

RENOVAÇÃO URBANA E MOBILIDADE: O PROJETO DO LARGO DA BATATA.

Tito Lívio Frascino¹; Jaime Waisman²; Gabriel Feriancic³

TITO LÍVIO FRASCINO & Arquitetos Associados, Rua General Jardim, 770, cj. 12A, São Paulo, SP, Brasil

¹ autt@uol.com.br - Sócio-Diretor da TITO LÍVIO FRASCINO

SISTRAN Engenharia, Rua Santa Isabel, 160, 3º Andar, São Paulo, SP, Brasil

² jwaisman@sistransp.com.br - Diretor da SISTRAN Engenharia

³ gabriel@sistransp.com.br - Diretor da SISTRAN Engenharia

RESENHA

Os centros de bairros, quando valorizados e induzidos, são elementos naturais de polarização, difusão, equilíbrio e sustentação. Para exemplificar isso, serão apresentadas as ações propostas para a Reconversão Urbana do Largo da Batata, caso relevante no capítulo das questões maiores do urbanismo em São Paulo.

PALAVRAS-CHAVE

(Planejamento urbano; Renovação Urbana; Transporte Urbano; Integração Multimodal; Mobilidade)

INTRODUÇÃO

Em 2001, ainda dentro do contexto da Operação Faria Lima, o largo da Batata é incorporado ao plano de intervenções, com a realização do Concurso Público Nacional de Reconversão Urbana do Largo da Batata.

O arq. Tito Lívio Frascino e seus associados vencem o concurso nacional de projetos promovido pela Prefeitura de São Paulo com a proposta de reordenação e ampliação dos espaços públicos do largo e de seu entorno, criando uma grande praça que busca recuperar a condição de referência da região.

Em 2002, a equipe vencedora é contratada pela Prefeitura Municipal para elaborar o projeto básico do empreendimento. Em 2003, é contratada a construtora responsável pela implantação do projeto, mas as obras iniciar-se-iam apenas em 2008.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

1. DIAGNÓSTICO

Durante os Séculos XVII e XVIII, o Largo da Batata constituía um núcleo de caipiras e índios, por onde passavam caravanas de bandeiristas e tropeiros com destino ao interior inexplorado do país. Na segunda metade do Século XIX, começa a incipiente urbanização do Bairro de Pinheiros, ainda sujeito às inundações do adjacente Rio Pinheiros.

O processo de consolidação do bairro e do largo da Batata como entreposto de comércio de mercadorias iniciou-se em 1909 com a implantação de uma linha de bondes, que o ligava ao centro da cidade. A partir daí, o bairro desenvolveu-se como área residencial e de pequenas indústrias e comércios, sempre polarizado pelo largo da Batata.

A partir dos anos 1960, uma série de intervenções viárias empreendidas pela Prefeitura Municipal começa a mudar as características do bairro, induzindo o adensamento residencial e a atração de população de renda mais alta, simultaneamente ao desenvolvimento de importantes empreendimentos comerciais.

Em 1995, é lançada pela Prefeitura Municipal a Operação Urbana Faria Lima na área de influência direta da avenida de mesmo nome, que se tornara um dos principais e mais ativos eixos comerciais e de serviços da cidade de São Paulo.

Naquele momento, o Largo da Batata era utilizado como “terminal de ônibus a céu aberto” para linhas municipais e metropolitanas, e seu entorno constituía uma área de acentuada degradação urbana, com pequenas edificações, ocupadas por comércio e serviços populares e pensões baratas.

Em 2001, o projeto de Reconversão Urbana do Largo da Batata foi incorporado à Operação Urbana Faria Lima. As Operações Urbanas visam promover melhorias em regiões pré-determinadas da cidade através de parcerias entre o Poder Público e a iniciativa privada. Cada área, objeto de Operação Urbana, tem uma lei específica estabelecendo as metas a serem cumpridas, bem como os mecanismos de incentivos e benefícios.

O perímetro de cada Operação Urbana é favorecido por leis que prevêm flexibilidade quanto aos limites de aproveitamento de terrenos estabelecidos pela Lei de Zoneamento, mediante o pagamento de uma contrapartida financeira. Este dinheiro é pago à Prefeitura e só pode ser destino às melhorias urbanas na própria região.

Os programas das Operações Urbanas também visam ao desenvolvimento econômico da região gerando empregos locais nos lugares onde os trabalhadores moram, ocupando áreas que já têm infraestrutura, mas que estão ociosas. Isso irá beneficiar a cidade do ponto de vista global, pois diminuindo os deslocamentos (um dos maiores problemas nas metrópoles) e propicia novos locais de convivência e áreas públicas.

O instrumento das operações urbanas foi definido pela lei federal brasileira do Estatuto da Cidade como instrumento de política urbana que permite à administração pública municipal, através de parcerias com o setor privado, realizar transformações estruturais em setores territoriais definidos, com recursos provenientes do setor privado. Em São Paulo, as operações urbanas foram propostas como instrumento de planejamento urbano em projeto de plano diretor elaborado em 1985, iniciando-se a partir daí uma trajetória que incluiu diferentes interpretações e formas de aplicação.

No processo de análise deste instrumento destaca-se o texto a seguir (DEÁK e SHIFFER, 2004):

“Operação Urbana é um instrumento de intervenção de política urbana que marca a entrada do neoliberalismo na organização espacial das aglomerações urbanas. Sua origem remonta às ZAC’s (Zones d’Aménagement Concerté) da França e nas experiências em São Paulo de ‘operações interligadas’ esboçadas já do no final dos anos 1980, onde se tornou largamente utilizada em áreas com potencial de intensificação do uso do solo. A figura de operação urbana foi legalmente consolidada no Estatuto da Cidade promulgado em 2001 (Seção X).

A rationale 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 – 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.

As operações urbanas ficam sujeitas à crítica de que os investimentos realizados pelo poder público são de ordens de grandeza superiores aos valores ressarcidos (WHITAKER, 2004) 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.”

As Operações Urbanas, como instrumento de planejamento estratégico das cidades, estão apenas demonstrando os resultados de seus primeiros passos nas cidades brasileiras. Para o futuro, porém, esperam-se muito mais resultados. O Município de São Paulo, por exemplo, conta hoje com sete Operações Urbanas:

- Operação Urbana Água Branca;
- Operação Urbana Centro;
- Operação Urbana Faria Lima;
- Operação Urbana Água Espraiada;
- Operação Urbana Lapa – Brás;
- Operação Urbana Mooca – Vila Carioca; e
- Operação Urbana Rio Verde – Jacu.

A Operação Urbana Faria Lima, onde se insere a Reconversão Urbana do Largo da Batata, já estava bastante consolidada quando da intervenção urbanística proposta e esta intervenção veio responder a alguns aspectos relevantes: 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.

O projeto de Reconversão Urbana do Largo da Batata vem finalmente suprir a necessidade de se estabelecer uma nova centralidade urbana no centro do Bairro de Pinheiros. Dentre os principais objetivos definidos pela Municipalidade para o projeto, podem-se salientar:

- Criação de extensas áreas públicas livres e de qualidade para uma valorização urbanística compatível com o conceito da Centralidade de Pinheiros na região: praças, equipamentos públicos e culturais, mobiliário urbano, arborização, organização do transporte público.
- Promover o interesse da iniciativa privada em empreender no setor, de acordo com as normas e procedimentos da Operação Urbana Faria Lima, fato que não vinha ocorrendo devido à degradação do bairro e ausência de condições mínimas de infraestrutura urbana.
- 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 utiliza.

Neste último aspecto, porém, é importante considerar a inevitável mutação em alguns hábitos e atividades do Largo da Batata. Grande parte da população que passava pelo Largo da Batata tinha como objetivo realizar a baldeação entre linhas de ônibus de regiões-dormitórios à Oeste com as linhas que atendiam o centro da cidade.

Com esta característica de ocupação, ao longo do tempo, surgira todo tipo de comércio ambulante e barracas, que ocupavam calçadas e espaços públicos disponíveis. Somado a isso, a fraca iluminação e as más condições de conservação viária e dos passeios, configuravam uma vizinhança deteriorada em uma das principais regiões econômicas da maior cidade brasileira.

2. PROPOSIÇÕES

O conjunto das ações abordadas para o largo da Batata é inédito, relevante e se inscreve no capítulo das questões maiores do urbanismo em São Paulo. Os centros de bairros quando valorizados e induzidos são elementos naturais de polarização, difusão, equilíbrio e sustentação, sejam eles de tradição e história como no caso em pauta, sejam eles de extração mais recente.

Portanto, o objetivo maior desta intervenção deverá ser a melhoria, ampliação e promoção qualitativa do espaço público. Nesta ótica, além da proposta dos equipamentos necessários para a concretização desta ideia, foram equacionados os seguintes fatores indutores:

- Impacto a ser motivado pela alteração radical do sistema de transporte e a nova relação metrô – ônibus e como consequência, a readequação dos espaços e os fluxos de veículos e pessoas;
- Reacomodação e “sutura” do eixo viário Faria Lima ao tecido local;
- Adensamento imobiliário abrangente e genérico protagonizado pela Operação Urbana Faria Lima;
- Reafirmação da vocação comercial a leste e oeste da avenida, que deverá conviver com os novos usos induzidos pela Operação Urbana Faria Lima; e
- Aproveitamento das potencialidades existentes de maneira geral e em particular de imóveis e terrenos improdutivos para equipamentos e na busca da continuidade do espaço público.

O transporte público e a circulação urbana foram os principais elementos motivadores e estruturadores da Operação Urbana Faria Lima. A implantação de nova Estação Faria Lima da Linha 4 – Amarela do Metrô, bem como as linhas de ônibus de passagem, ampliaram a acessibilidade a diversos corredores de comércio e serviços no bairro.

Por outro lado, a transferência do terminal de ônibus existente no largo da Batata, para outro sítio distante 1,0 km do atual, permitiu a criação de um ponto de integração intermodal na rede de transporte metropolitano, que contempla todos os modais de transporte, público e individual, a saber: metrô, trem suburbano, ônibus municipais e metropolitanos, automóvel, bicicleta e deslocamentos a pé. Tal situação maximizou a mobilidade dos moradores através de transporte público, permitindo-lhes acessar qualquer ponto de interesse na região metropolitana.

A proposta das ações e intervenções do projeto, conforme apresenta a Figura 1, compreende três áreas distintas e que são apresentadas, não necessariamente na cronologia das obras, mas em ordem de prevalência:

- Esplanada (Área 1);
- Terminal de ônibus (Área 2); e
- Sistema viário de conexão entre as duas áreas (Área 3).



Figura 1 – Plano Geral de Intervenções Propostas

2.1. Área 1 - Esplanada

O projeto previu o deslocamento do eixo da Av. Faria Lima, permitindo a criação de uma Esplanada entre as ruas Teodoro Sampaio e Pedro Cristi. Estes espaços avançam na direção da Rua Manoel de Almeida, formando novas praças e espaços públicos com arborização e equipamentos.

Esse deslocamento, em curva suave, associado às desapropriações de imóveis decorrentes das obras de nova linha do metrô, permite a formação de uma área livre de 24.000 m². Neste espaço foram inicialmente previstos: edifício comercial multiuso; estacionamento para 960 veículos; praça aberta e ajardinada para comércio diversificado; centro de eventos e cultura; e auditório público para 750 pessoas.

Alguns trechos de ruas foram pedestrianizados, e os eixos principais d. Complementarmente, propôs-se a implantação de 500 m de vias para pedestres em ruas adjacentes ao largo e de intensa atividade comercial, com propostas de forte demarcação através de arborização e iluminação pública.

Unindo-se ao Largo da Batata, encontra-se o Largo de Pinheiros e sua tradicional igreja, na Praça Padre Septímio Ramos Arante. Estes espaços seriam drasticamente ampliados, atingindo a Av. Faria Lima. As ruas adjacentes também são objeto de intervenções, observando a necessidade de preservação da identidade e vocação ao pequeno comércio. Tais intervenções dar-se-ão, principalmente, pela implantação de calçadas e renovação do mobiliário urbano.

Ainda nesta área, o edifício pertencente à antiga fábrica metalúrgica Meridional, hoje vazio e desativado, seria integrado ao conjunto, com postos de atendimento à população (concessionários de serviços públicos, entre outros).

O terminal de ônibus então existente seria transferido para outro local (Área 2) e integrado às estações Pinheiros da Linha 4 - Amarela do Metrô e da Linha 9 - Esmeralda da CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.

No Largo da Batata permanecem apenas a passagem das linhas de ônibus, permitindo a integração com a Estação Faria Lima da Linha 4 - Amarela do Metrô.

2.2. Área 2- Terminal de Ônibus

O largo da Batata abrigava, em 2002, um terminal de ônibus a céu aberto com condições operacionais precárias, utilizado como ponto final por 34 linhas de ônibus municipais e metropolitanas, sendo outras 80 linhas de ônibus apenas de passagem, gerando um movimento diário de 150 mil passageiros.

No processo de reorganização do transporte público em toda a região, deu-se a distribuição destas linhas por outros terminais, como o Terminal Butantã, o Terminal Pinheiros e, futuramente, o Terminal Vila Sônia.

A proposta do projeto de reurbanização foi a de transferir o terminal para outro sítio, distante 1,0 km do Largo da Batata, e que seria integrado às Estações Pinheiros da Linha 4 - Amarela do Metrô e da Linha 9 - Esmeralda da CPTM.

2.3. Área 3 - Sistema Viário de Conexão

Como explicado anteriormente, os pontos centrais da reurbanização foram: a nova diretriz de traçado da Avenida Brigadeiro Faria Lima, que permitiu a criação de uma esplanada em seu lado leste; e a remoção do estacionamento dos ônibus do Largo da Batata através da implantação de um terminal de ônibus na região das vias Rua Capri e Rua Gilberto Sabino.

O sistema viário de conexão entre essas duas áreas (Esplanada e Terminal Pinheiros) também foi estudado diante de dois outros desafios: facilitar a circulação da área para seu desenvolvimento e mitigar o impacto do tráfego de passagem existente.

Nesta região, o eixo da Av. Cardeal Arco Verde serviu por muito tempo como rota alternativa à congestionada Av. Rebouças, ligando o eixo das Av. Paulista e Av. Dr. Arnaldo, à Av. Eusébio Matoso e Marginal Pinheiros.

Para mitigação deste problema, foi projetada a abertura de uma travessia à Av. Brig. Faria Lima na diretriz da Rua Sumidouro, ligando diretamente a Rua Cardeal Arcoverde à Marginal Pinheiros, aliviando bastante o trânsito no cruzamento da Rua Cardeal Arco Verde com a Avenida Faria Lima.

Complementarmente, a travessia original da Rua Cardeal Arcoverde na Avenida Faria Lima é fechada, removendo o impacto desse tráfego na região do Largo da Batata e direcionando o tráfego existente através das Ruas Baltazar Carrasco e Rua Sumidouro.

Para melhoria da circulação interna no bairro e também reduzir o congestionamento na confluência das vias Rua Paes Leme e Rua Butantã, foi prevista uma abertura de passagem da Rua Butantã para Rua Padre Carvalho e inversão de mão da Rua Padre Carvalho.

Com estas propostas, um estudo de microsimulação de tráfego realizado demonstrou que, além do aumento de acessibilidade e facilidade de circulação na região da intervenção, haveria de fato uma redistribuição do tráfego, retirando parte do fluxo de vias e cruzamentos já saturados para vias menos congestionadas. As Figuras 2 e 3, a seguir, ilustram o rearranjo da circulação proposto.

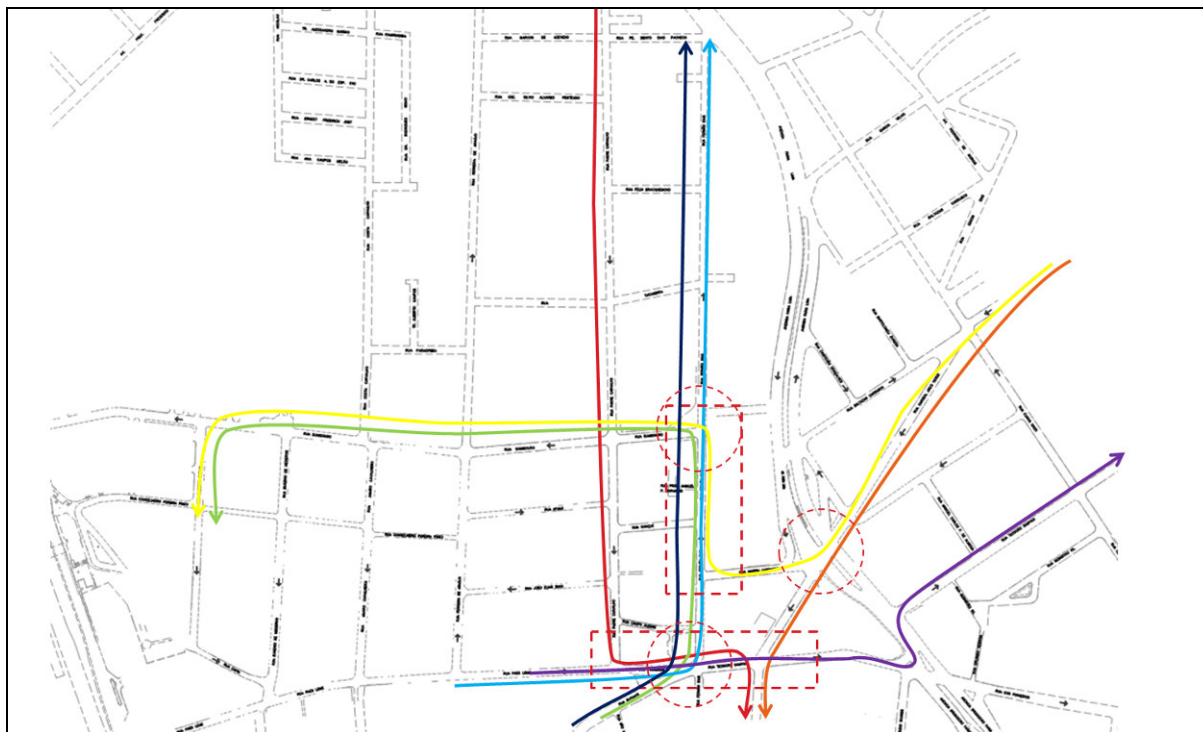


Figura 2 – Fluxos de Tráfego Existentes

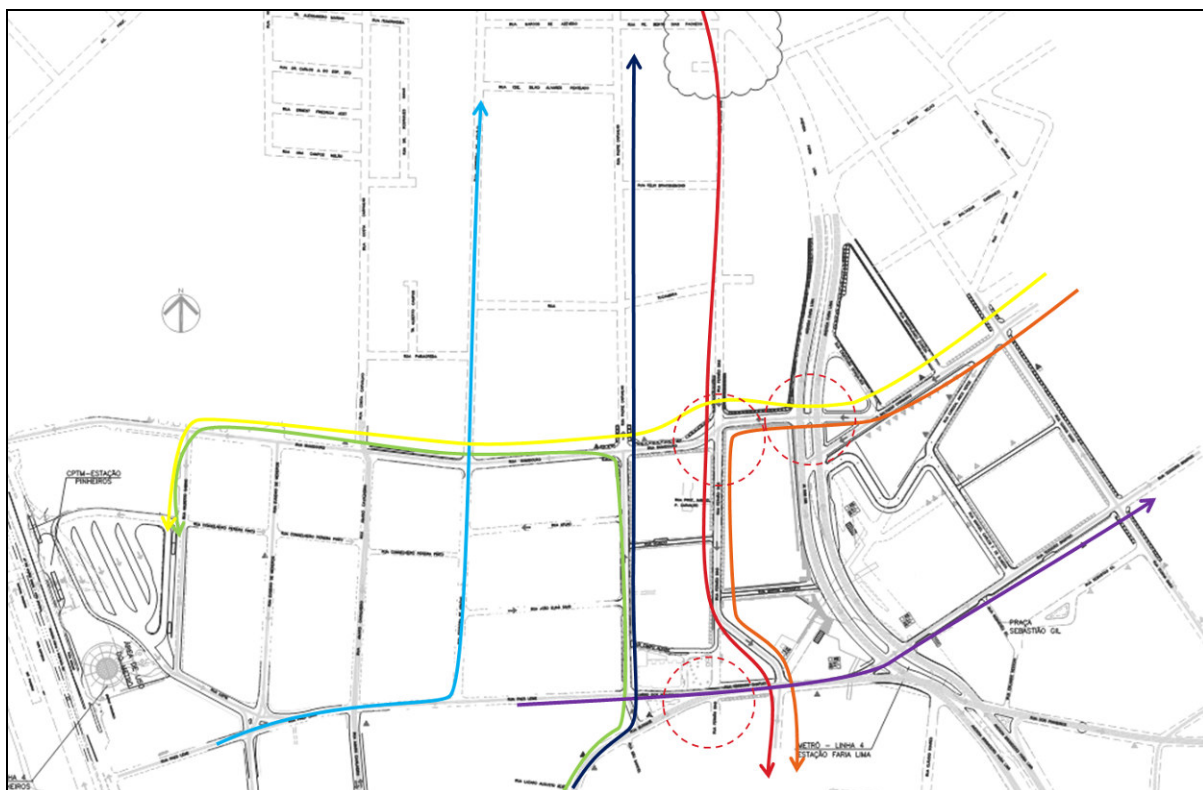


Figura 3 – Fluxos de Tráfego Propostos

2.4. O Projeto Implantado

O longo período para implantação do projeto, desde a seleção da proposta vencedora até a conclusão das obras, de 11 anos, reflete a pouca experiência brasileira em projetos de renovação urbana de alta complexidade. Além disso, outros fatores, nem todos de natureza técnica, intervieram no processo, causando retardamentos e/ou lentidão.

- A mudança do governo municipal, ocorrida em janeiro de 2004, paralisou o projeto e, posteriormente quando da sua retomada em 2008, foram introduzidas importantes alterações;
- O desafio da coordenação entre diferentes órgãos da administração municipal envolvidos: companhia de obras (SPObras), companhia de gestão do transporte coletivo (SPTrans), companhia de tráfego (CET-SP), além de órgãos e conselhos de aprovação ambiental, acessibilidade, desapropriações, etc.;
- Somado ao desafio de coordenação interna, as obras foram projetadas no entorno de duas importantes obras sob responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo, através do Metrô: as Estações Pinheiros e Faria Lima, da Linha 4 - Amarela;

A retomada do projeto e o início das obras, após aproximadamente cinco anos de paralisação, implicou também na introdução de importantes modificações e adaptações no projeto original, conforme enunciado a seguir.

❖ Área 1 - Esplanada (Figura 4)

- Supressão do edifício comercial multiuso, centro de eventos e cultura e estacionamento de veículos. Em seu lugar está prevista a construção de um novo centro comercial de varejo, a ser erguido e explorado pela iniciativa privada, visto que a Prefeitura de São Paulo desistiu de implantar um centro de eventos culturais, elemento integrante do projeto original e marco da renovação urbana, alegando dificuldades na gestão de equipamentos desta natureza;
- Alteração de intervenções no sistema viário devido à dificuldade de realizar desapropriação de imóveis. Tais modificações implicaram em redução de capacidade viária, porém de impacto reduzido sobre o conjunto.



Figura 4 – Projeto de Renovação Urbana do Largo da Batata

❖ Área 2 - Terminal de Ônibus (Figura 5)

- o espaço destinado ao terminal foi mantido, introduzindo-se, no subsolo, estacionamento para 415 veículos e 81 motocicletas;
- as condições de acessibilidade foram melhoradas, principalmente no Acesso Oeste, com a implantação de uma faixa de tráfego “kiss and ride”;
- as rotas de pedestres para a integração terminal – estação de trem – estação de metrô previstas em desnível, foram mantidas na superfície (nível da plataforma de ônibus).



Figura 5 – Terminal Intermodal Pinheiros

❖ Área 3 - Sistema Viário de Conexão

- Inversão de mão da Rua Fernão Dias e sua ligação direta à Rua Cardeal Arco Verde no trecho remanescente, permitindo que veículos com destino à Avenida Eusébio Matoso possam utilizar essa via, ao invés de serem obrigados a seguir pela Avenida Faria Lima.

CONCLUSÕES

Esta porção do bairro de Pinheiros fez parte do núcleo original, do primeiro assentamento, e existe há 450 anos. Exerceu papel de aldeia indígena, de terra de bandeirantes, e desempenhou papel histórico na ligação do Centro de São Paulo às regiões a oeste, na direção de Sorocaba, além de ter existido um porto no Rio Pinheiros, de onde saíam os barcos para o Tietê.

Alguns segmentos do tecido urbano, na área foco, guardaram as características da estrutura fundiária do Século XVII, com pequenas edificações em lotes estreitos e longos, testadas desalinhadas em agrupamento de baixa densidade. O projeto manteve alguns desses bolsões como memória, elegendo algumas ruas como calçadas de pedestres e acesso de veículos controlado. Espera-se que haja, com as melhorias, a manutenção das edificações com restauros para comércio local, bares, restaurantes em atividades que sejam atrativas e que animem o bairro.

Todo o perímetro do projeto de Reconversão Urbana do Largo da Batata está sujeito à regulamentação urbanística municipal, que lhe é propícia, além de posturas específicas da Operação Urbana Faria Lima, que promoverá o adensamento da região, através do reagrupamento de lotes e novos edifícios destinados à habitações multifamiliares, além de diversos edifícios para o setor terciário.

Como decorrência prevê-se incremento de população fixa e transitória com densidade média acima de 350 hab/ha. será este, sem dúvida, um novo polo para criação de empregos, pois decorrerá da nova atratividade decorrente das intervenções, da sua dinamização com a região que se insere (da Operação Urbana), e ainda do próprio incremento da atividade comercial e de serviços trazidos pela atual perspectiva de intensa atividade econômica.

A Estação Pinheiros, de integração entre Metrô e CPTM, e a Estação Faria Lima do Metrô apresentam diariamente movimentação acima de 120 mil e 40 mil passageiros respectivamente. Com a entrada em operação da Linha 4 - Amarela, do Metrô, com a nova estrutura viária e com a renovação da infraestrutura dos serviços e concessionárias, estará garantido o suporte necessário a este aumento populacional da área.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CASTRO, Luiz Guilherme Rivera. **Operações urbanas em São Paulo: interesse público ou construção especulativa do lugar**. Tese de doutoramento, FAUUSP, São Paulo, 2007.

DEÁK, Csaba e SHIFFER, Sueli. **São Paulo: the metropolis of an elite society**. In: Segbers, Klaus (Org). The making of global city regions. Baltimore: John Hopkins University Press, 2007, v., p. 85 – 112.

WHITAKER, João. **O mito da cidade global**. Tese de doutoramento, FAUUSP, São Paulo, 2003.