

CEAGESP: RECONVERSÃO E PROJETO URBANO?

Bárbara Pereira Baptista (IC) e Nadia Somekh (Orientadora)

Apoio: PIVIC Mackenzie

RESUMO

Dado os estudos de Panisi e Cipolletta, e a crescente ociosidade da região do CEAGESP atualmente localizado bairro de Vila Leopoldina, este projeto se pauta na importância da discussão, estudo e análise dos possíveis projetos urbanísticos instalados em tal localidade. A fim de reestruturar a região, com enfoque em novas infraestruturas, como habitações, serviços e comércios para melhorar o bem-estar social da população que lá habita. Para a elaboração deste, foram feitas análises de projetos urbanos internacionais. Eles intervêm em áreas degradadas e ociosas, advindas da decorrência do processo de desindustrialização das grandes metrópoles, também, eles têm como enfoque proporcionar a ampliação de relacionamentos em rede devido à requalificação da área na qual foram aplicados. A análise toma como base um estudo do panorama histórico do bairro do CEAGESP, iniciado com a formação do bairro de Vila Leopoldina até seus dias atuais, igualmente sobre sua topografia, área de várzea e mobilidade urbana da região, convergindo na retirada do entreposto de tal localidade. Alguns exemplos citados serão: Pirelli la Bicocca, Porto de Baltimore, London Dockland, Paris Rive Gauche, Arropa 22 e Puerto Madero, afinal, esses projetos trouxeram novas funções para áreas centrais ociosas, em seus respectivos países, como a região de Vila Leopoldina, que será analisada no texto.

Palavras-chave: projeto urbano, CEAGESP, reconversão

ABSTRACT

Given the studies of Panisi and Cipolletta, and the growing idleness of the CEAGESP region currently located in the district of Vila Leopoldina, this project is based on the importance of discussion, study and analysis of possible urban projects installed in such locality. In order to restructure the region, focusing on new infrastructure, such as housing, services and businesses to improve the social well-being of the population living there. For this purpose, analyses of international urban projects were carried out. They have intervened in degraded and idle areas, resulting from the deindustrialization process of large cities, and they also focus on providing the expansion of network relationships due to the requalification of the area in which they were applied. The analysis is based on a study of the historical panorama of the neighborhood of CEAGESP, started with the formation of the neighborhood of Vila Leopoldina until today, also on its topography, floodplain area and urban mobility of the region, converging on the removal of the warehouse from such location. Some examples cited will be: Pirelli la

Bicocca, Port of Baltimore, London Dockland, Paris Rive Gauche, Arroba 22 and Puerto Madero, after all, these projects have brought new functions to idle central areas in their respective countries, such as the region of Vila Leopoldina, which will be analyzed in the text.

Keywords: urban project, CEAGESP, reconversion

1. INTRODUÇÃO

Durante o terceiro semestre da graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, foi proposto a realização de projetos urbano de utilização espacial do CEAGESP. Devido a essa proposta da faculdade, o tema da degradação e abandono da região de Vila Leopoldina, tornou-se importante. Ainda nessa época, era avaliada pela prefeitura a retirada do entreposto de tal região e a implantação de um polo tecnológico em tal espaço. Sendo assim, esta pesquisa pauta-se na comprovação da necessidade de restabelecer o espaço, agora mal utilizado pela central alimentícia, para os moradores da região.

O projeto urbanístico do Rive Gauche é a referência inicial desta pesquisa, uma vez que se trata de uma área de ferrovias desativadas, e devido ao desuso de terreno, tal projeto foi criado. Ele é uma iniciativa plural pois gera uma rede de acessibilidade permitindo maior convívio social. É constatada a funcionalidade desse projeto já que tal foi implantado na década de 1990 e vigora até hoje.

A proposta contida nesta investigação sobre a região do CEAGESP é de cunho social e impacto urbano. A má utilização do setor devido à implementação indevida do entreposto afeta não só as relações humanas dentro do bairro, mas também em escala metropolitana. A desvantagem para tais habitantes ocorre devido ao baixo planejamento e à falta de previsão do crescimento da cidade, da população e do adensamento desproporcional de vias de transporte. Desse modo, a central de distribuição de alimentos, acaba situada em uma região remota, e inutilizável, impactando negativamente tanto em sua proposta inicial de ser um entreposto alimentício, quanto na utilização correta de seu espaço, tendo-o para os moradores da região.

O objetivo dessa apuração é avaliar a viabilidade da retirada do CEAGESP, tendo como pauta a revitalização de zonas de entrepostos em países europeus. Esse desígnio será alcançado via estudos aprofundados em projetos urbanísticos internacionais e pesquisas densas sobre as exigências dos arredores do rio Pinheiros e de Vila Leopoldina, zona oeste de São Paulo. Afinal, o entreposto é tal qual colocado um empecilho para o progresso do bairro.

2. DESENVOLVIMENTO DO ARGUMENTO

Vazios urbanos e o processo de desindustrialização

A desindustrialização é um fenômeno observado em grandes cidades capitalistas industriais. Antes a indústria era a atividade econômica principal das metrópoles, que com o passar do tempo foi sendo redirecionada para cidades do interior em decorrência do

adensamento populacional, que acarreta um aumento de impostos territoriais e de congestionamento (PADUA, 2009).

O processo mundial de reestruturação econômica que vem se intensificando ao longo dos últimos 40 anos, gerou uma crise urbana caracterizada pelo surgimento de grandes áreas ociosas ou subutilizadas. Em decorrência disso, essas regiões sofreram com desemprego, perda da dinâmica econômica, desgaste dos tecidos sociais existente, degradação ambiental e baixa qualidade da ocupação do espaço urbano (SOMEKH, N.; CAMPOS NETO, C.M., 2005).

Projetos urbanos

A partir da segunda metade do século XX, passaram a ser realizados novos tipos de projetos urbanísticos que auxiliassem na melhoria e no fortalecimento econômico, social e cultural de áreas deterioradas e ociosas

a colaboração entre o poder público (viabilizadores), o poder privado (investidores) e as comunidades (moradores e usuários) garante a identificação de planos e programas que possam maximizar e compatibilizar os esforços e os investimentos, e nortear a implementação integrada de ações e projetos a curto, médio e longo prazos [...] atraindo novos investidores, moradores e consumidores, gerando, por sua vez, novos projetos (RIO, 2001, parágrafo 5).

Pirelli La Bicocca, Milão

Logo após a Segunda Guerra e as transformações nos processos industriais, os complexos industriais de Milão começaram a ser abandonados gerando vazios urbanos. O projeto de Pirelli La Bicocca se caracteriza pela ocupação de antigos galpões industriais de Pirelli, promovendo diversidade residencial e valorização do espaço público e preservação do patrimônio histórico, evitando a apropriação desse espaço pelo capital imobiliário. (EIGENHEER, D. M.; SOMEKH, N., 2012).

O planejamento da área teve como objetivo criar um polo tecnológico multifuncional de pesquisa, educação e serviços. Seu outro princípio estruturador é integrar o projeto à malha viária existente gerando uma continuidade, além de uma boa fluidez de seus espaços e estimular o transporte coletivo de massa e produzir energia não poluente (GUERRA, A.; MENDES, T.M.D., 2005 apud EIGENHEER, D. M.; SOMEKH, N., 2012).

Isso transformaria a região em uma nova centralidade urbana que promoveria usos mistos diferenciados, como residências, comércio, cultura, instituições, serviços e pesquisa de âmbito público e privado e que mesmo assim mantivesse a tradição da região. Para sua produção, houve a colaboração entre os âmbitos público (o Município de Milão) e privado

(Grupo Pirelli) (GUERRA, A.; MENDES, T.M.D., 2005 apud EIGENHEER, D. M.; SOMEKH, N., 2012).

Porto de Baltimore, Nova Iorque

No fim da década de 50, com o abandono das áreas centrais e o declínio do porto de Baltimore, no canto Sudoeste de Manhattan, uma iniciativa privada elaborou um plano de recuperação do porto com a conservação de alguns edifícios de valor histórico e a valorização de múltiplos usos como habitação, comércio, serviços, lazer e turismo cultural (JANUZZI, D. C. R.; RAZENTE, N., 2007). A região havia sido patrocinada pelo governador Nelson Rockefeller. Com a crise nova-iorquina dos anos 70, a diretriz passou a ser a abertura ao mercado, visando criar um grande complexo de torres de escritórios e condomínios residenciais verticais (SOMEKH, N.; CAMPOS NETO, C.M., 2005). O projeto trouxe uma nova imagem ao público, que na década de 50 era decadente e feia e mudou para uma cidade conceituada (RIO, 2001).

London Dockland, Londres

Nos anos 70, o fechamento das antigas docas londrinas levou à criação de propostas de renovação urbana, no entanto os comitês criados não dispunham de poderes e recursos. Como solução, houve o loteamento das glebas do antigo porto de Londres entre diversos empreendedores, desenvolvendo um projeto, o London Dockland, voltado ao urbanismo pós-moderno de gentrificação, negando a presença de serviços sociais e habitação popular. Tornou-se o maior exemplo de planejamento de ideal neoliberal, no entanto sua imensidão ameaçava a sua própria qualidade urbana (SOMEKH, N.; CAMPOS NETO, C.M., 2005).

Paris Rive Gauche, Paris

O 13º Distrito, localizado ao leste de Paris, vinha se degradando ao longo do século XX, em detrimento das transformações tecnológicas e falta de investimento público. Surgiram diversos terrenos baldios resultantes do processo de desindustrialização e com isso, o governo francês decide executar uma intervenção na área criando um polo urbano misto, incluindo empresas terciárias e diversas habitações para a população da região evitando um processo de gentrificação. Essa operação urbana é conhecida como Paris Rive Gauche e acabou por gerar novos pequenos bairros que são dedicados aos seres vivos, reunindo diversas funções e atividades como habitações, serviços, comércios, cultura e ensino (VIEIRA, 2010). Dessa forma, cada um dos bairros que o compõem gera uma rede de acessibilidade permitindo maior convivência e interação social, possivelmente reduzindo a necessidade de deslocamentos. Ademais, o projeto do Paris Rive Gauche busca unir diversos tipos sociais e econômicos dentro da mesma região, através de habitação social e de habitação estudantil (PARIS, 2018).

Arroba 22, Barcelona

Para as Olimpíadas de 1992, o governo disponibilizou fundos para haver uma renovação da região portuária de Barcelona, onde abrigaria a Vila Olímpica. Buscaram desenvolver um modelo urbano de alta qualidade, compacto, misto e sustentável, para que a cidade viesse a ser mais equilibrada, híbrida, ecologicamente mais eficiente, com mais força econômica e mais coesa (BARCELONA, 2012).

Isso tornou-se uma oportunidade para desenvolver um projeto urbano ambicioso, que veio a ser composto por duas torres, compostas por um hotel, conjuntos de escritórios, habitações e ênfase no lazer. Após as Olimpíadas o projeto custou a deslanchar e as atividades de recreação ao ar livre tornaram-se o seu ponto forte (Somekh & Campos Neto, 2005).

Puerto Madero, Buenos Aires

A região da Puerto Madero se caracteriza por um projeto de renovação urbana dividida em dois trechos. Houve a reconversão dos velhos galpões do porto como escritórios de alto padrão, mantendo sua volumetria e recebendo bares e restaurantes no seu térreo. Já do outro lado dos diques, a região ganhou mais liberdade recebendo parques, torres de escritórios e edifícios habitacionais. A lógica empresarial aplicada no projeto, tornou a região extremamente gentrificada, com espaços de alta qualidade que, apesar de ser aberto a todos, sua fruição limita-se a elite local. Esse projeto é um exemplo das renovações que acabam exacerbando tendências contemporâneas, que visam a produção privada do espaço urbano como diretriz de seu desenho (SOMEKH, N.; CAMPOS NETO, C.M., 2005).

Benefícios e malefícios nos projetos urbanas

Pode-se verificar, por meio das intervenções urbanas citadas, que existem diferentes tipos de projetos com novos tipos de produção do espaço urbano. Alguns desses processos de renovação como a de Pirelli La Bicocca e de Baltimore, estiveram relacionadas à requalificação da área portuária com a preservação de edifícios de valor histórico, resultando na valorização dos espaços coletivos. Já as de Paris e Barcelona tiveram como enfoque a recuperação de áreas deterioradas, a reordenação da cidade com melhorias na circulação e aumento dos espaços para lazer. Eles buscam dar vitalidade às áreas de atuação, levando em consideração questões econômicas, sociais, funcionais e ambientais, além das relações humanas e econômicas que os envolvem. No entanto vale lembrar que cada situação exige um estudo apropriado próprio (JANUZZI, D. C. R.; RAZENTE, N., 2007).

Em certos casos, os projetos urbanos se transformaram em instrumentos agravantes de exclusão, e buscam articular suas ações pontuais com o todo. Isso coloca em questão a capacidade e as limitações dos atores locais e das esferas governamentais na redução de

desigualdades ampliadas no quadro da globalização (EIGENHEER, D. M.; SOMEKH, N., 2012). Com isso, nas últimas décadas, têm surgido iniciativas menos ambiciosas, sendo voltadas aos interesses e às perspectivas de cada localidade (SOMEKH, N.; CAMPOS NETO, C.M., 2005). Estas intervenções pontuais, são mais controladas na questão de transformação do ambiente construído, entretanto planejamentos metropolitanos podem potencializar e dar mais sentido (EIGENHEER, D. M.; SOMEKH, N., 2012).

Processo de fragmentação do mercado alimentício

O abastecimento alimentar das grandes cidades tem sua origem ligada ao desenvolvimento de aglomerações urbanas, uma vez que a constituição de mercados estabelece vínculo direto com o fluxo de mercadorias e as dinâmicas do território. Dessa forma, os territórios urbanos ainda dependem do campo para o seu abastecimento, gerando assim, a comercialização e movimentação de mercadorias, que reforçam a relação urbano-rural (CIPOLLETTA, 2010).

Com a evolução do cenário de desenvolvimento e qualidade urbana atingido pelo reflexo das políticas públicas de gerenciamento adotados nas cidades, criou-se certa divergência quanto à consolidação das centrais de abastecimento já existentes. Devido ao adensamento dos centros urbanos, o consequencial congestionamento de suas vias dificulta o acesso dos caminhões que abasteciam os mercados centrais, formando assim, uma obstrução na função até então exercidas por estes estabelecimentos. A partir do aumento da população urbana pós Segunda Guerra Mundial, igualmente com a aceleração das relações intercambiáveis regionais devido à modernização dos meios de transporte, o setor alimentício é instigado a buscar novas formas de organização e funcionamento, capazes de atender à crescente demanda (CIPOLLETTA, 2010).

Como resultado deste cenário, ao longo da década de 60, muitos países transferiram seus mercados para regiões periféricas ao tecido urbano e que apresentassem infraestrutura de transporte consolidada. Portanto recebendo a função de intermediar os produtores e consumidores na distribuição de alimentos, de forma a simplificar e reduzir as transações realizadas (CIPOLLETTA, 2010).

Alteração da estrutura de abastecimento alimentícia em São Paulo

A partir de 1930, com o adensamento da urbanização e industrialização, o Brasil passou por recorrentes crises de abastecimento alimentício. Dessa forma, o primeiro governo Vargas buscou intervir viabilizando melhorias no processo administrativo e ampliação da produção (CIPOLLETTA, 2010). O antigo sistema de abastecimento de São Paulo era muito semelhante à estratégia utilizada em Paris, que possui uma estrutura viária radioconcêntrica e próximo das demais atividades presentes nos centros (CIPOLLETTA, 2010).

Acompanhando a tendência mundial dos anos 1960 e 1970, o poder público municipal promulgou a transferência do Mercado Municipal, até então centralizador da administração de alimentos da cidade, para uma região considerada periférica à mancha urbana (CIPOLLETTA, 2010). Além disso, o intenso ritmo de crescimento da cidade indicava a necessidade de se criar um entreposto atacadista de distribuição em escala estadual. Com isso foi construído o Centro Estadual de Abastecimento - CEASA em 1969, instalado na Vila Leopoldina.

Transformações da Vila Leopoldina

A partir de 1880, com a expansão da cidade pela fixação de grande quantidade de estrangeiros em São Paulo, as várzeas do rio Pinheiros receberam importante significado econômico para grande parte dos habitantes da época, servindo não só pelos recursos naturais, mas também como meio de transporte (BASILE, 2013). Em 1894, o bairro foi inicialmente loteado pela empresa Richter&Company, para a construção de indústrias e residências (PANISI, 2017). Com o desenvolvimento das atividades industriais, tornou-se necessário a acomodação de linhas férreas na área urbana para o transporte da produção e conexão dos novos bairros operários e áreas industriais com as áreas centrais (BASILE, 2013).

Por volta dos anos 1920, inicia-se a travessia dos bondes da Cia Light para modernização da região. Tal crescimento da malha urbana até o leito do rio, propiciou o processo de drenagem e retificação, ocorrido nas décadas de 1930 a 1950, visando redefinir, bem como ampliar as possibilidades de uso da várzea. Outra atuação foi a da Companhia City através do planejamento de loteamentos voltados às classes altas da sociedade, capitalizando de modo privado o crescimento da cidade. Sua força diante da burguesia, a garantiu o direito de se apropriar das áreas alagadiças e inundáveis do leito dos rios (BASILE, 2013).

Localização e importância do CEAGESP

Em 1964, com a necessidade de se estabelecer um entreposto atacadista de distribuição estadual em algum ponto da cidade, decorrente de sua expansão, o ETSP (Entrepasto Terminal São Paulo) do CEAGESP foi implantado. Localiza-se à Rua Doutor Gastão Vidigal, 1964, no distrito da Vila Leopoldina, subprefeitura da Lapa, região Noroeste do município de São Paulo.

Era um bairro de passado marcadamente industrial, com forte presença da indústria têxtil, e veio a se desenvolver diante à presença da ferrovia e a acessibilidade viária. Caracterizado como subúrbio, era um bairro popular, de pequenas residências e predominância de grandes glebas (PANISI, 2017).

A construção do entreposto trouxe intensas mudanças na dinâmica da Vila Leopoldina e Jaguaré, como incremento de atividades de comércio e serviços, adensamento populacional, além de congestionamento. Foi responsável pela atração de empresas que estabelecem uma relação de dependência ou mesmo concorrência com a CEAGESP, como o comércio paralelo de hortigranjeiros, plantas e flores (CIPOLLETTA, 2010). Outros três fatores prévios ao entreposto, que alavancaram o crescimento do bairro foram a construção da Rodovia Anhanguera de 1943 a 1948, a instalação do Centro Industrial Miguel Mofarrej e a construção das marginais Pinheiros e Tietê, na década de 1950 (PANISI, 2017).

De acordo com a Nova Técnica da Prefeitura de São Paulo, o ETSP

É o maior entreposto atacadista de alimentos do país, com área de 574.000 m² e 2.750 permissionários, comercializando 3,3 milhões de toneladas por dia e faturando 7 bilhões de reais por ano. Abastece 60% da RMSP, gerando cerca de 15 mil empregos e atraindo cerca de 50 mil pessoas e 12 mil veículos por dia (URBANISMO, 2016, p. 3).

Esse é oficialmente o Entreposto Terminal de São Paulo (ETSP) e é administrado pela Companhia de Entreposto e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP), como também é conhecido. O CEAGESP é uma empresa público-federal vinculada ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), que administra uma rede pública de 13 entrepostos atacadistas e 18 armazéns no âmbito do Estado de São Paulo (URBANISMO, 2016).

O CEAGESP: Acesso e mobilidade

Até a década de 90, grande parte do sistema de abastecimento dos silos e do CEAGESP eram feitos pelos ramais ferroviários, e com a sua desativação, entreposto passou a ser abastecido unicamente por caminhões. Essa alteração contribuiu fortemente para os congestionamentos da região, já que demandam grandes áreas para estacionar e estão sujeitos a restrições de circulação em determinados horários pela legislação municipal (URBANISMO, 2016).

Felizmente a região do CEAGESP é bem conectada com o restante da cidade no ponto de vista automobilístico. Ela está compreendida entre as marginais Tietê e Pinheiros, que garantem fácil acesso às rodovias e aos bairros das zonas Norte, Leste e Sul da cidade. A Av. Gastão Vidigal faz a ligação sentido norte-sul até a Faria Lima e a Avenida Queiróz Filho faz a ligação leste-oeste até a Av. Paulista. Além disso, as pontes do Jaguaré, Remédio e Anhanguera fazem a transposição dos rios (PANISI, 2017).

As Marginais Pinheiros e Tietê possuem um caráter de via expressa e são de grande importância na estrutura viária da cidade, por se conectarem aos anéis viários da cidade – o

anel intermediário e o grande anel. Ademais, dão acesso a diversas rodovias como a Castelo Branco, Raposo Tavares, Régis Bittencourt e, através da Avenida dos Bandeirantes, às rodovias dos Imigrantes e Anchieta (BASILE, 2013).

Já a microacessibilidade não é bem estruturada, já que suas vias não são devidamente aproveitadas para a criação de um bairro bem conectado para seus pedestres e ciclistas. A introdução do carro e do tráfego de veículos no geral alterou a dinâmica das cidades e a forma de projetá-las (PANISI, 2017). Há um grande investimento público priorizando os veículos em detrimento aos pedestres.

O trecho de ciclovia existente é inferior ao proposto que adentra o bairro, além de estar desconectada do restante. Já a presente na Marginal não é totalmente acessível a cidade uma vez que possui apenas cinco pontos de acesso do lado leste. No caso dos pedestres, são poucas as calçadas com uma dimensão confortável e que se encontram em boas condições, além da má iluminação e grande presença de paredões, que tornam a caminhada perigosa e desagradável (PANISI, 2017).

Já na questão de transporte público, a região é atendida pelo CPTM linha 9 – Esmeralda, antiga estrutura ferroviária de 1957, que atualmente se conecta à duas linhas de metrô, linha 5 – Lilás e linha 4 – Amarela. (BASILE, 2013). As orlas ferroviárias, onde se localiza o atual CPTM, define um território de difícil ocupação e que reforça o caráter de barreira urbana. Isso é decorrente da sua dissociadas de outros meios de transporte e grande distância das demais estações, o que torna o bairro desconexo e não chega a formar um polo de desenvolvimento ao redor de suas estações (PANISI, 2017).

O CEAGESP: Vegetação no entorno

A região possui duas áreas verdes significativas nas proximidades, o Parque Villa Lobos mais ao sul e o Parque Leopoldina – Orlando Villas-Bôas mais ao norte. Fora esses dois parques, as demais áreas livres na região estão atreladas ao sistema viário, o que dificulta a sua apropriação por parte dos usuários. No entanto, o Parque Leopoldina – Orlando Villas-Bôas está fechado desde 2015 com suspeita de contaminação do solo, e no primeiro semestre de 2017 comprovou-se que não há qualquer impedimento para a reabertura do parque, sendo que este continua fechado e abandonado por seus gestores, que alegam não haver verba (PANISI, 2017).

O CEAGESP: Topografia e a ocupação da várzea dos rios Pinheiros e Tietê

De acordo com a Nova Técnica da Prefeitura de São Paulo sobre o diagnóstico do Arco Pinheiros, o início da urbanização da região ocorreu com os loteamentos residenciais da Cia. City, que ocuparam as cotas mais elevadas, distantes dos pontos alagadiços, como nos bairros City Lapa e City Boaçava, a leste do Rio Pinheiros. Os cursos sinuosos, dos rios Tietê

e Pinheiros, continuam extensas várzeas alagáveis, que formavam lagoas permanentes ou sazonais (URBANISMO, 2016).

Durante as décadas de 30 a 50, ocorreram o processo de canalização e retificação dos rios, tanto pelo desejo de transpor os rios quanto pela necessidade de controlar problemas sanitários. No entanto, nos anos 60, antes mesmo das finalizações da obra, o rio já transbordava causando inundações, em decorrência da excessiva impermeabilização proveniente da urbanização sem planejamento, somada ao tamponamento de afluentes e a rede de drenagem insuficiente, que com o passar das décadas agravou o problema (PANISI, 2017). Apesar do CEAGESP estar bem posicionado na metrópole, com fácil acesso pelas marginais, em épocas de chuva, a central sofre com problemas de enchente. Analisando o antigo percurso original do rio e seu posicionamento atual, percebe-se que o CEAGESP está situado onde antigamente eram pequenos lagos e alagadiços naturais dos meandros do rio Pinheiros, o que justifica sua topografia relativamente plana e suas constantes inundações.

Funcionamento do CEAGESP

Em 1969, houve a fusão da Companhia de Armazéns Gerais do Estado de SP - CEAGESP com o CEASA formando o atual CEAGESP (Companhia de Entreposto e Armazéns Gerais de SP). O CEAGESP é constituído pelo ETSP – Entreposto Terminal de SP, formado pelo FAP – Frigorífico de Armazenamento Polivalente e pelo Silo Jaguaré. Até 1977 era do Estado, quando foi federalizada em decorrência de uma dívida estadual com a União, além de também ter o intuito de privatizá-la no futuro. Atualmente é administrado com vínculo com o MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (CEAGESP, 2019).

A Companhia tem ao todo 34 unidades armazenadoras em 27 municípios, 13 entrepostos em 13 municípios e 8 frigoríficos em 8 municípios, distribuídas em 35 municípios. De acordo com o próprio CEAGESP, apenas 17 dos 34 armazéns do estado estão em atividade. A falta de atualização de seu parque de instalações e equipamentos, vem causando consequências para as unidades, como: obsolescência, inadequação de estruturas para transbordo e até a necessidade de aumentar a capacidade estática instalada. Isso afeta os resultados técnicos/operacionais, econômicos e sociais do entreposto, já que está com seu funcionamento comprometido pelo saturamento de seus acessos, estacionamentos, áreas de estocagem e comercialização. Além de o constante aumento da produção agrícola dos últimos anos estar causando problemas de superlotação pela falta de espaço para o recebimento do excedente (URBANISMO, 2016).

Mudanças atuais na região

A região possui uma estrutura de metrópole industrial, no entanto, isso não impediu que a área passasse por um processo de requalificação e alteração de usos. Isso gera uma contradição, já que permanece as estruturas físicas e funcionais oriundas da metrópole industrial em junção da nova estruturação física e social que vem se instalando na região (PANISI, 2017).

Diante do processo de desindustrialização, atualmente a região vem passando por um processo de esvaziamento de grandes glebas dos antigos galpões industriais e construção de empreendimentos imobiliários de médio e alto padrão. Essa verticalização iniciada na década de noventa, tem um alto investimento na construção de torres isoladas de padrão de funcionalidade única. Isso forma um desenho urbano degenerado, no qual estes grandes lotes ocupados por condomínios fechados não se comunicam aos serviços, atividades e equipamentos nos seus exteriores, que são fundamentais ao desenvolvimento equilibrado das atividades urbanas (BERNARDINI, 2005).

Atualmente o capital imobiliário na Vila Leopoldina pode ser classificado em dois eixos: a produção habitacional de condomínios verticais de alto padrão e diversos edifícios comerciais de alto padrão no trecho mais ao sul do CEAGESP. No entanto não preveem a implantação de infraestrutura necessária para a população local, como por exemplo, comércio local, restaurantes, farmácias e praças (PANISI, 2017). De acordo com as análises feitas por Ana Paula Panisi,

Podem ser observados três padrões de edifícios comerciais e de serviços. O primeiro refere-se aos grandes estabelecimentos comerciais localizados na Av. Gastão Vidigal e Av. Queiróz Filho, como supermercados, lojas de carros e materiais de construção. O segundo padrão são os antigos galpões, construídos de materiais simples e baixo gabarito, hoje reaproveitados por novos usos, principalmente estúdios de cinema e indústrias de processamento. Já o terceiro tipo seriam os novos empreendimentos comerciais – localizados principalmente ao sul do terreno - edifícios de médio gabarito e que possuem o melhor padrão construtivo observado (PANISI, 2017, p. 28).

Ao mesmo tempo, o seu funcionamento incentivou atividades marginais em seu entorno imediato, como o comércio ambulante que se aproveita do seu público, uma população de baixíssima renda que vive dos descartes de comércio alimentício e atividades ilegais como prostituição e tráfico de drogas dentro do entreposto decorrentes da pouca fiscalização em seu interior (CIPOLLETTA, 2010). Houve o surgimento de assentamentos precários e população de rua, que passaram a ocupar terrenos e galpões vazios, o leito de

ramais ferroviários desativados e trechos de calçadas e de vias locais, intensificando ainda mais os problemas urbanos (URBANISMO, 2016).

Na região existem 6 favelas e 2 conjuntos habitacionais com 116 famílias habitando a área em 2016, sendo que as comunidades Da Linha e do Nove, e o Conjunto Cingapura Madeirite tem proveito das sobras da CEAGESP, e com isso seriam altamente afetados com a sua retirada. No entanto essas famílias têm sido pressionadas pelo poder público e mercado imobiliário para se retirarem do local por atrapalharem o desenvolvimento e elitização do bairro (PANISI, 2017).

A partir do PDE de 2002, foi implantado no Plano Diretor Estratégico vigente a demarcação de diversos perímetros de ZEIS (Zona Especial de Interesse Social). No entanto essas demarcações sofrem resistência e barreiras da Associação de Moradores do bairro. Além disso o mercado imobiliário anuncia o bairro como a Nova Moema, pela sua tentativa de enobrecer a região e apagar seu passado pobre e operário (PANISI, 2017).

Devido a isso, atualmente existem diversos problemas que limitam a atuação do entreposto na sua localidade atual, dificultando sua adequação aos padrões de mercado existentes ademais da falta de controle de suas portarias para entrada de veículos e pedestres, problemas nas redes elétricas e de água, infiltrações, falta de sinalização em suas vias e de recapeamento e calçadas sem manutenção (CIPOLLETTA, 2010).

Seu processo de retirada

Durante a chamada era das privatizações, do governo de Fernando Henrique Cardoso, em 1997, para reduzir as dívidas estatais o governador Mário Covas transferiu o CEAGESP para a União. Já em 2002, o presidente doou a área à Fapesp e a USP, para uma futura implantação de um parque tecnológico, entretanto o diretor-presidente do CEAGESP da época negou (CIPOLLETTA, 2010).

Juntamente com a Secretaria de Agricultura e Abastecimento e o Governo do Estado de São Paulo, o governo municipal encomendou estudos de uma nova área para abrigar as atividades do entreposto, levando a uma proposta próxima do trecho Noroeste do Rodoanel Mário Covas, junto aos limites de São Paulo, Osasco, Cotia e Taboão da Serra, entre as rodovias Raposo Tavares e Régis Bittencourt (CIPOLLETTA, 2010).

Os principais pontos que fortalecem o desejo de saída da central da região da Vila Leopoldina são o intenso tráfego de caminhões, que gera poluição e saturamento das vias de acesso, dos estacionamentos, das áreas de estocagem e comercialização, prejudicando assim, sua eficiência e o pleno cumprimento de seu papel com a metrópole. Sem contar a valorização do solo urbano local devido ao processo de transformação do bairro desde a década de 1990 (CIPOLLETTA, 2010).

Acredita-se que a proximidade do Rodoanel trará benefícios significativos à atividade do abastecimento, uma vez que na lógica do Rodoanel, as cargas que circulam em sistema viário radial passariam a circular em sistema anelar, descongestionando os trechos intraurbanos das rodovias e avenidas marginais. No entanto, um dos maiores motivos para a permanência da central onde se encontra atualmente é que 60% da carga que chega ao entreposto pelas rodovias é consumida na RMSP (Região Metropolitana de São Paulo), sendo que cerca de 80% desse total tem como destino o próprio município de São Paulo. Ou seja, o fluxo de caminhões nas vias intraurbanas se manteria praticamente o mesmo (CIPOLLETTA, 2010, p. 64).

Essa atitude, implica em um alto investimento do poder público na construção da nova central, além de aumentar sua distância dos centros consumidores, exigindo um aumento nas despesas de transporte podendo ampliar o preço dos produtos (CIPOLLETTA, 2010). Já o terreno antigo terá impactos positivos, tendo um “novo bairro” desocupado, aplicando o fator de planejamento igual a zero, que segundo a Nova Técnica do CEAGESP do Urbanismo São Paulo, permite - por razões de planejamento urbano e política pública - a potencialidade da atratividade da Vila Leopoldina ser revertida em desenvolvimento equilibrado da cidade.

No caso do CEAGESP se instalar em outra localidade dentro do Município de São Paulo, o fator de planejamento (Fp) será igual a zero para fins de cálculo da contrapartida financeira relativa à outorga onerosa de potencial construtivo adicional para novas construções que forem edificadas dentro do perímetro da ZOE referida no “caput” e desde que os novos empreendimentos estejam envolvidos em parceria público-privado para a transferência do CEAGESP (URBANISMO, 2016, p 15).

Após 20 anos de incertezas, em 2016 o prefeito Fernando Haddad do PT decretou a aprovação da retirada do CEAGESP do bairro Vila Leopoldina. Em 2018, no entanto o prefeito João Doria do PSDB decretou que até 2020 a região irá abrigar um novo tecnopolo, SP CITI (Centro Internacional de Tecnologia e Inovação), descartando a proposta de criação de empreendimentos imobiliários com habitação popular, estabelecido por Haddad (G1, 2018).

Legislação vigente na região

De acordo com a atual legislação vigente na região, o entreposto está implantado na MEM – Macroárea de Estruturação Metropolitana, território definido como aquele que “passa por processo de mudanças nos padrões de uso e ocupação e conversão econômica, com concentração de oportunidades de trabalho e emprego geradas pela existência de legados industriais herdados do passado, novas atividades produtivas, polos de atividades terciárias, grandes vias estruturais e infraestruturas que fazem parte dos sistemas de transporte coletivo

de massa”, mais especificamente no Setor Orla Ferroviária e Fluvial, Subsetor Arco Pinheiros (URBANISMO, 2016).

Previamente, o zoneamento vigente na gleba da CEAGESP na Vila Leopoldina, era uma ZPI, no entanto limitava as possibilidades de seu aproveitamento e avanços de sua requalificação urbana. Desse modo, estudos realizados pelo grupo interdepartamental recomendaram a demarcação como ZOE- Zona de Ocupação Especial, caracterizado por “são porções do território destinadas a abrigar atividades que, por suas características únicas, necessitem de disciplina especial de parcelamento, uso e ocupação do solo”. Essa nova proposta conferiu maior flexibilidade de novos usos ao patrimônio federal, ao mesmo tempo em que trouxe maior atratividade a possíveis parcerias público-privadas.

Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana são:

- Ter um maior aproveitamento da terra urbana com aumento na densidade construtiva, criação de novas atividades econômicas, estimulando o emprego industrial e atividades econômicas de abrangência metropolitana.
- Atender critérios de proteção patrimonial e de recuperação, havendo a preservação e proteção de imóveis relacionados ao patrimônio industrial e ferroviário, bem como locais de referência da memória operária
- Na questão de sustentabilidade, deve recuperar rios, córregos, planícies aluviais e áreas vegetadas, além de adequar o sistema urbano de drenagem, saneamento básico e mobilidade
- Manutenção e promoção de moradias populares, e regularização de assentamentos precários e irregulares ocupados pela população de baixa renda, prevenindo o surgimento de novas áreas de vulnerabilidade
- Melhorar a qualidade de transporte ampliando o sistema de transporte coletivo

Várias destes objetivos foram aplicados na proposta do PIU – Projeto de Intervenção Urbana Vila Leopoldina Villa-Lobos, havendo uma reordenação do espaço urbano e uma proposta de solução de moradias para a população local, e também prevê novos equipamentos públicos nas áreas doadas ao município. O projeto tem como foco de atuação a região situada entre o CEAGESP e o parque Villa-Lobos (LEOPOLDINA, 2019). Com isso, esse projeto é de extrema importância para a região da Vila Leopoldina, principalmente para a localidade do CEAGESP, vindo a alterar a dinâmica de seu entorno e possivelmente de toda a região metropolitana de São Paulo.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Isto posto, é importante reforçar como a implementação de um projeto urbano na região contribuirá para a melhoria na qualidade de vida no bairro, bem como para a facilitação do desenvolvimento de relações entre os habitantes e o ambiente. Também contribuindo diretamente para o progresso não só local, mas metropolitano. Assim, possibilitando a formação de uma rede geral entre os moradores de Vila Leopoldina e os demais habitantes da mancha paulistana.

Igualmente, vale relembrar o impacto da desindustrialização tanto na região, sendo um micro impacto quanto na cidade, sendo assim um macro impacto. Como já foi dito, tal processo resultou na criação de áreas com utilizações medíocres de espaço e usos indevidos de potencial urbano, deflagrando a necessidade de novos planejamentos urbanísticos de melhora destas regiões. A fim requalificar a região e propor melhorias à vida no bairro que integrariam diversas classes sociais e econômicas por meio de novas propostas de trabalho e moradia.

Por fim, a partir da análise de outros projetos já citados, pode-se concluir que existem exemplos de reconversões que integram socialmente, de mesma maneira, existem projetos defasados que gentrificam a região na qual são aplicados. Com o funcionamento desses locais é possível dizer se eles seriam viáveis e funcionais a ponto de trazerem propostas replicáveis em Vila Leopoldina.

A pesquisa acredita no potencial de tais projetos no intuito de reforma social, tanto que a pesquisadora pretende atender a aulas na École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Val-de-Seine (ENSAPVS), situada na região de Rive Gauche em Paris. Desse modo, os estudos serão aprofundados não apenas na teoria, mas também na prática e no convívio com a revitalização proposta.

4. REFERÊNCIAS

AB'ABER, Aziz Nacib. Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo. Cotia, Ateliê Editorial, 2007.

BARCELONA, Dirección de Urbanismo 22@. El Plan 22@ Barcelona: Un programa de transformación urbana, económica y social, 2012.

BASILE, Rafaella. A várzea e a cidade: Uma perspectiva para o Rio Pinheiros, 2013.

BERNARDINI, Marcelo M. Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto: Parte 6 – Operação Urbana Vila Leopoldina – Jaguaré, 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.062/443>>. Acesso em: 20/09/2018.

CIPOLLETTA, Juliana. CEAGESP questão urbana. Trabalho Final de Graduação FAU USP, 2010.

EIGENHEER, D. M.; SOMEKH, N. Projeto urbano e inclusão social: Milão Pirelli La Bicocca, 2012.

FERRAZ, Adriana; LEITE, Fabio. Estado planeja rebaixar mais o Tietê e o Pinheiros e construir 160 piscinões. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,estado-planeja-rebaixar-mais-o-tiete-e-o-pinheiros-e-construir-160-piscinoes,10000020938>>. Acesso em: 21/04/2019.

GUERRA, A.; MENDES, T.M.D. Intervenções em áreas degradadas: Bicocca, Milão, Itália. Relatório interno de pesquisa. Campinas: PUC-Campinas, 2005. Apud EIGENHEER, D. M.; SOMEKH, N. Projeto urbano e inclusão social: Milão Pirelli La Bicocca, 2012.

G1, Globo. Doria promete polo tecnológico na área ocupada pela Ceagesp até 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/doria-confirma-mudanca-do-ceagesp-e-polo-tecnologico-na-area-da-zona-oeste-de-sp-ate-2020.ghtml>>. Acesso em: 10/05/2019.

JANUZZI, D. C. R.; RAZENTE, N. Intervenções urbanas em áreas deterioradas. Semina: Ciências Sociais e Humanas, Londrina, v. 28, n. 2, 2007.

PADUA, Rafael Faleiros de. Refletindo sobre a desindustrialização em São Paulo, 2009.

PANISI, Ana. Entre parques e rios, desenho urbano para a área da CEAGESP. Trabalho Final de Graduação na FAUUSP, 2017.

PARIS RIVE GAUCHE. Paris Rive Gauche, 2018. Disponível em: <<http://www.parisrivegauche.com/>>. Acesso em: 20/04/2018.

RIO, Vicente del. Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos, 2001. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>>. Acesso em: 04/06/2019.

SOMEKH, N.; CAMPOS NETO, C.M. Desenvolvimento local e projetos urbanos. Vitruvius, 05.059, ano 5, 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br>>. Acesso em: 15/02/2019.

URBANISMO, São Paulo. Nota Técnica, CEAGESP. Prefeitura de São Paulo, 2016.

VIEIRA, Elvis José. A construção de Novos Cenários Urbanos na Cidade Contemporânea. Rio de Janeiro, 2010.

LEOPOLDINA, PIU. Vila Leopoldina: Projeto de Intervenção Urbana Vila Leopoldina Villa-lobos. Disponível em: <<http://piuleopoldina.com.br/o-projeto>>. Acesso em: 08/03/2019.

Contatos: barbara.pereira.baptista@gmail.com e nadasom@terra.com.br