

## Alterações da paisagem urbana local: um estudo descritivo do projeto Cidade Matarazzo na região central da cidade de São Paulo/SP-Brasil

Helmo Franklin Alves de Freitas, UNINOVE, helmo.freitas@uni9.edu.br

Cristiano Capellani Quaresma, UNINOVE, quaresmacc@uni9.pro.br

Diego de Melo Conti, PUC-CAMP, diego.conti@puc-campinas.edu.br

### Resumo

Muitos projetos imobiliários geram conflitos entre a população local e o capital imobiliário. O Projeto Cidade Matarazzo na região central da cidade de São Paulo/SP-Brasil contava com intervenções arquitetônicas, como a construção de um boulevard e um espaço de convivência aberto a todos na área do antigo Hospital Matarazzo. Também previa a criação de uma passagem subterrânea para veículos em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal, a qual foi inviabilizada por um processo judicial movido por duas associações de moradores de bairro. Assim, o presente artigo objetiva descrever o empreendimento Cidade Matarazzo e o projeto de construção da mencionada passagem subterrânea para veículos, objeto de conflito com os interesses da população local. Trata-se de um estudo descritivo, de abordagem qualitativa, baseado em estudo de caso, revisão bibliográfica, análise documental e atividade de campo. Os resultados permitem preencher uma lacuna na literatura e foram expressos em três subitens que abarcam as descrições do histórico de ocupação da área de implementação do empreendimento, das etapas de aprovação do projeto e dos detalhes do empreendimento e da construção do túnel na Rua São Carlos do Pinhal. Espera-se que os resultados e as conclusões subsidiem futuros estudos que busquem entender a questão do conflito mencionado.

**Palavras-chave:** Participação Popular, Conflito, NIMBY.

### 1. Introdução

Muitos empreendimentos imobiliários disputam o uso do solo com os cidadãos e moradores do seu entorno, causando conflitos entre estes e o empreendedor, seja do poder público ou da iniciativa privada. Grande parte destes conflitos tem sido denominada como efeito NIMBY (not in my backyard - não no meu quintal). Trata-se de uma oposição de uma dada comunidade em relação à instalação de um projeto, que potencialmente possa causar impactos à população residente (HERMANSSON, 2006; LIU et al., 2022).

A literatura sobre o tema atribui dois sentidos antagônicos ao fenômeno. O primeiro interpreta o NIMBY como uma ação majoritariamente ruim e contrária ao planejamento urbano. O segundo entende o fenômeno como manifestação democrática da população local, que busca proteger os interesses coletivos contra os interesses exclusivos do capital imobiliário.

Tais visões antagônicas refletem a dificuldade de se avaliar os reais interesses das partes envolvidas nos conflitos, bem como destacam a importância de estudos descritivos dos projetos de intervenção, como ponto de partida para o entendimento do problema.

Neste contexto, insere-se o projeto Cidade Matarazzo, que se constitui em um empreendimento imobiliário que ocupa uma área de quase 30 mil m<sup>2</sup>, localizada nas proximidades da

Av. Paulista, região central da metrópole de São Paulo/SP-Brasil, e que abrigará um hotel de luxo, além de um centro cultural, uma megaloja de moda com mais de 70 marcas exclusivas no Brasil, 34 pontos de gastronomia, entre outras ações.

O projeto inicial também previa a criação de um túnel em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal, entre a Alameda Rio Claro e a Rua Itapeva, e, sobre o qual, seria criado um boulevard, que permitiria a integração entre esse ambiente e as pessoas que transitam pela região.

No entanto, tal intervenção urbanística gerou conflito com parte da população local. Desse modo, em dezembro de 2019, a Associação de Moradores do Bairro da Consolação e Adjacências (AMACON) e a Associação União de Moradores do Bairro da Bela Vista & Bixiga (AMORBELA) moveram uma ação civil pública em face da Municipalidade de São Paulo, visando embargar a obra. A justiça paulistana atendeu a ação e concedeu liminar para a paralisação da obra mencionada. Ao final, o processo judicial foi extinto sem o julgamento de seu mérito, uma vez que o empreendedor renunciou à construção do túnel. Deste modo, o judiciário não deliberou a respeito do tema e deixou de apreciar se a questão trazida ao seu conhecimento comportava razão aos moradores ou não.

Em pesquisa bibliográfica preliminar nas bases Scielo, Web of Science e Google Scholar, verificou-se a quase inexistência de estudos referentes ao projeto Cidade Matarazzo, apesar da relevância das intervenções pretendidas. Contudo, os poucos trabalhos encontrados não permitem uma descrição detalhada e baseada em devida análise documental, levantamento bibliográfico e atividade de campo, tal como proposta pelo presente artigo.

A falta de uma descrição coerente das ações e das mudanças propostas pelo projeto dificulta o entendimento da questão e impossibilita a elaboração de outros estudos que contribuem para a compreensão dos reais interesses que envolveram as partes em conflito. Assim, visando contribuir nesta direção, o presente artigo tem por objetivo descrever o empreendimento Cidade Matarazzo e o projeto de construção do túnel, localizado em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal, e que se constituiu no objeto de conflito entre o empreendedor imobiliário e as associações de bairro AMACON e AMORBELA.

## 2. Fundamentação teórica

Conforme mencionado na introdução do presente artigo, analisando-se a literatura existente, percebe-se que os estudos dedicados à análise e à discussão do fenômeno NIMBY têm atribuído dois sentidos antagônicos ao mesmo.

O primeiro grupo de trabalhos interpreta este fenômeno como uma síndrome, algo majoritariamente ruim ou contrário ao planejamento urbano (DEVINE-WRIGHT, 2013). Tal grupo entende que o referido fenômeno se trata de ações prejudiciais por parte da população local, que por estar pautada em interesses egoístas, acaba por prejudicar o desenvolvimento urbano e os interesses coletivos (GILLROY, 1991; KRAFT e CLARY, 1991; RABE, 1994 e BOHOLM, 2004; UJI, PRAKASH e SONG, 2021; GENT, 2022).

Kraft e Clary (1991) destacam que o fenômeno NIMBY refere-se à intensa oposição da população local a propostas de intervenções urbanas, sendo, muitas vezes carregada de intenso

conteúdo emocional, se caracterizando por postura inflexível, podendo ser interpretada como ações egoístas, irracionais e que custam caro à sociedade.

Para Freudenburg e Pastor (1992), em se tratando de síndrome NIMBY, o medo da população em relação a certos projetos é por vezes irracional e não se justifica.

De Verteuil (2013) aponta que os protestos NIMBY servem para perpetuar geografias de exclusão socioespacial em nome de grupos privilegiados. De mesmo modo, Yang (2016) aponta a necessidade de combate ao NIMBY, que visa o congelamento territorial, para a construção de tecidos urbanos mais justos, eficientes e belos.

Gent (2022) aponta o discurso ideológico por trás do NIMBY e expõem que embora os membros da comunidade possam ter reivindicações legítimas em relação ao processo democrático, seus argumentos minam os valores democráticos ao bloquear o acesso a espaços materiais.

Contudo, outro grupo de trabalhos tem feito uma leitura positiva do fenômeno NIMBY, relacionando-o à uma manifestação legítima e inerente ao processo democrático que, pela participação popular, tem buscado proteger os interesses coletivos contra os interesses dos capitais que lucram com a produção e reprodução do espaço urbano (MCCLYMONT e O'HARE, 2008; BOHOLM, 2004; KINGSNORTH, 2004; GIBSON, 2005; KLEMENT, et al., 2022).

Liu et al. (2018), ao estudarem os protestos de cidadãos contra determinadas instalações na China, destacaram que “O aumento da oposição pública a grandes projetos não pode ser separado do despertar dos valores democráticos emergentes...”. Tais autores, apontam que, o NIMBY, como expressão da democracia, se traduz num fenômeno de grande importância, uma vez que permite que os cidadãos opinem, por meio da participação social, sobre instalações e projetos públicos.

Para Gibson (2005), a síndrome NIMBY, a princípio, parece atentar contra o bem cívico, afinal, os opositores a determinados projetos necessários, mas controversos, como por exemplo a instalação de usinas nucleares até abrigos para sem-teto, parecem partir de grupos irracionais que minam a capacidade do Estado de resolver importantes problemas ambientais e sociais. Contudo, o referido autor aponta que os conflitos existentes não são tão simples de serem analisados, pois, “por mais que emocionalmente apresentados, quem pode dizer que os argumentos dos oponentes locais, às vezes, não representam o interesse cívico?”. O fato é que a dicotomia “interesse geral” versus “interesse próprio” (de quintal) pode ser complexa de ser entendida, pois, pode trazer “suposições injustificadas sobre a universalidade ou racionalidade de qualquer uma das posições”.

McClymont e O'hare (2008) ressaltam a importância da participação pública na tomada de decisões e na governança local, pois, estas pessoas estarão não apenas exercendo seus direitos democráticos como também assumindo uma responsabilidade cívica. Ainda, segundo os mesmos autores, “pessoas unidas em busca de um objetivo comum, até mesmo a oposição de um desenvolvimento necessário, não devem necessariamente serem rejeitadas tão sistematicamente como costumam ser”.

Para Dvorak (2018), o envolvimento da população pelas autoridades locais quando de projetos urbanos reduziria significativamente os casos de NIMBY, a exemplo do que já ocorre na Alemanha onde a população local é envolvida diretamente no processo de implantação de

projetos de desenvolvimento urbano. O mesmo autor defende que o comportamento de protesto na República Tcheca se justifica por falta de regulamentação de projetos de desenvolvimento, não restando outra estratégia à população local, a não ser a oposição a tais projetos. De acordo com o referido autor, “as situações NIMBY são problemas em que várias partes estão envolvidas, muitas das quais têm poucos incentivos para participar das negociações”.

Xu et al. (2022) também destacam o papel da governança no estabelecimento de compensações como importante instrumento que reduz os casos de NIMBY.

Klement et al. (2022) analisam as causas de oposição da população ao desenvolvimento de novas habitações em cidades tchecas. Os autores destacam as preocupações legítimas da população, diante de ações injustas de investidores e desenvolvedores de projetos urbanos.

### 3. Metodologia

#### 3.1 Caracterização e delineamento da pesquisa

Com relação a seu objetivo, a metodologia adotada no presente estudo pode ser classificada como descritiva, tendo em vista que, de acordo com Gil (2002), trabalhos descritivos são aqueles que buscam descrever os fatos e fenômenos de determinada realidade.

Em relação à abordagem, o presente estudo pode ser classificado como qualitativo, tratando-se daquele em que a experiência pessoal, a intuição e o ceticismo atuam de maneira conjunta, com vias a auxiliarem no aperfeiçoamento das teorias (STAKE, 1995).

Em relação aos procedimentos utilizados, adotou-se o estudo de caso (BAUER e GASKELL, 2017; SEVERINO, 2017; YIN, 2015), apoiado nos instrumentos técnicos de revisão de literatura e análise documental. De acordo com Yin (2015), estudo de caso trata-se de uma investigação empírica e profunda a respeito de determinado fenômeno contemporâneo, a ser analisado em seu contexto real e onde os limites entre o fenômeno e o contexto não são claramente observados.

Neste sentido, conforme apontado na introdução, o presente artigo adotou o projeto Cidade Matarazzo como estudo de caso, mais especificamente o projeto de construção do túnel em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal.

#### 3.2 Área de estudo

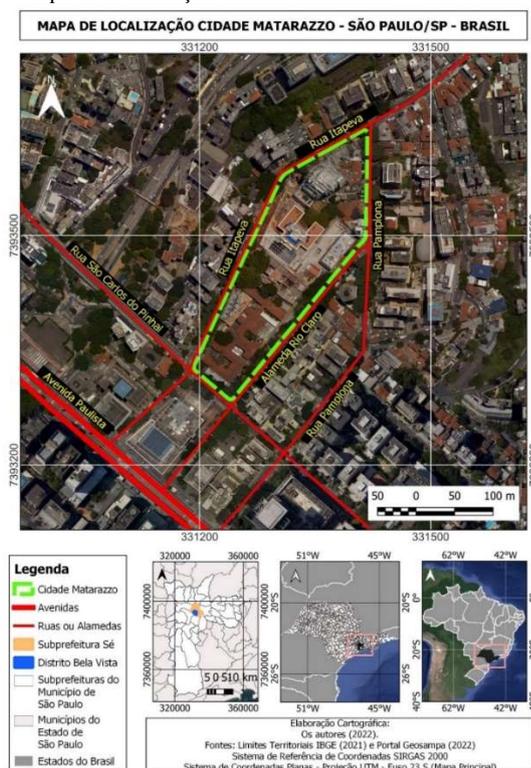
O objeto de estudo trata-se do empreendimento Cidade Matarazzo, localizado no bairro da Bela Vista, subprefeitura Sé, Região Central da cidade de São Paulo/SP-Brasil. Contando com uma área de quase 30 mil m<sup>2</sup>, nas proximidades da Av. Paulista, o referido empreendimento encontra-se delimitado por quatro vias públicas, a saber: Rua São Carlos do Pinhal, Alameda Rio Claro, Rua Itapeva e Rua Pamplona, conforme figura 1.

O mapa ilustrado pela figura 1 visa demonstrar a localização da quadra em que se situa o empreendimento Cidade Matarazzo, a qual se encontra destacada por linha tracejada de cor verde. Os três mapas menores que se encontram abaixo do mapa principal têm por objetivo situar o leitor em relação à localização da área de estudo nos territórios federal, estadual e municipal. Na elaboração do mapa buscou-se destacar em cor vermelha apenas as principais vias



que fazem divisa com o empreendimento, bem como a Av. Paulista, tendo em vista a sua importância econômica história e atual.

Figura 1 – Mapa de localização Cidade Matarazzo – São Paulo/SP – Brasil



Fonte: os autores

A área de instalação do projeto trata-se do terreno do antigo Hospital e Maternidade Umberto I, anteriormente denominado Hospital Matarazzo, o qual foi construído pela “Societá Italiana de Beneficenza in San Paolo”, contando com investimento do empresário Francisco Matarazzo (Francesco Antonio Maria Matarazzo) e que foi inaugurado no ano de 1904. As demais edificações do complexo foram construídas nos anos seguintes até meados da década de 70. Nas décadas seguintes, houve um processo de decadência, concomitante à desativação das indústrias Matarazzo, culminando no fechamento oficial do complexo no ano de 1993 (HETEM, 2020).

O imóvel foi vendido no mês de julho de 2011 “para uma Sociedade de Propósito Específico, formada pelos Grupos Allard e WWI, por R\$ 117 milhões” (PREVI, 2011). O Grupo Allard, de acordo com Hetem (2020), pertence à Alexandre Allard, cidadão francês, nascido nos Estados Unidos. De acordo com a referida autora, o mencionado Grupo, que possui atividades em diferentes ramos, tais como, moda, mídia, arte, e setores imobiliário e hoteleiro, teve intensa atuação na compra e reforma de edificações antigas e hotéis na cidade de Paris/França, à exemplo do Le Royal Moceau e do Hotel Particulier de Poulratès, os quais passaram a contar com infraestrutura e serviços luxuosos.



### 3.3 Procedimentos de coletas de dados

Para atingir o objetivo mencionado no item Introdução, a saber “descrever o empreendimento Cidade Matarazzo e o projeto de construção do túnel, localizado em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal, e que se constituiu no objeto de conflito entre o empreendedor imobiliário e as associações de bairro AMACON e AMORBELA”, realizou-se levantamento bibliográfico e análise documental.

A análise documental se baseou no Processo Judicial nº 1068553-59.2019.8.26.0053, mais especificamente o documento Plano de Trabalho Referencial (PTR). Além disso, a análise documental também se baseou na Resolução SC 29/86, de 30 de julho de 1986, do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo, publicado no DOE 01/08/86.

Além da análise documental, também se realizou trabalho de campo no dia 04 de outubro de 2022, para fins de reconhecimento, análise do estágio atual do empreendimento e apoio descritivo com base na aquisição de fotografias horizontais.

## 4. Resultados

### 4.1 Cidade Matarazzo: Histórico de Ocupação

A área de instalação do projeto trata-se do terreno do antigo Hospital Umberto I e da antiga Maternidade Condessa Filomena Matarazzo. O Hospital, anteriormente denominado Hospital Matarazzo, foi construído pela “Società Italiana de Beneficenza in San Paolo”, contando com investimento do empresário Francisco Matarazzo (Francesco Antonio Maria Matarazzo) e foi inaugurado no ano de 1904. As demais edificações do complexo foram construídas nos anos seguintes até meados da década de 70. Nas décadas seguintes, houve um processo de decadência, concomitante à desativação das indústrias Matarazzo, culminando no fechamento oficial do complexo no ano de 1993 (HETEM, 2020).

Ainda de acordo com Hetem (2020), desde 1985, a área foi bastante disputada por empreendedores imobiliários interessados na possibilidade de demolição das construções existentes, tendo em vista se tratar de terreno em local de elevada importância econômica.

Contudo, o Hospital foi tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) em 1986. Os argumentos para o tombamento foram: a) por tratar-se de um remanescente altamente representativo das instituições organizadas pelos imigrantes italianos fixados na cidade de São Paulo; b) por ter exercido papel de destaque no atendimento médico-hospitalar da população trabalhadora da cidade; c) por sua qualidade de atendimento, especialmente a maternidade; d) por seu destaque na formação profissional na ciência médica e no seu pioneirismo em algumas atividades hospitalares na cidade de São Paulo; e) tendo em vista seu conjunto arquitetônico harmonioso e que remonta às origens italianas do hospital; f) por seu valor ambiental, tendo em vista ser o único espaço de dimensões significativas no entorno da Avenida Paulista, que não passou por processo de verticalização (SÃO PAULO, 1986).

A área ocupada pelo complexo hospitalar era composta por: 1) Núcleo original do Hospital Umberto I, construído em 1904; 2) Casa de Saúde Francisco Matarazzo (1915); 3) Capela



(1922); 4) Casa de Saúde Ermelino Matarazzo (1925); 5) Cozinha, Lavanderia e Refeitório (1929); 6) Residência das Irmãs, Ambulatórios e Enfermarias (anterior a 1930); 7) Clínica Pediátrica Amélia de Camilis (1935); 8) Pavilhão Vitório Emanuele III (1937); 9) Maternidade Condessa Filomena Matarazzo (1943); 10) Ampliação do prédio Hospitalar (1974); Lançonete/Lojas; 12) Estacionamento (CONDEPHAAT, 1986).

Em 1975, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP) qualificou o conjunto arquitetônico do antigo Hospital Umberto I como Zona Especial de Preservação Cultural, bem como definiu diretrizes detalhadas em relação ao que deveria ser preservado, especialmente no que diz respeito ao Hospital e à Capela (HETEM, 2020).

Nos anos 70, as indústrias Matarazzo enfrentaram uma crise, que as fizeram reduzir a destinação de recursos de assistência ao Hospital, o qual passou a contar com doações de outros beneméritos, bem como do governo por meio do Instituto Nacional de Assistência Médica da Previdência Social - INAMPS (CONCEIÇÃO, 2019).

O hospital passou por uma crise financeira no ano de 1986, a qual levou ao fechamento de suas portas até o ano de 1988, quando retornou às suas atividades com o nome de Fundação Hospital Ítalo Brasileiro Umberto I. Neste período, a família Matarazzo moveu um processo judicial contra a Instituição devido à execução de uma hipoteca feita por esta em favor do grupo Matarazzo (CONCEIÇÃO, 2019).

Após o seu fechamento definitivo no ano de 1993, por conta do processo de decadência, o imóvel foi adquirido no ano de 1996 pela Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (Previ), a qual tinha planos de vendê-lo com vias à construção de um hotel de luxo e de um shopping center. Entretanto, os elevados custos necessários à reforma dos edifícios, os entraves à possíveis modificações de ordem arquitetônicas por conta da situação de tombamento, bem como a ação civil por parte dos moradores do bairro Bela Vista que se colocaram contrários à realização da obra, fizeram com que o imóvel permanecesse abandonado e sujeito a invasões e saques (CREMESP, 2009).

No mês de julho de 2011, o imóvel foi vendido “para uma Sociedade de Propósito Específico, formada pelos Grupos Allard e WWI, por R\$ 117 milhões” (PREVI, 2011). O Grupo Allard, de acordo com Hetem (2020), pertence à Alexandre Allard, cidadão francês, nascido nos Estados Unidos. De acordo com a referida autora, o mencionado Grupo, que possui atividades em diferentes ramos, tais como, moda, mídia, arte, e setores imobiliário e hoteleiro, teve intensa atuação na compra e reforma de edificações antigas e hotéis na cidade de Paris/França, à exemplo do Le Royal Moceau e do Hotel Particulier de Pourlatès, os quais passaram a contar com infraestrutura e serviços luxuosos.

#### **4.2 Cidade Matarazzo: etapas de aprovação do projeto**

O Grupo Allard propôs a implantação do empreendimento denominado Cidade Matarazzo, que “além de abrigar o hotel-palácio Rosewrod São Paulo, trará um centro cultural de primeiro mundo, uma fashion megastore com mais de 70 marcas exclusivas no Brasil, 34 pontos de gastronomia, e mais” (CIDADE MATARAZZO, 2021).



Além das intervenções mencionadas, o projeto também previa a criação de um túnel em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal, localizado entre a Alameda Rio Claro e a Rua Itapeva. Tal projeto prometia a criação de um boulevard em cima do referido túnel, permitindo a integração entre esse ambiente e as pessoas que transitam na região.

O projeto Cidade Matarazzo começou a ser realizado por meio de acordo de cooperação entre a Associação São Paulo Capital da Diversidade e a Prefeitura de São Paulo, com investimento exclusivamente privado. Para viabilização do projeto Cidade Matarazzo, em 2016, foi apresentada, à municipalidade, a análise urbanística do Boulevard e do túnel na Rua São Carlos do Pinhal contendo a avaliação do impacto de vizinhança ao condomínio do edifício Miami Center quando da construção do referido Boulevard e do túnel.

O túnel estava inicialmente projetado com três faixas de tráfego com um acesso exclusivo ao Edifício Brazilian Financial Center, localizado no cruzamento da rua Itapeva com a rua São Carlos do Pinhal, desembocando no tabuleiro do viaduto sobre a Avenida 9 de Julho.

A princípio, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), por meio do processo administrativo PMSP SMT 2016-0.250.576-0 e parecer técnico de análise urbanística, foi contrária à construção do túnel, uma vez que não garantiria compatibilidade entre os movimentos necessários na intersecção da Rua São Carlos do Pinhal com a Rua Itapeva, pois, as vias seriam estranguladas em função das saídas do túnel proposto.

Diante da impossibilidade da construção do túnel nos moldes inicialmente propostos, a CET fez uma série de questionamentos de caráter técnico com pontos a serem observados. Assim, em fevereiro de 2019, um novo pedido administrativo a respeito do projeto foi apresentado à Comissão de Proteção à Paisagem Urbana (CPPU), órgão da Prefeitura composto por representantes do poder público e membros da sociedade civil, e que é responsável, dentre outras coisas, pela análise de elementos inseridos na paisagem urbana.

Esse novo projeto foi aprovado e passou a ser denominado de “requalificação urbana” de trecho da Rua São Carlos do Pinhal, Alameda das Flores e Alameda Rio Claro. O parecer da CPPU deliberava por unanimidade pelo deferimento do projeto de requalificação urbana, sugerindo, porém, algumas diretrizes para detalhamento e implantação do mesmo, como por exemplo: estudar soluções para os trechos de calçada situados junto aos acessos e saídas do túnel, bem como adotar padrões e critérios relativos a técnicas construtivas e materiais para construção ou reparo dos pavimentos das calçadas, dentre outros.

O deferimento do processo de requalificação urbana foi publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo em 1º de março de 2019, sendo que, após este ato, a subprefeitura da Sé publicou o edital de chamamento público com vias à: (a) tornar pública a celebração das propostas de parceria da Municipalidade de São Paulo com o empreendedor do projeto; (b) buscar o melhor projeto para formalização do acordo de cooperação entre a Cidade de São Paulo e a Associação São Paulo Capital da Diversidade (responsável pelo projeto Cidade Matarazzo); (c) possibilitar a participação do referido chamamento público pelas organizações da sociedade civil; (d) verificar a capacidade financeira do financiador do projeto.

Desta forma, o acordo de cooperação entre o poder público municipal e o empreendimento foi firmado possibilitando, portanto, a construção do túnel, onde a Associação São Paulo

# IV SUSTENTARE & VII WIPIS

## WORKSHOP INTERNACIONAL

### Sustentabilidade, Indicadores e Gestão de Recursos Hídricos

de 16 a 18 de novembro de 2022

EVENTO GRATUITO TOTALMENTE ONLINE

Realização:

Apoio:

Capital da Diversidade (SPCD), idealizadora do empreendimento, apresentou projeto técnico pormenorizado intitulado Plano de Trabalho Referencial – Acordo de Cooperação (PTR), no qual explicita todos os passos do projeto.

### 4.3 Os projetos Cidade Matarazzo e da construção do túnel

Segundo o Plano de Trabalho Referencial – Acordo de Cooperação (PTR), o desvio do tráfego de veículos, proporcionado pela construção do túnel, permitiria a criação de um novo espaço na superfície, de aproximadamente 9.850m<sup>2</sup>, e que permaneceria aberto ao público 24 horas por dia. Tal espaço, destinado ao lazer e à cultura, contribuiria para a promoção da diversidade, bem como da convivência, integração e inclusão social.

Ainda de acordo com o PTR, a construção da passagem subterrânea na Rua São Carlos do Pinhal, entre a Rua Pamplona e a Rua Itapeva, seria indispensável para a viabilização da requalificação do espaço público, uma vez que possibilitaria “Um nível de acesso exclusivo para o automóvel, com melhor desempenho da fruição carroçável a partir da eliminação dos semáforos atualmente existentes”.

O documento ainda destaca que a referida passagem subterrânea seria fundamental ao oferecimento de um espaço dedicado ao pedestre. Tal espaço contaria com “renovação completa do piso, das áreas ajardinadas e arborizadas”. Além disso, contaria também com “novos espaços de lazer, convivência, entretenimento e arte”. Contaria também com “novos mobiliários urbanos, intensificação da arborização no espaço público com árvores nativas, dentre outros revestimentos arbustivos e rasteiros, nova iluminação pública, quiosques dedicados a um mercado de orgânicos, banheiros públicos, e um novo sistema de drenagem urbana”.

A figura 2 visa ilustrar a disposição, em planta, do projeto de requalificação do espaço urbano inerente ao empreendimento Cidade Matarazzo.

Figura 2. Boulevard da Diversidade: Requalificação do Espaço Urbano.



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

De acordo com a figura 2, pode-se perceber, à direita, o projeto Cidade Matarazzo, limitado pelas ruas São Carlos do Pinhal, Itapeva, Pamplona, e Rio Claro. Pode-se perceber a presença do túnel na rua São Carlos do Pinhal e o projeto do Boulevard da Diversidade sobre esta via. Percebe-se também que o túnel permitiria a eliminação superficial da Rua São Carlos do

Pinhal entre o empreendimento Cidade Matarazzo (à direita) e o edifício Brazilian Financial Center (BFC) (à esquerda).

O BFC trata-se do antigo prédio do Banco Real, uma edificação bastante conhecida pelos paulistanos em função das decorações natalinas realizadas aos finais de ano. Além disso, o BFC, está localizado ao lado da estação do metrô Trianon-Masp, e é classificado como edifício Building Triple A, sendo considerado um dos melhores edifícios da Cidade e sede de grandes empresas do segmento bancário e financeiro (VALENTIN, 2016).

Com a construção do túnel e a criação do Boulevard, a passagem interligando o empreendimento Cidade Matarazzo ao boulevard seria possível de ser realizada a pé. Além disso, o Cidade Matarazzo teria maior integração junto à Av. Paulista, uma das metas do empreendedor.

Segundo o empreendedor, o projeto levava em consideração todas as normas de segurança e manutenção, sendo que o novo pavimento foi projetado para suportar o tráfego de caminhões com sistema de drenagem urbana e com adequado tratamento de compactação do solo.

A figura 3 ilustra um recorte transversal à Rua São Carlos do Pinhal, possibilitando a visualização da passagem subterrânea e do Boulevard da Diversidade, o qual seria construído acima daquela.

Figura 3. Boulevard da Diversidade e passagem do Túnel em corte transversal.



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

O PTR ainda detalhava outras características a respeito do empreendimento, a saber: a) Iluminação pública por meio de luminárias e postes e balizadores; b) Amplo mobiliário urbano contendo bancos, mesas, cadeiras, quiosques e carrinhos para mercado de orgânicos; c) A instalação de pontos de acesso gratuito à internet via Wi-Fi no Boulevard, de forma a propiciar inclusão digital dos cidadãos presentes no mesmo; d) A retirada das árvores comprometidas, sob orientação técnica de Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente (SVMA) e Secretaria Municipal das Subprefeituras (SMSUB), com a respectiva compensação arbórea bem como com a previsão de plantação arbórea adicional, levando-se em consideração as espécies mais adequadas aos espaços públicos; e) Projeto de drenagem urbana nos subleitos do Boulevard, calçadão e via carroçável (Alameda Rio Claro), de forma a viabilizar um sistema de retardo de águas pluviais; f) Enterramento da fiação elétrica e de redes de telecomunicações em todo o Boulevard; g) Criação de mercado de orgânicos no espaço público, com vias a propiciar a inclusão social por meio da geração de empregos relacionados à venda dos produtos, bem como

por meio do incentivo aos produtores de orgânicos, quer fossem de fazendas de orgânicos ou de hortas urbanas.

O acordo de cooperação firmado entre os atores envolvidos previa recursos exclusivamente privados, fato que não necessitaria da aplicação de recursos financeiros por parte da municipalidade. A execução do projeto seria realizada em 3 etapas, a saber: 1) Construção do túnel na Rua São Carlos do Pinhal, sem custos para o Município de São Paulo; 2) Construção do Boulevard e do Mercado de Orgânicos ao longo da Alameda Rio Claro e na superfície do túnel da Rua São Carlos do Pinhal, entre a Alameda das Flores e Alameda Rio Claro (Parque das Flores); 3) Projeto de manutenção e conservação do Boulevard público bem como a manutenção dos pontos de acesso à internet. Previsão de operação do Mercado de Orgânicos e realização de atividades culturais e educacionais.

O projeto arquitetônico do Boulevard da Diversidade foi realizado pelo escritório de arquitetura Levinsky Arquitetos Estratégia Urbana, o qual propôs a requalificação urbana e melhoramento viário da Alameda das Flores, Alameda Rio Claro, trecho da Rua São Carlos do Pinhal e trecho da Rua Itapeva.

No que se diz respeito a Etapa 1, a saber, a construção do túnel na Rua São Carlos do Pinhal, o empreendedor visava propiciar um tráfego de veículos mais fluido e dedicar uma área para pedestres.

Ao final das obras da passagem subterrânea e após a assinatura do Termo de Aceitação pela municipalidade, o túnel seria efetivamente entregue à Cidade de São Paulo cessando as responsabilidades do empreendedor relativas à manutenção e guarda do viário municipal, cabendo tais responsabilidades ao município de São Paulo.

A figura 4 ilustra os elementos citados na Etapa 2, a saber, a construção do Boulevard da Diversidade (figura 4-a) e do Mercado de Orgânicos (figura 4-b) ao longo da Alameda Rio Claro e na superfície do túnel da Rua São Carlos do Pinhal, entre a Alameda das Flores e Alameda Rio Claro (Parque das Flores).

Figura 4. Vista superior representativa do Boulevard da Diversidade.



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

A figura 4-a ilustra o aspecto visual pretendido com a implementação do projeto de construção do Túnel e do Boulevard da Diversidade. Nela, pode-se perceber a existência de mobiliário urbano permitindo maior fruição das pessoas, bem como a integração do espaço ao verde,

por meio do projeto paisagístico. Percebe-se também como ficaria a entrada do Túnel da Rua São Carlos do Pinhal.

A figura 4-b ilustra um recorte transversal à Alameda das Flores, entre os edifícios Eluma e BFC. Sobre a referida Alameda, pode-se perceber o espaço destinado ao Mercado Orgânico.

No que diz respeito ao Boulevard em si, os aspectos técnicos levados em consideração quando de sua concepção foram a circulação de veículos de segurança, como ambulâncias, viaturas policiais e de corpo de bombeiros, bem como de caminhões de manutenção urbana e de concessionárias de serviços públicos.

No tocante à Etapa 3, o projeto previa obrigações do empreendedor relativas à manutenção e conservação do total do Boulevard, tais como limpeza, jardinagem, infraestrutura e mobiliário em geral. De igual maneira, previa-se a contratação de organizações da sociedade civil sem fins lucrativos a fim de realizarem atividades de proteção ao meio ambiente e de promoção da sustentabilidade.

Também havia a previsão de implantação de 30 a 60 quiosques de produtos de diferentes tipos, preferencialmente orgânicos e de diferentes produtores. Além da venda de produtos orgânicos, o Mercado Orgânico, por sua vez, por meio de parcerias e contratações, promoveria a integração de projetos sociais envolvendo pessoas em situação de vulnerabilidade, produtores locais e de agricultura familiar.

Além disso, aponta-se que o projeto previa a possibilidade de feiras de artesanato, que pudessem ressaltar o caráter cultural de artesãos brasileiros, bem como promover atividades socioculturais gratuitas, como oficinas, cursos e exposições, de modo a proporcionar, aos frequentadores, experiências e reflexões a partir da perspectiva da diversidade da cidade.

Quanto ao público-alvo da construção do Boulevard, o projeto Cidade Matarazzo pretendia atingir toda a população que habita ou transita na região. A entrada do Boulevard ficaria na Av. Paulista por ser uma das vias mais importantes da Cidade de São Paulo.

De acordo com os idealizadores, “o Boulevard da Diversidade vem justamente criar esse espaço de vida na região da Paulista, trazendo uma área de bem-estar e lazer, com mais natureza e cultura, promovendo encontros de diferentes gerações, públicos e comunidades que por ali transitam” (PTR, 2019).

De acordo com o empreendedor, o Boulevard serviria dentre outras coisas, de verdadeira oportunidade para que o cidadão pudesse vivenciar a diversidade em vários aspectos (cultural, social, etário, geracional, geográfico etc.). O PTR expõe que a gratuidade das atividades evitaria a discriminação de qualquer espécie aos cidadãos de menor poder aquisitivo, promovendo, desta forma, a igualdade na cidade.

Além de todas as atividades de entretenimento, como cultura, lazer e gastronomia, o espaço também traria oportunidade de caráter educativo oferecendo experiências de práticas sustentáveis no espaço urbano, como a utilização de materiais sustentáveis, sistema de iluminação pública em Light-Emitting Diode (LED), drenagem urbana com captação das águas das chuvas etc. Esperava-se com isso informar os frequentadores do local a respeito de tais práticas, de forma a promover a reflexão sobre a necessidade de responsabilidade ambiental, social e urbana.

Para o empreendedor, o projeto Cidade Matarazzo era plenamente justificável uma vez que trazia consigo a integração entre espaços públicos e privados, com acessibilidade e integração social e cultural, o que traria melhoria para as vias públicas locais, facilitando o trânsito de veículos e de pedestres, bem como atraindo novos visitantes à área.

A visita ao campo, conforme mencionada no método do presente artigo, permitiu verificar que as obras ainda estão em andamento com previsão de término para dezembro de 2023. Constatou-se também que o acesso ao local é exclusivo aos hóspedes do hotel e frequentadores do restaurante.

O primeiro ponto de observação in loco tratou-se da fachada da antiga Maternidade Condesa Filomena Matarazzo, local que atualmente abriga parte do Hotel Rosewood, conforme figura 5a.

Figura 5. Pontos de visita e reconhecimento em campo



Fonte: os autores

A figura 5a ilustra a fachada da antiga Maternidade Matarazzo, hoje denominada Torre Hotel Palácio (Bloco G), composta por 46 unidades hoteleiras, gerenciadas pela Rosewood Hotel & Resorts, uma das redes hoteleiras mais luxuosas do mundo, que se apresenta como “marca ímpar na operação hoteleira de propriedades históricas e sua transformação em verdadeiras jóias” (CIDADE MATARAZZO, 2021).

Na atualidade, tal rede hoteleira possui um portfólio de 14 hotéis e 13 resorts em 17 países e que, por meio do empreendimento Cidade Matarazzo, terá a sua primeira unidade na América do Sul (CIDADE MATARAZZO, 2021).



Ao fundo, pode-se observar parte do edifício denominado Torre Mata Atlântica (também observado na figura 5d), que, além das unidades hoteleiras, também dispõe de unidades residenciais, cujo valor médio, em outubro de 2022, encontrava-se em R\$80 mil/m<sup>2</sup> para as unidades voltadas à investimento. Destaca-se que as metragens das suítes variam de 109 a 600 m<sup>2</sup>.

A Torre Mata Atlântica (figura 5d) foi concebida pelo renomado arquiteto francês Jean Nouvel, ganhador de diversos prêmios, dentre os quais, os prêmios Pritzker no ano de 2008 e Wolf de Artes em 2005. Dentre suas principais obras encontram-se a sede do Instituto do Mundo Árabe (Paris), Torre Agbar (Barcelona), Louvre Abu Dhabi (Emirados Árabes), Museu Nacional do Catar (Doha) e Monad Terrace (Miami). Denominada Bloco H, a Torre possui 25 andares totalizando 100m de altura. Além disso, este edifício possui 104 unidades hoteleiras, 126 suítes privativas (Rosewood Private Suítes), correspondentes às unidades simplex, duplex e triplex, além de 2 escritórios.

A figura 5b ilustra o antigo edifício denominado Hospital Matarazzo, que ainda está em processo de reforma. Atualmente, denominado Matarazzo Village, a edificação oferecerá, aos seus frequentadores, 34 pontos de gastronomia com diversas culinárias e Chefs renomados de vários locais do mundo, onde também contará com um espaço cultural, a Casa Bradesco com um teatro multiuso, sala de exposições, lojas de luxo de moda nacional e internacional e 69 casas de artesãos.

Entre a Maternidade e o Hospital Matarazzo, há a Capela Santa Luzia (figura 5c), que passou por processo de restauro e revitalização. A Capela Santa Luzia foi restaurada pelo empreendedor de forma a manter a sua fachada original e, por ora, é o único local aberto ao público geral para as missas, que ocorrem todos os domingos às 11 horas da manhã, as quais são conduzidas pelo Padre Maurício Matarazzo Falcão.

Ao lado da Capela Santa Luzia, pode-se observar o Edifício Ayahuasca (figura 5e), chamado por funcionários do complexo como Edifício Aya e que foi idealizado para abrigar escritórios boutiques e um centro de convenções, cuja fachada foi projetada pelo engenheiro francês Romain Ricciotti.

A fachada do Edifício Ayahuasca é coberta de cipós artificiais de concreto de alta densidade. O intuito foi o de unir a ciência à arte, ou o concreto de alta densidade à um edifício com visual único, sendo que se utilizaram, para a criação dos cipós, 505 peças com mais de 30 tipologias de design e com cada peça medindo 7 metros de altura e diâmetro médio de 10 a 11 centímetros, sem armação.

## 5. Conclusões

O presente artigo descreve o empreendimento Cidade Matarazzo e o projeto da construção da passagem subterrânea para veículos na Rua São Carlos do Pinhal na região da Av. Paulista, cidade de São Paulo/SP-Brasil. Trata-se de um empreendimento de alto padrão, constituído pela construção de um hotel de luxo, um centro cultural, um complexo de lojas com mais de setenta marcas exclusivas no Brasil, e trinta e quatro pontos de gastronomia. Além disso, o projeto também previa a construção do referido túnel em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal, entre a Alameda Rio Claro e a Rua Itapeva, e que prometia, em sua superfície, uma inte-



gração entre esse ambiente e as pessoas que transitam na região da Av. Paulista. Previa-se também a construção de um Boulevard, dedicado ao pedestre e que contaria com novos mobiliários urbanos e projeto paisagístico, além da implantação de um mercado de orgânicos, de instalação de iluminação pública, banheiros públicos e sistemas de drenagem urbana.

Entretanto, o projeto do túnel confluiu com os interesses da população local, gerando um processo judicial movido por duas associações de bairro (AMORBELA e AMACON), no ano de 2019. A judicialização resultou na desistência do empreendedor em dar continuidade na construção da referida passagem subterrânea.

Tendo em vista que houve a desistência por parte do empreendedor e que não ocorreu uma decisão de mérito, o judiciário não deliberou a respeito do tema, deixando de apreciar se de fato a questão trazida ao seu conhecimento comportava razão aos moradores ou não. Neste sentido, considerando a literatura existente sobre o fenômeno NIMBY, o presente trabalho destacou a importância de futuros estudos que busquem entender o conflito mencionado, com vias a esclarecer se este refletiu interesses individualistas e contrários ao desenvolvimento urbano, ou, por outro lado, se tratou-se de manifestação democrática legítima por parte da população local.

Contudo, conforme destacado ao longo do texto, ao realizar-se busca por artigos acadêmicos, nas bases bibliográficas Scielo, Web of Science e Google Scholar, que analisassem o empreendimento Cidade Matarazzo, verificou-se que, apesar da relevância do projeto, estudos inerentes ao mesmo são praticamente inexistentes. Os poucos trabalhos encontrados, no entanto, não permitem uma descrição detalhada e baseada em devida análise documental e levantamento bibliográfico, tal como proposta pelo presente artigo. Neste sentido, os resultados apresentados neste trabalho permitem contribuir para o preenchimento desta lacuna.

Os resultados foram expressos em três subitens que abarcam as descrições dos históricos de ocupação da área de implementação do empreendimento e das etapas de aprovação do projeto, bem como as descrições dos detalhes do empreendimento Cidade Matarazzo e do projeto de construção do túnel na Rua São Carlos do Pinhal.

Deste modo, espera-se que os resultados da descrição ora apresentada permitam subsidiar futuros estudos que foquem no entendimento dos reais motivos e interesses que se fizeram presentes no conflito mencionado.

## 6. Referências bibliográficas

- BAUER, Martin W.; GASKELL, George. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. Editora Vozes Limitada, 2017.
- BOHOLM, Åsa. Editorial: what are the new perspectives on siting controversy? *Journal of Risk Research*, v. 7, n. 2, p. 99-100, mar. 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/1366987042000158677>.
- CIDADE MATARAZZO. 2021. Disponível em: <<https://cidadematarazzo.com.br/menu/>>. Acesso em: 28 de setembro de 2022.
- CONCEIÇÃO, T. T. D. da. Hospital Matarazzo: Um Patrimônio em Transformação. In: IX Seminário Nacional do Centro de Memória, Unicamp, 2019, Campinas. *Anais* [...]. Campinas: UNICAMP, 2019.
- CREMESP. Hospital Matarazzo e Maternidade São Paulo: o ocaso de duas importantes instituições de saúde que marcaram presença no século XX. *Informativo do CREMESP*, São Paulo, Edição 256, 1 fev. 2009. Disponível em: <https://www.cremesp.org.br/?siteAcao=Jornal&id=1115>. Acesso em: 1 out. 2022.
- DE VERTEUIL, Geoffrey. Where has NIMBY gone in urban social geography? *Social & Cultural Geography*, v. 14, n. 6, p. 599-603, 20 maio 2013.



**IV SUSTENTARE & VII WIPIS**  
**WORKSHOP INTERNACIONAL**  
**Sustentabilidade, Indicadores e Gestão de Recursos Hídricos**  
 de 16 a 18 de novembro de 2022

EVENTO GRATUITO TOTALMENTE ONLINE

Realização: SUSISTARE FUCAMPINAS

WIPIS ESCOP

Apoio: Agência das Ráguas PCJ

COMITÊS PCJ

- DVOŘÁK, Tomáš. The use of local direct democracy in the Czech Republic: how NIMBY disputes drive protest behaviour. **Local Government Studies**, v. 44, n. 3, p. 329-349, fev. 2018.
- DEVINE-WRIGHT, Patrick. Explaining “NIMBY” objections to a power line: The role of personal, place attachment and project related factors. **Environment and behavior**, v. 45, n. 6, p. 761-781, 2013.
- FREUDENBURG, William R.; PASTOR, Susan K. NIMBYs and LULUs: Stalking the Syndromes. **Journal of Social Issues**, v. 48, n. 4, p. 39-61, jan. 1992.
- GENT, Whitney. “Not in My Back Yard”: Democratic rhetorics in spatial gatekeeping. **Communication and Critical/Cultural Studies**, v. 19, n. 2, p. 140-157, 2022.
- GIBSON, Timothy A. NIMBY and the Civic Good. **City & Community**, v. 4, n. 4, p. 381-401, dez. 2005.
- GIL, Antonio Carlos et al. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.
- GILLROY, John Martin. “Moral Considerations and Public Policy Choices: Individual Autonomy and the Nimby Problem.” **Public Affairs Quarterly**, vol. 5, no. 4, p. 319–32. 1991
- HETEM, Natália Barbosa. **Cidade Matarazzo: análise projetual crítica de uma intervenção arquitetônica em um conjunto patrimonial**, 2020. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2020.
- HETEM, Natália; ZEIN, Ruth Verde. Cidade Matarazzo: feito por quem. *In: XII Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo*, jun. 2020, Lisboa. **Anais [...]**. Lisboa, 2020.
- HERMANSSON, Hélène. The Ethics of NIMBY Conflicts. **Ethical Theory and Moral Practice**, v. 10, n. 1, p. 23-34, 1 nov. 2006.
- KINGSNORTH, Paul. Nimbys are the true democratic heroes. **New Statesman-London**, n. 805, p. 22-24, 2004.
- KLEMENT, Josef et al. Causes of opposition to residential development: a survey-framing experiment from the Czech Republic. **European Planning Studies**, p. 1-22, 2022.
- KRAFT, Michael E.; CLARY, Bruce B. Citizen Participation and the Nimby Syndrome: Public Response to Radioactive Waste Disposal. **The Western Political Quarterly**, v. 44, n. 2, p. 299, jun. 1991.
- LIU, Huimin et al. Nip risk in the bud: A system dynamic model to govern NIMBY conflict. **Environmental Impact Assessment Review**, v. 97, p. 106916, 2022.
- LIU, Zhilin; LIAO, Lu; MEI, Ciqi. Not-in-my-backyard but let’s talk: Explaining public opposition to facility siting in urban China. **Land Use Policy**, v. 77, p. 471-478, set. 2018.
- MCCLYMONT, Katie; O’HARE, Paul. “We’re not NIMBYs!” Contrasting local protest groups with idealised conceptions of sustainable communities. **Local Environment**, v. 13, n. 4, p. 321-335, jun. 2008.
- PREVI. Bons negócios. **Revista Previ**, 2011. Disponível em: <<https://www.previ.com.br/revista/edicao/indice-detalhes/2C9FBF8D76DEBB330176F452DOFB6663-00.htm>>. Acesso em: 28, setembro de 2022.
- RABE, Barry George. **Beyond NIMBY: Hazardous waste siting in Canada and the United States**. Washington, D.C: Brookings Institution, 1994.
- SÃO PAULO. **Resolução SC-29/86, de 30 de julho de 1986**. Dispõe sobre o tombamento do Hospital e Maternidade Umberto I, no Município de São Paulo, [1986]. Disponível em: [https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento\\_11\\_4.aspx?link=/1986/executivo%2520secao%2520i/agosto/01/pag\\_0015\\_FQH27IRF3M04Oe2JLNVDASN6OE.pdf&pagina=15&data=01/08/1986&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100015](https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=/1986/executivo%2520secao%2520i/agosto/01/pag_0015_FQH27IRF3M04Oe2JLNVDASN6OE.pdf&pagina=15&data=01/08/1986&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100015). Acesso em: 1 out. 2022.
- SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez, 2017.
- STAKE, Robert E. **The art of case study research**. London: Sage Publications, 1995.
- VALENTIN, Shirley. Brazilian Financial Center ganha nova vida no coração de São Paulo. **SECOVISP**, São Paulo, 1 set. 2016. Disponível em: <http://www.secovi.com.br/noticias/brazilian-financial-center-ganha-nova-vida-no-coracao-de-sao-paulo/11497>. Acesso em: 1 out. 2022.
- UJI, Azusa; PRAKASH, Aseem; SONG, Jaehyun. Does the “NIMBY syndrome” undermine public support for nuclear power in Japan?. **Energy Policy**, v. 148, p. 111944, 2021.
- XU, Peng et al. Research on the Paths and Effectiveness of Governance Tools Based on the Evolution of Environmental NIMBY Event. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, v. 19, n. 4, p. 1985, 2022.
- YANG, Phillip. Bairros social e economicamente mistos geram riquezas para todos. Disponível em: <https://www.urbem.org.br/nimby-e-politica-urbana>. Acesso em 11/04/2022.
- YIN, Robert K. **Estudo de Caso: Planejamento e métodos**. Porto Alegre: Bookman Editora Ltda, 2015.