http://journal.unoeste.br/index.php/cs/index
DOI: 10.5747/cs.2020.v4.n3.s102
ISSN on-line 2526-7035

Colloquium Socialis

Submetido: 22/08/2020 Revisado: Aceito: 16/09/2020

[MOBILI] QUALI[DADE] URBANA: EIXO DE TRANSFORMAÇÃO EM GUAIANASES, SÃO PAULO-SP

Juliana Barreto Da Silva, Victor Martins De Aguiar, Yeda Ruiz Maria

Universidade do Oeste Paulista – UNOESTE, Presidente Prudente, SP. E-mail: barretojuliana@live.com

RESUMO

A cidade de São Paulo possui, desde sua urbanização no século XIX, a ferrovia como elemento estruturador que distingue duas regiões – leste e oeste –, sob aspectos físicos e sociais. Entre eles, é evidente a desfavorável posição da Zona Leste em relação ao distanciamento do centro, sendo a primeira região a ser ocupada pelos populares, que cruzaram o território através da ferrovia e das grandes obras viárias da cidade, que desprezou, desde a sua formação, o espaço disponível para o pedestre. Hoje, 2020, no extremo leste localiza-se o bairro de Guaianases, ocupado pela população de baixa renda que, há trinta quilômetros de distância do centro, possui o trem como principal meio de acesso a este. Além da baixa oferta de emprego e qualidade no transporte, o bairro apresenta alto percentual de trabalhadores que gastam mais de uma hora no deslocamento casa-trabalho; fatores que caracterizam o local como bairro dormitório. Neste contexto, surge a área de estação, localizada no eixo de estruturação de bairro e que, responsável por configurar os deslocamentos diários da população local, é assumida como ponto de partida para a transformação do seu espaço. Para tanto, foram realizados levantamentos no entorno da área da Estação de Guaianases que, através de análises quantitativas e qualitativas, possibilitou a identificação das condições temporais, físicas e sociais do seu espaço; além da revisão da atual legislação pertinente que, atrelada aos princípios orientados ao transporte sustentável, permitem viabilizar e explorar instrumentos e políticas voltadas ao desenvolvimento local de bairro e, posteriormente, da cidade.

Palavras chave: Eixo de estruturação. Mobilidade. Qualidade urbana. Guaianases. São Paulo.

URBAN [MOBILI] QUALI[TY]: AXIS OF TRANSFORMATION IN GUAIANASES, SÃO PAULO-SP

ABSTRACT

There is in the city of São Paulo, since its urbanization in the 19th century, the railway as a structuring element that distinguishes two regions - east and west - under physical and social aspects. Between them, it is evident the unfavorable position of the East Zone in relation to the distance from the center, being the first region to be occupied by the popular, who crossed the territory through the railroad and the great road works of the city, which, since its formation, despised the space available for pedestrians. Today, 2020, in the far east is the district of Guaianases, occupied by the low-income population who, thirty kilometers away from the center, have the train as their main means of access to the east. In addition to the low employment and quality of transportation, the neighborhood has a high percentage of workers who spend more than one hour moving house-to-work; factors that characterize the place as a dormitory neighborhood. In this context, the Station Area appears, located in the axis of neighborhood structuring and which, responsible for configuring the daily displacements of the local population, is assumed as the starting point for the transformation of its space. Therefore, surveys were conducted around the Guaianases station area which, through quantitative and qualitative analysis, made it possible to identify the temporal, physical, and social conditions of its space; in addition to the revision of the current pertinent legislation which, linked to the principles of sustainable transportation, make it possible to explore instruments and policies aimed at local development of the neighborhood and, later, the city.

Keywords: Structure axis. Mobility. Urban quality. Guaianases. São Paulo.

INTRODUÇÃO

A cidade de São Paulo possui, desde sua urbanização, na segunda metade do século XIX, um elemento urbano referencial – a ferrovia – que, atrelado às condições físicas e temporais, foi norteador no processo de desenvolvimento não somente territorial, mas social e qualitativo em todo município. A presença da ferrovia no processo de estruturação da cidade também foi decisiva na reprodução da desigualdade socioespacial, atuando como uma espécie de barreira que dividiu dois espaços – leste e oeste – de maneira distinta, com tempo de deslocamentos diferentes e capacidade de acesso desfavoráveis em relação ao outro, o que permitiu que o lado oeste da cidade, onde se localizava o centro, se expandisse e desenvolvesse com mais facilidade, desfavorecendo o lado leste.

Em 1870, três anos após a inauguração da Estrada de Ferro São Paulo, as questões sobre deslocamento e distância tornam-se fundamentais na reprodução de um modelo que, baseado na desigualdade e bipartição do espaço disponível para a expansão da cidade, culminou no aumento das ocupações à leste, em busca do menor valor de terra (VILLAÇA, 1998). De serviço regional de cargas, o transporte ferroviário passou a servir ao deslocamento das massas populares, movimento causado principalmente devido à alta demanda de acesso ao centro da cidade, polo comercial cada vez mais distante da população de baixa renda, espraiada pelos setores conformados ao longo do eixo longitudinal da cidade, à margem da ferrovia. O penúltimo desses setores dentro do limite do município, o bairro Guaianases, objeto de estudo desta pesquisa, é reflexo das consequências dessa ocupação desordenada do vetor leste da cidade.

Os antigos eixos ferroviários que constituíram o primeiro grande segmento de desenvolvimento urbano à leste na cidade de São Paulo atualmente abrigam a linha 11-Coral da CPTM e a Linha 3-Vermelha do Metrô; os dois principais meios de acesso a Guaianases. Apesar da importância para a mobilidade no bairro, a ferrovia se apresenta como um elemento urbano de caráter segmentador, de difícil transposição e que gera diferenças físicas e sociais. Devido aos deslocamentos diários de grandes distâncias entre casa-trabalho percorridos pela população, o uso do solo configurou-se majoritariamente residencial, consolidando o caráter de desigualdade e vulnerabilidade local; fatores que refletem no sucateamento de investimentos ao sistema viário que, por sua vez, apresenta uma extensa lista de insuficiências relacionadas à ausência de corredores de ônibus, ciclovias e infraestruturas dedicadas ao pedestre.

Após transformações de infraestrutura e mobilidade ocorridas entre os anos 2000 e 2005, referentes à inauguração das estações Corinthians-Itaquera do METRÔ e Guaianases da CPTM (BEM, 1998), no ano 2000, e a expansão do trecho Radial Leste entre Itaquera e Guaianases, em 2003; além do apelo para elaboração dos planos diretores municipais, materializado, em 2002, com a aprovação do Plano Diretor Estratégico - PDE, o qual apresentou uma série de diretrizes, conceitos e objetivos que, segundo destaca Villaça (2005) em seu livro *As ilusões do Plano Diretor*, não obrigavam ou desobrigavam ninguém à efetivação das ações estratégicas apresentadas, o bairro sofre uma expressiva estagnação de investimentos em diversos setores que tangem o desenvolvimento urbano.

Segundo a Fundação Seade, em 2010, a participação dos empregos formais no território de Guaianases equivalia a cerca de 0,2% do total do município, sendo que sua própria população total representa 2,4% dos habitantes da cidade, o que confirma o baixo índice de investimentos no setor. Além dos índices de empregabilidade extremamente baixos, 45% dos seus habitantes residia a mais de um quilômetro de distância do único equipamento público e cultural do bairro, a Biblioteca Cora Coralina, além dos 51,2% que não possuem acesso próximo aos únicos dois parques construídos, Parque Lajeado e Parque Guaratiba. Apesar disto, o maior problema se configura no inexistente incentivo à infraestrutura de mobilidade ativa, que além do deslocamento a pé também refere-se ao uso da bicicleta, condição expressa através da ausência de qualquer trecho cicloviário no bairro[1], além da precariedade na infraestrutura das calçadas; fatores que refletem, comprovadamente, nos seus baixos índices de mobilidade[2] coletiva e individual.

Esta condição do seu território, atrelada ao crescimento desacompanhado de infraestrutura que o abarcasse, resultou em

[1]Consultar o Mapa de Infraestrutura Cicloviária de São Paulo. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-cicloviaria.aspx>. Acesso em: 14/03/2020.

[2]Esse índice refere-se à relação entre o número de viagens e o número de habitantes de uma determinada área.

deslocamentos cada vez mais longos a serem realizados pela população, que deixa de dedicar o tempo utilizado durante esses percursos à outras atividades, sejam de lazer, cultura ou programas familiares, que contribuiriam para o aumento da sua qualidade de vida; além de também refletir na precarização dos equipamentos e espaços públicos de bairro. Fato é que, mesmo com uma nova centralidade assumida, no entorno da sua estação ferroviária, e a conformação de um eixo de transporte com alto potencial de abarcar transformações no seu território, o distrito carece de muito mais; e essa carência compete não somente a existência de políticas públicas efetivas, mas principalmente da solução dos problemas conformados nesse espaço, de maneira que fossem compreendidos através do seu funcionamento em rede, como resultado da estruturação marcada pelo processo de formação da cidade e dos elementos preexistentes e implantados na mesma.

Onze anos após a aprovação do PDE 2002, em 26 de setembro de 2013 (SÃO PAULO, 2002), é encaminhada à Câmara uma nova proposta de Lei[3], elaborada através da revisão[4] do Plano Diretor que, após um extenso processo de elaboração participativa, é aprovado pela Lei nº 16.050 de 31 de julho de 2014 como o novo Plano Diretor Estratégico de São Paulo, surgindo como um lastro de esperança para a articulação das políticas urbanas. Com base nos fundamentos expressos na Constituição Federal, no Estatuto da Cidade e na Lei Orgânica do Município de São Paulo[5], o PDE/SP 2014 objetiva a ordenação e o pleno desenvolvimento das funções sociais na cidade, de modo a aproximar moradia e emprego, orientando o planejamento urbano municipal através dos parâmetros estabelecidos por diversos planos e normas relacionados ao desenvolvimento urbano; além de estabelecer a integração do território com os demais municípios que compõem a RMSP, garantindo sua efetividade enquanto atuação em rede (SÃO PAULO, 2014).

Responsável pela divisão e organização da cidade, juntamente com a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei 16.402/2016), o PDE/SP 2014 classifica o território de São Paulo em duas grandes macrozonas, cujo bairro de Guaianases está majoritariamente inserido na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana (SÃO PAULO, 2014). O objetivo dessa divisão é orientar o desenvolvimento urbano e a aplicação dos instrumentos urbanísticos e jurídicos em função de estratégias específicas a serem adotadas de acordo com a especificidade de cada área do município.

As macrozonas, por sua vez, fundamentam a definição das macroáreas, e ambas objetivam diretrizes específicas de atuação na cidade (SÃO PAULO, 2014). Uma dessas áreas, contida na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, é a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana, que corresponde não somente ao território de Guaianases, mas a outros bairros periféricos do município. Entre os objetivos desta Macroárea é válido destacar o fortalecimento da proteção social através do investimento em qualidade de vida e no acesso às políticas públicas locais e municipais, mas principalmente o incentivo aos usos não residenciais nas Zonas Eixos de Estruturação da Transformação Urbana - ZEU, recorte definido para realização da presente pesquisa.

Essas zonas têm como objetivo orientar as transformações urbanas nos eixos de transporte da cidade, pontuando interessantes estratégias de atuação como o incentivo ao uso misto, o desestímulo às vagas de garagem, a ampliação do coeficiente de aproveitamento dos edifícios e até mesmo o estabelecimento de larguras mínimas de calçada (SÃO PAULO, 2014), de forma que com a aplicação de tais parâmetros e a readequação necessária do espaço, promova-se a oferta de emprego local e a qualidade do espaço disponível para os deslocamentos diários da população.

A definição do eixo de transporte como área potencial da transformação urbana se justifica, então, através das diretrizes ao qual se objetiva o instrumento – o aumento da qualidade de vida do pedestre. Em um bairro como Guaianases, o terminal de transporte converte-se em uma centralidade essencial, concentrando grande parte da sua população, de forma intercalada, mas durante todo o decorrer do dia, em um mesmo lugar; sendo assim, enfatizando a relevância em atuar partindo de uma localidade que possa alcançar a maioria dos seus habitantes.

[3]Projeto de Lei disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/pde_camara/PDE_2013_PL.pdf>. Acesso em: 26/03/2020.

[4]Todos os documentos do processo de revisão estão disponíveis no site da Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-plano-diretor-estrategico/>. Acesso em: 26/03/2020.

[5]Lei nº 16.050/2014, art. 2º.

Neste sentido, aborda-se também o conceito do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS, que se refere aos espaços projetados para acolher pessoas, atividades, edifícios e áreas públicas que estejam integradas pelo transporte público coletivo de qualidade e facilmente conectadas a pé ou por bicicleta (ITDP, 2017a). A escolha se justifica na direta associação dos princípios do PDE/SP 2014 ao conceito[6], e que aqui se destacam a socialização dos ganhos de produção da cidade, a melhoria da mobilidade urbana, a qualificação da vida urbana nos bairros, a orientação do crescimento da cidade nas proximidades do transporte público e a promoção do desenvolvimento econômico da cidade.

Sendo assim, entende-se que a qualidade desse espaço marcado pelo terminal de transporte carrega o potencial necessário para orientar o desenvolvimento urbano compreendido na sua escala local, possibilitando a reversão do perfil de bairro dormitório, característica que, conformada na constante busca por soluções que diminuam o tempo de deslocamento às atividades distribuídas pelo território, ignora a promoção de atividades de bairro, que possibilitariam concentrar a mobilidade em uma escala local e, imediatamente, aliviariam o uso excedente dos transportes individuais e coletivos. Dessa forma, para compreender se tais transformações seriam, de fato, efetivas para o desenvolvimento em Guaianases, foram levantadas análises em um recorte de área denominado como área de estação, pois é paralelo à sua estação ferroviária, a Estação Guaianases da CPTM que, em razão do seu potencial estruturador enquanto principal modo de transporte utilizado pela população, também abriga as principais atividades urbanas no seu entorno, além de estar inserida em uma ZEU; condições que viabilizam e exploram instrumentos e políticas públicas de desenvolvimento local, visando a qualificação do espaço e da vida nas cidades partindo dos princípios[7] orientados ao transporte sustentável, democrático e acessível ao longo dos chamados eixos da transformação urbana.

MÉTODOS

As análises então realizadas foram orientadas através da ferramenta DOTS em Corredores de Transporte (2016), que recomenda seis temas[8] de avaliação da condição do espaço urbano nas Áreas de Estação das cidades, visando a compreensão e posterior conformação de um cenário propício para a promoção dos princípios destacados pelo próprio conceito, que são diretriz para a avaliação (ITDP, 2016). Dentre os temas, serão apresentados resultados de análises referentes a três deles, sendo o uso e ocupação do solo, a infraestrutura de saneamento básico e a diversidade socioeconômica.

Para delimitar a área de abrangência dessas análises na área de estação em Guaianases que, segundo o ITDP (2017a), se apresenta na distância linear de 400 metros a um quilômetro ou no limite de raio de até um quilômetro ao redor de uma estação de transporte de média ou alta capacidade, foi necessário considerar a adequação destes limites ao tecido urbano da área em questão. Dessa forma, considerou-se para o presente estudo não apenas os limites da estação de transporte atual, mas também o local onde funcionava a anterior, localizado no mesmo eixo, há pouco mais de um quilômetro de distância da atual; devido ao impacto que gerou e ainda gera em seu entorno desde que foi desativada, onde permanece o seu edifício até os dias atuais (Figura 1). A área de análise ainda tange uma ZEU, que através das diretrizes estabelecidas pelo PDE/SP 2014, é o instrumento que viabiliza toda e qualquer transformação urbana a ser preconizada para o município (SÃO PAULO, 2014).

Além das análises na área de estudo destacada, fez-se necessário o levantamento documental e bibliográfico do processo de urbanização do bairro de Guaianases, além de uma prévia revisão histórica da estruturação da cidade em relação à formação inicial e ocupação gradativa do seu vetor leste, do centro aos bairros limite do município, onde se localiza Guaianases. Os resultados, por sua vez, são representados através do desenvolvimento de mapas, imagens e diagramas que sintetizem as informações apresentadas.

[6]Dentre os dez princípios do PDE/SP 2014, sete deles são diretamente relacionados ao conceito, conforme apresentado no Padrão de Qualidade DOTS (ITDP, 2017a).

[7]Os princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS referentes à estrutura urbana são: Conectar – cidades mais densas de ruas e caminhos; Adensar – a ocupação local de forma correspondente à capacidade do transporte coletivo; Misturar – os usos do solo, a diversidade demográfica e a de renda; e Compactar – as áreas urbanas para encurtar as viagens casa-trabalho-casa (ITDP, 2017a).

[8]Uso e ocupação do solo; Infraestrutura de Saneamento Básico; Conectividade do Espaço Urbano; Condições de Circulação para Transportes Ativos; e Diversidade Socioeconômica (ITDP, 2016).

Figura 1. Mapa recorte da área de estação analisada e sua inserção na ZEU.



Fonte: Os autores, 2020.

RESULTADOS

Localizado no extremo leste do município, Guaianases, um dos bairros mais afastados do centro da cidade, faz divisa, ao norte, com Itaim Paulista; ao sul com Cidade Tiradentes e a oeste com Itaquera e São Miguel Paulista (Figura 2). Na região antes conhecida como Baixada das Bananeiras (LANGENBUCH, 1968), que facilitava o acesso entre São Paulo e Mogi das Cruzes, Guaianases inicia-se como uma pequena vila formada de propriedades rurais instaladas no vale do Ribeirão Lajeado, onde hoje encontra-se um cemitério. Esse povoado, em meados de 1802, tinha como principal função o pouso de viajantes que seguiam em direção ao litoral através da Estrada do Imperador, que se popularizou como a Estrada dos Guaianases, atualmente a Estrada do Lajeado Velho (RAMOS, 2017).

Figura 2. Localização de Guaianases na Região Metropolitana de São Paulo de São Paulo



Fonte: SMDU. Base Cartográfica PMSP: Base Digital da Cidade (SÃO PAULO, 2016), adaptado pelos autores, 2020.

Apesar de ter sido povoado, historicamente, no entorno de uma capela, dado atrelado à data de fundação do bairro – 3 de maio de 1861 - (RAMOS, 2017), fator de estruturação e maior relevância para o seu desenvolvimento urbano foi a implantação da linha férrea, a Estrada de Ferro do Norte – EFN, em 1869, e a da estação ferroviária, Estação Lajeado, em torno da qual se desenvolveu, posteriormente, um núcleo de comércio e serviço que atendesse às imediações (BEM, 1998). Com a construção das avenidas, no governo Prestes Maia, crescia a necessidade de mão-de-obra sem qualificação ou semiqualificada, fator que atraiu uma onda de migrantes do nordeste e de Minas Gerais (LANGENBUCH, 1968), que se estabeleceram na cidade desempenhando as diversas tarefas que seu crescimento requisitara. Essas atividades, em geral, mal remuneradas, resultaram na construção de bairros embasados na autoconstrução e com residências erguidas, muitas vezes, em áreas de risco, como foi o caso de Guaianases.

Após o processo de desenvolvimento populacional do bairro, o "povoado-estação", conforme nomeia Langenbuch (1968), inicia-se, a partir de 1920, a urbanização do Lajeado Novo, onde hoje é o distrito[9] de Guaianases. Como consequência da necessidade de expansão territorial afastada do centro, intencionada pela busca de terras mais baratas na cidade e cujo salário dos moradores comportasse as prestações mensais de aquisição dos terrenos (VILLAÇA, 1998), Guaianases tem um aumento significativo da sua população, desencadeando diversos núcleos de povoamento, principalmente ao redor da estação de trem e do entroncamento das vias (RAMOS, 2017), área que aqui é apresentada como eixo responsável pela estruturação do bairro.

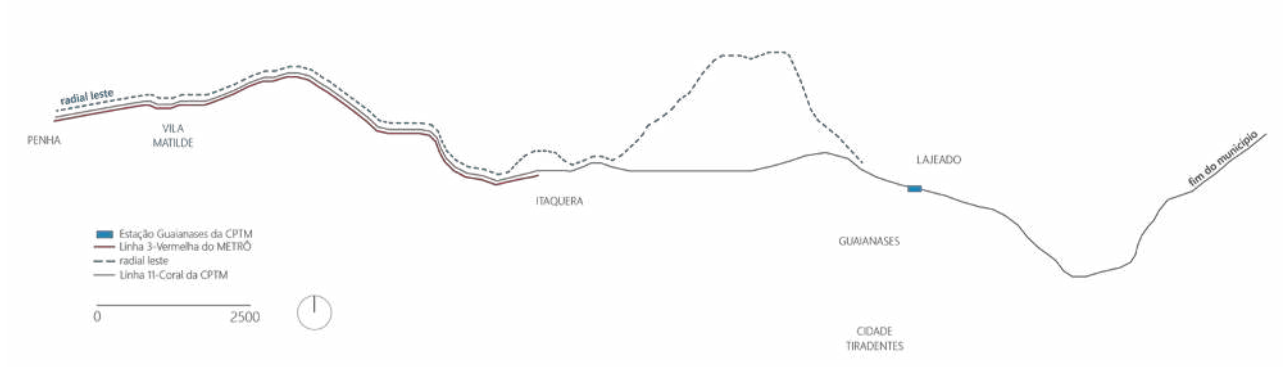
De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2006), Guaianases sofreu, entre os anos 1980 e 2000, grande incremento populacional – cerca de 137.000 habitantes no período –, com taxas anuais 3,5 vezes superiores à média municipal. Dados que, quando conciliados em decorrência do transporte, evidenciam sua importância enquanto elemento estruturador de um contexto de lugar que reflete, inicialmente e, evidentemente, na formação e consolidação da sua população. Frente a esse crescimento, associa-se ainda as transformações de infraestrutura e mobilidade no bairro, ocorridas entre os anos 2000 e 2004, referentes à inauguração das estações Corinthians-Itaquera do METRO[10] e Guaianases da CPTM, no ano 2000, e a expansão do trecho Radial Leste[11] entre Itaquera e Guaianases, em 2003.

[9] O termo distrito refere-se a divisão administrativa de governo local. A Subprefeitura de Guaianases engloba os distritos Guaianases e Lajeado, que no decorrer do trabalho podem ser tratados tanto como bairros ou distritos.

[10] Edifício inaugurado oficialmente no ano de 1988, porém reformado e ampliado em 2000, quando passou a integrar o Expresso Leste – Linha 11-Coral da CPTM, conectando as demais estações ao bairro de Guaianases.

[11] O prolongamento da Radial Leste até a Estação de Guaianases foi responsável por reduzir o tempo de deslocamento de 40 para 10 minutos entre Guaianases e Itaquera. Essa e outras ações faziam parte de um plano estratégico de desenvolvimento urbano e intervenção no território promovidas pelo município, entre 2001 e 2004, que destacavam a iniciativa privada, nacional e internacional como um potencial agente financiador da transformação dos espaços públicos através da regulação do estado (SÃO PAULO, 2002; 2004), fazendo do PDE/SP 2002 e outros instrumentos.

Figura 3. Localização da Estação Guaianases em relação ao eixo leste.



Fonte: Os autores, 2020.

Inaugurada em 2000, a nova Estação Guaianases foi projetada para substituir o edifício da estação anterior, visando sua modernização e incorporação ao projeto de ampliação da Linha Leste-Oeste – atual Linha 3-Vermelha do METRO (Figura 3). Implantada no antigo eixo ferroviário leste, Estrada de Ferro Rio-São Paulo, seu edifício representa parcela significativa na vida da população local. Devido sua localização privilegiada, em uma área central de bairro; não apenas espacialmente, mas como centralidade simbólica construída desde a implantação dos edifícios anteriores, a estação de Guaianases segue ocupando um importante eixo que conecta os bairros da zona leste com o centro da cidade.

Conforme classificação do PDE/SP 2014, o bairro de Guaianases está situado em uma Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana, que apresenta, na sua Subseção IV – Da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana, art. 15, parágrafo 2º, nove objetivos[12] passíveis de aplicação na mesma, sendo um deles o incentivo aos usos não residenciais nos eixos de estruturação da transformação urbana. Esses eixos, por sua vez, têm como objetivo determinar áreas de influência potencialmente aptas ao adensamento construtivo e populacional e a promoção do uso misto do solo, visando a geração de empregos e a diminuição da distância casa-trabalho, com ênfase na melhora e na complementação do sistema de mobilidade urbana, com a integração entre os sistemas de transporte coletivo e ativos (SÃO PAULO, 2014).

Mas para começar a compreender de que forma essa divisão do espaço e seus respectivos parâmetros poderiam corroborar para a organização e o desenvolvimento local, visando uma estruturação urbana sistêmica da toda cidade, é necessário compreender os padrões e condições territoriais estabelecidas no bairro, a iniciar pelas características de uso e ocupação do solo. Para isso, através do último Censo Demográfico (IBGE, 2010), foi possível identificar as áreas mais ou menos adensadas no entorno da área de estação.

Através dos levantamentos (Figura 4), notou-se que o lado sul do eixo ferroviário (Guaianases) possui índices populacionais mais baixos que o do lado norte (Lajeado), que, do ponto de vista da sua conformação territorial, possui infraestrutura urbana mais precária, tanto em relação a qualidade do espaço – ambiente - e do acesso às oportunidades, principalmente no que se refere à transposição da barreira córrego-ferrovia.

[12]Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são: I – fortalecer as capacidades de proteção social a partir de melhores nas condições de vida; II – incentivar usos não residenciais nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades de bairro; III – incentivar a consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta de serviços, comércios e equipamentos comunitários; IV – promover a urbanização e regularização fundiária dos assentamentos urbanos precários; V – promover a construção de Habitação de Interesse Social; VI – melhorar e completar o sistema de mobilidade urbana; VII – minimizar os problemas existentes nas áreas com riscos geológico-geotécnicos; VIII – compatibilizar usos e tipologias de parcelamento de solo urbano com as condicionantes geológico-geotécnicas; e IX – proteger, recuperar e valorizar os bens e áreas de valor histórico, cultural, paisagístico e religioso.

Figura 4. Mapa de densidade demográfica (hab/ha).



Fonte: Autores, 2020.

Para a realização da obra do novo edifício da Estação, a área recebeu algumas inúmeras movimentações de terra, visando a planificação para expansão do novo ramal ferroviário. A presença do córrego paralelo à área da estação também foi fator predominante na planificação do relevo (Figura 5). Neste contexto, em relação às características do solo é possível pontuar duas grandes questões: a) a primeira, de que a área central onde se encontra a Estação Guaianases se trata de uma área de várzea, devido a existência do Córrego Rio Itaquera-Mirim e sua curvatura acidentada; e b) a segunda, que em decorrência da planificação da área, e da canalização parcial do córrego, reduziram-se ainda mais as taxas de permeabilidade do solo, configurando a área como uma várzea inundável.

Figura 5. Mapa do meio físico e natural e perfil topográfico da área analisada.



Fonte: Os autores, 2020.

A presença das áreas de relevo plano são exceção, e se configuram paralelamente aos cursos d'água presentes no bairro, sendo o Rio Itaquera-Mirim, identificado no mapa, um dos três principais. Ressalta-se ainda a predominância da topografia acidentada, e a ocupação de parte da margem do córrego, constituindo o local como área de risco. Além disto, a insuficiência no sistema de drenagem das águas pluviais e do esgotamento sanitário, ou seja, domicílios que não possuem acesso à rede geral e de esgoto – 13,1% - (IBGE, 2010), acentuam a poluição e contaminação das águas que, durante frequentes enchentes da região (Figura 6), geram um grave problema ambiental e de saneamento, e que, como consequência, impacta negativamente na qualidade de vida da população, principalmente daqueles que vivem à margem do córrego.

Figura 6. Extravasamento do córrego Rio Itaquera-Mirim em diferentes locais próximos à Estação Guaianases.



Fonte: Cedidas para a página Guaianases City – Fatos e Fotos, 2020.

Essas análises demonstram que uma das principais características de conformação da ocupação do ambiente construído em Guaianases é associada ao avanço sobre áreas de vegetação densa ou ambientalmente frágeis. Como consequência desse processo, o índice de cobertura vegetal e áreas verdes públicas por habitante é baixíssimo, 12,4m²/hab. e 1,3m²/hab., respectivamente (SÃO PAULO, 2016). Apesar da existência de algumas praças, com exceção ao Parque Linear Guaratiba, que se localiza no raio de proximidade – porém fora do raio de abrangência dessa análise –, não há outros parques públicos na zona central.

Com exceção do Escadão, local com caráter de passagem e não de permanência (Figura 7.a) as praças identificadas no entorno da antiga estação são pouco utilizadas pelos moradores, devido a presença de um grande número de pessoas em situação de rua, além do fervente comércio de tendas e barracas que ocupam parte das calçadas e das áreas de lazer, como é o caso da Praça Jesus Teixeira da Costa (Figura 7.b). Tal condição, impulsionada pela implantação do viaduto, além de tornar inóspitos os locais que sobrepõe, foi responsável pela gradual degradação do comércio formal na área, principalmente no lado norte da estação, juntamente ao Mercado Municipal do bairro (Figura 7.c), cujo edifício permanece praticamente abandonado.

Figura 7: Áreas verdes em Guaianases.



Fonte: Google Street View, 2019.

Ainda em relação à densidade urbana, foram levantados dados relativos ao uso e ocupação do solo na área, que após compilados, afirmaram a predominância de atividade majoritariamente residencial, compondo 53,03% das edificações totais analisadas, seguido pelas edificações de uso misto, que conformam 16,68% das atividades. Ainda foi possível identificar que

os edifícios comerciais e de serviço do bairro correspondem a somente 12% dos usos levantados, ainda a frente do número de edifícios institucionais, que conformam 4%. Essas atividades não residenciais, no entorno da área de estação, são caracterizadas, no lado sul (Guaianases), pela presença do comércio e serviço formal e ativo durante horário comercial (Figura 8.a), e no lado norte (Lajeado), pelo comércio informal e ativo tanto no período diurno quanto noturno (Figura 8.b), além da presença de antigos edifícios comerciais abandonados, que poderiam ser utilizados para incentivo ao uso misto, pois concentram atividade residencial em seus pavimentos superiores (Figura 8.c).

Figura 8. Atividades não residenciais no entorno da Estação Guaianases.



Fonte: Os autores, 2020.

Para casos como este último mencionado, o PDE/SP 2014 apresenta a Função Social da Propriedade. Este instrumento, previsto na Constituição Federal de 1988 (art. 182) e regulamentado pelo Estatuto da Cidade, em 2001, têm por objetivo o combate à ociosidade de imóveis, estando previsto no Plano a aplicação de Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios – PEUC e de Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU Progressivo no Tempo em áreas específicas da cidade, cuja delimitação também compreende as zonas eixo de transporte (SÃO PAULO, 2014), ou seja, a área de estação aqui mencionada.

Esse antigo núcleo comercial, hoje praticamente abandonado, devido ao decaimento do uso do Mercado Municipal, a presença dos moradores de rua no local e a mudança do edifício da Estação Guaianases foram processos que desencadearam diversas transformações ao bairro nos últimos quinze anos, em parte negativas, resultando em um gradual afastamento dos seus habitantes em relação ao espaço público coletivo, a rua, que, junto da precarização das condições da sua infraestrutura urbana, convertem Guaianases em um lugar cada dia mais inseguro, cujo a disseminação do uso do automóvel, dos altos muros e portões trancados ganham cada vez mais espaço – fortalecendo uma imagem de bairro para dormir, e não para viver. Neste contexto, a avaliação das condições existentes de uso na área de estação é essencial para o fornecimento de indícios sobre as possibilidades de um desenvolvimento mais compacto, que favoreça a adesão ao transporte público e os modos de deslocamento ativo (ITDP, 2017a), e que apesar das identificadas quase nulas taxas de atividade não residencial na área de análise, se faz fundamental a identificação da presença desses edifícios, principalmente aqueles de uso misto – ou que potencialmente possam agrega-lo –, pois é essa mistura de usos do solo que afetará diretamente a necessidade dos deslocamentos da população e, consequentemente, suas distâncias – no sentido de que se reduzam à medida que as oportunidades no bairro cresçam, tal como sua diversidade. Ressalta-se ainda a presença dos vazios urbanos, principalmente em terrenos próximos à Estação Guaianases; as edificações abandonadas ou sem uso, que contabilizam 1,5%; e algumas reformas prediais em andamento, que não chegam a 1% do total (Figura 9). Percebe-se então que mesmo se apresentando como um bairro expressivamente adensado, não dialoga com a ideia de adensamento promotor da acessibilidade, pois o adensamento que é ausente de diversidade em atividades, não contribui efetivamente para o desenvolvimento urbano, confirmando a necessidade de atuar não apenas compreendendo, mas aplicando as ferramentas de política urbana disponíveis.

Figura 9. Mapa de uso e ocupação do solo.



Fonte: Os autores, 2020.

É importante notar que os dados estão correlacionados ao perfil socioeconômico do bairro, pois a presença de novas construções ou reformas nos edifícios é quase nula, dado que evidencia, mais uma vez, a ausência de investimentos no setor. Neste sentido, este estudo buscou entender a dimensão da diversidade socioeconômica no território de Guaianases através de dois diferentes padrões de análise, o padrão construtivo das suas edificações e o perfil socioeconômico da sua população; pois entende-se que ambos se relacionem[13], mais do que outros, ao entendimento da dinâmica econômica local.

Como resultado, na área de estudo foi identificado o padrão construtivo predominante em alvenaria, caracterizando 99% das edificações levantadas, dividindo-se o restante para construções em metal e madeira. Evidentemente, por se tratar de um bairro baseado na autoconstrução, considerou-se importante não somente o levantamento material das suas construções, mas a classificação do seu padrão em relação ao nível socioeconômico que representa. Dessa maneira, em busca de um resultado mais próximo do real, a classificação dos edifícios foi pautada no documento *Valores de Edificações de Imóveis Urbanos* (2017) publicado pelo Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia - Ibape, instrumento de suporte para a realização de avaliações nas edificações de abrangência estadual (IBAPE-SP, 2017).

A fim de simplificar a análise, para a classificação das tipologias construtivas apresentada pela ferramenta foram considerados os padrões alto, médio e simples. A partir disto, os levantamentos demonstraram que o padrão majoritário é o simples, quase 87% do território, seguido pela taxa de 12,12% das edificações de padrão médio e menos de 2% para construções de alto padrão (Figura 10). Ainda é possível perceber que, neste caso, o lado sul da Área da Estação se apresenta mais desenvolvido, pois possui um maior número de edificações de médio e alto padrão.

[13]Entende-se que todas as esferas de análise do espaço urbano estejam conectadas entre si, porém tanto o padrão construtivo quanto o perfil socioeconômico, correlacionados, abrangem o entendimento da diversidade econômica dos habitantes do bairro.

Figura 10. Padrão construtivo por nível socioeconômico.



Fontes: Os autores, 2020.

As informações socioeconômicas, por sua vez, foram levantadas através do Censo Demográfico – IBGE (2010) que, na amplitude do seu banco de dados, possibilita a aplicação de outros instrumentos específicos de avaliação, como é o caso do Índice Paulista de Vulnerabilidade Social - IPVS, desenvolvido em 2002 pela Fundação Seade, e readaptado no ano de 2010, cuja versão foi adotada na compilação dos dados aqui apresentados (Figura 11) (SÃO PAULO, 2010). Para compreensão da classificação apresentada no mapa, cada nível é correspondente à um grupo de vulnerabilidade, sendo: Nível 1 – baixíssima vulnerabilidade; Nível 2 – vulnerabilidade muito baixa; Grupo 3 – vulnerabilidade baixa; Grupo 4 – vulnerabilidade média; Grupo 5 – vulnerabilidade alta e Grupo 6 – vulnerabilidade muito alta.

Figura 11. Mapa de vulnerabilidade social.



Fonte: Os autores, 2020.

Através do levantamento ainda foi possível identificar o Nível 0, que estaria relacionado a ausência de vulnerabilidade, dado completamente contraditório no que diz respeito às análises até aqui apresentadas, pois apesar da avaliação considerar o conjunto edificado da Estação Guaianases, que indica o desenvolvimento da área, e que não inclui o Córrego Rio Itaquera Mirim, elemento natural que representa o alto índice de vulnerabilidade relacionado à degradação ambiental do espaço; ainda há a presença da Rua Copenhague – paralela à linha férrea no lado norte –, que se reconfigura totalmente à medida que distancia-se da área de estação, apresentando obstáculos que colocam o pedestre em situação de risco, inclusive ao longo do eixo, nas zonas onde indica-se o nível de vulnerabilidade zero.

O IPVS operacionaliza o conceito de vulnerabilidade social proposto por Katzman (1992), de que a vulnerabilidade de um indivíduo, família ou grupo social refere-se a sua maior ou menor capacidade de controlar as forças que afetam seu bem-estar, isto é, a posse de controles de ativos que constituem recursos requeridos para o aproveitamento das oportunidades propiciadas pelo Estado, mercado e sociedade. Desse modo, a vulnerabilidade à pobreza não se limita a considerar a privação de renda, mas também a composição familiar, as condições de saúde e o acesso aos serviços médicos, a qualidade do sistema educacional, a possibilidade de obter trabalho com qualidade e remuneração adequadas, a existência de garantias legais e políticas, etc. (SÃO PAULO, 2010). Neste contexto, o índice poderia considerar que uma área de centralidade de bairro, localizada no eixo de transporte de média e alta capacidade, justificaria níveis não tão baixos, já que existem recursos nesse eixo e próximo a ele, que colocam o indivíduo como possuidor dos seus controles ativos, de forma que o mesmo possa usufruir das oportunidades disponíveis pelo território.

Dessa forma, entende-se que existam locais de máxima prioridade e vulnerabilidade no recorte de área, identificados através do índice, mas a ideia de que grupos vulneráveis não habitem esses eixos estruturados é totalmente arbitrária, e respectivos dados são responsáveis por provocar lentidão no processo de transformação e readequação dessas áreas, que são dotadas de potencial de influência à toda sua rede de proximidade, mais forte que em outros espaços da cidade que viessem a ser readequados.

DISCUSSÃO

Apesar da importância para a mobilidade em Guaianases, a ferrovia é um elemento urbano de caráter segmentador, de difícil transposição e que gera diferenças físicas e sociais, dificultando a conexão entre os dois distritos que a permeiam, Guaianases e Lajeado, o que configura a importância de uma análise local aprofundada da área, a fim de compreender os melhores caminhos de atuação para uma intervenção a nível estrutural do espaço que atualmente configura seu sistema de mobilidade, objetivando qualificar não apenas o lugar físico, mas a vida dos seus usuários; além de beneficiar o próprio deslocamento e conexões inter e intrabairros, do entorno imediato aos diversos setores da cidade.

Quando a estruturação urbana tem como referência os corredores de média e alta capacidade, estimula não apenas o uso do transporte público, mas a utilização dos meios de deslocamento ativo. Ao habitar o entorno dos eixos de transporte, o automóvel não se faz tão necessário, e hábitos mais saudáveis e sustentáveis emergem de maneira natural no cotidiano. Imagine uma caminhada de quinze minutos que pudesse vencer a distância ao terminal de ônibus ou estação de trem mais próxima, centro comercial ou até mesmo o caminho ao trabalho; são situações que impactariam qualitativamente na vida dos habitantes. Neste sentido, basear-se nos parâmetros definidos pelo PDE/SP 2014 voltados a esse tipo de transformação no território demonstra sua importância na estruturação do espaço que, ao possibilitar o deslocamento livre e seguro ao pedestre, condiciona uma atmosfera favorável ao desenvolvimento local tanto no seu âmbito social, físico e econômico; considerando os aspectos inclusivos, qualitativos e, consequentemente, atrativos atrelados à essa transformação; permitindo que esse lugar se converta em uma espécie de polo de atração para futuros investimentos, gerando oportunidades aos seus moradores. Sendo assim, as análises das condições físicas da área de estação também estão fundamentadas na importância da densidade urbana como suporte à vitalidade local.

Dentre as estratégias adotadas pelo PDE/SP 2014 que são alinhadas ao DOTS, a de qualificar a vida urbana nos bairros cita

diretamente a importância da consolidação do uso misto do solo (SÃO PAULO, 2014). Segundo Moura *et. al* (2016), os planos de bairro e projetos que venham a ser implantados em função do modo proposto pelo PDE possuem papel crucial no estabelecimento desses estímulos não somente ao deslocamento ativo, mas à criação de espaços urbanos mais conectados que facilitem a realização de trajetos de curta distância. Já em relação à estratégia de orientar o crescimento da cidade nas proximidades do transporte público, evidencia-se que os parâmetros urbanísticos que viabilizam esse padrão de uso nos eixos de transporte podem impactar positivamente a dinâmica de desenvolvimento urbano de todo município. Esse desenvolvimento local – e compacto –, capaz de reduzir a necessidade de longas distâncias e, consequentemente, promover o acesso igualitário às oportunidades urbanas depende, então, do sucesso na transformação desses eixos.

Ainda em relação as medidas destacadas, ressalta-se a possibilidade de implantação de planos de bairro e projetos articulados à rede de serviços municipal e que viabilizem esse desenvolvimento territorialmente mais equilibrado, minimizando, de fato, as distâncias de viagem da população. Apesar desses planos serem de responsabilidade do poder executivo municipal, sob supervisão das subprefeituras, de acordo com o arts. 324 e 325 (SÃO PAULO, 2014), é estabelecida a participação direta dos conselhos municipais, podendo estes desempenhar papel ativo na mobilização em torno de propostas para os bairros, ou seja, organizações e associações de moradores, configurando um momento oportuno para colocar em prática as análises e percepções individuais e coletivas levantadas pelos próprios cidadãos; participação que, como afirma Moura *et. al* (2016), pode ser decisiva para a garantia na qualidade e legitimidade dos projetos em relação às problemáticas locais.

Para viabilizar essa atuação, é importante identificar ainda de que maneira está integrada a área de estação com o bairro, assim como os outros setores da cidade, através de opções variadas de transporte, e sua disponibilidade em função da organização do sistema viário; visto que a relação entre ambos pode induzir mais ou menos pessoas a se deslocarem em transporte público e, consequentemente, também em modos ativos (ITDP, 2017a). Mas a problemática não se restringe apenas à mobilidade em si. A avaliação dos problemas relacionados ao saneamento básico orienta-se sentido à uma busca por soluções diretamente associadas aos problemas consolidados na formação do território, visando a transformação desses eixos como parte de uma rede estruturante que interliga os sistemas de infraestrutura local e, posteriormente, da cidade. Tal análise também fornece indícios quanto ao grau de investimentos necessários na área de estação, além de auxiliar na identificação de eventuais projetos que contribuiriam para o desenvolvimento urbano, e em que medida a infraestrutura existente poderia comportar o adensamento populacional e de atividades decorrentes de futuras intervenções (ITDP, 2017b).

É necessário compreender que a densidade em si não é um problema; o problema é a forma que se gera nesses espaços de acordo com o perfil de ocupação desse adensamento (SIM; GEHL, 2019), pois, nesse caso, ambos influenciam a distribuição das atividades pelo território e o acesso mais ou menos facilitado entre elas. No caso de Guaianases, a ocupação desordenada e espraiada através do eixo ferroviário propiciou a abertura de ruas de modo transversal ao mesmo (Figura 12), consolidando esse eixo como uma centralidade que, apesar de há muito tempo ter deixado de ser central – em relação à sua localização no bairro –, estabelece a relação de centro através de uma noção que, como afirmam Sim e Gehl (2019) tem a ver com o condicionamento de pessoas, isto é, onde elas estão condensadas e porquê, e o que há no espaço que faz com que elas permaneçam ali; neste caso, o edifício da Estação de Guaianases. Dessa forma, quando utilizamos desse condicionamento de pessoas para falar sobre lugares, é quando definimos um local enquanto centralidade, ou seja, uma localidade que, centrada através da concentração de pessoas, é suscetível a reconfiguração das dinâmicas de toda vida de bairro; uma vez que ali concentre, mesmo que de forma esporádica, grande parte da sua população local.

Figura 12. Mapa de morfologia urbana em figura fundo.



Fonte: Os autores, 2020.

Mas com essa centralidade assumida e a conformação de um eixo potencial para promover transformações no seu território, o que faltaria ao distrito de Guaianases para que, de fato, pudesse alcançar essa qualidade de espaço? Apesar da ausência de um consenso conceitual (FARQUHAR, 1995), entendemos qualidade como sinônimo de saúde e, de um modo mais amplo, as condições de saúde associadas aos aspectos de todas as esferas – mais precisamente cotidianas – de vida (FLECK *et. al*, 1999), que não se relacionam somente ao trabalho, educação e o lazer, como também a felicidade e satisfação pessoal que permeia a realização de cada um deles, mas principalmente na possibilidade do seu acesso que, por sua vez, é obtido através do deslocamento aos equipamentos responsáveis por manter tais atividades (PEREIRA, 2020).

Neste sentido, entende-se que a existência de uma mistura não somente de atividades urbanas, mas de perfis socioeconômicos, é essencial para a promoção de cidades mais justas, saudáveis e também mais vibrantes. A segregação espacial de comunidades de diferentes perfis socioeconômicos, aliada ao processo de periferização e espraiamento urbano de cidades e regiões metropolitanas, produz efeitos negativos sobre os padrões de mobilidade e precisa ser combatida por meio da promoção do desenvolvimento compacto e socialmente inclusivo (ITDP, 2017b).

Sendo assim, ao conter propostas conceitualmente adequadas para a promoção de DOTS na cidade de São Paulo, e permitindo transformar territórios potenciais como o bairro de Guaianases, o PDE/SP 2014 contribui para um processo de ruptura do padrão de desenvolvimento urbano consolidado nas últimas décadas, que muito navegou contra práticas de incentivo à qualidade de vida do espaço disponível ao pedestre, principalmente no que se refere à ausência de qualquer planejamento do tipo estrutural da infraestrutura da cidade, o que significa que sim, a existência do instrumento é, de fato, positiva, porém ao mesmo tempo ainda apresenta grandes desafios no que tange à sua implementação sobre os problemas conformados no município (MOURA *et. al*, 2016).

Ao identificar, no bairro de Guaianases, a presença de uma área estratégica para a promoção, tanto dos princípios de DOTS, quanto da consolidação dos parâmetros propostos para os eixos de estruturação da cidade, cabe também a sua população um posicionamento ativo frente a ampliação e sensibilização do debate público sobre os benefícios associados às estratégias definidas por ambos os instrumentos. Além disto, é necessário consolidar e ampliar o debate popular no planejamento participativo entre os demais instrumentos da política urbana do município, como o Zoneamento, o Código de Obras e os Planos Regionais das Subprefeituras, visando a viabilidade e legitimidade na

elaboração de propostas de adesão pública; assim como o estímulo e o monitoramento de parcerias entre os setores público e privado, visto atuação significativa na cidade de São Paulo, ainda bastante concentrada na região central; mas que tem o poder de possibilitar a mobilização de recursos e uma propagação mais ampla desse modelo de pensar e organizar a contextos urbanos consolidados através de eixos estruturantes de transporte.

CONCLUSÃO

É necessário, então, compreender a importância de atuarmos como agentes transformadores, monitorando de perto o desenvolvimento das políticas que garantam nosso direito de acesso à cidade, e que visualizem uma mobilidade através do desenvolvimento urbano que integre não apenas o uso do solo e os meios de transporte, mas principalmente as pessoas, as atividades e as oportunidades, independentemente da função social, idade, perfil demográfico e econômico; visando sempre o bem-estar humano, pois são estes os caminhos para a consolidação de cidades mais saudáveis, sustentáveis e prósperas.

Com a plena consciência de que planos são, muitas vezes, palavras que nunca saem efetivamente do papel, enfatiza-se aqui a necessidade da articulação de um trabalho constante de mobilização coletiva junto às instituições e organizações que atualmente lutam pela democratização do espaço público de qualidade dedicado ao pedestre, o que enfatiza ainda mais a importância das análises aqui apresentadas, que são resultado da aplicação de distintas ferramentas e instrumentos disponíveis, sejam governamentais ou não, mas que dialogam entre si e permitem uma aproximação mais estreita possível da realidade do território em questão. Muitas vezes uma política urbana é construída baseada em métricas, ou seja, não trata das peculiaridades de um determinado território, mas sim de padrões de análise que horizontalizem e efetivem sua aplicação. Neste sentido, um caminho ideal antes de identificarmos essas políticas seria, como dito, analisar as dinâmicas do território, que é onde está o usuário – o pedestre –, cotidianamente. Desta forma alcançamos a área de estação de Guaianases, e assim alcançaríamos outras potenciais áreas existentes no espaço da cidade.

REFERÊNCIAS

BEM, S. F. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas**. 1998. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998.

FARQUHAR, M. Definitions of quality of life: a taxonomy. **Journal of Advanced Nursing**, Oxford, v. 22, n. 3, p. 502-8, 1995. https://doi.org/10.1046/j.1365-2648.1995.22030502.x

FLECK, M. P. A.; LOUZADA, S.; XAVIER, M.; CHACHAMOVICH, E.; VIEIRA, G.; SANTOS, L.; PINZON, V. Aplicação da versão em português do instrumento de avaliação de qualidade de vida da Organização Mundial da Saúde. **Revista de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 33, n. 2, p. 198-205, 1999. https://doi.org/10.1590/S0034-89101999000200012

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Perfil dos municípios brasileiros:** gestão pública 2005. Rio de Janeiro: IBGE, 2006. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv32431.pdf. Acesso em: 14 mar. 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico (2000).** Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=78. Acesso em: 16 mar. 2020.

IBAPE-SP. Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia de São Paulo. **Valores de Edificações de Imóveis Urbanos**. São Paulo: IBAPE/SP, 2017. Disponível em: https://www.ibape-sp.org.br/adm/upload/uploads/1543595741-VEIU%202017.pdf. Acesso em: 16 mar. 2020.

ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Padrão de Qualidade DOTS**. Rio de Janeiro: ITDP, 2017a. Disponível em: itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2017/12/DU-Padrao-de-Qualidade-DOTS-2017.pdf.Acesso em: 10 nov. 2019.

ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Guia de implementação de**

políticas e projetos de DOTS. Rio de Janeiro: ITDP, 2017b. Disponível em: http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2017/12/ITDP-BR-DU-GUIADOTS-V2.3.pdf. Acesso em: 10 nov. 2019.

ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Ferramenta para Avaliação do Potencial de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS) em Corredores de Transporte.** Rio de Janeiro: ITDP, 2016. Disponível em: https://itdpbrasil.org/ferramenta-para-avaliacao-do-potencial-de-dots-em-corredores-de-transporte/. Acesso em: 10 nov. 2019.

KAZTMAN, Rubén. **Why are men so irresponsible?**. Cepal Review, 1992. Disponível em: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/10389/46079087I.pdf?sequence=1. Acesso em: 20 mar. 2020.

LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia urbana**. 1968. Tese (Doutorado em Filosofia) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro, Universidade Estadual de Campinas. Rio Claro, SP, 1968.

MOURA, I. B., OLIVEIRA, G. T., FIGUEIREDO, A. C. Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE-SP): análise das estratégias sob a perspectiva do desenvolvimento orientado ao transporte sustentável. *In:* BALBIM, R., KRAUSE, C., CLARISSE, C. L. (org). **Cidade em movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea, ITDP, 2016. p. 143-180.

PEREIRA, R. H. M. *et al*. **Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras (2019)**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2020. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9586. Acesso em: 14 mar. 2020.

RAMOS, S. C. S. **Nosso Bairro, Nossa Vida.** Memórias de Guaianases. São Paulo: Clube de Autores, 2017.

SÃO PAULO. (Estado). Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras**. Quadro Analítico Guaianases**. São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2016.

SÃO PAULO. (Estado). **Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002.** Plano Diretor Estratégico, revoga a lei nº 10.676/88 e dispositivos das Leis nº s 13.260/01, 8.881/79, 9.049/80, 9.411/81. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2002. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/2002/1343/13430/lei-ordinaria-n-13430-2002-plano-diretor-estrategico-revoga-a-lei-n-10676-88-e-dispositivos-das-leis-n-s-13-260-01-8-881-79-9-049-80-9-411-81. Acesso em: 14 mar. 2020.

SÃO PAULO. (Estado). **Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014**. Aprova a política de desenvolvimento urbano e o plano diretor estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2014. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/2014/1605/16050/lei-ordinaria-n-16050-2014-aprova-a-politica-de-desenvolvimento-urbano-e-o-plano-diretor-estrategico-do-municipio-de-sao-paulo-e-revoga-a-lei-n-13430-2002. Acesso em: 14 mar. 2020.

SÃO PAULO. (Estado). Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Índice Paulista de Vulnerabilidade Social**. São Paulo: SEADE, 2010. Disponível em: http://www.ipvs.seade.gov.br/view/index.php?selLoc=0&selTpLoc=2&prodCod=2. Acesso em: 20 mar. 2020.

SIM, D.; GEHL, J. **Soft City**: Building Density for Everyday Life. Washington D.C.: Island Press, 2019.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

VILLAÇA, F. **As ilusões do plano diretor**. 1. ed. São Paulo: [s.n.], 2005.