

O IMPACTO DA DIRETRIZ URBANÍSTICA DOT SOBRE A PAISAGEM URBANA: Avenida Rebouças, São Paulo

THE IMPACT OF THE DOT URBANISTIC GUIDELINE ON THE URBAN LANDSCAPE: Avenida Rebouças, São Paulo

A. Luciana Monzillo de Oliveira

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo; Universidade Presbiteriana Mackenzie, Brasil

luciana.oliveira@mackenzie.br

RESUMO

O artigo tem por objetivo investigar o impacto da diretriz urbanística de adensamento articulado às redes de mobilidade, baseada no conceito do Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (DOT), sobre a paisagem urbana. O conceito foi incorporado como um dos princípios estruturadores do atual Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei 16.050/2014). A questão que se investiga é o impacto resultante na paisagem urbana decorrente da aplicação do adensamento construtivo apoiado na verticalização das novas edificações em uma centralidade linear que segmenta diferentes bairros com características territoriais e morfológicas diversificadas.. Os resultados demonstram que a premissa da mobilidade urbana ao se sobrepor a outros elementos relevantes para a adoção das restrições urbanísticas que regem a transformação do cenário urbano pode impactar de modo imprevisível na paisagem urbana.

Palavras-chave: Desenvolvimento Orientado pelo Transporte, paisagem urbana, adensamento construtivo, Avenida Rebouças.

Linha de Investigação: Cidade e Ambiente

Tópico: Meio ambiente, paisagem e alterações climáticas

ABSTRACT

The article aims to investigate the impact of the urbanization guideline for densification linked to mobility networks, based on the concept of Transport Oriented Development (DOT), on the urban landscape. The concept was incorporated as one of the structuring principles of the current Strategic Master Plan of the Municipality of São Paulo (Law 16.050/2014). The question that is investigated is the resulting impact on the urban landscape resulting from the application of constructive density supported by the verticalization of new buildings in a linear centrality that segments different neighborhoods with diverse territorial and morphological characteristics.. The results demonstrate that the premise of urban mobility, when superimposed on other relevant elements for the adoption of urban restrictions that govern the transformation of the urban scenario, can impact in an unpredictable way on the urban landscape.

Keywords: Transport Oriented Development, urban landscape, building density, Avenida Rebouças.

Research line: 2. City and environment

Topic: Environment, landscape and climate change

Introdução

O artigo tem por objetivo investigar o impacto da diretriz urbanística de adensamento articulado às redes de mobilidade, baseada no conceito do Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (DOT), sobre a paisagem urbana. O DOT apresenta como premissa básica o aproveitamento de infraestruturas disponíveis e subutilizadas em regiões urbanas, utilizando-se do estímulo ao adensamento construtivo e demográfico no entorno de redes de transporte público de média e alta capacidade, com o objetivo de conter o crescimento horizontal das cidades, evitando o espraiamento do território urbano.

Calthorpe (1993) definiu o DOT como um modelo de planejamento urbano que relaciona o uso do solo com a capacidade e a qualidade disponível da rede de transporte público, associado com a ideia de promoção de menores deslocamentos da população a partir do incentivo do uso do modal cicloviário e dos percursos realizados a pé:

Desenvolvimento Orientado pelo Transporte é uma comunidade de uso misto dentro de uma distância média de aproximadamente 600 metros de um ponto de transporte público e área comercial central. O DOT mistura residências, lojas, escritórios, espaços abertos e usos públicos em um ambiente caminhável, tornando-se conveniente para moradores e funcionários circularem de bicicleta, a pé ou carro. (Calthorpe, 1993: 55-56).

Esse modelo de planejamento urbano propõe controlar o espraiamento horizontal das cidades e diminuir o movimento pendular de deslocamento entre a moradia e o trabalho de grande parcela da população, o que favorece a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. Outra consequência favorável é a diminuição da poluição do ar, decorrente da diminuição da emissão dos gases nocivos advindos da utilização de transporte individual. Estas são premissas do conceito de cidade compacta que incentiva o adensamento construtivo e populacional como instrumento para alcançar a melhoria da qualidade de vida nas cidades:

Além da oportunidade social, o modelo de “cidade densa” pode trazer benefícios ecológicos maiores. As cidades densas, através de um planejamento integrado, podem ser pensadas tendo em vista um aumento de sua eficiência energética, menor consumo de recursos, menor nível de poluição e, além disso, evitando sua expansão sobre a área rural. Por estas razões, acredito que devemos investir na ideia de “cidade compacta” – uma cidade densa e socialmente diversificada onde as atividades econômicas e sociais se sobreponham e onde as comunidades sejam concentradas em torno das unidades da vizinhança (Rogers; Gumuchdjan, 1997: 33).

O conceito foi incorporado como um dos princípios estruturadores do atual Plano Diretor Estratégico (PDE) do Município de São Paulo, Lei 16.050/2014, (São Paulo, Município, 2014), associado com a ampliação de oferta de bens e serviços urbanos ao longo dos eixos de transporte público, e este fato tem provocado uma alteração significativa da paisagem urbana em função de novas configurações volumétricas verticalizadas de construções ao redor de eixos de centralidades lineares.

Uma pesquisa realizada pela Coordenadoria de Planejamento Urbano (São Paulo, Município, 2019), com base em dados do período entre 2014 e 2018, indicou que mais de 250 novos empreendimentos foram licenciados pelo mercado imobiliário paulistano, incentivados pela aplicação dessa diretriz urbanística e, portanto, discutir seus efeitos na paisagem urbana torna-se fato relevante.

Benedito Lima de Toledo (1987) já havia questionado se as decisões do poder público com relação ao planejamento das cidades tem aprimorado as qualidades estéticas do meio ambiente, e ele mesmo respondeu:

Não é uma tarefa fácil decidir se a cidade é um fenômeno cultural ou uma mercadoria cuja exploração deve ser ‘otimizada’ a qualquer custo [...] Os planejadores deveriam

lembrar-se que a cidade tratada como mercadoria obedece às leis do mercado e não às normas visando à qualidade de vida (Toledo, 1987: 9).

Segundo Silvio Macedo (2012) a paisagem urbana é a paisagem das cidades e pode ser compreendida como o resultado dos processos naturais e sociais sobre uma porção de território. Segundo o autor, os elementos que articulados entre si caracterizam a paisagem urbana são: o suporte físico, que corresponde a base da estrutura urbana; os volumes urbanos, que englobam todos os volumes construídos e os volumes naturais; os espaços livres de edificação, que correspondem aos locais por onde flui a vida urbana; e os seres vivos, tanto a flora como a fauna, e em especial a sociedade humana, responsável pela construção da paisagem urbana.

Dentro da categoria dos volumes urbanos, Macedo (2012) destaca que os diferentes modos de parcelamentos definem as estruturas morfológicas referentes à locação, dimensão e composição dos elementos construídos. O tipo de propriedade, se pública ou privada, e a gestão do solo que condiciona seu parcelamento e ocupação são regidos pelas legislações urbanas e ambientais e determinam os diferentes desenhos de sua morfologia, modos de apropriação, consumo e valor de renda da terra.

Cullen (2010) considera que a importância da paisagem urbana:

[...] está no impacto visual da cidade sobre os seus habitantes ou visitantes [...] que assim como a reunião de pessoas cria um excedente de atrações para toda a coletividade, também um conjunto de edifícios adquire um poder de atração visual a que dificilmente poderá almejar um edifício isolado (Cullen, 2010: 9).

Cullen (2010) apresenta uma leitura visual da paisagem, considerando três aspectos: a óptica, o local e o conteúdo. Dentro do aspecto óptico, o autor aborda a questão da unidade urbana representada pelo local onde é possível identificar “claramente o padrão de um conjunto urbano” que por vezes pode sofrer um processo de “desorganização de alguns dos seus elementos” e resultar em uma combinação caótica e desvalorizada (CULLEN, 2010, P. 29).

A hipótese da investigação, portanto, é de que a busca pelo modelo de cidade compacta que incentiva o adensamento construtivo e populacional de forma articulada às principais redes de mobilidade pode ser considerada como um dos elementos chave no processo de configuração e de transformação das composições volumétricas urbanas, mas não considera os aspectos singulares de cada região onde essa diretriz urbanística pode ser aplicada. Assim o que se questiona é se o impacto da aplicação do adensamento construtivo apoiado na verticalização das novas edificações em diferentes bairros com características territoriais e morfológicas diversificadas pode resultar na desorganização e desvalorização de uma paisagem urbana preexistente caracterizada como uma unidade urbana. Para responder à questão, a pesquisa utiliza do estudo de caso único e tem como objeto de estudo um trecho da Avenida Rebouças, no bairro de Pinheiros, região sudoeste de São Paulo. Trata-se de uma importante avenida de quatro quilômetros de extensão e que pertence ao complexo viário que conecta o centro com a zona oeste, tendo início na Avenida Ipiranga, seguindo pela Rua da Consolação e Avenida Rebouças, Avenida Eusébio Matoso, cruzando sobre o Rio Pinheiros e interligando com três eixos viários: Avenida Vital Brasil, Rodovia Raposo Tavares e Avenida Professor Francisco Morato.

Diante do recente interesse do setor imobiliário na região, a investigação de base empírica tem por objetivo analisar o impacto do novo conjunto de volumes urbanos que são destacados por Macedo (2012) como um dos elementos que caracterizam a paisagem urbana, decorrente da implantação dos empreendimentos que estão aprovados e em desenvolvimento, sobre a paisagem urbana da região selecionada..

Os procedimentos utilizados na pesquisa compreendem: levantamento no local e em sites da internet para identificação dos empreendimentos imobiliários propostos e em desenvolvimento a partir de 2014 (data de início da vigência do novo PDE); execução de cartografia para identificação dos imóveis demolidos ou em vias de demolição e o conseqüente remembramento de lotes para a implantação dos novos empreendimentos; elaboração de cartografia com a representação dos projetos de implantação das novas edificações nos lotes. A partir das informações coletadas e registradas, é possível realizar a análise visual e comparativa dos volumes

urbanos existentes atualmente em relação aos volumes urbanos propostos nos empreendimentos e seu impacto visual na paisagem urbana.

1. Legislação urbanística e a conformação da Avenida Rebouças no século XXI

No início do século XVII, a Avenida Rebouças e a Rua da Consolação já configuravam um dos principais caminhos da então Vila de São Paulo, e faziam parte do antigo Caminho dos Pinheiros que seguia na direção oeste, para a região de Cotia, São Roque, Sorocaba e Itapetininga. A Avenida Rebouças, portanto, já era uma importante via da cidade de São Paulo e constava com a denominação de Doutor Rebouças no mapa da Planta Geral de São Paulo de 1897, e foi assim batizada em homenagem ao engenheiro e abolicionista André Rebouças. Atualmente a avenida pertence ao distrito de Pinheiros que juntamente com os distritos do Alto de Pinheiros, Jardim Paulista e Itaim Bibi, compõe a área da Prefeitura Regional de Pinheiros. De acordo com o Plano Diretor Estratégico (SÃO PAULO, Município, 2014), a Avenida Rebouças está localizada na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana e na Macroárea de Urbanização Consolidada¹:

A Macroárea de Urbanização Consolidada localiza-se na região sudoeste do Município, é caracterizada por um padrão elevado de urbanização, forte saturação viária, e elevada concentração de empregos e serviços e é formada pelas zonas exclusivamente residenciais e por bairros predominantemente residenciais que sofreram um forte processo de transformação, verticalização e atração de usos não residenciais, sobretudo serviços e comércio. (São Paulo, Município, 2014: 47).

Com relação às quadras que fazem frente para a Avenida Rebouças, segundo a Lei 16.402/16, que dispõe sobre o Zoneamento (São Paulo, Município, 2016), as quadras pertencentes ao distrito de Pinheiros e que tem numeração par, estão classificadas como Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana - ZEU, e as que estão do lado dos Jardins, com numeração ímpar, são classificadas como ZCOR-2 e ZER-1, conforme as seguintes definições (Fig. 01):

Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU) são porções do território destinadas a promover usos residenciais e não residenciais com densidades demográfica e construtiva altas e promover a qualificação paisagística dos espaços públicos de modo articulado com o sistema de transporte público coletivo.

Zona Corredor 2 (ZCOR-2): trechos de vias destinados à diversificação de usos de forma compatível à vizinhança residencial e à conformação de subcentro regional.

Zona Exclusivamente Residencial 1 (ZER-1): áreas destinadas exclusivamente ao uso residencial com predominância de lotes de médio porte (São Paulo, Município, 2016: 40-45).

¹ O PDE classificou o território paulistano em duas Macrozonas: Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental que abrange as áreas que ainda possuem características ambientais que devem ser preservadas e estão predominantemente localizadas nas bordas do município; e a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, que está situada integralmente na Zona Urbana, na porção central do município e apresenta grande diversidade de padrões de uso e ocupação do solo. Cada Macrozona definida no PDE, foi subdividida em 4 Macroáreas: a) Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental, dividida nas seguintes Macroáreas: Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental, Controle e Qualificação Urbana e Ambiental, Contenção Urbana e Uso Sustentável, e Preservação dos Ecossistemas Naturais. B) Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, dividida nas seguintes Macroáreas: Estruturação Metropolitana, Urbanização Consolidada, Qualificação da Urbanização, Redução da Vulnerabilidade Urbana. (SÃO PAULO, Município, 2014, p. 44).



Fig.01: Mapa do Zoneamento na região da Avenida Rebouças, segundo a Lei 16.402/16. *Fonte: Elaborado a partir do Geosampa, 2019.*

Essa variedade de zonas em um trecho de via é uma decorrência da posição da Avenida Rebouças nos limites entre três tipos de território em que o município foi organizado pela Lei de Zoneamento vigente (São Paulo, Município, 2016): territórios de transformação; territórios de qualificação e territórios de preservação².

² Territórios de transformação: são áreas em que se objetiva a promoção do adensamento construtivo, populacional, atividades econômicas e serviços públicos, a diversificação de atividades e a qualificação paisagístico dos espaços públicos de forma a adequar o uso do solo à oferta de transporte público coletivo [onde a ZEU está incluída]. Territórios de qualificação: são áreas em que se objetiva a manutenção de usos não residenciais existentes, o fomento às atividades produtivas, a diversificação de usos ou o adensamento populacional moderado, a depender das diferentes localidades que constituem estes territórios [inclui a ZCOR-2]. Territórios de

Diante dessas categorias de classificação das zonas da região, o lado de numeração par da avenida (lado direito do sentido centro – zona oeste) não apresenta restrição de gabarito de altura para as novas edificações e o coeficiente de aproveitamento dos lotes é 4, o que permite a construção de quatro vezes a área do terreno. Assim, as antigas residências que ainda existem no local estão sendo demolidas para liberar terrenos para as novas edificações, como provavelmente será em breve o caso das residências dos anos 1940, conforme mostrado na Figura 2.



Fig. 02 Residências dos anos 1940, que por estarem do lado de numeração par da Avenida Rebouças, estão sujeitas a serem brevemente demolidas. Fonte: Acervo do autor e Acrópole, 1942.

Além disso, segundo o atual PDE (São Paulo, Município, 2014) as quadras do lado dos Jardins também estão indicadas como Área de Urbanização Especial (AUE), uma vez que pertencem à porção territorial tombada como patrimônio histórico:

II – Áreas de Urbanização Especial (AUE) são porções do território com características singulares do ponto de vista da morfologia urbana, arquitetônica, paisagística, ou do ponto de vista cultural e simbólico, ou conjuntos urbanos dotados de identidade e memória, possuidores de características homogêneas quanto ao traçado viário, vegetação e índices urbanísticos, que constituem documentos representativos do processo de urbanização de determinada época. (São Paulo, Município, 2014, p. 65).

O conjunto correspondente ao traçado urbano, vegetação e linhas demarcatórias dos lotes dos Jardins América, Europa, Paulista e Paulistano, região denominada genericamente como Jardins, foi tombado inicialmente pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de

preservação: são áreas em que se objetiva a preservação de bairros consolidados de baixa e média densidades, de conjuntos urbanos específicos e territórios destinados à promoção de atividades econômicas sustentáveis conjugada com a preservação ambiental, além da preservação cultural [inclui ZER-1]. (São Paulo, Município, 2016, p. 40).

São Paulo, através da Resolução SC 02/86 (São Paulo, Estado, 1986) e posteriormente, em âmbito municipal, foi tombado “ex-officio” pela Resolução nº 05/91 (São Paulo, Município, 1991). Desde então ficou estipulado o gabarito máximo de 10 metros para novas construções, assim como a proibição de desdobros ou subdivisão de lotes.

Em função do tombamento dos bairros adjacentes à Avenida Rebouças, e a consequente obrigatoriedade de manutenção das características volumétricas das edificações existentes, as construções do lado ímpar da via estão menos sujeitas a sofrerem o processo de demolição, conforme os exemplares identificados na Fig.03.

De acordo com a Lei de Zoneamento anterior, Lei 13.885/04 (SÃO PAULO, Município, 2004), a avenida era classificada como Zona Centralidade Linear I - ZCLZ-1, e as quadras do lado de Pinheiros eram classificadas como Zona Mista 2 - ZM2 e as quadras dos Jardins eram Zona Exclusivamente Residencial - ZER-1, sendo que:

ZCLZ-1 – Zona centralidade linear I – trecho de via destinado à localização das atividades de comércio e serviços de baixa densidade.

ZM2 – Zonas mistas de densidade demográfica e construtiva médias, com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 1,0 e o máximo variando de 1,0 até o limite de 2,0.

ZER-1 – Zona exclusivamente residencial de densidade demográfica baixa, com número máximo de habitações/m² igual a 0,0042, com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,05, básico igual a 1,0 e máximo igual a 1,0 e gabarito máximo de 10 metros. (SÃO PAULO, Município, 2004, s/p).

No período de vigência dessa Lei de Zoneamento, entre os anos de 2004, até a aprovação da atual Lei de Zoneamento, em 2016, a Avenida Rebouças não despertou o interesse do mercado imobiliário, principalmente em função dos baixos índices de coeficiente de aproveitamento permitidos no local, o que levou a um cenário de estagnação e progressiva deterioração da avenida, evidenciada principalmente pelo abandono dos imóveis por parte dos proprietários e locatários.

A vacância dos imóveis da região evidenciou-se em 2004, com a construção e a inauguração do corredor de ônibus no canteiro central da avenida e o túnel Fernando Luiz Vieira de Mello, que passa sob a Avenida Brigadeiro Faria Lima e conecta a Avenida Rebouças com a Avenida Eusébio Matoso. O comércio local sofreu o impacto da valorização imobiliária decorrente dos investimentos públicos na avenida, que influenciou na elevação dos preços dos aluguéis dos imóveis. Com a falência e a mudança de alguns dos comerciantes, diminuiu a circulação de pedestres e o interesse dos investidores pelos imóveis, que em função da boa localização tem um alto valor de Imposto Territorial Urbano – IPTU.



Av. Rebouças, nº 2109, dez. 2019 (acervo do autor) e em 1942 (ACRÓPOLE, 1942, n. 49, p. 32).



Av. Rebouças, nº 2747, dez. 2019 (acervo do autor) e em 1942 (ACRÓPOLE, 1942, n. 46 p. 378).



Av. Rebouças, nº 2759, dez. 2019 (acervo do autor) e em 1942 (ACRÓPOLE, 1942, n. 46 p. 377).



Av. Rebouças, nº 2769, dez. 2019 (acervo do autor) e em 1942 (ACRÓPOLE, 1942, n. 46 p. 377).



Av. Rebouças, nº 2769, dez. 2019 (acervo do autor) e em 1942 (ACRÓPOLE, 1942, n. 46 p. 377).



Fig. 03 Residências dos anos 1940, que por estarem do lado de numeração ímpar da Avenida Rebouças estão protegidas pelo tombamento do bairro. Fonte: Acervo do autor e Acrópole, 1942.

A avenida passou assim, a apresentar aceleração no processo de deterioração, com muitos imóveis pichados, abandonados, sem manutenção. Além disso, intensificou-se a poluição visual, sonora e do ar, em função do trânsito sobrecarregado da via, por onde circulam 4000 automóveis por hora nos horários de pico, e 500 ônibus em média por hora trafegam nos corredores exclusivos (Quintella; Farias, 2018). Em um levantamento realizado em outubro de 2017, no trecho da Avenida Rebouças, entre a Avenida Brigadeiro Faria Lima e Avenida Brasil, havia 40 imóveis vagos para locação ou venda (Rosário, 2017).

2. Os novos edifícios da Avenida Rebouças

Para analisar a atual transformação que está em franco processo na Avenida Rebouças, foi selecionado um trecho com 1.500 metros de extensão, entre a Avenida Brasil/Avenida Henrique Schaumann até a Avenida Brigadeiro Faria Lima. Dentro deste recorte espacial foi realizado o levantamento dos empreendimentos imobiliários lançados após 2016, ano em que foi aprovada a nova Lei de Zoneamento (SÃO PAULO, Município, 2016), a partir da promulgação da Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016, que indica entre suas diretrizes para o parcelamento, uso e ocupação do solo:

I – a qualificação do adensamento demográfico, intensificação das atividades econômicas, diversificação do uso do solo e qualificação da paisagem ao longo dos eixos de estruturação da transformação urbana;

II – o reconhecimento, consolidação e estruturação das centralidades ao longo das principais vias de conexão do Município e em centros e subcentros regionais (SÃO PAULO, Município, 2016, p. 1-2).

A Avenida Rebouças, caracterizada como uma centralidade linear de conexão do subcentro da Vila Sonia, com a região central de São Paulo e classificada pelo Zoneamento (São Paulo, Município, 2016) como pertencente em seu lado de numeração par como Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana – ZEU, atraiu o interesse imobiliário logo em seguida a promulgação da Lei 16.402/16. Já nas quadras do lado de numeração ímpar da avenida, classificadas como ZCOR-2 e ZER-1, e que pertencem aos bairros da região dos Jardins, não foi identificado nenhum lançamento ou empreendimento em função das restrições impostas pela Lei do Zoneamento (Lei 16.402, São Paulo, Município, 2016).

Foram identificados seis empreendimentos em diferentes fases de desenvolvimento, sendo que: 2 edificações estão com as obras iniciadas; 2 lotes estão fechados com tapumes, mas não iniciaram a construção; 1 empreendimento fez as demolições das construções existentes no lote, e atualmente o terreno vazio funciona como estacionamento pago para automóveis; 1 empreendimento apresenta apenas um outdoor comunicando o lançamento futuro do novo edifício (Quadro 1 e Figs. 04 e 05).

	Shpaisman	SKR Pinheiros	Helbor Wide	White 2880	You, F. Lima	JFL
Av. Rebouças	2100	2150	2636	2880	3026	3084
Projeto de Arquitetura		SPBR Arquitetos	Marchi Arquitetura	Aflalo e Gasperini	Könisberger Vannucchi	Aflalo e Gasperini
Á. Terr. [m2]	3.014,66	3.493,88	4.685,38	3.072,00	1.605,41	1.886,20
nº pavimentos		26	31	32	24	29
Usos		Residencial	Resid. e com.	Resid. e com.	Resid. e com	Resid. e com
Fase do empreend.	Em projeto	Início da construção	Início da construção	Demolições concluídas.	Demolições concluídas.	Demolições concluídas.

Quadro 1: Empreendimentos lançados e previstos para a Avenida Rebouças, no trecho entre a Avenida Brasil e Avenida Brigadeiro Faria Lima. Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.



Fig. 04 Em vermelho, os imóveis demolidos para implantação dos novos empreendimentos. Fonte: Elaborado a partir de Geosampa, 2019.

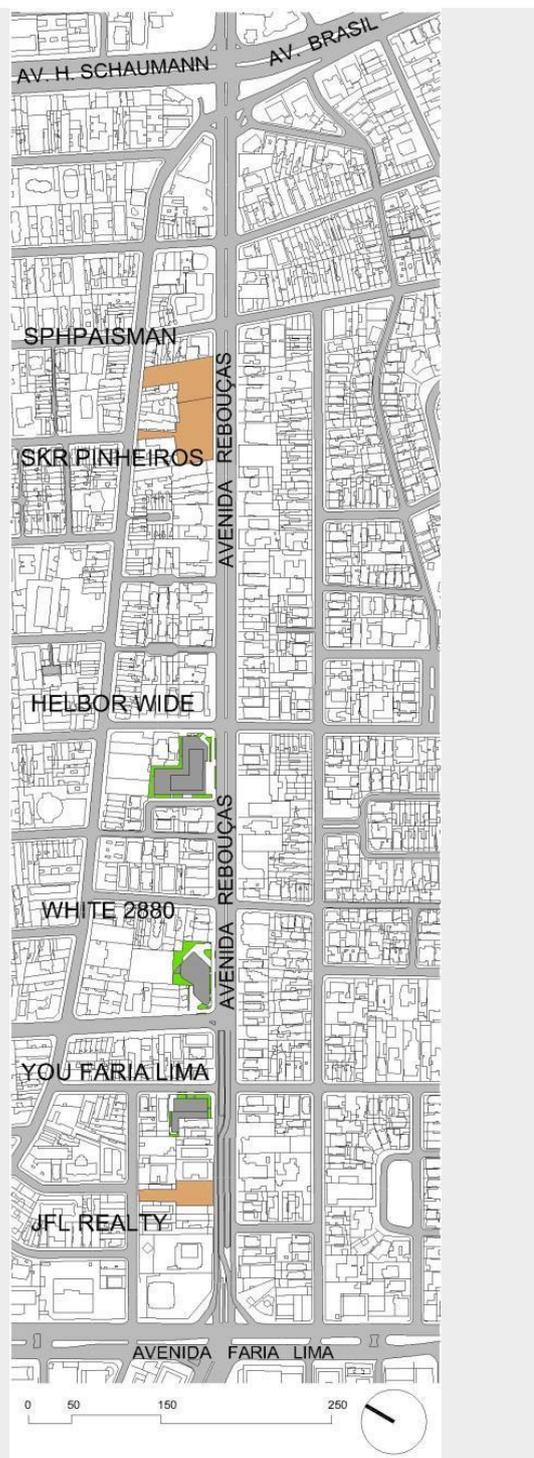


Fig. 05 Localização dos terrenos e dos novos empreendimentos da Avenida Rebouças. Fonte: Elaborado a partir de Geosampa, 2019.

O empreendimento da Incorporadora Shpaisman ocupará a junção de 6 lotes, sendo 4 voltados para a Avenida Rebouças e 2 lotes com frente para a Rua dos Pinheiros. As edificações ainda não foram demolidas, e entre elas é possível identificar um sobrado antigo com características da arquitetura eclética. Ainda não foram disponibilizadas informações sobre o novo edifício, apenas é possível encontrar um *outdoor* que indica a localização do novo empreendimento (Fig. 06).



Fig. 06 À esquerda as três construções que serão demolidas. : Tapumes na envoltória do terreno. À direita: Perspectiva do projeto do SKR Pinheiros. Fontes: Google, 2019 e Acervo do autor, 2019.

O empreendimento SKR Pinheiros será implantado em um terreno formado pelo remembramento de quatro lotes de miolo de quadra, com frente para a Avenida Rebouças e para a Rua dos Pinheiros. Ainda não foram disponibilizados dados sobre as quantidades de apartamentos e os usos propostos para o pavimento térreo. O projeto arquitetônico é do escritório SPBR Arquitetos e o projeto de paisagismo de Rodrigo Oliveira (Fig. 7). A partir dos desenhos em perspectivas já divulgados do projeto é possível verificar que se trata de uma torre única com 26 pavimentos para apartamentos residenciais (Skyscrapercity, SKR Pinheiros, 2019).



Fig.07 Acima: Residências demolidas. Abaixo: Tapumes na envoltória do terreno. À direita: Perspectiva do projeto do SKR Pinheiros. Fontes: Street View, GOOGLE, 2018; acervo do autor; Skyscrapercity, SKR Pinheiros, 2019.

O Helbor Wide está sendo construído em área resultante do remembramento de 7 lotes, o que gerou um terreno com frente para três vias: Avenida Rebouças, Rua Capitão Antônio Rosas e Rua Dante Carraro. Entre as edificações demolidas haviam residências de variados estilos e construídas na primeira metade do século XX.

O projeto é composto por uma torre única de múltiplo uso: residencial, hotel (Hilton Garden Inn), comercial e entretenimento, com 4 salas de cinema. Os apartamentos residenciais são dos tipos estúdio, 1 e 2 dormitórios, com área construída entre 29 e 69 metros quadrados (HELBOR WIDE, 2019). O projeto propõe uma galeria comercial com acessos que conectam as três vias limdeiras ao terreno que terão as calçadas ampliadas e servirão de acesso às salas de cinema do pavimento térreo e superior (Fig. 09).



Fig. 08 Acima: Residências demolidas. Abaixo: Canteiro de obras do empreendimento Helbor Wide. À direita: Perspectiva do projeto do empreendimento Helbor Wide. Fontes: Street View, Google, 2010; acervo do autor; Skyscrapercity, Helbor Wide, 2019.

O White 2880 será construído na Avenida Rebouças, esquina com a Rua Pedroso de Moraes, em um terreno de 3.072 metros quadrados, resultado da incorporação de 6 lotes. O projeto propõe uma torre única de 32 pavimentos de uso misto, compreendendo um pavimento comercial, um pavimento de uso comum, 5 pavimentos de salas corporativas e 25 pavimentos de unidades residenciais de tipologias variadas de um a três dormitórios, com áreas entre 38 a 190 metros quadrados.

O programa das áreas comuns propõe brinquedoteca, academia de ginástica, piscinas, salão de festas e bicicletário (WHITE 2880). O projeto do pavimento térreo prevê a oferta de quatro espaços para lojas com os acessos e vitrines voltados para a Avenida Rebouças. A implantação do complexo propõe também a ampliação de ambas as calçadas, voltadas para a Rua Pedroso de Moraes e para a Avenida Rebouças (Fig. 09).



Fig. 09 Acima: Residências demolidas. Abaixo: Canteiro de obras do empreendimento Helbor Wide. À direita: Perspectiva do projeto do empreendimento Helbor Wide. Fontes: Street View, Google, 2010; acervo do autor; Skyscrapercity, Helbor Wide, 2019.

O projeto da JFL Realty está sendo desenvolvido pelo escritório de arquitetura Aflalo e Gasperini, para dois lotes remembrados, conformando um terreno de miolo de quadro com frente para a Avenida Rebouças e para a Rua Henrique Monteiro. Trata-se de uma torre única de 29 pavimentos com uso misto sendo: 4 subsolos, pavimento térreo com área para comércio, 4 pavimentos de espaços para escritórios e 20 pavimentos para unidades residenciais. Por enquanto foi divulgada uma perspectiva do edifício (Fig. 10).



Fig. 10 Acima: Residências demolidas. Abaixo: Canteiro de obras do empreendimento Helbor Wide. À direita: Perspectiva do projeto do empreendimento Helbor Wide. Fontes: Street View, Google, 2010; acervo do autor; Skyscrapercity, Helbor Wide, 2019.

Os resultados do levantamento demonstram que os empreendedores imobiliários responderam prontamente às novas possibilidades e diretrizes da legislação urbana que permitem e incentivam o adensamento construtivo e demográfico ao longo dos eixos de estruturação da transformação urbana. Mas os resultados também demonstram que a inserção de um novo conjunto de volumes urbanos em uma área caracteristicamente horizontalizada rompe com a unidade urbana preexistente gerando um processo de desorganização da paisagem urbana, como já alertado por Cullen (2010).

A Figura 11 mostra o perfil da paisagem da Avenida Rebouças antes de 2016, e a Figura 12 demonstra o perfil da paisagem após a inserção dos novos volumes urbanos que estão sendo implantados na região. As 5 edificações verticalizadas preexistentes são exceções justificadas pela possibilidade da legislação anterior que permitia verticalizar as construções com acesso pelas ruas transversais. Os dois primeiros edifícios à esquerda são de salas comerciais com acesso pela Avenida Faria Lima; o edifício seguinte é um residencial com acesso pela Avenida Pedroso de Moraes; o terceiro edifício é de serviços com acesso pela Rua Capitão Antônio Rosas; e o último edifício à direita é um residencial de apenas 6 pavimentos com acesso pela Rua Joaquim Antunes.

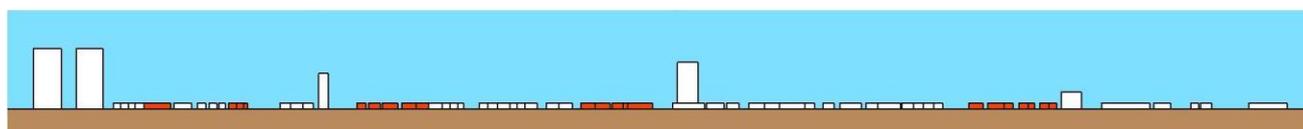


Fig. 11 Perfil da paisagem da Avenida Rebouças, com vista para o lado de numeração par, no trecho entre a Av. Faria Lima e Av. Henrique Schawman. Em vermelho as edificações demolidas ou em processo de demolição. Fonte: Elaborado pela autora.

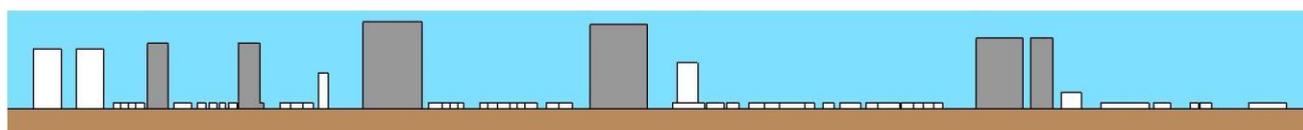


Fig. 12 Perfil da paisagem da Avenida Rebouças, com vista para o lado de numeração par, no trecho entre a Av. Faria Lima e Av. Henrique Schawman. Em cinza os novos edifícios que estão em projeto ou estão em construção atualmente. Fonte: Elaborado pela autora.

Assim, o adensamento construtivo e demográfico que está sendo promovido na região não tem considerado a questão da qualificação da paisagem ao longo do eixo da Avenida Rebouças, como preconizado pela Lei de Zoneamento (Lei 16.402, São Paulo, Município, 2016).

Uma alternativa que poderia ter sido adotada para garantir a unidade urbana vinculada à manutenção do perfil da paisagem seria classificar como Zona Corredor 2 (ZCOR-2) os dois lados da Avenida Rebouças e não apenas o lado de numeração ímpar (Fig. 1). Portanto, as quadras de numeração par também seriam subdivididas: em ZCOR-2 na face voltada para a Avenida Rebouças e ZEU - Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana – nas faces voltadas para as demais ruas que adentram o bairro de Pinheiros.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Lei 16.402/16, denominada Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo que dispõe sobre o Zoneamento (São Paulo, Município, 2016) contou com um processo participativo em sua etapa de revisão com a intenção de dialogar com a população e atender as necessidades específicas dos diferentes setores da cidade.

Mas, mesmo com a incorporação do processo participativo é possível observar que a premissa da mobilidade urbana se sobrepôs a outras questões relevantes para as definições das novas regras e restrições urbanísticas, entre elas, a composição da paisagem urbana. No caso específico da Avenida Rebouças a Lei do Zoneamento determina diferentes regras de ocupação e restrições de gabarito para cada lado da avenida, o que implicará em assimetrias que poderiam ter sido evitadas e melhor resolvidas se fossem realizados estudos de composição da paisagem urbana.

A questão abordada no estudo de caso pode ser extrapolada para outros setores do município, principalmente onde a diferenciação dos tipos de zonas de uso permitidos acontece em um eixo de estruturação da transformação urbana. Portanto a questão torna-se abrangente e as soluções poderiam ser resolvidas previamente, se no momento da definição da classificação dos diferentes tipos de zonas e de restrições urbanísticas, fossem realizados estudos de leitura e análise da paisagem urbana.

4. BIBLIOGRAFIA

CALTHORPE, P. (1993). *The next american metropolis: ecology, community and the american dream*. Nova York: Princeton Architectural Press.

CULLEN, G. (2010). *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70.

MACEDO, S. S. (2012). *Paisagismo Brasileiro na Virada do Século: 1990-2010*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Campinas: Editora da Unicamp.

QUINTELLA, S.; FARIAS, A. (2018). Nova Rebouças: Após anos de degradação, a avenida ganhará um “banho de loja” com a chegada de mais de 2000 apartamentos e salas comerciais nos próximos meses. *Veja São Paulo*, São Paulo, 31 out 2018.

ROGERS, R.; GUMUCHDJIAN, P. (1997). *Cidades para um pequeno planeta*. Barcelona: Gustavo Gili.

ROSÁRIO, M. (2017). Era uma vez uma avenida: com construções vazias e pichadas a Rebouças enfrenta crise comercial e imobiliária. *Veja São Paulo*, São Paulo, 18 out 2017.

SÃO PAULO (Estado). (1986). Resolução SC 02/86, de 23 de janeiro de 1986. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT.

SÃO PAULO (Município). (1991). Resolução nº 05/91, de 05 de abril de 1991. Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da cidade de São Paulo, CONPRESP. São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento do Patrimônio Histórico.

SÃO PAULO (Município). (2004). Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, que estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo.

SÃO PAULO (Município). (2014). Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, Texto da Lei ilustrado. São Paulo: PMSP.

SÃO PAULO (Município). (2016). Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016. Lei do Zoneamento que disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo do Município de São Paulo. São Paulo: PMSP.

TOLEDO, B. L. (1987). Apresentação in: MACEDO, S. S. (2012). *Higienópolis e arredores: processo de mutação de paisagem urbana*. 2. ed. São Paulo: EDUSP.

3.1. Fontes eletrônicas

ACRÓPOLE (1942). *Revista Acrópole*, n.44-45-46-49. Disponível em: <http://www.acropole.fau.usp.br/>. (Consulta: 15/01/2020).

GEOSAMPA (2019). Mapa Digital do Município de São Paulo. Disponível em: geosampa.prefeitura.gov.br. (Consulta: 16/12/2019).

GOOGLE (2019). Street View, plataforma do Google Maps. Disponível em: www.google.maps. (Consulta: 17/12/2019).

HELBOR WIDE. (2019). Portal JMMarques. Disponível em: <http://www.jmmarques.com.br/pagina/empreendimento/wide-sao-paulo=696>. (Consulta: 14/12/2019).

SÃO PAULO (Município). (2019). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU. Secretaria de Coordenadoria de Planejamento Urbano - PLANURBE. Plano Diretor Estratégico: 5 anos da Lei nº 16.050/2014, set. 2019. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/Balan%C3%A7o-de-5-anos-do-PDE-20190911-2.pdf> (Consulta: 18/01/2020).

SKYSCRAPERCITY. (2019). SKR Pinheiros. Disponível em: www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=2074245. (Consulta: 13/12/2019).

YOU Faria Lima. (2019) In: You Inc e Tibério, 2019. Disponível em: <https://www.youinc.com.br/empreendimento/you-faria-lima-venda-apartamento-studio-1-2-dormitorios-pinheiros-av-reboucas-sao-paulo-sp/>. (Consulta: 12/12/2019).

WHITE 2880.(2019). Empreendimento White 2880. Disponível em: https://white2880.com.br/?utm_source=google&utm_medium=cpc&gclid=EAlaIQobChMIjpu82pX44gIWEIORCh3duwFtEAAYASAAEgJO4PD_BwE#contato. (Consulta: 14/12/2019).