



**EIXO TEMÁTICO:**

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade      | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input checked="" type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade     | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade      | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias   |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade |   |  |

## **A (re)significação dos espaços públicos nas orlas ferroviárias dos antigos bairros fabris: o caso da Moóca**

*The re-signification of public spaces along the margins of the railways in the old industrial quarters: the case of Moóca.*

*La re-significación de los espacios públicos en los bordes ferroviarios de los antiguos barrios industriales: el caso de la Moóca.*

ABRAHAO, Sergio L. (1)

(1) Professor Doutor, FIAM-FAAM Centro Universitário/FMU, SP, Brasil; e-mail: sabraha@bighost.com.br



## **A (re)significação dos espaços públicos nas orlas ferroviárias dos antigos bairros fabris: o caso da Moóca**

*The re-signification of public spaces along the margins of the railways in the old industrial quarters: the case of Moóca*

*La re-significación de los espacios públicos en los bordes ferroviarios de los antiguos barrios industriales: el caso de la Moóca*

### **RESUMO**

Por décadas, as antigas áreas industriais dos bairros centrais da cidade de São Paulo não despertaram o interesse do mercado imobiliário, nem tampouco foram objeto de preocupação do Poder Público. Com o aquecimento econômico do país, a partir dos anos 90, o mercado imobiliário volta-se para as áreas industriais desativadas. No entanto, a implantação desses empreendimentos não contribuiu para a qualificação dos espaços públicos dessas áreas. No mesmo período, começam a ser desenvolvidos pelo Poder Público estudos com vistas a produzir novas centralidades nas orlas ferroviárias da cidade, através das Operações Urbanas Consorciadas. A implementação de Operações Urbanas nas orlas ferroviárias certamente implicará na mudança do caráter dos espaços públicos lindeiros. Nesta perspectiva, qual o significado de espaço público que está implícito nessas Operações Urbanas? Como (re)significar esses espaços, em áreas historicamente tão carentes de espaços públicos de convivência? Este trabalho tem como objetivo aprofundar o debate sobre a (re)significação dos espaços públicos nestas áreas, utilizando como objeto de estudo a Operação Urbana Consorciada Moóca- Vila Carioca.

**PALAVRAS-CHAVE:** espaço público, (re)significação; operação urbana consorciada

### **ABSTRACT**

For decades, the old industrial areas of the central districts of the city of São Paulo did not capture the interest of the housing market, nor were an object of concern to public authorities. With the economic recovery of the country, starting in the 1990's, real state takes a new interest in these deactivated industrial areas. However, these projects and their implementations did not contribute to the quality of public spaces in these areas. At the same time, the public authority began developing studies to produce new central spaces along the margins of the railways of the city, through the Joint Urban Operations. The implementation of these Urban Operations on the railway margins will certainly entail a change of character in these surrounding public spaces. Under this light, what is the meaning of public space implied in these Urban Operations? How to (re)signify these spaces in areas that are historically so devoid of public living spaces? This study aims to deepen the debate about the (re)signification of public spaces in these areas, using as study subject the Joint Urban Operation of Moóca – Vila Carioca.

**KEYWORDS:** public space, (re)signification, joint urban operation

### **RESUMEN:**

Por décadas, las antiguas áreas industriales de los barrios centrales de la ciudad de São Paulo no despertaron interés del mercado inmobiliario, como tampoco fueron objeto de preocupación del Poder Público. Con el desarrollo económico del país, a partir de los años 90, el mercado inmobiliario decidió invertir en áreas industriales desactivadas. Pero la implantación de esos emprendimientos no contribuyó para la cualificación de los espacios públicos de esas áreas. En el mismo período, comienzan a ser



desarrollados, por el Poder Público, estudios con miras a producir nuevas centralidades en los bordes ferroviarios de la ciudad, a través de las Operaciones Urbanas con Consorcios. La implementación de Operaciones Urbanas en los bordes ferroviarios ciertamente implicará en el cambio del carácter de los espacios públicos adyacentes. En esta perspectiva, ¿cuál sería el significado del espacio público que está implícito en esas Operaciones Urbanas? ¿Cómo (re)significar esos espacios, en áreas históricamente tan necesitados de espacios públicos de convivencia?

Este trabajo tiene como objetivo profundizar el debate sobre la (re)significación de los espacios públicos en estas áreas, utilizando como objeto de estudio la Operación Urbana con Consorcios Moóca- Vila Carioca.

PALABRAS CLAVE: espacio público; (re)significación; operación urbana con Consorcios.

## 1. INTRODUÇÃO.

O processo de desenvolvimento das cidades capitalistas, tem como uma de suas características a busca constante por novas fronteiras exploratórias, onde possam ser aplicados os excedentes de produção. Essa lógica reforça a compreensão do porque parcelas urbanas que, num dado momento, se mostram plenamente vitalizadas se tornam, num segundo momento, desvitalizadas pelo abandono de suas atividades econômicas.

Em artigo intitulado *Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano*, Neil Smith (2007) demonstra que essas áreas desvitalizadas são usualmente associadas à imagem do lugar selvagem e, portanto, do lugar a ser domesticado, transformando-se, desta maneira, elas próprias em novas fronteiras exploratórias.

Exemplos de áreas, antes consideradas vitais para a economia e a vida da cidade e, em nossos dias, consideradas desvitalizadas, abandonadas, inóspitas e perigosas estão presentes nos discursos e apresentações que acompanham todas as eventuais propostas formuladas para requalificá-las.

Assistimos na gestão do prefeito Gilberto Kassab, todo o empenho daquela administração municipal em implementar um projeto de reurbanização, amplamente divulgado como *Projeto Nova Luz*, em uma área do bairro de mesmo nome da cidade de São Paulo, tido como decadente e estigmatizada como a *cracolândia paulistana*.<sup>1</sup>

Um projeto higienista na visão de Lúcio Kowarick (2012). Segundo ele, teria havido uma “*uma quase premeditação de se dizer que a cracolândia era maior do que fato era*”, para facilitar a intervenção em uma grande área do bairro da Luz. De fato, a área efetivamente ocupada pelos viciados e traficantes se resumia a algumas poucas ruas entre os bairros da Luz e de Campos Eliseos.

Propostas de reconversão de área não considerada socialmente habitável, como o Projeto Nova Luz, se intensificou a partir da década de 70, sobretudo e majoritariamente nos países do capitalismo central da Europa e dos Estados Unidos.

São projetos urbanos de grande envergadura que se operam, através da articulação do Poder Público com diversos agentes sociais: as famosas as parcerias público-privadas. Para os efeitos do presente trabalho vamos passar a referi-los como Projetos Urbanos Contemporâneos.

A parceria público-privado é a pedra angular que os diferenciam dos projetos de renovação de origem higienistas e modernistas, até então formulados, implantados e geridos unicamente pelo Estado, com vistas à melhoria e obtenção de infraestruturas urbanas.

Os Projetos Urbanos Contemporâneos, por envolver em sua formulação e implementação investimentos financeiro, institucional, político, simbólico, urbanístico- arquitetônico, são criticamente definidos por Vainer (2013, p.144/145) como um conjunto de intervenções instauradoras de rupturas na cidade.

Vainer se refere às rupturas institucionais (pelo novo arranjo institucional e administrativo: as parcerias público-privada); urbanísticas (ao promover descontinuidades na malha e paisagem urbana preexistentes); rupturas legais (ao gerar regras que promovem descontinuidade no espaço legal da cidade); rupturas no mercado imobiliário e no gradiente de valores imobiliários; rupturas políticas (ao instalar ou reconfigurar coalizões políticas que disputam legitimidades e hegemonias no espaço urbano), rupturas simbólicas (ao produzir novas representações e imagens da cidade) e rupturas escalares (ao introduzir novas relações entre as esferas local, nacional e internacional).

---

<sup>1</sup> Considerada, do ponto de vista econômico- financeiro, tecnicamente inviável, a atual gestão municipal paralisou o prosseguimento do Projeto Nova Luz.



Com efeito a formulação, implementação e gestão de um Projeto Urbano Contemporâneo devem envolver, em sua análise, a observância de aspectos estreitamente conectados entre si, de dimensão política; institucional, econômico-financeiro; urbanístico e arquitetônico; sócio-ambiental; fundiário e cultural. Entendemos, assim, que a verificação de cada uma das dimensões integrantes de um Projeto Urbano nos poderá apontar o quão de democrático e inclusivo, ele se trata.

No Brasil, as experiências com os Projetos Urbanos Contemporâneos não são tão amplas e diversificadas, quanto as implementadas nos países centrais da Europa e nos Estados Unidos, em que pese a grande atração exercida pelas Operações Urbanas Consorciadas entre nossos governantes e, também, em nosso meio urbanístico.

Na cidade de São Paulo já se encontram aprovadas e em curso a Operação Urbana Centro, uma extensão em área de abrangência da antiga Operação Urbana Anhangabaú, aprovada em 1991; a Operação Urbana Faria Lima; a Operação Urbana Água Espreada e a Operação Urbana Água Branca.

Estudos exaustivos desenvolvidos por um segmento de professores e urbanistas, tem demonstrado que essas Operações Urbanas buscam dar respostas às demandas específicas do setor imobiliário, através da criação de novas centralidades (Ferreira e Maricato, 2002; Fix, 2013).

Ao se referirem, especificamente, à Operação Urbana Consorciada Faria Lima, Ferreira e Maricato observam que, com o capital arrecadado, era de se esperar que houvesse atenção especial ao projeto dos espaços públicos. O que de fato não aconteceu. Para eles:

“a falta de uma regulamentação mais exigente fez com que o resultado comprometesse os caminhos dos pedestres e a paisagem resultante: grades, muros ou plantas espinhosas, demarcando o lote privado junto à via pública, jardins elevados que dificultam o acesso, praças 'de esquina', completamente cercadas e intransitáveis a não ser a partir de dentro do lote, calçadas estreitas e sem acessibilidade para deficientes ou espaços para bancas, pontos de ônibus, lixeiras e outros equipamentos, poucos ou nenhum edifício com espaços térreos públicos. Enfim, mais uma vez, vê-se que a simples menção na lei de algumas normas não garante que elas alcancem seu objetivo de democratizar o uso e a apropriação do espaço público”(Ferreira e Maricato, 2002, p: 10)

Este aspecto, vem a corroborar com a constatação de que a Operação Urbana Faria Lima visou atender, majoritariamente, os interesses imobiliários, pois diferentemente do que acontece na esmagadora maioria dos Projetos Urbanos Contemporâneos., os espaços públicos não precisaram sequer serem desenhados e tratados preliminarmente, de forma a se tornarem atraentes à especulação, ao turismo e às demandas institucionais.

Com efeito, este trabalho tem como objetivo trazer a luz algumas preocupações iniciais sobre a (re)significação dos espaços públicos nestas áreas, utilizando como campo de observação a Operação Urbana Moóca- Vila Carioca, ainda não aprovada pela Câmara Municipal de São Paulo<sup>2</sup>.

Estamos considerando que, pesquisar e acompanhar o processo em curso, em muito contribuirá para o aprofundamento das reflexões em torno da ressignificação dos espaços públicos em áreas submetidas à implantação de Projetos Urbanos.

O termo ressignificação dos espaços públicos, está sendo aqui utilizado como o processo de transformação da funcionalidade desses espaços, quando submetidos a projetos que buscam criar novas centralidades urbanas.

---

<sup>2</sup> Segundo as apresentações constantes no site da São Paulo Urbanismo, os debates em torno da Operação Urbana Moóca-Vila Carioca começariam em junho de 2014 e a entrega de seu Projeto de Lei à Câmara Municipal de São Paulo, está programado para junho de 2015.

## 2. O ASPECTO FUNCIONAL DOS ESPAÇOS PÚBLICOS NA ORLA FERROVIÁRIA

Em publicação recente Nestor Goulart Reis Filho (2010, p.20) constata que, a partir dos anos 30 a 40, quando os cenários urbanísticos da cidade de São Paulo passaram a ser as avenidas e os seus edifícios, os espaços de fruição urbana deixaram de ser locais de permanência e convivência, passando a exercer a função, cada vez mais específica, de passagem.

As avenidas, diz ele, passam a ser os monumentos, os espaços de afirmação de poder. Para ilustrar, cita Avenida 9 de Julho, com as entradas de seus túneis com tratamento art-déco e suas rampas laterais e suas fontes luminosas.

De fato, a prioridade dada à circulação sobre pneus, foi claramente sinalizada e posta em prática a partir do Plano de Avenidas de Prestes Maia, publicado em 1930 e iniciado, com adequações, uma década depois em seu primeiro mandato como prefeito (1938-1945). Reforçada, nos anos seguintes nos programas que se sucederam, como o “Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo”, coordenado por Robert Moses no início dos anos 50.

Neste programa, Moses apresenta um conjunto de proposições, como a construção das Marginais do Tiete e de Pinheiros -já previstas no Plano de Avenidas de Prestes Maia- que, segundo Klintowitz e Rolnick (2011,p.93), reproduzia as proposições que ele já havia formulado para Nova York.

As orientações que se seguiram com o Plano Urbanístico Básico/PUB (1967/68), indicando à necessidade de se romper a estrutura radioconcêntrica prevista para orientar o crescimento da cidade de São Paulo, por uma rede de vias ortogonais expressas, apontaram para opções indutoras da expansão urbana da cidade de São Paulo, voltadas prioritariamente à circulação de veículos sobre pneus, em detrimento a soluções como, por exemplo, a de um sistema mais complexo de transporte público de massa (Campos, 2008; Anelli e Seixas, 2008; Meyer e Grostein, 2010)

Com efeito, as opções pelas soluções viárias que até hoje vem sendo implantadas na cidade de São Paulo, para viabilizar a acessibilidade e circulação de automóveis, tem sido acompanhadas pelo comprometimento de nosso patrimônio ambiental urbano, em especial, nossos espaços públicos, desfigurando-os e funcionalizando-os quase que exclusivamente como espaços de fruição dos veículos motorizados, além de subtrair-lhes o aspecto democrático inerentes ao caráter público dos espaços públicos, pela apropriação privada destes espaços e dos recursos a eles destinados, pela minoria motorizada.

Como veremos a seguir, na área de abrangência da Operação Moóca- Vila Carioca, o caráter funcional dos seus espaços públicos decorre do uso, ocupação e formas de intervenções ocorridas em seu processo histórico de formação e consolidação.

O uso e a ocupação inicial desta área foi fortemente marcada pela implantação, em 1867, da Estrada de Ferro São Paulo Railways, construída para atender o escoamento do café pelo sistema Santos- Jundiaí. A importância desta implantação, contribui de maneira decisiva para reforçar os laços de uma ampla área do país à cidade de São Paulo (Singer,1974).

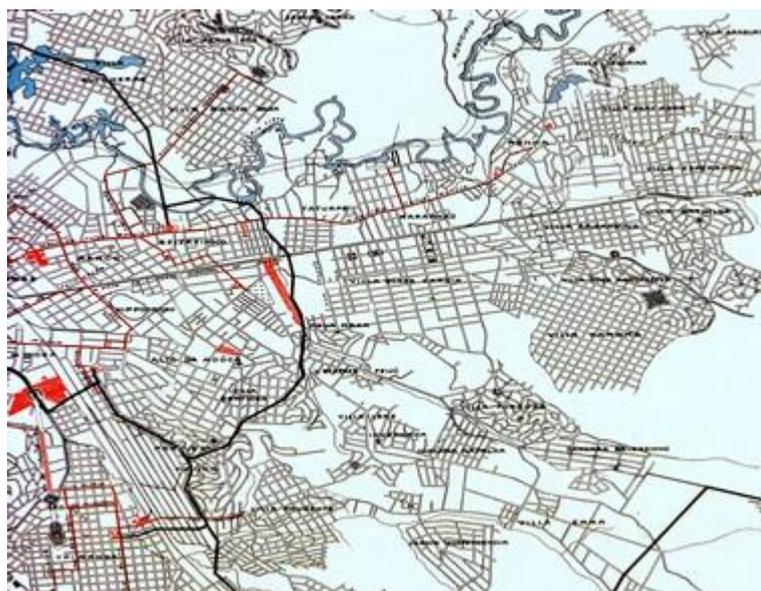
No período em que o bairro do Brás e da Moóca começam a se industrializar a Planta Geral da Capital, de 1897 (Mapa 01), mostrava uma incipiente ocupação ao longo e dos dois lados da São Paulo Railways, mais precisamente nas proximidades da Rua da Moóca, um pequeno núcleo na Vila Prudente e, para além do Tamanduateí, o Bairro do Ipiranga.

Planta Geral da Capital-1897- Mapa 01



Fonte: Passos e Emídio(2009)

Nas primeiras décadas do século XX, o preço da terra, a presença da ferrovia e a possibilidade de extensão de ramais, a topografia plana contribuíam para o fortalecimento do processo de industrialização naqueles bairros e para a definição de suas configurações atuais: o traçado das vias, o parcelamento do solo, as casas populares em série e as vilas operárias (2010, Meyer e Grostein), como nos mostra abaixo, o “Map Of The City Of São Paulo Showing Public Utilities Operated By Subsidiary Companies”, de 1930 (Mapa 02).



Fonte: Passos e Emídio(2009)

Uma paisagem, marcada pela presença de grandes galpões industriais lindeiros às calçadas, assentados em grandes áreas muradas, circundadas por quadras desmembradas em vilas populares ou em lotes estreitos, destinados a residências unifamiliares e pequenos comércios também populares. Assim como os antigos galpões, tais edificações foram construídas lindeiras às calçadas, portanto, sem recuos frontais e laterais e com gabarito baixo: casas térreas, sobrados ou edificações de 01 mais 02 pavimentos.

A partir das décadas de 50 e 60, com a expansão do sistema rodoviário entra em crise o sistema ferroviário, o que contribuiu para que indústrias instaladas Brás, Moóca, Belém e Pari, pelo fácil acesso à ferrovia e aos armazéns-gerais, começassem a ser desativadas. (Rolnik, 2011) Nos anos 50 a Avenida do Estado já estava construída, ao longo do Rio Tamanduateí e durante aquela década se inicia a construção de um trecho da Avenida Radial Leste, entre a região central e a Rua Piratininga, para dar vazão ao grande número de veículos na direção centro-leste da cidade. Tal obra impactou sobremaneira a capilaridade dos bairros situados a leste do Rio Tamanduateí, como constatam Regina Meyer e Marta Dora Grostein (2010, p. 119):

*“Ao rasgar o tecido urbano desses bairros a avenida Radial Leste provocou a despropriação de uma série de casas, bem como a interrupção da rede viária existente. Além de alterar profundamente a mobilidade de veículos e pedestres no interior desses bairros, consolidou uma barreira física de monta com grande impacto na Área Central”*

A fragmentação do tecido urbano, provocado com a construção da Avenida Radial Leste, viria a ser agravada com a construção nas décadas de 70 e 80, da linha vermelha do metro, elevada entre as estações Pedro II e Brás e em superfície entre as estações Brás- Bresser- Moóca. Do ponto de vista do impacto negativo à paisagem, destacamos ainda a construção, iniciada no final dos anos 90, do Expresso Tiradentes sobre o Rio Tamanduateí.

As consequências da fragmentação do tecido urbano do Bairro da Moóca pela conjugação das referidas obras tornou, bastante complexo o acesso e a circulação dos pedestres pelo bairro, em especial, nas áreas próximas à ferrovia e ao Rio Tamanduateí, mesmo considerando as transposições viabilizadas pelas passarelas sobre a Radial Leste e a Avenida do Estado e o uso do antigo eixo ferroviário Santos- Jundiaí, ora como Linha 10-Turquesa, em seu trecho Rio Grande da Serra- Luz e como Linha 7-Rubi, em seu trecho Luz- Jundiaí, ambas operadas pela Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos- CPTM.

Tal fragmentação associada às áreas ocupadas com atividades industriais e de armazenamento ainda ativas e às áreas ocupadas por galpões industriais sem atividade, imprime à orla ferroviária intenso fluxo de caminhões de carga e demais veículos sobre rodas, sobretudo durante o dia, e reforça o aspecto inóspito e de insegurança nessas áreas.

De fato, por décadas essas antigas áreas industriais dos bairros centrais da cidade de São Paulo não despertaram o interesse do mercado imobiliário, nem tampouco foram objeto de preocupação do Poder Público.

Com o aquecimento econômico do país, a partir dos anos 90, o mercado imobiliário volta-se para as áreas industriais desativadas, dos bairros centrais, atraídos pela oferta de lotes de grandes dimensões e boa infraestrutura e; como veremos mais adiante, começam a ser desenvolvidos pelo Poder Público estudos com vistas a produzir novas centralidades nas orlas ferroviárias da cidade, através das Operações Urbanas Consorciadas.

Constata-se, no entanto, que os empreendimentos imobiliários implantados nessas áreas-condomínios fechados e de alto padrão- não contribuiu para a qualificação dos seus espaços públicos adjacentes. Repete-se na verdade a lógica de implantação das indústrias e armazéns: lotes murados, sem dialogo com seus espaços públicos e espaços públicos prioritariamente de passagem reforçando o sentimento de insegurança do pedestre.



O avanço do mercado imobiliário sobre áreas de interesse à preservação de nosso patrimônio histórico, em geral, e, em particular, de antigas ocupações fabris, tem gerado forte tensão entre esse mercado, os órgãos responsáveis pela preservação do nosso Patrimônio Cultural e a Câmara Municipal de São Paulo.

O episódio em torno do Tombamento, em 2007, do conjunto de 12 imóveis remanescentes dos antigos Institutos Assistenciais e de Ensino no Bairro do Ipiranga, pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural e Ambiental de São Paulo- CONPRESP, é emblemático.

Pressionados por empreendedores imobiliários, a Câmara tentou aprovar um projeto de lei de sua própria iniciativa, ampliando sua representação de 01 para 06 membros, junto ao CONPRESP.

Substituído por uma emenda, do então vereador Domingos Dissei do Partido dos Democratas-DEM, que viria ser aprovada, porém não sancionada pelo então prefeito Gilberto Kassab, propunha a manutenção no número de representações do legislativo (01 vaga), mas criava novas regras à operacionalização do CONPRESP, como a submissão à Câmara Municipal, de todo tombamento que envolvesse restrição de gabarito para suas áreas envoltórias. Uma intervenção sem precedentes do legislativo nas matérias de competência exclusiva do executivo.

Embora não sancionada, o prefeito Gilberto Kassab renova a indicação dos representantes das Secretarias no CONPRESP, indicando para as vagas da Secretaria da Habitação, do Planejamento e dos Negócios Jurídicos seus respectivos dirigentes<sup>3</sup>, passando a exercer forte controle sobre as ações daquele Conselho.

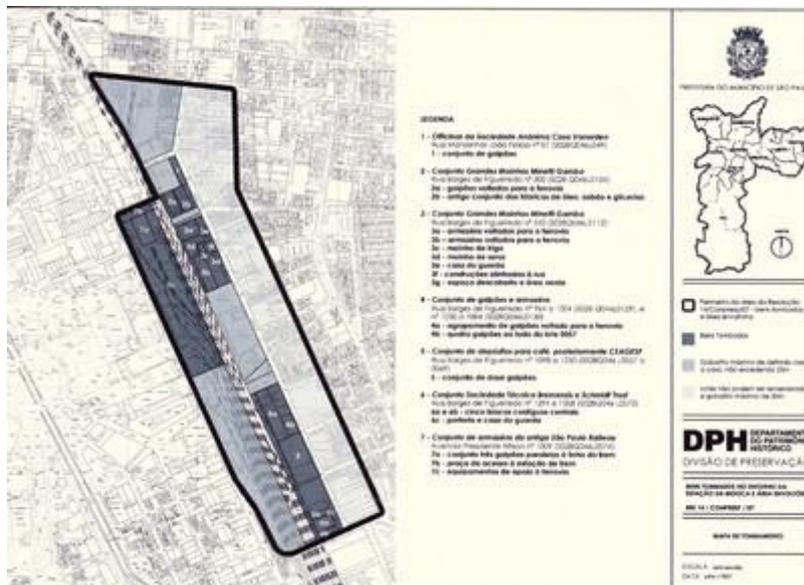
O processo de tombamento, alguns meses depois, de um conjunto expressivo de antigos galpões industriais situados entre a Rua Borges de Figueiredo, Rua Monsenhor João Felipo, Avenida Presidente Wilson e Viaduto São Carlos (Mapa 03) e da abertura do processo de tombamento do conjunto da Companhia Antártica Paulista, antiga Cervejaria Bávaria, situada entre a Avenida Presidente Wilson e a Linha Férrea<sup>4</sup>, reacendeu os conflitos com a Comissão Especial de Estudos- CEE, da Câmara Municipal de São Paulo, fazendo com que segmentos daquela casa, articulados com os interesses imobiliários, ameaçassem o CONPRESP, com a abertura de uma CPI.

---

<sup>3</sup> O CONPRESP é constituído com 05 representações de secretarias municipais (02 da Secretaria Municipal de Cultura-SMC/ 01 Secretaria Desenvolvimento Urbano- SMDU/01 da Secretaria Especial Licenciamento- SEL/ 01 da Secretaria Negócios Jurídicos- SNJ) e 03 entidades (01 da Ordem dos Advogados do Brasil- OAB/01 do Instituto dos Arquitetos do Brasil IAB/ 01 do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia- CREA e 01 da Câmara Municipal de São Paulo)

<sup>4</sup> Resolução 09/CONPRESP/2007- Abertura de Tombamento da Companhia Antártica Paulista; Resolução 14/CONPRESP/2007- Tombamento do conjunto das edificações localizadas no perímetro formado pela Rua Borges de Figueiredo, Rua Monsenhor João Felipo, Avenida Presidente Wilson e Viaduto São Carlos

Mapa 03- Tombamento do conjunto da Rua Borges de Figueiredo



Fonte: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/conpresp>

A resolução de tombamento desse conjunto de galpões industriais, além de determinar a preservação das edificações privadas, dos equipamentos de apoio da ferrovia, das docas de embarque e desembarque de mercadorias, bem como os ramais ferroviários em cota inferior e os gabaritos máximos permitidos nas áreas envoltórias desses bens, determinou também a preservação da praça de acesso à estação Moóca da CPTM.

Trata-se de uma praça seca, configurada em uma de suas laterais pelo conjunto da Companhia Antártica Paulista, ora abandonado pelos seus proprietários, e pela outra, pelo conjunto de armazéns da antiga São Paulo Railway, ora funcionando como depósito de areia, tendo como fecho, em um dos lados, pela Estação Moóca e em sua face oposta pela Avenida Presidente Wilson (Figuras 01).

Figura 01



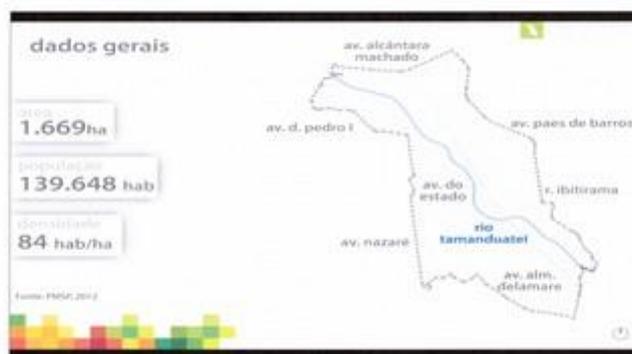
Foto do autor: Vista a partir da Estação da Moóca em direção à Avenida Presidente Wilson, a esq conj. de Armazéns da antiga SP Railways, a dir. o conj.da Companhia Antártica Paulista.

Esse conjunto de edificações confere à praça, ambiência notável e peculiar qualidade arquitetônica e urbanística; infelizmente sub- utilizada ao ver seu uso reduzido a local de passagem para os usuários da linha Turquesa da CPTM.

Para os efeitos deste trabalho vamos destacar as diretrizes urbanísticas que estão sendo previstas na Operação Urbana Moóca -Vila Carioca, para o trecho em que se localiza a citada praça, após o que teceremos algumas considerações.

### 3- OPERAÇÃO URBANA MOÓCA- VILA CARIOCA

A Operação Urbana Consorciada Moóca- Vila Carioca surgiu em 2010, a partir da iniciativa do Poder Público em redefinir os perímetros de abrangência da Operação Urbana Consorciada Diagonal Sul e a Operação Urbana Consorciada Diagonal Norte, explicitados no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo de 2002. Ocupa partes das áreas administrativas das Subprefeituras de Sé; Moóca, Vila Prudente e Ipiranga (Mapa 04).



Fonte: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento\\_urbano/sp\\_urbanismo/](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/)

No ano de 2011, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano-SMDU divulgou o Termo de Referência, de sua iniciativa, para contratação de empresa ou consórcio de empresas que elaboraria os estudos urbanísticos e estudos complementares de subsídio à formulação de Projeto de Lei da Operação Urbana Consorciada.

Nos dois anos seguintes (2012/2013), o Consórcio vencedor<sup>5</sup> desenvolveu os estudos urbanísticos, nos moldes constantes do edital supra referido. A partir de meados do presente ano está sendo debatido com segmentos da sociedade organizada- lideranças comunitárias; associação de moradores; associações produtivas; associações religiosas; ONGs, dentre outras- para que em junho de 2005, possa ingressar na Câmara Municipal de São Paulo, na forma de Projeto de Lei.

Para direcionar as intervenções, os projetos e as obras, o Relatório de Impacto Ambiental, apresentado pelo Consórcio CMVC, estabeleceu 07 setores- Moóca; Cambuci; Ipiranga; Henry Ford; Parque da Moóca; Vila Prudente e Vila Carioca- que servirão de norteadores para as atividades que deverão ser predominantes em cada um deles e para a definição dos regramentos urbanísticos e percorrendo transversalmente esses setores, definiu dois grandes grupos de diretrizes de intervenção, designando-os como perímetro de transformação e perímetro de renovação.

5 Consórcio CMVC, formado pelas empresas Arquiteto Hector Viglicca e Associados Ltda., Astoc GmbH & Co. KG, Waln Engenharia e Tecnologia Ambiental Ltda e Contacto Consultores Associados Ltda.

A orla ferroviária, foi classificada pelo relatório como integrante do Perímetro de Transformação, pois será o local onde deverão ocorrer as intervenções e transformações de maior porte.

A praça em referência o conjunto edificado que a define, se situam na orla ferroviária, portanto, no Perímetro onde deverão ocorrer as intervenções e transformações de maior porte, em um trecho do Setor Moóca. Isto significa, que ela se situa em um setor ocupado por *“glebas subutilizadas como a da Ambev, onde propõe-se o parcelamento do solo e um alto aproveitamento, considerando a localização atual e o incremento das redes de transporte de alta capacidade”* (RIMA/OUMVC, 2014, p.10)

De acordo com o RIMA-OUMVC, o setor Moóca é habitado majoritariamente por aqueles que declararam na pesquisa do IBGE, não possuir rendimento nominal mensal (5.061 pessoas) e por aqueles que ganham até R\$ 1.020,00 (4.011 pessoas); em menor número estão aqueles que ganham entre R\$ 2.550,00 a R\$ 5.100,00 (2.321 pessoas) e renda superior a R\$ 10;200,00 (268 pessoas). No mesmo relatório esse conjunto de moradores do Setor Moóca foi considerado como população de baixa vulnerabilidade social.

A Operação Moóca- Vila Carioca prevê para este setor a instalação de atividades de escala regional, ligadas a atividades culturais e de recreação, como por exemplo:

No lado oeste da ferrovia:

- 1- Eventos e gastronomia- no conjunto integrante do Moinho Minetti Gamba; e,
- 2- Museu Aberto da Ferrovia no conjunto de imóveis tombados localizados na Borges Figueiredo em continuidade do complexo do Moinho Eventos;
- 3- Um centro de formação musical e escola de iniciação artística no edifício de esquina da Rua Borges de Figueiredo com a rua de acesso as plataformas da Estação da Moóca;

No lado leste da ferrovia:

- 4- A instalação de um complexo cultural- salas de cinema, teatro, megalivraria, galerias de arte, conjuntos culturais, bares, restaurantes- nas edificações da Companhia Antártica Paulista;
- 5- A instalação de um parque na área do porto de areia- Parque Porto de Areia- no terreno onde se encontram o conjunto tombado dos antigos armazéns da antiga São Paulo Railways;
- 6- Instalação de passarela na área da atual Estação da Moóca, que seria transferida para a futura conexão da linha 10 Turquesa da CPTM;

Prevê-se também a reestruturação das transposições sobre a ferrovia, a edificação de estações associadas á edificação de uso misto, o alargamento da Rua da Moóca no trecho entre a Rua Borges de Figueiredo e a Rua João Antônio de Oliveira, o parcelamento das grandes glebas localizadas na Avenida Presidente Wilson, dada a importância estratégica do local como *“conector entre bairros e como centralidade”* (RIMA/OUMVC, 2014, p.14) e a desapropriação de terrenos para implantação de HIS;

No mesmo site em que se encontra disponibilizado o Relatório Ambiental encontra-se disponível para consulta a apresentação do projeto para a Associação Comercial que reafirma as diretrizes contidas no citado relatório para o setor Moóca, ausentes no entanto das apresentações disponíveis para as Subprefeituras afins.

Destaca-se a previsão de 30 anos para a implantação de toda a operação e a previsão de, neste período serem destinadas 45% dos investimentos em áreas verdes e drenagem; 33% em mobilidade; 15% em habitação; 4% no patrimônio cultural e 3% em equipamentos sociais.



#### 4- CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora não estejam esgotadas todas as etapas de formulação da Operação Urbana Moóca-Vila Carioca e, desta forma, não ser possível precisar quais os termos finais de sua aprovação, não nos parece precoce tecer algumas considerações preliminares, no tocante aos partidos que vem sendo adotados na referida Operação e que, em última instância, determinarão à (re)significação dos espaços públicos de sua área de abrangência.

A primeira dessas considerações e que mais diretamente diz respeito aos objetivos deste trabalho é quanto à ausência de referências, inclusive gráficas, com relação ao papel de articulador sócio-espacial que os espaços públicos obrigatoriamente devem desempenhar.

Presume-se, assim, que o desenho e a qualidade desses espaços públicos, serão determinados pela forma de ocupação dos empreendimentos privados ou sob concessão privada e, neste sentido, reproduzirão mais as necessidades de acesso e circulação no interior desses imóveis, do que seu protagonismo público e definidor dos espaços da cidade.

A outra questão diz respeito aos usos sugeridos para ocupar e trazer vitalidade aos imóveis tombados do Setor Moóca. Não há indicadores de que tais sugestões sejam as mais compatíveis com os anseios e os hábitos culturais dos moradores da área

A natureza e o caráter regional desses equipamentos conjugados com o nível de renda dos moradores do entorno, reforça a impressão de serem usos escolhidos por serem mais apetitosos à especulação e ao turismo, mesmo considerando o atual estágio de interesses imobiliários voltados para a área.

De fato, não considerar a opinião e a sugestão dos moradores na definição dos usos, sejam eles culturais ou não, dos bens tombados, reforça o caráter não inclusivo da Operação.

Do mesmo modo que, a ausência de peças gráficas ilustradoras de como estão sendo pensados os espaços públicos, em especial, os espaços públicos articuladores das atividades que ocuparão os bens tombados e desses com as passarelas e o Parque Porto de Areia no Setor Moóca, enfraquece o debate no tocante à inclusão e a definição da qualidade e futura apropriação desses espaços.

Reiterando, por fim, o caráter não conclusivo deste artigo- fruto das primeiras reflexões de uma pesquisa em seus passos iniciais- deixo em aberto as seguintes questões: não estaríamos vivenciando um momento político e econômico oportunos para o Estado intermediar com mais equidade os interesses sobre esta parcela do território? Não seria o caso de se rever as determinações mais excludentes da Operação Urbana Moóca- Vila Carioca, para que tenhamos equipamentos e espaços públicos mais inclusivos?

#### 5-REFERÊNCIAS

- ABRAHÃO, Sérgio L. "Espaço Público: do urbano ao político. São Paulo, Annablume, 2008
- ANELLI, Renato Luiz Sobral; SEIXAS, Alexandre Rodrigues. O peso das decisões: o impacto da rede de infraestrutura no tecido urbano. In Caminhos do elevado: memórias e projetos. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, p.59- 74, 2008.
- CAMPOS, Cândido Malta. Eixo da ambiguidade: a região da Avenida São João nas inversões do tempo. In Caminhos do elevado: memórias e projetos. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. p. 19- 45, 2008.
- CMVC, Consórcio. Relatório de Impacto Ambiental- RIMA; Operação Urbana Moóca- Vila Carioca. São Paulo, 2014.
- FERREIRA, João Sette W; MARICATO, Ermínia. Operação Urbana Consorciada: diversificação urbanística



- participativa ou aprofundamento da desigualdade?. In Leticia Marques Osório (org). Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: Sérgio Antônio Fabris Editor: Porto Alegre; São Paulo. 2002.
- FIX, Mariana. Novas Fronteiras Imobiliárias: o caso da operação urbana da avenida Faria Lima. In CUENYA, Beatriz; NOVAIS, Pedro; VAINER, Carlos (org). Grandes Projetos Urbanos: olhares críticos sobre a experiência argentina e brasileira. Masquatro Editora Ltda; Editorial Café de las Ciudades Ltda, p. 245- 272. 2013.
- HARVEY, David. The Political Economy of Public Space. In The Politics of Public Space. New York: Ed. Taylor & Francis Group, pgs 17 a 35, 2006.
- JACOBS, Jane. Vida e morte das grandes cidades americanas. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- KLINTOWITZ, Danielle; ROLNIK, Raquel. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. In Dossiê São Paulo, hoje. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade São Paulo. p. 89 108, 2011.
- KOWARICK, Lúcio. Centro de Cobiça (artigo).São Paulo: Caderno Aliás, de O Estado de São Paulo, p. J3, 29/01/2012.
- MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; A Leste do Centro: territórios do urbanismo. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.
- MOSES, Robert. Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo. São Paulo: PMSP, 1950.
- PASSOS, Maria Lúcia P.; EMÍDIO, Teresa. Desenhando São Paulo: mapas e literatura-1877-1954. São Paulo: SENAC; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009.
- REIS, Nestor Goulart. Dois séculos de projetos urbanos no Estado de São Paulo: grandes obras e urbanização. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.
- ROLNIK, Raquel. São Paulo Leste/Sudeste- Reestruturação Urbana da metrópole Paulistana: análise de território em transição. Campinas: Relatório final de pesquisa, PUC/Campinas. 2000.
- SINGER, Paul Israel. Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Editora Nacional. 1974.
- SMITH, Neil. "Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano". In Espaço e Tempo: São Paulo: FFLCH/USP/São Paulo, nº 21, p.15-31.
- VAINER, Carlos. Grandes Projetos Urbanos: significados e formas de avaliação. In CUENYA, Beatriz; NOVAIS, Pedro; VAINER, Carlos (org). Grandes Projetos Urbanos: olhares críticos sobre a experiência argentina e brasileira. Masquatro Editora Ltda; Editorial Café de las Ciudades Ltda, p. 135- 166; 2013.
- VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. In Dossiê São Paulo, hoje. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade São Paulo. p. 37 a 58, 2011.
- Páginas Oficiais de Instituições e Órgãos Públicos:
- CONPRES: Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo
- <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/conpresp>
- SÃO PAULO URBANISMO
- [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento\\_urbano/sp\\_urbanismo/](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/)