



# **Transformações do Largo da Batata (SP) e entorno: permanências e mudanças**

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS  
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO

Patrícia Salviani Moraes

**TRANSFORMAÇÕES DO LARGO DA BATATA (SP) E ENTORNO: PERMANÊNCIAS E MUDANÇAS**

Campinas, São Paulo

2019

PATRÍCIA SALVIANI MORAES

**TRANSFORMAÇÕES DO LARGO DA BATATA (SP) E ENTORNO: PERMANÊNCIAS E MUDANÇAS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Urbanismo na Pontifícia Universidade Católica de Campinas, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

PUC-CAMPINAS

2019

Ficha catalográfica elaborada por Vanessa da Silveira CRB 8/8423  
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

711.4      Moraes, Patrícia Salviani.  
M827t      Transformações do Largo da Batata (SP) e entorno: permanências e  
mudanças / Patrícia Salviani Moraes.- Campinas: PUC-Campinas, 2019.  
122 f.:il.

Orientadora: Maria Cristina da Silva Schicchi.

Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2019.

Incluem anexos e bibliografias.

1. Cidades e vilas. 2. Urbanização. 3. Espaços públicos. 4. Política urbana. 5. São Paulo (SP) - Urbanização. I. Schicchi, Maria Cristina da Silva. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD – 22. ed. 711.4

**PATRÍCIA SALVIANI MORAES**

**“TRANSFORMAÇÕES DO LARGO DA BATATA (SP) E  
ENTORNO: PERMANÊNCIAS E MUDANÇAS”**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

Dissertação defendida e aprovada em 27 de Fevereiro de 2019 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



**Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi**

Orientadora da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora  
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



**Profa. Dra. Ana Paula Farah**

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



**Profa. Dra. Eunice Helena Abascal**

Universidade Presbiteriana Mackenzie

A minha família,  
Ao meu amor,  
A todos que me apoiaram

Dedico

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, primeiramente, à Deus, pela dádiva da vida, por me fazer persistir e lutar pelos meus sonhos.

Agradeço aos meus pais, Célia Regina Queiroz Salmeron e Daniel Salviani Júnior, pelo apoio e amor incondicional.

Ao meu amor, amigo, companheiro, e agora marido, Salomão Moraes da Silva Júnior, não só pela paciência, amor e compreensão, mas por dicas valiosas vindos de um pesquisador mais experiente e gabaritado.

A toda minha família, em especial a Ausonia Ciasca Salviani, pelo incentivo, abrigo e por fazer minha vida mais feliz.

Aos médicos Dra. Liana Ramos Valadão Queiroz, Dr. Guilherme V. Espessoto e a Dra. Ernestina Burgato por cuidarem da minha saúde física e mental durante todo esse processo.

A minha orientadora, Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi pela oportunidade, pela confiança, pela autonomia e por todo suporte.

À professora Dra. Ana Paula Farah e ao professor Dr. Wilson Ribeiro Santos Júnior, agradeço a atenção, a generosidade e gentileza oferecidas durante a banca de qualificação, bem como suas sugestões, fundamentais para o aperfeiçoamento desta dissertação.

A todos os alunos do mestrado/doutorado dos anos de 2017/2018 do POSURB, em especial a Carla Volponi Steffen.

A minha sócia Karen Bornancin, por ter assimilado trabalho extra no escritório para que eu pudesse me dedicar a essa pesquisa, por ter me ajudado a desenvolver esse projeto, mas acima de tudo, agradeço por sua amizade.

Pela colaboração com a pesquisa, agradeço as instituições consultadas, em especial aos funcionários Roberto e Sandra do SP Obras, e a Rosa Miraldo da equipe do SP Urbanismo.

A PUC-Campinas, pela estrutura, corpo docente e pela bolsa de estudos concedida.

A todas as pessoas que de uma forma ou de outra contribuíram para que tudo isso fosse possível, muito obrigada!

“A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê.”

(Arthur Schopenhauer)



## **RESUMO**

Esta dissertação de mestrado buscou entender o papel das intervenções urbanísticas na configuração atual do território, explorando os tipos de intervenção nos espaços públicos (1985-1990) na cidade de São Paulo, e a retomada de áreas consolidadas através da requalificação de centralidades, tendo como estudo de caso o Largo da Batata depois da implantação da estação Faria Lima da linha Amarela do metrô em 2010. A discussão proposta insere-se no campo do urbanismo e visa contribuir para a compreensão das transformações da área de estudo tendo em vista a centralidade do bairro de Pinheiros, sua importância e a concentração de investimentos públicos e privados decorrentes da Operação Urbana Faria Lima. Utilizando fontes documentais diversas, buscou-se investigar as diretrizes de pensamento e instrumentos urbanísticos que culminaram no concurso Reconversão Urbana do Largo da Batata. Além disso, utilizando-se de visitas de campo, buscou-se analisar a repercussão das intervenções efetivamente realizadas, com mapeamento dos usos, condições físicas do espaço público e seu entorno atuais.

**Palavras-Chave:** Urbanismo, Reconversão, Transformações, Largo da Batata.

## **ABSTRACT**

This dissertation sought to understand the role of urban interventions in the current configuration of the territory, exploring the types of intervention in public spaces (1985-1990) in the city of São Paulo, and the resumption of consolidated areas through the requalification of centralities, having as case study the Largo da Batata after the implementation of the Faria Lima station of the Yellow line of the subway in 2010. The proposed discussion is part of the field of urbanism and aims to contribute to the understanding of the transformations of the area of study in view of the centrality of the neighborhood of Pinheiros, its importance and the concentration of public and private investments resulting from Operation Faria Lima. Using diverse documentary sources, it was sought to investigate the thought guidelines and urbanistic instruments that culminated in the Urban Reconversion contest of Largo da Batata. In addition, using field visits, we sought to analyze the repercussion of the interventions actually carried out, with a mapping of the uses, physical conditions of the public space and its current environment.

**Key words:** Urbanism, Reconversion, Transformations, Largo da Batata.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 2.1: Mercado dos Caipiras, década de 1910.

FIGURA 2.2: Cooperativa Agrícola de Cotia, década de 1920.

FIGURA 2.3: Mercado de Pinheiros, década de 1980.

FIGURA 2.4: Deck Mercado de Pinheiros.

FIGURA 2.5: Instituto Atá, do chefe Alex Atala.

FIGURA 2.6: Interior do Mercado de Pinheiros.

FIGURA 2.7: Largo da Batata, década de 1960.

FIGURA 2.8: Terminal de ônibus no Largo da Batata, 1991.

FIGURA 2.9: Prancha do Projeto vencedor do Concurso Reconversão Urbana do Largo da Batata, de autoria do Arquiteto Tito Lívio Frascino.

FIGURA 2.10: Maquete eletrônica do projeto vencedor: Vista da Avenida Faria Lima, do Largo da Batata e do Shopping.

FIGURA 2.11: Maquete eletrônica do projeto vencedor: Eixo Cardeal Arco Verde – Arborização composta por árvores nativas da região.

FIGURA 2.12: Maquete eletrônica do projeto vencedor: Elemento simbólico-expressivo marco da requalificação promovida pelo poder público, representado pelo pilar multifacetado que suporta a cobertura da praça.

FIGURA 2.13: Maquete eletrônica do projeto vencedor: Perspectiva aérea.

FIGURA 2.14: Croqui do projeto vencedor: Calçadão Pedro Cristi e do Mercado.

FIGURA 2.15: Croqui do projeto vencedor: Calçadão Cardeal a oeste.

FIGURA 2.16: Croqui do projeto vencedor: olhando para a esplanada.

FIGURA 3.1: Terminal Intermodal Rua Capri.

FIGURA 3.2: Sesc Pinheiros.

FIGURA 3.3: Hospital das Clínicas da FMUSP.

FIGURA 3.4: Imensidão árida do Largo da Batata, Novembro de 2013.

FIGURA 3.5: Manifestações das Jornadas de Junho, 2013.

FIGURA 3.6: Início do Movimento A Batata Precisa de Você, fevereiro, 2014.

FIGURA 3.7: Oficina de construção de bancos, 2014.

FIGURA 3.8: Escultura de Estela Sokol, Urbe / Mostra de Arte Pública 3ª Edição, Agosto, 2018.

FIGURA 3.9: Festival de música Street Rock, Novembro, 2018.

FIGURA 3.10: Menor gabarito levantado – Vista da Rua Guaçuí.

FIGURA 3.11: Futuro Lançamento imobiliário – Esquina das Ruas Sumidouro e Padre Carvalho.

FIGURA 3.12: Futuro Lançamento imobiliário – Rua Fernão Dias.

FIGURA 3.13: Maior gabarito levantado - Cruzamento das Avenidas Faria Lima e Eusébio Matoso.

FIGURA 3.14: Edifício V: House Faria Lima.

FIGURA 3.15: Imagem do cruzamento da Avenida Faria Lima com a Avenida Eusébio Matoso.

FIGURA 3.16: Mudança de uso detectada - Rua Fernão Dias. (a) Antes: Estabelecimento para alugar; (b) depois: Padaria St. Chico.

FIGURA 3.17: Casa para alugar – Rua Bartolomeu Zunega.

FIGURA 3.18: Estabelecimento em reforma - Rua Guaçuí.

FIGURA 3.19: Mudança para o mesmo ramo de atuação – Avenida Brigadeiro Faria Lima. (a) Antes: Recanto Faria Lima; (b) depois: Espaço Faria Lima.

FIGURA 3.20: Mudança para outro ramo de atuação - Rua Guaçuí. (a) Antes: Loja de roupas; (b) Depois: Simbalaê Bar & Burger.

FIGURA 3.21: Rua Pais Leme - Antes do empreendimento.

FIGURA 3.22: Rua Pais Leme - Área com tapumes.

FIGURA 3.23: Rua Pais Leme - Período de obras.

FIGURA 3.24: Rua Pais Leme - Estande de vendas.

FIGURA 3.25: Rua Pais Leme - Retiradas as barreiras físicas.

FIGURA 3.26: Prática Pedestre, vista a partir da Rua Padre de Carvalho.

FIGURA 3.27: Rua Guaçuí - Terreno sem uso com entulho.

FIGURA 3.28: Rua Guaçuí - Estacionamento.

FIGURA 3.29: Rua Guaçuí - Tapumes para a construção do bar.

FIGURA 3.30: Rua Guaçuí - Nova conformação do espaço.

FIGURA 3.31: Bar Pitico - Cadeiras de praia sem local definido.

FIGURA 3.32: Carnaval no Pitico, Fevereiro de 2017.

FIGURA 3.33: Rua Guaçuí, Julho de 2018.

FIGURA 3.34: Rua Padre Carvalho - Antes da intervenção.

FIGURA 3.35: Rua Padre Carvalho - Tapumes isolando a área.

FIGURA 3.36: Rua Padre Carvalho - Estacionamento.

FIGURA 4.1: Empreendimento Thera Faria Lima Pinheiros Residence.

FIGURA 4.2: Lixo e entulho nas calçadas.

FIGURA 4.3: Canteiro de flores.

FIGURA 4.4: Programa tembici – mobilidade urbana.

FIGURA 4.5: Wework - empresa que fornece espaços de trabalho compartilhados.

FIGURA 4.6: Edifício com as janelas depredadas.

FIGURA 4.7: Tapumes pichados contrastando com edifício envidraçado.

FIGURA 4.8: Elementos sólidos, vazados e vegetação.

FIGURA 4.9: Faixa de pedestres, corredor exclusivo de ônibus e ciclista – preocupação com a mobilidade urbana.

FIGURA 4.10: Rampa – acessibilidade.

FIGURA 4.11: Terminal Intermodal Rua Capri.

FIGURA 4.12: Estação Pinheiros da Linha Amarela do Metrô.

FIGURA 4.13: Permanências na rua.

## **LISTA DE MAPAS**

MAPA 1.1 - Zoneamento da cidade de São Paulo.

MAPA 1.2 - Zoneamento da Subprefeitura de Pinheiros.

MAPA 1.3 - Perímetros e Subperímetro da Operação Urbana Faria Lima.

MAPA 1.4 - Operação Urbana Consorciada Faria Lima – Perímetro, Setores e Subsetores.

MAPA 2.1 - Planta Geral da cidade de São Paulo de 1905.

MAPA 2.2 - Prancha do Projeto vencedor do Concurso Reversão Urbana do Largo da Batata.

MAPA 3.1 - Mapa de localização em diferentes escalas territoriais.

MAPA 3.2 - Delimitação da área levantada na pesquisa de campo.

MAPA 3.3 - Mapa de gabaritos de altura.  
MAPA 3.4 - Mapa do quadrante de menor gabarito de altura.  
MAPA 3.5 - Mapa do quadrante de maior gabarito de altura.  
MAPA 3.6 - Mapa dos usos do solo atuais.  
MAPA 3.7 - Mapa síntese das mudanças de usos levantados.  
MAPA 4.1 - Mapa do percurso 1 da prática pedestre.  
MAPA 4.2 - Mapa do percurso 2 da prática pedestre.

### **LISTA DE TABELAS**

Tabela 3.1: Modificações nos usos de imóveis no entorno do Largo da Batata, 2018.

### **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ARPI – Administração Regional de Pinheiros.  
CA - Coeficiente de Aproveitamento.  
CAC – Cooperativa Agrícola de Cotia.  
CEAGESP – Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo.  
CEPACs – Certificado de Potencial Adicional de Construção.  
CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.  
EETU - Eixos de Estruturação da Transformação Urbana.  
EMURB – Empresa Municipal de Urbanização.  
IA - Índice de Aproveitamento.  
IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil.  
LPUOS – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo.

OU – Operações Urbanas.  
OUCFL – Operação Urbana Consorciada Faria Lima.  
OUFL – Operação Urbana Faria Lima.  
PDE – Plano Diretor Estratégico.  
SEHAB – Secretaria de Habitação.  
TO - Taxa de Ocupação.  
ZC - Zona de Centralidade.  
ZCor - Zona Corredor.  
ZDE - Zona de Desenvolvimento Econômico.  
ZEIS - Zona Especial de Interesse Social.  
ZEM - Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana.  
ZEMP - Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana Previsto.  
ZEP - Zona Especial de Preservação.  
ZEPAM - Zona Especial de Preservação Ambiental.  
ZEPEC - Zona Especial de Preservação Cultural.  
ZER - Zona Exclusivamente Residencial.  
ZEU - Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana.  
ZEUP - Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Previsto.  
ZM - Zona Mista.  
ZOE - Zona de Ocupação Especial.  
ZPDS - Zona de Preservação e Desenvolvimento Sustentável.  
ZPI - Zona Predominantemente Industrial.  
ZPR - Zona Predominantemente Residencial.

## SUMÁRIO

|  |     |
|--|-----|
| <b>INTRODUÇÃO</b> .....  | 13  |
| <b>1. CAPÍTULO 1: Instrumentos urbanísticos e projetos urbanos na cidade de São Paulo</b> .....        | 18  |
| 1.1. Parâmetros urbanísticos: zoneamento da cidade de São Paulo e seus aspectos no desenho urbano..... | 18  |
| 1.2. As Operações urbanas.....   | 28  |
| 1.3. Operação Urbana Faria Lima.....   | 34  |
| <b>2. CAPÍTULO 2: O Largo da Batata: Um caso emblemático</b> .....                                     | 42  |
| 2.1. História do Largo da Batata.....  | 42  |
| 2.2. Reconversão urbana do Largo da Batata: o concurso.....  | 51  |
| 2.3. Fases do projeto .....  | 56  |
| <b>3. CAPÍTULO 3: Largo da Batata: Convívio e exclusão</b> .....                                       | 63  |
| 3.1. Localização do Largo e perfil do bairro.....  | 63  |
| 3.2. Situação Atual.....   | 65  |
| 3.3. Uso do solo atual e Gabaritos.....  | 70  |
| <b>4. CAPÍTULO 4: Largo da Batata: Espaço simbólico</b> .....  | 92  |
| <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....  | 101 |
| <b>BIBLIOGRAFIA</b> .....  | 103 |

## INTRODUÇÃO

A presente dissertação de mestrado buscou entender o papel das intervenções urbanísticas na configuração atual do território, explorando os tipos de intervenção nos espaços públicos (1985-1990) na cidade de São Paulo, e a retomada de áreas consolidadas através da requalificação de centralidades, tendo como estudo de caso o Largo da Batata depois da implantação da estação Faria Lima da linha Amarela do metrô em 2010.

O recorte entre a década de 1980 e 1990 corresponde ao período de concepções de ideias; 2010 de implantação do projeto; e atualmente, 2018, os reflexos que essa estrutura trouxe para o Largo da Batata e cercanias.

Estudar o Largo da Batata é a oportunidade de debater o planejamento, a execução e o alcance social de obras públicas que, organizam o espaço coletivo, conectam setores urbanos, criam acessos e promovem ou não a cidadania.

Pelo fato do Projeto de Reconversão Urbana Largo da Batata - fruto de concurso público nacional - estar inscrito na área de abrangência da Operação Urbana Faria Lima, adicionamos

elementos de complexidade e reflexão ao processo de construção e reconstrução da cidade.

O interesse pelo objeto de estudo, no entanto, vai além da sua importância na dinâmica urbana. Por se tratar de um território heterogêneo com a dicotomia passagem / permanência que suscita múltiplos usos, transformações e apropriações é possível notar que este lugar singular se reinventa ao longo da história.

Atualmente o que se observa no Largo da Batata corresponde a um desses momentos de reinvenção. Depois da desativação do terminal de ônibus ali existente para a implantação da estação do metrô houve uma ruptura não só no tecido urbano existente, mas na memória e sentimento de pertencimento das pessoas que vinculavam-se ao Largo.

As dinâmicas locais foram alteradas e o Largo virou espaço de tensões, disputas. Desde então, tornou-se palco para diversas manifestações que trouxeram à tona conflitos urbanos e a luta pelo direito à cidade.

Como forma de contestação da produção de espaços públicos na cidade de São Paulo, uma apropriação insurgente começou a ser feita pelos cidadãos, movimentos denominados de

*comunização* (VANNUCHI, 2017, p.11) onde vivencia-se a reapropriação da cidade como um *bem comum*. A ideia dos *comuns* é a retomada dos espaços públicos como elementos estruturadores da cidade.

Nessa pesquisa o Largo da Batata foi o elemento estruturador do espaço estudado, mas objetivou-se analisar os efeitos que tais permanências e mudanças trouxeram principalmente para o seu entorno.

Tendo em conta a trajetória da área do Largo da Batata, o funcionamento de instrumentos que articulam Estado e mercado imobiliário, as transformações físicas (de desenho urbano), político-econômicas, uso, perfil social, econômico e cultural o texto se desmembra em quatro capítulos.

No primeiro capítulo foram abordados os instrumentos urbanísticos e projetos urbanos na cidade de São Paulo, explorando os tipos de intervenção nos espaços públicos e a evolução das diretrizes do pensamento urbanístico. Em um primeiro momento, abordou-se como o zoneamento da cidade pode influenciar o desenho urbano, estimulando ou acabando com a diversidade de padrões de uso, tipologias e densidades. Em seguida, introduziu-se o tema das operações urbanas, o

que é o instrumento, qual o papel das partes, expectativas e processo de reurbanização de uma determinada região. Por último, o tema das operações urbanas foi aprofundado, construindo-se uma narrativa que conduziu ao objeto de estudo, o Largo da Batata, que está inserido na Operação Urbana Faria Lima, de 1995, e na posterior Operação Urbana Consorciada Faria Lima, de 2004. Foram apresentadas ainda as justificativas, os objetivos e as diretrizes da operação.

O capítulo 2 adentra o objeto de estudo de fato, o Largo da Batata. Primeiramente do ponto de vista histórico. A reconstrução da historiografia procurou enfatizar as questões relacionadas à área, identificando os principais fatores que atuaram na configuração do espaço, seus usos, apropriações e mudanças sofridas durante o tempo. Em seguida, foi analisado o concurso público nacional de reconversão urbana do Largo da Batata e discutidos seus objetivos, articulação, legislação e o projeto vencedor. Por último foram levantadas as mudanças do projeto de reconversão do Largo da Batata: o que foi proposto inicialmente, os problemas, justificativas (quando houve) ou adaptações no decorrer da implantação do projeto. No final, foi feita uma análise comparativa entre o projeto



proposto e o que foi implantado, até a finalização dessa dissertação.

O capítulo 3 se apoia em levantamentos empíricos realizados. Através de uma série de registros gráficos e fotográficos do ambiente do Largo e edificações no entorno, foi possível apresentar um diagnóstico dos usos dos imóveis, gabaritos e vacância da região. Por meio da sistematização e da análise comparativa dos usos e atividades pretéritos e atuais procurou-se apresentar a repercussão das transformações na configuração atual do bairro.

O capítulo 4 apresenta uma discussão dos dados levantados no capítulo 3 relativos à leitura do território, e a reconstrução do caráter simbólico do Largo após a ocupação da região.

Por fim, foi feita uma síntese dos principais aspectos compreendidos e analisados no decorrer do trabalho nas considerações finais.

Através do estudo dos instrumentos urbanísticos e projetos urbanos na cidade de São Paulo, da requalificação de centralidades exemplificada pelo Largo da Batata, pela ingestão de recursos da parceria público-privada por meio da

Operação Urbana Consorciada Faria Lima procura-se indagar: quais efeitos essas diretrizes de pensamento e gestão urbana da cidade tiveram sobre a produção desses espaços públicos e seu entorno? Que espaços estamos devolvendo para cidade? Após intervir, que tipo de espaço está se devolvendo para cidade? Foram pensadas ações e formas de acompanhamento da implantação das propostas de forma a possibilitar a melhoria do espaço urbano na escala local?

Os resultados da pesquisa, longe de encerrarem a discussão, pretendem, ao contrário, apontar para outras possibilidades de estudos, com a abertura de novas vertentes vinculadas as políticas públicas e mudanças na forma de gestão do Largo.

## MÉTODOS E PROCEDIMENTOS

Os métodos e procedimentos adotados para a pesquisa se dividem em 4 abordagens. A primeira forma de aproximação do objeto foi uma pesquisa bibliográfica em fontes secundárias (trabalhos acadêmicos, teses, livros, artigos jornalísticos e informação eletrônica). Através desse levantamento foi possível uma compreensão de aspectos abrangentes do objeto de estudo que contextualizam os acontecimentos ocorridos no local.

Num segundo momento, os aspectos teóricos se alinharam à pesquisa documental, com levantamento de fontes primárias, constituídos de documentos dos planos, programas e projetos propostos e relatórios com diagnósticos sobre o espaço público e entorno antes das intervenções. Tais documentos foram essenciais para reforçar a compreensão das intervenções no Largo da Batata e avançar a até o momento atual através de material técnico.

A terceira etapa foi constituída por um levantamento de campo, onde demarcou-se lote a lote os usos do solo e ocupações atuais e o gabarito de altura. Para a realização desse levantamento, foi realizado um pré-levantamento através do

Google Street View, que dispunha de imagens da região datadas de junho de 2017. Entre agosto e novembro de 2018, foi realizada a conferência *in loco* por meio de registro fotográfico e observação direta. Por meio dessa análise comparativa foi possível a elaboração dos mapas temáticos que compõem o Capítulo 3. Esse procedimento possibilitou a percepção de forma clara da acelerada transformação urbana que ocorreu no entorno do Largo da Batata. Para explicar algumas das transformações da região utilizou-se a “timeline” ou histórico das imagens coletadas pelo Google Street View para uma determinada localidade, traçando uma linha do tempo de usos dessas edificações.

A quarta etapa foi marcada pelo que chamou-se de “prática pedestre”, que se trata de uma experiência de leitura espacial e sociocultural que representa um empenho para aprofundamento teórico-metodológico do debate acerca da cidade contemporânea e suas dinâmicas socioespaciais. A prática pedestre surgiu nessa pesquisa como forma de explorar o território de uma maneira menos analítica e mais baseada na percepção.

O entorno do Largo da Batata ainda é um território transitório, ele não está totalmente consolidado. Seu espaço público passou por mudanças drásticas, num processo de “arrasa quarteirão”. Categorizar mudanças rápidas é um grande desafio científico. A transição entre a subtração de uma construção e a adição de outra revela nuances do processo de requalificação que não ficam mais evidentes, ou seja, não deixam marcas, após a conclusão das obras. Além disso, alguns lugares nunca vão assimilar o novo tipo de ocupação que passou a ter ou os novos usuários. Fazer esta digressão após a conclusão do processo e o apagamento de todos os vestígios é muito difícil apenas com olhar de observador.

Desta forma, para a discussão sobre permanências e mudanças no Largo da Batata e entorno, foi feita a análise dos dados de pesquisa de campo e consolidados em mapas, seguidos do cotejamento com os documentos coletados nas etapas anteriores, utilizando-se de método de análise sistêmica, que pressupõe relações, conexões entre as partes de um fenômeno. Neste sentido, coube também analisar outras variáveis externas ao fenômeno, no caso, as políticas públicas

e mudanças nas formas de gestão que permitiram que as transformações ocorressem.

## **CAPÍTULO 1: Instrumentos urbanísticos e projetos urbanos na cidade de São Paulo**

Buscando entender o papel das intervenções urbanísticas na configuração atual do território, esse trabalho começa apresentando o funcionamento de instrumentos que articulam Estado e mercado imobiliário na cidade de São Paulo, a fim de explorar as diretrizes de pensamento que culminaram no projeto hoje implantado no Largo da Batata.

### **1.1. Parâmetros urbanísticos: zoneamento da cidade de São Paulo e seus aspectos no desenho urbano**

O zoneamento é um dos principais instrumentos do planejamento e ordenamento territorial urbano, que busca normatizar as ações pública e privada sobre o solo do município. Os objetivos devem abranger preocupações ambientais (como sustentabilidade), de infraestrutura (como mobilidade), e sociais (de qualidade de vida).

Segundo José Marinho Nery Júnior, por zoneamento entende-se a adoção, pelo poder público municipal, de normas que definem parâmetros de uso ou de ocupação do solo variáveis no território da cidade (NERY JUNIOR, 2005, p. 172).

Alguns dos principais objetivos do zoneamento de acordo com Renato T. de Saboya (2018, p.01) são:

- Controle do crescimento urbano, mantendo-o em níveis compatíveis com a infraestrutura instalada e a capacidade de suporte do meio ambiente;
- Proteção de áreas inadequadas à ocupação urbana, especialmente aquelas compostas por áreas frágeis do ponto de vista ambiental, impróprias para urbanização e/ou que ofereçam riscos à ocupação;
- Minimização dos conflitos entre usos e atividades, impedindo a justaposição de usos incompatíveis entre si e determinando possibilidades de instalação de atividades dependendo da vocação de cada área;
- Controle do tráfego através da alocação de maior ou menor potencial de adensamento em determinadas partes da cidade, bem como da restrição de polos geradores de tráfego em pontos problemáticos quanto ao sistema de mobilidade;
- Manutenção do “caráter” do bairro;
- Proteção aos valores das propriedades;
- Restrição a atividades que atraiam moradores de outros bairros.

Ainda segundo o autor, apesar de, geralmente, as intenções dos três últimos objetivos não ficarem perfeitamente explícitas, há um consenso entre vários autores de que elas estão entre as razões iniciais mais importantes para a efetiva adoção do zoneamento (JUERGENSMEYER; ROBERT, 2003; ANDERSON, 1995; FISHELL, 2004).

No início, a motivação principal para a adoção do zoneamento era a de evitar que determinados tipos de usos do solo fossem instalados em determinadas áreas da cidade. Não por acaso, esses usos eram, na maioria das vezes, aqueles relacionados às classes mais baixas (tais como vilas, cortiços, habitação popular, comércios de pequeno porte, etc.). Fischell (2004) cita uma publicação de 1923 que declara expressamente que uma das vantagens do zoneamento é a proteção ao preço das residências, principalmente aquelas localizadas nos subúrbios dos Estados Unidos da América. Por conta disso, o caráter excludente do zoneamento é alvo de muitas críticas.

O zoneamento como conhecemos atualmente foi utilizado pela primeira vez na Alemanha, por volta de 1870 (Fischell, 2004), mas foi nos Estados Unidos que ele ganhou força, a partir do início do século XX (Leung, 2002), com a instituição do

zoneamento de Nova Iorque, em 1916. Apesar de outras cidades já contarem com legislações semelhantes ao zoneamento, todas as aplicavam em algumas regiões específicas, e nunca na cidade como um todo.

A visão de Nery Júnior corrobora com a de Saboya. Em 1972 adotou-se pela primeira vez, no município de São Paulo, um zoneamento abrangendo todo o seu território e afetando todas as atividades urbanas. Segundo ele, num período de mais de 80 anos antes dessa data o zoneamento já era adotado de forma pontual e específica no território da cidade. Nessa fase que antecedeu o zoneamento geral, a cidade de São Paulo já contava com o Código de Posturas do Município, de 1886, que continha um dispositivo normativo com a finalidade de impedir a construção de habitações populares no “perímetro do comércio” da cidade. [Essas normas] foram estabelecidas tanto em áreas residenciais de população de alta renda, adotando um padrão urbanístico e construtivo diferenciado do restante do município, como no Centro da cidade, visando ao controle social do espaço, bem como da altura, do volume e da estética das edificações (NERY JUNIOR, 2005, p. 181,182).

Mesmo com a influência e a referência de modelos norte-americanos para a elaboração do zoneamento em São Paulo, Feldman aponta uma clara distinção entre eles: diferentemente das leis elaboradas para Nova York o zoneamento de São Paulo não resultou de grandes equipes de consultorias especializadas. O processo de elaboração se restringiu à esfera técnica; a perspectiva de um processo de discussão política para legitimar a lei não se coloca para os Engenheiros do Departamento de Urbanismo (FELDMAN, 2005, p.133).

O zoneamento urbano, quando não amparado em amplo estudo da realidade e de políticas públicas includentes, torna-se chancela para a segregação sócio espacial. Esse instrumento foi aplicado de forma tecnocrática em São Paulo. De matriz funcionalista e cientificista, buscava a homogeneidade, a perfeição. Ele não devia ver os problemas, apenas a harmonia entre os setores da cidade.

Os responsáveis por sua elaboração a faziam de maneira abstrata, sem levar em conta as características locais ou culturais. Prescindia da participação da população. Ele praticamente consolidava tendências. Não revia para melhorar

a qualidade ou se estava incompatível com as condições físicas da cidade.

O zoneamento foi reproduzido intensamente principalmente durante os anos da ditadura, em que a discussão do local era impossível (decisões verticais de cima para baixo), não havia participação direta dos cidadãos na discussão do planejamento. Assim, acabava por favorecer o setor imobiliário e segregar a cidade em setores, criando barreiras que dificultavam a unificação / unidade de planejamento.

“O [...] problema é a legislação desarticulada e inadequada, que inclui o zoneamento [...]. Quem estuda o zoneamento sabe que ele só se adequou aos interesses do setor imobiliário, de busca de novas fronteiras de valorização e desvalorização” (SOMEKH, 2003, p.81).

O zoneamento visa alcançar seus objetivos através do controle de três elementos: o uso do solo, a forma (tamanho, altura, posição, etc.) das edificações e, com menor preponderância, do parcelamento do solo.

O *uso do solo* controla a utilização do espaço e define as atividades permitidas em cada lote e quadra da cidade, devendo ocorrer sob intervenção do Município ou do Estado. A

regulação do uso e da ocupação do solo urbano divide a cidade em zonas industriais, comerciais, residenciais, institucionais e em zonas mistas, combinando tipologias diferentes de uso. Em alguns casos, o zoneamento da cidade inclui várias categorias para cada um dos tipos de zonas. Essa abordagem mais tradicional do zoneamento impõem a grande parte das cidades brasileiras consideráveis barreiras de operacionalização dos Planos Diretores, já que as legislações e normas técnicas que tratam de edificações, em virtude do excessivo nível de detalhamento técnico-jurídico, implicam remeter à ilegalidade a maior parte das edificações. Além disso, essa lógica industrial de definição de lugar de morar, trabalhar e produzir afetam negativamente a qualidade de vida urbana desestimulando (ou impedindo) a diversificação funcional. A geometria homogênea do desenho urbano pautada no zoneamento tradicional diverge de aspectos apontados como essenciais para a vida urbana, como a diversidade de tipologias e usos que, entre outros fatores, garantem a dinâmica necessária para a circulação constante de pedestres naquele determinado espaço como forma de integrar a sociedade no espaço público (JACOBS, 2000). Diante do cenário que vemos nas cidades brasileiras atualmente e a

insuficiência dessas normas reguladoras, tem-se produzido tentativas de inovação na sua elaboração e aplicação para que possa abarcar as complexidades do processo de urbanização. Nesse sentido, mais adiante, foi feita a apresentação o novo zoneamento da região de Pinheiros, de 2016, que buscou a participação popular para superar os problemas da cidade.

A ocupação do solo é a *forma* pela qual a edificação pode ocupar o terreno urbano, em termos de projeção, altura, relação com as edificações vizinhas, com a calçada e sua densidade. Os parâmetros de ocupação do solo apontam para o tipo de adensamento pretendido num determinado trecho urbano: urbanização compacta ou espraiada.

Os parâmetros de ocupação do solo mais comuns são o Coeficiente de Aproveitamento (CA) ou Índice de Aproveitamento (IA) - que é um número que multiplicado pela área do lote indica a quantidade máxima de metros quadrados que podem ser construídos, somando-se a área de todos os pavimentos -; a Taxa de Ocupação (TO) - define a relação percentual entre a projeção da edificação e a área total do lote -; o gabarito - determina a altura máxima da edificação, em metros ou em número de pavimentos -; e os Recuos Mínimos

(frontal, laterais e de fundo) - definem as áreas não edificantes do lote. Quanto maior for o CA, o TO e o gabarito de uma determinada zona, mas adensada construtivamente ela será.

A *densidade* é a relação entre a população e área urbana. A densidade urbana pode ser influenciada pelo parcelamento do solo, que diz respeito a divisão do território em unidades independentes, definindo as dimensões mínimas do terreno e a área máxima de uma quadra. “Densidades apropriadas a áreas residenciais em cidades são uma questão de performance. Elas não podem estar baseadas em abstrações sobre as quantidades de solo urbano que idealisticamente devem ser alocadas para tal-e-tal número de pessoas. Densidades muito baixas, ou muito altas, frustram a diversidade da cidade ao invés de estimulá-la” (JACOBS, 2000).

O *parcelamento do solo* significa dividir uma área, diz respeito a divisão do território em unidades independentes juridicamente, definindo as dimensões mínimas do lote, a área máxima da quadra e as regras para sua divisão.

Segundo Rolnik e Lopes, hoje em dia temos meios para transformar o zoneamento em fonte de recursos públicos

através de contrapartidas do empreendedor que podem contribuir para estratégias mais ou menos redistributivas na cidade. Esse tipo de regulação oferece “vantagens regulatórias” como, por exemplo, autorização para erguer uma área maior do que o coeficiente estabelecido na lei em troca de melhoramentos urbanos ou pagamento de valores. Em alguns casos, essas compensações são oferecidas no próprio local, como a oferta de potencial construtivo adicional ou desconto tributário para novos edifícios. Os empreendimentos podem, por exemplo, doar espaços públicos e construir fachadas ativas ou, nas operações urbanas, implementar infraestrutura no próprio local, o que acaba valorizando essas localizações e beneficiando duplamente os empreendedores. Essas experiências reconhecem claramente que a regra de zoneamento implica um valor econômico que é incorporado por seus proprietários (ROLNIK e LOPES, 2016).

No sentido de transformação do zoneamento levantado por Rolnik e Lopes, um passo nessa direção foi dado em 2016. A revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo (LPUOS) ou zoneamento foi aprovada (Lei Municipal n.º 16.402/2016). A revisão foi necessária para



se adequar às diretrizes do novo Plano Diretor Estratégico (PDE) propostas em 2014 (Lei Municipal n.º 16.050/2014). Ambas revisões obedeceram ao princípio de participação popular, cujo objetivo é aproximar os instrumentos gerais de planejamento da cidade às necessidades concretas da população.

No LPUOS as zonas foram agrupadas em três tipos de território:

1) Territórios de transformação, onde a Prefeitura quer induzir a transformação da cidade. De acordo com o Plano Diretor, essa transformação prioritária vai se dar em torno dos eixos de oferta de transporte público coletivo. A Prefeitura transcreveu todos os eixos de estruturação urbana do Plano Diretor em um conjunto de zonas chamadas Zonas de Estruturação Urbana, que significam algo em torno de 18% de toda a área da cidade. São formados pelas zonas ZEU (Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana), ZEUP (Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Previsto), ZEM (Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana) e ZEMP (Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana Previsto).

2) Territórios de qualificação: se os territórios de transformação citados acima são um local privilegiado de transformação, o

restante da cidade pode ser entendido como conjunto de zonas para qualificação. São áreas em que se busca a manutenção dos usos não residenciais existentes, o estímulo a atividades produtivas e atração de mais moradores. São formados pelas zonas ZOE (Zona de Ocupação Especial), ZPI (Zona Predominantemente Industrial), ZDE (Zona de Desenvolvimento Econômico), ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), ZM (Zona Mista), ZCor (Zona Corredor) e ZC (Zona de Centralidade).

3) Territórios de preservação: a Prefeitura agrupou nesta categoria todas as zonas que dizem respeito à preservação, ambiental, paisagística, cultural, histórica e da memória da cidade. São formados pelas zonas ZEPEC (Zona Especial de Preservação Cultural), ZEP (Zona Especial de Preservação), ZEPAM (Zona Especial de Preservação Ambiental), ZPDS (Zona de Preservação e Desenvolvimento Sustentável), ZER (Zona Exclusivamente Residencial) e ZPR (Zona Predominantemente Residencial).

Segundo a análise de Koury e Cavallari (2018) tanto no PDE como no LPUOS está inserido o instrumento de adensamento ao longo dos principais eixos viários, chamado Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (EETU), que seguiu o

pressuposto geral de que os eixos viários de média ou alta capacidade – como metrô, corredor de ônibus ou ciclo faixas, existentes ou previstos – deveriam cumprir a sua função social de modo intensificado. Assim, nessas áreas, a Lei de Zoneamento/2016 elevou os coeficientes de aproveitamento. Isto significa que, nas áreas envoltórias da Rede Estrutural de Transporte Coletivo, que estão dentro da Macrozona de Estruturação Urbana, é permitido construir até quatro vezes a área do terreno, enquanto, no restante da macrozona, que corresponde à área já urbanizada da cidade, o coeficiente básico de aproveitamento é apenas uma vez a área do terreno.

Além disso, foram definidos outros incentivos para essas áreas e seu entorno imediato: a fachada ativa, que tem como objetivo promover atividades ligadas ao comércio e serviço locais; a fruição pública, que tem como objetivo permitir o acesso da população ao interior da quadra; as calçadas mais largas, e o uso misto, que tem como objetivo associar moradia e trabalho.

O intuito do instrumento “Eixo de Estruturação da Transformação Urbana” é aproximar emprego, moradia e comércio local, intensificando e diversificando o uso e a ocupação do solo, e ampliando o acesso ao sistema de

mobilidade urbana. A proposta visa fazer frente aos principais problemas da cidade: oferta de moradia, localização do emprego e transporte público de massa.

Outras regulamentações complementares também foram incorporadas pela Lei de Zoneamento, como o tamanho mínimo de lote, a cota máxima de terreno por unidade habitacional, a proibição de muro contínuo, o tamanho mínimo de testada, as restrições para vagas de garagem e a largura mínima das calçadas. As medidas complementares foram definidas com o objetivo de proporcionar, para a região dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, uma melhor convivência entre os diferentes usos e uma maior segurança para os cidadãos.

Apesar de demorar em média 10 anos para termos uma maior compreensão dos impactos e das transformações realizadas por essa revisão da legislação do zoneamento urbano, em algumas regiões da cidade já é possível ver as mudanças que as implementações dessas novas diretrizes estão gerando.

Por exemplo, a Avenida Rebouças foi inserida na Zona de Estruturação Urbana, já que é um eixo de transporte coletivo

de massa, tanto devido aos corredores de ônibus como da Linha Amarela do Metrô.

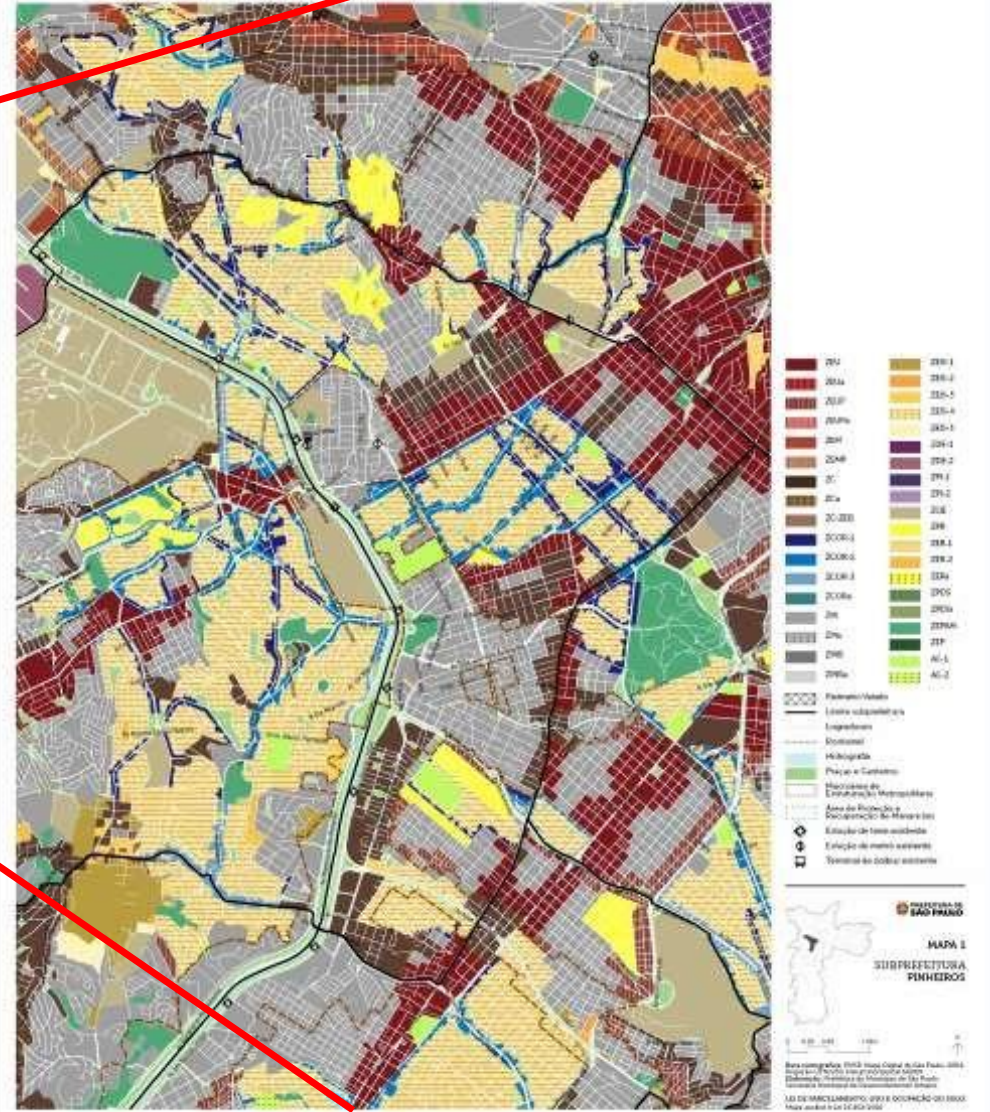
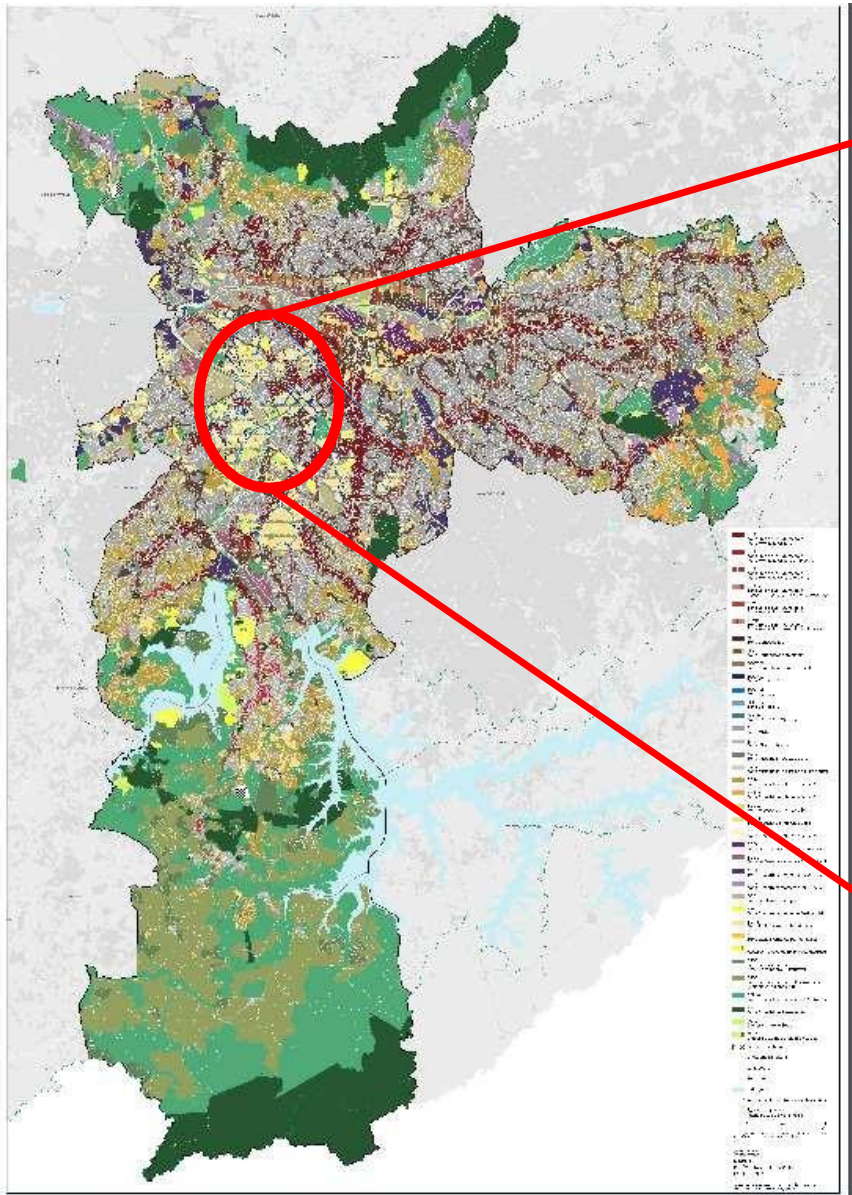
Na ZEU busca-se concentrar o adensamento construtivo e populacional para estimular o uso do transporte coletivo e racionalizar o uso do carro. Nessa zona é permitido o coeficiente de aproveitamento máximo igual a 4, sendo que é permitida no máximo uma garagem por unidade habitacional e área média do apartamento deve ser 80 metros quadrados. A fachada ativa é estimulada (uso do térreo para atividades abertas para as calçadas, sem muros ou cercas), junto com a melhor qualidade do espaço público e calçadas mais largas. Com isso, estimula-se o maior uso das calçadas, aumentando a segurança.

Em compensação, no miolo dos bairros (fora dos eixos de transporte coletivo) o adensamento seria menor, com o coeficiente máximo igual a 1 e 10 metros de altura máxima das casas, como nos Jardins, Alto de Pinheiros e parte da Vila Madalena ou coeficiente máximo de 2 e limite máximo de 28 metros de altura dos prédios (térreo mais 8 andares), como em uma parte de Pinheiros e da Vila Madalena.

Apesar da ZEU também estar presente no Alto de Pinheiros e parte de Pinheiros ainda não vemos tantas mudanças nessas regiões. Podemos perceber através do levantamento de campo, que a região do entorno do Largo da Batata, objeto desse estudo, é híbrida, com alguns novos empreendimentos, mas também áreas antigas, às vezes até degradadas e também apresentando áreas de vacância.

O horizonte temporal do PDE é 2029 segundo Nabil Bonduki, arquiteto e urbanista e vereador da cidade. Assim o PDE e o LPUOS representam um diálogo entre o que existe e o que se desejaria que existisse. Entre a história – tudo que aconteceu até aqui para aquele lugar ser como é – e o futuro, os próximos passos nessa transformação constante que caracteriza todas as cidades. Ou seja: nenhuma intervenção no espaço, seja através de zoneamento ou qualquer outro instrumento, pode funcionar se não levarem-se em consideração os mecanismos mais profundos que regem o funcionamento dos sistemas urbanos, porque são eles, em última análise, que definirão como a cidade continuará sua transformação (SABOYA, 2018).

A seguir apresentam-se os mapas 1.1 e 1.2, respectivamente o zoneamento da cidade de São Paulo, e o zoneamento da subprefeitura de Pinheiros em vigor.



Esquerda: Mapa 1.1 - Zoneamento da cidade de São Paulo. Direita: Mapa 1.2 - Zoneamento da Subprefeitura de Pinheiros. Fonte: Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/zoneamento/arquivos/> Acesso em 13 de Jul. 2018.

## 1.2 As Operações Urbanas

Neste tópico são abordados os novos instrumentos de gestão urbana, introduzidos no Brasil após a implantação do novo marco regulatório da política urbana brasileira, sintetizado pela promulgação da Constituição Federal de 1988 e sua posterior regulamentação através do Estatuto da Cidade. Os instrumentos de operações urbanas em consórcio estão inseridos neste contexto.

Nos anos de 1970, inicia-se na Europa e Estados Unidos da América um processo de déficit de arrecadação do Estado, devido ao aumento do desemprego, ao alto custo de manutenção do Estado-Providência e a crise fiscal; problemas relacionados a reestruturação produtiva e o esgotamento do modelo fordista-taylorista.

Frente à queda nas taxas de acumulação, preceitos neoliberais na condução das economias nacionais são incorporados em “resposta à crise do capitalismo decorrente da expansão da intervenção do Estado” (DÉAK e SCHIFFER, 2006, apud SCHIFFER, 2006, p.2) na tentativa de recompor a primazia do mercado.

Difundiu-se, assim, o discurso que enfatizou maior atuação do mercado, diminuição do papel do Estado na economia, e ampla desregulamentação e privatização de setores produtivos e da infraestrutura social. No caso dos países centrais, tratou-se, em particular, do desmonte do Estado do Bem-estar social, o que implicou em significativas alterações nas políticas públicas tanto de caráter social como de gestão urbana. No Brasil esse processo apresentou peculiaridades que impactaram ainda com mais vigor as políticas públicas sociais e urbanas dadas as desigualdades sociais e fragilidade histórica destas mesmas políticas (SCHIFFER, 2006, p.2).

Depois da crise de 1973 ocorreram diversas transformações na economia mundial. A reestruturação do capitalismo e o desenvolvimento de novas tecnologias de comunicação e informação permitiram relações mais flexíveis em relação ao trabalho e ao acúmulo do capital. As empresas passaram a poder escolher os lugares de menor custo para a implantação das suas sedes.

Identificou-se assim uma mudança no perfil das metrópoles que, em substituição às atividades industriais, passaram a sediar empresas de prestação de serviços

altamente especializados, ligados em sua maioria ao setor financeiro, da informação e de origem quase sempre transnacional.

Essas cidades ressignificadas com economia influente no sistema mundial, são designadas *ciudades globais*, termo cunhado pela pesquisadora Saskia Sassen e reconhecida no meio acadêmico na década de 1990, quando publicou seu trabalho intitulado “A Cidade-Global: Nova York, Londres, Tóquio (Sassen, 1991). A região considerada desta forma seria aquela em que as relações vinculadas teriam influência direta em assuntos mundiais por meios econômicos e sociais.

A formação dessas dinâmicas transfronteiriças levou os principais centros urbanos dos países centrais a transformações nas suas estruturas urbanas. Houve maior concentração no número de sedes internacionais ou de subsidiárias de empresas multinacionais, do setor financeiro e produtoras de inovações, tais como culturais, propaganda, marketing, etc. Concomitantemente ampliaram-se as atividades informais e a discrepância de salários. Estes fatores trouxeram nova configuração dos espaços urbanos correlatos, onde espaços altamente sofisticados em termos arquitetônicos

e de infraestrutura passaram a conviver com áreas em processo de degradação.

Novos instrumentos de gestão urbana entram em cena em correspondência ao modelo neoliberal em vigor, tendo como foco central dar conta dos processos de renovação urbana, implantação de infraestruturas e de equipamentos sociais, através de uma menor participação do Estado nas áreas social e urbana. Planejamento estratégico, parcerias público-privado, atuação de organizações não governamentais são exemplos destes novos instrumentos utilizados universalmente (SCHIFFER, 2006, p.3).

Durante a época de ditadura militar o desenvolvimento do país era de forte intervenção estatal na economia. O Estado agia como provedor dos serviços públicos de infraestrutura e detinha o monopólio de grande parte das indústrias de base. Os movimentos populares e o fim do regime militar, em 1985, no Brasil foram fatos importantes para resultar a Constituição Federal de 1988, que tinha os Artigos 182 e 183, regulamentando a política urbana.

Enquanto a economia brasileira era redirecionada na década de 1990 através de estabilização da moeda, abertura

econômica e facilidade a investimentos financeiros; no campo jurídico e institucional, modificações foram feitas visando a desestatização de serviços e a regulamentação do terceiro setor. De acordo com Azevedo (1999), esta última lei visou, em última instância, criar um instrumento jurídico que permitisse a transferência de certas atividades de responsabilidade do setor público para organizações privadas sem fins lucrativos, sem submissão à lei de Concessões (SCHIFFER, 2006, p.4).

Em termos de políticas urbanas, a Constituição de 1988 fortaleceu e deu autonomia aos municípios, transferindo-lhes recursos e poder de decisão sobre os serviços públicos sob sua jurisdição administrativa. Deu-se início a um processo de descentralização baseado em discurso de maior democratização pela proximidade entre os problemas urbanos e seus gestores. Em contrapartida perdeu-se a legitimidade de políticas nacionais descartando qualquer forma de planejamento integrado.

A realização de parcerias entre o Poder Público e os diferentes agentes sociais na gestão da cidade ganha aceitação como forma de superação das dificuldades que o Estado estava

enfrentando. São as intervenções pactuadas público-privadas que, segundo Alvim, Abascal e Moraes:

Em um contexto em que o município assume papel central na condução do processo de transformação e desenvolvimento urbano, análises recentes mostram que a descentralização e a contratualização tornaram mais complexas as “regras do jogo”, colocando os atores públicos em situação de cooperação obrigatória com a iniciativa privada, ao mesmo tempo em que a concorrência é inevitável. [...] esse tipo de dinâmica que envolve a cooperação entre os diversos agentes, permite maior espaço no processo decisório local e possibilita a introdução de inovações na prática das políticas públicas, onde entra em cena uma pluralidade de atores, de configuração e legitimidade social diversa e as ‘negociações’ adquirem nova visibilidade e legitimidade. Portanto, o projeto urbano não é apenas desígnio acompanhado de desenho. É ao mesmo tempo ferramenta de análise e negociação. O resultado pode ser ambíguo por sua complexidade e escala, e esse instrumento pode acirrar a privatização ou recuperar a essência pública da gestão urbana, depende de como é conduzido. Para que ocorra essa recuperação dos objetivos amplos e públicos, o projeto urbano deve funcionar como instrumento de gestão que coordene os interesses públicos e privados – os empreendimentos imobiliários, as



infraestruturas – implementando medidas de desenho urbano com instrumentos de inclusão social, em prol de um ambiente urbano socialmente justo e sustentável. (ALVIM; ABASCAL e MORAES, 2011, p. 217-218)

Nessa conjuntura se inserem as operações urbanas (OU), que são instrumentos legais de planejamento urbano para a requalificação do espaço e aplicação em regiões que tenham potencialidades de adensamento, permitindo a intensificação do uso e ocupação do solo urbano. Procura, através de parceria público-privada, obter recursos financeiros para serem aplicados na construção de infraestrutura, de habitações populares e na renovação de áreas deterioradas. Assim, esse instrumento pode prever: a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerando o impacto ambiental delas decorrente e a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente, sempre justificada por estudo urbanístico definidor dos objetivos e diretrizes da intervenção (GADELHA, 2004).

As operações urbanas foram regulamentadas, no Brasil, pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/01 de 2001), que estabelece diretrizes para a política urbana. Mas desde 1985 o modelo já era contemplado pela municipalidade de São Paulo por meio de seu Plano Diretor.

Segundo a definição estabelecida pelo Estatuto da Cidade temos que:

§1º 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 (Estatuto da Cidade).

Nesse instrumento o Poder Público deve delimitar uma área e elaborar um plano de ocupação, no qual estejam previstos aspectos tais como a implementação de infraestrutura, nova distribuição de usos, densidades permitidas e padrões de acessibilidade. (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 2012, p.1).

A base lógica da operação urbana é que em lugares estratégicos o poder público concretiza o potencial de

adensamento da área objeto através de investimentos em infraestrutura adicional (obras viárias, saneamento, remoção de favelas e cortiços), abrindo espaço para empreendimentos imobiliários privados, para se ressarcir de ao menos parte do investimento na forma de venda – através de outorga onerosa - de direito de construir acima de tetos de densidade (coeficiente de aproveitamento) fixados na *Lei de Zoneamento* incidente na área de influência imediata da ‘operação’. A iniciativa privada participa assim, diretamente, do custeio do investimento em infraestrutura urbana.

Porém, as operações urbanas ficam sujeitas à crítica de que os investimentos realizados pelo poder público são de ordens de grandeza superiores aos valores ressarcidos (FERREIRA, 2003), e mais grave, de que relaxam o controle do uso do solo pelo poder público em função da estrutura urbana como um todo e em última instância do interesse coletivo, em função de interesses localizados manifestos por grupos de pressão particulares.

Os recursos provenientes dessas outorgas, ficam em contas exclusivas da operação, separadas dos cofres públicos que

deverão ser aplicados obedecendo um programa pré-estabelecido de obras.

Cada Operação é uma Lei, com prazo de vigência pré-determinado. Segundo o artigo 33 do Estatuto da Cidade a lei específica de cada OUC deve conter:

Art. 33 Da lei específica que aprovar a operação urbana consorciada constará o plano de operação urbana consorciada, contendo, no mínimo:

I - definição da área a ser atingida;

II - programa básico de ocupação da área;

III – programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;

IV - finalidades da operação;

V – estudo prévio de impacto de vizinhança;

VI – contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I e II do § 2º do art. 32 desta lei;

VII – forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil.

A criação de lei específica para cada Operação Urbana Consorciada, faz-se necessária para a delimitação da área de aplicação, mas principalmente para a aprovação do plano da

operação. Outro ponto importante da Lei Municipal é que ela deve ser baseada no plano diretor da cidade, pois esse garante as diretrizes urbanísticas do todo.

A partir da década de 1990 foram elaboradas as primeiras Operações Urbanas em forma de lei em São Paulo, as primeiras a serem promulgadas foram as Operações Urbanas Centro e Água Branca, em maio de 1995. Ainda no mesmo ano, vieram as operações Faria Lima e Água Espraiada.

Após entrar em vigência o Estatuto da Cidade (2001), a denominação passa a ser de Operação Urbana Consorciada. Depois da aprovação do Plano Diretor Estratégico (2001) foram aprovadas mais oito operações: – Vila Leopoldina, – Vila Maria, – Rio Verde/Jacu-Pêssego, – Diagonal Sul, Diagonal Norte, – Vila Sônia, – Celso Garcia e Tiquatira.

Uma das questões para reflexão levantada por pesquisadores como Ermínia Maricato e João Sette Whitaker Ferreira sobre as operações urbanas consorciadas é de ser motivada e **dependente** da possibilidade de se gerar arrecadação com a troca de benefícios que atraiam o mercado imobiliário. Segundo os autores,

[...] tais operações urbanas se afastam definitivamente das intervenções em pequena escala e acabam restringindo-se a setores em que haja efetivamente interesse da iniciativa privada em investir. Senão, não há como alavancar a operação. Vistas dessa forma, dificilmente se tornarão viáveis operações urbanas em áreas periféricas excluídas do mercado, pois nunca haverá interesse do setor privado em pagar por potencial construtivo adicional” (MARICATO e FERREIRA, 2002).

O problema de usar ferramentas como essa para fazer obras “sem custo” para o poder público é que localidades que já são dotadas de infraestrutura são agraciadas com melhorias enquanto localidades sem infraestrutura continuam na mesma situação, aprofundando a desigualdade.

Apesar da crítica levantada as operações urbanas buscam a retomada das áreas consolidadas da cidade. Em termos urbanos é uma maneira muito mais sustentável de se pensar a cidade do que a expansão (e o espraiamento) da mesma sem limites.

A Regeneração Urbana de áreas centrais e dotadas de ampla infraestrutura passa a ser a maneira encontrada para a retomada desses espaços.

Mendes (MENDES, 2013, p.36), faz uma ampla revisão da literatura científica sobre a origem e definições do conceito de Regeneração Urbana. Entre elas destaca-se:

A regeneração urbana consiste numa visão abrangente e integrada, que visa à resolução de problemas urbanos, e que procura gerar mudanças duradouras ao nível da condição econômica, física, social e ambiental de áreas que tenham sido sujeitas a transformações / alterações.

O processo de regeneração é necessário, um passo adiante em relação ao planejamento das cidades. Mas também tem problemas e contradições. Ele valoriza a área, pode expulsar as pessoas com menor poder aquisitivo, e sofre críticas sobre sua metodologia e resultados:

Essa prática passa a ser identificada nas próprias terminologias que apontam para “voltar a” – refazer uma relação temporal. O prefixo re começa a ser empregado nas novas definições, representando referências explícitas às preexistências. O re é uma estratégia que considera (ou finge considerar) a inclusão do *Tempo* na análise do *Espaço*, sem contudo, explicitar um significado e uma metodologia para tal. Aparece aí o modismo oportunista, as imprecisões de definição e da própria

metodologia a ser adotada (VASCONCELLOS e MELLO, 2008, p.62).

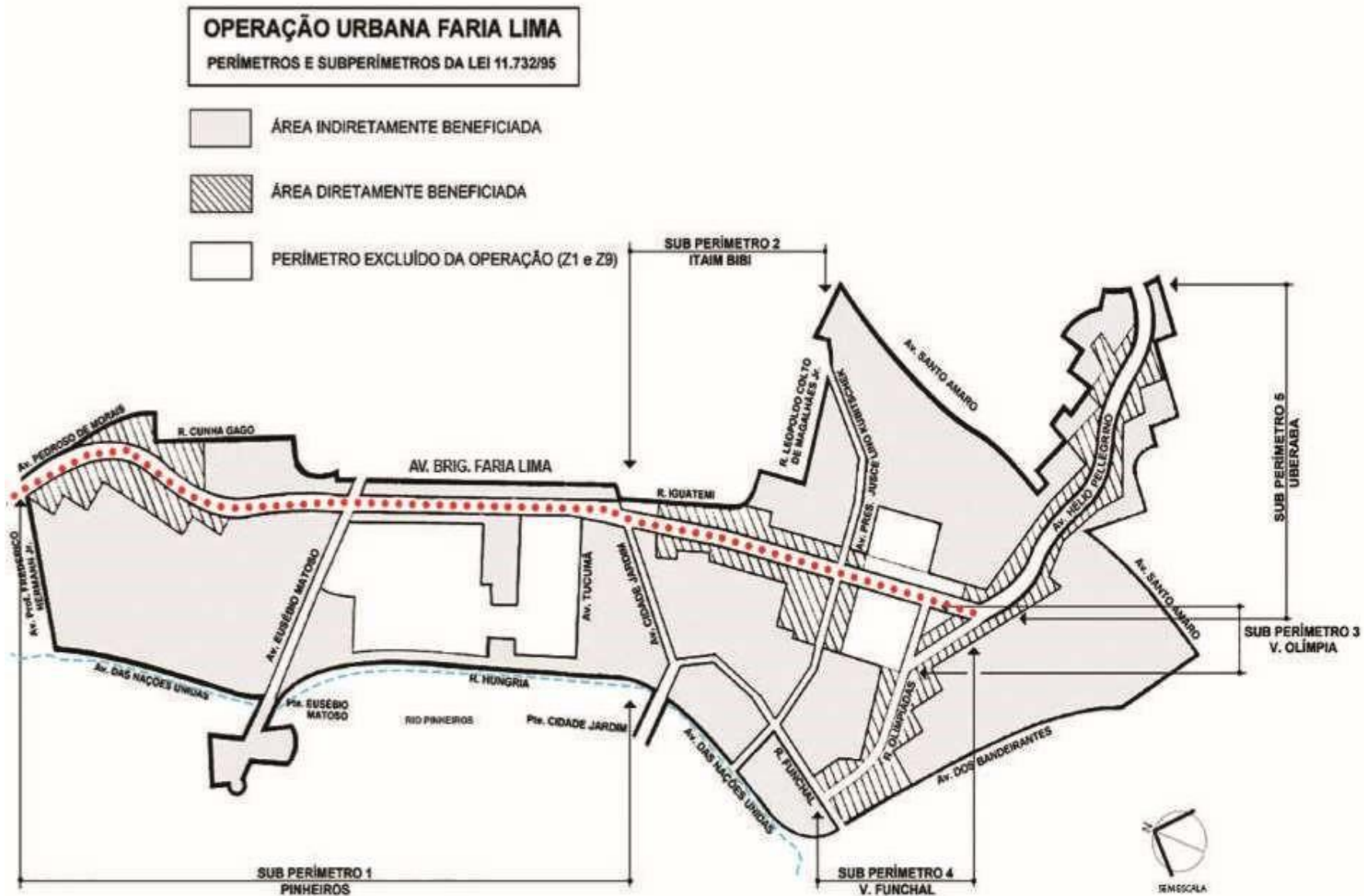
O modismo oportunista acima citado, insere-se dentro do que a autora Saskia Sassen (2008) considera as Especializações das Cidades Globais. Segundo essa visão, a Regeneração Urbana seria um padrão homogeneizador com a intenção de propagar práticas neoliberais e aumentar a competitividade urbana. Faria parte de uma abordagem "estratégica" à gestão da cidade, tendo como base o emblemático plano europeu de Barcelona (entre outros semelhantes), nos quais o objetivo é atrair investimentos privados para a cidade. Nesta abordagem está a visão da cidade como imagem a ser comercializada, do marketing urbano e da *sociedade do espetáculo*.

Independentemente das críticas ou posições citadas, hoje sabemos que qualquer solução urbana tem desdobramentos. Se esses desdobramentos (valorizações, expulsões, gentrificações) não forem analisados antecipadamente, perde-se o controle das rápidas transformações que operam no espaço e os instrumentos acabam sendo ineficazes.

### **1.3 Operação Urbana Faria Lima**

A primeira Operação Urbana Faria Lima (OUFL) foi aprovada a Lei 11.732, em 14 de março de 1995, pelo então prefeito de São Paulo, Paulo Maluf. Estabeleceu um programa de melhoramentos públicos para a área de influência definida em função da interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima com a Avenida Pedroso de Moraes e com as avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Eng.º Luís Carlos Berrini e Cidade Jardim.

O mapa 1.3 apresenta os perímetros da Operação Urbana Faria Lima.



Mapa 1.3 – Perímetros e Subperímetro da Operação Urbana Faria Lima – Lei 11.732/95 Fonte: MOREIRA, Ligia Martelli. Operações Urbanas em São Paulo – Estudo de caso Faria Lima-Berrini. Dissertação de Mestrado. São Paulo, Universidade Mackenzie, 1998.

A ideia da operação era a de formar uma conexão entre a Avenida Faria Lima e a Eng. Luís Carlos Berrini por meio de uma via paralela à Marginal Pinheiros para descongestionar o tráfego da região.

Era prevista a destinação de parte dos recursos obtidos na operação para a provisão de habitação popular nas áreas mais carentes da cidade – portanto fora da área de abrangência da mesma. Também era antevista a reversão aos cofres públicos de parte da valorização dos imóveis gerada pela nova avenida, cujo montante seria suficiente para cobertura de custos com a construção e desapropriação e ainda produzir excedentes para serem aplicados em habitação popular (MONTANDON, 2009, p.35).

A captação de recursos seria feita mediante incentivos urbanísticos sendo o principal a concessão de potencial adicional de construção mediante pagamento de contrapartida.

A emissão dos CEPACs (Certificado de Potencial Adicional de Construção) e o cálculo das contrapartidas seriam feitas mediante análise caso a caso. Apesar de terem sido previstos na OUFL em 1995 os CEPACs só foram aplicados após regulamentação nacional do Estatuto da Cidade em 2001.

Dentre as diretrizes urbanísticas da operação se destacavam a realização de melhoramentos viários, a abertura de espaços públicos, a intensificação do uso do solo e sua diversificação, a produção de unidades habitacionais de interesse social e o adensamento da região.

A concepção adotada na Operação Urbana Faria Lima partia do princípio de adequação das transformações urbanas em função das melhorias viárias. É importante salientar que os recursos obtidos por meio de contrapartidas ocorreriam unicamente em função dos investimentos urbanísticos concedidos através da legislação, devendo ser aplicados dentro do perímetro da operação urbana, não recuperando a municipalidade a valorização imobiliária decorrente das obras públicas (MONTANDON, 2009, p.38).

Em 26 de janeiro de 2004, foi aprovada a Operação Urbana Consorciada Faria Lima (OUCFL), a Lei nº 13.769/04, pela então prefeita de São Paulo, Marta Suplicy; revogando a lei anterior. O intuito foi de adequar a Operação Urbana existente às disposições normativas do Estatuto da Cidade e do Plano Diretor Estratégico (PDE), Lei Municipal 13.430 de 2002, que trouxeram significativas transformações no que diz respeito as

Operações Urbanas, no que se refere ao conceito, abrangência e operacionalização.

Como explicado anteriormente, o Estatuto da Cidade definiu as Operações Urbanas Consorciadas como um instrumento de política urbana gerido de forma consorciada entre o Poder Público e a Sociedade Civil. Então, através de um grupo de gestão, que conta com a participação de órgãos municipais e entidades representativas da sociedade civil organizada, define-se a implantação do Programa de Intervenções, bem como a aplicação dos seus recursos.

Outras mudanças da nova lei em relação à anterior podem ser notadas na substituição das áreas diretamente e indiretamente beneficiadas pela delimitação de setores e subsetores dentro do perímetro da operação, assim as outorgas onerosas anteriormente distribuídas nessas áreas passam a ser distribuídas por todos os cinco setores. O estoque de potencial adicional da construção foi distribuído nesses setores para os usos residenciais e não residenciais.

Segundo Moreira (MOREIRA, 2016, p. 102-103), houve também mudanças significativas com a operacionalização do

processo de concessão da outorga onerosa, junto a EMURB e SEHAB (Secretaria de Habitação).

1. A comissão de Valores Imobiliários, do Plano Diretor Estratégico e do Estatuto da Cidade, por meio da Instrução número 401, (de 23/12/2003) estabeleceu as condições e procedimentos para a emissão dos CEPACs, como títulos mobiliários para as prefeituras, para as redes pública e privada.

2. A emissão dos CEPACs para a OUCFL e também a sua negociação em Bolsas de Valores, só seria possível se a nova Lei fosse aprovada conforme o Plano Diretor Estratégico.

3. Por determinação do Estatuto das Cidades, em seu artigo 34, a emissão de CEPACs só seria válida na Área da Operação, impedindo sua transferência para outras áreas da cidade ou para outras Operações Urbanas. Emissão de mais 650 000 CEPACs pela segunda Lei OUCFL.

O Plano Diretor Estratégico exigiu em seu artigo 230, parágrafo 50, que cada Lei de Operação Urbana defina exatamente a quantidade de CEPACs a ser emitida, e defina em relação ao estoque de área construída adicional disponível para cada Operação. Isto posto, foi declarado obrigatório o pré-estabelecimento das formas de conversão e de equivalência dos CEPACs, para cada subperímetro, em metros quadrados de potencial construtivo adicional e também para alteração de uso,



implicando na pré-fixação de valores para contrapartida, eliminando negociação caso a caso.

Mediante a regulamentação, o CEPAC passa a ser a principal forma de pagamento de contrapartidas.

A Operação Urbana Consorciada Faria Lima está contida na Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), definida pelo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. A MEM é um território estratégico de transformação, onde podem incidir instrumentos urbanísticos específicos que tenham condições de promover essas transformações, entre eles as operações urbanas consorciadas (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2010).

A OUCFL tem como objetivo a melhoria da acessibilidade viária e de pedestres, a reorganização dos fluxos de tráfego, priorizando o transporte coletivo, bem como a criação e qualificação ambiental de espaços públicos e o atendimento habitacional às comunidades que vivem em ocupações irregulares localizadas em seu perímetro ou no entorno imediato (Ibidem, 2010). Assim como a OUFL a OUCFL propõe diretrizes urbanísticas voltadas ao sistema viário visando ao melhoramento de fluxos. A criação de espaços públicos continua entre os objetivos mas a provisão de habitação

popular não é mais para as áreas mais carentes da cidade, restringe-se ao perímetro e entorno imediato da operação.

Os recursos arrecadados com as propostas de participação na Operação Urbana Consorciada Faria Lima, incluindo outorga (Lei 11.732/1995) e CEPAC (Lei 13.769/2004), foram investidos em intervenções como a construção dos túneis Jornalista Fernando Vieira de Mello e Max Feffer, a reconversão urbana do Largo da Batata, a construção do Terminal Capri, a implantação da Ciclovía que liga o CEAGESP ao Ibirapuera e a produção de habitações de interesse social (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2010).

A requalificação da Avenida Santo Amaro foi incorporada ao Programa de Intervenções da OUCFL em 2015.

Segundo Sales (2005 a, p. 1):

Nesta linha de atuação [da Operação Urbana Consorciada], o resgate do papel antecipador do projeto urbano diz respeito à capacidade (que lhe é intrínseca) de pré-figurar e experimentar (de modo tecnicamente pertinente) hipóteses e alternativas de estruturação e configuração urbanas, propondo e avaliando formas e relações de compatibilidade e incompatibilidade, de proximidade e distância, de inclusão e

exclusão, de agregação e conexão, de conjunção e disjunção dos materiais, sistemas, sujeitos e atividades. Mas, por isto mesmo, tal resgate significa também confiar ao projeto (ou plano-referência) a possibilidade de prever (e, assim, regular) a geração e distribuição dos valores posicionais e da mais valia urbana, quando não, por vias de cooperação ou associação, constituir matéria e fator de indução da atuação privada.

A crítica que Sales e outros estudiosos fazem com relação a Operação Urbana Faria Lima é que mesmo tendo sido implantada em grande parte e considerada exitosa, isso se refletiu apenas sob o ponto de vista imobiliário-financeiro, sem pré-figurar, prever e regular a distribuição da mais valia urbana.

O autor analisou os resultados da operação e apontou uma série de questões, pendências, distorções e equívocos, que podem ser resumidos por: inexistência de projetos urbanos articulados e integrados; tratamento homogêneo (portanto abstrato) de partes nitidamente desiguais; a falta de visão de conjunto e a carência de critérios congruentes que impossibilitam a previsão e controle dos efeitos cumulativos da sobrecarga da infraestrutura; inexistência de diretrizes urbanísticas e de normas de avaliação pré-fixadas para

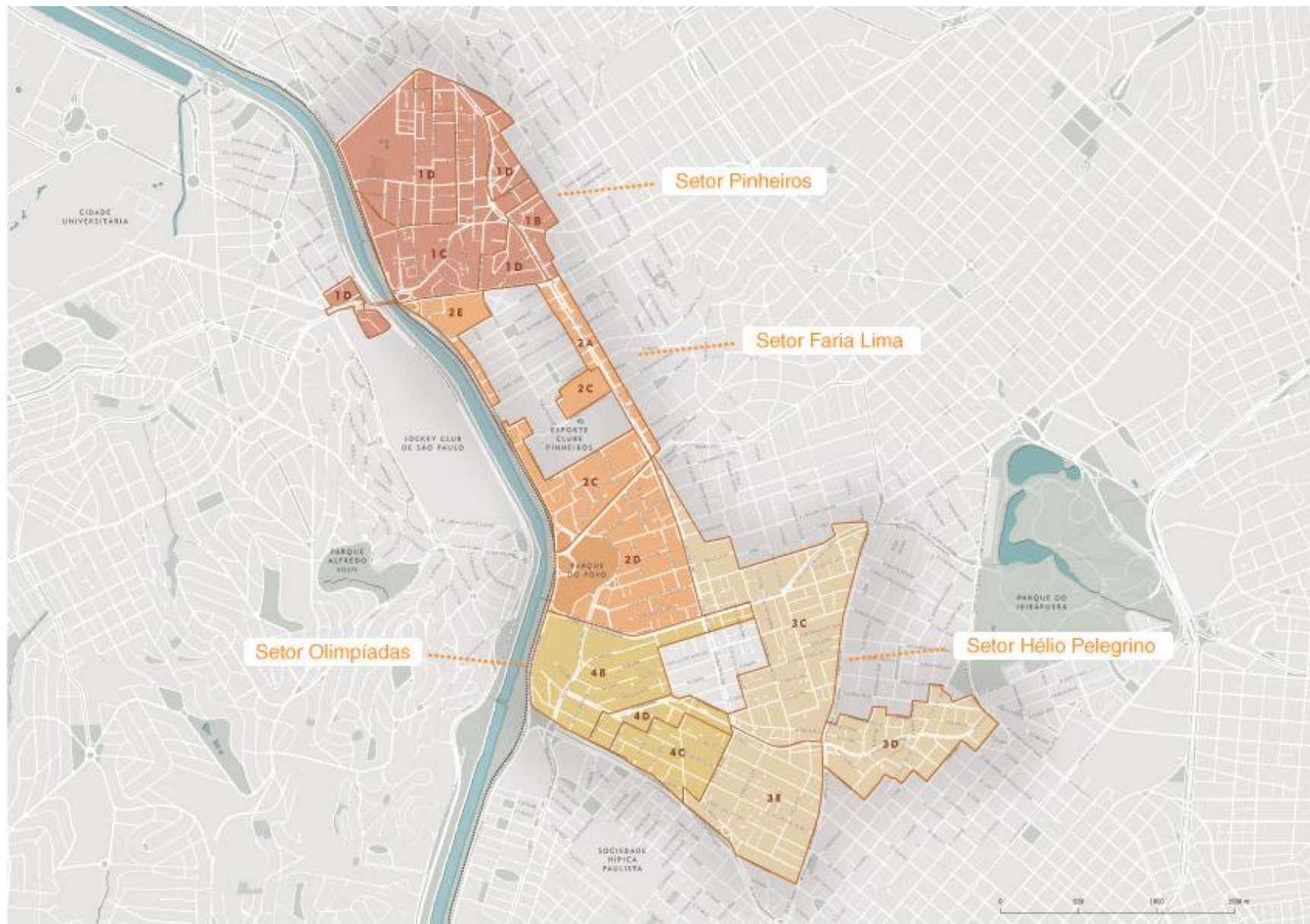
análise, aprovação e cálculo (de contrapartidas); fixação arbitrária, mas superestimada do estoque de potencial de construção adicional em face da real disponibilidade de áreas passíveis ou apropriadas ao adensamento construtivo via aumento do potencial construtivo; inexistência de mecanismos de controle da sobrevalorização do preço da terra; concentração espacial e especialização funcional (produção de enclaves especializados e segregados); paisagem de “edifícios–torre” e perda de escala.

Em outro estudo, Pessoa e Bógus (2007, p. 01) reafirmam que existem evidências claras de valorização imobiliária de uma área já valorizada, onde houve a substituição da classe média pela classe média alta. As operações urbanas se propunham a “alcançar, em uma área, transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental”, estando sempre esse interesse voltado para a coletividade, mas, ao contrário, o que se observou foi a criação de centros que concentram riqueza e expulsam parte da população residente para uma condição de vida pior, foi o favorecimento da concentração de investimentos públicos e privados nas áreas de interesse do mercado imobiliário, nas áreas que já são bem

infraestruturadas. Mas essa infraestrutura, com a ação da especulação (fomentada pela operação urbana) fica sobrecarregada e, conseqüentemente, a região passa a sofrer pressão por novos investimentos.

Biderman, 2005 (apud PESSOA e BÓGUS, 2009 p.13) notou na região da operação urbana uma intensificação de comércio e serviços em detrimento do uso residencial, que chamou de “gentrificação dos negócios”, ou seja, uma troca de casas e sobrados por edifícios verticais luxuosos, que foram ocupados, na sua maioria, por pequenos negócios, levando à mudança do uso e, conseqüentemente, à queda da densidade habitacional. Todos esses estudos nos levam a questionar a eficácia das Operações Urbanas Consorciadas como instrumento urbanístico capaz de promover transformações urbanas para todos.

No mapa 1.4 podemos observar o perímetro, setores e subsetores da OUCFL.



Mapa 1.4 - Operação Urbana Consorciada Faria Lima – Mapa do Perímetro, setores e Subsetores. Lei 13.769/04.

Fonte: Prefeitura de São Paulo – SP Urbanismo. Disponível em:

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/sp\\_urbanismo/operacoes\\_urbanas/faria\\_lima/index.php?p=19591](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/sp_urbanismo/operacoes_urbanas/faria_lima/index.php?p=19591)

## **CAPÍTULO 2: O Largo da Batata: Um caso emblemático**

### **2.1. História do Largo da Batata**

Para melhor compreender o objeto de estudo é preciso voltar no tempo e analisar os processos que compuseram o Largo da Batata em diferentes momentos da história, pontuando recortes fundamentais para a conformação da centralidade que é hoje.

Denomina-se Largo da Batata o logradouro delimitado pelas Ruas Martim Carrasco, Fernão Dias, Teodoro Sampaio, dos Pinheiros e pela Avenida Brigadeiro Faria Lima, no Distrito de Pinheiros, Subprefeitura de Pinheiros. (Lei nº 15.615/2012). A localidade era conhecida sob a alcunha de Largo da Batata desde 1920, mas o nome só foi oficializado em 2012 por Gilberto Kassab.

Por não ter limites definidos até a oficialização do nome, a localidade sempre gerou dúvidas em relação ao seu perímetro. O Largo da Batata como conhecemos hoje encontra-se próximo ao Largo de Pinheiros, local onde nasceu o bairro e reconhecido desde quando era apenas um ponto isolado do centro da cidade. Ambos foram pontos cruciais que deram

origem ao que hoje se transformou o bairro: O Largo de Pinheiros como núcleo colonial e religioso; o Largo da Batata como núcleo comercial e popular. (SCHIPANI, 2016).

Pinheiros, o mais antigo bairro de São Paulo, situado a W.S.W [pontos subcolaterais que indicam Oeste-sudoeste] da cidade, ao longo do Rio Pinheiros, tendo por centro de seu núcleo principal o largo de mesmo nome, [...] teve sua origem no século XVI, quando os indígenas tupis do campo deixaram Piratininga e ali estabeleceram nova aldeia (AMARAL, 1969, p.11)

O referido aldeamento foi fundado pelo padre José de Anchieta em 1560, e nomeado de Aldeia Nossa Senhora dos Pinheiros da Conceição, onde os jesuítas construíram uma capela.

A conformação histórica do bairro de Pinheiros se deu em função de sua situação geográfica: ponto nodal dos fluxos de passagem entre a São Paulo “intra-rios” (i.e. entre os rios Pinheiros, Tietê e Tamanduateí), e os territórios a oeste do rio Pinheiros. Desde tempos pré-cabralinos, o caminho do Peabiru, célebre e movimentada trilha indígena que ligava a costa sudeste do Brasil ao sul do país e a terra hoje Paraguaia, atravessava a região seguindo a diretriz do que hoje são as ruas Butantã e Pinheiros cruzando o rio (então chamado Jeribatuba) em seu trecho mais estreito e raso”.

(CAMPOS, 2006, apud CALDEIRA, 2015, p.12)

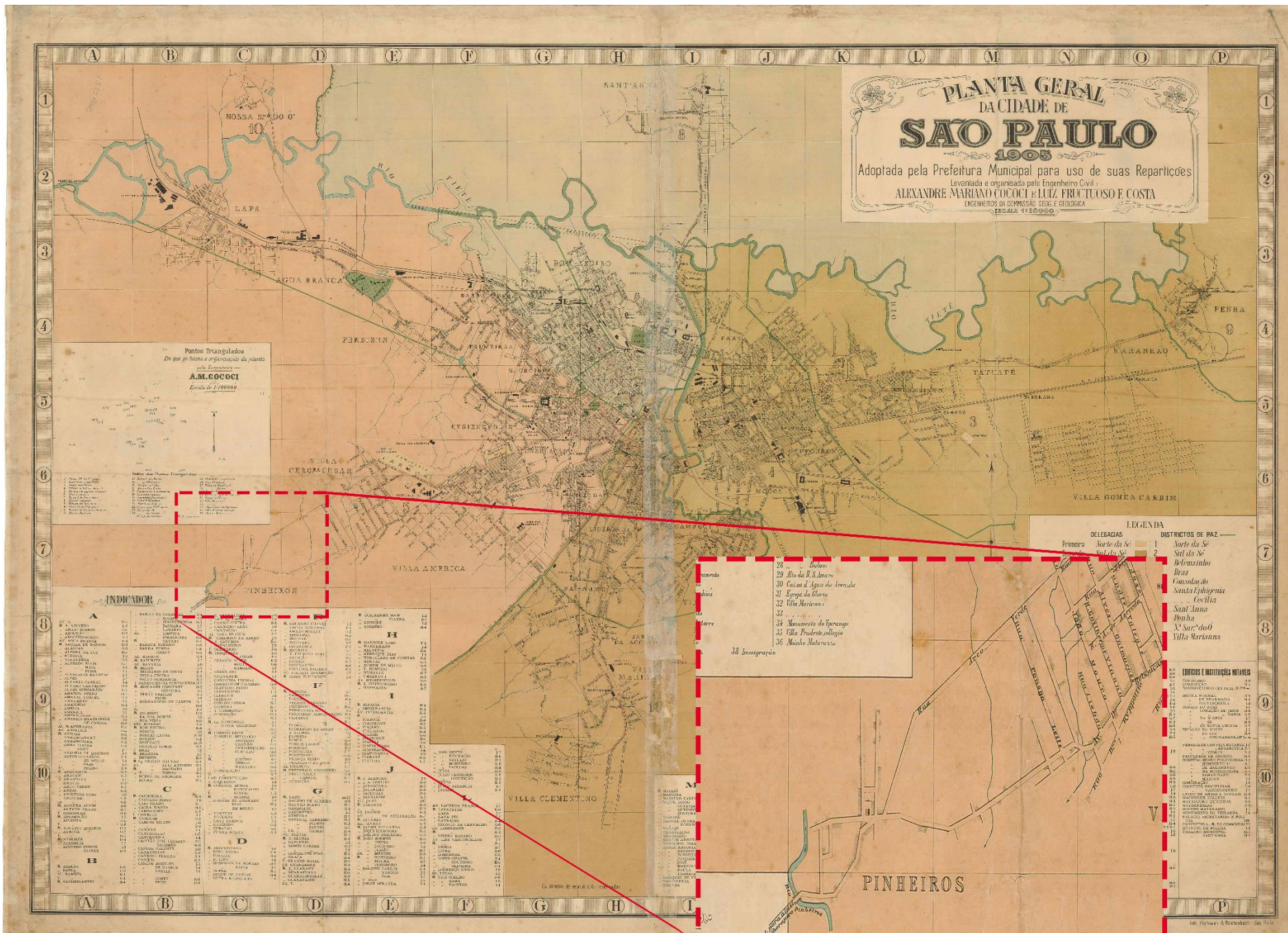
Devido a essa posição geográfica estratégica na travessia do Rio Pinheiros o bairro passa a ser local de travessia de tropeiros e viajantes no ciclo do ouro, ratificando esse lugar de passagem.

Se, por um lado, a área central de Pinheiros foi, desde seus primórdios, ponto de passagem obrigatória a quem quer que viajasse de São Paulo para o fim do país e vice-versa, por outro, deslocamentos cotidianos entre Pinheiros e o núcleo central da capital paulista estavam comprometidos pelo relevo íngreme separando os dois locais. A ligação por bonde com a região central da cidade veio somente em 1908 ou 1909, quando foi concluído o aterramento de trechos da Rua Teodoro Sampaio. (PETRONE, 1963, p.99; REALE, 1982, p.73; AMARAL, 1969, p.87 apud CALDEIRA, 2015, p.13)

Tal isolamento fez com que Pinheiros começasse a sediar atividades varejistas para atender as necessidades imediatas da população ali residente e circunvizinhos. Assim o bairro se tornou abastecedor e redistribuidor de produtos agrícolas vindos da zona rural, e se tornou uma centralidade intermediária.

No decorrer do século XX o bairro de Pinheiros se consolida como residencial de classe média, apoiado nessa dualidade: passagem e permanência, que podemos observar até os dias de hoje.

No mapa 2.1 da cidade de São Paulo em 1905 é possível notar como a região de Pinheiros estava isolada do centro da cidade, a extremo sudoeste do mapa, tanto no sentido geográfico quanto de infraestrutura.



Mapa 2.1 - Intervenção da autora sobre Planta Geral da cidade de São Paulo de 1905, com região de Pinheiros isolada do centro da cidade. Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento. Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. Acervo.

Na primeira década do século XX começam a se estabelecer na região pequenas indústrias, como olarias, ampliando a oferta de emprego em Pinheiros. Mas foi a inauguração do Entreposto de Pinheiros, atual Mercado de Pinheiros, o fato mais relevante para o comércio local.

Inaugurado em 10 de agosto de 1910, o Mercado de Pinheiros, alcunhado à época de “Mercado dos Caipiras” (figura 2.1) comercializava produtos agrícolas somente por atacado. O Mercado dos caipiras era reconhecido por esse nome porque vendia mercadoria dos sítiantes que vinham de localidades próximas como Cotia, Itapeverica, Carapicuíba, Piedade, Mboy, Una e adjacências. Um dos produtos mais vendidos no Mercado eram as batatas, produzidas por imigrantes japoneses na região de Cotia.

Em meados da década de 1920 a oferta de batatas era tão grande que as instalações do Mercado não comportavam a produção. Visando solucionar este problema, em 1927, um grupo de produtores de batatas fundou a “Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada dos Produtores de Batata em Cotia S.A.” (figura 2.2)

Em 1933 a sociedade anônima se tornava cooperativa, passando a denominar-se Cooperativa Agrícola de Cotia (CAC), tornando o local reconhecido como o “Largo da Batata”. (DE VOCÊ, A. BATATA PRECISA, 2015)

A CAC e novos estabelecimentos comerciais que surgiram no mesmo período impulsionaram muito o comércio da região e criaram uma nova dinâmica comercial que estimulou o crescimento urbano no entorno de Pinheiros.

Nos anos 1950, proibiu-se o comércio por atacado nas dependências do Mercado de Pinheiros. Essa medida incentivou a que se instalassem nas adjacências do Mercado, diversos estabelecimentos atacadistas, para suprir o déficit deixado pela intervenção do município.

Na década de 1960, a CAC transferiu sua sede para a região do Jaguaré, próximo de onde estava sendo implantado o Entreposto Terminal São Paulo, atualmente controlado pela Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP).

Em 1994 a Cooperativa Agrícola de Cotia decretou falência.





Figura 2.1: Mercado dos Caipiras, década de 1910.  
Fonte: Acervo da família Goldschmidt.



Figura 2.2: Cooperativa Agrícola de Cotia - década de 1920.  
Fonte: Museu Histórico da Imigração Japonesa.

O Mercado de Pinheiros foi demolido por causa das obras de construção da Avenida Faria Lima em 1968. No dia 1º de março de 1971 o mercado foi reinaugurado com o nome de Mercado Municipal Engenheiro João Pedro de Carvalho Neto no atual endereço na Rua Pedro Cristi. Na figura 2.3 podemos ver a uma imagem interna do Mercado de Pinheiros na década de 1980.

O Mercado foi perdendo seu vigor em decorrência da concorrência com outros comércios alimentícios e feiras livres.

Em 2006 foram feitas obras para a revitalização do espaço, foi construído um deck de madeira no segundo andar (figura 2.4), aumentando sua área construída e possibilitando maior comodidade e permanência nas mesas ao ar livre.

Em 2016 o Mercado Municipal de Pinheiros teve a estrutura física reformada, com reparos na parte hidráulica, elétrica, reforma da estrutura de madeira do deck, nova pintura e iluminação. Os boxes foram renovados e o mercado começou a mudar de cara, com chefs renomados servindo algumas das melhores comidas da capital (figura 2.5).

As transformações foram tantas que ativistas envolvidos com questões de urbanismo no bairro de Pinheiros começaram a criticar a “gourmetização” do Mercado, que trouxe preços mais altos, expulsão de comerciantes tradicionais e higienização social. Agora a clientela é formada em grande parte por turistas e empresários que trabalham na região (figura 2.6).

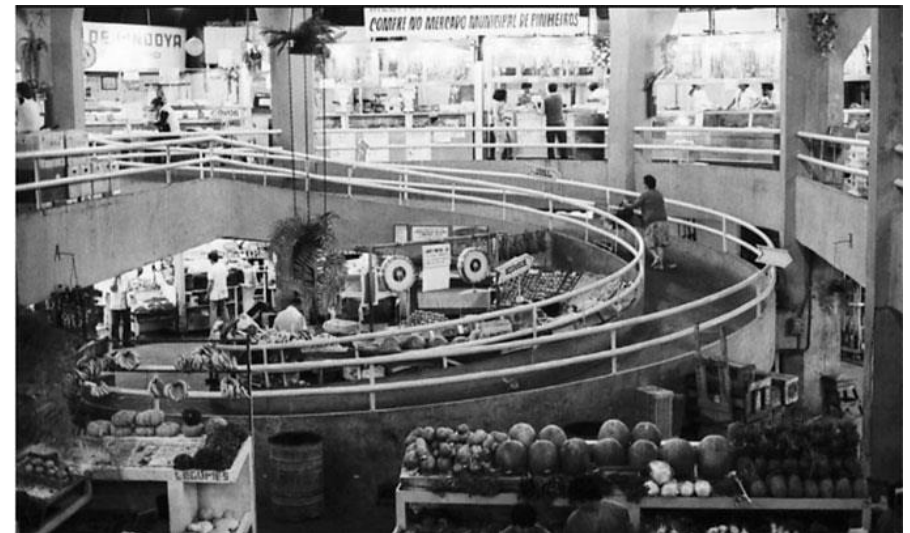


Figura 2.3: Mercado de Pinheiros - década de 1980.  
Fonte: Mercado Municipal de Pinheiros. Disponível em:  
<https://www.mercadomunicipaldepinheiros.com/sobre-o-mercado-de-pinheiros/>

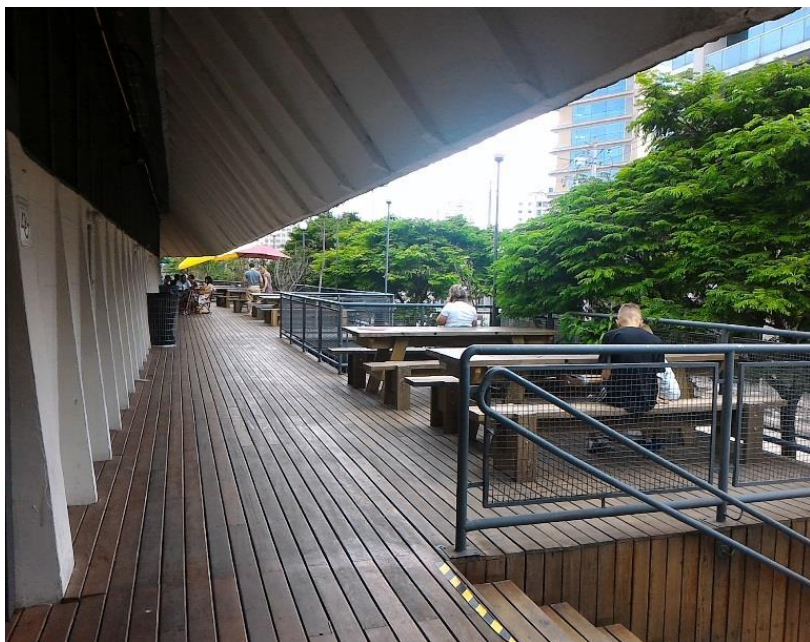


Figura 2.4: Deck Mercado de Pinheiros.

Fonte: Lucina Carpinelli – Disponível em: <https://www.cozinhadopara2ou1.com.br/2017/02/11/um-passeio-pelo-mercado-de-pinheiros-em-sao-paulo/>



Figura 2.5: Instituto Atá, do chefe Alex Atala.

Fonte: Alessandra Fratus – Disponível em:

<https://www.topensandoemviajar.com/2017/02/13/o-simpatico-mercado-de-pinheiros/>

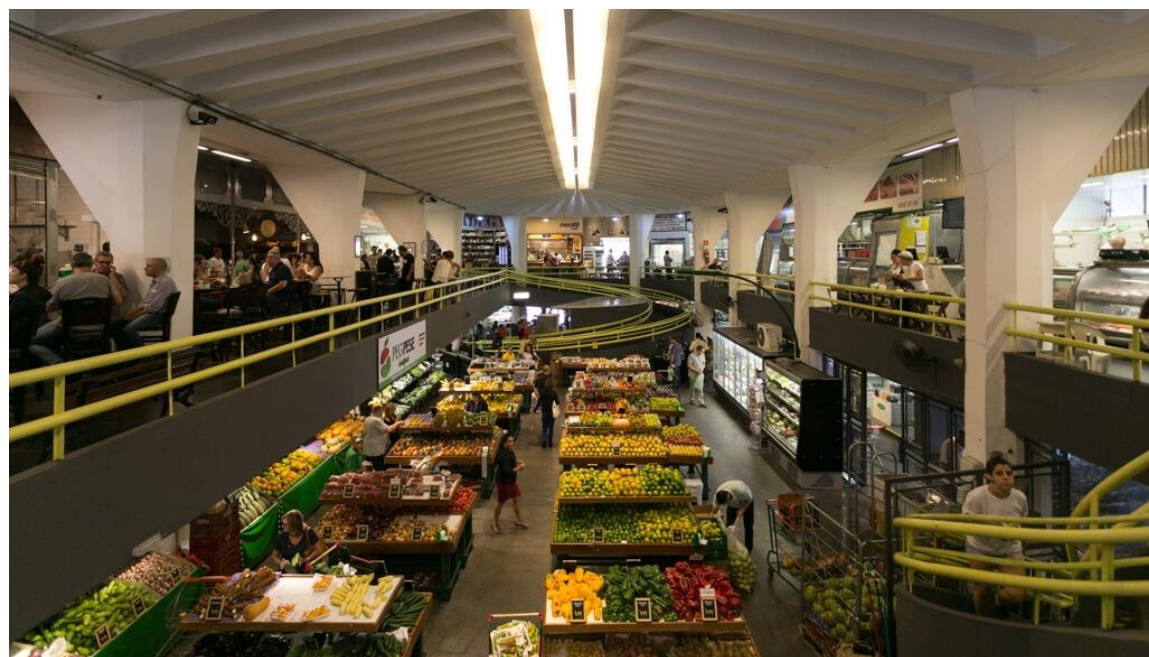


Figura 2.6: Interior do Mercado de Pinheiros.

Fonte: Alessandra Fratus– Disponível em: <https://www.topensandoemviajar.com/2017/02/13/o-simpatico-mercado-de-pinheiros/>

Outro fator decisivo na conformação do bairro de Pinheiros veio em 1927, quando a The São Paulo Trainway, Light and Power Company foi autorizada a canalizar os terrenos na margem do Rio Pinheiros, ganhando 25 milhões de quilômetros quadrados de terreno. Assim as várzeas foram ocupadas por residências de classe média. Essa nova ocupação trouxe consigo melhorias urbanas como novo calçamento e linhas de transporte público.

A presença de sobrados e pequenos prédios dispostos em vilas e ruas estreitas passou a caracterizar a região, marcada pelos seus usos diversos – habitação, comércio e serviços. Muitas linhas de ônibus circulavam e partiam do Largo da Batata, tanto rumo ao centro, quanto à periferia, tornando a região um importante ponto de baldeação a partir dos anos 1950, articulando periferias da Zona Oeste, Sudeste e Sul, entre si e ao centro da Metrópole.

Em janeiro de 1968 foi aprovado um plano que previa o alargamento e ampliação do sistema viário da região de Pinheiros, mas como citado antes, por se tratar da época de regime militar, o projeto foi encaminhado sem nenhum tipo de discussão pública. O anúncio das primeiras desapropriações

gerou protestos de moradores e pequenos comerciantes das áreas afetadas.

Por conta das obras viárias o antigo Mercado dos Caipiras teve de ser demolido e reinaugurado em novo local como citado previamente.

Áreas remanescentes das desapropriações viriam a abrigar o Terminal de Pinheiros no Largo da Batata, tornando-o cada vez mais um ponto modal de transporte da população. Com a confluência de diferentes linhas de ônibus a região passa a concentrar um comércio popular, de camelôs e vendedores ambulantes, em decorrência do grande fluxo de transeuntes.

O projeto original da Avenida permaneceu inconcluso por mais de duas décadas, só sendo retomado em 1993. Em 1995, sob a administração do prefeito Paulo Maluf foi promulgada a Lei que estabeleceu o prolongamento da avenida e instituiu a Operação Urbana Faria Lima (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 2010).

As figuras 2.7 e 2.8 mostram em diferentes datas o processo de consolidação do Largo como ponto de fluxo de transporte.



Figura 2.7: Largo da Batata, década de 1960.

Fonte: São Paulo em foco. Disponível em:  
<http://www.saopauloinfoco.com.br/bairro-de-pinheiros/>



Figura 2.8: Terminal de ônibus no Largo da Batata, 1991.

Fonte: São Paulo em foco. Disponível em:  
<http://www.saopauloinfoco.com.br/bairro-de-pinheiros/>

## **2.2 Reconversão urbana do Largo da Batata: o concurso**

Nos anos subsequentes ao da implantação e consolidação do terminal de ônibus no Largo da Batata (figuras 2.7 e 2.8), houve uma concentração cada vez maior de pessoas de renda inferior circulando pela região, indo de encontro as aspirações do Poder Público de captar recursos privados.

A região que passou a concentrar um comércio popular, de camelôs e vendedores ambulantes, com os mais diferentes produtos, de alimentos, ervas e compostos medicinais naturais, artigos religiosos e de cultura nordestina foi considerada não conforme e o Largo foi taxado como degradado pela municipalidade, o que justificou as atuações em favor da reconversão da área.

Então a Prefeitura Municipal de São Paulo Sempla – Secretaria Municipal de Planejamento Urbano; a Emurb – Empresa Municipal de Urbanização e a Secretaria de Implementação das Subprefeituras A.R.P.I. – Administração Regional de Pinheiros em conjunto com o Instituto de Arquitetos do Brasil, departamento de São Paulo (IAB/SP) lançou o “Concurso Público Nacional - Reconversão Urbana do Largo da Batata”,

cujo edital foi publicado em janeiro de 2002. O Edital na íntegra encontra-se no Anexo 1 deste trabalho.

A Reconversão Urbana foi um projeto inserido na segunda etapa da OUC Faria Lima. Segundo a municipalidade,

[...] a área de intervenção agia como uma descontinuidade dentro da Operação Urbana, pois se tratava de área degradada por usos não conformes e má conservação dos espaços públicos; sistema viário caótico e transporte público concentrando-se em locais inadequados; pouca atratividade à iniciativa privada para o local; e ausência de equipamentos públicos de qualidade (FRASCINO et al. 2013).

Dentre os principais objetivos desta intervenção destacam-se:

- A valorização, em quantidade e qualidade, dos espaços públicos destinados à circulação, acessibilidade, estar, lazer, cultura, especialmente em função dos fluxos de pedestres, incluindo tratamento paisagístico e possíveis desapropriações, se necessário;
- Alteração e reformulação do sistema viário com estudo de alternativas para o tráfego da área;
- O projeto de implantação da Estação Faria Lima da Linha 4 do Metrô, financiada pelo Estado e pelo BNDES, bem como o

remanejamento dos terminais de ônibus Municipais e Intermunicipais e a conexão com os trens urbanos da CPTM, prevendo-se espaço de transbordo e acomodação dos ônibus de passagem e sua articulação com o fluxo de passageiros do metrô, conforme proposta da Secretaria Municipal de Transportes (EDITAL DE CONCURSO PÚBLICO NACIONAL RECONVERSÃO URBANA DA REGIÃO DO LARGO DA BATATA, PARA SOLUÇÕES URBANÍSTICAS E ARQUITETURA, 2002, p.1)

Tais objetivos visavam a criação de áreas públicas livres e de qualidade para uma valorização urbanística compatível com o conceito da Centralidade de Pinheiros, promovendo o interesse da iniciativa privada em empreender no setor, como propunha as normas e procedimentos da Operação Urbana Consorciada Faria Lima, fato que não vinha ocorrendo devido à degradação do bairro. Tais objetivos deveriam ser alcançados com um número mínimo de desapropriações e com impacto reduzido nas atividades existentes no bairro e no público que as utilizava.

A justificativa da intervenção, além da já mencionada degradação, ficou a cargo da implantação da linha 4 amarela

do metrô, com a construção da estação Faria Lima, e da desativação do terminal de ônibus municipal e intermunicipal existente no Largo da Batata.

Segundo Mascarenhas (2014), a estação de metrô naquela localidade nada mais foi que um alibi para a requalificação e limpeza da área:

A chamada revitalização da área se dava no âmbito municipal, ao passo que o governo estadual planejava a construção da Estação de Metrô Faria Lima, da linha 4 – Amarela. Podemos dizer, assim, que esta estação já era um alibi para a futura requalificação da área. Isso quer dizer, que, ao passo que o metrô iria se expandir para o bairro de Pinheiros, o poder público recebia o aval para transformar aquela área. Conseguiria assim justificar as desapropriações e uma “limpeza” da área, removendo entraves que não geravam lucro e alterando os usos do lugar (MASCARENHAS, 2014, p. 64).

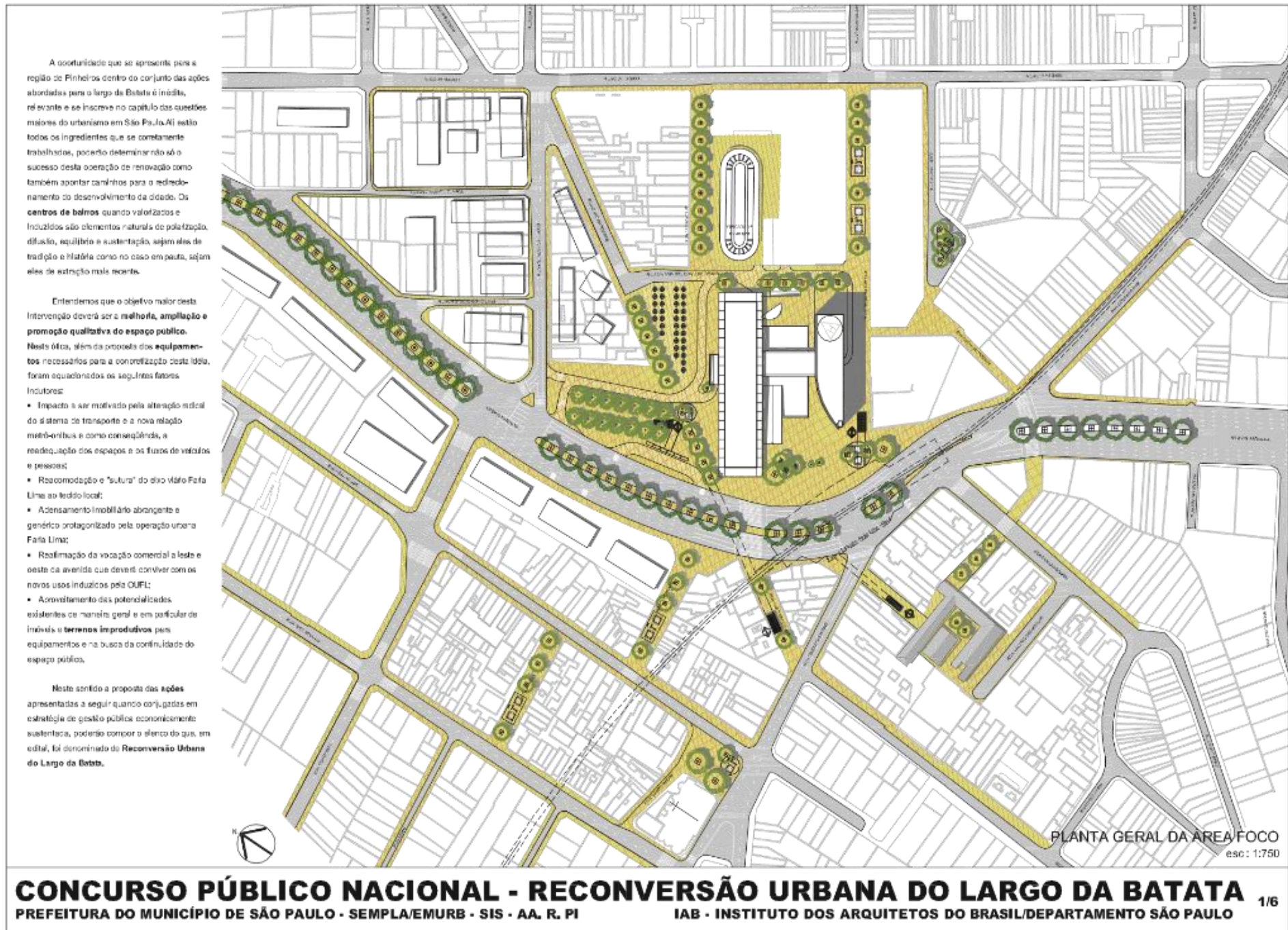


Figura 2.9: Prancha do Projeto vencedor do Concurso Reconversão Urbana do Largo da Batata, de autoria do Arquiteto Tito Lívio Frascino.  
Fonte: Escritório Tito Lívio Frascino & Arquitetos



No dia 13 de maio de 2002 foi divulgada a Ata de classificação do Concurso Público Nacional Reconversão Urbana do Largo da Batata. A ata na íntegra encontra-se no Anexo 2 desse trabalho. O primeiro lugar foi concedido ao projeto apresentado pela equipe coordenada pelo arquiteto Tito Livio Frascino.

Na Figura 2.9 vê-se a Prancha do Projeto vencedor do Concurso Reconversão Urbana do Largo da Batata.

O projeto vencedor, segundo a comissão julgadora, apresentou o melhor conjunto de soluções e facilidade de implantação, além de cumprir com os principais objetivos definidos pela municipalidade.

Segundo a Ata o critério principal era a exequibilidade dos projetos e a possibilidade de implantação a curto prazo, sendo fundamental que fossem analisados sob a ótica do quanto, em cada um, cabe à intervenção direta da Prefeitura, portanto factível imediatamente e o quanto depende da iniciativa privada, como empreendimento realizado em consequência da indução motivada pela intervenção.

Por se tratar de um projeto de urbanismo, no edital foi especificado:

8.5 Com base nos pareceres da Comissão Julgadora e com anuência da EMURB, **poderão ser incorporadas ao projeto definitivo, a ser desenvolvido pela equipe vencedora, soluções parciais apresentadas por outros projetos premiados ou que tenham recebido destaque** (EDITAL DE CONCURSO PÚBLICO NACIONAL RECONVERSÃO URBANA DA REGIÃO DO LARGO DA BATATA, PARA SOLUÇÕES URBANÍSTICAS E ARQUITETURA, 2002, p.5)

Nas considerações da Ata e EMURB sinaliza:

Considerar que o projeto que recebeu o primeiro prêmio focaliza a implantação imediata, que o 2º colocado é complementar, privilegiando a área do Largo de Pinheiros e seria de implantação a médio prazo e o 3º poderia ser considerado para uma terceira fase, com a implantação dos estacionamentos. (ATA DO CONCURSO PÚBLICO NACIONAL RECONVERSÃO URBANA DO LARGO DA BATATA, 2002, p.6)

O projeto se subdivide em área foco (Largo da Batata e adjacências, 17,2 hectares) com a criação de extensas áreas públicas; o Terminal Intermodal Capri (6,1 hectares), um

terminal intermodal (integração entre os modos de transporte por ônibus, metrô e trem da CPTM) com estacionamento para 460 veículos; e a área expandida (27,7 hectares) com repavimentação do sistema viário existente, hierarquização e transformações para melhorar a fluidez do tráfego, novas vias para permitir a permeabilidade do bairro, além do alargamento da Marginal Pinheiros com pista secundária para acesso ao Terminal.

### 2.3 Fases do projeto



Figura 2.10: Maquete eletrônica do projeto vencedor: Vista da Avenida Faria Lima, do Largo da Batata e do Shopping.  
Fonte: Escritório Tito Livio Frascino & Arquitetos.



Figura 2.11: Maquete eletrônica do projeto vencedor: Eixo Cardeal Arco Verde – Arborização composta por árvores nativas da região.  
Fonte: Escritório Tito Livio Frascino & Arquitetos.

Figura 2.12: Maquete eletrônica do projeto vencedor: Elemento simbólico-expressivo marco da requalificação promovida pelo poder público, representado pelo pilar multifacetado que suporta a cobertura da praça.  
Fonte: Escritório Tito Livio Frascino & Arquitetos.



Figura 2.13: Maquete eletrônica do projeto vencedor: Perspectiva aérea.  
Fonte: Escritório Tito Livio Frascino & Arquitetos.

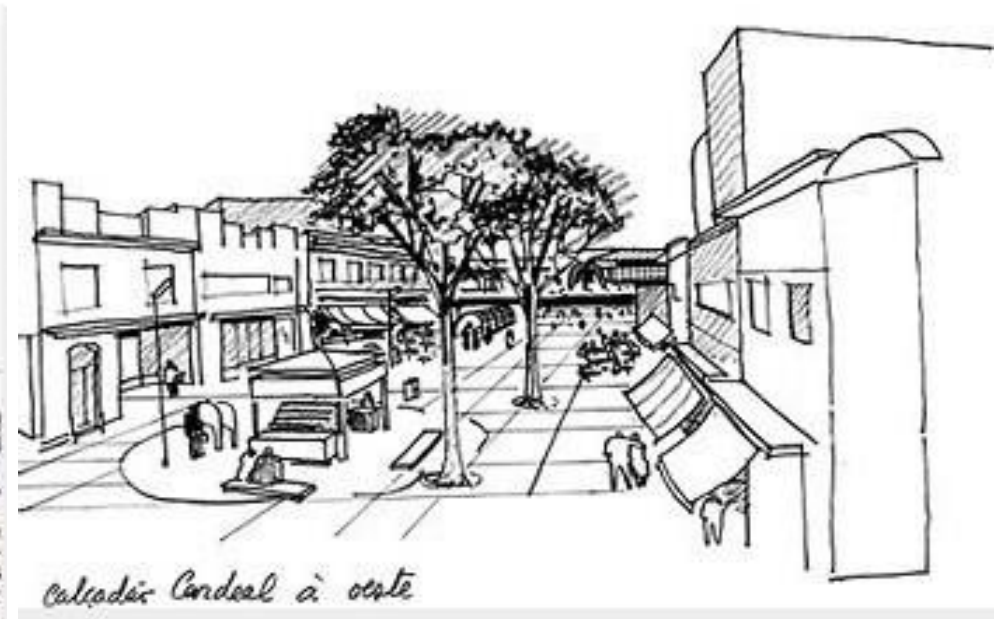
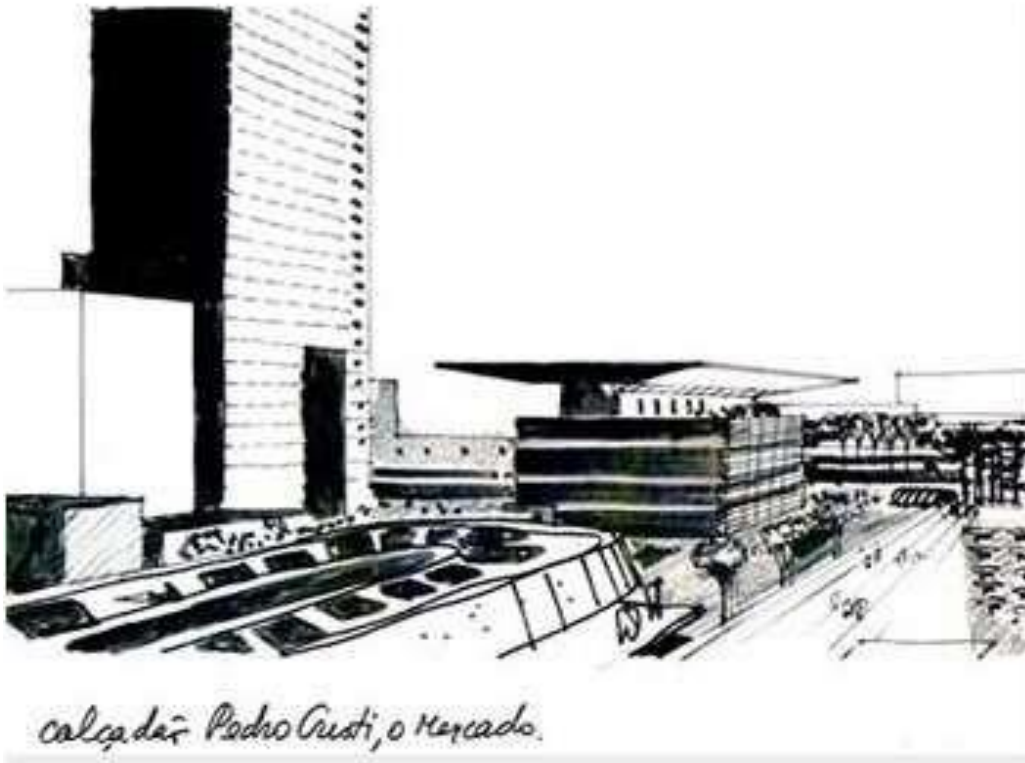


Figura 2.15: Croqui do projeto vencedor: Calçada Cardeal a oeste.  
Fonte: Escritório Tito Livio Frascino & Arquitetos.

Figura 2.14: Croqui do projeto vencedor: Calçada Pedro Cristi e do Mercado.  
Fonte: Escritório Tito Livio Frascino & Arquitetos.

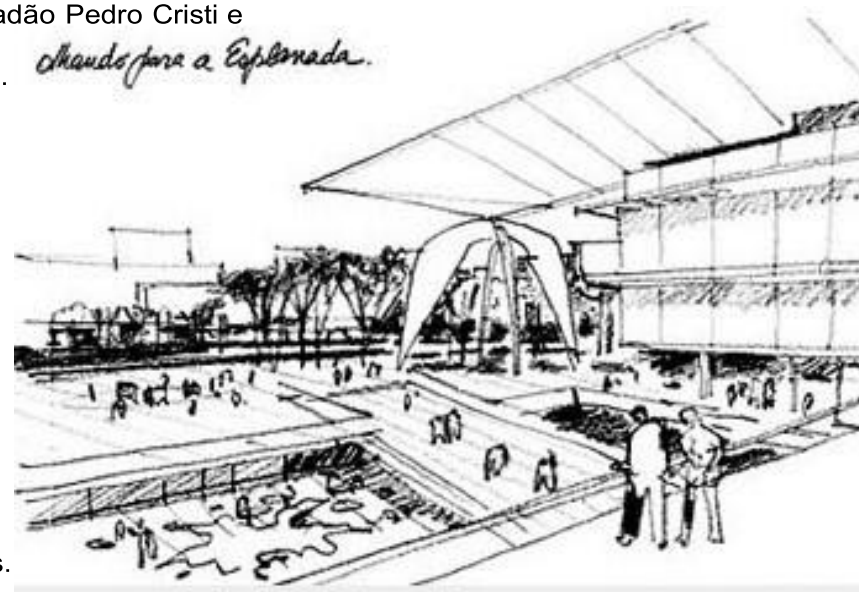


Figura 2.16: Croqui do projeto vencedor: olhando para a esplanada.  
Fonte: Escritório Tito Livio Frascino & Arquitetos.

Concursos públicos de urbanismo aparecem como uma outra forma de renovação da cidade. Esse instrumento urbanístico pode ajudar na (re)construção de uma cidade verdadeiramente democrática. Porém, alguns cuidados precisam ser tomados na formulação do edital afim de englobar os interesses da sociedade civil e não favorecer interesses de uns mais do que de outros.

Quanto ao concurso nacional para reconversão urbana para o Largo da Batata, João Sette Whitaker Ferreira afirma:

Um concurso nunca deixa a seus participantes a liberdade de pensar a cidade do jeito que quiserem: a prefeitura estabelece as orientações urbanísticas a serem seguidas. Como o espaço urbano é resultado de uma dinâmica que envolve muitos interesses, cabe ao Poder Público garantir que os que usam a cidade, mesmo os mais pobres, sejam sempre ouvidos. Neste caso, seria de se esperar que o concurso tivesse sido precedido de amplo debate com a sociedade civil usuária do Largo, a fim de se traçar democraticamente as diretrizes para a

região, a partir da demanda popular. Infelizmente, isso não aconteceu. [...] o edital omite duas diretrizes fundamentais nesse sentido [democrático]: a provisão de habitações de interesse social e a manutenção do perfil popular da região (FERREIRA, 2002).

Mesmo se tratando de um concurso urbanístico, a reconversão do Largo da Batata também levou em conta elementos arquitetônicos, já que no edital foi especificado:

A proposição em espaços públicos existentes ou propostos e/ou sugestão em áreas privadas de **elementos arquitetônicos e/ou escultóricos marcantes**, de forma a promover a constituição de um conjunto urbano de **referência na escala da metrópole** (EDITAL DE CONCURSO PUBLICO NACIONAL RECONVERSÃO URBANA DA REGIÃO DO LARGO DA BATATA, PARA SOLUÇÕES URBANÍSTICAS E ARQUITETURA, 2002, p.1).

Nas figuras 2.10 a 2.13, vê-se imagens da maquete eletrônica do projeto vencedor do concurso. Nas figuras 2.14 a 2.16, vê-

se croquis do mesmo. Nas figuras 2.12, 2.13 e 2.16, vê-se o elemento simbólico expressivo marco da requalificação, representado pelo pilar multifacetado que suporta a cobertura da praça.

Apesar de elementos arquitetônicos terem sido exigidos no edital e levados em conta para se eleger um vencedor, cujo trabalho foi avaliado pelo conjunto das propostas, até o presente momento grande parte desses elementos não foram construídos.

A prefeitura de São Paulo (CADERNO DA DIRETORIA DE GESTÃO DAS OPERAÇÕES URBANAS, 2016, p.33) dividiu as intervenções em:

**Concurso Público Nacional – 2002;**

**Fase 1** - início em 2004:

- Novo traçado da Av. Brig. Faria Lima na área abrangida pelo projeto;
- Urbanização da esplanada – setor leste;
- Configuração de calçadas com acesso veicular controlado e complementação viária das ruas Baltazar Carrasco e do Sumidouro;
- Ligação Rua Cardeal Arcoverde com Rua Manuel Carlos de Almeida;
- Novo Terminal de Ônibus de Pinheiros (Rua Capri), com edifícios de apoio e estacionamento;
- Nova Praça de Pinheiros.

**Fase 2** - início em 2009:

- Pavimentação parcial da Rua Fernão Dias;
- Alargamento da Rua Eugênio de Medeiros e da Rua Capri, com adequação geométrica entre as Ruas Capri, Eugênio de Medeiros e Paes Leme, Rua Sebastião Gil e Orlando Vessoni e Rua Gilberto Sabino;
- Conclusão de novas obras e melhorias no Terminal Capri (elétrica, ventilação, hidráulica e incêndio, incluindo prédio administrativo, estrutura metálica e vidros da cobertura, pavimentação e impermeabilização, elevador, paisagismo, esquadrias metálicas e de madeira);
- Complementações necessárias das obras e serviços de pavimentação, enterramento de redes, drenagem, passeios, iluminação pública, demolição de imóveis e sinalização viária na região.

**Fase 3** – Início em 2016:

Realiza adequações demandadas pela população do entorno do Largo da Batata, em especial ligados ao comércio e prestação de serviços.

- Reforma de logradouros em más condições de pavimentação (viário e passeios públicos);
- Iluminação pública;
- Paisagismo e Mobiliário Urbano;
- Drenagem e infraestrutura para enterramento de redes.

Como podemos observar pela própria descrição fornecida pela prefeitura, as obras se limitaram, em grande parte, ao sistema viário. Em maio de 2010 foi inaugurado o primeiro trecho da linha 4 amarela do metrô, ligando a Estação Faria Lima à Paulista. O Terminal Intermodal de Pinheiros – para o qual confluem a Linha 4–Amarela do Metrô, a Linha 9–Esmeralda da CPTM e um terminal urbano de ônibus - começou a

funcionar em maio de 2011, na Rua Capri. Foram feitos serviços de pavimentação, enterramento de redes, drenagem, passeios, iluminação pública, e sinalização viária no entorno do Largo da Batata.

As obras da Reconversão Urbana do Largo da Batata tiveram início em 2007, com as primeiras desapropriações e demolições de imóveis, e previsão de conclusão para 2010; porém houve atraso na finalização. Uma das razões foi que em 2009 o IPHAN suspendeu a obra para investigar a existência de sítios arqueológicos na região. O espaço do Largo da Batata foi reaberto ao uso em 2013, sem grande parte das intervenções propostas. Os 29 mil metros quadrados da praça estavam vazios, sem árvores, bancos, mesas ou qualquer mobiliário urbano que convidasse ao convívio social.

O empreendimento associado entre a EMURB-PMSP e a iniciativa privada não saiu do papel. Estavam previstos: estacionamentos no subsolo para 960 veículos; praça comercial (aberta e ajardinada) com serviços, restaurantes e comércio diversificado; torre de serviços; centro de eventos e cultura e auditório público para 750 pessoas.

O projeto ainda propunha a integração de um prédio desativado na Rua Valério de Carvalho em que seriam feitos diversos postos de atendimento para atender à população, como Sabesp, Eletropaulo, Poupatempo, polícia militar entre outros.

Quanto ao mobiliário urbano, o projeto vencedor previa dois quiosques, para banca de jornal e ambulantes cadastrados, com bancos, lixeiras, caixa dos Correios e telefones e iluminação pública.

O novo Largo da Batata tampouco contava com o centro de eventos no terreno da antiga Cooperativa Agrícola de Cotia; ou a praça com cobertura vegetal de araucárias, com plantio da espécie de pinheiro que deu nome ao bairro e a alameda de paus-ferros prometidos no projeto paisagístico.

Somente na terceira fase da Operação Urbana no Largo da Batata, concluída quatro anos depois da praça ser aberta ao público é que o mobiliário urbano foi instalado, principalmente devido a demandas feitas pela população do entorno do Largo da Batata.



Desde então foram poucas as alterações feitas, entre elas estão as instalações do bicicletário municipal (com 100 vagas) e da floricultura no Largo, próximos a um dos acessos do metrô, em agosto de 2014.

Cabe aqui ressaltar que na Ata do Concurso Público Nacional Reconversão Urbana do Largo da Batata a comissão julgadora fez a seguinte observação:

Tratou-se de um concurso para a contratação de um projeto com previsão de execução imediata e não apenas de um “concurso de ideias” que, por melhores que sejam, rarissimamente são aproveitadas. (ATA DO CONCURSO PÚBLICO NACIONAL RECONVERSÃO URBANA DO LARGO DA BATATA, 2002, p.5)

Mesmo se tratando de um projeto de execução imediata, as obras no Largo da Batata não foram feitas e as ideias do concurso acabaram não sendo plenamente aproveitadas.

O resultado obtido neste caso, assim como em outras Operações Urbanas na cidade de São Paulo, foi a prioridade de intervenções de cunho viário, desacompanhadas de intervenções na escala local e da articulação com os atores da

região, particularmente com a sociedade civil. (ALVIM; ABASCAL e MORAES, 2010, p. 21)

Após as obras de Reconversão Urbana do Largo da Batata, o que se viu foi o não cumprimento de um dos principais objetivos anunciados: o da criação de extensas áreas públicas livres e de qualidade.

## CAPÍTULO 3: Largo da Batata: convívio e exclusão

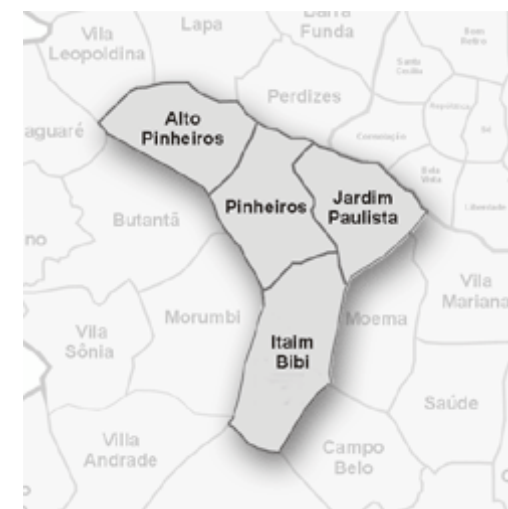
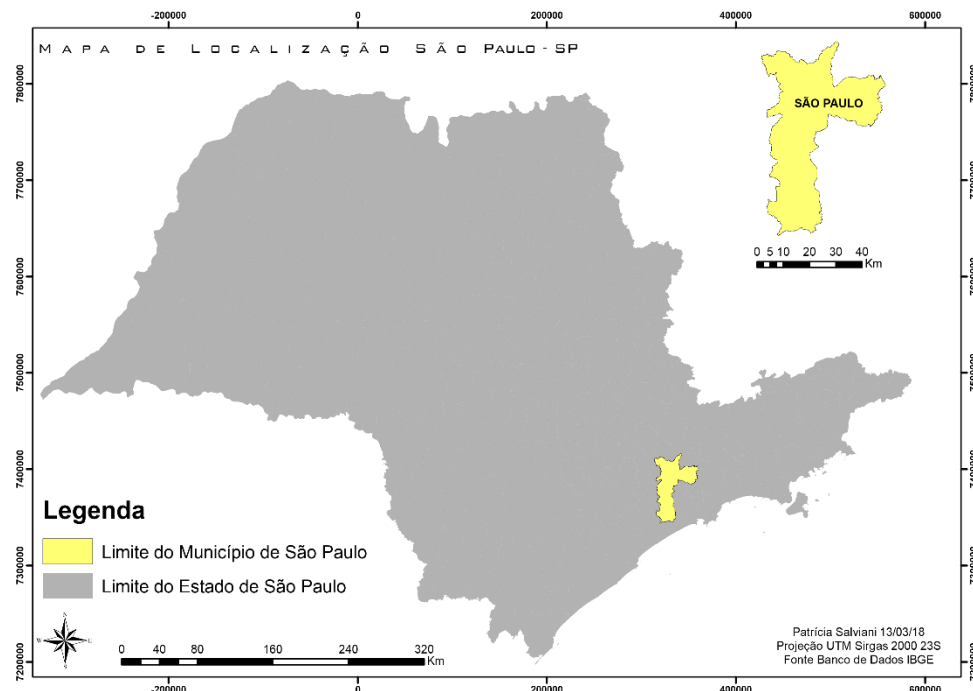
### 3.1 Localização do Largo e perfil do bairro

A área de estudo localiza-se no centro expandido da cidade de São Paulo, sendo administrada pela Prefeitura Regional de Pinheiros, que é composta por quatro distritos: Pinheiros, Alto Pinheiros, Itaim Bibi e Jardim Paulista. Segundo dados demográficos dos distritos pertencentes às Prefeituras Regionais<sup>1</sup> (Censo Demográfico - 2010), o distrito de Pinheiros possui um total de 8,00 Km<sup>2</sup> de área, uma população de 65.364 habitantes, e uma densidade demográfica de 8.171 Hab/km<sup>2</sup>.

Situado na Zona Sudoeste abrange os bairros de: Jardim Europa, Jardim das Bandeiras, Jardim das Rosas, Jardim Paulistano, Jardim Viana, Pinheiros, Sumarezinho e Vila Madalena.

Apresenta uma das melhores infraestruturas da cidade. No transporte é servido pela Linha 4–Amarela do metrô, pela Linha 9 –Esmeralda da CPTM, apresenta corredores de ônibus exclusivos e terminal de ônibus municipais e metropolitanos.

<sup>1</sup>Portal da Prefeitura do Município de São Paulo <[www.prefeitura.sp.gov.br](http://www.prefeitura.sp.gov.br)> Consultado em 07 de janeiro de 2019.



Mapa 3.1: Mapa de localização em diferentes escalas territoriais.  
Fonte: Elaborado pela autora.

Quanto a saúde, localiza-se no distrito o Hospital das Clínicas de São Paulo, que é o maior e mais importante complexo médico-hospitalar da América Latina e referência internacional em diversas áreas. Próximo ao hospital encontra-se a Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. Já o Instituto Adolfo Lutz realiza pesquisas aplicadas e promove e divulga trabalhos científicos de nível nacional e internacional.

De acordo com o Atlas do Trabalho e Desenvolvimento de São Paulo, o distrito possui uma das melhores classificações de IDH de educação da cidade, pois em sua extensão abriga diversos institutos educacionais. Possui uma unidade do Sesc, o Instituto Tomie Ohtake, o Centro Brasileiro Britânico, o Goethe-Institut e o Centro da Cultura Judaica, que cumulam em um polo cultural da cidade.

Possui comércio de rua diversificado além de abrigar o Shopping Iguatemi, um dos primeiros shoppings centers do país, e o Shopping Eldorado, um dos maiores centros comerciais de São Paulo, com mais de 150 mil m<sup>2</sup>.



Em sentido horário:  
Figura 3.1: Terminal Intermodal Rua Capri.

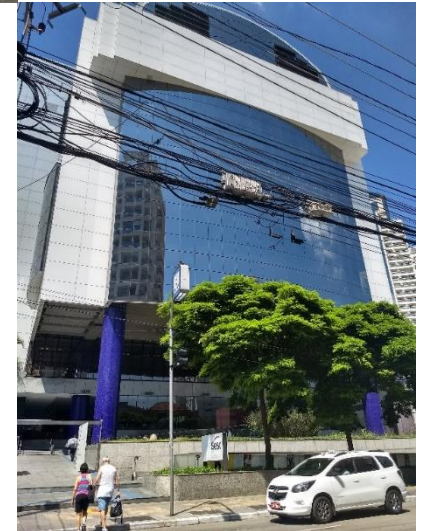
Figura 3.2: Sesc Pinheiros.

Fonte: Fotos da autora, Nov. 2018.

Figura 3.3: Hospital das Clínicas da FMUSP.

Fonte: Disponível em:

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Hospital\\_das\\_Cl%C3%ADnicas\\_da\\_Faculdade\\_de\\_Medicina\\_da\\_Universidade\\_de\\_S%C3%A3o\\_Paulo](https://pt.wikipedia.org/wiki/Hospital_das_Cl%C3%ADnicas_da_Faculdade_de_Medicina_da_Universidade_de_S%C3%A3o_Paulo)



### 3.2 Situação Atual

Em 2013 a população recebeu de volta o Largo da Batata, e após sua requalificação, o espaço entregue consistia em uma vasta área árida (figura 3.4), ressurgindo como um espaço de tensão social permanente.

Inserido em um contexto de grandes transformações urbanas e de seu espaço físico, marcados por remoções, deslocamentos e especulação imobiliária, o Largo da Batata ganhou destaque em junho de 2013 (figura 3.5), ao se tornar palco para as manifestações do Movimento Passe Livre (MPL), que trouxeram à tona conflitos urbanos e lutas pelo direito à cidade e à qualidade de seus serviços.

Nesse período ocorreram em todo o Brasil uma série de reivindicações contra o aumento da tarifa de transporte público, que ficaram conhecidas como Jornadas de Junho. Foram as maiores mobilizações no Brasil desde as manifestações do *impeachment* do então presidente Fernando Collor de Mello em 1992.

As manifestações foram ganhando adeptos, em especial após a forte repressão policial contra os manifestantes, cujo ápice se deu no protesto do dia 13 de junho em São Paulo. Os protestos entraram em uma segunda fase, marcadas por manifestações majoritariamente pacíficas, onde milhões de brasileiros foram às ruas protestando não apenas pela redução das tarifas e a violência policial, mas também por uma grande variedade de temas como os gastos públicos em grandes eventos esportivos internacionais (Copa do Mundo no Brasil em 2014 e Olimpíadas em 2016), a má qualidade dos serviços públicos e a indignação com a corrupção política em geral<sup>2</sup>.

Os protestos geraram grande repercussão nacional e internacional, sendo propagados e comparados a eventos como a Primavera Árabe, no mundo árabe, Occupy Wall Street, nos Estados Unidos, e Los Indignados, na Espanha.

A partir de então, a esplanada do Largo da Batata tornou-se um importante ponto de concentração de manifestações políticas de variadas matrizes ideológicas.

---

<sup>2</sup> Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/linha-tempo-manifestacoes-2013/platb/>

Ao longo dos anos o local foi se ratificando como ponto de encontro, sendo muitas vezes a origem ou o ponto final de passeatas.

Os trajetos foram diversos, percorrendo a Avenida Faria Lima e a Marginal Pinheiros<sup>3</sup>.

No quinto dia de protestos contra o aumento da tarifa do transporte em São Paulo em junho de 2013, uma passeata teve início no Largo da Batata, passou por ruas da região central, percorreu a Marginal Pinheiros e chegou ao Palácio dos Bandeirantes, sede do Governo do Estado<sup>4</sup>.

Em 2016 manifestantes contrários ao governo interino de Michel Temer partiram do Largo da Batata e seguiram pela Avenida Pedroso de Moraes em direção a residência de Temer, no Alto de Pinheiros<sup>5</sup>.

Mais recentemente, em 2018, um ato contra o então candidato à presidência Jair Bolsonaro, convocado por mulheres, se concentrou no Largo da Batata e depois saiu em passeata em

<sup>3</sup> Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2013/06/multidao-ocupa-largo-da-batata-sp-em-manifestacao-sem-confronto.html>

<sup>4</sup> Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2013/06/protesto-leva-65-mil-ruas-para-av-paulista-e-tem-tumulto-no-palacio.html>



Figura 3.4: Imensidão árida do Largo da Batata.  
Fonte: Gazeta de Pinheiros, 14 de Novembro de 2013.

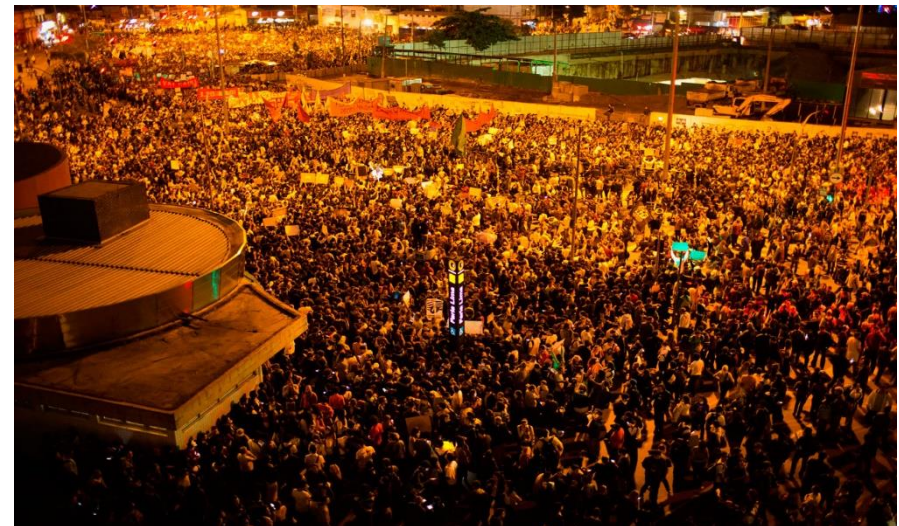


Figura 3.5: Manifestações das Jornadas de Junho, 2013.  
Fonte: <http://arte.folha.uol.com.br/tvfolha/2013/05/20/junho/>

<sup>5</sup> Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-05/apos-passeata-manifestantes-cercam-casa-de-temer-na-capital-paulista>

direção à Avenida Paulista. Usando a #EleNão a manifestação reuniu partidos políticos, movimentos sociais e ativistas de diversas áreas<sup>6</sup>.

A partir da visibilidade dessas manifestações públicas, os coletivos se propagaram em proporção geométrica pelo Brasil, pautados notadamente por trabalhos de intervenção no espaço urbano com caráter de denúncia social (MAZIVIERO e ALMEIDA, 2017, p.3)

Foi assim que nasceu o movimento **A Batata Precisa de Você**, que vem fazendo ações regulares de ocupação do Largo e atividades de ativação desde janeiro de 2014 (figura 3.6). Os participantes, munidos de algumas cadeiras de praia e guarda-sóis, objetivavam fortalecer a relação afetiva da população local com o Largo da Batata; evidenciar o potencial de um espaço hoje ainda árido como local de convivência; testar possibilidades de ocupação e reivindicar infraestrutura permanente que melhorasse a qualidade do Largo como espaço público<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Disponível em: <https://noticias.r7.com/brasil/ato-contrabolsonaro-em-sp-reune-milhares-no-largo-da-batata-29092018>

Nesse tempo de ocupação do Largo, às sextas-feiras, já aconteceram mais de uma centena de atividades, desde conversas sobre a memória do local, construção de bancos para a praça (figura 3.7), jogos de rua, oficinas de bike, de jardinagem, de fotografia, saraus, intervenções artísticas (figura 3.8), atrações musicais (figura 3.9) e muito mais. As iniciativas são propostas pelo grupo e também sugeridas por meio de um calendário disponibilizado no site, em que qualquer interessado, sem curadoria, pode inscrever-se<sup>7</sup>.



Figura 3.6: Início do Movimento A Batata Precisa de Você. Fonte: <https://saapblog.wordpress.com/2014/02/25/moradores-querem-revitalizar-o-largo-da-batata-com-happy-hour/> Fevereiro, 2014.

<sup>7</sup> Disponível em: <http://largodabatata.com.br/a-batata-precisa-de-voce/>

Um dos principais conceitos por trás desse movimento é o Urbanismo Tático, que parte dos conceitos de Michel de Certeau (1994) no qual estratégias são as ferramentas formais para execução do poder de decisão e/ou controle, enquanto que as táticas são ações de pequena escala, que servem aos propósitos daqueles que subvertem os padrões estabelecidos, afim de alcançar um objetivo maior.

Em contraposição ao conjunto de práticas advindas do planejamento de larga escala, o projeto urbano permite procedimentos reflexivos articulados a um conjunto de ações e instrumentos que devem considerar tanto as potencialidades locais como possibilidades de transformação do espaço e da sociedade contemporânea, considerando lógica inclusiva.

Utilizando-se de projetos rápidos, temporários e de recursos limitados buscam-se demonstrar as possibilidades e o potencial de mudanças em larga escala e a longo prazo no espaço urbano.

A ação tática arquitetônico-urbanística reside em ações pontuais, que visam efeitos duradouros e o desenvolvimento do capital social (MOZAS, 2011, p.14).

A subversão, mediante astúcia e dissenso, manifesta novas possibilidades para a ocupação e para o uso dos espaços públicos urbanos, representando demandas e urgências tendo como mote o cidadão como agente essencial no processo de produção e de apropriação da cidade (ROSA, 2011, apud MAZIVIERO E ALMEIDA, 2017, p.9).

O problema é que o urbanismo tático em São Paulo, como no caso do Largo da Batata, vem sendo praticado majoritariamente por designers, artistas e arquitetos, que dão prioridade à visualização nos projetos de intervenção (LYNDON e GARCIA, 2015). Faz-se necessário tempo para o efetivo desenvolvimento do capital social das pessoas que ali trabalham e residem, afim que se reflitam no alto nível de engajamento e auto-organização das atividades e grupos de trabalho.

Por meio do diálogo estabelecido com o poder público e fazendo reivindicações para o Largo, O projeto “A Batata Precisa de Você” foi contemplado em 2015 pelo Edital Redes e Ruas de Inclusão, Cidadania e Cultura Digital, da prefeitura municipal de São Paulo, que deu suporte às atividades desenvolvidas.

Moradores e grupos de coletivos urbanos se uniram e começaram a tecer novas tramas no espaço, reinterpretando e adicionando novos significados à memória e identidade do Largo.



Figura 3.7: Oficina de construção de bancos, 2014.  
Fonte: Foto divulgação [Facebook A Batata Precisa de Você].



Figura 3.8: Escultura de Estela Sokol, Urbe / Mostra de Arte Pública 3ª Edição.  
Fonte: Foto da autora, Agosto 2018.



Figura 3.9: Festival de música Street Rock, Novembro, 2018. 70  
Fonte: [jornaljoseensene.com.br](http://jornaljoseensene.com.br).



### **3.3 Uso do solo atual e Gabaritos**

Para a realização desse levantamento, foi realizado um pré-levantamento através do *Google Street View*, que dispunha de imagens da região datadas de junho de 2017. Entre agosto e novembro de 2018, foi realizada a conferência *in loco* por meio de registro fotográfico e observação direta. Por meio dessa análise comparativa foi possível a elaboração dos mapas temáticos que compõem o Capítulo 3. Esse procedimento possibilitou a percepção de forma clara da acelerada transformação urbana que ocorreu no entorno do Largo da Batata. Para explicar algumas das transformações da região utilizou-se a “*timeline*” ou histórico das imagens coletadas pelo *Google Street View* para uma determinada localidade, traçando uma linha do tempo de usos dessas edificações.

As obras do Largo da Batata e das vias de entorno já tinham sido concluídas. As estações de Metrô Faria Lima e Pinheiros já operavam em plena capacidade assim como o Terminal Intermodal de Pinheiros na Rua Capri.

O perímetro mapeado foi delimitado com base na área de influência do equipamento metrô. A partir de uma das saídas

da Estação Faria Lima do metrô no Largo da Batata foi traçado um raio de 300 metros. Toda quadra inscrita ou seccionada pelo raio de abrangência foi incorporada ao levantamento.

Os mapas foram elaborados utilizando a base do Mapa Digital da Cidade de São Paulo, disponível no site *geosampa* da prefeitura; com data de cobertura de maio de 2004 e edição de 2005-2006.

Em decorrência das inúmeras mudanças da região, o mapa se encontrava bastante defasado. Através de sobreposição com imagem aérea da ferramenta computacional *Google Earth*, foram feitas as devidas modificações.

No mapa 3.2 é possível ver a abrangência do levantamento.

No mapa 3.3 é apresentado um mapa síntese dos gabaritos levantados.

Na sequência, são descritas e discutidas as dinâmicas verificadas.



Mapa 3.2: Delimitação da área levantada na pesquisa de campo.  
Fonte: Google Earth modificado pela autora.

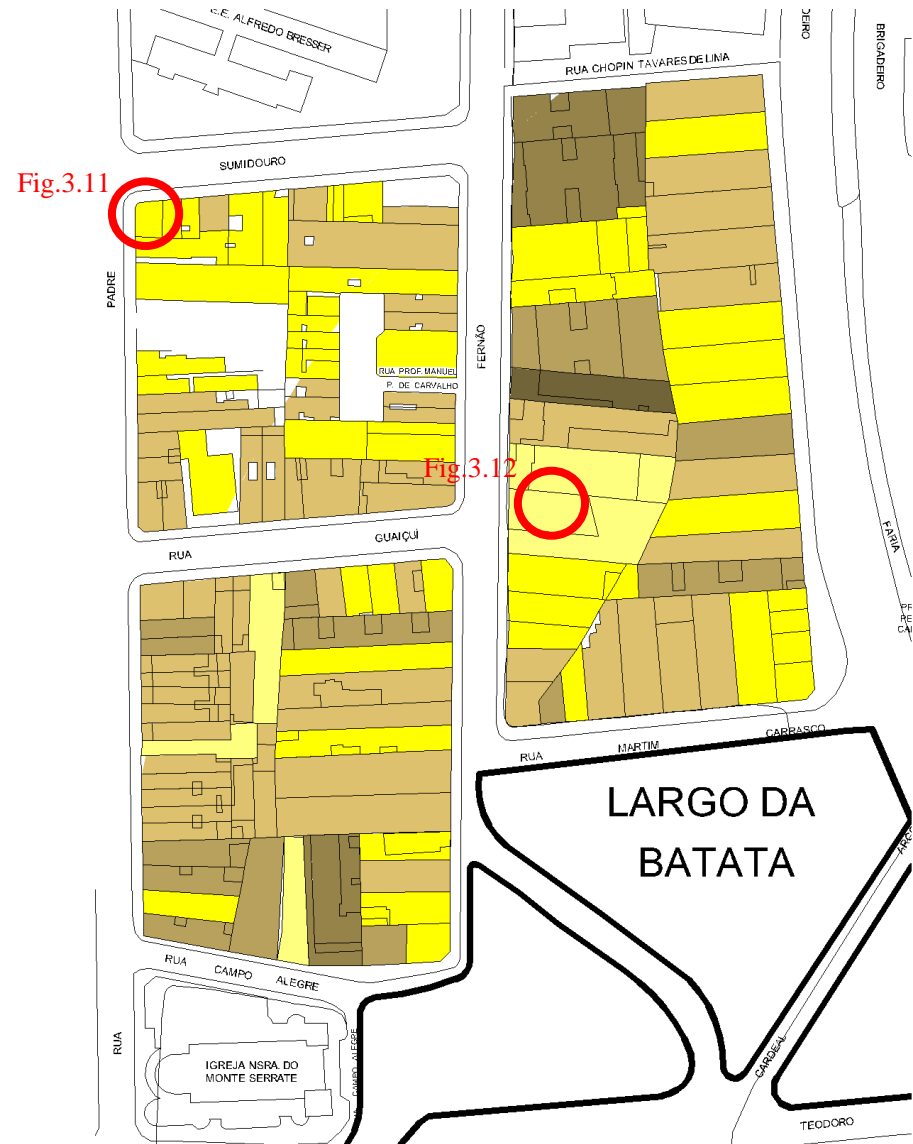


Mapa 3.3: Mapa de gabaritos de altura.  
 Fonte: Dados da autora sobre base Geosampa.

No quadrante noroeste do mapa foi observado o menor gabarito da área levantada. A quadra delimitada por: Rua Guaçuí, Rua Fernão Dias, Rua Sumidouro e Rua Padre Carvalho foi observado o menor gabarito dentre todos, possuindo apenas casas térreas e sobrados (figura 3.10). Esse cenário pode mudar a qualquer momento, pois na esquina das Ruas Sumidouro e Padre Carvalho foi observado uma extensa área onde hoje funciona um estacionamento MultiPark, com um aviso de breve lançamento da Lucio Engenharia e Construções Ltda (figura 3.11).

Na quadra lindeira ao Largo da Batata entre a Rua Martim Carrasco e a Rua Chopin Tavares de Lima também foram levantados dois lotes vazios (figura 3.12), aguardando futuro lançamento imobiliário da construtora Tecnisa.

De maneira geral, observou-se que nas quadras dos interstícios do bairro há um predomínio de gabaritos mais baixos, de até quatro pavimentos. Isso se deve em parte pela dimensão dos lotes remanescentes, que sofreram fragmentação ao longo do tempo, o que dificulta a rapidez na compra e rememoração dos mesmos para novas operações imobiliárias.



Mapa 3.4: Mapa do quadrante de menor gabarito de altura. Fonte: Dados da autora sobre base Geosampa.

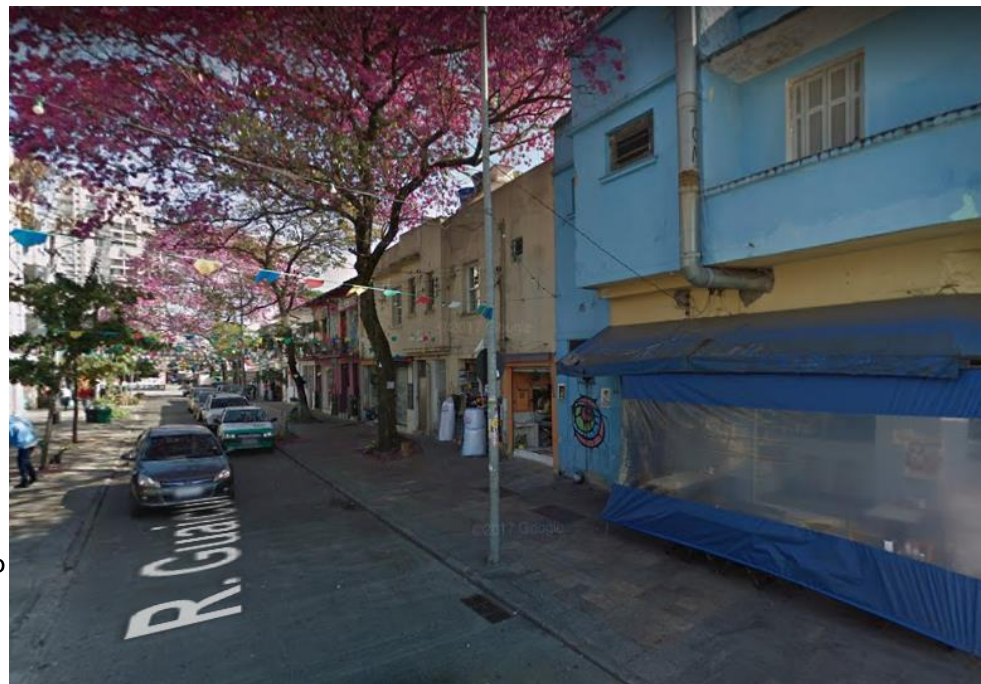


Figura 3.10: Menor gabarito levantado – Vista da Rua Guaçuí.  
Fonte: Google Street View, Junho 2017.

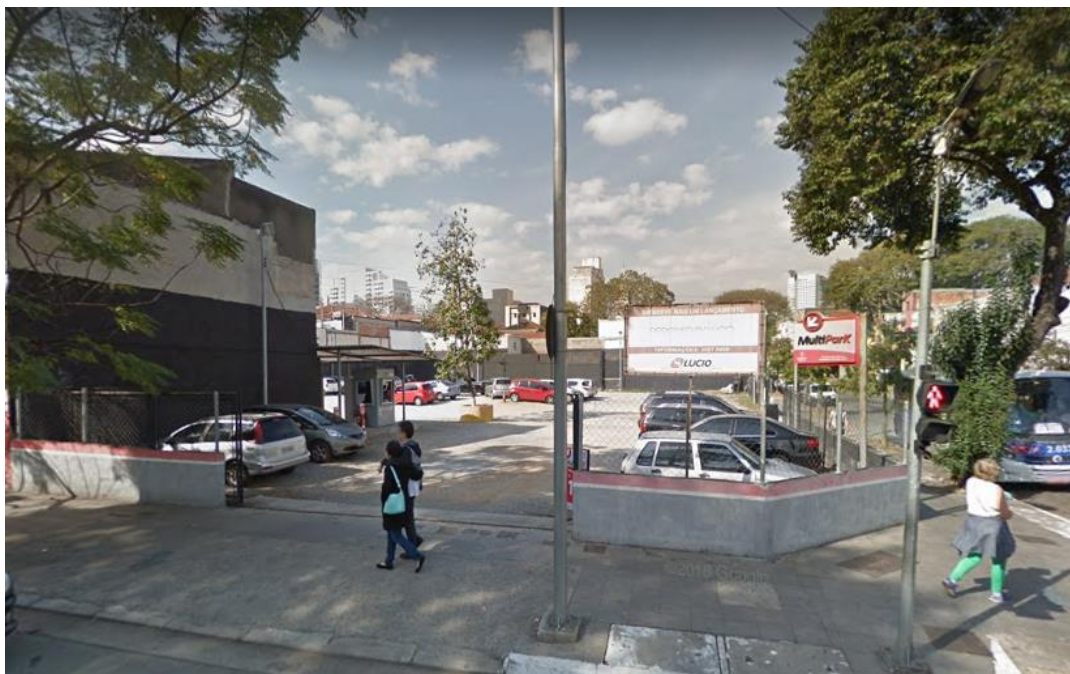


Figura 3.11: Futuro Lançamento imobiliário – Esquina das Ruas Sumidouro e Padre Carvalho.  
Fonte: Google Street View, Agosto 2017.



Figura 3.12: Futuro Lançamento imobiliário – Rua Fernão Dias.  
Fonte: Foto da autora, Agosto 2018.



Figura 3.13: Maior gabarito levantado - Cruzamento das Avenidas Faria Lima e Eusébio Matoso.  
Fonte: Google Street View, Fevereiro 2018.

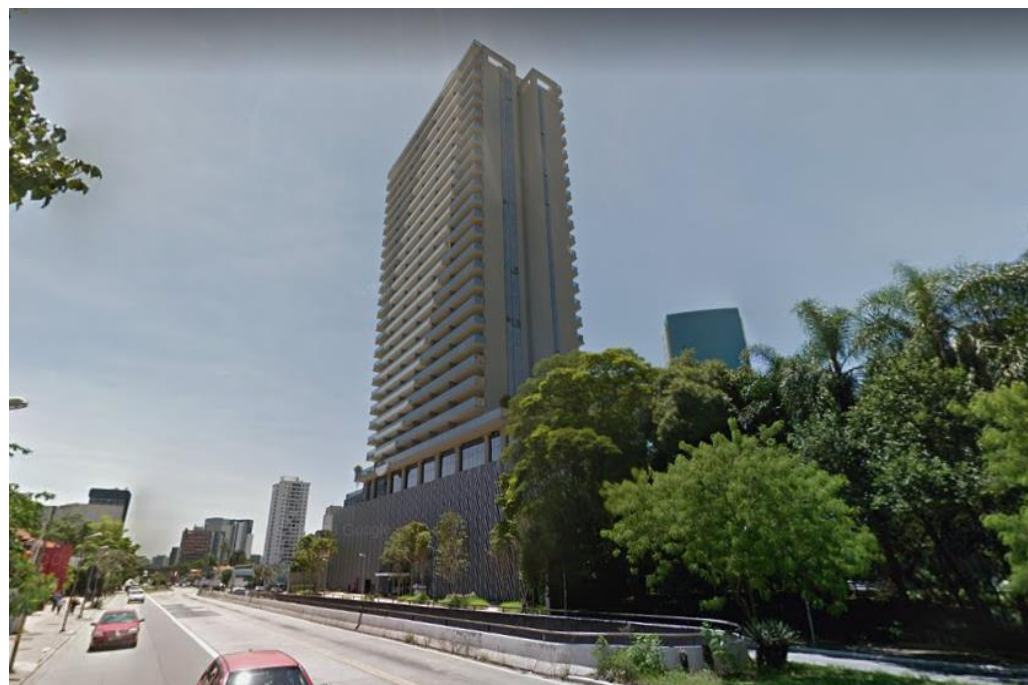
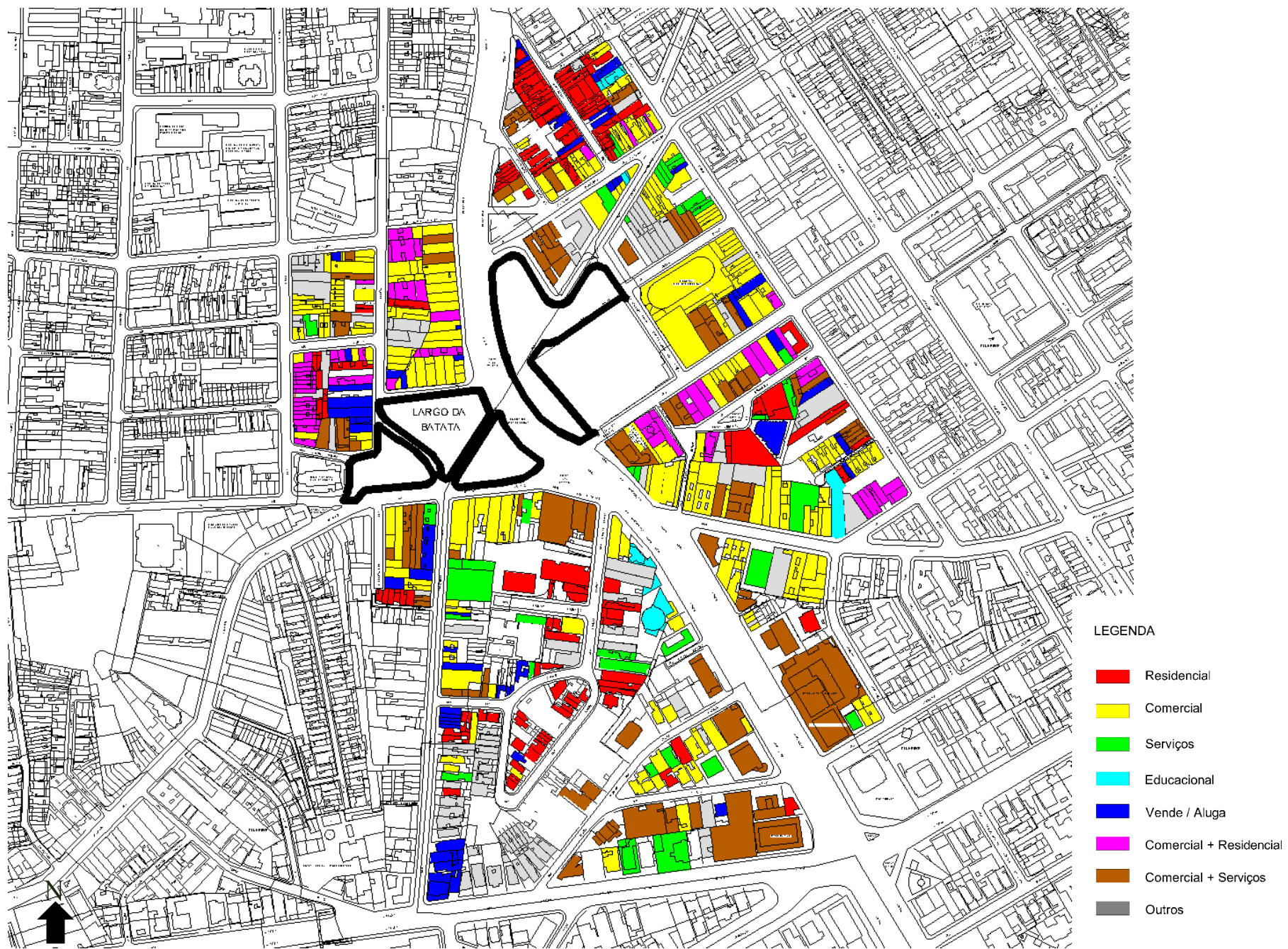


Figura 3.14: Edifício V: House Faria Lima.  
Fonte: Foto da autora, Novembro 2018.



Figura 3.15: Imagem do cruzamento da Avenida Faria Lima com a Avenida Eusébio Matoso.  
Fonte: Foto da autora, Novembro 2018.



Mapa 3.6: Mapa dos usos do solo atuais.  
 Fonte: Dados da autora sobre base Geosampa.



Através do levantamento dos usos do solo atuais da região do entorno do Largo da Batata pode-se notar que o uso exclusivamente residencial está restrito a pequenos territórios. Antigas casas se converteram em estabelecimentos de comércios, serviços ou uso misto. Também houve a incorporação de vários lotes para lançamentos imobiliários, como citados anteriormente.

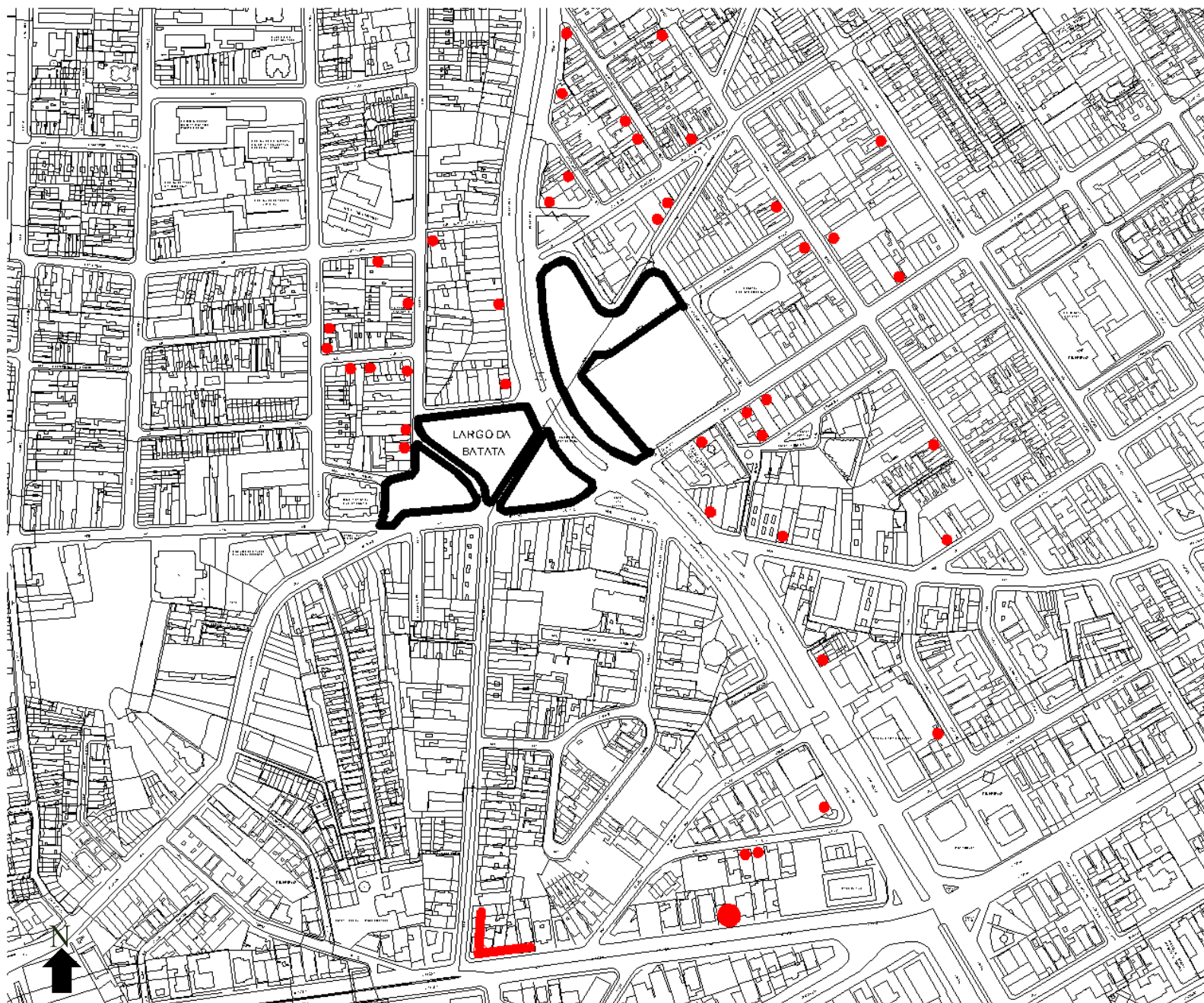
O comércio da área foco da pesquisa é intenso e bastante diversificado. Na Rua Teodoro de Sampaio, em frente ao Largo, concentram-se lojas de grandes redes varejistas, como Carrefour, Lojas Americanas, Pernambucanas e Cacau Show. Na Rua Padre Carvalho e adjacências, o comércio tradicional de materiais de construção, pintura, laminados, vidraçaria e ferragens podem ser encontrados. No eixo viário da Avenida Faria Lima, ainda encontramos a maioria dos grandes empreendimentos comerciais, mas novos lançamentos imobiliários de tipologia comerciais estão sendo inaugurados em um raio de um quilometro da estação de metrô Faria Lima. É o caso da WeWork, escritório de coworking inaugurado em

setembro de 2018 na Rua Butantã e do Thera Faria Lima Pinheiros Residence, inaugurado em outubro de 2016, que une uso comercial e residencial.

A parte Educacional da área levantada consiste no Colégio 24 de Março, na Fundação Getúlio Vargas, ambos na Avenida Faria Lima, e a três escolas de cabeleireiros na região.

Foram levantados ao todo trinta e nove imóveis com placa de aluga-se ou vende-se. Estão distribuídos por todos os quadrantes do levantamento, mas na Rua Cardeal Arco Verde no trecho que se dirige a Avenida Eusébio Matoso há uma distinta concentração.

A cor cinza do mapa 3.6, designando outros usos, foi empregada quando o estabelecimento estava fechado mas sem a placa de vende/aluga-se; quando um imóvel estava em reforma ou com tapume cercando a fachada; nas ruas de servidão para o acesso aos lotes do miolo de quadra ou em grandes lotes sem construção onde laboram estacionamentos.



Mapa 3.7: Mapa síntese das mudanças de usos levantados.  
Fonte: Dados da autora sobre base Geosampa.

No mapa síntese 3.7 foram destacados em pontos vermelhos todos os imóveis que mudaram de uso entre o pré-levantamento realizado com a ferramenta do *Google Street View* de junho de 2017, e a conferência *in loco* realizada entre os meses de agosto e novembro de 2018.

Ao todo foram contabilizados cinquenta e duas mudanças de uso na área levantada.

Dentre as mudanças foram contabilizados nove estabelecimentos que antes estavam fechados ou para alugar e ganharam novos usos (figura 3.16). O processo inverso também foi observado, com o fechamento de oito estabelecimentos comerciais.

Oito residências foram colocadas para aluguel ou venda (figura 3.17).

Dois estabelecimentos fechados e cinco que estavam em uso no pré-levantamento estavam sendo reformados na época da conferência *in loco* (figura 3.18). Um estava sendo reformado no pré-levantamento e já estava em uso na época do levantamento de campo.

Um edifício estava em construção em junho de 2017 e já em funcionamento em agosto de 2018.

Seis estabelecimentos mudaram para um mesmo ramo de atuação, como foi o caso da casa de shows na Avenida Faria Lima, que mudou de “Recanto Faria Lima” para “Espaço Faria Lima” (figura 3.19).

Os demais, doze ao total, mudaram o uso para outros seguimentos (figura 3.20).

Em um curto período de tempo, de pouco mais de um ano, constataram-se várias mudanças na região, aqui exemplificadas. Dessa maneira foi possível ter uma noção da intensidade e velocidade do fenômeno de mudança de usos na área levantada.

| <b>Tipos de usos dos Imóveis</b>                              |                   |                  |                    |               |                   |
|---|-------------------|------------------|--------------------|---------------|-------------------|
| <b>Antes</b>  | <b>Depois</b>     | <b>Antes</b>     | <b>Depois</b>      | <b>Antes</b>  | <b>Depois</b>     |
| Aluga-se  | Estrela café      | Mercado          | Barbearia          | Fechado       | Cristal Pires     |
| Lanchonete  | Copiadora         | Loja de Roupas   | Aluga-se           | Venda Natura  | Bomboniere        |
| Papel e estilo  | Sutra sex shop    | Brinquedos       | Roupas infantis    | Vila Benedita | Vila Madrugada    |
| Residência  | Aluga-se/vende-se | Aluga-se         | Academia fight lab | Lanchonete    | Reforma           |
| Hey Hostel  | Aluga-se          | Restaurante      | Restaurante        | Fechado       | Padaria           |
| Estacionamento  | Vende-se          | Roupas           | Labi exames        | Fechado       | Poncky Bar        |
| Posto de gasolina   | Reforma           | Roupas           | Night Club         | Recanto forró | Espaço Faria Lima |
| Aluga-se  | Estacionamento    | Aluga-se         | Vela Bikes         | Restaurante   | Reforma           |
| Fechado   | Reforma           | Loja Suplementos | Fechado            | Pet shop      | Fechado           |
| Fechado   | Aluga-se          | Lanchonete       | Tatoo              | Aluga-se      | Kural Tabacaria   |
| Lanchonete  | Fechado           | Igreja           | Aluga-se           | Cabeleireiro  | Bar do Freddy     |
| Salão de Beleza   | Night Clube       | Lanchonete       | Bar dos Amigos     | Restaurante   | Fechado           |
| Aluga-se  | Bar Café          | Restaurante      | Café               | Reforma       | Salão de Beleza   |
| Loja Roupas   | Perfumaria        | Roupas           | Roupas             | Construção    | V House           |
| <b>Total de modificações de usos observadas em campo = 52</b> |                   |                  |                    |               |                   |

Tabela 3.1: Modificações nos usos de imóveis no entorno do Largo da Batata, 2018.  
Fonte: Dados levantados pela autora.



Figura 3.16: Mudança de uso detectada - Rua Fernão Dias. (a) Antes: Estabelecimento para alugar; (b) depois: Padaria St. Chico.  
 Fontes: Google Street View, Junho 2017 (a). Foto da autora, Agosto 2018 (b).



Figura 3.17: Casa para alugar – Rua Bartolomeu Zunega.  
 Fonte: Foto da autora, Agosto 2018.



Figura 3.18: Estabelecimento em reforma - Rua Guaçuí.  
 Fonte: Foto da autora, Agosto 2018.

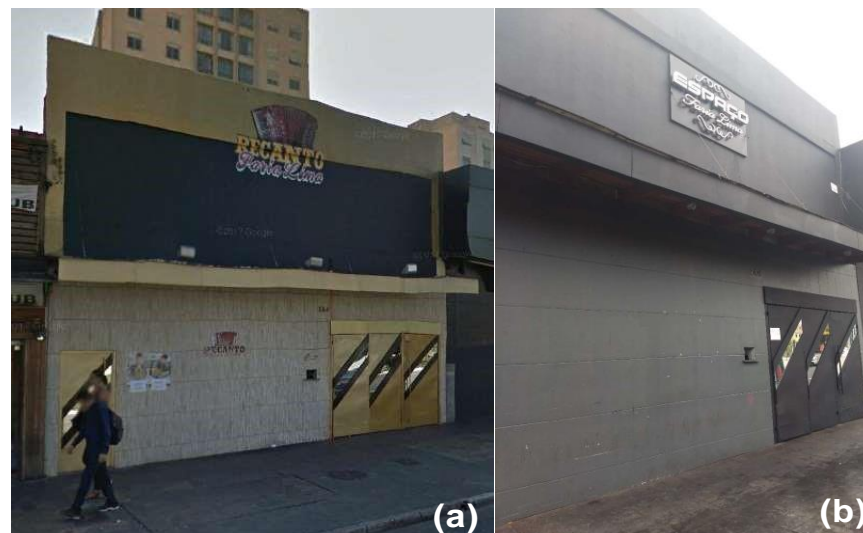


Figura 3.19: Mudança para o mesmo ramo de atuação – Avenida Brigadeiro Faria Lima. (a) Antes: Recanto Faria Lima; (b) depois: Espaço Faria Lima.  
 Fontes: Google Street View, Junho 2017 (a). Foto da autora, Agosto 2018 (b).

Os dados levantados sobre as dinâmicas urbanas do Largo, embora demonstrem que as transformações ainda se encontram em curso, possibilitaram destacar os aspectos mais evidentes dos efeitos das intervenções realizadas.

Pode-se afirmar que a região do entorno do Largo da Batata vive uma transição entre a valorização imobiliária (com a construção de novas edificações e reformas de antigas) e o abandono das edificações, que permanecem aguardando uma maior valorização.

Cabe ressaltar o número de novos estabelecimentos comerciais voltados para a alimentação na área pesquisada, entre cafés, bares, restaurantes e padaria um total de oito estabelecimentos foram abertos. Visam atender a um público alvo crescente de classe média e média alta que trabalha nos novos edifícios comerciais e de serviços da região.

Muitos equipamentos remanescentes também foram objeto de intervenção e modernização, como o Mercado de Municipal de Pinheiros, apresentado no capítulo 2.



Figura 3.20: Mudança para outro ramo de atuação - Rua Guaçuí. (a) Antes: Loja de roupas; (b) Depois: Simbalaê Bar & Burger.

Fontes: Google Street View, Junho 2017 (a). Foto da autora, Agosto 2018 (b).

A seguir são apresentados três estudos casos de como construções e mudanças de uso podem contribuir para a promoção ou não da qualidade do espaço urbano.

### 1) Empreendimento Thera Faria Lima Pinheiros Residence

Utilizando-se a “timeline” ou histórico das imagens coletadas pelo Google Street View para uma determinada localidade, foi possível traçar uma linha do tempo e acompanhar a evolução das etapas de ocupação do lote até a inauguração do empreendimento Thera Faria Lima Pinheiros Residence, de realização e construção da incorporadora de imóveis residenciais Cyrela, e participação da CCP (Cyrela Commercial Properties).

Na figura 3.21 de fevereiro de 2011, anterior ao empreendimento, nota-se o acesso ao terreno feito por um portão alto, totalmente fechado, apenas com o alerta de proibido estacionar dia e noite.

Na figura 3.22 de fevereiro de 2014 já haviam sido colocados tapumes e a obra já tinha sido iniciada.

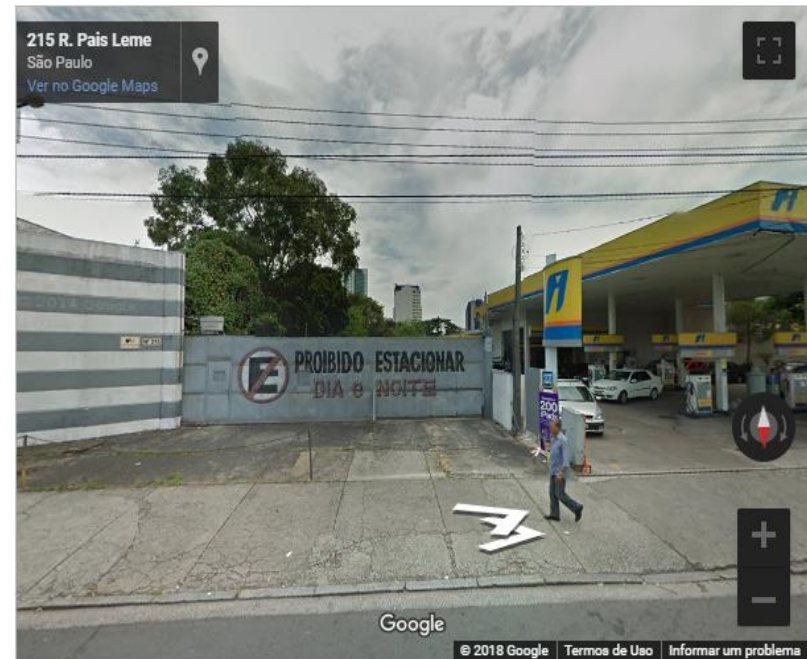


Figura 3.21: Rua Pais Leme - Antes do empreendimento.  
Fonte: Google Street View, Fevereiro de 2011.

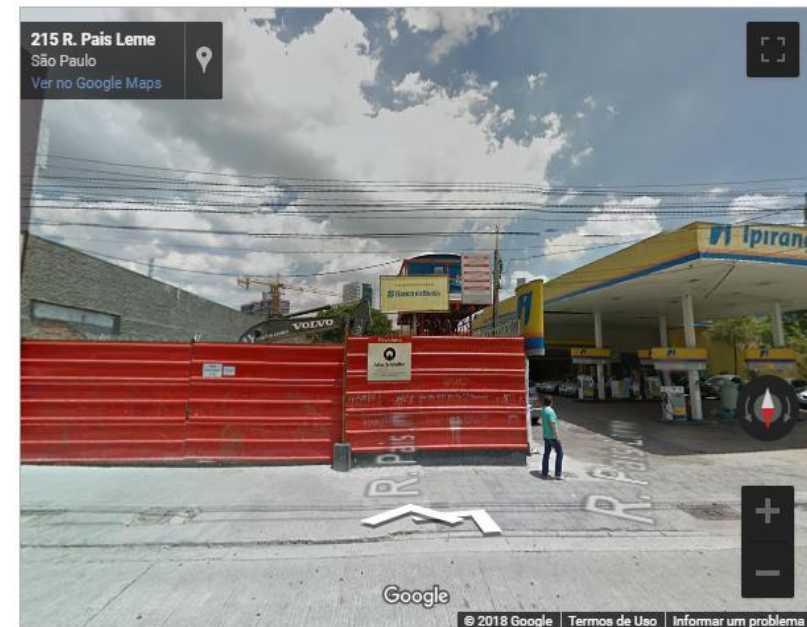


Figura 3.22: Rua Pais Leme - Área com tapumes.  
Fonte: Google Street View, Fevereiro de 2014.

A construção ocorreu entre os anos de 2011 e 2015, resultando num edifício comercial e residencial “reconhecido pelo gigantismo” de acordo com o site da construtora<sup>8</sup>.

Em janeiro de 2015 (figura 3.23) as obras já estavam bem adiantadas. Aqui observa-se outros aspectos que se sobrepõem à manutenção do cercamento por longo tempo por tapumes, ou seja, a ocorrência de pichações, após 4 anos de transformações desse lote e a desarticulação entre a rua e o mesmo. O fechamento com o tapume desestimula a passagem e incita um sentimento de insegurança sobretudo se a região é carente de iluminação pública. A pichação, neste contexto, resulta visualmente agressiva, contribuindo para a degradação da paisagem. A figura 3.24, de Abril de 2016, apresenta as obras concluídas, mas onde antes haviam tapumes agora há um estande de vendas, também sem qualquer conexão com a rua, sem nenhum atrativo para os pedestres a não ser para os potenciais compradores/locadores de imóveis no local.

<sup>8</sup> <https://www.cyrela.com.br/imovel/thera-faria-lima-pinheiros-office-salas-comerciais-pinheiros-zona-oeste-sao-paulo-sp>, acesso em 10/12/2018

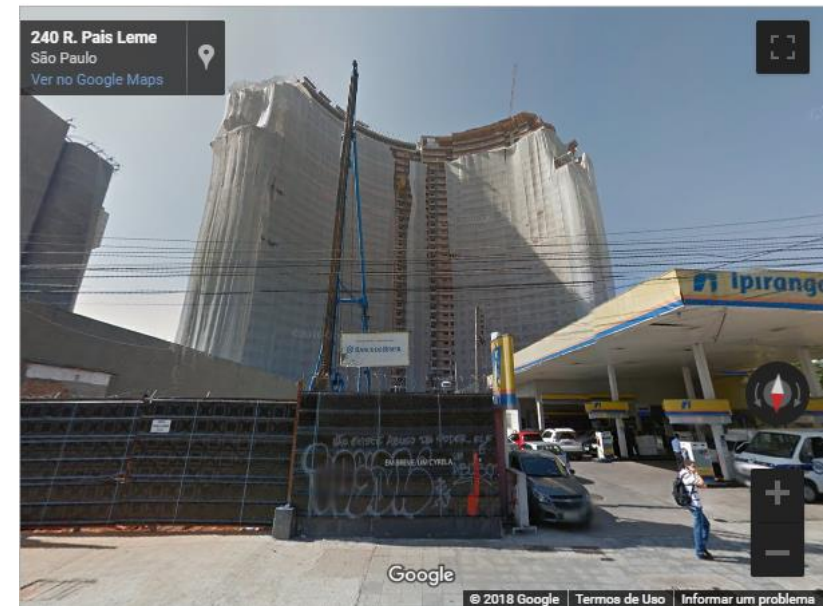


Figura 3.23: Rua Pais Leme - Período de obras.  
Fonte: Google Street View, Janeiro de 2015.

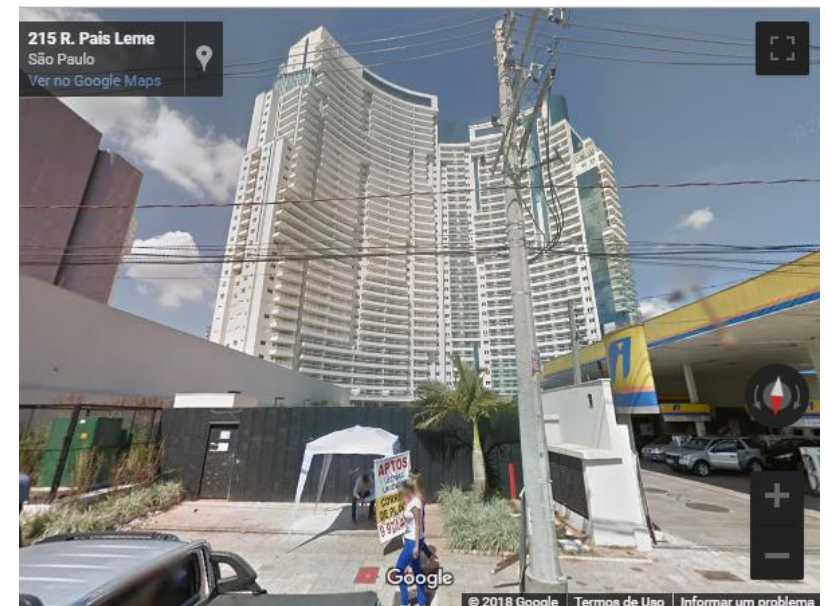


Figura 3.24: Rua Pais Leme - Estande de vendas.  
Fonte: Google Street View, Abril de 2016.



Finalmente, na figura 3.25 de junho de 2017, com o fechamento retirado após 6 anos, constatou-se a construção de uma rua de acesso ao edifício para carros, que estabeleceu uma grande distância entre a rua e a fachada do edifício. Desta forma, mesmo sem fechamentos de grades ou muros não é possível ver a fachada. Ou seja, a obra concluída praticamente reitera a relação que o canteiro estabelecia com o espaço público, um padrão de empreendimento que se tornou recorrente após a intervenção no Largo. Na figura 3.26, obtida *in loco*, buscou-se mostrar como o gigantismo anunciado previamente se revela em contraste com o gabarito mais modesto do bairro. Através desse exemplo, onde em diversos momentos se propõe uma subtração da fachada para a rua e um distanciamento do transeunte, nota-se que mesmo que o espaço tenha sido reconfigurado ele não recriou urbanidade, ao contrário, reiterou o isolamento. O que em um determinado momento era um isolamento físico, uma segregação por conta do espaço abandonado (sem uso) que gera a sensação de insegurança e aparência de degradação, no outro apresenta uma segregação para o interior do edifício em relação à rua.

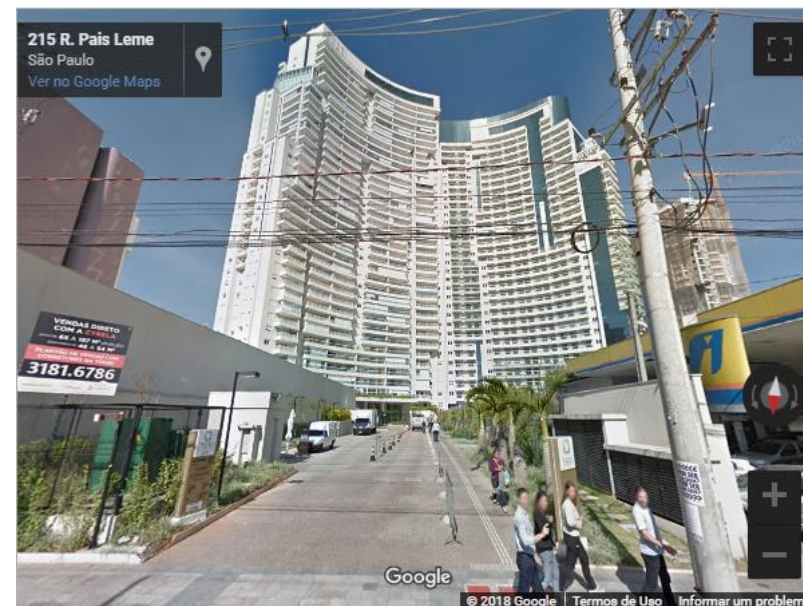


Figura 3.25: Rua Pais Leme - Retiradas as barreiras físicas.  
Fonte: Google Street View, Junho de 2017.



Figura 3.26: Prática Pedestre, vista a partir da Rua Padre de Carvalho.  
Fonte: Foto da autora, Novembro de 2018.

## 2) Bar Pitico

Empregando a mesma metodologia do estudo de caso do Thera Faria Lima, pode-se acompanhar o surgimento do Bar Pitico, na Rua Guaçuí, 60.

Na figura 3.27, de fevereiro de 2010, nota-se o terreno sem uso, apenas com um carro estacionado e um pouco de entulho de obra. Na figura 3.28, de abril de 2014, uma pequena construção foi feita a esquerda, mas na imagem não foi possível identificar seu uso pois as portas estavam fechadas. O restante do terreno foi utilizado como estacionamento. O estacionamento, neste caso, também é um uso que não traz urbanidade ao local, já que não está vinculado a nenhum comércio ou serviço específico e não há circulação ou atração de pessoas. Na figura 3.29, de dezembro de 2014, houve o fechamento do espaço para as obras de construção do bar e é possível ver um grande número de pichações em seus muros e portão.



Figura 3.27: Rua Guaçuí - Terreno sem uso com entulho.  
Fonte: Google Street View, Fevereiro de 2010.



Figura 3.28: Rua Guaçuí - Estacionamento.  
Fonte: Google Street View, Abril de 2014.

Em 2015 o novo estabelecimento foi inaugurado. Formado por cinco containers abriga cozinha, bar, palco, quitanda e escritório (figura 3.30). O bar, despretensioso, com um jardim montado num velho estacionamento, causou estranheza no início. Mas o espaço, aos poucos, se tornou uma grande praça, com cadeiras de praia sem local definido, para juntar os amigos e ficar à vontade (figura 3.31). O negócio cresceu e se converteu em um dos endereços mais frequentados da cidade. Como o bar está localizado numa área urbana rodeada de casas, a Lei do Psiu precisa ser respeitada, então, à meia noite o bar tem que encerrar suas atividades.



Figura 3.30: Rua Guaicuí - Nova conformação do espaço.  
Fonte: Google Street View, Junho de 2017.

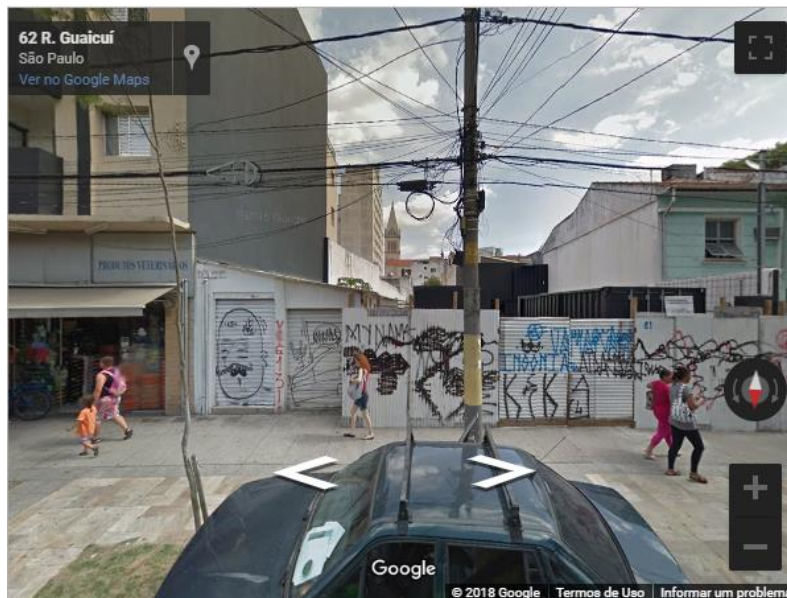


Figura 3.29: Rua Guaicuí - Tapumes para a construção do bar.  
Fonte: Google Street View, Dezembro de 2014.



Figura 3.31: Bar Pitico - Cadeiras de praia sem local definido.  
Fonte: Alberto Rocha / Folhapress, Março de 2017.

Em entrevista para o jornal Folha de São Paulo os proprietários Gabriela Mattos e Thiego Montiel declararam:

Sempre pensamos em oferecer algo legal para a cidade. O que seria bom para o entorno? O que ainda não tem? E tentamos ser participativos, cuidar dos canteiros, fazer um cinema aqui e não cobrar, ter um wi-fi livre para a rua... Tentar falar sobre o uso da cidade, do público e do privado de uma forma democrática e justa (Gabriela. Folha de São Paulo, p. 1, março 2017)

E diante do crescimento do Baixo Pinheiros, da chegada de muitos outros negócios, a mudança do bairro passou a ser assunto para os sócios.

O largo virou um ponto importante, o Carnaval acontece aqui, tem o Sesc, um monte de restaurantes e produtoras vindo para cá. Não é que a gente esteja controlando esse processo de gentrificação [valorização de imóveis e serviços que pode deslocar a população menos favorecida para áreas periféricas]. Então o lance é: como fazer um espaço que seja democrático? A visibilidade dá responsabilidade (Montiel. Folha de São Paulo, p. 1, março 2017)<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Disponível em:

<https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2017/03/1865330-jovem-quarteto-movimenta-pedaco-do-baixo-pinheiros-com-quatro-casas-em-uma-mesma-rua.shtml>. Acesso em 15/12/2018.



Figura 3.32: Carnaval no Pitico, Fevereiro de 2017.

Fonte: <https://www.facebook.com/piticofalafel>

Diferentemente do que ocorreu no empreendimento Thera Faria Lima Pinheiros Residence, no Bar Pitico a mudança de uso de um estacionamento para um comércio mais sofisticado promoveu uma qualificação do espaço. A rua Guaçuí que

possui também outros bares e restaurantes fica movimentada até altas horas da noite. Mesmo tratando-se de iniciativa privada vemos um diálogo do interior do lote com a rua e uma apropriação do espaço antes inexistente.



Figura 3.33: Rua Guaçuí, Julho de 2018.  
Fonte: <https://pt.foursquare.com>

### 3) Estacionamento MultiPark

No exemplo das figuras 3.34, 3.35 e 3.36, na Rua Padre Carvalho, pode-se observar na figura 3.34, de fevereiro de

2010, da esquerda para a direita: um sobrado com um bar no térreo, uma loja de consertos de eletrodomésticos, uma oficina de automóveis e um imóvel para alugar. Na figura 3.35, de dezembro de 2014 esses imóveis estão fechados com tapumes isolando a área e pichações nas fachadas. Na figura 3.36, de outubro de 2015, nota-se que essas edificações já foram demolidas e em seu lugar foi construído um estacionamento.

Esse tipo de transformação é recorrente na região. O estacionamento é um uso temporário do espaço, à espera de valorização, capitalização e demanda de futuros lançamentos imobiliários na área. Além de provocar esvaziamento em alguns horários, esse uso não interage com a rua.



Figura 3.34: Rua Padre Carvalho - Antes da intervenção.  
 Fonte: Google Street View, Fevereiro de 2010.



Figura 3.36: Rua Padre Carvalho - Estacionamento.  
 Fonte: Google Street View, Outubro de 2015.



Figura 3.35: Rua Padre Carvalho - Tapumes isolando a área.  
 Fonte: Google Street View, Dezembro de 2014.

Houve diversas mudanças de constituição física e de usuários decorrentes da requalificação da região, mas a maioria não gera mais urbanidade para o espaço.

Quando uma localidade é requalificada busca-se investigar e conhecer o processo que gerou a degradação para poder revertê-lo. Trocar antigas construções por novas, em si, não promove melhoria da qualidade do espaço urbano.

#### **CAPÍTULO 4: Largo da Batata: Espaço simbólico**

Como mencionado anteriormente, para a elaboração dos mapas temáticos do capítulo 3 foi realizado um pré-levantamento através do *Google Street View*, que dispunha de imagens da região datadas de junho de 2017. Entre agosto e novembro de 2018, foi realizada a conferência *in loco* por meio de registro fotográfico e observação direta. Por meio dessa análise comparativa foi possível constatar a velocidade da transformação da região e inferir como um levantamento tradicional teria utilidade por pouco tempo.

Bases de dados governamentais, como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - que realiza levantamentos a cada dez anos – ou Mapas Digitais da Cidade de São Paulo - com data de cobertura de maio de 2004 – são instrumentos defasados para mensurar as transformações intensas que estão acontecendo no entorno do Largo da Batata. Esse é um território transitório, não está totalmente consolidado. Seu espaço público passou por mudanças drásticas, num processo

de “arrasa quarteirão”. Categorizar mudanças rápidas é um grande desafio. A transição entre a subtração de uma construção e a adição de outra revela nuances do processo de requalificação que não se apresentam mais após a conclusão das obras. Além disso, alguns lugares nunca vão assimilar o novo tipo de ocupação que passou a ter ou os novos usuários. Fazer esta digressão após a conclusão do processo e o apagamento de todos os vestígios é muito difícil apenas com olhar de observador e, neste processo, perdem-se informações valiosas para a compreensão futura do espaço.

Por isso, em um empenho para aprofundamento teórico-metodológico do debate acerca da cidade contemporânea e suas dinâmicas espaciais e socioculturais é possível lançar mão de novas técnicas, como a prática pedestre, uma forma de explorar o território de uma maneira menos analítica e muito mais a partir da percepção<sup>10</sup>.

Neste tipo de estudo, o investigador atua meramente como expectador de fenômenos ou fatos, sem, no entanto, realizar qualquer intervenção que possa interferir no curso

---

<sup>10</sup> A prática pedestre é uma técnica derivativa da técnica observacional, que pressupõe poder captar com precisão os aspectos essenciais e acidentais de um fenômeno do contexto empírico. Os objetos de estudo devem ser

claramente definidos, de forma sistematicamente planejada, e os dados coletados devem ser minuciosamente registrados, afim de poderem ser submetidos a comprovações e controle de validade e confiabilidade.

natural e/ou no desfecho dos mesmos, embora possa, neste meio tempo, realizar medições, análises e outros procedimentos para coleta de dados. [...] É o tipo de pesquisa que envolve uma avaliação mais aprofundada das informações coletadas em um determinado estudo, na tentativa de explicar o contexto de um fenômeno no âmbito de um grupo, grupos ou população (FONTELLES et al., 2009, p.6).

Esse procedimento metodológico foi instituído a partir das interações com os atores estabelecidos, com ênfase nas narrativas cotidianas e nos aspectos amplamente compartilhados de uma dada forma de sociabilidade.

Sugere-se aqui que essa forma de conceber a prática de pesquisa e de projeto seja mais relevante em situações em que as transformações se processem rapidamente (LIMA, 2015, p.255).

A área objeto desse estudo insere-se dentro do contexto de transformações que se processam rapidamente e de ênfase nas narrativas cotidianas em contraposição (e de forma complementar) aos levantamentos analíticos realizados.

Recorreu-se, em um primeiro momento, a diversos sites de passeios coletivos da cidade de São Paulo, mas infelizmente, os passeios referentes à região de Pinheiros se concentravam

em bares da Vila Madalena, fugindo ao propósito de “práticas e atividades capazes de revelar aquilo que escapa às concepções generalizantes e, portanto, redutoras sobre a área” (LIMA, 2015, p.258).

Optou-se então por perguntar aos transeuntes e usuários do Largo quais eram os trajetos que eles faziam para chegar ali ou a partir dali. As repostas foram de trajetos ligados ao acesso aos transportes. Quando não utilizavam o metrô ali mesmo na Estação Faria Lima, no Largo da Batata, se dirigiam à Marginal Pinheiros ou ao terminal intermodal de Pinheiros, na Rua Capri, com as confluências de fluxos da Linha 4 amarela do metrô, a Linha 9 Esmeralda da CPTM e do terminal de ônibus urbano.

Levando isso em consideração, na tentativa de apreender a partir do olhar dos usuários do Largo, a forma como experimentam as ruas da cidade, foram realizados os mesmos trajetos citados. Os trajetos foram percorridos a pé tendo como ponto de partida o Largo da Batata, e o registro foi feito por meio de fotografia. Os dois percursos distintos foram: 1) do Largo da Batata a Marginal Pinheiros pela Rua Butantã. 2) do



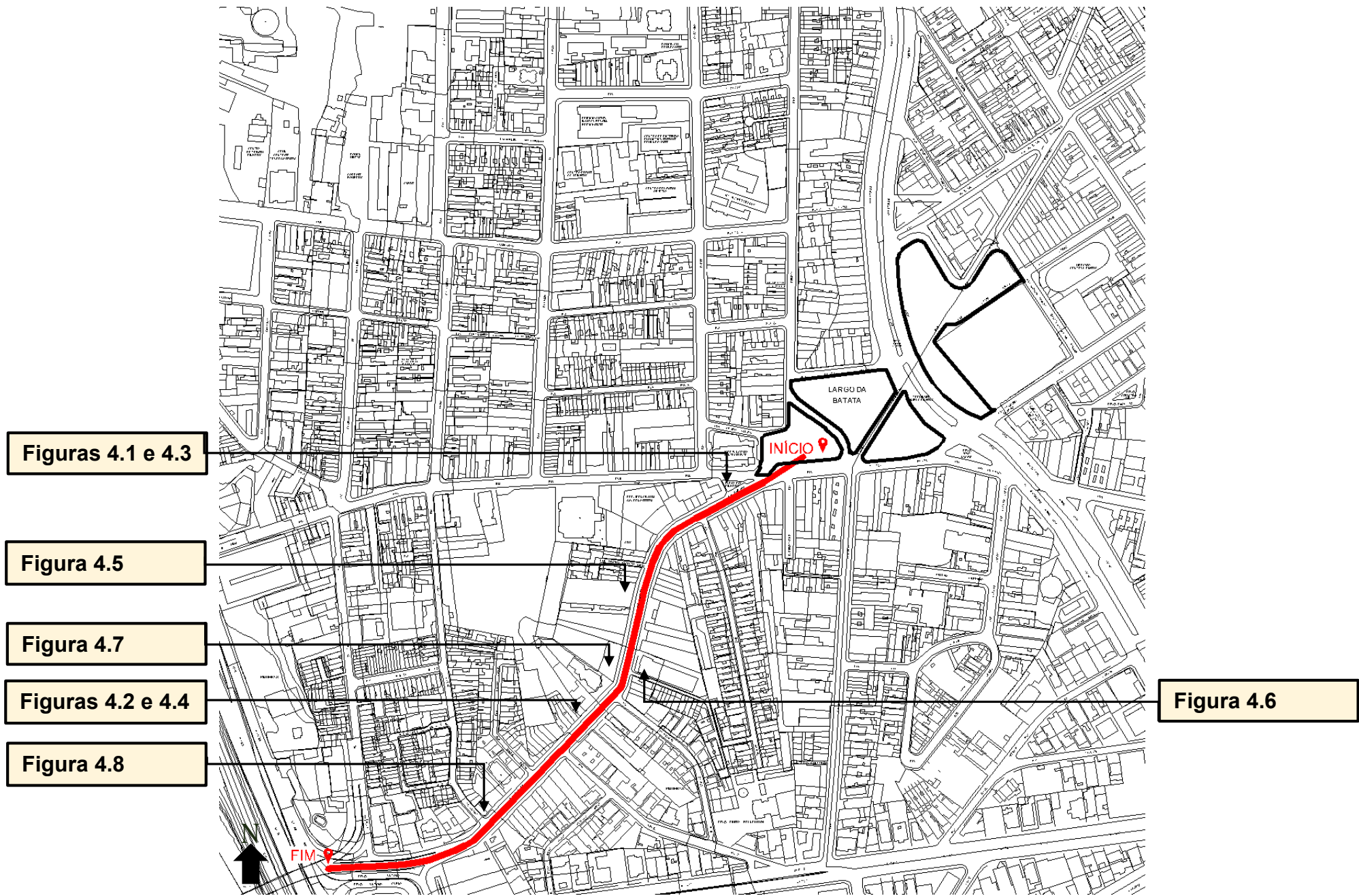
Largo da Batata até o Terminal da Rua Capri pela Rua Pais Leme.

### **Percurso 1**

O que chama a atenção e desperta a curiosidade é que mesmo se tratando de uma zona central, mesmo que o bairro de Pinheiros seja uma centralidade, é possível ver inúmeros contrastes. A coleta de imagens registradas mostra diferentes narrativas e práticas sociais.

Se de um lado a região acolhe megaempreendimentos como o Thera Faria Lima Pinheiros Residence (figura 4.1) ponto focal distinto ao longo de todo o trajeto percorrido, por outro mantém casas térreas e sobrados que contam a história do bairro. Pode ser visto lixo acumulado nas calçadas (figura 4.2) em contraposição aos canteiros de flores (figura 4.3). Pode-se experimentar trânsito intenso ou ver uma tentativa de estímulo à mobilidade urbana através do uso das bicicletas (figura 4.4). Apresenta a substituição de edifícios, modificação de estruturas urbanas, por um lado, mas promove a conservação de um pinheiro, árvore que deu nome ao bairro, em um

pequeno terreno de esquina, de outro. Notam-se empresas que fornecem espaços de trabalho compartilhados para start ups de tecnologia e serviços para empreendedores (figura 4.5) em meio a galpões industriais com janelas depredadas (figura 4.6). Percorrer elementos sólidos e vazados. Andar por concreto e vegetação. Transição entre o que é e o que será, ou o que pode vir a ser.



Mapa 4.1: Mapa do percurso 1 da prática pedestre.  
 Fonte: Dados da autora sobre base Geosampa.



Figura 4.1: Empreendimento Thera Faria Lima Pinheiros Residence.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.



Figura 4.2: Lixo e entulho nas calçadas.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.



Figura 4.3: Canteiro de flores.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.



Figura 4.4: Programa tembici – mobilidade urbana.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.

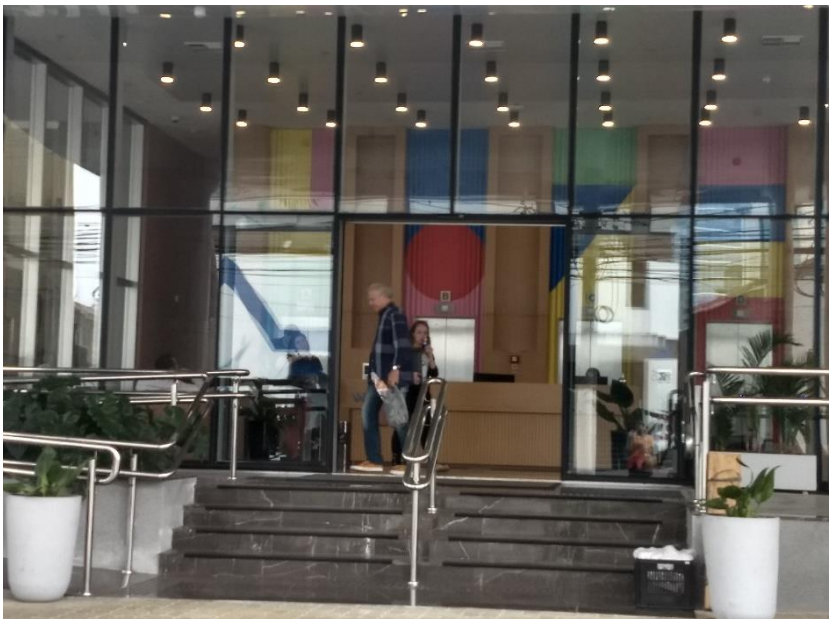


Figura 4.5: Wework - empresa que fornece espaços de trabalho compartilhados.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.



Figura4.6: Edifício com as janelas depredadas.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.



Figura 4.7: Tapumes pichados contrastando com edifício envidraçado.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.



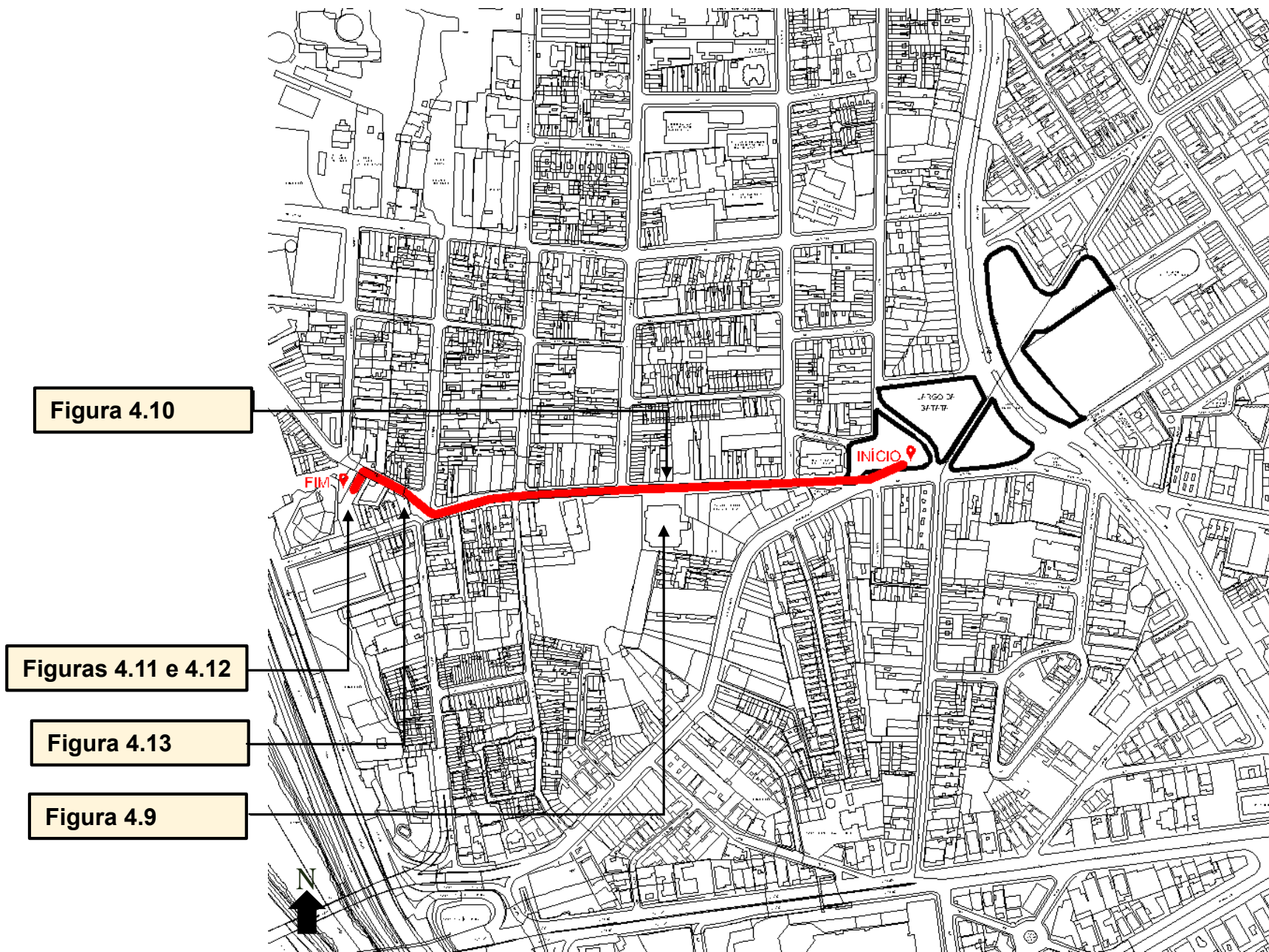
Figura 4.8: Elementos sólidos, vazados e vegetação.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.

Diferentemente e complementarmente ao percurso 1, no percurso 2 a preocupação e o olhar foi menos em relação ao edifício e mais em relação ao ser humano.

Essa experiência de percepção possibilita uma jornada onde os conflitos urbanos se misturam com a memória do local.

O percurso dois que conduz o pedestre do Largo da Batata ao terminal intermodal da Rua Capri reproduz a dicotomia passagem permanência presente no Largo, através da nota comum do transporte; antes o bonde e o terminal de ônibus no Largo da Batata, agora por trem, ônibus e metrô na Rua Capri. A preocupação com mobilidade pode ser notada nas faixas de pedestres, corredor exclusivo de ônibus, ciclista (figura 4.9), com a acessibilidade (figura 4.10), e na construção do próprio terminal intermodal (figura 4.11).

Os transeuntes percorrem o trajeto de forma precisa e objetiva no menor tempo possível. As permanências são feitas em áreas comerciais, ou como na figura 4.13 por quem faz das ruas sua morada.



**Figura 4.10**

**Figuras 4.11 e 4.12**

**Figura 4.13**

**Figura 4.9**

Mapa 4.2: Mapa do percurso 2 da prática pedestre.  
 Fonte: Dados da autora sobre base Geosampa.



Figura 4.9: Faixa de pedestres, corredor exclusivo de ônibus e ciclista – preocupação com a mobilidade urbana.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.



Figura 4.10: Rampa – acessibilidade.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.





Figura 4.11: Terminal Intermodal Rua Capri.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.

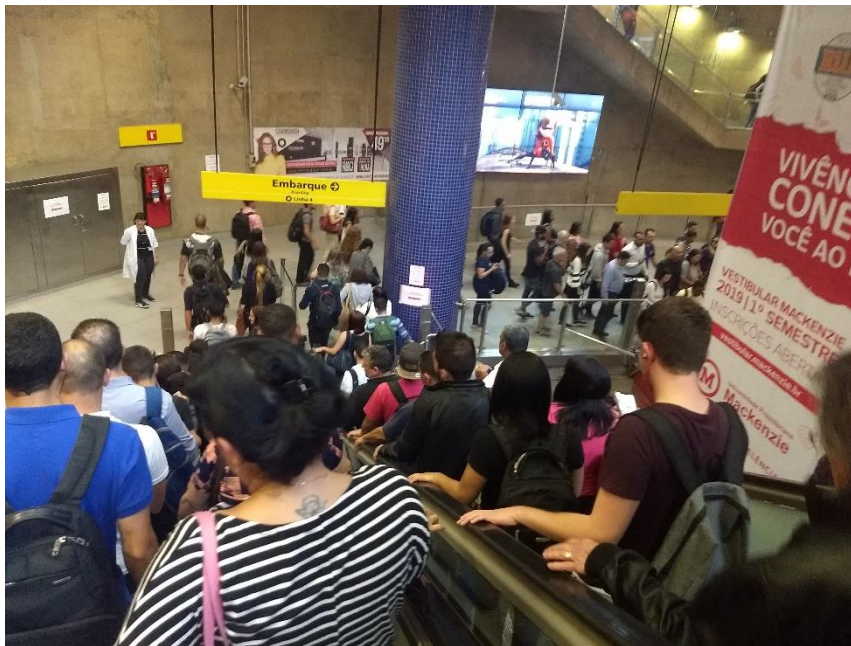


Figura 4.12: Estação Pinheiros da Linha Amarela do Metrô.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.



Figura 4.13: Permanências na rua.  
Fonte: Foto da autora, Nov. 2018.

Ao longo do trabalho foi proposta uma discussão em torno das ações sobre o espaço público, primeiramente através dos instrumentos urbanísticos, depois da história do Largo e o palimpsesto de seus diversos usos e das memórias nele construídas. Evoluindo-se para os usos atuais e da convergência de movimentos populares e de coletivos urbanos que propuseram insurgências e ações colaborativas de urbanismo tático reunindo uma diversidade de atores e usos na centralidade de Pinheiros.

Entender esses novos sujeitos inseridos num contexto histórico foi fundamental para apreender como seus modos de agir e pensar influenciam no cotidiano dos espaços urbanos. Por meio da prática pedestre foi possível integrar a constituição física e existencial do Largo da Batata e entorno. Assim, pode-se pensar as cidades como o lugar da construção de identidade das diferenças.

O lugar é um espaço construído como consequência da vida das pessoas e grupos que nele convivem, como trabalham, produzem e fazem usufruto daquele espaço. A história está intrincada e deixa marcas tanto nas pessoas quanto no lugar, singularizando-o. O cotidiano e a própria vivência dão feição

ao lugar, resgatando os sentimentos de identidade e pertencimento. É por meio do processo de apropriação e significação dos lugares que construímos a identidade do lugar, tornando-o simbólico.

Segundo Enric Pol e Sergi Valera (1999 apud PONTE et al., 2009, p.346) existem dois processos de apropriação do espaço:

[...] apropriação *a priori* são ações majoritariamente governamentais que visam promover ou propor a criação ou transformação do entorno, a partir de uma direção ou intencionalidade determinada. [...] Apropriação *aposteriori* se refere aos espaços que foram ao longo do tempo e do uso se caracterizando como referenciais nodais no cotidiano de uma coletividade.

No caso do Largo da Batata tivemos ações governamentais que causaram grande impacto no entorno, mas foi a apropriação cotidiana da coletividade que tornou um lugar comum em outro significativo. Isso implica pensar os espaços planejados como passíveis de outras significações

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Pode-se concluir que os diversos instrumentos urbanísticos estudados, como o zoneamento urbano, a operação urbana e o concurso para projetos urbanos, decorreram de ideias baseadas em experiências estrangeiras, cujas estruturas, físicas, financeiras e culturais eram e continuam a ser muito distintas da realidade brasileira e carecem de adaptações as realidades do território nacional para garantirem sua efetividade.

Constatou-se que tem-se produzido tentativas de inovação na elaboração e aplicação de algumas ferramentas urbanísticas, como o zoneamento urbano de São Paulo de 2016, que buscou a participação popular para superar os problemas da cidade e abarcar as complexidades do processo de urbanização e de (re)construção e apropriação dos espaços públicos.

Foi analisado que mesmo que as operações urbanas sejam instrumentos legais de planejamento urbano, elas se afastam definitivamente das intervenções em pequena escala e acabam restringindo-se a setores em que haja efetivamente interesse da iniciativa privada em investir, aumentando assim

a desigualdade. Além disso, são passíveis de críticas porque mesmo sendo fruto de um pacto público-privado os investimentos realizados pelo poder público são de ordem de grandeza superiores aos valores ressarcidos. O Poder Público também não assume o controle do uso do solo como um todo e em última instância do interesse coletivo, em função de interesses localizados manifestos por grupos econômicos e pressão de particulares. Assim, o Poder Público acaba não distribuindo a mais valia urbana de forma equitativa e nem desempenhando o papel de mediador entre os conflitos / interesses urbanos, sendo apenas um facilitador das operações do mercado imobiliário.

Ao longo do trabalho foi proposta uma discussão em torno das ações de transformação no espaço público, e no Largo da Batata e entorno de forma específica, de seus diversos usos e das memórias nele construídas.

Foi apresentado o diagnóstico dos usos dos imóveis, gabaritos e vacância da região do Largo da Batata, através de uma série de registros documentais, fotográficos e mapas do objeto de estudo, com visitas ao local. Foi feito pré e pós-processamento

dos dados com auxílio de ferramentas gráficas como Google street view, Google maps, AutoCad e Photoshop.

Esse método aplicado possibilitou a percepção clara sobre as transformações urbanas que vem ocorrendo no entorno do Largo da Batata de forma bastante acelerada e possibilitou a elaboração de mapas síntese como fundamentação e compreensão acerca dos fenômenos urbanos que ali ocorrem.

Após o método analítico da área objeto do estudo, foi realizada a prática pedestre como forma de entender os novos sujeitos inseridos nesse contexto, afim de apreender como seus modos de agir e pensar influenciam no cotidiano dos espaços urbanos. Por meio da prática pedestre foi possível integrar a constituição física e existencial do Largo da Batata e entorno. Com isto, espera-se ter contribuído para a reflexão sobre como abordar espaços em transformação na cidade contemporânea, assim como ter revelado a importância do tempo na captura da memória viva expressa pela arquitetura e o urbanismo dos lugares.

## BIBLIOGRAFIA

ALVIM, Angélica AT Benatti; ABASCAL, Eunice Helena Sguizardi; MORAES, Luís Gustavo Sayão de. Operação Urbana Consorciada e Projeto Urbano em São Paulo: Limites e Desafios. **Rio de Janeiro: I ENANPARQ**, 2010.

ALVIM, Angélica AT Benatti; ABASCAL, Eunice Helena Sguizardi; MORAES, Luís Gustavo Sayão de. Projeto urbano e operação urbana consorciada em São Paulo: limites, desafios e perspectivas. **Cadernos Metrópole**, v. 13, n. 25, 2011.

AMARAL, Antônio Barreto. **O bairro de Pinheiros**. Departamento de Cultura da Secretaria de Educação e Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1969.

ANDERSON, L. **Guidelines for preparing urban plans**. Chicago: American Planning Association, 1995.

AZEVEDO, Eurico de A. Parcerias no serviço Público Municipal. In: Fundação Prefeito Faria Lima – Cepam. **O Município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo. p.65-76. 1999.

BIDERMAN, Ciro; SANDRONI, Paulo; SMOLKA, Martin O. Avaliação do impacto das grandes intervenções urbanas nos preços dos imóveis do entorno: o caso da Operação Urbana Consorciada Faria Lima. **Série para discussão CEPESP-GVPesquisa**, 2005.

BRASIL: **Edital do Concurso Público Nacional - Reversão Urbana do Largo da Batata**. 2002.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de julho de 2001. Estatuto da Cidade e Legislação Correlata**. – 2. Ed., atual. – Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002.

CALDEIRA, Daniel Ávila. **Largo da Batata: transformações e resistências**. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

CAMPOS, Eudes. A vila de São Paulo do campo e seus caminhos. **Revista do arquivo Municipal**. São Paulo. v. 204, p.11-34. 2006.

CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano: vol. 1 Artes de fazer. **Petrópolis: Vozes**, 1994.

CONCURSO PUBLICO NACIONAL RECONVERSÃO URBANA DO LARGO DA BATATA. ATA. São Paulo, 2002.

CONCURSO PUBLICO NACIONAL RECONVERSÃO URBANA DA REGIÃO DO LARGO DA BATATA, PARA SOLUÇÕES URBANÍSTICAS E ARQUITETURA. EDITAL. São Paulo, 2002.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli. "The metropolis of an elite society". In: **Segbers, K.; Raiser, S. e Volkmann, K. The Making of Global City Regions. A comparison of Johannesburg, Mumbai, São Paulo and Shanghai**. Londres: Johns Hopkins. 2006.

DE VOCÊ, A. BATATA PRECISA. **Ocupe Largo da Batata. Como fazer ocupações regulares no espaço público**. 2015.

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e zoneamento: São Paulo, 1947-1972**. Edusp, 2005.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **A Emurb versus a construção da cidade democrática**. 2002. Disponível em: [www.dossiebrasil.org/forum/mural](http://www.dossiebrasil.org/forum/mural) Acesso em 10 agosto 2018.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **São Paulo: o mito da cidade-global**. 2003. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

FISCHELL, W. A. An Economic History of Zoning and a Cure for its Exclusionary Effects. **Urban Studies**, v. 41, n. 2, p. 317–340, 2004.

FONTELLES, Mauro José; SIMÕES, Marilda Garcia; FARIAS, Samantha Hasegawa; FONTELLES, Renata Garcia Simões. Metodologia da pesquisa científica: diretrizes para a elaboração de um protocolo de pesquisa. **Revista Paraense de Medicina**, v. 23, n. 3, p. 1-8, 2009.

FRASCINO, Tito Lívio; WAISMAN, Jaime; FERIANCIC, Gabriel. Renovação urbana e mobilidade: o projeto do Largo da Batata. In: **Brasília, Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, ponencia apresentada en el 19 Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito**. 2013.

GADELHA, Nair D`Aquino Fonseca. **São Paulo, modernidade e centralidades espaciais: intervenção pública, intervenção urbana e segregação sócio-espacial**. Dissertação (Mestrado). PUCSP, São Paulo, 2004.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JUERGENSMEYER, Julian Conrad; ROBERT, Thomas. **Land use planning and development regulation law**. St. Paul: Thomson West, 2003.

KOURY, Ana Paula; CAVALLARI, Talita Veiga. Desenvolvimento urbano em áreas de fronteira: o caso do Itaim Paulista. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 10, 2018.

LEIS MUNICIPAIS DE SÃO PAULO. **LEI Nº 11.732/95**. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/leiordinaria/1995/1174/11732/lei-ordinaria-n-11732-1995>> Acesso em 17 Jul. 2018.

LEUNG, Hok-Lin. **Land use planning made plain**. Toronto, University of Toronto Press, 2002.

LIMA, Carlos Henrique Magalhães. Narrativa e experiência do outro: um rolê afetivo no Complexo do Alemão. **Oculum Ensaios**, v. 12, n. 2, p. 255-268, 2015.

LYNDON, Mike; GARCIA, Antony. **Tactical Urbanism**. Washington: Island Press, 2015.

MARICATO, Ermínia; FERREIRA, João Sette Whitaker. Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade. **Estatuto da Cidade e Reforma Urbana, novas perspectivas para as cidades brasileiras**. Porto Alegre: Sergio Fabris Editora, 2002.

MASCARENHAS, Luísa Prado. **Reconversão urbana do Largo da Batata: revalorização e novos conteúdos da centralidade de Pinheiros**. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

MAZIVIERO, Maria Carolina; ALMEIDA, Eneida de. Urbanismo Insurgente: ações recentes de coletivos urbanos ressignificando o espaço público na cidade de São Paulo. **São Paulo: XVII ENANPUR**, 2017.

MENDES, Luís. A regeneração urbana na política de cidades: inflexão entre o fordismo e o pós-fordismo. **Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 5, n. 449, p. 33-45, 2013.

MONTANDON, Daniel Todtmann. **Operações Urbanas em São Paulo: da negociação financeira ao compartilhamento equitativo de custos e benefícios**. 2009. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

MOREIRA, Ligia Martelli. **Operações Urbanas em São Paulo – Estudo de caso Faria Lima-Berrini**. Dissertação (Mestrado). Universidade Mackenzie, São Paulo, 1998.

MOREIRA, Ligia Martelli. **As operações urbanas Faria Lima em São Paulo e a mobilidade do pedestre nas calçadas**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

MOZAS, J. El espacio público como campo de batalla. **In: a+t revista independente de arquitetura e tecnologia**. Número 30, Outubro, 2011.

NERY JUNIOR, J. M. **O Zoneamento Como Instrumento de Segregação em São Paulo**. São Paulo, p. 171-198, 2005.

PESSOA, Laura C. R.; BÓGUS, Lúcia. Valorização imobiliária e renovação urbana: o caso das Operações Urbanas Consorciadas Faria Lima e Água Espraiada. **Vitruvius**. Ano 08, Dezembro, 2007.

PESSOA, Laura CR; BÓGUS, Lucia MM. Valorização imobiliária e renovação urbana: o caso das Operações Urbanas Consorciadas Faria Lima e Água Espraiada. **Arquitextos, Texto Especial**, n. 452, 2009.

PETRONE, Pasquale. **Pinheiros–aspectos geográficos de um bairro paulistano**. São Paulo: EDUSP, 1963.

PONTE, Alexandre Quintela; BOMFIM, Zulmira Áurea Cruz; PASCUAL, Jesus Garcia. Considerações teóricas sobre identidade de lugar à luz da abordagem histórico-cultural. **Psicologia Argumento**, v. 27, n. 59, p.345-354, 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Operação Urbana Consorciada Faria Lima**. São Paulo, 2010. Disponível em:<[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/sp\\_obras/operaco\\_es\\_urbanas/index.php?p=37057](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/sp_obras/operaco_es_urbanas/index.php?p=37057)> Acesso em 23 Dez. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Operações Urbanas Consorciadas**. São Paulo, 2012. Disponível em:<[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/sp\\_obras/operaco\\_es\\_urbanas/index.php?p=37057](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/sp_obras/operaco_es_urbanas/index.php?p=37057)> Acesso em 14 Jul. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Operação Urbana Consorciada Faria Lima. Caderno da diretoria de gestão das operações urbanas**. São Paulo, 2016. Disponível em:<[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/de\\_senvolvimento\\_urbano/sp\\_urbanismo/arquivos/OUCFL\\_caderno\\_GESTAOURBANA.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/de_senvolvimento_urbano/sp_urbanismo/arquivos/OUCFL_caderno_GESTAOURBANA.pdf)> Acesso em 15 Dez. 2018.

REALE, Ebe. **Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos**. Livraria Pioneira Editora, 1982.

ROLNIK, Raquel; LOPES, Mathews Vichr. 100 anos de zoneamento: ainda faz sentido? In: **OBSERVASP**. 29 de Nov. 2016. Disponível em: <https://observasp.wordpress.com/2016/11/29/100-anos-de-zoneamentoainda-faz-sentido/> Acesso em 10 Jul. 2018.

SABOYA, Renato. Zoneamento e planos diretores. V.2.0 – Parte I e II. **Urbanidades: Urbanismo, Planejamento Urbano e Planos Diretores**, 2018.

SALES, Pedro M. R. "Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto. Parte 1. Introdução". **Arquitextos**, Texto Especial nº 295. São Paulo, Portal Vitruvius, abril 2005.

SALES, Pedro M. R. "Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto. Parte 2. Operação Urbana Faria Lima: relatório de avaliação crítica". **Arquitextos**, Texto Especial nº 300. São Paulo, Portal Vitruvius, abril 2005.

SASSEN, Saskia. As diferentes especializações das cidades globais. **Cidades sul-americanas: assegurando um futuro urbano**. São Paulo: Imprensa Oficial, p. 4-6, 2008.

SASSEN, Saskia. **The global city: New York, London, Tokyo**. Princeton: Princeton University Press. 1991.

SCHIFFER, Sueli Ramos. Novos instrumentos de gestão urbana: entre as transformações socioeconômicas e a participação de organizações sociais. In: **52o. Congresso Internacional de Americanistas**. 2006.

SCHIPANI, Mariana Luiza. **Conexão, Memória e Permanência: Espaço Cultural Largo da Batata**. Trabalho final de Graduação. Universidade São Judas Tadeu, 2016.

SOBRAL RODRIGUES, Laura. **Isso não é um evento uma análise sobre a dinâmica de uso dos espaços públicos contemporâneos: estudo de caso-o Largo da Batata**. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

SOMEKH, Nádia. **Agência de desenvolvimento e propostas para o centro de São Paulo**. Entrevista. In: SCHICCHI, Maria Cristina; BENFATTI, Denio; MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro (Orgs). **Urbanismo: dossiê São Paulo-Rio de Janeiro**. 2003.

VANNUCHI, Luanda Villas Boas. São Paulo, da cidade de muros à cidade ocupada: insurgências e contradições. **São Paulo: XVII ENANPUR**, 2017.

VASCONCELLOS, Lélia Mendes de; MELLO, Maria Cristina Fernandes de. Terminologias em busca de uma identidade. **Revista de Urbanismo e Arquitetura**, v. 6, n. 1, 2008.



## **ANEXO 1**

### *PUBLICAÇÃO EMPRESA MUNICIPAL DE URBANISMO - EMURB Nº 91.501 DE 15 DE JANEIRO DE 2002*

---

EDITAL DE CONCURSO PUBLICO NACIONAL -  
RECONVERSÃO URBANA DA REGIAO DO LARGO DA  
BATATA, PARA SOLUÇÕES URBANISTICAS E  
ARQUITETURA.

PUBLICAÇÃO 91501/02 - EMURB

A PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, por meio da SEMPLA - SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO, da EMURB - EMPRESA MUNICIPAL DE URBANIZAÇÃO e da SECRETARIA DE IMPLEMENTAÇÃO DAS SUBPREFEITURAS e A.R.PI. - ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DE PINHEIROS, entidades Promotoras, faz saber que institui, juntamente com o INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL, DEPARTAMENTO DE SÃO PAULO - IAB/SP, entidade Organizadora, o presente CONCURSO PÚBLICO NACIONAL - RECONVERSÃO URBANA DO LARGO DA BATATA, em busca de soluções de urbanismo e arquitetura, adequadas,

inovadoras e econômicas, para a região objeto de Operação Urbana, Lei 11.732/1995, de acordo com o Regulamento do concurso e nos termos da legislação brasileira vigente, obedecidas as seguintes condições:

#### 1. Do Objeto do Concurso

O presente Concurso tem por objeto a seleção de propostas de reconversão urbana para a ÁREA-FOCO, devendo ser considerados os seguintes aspectos:

- A valorização, em quantidade e qualidade, dos espaços públicos destinados à circulação, acessibilidade, estar, lazer, cultura, especialmente em função dos fluxos de pedestres, incluindo tratamento paisagístico e possíveis desapropriações, se necessário;
- Alteração e reformulação do sistema viário com estudo de alternativas para o tráfego da área;
- A proposição em espaços públicos existentes ou propostos e/ou sugestão em áreas privadas de elementos arquitetônicos e/ou escultóricos marcantes, de forma a promover a constituição de um conjunto urbano de referência na escala da metrópole;

- A articulação física e formal dos elementos de infraestrutura, parcelamento do solo, traçado da malha de circulação, espaços abertos e edificações, e hipóteses de nova configuração volumétrico-arquitetônica e funcional das quadras lindeiras ao Largo.

- O projeto de implantação da Estação Faria Lima da Linha 4 do Metrô, financiada pelo Estado e pelo BNDES, bem como o remanejamento dos terminais de ônibus Municipais e Intermunicipais e a conexão com os trens urbanos da CPTM, prevendo-se espaço de transbordo e acomodação dos ônibus de passagem e sua articulação com o fluxo de passageiros do metrô, conforme proposta da Secretaria Municipal de Transportes;

- Quantificação e pré-orçamento da implantação da proposta tendo como limite valor da ordem de R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de Reais) para a reestruturação e eventual ampliação, por desapropriação, das áreas públicas, a serem investidos prioritariamente na ÁREA-FOCO;

- Compatibilidade das propostas com as normas urbanísticas estabelecidas na Lei Municipal nº 11.732/95 - Operação Urbana Faria Lima e com toda a legislação urbanística

municipal vigente, de tal forma que essas propostas possam ser implementadas sem depender de qualquer alteração de legislação.

## 2. Dos Requisitos para a Participação e Habilitação

2.1 Poderão participar profissionais diplomados, legalmente habilitados e registrados no Sistema CONFEA/CREA's, residentes e domiciliados no país, em pleno gozo de seus direitos profissionais;

2.2 Estão impedidos de participar do presente Concurso os dirigentes e funcionários ou empregados vinculados a SEMPLA/EMURB, SIS/ARPI - Entidades Promotoras, os membros da Direção do Instituto de Arquitetos do Brasil - Departamento de São Paulo, os integrantes da Coordenação do Concurso e da Comissão Julgadora, assim como seus sócios, assistentes, colaboradores, chefes diretos ou parentes em primeiro grau assim considerados pelo Decreto 83.080 de 29/01/79.

## 3. Área de Intervenção

"Área-foco": projeto de reordenação urbanística através de intervenção em espaços públicos, existentes ou a serem

criados, podendo ser ou não acompanhado de sugestão de nova configuração da volumetria e partido arquitetônico para novas edificações, centrado na atuação direta e própria do poder público, e onde prioritariamente devem ser utilizados os recursos disponibilizados para a intervenção, sempre com base na legislação urbanística municipal vigente, sem depender para sua exequibilidade de qualquer alteração dessa legislação, compreendendo o seguinte perímetro:

No sentido anti-horário - desde o entroncamento da Rua Padre Carvalho com a Rua Paes Leme, em direção à Rua dos Pinheiros, Rua Orlando Vessoni, Rua Sebastião Gil, à esquerda a Rua Cunha Gago, Rua Coropés, Rua Fernão Dias, Rua Tucambira, fechando o perímetro pela Rua Padre Carvalho até a Rua Paes Leme.

"Área-referência": caracterização de esquemas de articulação físico, formal e funcional com a "área-foco", tendo em vista que o perímetro da primeira abriga uma imbricada rede de usos e equipamentos institucionais e sócio-culturais. Área onde secundariamente podem ser aplicados os recursos disponíveis.

Esta área tem como limites a Avenida Marginal do Rio Pinheiros, Avenida Prof. Frederico Hermann Júnior, Avenida Pedroso de Moraes, Rua dos Pinheiros, Avenida Faria Lima e Avenida Eusébio Matoso.

#### 4. Inscrições

4.1 As inscrições para o presente Concurso serão realizadas com o envio da FICHA DE INSCRIÇÃO, por fax ou via postal, e-mail ou ainda diretamente na sede do IAB/SP, devidamente preenchida com letras gráficas legíveis, aos cuidados da Coordenação do Concurso, para o seguinte endereço:

INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL

DEPARTAMENTO DE SÃO PAULO

Concurso Nacional EMURB/IAB

Rua Bento Freitas, 306 - 4o andar

CEP: 012220-000, São Paulo, SP

Tel. fax (11) 3259-6149, 3259-6866, 3259-6597

E-mail [iabsp@iabsp.org.br](mailto:iabsp@iabsp.org.br)

4.2 Será cobrada na inscrição a taxa de R\$ 180,00 para não sócios e de R\$ 50,00 para os sócios do IAB em situação regular junto à entidade. Esta taxa poderá ser recolhida diretamente na sede do IAB/SP ou paga para o banco Banespa, Agência 083-13, conta 02275-9.

4.3 A ficha de inscrição deverá ser acompanhada de cópia da carteira do CREA, além do recibo da taxa de inscrição. Os inscritos por fax ou e-mail deverão enviar estes documentos por correio.

4.4 As inscrições serão realizadas de 15 de janeiro de 2002 a 01 de março 2002.

4.5 O material do Concurso será enviado por correio para os profissionais que não fizerem sua inscrição diretamente no IAB/SP.

4.6 As inscrições serão realizadas por um único profissional que responderá pela equipe.

#### 5. Apresentação dos trabalhos

Deverão ser apresentados de acordo com o que determina o Regulamento próprio do Concurso até o dia 03 de abril de 2002 na sede do IAB/SP.

#### 6. Comissão Julgadora

6.1 A composição da Comissão Julgadora será informada aos inscritos assim que os convidados confirmarem sua participação.

6.2 A Comissão Julgadora poderá convocar tantos consultores quantos julgar necessário, porém será especialmente assistida por técnicos de planejamento da Prefeitura além de especialistas para a verificação da exequibilidade e viabilidade econômica - financeira da implantação de cada proposta.

#### 7. Coordenadores

Serão coordenadores do Concurso os arquitetos José Carlos Ribeiro de Almeida e Marta Maria Lagreca de Sales.

#### 8. Premiação

8.1 Serão concedidos os seguintes prêmios:

Primeiro Colocado - R\$ 80.000,00

Segundo Colocado - R\$ 40.000,00

Terceiro Colocado - R\$ 20.000,00

8.2 A Comissão Julgadora poderá ainda conceder tantas Menções ou Destaques quantas julgar merecidas.

8.3 A equipe classificada em primeiro lugar será contratada no prazo de 45 dias após a divulgação do resultado do Concurso. No caso de, por qualquer motivo superveniente, não se efetivar o contrato com esta equipe, será contratada a segunda colocada e assim sucessivamente.

8.4 O valor do contrato será pré-estabelecido e comunicado aos inscritos juntamente com os documentos complementares a serem enviados.

8.5 Com base nos pareceres da Comissão Julgadora e com anuência da EMURB, poderão ser incorporadas ao projeto definitivo, a ser desenvolvido pela equipe vencedora, soluções parciais apresentadas por outros projetos premiados ou que tenham recebido destaque.

## 9. Cronograma

Será observado o seguinte cronograma:

Início das inscrições 15 de janeiro de 2002

Encerramento das Inscrições 01 de março de 2002

Limite para consultas 02 de março de 2002

Entrega dos Projetos 03 de abril de 2002

Resultado Final 12 de abril de 2002

Assinatura do Contrato 29 de abril de 2002

Entrega do Projeto Básico 13 de junho de 2002

Licitação da Obra 20 de junho a 20 de setembro de 2002

Entrega do Projeto Executivo 20 de setembro de 2002

## 10. Disposições gerais

10.1 Mais informações poderão ser obtidas no site do IAB [www.iabsp.org.br](http://www.iabsp.org.br), ou nos Departamentos do IAB.

10.2 Integram as normas deste Concurso, além do Edital, o Regulamento e o Termo de Referência com os anexos que serão fornecidos aos concorrentes no ato da inscrição.

10.3 O contrato entre a EMURB e o vencedor do concurso poderá ser celebrado com pessoa jurídica com a qual o arquiteto inscrito tenha vínculo legalmente formalizado.

10.4 O contrato refere-se aos projetos completos de desenho urbano, paisagismo, edificações, equipamentos urbanos e outros eventuais, com todos os projetos complementares.

10.5 O contrato com os profissionais observará, no que couber, todas as disposições das Leis Federais 5.194 de 24/12/1966 e 9.610 de 19/02/1998 relativamente a direitos autorais.

10.6 A inscrição e a posterior entrega dos trabalhos implicam na integral aceitação por parte dos inscritos dos termos deste Edital, do Regulamento e demais bases que regulamentam este Concurso.

10.7 Fica eleito o foro de São Paulo para dirimir quaisquer aspectos de ordem legal.

Marta Suplicy

Prefeita

Prefeitura do Município de São Paulo

Jorge Wilhelm

Secretário

Secretaria Municipal de Planejamento Urbano

Pelo Órgão Promotor

Maurício Faria

Presidente

Empresa Municipal de Urbanização - EMURB

Pelo Órgão Promotor

Gilberto Belleza

Presidente

Instituto de Arquitetos do Brasil

Departamento de São Paulo

Pela Entidade Organizadora

Fonte: Prefeitura de São Paulo – Casa Civil do Gabinete do Prefeito

Disponível

em:

<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/publicacao-empresa-municipal-de-urbanismo-91501-de-15-de-janeiro-de-2002>,

acesso em 16/12/2018.

## **ANEXO 2**

### **Ata**

Concurso Público Nacional Reconversão Urbana do Largo da Batata

#### ***São Paulo, 13 de maio de 2002***

No dia 30 de abril de 2002, último dia para entrega, foram recebidos na sede do IAB-SP 36 projetos e posteriormente recebidos pelo correio mais oito. No dia 2 de maio foi entregue na sede mais um trabalho. Três trabalhos foram considerados fora de prazo, aquele entregue na sede somente no dia 2 de maio, alegando seus autores que não foi possível entregá-lo ou despachá-lo até as 18:00 horas do dia 30 por culpa do Correio e do trânsito e outros dois que foram postados fora de prazo.

A Comissão Julgadora recebeu, portanto, 42 trabalhos para julgamento.

No dia 3 de maio às 9:00 horas, a Comissão Julgadora composta pelos arquitetos Carlos Maximiliano Fayet, Eduardo Leira, Fábio Penteado, Jorge Wilhelm e Regina Prósperi Meyer reuniu-se na sede do IAB e após tomarem conhecimento do

conjunto dos projetos, reuniram-se com o Presidente Maurício Faria e o Diretor de Desenvolvimento, Horácio Galvanese, da EMURB e o Secretário de Planejamento do Município, Jorge Wilhelm, que fizeram uma rápida exposição sobre a área em estudo e a expectativa da Prefeitura quanto ao Concurso. O Presidente do IAB, Gilberto Belleza, após saudar e agradecer os membros da Comissão, teceu rápidas considerações sobre os concursos organizados pelo IAB-SP e especialmente sobre o teor das atas, que tem tido a preocupação de dar o maior número possível de informações sobre o processo de julgamento, de interesse do conjunto dos concorrentes e não apenas dos classificados.

Depois disso, os membros da Comissão, acompanhados pelos arquitetos coordenadores e pelo Diretor de Desenvolvimento da EMURB, percorreram toda a área sendo informados de suas características e problemas.

Retornando ao IAB, os membros da Comissão Julgadora, individualmente, examinaram os 42 trabalhos, fazendo suas anotações e propostas de eliminação em função de critérios próprios. No final do dia reuniram-se, apresentando cada um sua visão do conjunto dos trabalhos e suas propostas, sendo

estas discutidas quanto aos que deveriam ser eliminados e os que deveriam continuar a ser analisados.

Nessa primeira rodada, decidiram manter em julgamento os seguintes trabalhos: 1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 38, 40 e 41, encerrando os trabalhos às 19.30 horas.

No dia 4 de maio a Comissão Julgadora iniciou seus trabalhos às 9,30 horas. Discutindo a necessidade de se considerar como critério principal a exequibilidade dos projetos e a possibilidade de sua implantação a curto prazo, sendo fundamental que fossem analisados sob a ótica do quanto, em cada um, cabe à intervenção direta da Prefeitura, portanto factível imediatamente e o quanto depende da iniciativa privada, como empreendimento realizado em consequência da indução motivada pela intervenção. Foi também lembrado que cabe ao júri, além da seleção do melhor projeto pela sua adequação ao programa e qualidades próprias, a seleção de um arquiteto (ou equipe) sendo portanto critério primordial o reconhecimento de sua maturidade. Outro aspecto levantado foi a necessária integração entre a proposta de intervenção e o Metrô.

Após análise detalhada e discussão de todos os projetos pelo conjunto da Comissão, foram retirados outros projetos, continuando em julgamento os de números: 5, 7, 11, 12, 17, 19, 20, 21, 24, 28, 29, 31, 32 e 40. Prosseguindo a discussão foram retirados os trabalhos de números 7, 29 e 32, continuando em análise 11 trabalhos. Estes foram cotejados e discutidos sendo então retirados os trabalhos de números: 17, 19, 20 e 31, continuando em julgamento os de números: 5, 11, 12, 21, 24, 28 e 40, encerrando os trabalhos às 19,00 horas.

No dia 5 de maio, os trabalhos tiveram início às 9,00 horas com a presença do consultor, engenheiro civil Márcio Jardim, para verificação dos orçamentos e da exequibilidade e viabilidade técnica das soluções propostas. A análise do consultor limitou-se apenas a verificar se os orçamentos não apresentavam alguma imprecisão séria que inviabilizasse a sua realização, seja pelo tempo exíguo disponível para esta avaliação, seja por terem sido elaborados pelos concorrentes sem disporem de todos os dados necessários, ou seja por se tratar de projetos ainda em etapa inicial.

A Comissão Julgadora iniciou seus trabalhos discutindo questões como o direito autoral no caso de se propor a



inclusão de soluções de um projeto no outro, como previsto no Regulamento e a desafetação de áreas públicas para usos privados. Levantou-se ainda a possibilidade das declarações de utilidade pública das áreas propostas para desapropriação, ao serem aprovadas, já discriminarem aquelas que passarão ao domínio da EMURB para fins de empreendimentos privados, por meio de licitação, obedecendo ao previsto no projeto premiado e, se for o caso, até aos projetos posteriormente contratados.

Os 7 projetos remanescentes do dia anterior foram analisados, restando apenas os de números 5, 21, 24, 28 e 40. Depois disso, antes da deliberação final, os membros da Comissão reviram todos os projetos já eliminados, confirmando a seleção já feita. Entre estes, deliberou destacar dois com Menção, sem ordem classificatória e os três premiados, que são os seguintes:

O trabalho nº 5 que recebe Menção, focaliza os dois setores Norte e Sul do Largo, utilizando de forma enfática um grande edifício pórtico para demarcar o lugar. O pórtico intercepta outro volume maior constituindo o conjunto dos dois prédios um volume expressivo e de bom desenho. Mantém a Rua

Cardeal Arcoverde com seu fluxo de tráfego, que foi interrompida em muitos projetos para evitar que os espaços do largo fossem seccionados por ela. Apresenta, no entanto, uma excessiva área pedestrianizada. O consultor elogiou o orçamento como sendo o melhor elaborado de todos que examinou, o mais consistente e completo, “abrindo” os itens apresentados e não os considerando “em bloco de atividades” como os demais.

O projeto nº 21, que também é destacado com Menção, apresenta interessante balizamento noturno com estruturas translúcidas formando “lanternas urbanas”. Estuda configurações tipológicas para transformação das quadras ao longo do tempo e introduz permeabilidade ao seu interior. Propõe habitações de interesse social baseadas na legislação existente, ou seja, recorre à Operação Urbana, inclusive reservando o percentual de 7% para cultura. O projeto propõe transformações graduais, porém amplas, da área, projetualmente induzidas, sempre se referindo à Operação Urbana Faria Lima e coerente com as intenções desta lei. Apresenta interessantes soluções de balizamento do espaço

urbano amorfo, tanto diurnos por meio de árvores, como noturno, por volumes luminosos.

Projeto nº 24 – Classificado em 3º lugar. O projeto apresenta integração transversal dos dois setores do Largo, tanto o Norte como o do Largo de Pinheiros até a Faria Lima. Apresenta com clareza a estrutura viária e propõe solução muito bem elaborada de estacionamentos, formando bulevares que pode ser aproveitada no futuro. É uma proposta bem elaborada de situações intra-bairro. Seu orçamento é consistente apesar do volume problemático de desapropriações para os bulevares/estacionamentos, preocupando ainda o grande número de áreas remanescentes e as edificações seccionadas pelas desapropriações.

Projeto nº 28 – Classificado em 2º lugar – Apresenta tratamento adequado dos espaços públicos, usando o desenho urbano para restabelecer conexões. Cria um forte elemento transversal deslocando o foco principal da intervenção entre a igreja e a estação do Metrô, tendo optado por uma nova polaridade. Propõe um edifício principal de uso misto, ou seja público/privado. As desapropriações propostas são complexas, o que resultaria em demora na sua

implantação. A Comissão se ressentiu da falta de cotas que facilitariam a análise e da solução para descer da cota 727 da praça para a 720 do Metrô.

Projeto nº 40 – Classificado em 1º lugar – É o projeto que apresenta o melhor conjunto de soluções e facilidade de implantação, considerado pela Comissão Julgadora como o “projeto base”, propondo a melhor utilização de áreas com a desapropriação aprovada por lei e a desapropriação de outras, onde este processo é mais simples e imediato. Focalizou primordialmente o lado norte do Largo e, lançando mão de uma inflexão do viário, do eixo da Av. Faria Lima, criou um espaço adicional neste setor. Cria um binário, resolvendo dessa forma o problema de circulação do terminal Pinheiros e elimina terminais, distribuindo-os por pontos adjacentes. Propõe interessante aproveitamento da fábrica da Meridional, integrando-a dessa forma diretamente à intervenção na área foco. A Comissão Julgadora recomenda que seja revista a área pedestrianizada, relativamente excessiva, recuperando a função viária da Rua Teodoro Sampaio; que seja revisto o programa proposto eliminado o teatro, tendo em vista o SESC em construção nas proximidades; a instalação de uma

midiateca no prédio de uso público a ser construído como contrapartida na área desapropriada da CAC; que reestude o acesso ao Mercado Municipal, bastante prejudicado na proposta. Recomenda ainda que seja prevista a integração da praça inferior com o Metrô, por meio de uma ligação direta entre eles. Por último, o parque na área institucional da Frederico Hermann Jr. Foi considerada inadequada.

A Comissão Julgadora faz ainda as seguintes observações e recomendações:

- O presente concurso teve como base um tema difícil e complexo de agenciamento urbano, raramente contemplado neste tipo de evento, e, apesar disto, 42 projetos foram apresentados para julgamento, o que demonstra sua oportunidade;
- Tratou-se de um concurso para a contratação de um projeto com previsão de execução imediata e não apenas de um “concurso de ideias” que, por melhores que sejam, raramente são aproveitadas;
- Pela qualidade e pelo nível das propostas apresentadas, recomenda a publicação de um catálogo com

os trabalhos mais interessantes e não apenas com os premiados;

- Que seu resultado seja não apenas divulgado, mas sobretudo, levado ao conhecimento das concessionárias de serviços públicos com interesse na área, buscando com isso a sua colaboração na solução de problemas comuns;
- Que deve ser buscada uma maior integração do Metrô com os espaços urbanos projetados ou modificados pela Prefeitura.

Recomenda ao IAB:

- Que concursos públicos nacionais, como o presente, sejam apresentados por um Vídeo, a ser distribuído a todos os IABs, com depoimentos dos promotores e autoridades no assunto em pauta, além de informações pormenorizadas sobre o tema, com o fim de orientar e abrir o campo de conhecimento, possibilitando maior participação – o vídeo substituiria o aconselhável seminário, cuja participação por equipes de estados diferentes daquele que organiza o concurso é problemática.

Recomenda à EMURB:

- Além da contratação do projeto de urbanismo do trabalho classificado em primeiro lugar, separadamente, a contratação do anti-projeto dos edifícios a serem licitados, deixando margem ou considerando a flexibilidade necessária para que os empreendedores licitantes arbitrem o uso que acharem de maior interesse;
- A possibilidade de aproveitar a complementaridade dos projetos, de acordo com o item 8.5 do Edital (aproveitamento da Meridional e conexão do terminal da Rua Capri);
- Considerar que o projeto que recebeu o primeiro prêmio focaliza a implantação imediata, que o 2º colocado é complementar, privilegiando a área do Largo de Pinheiros e seria de implantação a médio prazo e o 3º poderia ser considerado para uma terceira fase, com a implantação dos estacionamentos.

São Paulo, 6 de maio de 2002

Carlos Maximiliano Fayet

Eduardo Leira

Fabio Moura Penteado

Jorge Wilhelm

José Carlos Ribeiro de Almeida

Marta Maria Lagreca Sales

Regina Prósperi Meyer

Fonte: Augusto Alvarenga / Vila Velha – ES

Disponível

em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/02.017/2143?page=6>; acesso em 16/12/2018.