços públicos e infraestruturais, não apenas em sua configuração física, mas também em sua operação e gestão.

Este repensar da evolução das cidades está diretamente ligado ao desafio contínuo da economia global, junto às suas variações demográficas, devido à busca de melhores condições de trabalho e moradia e qualidade de vida, que, combinados, invocam um pensamento quase calamitoso, de que todo o território do planeta possa se tornar uma cidade interminável. O empenho contra a então decadência de espaços urbanos consome vastos esforços, especialmente largas somas de capital, justificado como uma reforma necessária para despertar o motor econômico (VOSGUERITCHIAN, 2015, p. 49).

O estímulo às iniciativas de desenvolvimento urbano em lugares considerados degradados parte da consideração de que a decadência, a disfunção e o descontrole devem ser eliminados do tecido urbano e precisam, por sua vez, de renovação.

O conceito “renovação urbana” está intrinsecamente associado à aspiração de se fazer “melhor” uso do solo em áreas urbanas centrais. Segundo Vosgueritchian (2015, p.50), “essa aspiração deu início à implementação de massivas remoções de populações pobres e destruição de moradias consideradas impróprias”. Mesmo o sucesso econômico de alguns projetos de renovação urbana não conseguiu frear a insatisfação da camada de população empobrecida e desfavorecida que se viu deslocada de sua área de origem, dando procedência a processos de gentrificação⁷.

A descapitalização do governo e a ausência de verbas para projetos urbanos de grande escala ocasionaram a queda nos investimentos destinados à intervenção urbana. Os governos recuaram seu envolvimento nesses projetos, oferecendo-os à iniciativa privada em troca de sanções em impostos e benefícios financeiros.

*Parcerias como essas tinham a forma de uma ligação direto do Estado com os moradores locais, ou de **parcerias público-privadas**. No primeiro caso, os indivíduos investiam em sua propriedade com recursos próprios, recebendo alguns incentivos de entidades voluntárias e/ou públicas. No entanto, a forma mais comum destas parcerias público-indivíduo foi o incentivo de municípios, por meio de permissões legais específicas e deduções fiscais, de promover a atração de moradores de classe média ou média alta em bairros de baixa renda, geralmente próximos de centros de serviços atraentes, provocando o deslocamento de moradores menos avantajados para outros locais (VOSGUERITCHIAN, 2015, p. 60 – grifo nosso).*

No caso das parcerias publico-privadas, cujo foco enfatiza o lucro e investimentos financeiros rentáveis, observa-se a existência de extensas incorporações imobiliárias que recebem sanções especiais das autoridades locais, como isenção de impostos ou acréscimos na capacidade construtiva. Nesses casos, quando o projeto de requalificação urbana é

⁷ O termo gentrificação foi utilizado em 1964 pela socióloga britânica Ruth Glass para descrever o fluxo de pessoas da classe média que deslocou moradores de classe baixa de bairros urbanos. A socióloga ilustra a gentrificação ao citar o exemplo do bairro de Islington, no norte de Londres, onde modestos e velhos chalés foram tomados quando suas licenças expiraram e transformados em residências elegantes e caras.

promovido pela parceria com instituições privadas, nota-se uma maior possibilidade de assegurar os objetivos econômicos, muitas vezes em detrimento às condicionantes sociais.

Esse estilo mais comercial de redesenvolvimento urbano é bastante evidente a partir da década de 1980 reflete, segundo Roberts e Sykes (1999), um conjunto de mudanças na natureza e estrutura do controle e da filosofia política.

Desde os anos 1970, a paisagem física dos centros urbanos se alterou radicalmente até a década de 1980, refletindo a demarcada setorização proposta pelos códigos de zoneamento modernistas e denominada por uma arquitetura homogênea e funcionalista. Esses espaços foram marcados pelo legado de planejamento do pós-guerra e foram caracterizados por ambientes físicos pobres, sistemas de tráfego bastante hostis para os pedestres, espaços comerciais decadentes e economias dominadas pelos serviços, levando áreas inteiras das cidades a tornarem-se desertos culturais após o horário comercial. Desde então, a paisagem urbana das grandes cidades e os seus centros têm sido foco de novos investimentos e desenvolvimentos urbanos. A década de 1980 viu uma “reimaginação” dos centros urbanos na qual se envolveu uma combinação de aprimoramentos físicos e de uma valorização de espaços culturais emblemáticos que pudessem transformar a imagem das cidades. Esta reimaginação foi, no campo da arquitetura, expressa por elementos pós-modernos, incluindo elementos do patrimônio histórico e do imaginário cultural coletivo, festivo e nostálgico, assim como a gentrificação, para dar nova vida a esses espaços. Esta combinação de elementos em decorrência da desindustrialização deu origem a novas políticas de redesenvolvimento urbano, que, em meados das décadas de 1980 e 1990, passa a denominar-se regeneração urbana (VOSGUERITCHIAN, 2015, p. 64)

A prática da atividade de regeneração urbana é mais recente e, assim como os outros termos “requalificação urbana” e “renovação urbana”, necessita de definições. Segundo Couch (1990), regeneração urbana é algo além da renovação urbana. Segundo o autor, a renovação urbana é resultado da ação de forças econômicas e sociais sobre áreas urbanas acarretando mudança física, no uso ou intensidade do uso do solo e dos edifícios.

Para Roberts e Sykes (1999), a regeneração urbana pode ser vista como resultado de uma interação entre vários processos, visando a resolução de problemas urbanos, proporcionando melhorias duradouras nas condições econômicas, físicas, sociais e ambientais de uma área que tenha sido modificada. Esta é uma atividade intervencionista,

de ações coordenadas entre os setores público, privado, voluntário e comunitário, mobilizando esforço coletivo e fornecendo bases para negociar soluções adequadas, mostrando uma tendência ao conceito de urbanismo estratégico.

Contudo, estaria a regeneração urbana livre da especulação imobiliária e de resultados negativos, associados à gentrificação?

Quadro 1- Conceitos dos tipos de intervenção no espaço urbano

CONCEITO	
Rabilitação urbana	Tem como objetivo, além de preservar, conservar e aproveitar os recursos disponibilizados pelo patrimônio construído, dotá-lo de capacidade de resposta perante às exigências da vida contemporânea; integrar objetivos e princípios sociais, ambientais, culturais e de sustentabilidade, além de impulsionar a dinamização econômica de áreas em declínio (PINHO, 2009)
Revitalização urbana	Desenvolve estratégias e promove um processo com caráter inclusivo e integrador, capaz de promover iniciativas, projetos e atuações de caráter transversal e setorial, sendo um instrumento de gestão coletiva do território. Ao longo do tempo, a desatualização das zonas da cidade – principalmente as centrais – chamaram a atenção pela necessidade de proporcionar novas funções a esses espaços.
Requalificação urbana	É sobretudo um instrumento para melhoria das condições de vida da população, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infraestrutura e a valorização do espaço público com medidas de dinamização econômica e social. Procura reintroduzir qualidades urbanas a determinadas áreas. Tem um caráter mobilizador, acelerador e estratégico de novos padrões de organização territorial e melhor desempenho econômico. (GUERRA, MOURA, SEICAS, FREITAS, 2006)
Regeneração urbana	Processo econômico que faz aumentar o que diminuiu: ampliar o investimento onde ele retrocedeu; aumentar o emprego onde este diminuiu; aumentar o gasto do consumidor e a população, proporcionando crescimento econômico. Visão e ação integradora e abrangente que leva à resolução de problemas urbanos e que procura trazer melhorias duradouras nas condições econômicas, físicas, sociais e ambientais de uma área que tenha sido sujeita a mudanças.
Renovação	Marcada pela ideia de demolição do edificado e substituição por nova construção,

urbana	geralmente com características morfológicas e tipológicas diferentes e com novas atividades econômicas adaptadas ao processo de mudança urbana. O processo geralmente é responsável pela expulsão de parte da função residencial das regiões centrais.
---------------	--

Fonte: autora, a partir de referências estudadas

2.1.2.1 O contexto: região central de São Paulo

A região central de São Paulo e todo seu entorno perdeu população e atividades econômicas na década de 1960. Esse esvaziamento populacional, o abandono dessa área estruturalmente consolidada e foco de grande parte das viagens diárias realizadas na cidade é alvo de vários projetos urbanos há algum tempo.

Algumas gestões permearam esse interesse pela região central da cidade e trabalharam políticas públicas e projetos de requalificação e renovação urbana focados nessa área. Nos últimos trinta anos, foram elaborados seis planos para a região central, resultando no programa PROCENTRO, que procurava reverter essa degradação funcional, ambiental e paisagística na região.

A comissão do programa PROCENTRO, que era formada por representantes de várias secretarias municipais e empresários organizados, elaborou diversos planos para a região. No final da década de 1990, a Prefeitura criou a Operação Urbana Centro, na tentativa de fortalecer os projetos vinculados à área e incentivar novamente sua ocupação. Como incentivo, ofereceu um coeficiente de rendimento que variava de seis a doze, sendo que no mesmo período o coeficiente máximo da cidade era quatro.

Apesar desse incentivo, a Operação Urbana Centro resultou em pouco interesse dos empreendedores, pois a grande maioria das propostas não oferecia a compra de potencial construtivo⁸, o que interessava aos grandes investidores que fizeram propostas para a

⁸ A compra de potencial construtivo dá ao dono do terreno o direito de exceder os limites de construção estabelecidos pela legislação municipal. O valor proveniente da compra de potencial

região. Em comparação, no mesmo período, a Operação Urbana Faria Lima demonstrava ser alvo de mais propostas e real interesse desses grupos de investimento.

Embora vários nomes sejam dados às intervenções urbanas em áreas centrais, é possível aglutinar esses processos sob duas definições: renovação e reabilitação urbanas. Um estudo simplificado desses processos evidencia, na renovação urbana, um objetivo de substituição de edificações envelhecidas, desvalorizadas, que apresentam problema de manutenção, por edifícios novos e maiores, com muita demolição, aglutinação de terrenos contíguos e aumento da ocupação do solo (pelo menos em termos de área construída (MARICATO, 2001, p).

A política para a Área Central de São Paulo nos primeiros anos do século XXI compreendeu a gestão da prefeita Marta Suplicy (2001-2004), que iniciou um amplo debate sobre a situação do Centro. Segundo Tsukumo (2007), a prefeita assumiu a Prefeitura de São Paulo sob grandes expectativas dos movimentos de moradia e das assessorias técnicas em relação à produção de habitação no Centro e a requalificação desse espaço através dessas ações.

No primeiro momento, a gestão apresentou o plano Reconstruir o Centro, elaborado pelo Procentro sob a coordenação da Administração Regional da Sé, que definia as diretrizes do governo para a área Central e indicava preliminarmente, o papel da habitação nesse contexto por meio do programa Morar no Centro. O plano Reconstruir o Centro não passou dessa etapa inicial, mas o Morar no Centro se desenvolveu dentro da estrutura da Sehab (Secretaria de Habitação) (DIOGO, 2004, p.107).

A segunda frente se constituiu pelo Plano de Reabilitação da Área Central (mais conhecido como Ação Centro), desenvolvido pela Emurb e atrelado a um contrato de financiamento com o BID.

A terceira frente, formada pelo Plano Diretor Estratégico de 2002 (PDE) e pelo Plano de Habitação, apesar de não se relacionar exclusivamente com a Área Central, é fundamental para a compreensão de seu contexto global.

Este conjunto de elementos compõe o pano de fundo do que efetivamente foi formulado como política habitacional para a área Central de São Paulo no Morar no Centro. Em maio de

construtivo é pago à prefeitura e esse valor é gerenciado em outros projetos pela mesma. Para o proprietário do terreno ou construtora interessada na região, a compra de potencial construtivo torna-se financeiramente mais vantajosa que a compra de uma fração de novo terreno, por exemplo.

2001, primeiro ano da gestão da Prefeita Marta Suplicy, a Sehab, o Procentro e a Administração Regional da Sé apresentaram o plano Reconstruir o Centro, como uma meta do programa do governo. Os objetivos desse plano eram:

A resgate do caráter público dos espaços públicos, a ampliação do uso residencial, a consolidação do caráter metropolitano da área central, uma atuação urbanística não excludente, uma gestão urbana voltada para o interesse coletivo e a redução da violência (DIOGO, 2004, p.109).

Para concretizá-los, foram propostos oito programas: Andar no Centro; Cuidar do Centro; Descobrir o Centro; Governar o Centro; Investir no Centro; Preservar o Centro e Trabalhar no Centro.

O programa Morar no Centro objetivava contribuir para o repovoamento da área central, viabilizar moradia para a população de baixa renda, reabilitar edifícios desocupados para uso habitacional e melhorar a qualidade de vida dos moradores da Área Central.

O programa também apontava como diretriz “buscar a diversidade social nos bairros centrais” [SEHAB, p.09]. Essa colocação, segundo TSUKUMO (2007), pode gerar duas interpretações distintas: uma garantia de que a população de baixa renda permanecesse no Centro numa situação de valorização imobiliária ou promoção social; ou a atração de outras classes sociais (classes médias e altas), uma vez que as classes populares já encontram-se no centro.

Em 2003, foi divulgado o Programa de Reabilitação da área Central da Cidade de São Paulo (Ação Centro) com o objetivo de promover o “desenvolvimento social e econômico, com diversidade da área Central de São Paulo, dinamizando e criando condições de atração e suporte de atividades compatíveis com o Centro Metropolitano e promovendo a reabilitação urbanística e ambiental da área” [DIOGO, 2004].

O Morar no Centro acabou sendo incorporado à Ação Centro, já que este previa ações mais gerais. A Ação Centro foi objeto de um contrato de financiamento, herdado da gestão anterior à Marta Suplicy. A gestão do programa ficou a cargo de instâncias de representação da sociedade civil e do poder público, e foi estruturado em cinco componentes:

- a) Transformação do perfil econômico e social da área central;
- b) Recuperação do ambiente urbano;
- c) Melhoria da circulação e dos transportes;
- d) Fortalecimento institucional do município;
- e) Reversão da desvalorização imobiliária e recuperação da função residencial, onde está incorporado o programa Morar no Centro como subcomponente.

Para atender às demandas de transformação da área central e mudanças no perfil econômico social foram propostas ações que tornariam viáveis essas melhorias e que atendessem também a questão da inclusão social, levando em consideração as camadas populares que coexistem no Centro.

Nas gestões seguintes, o programa Ação Centro teve seu perfil modificado. O programa deixou de abranger a região central e foi direcionado para reverter a decadência do Centro. O processo de “higienização social”, associado à região conhecida como Cracolândia, foi um dos focos desse novo programa.

O processo de expulsão é intenso nos núcleos de rápida valorização da região metropolitana. O edifício Martinelli é um exemplo dos procedimentos de recuperação efetuados em certas zonas, quando a valorização de imóveis torna-se incompatível com a presença da população de baixa renda. O poder público impõe reformas, cujo custo está fora do alcance dos moradores mais pobres, forçando com isso sua transferência para as áreas de periferia (KOWARICK, 1979 p.41).

Diversos incentivos fiscais foram oferecidos para impulsionar a valorização da área, principalmente os vinculados às dívidas de impostos de grande parte dos edifícios antigos do Centro, estimulando o parcelamento da dívida. Os incentivos, contudo, não foram suficientes para garantir o sucesso da proposta e em alguns casos prejudicaram o programa Morar no Centro, pois vários dos edifícios que estavam sendo cogitados para readequação ao uso voltado para HIS tiveram suas dívidas renegociadas e foram adquiridos pela iniciativa privada.

Um exemplo de projeto de renovação urbana na área central nesse período foi o Projeto Urbanístico Nova Luz, iniciado na gestão do prefeito de São Paulo Gilberto Kassab e parte integrante da Operação Urbana Centro. Segundo o Projeto Urbanístico Específico (PUE) de 2011, o plano tinha como princípios:

- a) Proteger a malha urbana – a malha urbana na forma de quadrícula é uma das principais características do bairro que deveria ser preservada. O objetivo do projeto era propor um mini-anel viário, para assegurar a acessibilidade ao interior da área da Nova Luz sem comprometer a qualidade urbana em seu interior. Essa estratégia permitiria que a rede remanescente possibilitasse formas mais sustentáveis de locomoção, como caminhadas, ciclismo e transporte público.
- b) Definir portais - Acentuar os pontos de entrada para a Nova Luz através da criação de referências. Estes eram definidos em pontos estratégicos para reforçar a transição para entrada na Nova Luz. O objetivo do projeto era melhorar e fortalecer essas passagens urbanas, enfatizando edifícios e valorizando os espaços públicos.
- c) Conectividade - Promover conexões francas com o entorno, melhorando a acessibilidade e deslocamentos entre os setores, fomentando caminhadas nas áreas comerciais e de lazer.
- d) Rede de áreas verdes - Criar espaços públicos de diferentes escalas associados aos existentes, criando uma ampla gama de funções e atividades para incentivar o uso das áreas públicas e os investimentos na região.
- e) Acessibilidade – através do sistema de transporte público local, potencializar a conexão com importantes pontos da cidade.
- f) Definição de setores de uso misto e âncoras - Para auxiliar na construção de senso de vizinhança, escala, orientação e legibilidade, as âncoras urbanas seriam estrategicamente localizadas e capazes de atrair público

para atividades de lazer, cultura e comércio. Seriam inseridas no projeto para reforçar as ligações entre os bairros e destinos, destacando visuais e aumentando a identidade do lugar.

Segundo Vosgueritchian, o projeto foi concebido para utilizar a ferramenta Concessão Urbanística, prevista no PDE de 2002. O uso dessa ferramenta passou a autorizar, por meio de licitação, uma concessionária a executar “obras de urbanização de interesse público, obtendo remuneração mediante as explorações da mais valia do solo, dos terrenos e das edificações destinadas a uso privados” (VOSGUERITCHIAN, 2015, p. 199).

Para os fins desta lei, concessão urbanística é o contrato administrativo por meio do qual o poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência, delega a pessoa jurídica ou a consórcio de empresas a execução de obras urbanísticas de interesse público, por conta e risco da empresa concessionária, de modo que o investimento desta seja remunerado e amortizado mediante a exploração dos imóveis resultantes destinados a usos privados nos termos do contrato de concessão, com base em prévio projeto urbanístico específico e em cumprimento de objetivos, diretrizes e prioridades da lei do plano diretor estratégico (SÃO PAULO, Lei nº 14.917, 2009, Art. 20).

Através desse instrumento, o poder público **transfere** ao poder privado a responsabilidade e os custos de execução, desapropriação e indenização dos terrenos, assim como os lucros provenientes da valorização imobiliária, que na maior parte dos casos é promovida pelo próprio projeto de renovação urbana.

O uso da ferramenta de Concessão Urbanística foi um dos pontos mais polêmicos do projeto Nova Luz, pois beneficiava a iniciativa privada (concessionária) nos tramites de indenizações e desapropriações de terrenos, que ao invés de serem utilizados como instrumento legal de interesse público e social, estavam gerando lucros para as mesmas empresas privadas, sem que esses investimentos públicos na região fossem repartidos pela sociedade como um todo.

No caso da concessão urbanística, o projeto urbano inclui a concepção do instrumento também como meio de financiamento da intervenção projetada. Ou seja, não se trata apenas de prever, quantificar e orçar obras públicas, mas também de gerar valor, a partir da transformação dos

espaços privados, para financiá-las. Para o Poder Público, esta é uma vantagem, na medida em que traz a possibilidade de fontes extra orçamentárias para viabilizar o investimento público. No entanto, dimensionar um projeto urbano também como negócio tem suscitado questionamentos sobre a representação do interesse público no Projeto Nova Luz (MALERONKA, 2000, p.10).

A falta de transparência e de interlocução entre os grupos afetados pelo projeto (moradores e comerciantes do bairro Santa Ifigênia) no estabelecimento de diretrizes e de um programa de ação para a área, também foram pontos extremamente criticados nesse processo. Esses problemas comprometeram o produto, o projeto urbanístico, tornando-o dissociado e sem comprometimento com o processo social.

Segundo entrevista de Raquel Rolnik concedida a Talita Bedinelli para o blog Raquel Rolnik, a ferramenta de concessão urbanística tem se mostrado perigosa frente à expectativa de lucro e usos rentáveis pela iniciativa privada. Quando indagada a respeito do projeto urbanístico Nova Luz, a arquiteta comenta:

O projeto está travado. O que é muito negativo para a área. A região merece uma reforma urbanística urgente, mas os termos propostos eram totalmente equivocados e acabou sendo bloqueado pela cidade civil. A ideia era pegar um pedaço inteiro da cidade, o bairro da Santa Efigênia, o mais antigo de São Paulo, que ainda tem o parcelamento do solo, o desenho dos lotes, do século 18, que tem um polo de eletroeletrônicos vivo, que tem moradores, chegar para uma empresa e falar: 'Toma, pega, com todo mundo que está dentro. Pode derrubar tudo, construir torres'. Dando ao setor privado o poder de desapropriação. A área já tem uma capacidade urbanística, então reforma as calçadas, apoia quem está lá para reformar e investir nos imóveis, expande as atividades que já estão acontecendo. É simples.

Segundo Kazuo Nakano (in STICA, 2001 apud VOSGUERITCHIAN, 2015),

Essas imagens que são utilizadas para se apresentar esses grandes projetos urbanos traduzem uma situação ali muito sedutora, com muitas cores, são imagens, e são fantasmagóricas, porque aquilo está completamente oco, está completamente esvaziado de um processo real na sociedade, você vê que aquilo está artificializado completamente (VOSGUERITCHIAN, 2015, p. 208).

Figura 8- Perspectivas ilustrativas do resultado do Projeto Nova Luz

Fonte: Projeto Nova Luz, 2011

As OpUrb em São Paulo têm tido como objetivos viabilizar a produção, principalmente de habitação popular, infraestrutura e equipamentos coletivos e incentivar os processos de urbanização de acordo com o Plano Diretor. Contudo, a ausência de um programa de atendimento social faz com que essas operações funcionem como um instrumento de exclusão social, a partir do pressuposto de que a população local de baixa renda é expulsa da área de abrangência da proposta.

A ausência de um projeto urbanístico que oriente a OpUrb e previna processos de gentrificação e exclusão social faz com que seu resultado seja apenas imobiliário e viário, sem integração com um contexto urbano mais completo e abrangente. A ausência de um plano que garanta a criação de novos espaços públicos, equipamentos sociais, áreas verdes e de lazer e a real valorização da área faz com que investimentos sejam concentrados nessas obras viárias (que valorizam o transporte individual em detrimento ao transporte coletivo) e em ações que priorizem apenas a especulação imobiliária da região.

O Centro da cidade de São Paulo passou por diversas tentativas de requalificação nas últimas décadas e inúmeros programas que visavam atrair ou legalizar a habitação nessa região. A região central da cidade é um dos pontos importantes da proposta Arco do Futuro e um ponto central de seu eixo, Arco Tietê.

Pelo histórico dos programas de requalificação, OpUrb e incentivos fiscais oferecidos para investimento nessa região, mostra-se necessário cautela no planejamento urbanístico dessas propostas e especial cuidado com a parceria público-privada e com o instrumento de concessão urbanística no quesito especulação imobiliária.

A especulação imobiliária deriva, em última análise, da conjugação de dois movimentos convergentes; a superposição de um sítio social ao sítio natural; e a disputa entre atividades ou pessoas por dada localização. A especulação se alimenta dessa dinâmica, que inclui expectativas. Criam-se sítios sociais, uma vez que o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, afeiçoando-os às suas exigências funcionais. É assim que certos pontos se tornam mais acessíveis, certas artérias mais atrativas e, também, uns e outras, mais valorizados (SANTOS, 2009 – p.106).

2.2 Plano Diretor Estratégico 2014

O Plano Diretor Estratégico é um instrumento global da política de desenvolvimento urbano, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município. A lei 13.430, de 13 de setembro de 2002, instituiu o Plano Diretor Estratégico e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo. A lei definiu, também, os Planos Regionais, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, o Plano de Circulação e Transporte e o Plano de Habitação, como documentos complementares ao Plano.

O PDE como ferramenta ímpar para a política urbana no município é um instrumento cujo tempo de consolidação é amplo, contando, portanto, com revisões previstas a cada dez anos. A última revisão, realizada durante o ano 2013, deu origem a um Plano Diretor

Estratégico revisado, cujos objetivos vinculam-se principalmente à consolidação da metrópole contemporânea sustentável.

Foram diversos os encontros em que universidades, sindicatos, corporações, organizações da sociedade, arquitetos, urbanistas e consultores se uniram para pensar a metrópole paulistana e trabalhar propostas e diretrizes que respondessem às demandas urgentes por melhoria na qualidade de vida.

O antigo PDE (2002) não conseguiu frear a expansão horizontal da cidade, a especulação imobiliária em diversos bairros e principalmente o uso do transporte individual. A configuração socioespacial da cidade ainda vinculava-se às diretrizes viárias com foco industrial e comercial, levando à expansão horizontal cada vez mais acentuada.

Figura 9- Expansão da mancha urbana no período entre 2001 e 2008 e Figura 10- Projeção da Expansão da Mancha Urbana da RMSP em 2030

Figura 10

Figura11

Fonte: Nobre et al, 2010.

O atual plano em vigência tem como objetivo frear essas condicionantes e aplicar uma legislação voltada à reestruturação da metrópole paulistana, reequilibrando e humanizando a cidade. Para tal, a Lei n. 16.050/2014, que instituiu o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, estabeleceu a consolidação de um conjunto de instrumentos urbanísticos de transformação da cidade, dentre eles:

- i- Áreas de intervenção urbanística (AIU)
- ii- Eixos Estruturais da Transformação Urbana
- iii- Projetos de Intervenção Urbana (PIU)

- iv- Macroárea de estruturação metropolitana
- v- Rede de estruturação urbana
- vi- Programas estruturadores de Desenvolvimento Econômico

A revisão do PDE impulsionou as discussões sobre ambientes urbanos mais saudáveis e sustentáveis, dialogando com outras soluções para a problemática das grandes metrópoles. A quebra de paradigma quanto à mobilidade urbana é marcante nas propostas desse novo Plano Diretor, que busca fornecer incentivos ao maior adensamento próximo às vias consolidadas de transporte público, estimulando o uso do transporte coletivo em detrimento ao individual e ofertando serviços e postos de trabalhos em regiões majoritariamente residenciais, objetivando reduzir o número maciço de viagens diárias. Não por acaso, o novo PDE da cidade de São Paulo ganhou o prêmio da ONU em janeiro de 2017, pelas melhores práticas inovadoras da Nova Agenda Urbana da ONU- Habitat.

Figura 11- Destaque para os eixos de adensamento, associados às vias de transporte coletivo

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

Ainda estimulando o uso do transporte público e a sustentabilidade urbana, o novo PDE acabou com a exigência de um número mínimo de vagas de garagens nos empreendimentos localizados próximos aos eixos de mobilidade, visando garantir que o adensamento populacional na área seja realmente associado ao uso dos modais públicos em detrimento ao transporte individualizado.

Para Raquel Rolnik, em entrevista a época da aprovação da proposta do novo PDE, “a principal novidade do Plano Diretor refere-se às diretrizes que propõem o adensamento da região central da cidade”. Segundo ela, a verticalização por si só, com a construção de prédios, não significa necessariamente levar mais moradores para essa região. Essa é a falácia da verticalização. “Uma construtora pode erguer um prédio com apartamentos de 350 metros quadrados e apenas uma família vir a morar nele”, explicou.

Amparada pela nova legislação que exclui o número mínimo de garagens, essa realidade tende a mudar ao longo dos anos, levando a uma verticalização equilibrada, com áreas úteis de apartamentos cada vez menores e que realmente proporcionem maior número de famílias residentes e um adensamento consolidado da região.

Através da reformulação da Lei de Zoneamento, que passou a tratar o zoneamento não apenas como instrumento de política urbana, mas sim como uma ferramenta de consolidação do desenvolvimento equilibrado da cidade, propõe-se alcançar resultados de um real enfrentamento das desigualdades socioterritoriais na cidade. Um dos objetivos associados a essa reformulação é combater a terra ociosa, que não cumpre função social.

A criação da Macroárea e dos eixos de Estruturação Metropolitana, na qual o projeto Arco do Futuro se insere, também faz parte das diretrizes do novo PDE. Essa área define um território estratégico para a cidade de São Paulo e as cidades do entorno, onde a requalificação urbana e a reaproximação da cidade e suas águas são pontos fundamentais.

O PDE reconheceu a Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM) como um território estratégico de transformação, onde podem incidir instrumentos específicos que tenham condições de promover essas transformações, como, por exemplo, os Projetos de Intervenção Urbana (PIU) e as operações urbanas consorciadas. A MEM foi dividida em setores e para cada setor foram definidas diretrizes de desenvolvimento e transformação urbana. Em alguns desses setores a ativação dos parâmetros

dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana foi condicionada à existência de Projetos de Intervenção Urbana e instrumentos associados a esses projetos. A presente proposta procura reconhecer a função desses Projetos e instrumentos (SÃO PAULO, 2016).

Figura 12- Eixos de estruturação da transformação metropolitana

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

Figura 13- Macroárea de reestruturação metropolitana

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

O processo de revisão do PDE foi participativo, contando com as reivindicações da população em favor de melhorias cotidianas e pela transformação da cidade. Segundo dados da Prefeitura de São Paulo, foram realizadas 41 audiências e oficinas públicas, que incentivaram o debate em torno da reformulação da lei. Os objetivos alavancados com a revisão do Novo Plano Diretor podem ser resumidos a dez tópicos principais:

1. Socializar os ganhos da produção da cidade;
2. Melhorar a mobilidade urbana;
3. Orientar o crescimento da cidade nas proximidades do transporte público;
4. Promover o desenvolvimento econômico da cidade;
5. Preservar o patrimônio e valorizar as iniciativas culturais;

6. Implementar a política habitacional para quem precisa;
7. Qualificar a vida urbana nos bairros;
8. Reorganizar as dinâmicas metropolitanas;
9. Incorporar a agenda ambiental no desenvolvimento da cidade;
10. Fortalecer a participação popular nas decisões dos rumos da cidade.

Abaixo, alguns dos pontos relevantes abordados pelo Plano Diretor Estratégico de 2014:

Quadro 2- Alterações relevantes no Plano Diretor 2014

1	Inédita quantidade de audiências públicas para debater o PDE.
2	Pagamento de serviços ambientais: instrumento inovador que permite remunerar proprietários de áreas de preservação.
3	Transferência de potencial construtivo: instrumento que permitirá garantir o direito de benefícios aos proprietários de bens históricos.
4	Cota de solidariedade: novos empreendimentos imobiliários são obrigados a destinar 10% da área construída para habitação de interesse social.
5	Controle da verticalização: apenas nos eixos de transporte coletivo será possível adensamento.
6	Arco do Futuro: a macroárea do Rio Tietê é prioridade na reestruturação, com uma revitalização urbana dando estímulo à criação de novos empregos.
7	Redução das desigualdades: regularização fundiária, criação de novos polos geradores de empregos e controle social da propriedade.
8	Fachada ativa: obrigatoriedade dos novos empreendimentos com calçadas largas, comércio no térreo, ciclovias e maior interação entre espaços e passeio público.
9	Eixo histórico cultural: a exemplo da reabertura do Cine Belas Artes, o PDE estimulará a manutenção das reconhecidos eixos culturais, como o corredor Paulista-Consolação-Roosevelt -Augusta.
10	Patrimônio Cultural: pela primeira vez a cidade tem seu Sistema Municipal de Patrimônio incentivando a preservação da memória e uso cultural.

Fonte: DOMINGUES, 2014

Quadro 3-Alterações pertinentes na nova versão do Plano Diretor Estratégico

EXEMPLO DE ALTERAÇÕES	ANTES (PDE 2002)	ATUAL (PDE 2014)
Isenção fiscal em áreas distantes do centro consolidado	Empresas que se instalavam na cidade pagavam IPTU integral e outros impostos, inclusive ISS de 5%	Como incentivo a propagação de emprego e serviços em áreas distantes do centro consolidado, isenção fiscal de 100% no valor do IPTU, ISS da obra de construção

		civil e aquisição do terreno. Empresário paga apenas ISS mínimo de 2%
Campo de Marte	Operava como aeroporto de aviação geral, taxi aéreo e escola de pilotagem (aeroclube de São Paulo)	Funciona apenas como heliporto, incentivando grandes empreendimentos que podem trazer oportunidades de emprego
Áreas com infraestrutura	Grande parte da população vive na periferia, longe dos eixos estruturais da cidade.	Adensamento populacional vertical próximo às estações de trem e de metrô.
Vagas de estacionamento	Vagas computadas como área edificada no pagamento da outorga onerosa	Próximo aos corredores urbanos, fica limitado o uso de vagas de garagem. Caso o edifício tenha mais de uma vaga por morador, será preciso pagar uma outorga onerosa para a vaga adicional.
Oferta de trabalho	Maioria concentra-se na zona central e oeste da cidade. Zona leste é a que mais sofre com o desemprego.	Criar polos regionais nos bairros mais distantes, redistribuindo a oferta de emprego na cidade.
Mobilidade	Investimentos focados em obras viárias, construção de ruas e avenidas para veículos (foco no transporte individual)	Prioridade ao transporte coletivo, fortalecimento dos modos não motorizados de deslocamento e desestímulo ao modo de locomoção individualizado.

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

2.2.1 O Plano Diretor e o Arco Tietê

Figura 14- Ilustração das áreas e objetivos do novo PDE

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2014

O processo de revisão do PDE foi uma estratégia fundamental para garantir que o desenvolvimento do projeto Arco Tietê acontecesse de forma integrada ao planejamento da cidade, garantindo sua efetivação ao longo do tempo através de fundamentação técnica e social.

O Arco Tietê encontra-se inserido na MEM, precisamente no setor da orla ferroviária e fluvial, o que, segundo a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), o caracteriza como território de estruturação de redes hídrica, **ambientais**, **viárias** e de **mobilidade**. Nesse sentido, o perímetro do Arco Tietê torna-se um campo de estudos e de planejamento urbano, sobre qual podem ser aplicadas as políticas urbanas integradas de intervenção e os projetos de intervenção urbana (PIU).

A Prefeitura de São Paulo instituiu o Decreto 56.901, de 29 de março de 2016, que “Dispõe a elaboração de Projeto de Intervenção Urbana, nos termos do artigo 134 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico – PDE.

O desenvolvimento do Projeto de Intervenção Urbana foi planejado de modo a garantir o ordenamento e a transformação territorial, atendendo as estratégias do Plano Diretor Estratégico com participação social durante o processo. Para tanto, algumas etapas em sua elaboração devem ser

*respeitadas. A primeira, que vai para além da leitura sócio-territorial e ambiental, é a proposta de elaboração de um Programa de Interesse Público específico ao Projeto, que **assegure a compatibilidade de seus objetivos e de suas diretrizes com a política de desenvolvimento urbano municipal**. Avaliado pela sociedade, através de **processo participativo**, o interesse público do Programa e sua vinculação com o marco regulatório da cidade é o primeiro passo para a assertividade do Projeto, orientando seus estudos em consonância ao quadro normativo que regula a transformação urbana (SÃO PAULO, 2016 – grifos nossos).*

Um ponto importante garantido pelo PDE foi a definição de que somente após os estudos técnicos elaborados pelo PIU, **a proposta final poderá ser implantada, fazendo uso de qualquer instrumento de política urbana e de gestão ambiental prevista pelo PDE**. Esse requisito permite que os instrumentos urbanísticos necessários para implantação e efetivação dos projetos urbanos sejam desenvolvidos como resultado do projeto e não definidos de antemão. Dessa forma, operações urbanas consorciadas, áreas de reordenamento urbanístico ou de intervenção urbana serão resultados do estudo técnico do PIU e terão sua aplicabilidade ou não em razão das características e das escalas da intervenção proposta e aprovados em forma de lei específica.

Quanto ao Arco Tietê:

Art. 1º Fica aprovado o Projeto de Intervenção Urbana do Arco Tietê – PIU-ACT, compreendendo um conjunto integrado de intervenções e medidas promovidas ou coordenadas pela Prefeitura Municipal de São Paulo, por intermédio da empresa SP-Urbanismo, para articular o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação do território do Arco Tietê

Art. 5º O PIU do ACT considera os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana, nos termos do art. 12, § 1º da Lei n. 16.050/2014 – PDE, e tem como objetivos gerais:

- 1- *direcionar os investimentos dos setores público e privado e o uso da infraestrutura para incrementar a oferta de empregos e o desenvolvimento econômico, dinamizando os setores produtivos existentes, bem como promover o uso diversificado, intensivo e equilibrado do território;*
- 2- *estimular a **diversidade tipológica habitacional** e a implantação de equipamentos sociais e institucionais para atendimento de diferentes faixas de renda, viabilizando a **permanência da atual população residente**;*

- *mitigar os problemas ambientais do território, ampliando o sistema de controle de inundações e alagamentos, reduzindo o efeito das ilhas de calor e incrementando a oferta de espaços e áreas verdes públicas;*
- 1- *promover a **transformação de áreas ociosas**, de imóveis subutilizados e a instalação de novos usos compatíveis às áreas com solo potencialmente contaminado, possibilitando sua reinserção funcional no ambiente urbano de forma sustentável, segura e integrada aos demais objetivos desta lei;*
 - 2- *melhorar as condições gerais de mobilidade e acesso da região, em escala local e regional, harmonizando a convivência entre os diversos modos de circulação, priorizando o acesso à rede de transporte coletivo;*
 - 3- ***qualificar** o ambiente urbano, por meio da preservação e valorização dos recursos naturais e da proteção e recuperação do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico existente;*
- *implantar o Programa de Intervenções previsto nesta lei, atendidas as diretrizes do Princípio da **Gestão Democrática das Cidades**.*
- (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016 – grifos nossos)

Figura 15- Área de transformação urbana

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

3. OPERAÇÕES URBANAS

3.1 Operações Urbanas Consorciadas na cidade de São Paulo

Segundo o Estatuto da Cidade, Lei n. 10.257 de 10/07/2011,

Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental (BRASIL, 2001).

O instrumento da Operação Urbana Consorciada não é novo e já apareceu em Planos Diretores de muitas cidades brasileiras. Sua maleabilidade permite responder a interesses muito diversos e, devido a isso, tornou-se um instrumento bastante aplicado em diferentes gestões na cidade de São Paulo.

Entretanto, como foi a inserção desse instrumento urbanístico no histórico de transformações urbanas na cidade de São Paulo?

O paradigma da política urbana começou a modificar-se a partir da década de 1980, em função de significativas transformações políticas e econômicas que atingiram as grandes cidades. A crise estrutural do sistema capitalista, segundo Nobre (2009), foi associada principalmente ao êxodo das atividades industriais para novas regiões onde a mão de obra era mais barata e que, associada à existência de infraestrutura, passou a proporcionar um maior lucro. Esse processo acarretou decadência econômica em diversas cidades do mundo.

Esse momento de crise no sistema capitalista, associado à ascensão do neoliberalismo, foi um estímulo para que o planejamento urbano tradicional cedesse lugar ao planejamento estratégico (ver item 1.6) e impulsionasse a origem dos grandes projetos urbanos do final do século XX. A associação de grupos locais e grupos empresariais passou a ser comum, estimulando o mercado imobiliário através da desregulamentação do uso do solo e do financiamento público de projetos, a fim de atrair investimentos internacionais.

Antigas áreas industriais e terrenos vazios em áreas decadentes cederam lugar a grandes empreendimentos imobiliários, representando uma nova centralidade urbana pós-moderna.

São exemplos dessa política o London Docklands, em Londres, Lá Defense, em Paris, a Vila Olímpica de Barcelona, dentre outros. Contudo, “os principais beneficiários desses empreendimentos foram os proprietários de terra, empreendedores imobiliários e turistas, ao passo que as demandas legítimas por emprego, moradia, saúde e educação da população de baixa renda não foram supridas” (NOBRE, 2009, p. 204).

No Brasil, a desregulamentação do controle e uso do solo e a associação entre o poder público e a iniciativa privada consolidaram-se com a criação das OpUrb na política urbana nacional. As OpUrb vêm sendo utilizadas na política de planejamento urbano desde a década de 1990 e são alvo de críticas, decorrentes de seus objetivos e resultados efetivos.

Em São Paulo, o histórico de Operações Urbanas inicia-se na proposta do Plano Diretor de 1985, mas o instrumento ganhou força após meados da década de 1990, na Gestão de Paulo Maluf (ver figura 16).

Figura 16- Linha cronológica da implementação do instrumento urbanístico

Fonte: autora, a partir de NOBRE, 2009.

Segundo Maricato e Whitaker (2002), muito da polêmica que gira em torno das operações urbanas no Brasil se deve à maneira como elas foram efetivadas em São Paulo, município que mais se aprofundou nessa experiência, alimentando lucros do capital imobiliário de ponta e reproduzindo e agravando problemas sociais.

O ideário existente por trás das políticas urbanas, que utilizam a operação urbana consorciada como meio de transformação do espaço, recai como sendo um mecanismo de eficácia seletiva, no sentido de que a legislação nesses casos é aplicada em áreas que são de interesse do mercado imobiliário local em detrimento às necessidades da maior parcela da população.

Segundo Maricato,

As operações urbanas implementadas na cidade de São Paulo costumam pegar “a parte pelo todo”, ou seja, a cidade do mercado que é, em muitas metrópoles a cidade da minoria privilegiada, acaba se tornando freqüentemente o ponto de interesse dessas operações urbanas, contando inúmeras vezes com o incentivo da parceria público-privada (MARICATO, 2000, p. 33).

A parceria público-privada nas operações urbanas surge como uma forma de superação das dificuldades financeiras e de gestão que o Estado enfrenta. Embora esse tipo de parceria incorpore noções de participação da sociedade civil, através de associações locais e reuniões comunitárias, para Maricato (2000) é inegável que a iniciativa privada ganha um papel de destaque, pelo volume de capital que é investido nessas operações se comparado aos investimentos de um Estado pouco ágil financeiramente e que faz uso de contrapartidas atrativas do ponto de vista legislativo, benéficas à iniciativa privada.

A recepção bem sucedida de algumas operações urbanas recai também na possibilidade dela representar, segundo Maricato et al (2002), uma alternativa para a legislação funcionalista, uma possibilidade de flexibilização da legislação contra o engessamento, por exemplo, da própria lei de uso e ocupação do solo.

Nas operações urbanas realizadas na cidade de São Paulo, a ideia principal era a de parcerias público-privadas que permitissem o pagamento de contrapartidas importantes, do ponto de vista financeiro, capazes de assegurar o custeio de aberturas de avenidas que interessavam, sobretudo, ao setor imobiliário. Segundo Fix (2001) a justificativa política para essas operações é que elas permitiam que importantes obras viárias fossem concretizadas na cidade de São Paulo sem custos para o Poder Público.

Essa característica reforça o urbanismo rodoviarista ao qual a metrópole se submete desde o final do século XX e impulsiona a expulsão da população menos favorecida desses espaços.

Figura 17-Renda média por chefe de família por setor censitário (2010) e valores gastos até julho de 2012 pela Prefeitura Municipal de São Paulo nas Operações Urbanas vigentes.

Fonte: FIORAVANTI, 2012.

Figura 18- Mapa das remoções

Grande parte das mobilizações sociais vinculadas a esse tipo de iniciativa acontece contra as OpUrb e não ao seu favor, visto que o elemento motivador dessas operações não costuma ser um amplo plano urbanístico elaborado pelo Poder Público e no qual se encaixe a necessidade de uma parceria para a revitalização urbana dentro das prioridades por ele estabelecida ou estudos que contemplem melhorias para a sociedade civil, mas sim uma resposta específica a uma demanda do próprio setor imobiliário. Em outras palavras, grandes críticas são feitas às Operações Urbanas realizadas na cidade de São Paulo pois a

motivação para implementação das mesmas costuma apoiar apenas os interesses do setor imobiliário.

Um exemplo de OpUrb que mostra-se vinculada principalmente ao interesse imobiliário é a Operação Urbana Água Espraiada, que será melhor abordada no próximo item. Como exemplo, Nobre (2009) aponta que a obra da Água Espraiada não faz mais parte dos anéis viários da metrópole, tornando seu investimento benéfico apenas à camada da população que ali reside, não por acaso formada por estratos sociais da mais alta renda, que sempre dispuseram de pesados investimento em detrimento das regiões mais carentes, cujo investimento deveria ser prioridade ao Poder Público.

Para Fix (2002), a operação urbana, como mecanismo de alteração urbana, expandiu as possibilidades de venda de exceção à Lei de Zoneamento. O mecanismo de obtenção de recursos é semelhante – a venda de área de construção acima do permitido e outras exceções definidas no projeto de cada operação.

Será a proposta do Arco do Futuro uma parceria público-privada com interesses semelhantes às muitas operações urbanas propostas para a cidade de São Paulo? O interesse do mercado imobiliário, nesse caso, se destaca perante às necessidades urbanísticas tão emergenciais na metrópole?

3.2 Operação Urbana Água Branca (OUCAB)

A Operação Urbana Consorciada Água Branca está inserida no perímetro do ACT, no setor da Orla Ferroviária e Fluvial da cidade. Como parte integrante do perímetro do Arco, a Operação Urbana Água Branca e suas diretrizes estão sendo respeitadas dentro das propostas elaboradas para o chamamento público do Arco Tietê.

Figura 19- Operação urbana consorciada Água Branca dentro do perímetro do Arco Tietê

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015

A primeira proposta de intervenção na região da Água Branca surgiu com a Lei 11.774 de maio de 1995 e não tinha por objetivo principal resultar em uma operação urbanística de fato. Inicialmente, seus objetivos recaíam, principalmente, sobre um conjunto de obras viárias e obras de drenagem. Embora existissem prerrogativas com objetivo urbanístico, poucos resultados nesse campo foram alcançados durante os anos de implementação da Operação Urbana.

Figura 20- Perímetro da Operação Urbana Água Branca

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2011

Segundo o artigo 4º da lei da primeira Operação, a Operação Urbana Água Branca (OUAB) de 1995:

A Operação Urbana Água Branca tem como diretrizes urbanísticas gerais:

I – Promover o adensamento e a reestruturação da área, pelo estabelecimento de novos padrões de uso e ocupação do solo, visando o controle de uso industrial, oferta de empregos no setor terciário e de unidades residenciais, e a produção de habitação de interesse social para o assentamento da população favelada residente no perímetro;

II – Promover a otimização na utilização da oferta de transporte coletivo e dos equipamentos culturais e de lazer alocados na área;

III – Induzir a ocupação racional dos grandes terrenos vazios existentes na região, pelo reparcelamento do solo, e da alteração, ampliação e implementação do sistema viário local, tendo em vista as novas diretrizes de uso e ocupação do solo propostas;

IV – Viabilizar a melhoria e a expansão do sistema de drenagem na área da Operação e suas imediações;

V – Viabilizar a implantação de equipamentos coletivos de áreas verdes, tendo em vista o atendimento da população e a melhoria da qualidade ambiental;

VI – Garantir a população padrões ambientais e paisagísticos adequados, tanto para criação de espaços públicos que propiciem relações de convívio mais amplas, quanto para sua própria segurança;

VII – Garantir a participação da população moradora, proprietários e usuários da região, no processo de formulação, discussão, aprovação e implantação do plano de Operação Urbana. (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1995).

Em 2013, a Lei n. 15.893 foi sancionada pelo prefeito Fernando Haddad, a fim de aperfeiçoar a lei de 1995 e adequar a OUAB à legislação federal (Estatuto da Cidade) e à legislação municipal (Plano Diretor Estratégico de 2014).

Este aperfeiçoamento propôs melhorias no sistema de circulação e mobilidade, de áreas verdes e adensamento populacional, sem excluir os objetivos propostos na lei de 1995 e que não foram alcançados até então.

A operação Urbana Água Branca passou a ser Consorciada, seguindo o que estabelece o Estatuto da Cidade e foca não apenas em melhorias dos padrões de mobilidade e circulação, mas também na reestruturação do tecido urbano, promovendo avanços sociais e valorização ambiental.

As intervenções previstas na lei foram muitas:

Aquisição de terra e produção de cinco mil unidades habitacionais novas, reurbanização de favelas, implantação de equipamentos sociais, melhoramentos viários, obras de drenagem, ampliação do sistema de transporte coletivo com ênfase em modos não poluentes e corredores de ônibus, levantamento do patrimônio cultural no perímetro da Operação, entre outros (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013).

O objetivo atual da Operação Urbana Consorciada Água Branca é diferenciar-se das demais Operações Urbanas realizadas na cidade de São Paulo, que focaram seus objetivos em obras de reestruturação viária sem promover a renovação dos padrões urbanísticos.

Para viabilizar as mudanças e transformações no território da OUCAB, a empresa SP Urbanismo, em parceria com o Departamento de São Paulo do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-SP), promoveu um concurso público nacional para desenvolvimento de Estudo Preliminar de um Plano de Urbanização para o Subsetor A1 da Operação Urbana Consorciada Água Branca.

Figura 21- Lançamento do Concurso Público Nacional para o estudo preliminar da OUCAB.

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Aprofundar os pormenores a respeito da nova fase da OUCAB não é o objetivo da presente pesquisa, contudo, mostra-se pertinente apresentar ao menos os objetivos traçados pelo concurso público e articulados através do Plano Diretor revisado, uma vez que se inserem no mesmo contexto urbanístico e político do Arco Tietê, assim como as estratégias projetuais propostas na transformação do território.

Segundo dados da Secretaria de gestão urbana de São Paulo, nota-se uma proximidade bastante positiva e integradora entre os objetivos alçados pelo concurso do Plano Urbanístico para o Subsetor A1 da OUCAB e os objetivos que permeiam as propostas do Arco Tietê.

O Plano de Urbanização para o Subsetor A1 tem como objetivo uma abordagem nova que trate a várzea como uma “frente urbana”, dinamizando a interação entre a população e a cidade e regenerando o seu tecido urbano tanto no âmbito físico e ambiental quanto no econômico e social. Inaugura-se, portanto, um processo de transformação dos rios, suas margens e adjacências (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016).

A proximidade da população com o rio e a ênfase dada ao espaço público são princípios que nortearam o projeto, buscando articular a fruição pública e permeabilidade à equipamentos públicos e habitações.

São pontos almejados pelo plano urbanístico:

- a) Infraestrutura urbana e qualificação dos sistemas de mobilidade;

- b) Equipamentos sociais com a implantação do Território CEU (Esportivo Educacional Cultural e Múltiplo) e implantação de Unidade Básica de Saúde (UBS);
- c) Equipamentos administrativos com a implantação do Centro de Gerenciamento e Monitoramento Integrado (CGMI);
- d) Parque e Áreas verdes, inclusive com a implantação de passarela para pedestres sobre o rio Tiete;
- e) Habitação Social (HIS) em edifícios de uso misto cujo pavimento térreo possa ser utilizado para usos comerciais, serviços produtivos ou voltados a equipamentos públicos.

Dentre as equipes inscritas no concurso, a proposta do Estúdio 41 foi vencedora do concurso. A etapa de anteprojeto foi iniciada no mesmo ano do concurso (2015) e finalizada em março de 2016, quando teve início a etapa de Projeto Básico.

Entre a versão do anteprojeto e o início do Projeto Básico, a prefeitura de São Paulo promoveu encontros e dinâmicas com a população diretamente envolvida na transformação pretendida para o território, em um processo participativo que deu origem à Comissão Intersecretarial de Análise Técnica e Acompanhamento, cujo objetivo recai principalmente na validação e alinhamento das diretrizes entre as diversas secretarias (SMDU, SVMA, SEHAB, SGM, SMT, SPObras, SMS e SEL) e as demandas da população.

Figura 22- Linha do tempo – dinâmicas após a definição da proposta vencedora– OUCAB

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015

Figura 23- Oficina com a sociedade civil – OUCAB

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015

4. ARCO DO FUTURO E ARCO TIETÊ

O programa Arco Tietê faz parte de uma proposta mais abrangente, o Arco do Futuro, que foi apresentada durante a campanha eleitoral de Fernando Haddad à prefeitura de São Paulo e exposto como um novo modelo urbanístico para a cidade.

A análise dos números e a visualização dos mapas dos principais indicadores de São Paulo mostram que se trata de uma cidade profundamente desigual e desequilibrada. As desigualdades e os desequilíbrios se constituíram ao longo do próprio processo histórico da formação da cidade. Foram poucas as autoridades estaduais e os prefeitos que pensaram e agiram na cidade a partir do planejamento. Muitos dos planos elaborados foram ficando amarelados ao longo no tempo, jazendo nas gavetas da burocracia e da ineficiência. Mudar os rumos e os sentidos dessa história não é fácil, mas é o que se propõe a candidatura de Fernando Haddad à Prefeitura Municipal de São Paulo. (PROGRAMA DE GOVERNO de Fernando Haddad, 2012, p.13).

As prioridades da gestão recaíram sobre a busca por soluções urbanísticas e incentivos vinculados principalmente ao centro da cidade, à questão habitacional na região e aos problemas viários e ambientais atrelados às marginais. Para tanto, utilizou uma série de levantamentos, mapas e pesquisas que embasaram as diretrizes que fomentariam a elaboração de um novo plano urbanístico para a cidade, baseado em conceitos do urbanismo contemporâneo: o Arco do Futuro.

Dentro dessa realidade, o processo de elaboração das propostas projetuais, legislativas e políticas para tal ação, baseou-se na adequação do desenho desse território aos princípios da sustentabilidade urbana, amplamente debatidos no primeiro capítulo da presente dissertação.

Antes de iniciar a explanação dos projetos e diretrizes propostas pelas equipes participantes do processo de Chamamento Público e interpretá-las dentro do contexto da urbanística contemporânea, é pertinente realizar uma breve retrospectiva do processo de lançamento desse novo modelo urbanístico que se propôs ser o Arco do Futuro e, mais explicitamente, seu eixo Arco Tietê.

Figura 24- Distritos do Arco Tietê

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013

4.1 Histórico

A última gestão da cidade de São Paulo (2012-2016) propôs um novo modelo de desenvolvimento urbano, denominado Arco do Futuro. Esse modelo, exposto pela municipalidade como um novo elemento estruturador da cidade, baseia-se na busca pela cidade policêntrica, ou seja, a cidade com múltiplos centros densos, diversos e compactos. O programa Arco do Futuro tornou-se um dos pontos principais dentro do Programa de Governo apresentado pela gestão de Fernando Haddad e incentivou mecanismos e ferramentas que integraram a revisão do PDE do município, realizada em 2014. Como mencionado no capítulo 01 (Conceitos do Urbanismo Contemporâneo), os conceitos nos quais o plano se embasa já vêm sendo aplicados em alguns planos urbanísticos de grandes metrópoles mundiais.

Segundo o edital lançado em 2012, que apresenta essa nova proposta:

*Não é possível pensar um caminho para a necessária mudança de São Paulo sem romper com o modelo **monocêntrico**. É preciso introduzir na cidade uma estrutura*

policêntrica, que induza o desenvolvimento econômico e a geração de empregos. É preciso aproximar o trabalho da moradia, com vistas também à sustentabilidade econômica, social e ambiental. (PLANO DE GOVERNO 2013 – p.18, grifos nosso)

Figura 25- Conceito de cidade policêntrica – novos centros propostos dentro da estruturação do arco.

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013

O Arco do Futuro definiu-se como um território estratégico bastante amplo, que incorpora os dois principais rios, Tietê e Pinheiros, e a ferrovia, que tangencia as principais áreas e glebas industriais do século XIX e XX. Essas áreas são estratégicas para a reformulação fundiária e de uso do solo na região. O primeiro passo para essa mudança estratégica no território acontecerá no eixo central do Arco do Futuro, a região do rio e da Marginal Tietê, denominada neste plano urbano como Arco Tietê.

Figura 26- Área de abrangência do Arco do Futuro e seu eixo central, Arco Tietê

Fonte: Jornal Folha Noroeste, 2013

Segundo edital, o Arco Tietê (ACT) é uma das mais estratégicas áreas da cidade de São Paulo, pois além de caracterizar-se como uma região onde se implantou o sistema ferroviário e o parque industrial que revolucionou a economia da cidade no século XX é uma região onde as políticas públicas de manutenção e estímulo ao emprego na indústria e suas atividades econômicas agregadas devem ocorrer paralelas às ações de preservação, proteção e recuperação do patrimônio cultural paulistano.

Figura 27-Concentração de empregos na região do Arco Tietê

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

A área ainda se enquadra no setor específico da Macroárea de Estruturação Metropolitana, definida pelo Plano Diretor Estratégico do município, onde se implantou uma rede de infraestrutura de importância regional com a predominância de vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias que articulam diferentes municípios e polos de empregos da Região Metropolitana de São Paulo.

O ACT, portanto, tornou-se um território adequado para receber transformações urbanísticas e econômicas, que por sua vez retornarão em forma de maior aproveitamento do solo urbano, possibilitado através do aumento da densidade construtiva e principalmente demográfica - questão claramente apontada como princípio norteador do projeto urbano.

Para embasar as decisões urbanísticas e conceituais defendidas pela proposta do ACT, a SMDU, em parceria com a empresa São Paulo Urbanismo (SP Urbanismo), elaborou ao longo dos últimos anos um amplo material de levantamento da área, a fim de identificar a problemática urbana desse território e impulsionar seu reordenamento. Afinal, quais são os indicadores socioeconômicos e urbanísticos da área de abrangência do Arco Tietê?

A região do Arco Tietê compreende uma área de aproximadamente 6.000ha, que corresponde a 6% da área urbanizada do município. Com população estimada em 350 mil habitantes (IBGE, 2010), o perímetro do Arco Tietê abriga 3% da população da cidade de São Paulo.

Em escala urbana, a região do Arco Tietê tem comparativamente quase a mesma metragem quadrada da ilha de Manhattan e é muitas vezes maior que áreas como a do Porto Maravilha, no Rio de Janeiro ou da Operação Urbana Água Branca, em São Paulo.

Figura 28- Comparações de escala urbana

Fonte: TRIPTYQUE 2013

A relação entre habitantes e número de empregos é um dos pontos mais abordados e detalhados dentro dos levantamentos e questionamentos apresentados. A região em questão tem sofrido com o abandono do uso habitacional e crescimento demográfico

negativo, provenientes do padrão socioeconômico predominante na região do Arco e a oferta de habitação e terras mais baratas em áreas distantes do centro.

Figura 29- Taxas de crescimento demográfico na região do Arco Tietê

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

Segundo relatório da SP Urbanismo e SMDU, “é sob esse quadro que devem ser analisados o impacto de um eventual adensamento da mesma forma que o aproveitamento da infraestrutura de mobilidade, dos equipamentos públicos e do transporte, quando da proposta de equilíbrio entre as ofertas de emprego e as áreas destinadas ao uso habitacional” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013). Destacado esse desequilíbrio, a questão fundiária e o déficit habitacional na região passaram a ser indicados como condicionantes importantes dentro do novo planejamento para a região.

Os padrões de ocupação e uso do solo, somados aos resultados estruturais provenientes dos investimentos imobiliários e em vias de transporte na área, permitiu a elaboração de hipóteses para o reordenamento desse importante território, por meio de novos instrumentos e mecanismos que garantissem o uso igualitário do solo e equilíbrio na oferta da habitação.

Segundo o caderno de levantamento urbanístico, a área possui um sistema fundiário bastante diversificado, formado por loteamentos residenciais, antigas áreas industriais,

grandes glebas que ainda serão loteadas e um grande número de lotes públicos, proveniente de terras residuais do processo de retificação do Rio Tietê, com uso subutilizado. A partir dessa constatação e da eminente necessidade de reequilibrar o uso fundiário, esses espaços tornaram-se pontos essenciais para a elaboração dos estudos e propostas urbanísticas.

Figura 30- Tamanho das glebas na região do Arco Tietê

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

Fora a preocupação com a oferta de habitação, uso igualitário do solo e consequente proximidade entre emprego e moradia, a mobilidade dentro da região e os problemas ambientais também foram constatados nos levantamentos urbanísticos e apontados como eixos prioritários no processo de reordenação do território do Arco.

Hoje, a região do ACT possui uma das vias de maior importância dentro do município e da região metropolitana: a Marginal Tietê. Esse território vive um paradoxo, pois se configura como um dos eixos de maior articulação viária da região metropolitana sendo, ao mesmo tempo, uma dos espaços onde a mobilidade e acesso tornam-se extremamente problemáticos, comprometendo a fácil circulação dentro de seu próprio território. As conexões entre as regiões e bairros ao norte e sul da marginal estão saturadas, o que dificulta a acessibilidade nesses espaços.

Figura 31- Vias e conexões do Arco Tietê

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

A própria configuração radiocêntrica do transporte na região é um dos pontos que dificultam a mobilidade e saturam a marginal, já deficitária para o volume de tráfego produzido. O tráfego saturado mistura ainda deslocamentos locais e de escala metropolitana, visto que a marginal ainda hoje atua como eixo estruturante do escoamento de produtos e transportes advindos do interior do Estado.

A região do Arco apresenta desafios de mobilidade para todos os modais: pedestres por calçadas inadequadas, necessidade de complementação da rede cicloviária, articulando o sistema de alta e média capacidade a rede de ciclovias, vias expressas e leito ferroviário que se colocam como barreiras para transposição e desenvolvimento do território, Metrô saturado e rede de corredores ainda incompleta. Complementar a necessidade de aperfeiçoamento deste sistema, encontramos a necessidade de melhorar a acessibilidade e parcelar o solo da região, uma vez que a grande incidência de lotes e glebas de grandes dimensões não permite à fruição pública, auxiliar ao acesso as estações, terminais e paradas do transporte (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016, p.31).

Associado à problemática da mobilidade urbana e à criação da própria Marginal Tietê encontra-se o dilema ambiental. A política rodoviarista cultivada durante as últimas décadas produziu uma série de novas vias e rodovias, priorizando o uso do transporte individual em detrimento aos investimentos em transporte coletivo e sustentável. Essas vias construídas e vinculadas à própria Marginal Tietê originaram um número cada vez maior de córregos

canalizados e comprometimento da rede hídrica na cidade. “Hoje esses antigos meandros são responsáveis pela existência de regiões de solos compressíveis que são impróprios para uso por apresentarem alto risco de subsidência de grandes estruturas construídas sobre eles” (SÃO PAULO, 2016, p.32) e pelas constantes enchentes, decorrentes da ausência de áreas permeáveis nesses eixos de transporte rodoviário e das ilhas de calor, formadas pela excessiva impermeabilização do solo, ausência de áreas verdes e aumento na circulação de automóveis no entorno.

Figura 32- Ilhas de calor na região do Arco Tietê

Fonte: PREFEITUA DE SÃO PAULO, 2016

Todos esses levantamentos e apontamentos foram norteadores para que o Chamamento Público para o ACT adotasse quatro princípios prioritários para a reestruturação desse território, baseados nas constatações pertinentes quanto à **economia** na área, principalmente vinculada à relação habitante e emprego; à **problemática ambiental** proveniente das formas de ocupação e ordenamento viário no território; à problemática da **mobilidade e acessibilidade** na região e entorno e à problemática **habitacional** e baixas taxas de crescimento demográfico no entorno próximo.

Figura 33- Cenário atual da região do Arco Tietê.

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

4.2 Objetivos

A proposta tem como objetivo principal que novas centralidades de São Paulo se distribuam ao longo e no entorno de um Arco, que se tornaria o fio condutor da nova estruturação da cidade, ligada e articulada em rede, em suas principais atividades e funções. O arco proposto é uma linha curva, irregular, estruturada em torno do Centro Expandido da cidade. A linha do arco também é confluência de várias estradas que chegam à cidade de São Paulo (Figura 34).

Figura 34- localização metropolitana do Arco Tietê e estradas adjacentes

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

A busca pela cidade compacta e por maior densidade e diversificação são princípios norteadores para a proposta do Arco do Futuro. O encurtamento de distâncias, a redução do uso do automóvel e coerente redução no consumo de energia e poluição do ar, são expectativas desse processo de adensamento urbano.

Segundo a Lei 16.050/2014, que instituiu o novo Plano Diretor Estratégico, o projeto Arco Tietê está inserido no planejamento da Macroárea de Estruturação Metropolitana e encontra-se delimitado no setor Orla Ferroviária e Fluvial.

Quadro 4- Eixos e objetivos do Chamamento Público

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

4.3 Área de Intervenção

O projeto integra não somente áreas centrais, mas também áreas periféricas que são alvo de especulação imobiliária e baixas densidades.

Figura 35- Perímetro planejado para o Arco do Futuro

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013

O espaço urbano do perímetro do Arco Tietê proporciona relações complexas, que articulam escalas urbanas e econômicas de abrangências local e regional e que foram apontadas como itens importantes e que deveriam ser consideradas na análise deste território.

A região prevista para o Arco Tietê caracteriza-se pela porção central da planície fluvial do rio Tietê, onde devem ser compatibilizados os usos, padrões e tipologias de parcelamento do solo urbano, com as condicionantes geológico-geotécnicas, atentando para a minimização dos problemas das áreas de risco, de solo contaminado e para a prevenção do aparecimento de novas situações de vulnerabilidade (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013).

Sua localização torna a área propícia para a manutenção da população moradora e para a nova população desejada, através da oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestrutura urbana e apresenta condições favoráveis para a recuperação da qualidade dos sistemas ambientais e hidrológicos da cidade.

Figura 36- Perímetro planejado para o Arco do Futuro

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013

A linha do Arco será um elemento estrutural de reorganização da metrópole, contribuindo para a formação de novas centralidades conectadas com todas as regiões da cidade, com os bairros, com as subprefeituras e com as principais cidades da região Metropolitana. Será uma linha de convergência em dois sentidos opostos: da área intermediária para a linha e dos bairros mais afastados para a linha, em um movimento que vai trazendo as bordas da cidade mais para a nova policentralidade linear, alterando o modelo de centralização monocêntrica que caracteriza a cidade atual.

4.4 Mecanismos de incentivo à implementação do plano: incentivos legislativos

Para induzir o desenvolvimento em todo o perímetro do Arco, o município oferecerá incentivos em razão inversa à demanda do mercado imobiliário. Desta forma, algumas áreas terão incentivos fiscais e isenção ou redução da outorga onerosa do direito de construir, enquanto outras não terão apoio econômico do poder público.

O ACT é o primeiro passo no processo de construção do Arco do Futuro, projeto que busca orientar um desenvolvimento urbano mais equilibrado do ponto de vista social, econômico e ambiental para São Paulo. O espaço urbano do perímetro do Arco Tietê contém relações complexas que articulam escalas urbanas e econômicas de abrangências do local ao regional, que foram necessariamente consideradas na análise deste território.

Setor específico da Macroárea de Estruturação Metropolitana, definida pelo Plano Diretor Estratégico do município, onde se implantou uma rede de infraestrutura de importância regional com a predominância de vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias que articulam diferentes municípios e pólos de empregos da Região Metropolitana de São Paulo, o Arco Tietê é um território adequado para receber transformações urbanísticas e econômicas, que ofereçam maior aproveitamento do solo urbano, através do aumento da densidade construtiva e demográfica e da implantação de novas atividades econômicas com abrangência metropolitana, que propiciem um equilíbrio adequado entre a oferta de habitação e a oportunidade de emprego e renda.”⁹

Como incentivo à consolidação da proposta, a prefeitura de São Paulo propôs uma revisão participativa da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - Lei de Zoneamento – que normatiza a ação pública e privada sobre as formas de uso do solo da cidade. Esse projeto de Lei foi encaminhado à Câmara em Junho de 2015 e integra o processo de revisão do PDE.

Segundo a Secretaria de Planejamento da cidade de São Paulo, a revisão da política urbana no município foi conduzida a partir da constatação de que a crise urbana está cada vez mais intensificada na cidade e que outro modelo urbanístico precisa ser pensado e fortemente amparado por um pacto social que sustente essa política.

4.5 Chamamento Público de Projetos

O chamamento Público como instrumento de divulgação e convocação foi emitido em 2013, baseando-se no processo nº 2012-0.347.212-5, que pediu permissão para realização de estudos de viabilidade e de requalificação urbana para uma determinada região da cidade de

⁹ Trecho retirado do texto de apresentação sobre o Arco Tietê, no site de gestão urbana da prefeitura de São Paulo. <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arco-tiete/> acesso em 10/11/2015

São Paulo, denominada como faixa leste-oeste. No chamamento público, foram divulgados também os elementos e critérios de avaliação estabelecidos para as propostas recebidas a partir de então.

Dentro do escopo do edital, foram enumerados diversos projetos já em andamento no perímetro do Arco, como as operações urbanas Diagonal Norte e Diagonal Sul, previstas pelo PDE de 2002, além de relações complexas que articulam escalas urbanas e econômicas que deveriam, necessariamente, ser consideradas na análise do território.

- 1- Conjunto de projetos de mobilidade com interferência no perímetro considerado: Trem de Alta Velocidade (TAV), a cargo da Agencia Nacional de Transportes Terrestres;
- 2- Projeto de implantação de trens regionais, sob responsabilidade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM);
- 3- Expansão da rede metroviária dentro do município de São Paulo, considerando possíveis aterramentos de linha;
- 4- Rede de corredores de ônibus municipais;

O edital também esclareceu quais eram os conceitos prioritários para a elaboração dos estudos:

- 1- Econômico;
- 2- Ambiental;
- 3- Mobilidade e Acessibilidade;
- 4- Habitacional.

Fora os quatro conceitos prioritários, as equipes participantes do chamamento deveriam apresentar um **estudo de viabilidade** que demonstrasse como essas propostas seriam estruturadas dentro do território, através de quais mecanismos legais e determinando um **valor monetário** base para implementação, seguindo os respectivos conceitos:

- A- Modelo Urbanístico
- B- Modelo Jurídico
- C- Estudos Econômicos e modelagem financeira
- D- Meios de interação Social e Institucional.

O chamamento também esclarecia que existiriam **duas fases** para o desenvolvimento das propostas: a de estudos de pré-viabilidade e a dos estudos de viabilidade.

A primeira fase da PMI corresponde ao desenvolvimento dos estudos de pré-viabilidade. Tais estudos, de caráter conceitual e propositivo, têm o objetivo de apresentar cenários relativos à viabilidade do Arco Tietê, considerando os quatro setores prioritários em que devem ser desenvolvidos os elementos estruturadores para a indução da transformação urbana do território e o conseqüente método de desenvolvimento e articulação entre estes. A partir dos resultados colhidos entre os produtos recebidos nessa primeira fase – estudos de pré-viabilidade, a PMSP elaborará Relatório Resumo que definirá o escopo detalhado a ser atendido nos trabalhos da segunda fase. A segunda fase da PMI – estudos de viabilidade - deverá detalhar e fundamentar a conceituação do projeto apresentada na primeira fase, com base no Relatório Resumo da PMSP, desenvolvendo estudos de viabilidade circunstanciados em levantamentos de informações e dados, análise das diretrizes e demonstração detalhada das modelagens urbanística, jurídica e econômico-financeira do Arco Tietê proposto, bem como dos meios de interação social e institucional para a sua realização (CHAMAMENTO PÚBLICO 01/2013, ARCO TIETÊ – p.2).

Todas as etapas descritas no Chamamento Público foram cumpridas pela Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP) dentro do período entre 2013 e 2016. Embora o Chamamento estipulasse prazos para a elaboração de cada fase, os mesmos sofreram alteração durante a elaboração das propostas. Credita-se isso à adaptação necessária no tempo para adequação dos projetos e consultas públicas, principalmente na segunda fase do Chamamento.

Quadro 5- Fases e prazos estipulados no edital do Chamamento Público – Arco Tietê

	1ª FASE	ANÁLISE E APRESENTAÇÃO PELA PMSP	2ª FASE
PRODUTOS	ESTUDOS DE PRÉ-VIABILIDADE	<ul style="list-style-type: none"> • RELATÓRIO RESUMO • ESCOPO DETALHADO 	ESTUDOS DE VIABILIDADE
ESCOPO	CONCEITUAL		DETALHADO
PRAZO	2 MESES		6 MESES

Fonte: CHAMAMENTO PÚBLICO SOBRE O ARCO TIETÊ (N.º 1/2013/SMDU), 2013

Em abril de 2013, no ato da divulgação das diretrizes e escopo mínimo para o Chamamento, havia quarenta e cinco empresas inscritas para participação no processo de projeto. Seguindo o cronograma previsto, na entrega das propostas (no mês de junho de 2013), foram recebidos trabalhos de vinte e seis equipes, formadas em muitos casos por consórcios entre mais de uma empresa.

No dia 16 de junho de 2013 foram protocoladas 26 propostas de projeto, que foram avaliadas pela Comissão Especial de Avaliação, criada para acompanhar todo o processo do Chamamento Público. Entre os meses de junho e setembro do mesmo ano, a comissão avaliou todas as propostas enviadas e considerou 17 estudos tecnicamente adequados. Após essa pré-seleção, foi agendada uma audiência pública para apresentação do resultado parcial desse processo e debate sobre o que se espera para o Arco Tietê, dando início a um processo que se mostraria participativo até sua conclusão, em 2016.

As dezessete equipes consideradas tecnicamente aptas a continuarem seus estudos na segunda fase do processo foram:

1. Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão
2. Arcadis Logos
3. Axal
4. Barbosa e Corbucci
5. Camargo Corrêa
6. Cândido Malta FCTH

7. Carioca Blac
8. Geométrica
9. IDOM
10. IURBE
11. Magalhães Figueiroa Park
12. Odebrecht OAS
13. Planos Engenharia
14. Triptyque Argeplan
15. Léa Struchner
16. TCURBES
17. URBEN

Quadro 6- Equipes aprovadas para Segunda Fase do chamamento

Arcadis Logos	Axal Consultoria e Projetos	Barbosa & Corbucci Arquitetos Associados	Camargo Corrêa	Consórcio Andrade Gutierrez / Queiroz Galvão
Consórcio Cândido Malta / FCTH	Consórcio CARIOCA / BLAC - Ltda. / C.R. ALMEIDA / AECOM / COWAN		Consórcio Geométrica / UTC CONSTRAIN / Escola da Cidade	
Consórcio Magalhães Associados Arquitetura e Planejamento S/C Ltda. / Figueiroa Arquitetura e Urbanismo Ltda. /Park Capital Investimentos e Participações / Paulo Lomar e Jurandir Rossi e equipe			Consórcio Triptyque / Argeplan / Phyrestore / APUR - Atelier Parisien d'Urbanism / NFU - Nouvalles Fonctions Urbaines	
Grupo Odebrecht /OAS	IDOM	IURBI	Léa Struchiner	
PLANOS Engenharia	TC URBES Arquitetura e Urbanismo Ltda.		URBEM - Instituto de Urbanismo e Estudos pela Metrópole	

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013

Figura 37- cronologia do Chamamento

É importante reforçar que, embora as 17 equipes estivessem aptas e autorizadas a prosseguir com suas propostas durante a segunda fase do Chamamento Público, não foram todas que aderiram à oportunidade.

Permaneceram na segunda fase do chamamento as equipes Consórcio Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão, Axal –ARUP/Base 3, Barbosa e Corbucci, Magalhães e Associados Arquitetura e Planejamento S/C Ltda e Odebrecht/OAS/Urbem. Nota-se que duas equipes se fundiram para a segunda etapa, a Odebrecht/OAS e a Urbem.

Figura 38 - Resumo das 3 etapas do Chamamento Público

Fonte: autora, a partir de dados da SMDU

4.6 Conceitos relacionados ao Plano Urbano

Como pressuposto, alguns conceitos relacionados ao urbanismo contemporâneo são foco para avaliação das propostas elaboradas para o projeto do Arco Tietê. Esses conceitos, previamente descritos no capítulo 1, são de fundamental importância para a leitura das propostas e projetos apresentados, assim como para análise dos mesmos.

Os conceitos urbanos que serão identificados e analisados nos projetos são:

- 1- Densidade
- 2- Diversidade
- 3- Compactação
- 4- Mobilidade urbana
- 5- Meio Ambiente

Dentro de cada conceito urbano existem sub-itens, que correspondem, por sua vez, a elementos desejáveis dentro do conceito abordado. Esses sub-itens serão melhor definidos no item 5.2.

Figura 39- Conceitos urbanos utilizados para avaliação dos projetos

O objetivo é identificar tais conceitos nas propostas enviadas para o Chamamento Público e analisá-los individualmente em cada caso, objetivando compreendê-los em cada projeto urbanístico proposto.

5. ESTUDOS DE CASO

5.1 Metodologia para escolha dos estudos de caso

Os estudos de caso da presente pesquisa serão baseados na análise metodológica de três, dos dezessete projetos selecionados na primeira fase do chamamento público. A escolha dos três projetos urbanos propostos para a etapa de estudos de viabilidade foi baseada na metodologia e critérios de aproveitamento das propostas que a própria SMDU utilizou para analisar os projetos na primeira fase do Chamamento Público divulgado em 2013.

O processo de pesquisa dos estudos de caso baseou-se no acompanhamento de cada etapa do chamamento, realizado através da leitura das atas de reuniões, resumos e relatórios elaborados pela SMDU que descreviam o andamento dos projetos, avaliações e a participação de cada equipe.

O primeiro momento decisivo no processo de pesquisa foi a definição de quais projetos seriam aprofundados como estudo de caso¹⁰. Foram dezessete equipes selecionadas e, sabendo não haver tempo hábil para realizar uma análise aprofundada de todas as propostas submetidas, foi necessário definir uma metodologia para seleção de quais projetos abordar nos estudos.

Em novembro de 2013, a empresa SP urbanismo disponibilizou o Caderno de Aproveitamento dos Estudos elaborados na primeira fase, que expôs todos os itens analisados durante a fase de avaliação dos projetos, o peso de cada parte do escopo de trabalho e a tabela de ressarcimento, baseada no aproveitamento de cada equipe.

¹⁰ O processo de projeto do Arco Tietê, como já mencionado, ocorreu entre os anos 2013 e 2016 (tempo decorrido entre o chamamento público de projetos e as análises da segunda fase do processo). Para embasamento da pesquisa de mestrado, efetivamente iniciada em 2015, foi necessário acompanhar e coletar informações a partir da **divulgação** dos materiais pela SMDU e notícias vinculadas aos projetos e equipes, o que nem sempre acontecia de forma rápida e imediata. A complexidade para definir uma metodologia de análise e os estudos de caso durante um processo ainda em curso é a incerteza da efetiva continuidade das ações em si e das mudanças (e desistências) que poderiam (ou não) ocorrer durante as fases do chamamento.

Figura 40- Aproveitamento dos estudos e peso de cada tens para fins de ressarcimento

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013

Nesse caderno, foi atribuída a cada uma das 17 equipes selecionadas uma porcentagem para ressarcimento, baseada no aproveitamento de cada proposta apresentada na fase 1 do chamamento. Optou-se como metodologia de pesquisa, dar maior atenção e

acompanhamento aos projetos que alcançaram maior pontuação¹¹ nos itens relacionados ao “modelo urbanístico” proposto, que engloba por sua vez subitens como uso do solo, mobilidade e acessibilidade, paisagem e meio ambiente, e itens relativos aos estudos socioeconômicos solicitados.

Segundo a Comissão Especial de Avaliação, instituída pela Portaria n. 10/2013/SMDU, que realizou as análises das propostas julgadas adequadas tecnicamente como estudos de pré-viabilidade da 1ª Fase, foram considerados os seguintes aspectos:

- Consistência das informações;
- Inter-relação entre os diferentes setores de projeto;
- Modelos requisitados no chamamento;
- Viabilidade das propostas, compatibilizadas com técnicas previstas em normas e procedimentos científicos pertinentes.

¹¹ A escolha da pontuação como método de seleção foi uma opção criada e aplicada exclusivamente nessa pesquisa. Não houve nenhum tipo de ranking ou pontuação nos processos de análise da Comissão Especial de Avaliação, apenas a divulgação da tabela de aproveitamento dos estudos. Cada ponto, nessa pesquisa, equivale ao aproveitamento ou não de cada modelagem. Assim:

- Modelagem atingiu aos objetivos definidos nos critérios de análise: 01 ponto
- Modelagem não atingiu aos objetivos: 0 pontos

Quadro 7-Metodologia e critério de aproveitamento dos estudos na segunda-fase do chamamento público.

MODELAGENS		A. GUTIERREZ Q. GALVÃO	ARCADIS LOGOS	AXAL	BARBOSA & CORBUCCI	CAMARGO CORRÊA	CÂNDIDO MALTA FCTH	CARIOCA BLAC	GEOMÉTRICA	IDOM	IURB	MAGALHÃES FIGUEIROA PARK	ODEBRECHT OAS	PLANOS ENGENHARIA	TRIPTYQUE ARGEPLAN	LÉA STRUCHNER	TC URBS	URBEM
Modelo Urbanístico	VISÃO do Projeto																	
	USO DO SOLO																	
	Habitação																	
	Equipamentos																	
	Centralidades																	
	Áreas transformáveis																	
	MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE																	
	Sistema viário: Apoio Norte																	
	Sistema viário: Apoio Sul																	
	Transposições + eixos de desenvolvimento																	
	Reorganização do sistema de transportes																	
	PAISAGEM																	
	Adensamento																	
	Ocupação da várzea																	
	Desenho da paisagem																	
	Espaços públicos																	
	MEIO AMBIENTE																	
	Drenagem																	
	Áreas verdes																	
	Resíduos sólidos																	
	Impacto da Urbanização																	
Estudos Sócios Econômicos	Atividades econômicas																	
	Leitura sócio-econômica																	
	Modelo de gestão fundiária																	
	Modelo de financiamento-faseamento																	
Modelagem Jurídica	Instrumentos urbanísticos																	
	Instrumentos administrativos																	
Interação Social	MEIOS DE INTERAÇÃO SOCIAL																	

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2014

Seguindo a metodologia e critério de aproveitamentos dos estudos, foi definido que os projetos selecionados para estudo de caso na dissertação de mestrado estariam entre os que obtiveram maior pontuação no item “modelo urbanístico”:

Quadro 8- Pontuação das equipes dentro do conceito “modelo urbanístico”

EQUIPE	PONTUAÇÃO
Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão	8 pontos
Arcadis Logos	5 pontos
Axal	3 pontos
Barbosa e Corbucci	0 pontos
Camargo Correa	3 pontos
Candido Malta FCTH	0 pontos
Carioca Blac	10 pontos
Geométrica	4 pontos
IDOM	8 pontos
IURB	0 pontos
Magalhães Figueiroa Park	2 pontos
Odebrecht/ OAS	4 pontos
Planos Engenharia	0 pontos
Triptyque	8 pontos
Lea Struchner	0 pontos
TC Urbes	0 pontos
URBEM	7 pontos

Fonte: autoria própria, baseada no material disponibilizado pela empresa SP urbanismo

Algumas dessas equipes resignaram a continuidade aos estudos na segunda fase do chamamento público, conforme já mencionado no item 4.5, mas equipes com avaliação positiva e itens urbanísticos ressarcidos dentro dos critérios do chamamento continuaram sua participação, conforme quadro abaixo:

Quadro 9- Pontuação das cinco melhores equipes dentro do conceito “modelo urbanístico”

EQUIPE	PONTUAÇÃO
Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão	8 pontos (já figurava entre os 5 melhores)
Axal – Arup/ Base 3	3 pontos
Barbosa e Corbucci	0 pontos
Magalhães e Associados Arquitetura e Planejamento S/C Ltda	2 pontos
Odebrecht / OAS/ URBEM	7 pontos (já figurava entre os 5 melhores)

Fonte: autoria própria, baseada no material disponibilizado pela empresa SP urbanismo

Constatou-se, entretanto, que das cinco equipes que deram continuidade ao processo de projeto na segunda fase do Chamamento, “Estudos de Viabilidade”, apenas duas estavam entre as cinco equipes melhor pontuadas na etapa de pré-viabilidade. Uma dessas equipes, Barbosa e Corbucci, não obteve pontuação para ressarcimento, o que incitou a busca, nessa pesquisa, pelo motivo do não ressarcimento na primeira fase do chamamento e o interesse da mesma em prosseguir com os estudos na segunda etapa do processo¹².

Levando em consideração que seis, das dezessete equipes avaliadas, não foram ressarcidas em nenhum item e que apenas a Barbosa e Corbucci permaneceu no processo, optou-se por reconsiderar sua análise e inseri-la no estudo de caso.¹³

¹² Muitas equipes foram ressarcidas na primeira fase, mas optaram por abandonar o processo e não dar continuidade aos seus estudos na segunda etapa.

¹³ Após a constatação de que a equipe Barbosa e Corbucci continuou seus estudos na segunda fase do processo, mesmo sem indicação de ressarcimento da primeira etapa e visto que mais duas equipes (Léa Struchner e IURB) também não haviam sido reembolsadas e desistiram de dar seguimento ao processo, optou-se por reconsiderar a análise no estudo de pré-viabilidade elaborado pela equipe (Barbosa e Corbucci). Embora as três equipes não tivessem obtido pontuação para ressarcimento, o relatório de aproveitamento dos estudos **justificou** o motivo para o não ressarcimento apenas da equipe **Barbosa e Corbucci, o que reforçou a hipótese de reconsiderá-la para estudo de caso**: “A Comissão Especial de Avaliação, instituída pela Portaria nº 10/2013/SMDU, alterada pelas Portarias nºs 069 e 90/2013/SMDU.G, realizou as análises das propostas, julgadas adequadas tecnicamente, dos estudos de pré-viabilidade da primeira fase conforme a utilização do

Em conformidade com as informações e metodologia descritas, os projetos das equipes **Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão, Instituto de Urbanismo e Estudos da Metrópole (URBEM)** e **Barbosa e Corbucci** foram selecionados como estudos de caso.

Por que limitar os estudos às equipes que escolheram permanecer na segunda fase e não às melhores equipes pontuadas na primeira etapa do chamamento? O fato de escolher concentrar os estudos em projetos que permaneceram ativos na segunda fase do chamamento permitiu acompanhar o desenvolvimento dessas equipes além da primeira fase e verificar como esses estudos foram adaptados ou modificados nessa segunda etapa, concluída em dezembro de 2016. O acompanhamento das equipes na segunda fase possibilitou uma análise mais crítica do processo e a chance de verificar, em um possível produto final desse processo, até que ponto o conjunto de estratégias das equipes seria responsável por influenciar uma proposta palpável de transformação urbana na área.

Para essas análises serão considerados os conceitos urbanos previamente explicitados no capítulo 1, analisados através de materiais gráficos e memoriais de projeto disponíveis no acervo do site da Prefeitura de São Paulo e em arquivos disponibilizados pelos escritórios e consórcios (contato via internet).

seu conteúdo parcial ou total, a fim de constituir as diretrizes para os estudos de viabilidade do Arco Tietê , apresentadas no relatório resumo, e que contribuam à efetiva implantação dos projetos urbanísticos propostos. **A proposta da Barbosa & Corbucci Arquitetos Associados não foi considerada para ressarcimento por não atender o princípio da isonomia**", o que reforçou a idéia de que o não ressarcimento nada tinha a ver com a qualidade ou resultado do projeto em si, fato comprovado após a divulgação do relatório intermediário da segunda fase do processo.

Quadro 10- definição dos estudos de caso

Fonte; autora, a partir de dados da SMDU

5.2 Metodologia de análise das propostas

O método de análise baseia-se nos cinco conceitos urbanos descritos anteriormente (compactação, densidade, diversidade, meio ambiente e mobilidade urbana), que serão analisados individualmente em cada um dos projetos selecionados.

Figura 41- Conceitos urbanos e elementos que constituem foco da análise projetual

Fonte: autora

Quadro 11- Conceitos urbanos e elementos que constituem foco da análise projetual

Fonte: autora

A análise dos projetos urbanos será realizada através da consideração e presença de cada elemento conceitual. Contudo, é importante ressaltar que os conceitos selecionados como relevantes ao entendimento da problemática urbana podem ser classificados, segundo Lamas (2007 apud FREIRE 2014), por aspectos diferentes:

- a. Quantitativos:** referem-se aos dados mensuráveis utilizados para controlar os aspectos físicos da cidade, como densidade, coeficiente de aproveitamento, fluxos etc.
- b. Organização funcional:** relacionam-se com as atividades humanas exercidas em determinado local e também com o tipo de uso de uma área ou edificação;
- c. Qualitativos:** são aqueles que, como o próprio nome indica, permitem identificar a qualidade de determinado local, seja em termos de conforto quanto comodidade. Alguns ainda podem ser mensurados por meio de parâmetros, como decibéis, temperatura e outros;
- d. Figurativos:** são traduzidos, essencialmente, por meio da comunicação estética;

Quadro 12- Conceitos urbanos e elementos que constituem foco da análise projetual – Aspectos relacionados

Fonte: autora

Seguindo os aspectos pré-selecionados para o desenvolvimento da análise, aplicou-se uma pontuação que varia de 1 a 5¹⁴ para cada item em questão. Essa pontuação será aplicada de acordo com os seguintes pré-requisitos:

- 01 ponto - Conceito é ruim, inexistente ou não se configura como elemento estruturador e pertinente à proposta.
- 02 pontos - Conceito é fraco, pouco explorado e indiferente no contexto geral da proposta. Pouco trabalhado e/ou utilizado.
- 03 pontos - Conceito é bom, presente na proposta de projeto e incorporado às propostas urbanísticas apresentadas, mas pouco explorado.
- 04 pontos - Conceito muito bom, bem trabalhado dentro do contexto da proposta urbana e apresentado com clareza nas ideias vinculadas ao projeto.
- 05 pontos- Conceito excelente, claramente apresentado e integrado à proposta urbanística apresentada. É um elemento indispensável à compreensão do plano em sua totalidade e claramente abordado dentro do contexto de projeto.

¹⁴ A pontuação variando de 1 a 5 baseia-se na escala de Likert, que permite diferentes níveis de avaliação e interpretação dos conceitos analisados. Mais do que uma pontuação quantitativa, a escala Likert possibilita uma análise mais sensível e completa de cada um dos itens.

Quadro 13- Esquema de pontuação atribuída aos projetos analisados

CONCEITOS	1	2	3	4	5
1. COMPACTAÇÃO					
1.1 Fácil acesso aos equipamentos urbanos					
1.2 Integração social					
2. DENSIDADE					
2.1 Uso do solo					
2.2 Layout					
2.3 Habitação / Tipologia					
3. DIVERSIDADE					
3.1 Vitalidade urbana					
3.2 Equidade social					
4. MOBILIDADE					
4.1 Facilidade de deslocamento					
4.2 Disponibilidade de meios de infraestrutura adequados					
5. MEIO AMBIENTE					
5.1 Áreas verdes					
5.2 Impactos na urbanização					
5.3 Desenho da paisagem					

Fonte: autora

5.3 - ESTUDO DE CASO 01: URBEM – Instituto de Urbanismo e Estudos da Metrópole | A CIDADE-PARQUE TIETÊ

A análise dos estudos de caso será realizada em três etapas, a partir das considerações e leitura territorial elaboradas pela equipe, da compreensão das propostas apresentadas na fase de estudo de pré-viabilidade e das ações e diretrizes adotadas para a etapa de estudos de viabilidade. Como elucidado anteriormente, o foco da análise é compreender e constatar a existência de conceitos do urbanismo contemporâneo e como eles se apresentam em cada proposta de projeto.

5.3.1 – Considerações e leitura do território

As cidades são expressões de uma época traduzidas no espaço. Como manifestação de uma sociedade, as cidades projetam no território aquilo que os cidadãos, como coletividade, almejam ser no presente e no futuro. Esta proposta para o Arco Tietê expressa esse desejo coletivo de construção e de legado que o URBEM, como organização da sociedade civil, oferece a São Paulo por intermédio da Prefeitura, no contexto do Chamamento Público nº 001/2013/SMDU, que descortinou uma oportunidade histórica de promover o reordenamento territorial deste grande feixe que hoje concentra o maior fluxo de pessoas, mercadorias e serviços do País (URBEM, 2013).

A equipe reconheceu que a área de trabalho, anteriormente industrial, hoje encontra-se praticamente sem indústrias. Segundo ela, "o perímetro do Arco Tietê é palco de um dos mais extensivos processos de reestruturação produtiva em curso no mundo". A desindustrialização econômica ocorrida no território em questão não foi acompanhada de uma desindustrialização territorial, ou seja, ali se obteve uma transição incompleta: a atividade industrial deixou a região, mas lá permaneceram as enormes glebas que estão ainda hoje subutilizadas, degradadas ou mesmo abandonadas e que tornam-se, atualmente, pontos estratégicos para reformulação espacial e territorial da metrópole contemporânea.

Para reverter esse quadro, o URBEM mobilizou uma equipe de 110 profissionais de diversos campos do conhecimento, a fim de elaborar uma proposta completa, que se adequasse a todos os conceitos apontados no edital.

5.3.2 – O modelo urbanístico para etapa de pré-viabilidade

A proposta trata-se, segundo a equipe, de uma

Formulação de elevados propósitos cívicos, sempre alicerçada em fundamentos econômico-financeiros, sintonizada com os anseios dos diversos segmentos da sociedade, consistente com o quadro institucional e regulatório em vigor e atenta às realidades políticas e governamentais (URBEM, 2013, p.01).

A proposta tem como núcleo conceitual a criação da Cidade-Parque Tietê, nome eleito para designar a síntese de um conjunto amplo de transformações que visam construir uma nova cidade no território do Arco Tietê, estruturada por sucessivos parques fluviais e bulevares entrecruzados, longitudinais e transversais.

Como diretrizes fundamentais a equipe URBEM propôs na primeira fase do chamamento:

- **No plano urbanístico**, um adensamento e uma verticalização da ocupação na frente d'água, a fim de que se construa uma cidade com alma, animada e vibrante, marcada por uma vigorosa paisagem, simbólica e iconicamente representativa da metrópole global;
- **No plano da produção**, o desenvolvimento de um espaço privilegiado para o florescimento de uma economia criativa, que, a exemplo de outras cidades bem-sucedidas, transforme os antigos territórios de produção industrial em novos espaços de produção e consumo de conhecimento e inovação;
- **No plano habitacional**, a mitigação de disparidades que prevalecem entre as ofertas de moradia, emprego, comércio e serviços, mediante a estruturação de novas centralidades e de tecidos urbanos de uso misto;
- **No plano da mobilidade**, o apoio irrestrito ao desenvolvimento da rede intermodal de transportes, públicos e privados, de passageiros e de cargas, sobretudo dos modais de alta e média capacidade de passageiros;

- **No plano da cidadania**, a reconquista das margens do Tietê, com vistas ao restabelecimento de uma relação orgânica com o rio, entremeadas por novos corpos de água limpa e áreas verdes, acessíveis e desfrutáveis por pedestres e ciclistas.

Tais diretrizes, segundo a equipe, apresentam caráter evolucionário e revolucionário:

- Evolucionário: buscam alavancar realidades preexistentes, dando novo impulso a vocações estabelecidas.
- Revolucionário: quebram paradigmas, introduzindo novos padrões de ocupação e organização espacial para a moradia, a produção e o lazer.

Para o URBEM, este é o momento para que São Paulo se reinvente a partir do seu entroncamento mais central e vital – o Arco Tietê.

A sociedade hoje dispõe de conceitos de cidade testados nos últimos anos que buscam estimular a interação dos grupos sociais, a integração das atividades humanas – trabalho, habitação, cultura e diversão – e o fortalecimento, através do urbanismo como disciplina, da concepção de desenvolvimento sustentável, que busca o equilíbrio entre o social, o econômico e o ambiental (URBEM, 2013).

A equipe apresentou, na etapa de pré-viabilidade, seis propostas para o desenvolvimento imediato do território do Arco Tietê, pensadas como desenvolvimentos urbanos sinérgicos e complementares que configuram conjuntamente uma ação única: estabelecer um novo paradigma no rio Tietê em seu trecho paulistano, definindo novos padrões de forma e função e uma relação nova de simpatia com a cidade. Compõem estas propostas **três polos** para dar início à reestruturação urbana do território a partir de costuras transversais ao Rio Tietê e **três redes** para a consolidação longitudinal do desenvolvimento catalisado pelos polos.

Segundo a equipe, ao determinar os polos no território, procurou-se sinergia com a economia local e certa simetria geográfica (tomando como referência a Ponte das Bandeiras): o desenvolvimento da indústria e dos negócios de mídia e comunicação a Oeste, entre as pontes do Piqueri e Freguesia do Ó; a modernização da indústria têxtil e do design no Centro, entre as pontes da Casa Verde e Cruzeiro do Sul; e um centro de gestão

metropolitana a Leste entre as pontes Presidente Jânio Quadros (da Vila Maria) e Tatuapé, para o desenvolvimento de uma centralidade macrometropolitana de negócios.

As três redes, por sua vez, estendem e ampliam o desenvolvimento urbano: a Rede de Gestão de Informações do Território, que ao se iniciar pelo monitoramento das águas urbanas inaugura um sistema de digitalização da cidade e converte-se em uma ferramenta estratégica para a criação dos parques fluviais dos afluentes propostos; a Rede de Referência para Reciclagem como um oportuno programa de saneamento ambiental, incorporando e formalizando uma crescente cadeia produtiva com forte presença na área; e o Programa Habitacional para o Arco Tietê, que impulsiona um novo ciclo de ocupação desse território constituindo-se como ação essencial para a valorização do Arco Tietê.

Cidade-Parque Tietê foi o nome adotado pelo URBEM para “designar a síntese deste conjunto amplo de transformações propostas, que visam construir uma nova cidade no território do Arco Tietê, modulada por sucessivos parques fluviais e bulevares entrecruzados: longitudinais e transversais” (URBEM, 2013, p. 03).

“A visão de totalidade assume a vocação histórica de ser essa superestrutura urbana, protagonista de uma rede de serviços, mobilidade e comunicação e de uma condensação de vida urbana que atravessa as escalas local, metropolitana, macrometropolitana, nacional e internacional” (URBEM, 2013).

Figura 42 e Figura 43 - Região do Arco Tietê ANTES e DEPOIS do plano

Fonte: URBEM, 2013

Figura 44- Projeto áreas verdes

Fonte: URBEM, 2013

Figura 45- Requalificação da marginal

Fonte: URBEM, 2013

5.3.3 – O desenvolvimento do projeto – estudo de viabilidade

Durante a fase dos estudos de viabilidade, a equipe URBEM se associou ao consórcio Odebrecht/OAS, que posteriormente optou por abandonar o processo de projeto. Seguindo instruções da SMDU e da SP Urbanismo, disponibilizadas a todas as equipes, os produtos esperados nessa segunda etapa compreendiam estudos e detalhamentos de projetos relacionados às seguintes áreas:

- i- Estudos urbanísticos;
- ii- Estudos de avaliação econômica;
- iii- Estudos de modelagem jurídico-financeira.

Ainda seguindo as instruções, as equipes deveriam abordar os seguintes pontos no escopo do estudo urbanístico¹⁵:

Figura 46- Escopo urbanístico na segunda etapa do chamamento

Fonte: autora, a partir de relatórios da SMDU e SP Urbanismo

A proposta da equipe considerou ainda que, no contexto da revisão do PDE, destaca-se que o Arco Tietê poderia conter uma ou mais áreas de intervenção urbana e projetos de intervenção para diferentes escalas, o que acabou resultando na seguinte estratégia: a proposta apresentou a implantação de uma Área de Intervenção Urbana (AIU)

¹⁵ No acompanhamento dessa segunda etapa do chamamento, o foco e abordagem dos estudos de caso recaem apenas sobre os estudos e conceitos envolvidos nos **estudos urbanísticos**, uma vez que o objetivo principal da análise é identificar a presença dos conceitos do urbanismo contemporâneo nas propostas e diretrizes projetuais. As áreas “estudos de avaliação econômica” e “estudos de modelagem jurídico-financeira” não foram ponderadas na presente pesquisa.

correspondente ao perímetro do ACT, trabalhada em duas escalas distintas e complementares:

- 1- Escala macro, de inter-relação deste território com a cidade e a macrometrópole, visando conexões físicas, econômicas, de deslocamento de pessoas e de produtos;
- 2- Escala local ou específica, relacionado aos territórios considerados âncoras do processo de transformação, já inseridos na estratégia geral da ação, através da identificação de áreas com maior potencial de transformação, ofertas de emprego e infraestrutura de mobilidade, reequilibrando os deslocamentos e relações casa-trabalho.

Para identificar esses territórios com maior potencial de transformação, a proposta da equipe considerou fatores como:

- a) existência e previsão de infraestrutura de suporte ao desenvolvimento urbano, principalmente associada à área de transporte público de alta e média capacidade;
- b) baixo adensamento populacional no entorno, a carência de equipamentos públicos;
- c) diversidade de habitantes nos distritos do Arco e as ações previstas para promoção de HIS;
- d) alta densidade de empregos e a concentração industrial ao longo da ferrovia.

Figura 47- Áreas com potencial de transformação

Fonte: URBEM, 2015

Seguindo as considerações elencadas, a equipe identificou como âncoras do desenvolvimento imobiliário os setores da OUCAB, Lapa e Santana e defendeu o

desenvolvimento de uma centralidade na orla ferroviária, com adensamento entre 100 e 250 hab/ha, proposto em cinco novas centralidades;

- 1- Logística e Centro Atacadista – Pari
- 2- Equipamentos educacionais – Barra Funda
- 3- Logística e intermodalidade – Lapa
- 4- Equipamentos e serviços sociais – Freguesia do Ó
- 5- Logística – Vila Maria

Nesses territórios de oportunidades, a equipe propôs um projeto para o Pátio da Lapa, promovendo atividades de logística e habitações para faixas de renda baixa e média/baixa.

Figura 48- Ilustração do potencial de desenvolvimento da Lapa

Fonte: URBEM, 2015

Outra proposta foi a implantação do parque linear, proveniente do aterramento da ferrovia no trecho entre a Estação Água Branca, da CPTM, até a Avenida Pacaembu, permitindo conexão entre os bairros a norte e a sul. Essa nova frente, segundo a equipe, definiria uma centralidade linear com predominância do uso residencial.

Figura 49- Corte esquemático representando o aterramento da ferrovia e o Parque Linear

No âmbito ambiental, foram propostas intervenções no curso d'água com a abertura e adequação de seção de córrego aberto, melhoria paisagística e adequação da seção de galeria. A proposta de parques lineares junto aos rios e córregos complementa, segundo a equipe, o sistema de drenagem e fortalece os âmbitos ambiental e social.

Em resumo, a equipe propôs ações de macro e micro drenagem, que seriam incorporadas em ações de abrangência regional e local:

- Implantação de parques lineares ao longo dos córregos, com a abertura e revisão das dimensões das seções das galerias;
- Criação de reservatórios de retenção nos locais de alagamento nas principais vias de acesso e nos emboques das pontes;
- Implantação de edifícios inteligentes e sustentáveis;
- Criação de estações de tratamento de esgoto menores e individuais para redução da emissão de esgoto na rede;

No quesito mobilidade, a equipe propôs a implantação de um anel viário em torno do perímetro do projeto, novas pontes sobre o rio Tietê e o aterramento da ferrovia, entre a Lapa e a Barra Funda.

Figura 50- Plantado sistema viário proposto

Fonte: URBEM, 2015

5.3.4. Análise

Dando sequência à metodologia de análise, a avaliação da proposta da equipe URBEM acontecerá seguindo os cinco conceitos urbanos selecionados como fundamentais para o bom desenho da forma urbana:

A pontuação de cada conceito estudado, conforme metodologia definida, terá uma variação de 1 a 5.

DENSIDADE [3]

Levando em consideração o item densidade, que por sua vez atrela-se ao uso do solo, layout urbano e habitação, foi constatado pela equipe na etapa de caracterização da problemática urbana, que há predominância de baixa densidade populacional na região, sem condições de habitabilidade, carência de serviços e equipamentos sociais complementares à moradia.

Como objetivos básicos da proposta do URBEM e relacionados à questão da densidade na região, a equipe buscou promover:

- i. Adensamento habitacional nos polos de desenvolvimento;
- ii. Promover novas áreas residenciais atreladas aos bairros residenciais existentes;
- iii. Adensar a orla dos córregos transversais ao Rio Tietê a serem recuperados;
- iv. Adensar o entorno das estações de metrô existentes e futuras com ênfase em HIS com a determinação de novas ADHS (Área para o Desenvolvimento de Habitação Social);
- v. Criar novos centros de bairro, fortalecendo o caráter de centralidade da intervenção;
- vi. Levantar áreas potenciais para empreendimentos habitacionais (áreas de ZEIS, áreas de estacionamentos de grande porte e outros) em toda área do arco para elaboração de diretrizes de intervenção para todo perímetro;
- vii. Observar as orientações constantes da OUCAB no que diz respeito à normatização para a construção de bairros plurais, com segmentos sociais variados, tornando-a uma frente urbana que poderá definir uma nova centralidade.

Fez parte do estudo da equipe o desenvolvimento de indicadores, que elencam os valores base e esperado para cada tópico urbano abordado na proposta.

Relativo ao conceito da densidade, os indicadores mostram que:

- A densidade demográfica atual, na região do arco Tiete, gira em torno de 95hab/ha e espera-se alcançar a marca de 217hab/ha com a efetivação do plano urbanístico na região;
- Identificou-se um potencial máximo de oferta de 75 mil novas Habitações de Interesse Social (HIS) e 67 mil Habitações de Mercado Popular (HMP) no perímetro, totalizando 142 mil novas habitações na região.
- Potencial de aproveitamento imediato para HIS e HMP de 30.500 unidades.
- Em todos os projetos habitacionais propostos para a região do Arco Tietê no plano urbanístico, pretende-se direcionar 79% de todas as unidades habitacionais para a habitação de interesse social.

Apesar do aparente equilíbrio nas propostas para densidade, nota-se que as diretrizes adotadas pela equipe na fase de viabilidade focaram bastante em áreas já consolidadas do ACT, como por exemplo, a região da OUCAB (apresentada previamente no capítulo 3). Os cortes esquemáticos apresentam verticalização nos corredores de transporte público, com aumento de densidade e provisões habitacionais para classe média e alta, não alocando a HIS nesses estudos.

DIVERSIDADE [3]

O levantamento inicial da equipe quanto aos fatores associados à diversidade resultou na seguinte constatação: a região do Arco Tietê sofre com o subdesenvolvimento econômico e social, a informalidade, a ilegalidade dos imigrantes e a precariedade associada à vulnerabilidade social.

Como eixo principal da proposta, o URBEM buscou focar no desenvolvimento da economia avançada por meio da atração da mais moderna indústria ligada ao conhecimento e ao design, partindo das cadeias produtivas industriais já instaladas e na potencialização do setor terciário valendo-se das vantagens e oportunidades oferecidas pela centralidade macrometropolitana.

A equipe propôs também aproveitar o perímetro do Arco Tietê como um “pulmão” para atender às necessidades habitacionais do município como um todo e reduzir a proporção de domicílios em assentamentos precários e loteamentos irregulares, contudo, esse item foi pouco abordado no estudo de viabilidade da equipe.

Para consolidar as dinâmicas urbanas e vocações econômicas existentes no território, a equipe buscou promover a integração e o empoderamento da população local nos processos de transformação econômica e urbana e incentivar a constituição de bairros plurais onde coexistam distintos segmentos sociais, de diversas rendas, promovendo a inclusão e interação social nos polos e com a cidade.

Além das diversas áreas de ZEIS 3 disponíveis e pouco aproveitadas no Arco, na análise territorial feita pela equipe, destaca-se o patrimônio industrial que se encontra subutilizado e os imóveis utilizados por entidades públicas (Polícia Civil, Fundação Casa, presídios, subprefeituras entre outros) ou clubes e equipamentos esportivos públicos e privados, que compõem áreas de interesse para este programa habitacional.

Esses imóveis, que se diferenciam do conjunto das demais tipologias por suas dimensões, constituem-se, segundo o URBEM, em oportunidades para intervenções com desenvolvimentos imobiliários de maior porte para habitação e para a criação de centralidades urbanas, dentro de novos modelos que sejam mais plurais, mistos e sustentáveis, apresentando condições oportunas para o adensamento e diversidade de áreas atualmente despovoadas.

Contudo, apesar das previsões otimistas, na etapa de viabilidade a equipe apresenta um adensamento bastante intenso apenas no entorno dos eixos de transporte público, pouco explorando como ele de fato aconteceria além desses eixos, e ainda destaca que as habitações nesses espaços seriam destinadas às classes de renda média e alta, dando poucas informações sobre como as propostas de diversidade de fato ocorreriam.

Figura 51- Adensamento e verticalização em eixos de transporte

Fonte: URBEM, 2015

MOBILIDADE [3]

O levantamento prévio da equipe, relativo à condição de mobilidade e acessibilidade dentro do perímetro do Arco mostrou que há falta de capilaridade viária, excesso de macro-acessibilidade (marginais como são hoje) e lacunas na malha de transporte.

Como combate à realidade existente e respeitando um dos focos principais do escopo solicitado pela Secretaria de Urbanismo, o URBEM propôs em seu projeto a melhoria da micro acessibilidade por meio de reloteamento; agilidade na ligação Norte-Sul com novas pontes; compatibilidade urbanística das avenidas expressas (marginais/ alta velocidade) e das vias de baixa velocidade com a vizinhança proposta e o estímulo à mobilidade não motorizada.

Como indicadores de tráfego, a equipe utilizou diretrizes atuais e buscou estabelecer metas para impulsionar o aumento da mobilidade na região nos próximos anos. Utilizando dados da pesquisa Origem Destino Domiciliar do Metrô, realizada em 2007, a equipe considerou atingir uma expansão da rede de transporte público completa até 2040, utilizando-se de políticas públicas para desestimular o uso do automóvel e referências de outros projetos de modelagem para planos de mobilidade de consultores da equipe para determinar o valor esperado.

Quadro 14- Indicadores antes e após a implementação do plano urbanístico

INDICADORES	VALOR BASE (2007)	VALOR ESPERADO (2040)
Tempo médio de deslocamento para transporte coletivo (min)	36 min	33 min
Percentual de deslocamentos em transporte coletivo (%)	45%	60%
Tempo médio de deslocamento para transporte individual motorizado (min)	73 min	58 min

Fonte: URBEM, 2013

Além dos melhoramentos na rede de transporte, o incentivo ao uso da bicicleta e de outros meios sustentáveis de locomoção também integra o plano de melhoramentos da equipe. Integram o projeto além da expansão da rede de transporte público completa até 2040, o desenvolvimento de políticas públicas para desestimular o uso do carro, como a ampliação das ciclorrotas, ciclofaixa e um plano para uma concessão de 50.000 unidades de bicicleta pública até 2020 e referências de outros projetos de modelagem para planos de mobilidade. A expectativa da equipe é que a porcentagem de uso da bicicleta como meio de transporte, que em 2012 figurava na casa dos 0,5%, represente uma parcela de 5% após a implantação do plano.

O projeto contribuirá promovendo a proximidade trabalho-residência no modelo urbanístico proposto. A proposta de uso misto do solo nas centralidades evita deslocamentos adicionais para pequenas necessidades do dia-a-dia. A promoção de modos não motorizados de transporte, otimização da infraestrutura existente com a melhoria de acessibilidade às estações de transporte coletivo, intervenções em vias e transporte motorizado (novas pontes) e rompimento de quadras de grandes dimensões (aumento de capilaridade)

contribuirão para a melhoria do indicador. Como premissas, a equipe utiliza o tempo médio dentro da área de influência conforme Pesquisa OD do Metrô (2007) e metas de redução de tempo de 20% para transporte coletivo, 10% para transporte individual e tempo médio de viagens a pé e de bicicleta de 10 minutos.

A forma como a equipe propôs a solução para a problemática da mobilidade, no entanto, gera controvérsias. O aterramento da ferrovia e a construção sobre ela de estacionamentos e parque linear promoverá a ruptura da barreira física em termos de mobilidade, mas ainda consolidará uma barreira visual.

Os índices apresentados no quadro 14 mostram-se pouco expressivos em ordem de grandeza, demonstrando, por exemplo, ausência de previsões significativas após a implementação das propostas (vide redução de apenas 10% do tempo de deslocamento no transporte coletivo em um período de mais de 30 anos).

MEIO AMBIENTE [4]

O conceito “meio ambiente” foi previamente analisado pela equipe, que constatou degeneração do sistema de rios, potencial desperdiçado, grande estoque de passivo ambiental e impactos prejudiciais. Como parte integrante da proposta urbana realizada pelo grupo, estão presentes questões como:

- Assegurar condições técnicas, econômicas e ambientais para a implantação do Parque Tietê, observando a sua implantação em diversas fases;
- Apontar soluções que valorizem a paisagem urbana como um elemento de fortalecimento da identidade da cidade e da ligação afetiva dos seus habitantes com ela;
- Assegurar melhorias das condições ambientais nos polos, criando soluções paradigmáticas e replicáveis em outros pontos do Arco Tietê e da cidade;
- Observar as orientações constantes da Operação Urbana Consorciada Água Branca no que diz respeito à implantação de parques lineares fluviais nos afluentes do Tietê;
- Promover transformação do Campo de Marte em Parque Público até o ano de 2050.

Segundo o URBEM, os resultados esperados com a efetivação das propostas vinculadas ao meio ambiente são:

- Interconectividade ambiental entre a rede de parques existentes e o incremento de áreas verdes propostas;
- Tratamento das águas e propostas para gerar uma relação amistosa com as águas;
- Transformação da paisagem da planície fluvial que não é valorizada;

A proposta relativa às questões do meio ambiente ainda prevêem que ao longo dos 17 km do Arco Tietê seja construído um parque fluvial, parques lineares junto aos córregos Água da Pedra, Tiburtino e Curtume, além de avenidas parques e bulevares. A proposta geral prevê o incremento total de 700 ha de área verde e a criação de um sistema de aquisição e gestão de informações para sensorear o nível da água em alguns córregos do Arco Tietê.

Figura 52- Requalificação da marginal

Fonte: URBEM, 2013

As ações para macro e micro drenagem e a criação do parque linear caracterizam-se como capazes de qualificar o território e contribuir para sua valorização, entretanto, a equipe pouco aprofundou essas propostas em estudos específicos de vazão ou que de fato garantissem sua efetiva implementação.

Figura 53- Propostas para áreas verdes

Fonte: URBEM, 2015

COMPACTAÇÃO [5]

De acordo com o relatório elaborado pelo URBEM e análises individuais de cada conceito urbano presentes na metodologia, as novas centralidades propostas pela equipe instituem-se como motor de toda a transformação urbana na orla do Rio Tietê. A transformação do tecido urbano, com novo parcelamento de quadras, criaria novas ruas e pontes e estabeleceria um novo meio urbano com usos e funções requalificadas.

As áreas identificadas para habitação seriam independentes umas das outras, ainda que a centralidade de fato tenha a capacidade de potencializar o desenvolvimento de todas as outras à sua volta, multiplicando resultados. Deve ser considerada também a tendência de desenvolvimento imobiliário orgânico constatado ao longo do Arco Tietê, que associada às ZEIS criariam condições favoráveis de investimento para a parceria público-privada proposta.

O parque fluvial do Tietê, o sistema de parques formados pelos afluentes e as transposições transversais, formariam uma rede indutora do adensamento populacional, da verticalização edilícia, da modulação do tecido urbano e da paisagem dos bairros. A proposta procura um adensamento que incorpore o uso residencial plural (congregando todos os segmentos

sociais) e promova a cidade de uso misto, policêntrica e compacta, com o equilíbrio entre emprego e moradia, entre ramificação e valores ambientais.

A criação das cinco novas centralidades (Pari, Barra Funda, Lapa, Freguesia do Ó e Vila Maria) também fortalecem a tendência à policentralidade e compactação dentro do território.

Figura 54- Cinco novas centralidades

Fonte: URBEM, 2015

Figura 55- Ficha resumo do projeto

Fonte: autora

5.4 ESTUDO DE CASO 02: Barbosa e Corbucci Arquitetos e Associados LTDA

O consórcio Barbosa e Corbucci, aqui descrito como equipe Barbosa e Corbucci, é composto por uma série de profissionais e empresas que se associaram, tornando possível um estudo tão amplo e complexo como o Arco Tietê. Integraram a equipe na elaboração da proposta as seguintes empresas/profissionais: Estudio América, Galvão Engenharia S/A, Jansana de la Villa, de Paauw, Architectes, Levinsky Arquitetos | Estratégia Urbana, Albino Advogados Associados, EGA Engenharia, Ludemann Engenharia, Planur Incorporadora e Urbanizadora, Simone Gatti e Tácito Pio da Silveira.

5.4.1– Considerações e leitura do território

Com a rápida expansão da mancha urbana de São Paulo, possuímos uma cidade que cresceu de forma desenfreada, devastando a sua área verde e sobrepondo-se aos córregos e rios. É importante salientar, no entanto, a importância inicial que os rios, principalmente através do transporte fluvial, e as áreas verdes, principalmente através da atividade agrícola, possuíam e como o rápido espraiamento urbano suprimiu esses importantes elementos naturais e históricos da cidade (Barbosa e Corbucci, 2013, p.04).

Figura 56- Imagem aérea utilizada na primeira página do memorial da equipe

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2013

A equipe aponta que o modelo de expansão assumido pela cidade de São Paulo suprimiu a possibilidade de a cidade organizar-se em torno de elementos naturais, livres e públicos, responsáveis por criar pontos de lazer e esporte aos habitantes e por representar a memória da cidade. As ciclovias e áreas verdes, por sua vez, se distribuem de forma desproporcional no espaço urbano, o que acarreta a consolidação de ambientes desconectados e dispersos na malha urbana.

A equipe parte da constatação que, assim como anteriormente abordado, a região do Arco Tietê segue evidenciada pela expansão ferroviária e industrial, evidenciada pela ausência de núcleos habitacionais, de esporte e lazer em seu entorno. A cidade estruturou-se sem permitir essa mescla de atividades, gerando regiões quase que exclusivamente residenciais nas suas “bordas mutantes” e cada vez mais longínquas e, nas áreas mais centrais, seus núcleos de serviço e comércio, principais geradores de renda atualmente.

Esse desequilíbrio entre as forças econômica, social e ambiental persiste na cidade, principalmente na região do Arco, que vem perdendo indústrias e empresas do setor de

serviço por falta de planejamento a sua manutenção na cidade e pelo alto custo de sua permanência no território, cuja terra sempre se caracterizou por um valor ascendente.

Segundo a equipe, há uma grande vocação para o desenvolvimento de atividades industriais e de serviços no território em estudo, além da necessária oferta de habitação próxima às ofertas de emprego, principalmente para famílias com faixa de renda de 0 a 3 salários mínimos. Embora tenha havido um incremento populacional na última década, a região ainda possui baixos índices de densidade, ainda que a região apresente potencial para adensamento e criação de novas dinâmicas.

Do ponto de vista territorial, a região é dotada de grandes glebas, remanescentes do período industrial e ferroviário, que permaneceram vazias ou inutilizadas, tornando-se rupturas no tecido urbano em pontos com grande potencial de reestruturação

Em se tratando da mobilidade urbana, o território apresenta um sistema viário deficitário e irregular, embora ocorram diariamente cerca de 9,2 milhões de viagens, originadas em grande parte na região norte (o lugar de morar).

Para a equipe,

Há que se considerar que boa parte dos movimentos paralelos ao Rio Tietê não é um movimento direto: as pessoas descem em direção à Marginal, seguem por essa via, e sobem mais adiante, novamente, para a zona norte. Isto se dá devido à ausência de uma rede viária e de transporte público, adequada para transpor o rio bem como deslocar-se paralelamente a ele na escala de bairro. Os deslocamentos sul-norte desenvolvem-se basicamente pela linha da CPTM e do Metro (BARBOSA e CORBUCCI, 2013, p. 06).

Constatou-se, após a leitura do território, que a região do Arco Tietê configura-se como espaço fundamental para a articulação territorial, seguindo a necessária compatibilização entre os programas habitacional, de mobilidade e ambiental, fortalecidos por um projeto de requalificação urbanística, integrado às redes de infraestrutura hídrica, mobilidade e centralidades.

O projeto da equipe Barbosa e Corbucci assumiu como premissa a integração entre as questões de mobilidade, habitação, emprego e de espaços público e de lazer, buscando

atingir um modelo de ocupação da cidade e na cidade, onde se torne possível trabalhar, morar, conviver e usufruir de seus espaços.

5.4.2 - O modelo urbanístico para etapa de pré-viabilidade

A proposta da equipe para o Arco Tietê buscou o reequilíbrio ambiental e sócio econômico da região, baseado em um novo direcionamento para o desenvolvimento do território, articulada ao balanceamento da oferta de emprego, moradia, equipamentos e espaços de lazer, através de ações diretas e incentivos.

Um olhar especial foi dado à questão da mobilidade, a partir da compreensão do Arco como elemento estrutural em relação às funções logísticas e de acessibilidade urbana. Nesse contexto, o projeto busca dar maior ênfase ao transporte público e ao aproveitamento dos modais com potencialidade na área.

Simbolicamente, a equipe propôs intervenções urbanas visando aproximar **memória, vínculo e identidade** das perspectivas de desenvolvimento, requalificando a ocupação e a paisagem na região, transfigurando o Arco em um portal de acesso e novo cartão de visitas da cidade de São Paulo.

As propostas baseiam-se, segundo o memorial da equipe:

1. Na história do rio, suas relações com a cidade e seu desenvolvimento;
2. No fortalecimento das atividades produtivas, sobretudo industriais no município;
3. No tratamento do território de forma democrática, através da viabilização de uma cidade mista em seus usos e em seus segmentos de renda;
4. No equilíbrio entre emprego, renda e habitação;
5. Na interligação das porções ao norte e ao sul do rio Tietê;

A equipe adotou como partido a vocação principal dessa região à congregação de atividades de convivência, produtivas e residenciais, não ignorando o fato de o Arco representar importantes portas de acesso a leste e oeste da cidade.

Para a proposta urbanística, foi definida uma Área de Intervenção Urbana (AIU), correspondente ao perímetro da área do Arco. Internamente ao seu perímetro, foram definidos sub-perímetros que se associam à AIU e a projetos estratégicos de intervenção urbana (PEIUs) e Projetos Urbanísticos Específicos (PUEs), buscando a garantia de cumprimento e compatibilização das etapas de planejamento do AIU.

Abordando separadamente cada um dos projetos e propostas estratégicas para a região, a equipe chegou às seguintes diretrizes:

- a) No plano **sócio econômico**, buscou redirecionar o desenvolvimento da cidade para as áreas adjacentes ao perímetro estudado, reforçando ao longo do rio um novo eixo de oferta de empregos, moradias, espaços e equipamentos públicos, evitando o descompasso entre oferta de empregos e baixa densidade populacional. A proposta procurou superar as disparidades no uso e ocupação do solo, através de incentivos. Há também a resposta à necessidade de articulação das especificidades locais (zonas de comércio especializado e arranjos produtivos) com os novos usos e ocupações propostos, promovendo diversidade na geração de empregos. Além do incentivo ao incremento populacional e oferta de empregos, a equipe propôs a criação de uma **Operação Urbana** que trata da efetivação de um pólo tecnológico na **zona norte**, objetivando descentralizar as atividades econômicas na cidade.
- b) No plano **ambiental**, o projeto assumiu a potencialização de diretrizes urbanísticas e ambientais existentes para o perímetro e entorno do Arco, com destaque para a requalificação e resgate dos elementos hídricos da cidade, dotando-os de usos compatíveis com esses espaços que devem ser permeáveis e contribuir para a micro e macro drenagem (BARBOSA E CORBUCCI, 2013). Além desses objetivos, o foco foi o aumento de áreas verdes per capita e a conexão desses espaços através de caminhos verdes, viabilizando também a maximização da rede cicloviária da cidade, de forma igualitária e justa.

Figura 57- Propostas para áreas verdes

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2013

Figura 58- Propostas para áreas verdes

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2016

- c) No plano de **mobilidade e acessibilidade**, a equipe identificou que o perímetro do Arco reflete o processo histórico de apropriação do espaço urbano que caracterizou São Paulo no período de sua industrialização. A ocupação das áreas de várzea e a canalização dos córregos em prol da criação de vias e espaços urbanizados geraram uma herança de descontrole sobre os ciclos naturais e um nítido foco em criação de vias para o uso do automóvel. Portanto, no projeto, a equipe se propôs a recuperar níveis de fluxo compatíveis com uma vida urbana focada no bem-estar e na transformação da acessibilidade desses espaços confinados e degradados no processo de recuperação da qualidade urbana.

Figura 59- Fluxos compatíveis com a vida urbana

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2013

- d) No plano habitacional, fora as observações já apontadas no plano socioeconômico, como a disparidade entre oferta de empregos e moradia, a equipe constatou outras questões de maior alcance que são estruturais para o desenvolvimento de qualquer proposta:

- i- A demarcação das Zonas Especiais de Interesse Social não coincide com áreas de incidência de habitação precária, ficando estas sem um aparato legal que garanta sua reformulação;
- ii- A produção de novas habitações em ZEIS não tem atendido as famílias com renda inferior a 3 salários mínimos, que compreendem o maior déficit habitacional do município;
- iii- A aquisição da casa própria tem sido vista pela política pública municipal e pelo mercado como a única modalidade de moradia possível, entrando em desacordo com as possibilidades financeiras das famílias de menor renda e também com a necessidade de mobilidade residencial de muitos dos moradores de áreas centrais;
- iv- Os planos ou projetos em curso, bem como a normativa legal existente, não garantem a permanência da população de menor renda em áreas de intervenção urbana sujeitas a processos de valorização imobiliária;
- i- Os instrumentos regulamentados pelo Estatuto da Cidade e pelo Plano Diretor Estratégico não estão sendo utilizados para o cumprimento da função social da propriedade e a viabilização de terra para moradia de interesse social.

Baseada nessas constatações, antes de qualquer proposta de cunho urbanístico, a equipe articulou o equacionamento dessas questões de caráter mais amplo, a fim de sanar as disparidades habitacionais para a população com menor faixa de renda.

5.4.3 – O desenvolvimento do projeto – estudo de viabilidade

Durante a fase dos estudos de viabilidade, a equipe Barbosa e Corbucci focou seus estudos no desenvolvimento do Projeto de Intervenção Urbana Apoio Norte, que é fundamentado através da Área de Intervenção Urbana (AIU) sobre todo o perímetro do ACT, compreendendo duas ações estratégicas e complementares:

- 1- A criação de uma Operação Urbana Consorciada, denominada Articulação Norte (OUCAN);
- 2- Proposta de realização de uma concessão patrocinada – PPP Articulação Norte.

A OUCAN foi dividida em cinco setores, com projetos de intervenção urbanística para cada um deles:

Figura 60- Operação Urbana Consorciada Articulação Norte

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2013

Figura 61- Setores da OUCAN

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2013

O programa de intervenções proposto para a OUCAN apresenta, segundo a equipe, melhoramentos públicos que ocuparão 52.676m² de terrenos. Estas áreas serão obtidas através de desapropriações ou processos de doação por parte dos proprietários, em troca de CEPAC¹⁶ como forma de pagamento.

Dos 52.676m² considerados,

¹⁶ Certificado de potencial adicional de construção – são títulos emitidos e vendidos pela prefeitura que permitem ao mercado imobiliário construir em uma determinada região acima do limite permitido pela lei de zoneamento.

- e) 9.711,10m² serão destinados às áreas verdes;
- f) 17.555,52m² serão destinados à áreas institucionais;
- g) 25.410,12m² serão destinados ao sistema viário.

Quanto ao plano habitacional, a equipe identificou dez perímetros dentro da OUCAN com ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social) e propôs que 25% dos recursos obtidos através da operação urbana sejam destinados à produção de unidades habitacionais de HIS e HMP.

Em se tratando dos Projetos de Intervenção Urbanística, a equipe apresenta projetos com parâmetros e especificações para a requalificação dos passeios e áreas verdes públicas, como a proposta de eixo verde que conectará o Apoio Urbano Norte à área de exposições do Anhembi e ao Centro da cidade, criando um parque linear com equipamentos urbanos e lojas com coberturas verdes integradas ao espaço vegetal e abertas às praças.

Figura 62 - Situação proposta

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2013

As atividades industriais na área encontram-se ativas. A fim de potencializá-las, a equipe Barbosa e Corbucci propôs um incentivo às atividades industriais destinadas à tecnologia da informação e comunicação e indústria criativa através da criação do PEC (Polo de Economia Criativa).

Figura 63- Zonas de desenvolvimento econômico

Fonte BARBOSA E CORBUCCI, 2013

5.4.4. Análise

Dando sequência à metodologia de análise, a avaliação da proposta da equipe Barbosa e Corbucci acontecerá seguindo os cinco conceitos urbanos selecionados como fundamentais para o bom desenho da forma urbana:

A pontuação de cada conceito estudado, conforme metodologia definida, terá uma variação de 1 a 5.

DENSIDADE [4]

Para compreensão da variação da densidade na área, a equipe utilizou como caracterização áreas bastante heterogêneas dentro do perímetro. Algumas áreas apresentam grande oferta de emprego, atingindo um indicador de mais de 20.000 empregos/km² em contraste com densidades muito baixas (2.000 habitantes/km²) (BARBOSA E CORBUCCI, 2013). Essa discrepância entre oferta de empregos e moradia ocasiona o excessivo número de viagens diárias dentro do município em direção à região.

Partindo dessa constatação, a equipe adotou como premissa densificar a área e proporcionar aumento no número de empregos em áreas estratégicas do perímetro, através da criação de polos de emprego, induzindo o uso misto no território. Segundo a equipe:

O Plano Habitacional para o Arco do Tietê objetiva a readequação das formas de uso e ocupação do solo e sua destinação a todas as camadas da população, com especial interesse na garantia de direitos e atendimento prioritário à população de menor renda, sobretudo aquela que ocupa imóveis em situação de precariedade e são alvo dos processos de valorização imobiliária (BARBOSA E CORBUCCI, 2013, p. 15).

A utilização de áreas vazias ou subutilizadas pelas diversas faixas de renda, com atração de investimentos e desenvolvimento econômico sem ocasionar a expulsão da população atual é um dos desafios propostos pelo projeto em questão. Para a equipe, o objetivo principal dentro da temática habitacional é a construção de uma cidade igualitária socialmente e com acessos irrestritos à moradia, ao emprego, ao transporte urbano, aos equipamentos públicos e locais de lazer. Para isso, serão necessários trabalhos sistêmicos em paralelo às revisões do PDE e a formação de mecanismos de controle social e gestão participativa.

Figura 64- Cortes esquemáticos – habitação, mobilidade e áreas verdes

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2016

A proposta de desenvolver habitação em escalas diferenciadas e com recursos distintos, concomitantemente, conforme proposto nos empreendimentos de pequeno porte autossustentáveis (...) e nos empreendimentos de maior porte (financiados via Parcerias Público Privadas ou Operações Urbanas Consorciadas) possibilita a produção de moradias ao longo do tempo de acordo com as demandas necessárias e priorizando a liquidação das formas precárias de morar, como o cenário identificado na região central como um todo, que compreende **10.724 domicílios em favelas e 11.086 domicílios em cortiços, totalizando 21.810 domicílios em situação precária com famílias que se concentram na faixa de até 3 salários mínimos**. O exercício de projeto desenvolvido para o Arco Tietê, aliado às modelagens jurídicas e econômicas, buscou o **alcance dos objetivos com viabilidade econômica e financeira e respaldo legal para o seu desenvolvimento** (BARBOSA E CORBUCCI, 2013, p. 15 – grifos nossos).

Figura 65- Eixos de adensamento

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2016

DIVERSIDADE [4]

Segundo explanação do conceito de diversidade no capítulo 01 da presente dissertação, muito da diversidade urbana e do senso de comunidade associa-se ao conceito de uso do solo e às políticas de proximidade, proporcionadas através da mistura de usos e diversidade social. No caso da proposta da equipe Barbosa e Corbucci, a constatação da existência na área de um percentual significativo de famílias com renda inferior a três salários mínimos e que apresenta dificuldade em ser inserida no sistema formal de habitação, impulsionou a equipe a buscar alternativas e mecanismo que garantissem a permanência dessa camada da população na área e viabilizasse sua coexistência com as demais classes sociais propostas.

Segundo os indicadores utilizados para embasamento da proposta, a equipe aponta que, atualmente, existem 21.810 domicílios em situação precária com famílias que se concentram na faixa de até três Salários mínimos. Segundo dados da equipe, a necessidade de provisão habitacional de 0 a três salários mínimos até 2040 para a cidade é de São Paulo 307 mil unidades habitacionais.

Através de mecanismos alternativos ao modelo da casa própria, a equipe busca viabilização dessas habitações através dos seguintes cenários:

- A iniciativa privada construir e vender edificações destinadas a famílias com até três salários mínimos para a Prefeitura a preço de mercado. O construtor será obrigado por lei a prever de 20% a 30% de HIS do total de habitações que construir. Estas edificações deverão estar localizadas no lote, na quadra ou no distrito onde estiver investindo;
- A Prefeitura garantir a construção do restante das unidades de maneira que se alcance um percentual de 40% das novas habitações para HIS.

A proposta de viabilizar edificações destinadas a famílias com até três salários mínimos localizadas no lote, na quadra ou no distrito onde a iniciativa privada estiver construindo, mostra-se interessante do ponto de vista da diversidade social. Contudo, a proposta mostrou-se pouco aprofundada do ponto de vista urbanístico, sendo tratada apenas em níveis jurídicos e de viabilidade econômica.

MOBILIDADE [5]

Como constatado na etapa de leitura do território, a mobilidade é um dos pontos cruciais no contexto da problemática urbana no município. O perímetro do Arco Tietê é um dos mais problemáticos em quesito mobilidade, pois além de ser um território estruturador para a cidade, é ponto fundamental nos deslocamentos metropolitanos.

Dentre os objetivos destacados pela equipe, buscando mitigar os problemas de mobilidade, estão:

Quadro 15- índices e melhorias propostas para o quesito “mobilidade urbana”

Contribuir para a melhoria das condições da mobilidade urbana na região do Arco Tietê, propagando seus efeitos para a cidade;

Reordenar o sistema viário retirando o caráter expresso de vias, que na verdade são urbanas, reduzindo a velocidade de circulação do veículos, recuperando a sinalização e reduzindo o

número de fatalidades no trânsito;

Ao mesmo tempo que se reduz a velocidade dos automóveis **nas vias**, aumentar a velocidade do transporte coletivo por ônibus **com a implantação de novos corredores. A via exclusiva, desde que operada nos padrões de um BRT, é capaz de** incrementar a velocidade média dos ônibus de 13 a 14km/h para 24 a 26 km/h.

O investimento em infraestrutura de transporte e aumento da velocidade nos corredores é condição para reduzir o tempo médio das viagens coletivas **que está em 67 min.**

Melhoria nas condições da microacessibilidade **com especial atenção para a** infraestrutura de passeio público e proteção ao pedestre, **com objetivo de o número total de acidentes com morte de pedestres (540 em 2012)**

O investimento em infraestrutura de transporte deve promover melhoria da divisão modal motorizada na cidade **com** aumento do uso do transporte público coletivo **e redução do uso do transporte individual, que atualmente está em 55,3% e 44,7%, respectivamente.**

Fonte: Barbosa e Corbucci, 2013, grifos nossos

Fora as propostas acima apresentadas, a equipe baseia-se na construção de uma “cidade de 30 minutos” até 2040, possível através da redução do uso do automóvel individual em detrimento ao aumento do uso no transporte público coletivo. A utilização de veículos rápidos (BRT)¹⁷ em vias desobstruídas de tráfego acarretaria um aumento de 14km/h para 24km/h na velocidade operacional das linhas de ônibus, o que reduziria o tempo médio de viagens de 69 minutos para 30 minutos.

¹⁷ Sigla para “bus rapid transit” (transito rápido de ônibus).

Figura 66- Vias de mobilidade propostas dentro do território

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2015

Figura 67- Perspectiva das vias de mobilidade propostas dentro do território

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2015

MEIO AMBIENTE [5]

A canalização dos rios na cidade de São Paulo integrou parte da política de expansão urbana, viária e higienista da cidade. Resultado de uma cidade espalhada, o pouco incentivo à criação

e manutenção de áreas verdes em São Paulo fez com que a cidade se consolidasse nas últimas décadas com uma quantidade de áreas verdes per capita muito inferior ao índice sugerido pela Organização Mundial de Saúde (OMS) e distribuída de forma desproporcional dentro de seu território.

Constatada essa realidade, a equipe propôs o aumento da área verde no perímetro do Arco, buscando atingir a meta estabelecida pela OMS e a conexão desses espaços através de caminhos verdes e corredores ecológicos.

Ainda em termos ambientais e verificada a baixa qualidade e umidade do ar, assim como a existência de ilhas de calor na região, a equipe buscou incentivar o uso do transporte cicloviário e a pé, criando uma rede de percursos arborizados e permeáveis, implantados de forma abrangente e igualitária no território do Arco e além dele.

Dentre as muitas propostas e objetivos ambientais presentes no plano, ganham destaque no sumário executivo da equipe as seguintes ações:

- Recuperar e requalificar os rios e córregos da cidade de São Paulo, resgatando a memória hídrica de São Paulo e a relação humana com esses espaços.
- Maximizar e conectar propostas cicloviárias desenvolvidas para a cidade de São Paulo.
- Diferenciar o espaço de pedestre e o espaço de veículos de uma maneira clara e harmoniosa.
- Potencializar a criação de ambientes diversos que possibilitem a diversidade de visuais e paisagens.
- Usar árvores como elo de ligação entre os espaços públicos próximos.
- Garantir que 50% da área da via seja coberta por árvores, visando obter melhorias ambientais significativas.
- Promover a criação de grupos de massa arbórea e arbustos de um determinado tamanho para melhorar o ambiente urbano.

- Padronização do mobiliário urbano de qualidade para facilitar a manutenção.
- Deve-se garantir privacidade dos moradores, prevendo o uso de vegetação de diferentes portes que minimizem os impactos dos veículos.
- Prever restauração dos córregos, aplicar uso adequado aos fundos de vale e sistema de tratamento de esgoto da região metropolitana.

Figura 68 - Perspectiva das ciclovias e áreas verdes no plano urbanístico

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2015

Figura 69 - Proposta para áreas verdes dentro do perímetro do Arco

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2013

Figura 70- Raios indicando a distância de 1km entre as áreas verdes no plano

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2013

COMPACTAÇÃO [4]

Considerando a interação social proposta pela diversidade social na área e a formulação de espaços públicos de lazer, integrados por uma rede de mobilidade bem estruturada e com densidades equilibradas, considera-se presente no programa o conceito da compactação. Contudo, é necessário compreender como o conceito influencia a proposta urbanística da equipe.

A proposta baseia-se, principalmente, em uma leitura territorial pautada nas densidades dentro do perímetro do Arco e em seus arredores. Internamente ao perímetro, a equipe tomou como base dados que relacionam densidade e consumo de estoque construtivo, a fim

de compreender as potencialidades para geração de novas dinâmicas urbanas. Regiões como Sé, Brás, Barra Funda, Santana e Consolação, apesar de sua proximidade com eixos de transporte público, apresentam baixas densidades e acúmulo de estoque construtivo, fato que indica uma deficiência nos mecanismos de transformação do território, principalmente no que compete à produção de habitação (BARBOSA E CORBUCCI, 2013).

Baseada nessa constatação, a equipe desenvolveu propostas projetuais visando aumento de densidade populacional associada ao equilíbrio territorial, munindo as áreas com políticas que reduzam suas disparidades específicas e garantam maior equilíbrio na relação do número de habitantes e número de empregos, evitando a monofuncionalidade dos bairros e a baixa densidade.

Figura 71- Mapa da área de intervenção

Fonte: BARBOSA E CORBUCCI, 2015

Figura 72- Ficha resumo do projeto

Fonte: autora

5.5 - ESTUDO DE CASO 03: Andrade Gutierrez e Queiróz Galvão

Diferentemente das propostas anteriores, que resultaram da união de empresas e profissionais especializados em áreas específicas de projeto, a proposta elaborada pela equipe Andrade Gutierrez e Queiróz Galvão foi inteiramente executada pelas duas construtoras em conjunto, sem adesão de outras empresas e/ou escritórios.

5.5.1 Considerações e leitura do território

Assim como as equipes anteriores, o consórcio Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão realizou uma leitura prévia do território, onde a problemática da habitação, baixas densidades e esvaziamento da população atual foram pontos debatidos, assim como sua vocação como centralidade econômica.

Na leitura territorial, o consórcio destacou a problemática ambiental na região, decorrente principalmente do processo de urbanização e industrialização da cidade, motivo que impulsionou a canalização dos córregos e impermeabilização do solo. Na região, foi constatada a presença de barreiras urbanísticas, exemplificadas no estudo da equipe pelos seguintes elementos: trilhos, insuficientes ligações entre as duas margens do Rio Tietê para meios não motorizados de locomoção e pontes e viadutos com alças em situações diversas. Fora isso, as divergências entre as faixas de renda predominantes e o uso do solo foram apontados como problemáticos na região.

Realizada a leitura territorial dentro das cinco áreas de levantamento (socioeconômica, habitacional, ambiental, meio ambiente e mobilidade), a equipe iniciou a proposta urbanística, baseada nos gargalos constatados na etapa de leitura territorial.

5.5.2 - O modelo urbanístico para etapa de pré-viabilidade

Levando em consideração as cinco áreas prioritárias de estudo urbanístico, a equipe apontou as seguintes propostas:

No campo **socioeconômico**, uma vez identificadas as atividades vocacionadas na região (serviços logísticos de alto valor agregado, serviços jurídicos e financeiros, serviços de infraestrutura pública – hospitais e serviços de desenvolvimento tecnológico e científico – centros de excelência acadêmica), a equipe propôs alavancá-las por meio de políticas públicas adequadas. No **campo social**, o grupo propôs superar dificuldades históricas no processo de qualificação urbana através da produção de HIS em zoneamentos específicos, implantação de equipamentos públicos e prestação de serviços sociais. A requalificação do espaço público ganhou destaque na proposta, assim como a proposta de equipamentos urbanos e infraestrutura.

A proposta de cunho **ambiental** baseou-se, em um primeiro momento, na integração de parques de pequeno porte na região, associados à recuperação de córregos e vegetação, elementos que integram a paisagem local e relacionam-se diretamente com o lazer e a convivência da população. A falta de permeabilidade do solo também foi tema da proposta ambiental, sendo mitigada através da proposta de novas áreas verdes no perímetro.

Na área de **mobilidade e acessibilidade**, a equipe constatou deficiência funcional no eixo norte-sul do território, associada principalmente à existência de barreiras físicas associadas ao próprio rio Tietê. As propostas para mobilidade e acessibilidade na área recaíram sobre dois temas principais: transporte coletivo e transporte viário.

Segundo o sumário executivo da equipe:

Quadro 16- Mobilidade e acessibilidade nos estudos de pré-viabilidade

TRANSPORTE	AÇÕES	RESULTADOS ESPERADOS
COLETIVO	Fechamento dos movimentos anelares para os transportes de alta, média e baixa capacidade.	Solução para melhor distribuição das demandas no território e opção de escolha de direção, sentido e tipo de modal, para a população atingir seu destino sem necessidade de passagens pelo centro da cidade, minimizando as congestões e ônus que se apresentam nessas áreas, decorrentes do

		modelo radiocêntrico de fluxo.
VIÁRIO	Prolongamento dos corredores de ônibus, implantação do viário para novos corredores, criação de novas vias de interesse.	Melhorar o fluxo de veículos, ampliar pontes para uso exclusivo do transporte público, implantar novas travessias para pedestres.

Fonte: autora, a partir de dados disponíveis no sumário da equipe

Na área **habitacional**, a equipe utilizou em sua proposta o conceito de **Célula Urbana** e estabeleceu um **Plano de Bairro**, levando em consideração a adequação de parâmetros dos indicadores dos bairros (células urbanas) e definindo objetivos para cada um deles, visando a mescla social e driblar as dificuldades de acesso à terra e à produção de HIS e equipamento público. Para isso, a equipe sugeriu a normatização territorial ao invés das zonas setorizadas, adequando-a aos padrões mínimos dos indicadores de sustentabilidade.

5.5.3 – O desenvolvimento do projeto – estudo de viabilidade

Na segunda etapa do Chamamento, a equipe Andrade Gutierrez e Queirós Galvão apresentou sua proposta baseada em duas ações: a primeira, objetivando a implantação de uma única OpUrb para todo o perímetro do ACT com duração de vinte e cinco anos, tendo excluído dessa OpUrb em seus primeiros quinze anos a OUCAB, período após o qual a área seria incorporada a OUC.

O perímetro dessa OUC proposta foi dividido em 10 setores, conforme imagem abaixo:

Os objetivos dessas propostas como um todo, podem ser resumidos conforme abaixo:

- a) Estimular uma **cidade compacta, policêntrica e aberta**;
 - b) Integrar operações urbanas;
 - c) Formatar medidas de habitação não segregadoras;
 - d) Configurar um tecido urbano com **mescla de usos e classes sociais**;
 - e) **Adensar** o território de **modo equilibrado** e planejado;
 - f) Incrementar áreas verdes e a permeabilidade do solo;
 - g) Incorporar o conceito de **rede verde**;
 - h) Formatar usos e ocupação distribuídos de maneira adequada no território;
 - i) Respeitar usos e potencialidades bem sucedidas no território;
 - j) Normatizar o uso e ocupação do solo com revisão da lei de zoneamento;
 - k) Promover o **equilíbrio sustentável** entre ocupação urbana e preservação ambiental;
 - e
 - l) Promover o equilíbrio entre áreas permeáveis e impermeabilizadas.
- (ANDRADE GUTIERREZ, QUEIROZ GALVÃO, 2013 – grifos nossos)

Figura 74- Imagem ilustrativa do plano da equipe

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013

5.5.4- Análise

Dando sequência à metodologia de análise, a avaliação da proposta da equipe Andrade Gutierrez e Queiróz Galvão acontecerá seguindo os cinco conceitos urbanos selecionados como fundamentais para o bom desenho da forma urbana:

A pontuação de cada conceito estudado, conforme metodologia definida, terá uma variação de 1 a 5.

DENSIDADE [2]

A equipe apontou uma série de intervenções relativas à habitação na área e estímulos socioeconômicos, entretanto, não apontou em nenhum momento índices de densidade ou de uso de solo que deixassem o entendimento da proposta mais claro.

Na proposta urbanística, a equipe frisou que os objetivos socioeconômicos apontavam principalmente para a redução da pobreza, através da implantação de novas atividades por meio da iniciativa privada, utilizando preferencialmente a mão de obra local e melhoria dos indicadores sociais da região, quanto à saúde, cultura, educação e violência. Contudo, como isso seria viável urbanisticamente, dentro do território, não foi um ponto esclarecido pela equipe.

O plano previa a construção de 26.500 novas unidades de HIS, mas focou mais nos mecanismos legais que viabilizariam tais números do que em reais formas ou desenho urbano associados a eles.

Figura 75- Intervenções no território do ACT

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015

Não foram disponibilizados mapas, estudos urbanísticos ou imagens ilustrativas que permitissem compreender como essas habitações aconteceriam no território ou a capacidade para sua realização. A equipe focou seus estudos em números como área construída adicional, coeficiente de aproveitamento e estimativas de consumo de terreno, que por si só não representam ou garantem adensamento populacional.

Fora isso, a equipe propôs melhoras nos índices sociais e de empregabilidade, sem apresentar números que garantissem real equilíbrio entre habitação e emprego, uma das premissas fundamentais do chamamento.

DIVERSIDADE [2]

A equipe citou a intenção de melhorar os números de HIS na região e de possibilitar medidas habitacionais não segregadoras no território, juntamente com o favorecimento da mescla de usos e do comércio de proximidade. No estudo de viabilidade, na segunda etapa do chamamento, não foram apontados indicadores que permitissem avaliar a real eficácia ou objetivo da proposta, não permitindo a compreensão da diversidade dentro da proposta da equipe.

MOBILIDADE [3]

As propostas para a mobilidade no plano recaíram principalmente sobre a problemática urbana ocasionada pelos movimentos pendulares, radiocêntricos e de passagem que assolam a região central.

Os objetivos foram direcionados para a modificação dessa realidade, visando a redução dos congestionamentos na marginal, aumento dos movimentos anelares entre as novas centralidades e contribuindo para uma cidade mais compacta, racionalização da frota de ônibus e redução dos custos de viagem.

Nos indicadores, a equipe apontou as seguintes propostas:

- a) Sistema expresso leste-oeste, reduzindo o tempo de viagem para longas distâncias;
- b) Corredores de ônibus sentido norte-sul o território;
- c) Anel de conexão Tietê, permitindo conexão rápida entre bairros, pólos de oportunidades e espaços de lazer;
- d) Células urbanas autônomas e densas, bem servidas em comércio, habitação e lazer, reduzindo a necessidade de deslocamentos intraterritoriais ao Arco (como mencionado na análise habitacional e diversidade, item pouco aprofundado);
- e) Reestruturação das barreiras físicas, linha férrea e Marginal Tietê.

Quanto aos indicadores, a equipe apontou uma redução 9 minutos no tempo dos deslocamentos até 2025 e de mais 10 minutos até 2040, totalizando uma redução de 19 minutos em quase 25 anos de implementação das ações. A participação do modo coletivo nos deslocamentos sofreria uma alteração de 55% em 2013 para 70% em 2040. Não há indicadores de velocidade ou de distâncias nesses estudos.

MEIO AMBIENTE [3]

A criação de novas áreas verdes visando reduzir os impactos bioclimáticos causados pelo processo de urbanização foi um dos pontos abordados no plano ambiental da equipe. O

desequilíbrio ambiental da área do Arco Tietê, associado principalmente ao rio e suas marginais, foram motores impulsionadores do projeto ambiental.

A equipe propôs a criação de doze novos parques de pequeno porte, associados à drenagem, dois grandes parques lineares (Tietê e Ferroviário) e um grande parque de grande porte (Parque da Lapa), possibilitando um aumento de quase trezentos mil metros quadrados de áreas verdes permeáveis no perímetro do Arco, somados aos vários corredores verdes e boulevares de rede verde dispersos pelo território.

Fora as propostas acima, a equipe indicou inserir em suas células urbanas (bairros) diretrizes para garantir o acesso da população local a diferentes portes de áreas verdes em um raio de alcance de 200 metros, assim como incentivo a telhados verdes.

Quadro 17- Áreas verdes, praças, parques e ciclovias na área do Arco Tiete

Eixo	Áreas Verdes (m²)	Praças e parques (m²)	Ciclovias (km)
Belém	48.000	48.000	15,4
Radial Leste	48.000	48.000	9,0
Dutra	48.000	48.000	7,0
Brás Leme	15.000	15.000	25,2
Rio Branco	48.000	48.000	10,5
Freguesia do Ó	9.000	9.000	3,5
Oeste	30.007	30.007	11,0
Lapa	42.000	42.000	11,0
Limão	11.337	11.337	3,5
Total	300.000	300.000	96,1 km

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015

Embora a questão ambiental esteja presente na proposta, faltou a equipe disponibilizar mais materiais gráficos que possibilitassem uma melhor compreensão do projeto.

COMPACTAÇÃO [3]

A compactação foi um tema abordado pela equipe e esteve presente em itens e objetivos das áreas ambientais, de mobilidade e de diversidade na proposta. A criação das células urbanas, próximas a parques e áreas verdes em um raio de 200 metros e a mistura de usos em um mesmo espaço, possibilitando redução nas locomoções diárias, são princípios de compactação e da criação da cidade policêntrica almejados pelo chamamento. Contudo, assim como em outros itens, o tema não foi abordado com profundidade, sem ligação com índices de densidade ou garantia real de que na prática esse conceito estaria presente e norteando a proposta.

Figura 76 - Ficha resumo

5.6- Considerações parciais

Nos três casos estudados, nota-se que a análise referente às glebas industriais remanescentes na marginal e sua ocupação como forma de intensificar a densidade na região foram pontos em comum, mas as formas de ocupação, as diretrizes projetuais e a condução do plano urbano de cada equipe diferenciam-se entre si.

Há itens que foram abordados na proposta das equipes URBEM e Barbosa e Corbucci, como por exemplo, os indicadores adotados como metas após a implementação do projeto, que demonstram maior maturidade das propostas e do entendimento do território, se comparados à proposta do grupo Andrade e Gutierrez e Queiroz Galvão, que pouco aprofundou a proposta nos itens urbanísticos.

Foi possível constatar que a equipe Barbosa e Corbucci demonstrou maior maturidade em questões vinculadas aos planos de mobilidade, quando propôs a implantação do sistema BRT e redução significativa no tempo de transporte no território, baseando-se na proposta da cidade de 30 minutos, almejada para o ano 2040. No campo habitacional, a equipe também levantou e abordou questões importantes, como a habitação voltada para famílias com renda inferior a três salários mínimos, demonstrando preocupação com essa camada da população que corre o risco de não ser atendida no âmbito convencional do programa habitacional e cujo número é expressivo na área.

No campo ambiental, as três equipes trabalharam com objetivos importantes, aliando áreas verdes ao cotidiano da população e incentivando equipamentos públicos e ciclovias associadas a elas. Dos três estudos, a equipe Barbosa e Corbucci ganhou destaque pelo detalhamento da proposta sugerida. Os raios de abrangência das áreas verdes propostas para o território e sua vinculação às propostas de diversidade e mobilidade permitiram uma compreensão mais ampla da proposta, em detrimento ao projeto apresentado pelas outras equipes, que embora tenham sinalizado propostas interessantes e plausíveis para o território, pouco se aprofundaram no tema.

O grande parque linear proposto pela equipe URBEM, vinculado ao rio Tietê, assim como as áreas verdes conectadas a ele, foram partidos de importante impacto na valorização da paisagem do local e na reestruturação urbana do território, permitindo importante destaque

às soluções ambientais. Entretanto, na etapa dos estudos de viabilidade, a equipe não forneceu um detalhamento mais claro sobre essas propostas, o que impossibilita a compreensão de sua real implantação.

O grupo Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão trouxe respeitáveis propostas de cunho ambiental, trabalhadas em diferentes escalas através dos pequenos parques, parques lineares e o parque de grande porte proposto, porém, a ausência de um detalhamento gráfico mostrou-se pertinente para a compreensão plena da proposta. A equipe foi a que menos disponibilizou arquivos gráficos e detalhamentos do desenho urbanístico.

Quanto às propostas de diversidade e compactação, as equipes aproveitaram a pluralidade já evidente na área, reforçando seu potencial econômico, associado a sua localização estratégica no município. Como o chamamento já indicava prioridade ao equilíbrio de empregos e habitações e como a problemática da mobilidade urbana é marcante na região, as propostas para compactação e diversidade no uso do solo estiveram presentes nas três propostas, com enfoques diferentes. Conceitos como diversidade social, redução na necessidade de deslocamentos intra-bairros, criação de polos econômicos e incorporação da fachada ativa, foram pontos destacados nas propostas.

As três equipes apresentaram estudos interessantes com níveis de profundidade diferentes. O fato de apenas a equipe Barbosa e Corbucci ter finalizado e aprofundado seus estudos na segunda fase demonstra a dificuldade, complexidade e tempo que planos como esses exigem. Os prazos inicialmente fixados pela SMDU e SP Urbanismo não foram seguidos a risca, visto que o processo foi concluído muito tempo após a data inicialmente programada. A desistência de outras equipes na participação durante a segunda etapa e os valores estipulados para reembolso na primeira etapa podem estar relacionados.

URBEM

ECONOMIA

- 3 pólos e 3 redes de serviços
- Pólo Oeste
- Pólo Centro
- Pólo Leste
- Potencializar o setor terciário
- Cadeia produtiva industrial
- 93 mil postos de trabalho após a implementação do plano

BARBOSA E CORBUCCI

ECONOMIA

- pólos tecnológicos na zona norte
- Equilíbrio entre oferta de emprego x habitação
- objetivo: 15 a 20 mil empregos/km²
- Criação de uma Usina de Triagem para produtos recicláveis

ANDRADE GUTIERREZ E QUEIROZ GALVÃO

ECONOMIA

- Alavancar as atividades existentes na região através de políticas públicas adequadas:
- serviços logísticos de alto valor agregado
- serviços jurídicos e financeiros
- serviços de infraestrutura pública - hospitais
- serviços de desenvolvimento tecnológico e científico
- Criação:
- Pólo Logísticos
- Pólo de Negócios e tecnologia
- Pólo de conhecimento
- Pólo de Economia criativa
- Pólo de Negócios

6. PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA ARCO TIETÊ

No decorrer das etapas de chamamento público, uma série de relatórios e arquivos foram disponibilizados online para permitir o acompanhamento virtual de todo o processo e, de certa forma, viabilizar uma metodologia participativa para o plano como um todo (visto que muitas discussões e apontamentos foram feitos pelos cidadãos através da plataforma de gestão urbana¹⁸ da prefeitura).

O relatório final da análise das propostas, elaborado após o término da segunda fase – Estudo de Viabilidade- foi disponibilizado na plataforma de gestão urbana em setembro de 2016, permitindo uma conclusão oficial ao processo de chamamento público iniciado no ano de 2013 sem, entretanto, garantir formalmente um projeto urbanístico de real intervenção para o território.

Das cinco equipes participantes dessa segunda etapa do chamamento, denominada Estudos de Viabilidade, apenas duas equipes (URBEM e Barbosa e Corbucci) deram seguimento as suas propostas, seguindo as indicações e solicitações de mudanças apontadas pela SMDU e SP Urbanismo. No relatório final, apenas o consórcio Barbosa e Corbucci apresentou um resultado satisfatório do ponto de vista urbanístico, sem entretanto, possibilitar a abertura de um processo licitatório de parceria público-privada nos termos desejados pelo Chamamento Público.

¹⁸ Entende-se por plataforma de gestão urbana o site <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>, onde todos os arquivos e pronunciamentos relacionados ao processo do Chamamento Público do Arco Tietê foram disponibilizados ao longo dos três anos do processo.

Quadro 18- Resultados da segunda etapa do chamamento público.

2a Fase: viabilidade ESCOPO/PRODUTOS ESPERADOS:	%	Andrade Gutierrez- Queiroz Galvao	Axai	Barbosa & Corbucci	Magalhães- Figueiroa-Park Capital Paulo Lomar-	Odebrecht- OAS-URBEM
PROJETO URBANÍSTICO E DE ENGENHARIA	50%			19%		
Desenvolvimento da solução escolhida	20%			5%		
Soluções técnicas, globais e localizadas	10%			5%		
Elementos para montagem das licitações	10%			2%		
Orçamento de implantações dos projetos	10%			7%		
MODELAGEM OPERACIONAL	20%			14%		
Custos operacionais	5%			5%		
Custos administrativos	5%			5%		
Custos de manutenção	5%			2%		
Custos de renovação dos ativos	5%			2%		
VIABILIDADE DO PROJETO	16%			0%		
Análise e projeção de receita	8%			0%		
Análise de viabilidade economica-finaceira	8%			0%		
AVALIAÇÃO DE IMPACTO E RISCO	4%			0%		
Matriz de riscos e mecanismos de mitigação, penalização e garantias	4%			0%		
ANÁLISE DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	10%			3%		
Modelagem juridica e formas de contratação	10%			3%		
	100%			36%		

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016

Após a divulgação do relatório final na plataforma de gestão urbana, em setembro de 2016, acreditava-se que o processo de projeto do Arco Tietê havia chegado ao fim, principalmente após a definição da não reeleição do prefeito Fernando Haddad para a prefeitura de São Paulo para gestão 2017-2020. Embora muitos mecanismos propostos para viabilização do ACT já tivessem sido garantidos na revisão do PDE de 2014, a conclusão dessa etapa de projeto parecia ter sido concretizada com a elaboração do relatório final do chamamento.

No entanto, no mês de janeiro de 2017, foi disponibilizado na plataforma de gestão urbana o Caderno Urbanístico do Projeto de Lei 581/2016, que “estabelece objetivos, diretrizes, estratégias e mecanismos para a implantação do Projeto de Intervenção Urbana para o perímetro do Arco Tietê e cria as Áreas de Intervenção Urbana Centralidade da Metrópole, Lapa e Apoios Urbanos” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016, p.01).

Esse caderno foi a concretização de todo o processo de trabalho da gestão para o território do Arco Tietê e uma forma palpável de garantir e compreender os conceitos urbanísticos almejados pela urbanística contemporânea.

Figura 77- Caderno urbanístico do projeto de lei 581/2016.

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Segundo a SMDU, o Projeto de Intervenção Urbana do Arco Tietê (PIU ACT) tem por objetivo instituir as estratégias para o desenvolvimento e reestruturação urbana da planície fluvial do Rio Tietê, a partir da visão de cidade estabelecida pelo Plano Diretor Estratégico (PDE), de forma planejada e equilibrada, e da análise dos eixos ambiental, de mobilidade/acessibilidade, econômico e habitacional.

O plano urbanístico é resultado de um processo de desenvolvimento de projeto que estruturou-se em três grandes etapas:

ETAPA 01: Proposta de Manifestação de Interesse Privado (PMI) – para elaboração e apresentação de estudos de transformação urbana do território através de chamamento público, que se resume às etapas de projeto do chamamento para o Arco Tietê;

ETAPA 02: Desenvolvimento do projeto funcional para o Apoio Norte, previsto pelo PDE de 2002 e reforçado no PDE de 2014;

ETAPA 03: Projeto de Intervenção Urbana do Arco Tietê, PIU ACT, que foi apresentado através do lançamento do caderno urbanístico, em janeiro de 2017, baseado no projeto de lei 581/2016.

Figura 78- Projeto de intervenção urbana Arco Tietê – esquema

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Levando em consideração que o chamamento teve como objetivo determinar um **conjunto de estratégias** para o território do Arco Tietê e que as etapas do processo possibilitaram uma série de reflexões e táticas para reordenação do território, tanto urbanísticas quanto econômicas e legislativas, o chamamento caracterizou-se como etapa fundamental dentro da proposta de lei e elaboração do projeto urbanístico.

O projeto de Intervenção Urbana Arco Tietê tomou como partido solucionar a problemática habitacional e de oportunidades de emprego no perímetro, bem como o desequilíbrio na distribuição de renda no território. Fora a problemática já elencada, o projeto prevê melhoramentos públicos no âmbito ambiental e parâmetros urbanísticos para potencializar o adensamento na área.

Para isso, o PIU ACT trabalha as propostas de projeto em diferentes escalas territoriais, com diretrizes específicas para cada uma delas. Nessas diretrizes constam as ações e estratégias previstas para o equilíbrio entre habitação e emprego no município, medidas que incentivam

o adensamento populacional na área e a renovação da infraestrutura já instalada, relacionadas principalmente à mobilidade e à drenagem.

Para viabilizar o desenvolvimento do projeto em diferentes escalas, o PIU ACT propôs o desenvolvimento de unidades de projeto, que contém especificidades que justificam os programas de intervenções e parâmetros urbanísticos, viabilizando o projeto como um todo em diferentes escalas e tempos da cidade.

Essas unidades de projeto foram delimitadas, segundo o caderno urbanístico, através da “sobreposição de regramentos e de infraestrutura determinadas por diversos planos e projetos o município”(PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017,p. 24), associados às condicionantes de regiões onde se faz necessário a mitigação de problemas de drenagem e ilhas de calor e a implantação de espaços públicos de qualidade.

As unidades de projeto possibilitam ainda, a criação de perímetros de desenvolvimento para a proposta urbanística, baseados nas condicionantes e regramentos de cada região do território. Tomando como base essa realidade, foram delimitadas as três áreas estratégicas para o território, divididas em áreas denominadas Apoio Urbano Norte, Centralidade e Lapa.

Os Apoios urbanos são áreas envoltórias dos eixos de mobilidade, associados à infraestrutura de drenagem, distribuição de energia e telecomunicações. Integrada a esses eixos, o projeto propõe uma rede de espaços livres e equipamentos urbanos que impulsionem o adensamento populacional e construtivo, articulado a novos postos de trabalho e à oferta de novas unidades habitacionais, propiciando desenvolvimento econômico, social e ambiental à área.

Essas áreas estratégicas, além da mitigação dos problemas ambientais e de mobilidade, tratam da criação de novas centralidades, têm como principal objetivo a transformação de áreas com baixa densidade populacional através da ocupação de grandes glebas, públicas e privadas, para incremento da renovação urbanística e o equilíbrio na oferta de emprego e moradia na região. Cada uma das áreas de intervenção possui diretrizes específicas que atendem aos objetivos gerais do plano.

Figura 79- Unidade de projeto

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Figura 80- Áreas de intervenção urbana

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Uma vez constatadas as recorrentes fragilidades do território, foi elaborada uma metodologia capaz de confrontar essas demandas. Foi proposta a metodologia de “ações-tipo”, que trata de modos de intervir no território através de ações padronizadas e desenvolvidas para se adaptarem às especificidades do local, visando a qualificação concreta do espaço. Essas ações-tipo recaem sobre temáticas e problemáticas recorrentes dentro do território, como pontos de alagamento, carência de espaços verdes, mobilidade

desconectada, desequilíbrio na oferta de emprego e equipamentos públicos e déficit de moradia.

Figura 81- Quadro com resumo das ações-tipo

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

6.1 Áreas de intervenção urbana

O caderno urbanístico descreve ações e propostas para as três áreas de intervenção urbana. Como forma de ilustrar algumas das propostas projetuais para as áreas de intervenção urbana, optou-se por apresentar resumidamente os principais focos e objetivos das intervenções e os resultados urbanísticos e sociais previstos por elas.

6.1.1 –Área de Intervenção Urbana Centralidade da Metrópole

A área Centralidade da Metrópole, localizada na várzea do Rio Tietê e na confluências dos rios Tamanduateí e Córrego Carandiru, é composta majoritariamente por terrenos públicos de grandes dimensões e caracterizada por baixa densidade construtiva, embora tenha ampla oferta de infraestrutura e equipamentos públicos.

Sua área corresponde a 12% do território do Arco Tietê, embora seus habitantes representem apenas 7% da população total do arco. A densidade habitacional da AIU Centralidade da Metrópole é inferior à média do território do arco, com 38 habitantes/ha. Das três AIUs do Arco Tietê, esta é a que possui melhor oferta de equipamentos públicos, em detrimento à oferta de áreas verdes no território. O número de empregos na área também denuncia um desequilíbrio, visto que a média de empregos é de 2,8 empregos por habitante

Constatada a existência de grandes glebas inutilizadas no território e baixa densidade construtiva, o projeto aposta na transformação dos terrenos subutilizados e privilegiados pela sua localização, aliada à qualificação da infraestrutura de transportes existente, principalmente ao longo do eixo norte-sul, possibilitando conexões com outras áreas envoltórias.

Figura 82- Eixos estruturais na Centralidade da Metrópole

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

O projeto proposto para a Centralidade da Metrópole direciona seu foco às questões vinculadas aos índices sociais e ambientais, em um primeiro momento, aliados à transformações nos campos de mobilidade e infraestrutura. Por tratar-se de uma área vinculada à marginal e que sofre com problemas de drenagem, as propostas ambientais ganharam destaque, a fim de mitigar a problemática associada à excessiva impermeabilização do solo. As grandes glebas disponíveis na área e a baixa densidade construtiva favorecem o plano habitacional para a área, sem, no entanto, garantir uma real mistura de classes.

Figura 83- Indicadores e metas para a AIU Centralidade da Metrópole

INDICADORES E METAS

CENTRALIDADE DA METRÓPOLE

AMPLIAÇÃO DAS ÁREAS VERDES

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Figura 84- Parque Linear na AIU Centralidade da Metrópole

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Figura 85- Parque Linear na AIU Centralidade da Metrópole

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

6.1.2 – Área de Intervenção Urbana Lapa

A Área de Intervenção Urbana Lapa caracteriza-se pela presença de indústrias de diferentes portes, vinculadas principalmente ao ramo da confecção, e de diversos galpões inativos, provenientes de industriais que se instalaram na região no final do século XIX e século XX. Nos últimos anos, foi constatado o surgimento de novos empreendimentos residenciais verticais na área, mostrando que a mesma vem sofrendo transformações em seu uso, sem garantir ainda, significativo aumento na densidade populacional na área.

A proximidade com eixos de transporte público indica que a área possui potencial de adensamento populacional e construtivo, uma vez que sua estrutura fundiária é regular e adequada às transformações previstas no plano do Arco Tietê. Segundo o memorial de projeto, a existência de diversos galpões degradados deteriora a paisagem, mas oferece oportunidade para novos usos residenciais e de serviços se instalarem na área. Na região também se localiza a indústria de vidros Saint Gobain, estabelecida na área desde o final do século XIX, em cujo interior existem edifícios e chaminés tombadas pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo.

Os projetos urbanísticos para a área contemplam equilibrar a oferta de transporte público, vinculado ao adensamento populacional e construtivo na área, focando no aumento do número de moradias, emprego e diversidade de renda na região. Os melhoramentos ambientais também são apontados no projeto, visto a necessidade de mitigar enchentes e alagamentos na área.

O projeto urbanístico se estrutura a partir de dois eixos, norte-sul, que cruzam o Rio Tietê, criando amplos passeios e parques lineares, em cujas áreas lindeiras será estimulada atividade imobiliária de uso misto, com alta densidade de fachada ativa.

Quanto aos imóveis tombados pelo Patrimônio Histórico, o projeto prevê duas estratégias: a criação de um parque, que objetiva integrar os equipamentos existentes através da criação de áreas verdes e a criação de um Perímetro de Preservação da Memória Fabril da Lapa de Baixo, onde o remembramento e a verticalização foram restringidos, como forma de preservar as características morfológicas do bairro.

Figura 86- Eixo Estratégico da Lapa

Fonte: SÃO PAULO, 2017

Figura 87- Indicadores e metas para a AIU Lapa

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

6.1.3 – Área de Intervenção Apoios Urbanos

A proposta elaborada para Apoios Urbanos parte da definição de um novo eixo de mobilidade na região norte do Arco, implantado onde hoje existe a linha de alta tensão. Através do aterramento dessa linha, do novo eixo viário e dos melhoramentos propostos para seu entorno, o projeto visa incentivar o adensamento populacional e construtivo da área, associado ao aumento do número de empregos e de infraestrutura local.

De acordo com a proposta urbanística, a transformação ao longo dessa nova infraestrutura contribuirá para a geração de recursos destinados a HIS, equipamentos públicos e infraestrutura através do pagamento de outorga onerosa do direito de construir, combinada às contrapartidas dos Projetos Estratégicos e à aplicação da Cota de Solidariedade.

O foco ambiental, principalmente associado à drenagem na região, também é um ponto em destaque na proposta em questão, em conjunto com a criação de espaços públicos, parques, boulevares e alamedas, visando a redução das ilhas de calor na região, incentivando a circulação de pedestres e ciclistas.

Os apoios urbanos Norte e Sul mostram-se propostas norteadoras para o melhoramento viário e de mobilidade no Arco Tietê. Trabalhados em diferentes escalas, buscam priorizar o transporte coletivo e sustentável, além de se constituírem como suportes do adensamento construtivo, populacional e de empregos na área.

Os diferentes índices de adensamento construtivo e gabaritos máximos ao longo dos apoios urbanos, relacionam-se, de acordo com o PIU ACT, com “a capacidade ambiental de cada trecho da via, à topografia e aos elementos históricos, promovendo valorização da paisagem urbana” (SÃO PAULO, 2016, p. 89).

Figura 88- Projeto urbanístico Apoios Urbanos

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Figura 89- Apoios urbanos Norte e Sul

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Figura 90- Indicadores e metas para a AIU Apoios Urbanos

APOIOS URBANOS

ATUAL	PROPOSTO
97 mil habitantes	211 mil habitantes
86 mil empregos	191 mil empregos
203km de vias	221km de vias
4km de corredores	25km de corredores

MOBILIDADE NO ARCO TIETÊ **SISTEMA VIÁRIO**

Atualmente, o sistema viário das três AIUs conta com uma extensão de **327km**, a proposta é atingir **360km de vias**

São **10km de corredores de ônibus** existentes, que se propõe expandir para **34km de corredores**

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Figura 91 - Indicadores e metas para as áreas de intervenção urbana

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017

Figura 92- Resumo gráficos das três centralidades

Fonte: autora

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Os territórios e as cidades que observamos são o resultado de um longo processo de seleção cumulativa, ainda agora em curso”. A frase de Secchi (2006), utilizada para contextualizar e significar a cidade contemporânea, exprime em poucas palavras a complexidade em se definir a conformação das nossas cidades, uma vez que seus processos ainda estão em curso e somam-se a uma série de processos cumulativos de significativa abrangência.

As cidades na atualidade tendem a conformar espaços cada vez mais fragmentados, heterogêneos, descontínuos e que constantemente resultam em desordem ou caos urbano. No caso da cidade de São Paulo, seu processo de urbanização gerou uma série de diretrizes e planos que pouco privilegiaram meios sustentáveis de locomoção ou conceitos urbanísticos atrelados à proximidade e à continuidade do tecido urbano. Esse processo, muito vinculado a uma lógica e impulso rodoviarista, originou outros processos cumulativos de urbanização baseados nos meios de circulação individual e que impulsionaram a ocupação espraiada da cidade.

A problemática urbana descrita não é exclusividade da cidade de São Paulo, mas uma realidade observada em outras grandes cidades. As propostas para mudança desse paradigma têm sido baseadas em conceitos da urbanística contemporânea que associam a densidade urbana a conceitos intrínsecos a ela, como compactação, diversidade, mobilidade e meio ambiente. Constatados esses conceitos, o foco da pesquisa foi direcionado à cidade de São Paulo e ao modo de enfrentamento da realidade urbana vigente.

A pesquisa foi estruturada de forma a possibilitar uma contextualização da problemática urbana na cidade, associada principalmente ao debate da urbanística contemporânea e as mais recentes ferramentas e projetos urbanos propostos para o município. A revisão bibliográfica e histórica do tema foram pontos cruciais para a pesquisa, pois possibilitaram constatar que o processo de urbanização da cidade de São Paulo foi pensado, durante as últimas décadas, sob a ótica do automóvel, privilegiando obras viárias em detrimento de processos de real impacto urbanístico, com foco voltado à solução da problemática

habitacional, ambiental e socioeconômica no município. Dentro dessa realidade, as Operações Urbanas Consorciadas ganharam papel de destaque, uma vez que demonstraram defender interesses voltados ao mercado imobiliário, fundiário e financeiro, atuando em benefício privado, em detrimento à garantia da função social da cidade e do bem-estar de seus habitantes.

Como enfrentamento a essa realidade, a gestão municipal 2012-2016 propôs um novo projeto urbanístico para o território paulistano, denominado Arco do Futuro, apresentado como uma nova proposta de planejamento estratégico baseada nos conceitos da urbanística contemporânea e na tão almejada mudança de paradigma necessária para reordenação do território metropolitano. O foco da pesquisa, portanto, recaiu sobre essa proposta e a forma como ela corresponde aos conceitos da urbanística contemporânea.

O Arco do Futuro foi estruturado de forma a contemplar projetos de pequena, média e grande escala, sendo que sua implementação no território se daria ao longo das próximas décadas. O primeiro trecho desse território, o Arco Tietê, envolve uma das áreas mais significativas e estruturantes da região metropolitana, cuja intervenção projetual acarreta impactos significativos no modo de vida de grande parcela da população. A temática da Operação Urbana Consorciada ganhou peso na pesquisa, pois o Arco Tietê foi apresentado, a priori, como um projeto de requalificação urbana já pré-estruturado para se tornar uma Parceria Público Privada, passível de licitação.

Como abordado, o processo de projeto do Arco Tietê aconteceu através de um Chamamento Público, destinado à viabilização de estudos técnicos para a área delimitada. Visto o histórico das parcerias público-privadas na cidade de São Paulo, o interesse em acompanhar as propostas urbanísticas elaboradas por cada equipe redobrou, uma vez que grande parte dessas equipes eram representadas por construtoras de grande renome não apenas na cidade de São Paulo, mas em todo o Brasil.

Durante o processo do chamamento foi possível constatar alguns fatos relevantes: o território do Arco Tietê, conforme abordado na pesquisa, é de extrema significância e pluralidade para a cidade, sendo portanto, um território de complexa leitura e intervenção.

Embora a SMDU e a empresa SP Urbanismo tenham realizado diversas reuniões prévias, a fim de divulgar e introduzir a temática da problemática urbana em discussões com as equipes interessadas, o prazo para elaboração do estudo de pré-viabilidade, pré-definido em calendário oficial como sendo de dois meses, inviabilizou a participação de equipes menores e impulsionou a participação de empresas maiores, já experientes em planos urbanísticos e com equipes interdisciplinares, em muitos casos associadas às construtoras e empreiteiras já consolidadas no histórico de intervenções urbanas na cidade. Muitos apontaram isso como um incentivo velado à participação dessas equipes maiores, em detrimento às equipes menores, que não conseguiriam tempo hábil para elaborar propostas que atendessem ao escopo do Chamamento, privilegiando construtoras.

Nas etapas seguintes, o prazo pré-definido foi prorrogado, visto a dificuldade em elaborar, analisar e divulgar as propostas enviadas.

Os estudos de caso na pesquisa, selecionados através da metodologia pré-definida, foram importantes, pois viabilizaram estudos das propostas de equipes com formações distintas: uma delas, composta apenas por duas importantes construtoras (Andrade Gutierrez e Queirós Galvão); a equipe URBEM (Instituto de Urbanismo e Estudos para a Metrópole), especializada em estruturação de projetos que municiam o poder público, o setor privado e a sociedade civil com propostas que visam um tecido urbano mais justo, mais funcional e mais belo; e a equipe Barbosa e Corbucci, composta por arquitetos, designers, acadêmicos, engenheiros e construtora, que trabalham no cotidiano com diferentes escalas de projeto e que representam, minimamente, uma grande maioria dos escritórios e equipes que compõem o quadro da arquitetura e do urbanismo paulistano.

As análises dos projetos elaborados pelas três equipes demonstraram o grau de aperfeiçoamento das propostas e os conceitos do urbanismo contemporâneo presentes em cada uma delas. As equipes URBEM e Barbosa e Corbucci apresentaram propostas urbanísticas que utilizavam em maior profundidade os conceitos em voga, enquanto a equipe Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão se debruçou em viabilizar, através de índices e propostas legislativas, a efetivação do seu plano urbanístico, sem disponibilizar um produto

urbanístico mais detalhado, fato que corroborou uma análise menos positiva nessa pesquisa, se comparada a das demais equipes.

Embora existam esses apontamentos e preocupação especial com a Parceria Público-Privada, os produtos provenientes desse processo e dos demais, vinculados a ele, mostraram-se extremamente positivos do ponto de vista urbanístico e para a mudança de paradigma do planejamento urbano.

O Chamamento Público, embora demorado e sem muitas adesões em sua segunda fase, impulsionou um processo participativo de debates e esclarecimentos quanto à problemática urbana muito valioso. A revisão do Plano Diretor Estratégico, baseada em conceitos do urbanismo contemporâneo, foi um produto vinculado à iniciativa de reformulação estratégica do município que, aparentemente, garantiu a continuidade dos ideais do projeto, muito associados à busca pelo equilíbrio entre densidade e diversidade urbana, e à quebra de paradigma quanto à mobilidade na cidade, direcionada aos meios de transporte coletivo e sustentáveis, em detrimento ao transporte individual motorizado.

O Projeto de Intervenção Urbana para o Arco Tietê, finalizado em janeiro de 2017 pela SMDU e SP urbanismo, representou a conclusão formal de todo esse processo. Embora o Chamamento Público não tenha possibilitado produtos suficientes para abertura de licitação, ele foi um dos processos que impulsionou a elaboração de tal projeto de intervenção urbana. O projeto foi ricamente ilustrado e exemplificado ao longo de quase cem pranchas, onde é possível constatar a presença de alguns dos tão almejados conceitos urbanísticos da contemporaneidade.

As três áreas de intervenção urbana previstas no projeto exemplificam a tendência à policentralidade na metrópole, associada aos conceitos de diversidade, proximidade e densidade equilibradas, um grande passo para a mudança de paradigma quanto à monocentralidade e ao uso do transporte individual. A problemática ambiental também é muito debatida no plano, visto que esse é um dos pontos mais intensamente expostos e depreciados do território em estudo.

Embora a mudança de paradigma quanto à mobilidade urbana seja uma diretriz clara na revisão do PDE de 2014, os eixos de mobilidade urbana associados ao transporte público são

claramente adensados e privilegiados nos planos para as centralidades, valorizando esses eixos de circulação, enquanto áreas internas às quadras ou afastadas desses eixos não indicam qualquer tipo de ação ou intervenção.

Figura 93 - Modelo de adensamento nas centralidades

Fonte: autora

É preciso cautela quanto a esse modelo, visto que a Parceria Público Privada é um caminho presumível nesse processo do Arco Tietê e há exemplos de outros empreendimentos na cidade (como o mais recente, Jardim das Perdizes) que, embora tenham se alicerçado em conceitos sustentáveis (com proposta de mini-bairro, responsável por agregar moradia e emprego em um mesmo espaço, viabilizando menores deslocamentos e oferecendo melhor qualidade de vida a seus habitantes) acabaram tornando-se verdadeiros espaços de exclusão e segregação social.

Os conceitos almejados pelo urbanismo contemporâneo, como a compactação, diversidade, densidade, policentralidade e mobilidade, podem estar inseridos em um modelo urbanístico, desde que estejam asseguradas a função e a diversidade social, a fim de possibilitar a real implementação do espaço mais justo e democrático.

Por fim, a busca pelas respostas às questões levantadas na introdução dessa dissertação: Como o processo de chamamento do Arco Tietê, a revisão do Plano Diretor Estratégico e as propostas enviadas se adequam à agenda urbana e aos conceitos urbanísticos contemporâneos? É possível produzir o espaço igualitário, um meio sustentável de vivenciá-

lo e formas de viabilizar essas mudanças através de parcerias e operações urbanas consorciadas?

Na conclusão dessa pesquisa, as respostas para essas questões são simples, mas aparentemente paradoxais. É possível a produção de um espaço democrático, garantido através da própria legislação e previsto em planos e projetos urbanísticos com diversidade social, porém, a resposta quanto à viabilização desses processos através de parcerias público-privadas e operações urbanas consorciadas deve ser cautelosa. A operação urbana consorciada pressupõe lucro por parte das empresas envolvidas, o que historicamente tem prejudicado as HIS onde essas operações são implantadas.

O produto proveniente dessa discussão em torno da urbanística contemporânea e que tornou-se um alicerce para a continuidade do Arco Tietê, mesmo após o término da gestão municipal 2012-2016, é a revisão do Plano Diretor Estratégico. Essa revisão pressupõe o adensamento e potenciais construtivos em torno dos eixos de transporte coletivo em massa, reduzindo o número de garagens por apartamento e incentivando um real adensamento vinculado à redução de automóveis nessas áreas, além da cota de solidariedade, que garante uma parcela da produção habitacional direcionada a HIS.

Por fim, é possível afirmar que o modo de vida urbano tem sido repensado ao longo dos últimos anos. A cidade como virtualidade (nos moldes lefebvrianos) pode ser aventada a partir das propostas, conceitos e políticas urbanas decorrentes das fases analisadas do Arco do Tietê. Na teoria, aprimoramos a compreensão sobre a cidade que queremos ter e busca-se garanti-la através de mecanismos e ferramentas urbanísticas, resta agora reivindicá-la na prática e assegurar o cumprimento do seu direito a todos.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAHÃO, S.L – **Espaço público: do urbanismo ao político**. São Paulo, Ed Annablume, 2008.

ALMEIDA, J. R., Marques, T., Moraes, F. E. R., Bernardo, J. (1999). **Planejamento ambiental: caminho para a participação popular e gestão ambiental para o nosso futuro comum – uma necessidade, um desafio** (2a ed.). Rio de Janeiro: Thex Ed.

ALVIM, Angélica A.T. Benatti; KATO, V. R. C. ; CASTRO, L. G. R. ; ZIONI, S. . **Desafios das Políticas Urbanas no Brasil: a importância dos instrumentos de avaliação**. Cadernos de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (São Paulo), v. 06, p. 1-24, 2007.

ANDRADE GUTIERREZ, QUEIROZ GALVÃO. **Sumário executivo - Estudo de Pré-viabilidade em resposta ao Chamamento Público do Arco Tietê**, 2013. Disponível em

http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/arco_tiete/sumarios/ArcoTiet_e_Sumario_AndradeGutierrez-QueirozGalvao.pdf. Acesso em 02 de fev. 2014

ARANTES, O. **O urbanismo em Fim de Linha**. São Paulo, Edusp, 2000.

ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E.; **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: RJ: Vozes,2000.

ASCHER, F. **Por um urbanismo estratégico, decisório e heurístico**. Instituto de Urbanismo de Paris, 2007. 8p. Tradução: Carlos Brito.

BARBOSA E CORBUCCI. **Sumário executivo- Estudo de Pré-viabilidade em resposta ao Chamamento Público do Arco Tietê, 2013**. Disponível em http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/arco_tiete/sumarios/ArcoTiet_e_Sumario_BarbosaCorbucci.pdf. Acesso em 03 de mar. 2014

BARBOSA E CORBUCCI. **Memorial de projeto**, 2016. Disponível em <http://www.bacco.com.br/urbanismo#/arco-tiete-1/>. Acesso em 13 de dez. 2016

BENEVOLO, L: **História da cidade**. Perspectiva: São Paulo, 1983

BERTAUD, A. **The spatial organization of cities: Deliberate outcome or unforeseen consequences**, 2004. Acesso em 17/12/2016 e Disponível em: www.alainbertaud.com/images/ab_the_spatial_organization_of_cities_version_3.pdf.

BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil, Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria.** São Paulo: Estação Liberdade: FAFESP, 1998.

BONDUKI, N (Org.). **Comissão de Estudos Sobre Habitação na Área Central.** 1. ed. São Paulo: Câmara Municipal de São Paulo – serviço gráfico da CMSP, 2001. v.1 131 p.

BORJA, J.; FORN, M. **Políticas da Europa e dos estados para as cidades.** Espaço e Debates, ano XVI, n.39, 1996.

BORJA, J; CASTELLS, M.; **Local and global: the management of cities in the information age.** Earthscan Publications Limited, London, 1997.

BRANDÃO, Z. **O papel do desenho urbano no planejamento estratégico: a nova postura do arquiteto no plano urbano contemporâneo,** 2002. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.025/773>. Acesso em 14 de jun. 2016.

BRASIL. Estatuto da Cidade: Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, Câmara dos Deputados, 2001, 1a Edição.

BUENO, L.M (org), CYMBALISTA, R (org) – **Planos Diretores Municipais –** Novos conceitos de planejamento territorial. São Paulo, Annablume, 2007.

CAMPOS, P.A.; **A dinâmica imobiliária.** Elementos para o entendimento da espacialidade urbana. In: Cadernos IPPUR/UFRJ, ano III, n. especial, dez. 1989. Rio de Janeiro: UFRJ, 1989. pp. 47-70.

CASTELLS, M.; **La Question Urbaine.** Paris: François Maspero. 1983

CHOAY, F.; **O urbanismo, utopias e realidade, uma antologia:** São Paulo, Perspectiva: 1965

CHOAY, F. **O Urbanismo.** São Paulo: Ed. Perspectiva, 1992.

DEÁK, C, SCHIFFER, S.R – **O processo de Urbanização no Brasil.** São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2010, 2a edição

DEL RIO, V. GALLO, H. **O legado do urbanismo moderno no Brasil.** Paradigma realizado ou projeto inacabado? Portal Vitruvio, 2000. Link: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/958> - acesso em 03/01/2015

DIOGO, E. **Habitação social no contexto da reabilitação urbana da Área Central de São Paulo /** Dissertação de metrado, FAUUSP. -- São Paulo: s.n., 2004.

DOMINGUES, E.; **Os 10 pontos principais do novo Plano Diretor de São Paulo, 2014** in <http://www.diariodocentrodomundo.com.br/os-10-pontos-principais-do-novo-plano-diretor-de-sao-paulo/> - acesso em 28/12/2016

FELDMAN, S. **Planejamento e Zoneamento**. São Paulo: 1947-1972. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/ Fapesp, 2005.

FERNANDES, J.P.C – **Cidades dentro de cidades** – O projeto urbano na revitalização da cidade contemporânea, tese de mestrado, Universidade Técnica de Lisboa, 2009.

FIORAVANTI, L.M. **Mapas das operações urbanas em São Paulo**, 2012. Disponível em <http://gesp.fflch.usp.br/en/node/194> - acesso em 30 de dez. 2016

FIX, M. **Parceiros da exclusão**: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada. São Paulo, Boitempo, 2001

FRACALOSSI, I.; **Aproximações a uma metástase urbana**, 2013. Disponível em <http://www.archdaily.com.br/br/01-108154/aproximacoes-a-uma-metastase-urbana-slash-igor-fracalossi>. Acesso em 22 de dez.2016

FREIRE, R. A. **Densidade e diversidade**: as dimensões de compacidade urbana. Dissertação de mestrado – UNICAMP. Campinas, SP: [s.n.], 2014.

GOMES, J.C.B. **A mobilidade e a teoria da cidade compacta Caso estudo**: a cidade de Lisboa. Dissertação de mestrado, Universidade Técnica de Lisboa, 2009

GUERRA, I. C; MOURA, D.; SEIXAS, J.; FREITAS, M.J: **A Revitalização Urbana** - Contributos para a definição de um conceito operativo, Comunidades & Territórios, 12/13, 2006, pp. 15-34.

HAUGHTON, G.; HUNTER, C. **Sustainable cities**. Londres: Jessica Kingsley, 1994.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo demográfico**, 2010. Instituto brasileiro de geografia e estatística.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Martins Fontes, São Paulo; 1ª edição, 2000.

KAUFMAN, J; JACOBS, H. **A public planning perspective on strategic planning**. Journal of the American Planning Association, 1987

KOWARICK, L. **A espoliação Urbana**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, H. **O direito e a cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LUCIO, R. L. de. **El espacio publico em la ciudad europea**: entre la crisis y las iniciativas de recuperación. Revista de Occidente. 230-231, Madrid, 2000. Disponível em <http://www.etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/lucio.htm>. Acesso em 23 de dez; 2016

MARICATO, E. **Planejamento urbano no brasil**: As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In ARANTES, Otília B., MARICATO, E e VAINER, C. O Pensamento Único das Cidades: desmanchando consensos, Petrópolis, Ed. Vozes, Coleção Zero à Esquerda, 2000.

MADEIRA, Luis. **Projeto urbano e planejamento: o caso do Rio de Janeiro**. Dissertação de Mestrado, UFRJ, Rio de Janeiro, 1999.

MALERONKA, C. **Concessão urbanística**: riscos e compromissos, 2010.

MARICATO, E. T. M. **Habitação Social em Áreas Centrais**. Ócolum, Campinas, n. 1, p. 13-24, 2000.

MARICATO, E. T. M.; MATTOS, C.; MEYER, Regina; ROLNIK, R.; SOMECK, Nadia. **Urbanismo na periferia do mundo globalizado**: metrópoles brasileiras. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 21-33, 2000.

MARICATO, E., WHITAKER, J. **Operação Urbana consorciada**: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade? In OSÓRIO, L. (org) Estatuto da Cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris, 2002.

MARTINS, M. L. R. **Novos instrumentos de regulação e os limites da política urbana**. In: XV Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2013, Recife. Anais do XV ENANPUR. Recife: ANPUR, 2013. v. 1. p. 1-15.

MARTINS, M.L.R.; **São Paulo, centro e periferia**: a retórica ambiental e os limites da política urbana. Estudos Avançados (USP. Impresso), v. 25, p. 59-72, 2011.

MASCARÓ, J.J.; MASCARÓ, L.; **Densidades, ambiência e infra-estrutura urbana**, 2001. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.017/842>. Acesso em 03 de jan. 2017

MORAES, A.C.R; COSTA, W.M: **A valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MEYER, R.M.P, GROSTEIN, M.D., BIDERMAN, C; **São Paulo Metrópole**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

MIRANDA, A. **Vivienda reducida (para la renación de la residência y la ciudad)**. In: SOLER, M.C.; MARTÍNEZ, P.G.; ALARCÓN J.P.S (ed). *Vivienda colectiva: investigación crítica y la obra*. Cartagena: Tres Fronteras, 2012.

MONTGOMERY, C. **Happy City: Transforming our lives through urban design**. Londres: Penguin, Books, 2013.

MORAES, C.A.: **A periferização da pobreza e da degradação sócio-ambiental na Região Metropolitana de São Paulo, o caso de Francisco Morato**, 2007. 142p. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

MUNFORD, L. 'What is a city? '. Architectural Record, LXXXII, November 1937, p.94.

NAGLE, C.B. **Habitação de interesse social em centros urbanos consolidados: análise de projetos elaborados na cidade de São Paulo e em Madri (2004-2014)** – Dissertação de Mestrado. Campinas, SP, 2014

NEWMAN, P.; KENWORTHY, J., **Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook**. Aldershot: Gower, 1989.

NOBRE, C; Young, A. F. ; Marengo, J. A. ; Saldiva, P. H. N. ; Nobre, A. D. ; Ogura, A. T. ; Thomaz, O. ; Valverde, M. ; OBREGON, G. ; Moreira da Silva, G. C. ; Silveira, A. C. ; Rodrigues, G. O.; **Vulnerabilidades das Megacidades Brasileiras às Mudanças Climáticas: Região Metropolitana de São Paulo..** In: Ronaldo Seroa da Motta; Jorge Hargrave; Gustavo Luedemann; Maria Bernadete Sarmiento Gutierrez. (Org.). *Mudança do clima no Brasil: aspectos econômicos, sociais e regulatórios*. 1ed. Brasília: IPEA, 2010, p. 233-257.

NOBRE, Eduardo A. C. **Quem ganha e quem perde com os Grandes Projetos Urbanos?** Avaliação da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada em São Paulo. Cadernos IPPUR/UFRJ, v. 23, p. 203-219, 2009.

PASQUOTTO, G; MEDRANO, L. **Iconic Buildings and City Marketing: Strategies for the Central Area of São Paulo, Brazil**. Bitacora Urbano Territorial, v. 2, p. 31-40, 2014.

PESSOA, D. F. **Desafios do desenho urbano para a cidade contemporânea**, 2016. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.192/6063>. Acesso em 13 de jan. 2017

POLIDORO, M.; LOLLO, J.A; NETO, O.C.P: ***Sprawl urbano em Londrina e os desafios para o planejamento urbano***, *Confins* [Online], 12 | 2011, posto online no dia 04 Julho 2011, consultado o 26 Janeiro 2017. URL: <http://confins.revues.org/7205>

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **DECRETO Nº 43.231, 2002**. Disponível em http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/DECRETO_N_43231_1272388916.pdf

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Plano Diretor Estratégico, 2002**. Disponível em http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/infraestrutura/sp_obras/arquivos/plano_diretor_estrategico.pdf. Acesso em 14 de jun. 2016

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Projeto Nova Luz, 2011**. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/nova_luz/201108_PUE.pdf, acesso em 06 de jan. 2017

PREFEITURA DE SÃO PAULO: **Ata de reunião da comissão especial de avaliação instituída pela portaria n. 010/2013/SMDU.G – Recebimento dos estudos de pré-viabilidade – primeira fase, 2013**. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/desenvolvimento-do-projeto/>. Acesso em 19 de nov. 2016

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Comunicado de chamamento público n. 1/2013/SMDU, 2013**. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/desenvolvimento-do-projeto/>. Acesso em 12 de set. 2015

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Plano Diretor Estratégico, 2014**. Disponível em http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf. Acesso em 11 de nov. 2016

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Relatório Parcial: análise das propostas PMI Arco Tietê, 2015**. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/desenvolvimento-do-projeto/>. Acesso em 16 de mar. 2015

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Projeto de Lei n. 581/2016. Estabelece objetivos, diretrizes, estratégias e mecanismos para a implantação do Projeto de Intervenção Urbana para o perímetro do Arco Tietê e cria as Áreas de Intervenção Urbana Centralidade da Metrópole, Lapa e Apoios Urbanos**. São Paulo, 36p, 2016. Disponível em <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/arquivos-do-projeto-de-lei-5812016/>. Acesso em 13 de dez. 2016

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **O Arco e a Cidade: a construção do problema**, 2016. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/desenvolvimento-do-projeto/>. Acesso em 10 de mai. 2015

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Nota técnica e Aspectos Jurídicos. Projeto de Intervenção Urbana do Arco Tietê**, 2016. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/desenvolvimento-do-projeto/>. Acesso em 15 de nov. 2016.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Sumário Executivo Arco Tietê**, 2016. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/desenvolvimento-do-projeto/>. Acesso em 10 de dez. 2016

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Relatório Final: análise das propostas PMI Arco Tietê**, 2016. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/desenvolvimento-do-projeto/>. Acesso em 03 de nov. 2016

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Projeto de Intervenção Urbana Arco Tietê**, 2017. Disponível em: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/10/act_compressed_2017-01-03.pdf. Acesso em 03 de jan. 2017

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Ata de reunião da comissão especial de avaliação instituída pela portaria n. 010/2013/SMDU.G, alterada pela portaria n. 069/2013/SMDU.G – Estudos de pré-viabilidade – primeira fase – análise de adequação técnica**, 2013. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/desenvolvimento-do-projeto/>. Acesso em 19 de nov. 2015.

PREFEITURA DE SÃO PAULO: **Ata de reunião da comissão especial de avaliação instituída pela portaria n. 010/2013/SMDU.G, alterada pelas portarias n. 069/2013/SMDU.G e 090/2013/SMDU.G – Recebimento das manifestações de interesse em participar da segunda fase e comprovação de despesas da primeira fase**, 2013. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/desenvolvimento-do-projeto/>. Acesso em 19 de nov. 2015

PROGRAMA DE GOVERNO DE FERNANDO HADDAD, 2012. Disponível em https://jornalggn.com.br/sites/default/files/documentos/programa_de_governo_haddad.pdf. Acesso em 15 de nov. 2015

ROBERTS, P; SYLKES, H. **Urban regeneration: a handbook**. London. Sage Publications Ltda, 1999.

ROGERS, R; GUMUCHDJIAN, P. **Cities for a small planet**. Faber and Faber Limited, Londres, 2001.

ROLNIK, R. **A cidade e a lei**. Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. Cidade Aberta, 3º, São Paulo, Studio Nobel, 1997.

RUEDA, S. P.; **Modelos e indicadores para ciudades más sostenibles**: taller sobre indicadores de huella e calidad ambiental. Barcelona, Fundación Forum Ambiental / Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, 1999.

SABOYA, R. **Planejamento Estratégico de Cidades**, 2008. Disponível em www.urbanidades.arq.br. Acesso em 08 de fev. 2016.

SANTOS, M. – **A urbanização brasileira**. Editora da Universidade de São Paulo, 5d. São Paulo, 2009, 176p.

SECCHI, B. **Primeira lição do urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2006.

SECRETARIA MUNIIPAL DE HABITAÇÃO. **Plano Municipal de Habitação: a experiência de São Paulo**. São Paulo: Habisp. 2012

SERT, José L. **Can our cities survive?** An ABC of urban problems, their analysis, their solutions. Cambridge, The Harvard University Press, 1947

SHANE, D.G. **Transcending Type: Designing for urban Complexity**. Architectural Design, v.81, n.1, p.128-134, 2011.

SILVA, G. J. A. da. **Cidades sustentáveis: uma nova condição urbana**. Estudo de Caso: Cuiabá-MT, Tese de Doutorado (Arquitetura e Urbanismo), Brasília-DF, PPG-FAU-UnB, 2011.

SILVA, G; SILVA, S; NOME, C. **Densidade, dispersão e forma urbana** - Dimensões e limites da sustentabilidade habitacional. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.189/5957>. Acesso em 17 de dez. 2016.

SILVA, G.J.A; ROMERO, M.A.B. **O urbanismo sustentável no Brasil**: a revisão de conceitos urbanos para o século XXI, 2011. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.129/3499%20>. Acesso em 14 de jan. 2016.

TANSCHKEIT, P. **Placemaking x gentrificação**: a diferença entre revitalizar e elitizar um espaço público, 2016. Disponível em <http://thecityfixbrasil.com/2016/07/19> - acesso em 28 de dez. 2016.

TRIPTYQUE, **Estudo de Pré-viabilidade em resposta ao Chamamento Público do Arco Tietê**, 2013. Disponível em http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/arco_tiete/sumarios/ArcoTiet_e_Sumario_Triptyque-Argeplan-Phyrestore-APUR-NFU.pdf. Acesso em 02 de fev. 201

TSUKUMO, I.T.L. **Habitação Social no Centro de São Paulo**: legislação, produção, discurso. Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 2007.

URBEM. **Sumário executivo- Estudo de Pré-viabilidade em resposta ao Chamamento Público do Arco Tietê, 2013**. Disponível em http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/arco_tiete/sumarios/ArcoTiet_e_Sumario_URBEM.pdf. Acesso em 02 de fev. 2014

URBEM. **Memorial de projeto**, 2015. Disponível em <https://www.urbem.org.br/p3-arco-tiete>. Acesso em 05 de jan. 2015

VILLAÇA, F. **As ilusões do Plano Diretor**, São Paulo, 2005.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 2011.

VILLAÇA, F. **As ilusões do Plano Diretor**, São Paulo, 2005.

VOSGUERITCHIAN, A. B. **Infraestrutura e projetos de Regeneração Urbana**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, 2015

ANEXO

COMUNICADO DE CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 1/2013/SMDU

A Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP, por intermédio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU, TORNA PÚBLICO o chamamento para manifestação de interesse na elaboração e apresentação de estudos de transformação urbana da área denominada Arco Tietê, conforme perímetro assinalado no Anexo I.

O presente chamamento tem por finalidade convocar a produção de estudos de viabilidade considerados necessários pela Prefeitura Municipal de São Paulo a partir do pedido formulado no Processo nº 2012-0.347.212-5. Naqueles autos, solicitou-se autorização para a realização de estudos de viabilidade de requalificação urbana de parcela determinada da região ora em destaque, então denominada “Faixa Leste-Oeste”. Em face dos objetivos ora presentes de desenvolvimento urbano do território desta região, e conforme o programa denominado “ARCO DO FUTURO”, constatou-se que aquela solicitação contempla parcialmente a gama de intervenções e escalas de abrangência que se apresentam necessárias ao completo desenvolvimento da região. Desta forma, mostrou-se de relevante interesse público incluírem-se outros elementos e critérios ao indigitado pedido de autorização, resultando nos termos e condições expostos no presente edital de chamamento.

1. Escopo do presente chamamento

Elaboração de estudos técnicos de viabilidade de desenvolvimento urbano do chamado Arco Tietê, com vistas à transformação Urbana do perímetro considerado (correspondente a área total de 6.004 hectares -anexo I).

A proposição do Arco Tietê como uma unidade territorial se justifica na medida em que se apresenta como espaço de intersecção de dois eixos estruturantes do desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo: as operações urbanas consorciadas Diagonal Norte e Diagonal Sul, previstas pelo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (art. 225 da Lei nº 13.430/2002), e o território do Arco do Futuro, que se propõe como novo vetor de desenvolvimento urbano para a cidade de São Paulo. O espaço urbano do perímetro do Arco Tietê contém relações complexas que articulam escalas urbanas e econômicas de abrangências do local ao regional, que devem necessariamente ser consideradas na análise deste território. Tem-se, como exemplo, um conjunto de projetos de mobilidade com interferência direta no perímetro considerado: o projeto implantação do Trem de Alta Velocidade (TAV), a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres; o projeto de implantação dos trens regionais, sob responsabilidade da Companhia Paulista de Trens

Metropolitanos – CPTM; a expansão da rede metroviária dentro do município de São Paulo, incluindo suas novas linhas e estações da Companhia do Metropolitano e considerando inclusive possíveis diretrizes de enterramento das linhas; o plano de melhoramentos viários instituídos pelo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei Municipal 13.430/02) e dos Planos Regionais Estratégicos (Lei Municipal nº 13.885/04); a rede de corredores de ônibus municipais, a cargo da Secretaria Municipal de Transportes. Pode-se considerar outras propostas, relativas ao meio ambiente, como o plano de macro drenagem da bacia do Alto Tietê, a cargo do Governo do Estado de São Paulo.

Os estudos de viabilidade do Arco Tietê devem levar em conta a condição estratégica desse território, tanto no sentido do espaço intraurbano, quanto no macrometropolitano e regional, a fim de orientar um desenvolvimento urbano mais equilibrado do ponto de vista social, econômico e ambiental para a cidade de São Paulo. Neste sentido deve considerar como sendo quatro os setores prioritários para a elaboração dos estudos: 1. Econômico; 2. Ambiental; 3. Mobilidade e Acessibilidade; 4. Habitacional; que devem orientar elementos estruturadores da transformação urbana do perímetro considerado. O desenvolvimento dos estudos deve ainda observar a necessária interrelação entre os quatro setores destacados e apresentar um conjunto de conceitos que demonstre a viabilidade de estruturação do Arco Tietê, mediante: A. Modelo Urbanístico; B. Modelagem Jurídica; C. Estudos Econômicos e Modelagem Financeira; e D. Meios de Interação Social e Institucional.

A complexidade de escalas de abrangência a serem abordadas nos estudos requer o desenvolvimento do trabalho em etapas visando o seu aprofundamento e detalhamento e, para tanto, o presente chamamento público de manifestação de interesse (PMI) contém duas fases para o seu desenvolvimento: a de estudos de pré-viabilidade e de estudos de viabilidade.

A primeira fase da PMI corresponde ao desenvolvimento dos estudos de pré-viabilidade. Tais estudos, de caráter conceitual e propositivo, têm o objetivo de apresentar cenários relativos à viabilidade do Arco Tietê, considerando os quatro setores prioritários em que devem ser desenvolvidos os elementos estruturadores para a indução da transformação urbana do território e o consequente método de desenvolvimento e articulação entre estes.

A partir dos resultados colhidos entre os produtos recebidos nessa primeira fase – estudos de pré-viabilidade, a PMSP elaborará Relatório Resumo que definirá o escopo detalhado a ser atendido nos trabalhos da segunda fase.

A segunda fase da PMI – estudos de viabilidade - deverá detalhar e fundamentar a conceituação do projeto apresentada na primeira fase, com base no Relatório Resumo da PMSP, desenvolvendo estudos de viabilidade circunstanciados em levantamentos de informações e dados, análise das diretrizes e demonstração detalhada das modelagens urbanística, jurídica e econômico-financeira do Arco Tietê proposto, bem como dos meios de interação social e institucional para a sua realização.

2. Condições e prazos para manifestação de interesse

Poderão participar da presente PMI pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, individualmente ou em grupo.

Nos termos do Decreto n. 51.397/2010, os interessados em desenvolver os projetos e estudos do presente chamamento deverão realizar o seu cadastramento até o dia 28.02.2013, de acordo com o formulário do Anexo II do presente comunicado, acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Dados cadastrais contendo a qualificação completa do interessado, nome ou razão social, seu endereço completo, telefones para contato, área de atuação e, na hipótese de pessoa jurídica, o nome e a qualificação dos responsáveis perante a Administração Pública Municipal com dados para contato, devendo, em todos os casos, responsabilizar-se pela veracidade das declarações que fizer;
- b) Contrato ou estatuto social, com a última alteração, se aplicável;
- c) Cartão de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ ou o Cadastro de Pessoas Físicas – CPF – do Ministério da Fazenda.
- d) Inscrição municipal no Cadastro de Contribuintes Mobiliários – CCM e inscrição estadual referente à Declaração Cadastral – DECA, se for o caso;
- e) Certidão Negativa de Débito conjunta de tributos federais e Dívida Ativa da União, se aplicável;
- f) Certidão Negativa de Débito perante o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS;
- g) Certificado de Regularidade do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, se aplicável;
- h) Declaração de que não possui, em seu quadro de pessoal, empregado(s) menor(es) de 18 (dezoito) anos de idade em trabalho noturno, perigoso ou insalubre, e menor(es) de 16 (dezesesseis) anos de idade em qualquer atividade, salvo na condição de aprendiz a partir de 14 (catorze) anos, nos termos do inciso XXXIII do artigo 7º da Constituição Federal, e aplicável;
- i) Comprovação, por meio hábil, de sua qualificação e capacidade técnica para o desenvolvimento dos estudos propostos neste chamamento;
- j) Estimativa de custos para o desenvolvimento dos estudos técnicos objeto da Primeira Fase do presente chamamento de manifestação de interesse PMI, devendo especificar o valor que pretende ver ressarcido, nos termos do artigo 21 da Lei

Federal nº. 8.987, de 1995, caso os trabalhos sejam aproveitados pela Administração Municipal;

- k) Indicação de cronograma e de condições técnicas de realização dos estudos no prazo assinalado pela PMSP, descrevendo a metodologia de trabalho que assegure, às suas expensas, ampla publicidade dos estudos de pré-viabilidade ao cabo de cada etapa de sua execução.

A entrega do pedido de autorização deverá ser realizada no protocolo geral da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU, localizado na Rua São Bento, 405, 17º andar, sala 171B. Caso os interessados se apresentem em consórcio, as informações e documentos comprobatórios da regular constituição e qualificação técnica de cada integrante deverão ser apresentados por todos os consorciados.

O prazo para apresentação dos estudos de pré-viabilidade, objeto da Primeira Fase da PMI, é de 60 (sessenta) dias, contados a partir da publicação da habilitação do cadastramento dos interessados no Diário Oficial da Prefeitura Municipal de São Paulo, prevista para o dia 07.03.2013.

Finda a primeira fase da PMI – estudos de pré-viabilidade, os agentes cadastrados que pretendam desenvolver os detalhamentos dos estudos de viabilidade, objeto da segunda fase da PMI, conforme o Relatório Resumo da PMSP, deverão ratificar seu interesse, em data que será divulgada oportunamente.

Somente poderão participar da segunda fase os agentes cadastrados que apresentaram os estudos tecnicamente adequados ao fim da primeira fase.

A conclusão dos estudos de viabilidade da segunda fase da PMI está inicialmente prevista para dezembro de 2013.

3. Objetivos da primeira fase da PMI:

- Realizar estudos de pré-viabilidade do Arco Tietê referente aos quatro setores de transformação urbana do perímetro em questão: 1. Econômico; 2. Ambiental; 3. Mobilidade e Acessibilidade; 4. Habitacional;
- Obter subsídios econômicos, urbanísticos, ambientais, técnicos e de caráter social e institucional, bem como instrumentos urbanísticos para fundamentar alternativas de viabilidade do desenvolvimento e implementação do Arco Tietê, apontando as formas de modalidade contratual e jurídica consideradas mais apropriadas, previsão das demandas e receitas esperadas, os custos operacionais envolvidos e as formas de participação popular e de gestão democrática do projeto, demonstrando-se tal pré-viabilidade por intermédio de:

A. Modelo urbanístico contendo hipóteses de transformação urbana, modificação de usos, melhorias no sistema de mobilidade e transporte em seus diversos modais, modelos tipológicos e de ocupação, inclusive vinculados ao melhoramento ambiental e da drenagem do território, hipóteses e estratégias de faseamento da intervenção;

B. Modelagem jurídica apontando possíveis instrumentos ou processos que favoreçam a transformação, indução ou intervenção territorial;

C. Estudos sócio-econômicos que demonstrem a promoção dos setores produtivos e a geração de emprego e renda, vinculado ao público alvo do projeto;

D. Meios de Interação Social e Institucional que contenham estratégias de construção coletiva da intervenção com a participação da absoluta maioria dos agentes envolvidos com este processo.

- Subsidiar a consolidação das diretrizes do escopo detalhado a ser apresentado no Relatório Resumo que orientará os trabalhos da segunda fase desta PMI.

4. Escopo para os estudos a serem desenvolvidos na primeira fase da PMI:

I – Elementos técnicos básicos da proposta de pré-viabilidade, com a apresentação do objeto (representado por mapas, croquis, gráficos etc.), justificando sua relevância e adequabilidade, bem como os benefícios econômicos e sociais esperados pela implantação do projeto, podendo incluir considerações e propostas de revisão do perímetro do Arco Tietê que se mostrarem necessárias, justificando sua pertinência.

II – caracterização, com justificativa circunstanciada, da melhoria da qualidade urbana concernente a articulação dos quatro setores prioritários para o desenvolvimento dos elementos estruturadores do Arco Tietê: 1. Econômico; 2. Ambiental; 3. Mobilidade e Acessibilidade; 4. Habitacional; apresentando os indicadores considerados: densidade demográfica, densidade de empregos, provisão de usos residenciais considerando a porcentagem de habitação de interesse social – HIS – vinculada a estes usos, provisão de área não residencial, índices urbanísticos a serem alterados (ocupação, permeabilidade e aproveitamento), relação área verde por habitante, instrumentos urbanísticos aplicáveis à fundamentação da proposta, propostas de setorização e zoneamentos urbanos, indicativos de impacto ambiental e de vizinhança do conceito proposto, entre outros;

III - as características gerais do Arco Tietê proposto para a modalidade urbanística considerada, apresentando em caráter de pré-viabilidade a modalidade contratual considerada mais apropriada ao conjunto dos estudo de transformação urbana do perímetro considerado, com a previsão das demandas e receitas esperadas, os custos

operacionais envolvidos e a estimativa dos investimentos necessários, tanto públicos como privados, à implantação do modelo proposto, a(s) figura(s) jurídica(s) mais apropriada(s) à modelagem jurídica proposta e as formas de participação popular e de gestão democrática do projeto. Tais estudos devem ser demonstrados pela articulação dos quatro setores de estruturação do projeto: urbanístico, jurídico, econômico e de interação social e institucional.

IV – a estimativa de escopo, custos e prazos para a elaboração dos estudos de viabilidade detalhados, projetos, pesquisas, levantamentos, investigações, e demais elementos técnicos a serem desenvolvidos na segunda fase da PMI;

V – Plano de trabalho preliminar objetivando o faseamento do Arco Tietê, com justificativa técnica e operacional de sua adequação e viabilidade tendo em vista a dimensão e diversidade de características e problemáticas do perímetro considerado;

VI – levantamento do uso dos instrumentos jurídicos pertinentes, bem como a elaboração de novas figuras jurídicas para implantação do planejamento urbanístico exposto na proposta, considerando o processo em curso de revisão do Plano Diretor Estratégico (Lei nº 13.430/2002).

VII - outros elementos que permitam avaliar a conveniência, a eficiência e o interesse público envolvidos no projeto, bem como possam subsidiar e contribuir para a consolidação das diretrizes do escopo detalhado que orientará a segunda fase da PMI para o desenvolvimento dos estudos de viabilidade do Arco Tietê.

5. Complementação de informações

À Comissão Especial de Avaliação é reservada a prerrogativa de solicitar, a qualquer dos agentes cadastrados que tenham manifestado interesse no desenvolvimento dos estudos e projetos, a apresentação de detalhamentos, correções, modificações ou informações adicionais, a fim de instruir a decisão sobre o pedido de autorização.

6. Legislação urbanística aplicável

Todas as propostas a serem formuladas deverão considerar o quadro legal de regulação urbana vigente, em especial as disposições do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei nº 13.430/2002), da Lei nº 13.885/2004 e legislação correlata que disciplinam a área de intervenção, podendo ser proposto o uso dos instrumentos jurídicos pertinentes e sugeridas eventuais mudanças na legislação municipal que se mostrem necessárias à implantação do projeto urbanístico, considerando-se, ainda, a Revisão do Plano Diretor Estratégico que ocorrerá no presente ano.

7. A entrega do material de referência

Após a autorização para o início dos trabalhos, a PMSP poderá disponibilizar aos agentes cadastrados os elementos dos estudos urbanísticos de seu acervo para o perímetro de estudo, contendo dados, análises e propostas, que constituirão o referencial a partir do qual serão desenvolvidos os estudos de ambas as fases objeto do presente chamamento.

Ao término da Primeira Fase da PMI será disponibilizado aos agentes cadastrados o Relatório Resumo contendo o escopo detalhado dos trabalhos a serem desenvolvidos na segunda fase. A PMSP poderá realizar sessões públicas destinadas a apresentação de informações e características do projeto sobre o qual se pretende obter a manifestação dos interessados.

8. Forma de apresentação dos estudos

Os projetos, estudos e levantamentos deverão ser disponibilizados em meio impresso e em versão digital (CD), com planilhas eletrônicas abertas – estudos econômicos e modelagens (desbloqueadas), passíveis de conferência de premissas, fórmulas e simulações, com desagregação de todos os itens. Os documentos deverão conter uma versão em formato PDF e outra em formatos abertos, compatíveis com extensões doc, xls, jpg, cdr e dwg, quando couber. As formas de representação gráfica (plantas, cortes, elevações, croquis, perspectivas, ilustrações, gráficos e maquetes virtuais) deverão ser compatíveis aos temas e escalas abordados e em quantidade necessária à perfeita compreensão das informações. Deverão constar no documento final as referências de estudos pré-existentis utilizados na elaboração do trabalho, assim como as principais fontes de consulta.

9. O acompanhamento dos trabalhos e sua divulgação

Os estudos serão desenvolvidos com o acompanhamento das equipes técnicas da PMSP, para o efeito de garantir a observância das diretrizes que orientam a elaboração dos estudos de pré-viabilidade e posterior viabilidade do Arco Tietê. Ressalva-se que o mencionado acompanhamento não implica o dever de aceitação dos estudos que vierem a ser realizados.

O desenvolvimento dos trabalhos deverá necessariamente conter etapas e momentos de discussão pública, de participação popular e de negociação com os principais agentes intervenientes no espaço urbano, sob responsabilidade de cada agente cadastrado.

Todas as etapas de discussão pública deverão ser convocadas com antecedência adequada, os materiais deverão ficar disponíveis para os interessados e as reuniões deverão ser em locais acessíveis e em horário compatível com a finalidade. As propostas ou sugestões

deverão ser sistematizadas e justificadas sua incorporação ou sua recusa. As reuniões devem ser documentadas e contar com lista de presença.

A PMSP poderá convocar discussões públicas para a discussão dos trabalhos, sendo responsabilidade dos agentes cadastrados o oferecimento do correspondente suporte técnico para tais discussões.

10. Dos critérios de aproveitamento e do ressarcimento dos estudos de pré-viabilidade e viabilidade da PMI:

A avaliação dos estudos técnicos e dos projetos apresentados levará em conta critérios relacionados à aderência social da proposta junto à sociedade (relacionado ao processo participativo), à consistência das informações que subsidiaram sua realização, à compatibilidade com técnicas previstas em normas e procedimentos pertinentes, à sua adequação à legislação aplicável e aos benefícios de interesse público esperado, bem como às inovações, melhorias e alternativas propostas, conforme as orientações do escopo do presente chamamento público. Será considerada, na avaliação, a melhoria de indicadores de qualidade urbana, particularmente referente aos quatro setores prioritários do Arco Tietê (1. Econômico, 2. Ambiental, 3. Mobilidade e Acessibilidade, 4. Habitacional): densidade demográfica, densidade de empregos, provisão de usos residenciais, inclusive porcentagem considerada de habitação de interesse social, provisão de área não residencial, relação área verde por habitante, instrumentos urbanísticos aplicáveis à fundamentação proposta, propostas de setorização e zoneamentos urbanos, entre outros.

Os resultados dos estudos de pré-viabilidade do Arco Tietê desenvolvidos na primeira fase da PMI servirão como subsídio para a elaboração do escopo detalhado que orientará o desenvolvimento dos estudos na segunda fase, a ser definido no Relatório Resumo elaborado pela PMSP, cabendo a esta a prerrogativa de poder combinar disposições parciais dos estudos técnicos e modelagens apresentadas às informações disponíveis em outros órgãos ou entidades da administração direta ou indireta da PMSP. O(s) estudo(s) selecionado(s) terá o seu ressarcimento proporcional ou total conforme a utilização de seu conteúdo, parcial ou total, no Relatório Resumo da PMSP, caso em que os valores de ressarcimento serão apurados apenas com relação às informações efetivamente utilizadas.

Ao fim da segunda fase, as alternativas apresentadas como resultado de estudo de viabilidade serão avaliadas e selecionadas visando a constituição de uma proposta consolidada do Arco Tietê, podendo, eventualmente, resultar em um ou mais editais de licitação para realização do(s) projeto(s). A(s) proposta(s) selecionada(s) terá o seu ressarcimento proporcional ou total conforme a utilização de seu conteúdo, parcial ou total, na proposta consolidada do Arco Tietê, caso em que os valores de ressarcimento serão apurados apenas com relação às informações efetivamente utilizadas em eventual licitação, nos termos do Decreto Municipal nº 51.397/10.

Caberá à Comissão, antes da autorização definitiva para a realização dos estudos, proceder à fixação dos valores máximos finais que servirão de referência para o reembolso, podendo levar em conta a composição das equipes envolvidas na elaboração dos estudos propostos.

Ao final de cada fase dos estudos os agentes cadastrados deverão comprovar os custos efetivos como condição para eventual ressarcimento, sendo que o valor fixado inicialmente pela Comissão será o valor máximo a ser reembolsado referente a cada fase. No caso de aproveitamento parcial dos estudos, o ressarcimento ocorrerá de modo proporcional aos participantes, aferido conforme a contribuição parcial aos resultados finais obtidos no término de cada fase. O aproveitamento dos estudos de ambas as fases, total ou parcial, não obriga ao Poder Público contratar o objeto do projeto. O ressarcimento, ônus do futuro concessionário, ocorrerá somente por ocasião do cumprimento do contrato de concessão, na forma e nas condições definidas no eventual edital de licitação do empreendimento.

Os agentes cadastrados, na qualidade de autores ou responsáveis pelos estudos técnicos apresentados em conformidade com esta PMI, poderão participar, direta ou indiretamente, das eventuais licitações ou da execução de obras ou serviços em concessões comuns, patrocinadas ou administrativas, ou ainda em permissões de serviços públicos, nos termos do permitido pelo art. 31 da Lei Federal no 9.074/95, que sejam resultantes do desenvolvimento dos estudos de viabilidade detalhados na segunda fase do PMI.

11. Autorização de uso do material

A entrega dos estudos à PMSP implicará, desde logo, a autorização dos interessados para sua utilização em providências necessárias ao desenvolvimento de instrumentos jurídicos e normativos, inclusive alterações em leis e decretos, bem como nas discussões públicas pertinentes, anteriormente à propositura de qualquer forma de concessão pública ou à publicação do correspondente edital de licitação.