

IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO URBANÍSTICO PARQUE DOM PEDRO II

Elaborado por: Núcleo de Apoio Técnico à Gestão/SIURB/PMSP

SUMÁRIO

1– Introdução

1.1 Contexto histórico

1.2. Problemas existentes

1.3. Histórico do Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II na Prefeitura de São Paulo

2 – Regulamentação e Legislação Urbanística do Parque Dom Pedro II

2.1. PIU Setor Central

2.2. Plano Diretor Estratégico de 2014

2.3 Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo

3 – Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II

3.1. Justificativa

3.2 Descrição do Plano

4 – Potencialidades

5 – Referências

1. Introdução

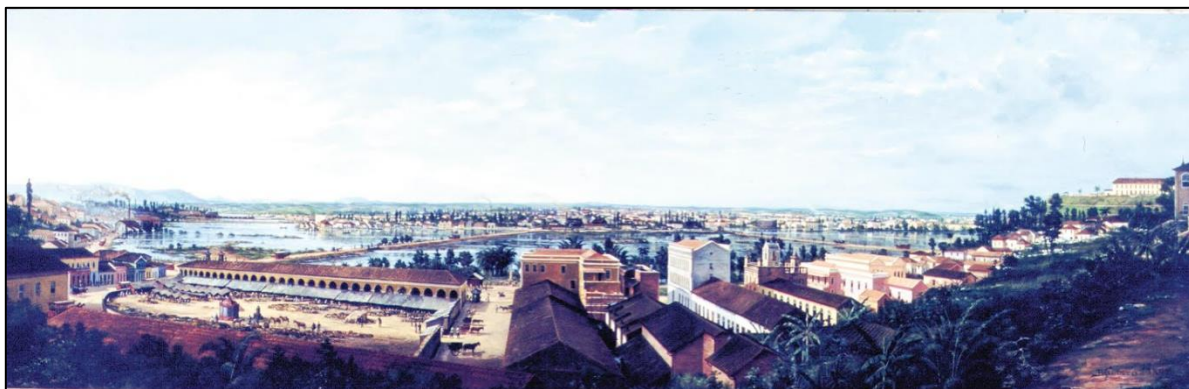
O Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II foi elaborado a partir de análise urbanística que buscou abranger as suas características geográficas, a transformação urbana, seus atributos físicos e funcionais, o processo de urbanização da cidade e, em particular, as inúmeras obras viárias incorporadas ao longo de sua evolução histórica. O principal objetivo do projeto, portanto, é restituir ao Parque e à sua vizinhança, todas as suas propriedades urbanísticas e paisagísticas, tornando possível a qualificação do espaço público e o fortalecimento de políticas públicas presentes na região.

O presente relatório está dividido em quatro seções (além das Referências), a começar por esta Introdução, na qual será apresentado o contexto histórico da região em que se insere o Parque Dom Pedro II, o apontamento dos problemas existentes e um remonte histórico do Plano Urbanístico na Prefeitura de São Paulo desde a sua criação, em 2011; na seção seguinte, será apresentado a Regulamentação e Legislação Urbanística que incidem normativamente na região do Parque; a terceira seção tratará da justificativa para implementação do Plano e posterior descrição técnica; e, por último, uma descrição das Potencialidades político-sociais e econômicas com a implementação do referido Plano.

1.1. Contexto histórico

O Parque Dom Pedro II está situado nas margens do Rio Tamanduateí, sobre as áreas que antes caracterizavam a Várzea do Carmo, local que, juntamente com a Colina Histórica, foi palco da formação e desenvolvimento social e econômico da cidade de São Paulo. Esta seção tem o objetivo de abordar as condições originais da região (Figura 1), e apresentar o panorama histórico de ocupação e transformação urbana, principalmente a partir dos anos 1950 com a consolidação da Região Metropolitana de São Paulo.

Figura 1 - Inundação da Várzea do Carmo (1892)



CALIXTO, Benedito. [Inundação da Várzea do Carmo]. 1892. Pintura a óleo sobre tela, 125 x 400 cm. Museu Paulista Da USP.

Atualmente, a drenagem é uma das questões mais problemáticas e marcantes do Parque e seu entorno. Por natureza, as várzeas são locais que possuem condição híbrida e se moldam de acordo com as circunstâncias climáticas (Figura 2). A situação de cheia de rios e lagoas em países tropicais é especialmente crítica, pois propicia a proliferação de mosquitos e, conseqüentemente, doenças. Esta condição ambiental é um dos fatores que levou à histórica ocupação paulistana de classes mais ricas nas áreas altas, onde estão localizados importantes edifícios como o Pateo do Colégio (Figura 3), e mais pobres nas baixas, onde se estabeleceram o Mercado e o Porto da cidade, permitindo a navegação ao interior do Estado e do país.

Figura 2 – Alagamento na Várzea do Carmo



BECHERINI, Aurélio. 1918. Acervo da Casa da Imagem (Prefeitura de São Paulo).

Figura 3 - Várzea do Carmo (1862)



DE AZEVEDO, Militão Augusto. [Várzea do Carmo]. 1862. Acervo Instituto Moreira Salles.

Somou-se à condição natural a deposição de lixo no local, tornando necessário o desenvolvimento de planos de canalização, retificação do rio, além de obras de escavação e aterro para organizar a várzea e atenuar os problemas de insalubridade. Sobre as áreas aterradas, foram dispostos os jardins, lagos e praças de lazer, todos projetados pelo urbanista francês Francisque Couchet (Figura 4). Adicionalmente, alamedas com desenho orgânico criavam áreas onde estavam previstos espaços de recreação, com o antigo brejo se transformando numa das áreas mais atrativas e glamorosas da cidade.

O projeto urbanístico implementado à época oportunizou a inauguração oficial do Parque, em 1922, e possibilitou a transformação integral da paisagem urbana, com ampla vista da cidade de onde sobressaíam o Palácio do Governo e as igrejas de São Bento, Santa Ifigênia e do Carmo. Assim, o Parque Dom Pedro II passou de local a ser evitado para local a ser frequentado (Figura 5).

Figura 4 – Ilha dos Amores - Parque Dom Pedro II (1901)



GAENSLY, Guilherme. [Ilha dos amores - Parque Dom Pedro II]. 1901. Acervo Fundação Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento.

Figura 5 - Parque Dom Pedro II (Década de 1920)



Ilha dos amores - Parque Dom Pedro II. Década de 1920. Acervo do Museu da Imigração.

A consolidação da Região Metropolitana no final dos 1960, porém, resultou na perda do elo entre a cidade e o Parque Dom Pedro II, este último com efetiva função de parque. Adicionalmente, a construção de obras sob a ótica do urbanismo rodoviarista passou a privilegiar o deslocamento dos carros em detrimento de outras formas de mobilidade no espaço urbano. A Avenida do Estado e os cinco viadutos que dividiram o Parque deram origem a espaços residuais, marcados pela retração das áreas verdes que antes constituíam a várzea (Figura 6).

Figura 6 – Vista aérea do Parque Dom Pedro II em 1972, depois da construção dos viadutos.



Vista aérea do Parque Dom Pedro II. 1972. Agência Estado.

Eixos de transporte público também passaram a ocupar as áreas do Parque, primeiro com a construção do terminal de ônibus nos anos 1960 e em seguida com a inauguração da estação Pedro II do metrô, em 1980. A incorporação de novas obras associadas ao transporte e à mobilidade urbana foi constante, a exemplo da modernização do terminal de ônibus em 1997 e da construção do Expresso Tiradentes (1997-2007).

Benedito Lima de Toledo afirma que há “três parques em um século” no Parque Dom Pedro II: o brejo da várzea, o parque projetado e o espaço residual das avenidas. Procura-se, aqui, desenvolver o quarto projeto para um novo século, refletindo a dinamicidade da cidade e devolvendo ao parque um espaço público de qualidade, com novas vocações urbanas, de lazer, descanso, locomobilidade, permanência e ocupação.

1.2. Desafios existentes

Um passo importante para a implementação de projetos e iniciativas que modifiquem e qualifiquem a cidade é o reconhecimento das deficiências existentes. O Parque Dom Pedro II e seu entorno foram vigorosamente impactados pelo processo de urbanização desenfreada, acarretando na progressão de problemas estruturais como alagamentos, dificuldade de mobilidade, falta de segurança e limitada conexão entre os edifícios históricos presentes no território. Esta seção apresenta, portanto, um diagnóstico da atual situação do local e os principais desafios que devem ser enfrentados.

De início, a introdução permanente de ocupações reduziu significativamente os espaços permeáveis que ainda existiam na várzea do rio e a concentração de linhas de transporte sobre seu leito agravou a drenagem do território, ocasionando um panorama urbano caótico, especialmente quando há alagamentos (Figura 7 e Figura 8).

Figura 7 – Alagamento da Rua 25 de Março



BLASHKAUER, Dani. 16 de janeiro de 2020. Folha de São Paulo (leitor).

Figura 8 – Alagamento da Rua 25 de Março



MOREIRA, Willian. 26 de fevereiro de 2016. Agência Futura Press.

Ademais, a própria malha de transporte público local foi projetada de maneira ineficiente e fragmentada, a exemplo da ineficiente interligação entre o terminal de ônibus e a estação Pedro II do metrô e as longas passarelas do Expresso Tiradentes, que não cumprem o objetivo de reduzir o tempo de viagem dos passageiros. A este fator, acrescenta-se a dificuldade de transposição do Rio Tamanduateí, que não possui pontes urbanas. Há, portanto, grandes falhas quanto à intermodalidade da região, ou seja, a mudança de um modal de transporte para outro.

Os viadutos e alças rodoviárias também não foram projetados para os pedestres (Figura 9). Sendo estes os elementos centrais de ligação de uma margem a outra, a travessia se torna extremamente perigosa, principalmente do ponto de vista da segurança urbana dos cidadãos e moradores da região.

Figura 9 – Vista da travessia de pedestres no Viaduto 25 de Março



FERNANDES, Pedro Martin. [Vista da travessia de pedestres no Viaduto 25 de Março]. 2022. Foto do autor.

Por fim, o Parque Dom Pedro II possui, em sua propriedade e em seus arredores, diversas edificações históricas de grande potencial turístico, como o Mercado Municipal de São Paulo (“Mercadão”) e o Museu Catavento, para além de ruas como a do Gasômetro e 25 de Março. Entretanto, o rio e os viadutos, como estão dispostos hoje, atuam como barreiras e não contribuem com a integração entre as margens (Figura 10). O Parque, que poderia ser um meio de transição agradável e permanência segura, acaba por se tornar um espaço público instável e de insegurança.

Figura 10 – Vista do armazém existente embaixo do Viaduto Diário Popular



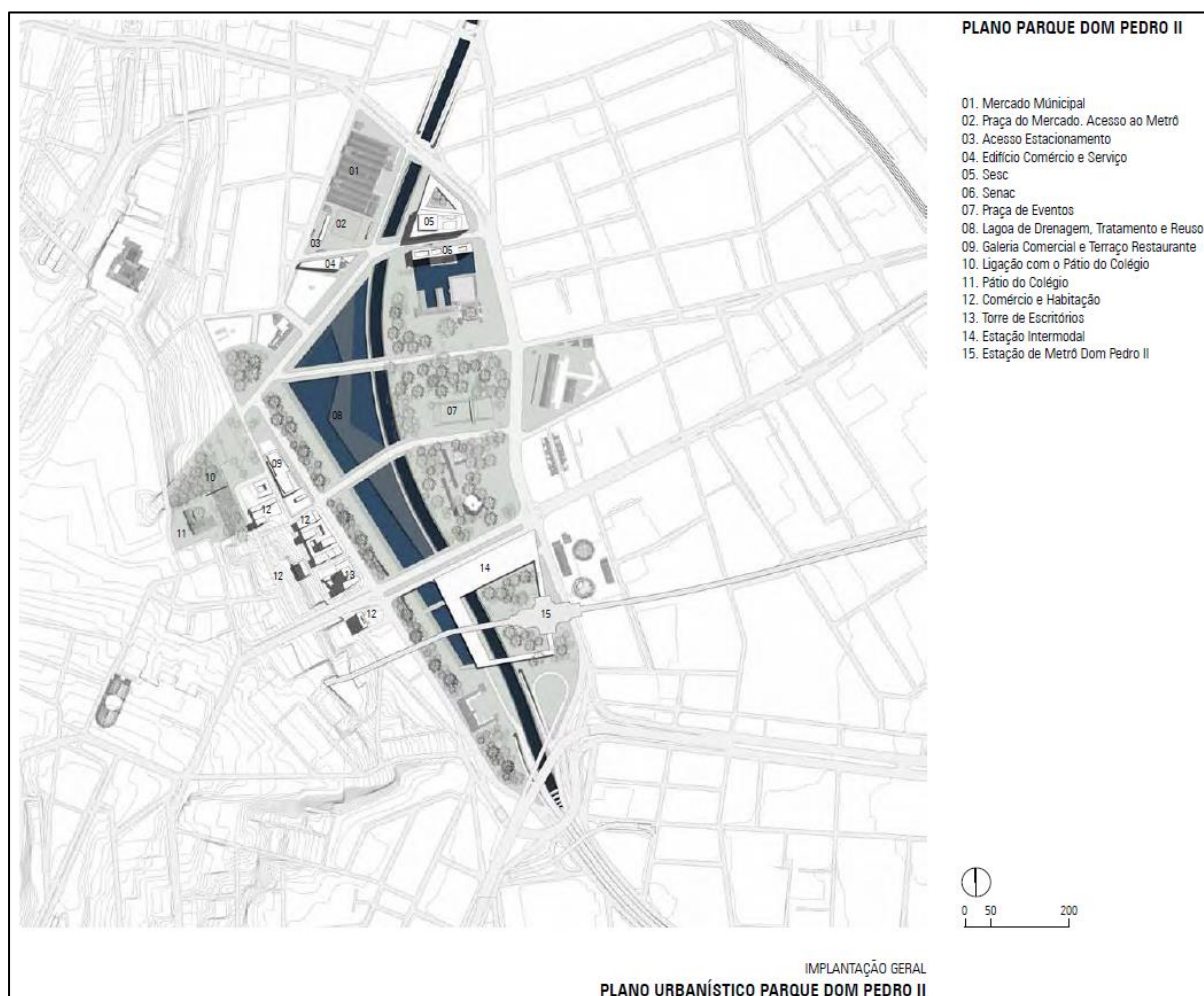
FERNANDES, Pedro Martin. [Vista do armazém existente embaixo do Viaduto Diário Popular]. 2022. Foto do autor.

1.3 Histórico do Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II na Prefeitura de São Paulo

O Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II foi inicialmente desenvolvido durante a gestão do ex-Prefeito Gilberto Kassab (2011) em uma parceria entre: a Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da SP Urbanismo e da antiga Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), atual Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL); a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), por meio da Fundação Para a Pesquisa em Arquitetura e Ambiente (FUPAM); e os escritórios de arquitetura UNA Arquitetos e H+F arquitetos + Metrópole arquitetos. Motivado principalmente pelo rápido crescimento populacional da região, o Plano Urbanístico propõe uma nova caracterização para a intermediação entre o Centro e a Zona Leste e considera as suas potencialidades físicas e funcionais e o alto grau de desestruturação urbana provocado, nesta área, durante o processo de urbanização da cidade de São Paulo

(Figura 11). Desde então, houve projetos de desenvolvimento urbano e, atualmente, está em construção o SESC Parque Dom Pedro (o projeto será detalhado no capítulo 3), iniciado em setembro de 2021 e com previsão de conclusão até março de 2025.

Figura 11 - Implantação do Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II (2011)



Fonte: MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora. Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. São Paulo: FAUUSP/FUPAM, 2011.

2. Regulamentação e Legislação Urbanística do Parque Dom Pedro II

O Plano apresenta uma visão de médio e longo prazo tendo em vista propostas de intervenção para a área objeto de plano e projeto. Nesse sentido, relaciona as diferentes ações

setoriais com foco na região, combinando as regulamentações que incidem sobre a área e suas consequências físico-urbanísticas.

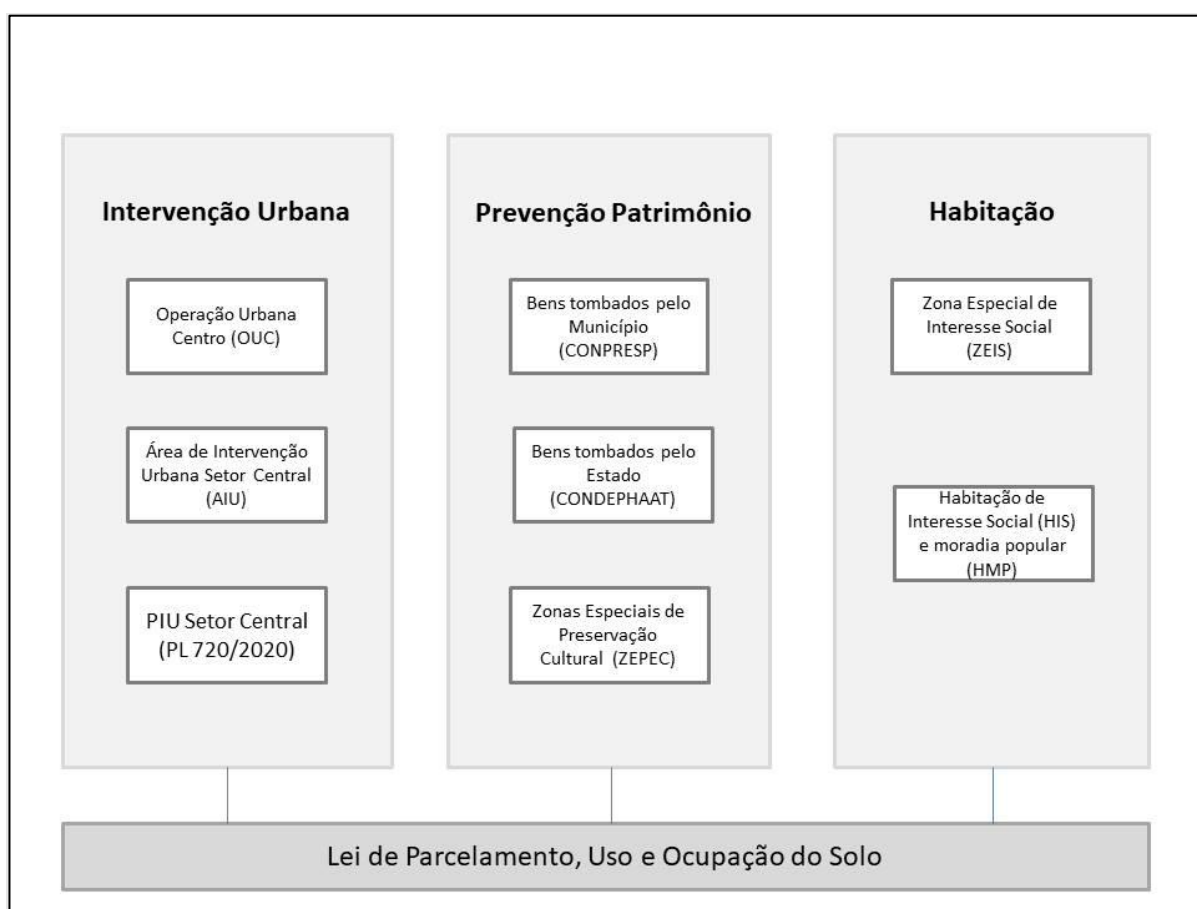
Do ponto de vista de seus condicionantes legais, a área objeto de intervenção (região central) se caracteriza pelo excesso de regulação. As leis vigentes de ordenamento territorial – Plano Diretor Estratégico (PDE), Planos de Ação das Subprefeituras e Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) – se apropriaram de todo o ferramental disponibilizado pelo Estatuto da Cidade e o superaram com uma profusão de instrumentos e regulamentações das quais a região central da cidade se incide. Entende-se, contudo, que o prejuízo trazido por essa regulamentação não se deve aos instrumentos e regras em si (sua intenção e conteúdo), mas à falta de articulação e coordenação entre eles por parte do Poder Público. Neste sentido, é importante que a análise dos condicionantes legais do Parque Dom Pedro II acompanhe o caráter propositivo que este Plano Urbanístico assume.

Ao definir uma combinação adequada para os instrumentos e normas incidentes sobre a área, pretende-se estabelecer um vínculo consistente entre as propostas desenvolvidas e os meios para sua consecução. Cabe destacar que vários dos instrumentos propostos no PDE e nos Planos de Ação das Subprefeituras concernentes à área ainda não estão regulamentados. Esse fator pode ser considerado um obstáculo ao estabelecimento desse vínculo entre concepção e implementação, além de também constituir uma oportunidade para que a regulamentação se faça no sentido proposto por este Plano. Dessa forma, o Plano não apenas se adapta a regras pré-definidas, mas também fornece subsídios para que definições pendentes sejam delineadas.

Instrumentalmente, a regulamentação incidente sobre a área (Plano Diretor Estratégico 2014 e Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e Planos das Subprefeituras Sé e Mooca) foi dividida em três categorias, tomando como critério seu propósito ou sua intencionalidade, conforme Quadro 1 apresentado abaixo. A primeira categoria identificada refere-se a instrumentos para a intervenção urbana. Neste grupo foram colocados instrumentos como Área de Intervenção Urbana (AIU), Projeto de Intervenção Urbanística (PIU) e a Operação Urbana Centro (OUC) que está sendo substituída pela AIU Setor Central no PL 712/2020. A segunda categoria refere-se às normativas sobre preservação do patrimônio histórico. Nesse, estão classificados o zoneamento especial de preservação

cultural e o tombamento de monumentos, imóveis ou conjunto de imóveis em nível municipal e estadual. E, finalmente, a terceira categoria refere-se às iniciativas de fomento habitacional, com destaque para as Zonas Especiais de Interesse Social – denominadas ZEIS 3. O Quadro 1, abaixo, expõe essa divisão instrumental e relaciona os principais dispositivos concernentes a cada uma delas.

Quadro 1 - Legislação Urbanística incidente na área do Plano



Fonte: MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora. Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. São Paulo: FAUUSP/FUPAM, 2011. Versão atualizada em fevereiro de 2022.

2.1. PIU Setor Central

A região do Parque Dom Pedro II está adentrada no limite territorial do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Setor Central. Este PIU está inserido em um perímetro de 2.089 hectares, dividido em dois setores: Setor Metropolitano, que abrange total ou parcialmente os

distritos do Brás, Belém, Pari, Bom Retiro e Santa Cecília, e Setor Centro Histórico (distritos da República e Sé). Com o intuito de atrair novos moradores para a região, o incentivo à habitação é um dos grandes objetivos do projeto. Em novembro de 2020, a Prefeitura de São Paulo enviou à Câmara Municipal o Projeto de Lei do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Setor Central (PL 712 de 2020). Em 12 de julho de 2021, a Câmara Municipal aprovou o texto em primeiro turno.

As intervenções consideram, sobretudo, a necessidade de integração e qualificação do território, buscando dar suporte ao pretendido adensamento populacional e construtivo, à diversificação de atividades e ao fortalecimento da economia. As ações contemplam diferentes eixos, porém interligados, como Qualificação do Habitat, da Mobilidade e do Meio Ambiente, além da preservação do patrimônio histórico. A destinação dos valores arrecadados deverá garantir, de seu total, ao menos 40% para o atendimento habitacional de baixa renda, 20% para melhorias na rede de equipamentos públicos e 5% para preservação do patrimônio histórico, ambiental e cultural. A arrecadação estimada com Outorga Onerosa, em 20 anos, é de R\$ 944 milhões¹.

Outra novidade apresentada pelo referido PL é a revogação da Operação Urbana Centro, estabelecida em 1997, que será substituída por um novo instrumento chamado Área de Intervenção Urbana Setor Central (AIU). A AIU-SCE está sendo proposta em substituição à Operação Urbana Centro, para atualizar a regulamentação urbanística da região central de São Paulo, de forma a compatibilizá-la com o PDE, aprovado em 2014, e com a Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, aprovada em 2016.

2.2 Plano Diretor Estratégico de 2014

Assim como as diretrizes do Plano Diretor Estratégico (PDE) de 2002, legislação vigente quando este Plano Urbanístico foi elaborado, o atual PDE de 2014 (Lei Municipal N° 16.050/2014) prevê a delimitação das ZEIS – Zona Especial de Interesse Social que são parcelas do território destinadas à moradia adequada com foco na população de baixa renda, por meio de intervenções urbanísticas, recuperação ambiental e regularização fundiária de

¹ Estimativa fornecida pela empresa SP Urbanismo em novembro de 2021.

assentamentos precários e irregulares, bem como à provisão de novas Habitações de Interesse Social – HIS e Habitações de Mercado Popular – HMP compostas por equipamentos sociais, infraestruturas, áreas verdes, comércios e serviços locais. A região do Parque Dom Pedro II compreende, em grande parte do seu entorno imediato, a ZEIS 3 que incide a construção de habitações de interesse social (HIS).

As ações adotadas pelo Município para a requalificação do Centro seguem as diretrizes do Plano Diretor, amplamente debatido em 2014, responsável pelo planejamento urbano da cidade até 2029. Trata-se de parte integrante de um sistema de renovação dos espaços voltados para pedestres, em conjunto com outras ações em andamento – além do PIU Setor Central.

2.3 Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo

Sancionada no dia 23 de março de 2016, a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) nº 16.402 normatiza a ação pública e privada sobre as formas de uso do solo da cidade. Todo o perímetro do Plano está envolto pela Zona de Centralidade (ZC), que visa a articulação de moradia, comércio e empregos para obtenção do reequilíbrio das diferentes funções urbanas na cidade.

Essa ZC compreende áreas em que há grande incentivo à adoção de fachada ativa nos edifícios, garantindo um perímetro comercial com maior segurança e movimentação na área envoltória do Parque, conforme o artigo 62:

“[...] Art. 62. São consideradas áreas não computáveis:

VII - as áreas construídas no nível da rua com fachada ativa mínima de 25% (vinte e cinco por cento) em cada uma das testadas e de no mínimo 3m (três metros) de extensão, destinadas a usos classificados na categoria não residencial que sejam permitidos nas respectivas zonas, até o limite de:

a) 50% (cinquenta por cento) da área do lote nas ZEU, ZEUa, ZEUP, ZEUPa, ZEM, ZEMP, ZC e ZCa; [...].”

Além disso, há obrigatoriedade de alargamento de calçada para lotes maiores que 2.500 m², fator que incentiva a caminhabilidade no entorno imediato, como consta no artigo 67:

“[...] Art. 67. Em ZEU, ZEUA, ZEUP, ZEUPa, ZEM, ZEMP, ZC, ZCa, ZM e ZEIS, os passeios públicos deverão ter a largura mínima de 5m (cinco metros), observado que: II - nas ZC e ZCa, o alargamento do passeio público será obrigatório para lotes maiores que 2.500m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) e facultativo para os menores. [...]”

Portanto, a Lei oferece diretrizes urbanísticas claras para qualificação paisagística e urbana dos espaços públicos. Este instrumento permite o desenvolvimento urbano na escala humana da cidade que vai além dos próprios limites do Parque, mas integra a qualidade desejada no tecido urbano local.

2.4. Programa Municipal Requalifica Centro – Lei Retrofit

A Lei Municipal n° 17.577 de 21 de julho de 2021, também conhecida como Lei do *Retrofit*, tem como principal objetivo ampliar o Programa Municipal Requalifica Centro para revitalizar prédios antigos na região central da cidade e transformá-los em edifícios para habitação. O Programa Requalifica Centro estabelece incentivos fiscais e regime específico para requalificação/*retrofit* de edificações situadas na Área Central e, no momento, está sendo elaborada a regulamentação da lei aprovada. Segundo a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, há, aproximadamente, 03 (três) mil imóveis passíveis de requalificação na região.

Por meio de diversos incentivos previstos na legislação, a Prefeitura pretende aumentar os investimentos no centro de São Paulo, melhorando edificações já deterioradas e reduzindo edifícios sem função social da propriedade (previsto no PDE de 2014) ou com qualquer incentivo para uso, de modo a aumentar a oferta de moradia ou permitir o uso comercial, arrojando com as vantagens que a região Central possui, como mobilidade, infraestrutura já existente e empregos no entorno.

Conforme previsto no artigo 3º da referida Lei, um dos objetivos principais do Programa é realizar a requalificação de edifícios, visando torná-los mais adequados e modernos, recuperando seus sistemas prediais e operacionais, podendo haver ou não aumento de área construída internamente.

3. Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II

O Plano Urbanístico para o Parque Dom Pedro II apresenta iniciativas que são pioneiras e exclusivas do Município de São Paulo. Situado no centro da cidade, a histórica região nas margens do rio Tamanduateí deve ser uma amostra da melhoria da relação da cidade com suas águas, além de lugar de integração dos sistemas de mobilidade que articulam, principalmente, o Centro à Zona Leste da capital.

3.1 Justificativa

Hoje, o Parque Dom Pedro II possui uma organização paradoxal do ponto de vista da circulação de pedestres. Por um lado, congrega uma enorme massa de pedestres, usuários dos transportes públicos, e, por outro, não lhes oferece nenhuma possibilidade de caminhabilidade contínua e segura. A qualificação dos espaços públicos busca conferir características às áreas livres resultantes do Plano: áreas arborizadas, espaços de contato com a água, passeios, travessias e uma esplanada.

O potencial histórico do local e as atuais condições problemáticas da região são motivos que justificam o desenvolvimento de um projeto que trate dos problemas históricos e atuais. Adicionalmente, há o potencial de articulação com distintas intenções públicas e planos em desenvolvimento.

Ademais, defende-se que um plano dessa magnitude esteja também ancorado nos Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU). Destacam-se a *Água potável e saneamento* (ODS 6) e *Cidades e comunidades sustentáveis* (ODS 11). Uma cidade reconhecidamente problemática na relação histórica com

suas águas pode utilizá-la para transformação urbana e desenvolvimento de políticas sustentáveis, que vão além da visão setorial do saneamento.

A proposta deste Plano Urbanístico procurou recuperar o patrimônio paisagístico e arquitetônico, associando-o ao incremento das atividades comerciais e ao forte adensamento habitacional pretendido. Outra premissa determinante foi a necessidade de articulação dos espaços públicos existentes com os espaços públicos propostos no Plano, por meio de novas conexões de pedestres. O conjunto pretende conciliar a vitalidade diurna existente na área com novos programas relacionados à habitação de modo a produzir um espaço urbano permanentemente ativo que possa se beneficiar das condições privilegiadas que a região oferece.

3.2 Descrição do Projeto

Como mencionado anteriormente, o Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II propõe uma nova caracterização para essa região, levando em consideração as suas potencialidades físicas e funcionais, devido ao alto grau de desestruturação urbana provocado nessa área durante o processo de urbanização de São Paulo, motivado principalmente ao rápido crescimento populacional na Zona Leste. As principais modificações realizadas no Parque Dom Pedro II foram relacionadas com a execução de políticas setoriais, principalmente aquelas vinculadas às obras viárias e ao transporte de massas que não consideraram a qualificação urbana do local (Figura 12).

Figura 12 – Foto aérea do Parque Dom Pedro II (2011)



Fonte: MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora. Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. São Paulo: FAUUSP/FUPAM, 2011.

Esse histórico de obras foi responsável, em grande parte, pela complexidade urbana do Parque Dom Pedro II que acabou por isolar os importantes equipamentos públicos existentes na região e transformou o seu entorno em um ambiente pouco atrativo para a população. Por essa razão, o Plano Urbanístico tem o objetivo de potencializar os importantes equipamentos públicos existentes no local como: o Mercado Municipal de São Paulo, o Catavento Espaço Cultural da Ciência (localizado no Palácio das Indústrias), o futuro SESC, além do futuro Museu da História do Estado de São Paulo (localizado na Casa das Retortas).

O Plano também propõe ampliar a requalificação do Parque Dom Pedro II para as regiões vizinhas como: a Colina Histórica, o Mercado Municipal, a Zona Cerealista, o Glicério e o Brás. O incentivo às potencialidades e vocações consolidadas da região, aliado à promoção do adensamento populacional no local (parte do entorno imediato do Parque Dom Pedro II é destinada à ZEIS 3) é parte fundamental do Plano.

O Plano Urbanístico reconhece, portanto, a relevante importância do Parque Dom Pedro II como um ponto focal do transporte de massas e considera o transporte intermodal como um elemento urbano essencial para a qualificação dos espaços urbanos, promovendo uma nova articulação entre o sistema viário, o Terminal Dom Pedro, a estação Pedro II da Linha 3 do Metrô, o Expresso Tiradentes e o BRT Radial Leste². Essa nova organização intermodal dos transportes deve assumir um papel primordial para alcançar as transformações desejadas para todo o Parque Dom Pedro II e os equipamentos que estão inseridos. O objetivo dessas modificações urbanas é proporcionar segurança e continuidade de trajeto aos usuários diários do transporte intermodal e de promover um ambiente confortável aos usuários dos equipamentos públicos.

Apesar das vantagens do ponto de vista de mobilidade e transporte, o Parque Dom Pedro II é um dos extremos do BRT Radial, que está em fase de execução de projetos. Portanto, se faz necessário compreender os impactos dessa implantação e os ajustes necessários para que não se torne mais uma camada de transporte que retire as qualidades urbanas na escala local do Parque.

Para reorganizar o sistema viário da região, o Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II prevê a realização de alguns melhoramentos viários no local. O Quadro 2, abaixo, reúne as sete principais modificações necessárias para a consecução do Plano e seus respectivos objetivos.

Quadro 2 - Proposições de Melhoramentos Urbanísticos

Ação	Objetivo
1. Transformação dos trechos da Avenida do Estado que cruzam o Parque Dom Pedro II em túneis ³ ;	Realizar as conexões transversais do Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II sem perder a fluidez da Av. do Estado e liberar a área da Avenida do Estado em área para o parque e para a lagoa de retenção;

² O Programa de Metas para o quadriênio 2021-2024 da Prefeitura de São Paulo prevê, na meta 45, a entrega do BRT Radial Leste e do BRT Aricanduva, que são projetos posteriores ao Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II. Esses BRTs são os primeiros corredores de ônibus no modelo BRT (Bus Rapid Transit) localizados na Zona Leste da cidade, respectivamente na Radial Leste e na Avenida Aricanduva, promovendo uma conexão mais rápida e direta da Zona Leste com a região central da cidade.

³ A construção dos túneis previstos no Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II de 2011 não é indispensável para a implantação e para o funcionamento do projeto.

2. O alargamento da via Parque Dom Pedro II;	Atender o fluxo de veículos da pista central da Avenida do Estado (sentido São Caetano) que está inserida dentro da área do Parque Dom Pedro II;
3. A demolição da pista central da Avenida do Estado (sentido São Caetano) que está inserida dentro da área do Parque Dom Pedro II;	Ampliar a área destinada ao parque e à lagoa de retenção;
4. A criação de uma nova ponte sobre o rio Tamanduateí;	Conectar os dois lados da Av. Rangel Pestana e para criar uma nova chegada à Região Central de São Paulo para a população da Zona Leste;
5. As demolições do Viaduto Antônio Nakashima, do Viaduto 25 de Março e do Viaduto Diário Popular que atualmente recortam o Parque Dom Pedro II;	Garantir a continuidade do percurso dos pedestres que transitam na região e eliminar espaços residuais para a destinação de dessa área para outros usos como: terminais de ônibus, áreas verdes e áreas para equipamentos públicos;
6. A alteração de lugar do Terminal Parque Dom Pedro II e do Terminal do Expresso Tiradentes, que foram construídos distantes da estação de metrô Pedro II;	Criação do <i>Hub</i> Intermodal Parque Dom Pedro II que concentrará os terminais de ônibus próximos da estação de metrô, contribuindo com a organização do fluxo de pessoas entre os modais de transporte, diminuindo e qualificando os trajetos entre a estação de metrô e os terminais, ao concentrar esses os novos terminais na porção sul do Parque Dom Pedro II;
7. A construção do Terminal do BRT Radial Leste ao lado da estação de metrô Pedro II.	Promover a integração desse novo eixo de mobilidade no hub intermodal Pq. Dom Pedro II.

Elaborado pelo Núcleo de Planejamento da SIURB/PMSP. Fevereiro, 2022.

Outra questão que o projeto aborda é a resolução das áreas historicamente alagáveis da várzea do rio Tamanduateí. As soluções de drenagem urbana presentes no Plano Urbanístico procuram integrar a solução de infraestrutura com potencialização da qualidade urbana e paisagística das obras hidráulicas⁴. Essa diretriz de infraestrutura verde e azul é uma

⁴ A meta 32 prevê a construção de 14 reservatórios para ampliar a resiliência da cidade às chuvas. A Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB) está estudando a implantação de um reservatório de 2.000 m³ nos arredores da Rua 25 de março. Associá-lo ao Parque é mais uma oportunidade para que um projeto na região agregue múltiplos benefícios na cidade.

metodologia⁵ interessante de projeto e com resultados positivos para a cidade, pois tem em sua essência o uso de áreas verdes e águas urbanas como sistema de integração de múltiplas funções, como a associação de espaços públicos de lazer com objetivos técnicos infraestruturais.

Adicionalmente, o projeto propõe a construção de lagoas de retenção que interceptam a rede de drenagem do entorno e possibilitam o amortecimento das chuvas a partir do controle variável de vazão das lagoas, viabilizando o escoamento de água de forma retardada e atenuada para o canal do Tamanduateí. A lagoa de drenagem tem papel paradigmático no plano de requalificação urbana da região, pois além de ser uma solução de infraestrutura de retenção de água adequada, exerce a função de valorização da várzea do rio Tamanduateí, criando um novo espaço de lazer e fruição pública no Centro de São Paulo. Salienta-se, ainda, o potencial de educação ambiental desta área, tornando-se efetivamente um parque apropriado para as questões do século XXI, ao mesmo tempo em que reforça e enriquece o centro histórico paulistano.

Dessa forma, a proposta do Plano Urbanístico buscou requalificar o Parque Dom Pedro II por meio da recuperação do patrimônio paisagístico, histórico e arquitetônico, associado ao adensamento populacional e à potencialização das atividades comerciais (Figura 13).

⁵ *“Infraestrutura verde e azul é o nome dado ao conjunto de sistemas naturais da cidade, relacionados às áreas verdes e às águas urbanas, integrando funções ambientais, hidráulicas, paisagísticas e sociais. Quando conectadas entre si, como parte de uma rede, essas infraestruturas podem promover a conservação de funções ecossistêmicas, gerando benefícios ao meio ambiente natural e urbano, assim como diversos ganhos sociais. Dentro da malha urbana das cidades, um exemplo são os parques lineares: implantados às margens de rios, córregos ou canais, combinam a vegetação das margens (verde) com as águas escoadas nas calhas e retidas nas várzeas inundáveis (azul)”. PREFEITURA DE SÃO PAULO: Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias, cap. 6.*

Figura 13 – Perspectiva da implantação do Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II
(2011)



Fonte: MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora. Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. São Paulo: FAUUSP/FUPAM, 2011.

4. Potencialidades

Dentre as principais características levantadas pelo Plano Urbanístico e que compõem as demandas existentes na região, destaca-se a intersectorialidade das ações. A sinergia atingida entre drenagem, mobilidade urbana, transporte público, patrimônio cultural e outras tantas vertentes que constituem a cidade pode despertar melhorias significativas nas atividades do cotidiano. É importante que sejam analisadas as potencialidades de articulação do Plano com os desenvolvimentos de projetos em andamento para a região e seu entorno.

A começar pelo sistema de drenagem e tratamento das águas que, conforme proposto no Plano, possibilita a articulação com as atividades de educação do Museu Catavento, buscando desenvolver o aprendizado a partir de formas inusitadas. A educação ambiental das futuras gerações tende a ganhar um laboratório a céu aberto na relação da cidade com suas águas (figura 14).

Figura 14 – Perspectiva da Lagoa de Retenção (2011)



Fonte: MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora. Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. São Paulo: FAUUSP/FUPAM, 2011.

Conforme menção supracitada, o Plano Urbanístico do Parque Dom Pedro II também ganha contornos interessantes com a implantação do BRT Radial, pois além de possibilitar viagens mais rápidas pela exclusividade de uma ou mais faixas das ruas para o deslocamento dos ônibus, os corredores BRT contêm estações de embarque, nas quais os cidadãos pagam as tarifas antes de embarcarem nos veículos – como nas estações de trem e metrô – reduzindo o tempo para o embarque e, com isso, o tempo total de viagem. A presença destas estações garante maior conforto, acessibilidade e proteção aos passageiros. Ao invés da chegada em um Terminal, local de espera e passagem, os usuários do futuro BRT Radial – e também das diversas linhas de transporte existentes que chegam na região – passarão a ter em sua parada final um Parque diverso e intenso, com potencial de atividades simultâneas e que resgata os aspectos históricos da cidade em contínua transformação. A linha ganha uma destinação turística com inúmeras possibilidades de cultura e lazer, que vai além das já conhecidas vantagens de acesso rápido ao trabalho, educação e serviços oferecidos pelo Centro.

Os edifícios de destaque do centro histórico, por sua vez, passam a estar conectados de maneira segura e integrada, a fim de formar uma malha de trajetos turísticos e culturais que permitam o usufruto pela sociedade de maneira digna e segura. O mesmo se dá quanto às futuras construções como o SESC, que assume papel de protagonismo na formação da região.

Com mais espaços públicos seguros e atrativos somados ao incentivo a comércio e moradia no Centro, sugere-se também a ampliação dos debates acerca do uso noturno da área central. Atualmente, a cidade desperdiça o potencial do Centro em quase metade do dia devido ao pouco uso durante a noite. O Plano visa irradiar a vitalidade planejada em diversos períodos, ancorando inúmeras possibilidades de caminhos e trajetos que vão da porção leste à oeste do Centro.

O Parque Dom Pedro II tem potencial transformador na cidade, catalisando atividades e integrando pessoas (figura 15). Com ele, ganham mais força os objetivos de adensamento populacional nas áreas bem servidas por infraestrutura urbana, como proposto no PIU Setor Central. Reduzir o tempo entre a casa e o trabalho, incentivar a mobilidade ativa e despertar o lazer nas áreas centrais são ações que fortalecem tanto o uso do Parque quanto as habitações no Centro.

Figura 15 – Perspectiva da implantação do Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II (2011)



Fonte: MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora. Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. São Paulo: FAUUSP/FUPAM, 2011.

A discussão aberta pela Prefeitura de São Paulo à sociedade nos permite estar entre o passado e o futuro, com a possibilidade de traçar os rumos para os espaços públicos do amanhã a partir das reflexões sobre a história da cidade.

5 - Referências

MEYER, Regina M. P.; GROSTEIN, Marta D. *A leste do centro: territórios do urbanismo*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

MEYER, Regina M. P.; GROSTEIN, Marta D. *Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II*. São Paulo: FAUUSP: FUPAM, 2011.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. *Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias*. São Paulo: PMSP, 2020.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. *Parcelamento, uso e ocupação do solo do município de São Paulo: lei municipal nº 16.402, de 22 de março de 2016*. São Paulo: SMDU, 2016.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. *Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: lei municipal nº 16.402, de 22 de março de 2016*. São Paulo: PMSP, 2015.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras. FCTH. Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica. *Caderno de bacia hidrográfica: bacia do córrego Anhangabaú*. São Paulo: FCTH/SIURB, 2021.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. Secretaria de Governo Municipal. *Programa de Metas 2021-2024: versão final participativa*. São Paulo: PMSP, 2021.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. Secretaria de Governo Municipal. Lei Municipal N° 17.577 de 20 de julho de 2021 – Requalifica Centro. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/Requalifica-Centro-1-mesclado.pdf>>

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. Lei N° 16.402 de 22 de março de 2016 – Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. Disponível em: <<http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipID=2QUAFFO7S38BLeER7VNEFPVLQBE&PalavraChave=16.402>>

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. Lei N° 16.050 de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Disponível em: <

https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf>

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. *Projeto de Lei n° 712, de 10 de novembro de 2020*. Aprova o Projeto de Intervenção Urbana Setor Central - PIU-SCE, institui e regulamenta a Área de Intervenção Urbana do Setor Central - AIU-SCE, estabelece parâmetros de uso e ocupação do solo específicos para o território, define o programa de intervenções do PIU-SCE e revoga a lei n 12.349/1997. São Paulo: PMSP, 2021. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/11/ProjetoDeLei_035137421-1.pdf. Acesso em: 08 fev. 2021.

TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo, três cidades em um século*. São Paulo: Cosac & Naify : Duas Cidades, 2004.