

# **O PROCESSO TIETÊ. Uma proposta possível**



Juliana Trentin Teixeira

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura  
Apresentada ao Darq – FCTUC em Fevereiro de 2015  
Sob a orientação da Professora Doutora Susana Lobo  
E co-orientação do Professor Doutor Nuno Grande



**O PROCESSO TIETÊ. Uma proposta possível**



*Meu rio, meu Tietê, onde me levas?  
Sarcástico rio que contradizes o curso das águas  
E te afastas do mar e te adentras na terra dos homens,  
Onde me queres levar?(...)  
Rio que fazes terra, húmus da terra, bicho da terra,  
Me induzindo com a tua insistência turrona paulista  
Para as tempestades humanas da vida, rio, meu rio!...*

Mário de Andrade, A Meditação sobre o Tietê (1945)



## **Agradecimentos**

À Professora Dr. Susana Lobo e ao Professor Dr. Nuno Grande pela constante presença e infinita dedicação na orientação deste trabalho.

À Prefeitura de São Paulo pela cedência dos dados e, em particular, ao Secretário de Desenvolvimento Urbano Fernando de Mello Franco e ao Diretor de Desenvolvimento Gustavo Partezani pela disponibilidade e ajuda no esclarecimento de algumas dúvidas.

Ao Renato pela paciência, compreensão e ajuda diária. Aos ombros amigos que, de perto ou longe, apoiaram-me ao longo de toda esta jornada. À minha família e meu irmão, meus pilares.

Aos meus pais pelo amor incondicional.



## Resumo

Principais motores do desenvolvimento da cidade de São Paulo, desde o século XIX que os rios Pinheiros e Tietê têm sido objeto de diversos projetos com vista ao aproveitamento e ocupação das suas margens. Maioritariamente de caráter funcionalista, estes estudos têm enfatizado a circulação rodoviária e o transporte individual, provocando um corte na relação entre a cidade e a frente ribeirinha.

Com o objetivo de inverter esta tendência, o projeto Arco do Futuro, lançado em 2012, procura alterar o atual modelo da cidade, tornando-a mais equilibrada e conectada com as suas linhas de água. Este estudo centra-se na primeira etapa do plano Arco do Futuro: o Arco Tietê. Este projeto atua nas zonas envolventes às marginais do rio Tietê que, em consequência da desindustrialização da zona central, encontram-se subutilizadas e deterioradas.

Esta dissertação pretende investigar este projeto sob três eixos: examinar as propostas apresentadas a concurso público; avaliar e criticar planos similares ao caso de estudo; discutir a intervenção no *waterfront* como meio de regeneração urbana.



## **Abstract**

As the main propellants of development in the city of São Paulo, since the 19th century have the Tietê and Pinheiros rivers been the object of several projects aiming the use and occupation of their banks. These studies, mostly of functionalist approach, have emphasized road circulation and individual transportation, therefore causing a gap in the relation between the city and the riverside.

With the goal of inverting this trend, the Arco do Futuro project, released in 2012, seeks to change the current city layout and make it more balanced and connected to its watercourses. This study is focused on the first stage of the Arco do Futuro project: the Arco Tietê. The project acts on the Tietê riverbank avenue surrounding areas, which as a result of the deindustrialization of the city center, are now underused and deteriorated.

This thesis means to search into the Arco Tietê project under three axes: examining the proposals presented in the competition; evaluating and criticizing plans that are similar to the case study; discussing the intervention on the waterfront as a means for urban regeneration.



## Sumário

|  |     |
|--|-----|
| Resumo .....   | 07  |
| Abstract .....   | 09  |
| Introdução .....   | 13  |
| 1. São Paulo 500 anos .....                                | 19  |
| 1.1 Dos Caminhos aos Trilhos (1554 – 1920).....            | 23  |
| 1.2 São Paulo Moderna (1920 – 1940) .....                  | 37  |
| 1.3 <i>American</i> São Paulo (1940 – 1960).....           | 47  |
| 1.4 Golpe Militar (1960 – 1975) .....                      | 49  |
| 1.5 Resgate Verde (1975 – 2012).....                       | 57  |
| 2. Um Futuro para o Tietê.....                             | 87  |
| 2.1 Arco do Futuro.....                                    | 91  |
| 2.2 Plano Diretor Estratégico 2014-2029.....               | 95  |
| 2.3 Arco Tietê .....                                       | 101 |
| 2.3.1 Estudos de Pré-viabilidade .....                     | 105 |
| 2.3.1.1 Propostas .....                                    | 109 |
| 2.3.1.2 Cenários de Desenvolvimento .....                  | 115 |
| 2.3.2 Estudos de Viabilidade .....                         | 119 |
| 3. Casos de Estudo, noutras culturas e geografias.....     | 129 |
| 3.1 Canal <i>Cheonggyecheon</i> , Seul, Coreia do Sul..... | 131 |
| 3.2 Paris <i>Plage</i> , Paris, França .....               | 137 |
| 3.3 <i>Tempelhofer Freiheit</i> , Berlim, Alemanha .....   | 139 |
| 3.4 <i>Placemaking</i> .....                               | 145 |
| 3.4.1 NYC <i>Plaza Program – Corona Plaza</i> .....        | 147 |
| 4. Uma Proposta Possível.....                              | 155 |
| Bibliografia .....   | 173 |
| Lista de Figuras.....                                      | 183 |
| Anexos.....  | 211 |



## **Introdução**

São Paulo atravessa hoje um período de transição produtiva, deixa de ser uma cidade industrial e torna-se uma cidade de serviços. Esta transformação implica uma mudança de paradigma nos diversos espaços urbanos que compõem a metrópole. A resolução deste problema não poderá ser mais à custa da expansão dos limites da cidade, o que obriga esta a se voltar para dentro e dar nova vida aos seus grandes eixos estruturantes, onde largas porções de terreno se encontram subutilizadas e deterioradas. A maioria destas zonas problemáticas, por oposição a outras grandes cidades mundiais, situa-se junto aos seus principais rios: Tietê, Pinheiros e Tamanduateí.

Nos últimos cem anos, São Paulo viveu um crescimento desenfreado, onde a infraestrutura viária teve um papel dominante na região. Quanto mais a rede crescia, mais a população se desligava do centro urbano e, por conseguinte, mais infraestrutura exigia. Assim, vales e ribeiras foram sendo transformados em vias-rápidas e os rios passaram a correr entre paredes de betão, poluídos. As áreas de várzeas são constantemente sujeitas às cheias enquanto, ironicamente, a cidade enfrenta a maior crise hídrica da sua história.

Com o objetivo de encontrar soluções para muitas destas questões, a atual gestão municipal lança, em 2013, o projeto Arco Tietê (parte integrante do plano Arco do Futuro). Um projeto que procura transformar, principalmente, as várzeas do rio Tietê em locais mais equilibrados em quatro setores fundamentais para o desenvolvimento humano: Económico, Ambiental, Mobilidade/Acessibilidade e Habitação.

Sendo o projeto Arco Tietê o tema central desta dissertação, torna-se fundamental entender a relação dos rios na cidade, passada e presente. Sendo assim, a dissertação estrutura-se em quatro capítulos – São Paulo 500 anos; Um Futuro para o Tietê; Estudos de Caso, noutras culturas e geografias; Uma Proposta Possível. A primeira, com um caráter



introdutório, ilustra, de forma breve, a importância dos rios Pinheiros, Tietê e Tamandateí para a fundação da cidade de São Paulo. Ainda como parte desta investigação, são analisados os Planos e Projetos desenvolvidos para a cidade. Esta consiste numa compilação dos principais planos urbanísticos que moldaram a urbe desde o século XIX.

A segunda parte – Um Futuro ao Tietê – incide numa análise das diretrizes estabelecidas pela Prefeitura Municipal de São Paulo sobre o projeto Arco do Futuro. Por fim, examina-se ao pormenor o plano Arco Tietê. Incluem-se neste ponto as diretrizes, as audiências públicas e as propostas enviadas no âmbito do concurso.

Para comportar corretamente um estudo comparativo, observaram-se outros casos de reabilitação urbana e ribeirinha no terceiro capítulo. Os casos de estudo escolhidos (Seul, Paris, Berlim e Nova York) permitem, em variados quadrantes, criar diferentes padrões para a discussão do projeto proposto para a cidade de São Paulo. São avaliados os prós e contras de cada um, levando em linha de conta a sua adaptação à realidade sul-americana e, mais concretamente, à desta megacidade brasileira. Deste modo, pretende-se identificar possíveis soluções em quatro áreas estratégicas para a cidade de São Paulo: Revitalização, Estratégias, Mobilidade e Ocupação.

Em tom de conclusão, uma análise crítica será desenvolvida no quarto capítulo. Aqui, e com base nos dados recolhidos ao longo da investigação, cruzam-se as informações obtidas com o objetivo primordial de responder às seguintes questões:

- Em que se diferencia o Arco Tietê dos outros planos até agora propostos?
- O que se pode absorver dos exemplos de reabilitações de sucesso estudados?
- Quais serão as principais medidas a ser tomadas para o êxito do plano?



Ainda neste capítulo, é desenvolvida a proposta possível que procura ser o elemento de *ignição* para a implantação do projeto Arco Tietê. O plano diz-se possível por misturar o conceito do *masterplan* com o *placemaking*, estratégia que devolve aos cidadãos o direito de escolha e participação na transformação do espaço urbano.







Figura 1 – São Paulo

*Quem dela se aproxima, é impactado por seu tamanho: quilômetros de avenidas, com suas casas e galpões e blocos de edifícios, uma profusão de letreiros e imagens publicitárias. O movimento 24 horas por dia está presente em tudo, até nas telas dos painéis coloridos que projetam o mundo eletrônico sobre a geografia construída da cidade.<sup>1</sup>*

Cidade brasileira conhecida por sua grandeza e multiculturalidade. Marcada pela sua desigualdade e ambiguidade. Cidade rica, cidade pobre, cidade imigrante e migrante. Em cada canto encontra-se uma São Paulo diferente mas unida sob uma única bandeira – Cidade que não pode parar.

É a capital do estado de São Paulo, localizado na região sudeste do Brasil, e, juntamente com outros 39 municípios, constitui a *Grande São Paulo*. A cidade tem uma população de 11.253.503<sup>2</sup> e a região metropolitana, com aproximadamente 20 milhões de habitantes, é a sexta maior aglomeração urbana do mundo. É o centro financeiro, corporativo e mercantil da América do Sul, além de ser a maior contribuinte para o PIB brasileiro (11,5%<sup>3</sup>), sendo, assim, considerada a cidade mais influente do continente sul-americano.

A cidade está situada nas margens do rio Tietê, o maior do rio do estado de São Paulo. O Tietê atravessa este território no sentido este-oeste, do litoral para o interior. Devido à sua grande extensão, o rio é subdividido em três bacias hidrográficas – Bacia do Alto Tietê, da nascente em Salesópolis até Santana do Parnaíba; Bacia do Médio Tietê, entre Santana do Parnaíba e Barra Bonita; Bacia do Baixo Tietê, da Barra Bonita até à sua foz no rio Paraná.

O *sítio urbano de São Paulo*<sup>4</sup> é composto por um mosaico de colinas, terraços fluviais e planícies de inundação que pertencem a um

---

<sup>1</sup> (Rolnik, 2009, p. 8)

<sup>2</sup> (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010)

<sup>3</sup> (G1, 2013)

<sup>4</sup> (Ab'Sáber *apud* Franco, 2005)



Figura 2 – Evangelho nas Selvas - *Padre Anchieta*, por Benedito Calixto, 1893

compartimento restrito e único do relevo do Planalto Atlântico Brasileiro. E, ainda que, hoje, seja reconhecida como a *selva de pedra*, São Paulo cresceu precisamente devido à geografia da sua paisagem.

### 1.1 Dos Caminhos aos Trilhos (1554 – 1920)

Fundada em 1554 pelo padres jesuítas Manuel de Nóbrega e José de Anchieta, a vila de São Paulo de Piratininga tem a sua história intimamente ligada aos seus rios. A vila, implantada sobre uma colina e delimitada pelos vales dos rios Tamanduateí e Anhangabaú, tornou-se no ponto de partida para as expedições de colonização.

A escolha do sítio foi a peça chave para a expansão do território português, para além do tratado de Tordesilhas. As embarcações partiam do rio Tamanduateí e logo alcançavam o principal rio da bacia de São Paulo, o Tietê. Através da singularidade deste rio, que corre para o interior e não para o mar, os bandeirantes atingiam a cadeia hidrográfica do rio Paraná e, a partir dali, rumavam para os quatro cantos, criando uma nova pátria. Nesse sentido, São Paulo é fundada como um centro, quase como uma *base logística*<sup>5</sup>.

*São Paulo origina-se, portanto, motivada pelas relações de contato, expansão e domínio de uma extensão de território infinitamente superior à área diretamente ocupada por sua aglomeração urbana. Sua definição como epicentro de um conjunto de relações, envolvendo o território, um projeto colonial e a base técnica preexistente dos caminhos, pode ser considerada um dos embriões da atual conformação metropolitana.*<sup>6</sup>

Até o início do século XIX, a vila não ultrapassava os limites da colina. A sua configuração urbana formava o chamado *Triângulo*, um

---

<sup>5</sup> (Franco, 2005)

<sup>6</sup> (Franco, 2005, p. 30-31)



Figura 3 – Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1881

planalto onde se destacavam, entre o casario, um conjunto de igrejas e conventos que marcavam estes vértices como limites urbanos. Neste momento, a população era composta, predominantemente, por portugueses e índios e a língua mais falada era o tupi-guarani.

Com o crescimento da cultura cafeeira, em meados do século XIX, a vila transforma-se em cidade. São Paulo passa a desempenhar um papel fundamental na exportação do café. Por ser o primeiro ponto de planalto desde o litoral, a cidade estabelece a conexão entre os produtores, no interior do estado, o porto de Santos e a capital, o Rio de Janeiro.

Juntamente com o café chegou a ferrovia, construída em 1867 pelo Barão de Mauá. A *São Paulo Railway* (SPR) foi um novo motor que precipitou ainda mais o crescimento da cidade. Esta linha, que ligava Santos a Jundiaí, ajudou a consolidar São Paulo como o *nó* desta rede de fluxo intenso de mercadorias e pessoas.

Os caminhos-de-ferro seguiram o traçado dos antigos bandeirantes. Desde a costa até ao interior aproveitaram os abrandamentos no declive da serra e ocuparam as várzeas e planícies fluviais dos trilhos pré-cabralinos. Estes terrenos de grande extensão e baixa declividade tinham as características geomorfológicas necessárias para atender as exigências técnicas e financeiras daquele período.

Logo após a instalação da ferrovia, a cidade já ultrapassava as fronteiras da colina. O processo de transformação do ambiente natural avança e a intervenção na área urbana não se limita face aos obstáculos do meio. A natureza é superada pela técnica.

Enquanto no *Triângulo Histórico* e colinas adjacentes são elaborados projetos pontuais de urbanização, arruamentos e construção de equipamentos e monumentos, as várzeas e áreas baixas são alvo dos grandes planos.

Estigmatizadas como foco de problemas relacionados com as enchentes e a insalubridade, estas áreas tornaram-se fundamentais para

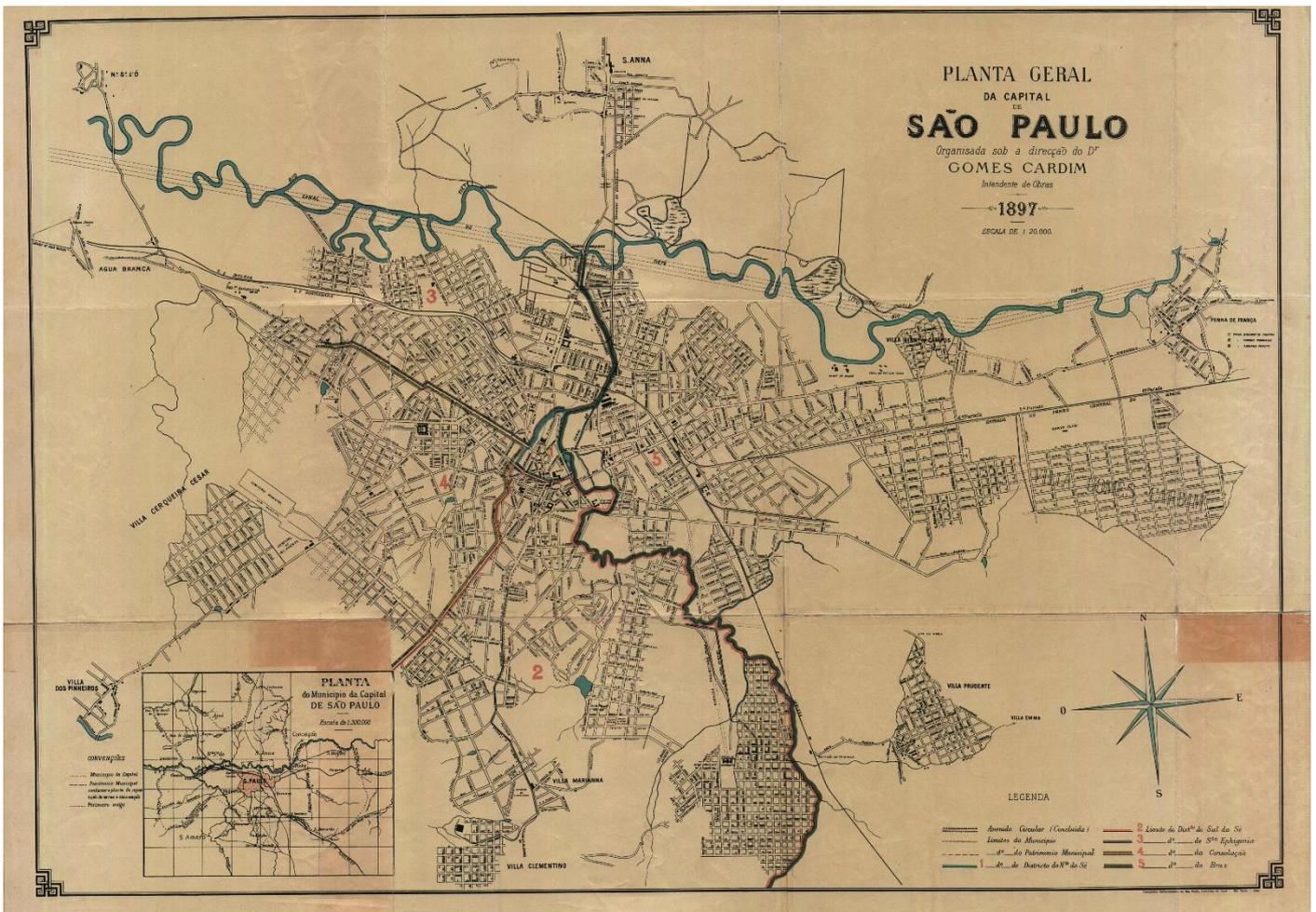


Figura 4 – Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1897

o desenvolvimento da cidade. Ali, junto aos trilhos, os terrenos aluviais foram eleitos para a construção de um grande parque fabril que viria a fixar o nome de São Paulo no panorama nacional<sup>7</sup>.

Para controlar os problemas das cheias e da poluição iniciaram-se, em 1894, os projetos para a retificação do rio Tamanduateí. Além de garantir mais áreas urbanizáveis para a cidade, as obras aumentaram significativamente a vazão do rio e os poluentes daquelas águas passaram a atingir o rio Tietê rapidamente<sup>8</sup>.

Neste mesmo ano, respondendo a um exponencial crescimento urbano, é elaborado o *Projeto de Regularização do Rio Tietê e Dique Marginal*, pela Comissão de Saneamento do Estado, liderado pelo engenheiro João Pereira Ferraz.

O plano previa a retificação parcial do rio Tietê, da Ponte Grande até Osasco. Seguindo os pressupostos do projeto do Tamanduateí, previa-se aumentar a vazão do rio a montante para melhorar o seu escoamento. Para isso, era proposta a execução de um estreito canal de navegação junto a um leito de inundação de 50 metros, formado por diques marginais, ou pelo aterro da várzea.

No entanto, este projeto não se reduzia a corrigir o mal das enchentes e da navegação. Motivados pela empresa *Light & Power Co.*, a Comissão estudava, em simultâneo, uma forma de aproveitar o rio, sobretudo na criação de energia elétrica para o abastecimento da indústria.

Devido a diversos problemas financeiros, apenas as obras propostas para o rio Tamanduateí são concluídas. O rio Tietê é intervencionado em pequenos trechos, mas não tarda a ter os trabalhos interrompidos.

---

<sup>7</sup> (Franco, 2005)

<sup>8</sup> (Monteiro, 2010)



Figura 5 – Prática de Desportos Aquáticos no Rio Tietê, junto ao Club Esperia

Figura 6 – Prova de Remo no Rio Tietê

Figura 7 – Remadores no Rio Tietê

Figura 8 – Festividades no Clube Regatas Tietê

Enquanto a retificação do leito do rio não se concluía, a cidade aproximava-se cada vez mais das suas margens. Apesar do constante despejo de esgoto nas suas águas, o local tornou-se num espaço de lazer onde a prática desportiva era cada vez mais comum. Próximo da Ponte Grande foram criados os primeiros clubes da cidade, como o *Club Esperia Società Italiana* (1889) ou o Clube de Regatas Tietê (1907). As várzeas ofereciam inúmeros campos de futebol e estaleiros ao longo do seu trecho urbano, mas concentravam-se, principalmente, nos bairros populares da Penha, Vila Maria, Canindé, Barra Funda, Ipiranga e Vila Prudente.

Ao mesmo tempo que a população se apropriava destas áreas de forma espontânea, diversos planos para às várzeas do rio Tietê foram elaborados.

Pacheco e Silva, em 1913, apresentou o *Plano de Melhoramentos para o Rio Tietê*. Mais uma vez, a melhoria da navegação e do saneamento eram as principais diretrizes do projeto. Para isso, era prevista a retificação das curvas do rio entre a Ponte Grande e Osasco e a canalização do trecho entre a Ponte Grande e a Lapa. O pioneirismo deste plano encontra-se na proposta de criação de avenidas marginais, tipo *boulevards*, e parques ao longo do rio.

Em 1922, a Diretoria de Obras municipais, sob a direção de Victor da Silva Freire, encomenda um novo estudo para o rio. Baseado nos estudos hidrológicos da antiga Comissão de Saneamento do Estado e da empresa *Light*, o projeto, desenvolvido pelo engenheiro José António da Fonseca Rodrigues, previa a construção de um canal de 108 metros, retificado e canalizado através de diques marginais com 4,5 metros de altura. Nas margens estavam previstas avenidas marginais com 20 metros de largura e um canal secundário, incorporado ao principal, que asseguraria a navegação. Seriam, ainda, criados dois lagos para a prática desportiva e para os clubes na região da Ponte Grande.

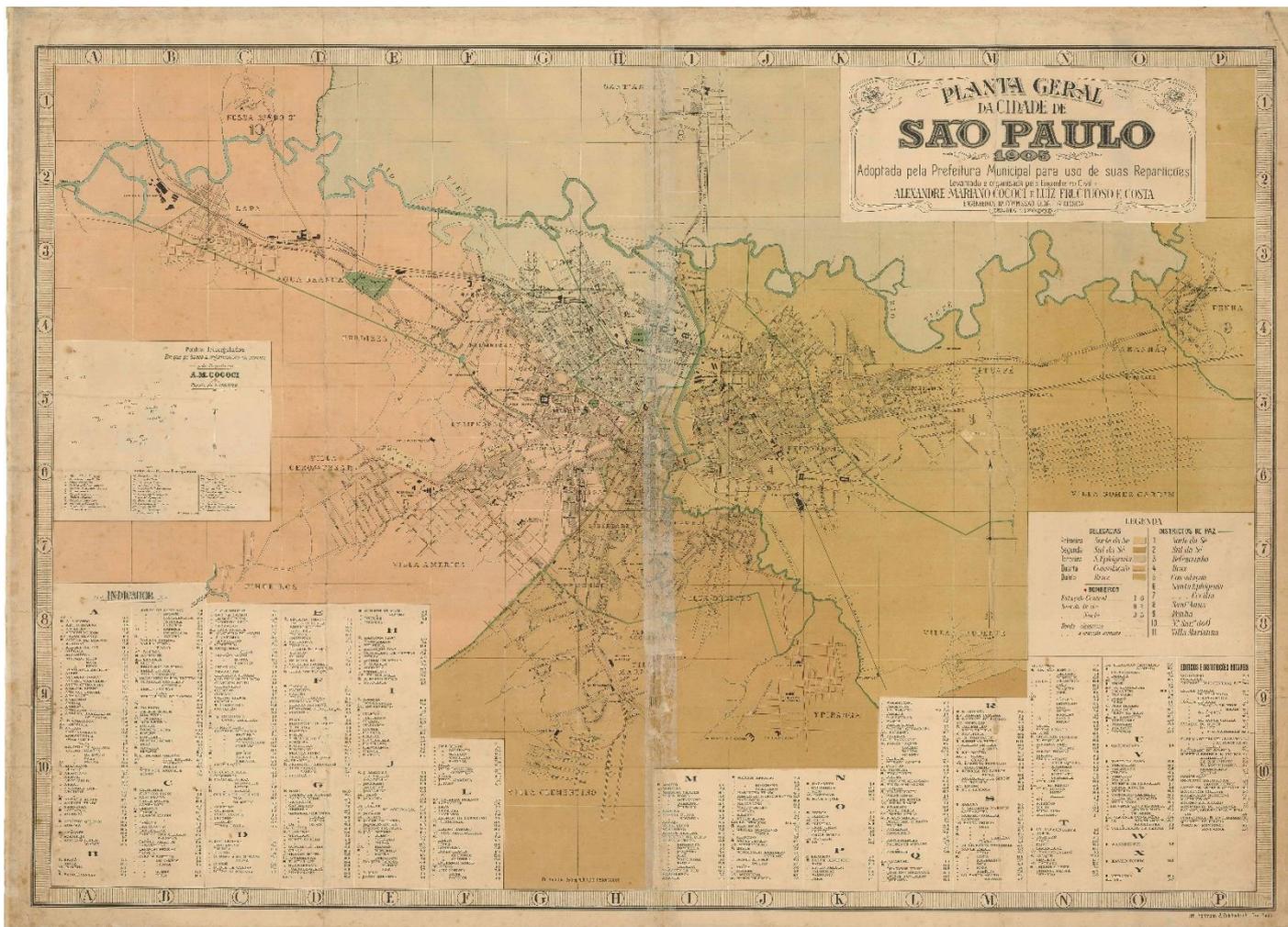


Figura 9 – Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1905

Porém, o plano foi duramente criticado por Freire, que acreditava que aquela era uma solução puramente hidráulica. Afirmava que a retificação do canal o tornaria “chatíssimo e monótono” e que o despejo do esgoto deveria ser repensado para não influenciar no múltiplo uso do rio.

*É que a canalização do Tietê não pode satisfazer com o ponto de vista de tal esboço, o qual se contentou em delinear a solução hidráulica a traços largos. De modo algum. Seria falta imperdoável e imprevidência quase culposas não encarar as coisas de mais alto<sup>9</sup>.*

Logo após as críticas, um outro estudo, desenvolvido por João Florence de Uihôa Cintra, foi apresentado. O projeto mantinha as mesmas linhas do anterior mas com um olhar mais atento à sua integração com a cidade. O engenheiro rebaixa a altura dos diques do antigo esboço e aumenta a largura do leito maior do canal. O rio, ao contrário da proposta de retificação total, mantinha ainda alguma sinuosidade no seu traçado. Sugere, também, a criação de logradouros públicos ao longo das margens, encaixando o novo canal dentro de um sistema de *parkways*.

*Considerando [o ponto de vista estético], mas considerando sobretudo o atraso indesculpável em que se encontra a capital do Estado em matéria de respiradouros, de pulmões para a população, de espaços abertos, em resumo, para me servir da expressão consagrada, completa o engenheiro Cintra o seu esboço, prevendo a formação, ao longo do futuro canal, de uma série de trechos relvados e ajardinados, constituindo por essa forma solução de conjunto, de tal modo frequente nas cidades modernas e adiantas, até na América, que a ciência da urbanização já lhe reservou uma denominação especial a de parkway<sup>10</sup>.*

---

<sup>9</sup> (Freire, *apud* Delijaicov, 1999, p. 59)

<sup>10</sup> (Freire, *apud* Delijaicov, 1999, p. 60)

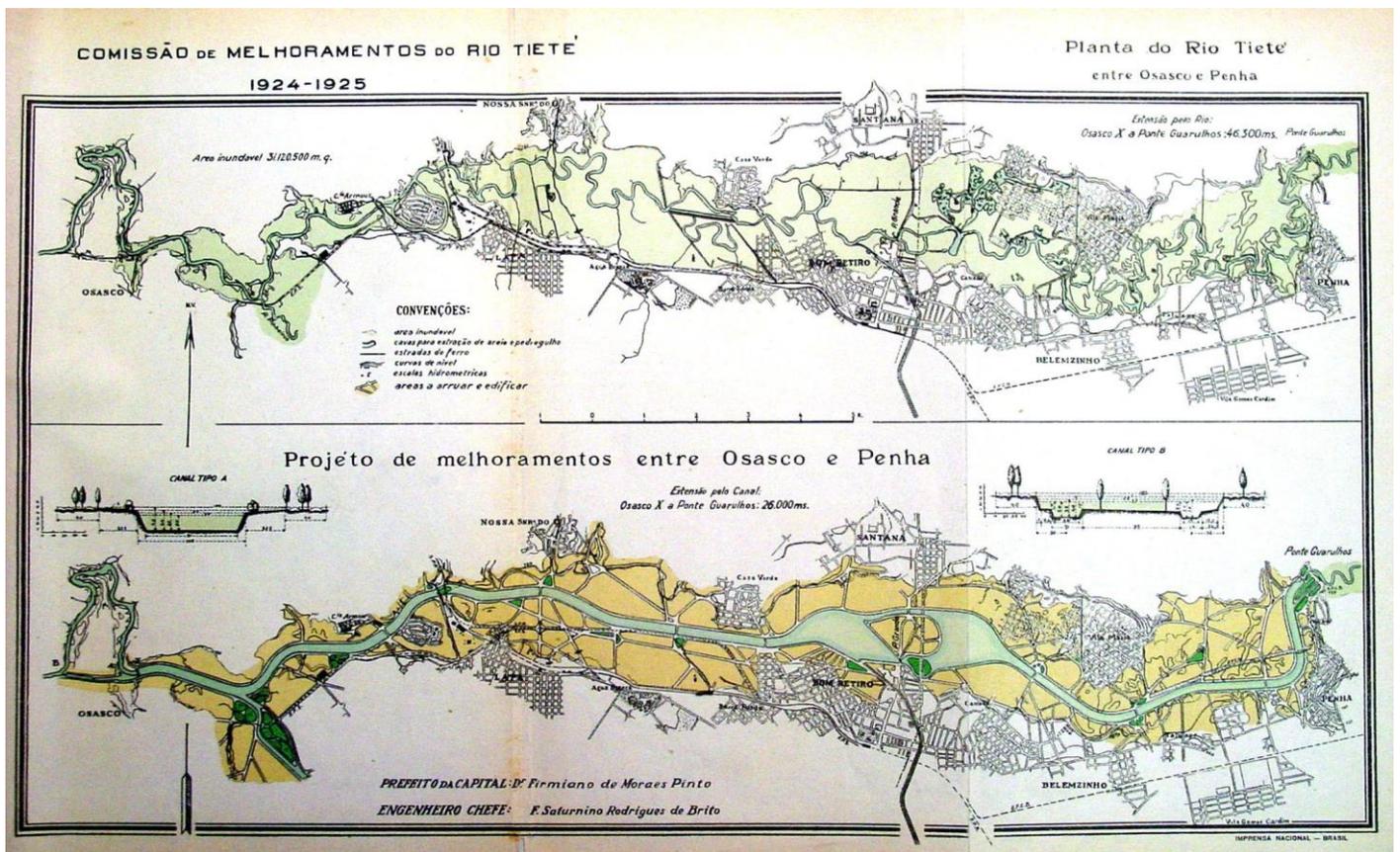


Figura 10 – Programa de Melhoramentos para o Rio Tietê em São Paulo, 1924

Ainda que, para Freire, este plano solucionasse as questões de higiene, de circulação e de aproveitamento das várzeas, o projeto foi abandonado por ser considerado desfavorável à navegação. Então, a pedido da Companhia de Melhoramentos do rio Tietê, um novo estudo começa a ser desenvolvido pelo engenheiro Saturnino de Brito, em 1924. Este projeto, chamado *Programa de Melhoramentos para o Rio Tietê em São Paulo*, apoiava-se em três pilares – defesa contra enchentes, navegação e afastamento dos esgotos para jusante da cidade.

Para o controlo das cheias, a proposta de Saturnino Brito propôs a construção de represas para a retenção dos canais afluentes na cabeceira do rio, a manutenção da função regularizadora natural das várzeas entre a Penha e Mogi das Cruzes e, ainda, a redução da cota do vertedor da barragem de Parnaíba, através da instalação de uma barragem móvel.

Na elaboração do seu relatório o engenheiro reconheceu os pontos positivos dos planos anteriores, de Fonseca Rodrigues e Ulhôa Cintra, e defendeu a utilização do Tietê como manancial para a cidade.

Ao longo do curso do rio, Brito elaborou dois tipos de secção de vazão, para garantir a navegação ao longo do ano e a prevenção contra as enchentes. No primeiro, um canal de secção trapezoidal, seriam construídas quatro extensas barragens móveis com adufas e eclusas, já no segundo, o rio teria dois pequenos leitos de estiagem e o leito de inundação.

O plano contava igualmente com a criação de dois grandes lagos *para o aformoseamento e para os exercícios de remo e natação*<sup>11</sup> – permitindo a extração de terra para o aterro das várzeas – e a formação de ilhas junto da Ponte Grande, sendo este o ponto de destaque do projeto paisagístico.

---

<sup>11</sup> (Delijaicov, 1999, p. 56)

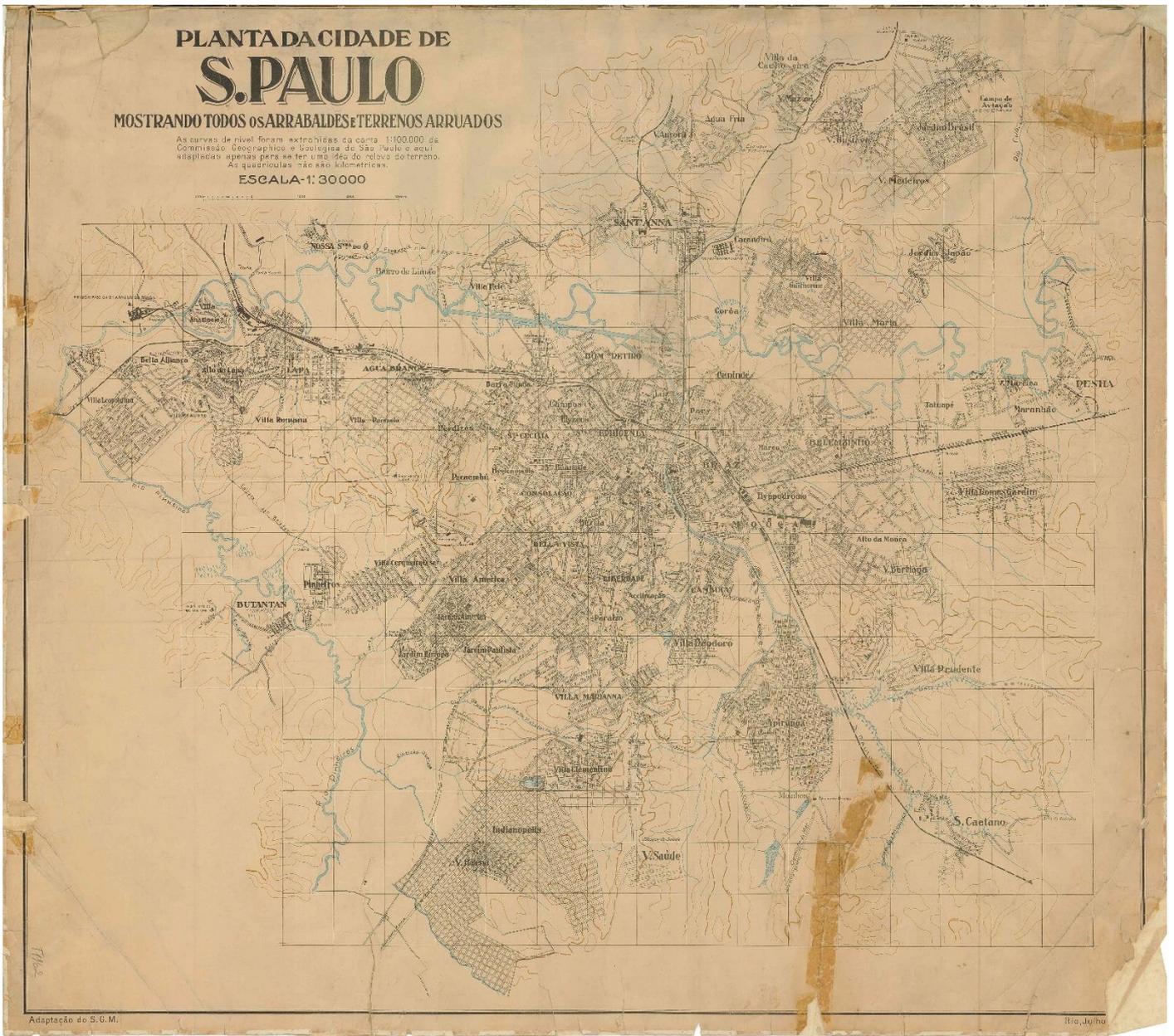


Figura 11 – Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1924

Também estavam previstos dois bosques inundáveis, um, no encontro do Tietê com o Pinheiros e, outro, na barragem da Penha.

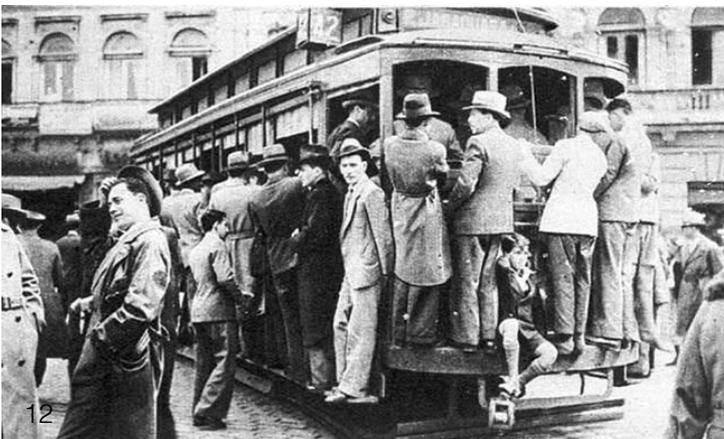
Sugeria, ainda, a criação de espaços para a circulação viária, mas esta não era uma prioridade para a Comissão, que acreditava que o planejamento das avenidas marginais era da competência de outros setores da prefeitura.

Apesar de não demonstrar grandes preocupações estéticas, este projeto, quando comparado com os anteriores, revela-se muito superior. Saturnino Brito idealizou soluções para o problema das inundações, fundamentadas no estudo da dinâmica local das águas da bacia, aliadas à qualidade paisagística à beira rio. Ainda que a proposta nunca tivesse sido implantada, esta tornou-se referência no campo dos estudos de saneamento, de hidráulica e de propostas urbanísticas para as várzeas do Tietê.

Entretanto, sem qualquer plano aprovado, a cidade foi crescendo à mercê dos investidores privados. Foi através do sucessivo loteamento das quintas que circundavam o *Triângulo* que o espaço urbano se desenvolveu e se segregou. Surgiram, então, os bairros comerciais, ao lado da área central, os bairros nobres, situados na zona sudoeste, afastados da insalubridade, e os bairros operários, que ocupavam as várzeas.

A construção das primeiras centrais hidrelétricas, no início do século XX, promove um novo ciclo de transformações urbanas. A construção da Avenida Paulista, os primeiros bairros-jardim e, ainda, a implantação do transporte elétrico foram considerados os marcos da modernização da cidade.

Os carros elétricos, que vieram substituir os carros de tração animal, provocaram uma grande alteração no modelo de gestão do sistema de transportes. Estes, que anteriormente eram concessionados por diversas empresas, ficaram sob responsabilidade da companhia



12



13

São Paulo Largo de São Bento

Figura 12 – Elétricos no centro de São Paulo  
Figura 13 – Largo de São Bento, São Paulo

*Light*, a única com capital suficiente para instalar a infraestrutura necessária para o seu funcionamento.

A cidade, em franca expansão, não conseguia suprir a demanda de transportes existente e a passagem dos carros elétricos representava um valioso instrumento de valorização imobiliária.

*A Light sempre esteve ciente da ferramenta que tinha nas mãos e não foi omissa no seu propósito de associar a sua responsabilidade enquanto produtora de serviços públicos ao seu interesse como agente imobiliário. Na prática, a implantação dos bondes não se restringiu a responder às demandas existentes. Diversas vezes a Light forjou essas demandas, instalando partes do sistema em áreas a ser exploradas futuramente, impondo-lhes valorização, em detrimento de áreas já consolidadas<sup>12</sup>.*

Condiccionando o desenvolvimento urbano de São Paulo, restringindo a cidade das suas verdadeiras necessidades, a *Light* logo foi confrontada com a concorrência dos autocarros. O baixo grau de restrições e o alto índice de mobilidade do sistema sobre pneus levaram os elétricos à ruína. A cidade já não encontrava limites para o seu crescimento exponencial.

## 1.2 São Paulo moderna (1920 – 1940)

A década de 20 do século XX, em São Paulo, representa um momento de afirmação. A cidade, ainda beneficiando dos fundos vindos do comércio do café, foi o maior ponto de atração de capitais e de população de todo o país. No final desta década, a cidade já atingia o marco de 1 milhão de habitantes.

Ainda assim, o crescimento desregrado aliado à grande miscigenação cultural resultava numa cidade sem alma.

---

<sup>12</sup> (Franco, 2005, p. 115)

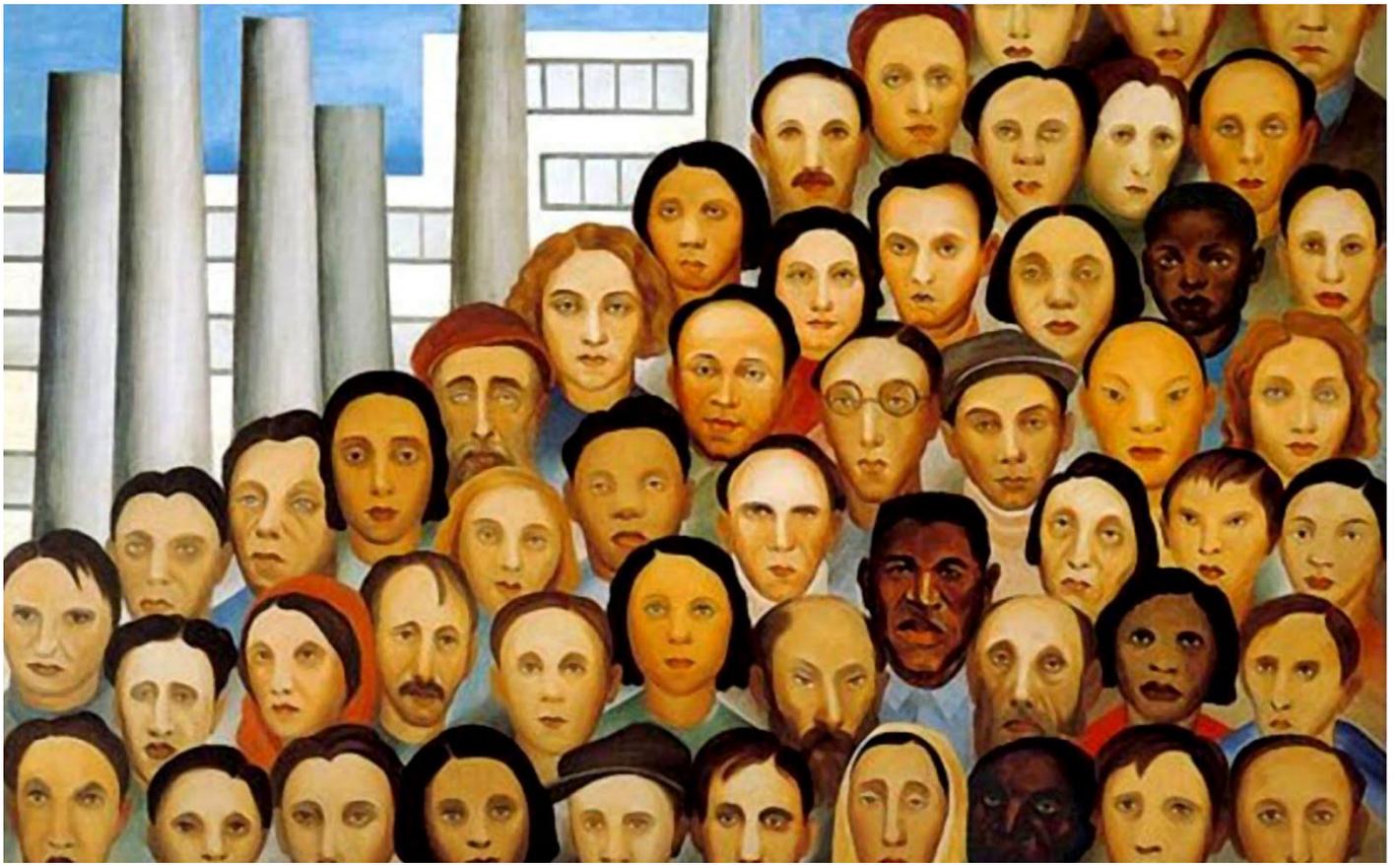


Figura 14 – Operários, Tarsila do Amaral, 1933

*Não era uma cidade nem de negros, nem de brancos e nem de mestiços; nem de estrangeiros e nem de brasileiros, nem americana, nem europeia, nem nativa; nem era industrial, apesar do volume crescente das fábricas, nem entreposto agrícola, apesar da importância crucial do café; não era tropical nem subtropical; não era moderna, mas já não tinha passado*<sup>13</sup>.

São Paulo queria encontrar a sua identidade. Cortar relações com os costumes coloniais e enfrentar a modernidade. Durante este período, o futuro passa a ser vislumbrado através das rodovias.

A evidente carência de investimentos no setor de infraestrutura urbana, principalmente no setor viário e de transportes, levam a câmara municipal a desafiar Ulhôa Cintra, desta vez na qualidade de chefe da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, a intervir no plano de Saturnino Brito. O *Projecto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação* foi apresentado no Boletim do Instituto de Engenharia, ainda em 1924, onde a questão viária é definida como prioritária.

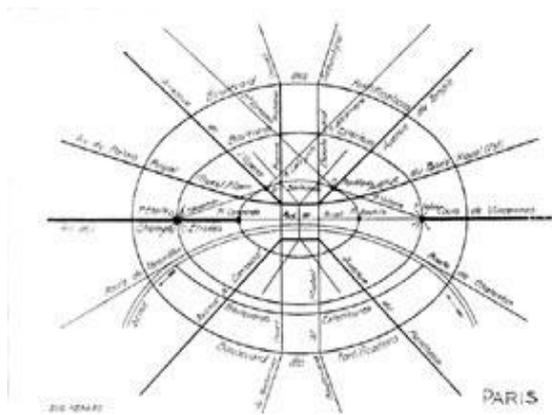
Apoiando-se na pesquisa elaborada pelo urbanista francês Eugene Hénard, sobre as cidades de Berlim, Paris, Londres e Moscovo, o engenheiro afirma:

*Máo grado consideraveis diferenças de fôrma e de disposição interior, nota-se este traço que lhes é commum: todas as vias de expansão e penetração convergem bem para o nucleo central, mas não todas para o mesmo ponto, nem para o mesmo monumento. Todas essas vias, ao contrario, se ligam a uma especie de circuito fechado ou collector, que nós propomos chamar de perímetro de irradiação e que é traçado a uma certa distância do centro mathematico da cidade*<sup>14</sup>.

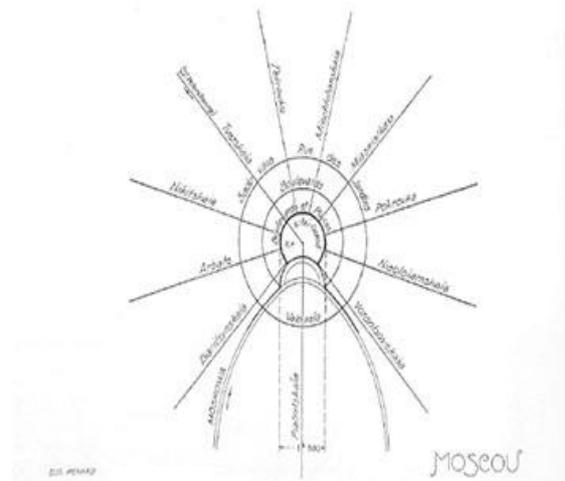
---

<sup>13</sup> (Sevcenko *apud* Saliba, 2014, p. 129)

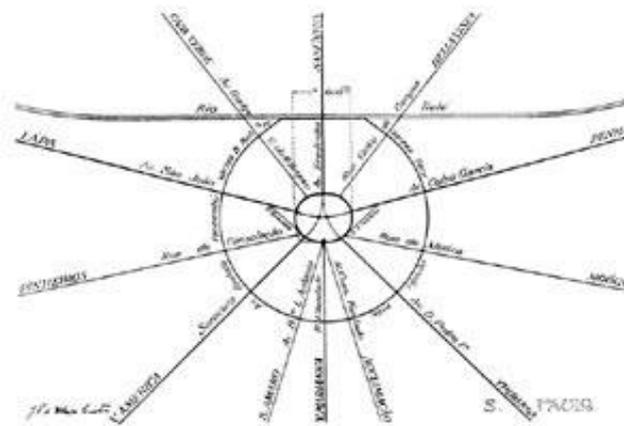
<sup>14</sup> (Cintra *apud* Leme, 1990, p. 101)



15



16



17

Figura 15 – Esquema Radial, Paris  
 Figura 16 – Esquema Radial, Moscovo  
 Figura 17 – Esquema Radial, São Paulo

Assim, no projeto de Ulhôa Cintra, a zona central, apontada como uma região problemática devido à insuficiência de ruas, congestionamentos e falta de acessos, foi considerada como ponto fundamental para a recuperação urbana. O plano do perímetro de irradiação promovia a expansão urbana para novas direções, provocando a descentralização e distribuindo a circulação através de vias secundárias.

Logo após a apresentação deste estudo, Prestes Maia junta-se a Ulhôa Cintra. Em conjunto, desenvolvem uma série de relatórios para o Boletim do Instituto de Engenharia chamados *Um problema actual: Os grandes melhoramentos de São Paulo*.

Neste estudo, os autores dedicam-se, primeiramente, a criar uma imagem da cidade a partir de características que a diferenciam dos grandes centros europeus e americanos, como a imigração, o clima e a geografia. Descrevem-na desde a saga bandeirante até à era da indústria. Sublinham, ainda, a força do povo paulistano, aliada a certas ferramentas, na elevação da cidade a um novo patamar.

*(...) cidade de São Paulo, coração em que deverá pulsar a actividade de uma imensa região<sup>15</sup>.*

Com total confiança na metropolização eminente, os engenheiros reivindicam a implantação de um plano integral que antecipe e regule o crescimento urbano. Apresentam *Um esboço de um plano geral para São Paulo* sendo este, na realidade, a base para o *Plano de Avenidas*.

Na década de 1930, o engenheiro municipal Prestes Maia apresenta o *Plano de Avenidas*. Este projeto celebrava a técnica e defendia o crescimento urbano ilimitado, não sendo condicionado por

---

<sup>15</sup> (Maia e Cintra *apud* Leme, 1990, p. 104)

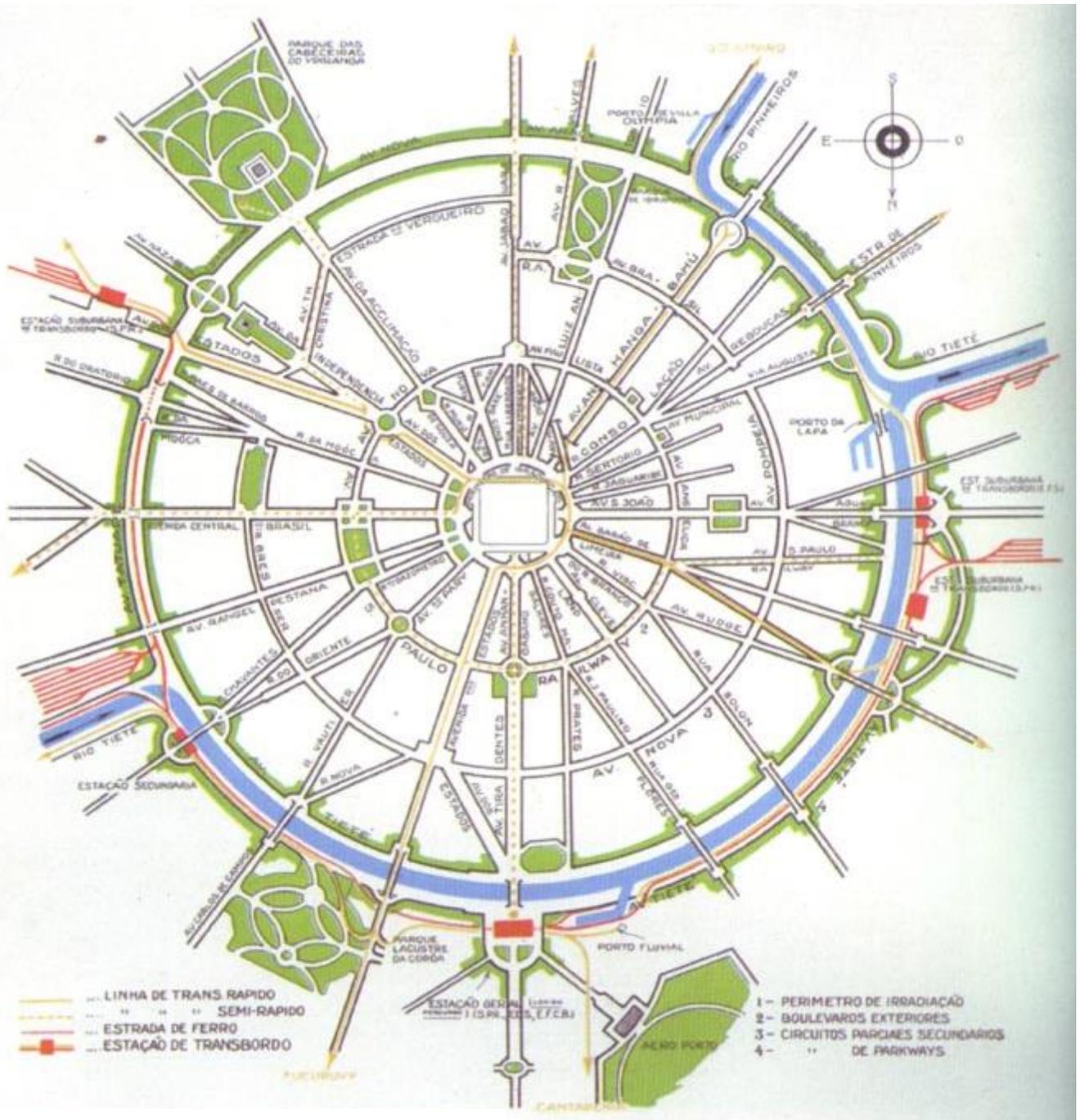


Figura 18 – Plano de Avenidas, 1930

qualquer obstáculo físico. Consistia num sistema viário que compreendia dois sistemas – um perimetral e um radial.

O sistema perimetral era composto por três anéis viários. O primeiro, chamado de perímetro de irradiação, envolvia a área central. Como na solução de Uilhôa Cintra, este anel teria a função de descongestionar, descentralizar e preservar este espaço. O segundo, o *boulevard* exterior, seria implantado em parte sobre a ferrovia, que seria removida para a margem direita do rio Tietê. O terceiro, seria o circuito de *parkways*.

*(...)merece ser chamado de circuito de parkways. É uma orientação americana, moderna e feliz, a de ligar entre si os parques duma cidade por meio de avenidas amplas que conservam alguns caracteres que lembram os parques taes como arborização, ajardinamento, casas afastadas, etc<sup>16</sup>*

As avenidas deste anel teriam uma largura que variava entre 30 metros, na avenida Aracy, até 204 metros, na marginal Tietê, incluindo a calha do rio. A margem direita ficaria reservada para a ferrovia, estações de transbordo e para o aeroporto, enquanto a esquerda destinar-se-ia para a *circulação de luxo*<sup>17</sup> de automóveis. Além das vias para o tráfego viário, as várzeas seriam ocupadas por parques, instalações desportivas, conjuntos monumentais e bairros industriais.

Ainda que parte constituinte do terceiro anel, os estudos para a marginal do rio Pinheiros ficariam sob a responsabilidade da *Light*, com a condição de que uma faixa de 40 metros ao longo de toda a extensão do rio seria reservada para a construção das avenidas.

Projetando-se para todos os quadrantes da cidade, o sistema de avenidas radiais era composto por vias com diferentes funções, referentes

---

<sup>16</sup> (Maia *apud* Leme, 1990, p. 35)

<sup>17</sup> (Leme, 1990, p. 100)

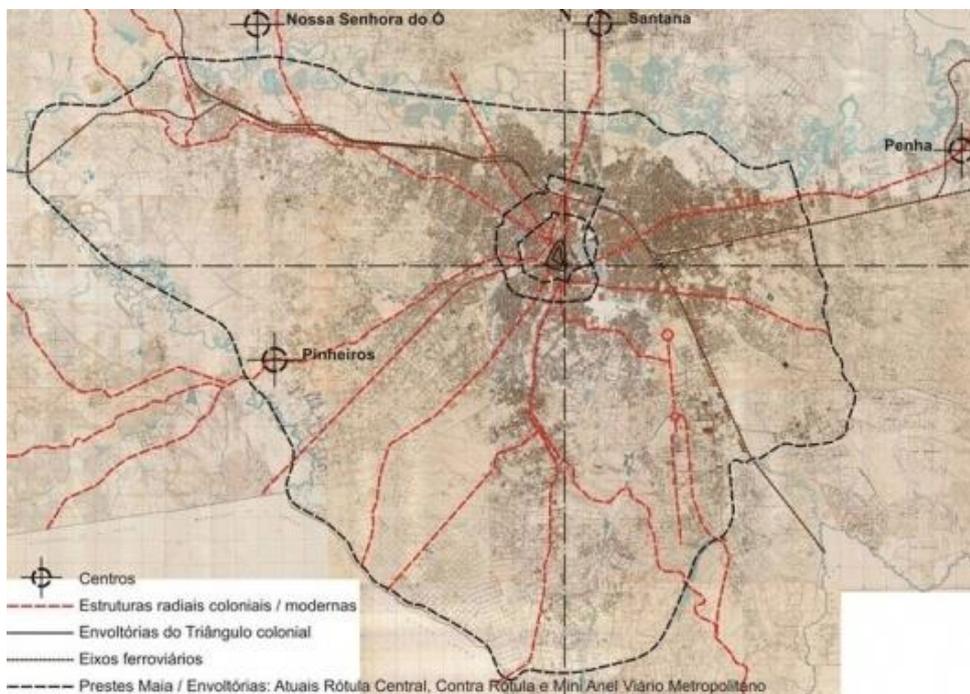


Figura 19 – Anéis do Plano de Avenidas sobre o território

à intensidade do fluxo. Neste conjunto, Prestes Maia planeava a construção de *super-ruas* incentivando a circulação de alta velocidade, “verdadeiros metropolitanos para o tráfego sem trilhos.”<sup>18</sup> Nas *super-ruas* a faixa central seria dedicada aos veículos com maior velocidade, o estacionamento proibido e os quarteirões seriam longos para diminuir os cruzamentos.

O engenheiro defendia a substituição dos trilhos pelos pneus, baseado na experiência americana. Descreve exemplos de cidades como *Nova York, Detroit* e o plano de Le Corbusier para a *Cidade Contemporânea para 3 Milhões de Habitantes*, apresentado no Salão de Outono de 1922.

*Quando uma cidade atinge aproximadamente 1.000.000 de habitantes tem se considerado necessário substituir o sistema a tração elétrica e desenvolver o trânsito rápido através de estruturas elevadas ou subways*<sup>19</sup>.

Assim, Maia introduz na cidade a modernidade dos grandes planos sem romper com o passado. Desenvolve um projeto racional sem abandonar os princípios de higiene, técnica e estética que orientavam os urbanistas brasileiros até ali. Também inclui, permanentemente, na agenda da engenharia urbana os problemas de circulação viária e de transportes como prioritários, marcando este como um momento de viragem para o urbanismo paulistano.

O Plano de Avenidas é adotado no programa de obras públicas da prefeitura em 1934, na administração de Fábio Prado, e é mantido até 1945, fim do mandato de Prestes Maia como prefeito de São Paulo.

Durante este período, os principais traçados da estrutura viária são realizados e a retificação do rio Tietê, interrompida desde 1930, é

---

<sup>18</sup> (Maia *apud* Leme, 1990, p. 30)

<sup>19</sup> (Maia *apud* Leme, 1990, p. 31)



Figura 20 – Rodovias estaduais e anel viário, Robert Moses



Figura 21 – Via Rápida proposta por Robert Moses

reiniciada em 1937. Inicialmente, o canal foi executado conforme o projeto de Saturnino Brito mas acabou por sofrer significativas alterações ao longo do tempo. Os lagos propostos são excluídos do plano e, optando pelo aprofundamento do canal por motivos financeiros, grande parte do aterro da várzea também é eliminado. As áreas verdes e públicas são drasticamente reduzidas ou substituídas por outros projetos para um futuro distante. Todas estas alterações levariam ao afastamento da população das águas do rio.

Em meados de 1940, realiza-se a última Travessia a nado no Rio Tietê e os últimos barcos de transporte público e material navegam por ali.

### 1.3 *American* São Paulo (1940 – 1960)

O fim da década de 1940 é marcado por uma grande influência norte-americana no território brasileiro. A política de aproximação entre ambos os governos, iniciada durante a II Guerra Mundial e fortalecida durante a Guerra Fria, aliada à instalação da indústria automobilística na região metropolitana de São Paulo, viria a consolidar o modelo urbano americano na cidade.

Em 1949, o prefeito Linneu Prestes encomenda um estudo à *International Basic Economy Corporation* (IBEC), dirigida por Robert Moses, para desenvolver o *Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo*.

Baseado no trinómio automóvel/via rápida/subúrbio residencial, Moses apresentou um sistema de vias rápidas radiais que ligavam o centro aos subúrbios e um anel viário sobre as margens dos rios Pinheiros e Tietê, que se conectariam às recém-construídas autoestradas – Anchieta, ligação com Santos; Anhangüera, ligação com Jundiaí; Dutra ligação com o Rio de Janeiro. As marginais passaram a receber o tráfego das estradas e foram transformadas em rodovias urbanas, função que



Figura 22 – Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1951

cumprem até os dias de hoje. Sem a interferência de cruzamentos, entradas e saídas de automóveis das residências, as vias distanciavam-se completamente dos planos elaborados pelos antigos urbanistas. Eram agora completamente independentes do tecido urbano.

O relatório de Moses, além de acelerar o processo de metropolização da cidade através da expansão urbana ao longo destes novos corredores, incentiva a substituição definitiva dos carros elétricos, agora operados pelo município, pelos autocarros e metro.

O início dos anos 1950 ficaria marcado pelo arranque das obras na avenida marginal Tietê. O primeiro trecho a ser concluído ligava a ponte das Bandeiras até à Penha, criando o acesso à via Dutra. Após este, foi construído o trecho de 12 quilómetros entre a Ponte das Bandeiras e a rodovia Anhangüera e, por fim, em 1968, a ligação entre a Ponte do Anastácio e o Morumbi.

No entanto, o final das obras não significou a conclusão das avenidas marginais, que face à forma descontínua e fragmentada da sua construção, resultado de diversas discordâncias políticas e administrativas, nasceram *ultrapassadas*, obrigando a um permanente processo de atualização.

#### 1.4 Golpe Militar (1960 – 1975)

No término das obras nas avenidas marginais, em 1968, São Paulo tinha uma população de, aproximadamente, 5.500.000 habitantes e a Grande São Paulo, 7.500.000. A metrópole já abrigava 1/3 da população do estado e no princípio dos anos 70 ultrapassava, pela primeira vez, o Rio de Janeiro.

Somente a expansão da área urbanizada superava o crescimento populacional – 100 km<sup>2</sup> em 1930, 400km<sup>2</sup> em 1960 e 700 km<sup>2</sup> no final de 1970. Neste momento a conurbação torna-se uma realidade e os

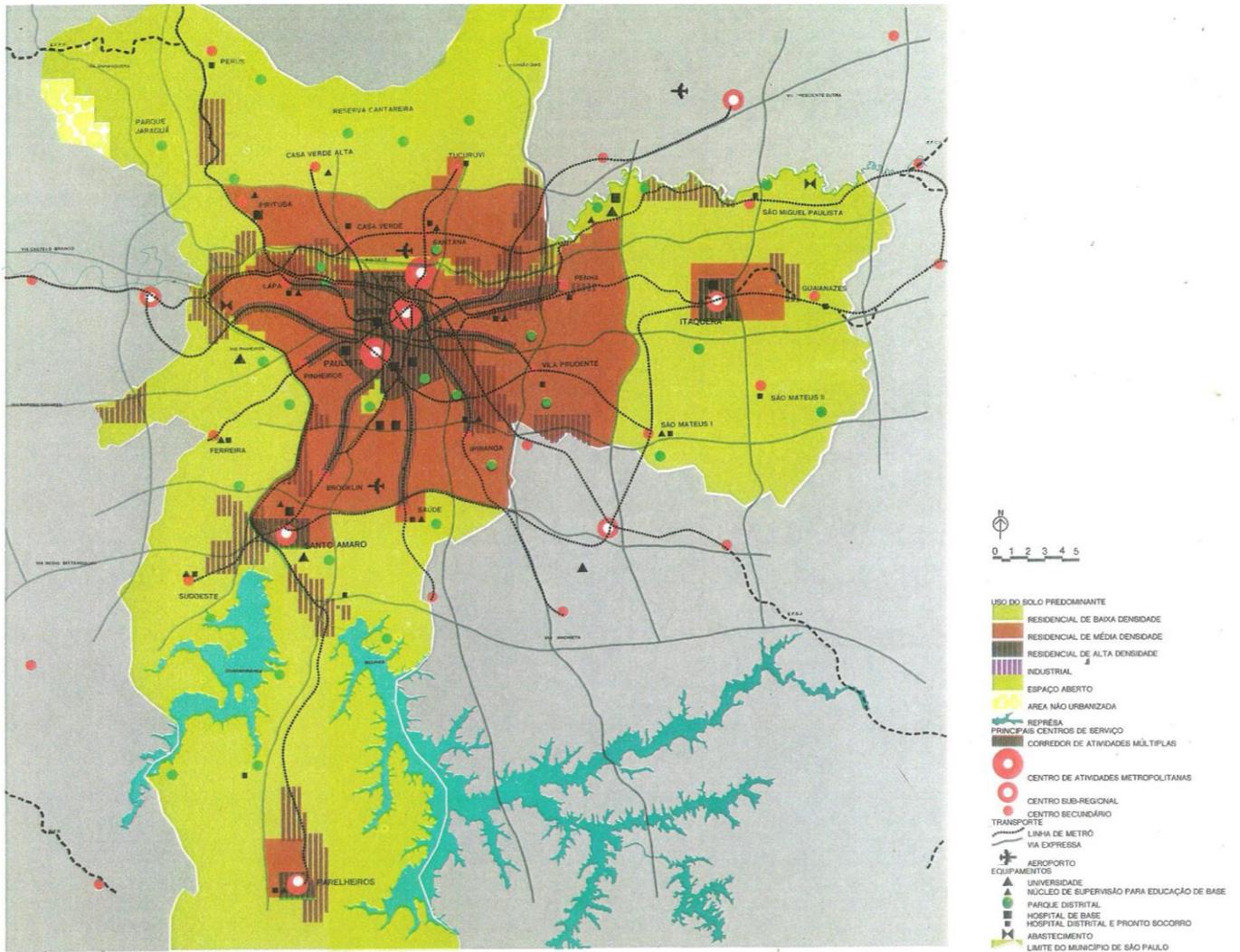


Figura 23 – Plano Urbanístico Básico

municípios de Osasco, Taboão da Serra, Guarulhos, Santo André, São Bernardo e São Caetano transformam-se numa única mancha urbana. Este período ficou, também, conhecido como o *milagre brasileiro*, onde o crescimento económico ultrapassou a média de 5% ao ano, chegando aos 14%.

Porém, o crescimento da metrópole intensifica o problema da falta de habitação e aumenta os crescentes desequilíbrios sociais dentro da cidade, principalmente nas marginais. As várzeas do rio Pinheiros foram loteadas por um agente privado, a companhia *City*, formando bairros de elite, enquanto nas margens do rio Tietê predominavam as indústrias, os bairros operários e os lotes vazios ocupados espontaneamente pela população.

A fim de controlar a expansão urbana, o prefeito Faria Lima, em 1968, contacta um conjunto internacional de empresas de consultoria para a elaboração de um novo plano – o *Plano Urbanístico Básico* (PUB). Este rapidamente se torna o mais sofisticado e abrangente plano desenvolvido no Brasil. O estudo é composto por seis volumes – desenvolvimento físico e socioeconómico; desenvolvimento urbano; desenvolvimento social; circulação e transportes; serviços urbanos; administração pública. Aqui, um amplo conjunto de dados são analisados para compor diretrizes de ação para toda a região metropolitana e para as diversas áreas da administração pública, com um horizonte de 20 anos.

Inserido neste ensaio estava o *Plano de Aproveitamento Urbano do Vale do Tietê*, realizado por Jorge Wilhelm e Waldemar Cordeiro. No momento da apresentação do projeto, as obras nas avenidas marginais estavam a ser finalizadas, mas os arquitetos já apontam diversos problemas na construção das vias, como a falta de previsão do tráfego urbano, os vãos das pontes e a ausência de uma solução prática para os cruzamentos.

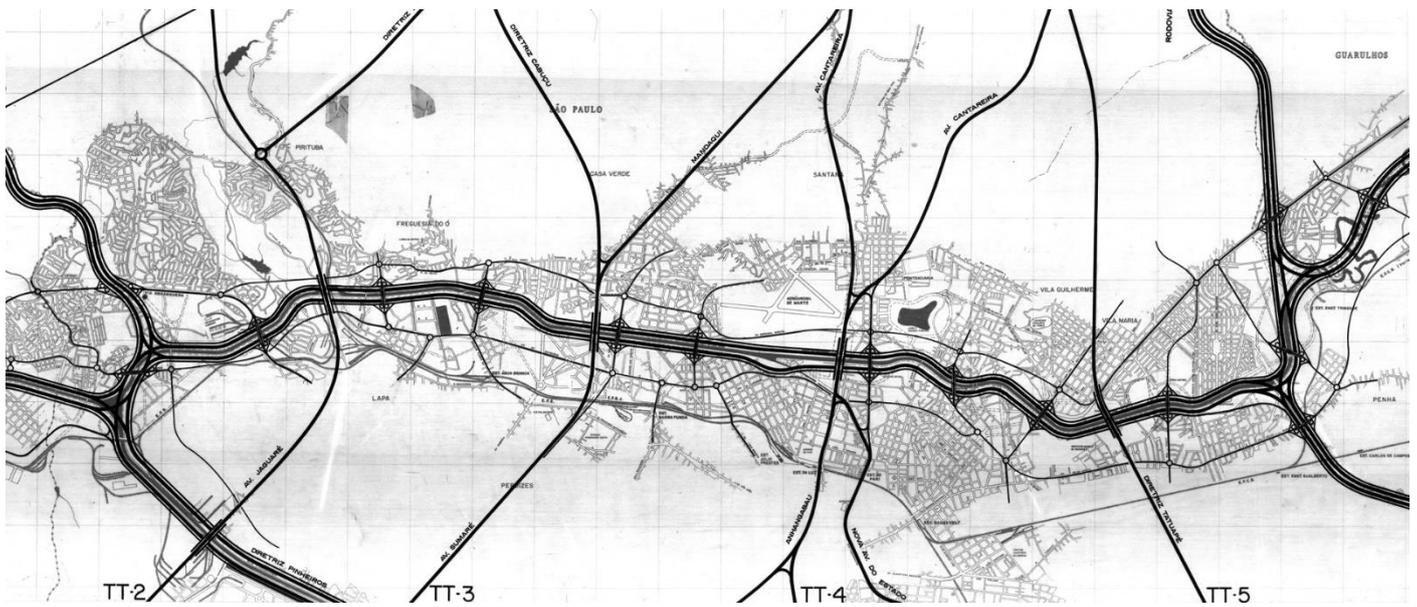


Figura 24 – Plano de Aproveitamento Urbano do Vale do Tietê

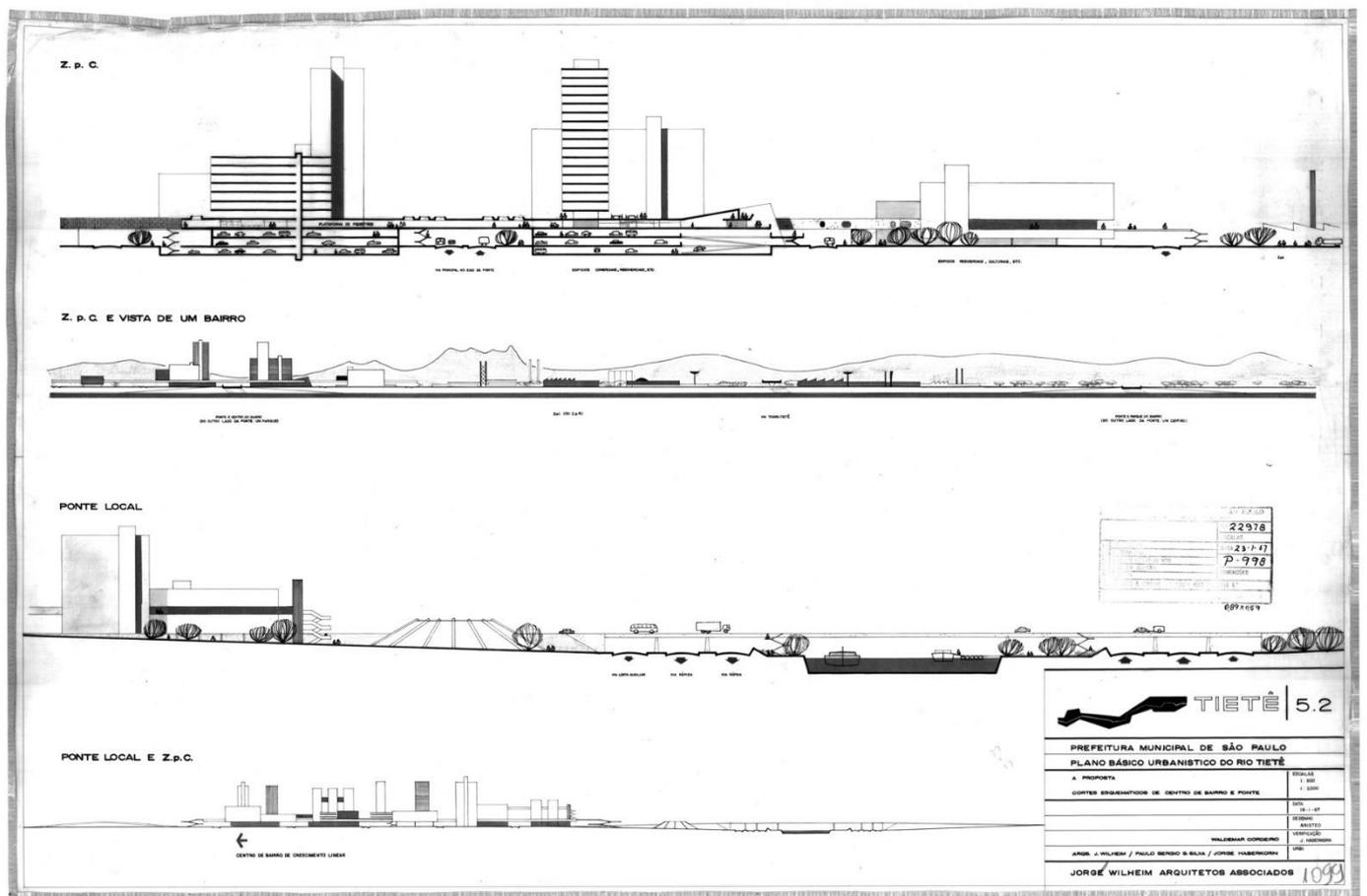


Figura 25 – Cortes Esquemáticos dos centros de bairro e ponte

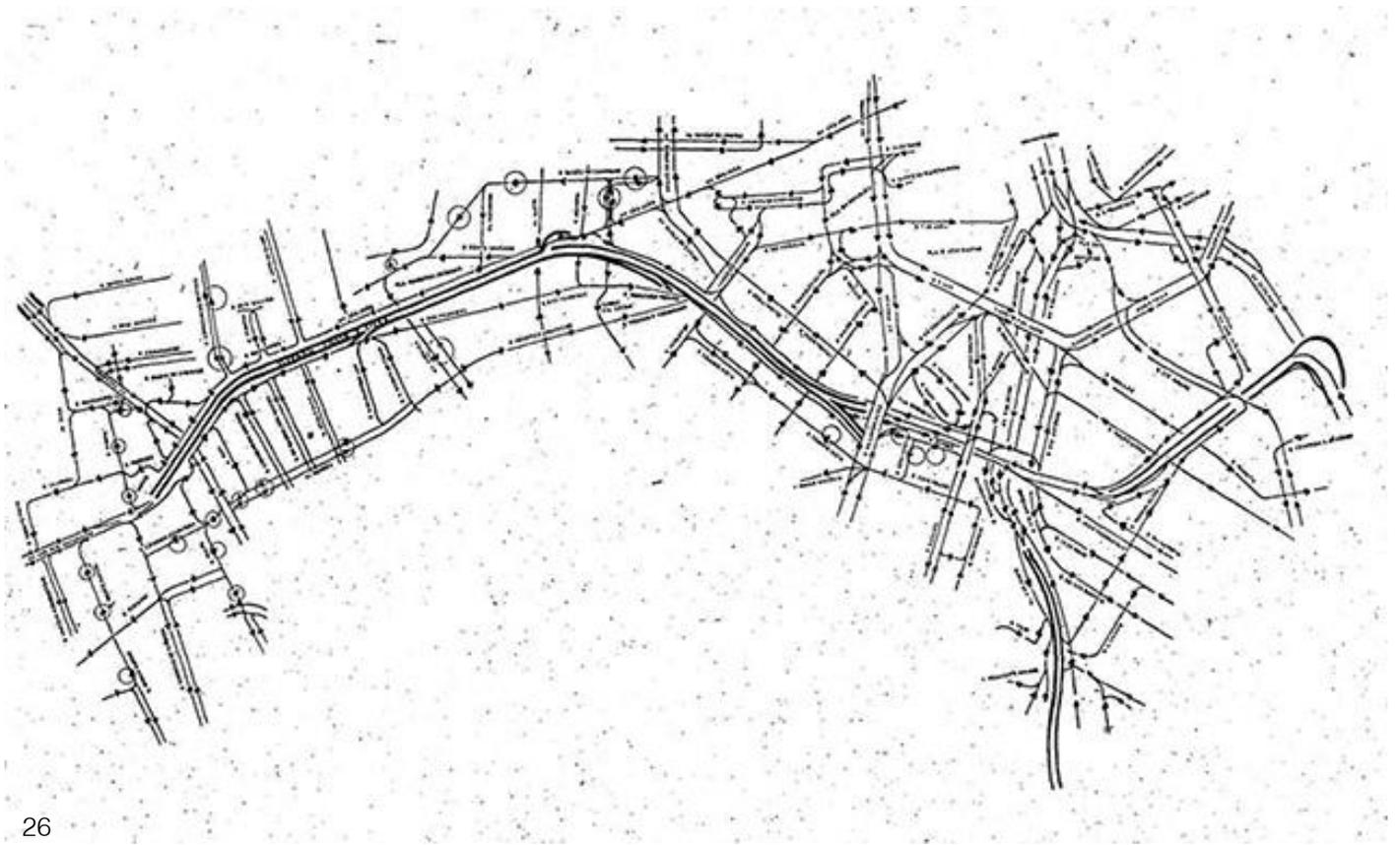
Para as marginais, Wilhelm e Cordeiro, apresentaram propostas que intensificariam o seu caráter de autoestrada. Separavam o tráfego de carga e de passageiros e separavam, ainda, uma via de sentido duplo para trânsito local, eliminando assim os cruzamentos e retornos nas pontes. Planearam as vias *transtietê*, avenidas rápidas que cruzariam o rio, sem acesso à marginal, criando a ligação entre bairros.

*(...) o panorama que descortinávamos ao percorrer a estrada de ferro de oeste para leste, para dar fluidez ao tráfego e continuidade aos fluxos norte-sul, integrando bairros dos dois lados do rio, propus que, da Vila Leopoldina à Penha, cada terceira ponte deixasse de ter as alças de ligação com a marginal – as quais inevitavelmente originam congestionamentos – criando assim uma série de oito ligações norte-sul denominadas transtietê. Cada uma ligaria bairros gêmeos, de ambos os lados do rio, e o respectivo zoneamento estimularia a verticalização, de maneira a marcar a paisagem com este ritmo de espigões do Transtietê. Muitas dessas vias se prolongariam para o sul até cruzarem o Pinheiros, e o conjunto desenharia uma grande malha de vias expressas, rompendo a tendência de anéis e vias radiais<sup>20</sup>.*

Com a preocupação de não transformar o Tietê num mero local de passagem, os arquitetos previam a integração dos usos consolidados, como o parque industrial e os bairros operários, com atividades administrativas, culturais e recreativas. Entre as propostas estavam cinco novos parques, um parque náutico, um estádio municipal, um centro cultural e recreativo e um centro de exposições e congressos. Apresentaram, também, um programa paisagístico para a distribuição equilibrada das áreas públicas ao longo das margens, com a finalidade de as qualificar e proteger contra os ventos sul e a poluição da indústria.

---

<sup>20</sup> (Wilhelm *apud* Tripoloni, 2008, p. 107)



26



27



28

Figura 26 – Projeto para o Elevado Presidente Costa e Silva  
Figura 27 – Construção do Elevado Presidente Costa e Silva, 1970  
Figura 28 – Elevado Presidente Costa e Silva, 1971

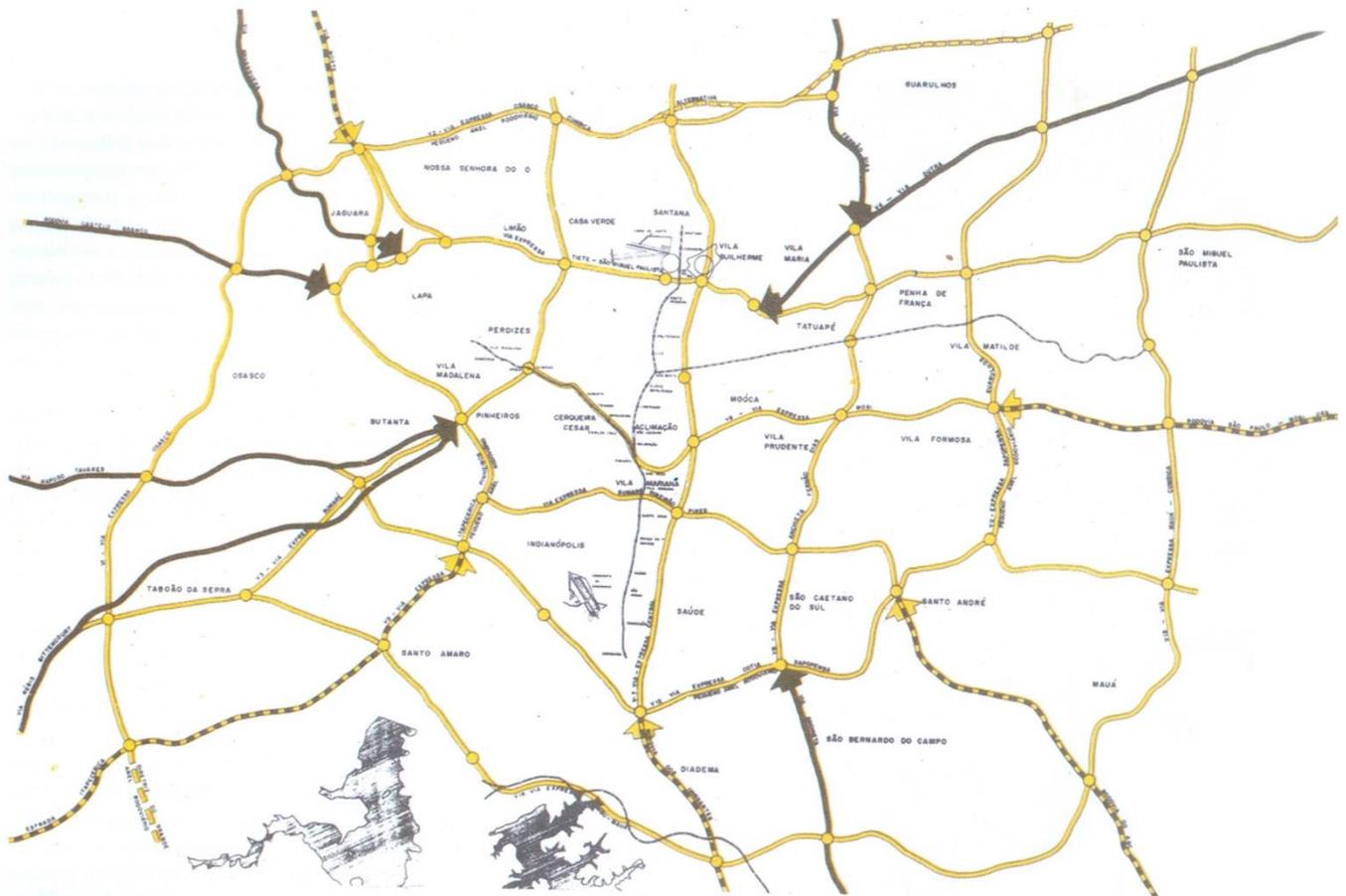
Apesar do plano não ter sido aprovado por lei, algumas das suas medidas foram concretizadas, como a construção do parque Anhembi, o terminal rodoviário do Tietê e o parque ecológico na zona leste.

Com o fim do mandato de Faria Lima e a entrada de Paulo Maluf, o PUB é substituído, em 1970, pelo *Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado* (PMDI). Desta solução, destacam-se, para as várzeas, a previsão da saída gradativa das indústrias e a utilização dos terrenos aluviais para o adensamento demográfico e para a concentração de atividades comerciais e serviços, e, ainda, a transformação das ferrovias no sistema de metro.

O Prefeito foi ainda responsável pela construção do Elevado Presidente Costa e Silva, um viaduto de 2,7 km que liga a Praça Roosevelt ao Largo Padre Péricles. A obra, conhecida como Minhocão, foi inaugurada em 1971. A sua largura varia de 15,5 a 23 metros e está a 5,5 metros acima do nível do solo. O fator mais controverso da sua construção é a sua proximidade com a envolvente. As pistas elevadas chegam a estar a somente 5 metros das janelas dos apartamentos que o rodeiam, o que resultou em massivos protestos, logo após a sua abertura para o trânsito. Além da falta de privacidade, o ruído produzido pelos automóveis levou o Elevado a ser fechado no período noturno, domingos e feriados cinco anos após a sua construção. A obra foi responsável por um grande êxodo desta área para diferentes zonas da cidade.

A vida do PMDI foi curta. Quando Figueiredo Ferraz assume a prefeitura, em 1971, as estratégias do PUB são parcialmente retomadas para a criação do *Plano de Desenvolvimento Integrado* (PDDI).

O PDDI, elaborado pela equipa de Roberto Cerqueira César, reforça o padrão ortogonal das vias rápidas desenvolvido no PUB e delimita, através do zonamento, o uso do solo, taxa de ocupação e coeficiente de aproveitamento. A lei de zonamento também estabelecia a criação de *corredores de atividades múltiplas*, faixas de 600 metros de



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Departamento de Planejamento dos Sistemas de Transportes - DPL

SISTEMA DE VIAS RÁPIDAS

Figura 29 - Sistema de Vias Rápidas PDDI

- CHEGADA DE RODOVIAS -

- Vias Expressas
- Rodovias existentes
- Rodovias em projeto ou em execução
- Chegada de rodovias

largura com densidade habitacional alta onde seria estimulada a concentração de serviços e comércio nas proximidades de polos geradores de fluxo.

As várzeas do rio Tietê foram classificadas, maioritariamente, como Z7 – estritamente industrial – da foz do rio Tamanduateí até à foz do rio Pinheiros. Intercaladas com esta zona aparecem algumas Z8 – uso especial – contemplando o aeroporto Campo de Marte, clubes desportivos e a região leste onde o rio mantém o seu curso natural – e também a zona Z2 – predominantemente residencial.

Este plano foi, igualmente, responsável pelo início das políticas de controlo da poluição industrial e pelas obras de saneamento básico – Legislação Estadual de Proteção ao Mananciais, lei nº 817/78. Neste momento o rio Tietê passa a ser alvo de um processo de requalificação.

### 1.5 Resgate verde (1975 – 2012)

A fim de recuperar as margens do rio, a Secretaria de Obras e do Meio Ambiente do Estado de São Paulo encomenda um plano para o *Parque Ecológico do Tietê*, em 1976. O projeto foi desenvolvido sob a direção do arquiteto Ruy Ohtake e uma grande equipa multidisciplinar, onde se destacavam Roberto Burle Marx, paisagista, e Aziz Nacib Ab'Sáber, geógrafo.

O parque foi planeado à escala metropolitana. Nasceria em Salesópolis e estender-se-ia até Santana do Parnaíba, assim como o próprio rio. Com 112 km de extensão e uma área total de 140 km<sup>2</sup>, este seria o maior parque da Grande São Paulo.

*(...) basta destacar que com o Parque Ecológico do Tietê, o índice da área verde por habitante em São Paulo passará de cerca de*

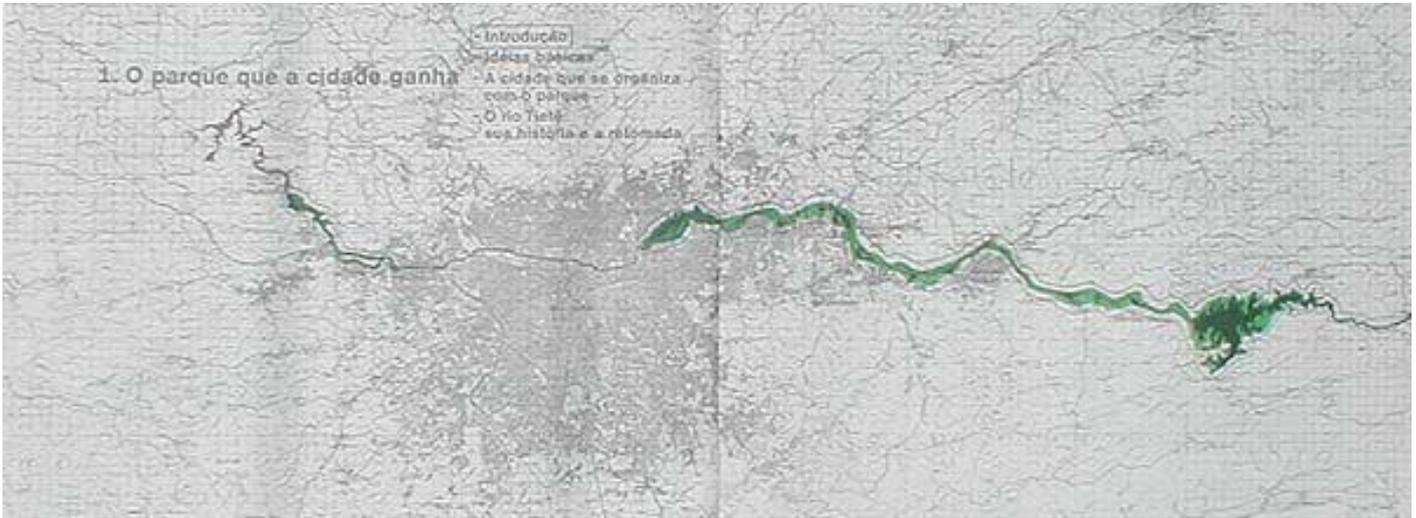
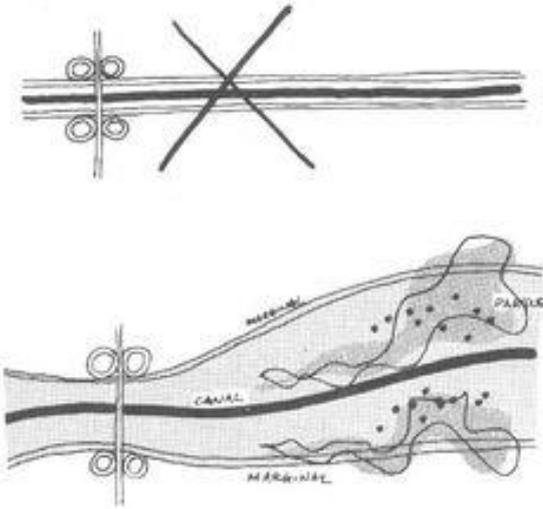


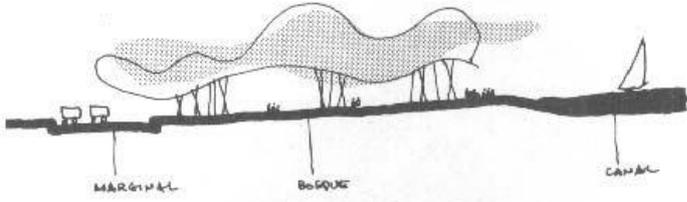
Figura 30 – Projeto para o Parque Ecológico do Tietê

**Afastamento das marginais:  
uma proposta urbanística**



31

**Formação de bosques:  
a grande área verde da cidade**



32

Figura 31 – Conceitos para o Parque Ecológico do Tietê  
Figura 32 – Conceitos para o Parque Ecológico do Tietê

*1,5m<sup>2</sup>/habitante para 10m<sup>2</sup>/habitante, quase atingindo o ideal recomendado pela ONU, que é de 12m<sup>2</sup> de área verde/hab<sup>21</sup>.*

Através de uma recuperação conjunta do canal e de toda faixa marginal, o projeto procurava trazer ao rio o convívio urbano. O primeiro passo consistiria no afastamento entre o canal e as vias marginais, libertando uma faixa de aproximadamente 800 metros para a implantação do parque. A divisão entre cidade e parque seria feita através da criação de um bosque que acompanharia as avenidas em toda a sua extensão. Aproveitando-se das antigas escavações para extração de areia e dos meandros abandonados, o leito do rio seria alargado nestes pontos para a formação de lagos que, além de combaterem as enchentes, seriam usufruídos para a prática desportiva, quando da despoluição do rio. Equipamentos culturais e de lazer, como núcleos comunitários, centros infantis, *playgrounds* e museus também eram previstos ao longo das margens. Por fim, era ainda proposta a navegação no canal para o transporte de cargas e passageiros, articulado com outros meios de transporte público.

A proposta desenvolvida por Ohtake representa um momento de viragem para os rios e várzeas da capital paulista. As ligações entre a cidade deixam de ser pensadas através de vias rápidas e passam a integrar-se através do verde, das pessoas e das águas. As soluções hidráulicas voltam a ser consideradas como parte integrante de um projeto que visa a valorização paisagística e não só a imobiliária.

No entanto, devido ao alto custo das expropriações, a implantação do parque foi dividida em três núcleos – Parque das Nascentes do Tietê, em Salesópolis; Engenheiro Goulart, entre Guarulhos e São Paulo; e Ilha do Tamboré, entre Barueri e Santana do Parnaíba – inaugurados no início da década de 1980 e administrados pelo Governo do Estado pelo

---

<sup>21</sup> (Ohtake *apud* Tripoloni, 2008, p. 115)

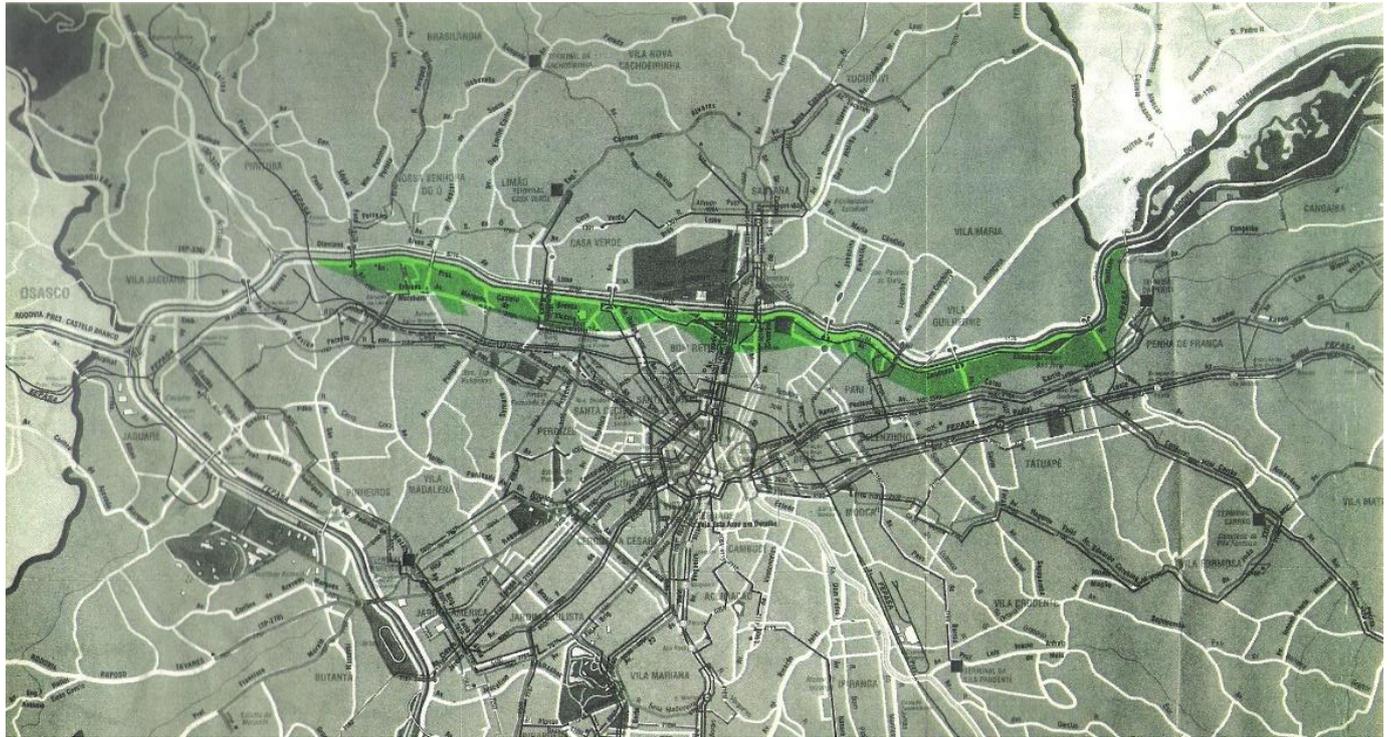


Figura 33 – Parque Tietê

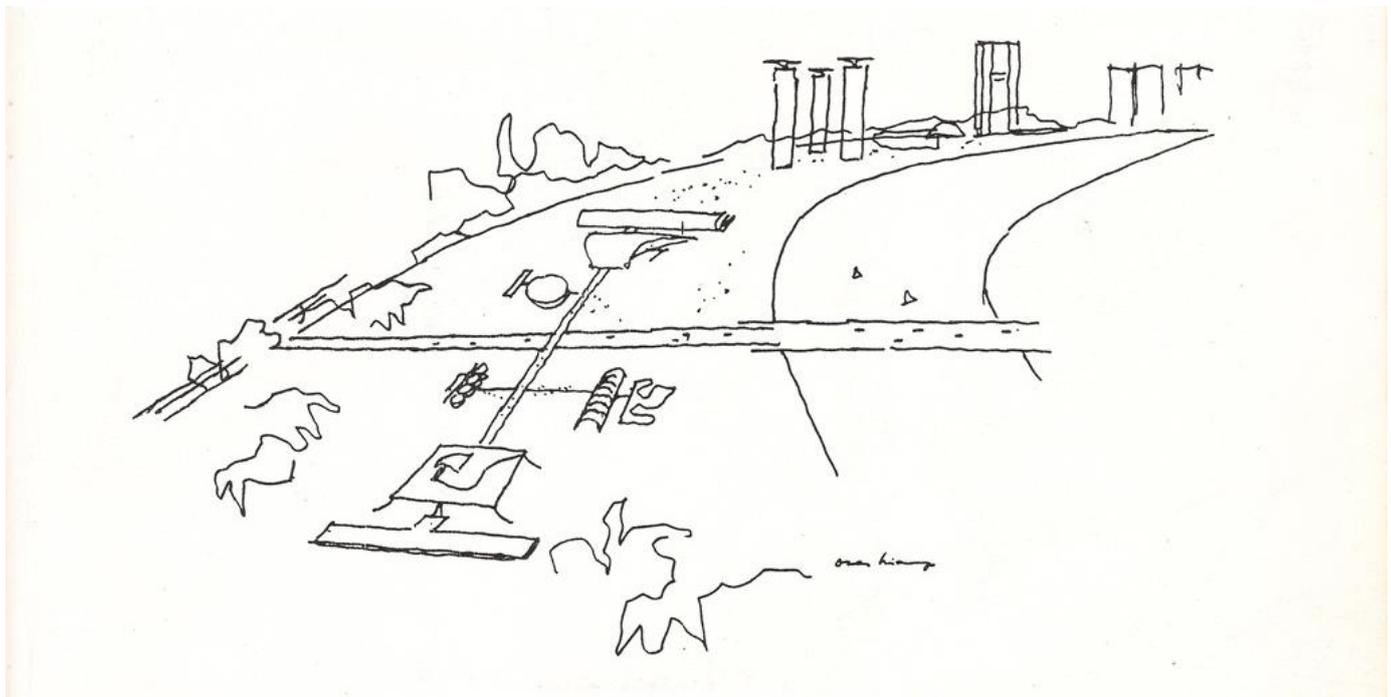


Figura 34 – Urbanização do Parque Tietê

Departamento de Água e Energia Elétrica. Apesar de representar somente uma pequena fração do original, o projeto é considerado um exemplo na transformação e apropriação dos terrenos aluviais.

Em 1988, o então prefeito da cidade, Jânio Quadros, solicita outro projeto para as várzeas do Tietê, conforme previsto pelo novo Plano Diretor aprovado no seu mandato.

*É necessário, dramaticamente urgente, reconciliar o rio com a cidade. Por necessidades que a própria história produziu, o homem violentou-o por séculos, submetendo-o a uma servidão na qual usou suas funções fluviais menos nobres. Mas o rio vingou-se dessa brutalidade, devolvendo com enchentes, exaltando pútrido odor, tornando-se foco de doenças<sup>22</sup>.*

A convite de Quadros, o novo *Parque Tietê – Plano de Reurbanização da Margem do Rio Tietê* foi desenvolvido por Oscar Niemeyer. O arquiteto caracterizava a intervenção como uma cirurgia urbanística que resultaria na criação de um pulmão verde para a cidade.

O plano previa, apenas, a reurbanização da margem esquerda, numa faixa de 300 a 1000 metros a partir do leito do rio. Esta faixa prolongar-se-ia por toda a extensão do canal urbano, resultando na expropriação de 10 milhões de metros quadrados dos quais 5 milhões seriam destinados às áreas públicas e institucionais. Estas áreas seriam divididas em seis conjuntos distribuídos ao longo do parque. A região central seria caracterizada pela implantação de um centro cívico e por dois centros empresariais, ambos assinalados por grandes torres.

As avenidas marginais seriam incorporadas no parque. A via rápida transformar-se-ia num viaduto, enquanto a via para o trânsito local manter-se-ia ao nível do solo.

---

<sup>22</sup> (Quadros *apud* Tripoloni, 2008, p. 120)

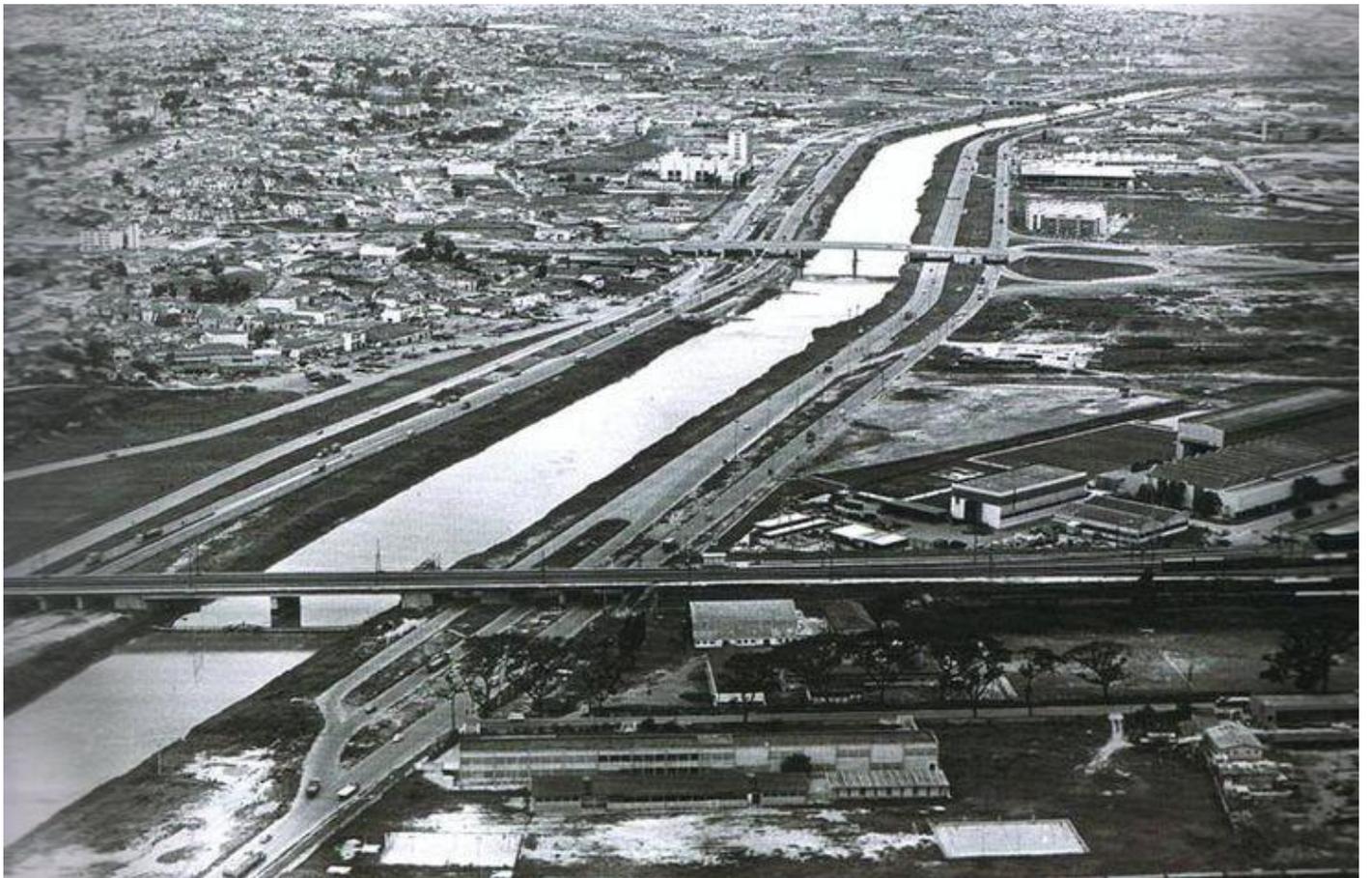


Figura 35 – Marginal Tietê, 1974

Para o problema do saneamento e das cheias foi proposto o alargamento do leito do rio, solução que possibilitaria o maior escoamento do canal. Num segundo momento, seriam instalados postos de navegação turística e de desportos náuticos.

O projeto de Niemeyer não foi bem recebido pela comunidade e, após um protesto da população contra as expropriações de bairros tradicionais como Bom Retiro, Barra Funda e Lapa, o decreto de utilidade pública para dar início às obras foi revogado.

A década de 1980 representa um novo momento de transição na capital paulista. Pela primeira vez, observa-se uma redução das taxas médias de crescimento populacional da RMSP – 1,8% em 1980/1991 e 1,43% em 1991/2000. Ainda assim, a mancha urbana da metrópole continuou a crescer de maneira intensa. Enquanto as zonas centrais, bem equipadas e estruturadas, sofrem um grande esvaziamento, as zonas periféricas, sem infraestruturas e muitas vezes situadas em locais de risco, abrigam cada vez mais pessoas. As várzeas urbanas dos rios sofrem também deste abandono. A tradicional atividade industrial que ali se instalou no início do século foi transferida para outros municípios da região metropolitana e as grandes superfícies foram transformadas em armazéns. Nesta altura, os campos de futebol e os clubes desportivos são apenas miragens, escondidos atrás de altos muros, junto às altas paredes de um conjunto comercial ou industrial.

Pressionado pela população, que exige, cada vez mais, melhores condições ambientais dentro da cidade, o Governo Estadual elabora dois planos para a recuperação da bacia do Tietê.

O primeiro, de 1992, intitulado *Projeto de Despoluição do Rio Tietê*, visava melhorar, gradualmente, as águas do alto Tietê e da represa *Billings* através da ampliação da rede de recolha e tratamento de esgotos.

O projeto, ainda em vigor, foi dividido em três fases. A primeira, concluída em 1998, foi responsável pelo aumento do índice de esgoto

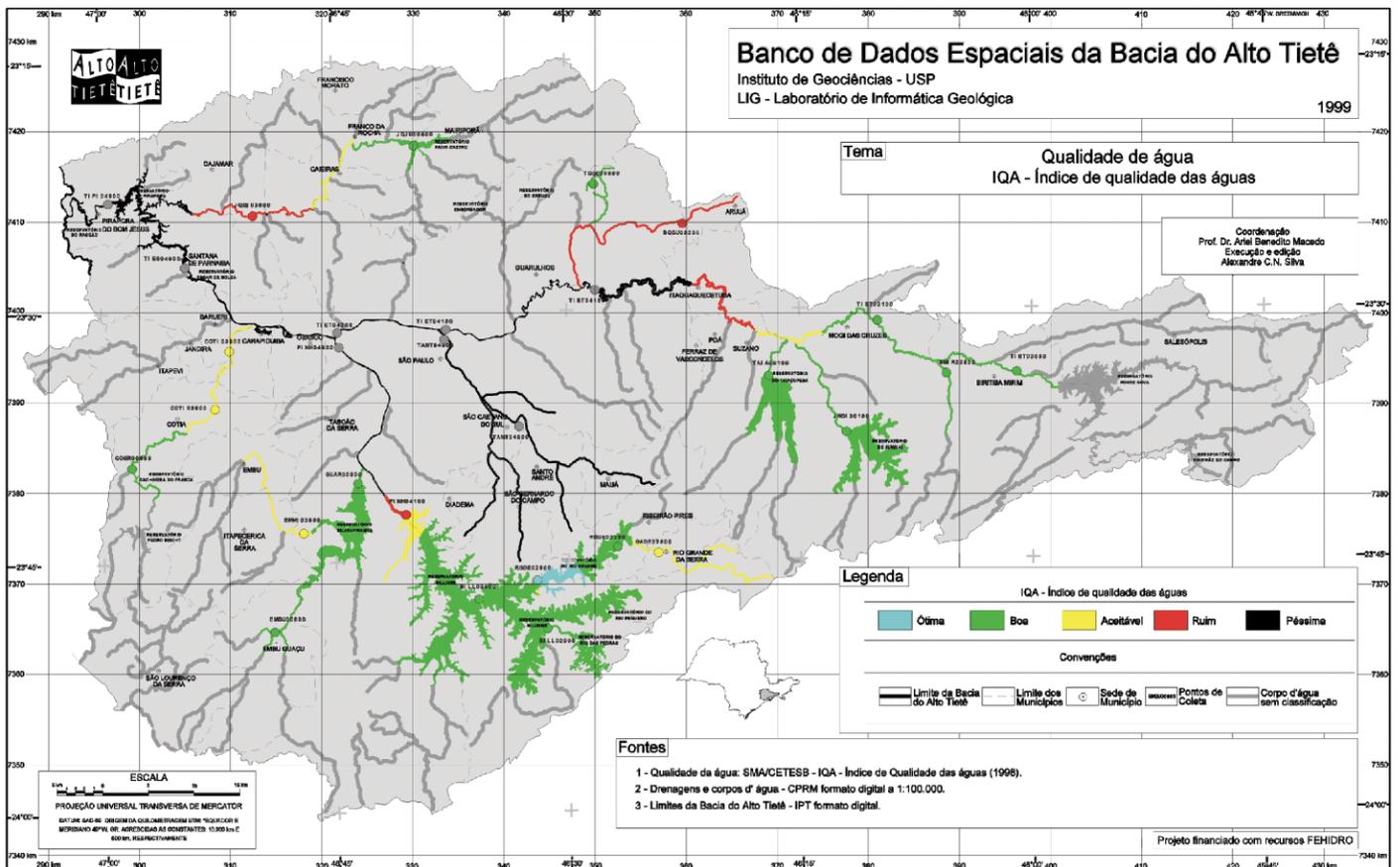


Figura 36 – Índice de qualidade da água da Bacia do Alto Tietê, 1999

coletado na RMSP - de 70% para 80% - e de esgoto tratado - de 24% para 64% - com a ampliação e construção de novas estações de tratamento.

A segunda fase, iniciada em 2000 e concluída em 2008, ampliou, ainda mais, a rede coletora – de 80% para 84% - e de tratamento – 62% para 70%, retirando cerca de 350 milhões de litros de esgotos das águas do Tietê. Ao mesmo tempo, foi implantado um programa específico para a despoluição do rio Pinheiros. Já a terceira fase foi iniciada em 2010 e encontra-se em andamento.

O *Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê* (PDMAT) foi o segundo. Desenvolvido em 1999, pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica, o projeto tem como objetivo principal combater as enchentes na RMSP, através de uma visão integral dos problemas das principais sub-bacias do Alto Tietê.

Para o rio, concretamente, foram propostas obras para o rebaixamento da sua calha. Esta ação aumentaria a capacidade de veiculação das cheias, principalmente entre a foz do rio Tamanduateí e a foz do rio Pinheiros, trechos mais suscetíveis a inundações.

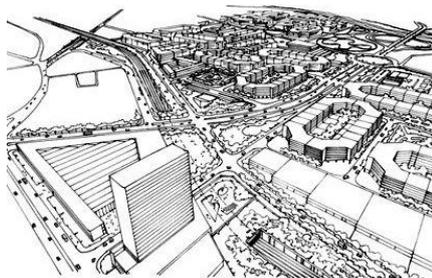
Ambos os projetos, apesar de apresentarem resultados positivos, pouco ou nada contribuíram para a mudança da paisagem. Esta transformação seria deixada nas mãos das Operações Urbanas e de diversos concursos.

As Operações Urbanas foram, inicialmente, incluídas no Plano Diretor de 1985, mas somente aprovadas na década de 1990.

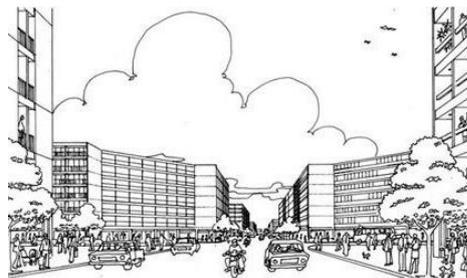
*(...) instrumento destinado a promover transformações urbanas de caráter estrutural, melhorias ambientais e sociais por meio da conjugação de instrumentos e ações coordenadas pelo poder público, com a participação de atores diversos em área delimitada. A recuperação da mais valia advém da aplicação dos instrumentos legais, dos recursos advindos da valorização imobiliária e fundiária resultante da ação do Poder Público e de sua aplicação em obras de infraestrutura urbana,*



37



38



39

Figura 37 – Proposta vencedora do Concurso Bairro Novo, Operação Água Branca  
Figura 38 – Acesso ao Bairro Novo  
Figura 39 – Transformação do espaço urbano

*sistema viário necessário ao transporte coletivo, recuperação ambiental e habitação de interesse social, entre outros*<sup>23</sup>.

A primeira foi A *Operação Urbana Água Branca*, instituída, por lei, em 1995. Localizada entre a área central e o subcentro da Lapa, a OU abrange os bairros Água Branca, Perdizes e Barra Funda, totalizando uma área bruta de, aproximadamente, 500 hectares. Entre os objetivos da sua implantação estavam o adensamento da região através da ocupação dos vazios urbanos, a revisão do sistema de drenagem, a redefinição do sistema viário e o reparcelamento dos quarteirões.

A OUAB já passou por 4 diferentes fases com diversos planos propostos, alguns aprovados mas com poucos resultados práticos. Da primeira fase (1995-2001) apenas foi definido, de forma esquemática, um sistema de vias realizáveis à medida que o poder público obtivesse fundos.

A segunda (2001-2004) promoveu o *Concurso Bairro Novo* para definir um projeto e com isso estimular o mercado a atuar nesta zona. O projeto vencedor, da autoria de Dante Furlan, Euclides Oliveira e Carolina de Carvalho, procurava a integração do bairro com a vizinhança; a utilização da via pública como local de estar através do estímulo à construção de tipo misto; a organização e implantação das áreas verdes e equipamentos públicos; a adaptação dos espaços de uso coletivo ao clima tropical, criando assim uma identidade deste núcleo urbano com um lugar. Porém, logo o projeto e a área foram, mais uma vez, esquecidos.

Em 2008, um novo plano é proposto pela Empresa Municipal de Urbanismo (EMURB), onde diversas ações para a melhoria da mobilidade, habitação e saneamento são propostas. No entanto, até o momento os resultados alcançados são praticamente nulos.

---

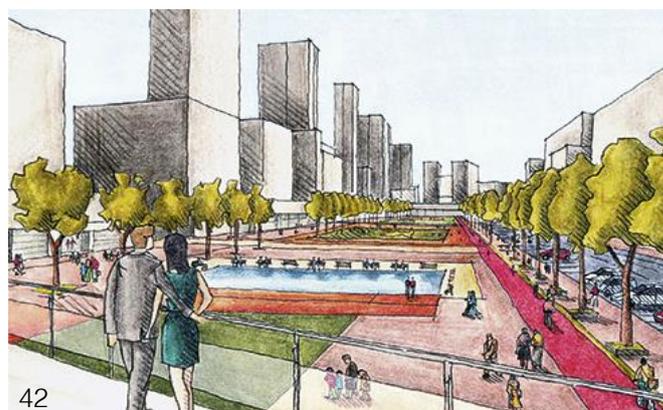
<sup>23</sup> (Alvim, 2010, p. 8)



40



41



42

Figura 40 – Atualização do projeto para a Operação Água Branca, 2013  
Figura 41 – Esquisso eixo viário  
Figura 42 – Perspetiva sobre o novo projeto para a Operação Água Branca

A quarta fase, aprovada em 2013, teve como objetivo reavaliar a OU Água Branca para a adequar à legislação federal, o Estatuto da cidade, e à legislação municipal, o Plano Diretor Estratégico. Esta revisão foi responsável pelo desenvolvimento de um plano urbanístico que visava melhorias no sistema de mobilidade e de áreas verdes, além de estudos para a avaliação da infraestrutura viária existente.

Paralelamente, o *Concurso das Marginais* é lançado em 1998, abrangendo as marginais Tietê e Pinheiros em toda a sua extensão.

Desenvolvido pelo arquiteto Bruno Padovano e equipe, o projeto vencedor baseava-se na criação de cinco faixas de proteção ambiental e duas áreas de transição eco-urbanas, uma junto ao Parque Ecológico do Tietê e outra próxima da represa Guarapiranga. Procurava melhorar as condições do fluxo viário, recuperar as margens dos rios e seus afluentes, integrar visual, espacial e fisicamente os marcos urbanos.

Como medidas principais, o plano previa a construção de um sistema de vias paralelas; faixas de proteção ambiental possibilitando o aumento dos índices de permeabilidade do solo e arborização urbana; o aumento gradual da cércea dos edifícios a partir das margens do rio; a criação de elementos de conexão – pontes, passarelas e novos meios de transporte – entre áreas de uso público, polos comerciais e estações de transporte de coletivo. A equipa sugeria a criação da Comissão das Novas Marginais, composta por diversos setores da sociedade civil e da futura Operação Urbana Marginais.

Apesar de toda a complexidade e abrangência apresentada no estudo, o concurso não implicava a contratação do projeto, sendo este esquecido pelo poder público.

Durante o intervalo de 1988 a 2002, período preenchido com projetos, concursos e operações urbanas, São Paulo era regida por um plano diretor praticamente desconhecido como referência legal. Somente

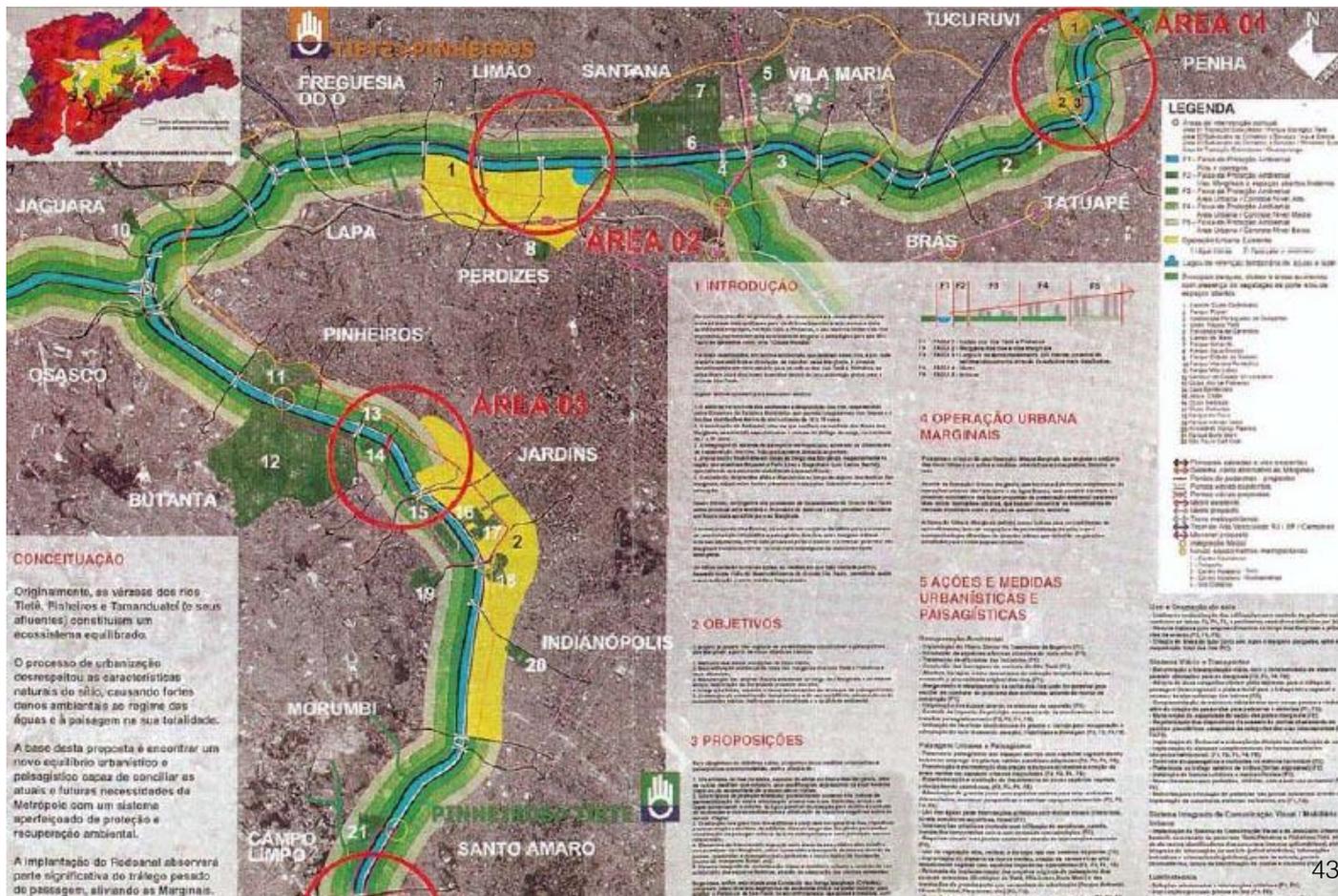


Figura 43 – Concurso Nova Marginal, 1998

Figura 44 – Perspetiva área 1

Figura 45 – Perspetiva área 2

Figura 46 – Perspetiva área 3

no ano de 2002 um novo plano é instituído por lei, o Plano Diretor Estratégico – PDE 2002-2012.

O PDE foi elaborado pela Prefeitura Municipal de São Paulo sob a coordenação de Jorge Wilhelm, diretor da Secretaria Municipal de Planejamento. O plano tem como um dos seus principais objetivos (...) *ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado e diversificado do seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes (...)*<sup>24</sup>

Sobre as áreas verdes, o PDE defende: um maior controle do uso e da ocupação das áreas de fundo de vale, de mananciais e das cabeceiras de drenagem; a implantação de parques lineares dotados de equipamentos comunitários de lazer; a ampliação das áreas verdes, melhorando a relação área verde por habitante no Município; implementação da Taxa de Permeabilidade, de maneira a controlar a impermeabilização.

Quanto aos recursos hídricos, são objetivos principais: assegurar a existência e o desenvolvimento das condições básicas de produção, regularização, disponibilização e conservação de recursos hídricos necessários ao atendimento da população e das atividades econômicas do Município; garantir a participação do Município na gestão da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê e no conjunto das suas Áreas de Proteção e Recuperação de Mananciais - APRMs, assegurando maximização econômica, social e ambiental da produção de água nos mananciais e aquíferos que abastecem o Município.

São consideradas ações estratégicas para a drenagem urbana: a preservação e recuperação das áreas com interesse para drenagem, principalmente as várzeas, faixas sanitárias e fundos de vale; a implantação sistemas de retenção temporária das águas pluviais

---

<sup>24</sup> (São Paulo, 2002, *Lei n° 13.430*, p. 05)

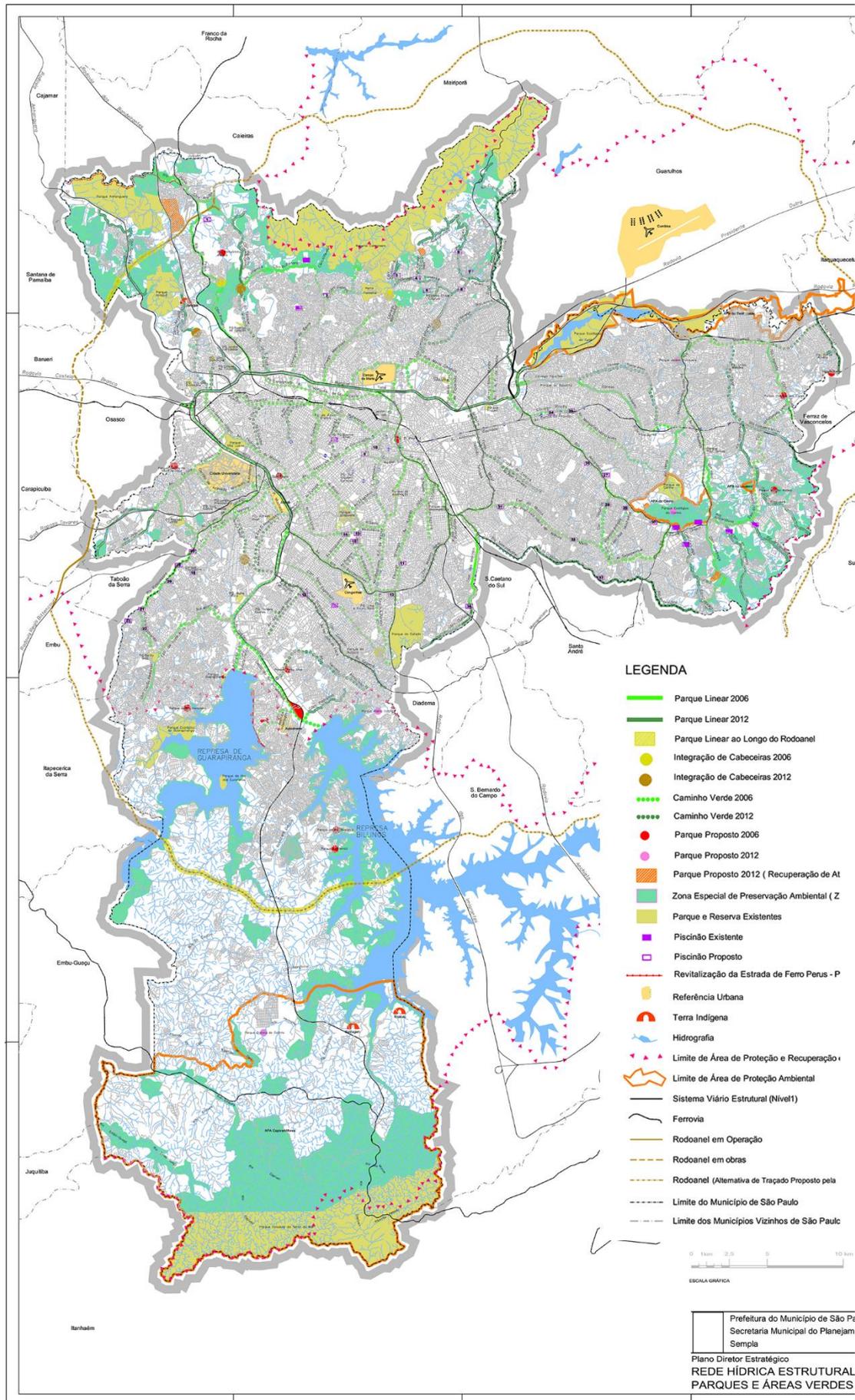


Figura 47 – Mapa da Rede Hídrica Estrutural

(piscinões); desassoreamento, limpeza e manutenção dos cursos d'água, canais e galerias do sistema de drenagem.

Relativamente a Urbanização e Uso do Solo, apresenta-se como principal diretriz: o controlo do adensamento construtivo em áreas com infraestrutura viária saturada ou em processo de saturação; e como ações estratégicas: criar Operações Urbanas Consorciadas para revitalizar a Orla Ferroviária, Pirituba, Água Branca, Luz e Vale do Tamanduateí; desenvolver o projeto de requalificação da área do Carandiru para permitir a implantação de novas atividades e usos, em especial parques urbanos, equipamentos de educação e cultura.

Em relação às Áreas Públicas, objetiva-se: tornar obrigatória a elaboração de um plano de ocupação, reorganização e revitalização de áreas de médio e grande porte, de forma a evitar a ocupação desordenada por vários equipamentos sociais dissociados urbanística e logisticamente.

Sobre a Paisagem Urbana, o plano pretende: disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, em caráter excepcional, subordinando-o a um projeto urbanístico previamente estabelecido, segundo parâmetros legais expressamente discriminados em lei.

Um novo conceito apresentado pelo PDE é o das Áreas de Intervenção Urbana (AIU).

*Áreas de Intervenção Urbana são porções do território de especial interesse para o desenvolvimento urbano, objeto de projetos urbanísticos específicos, nas quais poderão ser aplicados instrumentos de intervenção, previstos na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, para fins de regularização fundiária, execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, constituição de reserva fundiária, ordenamento e direcionamento da expansão urbana, implantação de equipamentos urbanos e comunitários, criação de*

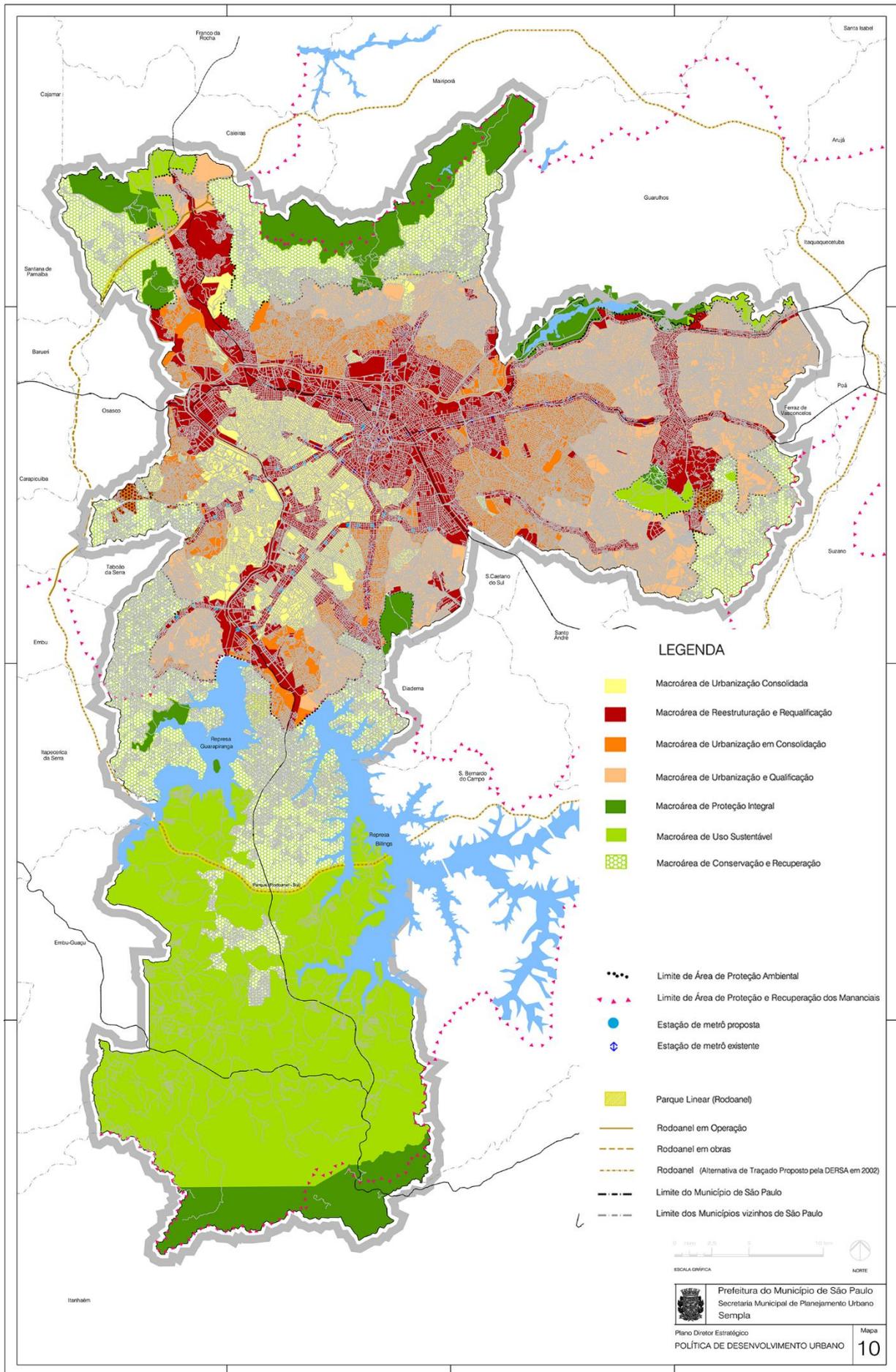


Figura 48 – Política de Desenvolvimento Urbano

*espaços públicos de lazer e áreas verdes, criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental*<sup>25</sup>.

São definidas como Áreas de Intervenção Urbana as zonas ao longo dos eixos das linhas de transporte coletivo – faixas de 300 metros de cada lado dos alinhamentos deste sistema ou, então, círculos com raio de até 600 metros tendo como centro estações do metro ou comboios. Esta medida tem como objetivo qualificar e adensar estas áreas e a sua envolvente.

O PDE divide as margens do Tietê em duas Macroáreas, a Macroárea de Reestruturação e Requalificação Urbana e a Macroárea de Urbanização em Consolidação.

A primeira inclui o centro metropolitano, a orla ferroviária, antigos distritos industriais e áreas adjacentes às marginais e grandes equipamentos a serem desativados. O processo de desindustrialização da capital levou ao esvaziamento populacional e a desocupação dos imóveis, ainda que seja uma zona bem dotada de infraestrutura, acessibilidade e apresente alta taxa de emprego.

Esta área é composta pelos distritos da Barra Funda, Bom Retiro, Brás, Pari, Santa Cecília, Vila Leopoldina, pelas áreas das Operações Urbanas existentes e propostas, pelas atuais zonas de uso industrial Z6 e Z7 e ZUPI criadas por Lei Estadual, pelas áreas de Projetos Estratégicos e pelas Áreas de Intervenção Urbana ao longo das linhas de transportes de alta capacidade.

Para a Macroárea de Reestruturação e Requalificação, a fim de garantir o aproveitamento da privilegiada localização e acessibilidade, objetiva-se: a reversão do esvaziamento populacional através do estímulo ao uso habitacional de interesse social e da intensificação da promoção

---

<sup>25</sup> (São Paulo, 2002, *Lei n° 13.430*, p. 82)



Figura 49 – Favela Paraisópolis e Bairro Morumbi

imobiliária; a melhoria da qualidade dos espaços públicos e do meio ambiente; o estímulo de atividades de comércio e serviço.

A segunda, a Macroárea de Urbanização em Consolidação, é uma área com um nível básico de urbanização, porém ainda requer alguma qualificação. É formada pelos seguintes distritos: Belém, Casa Verde, Freguesia do Ó, Limão, Penha, Pirituba, Santana, São Domingos, Vila Guilherme e Vila Maria.

Para esta macroárea procura-se estimular a ocupação integral do território, ampliando a urbanização existente e as oportunidades de emprego através do incentivo à promoção imobiliária para população de baixa e média renda; da ampliação e consolidação da infraestrutura existente, em especial a de transporte público de massa; da promoção de atividades produtivas e terciárias aproveitando-se de localizações privilegiadas junto aos eixos estruturadores de transporte coletivo, aproximando o trabalho da moradia.

O projeto de lei do Plano Diretor Estratégico foi aprovado em março de 2002. A Lei nº 13.430/2002 foi o resultado de um processo pioneiro no planejamento urbano paulistano, o planejamento participativo.

O PDE não é somente inovador por ser um plano mais democrático. Nele estavam descritas medidas concretas para um maior controle do meio ambiente e da paisagem urbana. Infelizmente, estas ficaram somente no papel.

Com um novo governo veio um novo plano, o *SP2040 – a cidade que queremos*. Em 2006, quando assumiu a prefeitura, Gilberto Kassab propõe a elaboração de um plano estratégico de longo prazo, uma visão de futuro para São Paulo. Os estudos foram iniciados em 2007 e concluídos em 2012.

*O SP2040 pretende servir de orientação sobre o futuro desejado, contribuindo para integrar, articular e reforçar as sinergias entre os planos*

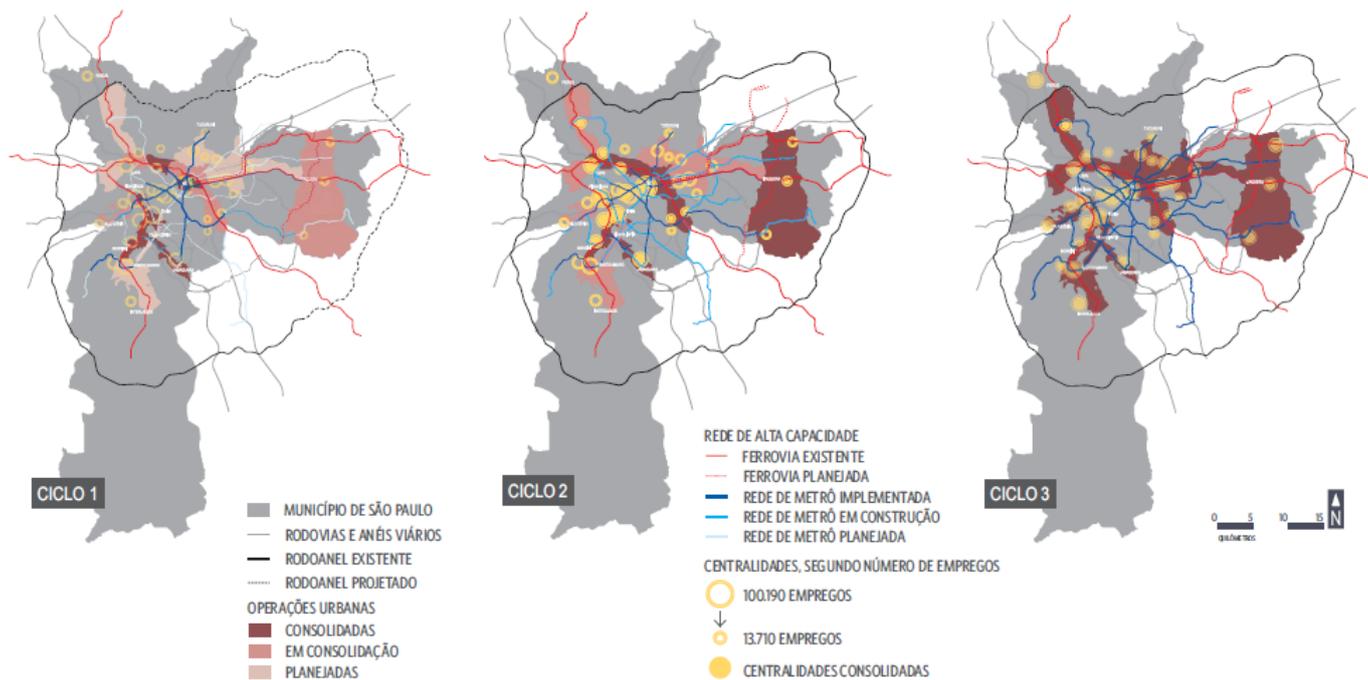


Figura 50 – Ciclo de Implementação do Projeto Cidade 30 Minutos

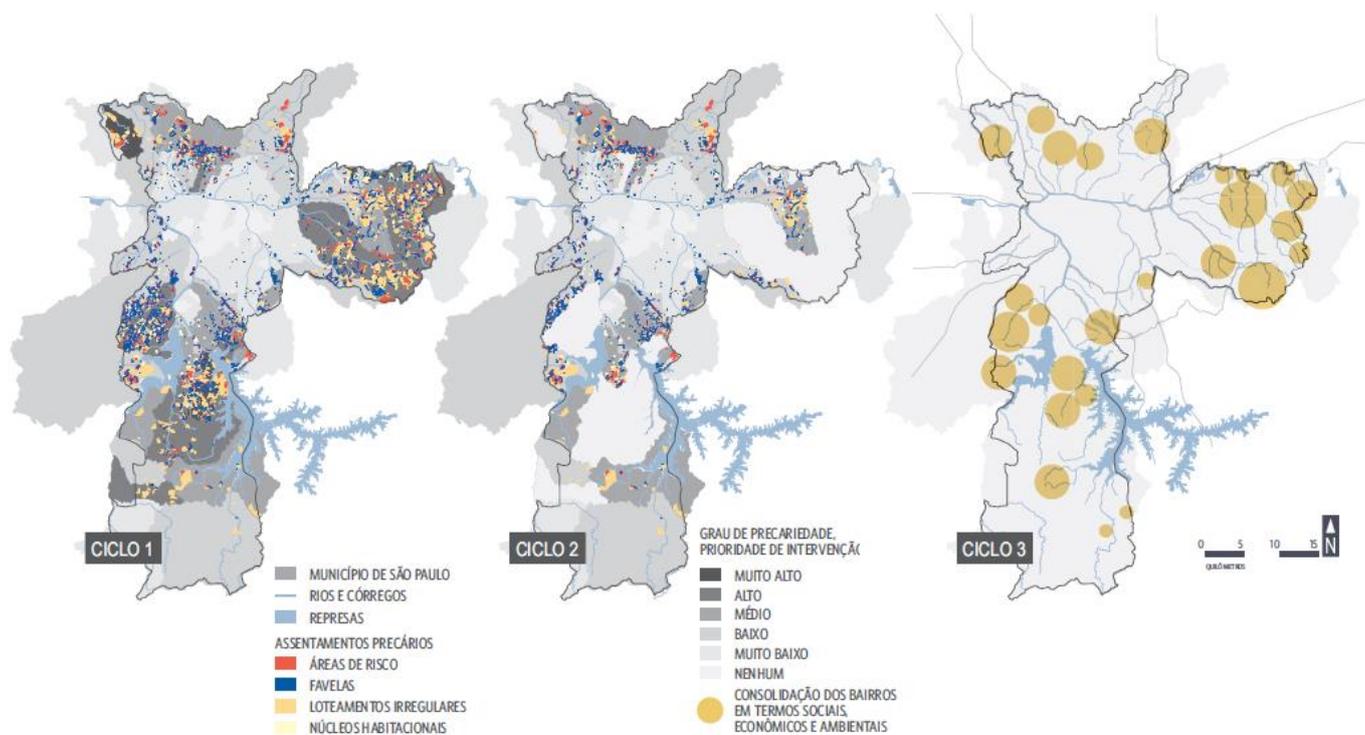


Figura 51 – Ciclo de Implementação do Projeto Comunidades

*e as decisões setoriais, de modo a assegurar o uso mais coerente e inteligente dos recursos da cidade. E, portanto, uma referência não somente para o Poder Público Municipal, mas para a sociedade, para outros níveis de governo e para o planejamento das ações dos agentes privados. Mais: é o instrumento adequado para atrair investimentos, promover parcerias, envolver governos, cidadãos, empresas e organizações de modo que trabalhem na mesma direção<sup>26</sup>.*

O SP2040 foi desenvolvido com o objetivo de integrar e articular os diversos instrumentos de planejamento utilizados simultaneamente pela cidade: planos diretores, planos plurianuais, programas de metas, orçamentos e planos setoriais. Dividido em três capítulos, o plano começa por apresentar uma visão estratégica para São Paulo. Esta parte foi realizada através de estudos e diagnósticos elaborados a partir de um processo participativo. Aqui são identificados os principais fatores de desequilíbrio que deverão ser combatidos pelo projeto. O segundo capítulo define objetivos e propostas para cada um dos grandes problemas enfrentados pela metrópole, como por exemplo: a habitação, mobilidade e o meio ambiente. Na última parte são apresentados os projetos catalisadores – Cidade de 30 minutos; Comunidades; Parques Urbanos; Polos de Oportunidades; Cidade Aberta; Rios Vivos. Estes foram elaborados para traduzir em ações concretas as diretrizes e prioridades fundamentais para que os objetivos do plano sejam atingidos.

A Cidade de 30 minutos procura aproximar, no tempo e no espaço, a habitação, o emprego e o lazer. Esta aproximação será estimulada, fundamentalmente, através da expansão das redes de transporte público e do adensamento demográfico com incentivo para uso misto próximo às linhas de transporte de média e alta capacidade.

---

<sup>26</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2012, SP2040, p. 6)

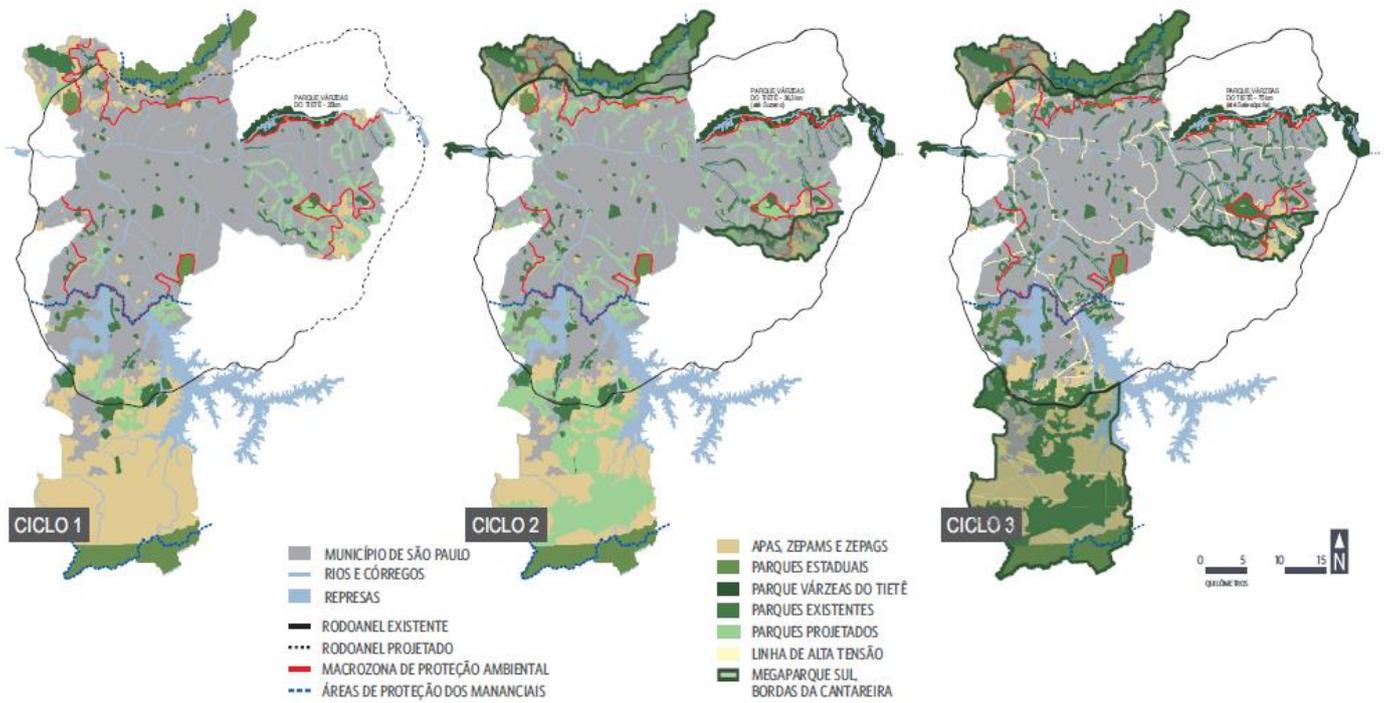


Figura 52 – Ciclo de Implementação do Projeto Parques Urbanos

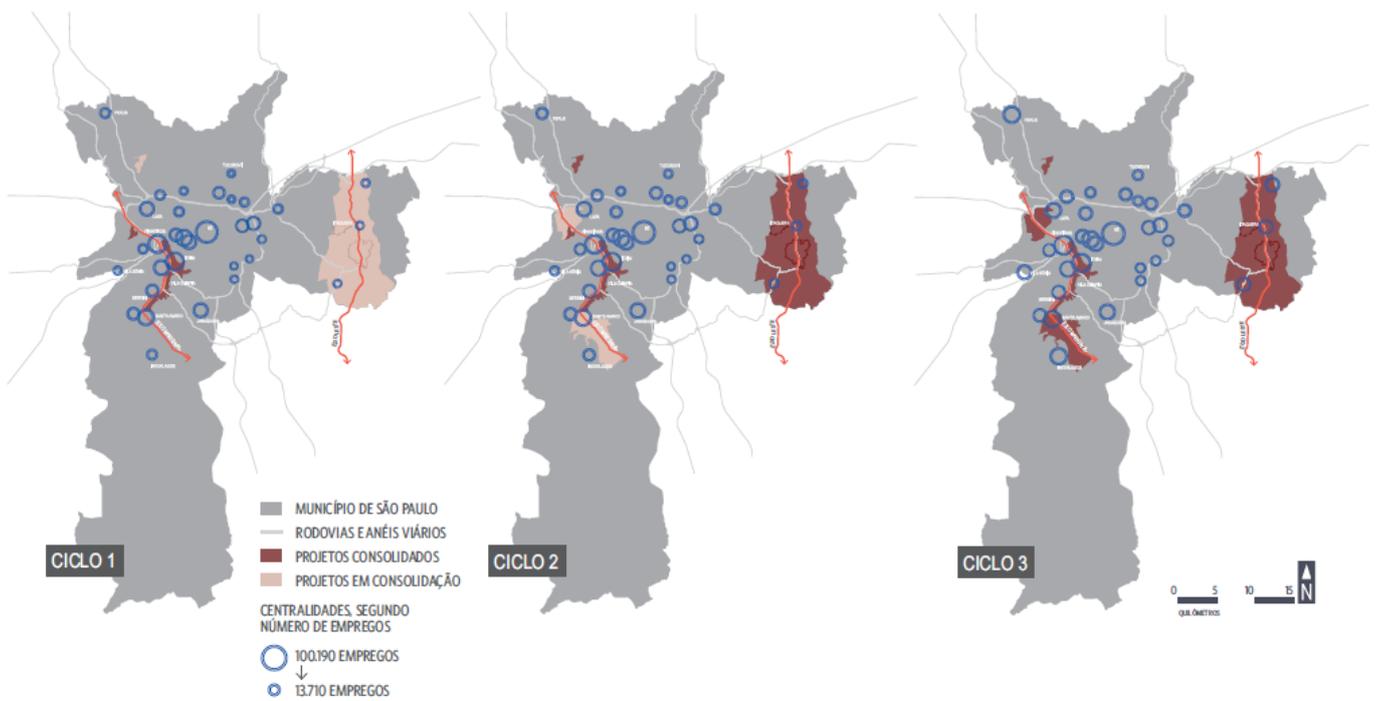


Figura 53 – Ciclo de Implementação do Projeto Polos de Oportunidade

O projeto Comunidades pretende recuperar e reintegrar à cidade diversas assentamentos precários e favelas. O plano baseia-se na implantação de parques, calçadas e equipamentos urbanos, na regulamentação do sistema viário, e, principalmente, na construção de infraestrutura de saneamento básico.

Com o objetivo de promover o aumento e a proteção das áreas verdes dentro de São Paulo, o plano Parques Urbanos pretende desenvolver uma rede verde. Este sistema será composto por parques urbanos e praças que serão interligados pela arborização de espaços livres nos arruamentos e equipamentos públicos. Ainda se espera a recuperação das áreas degradadas e a ocupação de espaços residuais para a criação de novos parques. O projeto não só regulamentará áreas verdes de propriedade pública como também as de propriedade privada.

Os Polos de Oportunidade surgem para estruturar e dinamizar eixos de negócios e centros de desenvolvimento regional. O projeto ocupar-se-á em estimular a instalação de novos polos em diferentes pontos da cidade, principalmente na zona leste e na marginal pinheiros, e também em fortalecer e integrar os eixos de negócios atuantes na cidade.

O projeto Cidade Aberta tem como intuito inserir São Paulo nas redes internacionais de negócios, economia, turismo e informação. Para tal, pretende ampliar e modernizar os aeroportos, ampliar a infraestrutura inteligente (redes de fibras e cabeamento, antenas, torres) e a infraestrutura de turismo e eventos. Também será incentivada a instalação de instituições de ensino superior e centros de pesquisa e desenvolvimento.

A reintegração dos rios com a cidade é prevista pelo projeto Rios Vivos. Este procura recuperar as margens para a criação de parques lineares e espaços de convívio, transformando assim a relação entre a população e as suas águas. Para tal, como primeiro passo para a implantação do plano, são estipuladas ações para a melhoria da

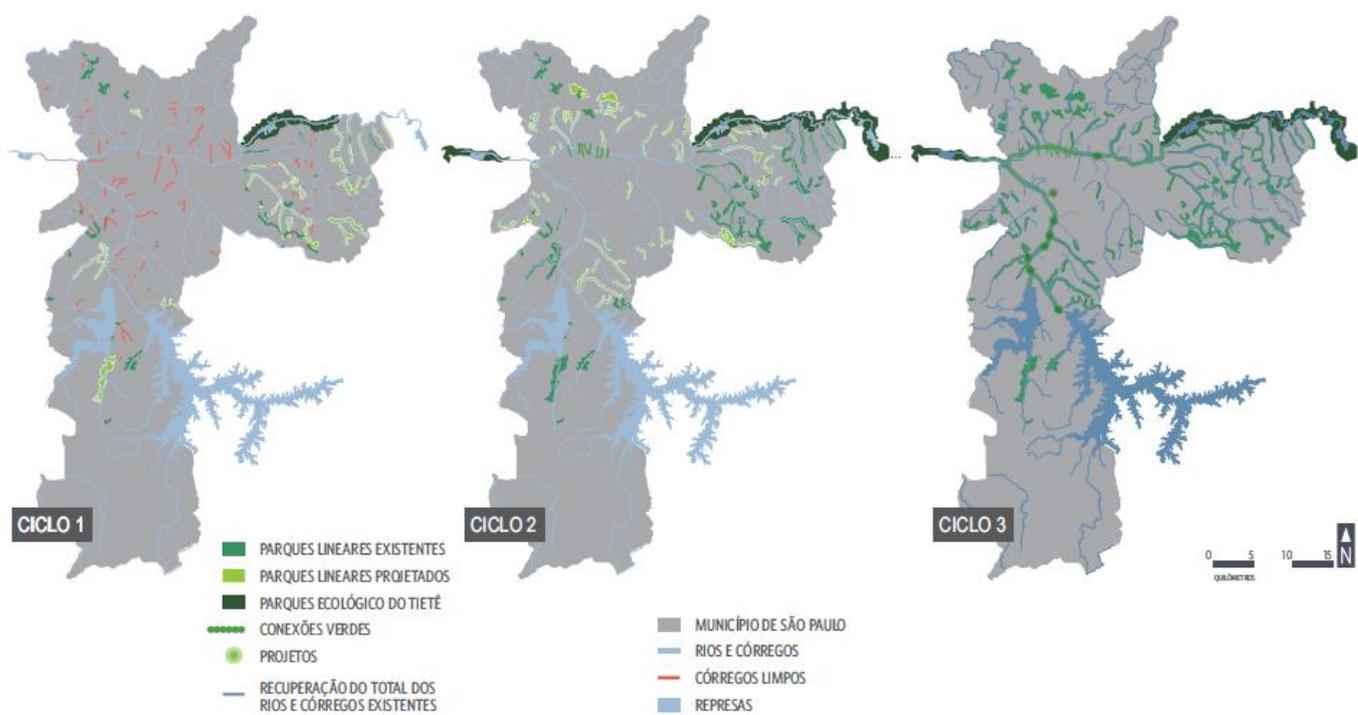


Figura 54 – Ciclo de Implementação do Projeto Rios Vivos

qualidade das águas para, somente depois, requalificar as várzeas para a construção dos parques.

O plano SP2040 é bastante ambicioso. Delimita ações claras para a sua implantação e rigor naquilo que propõe.

*O SP2040 deve ser mais que um conjunto de conceitos e propostas para São Paulo. Deve refletir a busca contínua por uma Cidade melhor. Uma Cidade que propicie, em um ambiente saudável, as oportunidades de realização para seus moradores e seus descendentes<sup>27</sup>.*

Além de todos estes projetos, em 2009, um novo plano para a ampliação das avenidas marginas do rio Tietê foi desenvolvido. Com o objetivo de reduzir os imensos engarrafamentos na via, o projeto previa a ampliação de 23 quilômetros de pistas em cada margem para a criação de 3 novas faixas de circulação.

Ainda que, de acordo com a pesquisa Origem e Destino de 2007, apenas 30% das viagens diárias na RMSP sejam feitas por veículo individual – contra 36% feitas de transporte coletivo e 33% a pé – a opção pelo rodoviarismo continua a impor-se sobre a qualidade ambiental da cidade.

*O projeto de construção de mais pistas, ocupando os já exíguos espaços remanescentes junto ao rio Tietê, representa, neste momento, uma posição anacrônica em relação aos projetos urbanísticos e processos de gestão urbanos mais avançados do mundo. Significa a mera continuidade de políticas urbanas já ultrapassadas, que subordinam a paisagem urbana a uma suposta funcionalidade, exercendo a função de mero suporte para a circulação de veículos e suas engenharias<sup>28</sup>.*

---

<sup>27</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2012, SP2040, p. 7)

<sup>28</sup> (Kahtouni *apud* Sereza, 2009)

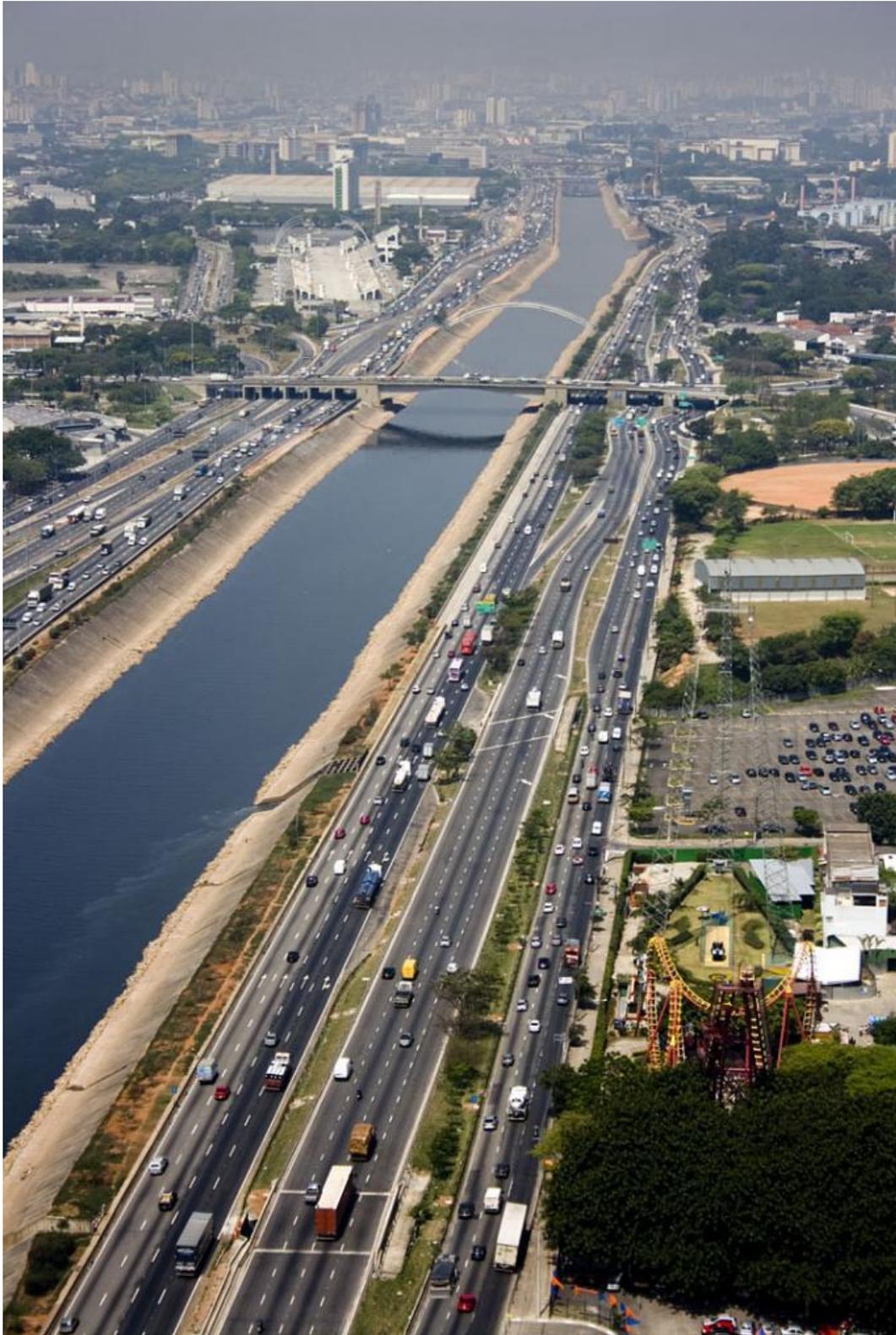


Figura 55 – Marginal Tietê

As obras nas avenidas marginais têm entrado num ciclo infinito. Desde que foram inauguradas, sofreram alterações e ampliações para suprir as necessidades rodoviárias. Este facto, que pode ser explicado através da teoria *triple convergence*, onde qualquer melhoria para o transporte individual resultará, num primeiro momento, na redução do tempo de viagem mas, num segundo momento, essa melhoria atrairá mais pessoas que utilizavam outros modais causando, num terceiro momento, o congestionamento das vias.

Esta situação demonstra a ineficácia do planeamento urbano na cidade de São Paulo. Enquanto se discutem os planos, São Paulo cresce de acordo com as suas necessidades imediatas, ultrapassando qualquer barreira que esteja no seu caminho. As várzeas do rio Tietê são o resultado desta cidade, com grandes ambições mas pouca visão a longo prazo.







Figura 56 – Favelas na Cidade de São Paulo

Como referido anteriormente, a cidade de São Paulo cresceu de forma intensa ao longo do século XX. Este rápido crescimento amparado pelo padrão rodoviarista de urbanização dividiu a cidade em duas, num lado está o centro expandido e no outro a periferia.

Enquanto no centro estão concentrados os empregos e a maioria dos bairros de classe média e alta, na periferia estão os setores mais pobres da sociedade. Cerca de um terço da população vive em assentamentos precários onde há uma evidente falta de infraestruturas básicas, educação, saúde e oportunidades de emprego.

*(...) o processo de favelização da cidade de São Paulo se desenvolveu de forma ascendente, de modo que foi se erguendo aqui um aglomerado urbano dual: de um lado, a cidade formal, que concentra os investimentos e a atenção do poder público, nem sempre orientados pelo princípio do interesse público; de outro, a cidade informal, que se expande à margem da legalidade urbana, com o crescimento do número de favelas e loteamentos não regularizados, muitos deles em áreas de proteção ambiental. Este processo aprofundou as diferenças nas condições sociais e ambientais da cidade<sup>29</sup>.*

A segregação social e espacial resulta numa extrema desigualdade na proporção de empregos por habitante. Este número varia entre 10 empregos por habitante nas áreas mais ativas economicamente, e um valor claramente contrastante de 100 habitantes por emprego nas áreas periféricas<sup>30</sup>.

Esta realidade implica, principalmente para a classe baixa, maiores deslocamentos e maior tempo desperdiçado no percurso casa-trabalho-casa, condição que, além de saturar o ineficiente transporte público e o sistema viário, favorece a perpetuação da pirâmide social instalada.

---

<sup>29</sup> (Secretaria Municipal de Comunicação do PT-SP, 2012, p. 24)

<sup>30</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2012, SP2040)



## 2.1 Arco do Futuro

Com o propósito de reverter este processo, o candidato Fernando Haddad elabora, como base para o seu plano de governo, o *Arco do Futuro, um novo modelo de desenvolvimento urbano para São Paulo*. Este plano foi apresentado durante a campanha eleitoral de 2012 a prefeito da cidade.

Para transformar São Paulo num local mais equilibrado ambiental, social, económica e urbanisticamente, o plano procura conter a expansão horizontal ao incentivar a renovação urbana nos seus eixos estruturais.

O Arco é formado por um conjunto de vias que, como um anel viário, delimitam o centro expandido. Tendo o seu início na avenida Cupecê, o anel passa pelas avenidas Vicente Rão e Roque Petroni, segue pelas marginais Pinheiros e Tietê até atingir a avenida Jacu-Pêssego, percorrendo-a até ao seu limite municipal sul.

Este anel funcionará como um elemento de reorganização metropolitana. Os eixos, que hoje são apenas locais de passagem, serão transformados em destino. Ali, será estimulada a formação de novas centralidades, interligadas com as diferentes regiões da metrópole e da macrometrópole. O Arco deseja ser uma linha para coser este território fragmentado.

Para isso, o plano pretende alterar o padrão de ocupação do solo através da compactação e verticalização. Os terrenos que um dia pertenceram à indústria darão lugar aos prédios de habitação, sobretudo de interesse social e mercado popular, e a novos estabelecimentos geradores de emprego.

*A verticalização planejada e não especulativa encurta distâncias, reduz o uso do automóvel, o consumo de energia e a poluição do ar, além de*

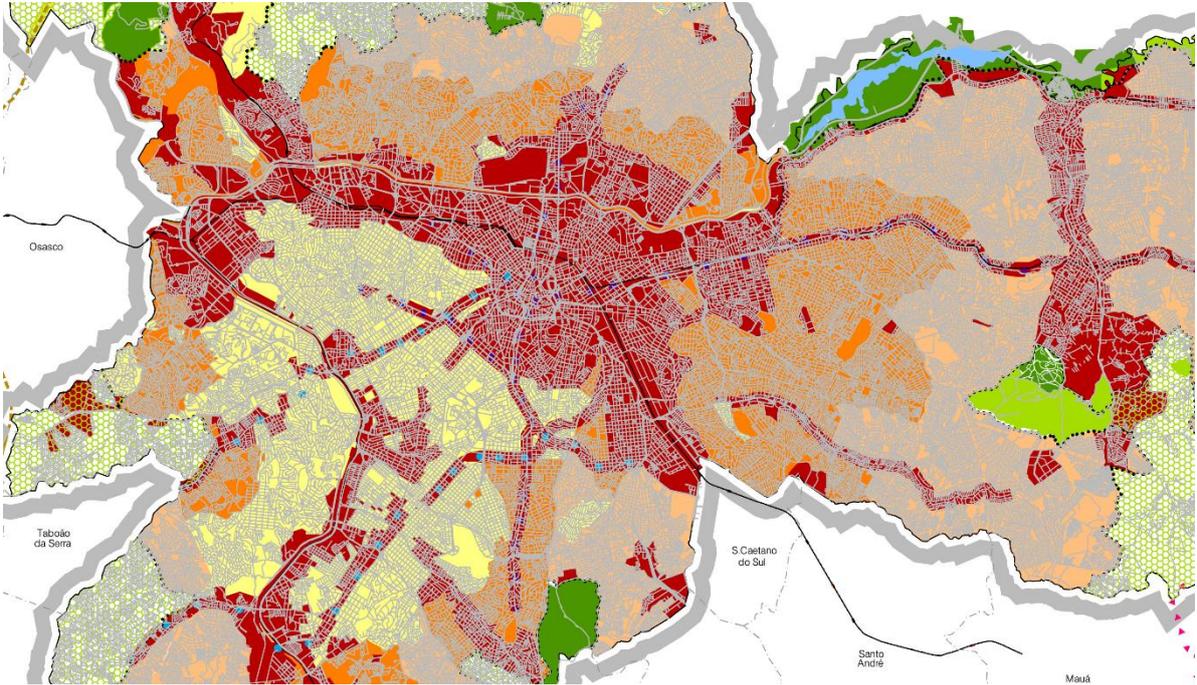


Figura 58 – Política de Desenvolvimento Urbano, PDE 2002

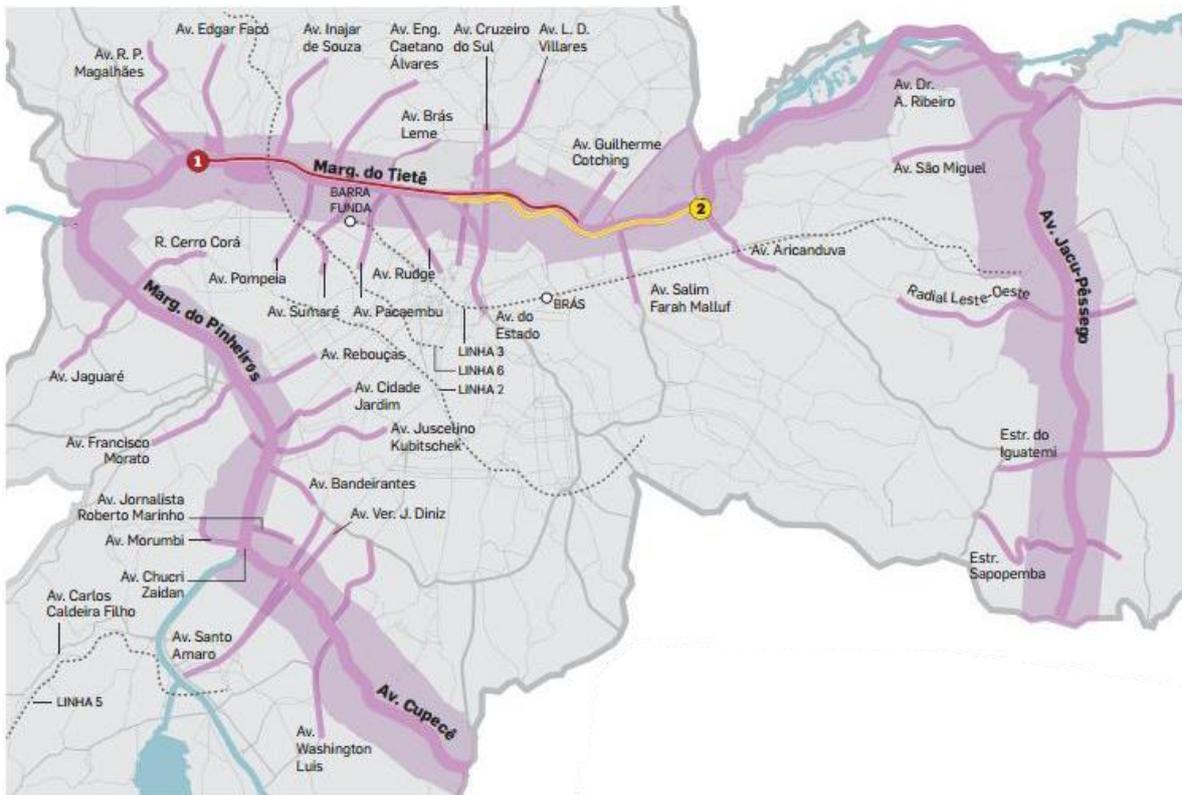


Figura 59 – Arco do Futuro

*favorecer o aumento da permeabilidade do solo. Este conceito se articula com a concepção de cidade sustentável e saudável<sup>31</sup>.*

Ao longo da linha de intervenção será promovida a diversidade urbana através de uma vasta oferta de serviços, áreas verdes e cultura, melhorando a qualidade do espaço público e aumentando a interação social. Com o objetivo de aproximar os recursos naturais à população pretende-se abrir os canais afluentes dos rios Pinheiros e Tietê e ali criar parques lineares e espaços públicos qualificados.

De maneira a estimular o desenvolvimento do Arco, a câmara prevê programas de incentivos fiscais, isenção ou redução da outorga onerosa do direito de construir em áreas menos apelativas ao mercado imobiliário como, por exemplo, nas avenidas Jacu-Pêssego e Cupecê. Também será estimulada a implantação de instituições de ensino, como a Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP) e o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP), através da doação de terrenos para a sua construção.

A proposta apresentada na campanha de Haddad é, na realidade, uma releitura do Plano Diretor Estratégico (PDE) de 2002. Enquanto no PDE se delimitavam Polos de Desenvolvimento Económico nas zonas Leste, Noroeste e Sul, e uma Macroárea de Reestruturação e Requalificação Urbana nas zonas de várzea, o Arco do Futuro associa estas medidas num único plano.

O foco nas políticas urbanas e na renovação da cidade levaram Fernando Haddad à vitória, com 55,57% dos votos. No seu primeiro discurso como prefeito, diz:

---

<sup>31</sup> (Secretaria Municipal de Comunicação do PT-SP, 2012, p. 21)



Figura 60 – Desigualdade social

*Meu objetivo central (...) é diminuir a grande desigualdade existente em nossa cidade. É derrubar o muro da vergonha que separa a cidade rica da cidade pobre*<sup>32</sup>.

O primeiro passo para a transformação de São Paulo chega no Programa de Metas 2013-2016<sup>33</sup>. Neste documento o principal objetivo referente ao urbanismo é o Objetivo 20: Realizar o marco regulatório do desenvolvimento urbano de forma participativa. Neste tópico propõem-se como metas: a aprovação do novo Plano Diretor Estratégico; a revisão da Lei de Parcelamento, Uso, Ocupação do Solo e dos Planos Regionais Estratégicos; a aprovação da Operação Urbana Mooca/Vila Carioca, a revisão da Operação Urbana Água Branca e o início dos estudos do projeto Arco Tietê.

## 2.2 Plano Diretor Estratégico 2014-2029

Logo após a apresentação do Programa de Metas é iniciada a revisão do Plano Diretor Estratégico. Este processo, iniciado em abril e concluído em setembro de 2013<sup>34</sup>, foi dividido em quatro etapas. Inicialmente, promoveram-se reuniões abertas à população para a discussão do antigo plano e para a recolha de ideias para o desenvolvimento urbano. A segunda etapa consistiu na realização de *workshops*. Para tal, oficinas foram espalhadas por todas as 31 subprefeituras da cidade com o objetivo de obter análises participativas numa escala local. Simultaneamente, reivindicações populares foram

---

<sup>32</sup> (Haddad, 2012)

<sup>33</sup> *O Programa de Metas é uma exigência da Lei Orgânica do Município de São Paulo desde 2008 (...). A partir daquele momento, todo prefeito eleito tem a obrigação de apresentar, em até noventa dias após a sua posse, um Programa que descreva as prioridades de seu governo, explicitando as ações estratégicas, os indicadores e as metas quantitativas para cada um dos setores da administração pública municipal.* (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013, *Programa de Metas 2013-2016*, p. 6)

<sup>34</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013, *Processo de Revisão Participativa do Plano Diretor Estratégico de São Paulo*)

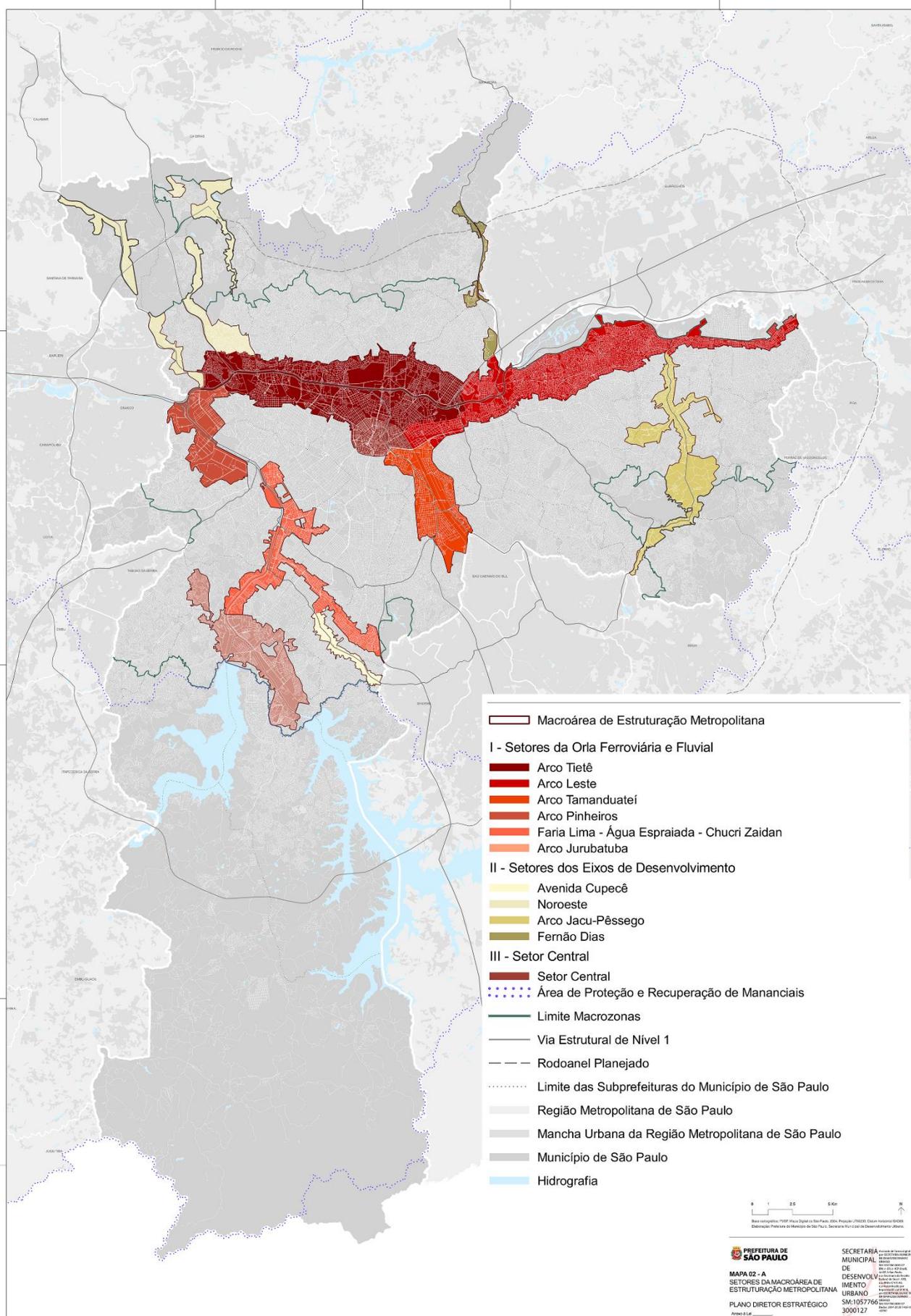


Figura 61 – Setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana

também angariadas através de um *hotsite*<sup>35</sup> da câmara. Na terceira fase as proposições levantadas sistematizaram-se numa minuta de Projeto de Lei, que foi apresentada posteriormente à população em agosto de 2013. Este documento foi subdividido em três partes – a estruturação metropolitana, o desenvolvimento de eixos estruturadores e a redução da vulnerabilidade social e urbana – que juntas procuram articular as condições ideais para um desenvolvimento urbano sustentável. A última etapa deste processo foi marcada pelas discussões públicas das propostas e da minuta.

A revisão Plano Diretor Estratégico foi aprovada pelos vereadores da Câmara Municipal e a lei nº 16.050 foi decretada pelo Prefeito no dia 31 de Julho de 2014.

Com o objetivo de transformar São Paulo num local mais equilibrado e coeso, o PDE introduz medidas para combater a especulação imobiliária, ampliar a oferta de habitação social e transporte público, promover o crescimento económico e, principalmente, qualificar a vida urbana<sup>36</sup>.

Neste sentido, o plano cria, entre outras, a Macroárea de Estruturação Metropolitana. Este território, em grande parte coincidente com o Arco do Futuro, compreende as planícies fluviais dos rios Pinheiros, Tietê e Tamanduateí, o centro histórico, as avenidas Jacu-Pêssego, Cupecê e Raimundo Pereira de Magalhães e as rodovias Anhanguera e Fernão Dias.

*As porções dos territórios que integram a Macroárea de Estruturação Metropolitana passam por processos de mudanças nos padrões de uso e ocupação e conversão económica, com concentração de oportunidades de trabalho e emprego geradas pela existência de legados industriais herdados do passado, novas atividades produtivas, polos de*

---

<sup>35</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2014, *Plano Diretor Estratégico*)

<sup>36</sup> (Prefeitura de São Paulo, 2014, *Lei nº 16.050*, p. 1)



Figura 62 – Infraestrutura Marginal Tietê

*atividades terciárias, grandes vias estruturais e infraestruturas que fazem parte dos sistemas de transporte coletivo de massa*<sup>37</sup>.

Caracterizada pelas infraestruturas que suporta – vias estruturais, ferrovia e rodovias – esta zona funciona como um *nó* articulador entre os diferentes municípios e os polos de emprego da Grande São Paulo. Sendo assim, o PDE procura redefinir os parâmetros de uso e ocupação do solo para reestabelecer a harmonia entre a paisagem urbana, os rios, a moradia e o trabalho.

Para a obtenção de resultados mais apurados e adequados a Macroárea foi dividida em três setores e dez subsetores, são eles:

I - Setor Orla Ferroviária e Fluvial – Arco Leste; Arco Tietê; Arco Tamandateí; Arco Pinheiros; Arco Faria Lima, Águas Espraiadas e Chucri Zaidan; Arco Jurubatuba.

II - Setor Eixos de Desenvolvimento – Arco Jacu-Pêssego; Avenida Cupecê; Noroeste - Avenida Raimundo Pereira de Magalhães e Rodovia Anhanguera; Fernão Dias.

III - Setor Central – Operação Urbana Centro e entorno.

Para cada um, o PDE desenvolveu inúmeros objetivos específicos. Esta dissertação focar-se-á naquele que compreende as margens do rio Tietê e, conseqüentemente, o projeto Arco Tietê: o Setor Orla Ferroviária e Fluvial. Para esta área pretende-se aumentar as densidades construtivas e demográficas através do maior aproveitamento do solo urbano; implantar novas atividades económicas de escala metropolitana; recuperar a qualidade dos rios, canais e áreas verdes, conectando-os aos sistemas urbanos de drenagem e saneamento básico; melhorar a oferta e conexão entre diferentes sistemas de transporte coletivos; recuperar e preservar o património industrial e ferroviário.

---

<sup>37</sup> (Prefeitura de São Paulo, 2014, *Lei nº 16.050*, p. 1)



Figura 63 – Arco Tietê

Como ferramenta para a transformação desejada para a Macroárea de Estruturação Metropolitana, a prefeitura define os Instrumentos de Ordenamento e Reestruturação Urbana. Para tal, o Município deverá, primeiramente, desenvolver os Projetos de Intervenção Urbana que poderão ser apoiados, durante a fase de implementação, pelas Operações Urbanas Consorciadas, Concessões Urbanística, Áreas de Intervenção Urbana e Áreas de Estruturação Local.

Destes instrumentos o único que refere especificamente a Macroárea de Estruturação Metropolitana é a Operação Urbana Consorciada. Nesta subsecção lê-se que a criação de novas OUCs será permitida somente dentro deste perímetro, onde serão prioritários os estudos para o Arco Tietê, Arco Tamanduateí, Arco Pinheiros e Arco Jurubatuba.

Importante é realçar que cada OUC será regida por leis específicas e poderá modificar os índices, características de parcelamento, uso e ocupação do solo dentro da sua área de influência. Ainda assim, deverão atender aos objetivos estabelecidos pelo PDE.

### 2.3 Arco Tietê

Seguindo as metas instituídas no Plano Diretor Estratégico, o Arco Tietê será o primeiro passo no processo de estruturação do Arco do Futuro. Este território, caracterizado pelo trecho urbano do rio Tietê e suas áreas de várzea, tem uma área de 6.004 hectares, representando 6% da área urbanizada de São Paulo, acolhe 5% dos seus habitantes (70,2 habitantes/hectare) e 12,6% dos empregos formais da cidade (102 empregos/hectare)<sup>38</sup>.

O perímetro é composto por 16 bairros que contemplam realidades complexas e distintas. Dentro do centro expandido situam-se os bairros

---

<sup>38</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013, *Arco Tietê hotspot*)

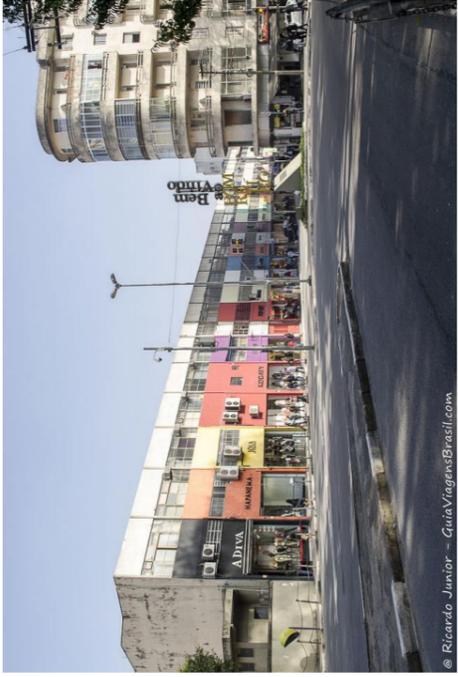


Figura 64 – Comércio Popular no Bairro Bom Retiro

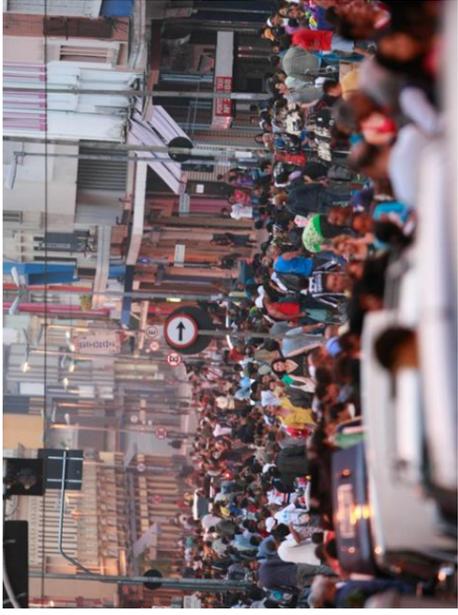


Figura 65 – Comércio Popular no Bairro Brás



Figura 66 – Residências Zona Norte



Figura 67 – Bairro Operário Vila Economizadora na Luz



Figura 68 – Memorial da América Latina



Figura 69 – Sesc Pompéia

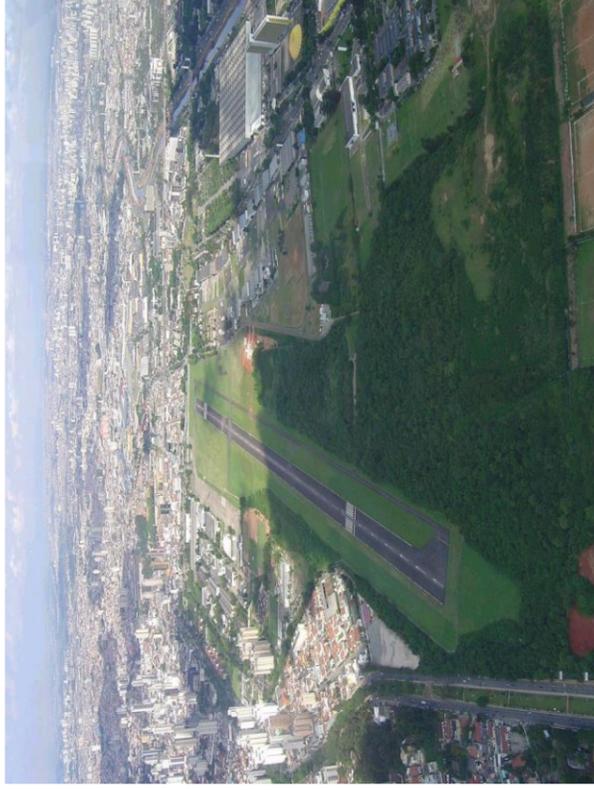


Figura 70 – Aeroporto Campo de Marte

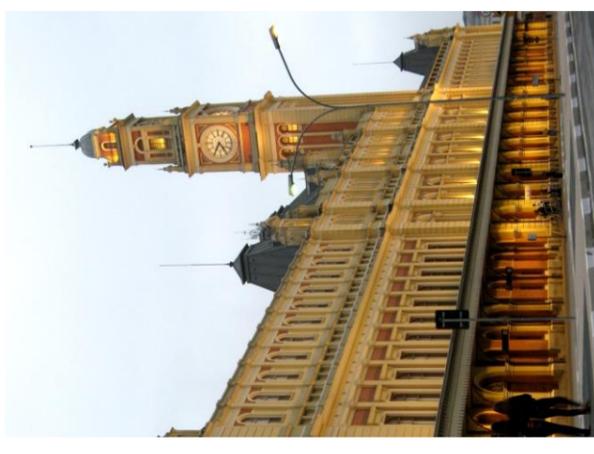


Figura 71 – Estação da Luz

mais ativos economicamente, onde se destacam o Brás e Bom Retiro, de vocação têxtil atacadista e de varejo; a Lapa e a Barra Funda, distritos comerciais onde situam-se o Memorial da América Latina e o SESC Pompéia; a Sé, que centraliza a administração pública; a região da estação da Luz, que além de concentrar um polo cultural formado pela Pinacoteca do Estado, Museu da Língua Portuguesa e o Museu de Arte Sacra, possui um intenso comércio popular; Belém e Pari, onde foram instaladas as primeiras indústrias da cidade juntamente com os bairros operários. Ao longo de toda esta área passa a linha férrea, entrecortando os distritos da margem esquerda e dividindo, em grande parte, o setor industrial e residencial.

Atualmente, as margens do rio Tietê são caracterizadas pelos grandes lotes subutilizados do antigo parque industrial, pelos centros comerciais e avenidas marginais. Estas vias, além de receber os fluxos urbanos para as ligações entre os bairros do Arco, fazem a ligação entre as principais rodovias estaduais recebendo alto tráfego de cargas e viagens pendulares metropolitanas. A intensidade do trânsito e a constante multiplicação das pistas tornaram-se numa verdadeira barreira urbana. Hoje o rio é espreitado de longe, em alta velocidade, como uma linha divisória entre o centro e a periferia.

A zona norte é composta, maioritariamente, por bairros residenciais. Ainda assim, acolhe equipamentos de escala nacional como o Aeroporto Campo de Marte, o primeiro aeroporto de São Paulo, fundado em 1920; o Terminal Rodoviário Tietê, com um fluxo médio diário de 90 mil utentes<sup>39</sup>; Centros de Exposição e Eventos; e o Sambódromo.

O perímetro de estudo, apesar da sua pequena escala quando comparada à Região Metropolitana, exerce um papel fundamental na articulação territorial e na dinâmica urbana. Desta forma, com o objetivo

---

<sup>39</sup> Segundo dados fornecidos pela empresa administradora Socicam ([http://www.socicam.com.br/terminais/terminais\\_rodoviaros.php?ID=1](http://www.socicam.com.br/terminais/terminais_rodoviaros.php?ID=1))

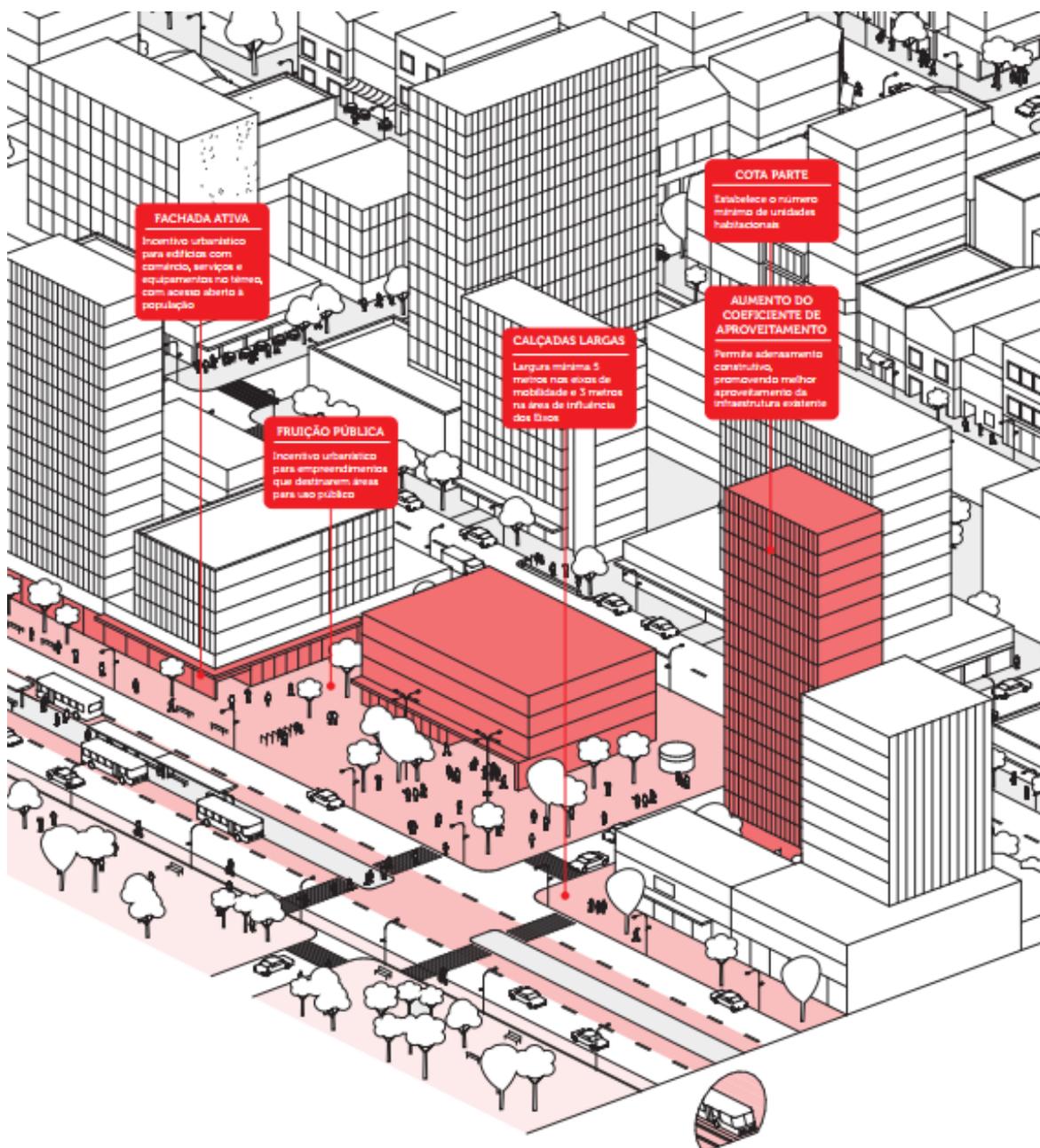


Figura 72 – Orientações para a revitalização do espaço público

de qualificar este eixo estrutural da cidade de São Paulo, foram iniciados em abril de 2013 os estudos de viabilidade para o Arco Tietê através de um Chamamento Público<sup>40</sup>.

O processo principiou-se através da organização de seminários temáticos para a apresentação do território e os seus aspetos geográficos, demográficos, infraestruturais e a sua condição estratégica dentro da malha urbana e metropolitana. Para garantir o equilíbrio da cidade, os estudos deverão considerar quatro setores como prioritários na sua elaboração – económico; habitacional; mobilidade e acessibilidade; ambiental.

Os trabalhos foram divididos em duas fases. A primeira, a pré-viabilidade com uma duração de dois meses, tinha por objetivo a determinação de um novo conceito para o local, a criação de uma identidade e de estratégias gerais de implantação. Estas foram sujeitas a avaliações por um Comité Técnico e, a partir desta apreciação, foi elaborado um Relatório Resumo para definir o escopo para os trabalhos da 2ª fase, os estudos de viabilidade<sup>41</sup>.

### 2.3.1 Estudos de Pré-viabilidade

A 1ª Fase foi iniciada através da apresentação das diretrizes mínimas esperadas para os quatro setores prioritários nesta etapa. O documento sugere que o Arco Tietê deve ser entendido como um sistema de elementos estruturadores do desenvolvimento urbano, baseando-se na geografia e recursos hídricos do seu território, na mobilidade, redes de equipamentos e centralidade na malha urbana.

No setor económico as diretrizes apresentadas pretendem desenvolver a leitura do território, os usos e ocupação, de forma a

---

<sup>40</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013a)

<sup>41</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013, *Arco Tietê hotsite*)

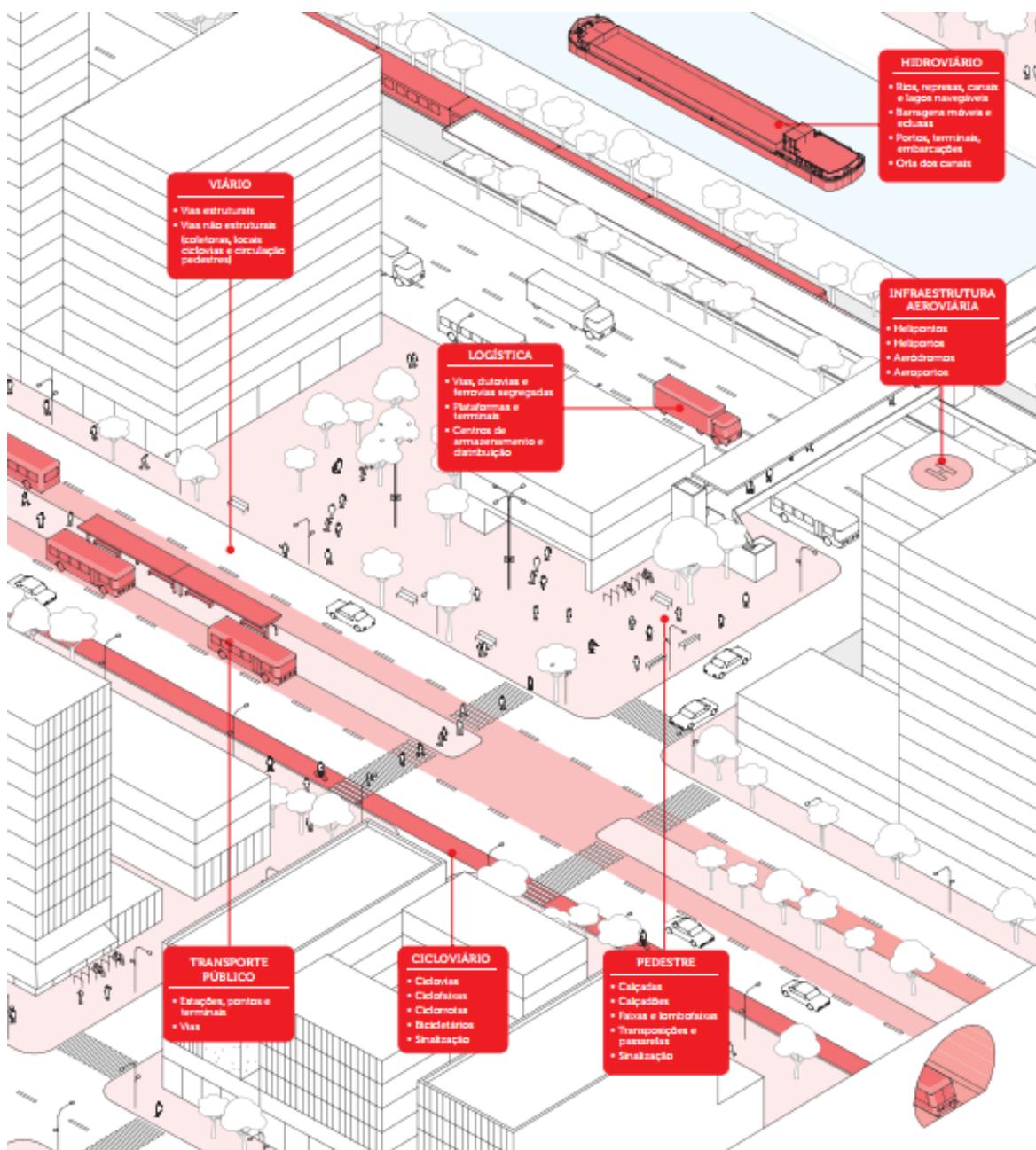


Figura 73 – Orientações para a mobilidade urbana

perceber como contribuem ou restringem o desenvolvimento urbano. Também solicitam a elaboração de casos de estudo de financiamento de projetos urbanos de similar escala para a comparação com o caso de São Paulo.

Para o setor habitacional o principal objetivo é “garantir o acesso à terra para habitação a todas as faixas de renda, equacionando o equilíbrio entre estas e a oferta de emprego e renda”<sup>42</sup>. Para tanto é prevista a elaboração de instrumentos que propiciem a existência da habitação próxima das áreas com oferta de emprego e a criação de modelos de estruturação e gestão participativa complementares aos existentes na legislação vigente.

As diretrizes impostas para o setor da mobilidade e acessibilidade procuram, principalmente, afirmar o transporte público como um dos elementos de estruturação do desenvolvimento urbano. Com este objetivo, pretende-se criar cenários de desenvolvimento e organização territorial (2016/2040) associados à implantação do transporte de alta e média capacidade. Tenciona-se, também, integrar e qualificar a mobilidade não motorizada ao priorizar os percursos pedonais e as ciclovias. Por fim, propõe-se a implantação de terminais logísticos para a racionalização do sistema de distribuição de cargas.

No setor ambiental serão incentivadas a renovação e o desenvolvimento da cidade vinculados aos programas de recuperação da bacia do rio Tietê. Para isso, deverão ser adotados novos modelos de urbanização que contribuam na mitigação das causas e efeitos das inundações e da ilha de calor. Também devem ser propostos sistemas de gestão das águas pluviais que incluam a drenagem, o saneamento e o reaproveitamento através do tratamento da poluição específica e difusa.

---

<sup>42</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013, *Diretrizes e Escopo Mínimo para o Chamamento Arco Tietê*, p. 6)

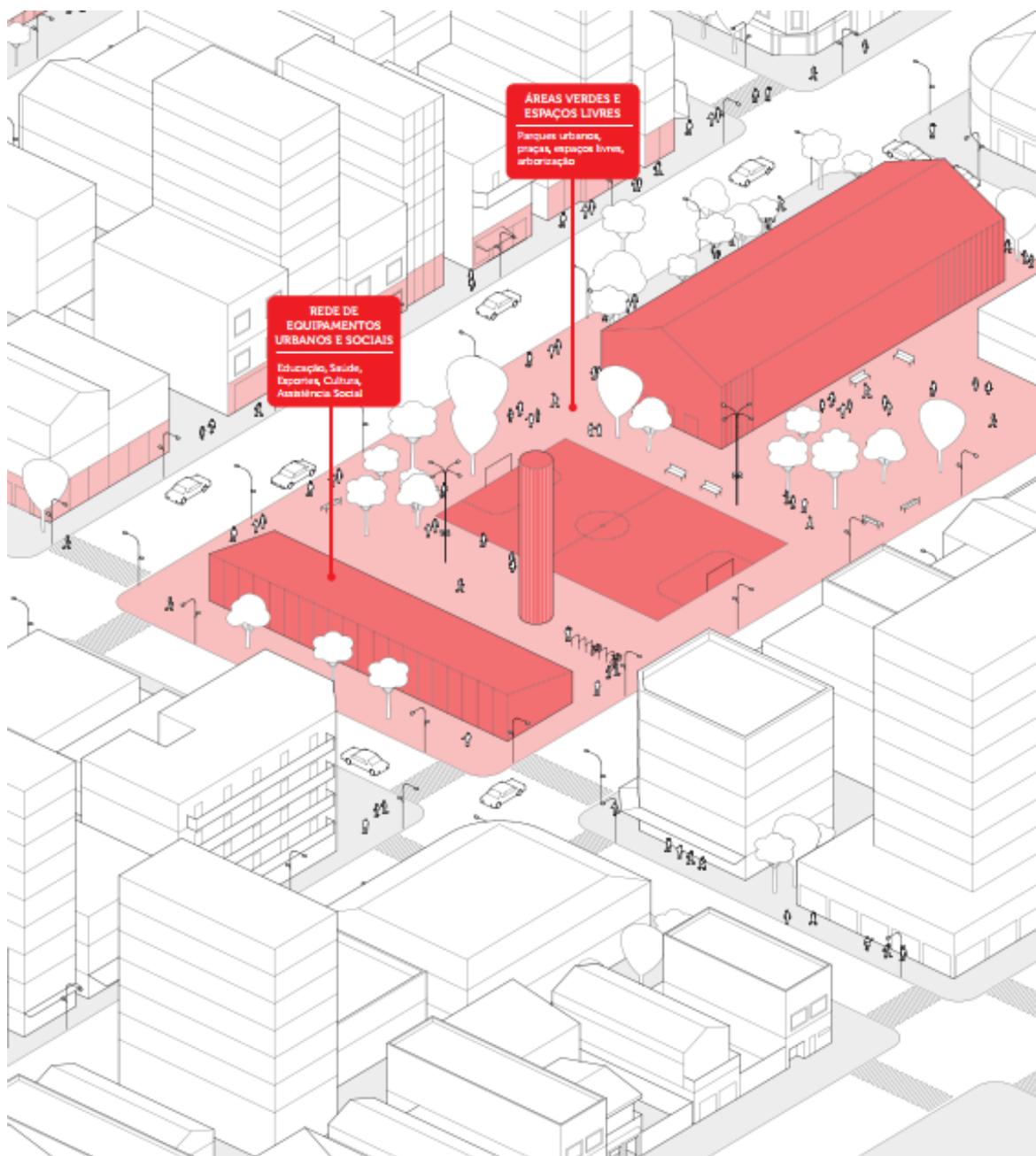


Figura 74 – Orientações para a revitalização dos bairros

Nas diretrizes são ainda apontadas algumas indicações gerais para a elaboração do projeto. Impõe-se a adoção dos princípios e projetos elaborados no plano SP2040, especialmente sobre Rios Vivos, Cidade de 30 minutos, Comunidades, Polo de Oportunidades e Parques Urbanos. Procura-se também definir indicadores e metas orientadoras da transformação e do processo de acompanhamento e avaliação do desenvolvimento urbano.

Logo após as diretrizes, são apresentados os produtos mínimos esperados para esta fase. As equipas participantes do Chamamento Público deverão apresentar estudos técnicos para um plano de desenvolvimento onde se encontram soluções nas áreas urbanísticas, jurídicas, económicas e de interação social.

#### 2.3.1.1 Propostas

Após a apresentação das diretrizes e dos seminários, as empresas inscritas no Chamamento Público entregaram suas propostas para o Arco Tietê. Das 26 propostas recebidas somente 17 foram aprovadas para avaliação<sup>43</sup>. Com o objetivo de tornar a leitura mais dinâmica, nesta dissertação optou-se por reunir estes planos em quatro grupos. A divisão baseou-se nas opções de projeto, na adoção do perímetro como um todo (Projetos Integrais), fragmentado por áreas (Projetos Regionais), por eixos (Projetos Lineares) ou por ações individuais (Projetos Individuais)<sup>44</sup>. Os projetos, assim como exigido pelas diretrizes, propõem o adensamento demográfico, o uso misto, a recuperação das áreas verdes e a articulação do transporte rodoviário com transportes públicos de nova matriz energética.

---

<sup>43</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013, *Arco Tietê hotspot*)

<sup>44</sup> Tabelas com as principais propostas de todos os proponentes no anexo.

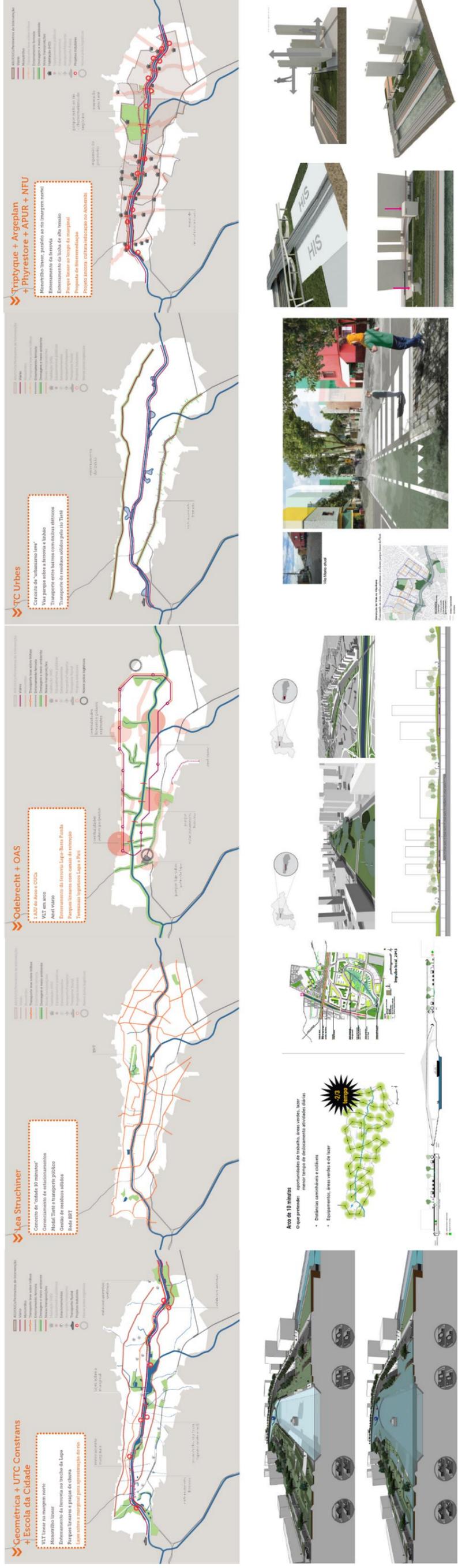


Figura 75 – Propostas Grupo Projetos Integrals

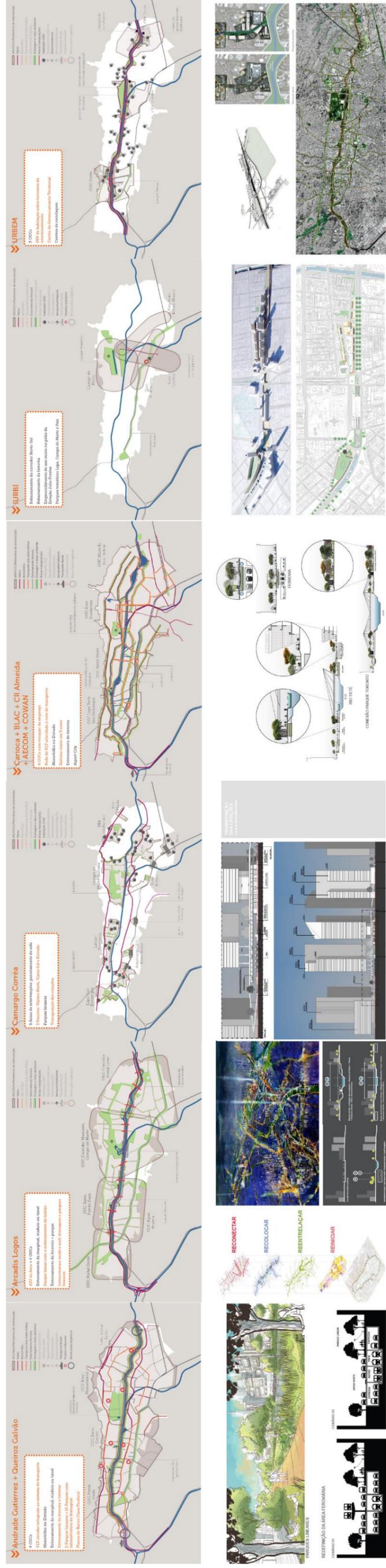


Figura 76 – Propostas Grupo Projetos Regionais

Começar-se-á por apresentar aqueles que estruturam a sua proposta de forma geral. No grupo Projetos Integrals destacam-se a criação de polos logísticos associados ao caminho-de-ferro nos bairros da Lapa e Pari, a implantação de um parque linear em toda a extensão do rio Tietê e a reabertura dos canais afluentes, construção de edifícios garagem ligados às estações, anel viário interligando as novas vias norte e sul, a instalação de equipamentos públicos de saúde, cultura e educação e ainda a criação da Operação Urbana Arco Tietê.

Pertencem ao grupo Projetos Regionais as empresas que subdividiram a área de intervenção por regiões (Oeste, Centro, Eixo Tiradentes e Leste). Neste caso as principais propostas para a Zona Oeste são: reparcelamento dos lotes industriais, a requalificação do mercado da Lapa, a implantação de um polo logístico, tecnológico e educacional. Na região central propõe-se a instalação de um *cluster* de inovação farmacêutica e da indústria leve e limpa, a recuperação das áreas verdes, a demolição ou utilização para fins turísticos do Elevado Presidente Costa e Silva (Minhocão), a construção das vias de apoio norte e sul através do rebaixamento das linhas de alta tensão e da linha férrea e a delimitação da zona como o distrito da arte. Para o Eixo Tiradentes objetiva-se a construção de uma ligação verde entre a estação da Luz e o Campo de Marte, a implantação de um polo hoteleiro e de negócios e a instalação da estação para o Trem de Alta Velocidade<sup>45</sup>. Para a região Leste é incentivada a construção de um polo logístico em Pari, a criação de um *cluster* para moda e design, a recuperação do Pátio Pari em um centro de promoção para a agricultura urbana. A transformação da área de estudo seria potenciada de forma autónoma pela criação de quatro Operações Urbanas: Portal Oeste, Barra Centro, Eixo Monumental e Portal Leste.

---

<sup>45</sup> *O Trem de Alta Velocidade (TAV) é um serviço de transporte ferroviário de passageiros que irá ligar as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas. (...) A data limite para o início do funcionamento do trem de alta velocidade é junho de 2020.* (Empresa de Planejamento e Logística S.A., 2013)

**Barbosa + Cobucci**

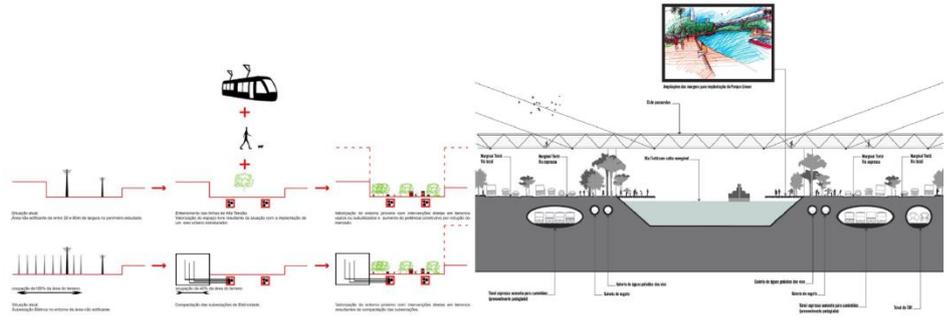
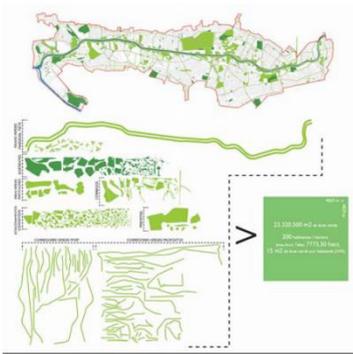
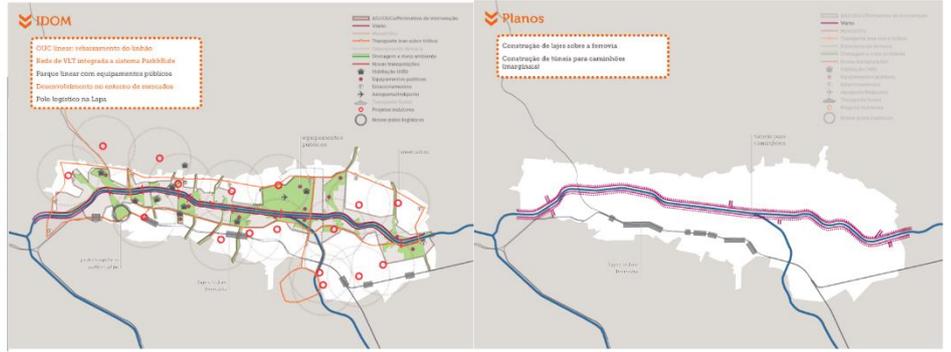
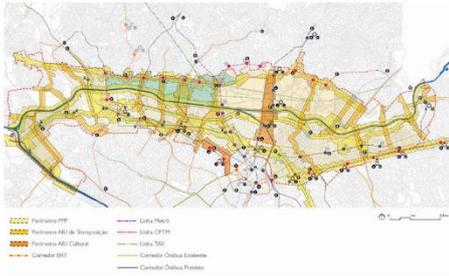


Figura 77 – Propostas Grupo Projetos Lineares

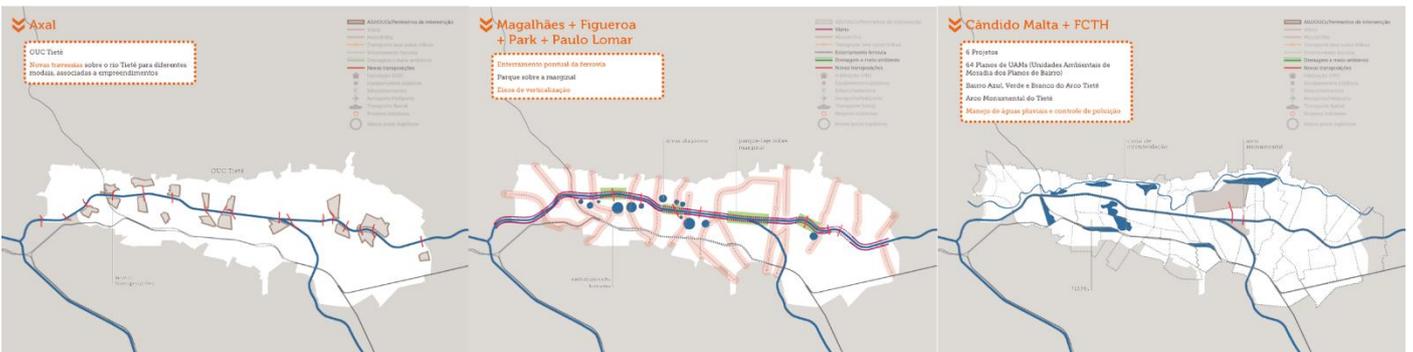


Figura 78 – Propostas Grupo Projetos Individuais

Os projetos lineares dividem-se pelos eixos viários. Neste grupo propõe-se para a zona Norte a construção da via de apoio através do rebaixamento das linhas de alta tensão. Para a Marginal Tietê sugere-se a substituição das pistas por um parque linear, a criação de um polo de administração pública e de negócios e, por fim, a transformação do Campo de Marte na TAVPOLIS uma nova porta para a cidade de São Paulo criada através da instalação da estação de comboios de alta velocidade. Sobre o rio Tietê recomenda-se a construção de novas transposições aumentando a conexão norte-sul. Para a margem esquerda aconselha-se o rebaixamento parcial da ferrovia para a implantação da via de apoio sul, a construção de lajes pontuais sobre os trilhos e a requalificação e ampliação da avenida Marques de São Vicente. Para o Elevado Presidente Costa e Silva<sup>46</sup> o grupo projeta a sua transformação em parque e a instalação do eixo cultural Luz – Campo de Marte.

O último grupo é composto por empresas que apresentaram soluções para problemas específicos, como a criação da Operação Urbana Tietê onde se propõe a construção de transposições para diferentes modais associados aos empreendimentos das margens; a criação da Empresa Tietê Urbano para gerir o processo de transformação; e ainda um projeto de urbanização integrada ao manejo das águas.

As propostas desenvolvidas nesta fase foram analisadas pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, pela SP Urbanismo e diversos técnicos de transporte, habitação, meio ambiente, planeamento e finanças. Nesta avaliação foi definido o aproveitamento dos estudos em que, dos 17 projetos enviados para a Câmara, selecionaram-se os principais elementos capazes de potencializar a transformação territorial.

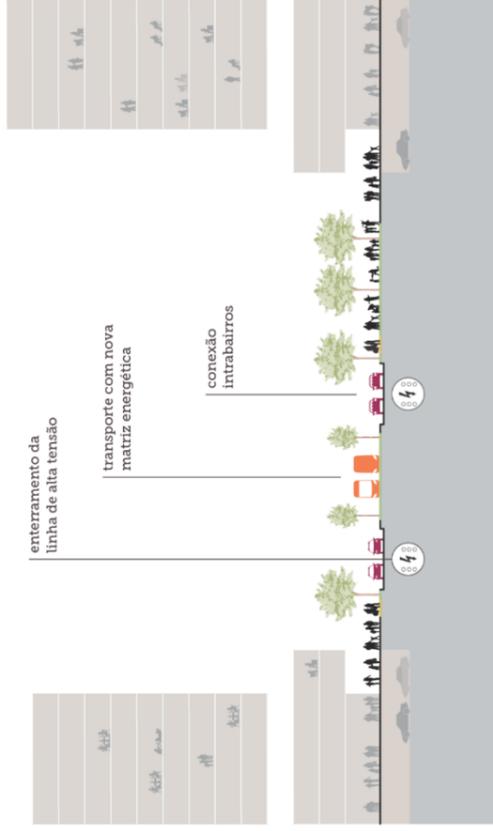
---

<sup>46</sup> Ver 1.4 Golpe Militar

### Apoio urbano norte

Matriz de viabilidade

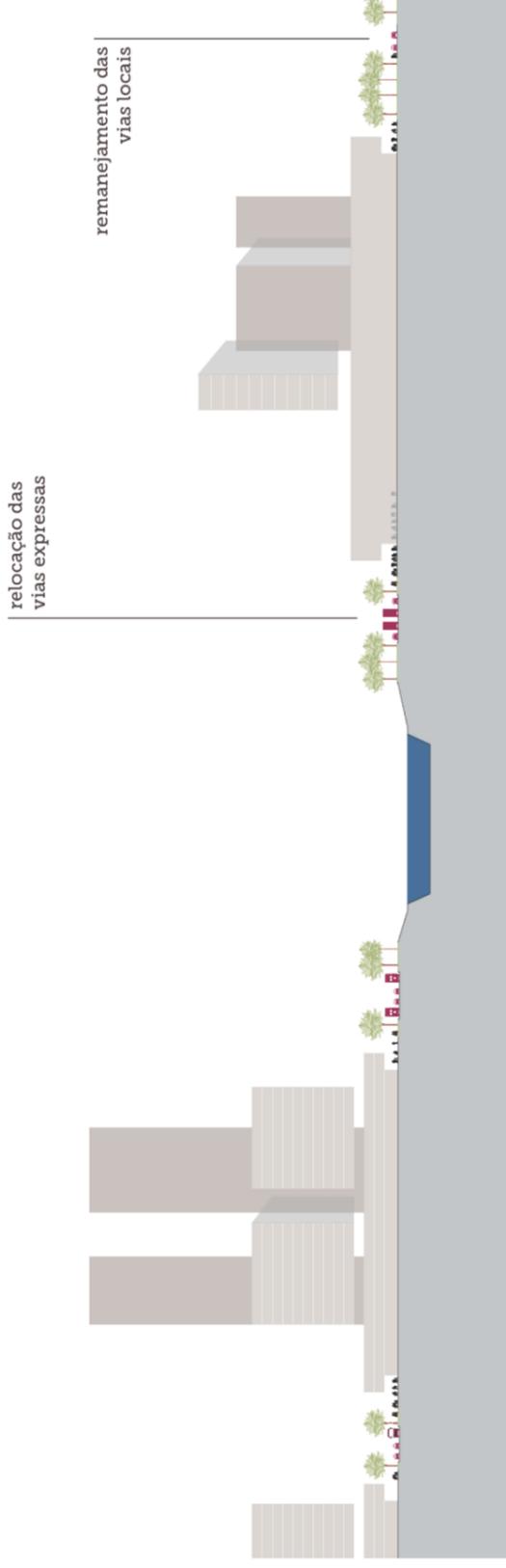
Concessão comum ou patrocinada  
OUC Apoio Norte + bulvar + transporte  
Projetos imobiliários associados  
Transporte financiado com recursos OUC



### Marginal Tietê

Cenário 1

Concessão comum ou patrocinada  
OUC Anhembí  
Projetos imobiliários associados  
Enterramento financiado com recursos OUC



### Apoio urbano sul

Matriz de viabilidade

Obras públicas  
Concessão comum ou patrocinada  
Transporte com nova matriz energética  
Projetos imobiliários associados  
Transporte financiado com recursos OUC



### Marginal Tietê

Cenário 2

Concessão comum ou patrocinada  
OUC Anhembí  
Projetos imobiliários associados  
Enterramento financiado com recursos OUC

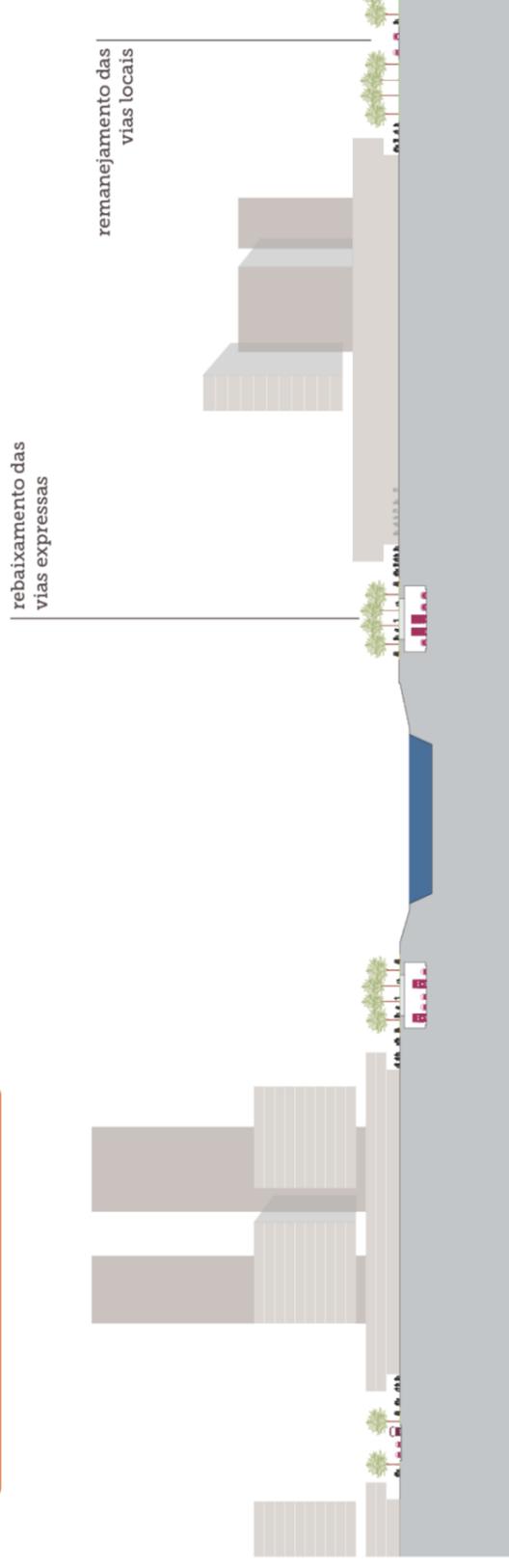


Figura 78 – Cenários de Desenvolvimento

### 2.3.1.2 Cenários de desenvolvimento

Após o período de avaliação das propostas, a Prefeitura de São Paulo trouxe para a discussão pública os projetos elaborados para o Arco Tietê. O debate, que se realizou no dia 10 de setembro de 2013, foi presidido pelo secretário de desenvolvimento urbano Fernando de Mello Franco e pelo diretor de desenvolvimento Gustavo Partezani Rodrigues. Nesta sessão, como uma síntese da fase de pré-viabilidade, foram apresentados os Cenários de Desenvolvimento, um documento que reúne e articula as propostas aprovadas no Chamamento.

Os cenários foram apresentados a partir dos principais eixos viários propostos ou em recuperação. O apoio urbano norte foi o primeiro. Esta via, que já é sugerida desde o Plano Diretor Estratégico de 2002, deverá ser implantada sobre a linha de alta tensão. Propõe-se para aqui a criação de um *boulevard* de interligação entre os bairros da zona norte, onde é prevista a circulação de peões, automóveis, transporte público e não motorizado.

O apoio urbano sul também segue o molde dos *boulevards* porém, neste caso, trata-se da ampliação e recuperação das avenidas Marques de São Vicente até à zona leste, criando um novo anel viário intra-bairros.

A consolidação dos apoios norte e sul são fundamentais para a elaboração dos projetos para a Marginal Tietê, sendo este um processo a ser desenvolvido de forma faseada. Para este trecho propõem-se dois cenários distintos. O primeiro prevê a manutenção das vias rápidas, a relocação das vias locais e a criação de uma nova frente urbana nas margens. No segundo cenário coloca-se como hipótese o rebaixamento pontual das avenidas marginais junto ao Campo de Marte e à foz do rio Tamanduateí para a aproximação dos novos parques aos rios.

A ferrovia, o último grande eixo de estruturação urbana, foi alvo da maioria das propostas entregues no chamamento. Para a linha também



Figura 80 – Cenários de Desenvolvimento

foram realizados dois cenários. O primeiro, além de incentivar o adensamento na envolvente das estações, propõe a criação de transposições dos trilhos para peões e transportes não motorizados. As transposições seriam articuladas com novos edifícios garagem e edifícios que absorvem as estações para a criação de lajes sobre a ferrovia. O segundo propõe o enterramento total da ferrovia desde a Lapa até o Brás e a construção de um *boulevard* na continuação da avenida Radial Leste.

Para o Elevado Presidente Costa e Silva também são desenvolvidos dois cenários. O primeiro propõe a requalificação do elevado para o transporte público de nova matriz energética e a utilização das edificações como estações. Este uso exclusivo aconteceria ao longo da semana e nos fins-de-semana o espaço seria ocupado como um parque, como vem acontecendo nos últimos anos. O segundo cenário prevê a demolição do elevado e a recuperação da avenida São João e da habitação no seu entorno.

Ainda foram apresentadas soluções para as transposições do rio Tietê. Neste caso pretende-se duplicar os pontos de atravessamento para que a distância não ultrapasse os 750 metros entre eles. As novas pontes serão dedicadas aos peões, transporte público e não motorizado e associadas aos eixos de desenvolvimento.

Os eixos de desenvolvimento ocuparão as margens dos afluentes do rio Tietê. Ali é prevista a requalificação e adensamento habitacional, principalmente de caráter social, a implantação de equipamentos e projetos âncora, como polos tecnológicos, logísticos e educacionais, articulados com o transporte público de média e alta capacidade.

Os cenários de desenvolvimento apresentados nesta audiência são bastante conservadores, almejam a transformação de ¼ do território em trinta anos. Com esta mudança pretende-se gerar mais 150.000 empregos

## Eixos de Desenvolvimento

Concessão administrativa  
Concessão patrocinada  
Contrapartida pública  
Cessão de direito de uso  
Projetos imobiliários associados

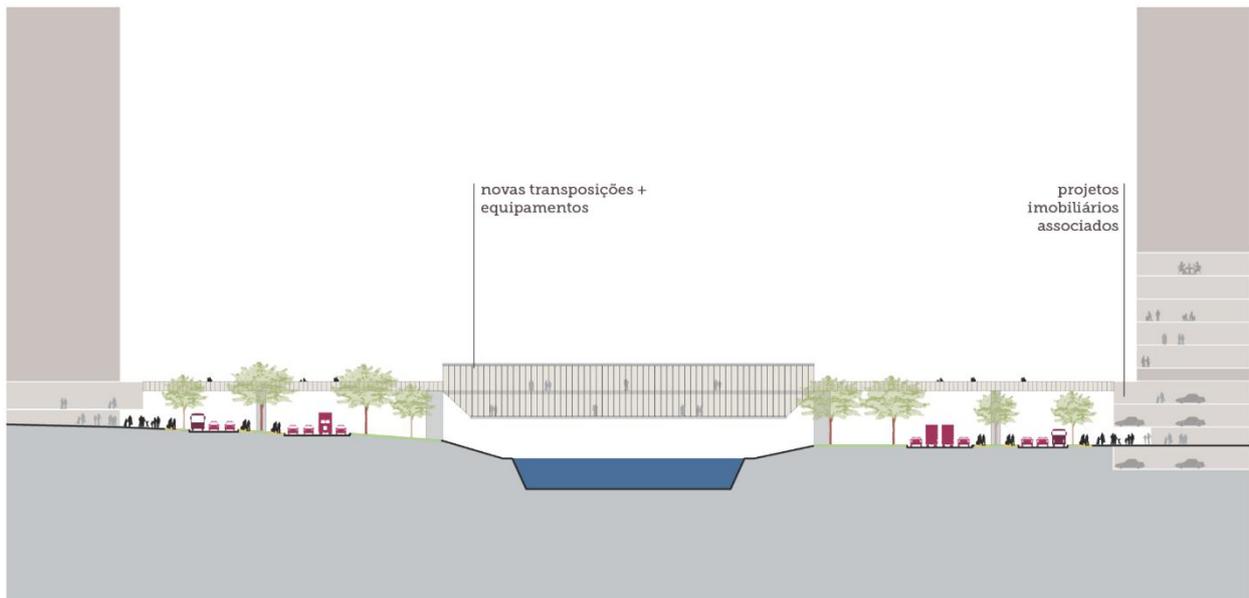


Figura 81 – Cenários de Desenvolvimento

e 350.000 habitações, atingindo o equilíbrio na oferta de moradia e trabalho<sup>47</sup>.

O debate público foi pautado por críticas bastantes díspares. Enquanto alguns intervenientes esperavam soluções mais radicais em questões como a da utilização do automóvel e do desassoreamento do rio, outros acreditavam que as propostas expulsariam do perímetro as indústrias e a população carenciada. Ainda assim, foi ressaltado pelos membros da mesa que o Arco Tietê é um processo. As mudanças deverão ser efetuadas de forma gradual ao longo de, no mínimo, três décadas.

### 2.3.2 Estudos de Viabilidade

Após a recolha e sistematização dos dados e propostas elaborados ao longo da 1ª Fase foi desenvolvido pelo gabinete da SP Urbanismo, sob a responsabilidade da Prefeitura da São Paulo, o Relatório Resumo<sup>48</sup>. Neste documento foram definidas as diretrizes e estratégias a serem atendidas nesta próxima fase. Também foram apontados os principais projetos de intervenção para o desenvolvimento do Arco Tietê, os modelos de estruturação do processo de implantação e os programas e incentivos económicos que poderão ser implementados.

Afirma-se neste relatório que a intenção do Arco Tietê não é a transformação ou renovação completa desta área. Pretende-se intervir em 30% do solo privado ao longo dos próximos 30 anos, o que representa 8% de todo o território delimitado, incluindo vias, parques, rios e espaços públicos. Acredita-se que através desta intervenção já será drasticamente alterada a oferta de habitação e emprego, promovendo mudanças suficientes para consolidar o Arco como um novo vetor de crescimento económico e social para a cidade.

---

<sup>47</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013, *Cenários de Desenvolvimento*)

<sup>48</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013, *Relatório Resumo*)



Com este objetivo os proponentes são desafiados a desenvolver cenários para a transformação da cidade através da implantação de Projetos de Intervenção Urbana e Projetos Específicos.

Foi proposta a elaboração de três Projetos de Intervenção Urbana: o Apoio Urbano Norte, o Apoio Urbano Sul e a Centralidade Metropolitana.

Nos Apoios Urbanos deverá ser conjugada a implantação de um sistema de infraestruturas urbanas de mobilidade, drenagem, energia e telecomunicações com espaços livres e equipamentos urbanos. Estas alterações fundamentarão o adensamento populacional e construtivo, a geração de novos postos de trabalho e a transformação social, económica e ambiental deste local.

O Apoio Urbano Norte, um sistema de 18 km de extensão, será implantado, parte sobre as linhas de alta tensão e, parte resultará do alargamento de vias existentes. Este sistema permitirá a ligação entre as rodovias Anhanguera e Bandeirantes, na zona oeste, com a Dutra e Fernão Dias, na zona leste. Esta via será caracterizada como um *boulevard* onde estará integrado o transporte público que conectará todos os bairros da margem direita. Este eixo funcionará como uma centralidade onde será incentivada a implantação do comércio, serviços e da indústria de base tecnológica e de informação.

Para o Apoio Urbano Sul será estimulada a produção de diferentes cenários que proponham requalificação ou a mudança de uso dos caminhos-de-ferro e do eixo avenida Marquês de São Vicente e Ermano Marchetti. Para a reabilitação da ferrovia propõe-se a transposição da linha, seja através de um conjunto de intervenções pontuais junto às estações ou pelo enterramento total dos trilhos, reocupando a superfície com uma nova via e reorganizando a estrutura fundiária do seu entorno. A partir da definição da estratégia de recuperação para as linhas, pretende-se repensar as avenidas São João, Amaral Gurgel e General Olímpio da Silveira que, atualmente são ocupadas pelo Elevado Presidente Costa e



Silva. Sobre o eixo avenida Marquês de São Vicente e Ermano Marchetti propõe-se o prolongamento viário até ao encontro com a avenida Salim Farrah Maluf, criando um anel viário com o Apoio Norte.

A proposta a desenvolver para a Centralidade Metropolitana está planeada numa área com grande disponibilidade de terrenos públicos. Neste local será incentivada a instalação de um novo distrito económico para negócios, cultura, educação e lazer. As propostas deverão prever a articulação entre ambas as margens e potenciar a ligação da cidade com o rio. Este projeto deverá apresentar diferentes cenários para a transformação a curto, médio e longo prazo.

A curto prazo devem ser propostas concessões e parcerias para a instalação de equipamentos âncora. Também devem ser criadas infraestruturas para a implantação de empresas de base tecnológica e de informação, complementares às atividades existentes no parque Anhembi.

A médio prazo pretende-se repensar o Campo de Marte e a sua envolvente. Diversas obras de infraestrutura e de reajuste do sistema fundiário devem ser planeadas para a reaproximação da cidade com o rio Tietê.

A longo prazo, após a instalação do Trem de Alta Velocidade no Campo de Marte, a consolidação da centralidade e a total transformação do entorno, incluindo o parque Anhembi e o sambódromo, espera-se ainda rebaixar as vias rápidas, garantir a navegabilidade do rio e construir um porto fluvial.

Articulados aos Projetos de Intervenção Urbana são propostos os Projetos Específicos. Inseridos nesta categoria estão o desenvolvimento de equipamentos e as transposições sobre o rio Tietê. Neste documento define-se como equipamento “a criação, renovação ou qualificação de edifícios de uso público que possam se implantar como núcleos de desenvolvimento urbano em porções estratégicas do território”<sup>49</sup>. Neste

---

<sup>49</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013, *Relatório Resumo*, p. 15)



requalificação de equipamentos públicos, aliada à elaboração de estratégias para o desenvolvimento e adensamento de seu entorno. O plano que se propõe para as transposições visa dinamizar e reocupar as margens do rio através da criação de travessias sobre o canal e sobre as avenidas marginais onde serão priorizados os meios não motorizados. As travessias poderão ser ocupadas por equipamentos públicos, comércio e serviço e deverão ser articuladas com o sistema fundiário em ambas as margens.

Para fundamentar os projetos propostos neste relatório foram elaborados os Programas de Desenvolvimento. Para o desenvolvimento habitacional os proponentes deverão conceber, principalmente, uma estratégia de adensamento que propicie a integração da população de diferentes faixas de renda. Foram também estabelecidos programas para o desenvolvimento econômico. Com o objetivo de dinamizar a economia urbana e fortalecer as centralidades propostas, este programa associa-se aos projetos de infraestrutura e aos projetos específicos e propõe a instalação de empresas de base tecnológica e de informação, de plataformas logísticas e do setor vinculado a ciência da vida. Para tal, os proponentes deverão apresentar estudos que apontem os procedimentos, a fundamentação jurídica e os instrumentos específicos necessários para a realização de parcerias público-privada para a execução das obras.

Neste relatório foram também estabelecidas diretrizes relativas à drenagem. Os proponentes devem considerar diferentes tratamentos para as águas pluviais para minimizar o efeito da poluição difusa no leito do rio Tietê e seus afluentes. Os estudos deverão contemplar análises sobre o volume, qualidade da água, tecnologias de tratamento necessárias bem como a sua correlação com o Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê (PDMAT 3), que já está em andamento.



A segunda fase do projeto Arco Tietê foi iniciada em novembro de 2013. O prazo para a entrega das propostas foi prolongado para setembro de 2014 devido à aprovação do novo Plano Diretor Estratégico, em julho do mesmo ano. No decorrer desta dissertação os planos encontram-se em fase de análise pela Prefeitura Municipal de São Paulo.



Capítulo 3. **Casos de Estudo, noutras culturas e geografias**



Figura 83 – Início da construção do viaduto sobre o canal *Cheonggyecheon*

Com o objetivo de analisar a intervenção proposta para a cidade de São Paulo torna-se fundamental estudar diferentes obras e ações que auxiliaram na transformação de grandes áreas urbanas, de forma temporária ou permanente. Nesta dissertação serão investigados casos que, embora possam variar em escala e contexto, foram responsáveis por alterações culturais e na apropriação do espaço. Estudar-se-á a recuperação do canal Cheonggyecheon, em Seul na Coreia do Sul; a instalação efémera da *Plage* em Paris, França; a reintegração do antigo aeroporto Tempelhof na malha urbana de Berlim, como um parque; e por fim, explorar-se-á o conceito de *Placemaking* e a sua aplicação na cidade de Nova York nos Estados Unidos.

### 3.1 Canal Cheonggyecheon, Seul, Coreia do Sul

Com uma população de, aproximadamente, 22 milhões de habitantes na região metropolitana, a capital da Coreia do Sul é, atualmente, uma das maiores cidades do mundo<sup>50</sup>. O seu desenvolvimento, como o de tantas outras cidades, significou um grande custo ambiental ao longo da sua industrialização. Um dos maiores exemplos desse impacto nos ecossistemas envolventes pode ser ilustrado pela história deste canal.

O *Cheonggyecheon* corta a cidade ao meio, correndo de oeste para este indo ao encontro do Rio *Han*. Este canal teve um papel fulcral para a fundação de Seul. Antigamente acreditava-se que este pequeno curso de água trazia energia e harmonia e rapidamente se tornou um dos locais mais importantes da cidade antiga<sup>51</sup>.

Em meados do século XX este mesmo rio transformou-se num obstáculo para o crescimento económico e desenvolvimento urbano.

---

<sup>50</sup> (Križnik, 2011, p. 291)

<sup>51</sup> Idem, p. 301



Figura 83 – Início das obras de recuperação do canal *Cheonggyecheon*

Devido à crescente poluição das águas do *Cheonggyecheon*, um plano para a sua canalização foi proposto<sup>52</sup>.

A construção iniciou-se em 1966. Quando concluídas as obras o canal transformou-se numa via de 10 pistas e, posteriormente, ainda base para uma via rápida elevada para o tráfego que se tornava cada vez mais intenso. A imagem e significado destas águas foram enterrados em prol da industrialização.

Quando as indústrias ali instaladas começaram a mudar-se para os arredores da cidade, as áreas ao longo do canal sofreram um grande declínio económico. As únicas atividades que resistem são os pequenos mercados populares, restaurantes e bares que se mantêm devido à grande afluência de transportes públicos.

Esta área é servida por 18 rotas de autocarro e conta ainda com, aproximadamente, 20 estações de metro. Ainda assim, o número de utentes nestes serviços era cada vez menor. A falta de espaço dedicado aos peões, a omnipresença do automóvel e a crescente poluição do ar marcaram *Cheonggyecheon* como um espaço de passagem<sup>53</sup>.

No ano de 2002, com o intuito de transformar Seul numa cidade global competitiva, o Governo Metropolitano lança o projeto para a recuperação do canal. O objetivo principal era o de melhorar as condições ambientais e residenciais nesta área central da cidade, levando ao desenvolvimento e diminuindo as disparidades entre diferentes zonas da cidade<sup>54</sup>.

O projeto foi iniciado em Julho de 2003 com a demolição das vias que cobriam o canal. Concluída esta etapa, foram iniciadas as obras para a sua recuperação.

O projeto de reabilitação procurou reinstaurar a harmonia entre o homem, a natureza e a sua cultura. Para isso, diversos monumentos como

---

<sup>52</sup> Idem, p. 301

<sup>53</sup> (Hwang, 2005, p.2)

<sup>54</sup> (Križnik, 2011, p. 302)



Figura 85 – Projeto de recuperação do canal *Cheonggyecheon*



Figura 86 – canal *Cheonggyecheon*



Figura 87 – canal *Cheonggyecheon*

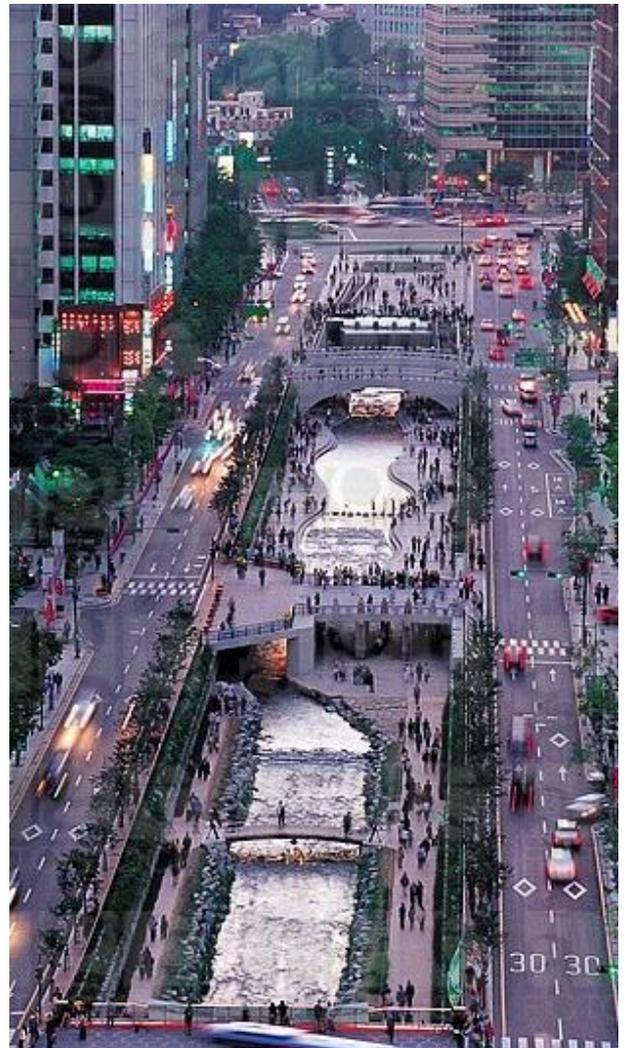


Figura 88 – Pontes sobre o canal *Cheonggyecheon*

fontes, pontes e painéis cerâmicos foram instalados ao longo da intervenção com o objetivo de transmitir a relevância histórica daquele local. Também foi planejada a construção de um pântano artificial para restabelecer o equilíbrio ecológico no sítio.

Para garantir melhores conexões urbanas foram construídas 22 pontes sobre o canal, sendo 12 dedicadas somente aos peões. Nas margens foram mantidas vias de sentido único com 2 pistas. Nestas vias foram incentivados os atravessamentos pedonais, tornando o local mais acessível aos peões e ciclistas.

Fazendo parte da estratégia de intervenção e da vontade política da alteração da imagem urbana, o projeto foi concluído em Setembro de 2005, somente 2 anos após o seu início. O canal *Cheonggyecheon* tornou-se a maior atração turística da cidade de Seul.

Apesar de reconhecidos os efeitos positivos da construção do parque linear, o plano não possuía uma estratégia a longo prazo para a zona envolvente. Como consequência, esta foi drasticamente transformada após a conclusão das obras. Aproveitando a grande subida dos valores imobiliários para *expulsar* a população local, a área, até então composta por pequenos comércios e serviços, foi tomada por novos empreendimentos residenciais e comerciais de luxo. Este processo resultou ainda na sensação de exclusão dos antigos habitantes, não só da sua casa, como também das suas atividades sociais, tornando-os *refugiados urbanos* na sua própria cidade.

Ainda assim, o projeto desenvolvido por Seul teve mais pontos positivos do que negativos. A *coragem* dos governantes levou o plano adiante e para imediatamente a seguir aparecerem os investimentos do setor imobiliário que transformaram radicalmente aquela paisagem. Outro fator a destacar é a inclusão do peão no ambiente urbano. A redução do tráfego de automóveis e a construção de ciclovias e diversos pontos de



Figura 88 – Paris *Plage*

atrasamento dedicados às pessoas e aos ciclistas permitiram que o espaço fosse ocupado e usufruído.

### 3.2 Paris Plage, França

Desenvolvida pela iniciativa do prefeito Bertrand Delanoë, a *Paris Plage* foi concebida através da parceria da câmara municipal e do cenógrafo Jean-Christophe Choblet. O evento surgiu com o objetivo de transformar temporariamente a margem direita do Sena recriando um cenário de praia<sup>55</sup>.

Na sua primeira edição, em 2002, a *Plage* foi instalada entre a *Pont des Arts* e *Île St. Louis* num trecho de 3 km na via rápida *George Pompidou*. Esta via que cruza a cidade de este a oeste foi fechada ao trânsito de veículos durante o período de funcionamento da praia<sup>56</sup>.

O grande movimento de carros foi substituído por peões, o asfalto coberto por areia e a rua ganhou vida.

Choblet, inspirado por uma viagem ao sul da França, cria um projeto simples que visa contar uma história, a história da praia<sup>57</sup>. A intenção é que esta ação não se confunda com um projeto de reabilitação ribeirinha. O cenário montado nas margens do rio deve despertar o imaginário, criar a rutura entre esta fantasia e o cotidiano.

O evento tem como principal objetivo trazer à população mais carenciada um momento de desconexão, um *getaway*, férias dentro da própria cidade. A *Plage*, implantada no coração de Paris, tornou-se rapidamente num ponto de encontro para todos os parisienses, turistas e curiosos que espreitavam as atividades e os *banhistas* desta fantasia.

O sucesso do evento deve-se à falta de associações pré-concebidas. O local escolhido, uma via rápida, não *pertence* a ninguém,

---

<sup>55</sup> (De La Pradelle & Lallement, 2004, p. 135)

<sup>56</sup> Idem, p. 135

<sup>57</sup> Idem, p. 136



Figura 90 – Paris Plage



Figura 91 – piscina na Paris Plage



Figura 92 – dança na Paris Plage



Figura 93 – Paris Plage

o evento não é patrocinado por ninguém e todas as atividades são gratuitas. Desta forma, a *Plage* acolheu todos os estratos sociais, sem restrições.

A praia estava aberta diariamente das 9 da manhã até a meia-noite com atividades como aulas de *Tai Chi*, dança, jogos, serviços como a biblioteca efêmera ou o *Louvre à la Plage*, pequenos cafés e restaurantes e ainda espaços delimitados para uso desportivo.

Devido ao êxito desta praia urbana, além de iniciativas similares se espalharem pelo mundo, no ano de 2006, a *Paris Plage* foi expandida para a margem esquerda do rio Sena, da *Pont de Bercy* até a *Pont de Tolbiac*.

Em 2007 mais uma praia foi aberta, a *Plage de La Villette*, nos subúrbios de Paris. Tendo este bairro parisiense sido alvo de um projeto de reabilitação urbana que obrigou a relocação de alguns residentes, este evento surge como uma estratégia para a reapropriação do espaço público pela população. Esta secção conta com piscinas flutuantes, desportos como canoagem e remo, e outras atrações e atividades que seguem o modelo desenvolvido nas outras edições.

Atualmente a *Paris Plage* encontra-se na sua 12<sup>a</sup> edição e está fixada permanentemente no calendário de eventos da cidade.

Esta experiência foi extremamente importante para demonstrar a multifuncionalidade da área urbana. Provou que é possível uma reinvenção da cidade como um cenário, tendo com atores os seus habitantes. Além da definição clara do seu público-alvo, o projeto revela como a programação cultural de um espaço público é invariavelmente importante para o seu sucesso.

### 3.3 Tempelhofer Freiheit, Berlim, Alemanha

Situado em Berlim, o antigo aeroporto *Tempelhof* está a, aproximadamente, 4 km do centro urbano. Esta grande superfície verde



Figura 93 – Tempelhofer Freiheit

tem uma área de 368 hectares e sua história está intimamente ligada à cidade<sup>58</sup>.

Documentos reportam o uso deste espaço desde 1400 como local de mercados, paradas militares e corridas de cavalos, mas foi na aviação que o *Tempelhof* teve um papel crucial na história. Durante a 2ª Guerra Mundial foi utilizado como fábrica de aviões bombardeiros. A partir de 1945 e durante a Guerra Fria o aeroporto é operado pelos Estados Unidos. Era aqui que chegavam os mantimentos para Berlim Ocidental e também era por aqui que os refugiados soviéticos fugiam para o ocidente. Tornou-se o *símbolo da liberdade*, uma porta para um novo mundo. O aeroporto foi devolvido à Alemanha, em 1993, e fechado permanentemente em 2008<sup>59</sup>.

Em 2010, o *Tempelhof* é devolvido aos cidadãos em forma de parque, o *Tempelhofer Freiheit*. A transformação deste espaço é iniciada em Março do mesmo ano através do concurso *Open Landscape Planning*, promovido pelo Departamento do Senado para o Desenvolvimento Urbano<sup>60</sup>.

A proposta vencedora, do grupo *Gross.Max. e Sutherland Hussey*, apoiava-se na integração do parque com o seu edificado contíguo. Para reaproximar estas duas realidades tão fragmentadas, os arquitetos propõem a construção de uma envolvente de transição. Esta deverá funcionar como uma espécie de bolsa protetora da área verde.

A área de intervenção foi subdividida em quatro – *Tempelhofer Damm*, *Südring*, *Oderstrasse* e *Columbiadamm* – em todos estes polos será incentivada a construção de edifícios de uso misto, porém cada um abrigará diferentes projetos específicos<sup>61</sup>. O primeiro será um distrito educacional, onde será construída uma biblioteca e ainda estarão

---

<sup>58</sup> (Berlin Tourismus & Kongress GmbH, 2014)

<sup>59</sup> (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, 2014)

<sup>60</sup> (Senate Department for Urban Development and Environment, 2012, p. 1)

<sup>61</sup> (Berlin Grün GmbH, 2014)



Figura 95 – Plano de reintegração urbana do *Tempelhofer Freiheit*

reservadas áreas para o desenvolvimento de empresas e serviços diretamente relacionados a esta.

A área de *Südring* está dividida do resto da cidade por uma via rápida e por uma ferrovia. Por opção projetual, ou política, esta separação será mantida para evitar maiores transtornos no tráfego urbano. O único eixo de ligação que existirá entre o parque e a cidade será uma nova ponte a ser construída na *Oberlandstrasse* sobre a linha férrea. Esta ponte deverá conjugar o tráfego de automóveis, bicicletas e peões. Nesta área serão incentivadas as empresas do setor tecnológico, da saúde e da educação, além do intenso uso residencial, para o qual serão ainda construídas uma escola e uma creche.

*Oderstrasse* será dedicada ao uso residencial em prédios com uma altura máxima de 6 pavimentos. Estas edificações deverão incentivar o uso comercial do piso térreo para pequenas empresas.

Para *Columbiadam* não foram desenvolvidas regras específicas, já que somente existe a previsão para construções nesta área a partir de 2025. Sendo assim, a médio prazo estará disponível para usos relacionados ao desporto e a cultura.

A área verde, agora resguardada pelas novas edificações, manter-se-á quase *nua*, sendo um largo campo relvado aberto ao céu.

O projeto transmite a linha circular marcada pelo antigo edifício do aeroporto, transferindo-a para o chão. A sobreposição de formas circulares cria diferentes momentos dentro do parque.

Um dos elementos centrais do projeto é um lago de 3 hectares, próximo ao edifício aeroportuário que, além de ajudar no controlo de enchentes, pode ainda ser utilizado para recreação e desportos de inverno.

O projeto será dividido em 2 fases – 2015 a 2019 e 2019 a 2022. A primeira iniciará a construção da biblioteca, fará a preparação do terreno para o início das construções da envolvente e ainda, para melhorar a



Figura 95 – Parque *Tempelhofer Freiheit*



Figura 96 – Horta comunitária *Tempelhofer Freiheit*

ligação entre o parque e a cidade, abrirá um novo acesso ao metro da estação *Paradestrasse*. A segunda fase será dedicada à construção da escola e dos primeiros edifícios residenciais.

Mesmo em fase de consolidação dos projetos e início das obras, pode-se garantir o sucesso da intervenção. Logo no primeiro fim-de-semana após a abertura do parque ao público foram recebidos cerca de 280.000 visitantes, sendo que atualmente a média diária ronda as 10.000 pessoas<sup>62</sup>.

O plano desenvolvido para o *Tempelhofer Freiheit* mostra como a criação de um parque não depende apenas e só do seu núcleo verde, depende também da sua envolvente, da sua moldura. A área deve ser *costurada* à malha urbana, criando uma transição suave entre ambientes.

### 3.4 *Placemaking*

O *placemaking* é um processo de planeamento, criação e gestão do espaço público voltado para as pessoas. O método propõe a *re*-inclusão da população na discussão pública, devolvendo-lhes a voz e o direito à cidade.

O projeto tem suas raízes na obra de Jane Jacobs, Kevin Lynch e William Whyte que, em 1960, voltaram a pôr o homem como peça central no estudo do ambiente urbano. Esta filosofia surgiu em oposição ao movimento moderno e a sua luta pela eficiência e velocidade. Desde então, o *placemaking* cresceu. Aquilo que começou como uma forma de resistência ao *masterplan* transformou-se numa espécie de estilo de vida, numa luta por melhor qualidade de vida, por justiça social, pela revitalização urbana e pelo bairro.

---

<sup>62</sup> (Berlin Grün GmbH, 2014)



Figura 97 – Projeto *Chair Bombing*

*Put into practice, placemaking seeks to build or improve public space, spark public discourse, create beauty and delight, engender civic pride, connect neighborhoods, support community health and safety, grow social justice, catalyze economic development, promote environmental sustainability, and of course nurture an authentic “sense of place.”*<sup>63</sup>

Para tal, o *placemaking* engloba desde ações temporárias, como a instalação de cafés e lojas *pop-ups* ou o encerramento de ruas para eventos comunitários, até à construção permanente de parques urbanos. A sua *fórmula* é também ela variada. Em algumas cidades o conceito surge em forma de ativismo, como no projeto *Chair Bombing*<sup>64</sup> ou no *Guerilla Gardening*<sup>65</sup>, onde grupos, de forma autónoma, decidem oferecer às ruas aquilo que lhes falta. Enquanto noutras, o conceito já está incorporado nas políticas públicas como acontece, por exemplo, na cidade de Nova York.

#### 3.4.1 NYC Plaza Program – Corona Plaza

O *Plaza Program*, projeto desenvolvido pelo Departamento de Transporte de Nova York (DOT) em 2008, tem como objetivo revitalizar espaços públicos e vias subutilizadas e transformá-los em praças atraentes e acessíveis para toda a comunidade.

O projeto, que já está na sua 7ª edição, convida organizações sem fins lucrativos a candidatarem-se ao propor a localização para a criação de uma nova *plaza*. Ao fazer a candidatura, a organização compromete-

---

<sup>63</sup> (Silberberg & Al, 2013, p. 2)

<sup>64</sup> *Chair-bombing is the act of building chairs out of found materials, and placing those chairs in a public space in order to improve its comfort, social activity, and sense of place.* (DoTank, 2011)

<sup>65</sup> *First coined by Liz Christy and her Green Guerilla group in 1973 (...). Guerilla Gardening is the act of gardening on public or private land without permission. Typically, the sites chosen are vacant or underutilizes properties in urban areas.* (Lydon, Bartman, Garcia, Preston, & Woudstra, 2012, p. 11)



Figura 99 – Denver Curtis Park



Figura 100 – Projeto *Guerrilla Gardening*



Figura 101 – Projeto *Placemaking* na Polónia

se em gerir, manter e criar uma programação participativa e inclusiva para o local assim que a construção esteja concluída. Além de financiar o plano, existe ainda a possibilidade do DOT definir o próprio conceito deste: *One-Day Plaza*, um evento com a duração de um dia para que a ideia seja testada e, após este, definir, juntamente com a população, se a intervenção será temporária ou definitiva; *Temporary Materials Plaza*, esta opção consiste na construção de um parque temporário através da utilização de um *kit* disponibilizado pelo DOT composto por cadeiras, mesas, guarda-sóis, tinta, blocos de granito, vasos e vegetação; *Permanent Materials Plaza*, baseado num extenso processo participativo e na disponibilidade de fundos, a cidade, em cooperação com diversos agentes, irá financiar, planear e construir uma *plaza* permanente. Importante destacar que, em todos os casos, as novas praças serão geridas pela organização e fiscalizadas regularmente pelo DOT.

A seleção das candidaturas é feita através da análise de categorias como: a quantidade de áreas de lazer já existentes no bairro; participação comunitária e eventos realizados no local; o contexto urbano; e a média salarial dos habitantes.

Após a definição das *plazas* a construir, o DOT e a organização serão responsáveis pela elaboração de um projeto. Este deverá ser desenvolvido em reuniões e *workshops* participativos que contarão com o auxílio de profissionais disponibilizados pelo DOT. É ainda de salientar que o *Plaza Program* está incluído num plano de longo prazo (PlaNYC 2030), que pretende auxiliar a cidade a alcançar um dos objetivos para 2030: toda a população estar a, no máximo, 10 minutos de distância de uma área de lazer de qualidade.

Um exemplo de sucesso deste programa é a *Corona Plaza*, em Corona situado no distrito de *Queens*. Este local, densamente povoado por imigrantes, na sua maioria latinos, sofria com a falta de áreas de lazer para a população.

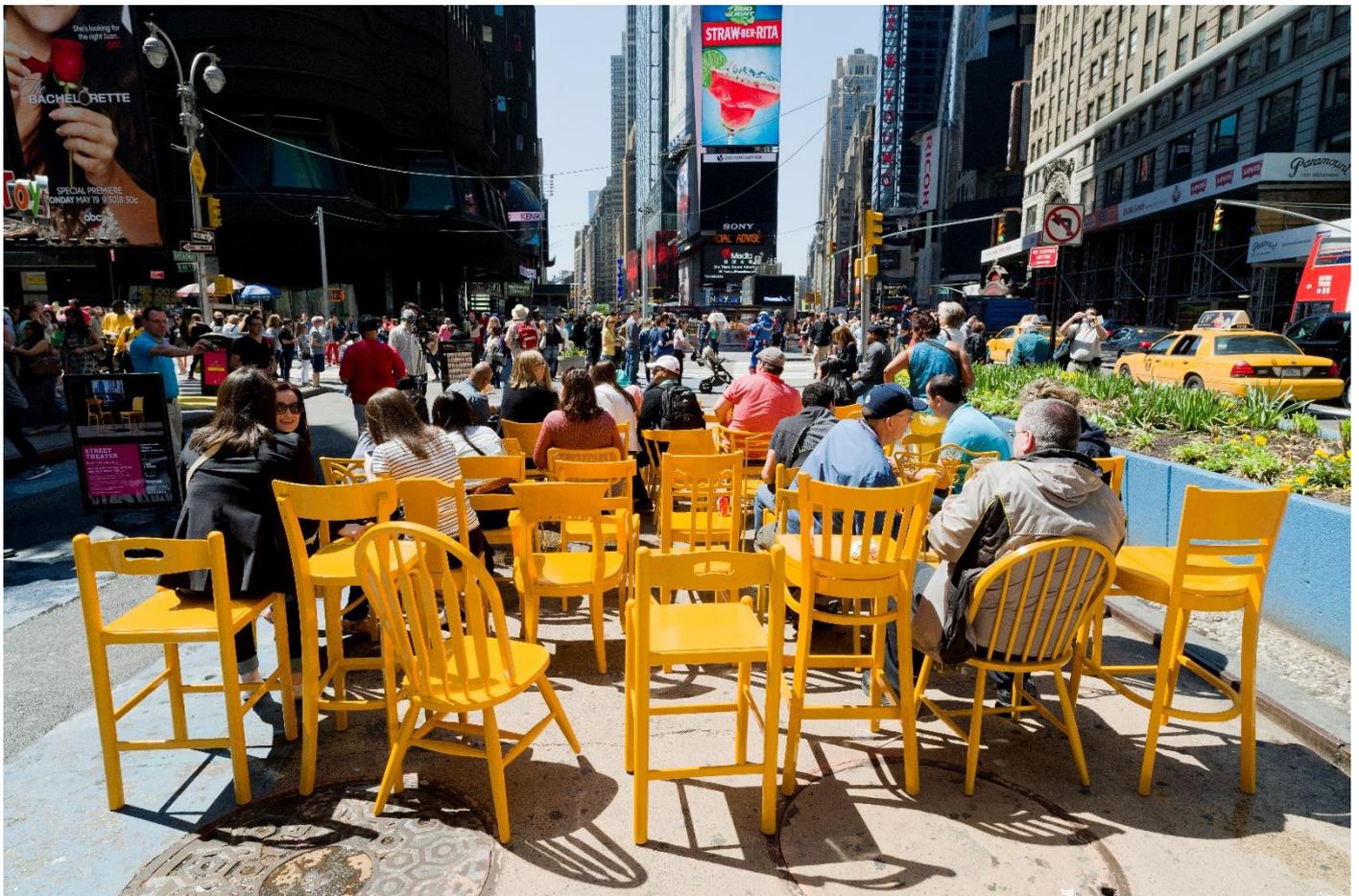


Figura 102 – Plaza Program Times Square, NYC

A candidatura da *Corona Plaza* foi patrocinada pela *Queens Economic Development Corporation* juntamente com o *Queens Museum*, responsável pela programação cultural. Em 2012, um ano após a seleção do projeto, uma praça temporária foi inaugurada.

O local escolhido foi uma rua paralela a avenida Roosevelt, que, além de contar com um intenso tráfego de automóveis, é coberta por um viaduto onde passa a linha do metro. Divididas apenas pelo passeio e por uma pequena área verde cercada, a pequena rua era utilizada, principalmente, para o estacionamento de grandes caminhões. Ainda assim, o local mantinha uma rede de comércio local vibrante.

A *plaza* foi construída utilizando o *kit* de materiais temporários oferecido pelo DOT. O espaço foi criado para ser flexível, uma forma de experiência para observar como a população se apropriaria do local.

Desde então, diversos eventos são organizados regularmente com a intensa participação popular. Mercados, música, arte e folclore enchem o local de vida e proporcionam à comunidade uma nova *sala de estar*.

Já em 2013, após a integração do parque na vida da população, um projeto permanente foi contratado ao RBA Architects. O conceito foi apresentado e amplamente discutido com a população local para a definição dos pormenores. Prevê-se a conclusão das obras em 2015.

Os casos de estudo apresentados neste capítulo são exemplos de sucesso na recuperação do espaço público e, desta forma, tornam-se fundamentais para a análise do projeto Arco Tietê. Ainda assim, cada um demonstra uma peculiaridade para o seu êxito, pormenores que são essenciais para a revitalização da cidade de São Paulo. No caso de Seul, a grande quantidade de transposições sobre o canal foi capaz de *cicatriz*ar a ferida deixada pelo viaduto que o cobriu durante tantos anos. Também é importante ressaltar a transformação das vias que ladeiam o



Figura 103 – Corona, Queens.



Figura 104 – Corona Plaza



Figura 105 – Biblioteca itinerante, Corona Plaza



Figura 106 – Festival de Verão, Corona Plaza

canal, passaram de vias rápidas para urbanas, oferecendo mais espaço aos peões e ciclistas. Os casos de Paris e Nova York demonstram a grande versatilidade urbana. Embora possuam diferentes raízes, ambos são exemplos de ações temporárias que devolvem a cidade aos seus cidadãos. A *Paris Plage* ensina como criar um evento capaz de envolver toda a sociedade. Já o *Placemaking* procura não só integrar comunidades na fruição das novas *plazas* como na sua construção e programação cultural. Em Berlim percebe-se a importância da envolvente para o sucesso de um parque. Neste caso, a abertura de uma ampla área verde num centro já consolidado requer um cuidado planeamento para a transição entre o urbano e o natural. Transversal a todos é a vontade política de revitalizar o espaço urbano.





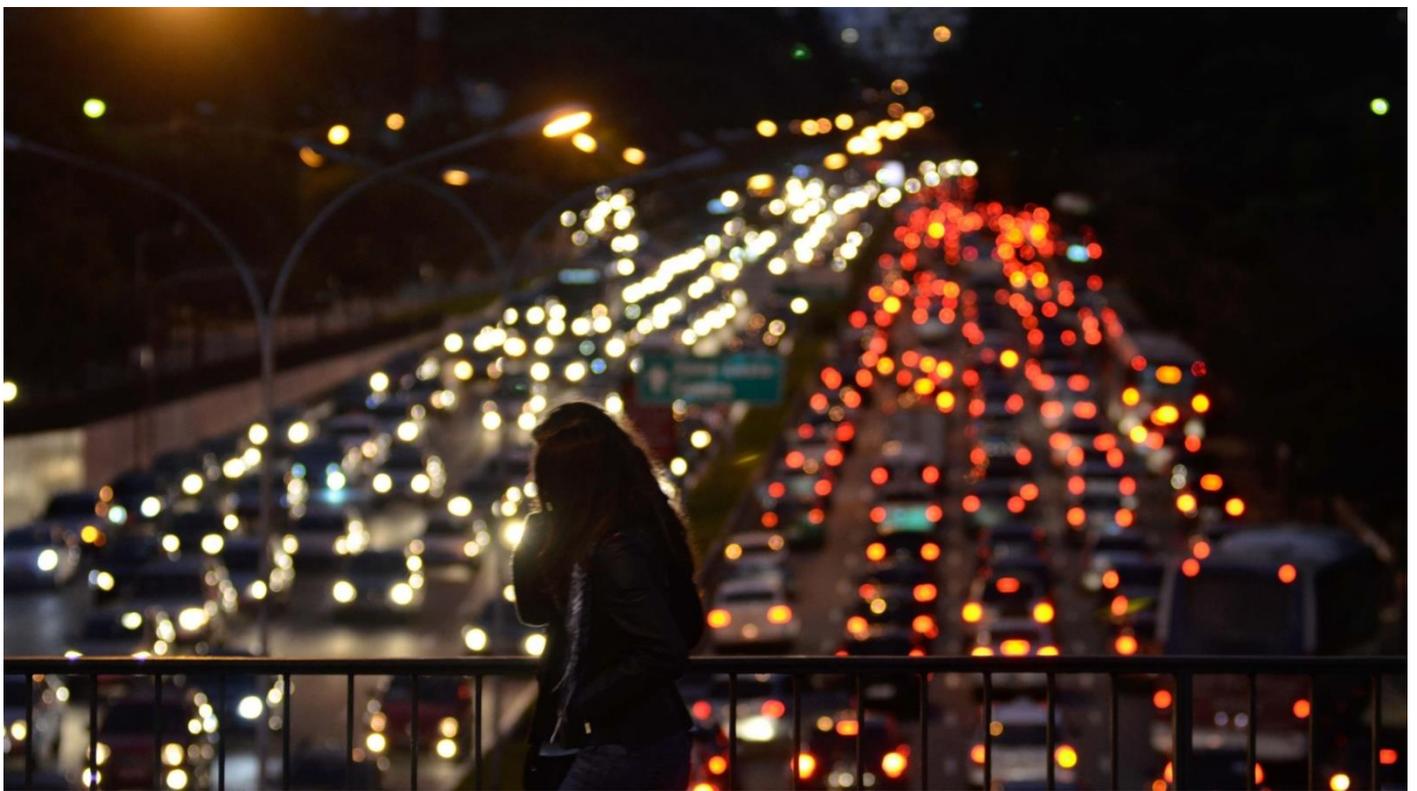


Figura 107 – Trânsito na Avenida 23 de Maio, São Paulo

Ao longo dos seus quase 500 anos de história São Paulo sempre viveu uma grande dicotomia entre o pensamento e a ação. Entre os planos e as obras, a teoria perdeu-se e o que restou foi a infraestrutura viária, até que esta se enredou nas comunidades, bairros e na vida do paulistano.

Inicialmente as vias apareciam suavemente no território, como as *parkways* de Saturnino Brito, até ao momento em que o frenesim industrial atingiu a cidade e o automóvel dominou o espaço público. Esta era a forma mais eficaz dos mais variados governantes *mostrarem serviço* e, porque não, ganharem votos. Cada nova administração ocupou-se em criar o seu próprio plano. A metrópole cresceu informalmente e num ritmo frenético, até ao ponto em que *a cidade que não pode parar* parou. Parou, não de repente e nem por acaso, parou como previsto.

*O empirismo, as meias-soluções, a falta de previsões podem ser responsabilizados por muito do que se perdeu em São Paulo nos últimos anos - e que poderia ser preservado, como o sentido de comunidade. Haverá uma saída? Em tese, a resposta é simples: basta que à infraestrutura urbana da cidade, os seus serviços imprescindíveis, se desenvolvam no mesmo ritmo das obras viárias<sup>66</sup>.*

Sabe-se que os intermináveis congestionamentos, a fragmentação urbana e as constantes inundações foram renunciados há mais de 40 anos e, até hoje, por motivos políticos e económicos, nenhuma solução foi encontrada. Os planos foram sistematicamente substituídos e esquecidos, sendo constantemente o lado mais débil na luta entre os interesses públicos e os privados. Mesmo os Instrumentos de Transformação Urbana como a Outorga Onerosa, as Operações Urbanas Consorciadas e a Transferência do Direito de Construir, instituídos por lei<sup>67</sup> em 2001, são

---

<sup>66</sup> (Arquivo Veja, 1971)

<sup>67</sup> Lei nº 10.257 (...) *esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do*



Figura 108 – Operação Urbana Água Branca, São Paulo



Figura 109 – Operação Urbana Faria Lima, São Paulo

fortemente dependentes do setor imobiliário. Estas ferramentas tornam-se apenas eficazes em zonas atraentes e dinâmicas. Isto fica ainda mais claro, bastando para o efeito fazer uma breve comparação entre a Operação Urbana Água Branca<sup>68</sup> e Operação Urbana Faria Lima<sup>69</sup>. Enquanto a OU Água Branca está há 20 anos à procura de um projeto sedutor para os investidores, a OU Faria Lima, situada na zona sudoeste, já transformou 13%<sup>70</sup> do seu território no mesmo período. Enquanto a primeira está nas margens do rio Tietê, local estigmatizado pela insalubridade e pobreza, a segunda, nas margens do rio Pinheiros, localiza-se numa área nobre, local urbanizado pela Companhia *City* para a elite paulistana. Ainda que ambas estejam expostas às mesmas condicionantes naturais, uma prosperou e a outra perdeu a vida.

Apesar das inúmeras tentativas de reanimação da orla fluvial paulistana, a Prefeitura de São Paulo, sob o comando de Fernando Haddad lançou o Arco do Futuro. A sua execução, prevista no Plano Diretor aprovado em 2014, reforça os princípios do PDM 2002<sup>71</sup> e do SP2040<sup>72</sup> e cria normas mais rígidas e abrangentes. Ainda assim, utilizando as ferramentas que dispõe, a transformação urbana *dançará* ao ritmo ditado pelo setor imobiliário.

O Arco Tietê, parte integrante do Arco do Futuro, segue as mesmas linhas. O projeto é bastante inovador ao impor melhores condições

---

*bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.* (Presidência da República, 2001)

<sup>68</sup> Ver 1.5 Resgate Verde

<sup>69</sup> *A Operação Urbana Consorciada Faria Lima (Lei nº11.723/1995) compreende 650 hectares e está situada na região sudoeste do município de São Paulo. Tem por objetivos principais reorganizar os fluxos de tráfego particular e coletivo ao implantar o prolongamento da Avenida Brigadeiro Faria Lima interligando-a às avenidas Pedroso de Moraes e Hélio Pelegrino até alcançar a Avenida República do Líbano, além de construir terminal multimodal junto a estações da CPTM e Metrô. Também são objetivos importantes da Operação promover a reurbanização do Largo da Batata e urbanizar as favelas em seu perímetro, ou entorno imediato.* (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2012, *Projetos Urbanos para a cidade de São Paulo*, p. 17)

<sup>70</sup> (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013, *Relatório Resumo*, p.4)

<sup>71</sup> Ver 1.5 Resgate Verde

<sup>72</sup> Ver 1.5 Resgate Verde



Figura 110 – Vista do passeio para a Marginal Tietê

habitacionais para as classes baixas e defender a revitalização do espaço público. Porém, a lista de prioridades deste plano está virada do avesso. Primeiramente, a Prefeitura se ocupará em garantir a infraestrutura para as empresas que ali se quiserem instalar para, só depois, se preocupar em devolver a qualidade de vida à população que convive dentro do caos diário. Em último lugar ficou o rio.

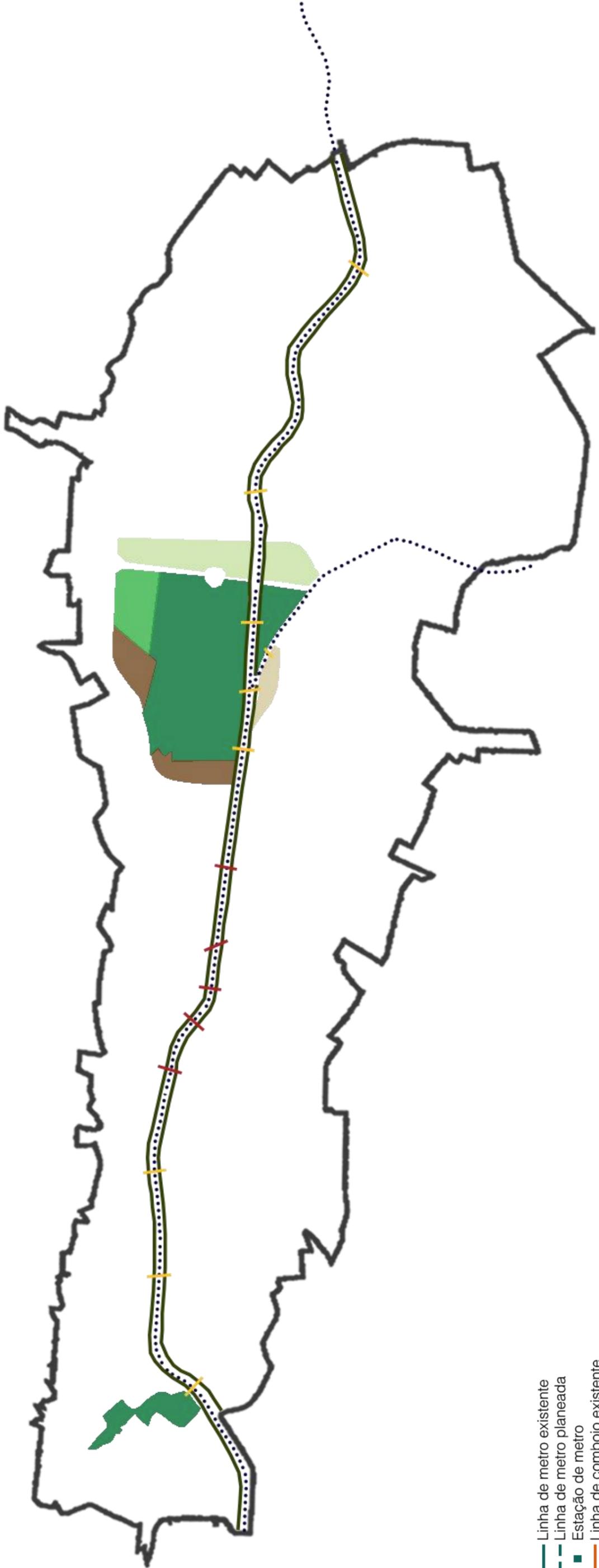
A área abrangida pelo projeto é uma cidade por si só. Bairros residenciais, comerciais e industriais abrigam realidades tão díspares e complexas que não podem ser vistas sob apenas e só uma perspectiva. Todas estas vidas se conectam a partir do rio e das suas memórias.

O Tietê desapareceu da vida dos paulistanos. Ele só é lembrado durante as inundações. Além de estar confinado entre paredes de betão, a sua alienação completa-se totalmente com a presença das rodovias. Os carros que por ali circulam, em alta velocidade, conseguem espreitá-lo, às vezes, lá no fundo, através dos muros de proteção e de algumas pequenas árvores que, resilientes, insistem em ali permanecer. Já os peões, os poucos que se atrevem a tomar este caminho, são confrontados com uma barreira de automóveis. A simples tarefa de atravessar o canal requer algum conhecimento do terreno ou planeamento prévio. A sensação de insegurança e desconforto é avassaladora. O local transformou-se numa *terra de ninguém*.

Sendo esta a realidade deste território, como se pode esperar grandes investimentos aqui? Como podemos ficar a espera de algo que pode vir a não acontecer?

*The lack of resources is no longer an excuse not to act. The idea that action should only be taken after all the answers and the resources have been found is a sure recipe for paralysis. The planning of a city is a process that*





- Linha de metro existente
- - - Linha de metro planejada
- Estação de metro
- Linha de comboio existente
- - - Linha de comboio planejada
- Estação de comboio
- Corredor autocarro planejada
- Transposições propostas
- Transposições propostas OU Água Branca
- Parque linear do Tietê
- ⋯ Linha Transporte Público Fluvial
- Parque da Zona Norte
- Regularização e adensamento da envolvente
- Heliporto e Estação TAV
- Polo comercial e hoteleiro
- Recuperação da habitação social

*allows for correction; it is supremely arrogant to believe that planning can be done only after every possible variable has been controlled*<sup>73</sup>.

Para que o Arco Tietê se torne realidade ele necessita de um elemento de ignição, um *empurrão* para trazer dinamismo e interesse para o local. Reorganizando a lista de ações prioritárias descritas no Relatório Resumo, acredito que o ponto de partida para a mudança deve ser o rio, o eixo de conexão entre todas as peças do projeto.

Como principal estratégia defendo a reintegração do rio Tietê no cotidiano da população, para que esta reconheça aquele canal como parte integrante da cidade, como o seu elemento fundador e não somente como a fonte dos seus problemas. A recuperação do canal torna-se ainda mais importante dada a grave crise hídrica que a cidade atravessa. Enquanto a sua fonte de água limpa desaparece, todo um rio contaminado cruza o seu território.

Nessa linha de pensamento, defende-se um novo plano de ação dividido em dois grupos, o primeiro representa a obra a ser desenvolvida pelo poder público e o segundo pela população, aliando desta forma, uma intervenção tática e pontual, a um processo de planejamento participativo de *placemaking*.

A proposta principal baseia-se na cicatrização da ferida que hoje é o Tietê. Proponho a reaproximação das margens através da construção de novos pontos de atravessamento para peões e veículos não-motorizados. Estas novas estruturas serão construídas, inicialmente, próximas a equipamentos públicos como escolas, postos de saúde e serviços sociais e articuladas com a rede de transporte público. Espera-se, no futuro, atingir uma distância máxima de 300 metros entre cada ponte, assim como em Seul.

---

<sup>73</sup> (Lerner *apud* Lydon, 2012, P. 4)



Figura 111 – Fotomontagem: Revitalização da Marginal Tietê  
Figura 112 – Marginal Tietê



Figura 113 – Fotomontagem: Transporte Fluvial  
Figura 114 – Vista sobre a Marginal Tietê



O atravessamento do canal também será garantido através de um serviço público de transporte fluvial. Plataformas serão associadas à estrutura das pontes para o embarque de passageiros. Inicialmente o percurso será restrito entre a barragem da Penha e do Cebolão, no rio Tietê, e no rio Tamanduateí entre a foz e o Parque Dom Pedro II, no centro de São Paulo.

Para o funcionamento do conjunto e ampliação da área verde nesta região sugiro o encerramento parcial do conjunto de vias rápidas da marginal Tietê, situado junto ao rio. Serão ainda instalados semáforos e passarelas ao longo de toda a parte da avenida que continuará aberta para a circulação viária. Este gesto, além de caracterizar a via como urbana, garantirá o acesso às pontes, aos barcos e ao rio.

Ainda como responsabilidade do primeiro grupo está a recuperação e desocupação dos terrenos públicos, principalmente daqueles onde hoje estão o Campo de Marte, Parque Anhembi e *Club Esperia*. Estes locais serão transformados no Parque da Zona Norte.

A construção do parque será dividida em 3 fases, a 1ª ocupar-se-á em limpar estes terrenos: demolir as construções que bloqueiam a relação direta com o rio e transferir a base militar para fora da cidade; a 2ª fase transformará parte da estrutura do aeródromo em heliporto, que funcionará no terreno até o início da construção da estação do Trem de Alta Velocidade; a 3ª fase, seguindo o exemplo apresentado de Berlim, desenvolverá um novo plano de zoneamento que estimulará a construção com o objetivo de regularizar a transição entre o parque e o ambiente urbano.

O Sambódromo será uma construção efêmera. Ocupará a antiga pista do aeroporto e à sua volta serão construídas, durante o carnaval, estruturas de apoio para a realização dos desfiles.

Para o segundo grupo de intervenções, será entregue à população a possibilidade de ocupar e transformar o novo parque com as suas



Figura 115 – Fotomontagem: Ocupação da Marginal Tietê  
Figura 116 – Parque Anhembis e Marginal Tietê

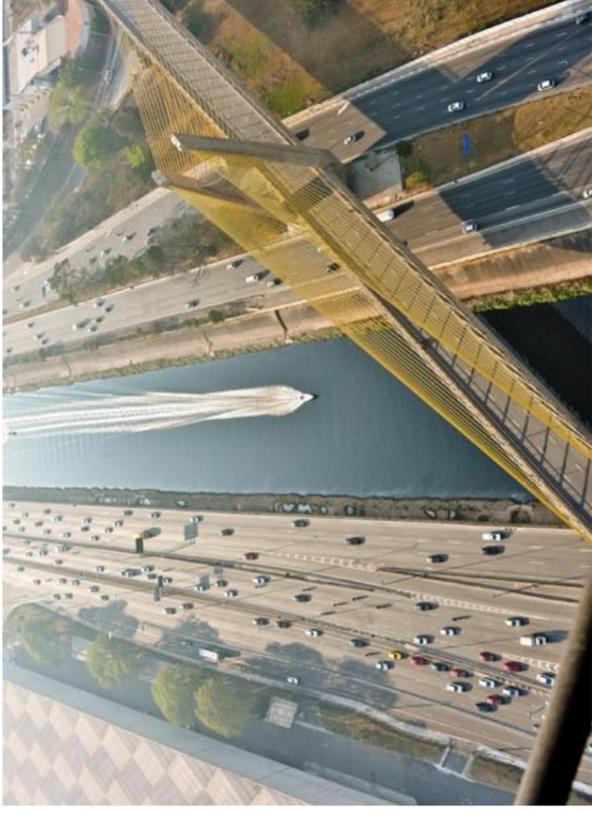


Figura 117 – Fotomontagem: Passadeiras na Marginal Tietê

próprias mãos. Este processo participativo, conhecido como *placemaking*, baseia-se no resgate e na renovação do espaço público através de organizações comunitárias. As intervenções são contínuas, temporárias e evolutivas, dependem do envolvimento permanente da população para a sua manutenção e transformação ao longo do tempo.

*Today's placemaking represents a comeback for community. The interative actions and collaborations inherent in the making of places nourish communities and empower people<sup>74</sup>.*

Neste plano, primeiramente, o novo parque fluvial será subdividido em diferentes zonas e cada uma delas atribuída, através de um criterioso processo de seleção, a uma associação, que será responsável por apresentar um projeto para a ocupação da área. Com o auxílio da Prefeitura e de diferentes organizações já atuantes na cidade, serão organizados *workshops* para a construção de, por exemplo, mobiliário urbano, hortas e jardins verticais. Juntamente a estas ações, também serão disponibilizados locais para a realização de feiras, mercados e eventos ao longo do Parque Tietê.

*In architecture as in literature and the drama, it is the richness of human variation that gives vitality and color to the human setting (...)<sup>75</sup>*

A intervenção<sup>76</sup> tem como objetivo devolver a cidade à população. Reestabelecer a relação e a confiança entre as pessoas e o espaço público.

---

<sup>74</sup> (Silberberg & Al, 2013, p. 2)

<sup>75</sup> (Jacobs, 1961, p. 229)

<sup>76</sup> Ver síntese das propostas no anexo



Figura 118 – Fotomontagem: Possibilidades de ocupação da Marginal Tietê

*The right to the city is far more than the individual liberty to access urban resources: it is a right to change ourselves by changing the city. It is, moreover, a common rather than an individual right since this transformation inevitably depends upon the exercise of a collective power to reshape the processes of urbanization. The freedom to make and remake our cities and ourselves is, I want to argue, one of the most precious yet most neglected of our human rights.<sup>77</sup>*

| Grupos        | Síntese Proposta Possível   |
|---------------|---|
| Poder Público | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construção de novos pontos de atravessamento para peões e veículos não-motorizados;</li> <li>- Integração do Transporte Fluvial na rede de mobilidade urbana;</li> <li>- Encerramento parcial do conjunto de vias rápidas da marginal Tietê;</li> <li>- Instalação de semáforos e passadeiras ao longo da avenida que continuará aberta para a circulação viária;</li> <li>- Recuperação e desocupação dos terrenos públicos para a sua transformação em Parque;</li> <li>- Construção de um Heliporto;</li> <li>- Elaboração de um novo plano de zoneamento para a regularização da transição entre o parque e a cidade consolidada;</li> <li>- Desenvolvimento e fiscalização de leis contra a gentrificação.</li> </ul> |
| População     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promoção para a criação de associações de bairro;</li> <li>- Gestão, manutenção e a criação uma programação para o parque através dos princípios do <i>placemaking</i>;</li> <li>- Realização de feiras, mercados e eventos.</li> </ul>  |

Tabela 1 - Síntese Propostas

Paralelamente às transformações previstas deve-se garantir a elaboração e o cumprimento de leis contra a gentrificação. Ainda que a

<sup>77</sup> (Silberberg & Al, 2013, p. 6)



densificação construtiva seja bem-vinda, a inclusão social dentro do Arco Tietê garantirá a sustentabilidade do local.

Importante é ressaltar que o plano proposto não tem como objetivo pôr em causa o projeto proposto pela Prefeitura Municipal e sim encontrar meios para que ele seja implantado. Sabe-se que é uma prática comum, no Brasil, entre novos governos renegar os planos desenvolvidos por outros partidos. Por este motivo, acho determinante para o sucesso do Arco Tietê que este processo tenha um início impactante ainda durante a gestão do atual prefeito.

Esta proposta procura o possível. Sem grandes investimentos e sem grandes planos este projeto pretende ser somente um início. Espera recuperar a voz de toda a população, rica ou pobre, e produzir um espaço sem muros nem barreiras, um local de conexão e integração. Deseja colocar o rio Tietê ao alcance do olhar e mais próximo do cotidiano paulistano para que, talvez, a sua despoluição se torne verdadeiramente uma prioridade.



*Porque os homens não me escutam! Por que os governadores  
Não me escutam? Por que não me escutam  
Os plutocratas e todos os que são chefes e são fezes?  
Todos os donos da vida?  
Eu lhes daria o impossível e lhes daria o segredo,  
Eu lhes dava tudo aquilo que fica pra cá do grito  
Metálico dos números, e tudo  
O que está além da insinuação cruenta da posse.  
E si acaso eles protestassem, que não! que não desejam  
A borboleta translúcida da humana vida, porque preferem  
O retrato a óleo das inaugurações espontâneas,  
Com béstias de operário e do oficial, imediatamente inferior.  
E palminhas, e mais os sorrisos das máscaras e a profunda comoção,  
Pois não! Melhor que isso eu lhes dava uma felicidade deslumbrante  
De que eu consegui me despojar porque tudo sacrifiquei.  
Sejamos generosíssimos. E enquanto os chefes e as fezes  
De mamadeira ficassem na creche de laca e lacinhos,  
Ingênuos brincando de felicidade deslumbrante:  
Nós nos iríamos de camisa aberta ao peito,  
Descendo verdadeiros ao léu da corrente do rio,  
Entrando na terra dos homens ao coro das quatro estações.*

Mário de Andrade, A Meditação sobre o Tietê (1945)



## Referências Bibliográficas

- Arquivo Veja. (1971, January). *O crescimento desvairado - a explosão urbana de 10 anos de São Paulo [em linha]*. Editora Abril. Acedido em Novembro, 2014, em [http://veja.abril.com.br/arquivo\\_veja/capa\\_27011971.shtml](http://veja.abril.com.br/arquivo_veja/capa_27011971.shtml)
- Alvim, A. A. (2010). *Operação Urbana Consorciada e Projeto Urbano em São Paulo: Limites e Desafios*. ENANPARQ - Arquitetura, Cidade, Paisagem e Território: percursos e prospectivas. Acedido em Setembro, 2013, em <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/artigos.htm>
- Berlin Grün GmbH. (2014). *Tempelhofer feld*. Senate Department for Urban Development and Environment. Acedido em Setembro, 2014, em <http://www.thf-berlin.de/>
- Berlin Tourismus & Kongress GmbH. (2014). *Tempelhofer Park*. Acedido em Setembro, 2014, em <http://www.visitberlin.de/en/spot/tempelhofer-park>
- De La Pradelle, M., & Lallement, E. (2004). *Paris Plage: "The City is ours."* *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*. Acedido em Setembro, 2013 em <http://www.jstor.org/discover/10.2307/4127615?sid=21105861656323&uid=2&uid=3738880&uid=4>
- Delijaicov, A. (1999). *Os Rios e o Desenho da Cidade - Proposta de Projeto para a Orla Fluvial da Grande São Paulo*. Tese de Doutoramento. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, Brasil.
- DoTank. (2011). *Chair Bombing*. Acedido em Fevereiro, 2015, em <http://dotankbrooklyn.org/22>
- Empresa de Planeamento e Logística S.A. (2013). *Trem de Alta Velocidade*. EPL - Empresa de Planeamento e Logística S.A. Acedido em Outubro, 2014, em <http://www.epl.gov.br/tav>



- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. (2014). *Tempelhof Airport*. Acedido em Setembro, 2014, em <http://www.berlin-airport.de/en/company/about-us/history/tempelhof-airport/index.php>
- de Mello Franco, F. (2005). *A construção do caminho: a estruturação da metrópole pela conformação técnica das várzeas e planícies fluviais da Bacia de São Paulo*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, Brasil.
- G1. (2013, 12 17). *G1 Economia*. Acedido em Setembro, 2014, em <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/12/sp-perde-participacao-mas-ainda-responde-por-115-do-pib-brasileiro.html>
- Haddad, F. (2012). *Primeiro discurso de Fernando Haddad após ser eleito prefeito de São Paulo*. Acedido em Outubro, 2014, em <http://www.youtube.com/watch?v=NvrCcsENYnl>
- Hwang, K. Y. (2005). *Restoring Cheonggyecheon Stream in the Downtown Seoul*. Acedido em Setembro, 2013, em [http://globalrestorationnetwork.org/uploads/files/LiteratureAttachments/270\\_restoring-cheonggyecheon-stream-in-the-downtown-seoul.pdf](http://globalrestorationnetwork.org/uploads/files/LiteratureAttachments/270_restoring-cheonggyecheon-stream-in-the-downtown-seoul.pdf)
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística . (2010). *IBGE*. Acedido em Outubro, 2014, em <http://cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?codmun=355030>
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of the Great American Cities* (1st ed.). New York: Random House Inc. Acedido em Agosto, 2014, em <http://www.scribd.com/doc/124201744/Jane-Jacobs-The-Death-and-Life-of-Great-American-Cities-1961#scribd>
- Križnik, B. (2011). *Selling Global Seoul: Competitive Urban Policy and Symbolic Reconstruction of Cities*. *Revija Za Sociologiju*. Acedido em Setembro, 2013, em <https://www.cett.es/fixers/campushtml/MiniWebs/118/Selling%20Global%20Seoul.pdf>
- Leme, M. C. (1990). *Revisão do Plano de Avenidas: um estudo sobre o planejamento urbano em São Paulo, 1930*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, Brasil.



- Lydon, M. (2012). *Tactical Urbanism 2*. Acedido em Janeiro, 2015, em [http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical\\_urbanism\\_vol\\_2\\_final](http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final)
- Monteiro, P. R. (2010). *São Paulo no Centro das Marginais: A imagem paulistana refletida nos rios pinheiros e tietê*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, Brasil.
- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2002). *Lei nº 13.430*. Retrieved from Prefeitura de São Paulo: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/lei\\_13430\\_1407187409.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/lei_13430_1407187409.pdf)
- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2012). *Projetos Urbanos para a cidade de São Paulo*. Acedido em Novembro, 2014, em [http://www.habisp.inf.br/theke/documentos/outros/projetos-urbanos-sao-paulo/files/purbanos\\_e-book-final.pdf](http://www.habisp.inf.br/theke/documentos/outros/projetos-urbanos-sao-paulo/files/purbanos_e-book-final.pdf)
- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2012). *SP2040 - A cidade que queremos*. Acedido em Novembro, 2014, em <http://www.habisp.inf.br/theke/documentos/outros/sp2040-acidadequequeremos/>
- Prefeitura de São Paulo. (2013). *Arco Tietê*. Acedido em Setembro, 2013, em <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arcotiete/>
- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2013). *Chamamento Público nº 01/2013*. Acedido em Setembro, 2013, em [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/arco\\_tiet\\_-\\_fatos\\_relevantes\\_1392223423.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/arco_tiet_-_fatos_relevantes_1392223423.pdf)
- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2013). *Cenários de desenvolvimento*. Acedido em Setembro, 2013, em [http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/arco\\_tiete/ArcoTiet\\_e\\_CenariosdeDesenvolvimento.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/arco_tiete/ArcoTiet_e_CenariosdeDesenvolvimento.pdf)
- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2013). *Diretrizes e escopo mínimo para o chamamento Arco Tietê*. Acedido em Setembro, 2013, em [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/arcotiete\\_seminario\\_diretrizes\\_1367360079.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/arcotiete_seminario_diretrizes_1367360079.pdf)



- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2013). *Processo de Revisão Participativa do Plano Diretor Estratégico de São Paulo*. Acedido em Setembro, 2014, em <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/processo-de-revisao-participativa-do-plano-diretor-estrategico-de-sao-paulo/>
- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2013). *Programa de Metas 2013-2016*. Acedido em Outubro, 2014, em [http://planejasampa.prefeitura.sp.gov.br/metas/wp-content/uploads/2014/04/O-Programa\\_detalhado\\_download.pdf](http://planejasampa.prefeitura.sp.gov.br/metas/wp-content/uploads/2014/04/O-Programa_detalhado_download.pdf)
- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2013). *Relatório Resumo*. Acedido em Setembro, 2013, em [http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/arco\\_tiete/ARCO\\_TIETE\\_2aFase\\_RelResumo\\_DO\\_Nov.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/arco_tiete/ARCO_TIETE_2aFase_RelResumo_DO_Nov.pdf)
- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2014). *Plano Diretor Estratégico 2014-2029*. Acedido em Setembro, 2014, em <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/principal-pde/>
- Presidência da República. (2001). *Lei nº 10.257, de 10 de Julho de 2001*. Acedido em Janeiro, 2015, em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)
- Rolnik, R. (2009). *Folha Explica - São Paulo*. (3ª edição) São Paulo, Brasil. Publifolha.
- Saliba, E. T. (2014). *Cultura Modernista em São Paulo*. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 6, n. 11, p. 128-137. Acedido em Novembro, 2014, em [http://www.marilia.unesp.br/Home/Pesquisa/cultgen/Documentos/saliba\\_elias\\_thome\\_cultura\\_modernista\\_em\\_sao\\_paulo.pdf](http://www.marilia.unesp.br/Home/Pesquisa/cultgen/Documentos/saliba_elias_thome_cultura_modernista_em_sao_paulo.pdf)
- Secretaria Municipal de Comunicação do PT-SP. (2012). *Um tempo novo para São Paulo*. Acedido em Outubro, 2014, em [http://pensenovotv.com.br/files/programa\\_governo\\_haddad\\_desenvolvimento\\_urbano.pdf](http://pensenovotv.com.br/files/programa_governo_haddad_desenvolvimento_urbano.pdf)
- Senate Department for Urban Development and Environment. (2012). *Tempelhof Parkland The Concept*. Acedido em Setembro, 2014, em <http://www.thf-berlin.de/en/about-tempelhofer-freiheit/project-partners/gruen-berlin-gmbh/>



Sereza, H. C. (2009). Com ampliação da marginal Tietê já iniciada, ambientalistas se reúnem para questionar obra. OUL notícias: <http://noticias.uol.com.br/especiais/transito/2009/06/18/ult5848u55.jhtm?action=print>

Silberberg, S. (2013). *Places in the Making : How placemaking builds places and communities*. MIT Department of Urban Studies and Planning. Acedido em Janeiro, 2015, em <http://dusp.mit.edu/cdd/project/placemaking>

Tripoloni, P. J. (2008). *Planos e Projetos para o Rio Tietê na cidade de São Paulo, 1988 a 2002: de uma visão setorial a uma visão integrada*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, Brasil.



## Lista de Figuras

Figura 1 – São Paulo

Fonte: [https://farm6.staticflickr.com/5475/10558880835\\_92362cbfab\\_b.jpg](https://farm6.staticflickr.com/5475/10558880835_92362cbfab_b.jpg)

Figura 2 – Evangelho nas Selvas - *Padre Anchieta*, por Benedito Calixto, 1893

Fonte: [http://2.bp.blogspot.com/cAoG5F4naB0/Uz9b\\_YTb\\_zI/AAAAAAAAAFzA/C7L4viG0Jzs/s1600/Anchieta+-+oi.jpg](http://2.bp.blogspot.com/cAoG5F4naB0/Uz9b_YTb_zI/AAAAAAAAAFzA/C7L4viG0Jzs/s1600/Anchieta+-+oi.jpg)

Figura 3 – Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1881

Fonte: <http://cdn.thinglink.me/api/image/543851680991543296/1024/10/scaletowidth>

Figura 4 – Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1897

Fonte: <https://historiasdopari.files.wordpress.com/2012/10/mapa-de-1897.jpg>

Figura 5 – Prática de Desportos Aquáticos no Rio Tietê, junto ao Club Esperia

Fonte: <http://infograficos.estadao.com.br/uploads/galerias/7701/77529.JPG>

Figura 6 – Prova de Remo no Rio Tietê

Fonte: <http://www1.spbancarios.com.br/img/rb/materias/363.jpg>

Figura 7 – Remadores no Rio Tietê

Fonte: <http://4.bp.blogspot.com/rv1kjrWfaUg/T6O57orG7I/AAAAAAAAAEI/upTYqpholyg/s1600/REMADORES+DO+TIETE.JPG>

Figura 8 – Festividades no Clube Regatas Tietê

Fonte: <http://www.ibamendes.com/2011/08/fotos-antigas-do-rio-tiete-iii.html>

Figura 9 – Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1905

Fonte: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/b1/Mapa\\_de\\_SP\\_-\\_1905.jpg/1024px-Mapa\\_de\\_SP\\_-\\_1905.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/b1/Mapa_de_SP_-_1905.jpg/1024px-Mapa_de_SP_-_1905.jpg)



Figura 10 – Programa de Melhoramentos para o Rio Tietê em São Paulo, 1924

Fonte: [http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/c\\_deak/CD/5bd/1rmsp/plans/h1saturn/tie-sat0.jpg](http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/c_deak/CD/5bd/1rmsp/plans/h1saturn/tie-sat0.jpg)

Figura 11 – Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1924

Fonte: [http://www.akatu.org.br/Content/Akatu/Arquivos/image/Tema%20%20Agu%20a/mapa\\_antigo\\_sp.jpg](http://www.akatu.org.br/Content/Akatu/Arquivos/image/Tema%20%20Agu%20a/mapa_antigo_sp.jpg)

Figura 12 – Elétricos no centro de São Paulo

Fonte: [http://alvaro.site90.com/Alvi\\_0/foto/bonde.jpg](http://alvaro.site90.com/Alvi_0/foto/bonde.jpg)

Figura 13 – Largo de São Bento, São Paulo

Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/bondes/bras41c.jpg>

Figura 14 – Operários, Tarsila do Amaral, 1933

Fonte: [http://galeriadefotos.universia.com.br/uploads/2012\\_05\\_21\\_23\\_54\\_570.jpg](http://galeriadefotos.universia.com.br/uploads/2012_05_21_23_54_570.jpg)

Figura 15 – Esquema Radial, Paris

Fonte: [http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid\\_9/6540\\_arq082-00-03.jpg](http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/6540_arq082-00-03.jpg)

Figura 16 – Esquema Radial, Moscovo

Fonte: [http://historiaehistoria.com.br/arquivos/img03\\_26122013.jpg](http://historiaehistoria.com.br/arquivos/img03_26122013.jpg)

Figura 17 – Esquema Radial, São Paulo

Fonte: [http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid\\_9/6540\\_arq082-00-04.jpg](http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/6540_arq082-00-04.jpg)

Figura 18 – Plano de Avenidas, 1930

Fonte: [http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c\\_deak/CD/5bd/1rmsp/plans/h2pl-av/pl-av.jpg](http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/5bd/1rmsp/plans/h2pl-av/pl-av.jpg)



Figura 19 – Anéis do Plano de Avenidas sobre o território

Fonte: [http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid\\_9/0f24\\_desenho05.jpg](http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/0f24_desenho05.jpg)

Figura 20 – Rodovias estaduais e anel viário, Robert Moses

Fonte: [http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid\\_9/6540\\_arq082-00-12.jpg](http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/6540_arq082-00-12.jpg)

Figura 21 – Via Rápida proposta por Robert Moses

Fonte: [http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid\\_9/6540\\_arq082-00-11.jpg](http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/6540_arq082-00-11.jpg)

Figura 22 – Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1951

Fonte: [http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/img/mapas/1951.jpg](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1951.jpg)

Figura 23 – Plano Urbanístico Básico

Fonte: *Plano urbanístico básico de São Paulo : São Paulo 1990--a nova São Paulo*. Prefeitura do município de São Paulo, Secretaria de Obras, Grupo Executivo do Planejamento, Consórcio Asplan, Daly, Montreal, Wilbur Smith. [São Paulo: Grupo Executivo do Planejamento], 1969.

Figura 24 – Plano de Aproveitamento Urbano do Vale do Tietê Fonte: Plano de Aproveitamento Urbano do Vale do Tietê

Fonte: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/jorge-wilhelm-homenagem-do-conselho-municipal-de-politica-urbana/>

Figura 25 – Cortes Esquemáticos dos centros de bairro e ponte

Fonte: Idem

Figura 26 – Projeto para o Elevado Presidente Costa e Silva

Fonte: [http://acervo.estadao.com.br/imagens/105x65/1971.01.23\\_corte.jpg](http://acervo.estadao.com.br/imagens/105x65/1971.01.23_corte.jpg)



Figura 27 – Construção do Elevado Presidente Costa e Silva, 1970

Fonte: <http://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/10388-acervo-minhocaoelevado-costa-e-silva#foto-193510>

Figura 28 – Elevado Presidente Costa e Silva, 1971

Fonte: Idem

Figura 29 – Sistema de Vias Rápidas PDDI

Fonte: [http://www.usp.br/agen/wp-content/uploads/fig\\_0381.jpg](http://www.usp.br/agen/wp-content/uploads/fig_0381.jpg)

Figura 30 – Projeto para o Parque Ecológico do Tietê

Fonte: [http://www.ecotiete.org.br/imagens/projeto\\_mapa.jpg](http://www.ecotiete.org.br/imagens/projeto_mapa.jpg)

Figura 31 – Conceitos para o Parque Ecológico do Tietê

Fonte: [http://www.ecotiete.org.br/historico/projeto\\_oficial.htm](http://www.ecotiete.org.br/historico/projeto_oficial.htm)

Figura 32 – Conceitos para o Parque Ecológico do Tietê

Fonte: [http://www.ecotiete.org.br/historico/projeto\\_oficial.htm](http://www.ecotiete.org.br/historico/projeto_oficial.htm)

Figura 33 – Parque Tietê

Fonte: Niemeyer, O. (1986). *Parque do Tietê: plano de reurbanização da Margem do Rio Tietê*. São Paulo: Almed.

Figura 34 – Urbanização do Parque Tietê

Fonte: <http://www.oscarniemeyer.com.br/obra/pro206>

Figura 35 – Marginal Tietê, 1974

Fonte: [http://s225.photobucket.com/user/Francorail/media/marginal\\_tiete1974RolandodeFreitas.jpg.html](http://s225.photobucket.com/user/Francorail/media/marginal_tiete1974RolandodeFreitas.jpg.html)

Figura 36 – Índice de qualidade da água da Bacia do Alto Tietê, 1999

Fonte: <http://www.scielo.br/img/revistas/ea/v17n47/a09map02.gif>



Figura 37 – Proposta vencedora do Concurso Bairro Novo, Operação Água Branca

Fonte: [http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid\\_9/4c07\\_desenho2.jpg](http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/4c07_desenho2.jpg)

Figura 38 – Acesso ao Bairro Novo

Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/04.044/2398?>

Figura 39 – Transformação do espaço urbano

Fonte: Idem

Figura 40 – Atualização do projeto para a Operação Água Branca, 2013

Fonte: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento\\_urbano/arquivos/arco-tiete/smduspurb\\_seminario\\_arcotieteab\\_20130411.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/arco-tiete/smduspurb_seminario_arcotieteab_20130411.pdf)

Figura 41 – Esquismo eixo viário

Fonte: <http://www.cartacapital.com.br/politica/avancos-e-retrocessos-na-operacao-urbana-agua-branca-4691.html/operacao-urbana-agua-branca/@@images/c47c8ea4-55e5-4aa9-91e1-09497c1ee567.jpeg>

Figura 42 – Perspetiva sobre o novo projeto para a Operação Água Branca

Fonte: [http://www.revistainfra.com.br/arquivos/Operacao-Agua-Branca---Eixo-Caldeiras\\_AYHQ4J.jpg](http://www.revistainfra.com.br/arquivos/Operacao-Agua-Branca---Eixo-Caldeiras_AYHQ4J.jpg)

Figura 43 – Concurso Nova Marginal, 1998

Fonte: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16138/tde-29032010151630/pt-br.php>

Figura 44 – Perspetiva área 1

Fonte: Idem

Figura 45 – Perspetiva área 2

Fonte: Idem



Figura 46 – Perspetiva área

Fonte: Idem

Figura 47 – Mapa da Rede Hídrica Estrutural

Fonte:[http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/desenvolvimentourbano/mapa/01\\_Rede\\_hidrica.jpg](http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/desenvolvimentourbano/mapa/01_Rede_hidrica.jpg)

Figura 48 – Política de Desenvolvimento Urbano

Fonte:[http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/desenvolvimentourbano/mapa/10\\_Polit\\_Desenv.jpg](http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/desenvolvimentourbano/mapa/10_Polit_Desenv.jpg)

Figura 49 – Favela Paraisópolis e Bairro Morumbi

Fonte:[http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2013/09/onu-vai-mapear-com-lupa-problemas-sociais-da-cidade-de-sao-paulo-3416.html/Paraisopolis\\_Folhapress\\_edited.jpg/image\\_large](http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2013/09/onu-vai-mapear-com-lupa-problemas-sociais-da-cidade-de-sao-paulo-3416.html/Paraisopolis_Folhapress_edited.jpg/image_large)

Figura 50 – Ciclo de Implementação do Projeto Cidade 30 Minutos

Fonte:<http://www.habisp.inf.br/theke/documentos/outros/sp2040-acidadequequeremos/>

Figura 51 – Ciclo de Implementação do Projeto Comunidades

Fonte: Idem

Figura 52 – Ciclo de Implementação do Projeto Parques Urbanos.

Fonte: Idem

Figura 53 – Ciclo de Implementação do Projeto Polos de Oportunidade

Fonte: Idem

Figura 54 – Ciclo de Implementação do Projeto Rios Vivos

Fonte: Idem

Figura 55 – Marginal Tietê,



Fonte: <http://www.trilhosurbanos.com/wp-content/uploads/2013/02/Margtiete.jpg>

Figura 56 – Favelas na Cidade de São Paulo

Fonte: <http://global.fncstatic.com/static/managed/img/fnlatino/news/Brazil%20Sao%20Paulo%20Favela.jpg>

Figura 57 – Arco do Futuro

Fonte: <http://cidadeaberta.org.br/wp-content/uploads/2013/04/arco-do-futuro.jpg>

Figura 58 – Política de Desenvolvimento Urbano, PDE 2002

Fonte: [http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/desenvolvimentourbano/mapa/10\\_Polit\\_Desenv.jpg](http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/desenvolvimentourbano/mapa/10_Polit_Desenv.jpg)

Figura 59 – Arco do Futuro

Fonte: [http://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/userFiles/arco-futuro-adiado.JPG](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/arco-futuro-adiado.JPG)

Figura 60 – Desigualdade social

Fonte: <http://info.abril.com.br/noticias/rede/digital-branding/files/2013/12/Digital-Branding-William-Hertz-Sao-Paulo-Peq.png>

Figura 61 – Setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana

Fonte: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos-da-lei/>

Figura 62 – Infraestrutura Marginal Tietê

Fonte: [http://www.territorioeldorado.limao.com.br/imagens/514x284/MARGINAL\\_TIETE\\_AE\\_B\\_514.jpg](http://www.territorioeldorado.limao.com.br/imagens/514x284/MARGINAL_TIETE_AE_B_514.jpg)

Figura 63 – Arco Tietê

Fonte: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos-arco-tiete/>

Figura 64 – Comércio Popular no Bairro Bom Retiro

Fonte: <http://www.guiaviagensbrasil.com/galerias/sp/fotos-do-bairro-do-bom-retiro/>



Figura 65 – Comércio Popular no Bairro Brás

Fonte: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2010/12/bras-e-25-de-marco-tem-esquema-especial-para-o-natal.html>

Figura 66 – Residências Zona Norte

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=372063>

Figura 67 – Bairro Operário Vila Economizadora na Luz

Fonte: <http://2.bp.blogspot.com/-7dU0KjcMMeA/TnXh6qQUOI/AAAAAAAAARQ/8K62UudL8iA/s1600/economizadora1.jpg>

Figura 68 – Memorial da América Latina

Fonte: <http://cdn.olhares.pt/client/files/foto/big/41/418724.jpg>

Figura 69 – Sesc Pompéia

Fonte: [http://arttattler.com/Images/Europe/Netherlands/Rotterdam/Museum%20Boumans%20Van%20Beuningen/Brazil%20Contemporary/Sao-Paulo-SESC-Pompeia,-architect-Lina-Bo-Bardi---fotograaf-Nelson-Kon\\_1800px.jpg](http://arttattler.com/Images/Europe/Netherlands/Rotterdam/Museum%20Boumans%20Van%20Beuningen/Brazil%20Contemporary/Sao-Paulo-SESC-Pompeia,-architect-Lina-Bo-Bardi---fotograaf-Nelson-Kon_1800px.jpg)

Figura 70 – Aeroporto Campo de Marte

Fonte: <https://ecourbana.files.wordpress.com/2008/09/campodemarteareaseimgenda9td.jpg>

Figura 71 – Estação da Luz

Fonte: [http://www.terranoobre.com.br/imagens/upload/turismo\\_virtual/Esta%C3%A7%C3%A3o%20da%20Luz%20-%20direcional%20cond.jpg](http://www.terranoobre.com.br/imagens/upload/turismo_virtual/Esta%C3%A7%C3%A3o%20da%20Luz%20-%20direcional%20cond.jpg)

Figura 72 – Orientações para a revitalização do espaço público

Fonte: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wpcontent/uploads/2015/01/Plano-Diretor-Estrat%C3%A9gico-Lei-n%C2%BA-16.050-de-31-de-julho-de-2014-Estrat%C3%A9gias-ilustradas.pdf>



Figura 73 – Orientações para a mobilidade urbana

Fonte: Idem

Figura 74 – Orientações para a revitalização dos bairros

Fonte: Idem

Figura 75 – Propostas Grupo Projetos Integrais

Fonte: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos-arco-tiete/>

Figura 76 – Propostas Grupo Projetos Regionais

Fonte: Idem

Figura 77 – Propostas Grupo Projetos Lineares

Fonte: Idem

Figura 78 – Propostas Grupo Projetos Individuais

Fonte: Idem

Figura 79 – Cenários de Desenvolvimento

Fonte: Idem

Figura 80 – Cenários de Desenvolvimento

Fonte: Idem

Figura 81 – Cenários de Desenvolvimento

Fonte: Idem

Figura 82 – Proposta Resumo – 2ª Fase

Fonte: Base Google Earth (Adaptado)

Figura 83 – Início da construção do viaduto sobre o canal *Cheonggyecheon*

Fonte: [http://1.bp.blogspot.com/hy5L0qy1uMA/TfliDiEpIjI/AAAAAAAAAis/oAN6HUhCs\\_M/s1600/cheonggyecheon-1964-5-cgc-c04.jpg](http://1.bp.blogspot.com/hy5L0qy1uMA/TfliDiEpIjI/AAAAAAAAAis/oAN6HUhCs_M/s1600/cheonggyecheon-1964-5-cgc-c04.jpg)



Figura 84 – Início das obras de recuperação do canal *Cheonggyecheon*

Fonte:[http://2.bp.blogspot.com/1MNxp70NER0/TfIkFcSXNLI/AAAAAAAAAi8/jm8e\\_jFtyQ/s1600/%25EC%25B2%25AD%25EA%25B3%2584%25EC%25B2%259C%25EB%25B3%25B5%25EC%259B%2590%25EA%25B3%25B5%25EC%2582%25AC%25EA%25B3%25BC%25EC%25A0%2595.jpg](http://2.bp.blogspot.com/1MNxp70NER0/TfIkFcSXNLI/AAAAAAAAAi8/jm8e_jFtyQ/s1600/%25EC%25B2%25AD%25EA%25B3%2584%25EC%25B2%259C%25EB%25B3%25B5%25EC%259B%2590%25EA%25B3%25B5%25EC%2582%25AC%25EA%25B3%25BC%25EC%25A0%2595.jpg)

Figura 85 – Projeto de recuperação do canal *Cheonggyecheon*

Fonte:[http://www.rebecavega.es/wpcontent/uploads/2012/04/Cheoggyecheon\\_07.jpg](http://www.rebecavega.es/wpcontent/uploads/2012/04/Cheoggyecheon_07.jpg)

Figura 86 – canal *Cheonggyecheon*

Fonte:<https://sustainabilitywriter.files.wordpress.com/2012/07/mayercheonggyecheon-1.jpg>

Figura 87 – canal *Cheonggyecheon*

Fonte:[http://www.newscenter.philips.com/pwc\\_nc/main/shared/assets/nl/2008/news/pressreleases/20081029\\_international\\_city\\_people\\_light\\_award/Seoul\\_Korea\\_N\\_1.JPG](http://www.newscenter.philips.com/pwc_nc/main/shared/assets/nl/2008/news/pressreleases/20081029_international_city_people_light_award/Seoul_Korea_N_1.JPG)

Figura 88 – Pontes sobre o canal *Cheonggyecheon*

Fonte:<http://previews.agefotostock.com/previewimage/bajaage/e3e8a66168e7f2b8095d8f0ee72ace43/pic-603080.jpg>

Figura 89 – Paris *Plage*

Fonte: <http://www.nyhabitat.com/blog/wp-content/uploads/2012/07/paris-plages-seine-relaxing.jpg>

Figura 90 – Paris *Plage*

Fonte:<http://lechainonmanquant.be/local/cachegd2/33b4ccf9d0267d5153bb6119aef4da5d.jpg>



Figura 91 – piscina na Paris *Plage*

Fonte: [http://www.lesenfantsaparis.com/wp-content/uploads/2013/07/paris\\_plage-1.jpg](http://www.lesenfantsaparis.com/wp-content/uploads/2013/07/paris_plage-1.jpg)

Figura 92 – dança na Paris *Plage*

Fonte: <http://www.eurocheapo.com/blog/wp-content/uploads/2013/07/Paris-Plages-6.jpg>

Figura 93 – Paris *Plage*

Fonte: [https://us-east.manta.joyent.com/condenast/public/content/services/production/2014/08/06/53e2e427dddaa35c30f62d10\\_hotel-de-ville-paris-plage-corbis.jpg](https://us-east.manta.joyent.com/condenast/public/content/services/production/2014/08/06/53e2e427dddaa35c30f62d10_hotel-de-ville-paris-plage-corbis.jpg)

Figura 94 – *Tempelhofer Freiheit*

Fonte: [http://db-photo.de/wp-content/uploads/tempelhofer\\_freiheit.jpg](http://db-photo.de/wp-content/uploads/tempelhofer_freiheit.jpg)

Figura 95 – Plano de reintegração urbana do *Tempelhofer Freiheit*

Fonte: [http://blogs.taz.de/architektur/files/2011/04/Masterplan\\_phase-3.jpg](http://blogs.taz.de/architektur/files/2011/04/Masterplan_phase-3.jpg)

Figura 96 – Parque *Tempelhofer Freiheit*

Fonte: <http://raumarchitektur.com/wp-content/uploads/2014/01/coronation-industries.jpg>

Figura 97 – Horta comunitária *Tempelhofer Freiheit*

Fonte: [https://zeitgartenwerdau.files.wordpress.com/2012/07/374950\\_226922380709830\\_59086169\\_n.jpg](https://zeitgartenwerdau.files.wordpress.com/2012/07/374950_226922380709830_59086169_n.jpg)

Figura 98 – Projeto *Chair Bombing*

Fonte: <http://blog.nau.com/wp-content/uploads/2010/05/21-571x321.jpg>

Figura 99 – Denver Curtis Park

Fonte: [http://www.confluencedenver.com/galleries/Features/2013/Issue\\_34/creative\\_04.jpg](http://www.confluencedenver.com/galleries/Features/2013/Issue_34/creative_04.jpg)



Figura 100 – Projeto *Guerrilla Gardening*

Fonte: [http://ads.org.uk/resource\\_files/11006\\_stalled-spaces-greyfriars-garden-lenny-warren.JPG](http://ads.org.uk/resource_files/11006_stalled-spaces-greyfriars-garden-lenny-warren.JPG)

Figura 101 – Projeto *Placemaking* na Polónia

Fonte: <http://i1.wp.com/futurecapetown.com/wp-content/uploads/2014/02/kids-2.jpg?resize=960%2C640>

Figura 102 – *Plaza Program Times Square, NYC*

Fonte: [https://farm6.static.flickr.com/5050/5375750172\\_1dfb6b162b.jpg](https://farm6.static.flickr.com/5050/5375750172_1dfb6b162b.jpg)

Figura 103 – *Corona, Queens.*

Fonte: <http://www.streetsblog.org/wpcontent/uploads/2012/06/CoronaExisting.jpg>

Figura 104 – *Corona Plaza*

Fonte: [http://urbanomnibus.net/redux/wpcontent/uploads/2013/03/Corona\\_Plaza\\_of\\_action\\_photo-by\\_neshi\\_galindo-682x1024-650x975.jpg](http://urbanomnibus.net/redux/wpcontent/uploads/2013/03/Corona_Plaza_of_action_photo-by_neshi_galindo-682x1024-650x975.jpg)

Figura 105 – Biblioteca itinerante, *Corona Plaza*

Fonte: [http://www.theuniproject.org/wpcontent/uploads/2014/01/Uni\\_postcard009COR2\\_600.jpg](http://www.theuniproject.org/wpcontent/uploads/2014/01/Uni_postcard009COR2_600.jpg)

Figura 106 – Festival de Verão, *Corona Plaza*

Fonte: [http://www.socialpracticequeens.org/wpcontent/uploads/2013/01/Corona-Plaza\\_danzantes\\_photo-by\\_Neshi\\_Galindo.jpg](http://www.socialpracticequeens.org/wpcontent/uploads/2013/01/Corona-Plaza_danzantes_photo-by_Neshi_Galindo.jpg)

Figura 107 – Trânsito na Avenida 23 de Maio, São Paulo

Fonte: [http://3.bp.blogspot.com/4\\_abZPMWvus/UikW\\_6\\_3VKI/AAAAAAAAACS4/c5jA84PCTVA/s1600/26jul2013---transito-intenso-nos-dois-sentidos-da-avenida-23-de-maio-proximo-ao-parque-do-ibirapuera-zona-sul-de-sao-paulo-no-final-da-tarde-desta-sexta-feira-26-1374882101338\\_1920x1080.jpg](http://3.bp.blogspot.com/4_abZPMWvus/UikW_6_3VKI/AAAAAAAAACS4/c5jA84PCTVA/s1600/26jul2013---transito-intenso-nos-dois-sentidos-da-avenida-23-de-maio-proximo-ao-parque-do-ibirapuera-zona-sul-de-sao-paulo-no-final-da-tarde-desta-sexta-feira-26-1374882101338_1920x1080.jpg)



Figura 108 – Operação Urbana Água Branca, São Paulo

Fonte:[http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2013/10/ministerio-publico-tomara-medidas-judiciais-contr-operacao-urbana-agua-branca-na-zona-oeste-de-sp-9826.html/visao%20barra%20funda.JPG/image\\_large](http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2013/10/ministerio-publico-tomara-medidas-judiciais-contr-operacao-urbana-agua-branca-na-zona-oeste-de-sp-9826.html/visao%20barra%20funda.JPG/image_large)

Figura 109 – Operação Urbana Faria Lima, São Paulo

Fonte:<http://veja1.abril.com.br/assets/images/2012/7/86079/avenidabrigadeiro-faria-lima-sao-paulo-20120528-03-size-598.jpg>

Figura 110 – Vista do passeio para a Marginal Tietê

Fonte: Própria autoria

Figura 111 – Fotomontagem: Revitalização da Marginal Tietê

Fonte: Própria autoria (Fotomontagem)

Figura 112 – Marginal Tietê

Fonte:<http://www.handelsblatt.com/images/saopaulo1/9940022/1formatOriginal.png>

Figura 113 – Fotomontagem: Transporte Fluvial

Fonte: Própria autoria (Fotomontagem)

Figura 114 – Vista sobre a Marginal Tietê

Fonte: Base Bing Maps

Figura 115 – Fotomontagem: Ocupação da Marginal Tietê

Fonte: Própria autoria (Fotomontagem)

Figura 116 – Parque Anhembi e Marginal Tietê

Fonte:[http://1.bp.blogspot.com/QMb32\\_sShq4/UFn\\_FIAcnCI/AAAAAAAAEX4/BIAB\\_ipUOrs/s640/sao\\_paulo\\_boat\\_show\\_divulgacao.jpg](http://1.bp.blogspot.com/QMb32_sShq4/UFn_FIAcnCI/AAAAAAAAEX4/BIAB_ipUOrs/s640/sao_paulo_boat_show_divulgacao.jpg)



Figura 117 – Fotomontagem: Passadeiras na Marginal Tietê

Fonte: Própria autoria (Fotomontagem)

Figura 118 – Fotomontagem: Possibilidades de ocupação da Marginal Tietê

Fonte: Própria autoria (Fotomontagem)

Capa capítulo 1 – São Paulo por Cássio Vasconcellos

Fonte: <https://www.jornaldafotografia.com.br/wp-content/uploads/aereas-do-brasil-livro-fotos-aereas-cassio-vasconcellos-j1-770x513.jpg>

Capa capítulo 2 – Marginal Tietê (adaptada)

Fonte: <http://www.revistaecologico.com.br/esite/kcfinder/upload/images/noticias/rio-tiete-Neto-Barni-flickrCC.jpg>

Capa capítulo 3 – Lantern Festival (adaptada)

Fonte: [http://d1hw6n3yxknhky.cloudfront.net/022658087\\_prevstill.jpeg](http://d1hw6n3yxknhky.cloudfront.net/022658087_prevstill.jpeg)

Capa capítulo 4 – Remo no Rio Tietê

Fonte: <http://2.bp.blogspot.com/9leYWAV3LE/VDWR0qSadkI/AAAAAAAAACic/GmqmAPufOZE/s1600/sd%2B%2Brio%2Btiete%2Bnaveg%C3%A1vel%2B%2BHildeward%2BRosenthal.jpg>





| Projetos Integrais                          | Objetivos/Diretrizes Gerais   | Programas Impulsionadores  |
|---|---|--|
| Geométrica + UTC-constran+ Escola da Cidade | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento da densidade através da construção de habitação de interesse social;</li> <li>- Implantação de equipamentos e instituições públicas;</li> <li>- Desenvolver centralidades no entorno dos polos de atração;</li> <li>- Equipamentos culturais com foco na recuperação dos rios;</li> <li>- Reestruturação do sistema de mobilidade, da logística e do transporte de cargas;</li> <li>- Enaltecer a ferrovia.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Águas pluviais organizada por sub-bacias;</li> <li>- Estruturação de um cais para embarcações;</li> <li>- Substituição do acesso às pontes por plataformas de conexão;</li> <li>- Criação de jardins inundáveis;</li> <li>- Construção de Edifícios Garagem;</li> <li>- Polo de economia criativa no Setor Oeste;</li> <li>- Requalificar margem do rio Tamanduateí;</li> <li>- Construção de marcos visuais.</li> </ul>          |
| Grupo Impulso                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mistura de usos em todo o perímetro;</li> <li>- Desenvolver centralidades no entorno dos polos de atração;</li> <li>- Aproximar a moradia da oferta de emprego;</li> <li>- Recuperação dos rios e áreas verdes;</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Universidade do Futuro: incentivo a pesquisa tecnológica e ambiental;</li> <li>- Recuperação e reocupação do patrimônio;</li> <li>- Centro de Memória Arco do Futuro;</li> <li>- Arco 10 minutos;</li> <li>- Construção de Edifícios Garagem;</li> <li>- Desativação faseada da Marginal Tietê para a criação de um parque linear;</li> <li>- Pontes para veículos e bicicletas a cada 500m. e para peões a cada 125m.</li> </ul> |
| Odebrecht                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliação dos equipamentos sociais;</li> <li>- Manutenção da indústria e demais atividades comerciais.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Polos logísticos na Lapa e Pari associados à linha férrea;</li> <li>- Desenvolver centralidades nos bairros Lapa, Pari e Barra Funda;</li> <li>- Retomada da Operação Urbana Água Branca;</li> <li>- Anel viário interligando as novas vias de apoio norte e sul;</li> <li>- Reabertura dos canais e intensificação da vegetação nas suas margens.</li> </ul>   |
| TC Urbes                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover novas dinâmicas urbanas através da implantação da Operação Urbana Arco Tietê;</li> <li>- Garantir maior atratividade para as indústrias verdes, universidades, comércio e serviços.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formação de um sistema cicloviário no interior dos bairros;</li> <li>- Rebaixamento da linha férrea e da linha de alta tensão para a construção de vias-parque;</li> <li>- Uso do rio para transporte de resíduos sólidos;</li> <li>- Implantação de uma rede de transporte de média capacidade para a ligação intra-bairros;</li> <li>- Implementação de novos incentivos fiscais para habitação social.</li> </ul>              |
| Triptyque                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolver centralidades no entorno dos polos de atração;</li> <li>- Requalificar e integrar a nova área verde com o patrimônio;</li> <li>- Promover a integração social.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parque linear em toda a extensão urbana do rio Tietê com a instalação de equipamentos e transporte públicos;</li> <li>- Rebaixamento da linha de alta tensão e da linha férrea para a construção das avenidas de apoio norte e sul;</li> <li>- Instalação de polos produtivos nas novas avenidas.</li> </ul>  |



| Projetos Regionais                          | Zona Oeste  | Zona Central  | Eixo Tiradentes  | Zona Leste   |
|---|---|---|--|--|
| Andrade Gutierrez + Queiroz Galvão          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Equilibrar construção de Habitação Social e de Mercado Popular;</li> <li>- Manutenção da atividade económica e cultural;</li> <li>- Fortalecer a identidade;</li> <li>- Construção terminal multimodal Nova Lapa;</li> <li>- Rebaixamento da linha de alta tensão para a construção da avenida de apoio norte;</li> <li>- Alteração lei de zoneamento;</li> <li>- Operação Urbana Portal Oeste.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construção de pontes;</li> <li>- Construção de equipamentos públicos;</li> <li>- Reestruturação metroviária;</li> <li>- Construção de novos parques e obras de drenagem;</li> <li>- <i>Cluster</i> de inovação farmacêutica;</li> <li>- Operação Urbana Barra Centro.</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formatar macroeixo de conexão verde;</li> <li>- Favorecer uso habitacional;</li> <li>- Construção de equipamentos públicos;</li> <li>- Transformar Campo de Marte no centro norte;</li> <li>- Rebaixamento da avenida Tiradentes e desativação da avenida do Estado;</li> <li>- Operação Urbana Eixo Monumental.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Readequar o espaço público;</li> <li>- Adensar bairros residências;</li> <li>- Devolver aos peões seu espaço na via pública;</li> <li>- Polo de economia criativa;</li> <li>- Linha de VLT circular por todo o perímetro;</li> <li>- Operação Urbana Portal Leste.</li> </ul>       |
| ArcadisLogo                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolvimento de um polo logístico e porto seco;</li> <li>- Centro de assistência ao trabalhador 24 horas;</li> <li>- Incentivo a verticalização;</li> <li>- Polo de novas tecnologias</li> <li>- Operação Urbana Portal Oeste.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalação da indústria leve e limpa;</li> <li>- Promover o uso misto;</li> <li>- Instalação de parques para tratamentos e dispersão das águas pluviais;</li> <li>- Rebaixamento da linha férrea para a construção de um canal verde;</li> <li>- Distrito da Arte.</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transformação do Campo de Marte num parque;</li> <li>- Instalação de uma estação para o Trem de Alta Velocidade, um heliporto, um parque hoteleiro e um centro de negócios junto ao parque;</li> <li>- Operação Urbana Corredor Noroeste Campo de Marte.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Corredor verde avenida Rangel Pestana – Celso Garcia;</li> <li>- Empreendimentos culturais e eventos;</li> <li>- Construção de Edifícios Garagem;</li> <li>- Desenvolvimento de um polo logístico;</li> <li>- Distrito da Moda;</li> <li>- Operação Urbana Portal Leste.</li> </ul> |
| Camargo Corrêa                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reparcelamento dos lotes industriais;</li> <li>- Requalificação do Mercado da Lapa;</li> <li>- Laje multifuncional junto à estação da Lapa;</li> <li>- Adensamento vertical;</li> <li>- Parque nas margens da rodovia Bandeirantes.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adensamento próximo às estações e vias estruturais;</li> <li>- Avenida de apoio norte e sul;</li> <li>- Demolição do elevado Presidente Costa e Silva;</li> <li>- Lajes multifuncionais sobre as linhas férreas;</li> <li>- Ampliação da área da Operação Urbana Água Branca.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transformação do Campo de Marte num parque;</li> <li>- Recuperação dos terrenos do clube Esperia e Regatas do Tietê para o poder público;</li> <li>- Cais junto ao parque;</li> <li>- Corredor verde entre o parque da juventude e o Campo de Marte;</li> <li>- Bom Retiro como Distrito da Moda.</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Atração de novos negócios;</li> <li>- Centro cultural;</li> <li>- Lajes multifuncionais sobre as linhas férreas;</li> <li>- Adensamento próximo às estações e vias estruturais;</li> <li>- Reconfiguração da área próxima ao parque do Trote.</li> </ul>                            |
| AECOM + Blac + Carioca + Cowan e CR Almeida | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Núcleo de parques Toronto e São Domingos;</li> <li>- VLT circular entre a Ponte Piqueri e Ponte do Limão;</li> <li>- Polo Educacional e de Tecnologia;</li> <li>- Conversão do Playcenter em parque;</li> <li>- Adensamento não verticalizado.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parque sobre a estação Barra Funda;</li> <li>- Avenida de apoio norte e sul;</li> <li>- Utilização do elevado Presidente Costa e Silva para circuitos turísticos.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enterrar a Marginal no setor Campo de Marte;</li> <li>- Airport City: terminal TAV, autocarros, aeroporto e zona hoteleira;</li> <li>- Adensamento no bairro Luz.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parques de retardamento de águas pluviais;</li> <li>- Parques ilhas filtrantes;</li> <li>- Cluster Moda, Design e indústria alimentícia;</li> <li>- Transformação Pátio Pari em centro de promoção da agricultura urbana.</li> </ul>  |
| IURBI                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transformar Pátio Júlio Prestes e Pari em polos de compras;</li> <li>- Enterrar linha férrea;</li> <li>- Transformação do Campo de Marte num parque com heliporto.</li> </ul>  |   |  |  |
| URBEM                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conectar Lapa e Freguesia do Ó através de parques lineares;</li> <li>- Mediateca e incubadora de empresas de média;</li> <li>- Habitação social através de PPP em Pirituba, Limão, Barra Funda;</li> <li>- Operação Urbana Oeste.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transformar Campo de Marte em Heliporto e estação do TAV;</li> <li>- Polo internacional de negócios;</li> <li>- Parque fluvial;</li> <li>- Operação Urbana Centro.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parque linear de ligação entre Belém e Vila Maria;</li> <li>- Criação do Centro metropolitano de gestão territorial e ambiental;</li> <li>- Centros de Reciclagem;</li> <li>- Operação Urbana Leste.</li> </ul>   |  |



| Projetos Lineares    | Apoio Norte   | Marginal Tietê   | Apoio Sul  | Transposições                              | Outros   |
|----------------------|---|--|--|--|--|
| Barbosa + Corbucci   | - Rebaixamento da linha de alta tensão para construção da via de apoio norte.   | - Substituição das vias expressas por transporte público;<br>- Parque linear, equipamentos de lazer, cultura e comerciais.<br>- Transformação do Campo de Marte num parque e heliporto.  | - Requalificação e ampliação da avenida Marques de São Vicente.  | - Manutenção e recuperação das existentes. | - Indústria tecnológica na Zona Norte;<br>- AIU Elevado Presidente Costa e Silva: transformar em parque;<br>- Eixo cultural Luz – Marte;<br>- Rede de edifícios garagem junto às estações. |
| IDOM                 | - Rebaixamento da linha de alta tensão para construção da via de apoio norte.   | - Requalificação das vias;<br>- Transformar o rio num eixo verde e cultural;<br>- Atrair empresas e investimentos de alto valor agregado;<br>- Transformação do Campo de Marte no TAVPOLIS;<br>- Polo de administração pública e parque tecnológico. | - Transposições sobre os trilhos e encobrimento junto às estações;<br>- Recuperar e reocupar o património;<br>- Indústria tecnológica. | - Novas transposições sobre o rio Tietê.   | - Sistema anelar de VLT;<br>- Mercados e feiras populares em todos os bairros.   |
| Planos               |   |  | - Rebaixamento parcial da linha férrea;<br>- Via de apoio sul em túnel;<br>- Lajes pontuais sobre as linhas.                           |  |  |
| Projetos Individuais | Projetos  |  |  |  |  |
| Axal                 | - Transposições para diferentes modais associadas a empreendimentos;<br>- Operação Urbana Tietê.                            |  |  |  |  |
| Magalhães + Figueroa | - Criação da Empresa Tietê Urbano: gestora e responsável pela implantação e gestão qualitativa da área.                     |  |  |  |  |
| Cândido Malta + FCTH | - Bairro Modelo;<br>- Revitalização do Marco das Bandeiras de Prestes Maia;<br>- Urbanização integrada ao manejo das águas. |  |  |  |  |