

Cátia Rocha Vicentini

**A qualidade da localização do Panamby - São Paulo:
condição atual e esperada após as intervenções de infra-
estrutura previstas para a região**

São Paulo
2012

Cátia Rocha Vicentini

**A qualidade da localização do Panamby - São Paulo:
condição atual e esperada após as intervenções de infra-
estrutura previstas para a região**

Monografia apresentada à Escola
Politécnica da Universidade de São Paulo
para obtenção do título de Especialista em
Real Estate: Economia Setorial
e Mercados – MBA-USP

Orientadora: Profa. Dra. Eliane Monetti

São Paulo
2012

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

FICHA CATALOGRÁFICA

Vicentini, Cátia Rocha

A qualidade da localização do Panamby – São Paulo: condição atual e esperada após as intervenções de infra-estrutura previstas para a região / C.R. Vicentini. -- São Paulo, 2012.

210 p.

Monografia (MBA em Economia Setorial e Mercados, com ênfase em *Real Estate*) – POLI.INTEGRA.

1.Cenário (Simulação) 2.Infra-estrutura urbana 3.Uso do solo I.Universidade de São Paulo. POLI.INTEGRA II.t.

Aos meus pais Roberto e Cleusa, que sempre me incentivaram a me dedicar e dar o melhor de mim em tudo o que eu fizesse. Especialmente ao meu pai que estaria muito orgulhoso se estivesse aqui.

Ao meu noivo François, por todo carinho, paciência e apoio durante esse período.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer a Deus, pela direção e por renovar minhas forças para enfrentar e superar tantos desafios que surgiram ao longo do caminho.

À minha orientadora, Profa. Dra. Eliane Monetti, por todo o apoio, compreensão e incentivo, em todos os momentos.

Aos membros da banca, Prof. Dr. Claudio Tavares de Alencar e Prof. Dr. Sérgio Alfredo Rosa da Silva Porto, pelas orientações que tanto contribuíram para o direcionamento e desenvolvimento do trabalho final.

À minha querida mãezinha, meu noivo, meus amigos e familiares, por compreenderem e perdoarem o meu distanciamento nas longas horas de estudo.

Às ex-chefes e amigas especiais: Gil Vasconcelos e Samantha Puig que me ajudaram a definir o tema e sempre me deram todo o apoio e ao amigo e ex-companheiro de equipe Alan Coelho que “abraçou o tema” junto comigo. Levarei a amizade de vocês para sempre!

À Bianca Vieira que me deu as orientações iniciais a respeito de como entender o Panamby. Às colegas da CCDI: Giziane Dias e Cristiane Cinquepalmi que me ajudaram a enxergar o Panamby de uma maneira diferente.

À querida amiga Cristiane Bueno Camargo, pelas sábias palavras e pelo abraço amigo sempre disponíveis durante todo o percurso.

À todas as empresas que se dispuseram a ajudar para o desenvolvimento deste trabalho, em especial a Urban Systems e a CCDI que disponibilizaram suas bases de dados, além de produzirem mapas focados no perímetro específico estudado.

A todos que, de forma direta ou indireta, participaram e contribuíram com o desenvolvimento deste trabalho.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo a análise do tecido urbano com foco na qualidade das localizações, propondo uma forma de abordagem à questão da atratividade de determinada região em diferentes cenários. Aplicando metodologias já desenvolvidas para medir a qualidade localizacional, buscou-se atribuir uma “nota” a determinada região com base em seu conjunto de atributos de localização sob a ótica dos usuários e potenciais usuários dos produtos.

No estudo de caso da região do Panamby em São Paulo, foram feitas análises tanto para a situação atual quanto para alguns cenários simulados, cuja construção obedece aos princípios formulados por SCHUARTZ (1996) e cuja análise foi aplicada trecho a trecho dentro da região estudada. O estudo procurou estabelecer a maneira pela qual determinadas mudanças poderiam impactar os atributos de localização, tornando cada trecho mais ou menos atrativo para determinado uso.

Como resultado da aplicação da matriz de atributos de qualidade localizacional, conclui-se que, nesse caso, o uso residencial apresenta uma situação de atributos de qualidade melhores atualmente nos setores já consolidados para este uso, localizados, porém, em áreas próximas a trechos que apresentam usos complementares ao residencial.

Analisando os cenários propostos em comparação com a região da maneira como se encontra hoje, pode-se dizer que o adensamento natural da região como um todo teria pouco impacto na área e mesmo assim, o pequeno impacto ocorreria em alguns setores específicos dentro do perímetro estudado. Já no caso das intervenções de infra-estrutura previstas para a região, os cenários prospectivos indicam que os impactos também seriam causados de maneiras diferentes em setores específicos, por conta da singularidade de cada um deles e da extensão da área de estudo que acarreta distâncias físicas por vezes grandes entre as intervenções propriamente ditas e certos pontos localizados no perímetro da área objeto de estudo. Para o uso não-residencial não foi possível aplicar a rotina completa, uma vez que a região ainda não consolidou essa tipologia de empreendimento.

PALAVRAS CHAVE: Cenário [simulação]. Infra-estrutura urbana. Uso do solo.

ABSTRACT

This study aims to analyze the urban network with a focus on the quality of locations, by offering a way to approach the subject matter of a region's attractiveness in different scenarios. By applying already developed methodologies to measure the given locational qualities, a score was assigned to a particular region, based on all its locational attributes from the perspective of users and potential users of the product.

In the case study of the Panamby region in São Paulo, analyses were made both for the current situation and for a few simulated scenarios, constructed upon the principles formulated by SCHUARTZ (1996). The analysis was applied segment by segment within the studied region and sought to establish the manner in which certain changes could impact the locational attributes, making each stretch more or less attractive for a particular use.

As a result of the application of the locational attributes matrix, the conclusion, in this specific case, is that the residential use features a better quality of attributes currently in the sectors which have been consolidated for this use. The higher grades however, were obtained in areas where there already are complementary uses to the residential one.

Throughout the analyses of the proposed scenarios as compared to the region as it is today, one can say that the natural density growth of the region as a whole would have just a little impact on the area. Even so, this small impact would occur in a few specific sectors within the studied boundaries. As for the infrastructure projects planned in the region, the prospective scenarios indicate that the impacts would also be caused in different ways in specific sectors, due to the uniqueness of each one of them and the extent of the studied area, as a result of the physical distance between the location of the interventions and the analyzed points.

For the non-residential use it was not possible to apply the full routine, since the region has not yet shown signs of consolidated non-residential uses.

Key-words: Scenario [simulation]. Urban infrastructure. Urban land use.

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	ii
RESUMO	iii
SUMÁRIO.....	v
LISTA DE SIGLAS.....	11
LISTA DE FIGURAS	xi
LISTA DE TABELAS	xiv
1. INTRODUÇÃO	1
1.1. Objetivo.....	2
1.2. Metodologia.....	2
2. BASE TEÓRICA.....	7
2.1. Atributos de localização	7
2.1.1. Atributos de localização para produtos residenciais.....	8
2.1.2. Atributos de localização para produtos não-residenciais	11
2.2. Externalidades positivas e negativas	14
2.3. Formação de centros	15
2.4. Equilíbrio e atratividade de uma centralidade	15
2.5. Novos centros	16
2.6. Cenários Prospectivos.....	17
3. O PANAMBY - HISTÓRICO, LEGISLAÇÃO E USOS.....	19
3.1. O que é o Panamby?	19
3.2. Panamby – Contexto histórico.....	21
3.3. Fundos de Investimento Imobiliário	23
3.3.1. O Fundo de Investimento Imobiliário Panamby.....	24
3.4. O projeto urbanístico do Panamby.....	25
3.5. Legislação específica.....	34
3.6. O Parque Burle Marx.....	35
4. ESTUDO DE CASO	39
4.1. O Panamby como centralidade	39
4.1.1. A Associação Panamby	41
4.2. Levantamento dos serviços existentes.....	45
4.2.1. O Villaggio Panamby.....	51

4.3.	Os diferenciais do Panamby como estratégia de marketing.....	53
4.3.1.	O Público do Panamby.....	58
4.4.	Obras de infra-estrutura de transportes em andamento na região	58
4.4.1.	Metrô – Linha 17 OURO	59
4.4.2.	Avenida Perimetral	67
4.4.3.	Nova Ponte sobre o Rio Pinheiros.....	69
4.5.	Limitações impostas pela legislação.....	71
4.5.1.	Patrimônio Histórico e Ambiental.....	72
4.6.	Características da área de acordo com diferentes levantamentos.....	73
4.6.1.	Áreas de Intervenção Urbanas.....	73
4.6.2.	Unidades de Informações Territorializadas	75
4.6.3.	Levantamento da Região – base de dados CCDI.....	77
4.6.4.	Levantamento da Região – base de dados Urban Systems.....	78
4.6.4.1.	Densidade demográfica.....	79
4.6.4.2.	Renda média domiciliar	81
4.6.4.3.	Acessibilidade e fluxos.....	82
4.6.4.4.	Setorial Comércio/Serviços e Alimentação.....	84
4.6.4.5.	Setorial Educação.....	86
4.6.4.6.	Setorial Saúde	87
4.6.4.7.	Setorial Turismo.....	88
4.6.4.8.	Centralidades.....	89
4.6.4.9.	Setorial Pólos	93
4.6.4.10.	Empreendimentos residenciais e não-residenciais.....	94
5.	OS INDICADORES DO CASO – ANÁLISE DA ÁREA DE ESTUDO	95
5.1.	A área de estudo – como se encontra hoje - Residencial.....	95
5.1.1.	Levantamento das tipologias residenciais existentes	95
5.1.2.	Lançamento residencial vertical – base Urban Systems	99
5.2.	A área de estudo – segmentação para a análise	105
5.3.	Aplicação da Matriz de Atributos de Qualidade – Cenário atual Residencial.....	111
5.3.1.	Segmentação do público alvo para a aplicação da matriz	111
5.3.2.	Preenchimento da matriz.....	113
5.3.3.	Aplicação da Matriz aos setores do Panamby	115
5.3.3.1.	Setor D: Área do empreendimento Villaggio Panamby	115
5.3.3.2.	Setor E: Faixa ao longo da Marginal do Rio Pinheiros.....	117

5.3.3.3.	Setor F: Faixa junto à Rua D. Helena P. de Moraes	120
5.3.3.4.	Setor G: Faixas junto ao Parque Burle Marx	123
5.3.3.5.	Setor H: Faixa para uso residencial entre os trechos do parque	126
5.3.3.6.	Setor I: Áreas valorizadas do entorno 1	129
5.3.3.7.	Setor J: Áreas valorizadas do entorno 2.....	132
5.3.4.	Resultado da aplicação da Matriz aos setores do Panamby - cenário atual	135
5.4.	A área de estudo – como se encontra hoje – Não-Residencial	139
5.5.	A área de estudo – Cenários com melhorias previstas	140
5.5.1.	Cenário 1 – Continuidade do adensamento, sem a implementação de nenhuma das melhorias previstas	141
5.5.2.	Cenário 2 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da Avenida Perimetral.....	141
5.5.3.	Cenário 3 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho	141
5.5.4.	Cenário 4 – Continuidade do adensamento, com a implementação da Avenida Perimetral e da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho.....	142
5.6.	Aplicação das Matrizes de Atributos de Qualidade - Cenários com melhorias	142
5.6.1.	Cenário 1 – Continuidade do adensamento, sem a implementação de nenhuma das melhorias previstas	143
5.6.1.1.	Setor E: Cenário 1	144
5.6.1.2.	Setor H: Cenário 1	145
5.6.1.3.	Setor I: Cenário 1.....	146
5.6.1.4.	Setor J: Cenário 1.....	146
5.6.2.	Cenário 1 – Continuidade do adensamento, sem a implementação de nenhuma das melhorias previstas – Mapa resumo	147
5.6.3.	Cenário 2 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da Avenida Perimetral.....	149
5.6.3.1.	Setor D: Cenário 2.....	150
5.6.3.2.	Setor H: Cenário 2	150
5.6.4.	Cenário 2 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da Avenida Perimetral – Mapa resumo.....	151
5.6.5.	Cenário 3 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho	153
5.6.5.1.	Setor J: Cenário 3.....	153

5.6.6.	Cenário 3 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho – Mapa resumo.....	153
5.6.7.	Cenário 4 – Continuidade do adensamento, com a implementação da Avenida Perimetral e da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho.....	155
5.6.7.1.	Setores D e H: Cenário 4.....	155
5.6.7.2.	Setor J: Cenário 4.....	156
5.6.8.	Cenário 4 – Continuidade do adensamento, com a implementação da Avenida Perimetral e da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho – Mapa resumo	156
5.7.	Síntese dos cenários simulados	156
6.	CONCLUSÕES.....	157
7.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	162
8.	ANEXOS.....	165
8.1.	Matriz de atributos de localização para produtos residenciais.....	165
8.2.	Perfil do FII Panamby.....	168
8.3.	Levantamento dos empreendimentos considerados como “Panamby” neste estudo	169
8.4.	Associação Panamby – Lista de Associados	170
8.5.	Linha 17 Ouro do metrô e sua integração com a rede de ônibus, metrô e trem	171
8.6.	Verticalização – Base de dados CCDI – julho de 2011.....	172
8.7.	Densidade demográfica – julho de 2011.....	173
8.8.	Renda média Domiciliar em R\$ – julho de 2011	174
8.9.	Renda média Domiciliar em SM – Base de dados CCDI – Julho 2011	175
8.10.	Acessibilidade e Fluxos – julho de 2011	176
8.11.	Setorial Comércio e Serviços – julho de 2011	177
8.12.	Setorial Alimentação – julho de 2011	178
8.13.	Setorial Educação – julho de 2011.....	179
8.14.	Setorial Saúde – julho de 2011.....	180
8.15.	Setorial Turismo – julho de 2011.....	181
8.16.	Centralidades – julho de 2011.....	182
8.17.	Setorial Pólos – julho de 2011	183
8.18.	Edifícios no perímetro estudado – organizados por data de entrega.....	184
8.19.	Lançamento residencial vertical por valor m ² – julho de 2011	185
8.20.	Lançamento residencial vertical por área útil m ² – julho de 2011	186

8.21. Critério para julgamento dos atributos da Matriz de Atributos de Localização	187
8.22. Estoque não-residencial – base Urban Systems	193
8.23. Estoque não-residencial – valor médio bairro R\$/m – julho de 2011	197
8.24. Estoque não-residencial – vacância média – julho de 2011.....	198
8.25. Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor E – cenário 1.....	199
8.26. Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor H – cenário 1	202
8.27. Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor I – cenário 1	205
8.28. Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor J – cenário 3	208

LISTA DE SIGLAS

ADA - Área Diretamente Afetada

AII - Área de Influência Indireta

AIU - Área de Intervenção Urbana

CADES – Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

CELPOS - Fundo de Pensão dos Funcionários da Cia. Elétrica de Pernambuco

CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado

CONPRESP - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico

CVM – Comissão de Valores Mobiliários

EIA – Estudo de Impacto Ambiental

EMPLASA - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA

FII Panamby – Fundo de Investimento Imobiliário Panamby

HIS - Habitação de Interesse Social

PETROS – Fundo de Pensão dos Funcionários da Petrobrás

PMSP – Prefeitura Municipal de São Paulo

PRE - Plano Regional Estratégico

PREVI – Fundo de Pensão dos Funcionários do Banco do Brasil

RIMA – Relatório de Impacto Ambiental

SVMA – Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente

UITs - Unidades de Informações Territorializadas

VALIA - Fundo de Pensão dos Funcionários da Cia. Vale do Rio Doce

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – O Hotel dentro do Parque Burle Marx	20
Figura 2 - O hotel inacabado com os edifícios do Panamby ao fundo	21
Figura 3 – Panamby Glebas A, B e C e o Villaggio Panamby	26
Figura 4 – Usos no Projeto Urbanístico do Panamby – croqui sem escala.....	28
Figura 5 – Os setores comercializáveis do FII Panamby.....	29
Figura 6 – Vila Amalfi – “New Panamby” – localização no mapa	31
Figura 7 – Folheto Villa Amalfi – “New Panamby”	32
Figura 8 – Empreendimentos localizados na área considerada como “Panamby” neste estudo – versão estendida do mapa no anexo 8.3 deste trabalho.	33
Figura 9 - Placa indicativa do trecho da Rua Itapaiuna do Parque Burle Marx	35
Figura 10 – As duas áreas destinadas ao Parque Burle Marx (hachura diagonal)	35
Figura 11 - Áreas tombadas Parque Burle Marx.....	36
Figura 12 – Entrada do Parque Burle Marx mantido pela Fundação Aron Birmann.....	37
Figura 13 – Mapa do Parque Burle Marx	38
Figura 14 - O espelho d’água com as palmeiras imperiais e o painel em alto relevo	38
Figura 15 – A área objeto de estudo.....	39
Figura 16 – A Praça Ayrton Senna	42
Figura 17 – O perímetro da Associação Panamby.....	43
Figura 18 – Sobreposição Perímetro da Associação Panamby com área objeto de estudo.	44
Figura 19 – Colégio Visconde de Porto Seguro.....	45
Figura 20 – Colégio Portinho	46
Figura 21 – Colégio Eugenio Montale	46
Figura 22 – Posto de combustíveis com loja de conveniência - Rua Itapaiuna.....	47
Figura 23 – Vista do estacionamento do hipermercado com os Edifícios do Panamby	47
Figura 24 – Mac Donald’s junto ao Hipermercado Extra com os edifícios ao fundo.....	48
Figura 25 – Espaço de eventos com acesso pelo estacionamento do hipermercado	48
Figura 26 – Auto Shopping com acesso pelo estacionamento do hipermercado	48
Figura 27 – Churrascaria com acesso pelo estacionamento do hipermercado.....	49
Figura 28 – Área de futuro uso comercial e detalhe do anúncio das salas	49
Figura 29 – Localização no mapa dos equipamentos e serviços identificados	50
Figura 30 – Página inicial do site destinado às áreas comuns do Villaggio Panamby.....	53
Figura 31 – Folheto de vendas do Villaggio Panamby	54
Figura 32 - Folheto de um dos últimos lançamentos do Villaggio Panamby	54
Figura 33 – Foto placa On The Park da época do lançamento (2004 – entregue em 2007)	55

Figura 34 – O bosque como argumento de vendas – Anauá Panamby	56
Figura 35 – Os empreendimentos da Gleba B do Plano Urbanístico e o bosque privativo ..	57
Figura 36 – Folheto Villa Amalfi - New Panamby	57
Figura 37 – Ilustração do monotrilho da futura linha Ouro – estação elevada.....	59
Figura 38 - Proposta Associação Panamby: metrô subterrâneo pela Giovanni Gronchi	63
Figura 39 – Projeto Metrô – Linha 17 Ouro	63
Figura 40 – Estações Metrô – Linha 17 Ouro	64
Figura 41 – Traçado Monotrilho no entorno da área – Estações Panamby e Paraisópolis..	66
Figura 42 – Relação do traçado do Monotrilho com a área objeto de estudo – Estação mais próxima: Panamby	66
Figura 43 – Proposta da Associação Panamby para Avenida Perimetral.....	68
Figura 44 – Alguns trechos de alargamento para as obras da Av. Perimetral/Monotrilho ..	69
Figura 45 – Proposta Ponte do Panamby impactando o Parque Burle Marx.....	69
Figura 46 – Traçado planejado para a nova ponte junto ao Parque Burle Marx.....	70
Figura 47 – Proposta da Associação Panamby para a Ponte Burle Marx	70
Figura 48 – Tombamento – Áreas envoltórias.....	72
Figura 49 – Área de Intervenção Urbana – Estação Panamby	74
Figura 50 – Área de Intervenção Urbana – Estação Paraisópolis	74
Figura 51 – UITs do Distrito de Vila Andrade – Limites	75
Figura 52 – UITs do Distrito de Vila Andrade – Uso e ocupação do solo - 2008.....	76
Figura 53 – Detalhe área de estudo dentro das UIT Distrito Vila Andrade	77
Figura 54 – Detalhe área de estudo - verticalização.....	78
Figura 55 – Detalhe área de estudo: Densidade demográfica	79
Figura 56 – Densidade demográfica São Paulo	80
Figura 57 – Detalhe área de estudo: Renda domiciliar em R\$	81
Figura 58 – Detalhe área de estudo – Renda em SM	82
Figura 59 – Acessibilidade e fluxos	83
Figura 60 – Rua Itapaiuna, trecho sem asfalto próximo ao Colégio Porto Seguro.....	83
Figura 61 – Rua Itapaiuna, trecho sem asfalto (pintado em amarelo) e o perímetro da área de estudo (linha amarela)	84
Figura 62 – Setorial Comércio e serviços.....	85
Figura 63 – Setorial Alimentação	86
Figura 64 – Setorial Educação	87
Figura 65 – Setorial Saúde	87
Figura 66 – Setorial Turismo	88
Figura 67 – Centralidades	89

Figura 68 – Trecho das obras de melhoria viária da Operação Urbana Águas Espraiadas..	92
Figura 69 – Setorial Pólos.....	93
Figura 70 – Empreendimentos residenciais na área de estudo: distribuição por data de entrega	95
Figura 71 – Os edifícios do Villaggio Panamby.....	97
Figura 72 – Lançamento residencial vertical 1 dormitório – valor por m ²	100
Figura 73 – Lançamento residencial vertical 2 dormitórios – valor por m ²	101
Figura 74 – Lançamento residencial vertical 3 dormitórios – valor por m ²	101
Figura 75 – Lançamento residencial vertical 4 dormitórios – valor por m ²	102
Figura 76 – Lançamento residencial vertical 1 dormitório – por área útil em m ²	103
Figura 77 – Lançamento residencial vertical 2 dormitórios – por área útil em m ²	104
Figura 78 – Lançamento residencial vertical 3 dormitórios – por área útil em m ²	104
Figura 79 – Lançamento residencial vertical 4 dormitórios – por área útil em m ²	105
Figura 80 – A área de estudo em setores	106
Figura 81 – Ventana – Cyrela – Perspectiva ilustrada das fachadas.....	109
Figura 82 – Notas atribuídas dos setores do Panamby - mapa resumo	138
Figura 83 – A área de estudo em setores – impacto do Cenário 1.....	148
Figura 84 – A área de estudo em setores – impacto do Cenário 2.....	152
Figura 85 – A área de estudo em setores – impacto do Cenário 3.....	154
Figura 86 – Estoque não-residencial – valor médio bairro por m ²	194
Figura 87 – Estoque não-residencial – vacância média (%)	194
Figura 88 – Comparativos – vacância média (%) 1T e 2T 2011.....	195
Figura 89 - Estatísticas produtos não-residenciais por subregião de São Paulo.....	196

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – As áreas do Projeto Urbanístico do Panamby.....	26
Tabela 2 – Áreas do FII Panamby – setores comercializáveis sem o Villaggio Panamby.....	27
Tabela 3 – Áreas do FII Panamby – Setores comercializáveis com o Villaggio Panamby.....	28
Tabela 4 – Uso e Ocupação do solo no entorno das futuras estações	73
Tabela 5 – Trecho da tabela de densidade demográfica em São Paulo	80
Tabela 6 – Características dos edifícios no perímetro estudado.....	96
Tabela 7 – Características dos edifícios do Villaggio Panamby	97
Tabela 8 – Atributos de qualidade – preenchimento da Matriz	113
Tabela 9 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor D - Atual.....	115
Tabela 10 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor E - Atual.....	118
Tabela 11 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor F - Atual.....	121
Tabela 12 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor G - Atual	124
Tabela 13 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor H - Atual.....	127
Tabela 14 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor I - Atual.....	130
Tabela 15 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor J - Atual.....	133
Tabela 16 – Atributos de qualidade de localização Setores D, E, F e G - Atual	136
Tabela 17 – Atributos de qualidade de localização Setores H, I e J - Atual	137
Tabela 18 – Notas dos setores – quadro resumo – situação atual.....	137

1. INTRODUÇÃO

O trabalho foca em um fragmento da cidade conhecido como Panamby na cidade de São Paulo. Suas características, desde o início de seu processo de ocupação, transformaram esse trecho da cidade em um conjunto diferenciado e valorizado.

O Panamby vem sendo estudado por diversas áreas do conhecimento por conta do seu urbanismo, de suas características naturais, da sua história e dos conflitos de interesse que balizaram seu processo de desenvolvimento e valorização. Geógrafos, economistas e ambientalistas, entre outros, vêm, ao longo do tempo, discutindo a formação desse centro, enfocando muitas vezes aspectos sociais que não fazem parte do escopo deste trabalho, mas que são marcantes na área objeto de estudo.

Esta região destaca-se ainda por ter sido um dos primeiros locais no Brasil onde foi implantado um fundo de investimento imobiliário, sendo que o FII Panamby ainda hoje estabelece as regras de ocupação de parte da área aqui estudada. Todos esses fatores tornaram a área objeto de estudo um complexo único, que, por sua singularidade, passou a ter o seu nome associado a áreas não originalmente ligadas ao projeto urbanístico inicial, o que mostra a importância que o nome “Panamby” adquiriu ao longo do tempo, inclusive como um diferencial agregador de valor.

O estudo de caso mostra que o Panamby hoje é um trecho essencialmente residencial, por essa razão, a análise aqui apresentada irá focar nesse uso específico. No caso de usos não-residenciais, caso a região venha a apontar indícios de instalação dos mesmos, fica a sugestão para que novos estudos sejam elaborados de acordo com os usos que a região possa vir a atrair. No momento da elaboração deste trabalho, não foram identificados elementos atratores suficientes que justificassem uma análise para qualquer outro uso do solo.

1.1. Objetivo

As características da localização são um fator importante na qualificação das regiões, uma vez que afetam não apenas as preferências dos potenciais compradores, mas também influenciam nas decisões dos empreendedores de inserir ou não um produto específico em determinada região.

O produto final do trabalho consiste em um exemplo de mapeamento e tratamento de informações com aplicação de metodologias já desenvolvidas para medir a qualidade das localizações, buscando compreender o estado dos atributos de qualidade localizacional em diferentes situações em um trecho específico da cidade de São Paulo subdividido em regiões com características homogêneas.

Futuras intervenções em planejamento foram apresentadas e ranqueadas de modo a possibilitar a delimitação de cenários mercadológicos nas quais as mesmas são concretizadas ou não e quais os impactos da presença ou não desses equipamentos nos diferentes segmentos identificados na região objeto de estudo.

1.2. Metodologia

A metodologia utilizada inclui revisão bibliográfica, levantamento do histórico da região, levantamento de diferentes bases de dados relativas à área estudada, levantamento de campo dos empreendimentos atuais e em planejamento localizados no que hoje pode ser considerado como “Panamby”, além de contato com profissionais do mercado imobiliário.

As duas dissertações de mestrado apresentadas à Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, que formam a base conceitual do presente estudo, apresentam propostas de como seria possível avaliar a qualidade das características de localização de determinada região para os usos residencial e de escritórios. A teoria foi apresentada para os diferentes usos, embora ainda não seja possível a análise de usos não-residenciais no Panamby, uma vez que a análise aqui proposta poderá vir a ser aplicada em outras regiões, nas quais diferentes usos do solo já se encontrem consolidados.

PASCALE (2005) buscou identificar e hierarquizar os atributos que configuram a qualidade a uma localização para o uso residencial. O ponto de vista do estudo foi o das necessidades e preferências dos potenciais compradores desses produtos. O Método Delphi por ela adotado teve como objetivo organizar e obter o mais confiável consenso de opiniões de um grupo de *experts* identificando a opinião do segmento de mercado residencial acerca dos atributos urbanos que mais influenciam na percepção da qualidade da localização residencial. Em sua dissertação, PASCALE (2005) procurou calibrar os atributos propostos na Matriz, de modo que a mesma permitisse a atribuição de uma “nota” a determinada região em função dos seus atributos de qualidade localizacional.

CERQUEIRA (2004) teve como objetivo levantar os fatores que configuram qualitativamente um centro de negócios com relação às necessidades das atividades desenvolvidas nos espaços de escritórios, também sob o ponto de vista de seus atuais e potenciais ocupantes. A partir desses dados foram identificadas as qualidades básicas de configuração dos agrupamentos de escritórios para que os mesmos possam conformar um centro com estas características. CERQUEIRA (2004) aplicou então as premissas encontradas para avaliar as características localizacionais de diferentes regiões, procurando respostas quanto à sua qualidade através do posicionamento dos indicadores de desempenho de mercado¹ de cada uma delas.

Com base nos estudos desenvolvidos por PASCALE (2005) e CERQUEIRA (2004) foram dessa maneira levantados os indicadores que atribuem qualidade localizacional para os dois usos. Os indicadores elencados dos estudos aqui mencionados, nesse caso específico com relação ao uso residencial, foram então aplicados ao Panamby, de modo a compreender a influência dos mesmos na caracterização da região como se encontra hoje.

Foram utilizados dados secundários referentes ao mercado fornecidos pela EMBRAESP, pela Urban Systems, e a partir do banco de dados de clientes da CCDI (Camargo Corrêa

¹ Os indicadores de desempenho de mercado utilizados por ela foram: estoque total (evolução da oferta), estoque ocupado (parcela ocupada do estoque total oferecido, calculado a partir da dedução da taxa de vacância sobre o estoque total) e a absorção líquida (nova demanda local) das regiões estudadas dentro de um período de tempo determinado. CERQUEIRA (2004) p. 11.

Desenvolvimento Imobiliário), além de dados levantados em campo. A base de dados da EMBRAESP foi usada não somente para a identificação empreendimentos lançados na região desde o início da ocupação do Panamby com as características de cada um, como também forneceu dados importantes sobre as datas de lançamento e entrega dos mesmos. A Urban Systems, além de gentilmente ceder informações de sua base de dados, que foram fundamentais para a compreensão do estado atual da região objeto de estudo, também contribuiu com a geração de mapas focados no perímetro estudado. A CCDI forneceu dados a respeito do grau de verticalização e de renda da região, com base em seu banco de dados de compradores de imóveis. Por fim, a pesquisa de campo foi feita com o intuito não somente de validar as informações obtidas nas diferentes bases de dados, como também de determinar o que poderia ser considerado como “Panamby” no cenário atual.

Conforme será detalhado mais adiante no estudo de caso, o perímetro do Panamby considerado para este estudo mostrou-se uma região essencialmente residencial da maneira como se apresenta hoje, porém complexa e repleta de singularidades. Em função disso foi necessário analisar mais detalhadamente a área de estudo trecho a trecho, buscando identificar unidades de homogeneização que permitissem que a matriz de atributos de qualidade localizacional fosse aplicada de maneira mais precisa, evitando simplificações excessivas e generalizações.

Essas unidades de homogeneização foram construídas com base em três critérios de segmentação: 1) Características do processo de formação / características naturais; 2) Características de acessibilidade; e 3) Proximidade com áreas que proporcionam valorização e/ou desvalorização. Esses critérios determinaram a divisão da área objeto de estudo em 10 setores diferentes, apresentados detalhadamente no item 5.2 deste trabalho: “Área de estudo – segmentação para a análise”.

Por meio de um levantamento detalhado que buscou em um primeiro momento a compreensão de sua situação atual e a identificação de projetos estruturais em andamento para a região, foi proposto um ranqueamento das intervenções previstas de modo que fosse possível simular cenários nas quais essas intervenções fossem ou não colocadas em prática.

De acordo com SCHWARTZ (1996), a aplicação da teoria de cenários implica em 8 passos descritos no apêndice de seu livro “A arte da visão de longo prazo”, sendo estes:

- 1) Identificação da questão principal (problema chave, ou decisão a ser tomada);
- 2) Identificação das principais forças do ambiente local (fatores-chave);
- 3) Identificação das forças motrizes no macroambiente;
- 4) Hierarquização dos fatores-chave e forças motrizes por ordem de importância e incerteza;
- 5) Seleção dos eixos lógicos dos cenários;
- 6) Descrição dos cenários (em forma de narração);
- 7) Análise das implicações;
- e 8) Seleção dos principais indicadores e sinalizadores.

O estudo das propostas de intervenção para a região do Panamby, considerando como questão chave o problema de acessibilidade na área estudada, gerou a construção dos seguintes cenários: 1) Continuidade do adensamento sem a implementação de nenhuma das melhorias previstas para a região; 2) Continuidade do adensamento com a implementação apenas da Avenida Perimetral; 3) Continuidade do adensamento com a implementação apenas da Linha 17 Ouro do Metrô em sistema monotrilho; e por fim 4) Continuidade do adensamento com a implementação da Avenida Perimetral e da Linha 17 Ouro do Metrô em sistema monotrilho.

A partir destes cenários propostos os segmentos homogêneos que seriam afetados foram então re-analisados buscando compreender qual seria o impacto dessas intervenções em cada trecho identificado. Nem todos os clusters foram analisados em todos os cenários, uma vez que, dada a extensão da área de análise, alguns trechos encontram-se fisicamente distantes das intervenções propostas.

Foram portanto determinadas “notas” para os segmentos da área estudada em algumas situações diferentes: (1) da maneira como a mesma se encontra hoje e (2) imaginando cenários distintos (conforme descritos anteriormente) nos quais mudanças viessem a ocorrer. Essas notas foram determinadas com base nas definições de PASCALE (2005) a respeito das características que qualificam as regiões para o uso residencial. Conforme mencionado na introdução, não existem ainda subsídios no Panamby para que outros usos possam ser analisados.

Vale ressaltar, porém, que a matriz de atributos aqui aplicada não foi proposta especificamente para a simulação de cenários e por conta disso a análise ponto a ponto tornou-se restrita em função da ferramenta utilizada. Cabe dizer que, em termos de planejamento urbano, os impactos da abertura de uma avenida, por exemplo, conforme uma das intervenções propostas, seriam muito maiores na prática do que as “alterações nas notas” de cada setor dentro dos cenários refletiram. Essa ponderação será apresentada nas conclusões deste trabalho.

O processo de “clusterização” da região analisada permitiu não somente a análise mais detalhada de cada trecho para a compreensão “do todo”, como também levou a ajustes na maneira pela qual as notas foram atribuídas a cada trecho. O mapa da figura 80 “A área de estudo em setores” mostra que os trechos resultantes da divisão têm formatos bastante diferentes entre si, o que leva que a atribuição das notas ficasse “diferente” em um trecho de determinado setor, se comparada com a nota que poderia ser atribuída a outro trecho do mesmo setor.

Para sanar essa questão, foi arbitrada uma “análise de sensibilidade” no momento de atribuir as notas. Por exemplo, determinado setor recebeu uma nota que seria referente ao “aspecto predominante” do setor como um todo, independente de em certos trechos, por conta de distâncias maiores ou menores com relação às intervenções analisadas, haver a possibilidade de atribuição de uma nota diferente em pontos específicos.

2. BASE TEÓRICA

Como ponto de partida para a análise da região do Panamby foram estudadas teorias relacionadas à localização, externalidades positivas e negativas, além de teorias de formação de centralidades, de modo a embasar a compreensão do funcionamento da área objeto de estudo.

A primeira parte da base teórica analisa o conceito de características de vizinhança e os atributos de localização que tornam uma região atrativa para os usos residencial e de escritórios.

Em um segundo momento, o trabalho apresenta a definição de externalidades positivas e negativas como fatores que podem ser limitadores da expansão de uma determinada região.

Foi então apresentado o conceito de equilíbrio e atratividade de uma centralidade, de modo a completar o contexto teórico que embasa a análise do potencial mercadológico dos fragmentos homogêneos identificados na região do Panamby, compreendida como uma centralidade.

Por fim, de modo a compreender como a região estudada poderá vir a se comportar em diferentes situações, foi apresentada a teoria de cenários de SCHWARTZ (1996) como uma ferramenta de ordenação da percepção sobre futuros alternativos.

2.1. Atributos de localização

VILLAÇA² (1977) apud PASCALE (2005) define localização como “os atributos de um ponto do território que definem suas possibilidades de relacionamento com os demais pontos desse mesmo território”. Dessa forma, segundo PASCALE (2005), diferentes localizações estão relacionadas com diferentes custos de deslocamento e consumos de tempo envolvidos no desenvolvimento das atividades humanas, sendo que estas diferenças distinguem e qualificam as localizações, influenciando demandas e preços

² VILLAÇA, F. A localização como mercadoria. São Paulo, Studio Nobel, 1977.

praticados, além de causarem diferentes níveis de interesse por parte de empreendedores, investidores e potenciais compradores do produto residencial³.

Os níveis de acessibilidade decorrentes da localização variam, porém, de acordo com os usos pois, por exemplo, atividades comerciais de varejo podem ter melhor desempenho quando próximas aos seus consumidores potenciais, enquanto que para outros usos, como o de escritórios, a complementaridade dos usos pode tornar-se mais importante.

Segundo PASCALE (2005), a acessibilidade dessa maneira se relaciona diretamente aos custos de funcionamento de atividades comerciais, industriais e de serviços, mas o mesmo não acontece no caso do uso residencial. Para moradia, a proximidade do local de trabalho, centros de compras, educação, recreação, transporte público, etc., apesar de serem importantes, não são fatores decisivos, uma vez que a satisfação do cliente pode estar ligada a fatores mais intangíveis.

Em função disso, serão aqui apresentados os atributos de localização que configuram qualidade tanto às localizações residenciais quanto de edifícios de escritórios, mostrando que, em função do uso, um aspecto ou outro pode passar a ser mais significativo.

2.1.1. Atributos de localização para produtos residenciais

Segundo PASCALE (2005), pode-se dizer que uma grande parcela do preço de um produto residencial é derivada das características da localização. Os compradores das unidades pagam pelos diferenciais de acessibilidade e características da região ao adquirirem um produto. Isso pode ser observado pelo fato de produtos com características semelhantes, de mesmo padrão, implantados em terrenos com potenciais semelhantes muitas vezes apresentarem preços diferentes em função do local onde foram inseridos. A localização, porém, apesar de representar uma grande parcela tanto do preço quanto na decisão de adquirir um produto residencial, não é o único fator

³ Andrea Pascale em sua dissertação de mestrado foca no produto residencial, estudando os atributos que configuram qualidade às localizações residenciais na cidade de São Paulo.

levado em consideração. Diferenciais agregados ao produto residencial em si têm grande relevância e peso no momento da decisão.

O termo **atributos de localização** define “os aspectos qualitativos que caracterizam o entorno residencial, configurando-o” (PASCALE, 2005, p. 9) e esses atributos envolvem aspectos relacionados à qualidade ambiental, infra-estrutura, comércio e serviços, acessibilidade e questões econômico-sociais relevantes na hora da escolha da localização para fins residenciais. Vale lembrar que os produtos são direcionados para os potenciais compradores em função de “quanto” estes poderiam ou estariam dispostos a pagar por um determinado conjunto de atributos, e que tanto os atributos de localização quanto as características do produto residencial ofertado são analisadas pelos potenciais compradores.

Uma vez que o referencial da qualidade do produto é determinado por quem o utiliza, esse referencial varia conforme aspectos sociais, culturais, econômicos, pessoais, etc., não sendo um padrão uniforme para todo o mercado habitacional. HALLAN⁴ (1992) apud PASCALE (2005) indica que pessoas com demandas por serviços e orçamentos semelhantes tendem a agrupar-se, criando comunidades mais homogêneas, o que faz que diferentes atributos tenham diferentes graus de importância de acordo com o extrato de renda, a etapa do ciclo de vida familiar, entre outros.

No caso dos empreendedores imobiliários, outros fatores que não apenas ligados aos atributos de localização são condicionantes nas decisões de onde empreender, como disponibilidade e potencial construtivo de terrenos, questões de marketing, entre outras, que não são objeto de estudo deste trabalho.

A compreensão das qualidades localizacionais para uso residencial envolve o estabelecimento de grupos que possam ser considerados homogêneos no que diz respeito às suas necessidades e anseios quanto à habitação. PASCALE (2005) aponta como uma possível segmentação desses grupos homogêneos a consideração do tipo de família e o estrato de renda. Nesse trabalho serão considerados os mesmos critérios de

⁴ HALLAN, A.W. The importance of amenities in residential locational choice. The University of Texas in Arlington, Texas, 1992.

segmentação adotados por ela, considerando eventuais diferenças existentes por conta da caracterização do usuário final do Panamby, de forma a poder aplicar na região objeto de estudo os conceitos elaborados e testados em seu estudo, que tem como foco o usuário final do imóvel. Também serão abordados aspectos de marketing relacionados à localização residencial.

Em sua revisão bibliográfica, PASCALE (2005) aponta que historicamente, nenhum dos modelos realizados para estudo de preferências de localização para fins residenciais conseguiu validar completamente as questões relativas a essas escolhas, pois são simplificações que não têm como considerar as “decisões individuais”. Em todos os estudos porém, as demandas por **acessibilidade** e **características de vizinhança** se destacam, mostrando que “o caminho evolutivo dos processos de escolha residencial valorizam cada vez mais aspectos relacionados ao bem estar dos indivíduos no ambiente urbano, em detrimento de aspectos puramente econômicos” (PASCALE, 2005, p. 40).

A matriz de atributos elaborada e testada por PASCALE (2005) por meio da aplicação da Técnica Delphi consiste em “uma lista hierarquizada de atributos que representam as qualidades de localização **necessárias e preferidas pelos potenciais compradores do produto residencial**” (PASCALE, 2005, p. 11). Os cinco grupos de atributos de localização estabelecidos para o estudo foram: 1) Qualidade ambiental e vizinhança; 2) Acessibilidade, sistema viário e de transportes; 3) Comércio e serviços; 4) Infra-estrutura urbana e 5) Aspectos sócio-econômicos. Nestes cinco grupos foram hierarquizados 74 atributos que caracterizam as necessidades e preferências dos potenciais compradores em relação à localização residencial.

PASCALE (2005) não considera os interesses de grupos que buscam renda em cima dos empreendimentos residenciais, uma vez que os critérios de reconhecimento de qualidade do produto podem ser diferentes daqueles dos usuários finais, que utilizam o imóvel com o propósito para o qual o mesmo foi planejado.

O processo Delphi envolveu a participação de profissionais atuantes no mercado, entre eles empreendedores, arquitetos, corretores e profissionais ligados ao planejamento imobiliário, buscando sempre o ponto de vista dos potenciais compradores do produto

residencial. A lista completa de atributos, de acordo com a hierarquia proposta por PASCALE (2005), encontra-se no anexo 8.1 deste estudo.

2.1.2. Atributos de localização para produtos não-residenciais

Cerqueira em sua dissertação de mestrado (2004) afirma que, “a localização pode ser considerada predicado de qualidade de um empreendimento de escritórios (...), o que não se traduz apenas pelo endereço do edifício, mas sim por um conjunto de atributos como acessibilidade, infra-estrutura urbana (restaurantes, estacionamentos, comércio varejista, agências bancárias, farmácias, hospitais, lazer, etc.) e serviços públicos (transporte coletivo, saneamento básico, rede de telefonia, cabos ópticos, etc.)” (CERQUEIRA, 2004, p. 2-3). Segundo, CERQUEIRA (2004), para compreender as principais necessidades de localização das empresas, devemos identificar quem são seus clientes, seus fornecedores e para qual público ela está orientada. A importância da localização varia conforme as distâncias em relação a eles, com os quais ela interage, e a frequência dessa comunicação (CERQUEIRA, 2004, p. 26).

COHEN⁵ (2000) apud CERQUEIRA (2004) afirma que existem cinco componentes fundamentais do negócio que determinam sua localização que são: o setor do negócio, sua função, a maturidade do produto que é oferecido, a estratégia competitiva da empresa e a cultura do negócio.

Os indicadores de desempenho de mercado escolhidos por CERQUEIRA, (2004) para avaliação das características localizacionais são: estoque total, estoque ocupado e absorção líquida, de forma a identificar tendências de movimentos de crescimento ou dispersão em determinada região.

Aspectos relacionados aos valores de venda e locação não serão abordados neste trabalho uma vez que estes preços dependem de fatores que vão além das características da localização, envolvendo, por exemplo, aspectos inerentes aos produtos, tanto residencial quanto não-residencial, fogem do escopo deste estudo.

⁵ COHEN, N. Business location decision-making and the cities: Bringing companies back. The Brookings Institution Center of Urban and Metropolitan Policy. Abr. 2000. 25p.

Assim como na análise para o uso residencial, a identificação das necessidades básicas dos usuários de edifícios de escritório é importante na compreensão das características localizacionais. Dependendo da sensibilidade dos usuários a determinadas necessidades, os mesmos podem apresentar uma tendência a se concentrarem em centros de escritórios (*clusters*).

Cerqueira apresenta essas necessidades como sendo: 1) Contato face à face; 2) Economia de escala; 3) Imagem; 4) Sinergia entre escritórios; 5) Proximidade ao mercado; 6) Conforto e 7) Custos; sendo que os usuários mais sensíveis aos 4 primeiros itens serão os mais propícios à concentração em *clusters*, e os demais itens dependem mais especificamente das particularidades de cada empresa.

“Para quem decide onde se localizar, três questões são colocadas: quem são os ocupantes dos edifícios adjacentes e qual seu prestígio, quais as qualidades das instalações do edifício, tanto físicas quanto visuais e qual a qualidade da vizinhança” (CERQUEIRA, 2004, p. 75).

Além dos fatores internos ao *cluster*, fatores externos também são de relevância significativa, sendo que no primeiro caso a infra-estrutura interna do centro de negócios e o perfil dos usuários do agrupamento são aspectos importantes na qualidade localizacional, enquanto que acessibilidade e articulação com outros elementos ou pontos específicos da cidade são fatores externos importantes. De modo a quantificar e comparar diferentes centros de negócios, CERQUEIRA (2004) elencou alguns elementos de comparação entre as regiões por ela estudadas, listados a seguir.

Com relação ao ambiente externo, de modo a identificar a maturidade e representatividade do agrupamento:

- idade (anos);
- número de edifícios e ocorrência na região de edifícios “A” e “AA”⁶;
- número de empresas entre as 500 maiores.

⁶ CERQUEIRA (2004) analisa os edifícios classificados como A e AA de acordo com os critérios adotados pela Jones Lang LaSalle.

Com relação ao ambiente externo, de modo a identificar a quantidade de áreas livres dentro do conjunto edificado do agrupamento:

- áreas verdes e livres;
- estoque com menos de 4 anos (m²).

Com relação à infra-estrutura urbana, em termos de serviços de suporte:

- número de hotéis;
- bares e restaurantes;
- agências Correios;
- agências de viagem;
- serviços de entrega (portadores / motoboys);
- academias de ginástica;
- *shopping centers*.

Com relação à infra-estrutura urbana, em termos de transporte:

- pontos de táxi;
- linhas de ônibus;
- estação de metrô;
- estação de trem.

Com relação a pontos de interesse, em termos de distâncias (em Km):

- bairros residenciais;
- aeroporto de Cumbica;
- aeroporto de Congonhas;
- outros centros de negócios;
- distância da Av. Paulista;
- distância da Av. Eng. Luis Carlos Berrini;
- distância da Av. Faria Lima.

Outros itens analisados por CERQUEIRA (2004) foram: número de empresas por região, formação do estoque (idade) e concentração das regiões, comparando suas áreas x áreas de estoque. Alguns desses elementos serão destacados com relação ao Panamby no estudo de caso, na análise da situação atual da região.

2.2. Externalidades positivas e negativas

Segundo PASCALE (2005), o conceito de externalidade veio da tradução do termo em inglês *externalities*, ou efeitos de vizinhança. O termo caracteriza efeitos externos positivos ou negativos específicos da localização, que envolvem aspectos ambientais como poluição, níveis de ruído e congestionamento.

O conceito de externalidades positivas e negativas pode ser aplicado para analisar localizações tanto para o uso residencial quanto para o uso não-residencial.

Conforme apontado anteriormente, o setor de escritórios (dependendo das necessidades dos usuários) pode se caracterizar pela necessidade da formação de centros, sendo que a localização intra-metropolitana é considerada dependente das economias de aglomeração (CERQUEIRA, 2004, p. 3).

Uma vez que a economia de aglomeração pode ser considerada “o resultado da aproximação espacial de atividades similares, complementares ou vinculadas em um espaço restrito, passando por um processo de especialização e complementaridade”, as **externalidades positivas** ou **economias externas** “tratam dos ganhos de produtividade atribuídos à aglomeração geográfica de populações e atividades econômicas” (CERQUEIRA, 2004, p. 39-40). Esses ganhos são externos à empresa e trazem vantagens em termos de infra-estrutura, maior variedade de serviços especializados e ampliação contato social.

CERQUEIRA (2004) ainda ressalta que as externalidades podem ser positivas ou negativas, ou ainda **economias** ou **deseconomias externas**. As deseconomias de aglomeração “são constituídas pela inversão do processo de ganhos resultantes da aglomeração para um processo de perdas. Elas são representadas pelos congestionamentos, (...) altos preços de terrenos, falta de infra-estrutura urbana, poluição, contaminações e violência” (CERQUEIRA, 2004, p. 41).

As externalidades podem ter um impacto não apenas na imagem do local, mas também em sua eficiência econômica. Vale ressaltar que a percepção dos usuários frente a

características desejáveis, aceitáveis ou indesejáveis variam dentro do tempo e do espaço e principalmente com relação ao uso (residencial ou não).

2.3. Formação de centros

A dinâmica espacial da cidade é discutida por diversos autores. Cerqueira (2004) faz uma revisão bibliográfica cuja intenção é compreender como ocorre a distribuição das atividades econômicas no espaço urbano, conceituando a essência da formação dos centros, abordando a relação entre os espaços geográficos e os custos econômicos, a percepção da distância, a centralidade e as economias de escala.

Segundo Cerqueira a teoria do lugar central apresentada por Walter Christaller “sugere que conforme cresce a intensidade das funções, a proporção de empregos especializados de serviços irá crescer. (...) O mais importante princípio (...) é que as atividades no lugar central alcançam economias de escala. O crescimento das atividades no lugar central resulta no crescimento da população que serve a estas atividades” (CERQUEIRA, 2004, p. 49). Essa teoria permite a análise da localização dos serviços e sua relação com o mercado, sendo que “o *cluster* é justamente a formação de um lugar central de atividades que, no caso dos centros de negócios, concentra espaços de escritórios” (CERQUEIRA, 2004, p. 54).

ARCHER⁷, (2003) apud CERQUEIRA, (2004) aponta que existem dois motivos básicos para a formação dos centros de escritórios que são a demanda por economias de escala e a demanda por uma imagem do mercado sendo que a proximidade dos escritórios aumenta os contatos face a face e também cria uma rede de serviços de suporte.

2.4. Equilíbrio e atratividade de uma centralidade

A discussão do equilíbrio de uma centralidade esbarra no tamanho desejável do *cluster* e é um assunto complexo uma vez que se torna necessário avaliar qual o peso das

⁷ ARCHER, W. R.; SMITH, M. T. Explaining location patterns of suburban offices. Real estate economics. 2003.

externalidades positivas do agrupamento contra o peso das externalidades negativas e isso varia de acordo com a atividade desenvolvida no *cluster*. Especificamente com relação aos centros de negócios, em alguns deles, dependendo de seu tamanho, a dinâmica interna não é tão sensível às chamadas deseconomias de aglomeração, pois geralmente elas são superadas pelas vantagens da aglomeração, sendo que as deseconomias que resultam no controle de seu crescimento estão mais associadas à comunicação do *cluster* com outros pontos da cidade e à impossibilidade de expansão espacial (CERQUEIRA, 2004, p. 56-57).

ARCHER e SMITH (2003) apud CERQUEIRA (2004) ainda ressaltam que com o crescimento urbano e o relativo crescimento do setor de escritórios na economia urbana, o tamanho ideal do *cluster* cresce com o tempo e sua localização se distancia do centro e que a pulverização de *clusters* interligados gera menos deseconomias.

2.5. Novos centros

Um centro só se configura como tal se for um conjunto vivo de instituições sociais e de cruzamentos de fluxos de uma cidade real (VILLAÇA, 1998 apud CERQUEIRA, 2004, p. 58). Centros tradicionais podem tornar-se degradados e surgem novos centros de negócios. Estes centros podem seguir o movimento de migração dos bairros residenciais, mas isso não necessariamente ocorre. “Em alguns casos a tendência de direção é guiada pelas atividades para as quais os serviços estão orientados, como por exemplo, a indústria”. Centros alternativos surgem dessa forma em regiões não inseridas na rede de conexão das atividades de escritórios.

Políticas de uso do solo, transportes e infra-estrutura também condicionam a dinâmica de ocupação da cidade e conduzem melhorias na infra-estrutura urbana e em São Paulo, políticas como as de operações urbanas buscam compor ambientes que compartilhem vários tipos de atividades como habitação, lazer, cultura, comércio e trabalho. (CERQUEIRA, 2004, p. 67).

2.6. Cenários Prospectivos

A compreensão do Panamby como uma centralidade hoje e de como essa região pode vir a se tornar uma centralidade com características ainda mais diferenciadas dentro da cidade de São Paulo depende fatores que nem sempre são previsíveis. A intenção deste estudo, portanto, não é apresentar a maneira pela qual esse segmento dentro da cidade virá a se comportar, uma vez que a região apresenta características muito marcantes do uso residencial hoje lá predominante e ainda não mostrou indicadores de uma mudança desse uso predominante em um futuro próximo.

SCHWARTZ (1996) apresenta a proposição de cenários como uma ferramenta para ordenar a percepção sobre ambientes futuros alternativos, nos quais as decisões tomadas hoje apresentarão suas conseqüências. Essa quebra de paradigmas permite, por exemplo, que o Panamby seja analisado não apenas em termos de continuidade do que já vem acontecendo na região, imaginando que todas as propostas serão colocadas em prática, mas também considerando hipóteses que poderiam ser deixadas de lado em um primeiro momento.

Em seu livro “A arte da visão de longo prazo” ele defende que, apesar de não se tratar de um método essencialmente quantitativo, e por isso ser deixado de lado por muitos planejadores, ele permite uma visão criativa a respeito do futuro de modo que decisões estratégicas sejam pensadas para diferentes situações.

Dentro de um mundo imprevisível, “(...) liberdade é a habilidade de agir com confiança pelo conhecimento das incertezas” (SCHWARTZ, 1996, p. 3, tradução nossa). Vale ressaltar que os cenários, de acordo com essa teoria, não são previsões, mas sim uma maneira pela qual as pessoas a cargo das decisões podem se preparar para “o que possa vir a acontecer”. Cenários ajudam a mudar a percepção das pessoas a respeito da realidade, e “o resultado final não representa uma imagem precisa do futuro, mas sim a tomada de melhores decisões a respeito do futuro” (SCHWARTZ, 1996, p. 9, tradução nossa).

Segundo SCHWARTZ, (1996) cenários tendem a se caracterizar em três grupos: “mais do mesmo”, “pior” (considerando decadência e depressão econômica) e “diferente, porém melhor” (considerando mudanças essenciais). É importante, segundo ele, principalmente em se tratando de cenários para empresas, sempre considerar um no qual “as coisas mudam para pior”, de modo que sejam identificadas situações que fariam com que as decisões tomadas fossem diferentes. Uma pergunta importante a ser feita é: “A decisão parece sólida em todos os cenários? Ou é boa apenas em um ou dois deles?” (SCHWARTZ, 1996, p. 246, tradução nossa).

Vale ressaltar que não devem ser associadas diferentes probabilidades aos cenários, pois isso poderia levar à análise apenas do “cenário mais provável”, o que não é o propósito da metodologia que tem a intenção justamente de “(...) criar situações que sejam ao mesmo tempo plausíveis e surpreendentes, com o poder de quebrar estereótipos” (SCHWARTZ, 1996, p. 248, tradução nossa).

No caso do Panamby, o “eixo fundamental de incertezas críticas” diz respeito à implantação de melhorias que poderão impactar diretamente os atributos de qualidade localizacional aqui analisados, e por isso os cenários propostos tornam-se importantes para o estudo.

3. O PANAMBY - HISTÓRICO, LEGISLAÇÃO E USOS

Este capítulo apresenta parte do processo de desenvolvimento da região conhecida como Vetor Sudoeste. Segundo IGLECIAS (2001), nesta região da cidade foram se concentrando durante a década de 90 uma vasta gama de escritórios onde se localizam as sedes brasileiras de inúmeras corporações transnacionais. Estes usos não-residenciais foram inseridos próximos a bairros residenciais ocupados até então por populações de baixa renda, mas, este aspecto de “contradição”, muito enfatizado por autores que analisam este trecho da margem esquerda⁸ do Rio Pinheiros, não é o foco deste estudo.

3.1. O que é o Panamby⁹?

O Panamby deve ser compreendido dentro do conjunto de mudanças ocorridas na cidade de São Paulo com o deslocamento espacial da centralidade financeira e de negócios ao longo da marginal do Rio Pinheiros, fruto do crescimento do setor terciário na região iniciado com a inauguração do Centro Empresarial de São Paulo¹⁰ em 1977, que, na época, criou um pólo de empregos considerável na região, tornando-se o maior conglomerado de escritórios da América Latina (FRÚGOLI JR¹¹ apud VOLOCHKO, 2008, p.36).

Na segunda metade do século XX, com a aceleração do processo de deslocamento da centralidade em São Paulo, formou-se o vetor sudoeste de atração de investimentos imobiliários, numa “expressão local de transformações no sistema econômico mundial” (BARROSO, 2006, p. 30), como parte da lógica de valorização fundiária estabelecida na capital paulista. Nas primeiras duas décadas do século, estrangeiros encontravam-se nas

⁸ Segundo ALMEIDA, 2007 uma série de fatores levaram a região da marginal direita do rio pinheiros a se configurar como uma receptora favorável de grandes empreendimentos, entre eles podemos citar a grande oferta de terrenos baratos e vagos, seu fácil acesso pela marginais e outras grandes avenidas da cidade e a proximidade a bairros residenciais de alta renda. Com o tempo, esse processo foi transposto para a margem esquerda do rio, analisada neste trabalho.

⁹ O nome Panamby, que em tupi-guarani quer dizer “borboleta azul”, faz referência ao grande número das mesmas na áreas do projeto e a intenção na época de se criar um berçário de borboletas nativas da região.

¹⁰ O CENESP – Centro empresarial de São Paulo, caracterizado por ser um conjunto de edifícios isolados na Marginal Pinheiros, nasceu da ação do conglomerado industrial Bunge y Born (multinacional argentina de alimentos e fertilizantes) que decidiu atuar no setor imobiliário, criando para isso a incorporadora Lubeca, que realizou o Centro Empresarial.

¹¹ FRÚGOLI JR, H. Centralidade em São Paulo: Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Cortez / EDUSP / FAPESP, 2000.

chácaras de recreio que se estabeleceram na porção sudoeste da cidade, e a partir dos anos 30 com a retificação do Rio Pinheiros e a construção das avenidas marginais nos anos 1960, tiveram início instalações de uso industrial e comercial.

Na apresentação do livro *O Urbano em Fragmentos* de Adriano Botelho, Odete Seabra¹² coloca que o Panamby foi concebido como um empreendimento de alto padrão localizado no vetor de grande valorização imobiliária a sudoeste, em São Paulo, com acesso pela Marginal do Rio Pinheiros. Nesta grande área disponível foram projetados edifícios residenciais de alto padrão, torres de escritórios com prédios inteligentes, sendo que a característica principal do projeto era a de ser um condomínio exclusivo.

O Panamby foi projetado para ser um empreendimento imobiliário misto, composto por edifícios residenciais, comerciais e um hotel. Os terrenos que viriam a compor a Chácara Tangará foram adquiridos pela família Pignatari entre 1950 e 1968, que foi comprando lotes com o objetivo de construir uma mansão. O projeto foi abandonado e o terreno ficou sem uso até ser comprado pela Lubeca S.A.¹³ que planejava desenvolver no local em parceria com a Construtora e Incorporadora Birmann S.A. um projeto com torres de escritórios, edifícios de apartamentos de alto padrão e o hotel 6 estrelas (figuras 1 e 2).

Figura 1 – O Hotel dentro do Parque Burle Marx



Fonte: <http://planetamorumbi.wordpress.com> publicado em 10/08/2010 acesso em jun/2011.

¹² Odete Carvalho de Lima Seabra – Professora do Departamento de Geografia da USP apud BOTELHO, (2007).

¹³ A Lubeca S.A. Empreendimentos e Administração que havia comprado o terreno do Espólio de Francisco Pignatari em 1986 mudou em 1990 sua razão social para Lubeca Desenvolvimento Imobiliário S.A. e em 1992 mudou novamente para Santista Desenvolvimentos Imobiliários S.A.. Em 1993 foi incorporada à Panamby Empreendimentos e Administração Ltda que em 1995 vendeu o terreno para o Banco Brascan S.A. representante do Fundo de Investimento Imobiliário Panamby. BOTELHO, (2007).

Figura 2 - O hotel inacabado com os edifícios do Panamby ao fundo



Fonte: Foto da autora – junho/2011 – vista de dentro do Parque Burle Marx

Para o desenvolvimento do projeto em etapas, a área foi dividida em setores comercializáveis, um setor de uso institucional e outros dois destinados a parques, além do sistema viário. Maiores detalhes dessa divisão serão apresentados no item 3.4 deste trabalho: “O projeto Urbanístico do Panamby”.

3.2. Panamby – Contexto histórico

Segundo BOTELHO, 2007, área na qual o Panamby foi projetado possui uma história peculiar por tratar-se de uma grande gleba (cerca de 482 mil m²) localizada em um vetor de grande valorização imobiliária da cidade de São Paulo. O trecho entre as pontes João Dias e Morumbi contava com uma cobertura vegetal composta por várias espécies de vegetação (pau-ferro, jequitibá, jacarandá paulista, ipês, embaúba, quaresmeira, entre outras), que o caracterizava como sendo um dos últimos trechos representativos da Mata Atlântica dentro da área do município de São Paulo. Existia ainda na área uma nascente de um córrego que até a década de 1990 era um curso d’água não poluído dentro da cidade. A área também apresentava edificações históricas: uma casa de taipa do século XIX e uma residência inacabada projetada pelo arquiteto Oscar Niemeyer, datada de 1955 (que posteriormente foi demolida) cujo jardim foi projetado pelo paisagista Burle Marx.

A notícia de que a Lubeca transformaria a Chácara Tangará em um empreendimento imobiliário gerou um movimento pedindo o tombamento da área e sua transformação em um parque, em função dos seus atributos naturais, históricos e arquitetônicos. A incorporadora havia elaborado os estudos de impacto ambiental e os projetos haviam sido aprovados segundo as leis vigentes na época, mas por esses projetos apenas 20% da vegetação seria preservada em três parques, sendo um deles particular.

Com o início do processo de tombamento pelo CONDEPHAAT, a empresa solicitou autorização para o desmembramento em glebas e o início das obras viárias¹⁴ e de terraplanagem. Foi apresentado um documento alegando que a Chácara Tangará apresentava manchas de vegetação florestal com elevados índices de perturbação e justificando que o processo de recuperação poderia ser viabilizado com a implantação do projeto imobiliário.

Uma vez que a lei que autorizou o arruamento era anterior ao processo de tombamento, passaram a ser ressaltados os ganhos à população, pois as áreas doadas e preservadas seriam maiores do que as normalmente exigidas. Foi enfatizado que, por se tratar de uma doação, a prefeitura deixaria de gastar com desapropriações e uma grande área seria, além de preservada, aberta ao público. O acordo previa a preservação dos edifícios significativos e da vegetação nativa, o que tornava o empreendimento em si diferenciado e atrativo. O processo de tombamento (que terminou em 1994) restringiu-se apenas às áreas do parque e determinou gabarito de 25 andares para evitar sombreamento da vegetação, além de impor restrições à ocupação das áreas limítrofes à Marginal do Rio Pinheiros.

Em 1989 e 1993 novos acordos foram firmados com a prefeitura sendo que pelos mesmos foram determinadas obrigações que serão apresentadas adiante no item 3.4 “Legislação específica”. Em contrapartida, a empresa teria o direito de “computar o equivalente da área doada no cálculo do coeficiente de aproveitamento no que excedia

¹⁴ Foi aprovado o plano de melhoramento público do projeto Panamby que regulamentou a construção do arruamento do empreendimento (Lei 10.552 de 13 de junho de 1988) que alargava a Rua Itapaiuna, abria uma via a partir da Rua Itapaiuna até a Marginal Oeste do Rio Pinheiros e abria outra rua da nova via até o início da Rua Deputado Laercio Corte. Essa desapropriação dividiu a Chácara Tangará em três glebas. BARROSO, 2006.

às doações obrigatórias por lei para qualquer empreendimento de grande porte” (BOTELHO, 2007, p. 196).

O terreno envolvido nesse processo polêmico deixou de ser de interesse da Lubeca que o colocou à venda, mas a área apresentava alto valor em função das suas dimensões e localização em uma área da cidade que apresentava crescente valorização. O novo comprador teria também que assumir as obrigações acordadas entre a Panamby e a PMSP, além de outras obrigações firmadas com concessionárias de energia, água e esgoto, o que criava barreiras para a venda. Nesse contexto surgiu a idéia da formação de um Fundo de Investimento Imobiliário para reunir os capitais necessários para a concretização do negócio (BOTELHO, 2007).

3.3. Fundos de Investimento Imobiliário

Os fundos de investimento imobiliário foram criados pela aproximação dos empreendedores de Real Estate com os investidores do mercado de capitais. Segundo Rocha Lima Jr. 1994, o procedimento de securitização de determinado ativo “é aquele que associa a este ativo um título de circulação independente no mercado financeiro ou de capitais que terá, por via direta ou indireta, o ativo como lastro”.

Para o empreendedor, esse mecanismo de *funding* por meio da securitização de portfólios imobiliários permite uma imobilização menor de capital nos empreendimentos, além de permitir a entrada de recursos em etapas de construção normalmente não cobertas pelas instituições financeiras.

Para os investidores esse investimento tem a vantagem de permitir que ele aplique valores relativamente baixos que se comportam como uma fonte de renda a longo prazo com a estabilidade proporcionada pelo lastro imobiliário¹⁵. Outro atrativo tanto para o empreendedor quanto para o fundo são os mecanismos de isenção de IR atrelados a este sistema.

¹⁵ Segundo Fernanda Maria Ferreira, mestranda em Real Estate da Poli, os investimentos em FIIs causam uma “sensação de renda fixa” uma vez que têm seu retorno de longo prazo geralmente proveniente da locação dos empreendimentos para grandes empresas. Na verdade, porém, a renda depende de flutuações de mercado e a característica seria então de um comportamento mais típico de fundos de renda variável. Pini – Novembro de 2010.

3.3.1. O Fundo de Investimento Imobiliário Panamby

O FII Panamby foi criado em março de 1995 e registrado na CVM com o lançamento de 758.400 cotas a um valor inicial de R\$ 88,50 cada e foi um dos primeiros FII's constituídos no Brasil. O fundo teve como foco a urbanização espacial de alto padrão na região do Panamby e foi formado tendo à frente os bancos Bradesco e Brascan S.A. (atual Brookfield)¹⁶. Capitais de investidores institucionais, principalmente de fundos de pensão foram reunidos, o que se tratava na época de uma verdadeira inovação no mercado imobiliário, na medida em que barreiras colocadas pela propriedade da terra e pelo processo de regulamentação do empreendimento foram superadas pela entrada de capital, o que possibilitou a implantação de um projeto imobiliário e urbanístico diferenciado (BOTELHO, 2007, p. 198).

O objetivo de um fundo de investimento imobiliário residencial é, segundo FERREIRA (2010), “a realização de investimentos de longo prazo, direta ou indiretamente, por meio de sociedade com o investidor, em empreendimentos imobiliários de natureza residencial, sendo aquisição e/ou construção de imóveis, para posterior venda, além da aquisição de terrenos para posterior permuta por unidades residenciais.”

O perfil do fundo publicado em abril de 2011 (ver anexo 8.2) apresenta que o mesmo foi constituído de acordo com o disposto na Lei nº 8.668/93 e na Instrução CVM nº 472/08 sob a forma de condomínio fechado administrado pelo Banco Brascan S.A (a Brookfield Incorporações S.A. consta como o gestor imobiliário do FII). O Regulamento do Fundo de Investimento Imobiliário Panamby, com data de abril de 2009 apresenta que o mesmo tem como objetivo “realizar a aquisição e desenvolvimento imobiliário de vários terrenos vinculados aos projetos denominados Panamby e Villaggio Panamby, através do seu desmembramento em lotes destinados a incorporações de imóveis residenciais e comerciais”.

¹⁶ A origem do Grupo Financeiro Brascan, assim como as empresas associadas, está ligada à fundação da Brookfield Serviços Financeiros focada no mercado de capitais local, em 1983. Em 1988, o grupo de executivos locais associou-se à Brookfield Brasil, então chamada Brascan, e em 1989 começou a operar como banco, mudando a denominação social em 1993. Hoje a Brookfield detém 100% do controle do Grupo Financeiro Brascan.
Fonte: site Banco Brascan: <http://www.bancobrascan.com.br/empresa.aspx>

A concentração das cotas nos fundos de pensão¹⁷ faz com que ele seja caracterizado como um FII de baixa liquidez, isto é, com pouca negociação no mercado secundário (VOLOCHKO, 2008 p. 41).

Ainda hoje cabe ao Banco Brascan S.A. (como administrador do FII): a avaliação e adequação dos planos diretores de desenvolvimento do Villaggio Panamby e do Bairro Panamby; a avaliação econômico-financeira da operação imobiliária; o diligenciamento das providências necessárias ao cumprimento das obrigações assumidas pelo antigo proprietário do terreno junto à administração municipal e às concessionárias de serviços públicos, bem como aquelas relativas à segurança e manutenção das áreas; a elaboração da estratégia de marketing e da venda dos lotes a curto, médio e longo prazos, objetivando a maximização das receitas do fundo; a procura e seleção dos empreendedores devidamente qualificados e compatíveis com o desenvolvimento dos lotes, em conformidade com a estratégia global de marketing destinada para as vendas; e a negociação e efetivação da venda dos lotes, através da avaliação das propostas dos empreendedores (BOTELHO, 2007 p. 199-200).

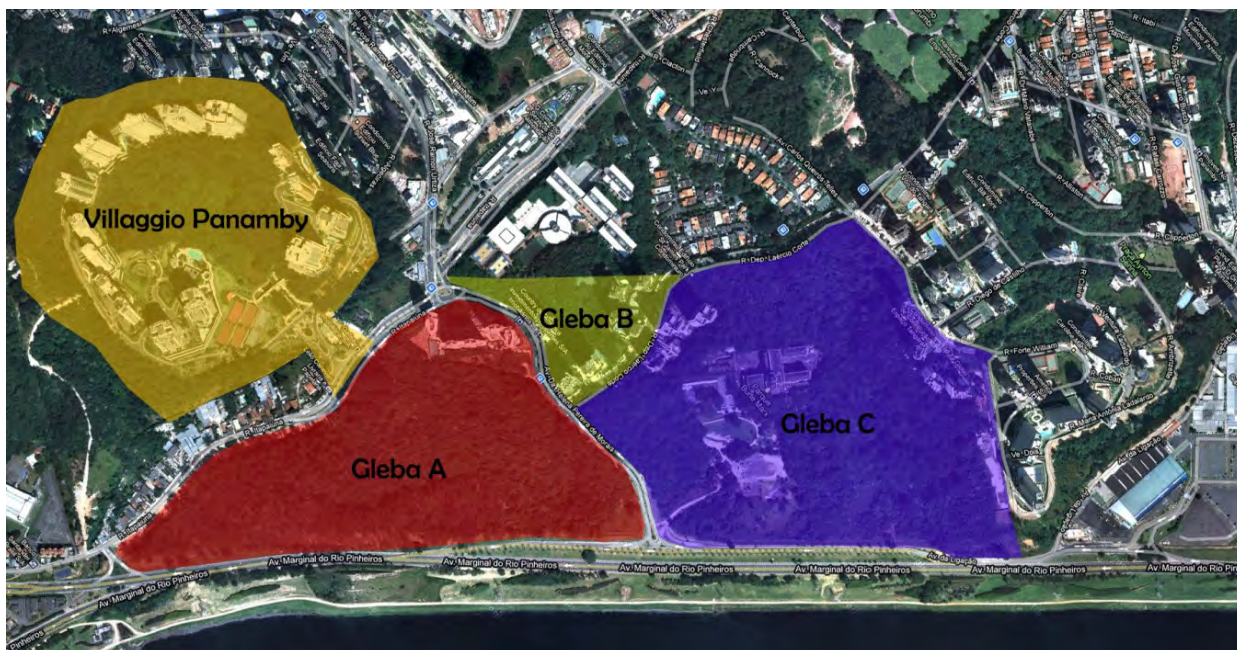
O retorno do investimento dos cotistas ocorre pela venda dos lotes aos incorporadores e pela permuta financeira e a forma mais comum de relacionamento entre o fundo e as incorporadoras se dá por participação nas vendas, sendo que a cada apartamento vendido pela incorporadora há um percentual que vai para o FII. Dessa forma as cotas vão sendo amortizadas na medida em que o fundo realiza financeiramente os investimentos feitos no empreendimento.

3.4. O projeto urbanístico do Panamby

O Panamby pode ser historicamente delimitado como as áreas que fizeram parte do FII Panamby, sendo que apenas as glebas A, B e C eram parte da Chácara Tangará (ver figura 3 a seguir e tabela 1).

¹⁷ Os principais proprietários do FII são os fundos de pensão Previ (dos funcionários do Banco do Brasil), Petros (dos funcionários da Petrobras), Valia (dos funcionários da Cia. Vale do Rio Doce), Celpos (dos funcionários da Companhia Elétrica de Pernambuco) e Infraperv (Instituto Infraero de Seguridade Social), além da Bradesco Seguros, que juntos possuem 83% do fundo. Os outros 17% são propriedade de 100 indivíduos. (BOTELHO, 2007)

Figura 3 – Panamby Glebas A, B e C e o Villaggio Panamby



Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011

A tabela 1 demonstra a área do FII Panamby considerando a soma das glebas A, B e C indicadas na figura 3 acima e considerando também a área do Villaggio Panamby, num total de mais de 715 mil m² de área de terreno (incluindo áreas públicas).

Tabela 1 – As áreas do Projeto Urbanístico do Panamby

O PROJETO URBANÍSTICO DO PANAMBY		área (m²)	Percentual
Área Pública	Desapropriação (arruamento)	38.244,29	7,90%
	Área Institucional	24.110,78	5,00%
	Parque Público Gleba A	14.799,17	3,10%
	Parque Público Gleba C	123.480,05	25,60%
Total área pública		200.634,29	41,60%
Áreas comercializáveis das Glebas	Gleba A	131.629,85	
	Gleba B	31.963,68	
	Gleba C	117.987,81	
Total área comercializável das Glebas		281.581,34	58,40%
TOTAL CHÁCARA TANGARÁ		482.215,63	100,00%
VILLAGGIO PANAMBY		233.124,00	
TOTAL CHÁCARA +VILLAGGIO		715.339,63	
TOTAL CHÁCARA +VILLAGGIO (Áreas comercializáveis)		514.705,34	

Fonte: 11º Registro de Imóveis de São Paulo (adaptada de BARROSO, 2006)

A área do Villaggio Panamby também era inicialmente propriedade da *Bunge y Born* e integrou desde o início o patrimônio FII Panamby, mas, por não fazer parte da Chácara Tangará, não entrou nas negociações com a Prefeitura de São Paulo resultantes do processo de tombamento. Esta área foi inteiramente permutada com a construtora Gafisa, que foi a responsável pela construção do empreendimento (BARROSO, 2006).

A tabela 2 a seguir complementa de forma mais detalhada os números apresentados anteriormente, focando na área das glebas (o Projeto Panamby) separadas por setores e de acordo com os usos: residencial, comercial e hoteleiro. Se somarmos as áreas que na época da publicação¹⁸ deste prospecto estavam à venda com as áreas já vendidas, chegamos à mesma área comercializável das glebas A, B e C apresentada na tabela 1 (sem considerar a área do Villaggio Panamby), em um total de 281.581 m². A área de 482.215 m² indicada nesta próxima tabela corresponde justamente à área da antiga Chácara Tangará.

Tabela 2 - Áreas do FII Panamby - setores comercializáveis sem o Villaggio Panamby

SETOR	USO	ÁREAS	
		TERRENO	COMPUTÁVEL
1	RES	35.093	91.276
2	RES	31.964	63.927
3	RES	19.859	39.718
6B	RES	50.113	130.341
SUB-TOTAL RESIDENCIAL		137.029	325.262
6A	HOT	15.000	19.507
7	COM	67.604	135.209
8	COM	20.050	26.075
SUB TOTAL COMERCIAL		102.654	180.791
TOTAL A VENDER		239.683	506.053
TOTAL VENDIDO		41.898	79.729
BIRMANN	RES	26.312	59.458
	COM	15.587	20.271
TOTAL GERAL		281.581	585.782
• ÁREA INSTITUCIONAL		24.111	-
• ÁREA DE PARQUES		138.279	-
• SISTEMA VIÁRIO		38.244	-
ÁREA DO TERRENO TOTAL		482.215	-

Fonte: www.bmfbovespa.com.br - arquivo FII-Panamby-Prospecto.pdf
acesso junho/2011

¹⁸ Não foi possível saber a data exata da publicação, mas tudo indica que o prospecto publicado na Internet é do mesmo ano do lançamento do fundo, ou seja, 1995.

A tabela 3 a seguir mostra o total das áreas do FII a serem vendidas na época de publicação deste prospecto, incluindo as glebas e o Villaggio Panamby. A área do Projeto Panamby aparece menor (239.683m²) nesta tabela pois o trecho de quase 42 mil m² já de propriedade da Birmann (conforme tabela 2) não aparece mais nas áreas a vender.

Tabela 3 – Áreas do FII Panamby – Setores comercializáveis com o Villaggio Panamby

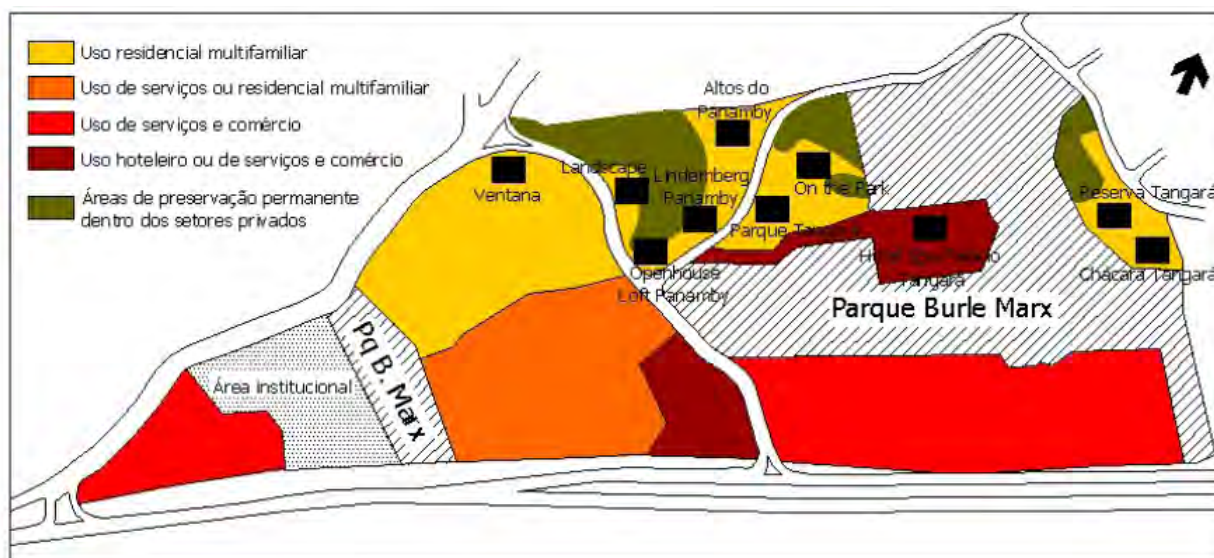
III. 1. 3. - TOTAL DAS DUAS ÁREAS A VENDER

	PANAMBY	VILLAGGIO	TOTAL
● TERRENO	239.683	233.124	472.807
● COMPUTÁVEL	506.053	242.529	748.582
- RESIDENCIAL	325.262	238.829	564.091
- COMERCIAL	180.791	3.700	184.491
● TOTAL DE CONSTRUÇÃO	870.105	359.080	1.229.185

Fonte: www.bmfbovespa.com.br – arquivo FII–Panamby–Prospecto.pdf
acesso junho/2011

Em diferentes fontes de pesquisa, as áreas do Projeto Panamby aparecem com destinações um pouco distintas dentro do plano, conforme pode ser observado nas figuras 4 e 5 a seguir.

Figura 4 – Usos no Projeto Urbanístico do Panamby – croqui sem escala



Fonte: BARROSO, 2006

Na figura 4, da pesquisa de BARROSO (2006), o projeto original do plano urbanístico indica um trecho de comércio e serviços ao longo da Marginal do Rio Pinheiros enquanto que a figura 5 a seguir, retirada de um documento publicado pelo Banco Brascan em março de 2007, indica setores residenciais ao longo do mesmo trecho mantendo apenas o setor comercial no canto esquerdo (indicado com o número 8 na figura 5 com os setores comercializáveis).

Na figura 5, os números representam os setores comercializáveis. Os trechos em cinza indicados com a letra B são as áreas que permaneceram com a Birmann, sendo que o trecho cinza no alto, na esquina da Rua Itapaiuna com a Rua D. Helena de Moraes é o único atualmente construído da Gleba A, onde foi implantado o empreendimento Ventana da Cyrela. Na Gleba C, os trechos da Birmann são referentes ao projeto inacabado do hotel 6 estrelas mencionado anteriormente (localizado dentro do Parque Burle Marx) e, no trecho à direita, junto à Rua Carlos Queiroz Telles, temos hoje os empreendimentos: Chácara Tangará e Reserva Tangará, respectivamente de 1995 e 1999, e mais recentemente o Wide View e o Wide Garden da Cyrela, ambos próximos da entrega no ano de 2011.

Figura 5 – Os setores comercializáveis do FII Panamby



Fonte: Material de divulgação FII Panamby – março/2007

No prospecto original do fundo, o setor 6 indicado na figura 5 aparece dividido em dois trechos (6A e 6B) que também aparecem na tabela 2 e a divisão era semelhante à representada na figura 4 de BARROSO, (2006). Uma nota porém no mesmo prospecto indica que esse trecho teria sido posteriormente alterado de uso comercial para residencial, conforme material publicado em março de 2007.

Ao longo dos anos, alguns projetos foram elaborados para essa faixa, incluindo edifícios comerciais e de uso misto desenvolvidos por Oscar Niemeyer para os trechos indicados com os números 6 e 7 na figura 5. Não foram obtidas maiores informações a respeito do andamento destes projetos.

Um aspecto característico da urbanização da área do Panamby foi a presença da infraestrutura já no lançamento do FII (redes de água e esgoto, gás, energia elétrica, iluminação e telefonia), sendo que as fiações elétricas e de telefone foram projetadas subterrâneas conferindo melhor padrão urbanístico ao empreendimento. Também o sistema viário já estava concluído quando do lançamento do FII, com 38.244,29 m² de ruas e avenidas pavimentadas, bem como sistema de escoamento de águas pluviais, com 5,5km de guias e sarjetas (BOTELHO, 2007, p. 206).

A área de valor agregada ao projeto Panamby acabou com o tempo se estendendo para além dos limites do projeto urbanístico original e, atualmente, muitas áreas lindeiras são vendidas com este nome. Segundo Botelho, a marca Panamby pode por isso ser considerada como um sucesso enquanto empreendimento imobiliário, sendo utilizada para denominar áreas próximas que não fazem parte do projeto oficial nem do Fundo de Investimento Imobiliário. No início o administrador do fundo buscou impedir a vinculação do nome por parte de empreendimentos alheios ao projeto original, uma vez que o urbanismo das áreas onde tais empreendimentos se encontram não apresentava as mesmas características das áreas de propriedade do FII como preservação de área verde dentro dos lotes privativos, etc. Mas esse uso da marca pelos incorporadores não ligados ao fundo revela a atração que a mesma possui sobre o mercado indicando o sucesso do projeto (BOTELHO, 2007, p. 210).

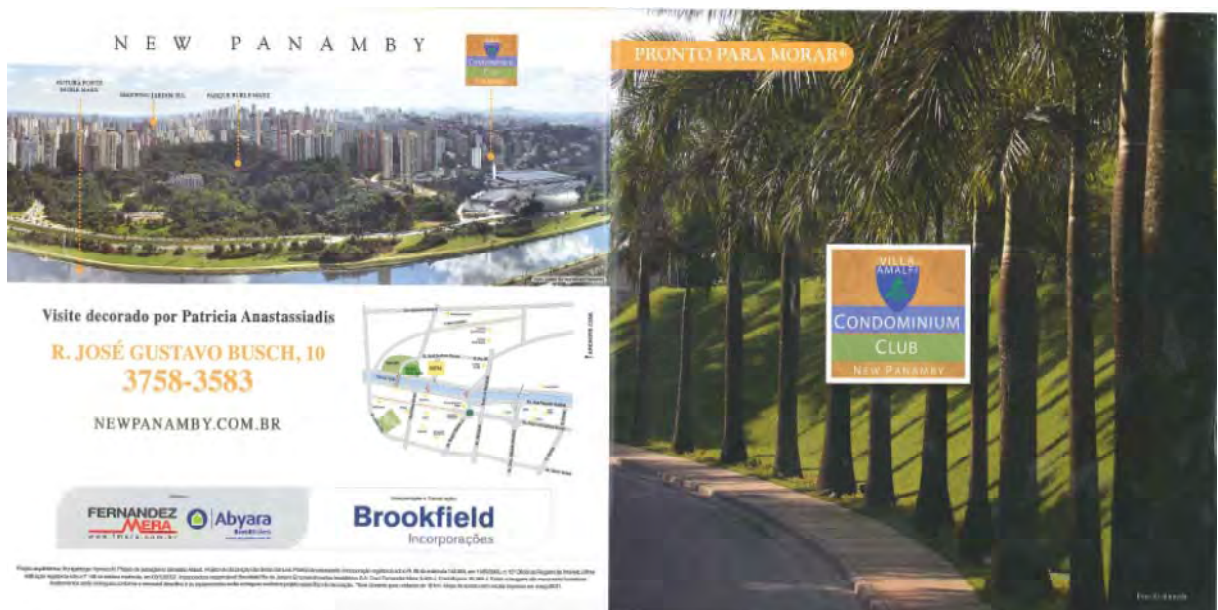
Um exemplo dessa associação com o Panamby para valorização de empreendimento localizado fora da área original do fundo de investimento imobiliário, e também fora do perímetro determinado como objeto de estudo deste trabalho é o Villa Amalfi, da Brookfield. Este empreendimento, conforme pode ser observado na figura 6 a seguir, fica em um trecho mais afastado, onde tanto o urbanismo quanto as características dos empreendimentos já não são semelhantes às da área determinada como Panamby neste estudo. Apesar dessa diferença tanto em termos de localização quanto em termos de aspectos do empreendimento em si, o mesmo foi vendido com a chamada “**New Panamby**” (ver figuras 6 e 7).

Figura 6 – Vila Amalfi – “New Panamby” – localização no mapa



Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011

Figura 7 – Folheto Villa Amalfi – “New Panamby”

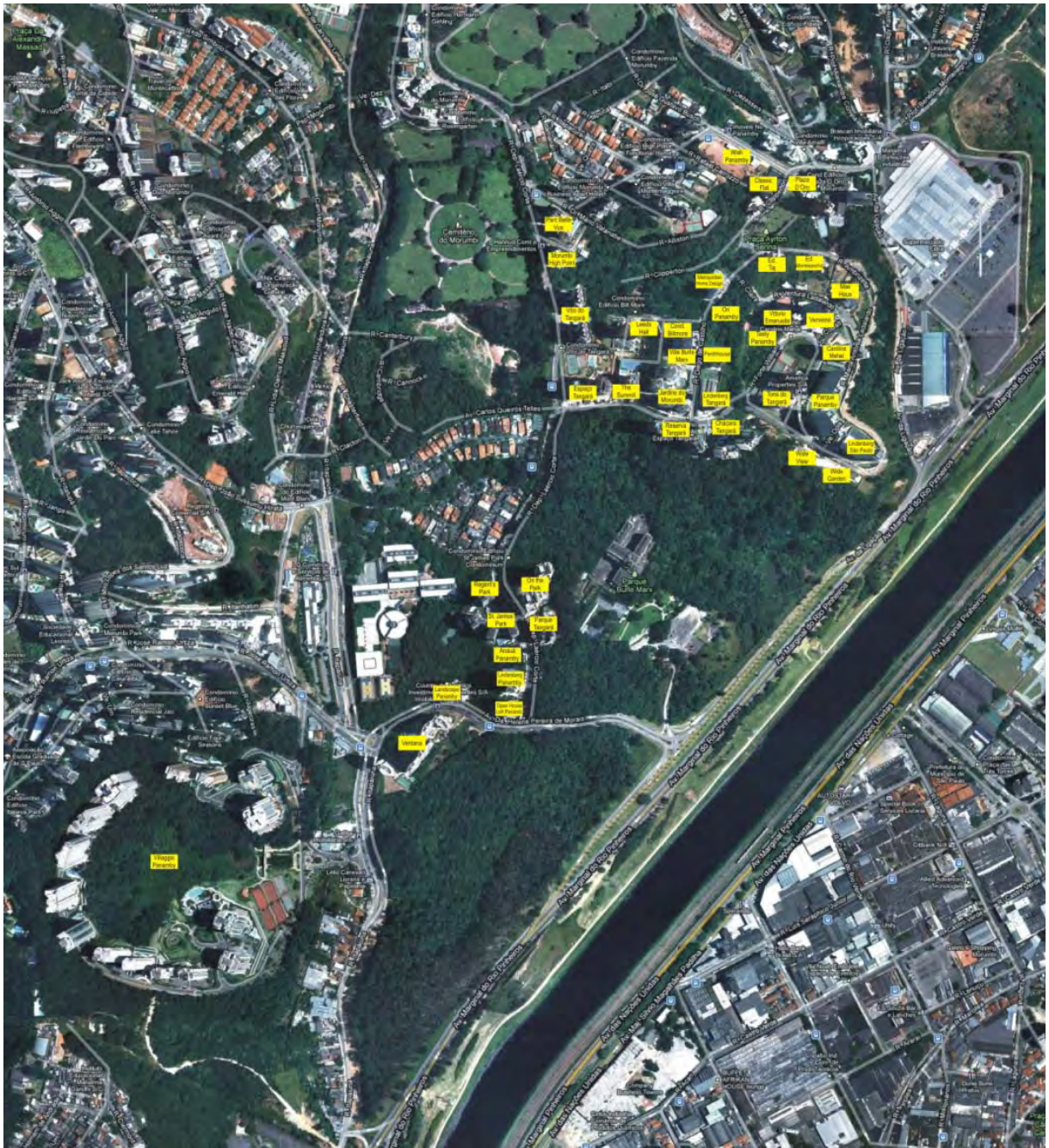


Fonte: Visita ao stand de vendas Villa Amalfi da Brookfield – maio/2011

Em função dessa valorização gerada para o entorno imediato do projeto, o estudo de caso aqui apresentado definiu como área de estudo, além dos limites originais, a região que ganhou valorização e começou a ser associada ao nome Panamby. Foi levada em consideração a localização dos edifícios que fazem parte da Associação Panamby, sendo que alguns deles, por estarem mais afastados e já não se encontrarem em pontos onde a valorização é tão clara, não foram considerados dentro da área estabelecida para estudo.

Os critérios de definição desse perímetro serão apresentados no item 4.1 do estudo de caso. A figura 8 a seguir indica quais empreendimentos estão considerados como parte do que se pode chamar de “Panamby” atualmente, de acordo com os critérios adotados para este estudo.

Figura 8 – Empreendimentos localizados na área considerada como “Panamby” neste estudo – versão estendida do mapa no anexo 8.3 deste trabalho.



Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011

3.5. Legislação específica

Com relação à questão da legislação, a empresa Panamby Empreendimentos e Administração Ltda. firmou com a Prefeitura Municipal de São Paulo o “Termo de Assunção de obrigações” de agosto de 1993 que rege o desmembramento da gleba denominada “Chácara Tangará”.

Por este acordo, entre outras obrigações da Panamby, foram definidas: a construção de uma creche, o cercamento de uma área verde de mais de 135 mil m² implantando dois parques públicos, a recomposição do paisagismo projetado por Burle Marx em um trecho inacabado, a recuperação da vegetação nas áreas verdes de dois parques públicos, a doação de 5 mil mudas, a preservação da vegetação nas áreas de preservação permanente (APPs), o transplante da vegetação necessária para a implantação das edificações, a garantia da manutenção dos 80 mil m² exigidos de área verde dentro das áreas privadas, a execução de um viaduto e de uma passarela para pedestres e a comprovação da validade do estudo de impacto ambiental apresentado na época. A Panamby pelo mesmo acordo passou a ter direito a, entre outros: ter um coeficiente máximo de aproveitamento excedente aos percentuais legais previstos conforme tabelas anexas ao termo, o direito de manter a cota de nível de mais ou menos um metro com relação à marginal, o direito de implantar edificações na gleba referente ao desmembramento em uma faixa de no mínimo 35m e o direito de requerer autorização para remoção da parcela necessária da área de APP.

Desse modo o Panamby passou a ter legislação própria, que o distingue das demais regiões da cidade pelo aumento de potencial construtivo. Por outro lado, áreas de preservação foram criadas e precisam ser previstas dentro dos lotes, o que deve ser levado em conta no desenvolvimento dos projetos. As árvores a serem retiradas das áreas de APP também estão sujeitas a processos específicos de aprovação que podem ser longos.

3.6. O Parque Burle Marx

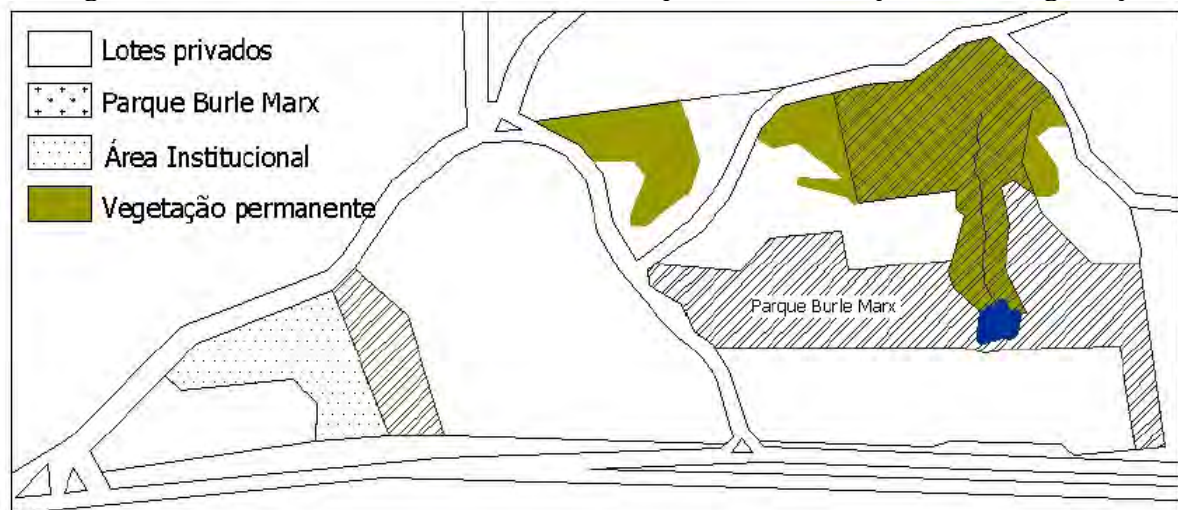
O Parque Burle Marx nasceu como estratégia para a solução da questão do tombamento da vegetação da Chácara Tangará, quando um relatório apresentado no processo apontava que apenas dois trechos da área deveriam ser preservados. Em função deste documento foi aprovado o tombamento parcial da área e caracterizou-se uma separação física no parque que tem um trecho isolado (uma faixa entre a Rua Itapaiuna e a Marginal do Rio Pinheiros - figura 9 a seguir mostra a placa indicativa deste trecho separado do corpo principal do parque) e outra grande parte que abriga o parque propriamente dito, ambas indicadas com hachura diagonal na figura 10.

Figura 9 - Placa indicativa do trecho da Rua Itapaiuna do Parque Burle Marx



Fonte: Foto da autora - junho/2011

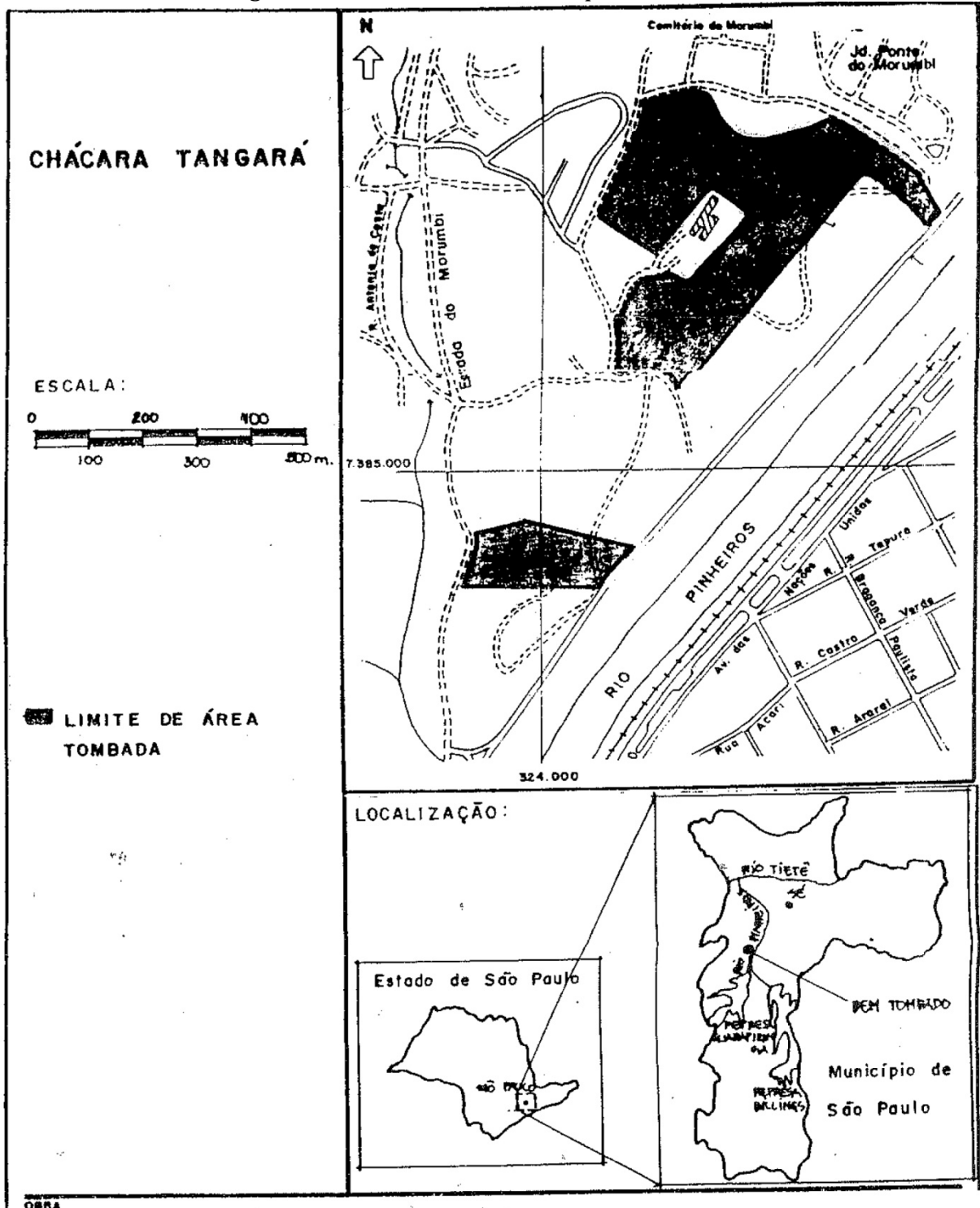
Figura 10 - As duas áreas destinadas ao Parque Burle Marx (hachura diagonal)



Fonte: BARROSO, 2006

A figura 11 a seguir indica as duas áreas tombadas de acordo com o publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo em agosto de 1994.

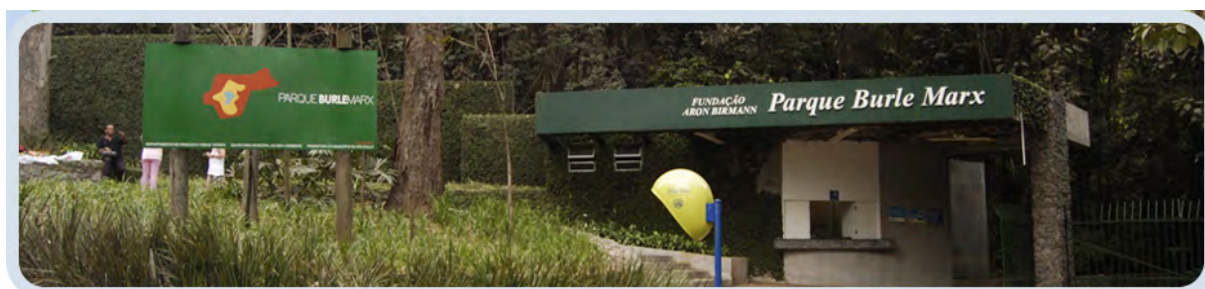
Figura 11 - Áreas tombadas Parque Burle Marx



Fonte: DOESP - 19 agosto de 1994 p. 27.

No mesmo ato da doação do Parque à municipalidade de São Paulo, foi constituída a Fundação Aron Birmann¹⁹ (figura 12) que, por meio de convênio assinado com a Prefeitura Municipal de São Paulo, é responsável pelo sustento, preservação e manutenção do Parque.

Figura 12 – Entrada do Parque Burle Marx mantido pela Fundação Aron Birmann



Fonte: <http://www.parqueburlemarx.com.br/Historico.aspx> acesso em julho /2011

O Parque, pelo fato de ser administrado por uma instituição privada, é totalmente voltado para o lazer contemplativo, com uma séria de regras e restrições ao uso conforme regulamento pelo qual fica restrito o uso de bolas e proibida a entrada com animais domésticos.

A área apresenta três trilhas (figura 13) e os caminhos possibilitam passeios por entre a flora, constituída por capoeiras e espécies remanescentes da Mata Atlântica, além de formar um abrigo importante para fauna composta por 89 espécies, a maioria de aves, mas também com sagüis de tufo branco que vivem soltos na mata, teiús, gambás, tartarugas e preás.

A área de 138 mil m² apresenta, além dos jardins de Burle Marx que abrigam um espelho d'água com um conjunto de painéis em alto relevo (figura 14), 15 palmeiras imperiais, um pergolado e o gramado quadriculado de duas cores, uma casa de taipa de pilão do século XIX e um lago com uma pequena nascente.

¹⁹ De acordo com o site da Fundação Aron Birmann, a entidade sem fins lucrativos foi criada em 1995 com o objetivo de promover a busca de soluções para os problemas ambientais dos grandes centros urbanos. Na ótica da Fundação estas soluções passam por parcerias da iniciativa privada com o Estado. A principal atividade da Fundação é a administração do Parque Burle Marx, sendo que este gerenciamento e administração privados de um parque público são atividades inéditas que vêm apresentando resultados bastante satisfatórios, tanto para o Poder Público Municipal quanto para a população em geral. Além disso, a Fundação promove projetos de lazer e cultura e conta com a contribuição de parceiros para implementar seus projetos e mater o parque.

Fonte: <http://www.fundacaoaronbirmann.org.br/fundacao/> acesso em julho/2011

Figura 13 – Mapa do Parque Burle Marx



Fonte: <http://www.parqueburlemarx.com.br/> acesso em junho/2011

Figura 14 - O espelho d'água com as palmeiras imperiais e o painel em alto relevo



Fonte: Foto da autora – junho/2011

4. ESTUDO DE CASO

4.1. O Panamby como centralidade

A área de estudo (figura 15) foi estabelecida primeiramente em função das áreas do FII Panamby, conforme apresentado no item 3.4 deste trabalho. A partir desta, foram feitas pesquisas em campo e levantamento dos valores de comercialização dos edifícios da região, de modo a compreender o valor do metro quadrado comercializado buscando um mapeamento do entorno imediato que foi valorizado em função da proximidade com as áreas do fundo de investimento e passou a ser vendido com o nome Panamby²⁰. A Associação Panamby descrita adiante, no item 4.1.1 (cuja lista de edifícios participantes é apresentada no anexo 8.4 deste trabalho) e a localização dos mesmos no mapa também foi fator considerado para a o traçado. Os mais afastados e/ou com valores por metro quadrado abaixo dos estabelecidos como mínimo foram descartados.

Figura 15 – A área objeto de estudo



Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011

²⁰ Em diversas conversas com pessoas ligadas ao mercado imobiliário durante o processo de pesquisa, foi discutido o que poderia ser considerado como “as áreas valorizadas por proximidade com as áreas do FII Panamby”, o que colaborou com a determinação da área de estudo.

A centralidade da atividade financeira e de negócios da cidade de São Paulo sofreu um deslocamento espacial, caminhando para o vetor sudoeste, conforme mencionado anteriormente, sendo que o deslocamento espacial dos investimentos financeiros produz historicamente uma dinamização por onde passa, gerando uma conseqüente valorização do solo.

Conforme apontado anteriormente, dois imóveis “iguais” (com a mesma área, distribuição das dependências, qualidade, acabamento, etc.), localizados em pontos distintos de uma cidade, quase sempre possuem preços diferentes. Os agentes imobiliários estabelecem preços diferenciados por metro quadrado nas áreas da cidade, criando um mapa de “valores urbanos”. O poder público se utiliza de uma escala de valores dentro da cidade para a cobrança dos tributos territoriais devidos pelos proprietários imobiliários (BOTELHO, 2007, p.67).

Diversos fatores podem contribuir para valorização de certas áreas, como: fatores ligados diretamente às condições do meio-ambiente (natural ou construído) com o qual se articula o terreno (fatores físicos, acessibilidade aos serviços locais, meio ambiente natural, vizinhança, etc.); os fatores que atuam na zona homogênea onde o terreno está localizado, responsáveis pela formação do preço da terra em cada zona da cidade como sua posição na zona em relação aos diversos centros da cidade, ligação com o sistema de transporte, regulamentação urbanística determinando tipos e formas de uso do solo; e fatores mais gerais, que influenciam a formação dos preços fundiários no conjunto da sociedade como ritmo de crescimento da população, conjuntura econômica, estrutura de propriedade, etc. (GRANELLE apud RIBEIRO, 1997:117 apud BOTELHO, 2007).

O Panamby é um exemplo de intervenção no espaço urbano das empresas do setor imobiliário em aliança com o setor financeiro. Em função dos seus diferenciais, a região apresenta uma imagem atraente vinculada tanto à sua história quanto às qualidades ambientais presentes.

Para analisar o Panamby como centralidade, é necessário entender a maturidade e representatividade do agrupamento, reconhecendo o número de edifícios, sua idade, presença de grandes empresas, etc. As áreas verdes e livres frente ao conjunto edificado

também fazem parte da caracterização, além de serviços de suporte como hotéis, bares, restaurantes, correios, etc., atualmente não presentes no perímetro estudado (conforme apresentado mais adiante), além dos sistemas de transporte, que, no caso da área estudada, têm como predominante, o meio de transporte predominante é o individual.

O plano diretor inicialmente proposto para a área contemplava não apenas edifícios comerciais e residenciais, mas também um hotel, como apontado anteriormente. Os grandes investimentos em áreas residenciais com qualidade e diferenciais poderiam, dessa forma, ser complementados por outros usos, mas isso ainda não aconteceu e o Panamby hoje se apresenta predominantemente residencial, com pequenos indícios de futuros usos comerciais dentro da área de estudo.

4.1.1. A Associação Panamby

A Associação Cultural e de Cidadania do Panamby é uma ONG fundada em 2001 por um grupo de moradores do Panamby objetivando a melhoria da qualidade de vida no bairro e tem como metas: Segurança pessoal e patrimonial dos associados através de pleitos junto às autoridades policiais e gerenciamento de um serviço de vigilância externa privada (Projeto Segurança); Melhoria do sistema viário da região; Urbanização, proteção e manutenção de praças e áreas verdes do bairro; Melhorias da qualidade das vias públicas (iluminação, calçadas, arborização, etc.); Iniciativas de caráter social em comunidades próximas ao bairro; e a Manutenção de um permanente canal de comunicação com o poder público objetivando o atendimento às reivindicações²¹.

Como realizações da Associação Panamby, o site da ONG apresenta: Manutenção da Praça Ayrton Senna e da área da nascente; Urbanização da área verde municipal situada na Rua Maria Ladalardo, com plantio de 220 árvores adultas e outras melhorias; Projeto “Encantando o Canto”, na escola do bairro Santo Antonio e favela Peinha (com reforço escolar, cursos de alfabetização, aulas de dança, coral infantil, balé e fanfarra, totalizando 172 alunos); Projeto de urbanização e fechamento das vielas existentes entre as ruas

²¹ Fonte: <http://www.associacaopanamby.org.br/associacao.htm> acesso em julho/2011

Carlos Queirós Telles, Diego de Castilho e Domenico Perroti; e Participação do CONSEG Portal do Morumbi (Conselho de Segurança Comunitário)²².

Uma vez que o Parque Burle Marx tem uso bastante restrito, proibindo a entrada com animais, uma curiosidade é que os moradores acabam levando seus cães à Praça Ayrton Senna, mantida pela Associação Panamby e esta acaba sendo bastante utilizada para este fim, como pode ser observado na figura 16 abaixo que apresenta fotos da placa indicativa da praça e um panorama geral da mesma.

Figura 16 – A Praça Ayrton Senna



Fonte: Fotos da autora – junho/2011

Em termos do sistema viário, uma das melhorias conseguidas pela Associação Panamby, segundo o portal Dolce Morumbi²³, é que através dela foram inseridas no Plano Diretor da cidade de São Paulo as propostas da Via Perimetral e da Ponte Burle Marx, apresentadas mais detalhadamente adiante, nos itens 4.4.2 e 4.4.3 deste estudo.

Diversas edições do informativo “Notícias do Panamby”, editado pela associação, apresentam textos a respeito de como a entidade tem se envolvido nas questões de trânsito na região, inclusive com o compromisso de doar o projeto básico da Avenida

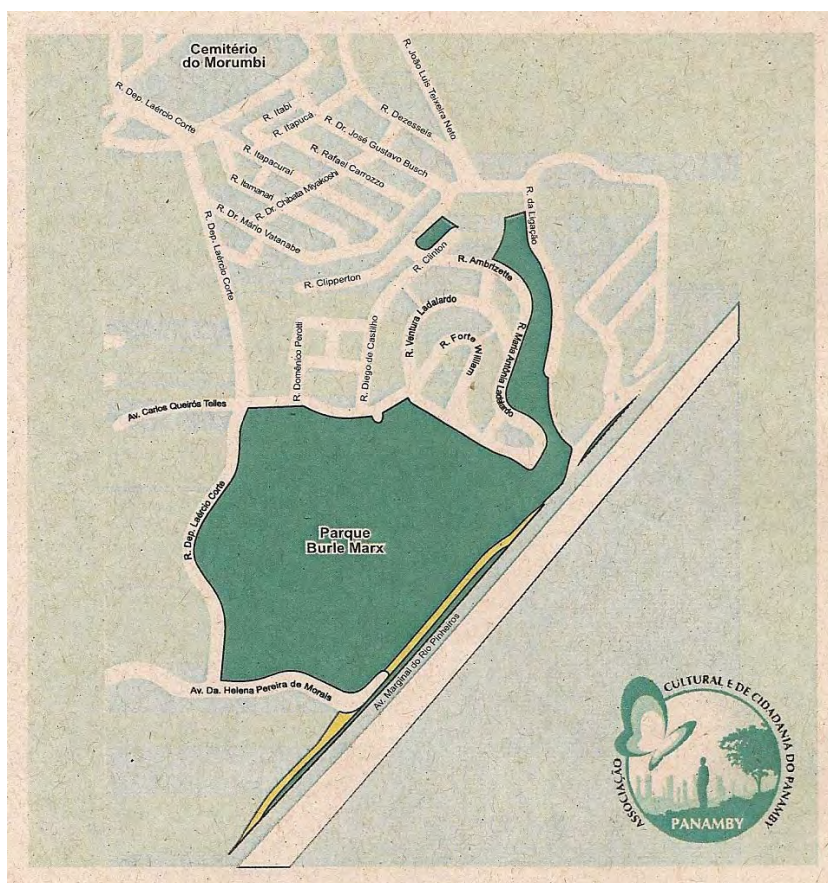
²² Fonte: http://www.associacaopanamby.org.br/prestacao_contas/prestacao_contas.htm acesso em julho/2011

²³ Fonte: <http://www.dolcemorumbi.com/> acesso em junho/2011

Perimetral proposta, efetivado em abril de 2007, para que a prefeitura abra-se concorrência para sua execução²⁴. Maiores detalhes das propostas serão apresentados nos itens de discussão dos projetos de infra-estrutura em andamento para a região.

A área de atuação da Associação é um pouco diferentes da determinada para este estudo, considerando um trecho “a mais” junto ao cemitério do Morumbi e desconsiderando as áreas das glebas A, B e do Villagio Panamby. Seu limite de atuação é o indicado na figura 17 abaixo. A figura 18 a seguir indica a relação entre a área determinada para o estudo e a área de atuação da Associação Panamby.

Figura 17 – O perímetro da Associação Panamby



Fonte: Folheto da Associação Panamby – visita à sede em junho/2011

²⁴ Fonte: Notícias do Panamby – dezembro/2008 – Ed. 32 ano 3

Figura 18 – Sobreposição Perímetro da Associação Panamby com área objeto de estudo



Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011

4.2. Levantamento dos serviços existentes

A partir da delimitação da área a ser estudada, foram levantados, em visitas de campo, os serviços presentes na área de estudo e detectou-se praticamente a ausência dos mesmos. A única exceção é o empreendimento fechado Villaggio Panamby que conta internamente com infra-estrutura de serviços, mas que atende apenas aos moradores do condomínio, conforme apresentado mais detalhadamente adiante.

O Panamby, de acordo com a delimitação aqui proposta, pode, portanto ser considerado hoje uma área exclusivamente residencial com os serviços localizados em seu limite imediato. Os equipamentos que puderam ser identificado no entorno do perímetro delimitado no item 4.1 deste trabalho foram os apresentados a seguir.

Em termos de instituições de ensino, foram identificados três colégios, todos de educação bilíngüe, sendo dois deles unidades do Colégio alemão Visconde de Porto Seguro e o Portinho (voltado para educação infantil). A unidade do Colégio Porto Seguro Panamby (figura 19) foi inaugurada em 1997 e o Portinho (figura 20) em 2002²⁵.

Figura 19 – Colégio Visconde de Porto Seguro



Fonte: Foto da autora – junho/2011

²⁵ Fonte: <http://www.portoseguro.org.br> acesso julho de 2011

Figura 20 – Colégio Portinho



Fonte: Foto da autora – junho/2011

O terceiro colégio identificado foi o Eugenio Montale (figura 21), Escola com educação de base Italiana.

Figura 21 – Colégio Eugenio Montale



Fonte: Foto da autora – junho/2011

Em termos de comércio e serviços, foi localizando um posto de combustíveis (Bandeira Ipiranga) na esquina da Rua Itapaiuna com a Rua José Ramon Urtiga, com loja de conveniência da rede AM PM, figura 22 a seguir.

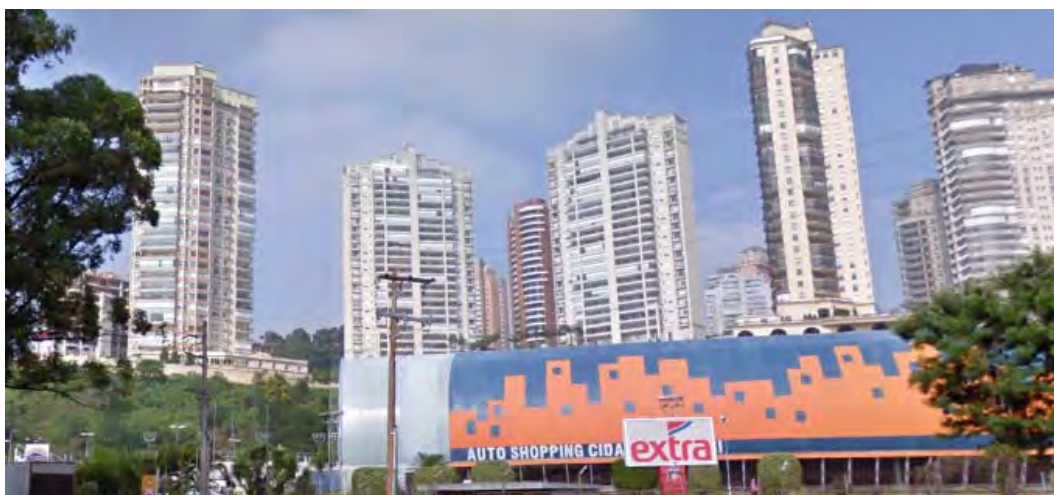
Figura 22 – Posto de combustíveis com loja de conveniência - Rua Itapaiuna



Fonte: Imagem em maps.google.com acesso em julho/2011

Além desse posto, outro ponto importante de apoio localizado no entorno imediato é o Hipermercado Extra (figura 23), onde se encontram também, além de uma lanchonete da rede Mac Donald's (figura 24), alguns serviços como posto de combustíveis (Bandeira da marca do próprio Extra), o "Espaço Panamby" para eventos (figura 25), o Auto Shopping Cidade (figura 26) e a churrascaria Baby Beef Steak House (figura 27), estes últimos com acesso pelo estacionamento do Extra.

Figura 23 – Vista do estacionamento do hipermercado com os Edifícios do Panamby



Fonte: Imagem em maps.google.com acesso em julho/2011

Figura 24 – Mac Donald's junto ao Hipermercado Extra com os edifícios ao fundo



Fonte: Foto da autora – junho/2011

Figura 25 – Espaço de eventos com acesso pelo estacionamento do hipermercado



Fonte: Foto da autora – junho/2011

Figura 26 – Auto Shopping com acesso pelo estacionamento do hipermercado



Fonte: Foto da autora – junho/2011

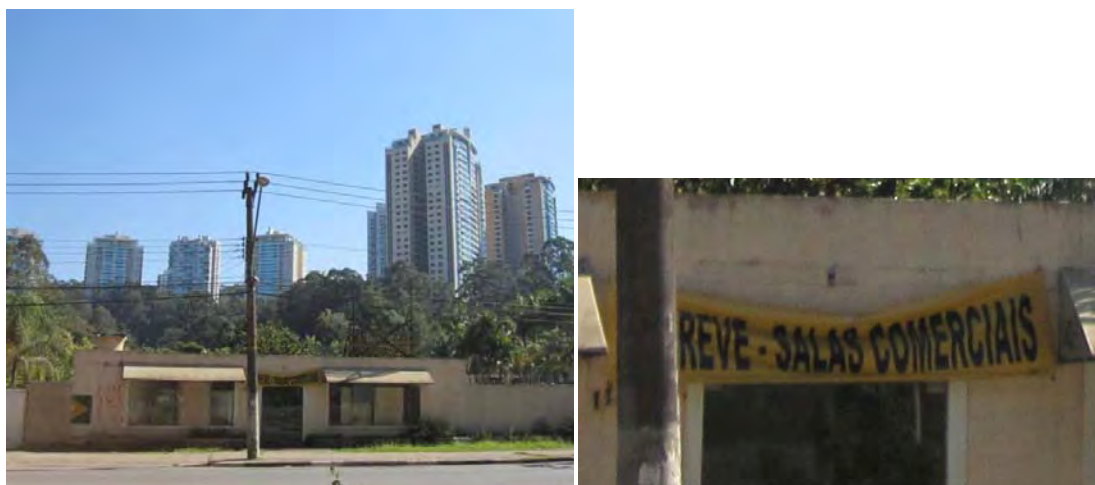
Figura 27 – Churrascaria com acesso pelo estacionamento do hipermercado



Fonte: Foto da autora – junho/2011

Conforme comentado anteriormente, o Villagio Panamby já apresenta serviços em seu interior e, na parte da frente do empreendimento em questão (mesmo lado da rua) havia em junho de 2011 uma construção antiga com a indicação na fachada de que seriam lançadas salas comerciais naquele ponto (figura 28 abaixo com a foto do imóvel mencionado e detalhe da faixa indicativa). Em nova visita ao local em setembro de 2011, a faixa havia sido retirada e não foi possível saber qual seria o uso pretendido para estas salas, nem previsão de lançamento.

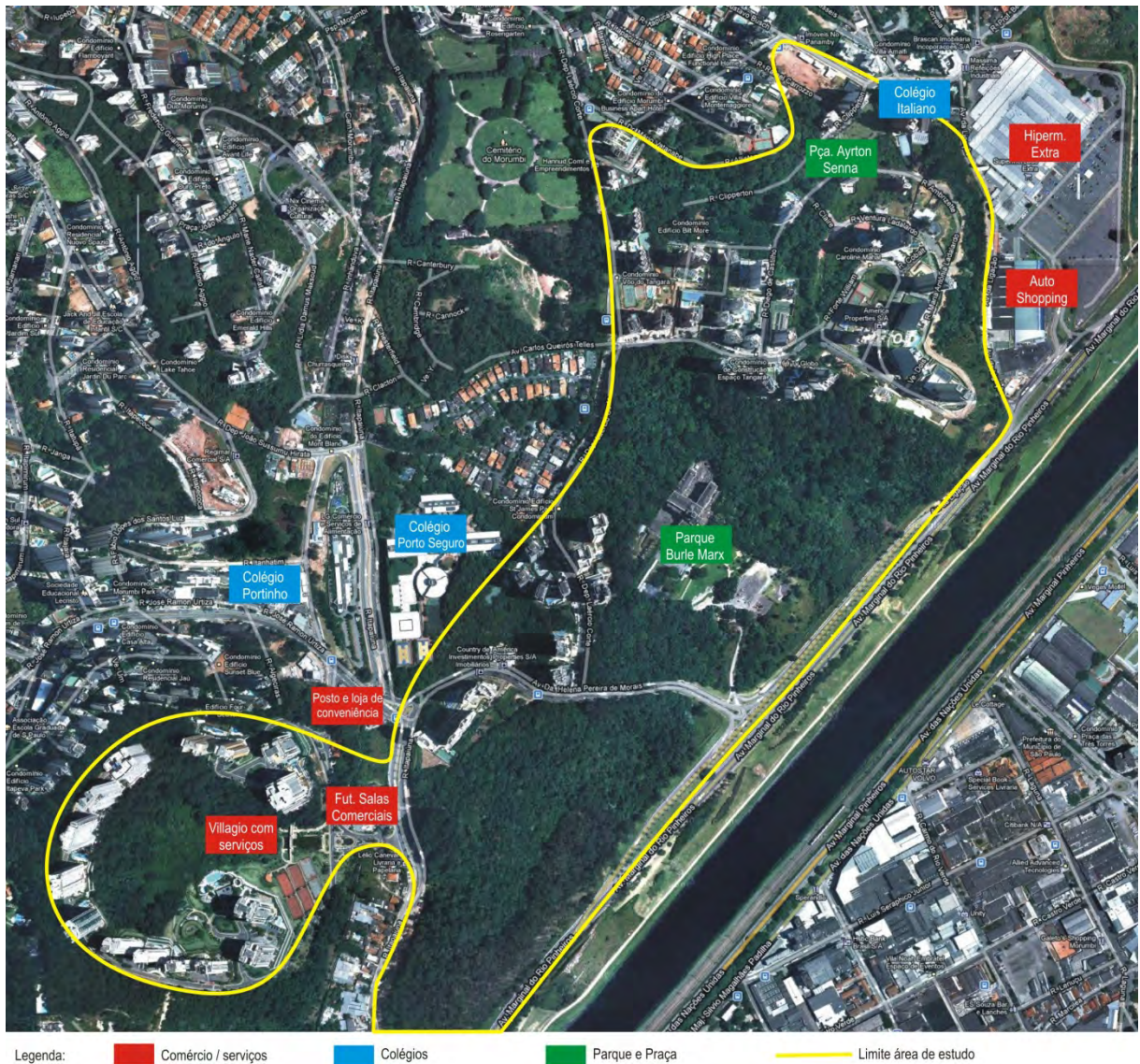
Figura 28 – Área de futuro uso comercial e detalhe do anúncio das salas



Fonte: Fotos da autora – junho/2011

O mapa a seguir, figura 29, apresenta a localização destes equipamentos indicados, de forma a facilitar a compreensão da posição dos mesmos em relação à área delimitada para o estudo.

Figura 29 – Localização no mapa dos equipamentos e serviços identificados



Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011 e levantamento da autora

Conforme levantado, portanto, a área definida como Panamby para este estudo apresenta serviços restritos ao interior do Villagio Panamby e os demais encontram-se no entorno imediato, inclusive os colégios. O único ponto dentro do perímetro definido que apresentará salas comerciais ainda está em planejamento e não foi possível obter maiores informações a respeito do mesmo.

O Panamby foi concebido desde o seu início como um empreendimento urbanístico voltado para o mercado residencial de alto padrão - com uma média de quatro suítes e quatro vagas na garagem, além de equipamentos como piscinas, quadras, academia de ginástica, etc. A Arquiteta Maria Olide, apud BOTELHO, (2007) aponta que: “O projeto sempre teve essa vocação de alto padrão, até mesmo pela localização da área: você não tem linhas de ônibus, não tem transporte público; é um local onde você só chega de carro, parecido com o Morumbi nesse aspecto, mas um pouco mais complicado ainda, também não tem comércio local”. Ainda segundo Maria Olide, tal opção teria se dado por conta da liquidez do mercado para uma camada de renda mais alta e também pelo fato dessa camada de renda não depender de financiamento para a compra de imóveis. Essa preferência teria se dado em função de períodos de escassez de linhas de financiamento para outros segmentos de mercado (BOTELHO, 2007 p. 207).

4.2.1. O Villaggio Panamby

Segundo BOTELHO (2007), o Villaggio Panamby foi concebido como uma área predominantemente residencial, num terreno de mais de 230mil m², sob a forma de condomínio fechado vertical, cercado por muro de alvenaria com altura de 2,40m e sensores de presença em toda a sua volta. De acordo com o prospecto de lançamento do fundo junto à CVM (PANAMBY, 1995:21 apud BOTELHO, 2007), 76% do terreno do Villaggio foi destinado a áreas verdes e livres para lazer e esporte, somente 9% seria ocupado pelas ruas internas e a área restante de 15% pelas edificações com a construção de no máximo 15 edifícios residenciais e um clube com 33 mil m² de terreno e 8.460m² de área construída. Embora faça parte do FII Panamby, o Villaggio não faz parte da área envolvida nas negociações com a administração municipal, ou seja, esse trecho não dependeu de cumprir as mesmas obrigações às quais as áreas das glebas A, B e C estiveram sujeitas.

Ainda segundo BOTELHO, o FII Panamby no seu prospecto de lançamento junto à CVM anunciava que a proposta do projeto urbanístico / Villaggio Panamby seria “a transformação de uma área, com total respeito à natureza, visando a melhorar a qualidade de vida” (PANAMBY, 1995:12, apud BOTELHO, 2007). Segue afirmando que dadas as características da área em questão (localização em área nobre, tamanho e

proximidade ao centro de São Paulo) foi exigido um detalhado estudo de sua utilização, que culminou com um plano diretor de urbanização extremamente preocupado com a preservação do verde, chegando a afirmar em tal prospecto que “ocupar é preciso, preservar é fundamental” (BOTELHO, 2007 p. 203).

A comercialização das torres sempre seguiu um apelo de contato com a natureza, sendo que no site da Gafisa, na página a respeito de uma das últimas torres lançadas, encontramos: “Dentro de um terreno com mais de 233.000 m² e com um bosque nativo de 58.000 m², nascente de rio e lago natural você encontra o Mirabilis, um apartamento de 226m² privativos com 4 suítes, 4 vagas de garagem, depósito, terraço gourmet com churrasqueira e sala íntima”²⁶. Outros sites ainda destacam como diferenciais do Villaggio Panamby: a mata nativa e o lazer com spa, clube completo, salão de beleza, restaurante, quiosque, parque infantil, brinquedoteca, quadra de tênis, quadra poliesportiva, quadra de squash, pista de *cooper*, vagas para visitantes, nascente de rio e lago natural. Trilhas de caminhadas dentro do bosque preservado, muitas flores, ar puro, pássaros e borboletas são colocados como atrativos da “última área verde dentro da cidade no melhor condomínio de São Paulo” ²⁷. Lazer e segurança em uma área preservada, cadastramento e monitoramento eletrônico de visitantes e prestadores de serviços, cartão personalizado para moradores que garante abertura automática das cancelas, circuito fechado de TV, sensores infravermelhos de proteção do terreno e ronda eletrônica para acompanhamento do pessoal de segurança em plantão permanente, são enfatizados como apelos de venda.

O empreendimento ainda conta com serviços diferenciados como *Child Care* com berçário e pré-escola, *baby sitter*, fraldário, vestiário próprio para crianças, cozinha e refeitório. São oferecidas também aulas de esporte em várias modalidades além de *pet care*, o que coloca o empreendimento à frente de seus concorrentes no Panamby, uma vez que a área objeto de estudo mostra-se carente nesses serviços do dia-a-dia e ainda apresenta questões de segurança que buscam ser amenizadas pelas associações de bairro que monitoram as ruas.

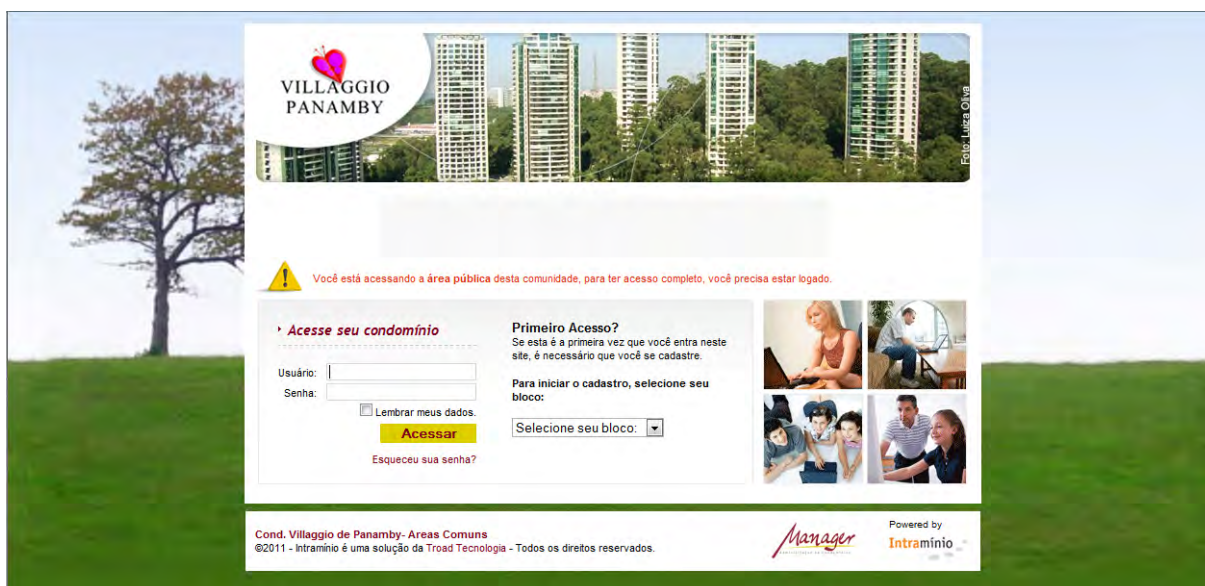
²⁶ <http://www.gafisa.com.br/imoveis/sp/sao-paulo/mirabilis> - acesso em julho de 2011

²⁷ <http://www.panambyconsultoria.com.br/villaggio.php> - acesso em junho de 2011

As quinze torres que compõem o Villaggio Panamby foram produzidas pela Gafisa em parceria com a Atlântica, sendo que posteriormente o empreendimento foi adquirido em sua totalidade pela Gafisa²⁸. As torres foram entregues entre os anos de 2001 e 2009 apresentando apartamentos-tipo com áreas entre 150m² e 400m², conforme indicado na tabela 6 do item 5.1.1 – levantamento das tipologias existentes, apresentado mais adiante.

Na internet existem páginas destinadas aos moradores (figura 30), pelas quais os mesmos podem ter acesso aos serviços oferecidos com mais facilidade.

Figura 30 – Página inicial do site destinado às áreas comuns do Villaggio Panamby



Fonte: <http://www.webware.com.br/bin/intramínio10/site.asp?ci=panamby> - acesso em julho de 2011

4.3. Os diferenciais do Panamby como estratégia de marketing

O Villaggio Panamby, conforme apresentado no item 4.2.1 foi comercializado, entre outros pontos fortes, com base nos diferenciais de verde e qualidade de vida. Os anúncios das figuras 31 e 32 apontam como argumento de vendas a quantidade de área verde no empreendimento em relação à área total do terreno, indicando ainda

²⁸De acordo com o ITR (relatório informações trimestrais) da CVM (Comissão de Valores Mobiliários) de 30/09/2005: “Como reflexo desta transação, a Companhia passa a deter 100% de participação neste empreendimento (o Villaggio Panamby)”.

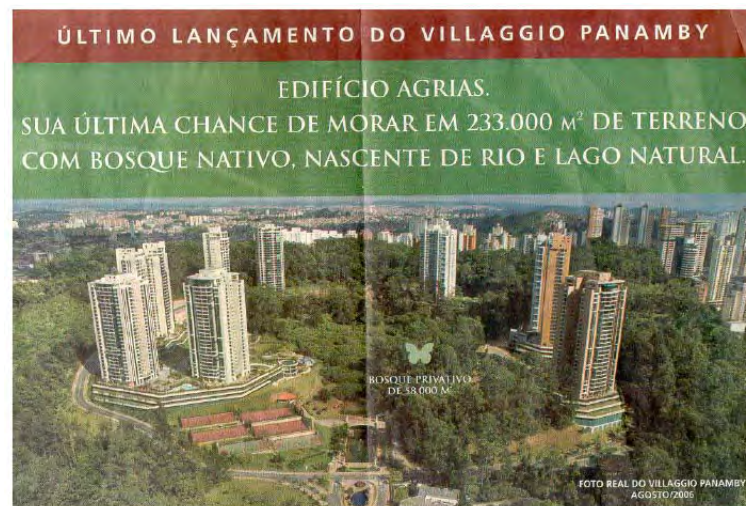
diferenciais da área como lagos e nascentes. Esse enfoque foi dado tanto no lançamento das primeiras torres quanto no das mais recentes, entregues em 2009.

Figura 31 – Folheto de vendas do Villaggio Panamby



Fonte: Material de divulgação FII Panamby – março/2007

Figura 32 - Folheto de um dos últimos lançamentos do Villaggio Panamby



Fonte: BERTOLLO, 2008

Não apenas o Villaggio Panamby usou o contato com a natureza para vender os apartamentos. Antes disso, na época da inauguração do Parque Burle Marx em 1995, a incorporadora Birmann lançou os dois primeiros empreendimentos residenciais do Projeto Panamby e todos os anúncios enfatizavam os aspectos de “oásis verde” em plena marginal do Rio Pinheiros. “Os apartamentos do Edifício Chácara Tangará esgotaram-se

em 2 dias, revelando assim a força que este apelo pode alcançar no mercado imobiliário” (BARROSO, 2006, p. 64). O edifício “On the park”, além do nome do empreendimento remeter diretamente ao diferencial do mesmo encontrar-se imediatamente junto ao parque (sem nenhuma rua fazendo a separação), foi vendido com a chamada: “**Dentro do Parque Burle Marx**” (figura 33):

Figura 33 – Foto placa On The Park da época do lançamento (2004 – entregue em 2007)



Fonte: BOTELHO, 2009

Em 2009, a Folha de São Paulo anunciava que “Edifícios com bosque privativo crescem em São Paulo” 16/07/2009²⁹ e diversos outros empreendimentos na região do Parque e em outros pontos da cidade passaram a apresentar bosques como diferenciais de vendas. A figura 34 a seguir apresenta o destaque no site do empreendimento Anauá Panamby (lançado em novembro de 2009) para o bosque privativo de 11 mil m² com a explicação de como se dá a relação desta área verde com o empreendimento: O bosque é administrado por uma associação e trata-se de uma área de preservação ambiental que é compartilhada por 6 condomínios vizinhos, cujo acesso é pela área comum de cada um.

²⁹ Fonte: <http://blogdemercado.lopes.com.br/2009/07/bosques-privativos-sao-opcao-de.html> acesso em junho/2011

Figura 34 – O bosque como argumento de vendas – Anauá Panamby

Obras Iniciadas

Anauá
Panamby

Home Localização Projeto O Apartamento Lazer O Bosque Plantas Tour Virtual Fale Conosco

UM BOSQUE* PRIVATIVO DE 11 MIL m². MUITO VERDE E AR PURO FARÃO PARTE DA SUA VIDA DIARIAMENTE

Morar próximo a um parque é um privilégio. Ser dono de um bosque privativo é uma exclusividade. Seja para uma boa caminhada, ler seu jornal ou brincar com seu filho, seu bosque vai ser sempre uma ótima opção de lazer.

* O bosque é administrado por uma associação e trata-se de uma área de preservação ambiental que é compartilhada por 6 condomínios vizinhos, cujo acesso é pela área comum de cada um. Área totalmente segura com câmeras de vigilância 24h e manutenção diária.

Ver mais fotos

Comercialização: COELHO DA FONSECA
Incorporação: Gafisa
Realização e Construção: lto

Fonte: <http://www.anaua.com.br/#/obosque> acesso em julho de 2011

Os seis condomínios mencionados são os empreendimentos: Regent's Park, St. James Park, o próprio Anauá, o Lindenberg Panamby, o Open House Loft Panamby e o Landscape Panamby, localizados na Gleba B do plano urbanístico do Panamby apresentado no item 3.4 deste estudo. Por fazerem parte do plano, esses empreendimentos tiveram as restrições ambientais impostas pelos acordos com a PMSP que exigiu a preservação de uma área que pode ser observada na figura 35.

Mesmo as áreas adjacentes que sofreram valorização e são hoje comercializadas como Panamby ou New Panamby, têm em seus materiais de venda foco nos diferenciais ambientais, como é o caso do empreendimento Vila Amalfi, já mencionado anteriormente. Apesar de não estar no limite considerado como Panamby para este estudo, seu enfoque é o mesmo dos edifícios comercializados na região, apontando o “Privilégio de morar em meio ao verde com estilo e sofisticação” (figura 36).

Figura 35 – Os empreendimentos da Gleba B do Plano Urbanístico e o bosque privado



Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011 e levantamento da autora

Figura 36 – Folheto Villa Amalfi - New Panamby



Fonte: Visita ao stand de vendas Villa Amalfi da Brookfield – maio/2011

4.3.1. O Público do Panamby

Os empreendimentos do Panamby atraem público de alta renda e, segundo BARROSO (2006), uma pesquisa publicada pela Folha de São Paulo em 2003 a respeito dos compradores de imóveis do distrito da Vila Andrade indicava dois grupos distintos: os de alta renda que buscavam empreendimentos com 20% mais lazer que em Moema pelo mesmo preço, e os de classe média, recém casados, buscando apartamentos modernos (BARROSO, 2006 p. 22). Vale destacar que a maioria dos empreendimentos da região, conforme indicado anteriormente, foram entregues entre 2001 e 2010, período no qual a pesquisa mencionada foi elaborada.

Os empreendimentos implantados apresentam em geral apartamentos grandes, mas alguns deles são voltados para um público que ainda não constituiu família, sem porém alterar a faixa alvo que é de alto poder aquisitivo, principalmente pelo fato dos empreendimentos apresentarem financiamentos curtos³⁰. VOLOCHKO, em sua pesquisa com as empresas comercializadoras dos imóveis no Panamby, indica que os compradores dos apartamentos eram, na sua maioria, profissionais liberais ou empresários, relacionados principalmente a empresas localizadas no CENESP e na Av. Berrini. (VOLOCHKO, 2008 p. 62). Executivos de multinacionais localizadas na Marginal Pinheiros também foram apontados em pesquisas da Folha de 2000 e 2002 como principais compradores, além de artistas e atletas (BARROSO, 2006 p. 22).

4.4. Obras de infra-estrutura de transportes em andamento na região

Segundo VOLOCHKO, talvez a inexistência até seu estudo em 2008 de empreendimentos comerciais no Panamby, apesar destes estarem previstos no projeto imobiliário e urbanístico original, esteja de alguma forma ligada às dificuldades de circulação viária na região e, desde então, pelo menos mais 6 empreendimentos foram entregues ou encontram-se em processo de entrega no Panamby.

³⁰ Segundo Volochko, as unidades no Panamby são pagas em um prazo curto em função do tipo de empreendimento e do perfil dos compradores, que pagam durante o lançamento e a obra, em geral quitando integralmente o pagamento com a entrega da unidade, ciclo que dura aproximadamente dois anos. (VOLOCHKO, 2008 p. 62)

A Associação Panamby tem participado ativamente junto aos órgãos públicos, de modo a tentar alinhar o andamento das melhorias propostas com os interesses da região.

4.4.1. Metrô – Linha 17 OURO

O traçado e a solução apresentados para a linha 17 Ouro do Metrô vêm sendo alvo de críticas e discussões, uma vez que o sistema de Monotrilho tem se mostrado polêmico em diversos lugares do mundo onde foi adotado. Em geral, monotrilhos são feitos para uso em aeroportos ou parques de diversão em função da sua estrutura diferenciada. As críticas, porém, devem-se ao fato de monotrilhos apresentarem capacidades baixas quando comparados a outros meios de transporte de massa. A figura 37 é uma ilustração divulgada pelo site da Câmara Municipal de São Paulo da estrutura do metrô em sistema monotrilho com o exemplo de uma das estações.

Em função da localização e do traçado a implantação das estações buscou áreas mais planas, nas calhas das principais avenidas da região, com acessos em ambos os lados das avenidas, conduzindo os usuários diretamente das calçadas até a plataforma.

Figura 37 – Ilustração do monotrilho da futura linha Ouro – estação elevada



Fonte: Portal da Câmara Municipal de São Paulo – acesso em dez/2011 ³¹

³¹ http://www.camara.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=7777

MALUF FILHO, mestrando do Instituto de Relações Internacionais da USP aponta em seu estudo para a dificuldade do sistema manter-se financeiramente, baseado em estimativas de quantidade de usuários³² e do valor da tarifa³³ estudados para projetos desse tipo e afirma que seriam necessários subsídios públicos para sua manutenção.

O monotrilho é uma obra que requer uma estrutura elevada, o que impacta a paisagem urbana e tanto por sua implantação quanto pelo alto preço dos veículos. Críticos sugerem que os mesmos poderiam ser substituídos por corredores de ônibus do tipo BRT (*Bus Rapid Transit*) a exemplo dos de Curitiba, que intervêm pouco no espaço público. Por outro lado o sistema elevado proposto pelo metrô, segundo reportagem de Adamo Bazani da CBN publicada no Blog Ponto de Ônibus, apresenta vantagens como níveis reduzidos de poluição, de emissão de barulho, veículos com vida útil maior e mais confortáveis³⁴. A polêmica do melhor sistema inclui a discussão do impacto urbano durante as obras dos sistemas de metrô elevado e subterrâneo, e do “tempo de cicatrização” envolvido nos diferentes sistemas.

O monotrilho do Morumbi terá quase 18 quilômetros de extensão, entre a Estação Jabaquara (Linha 1- Azul) e a futura São Paulo-Morumbi (Linha 4-Amarela). As composições vão circular sobre trilhos a uma altura de 15 metros e passar por bairros nobres, como Brooklin, Granja Julieta, Campo Belo e Morumbi. As desapropriações começaram em julho de 2011 e tiveram início no trecho do outro lado do Rio Pinheiros, oposto ao Panamby. Moradores da Vila Inah, na região do Morumbi, entraram em dezembro de 2010 com uma ação alegando que o monotrilho vai passar por ruas estreitas e até por parte do Cemitério do Morumbi e por isso projeto para a linha ficou parado na justiça porque uma liminar impedia a assinatura do contrato com a empresa vencedora da licitação.

³² Segundo Maluf Filho, no projeto do monotrilho M’Boi Mirim, foi considerado um fator de transferência de 100% dos passageiros dos ônibus ao monotrilho nas viagens ao centro, e de 75% dos passageiros nas viagens locais. Mesmo que isso fosse verdade, foi estimado em 750 mil o número de passageiros para 2012, porém, atualmente, existem somente 410 mil passageiros por dia em ônibus na região da M’Boi Mirim.

³³ A tarifa proposta como referência para os monotrilhos de São Paulo seria igual à tarifa do Metrô ou da SPTRANS, cerca de US\$ 1,50 dólar por viagem, porém a realidade das tarifas internacionais para os sistemas de monotrilhos, variam entre US\$ 2 a 7 dólares. Fonte: Sonho ou realidade: Os monotrilhos da M’Boi Mirim, MALUF FILHO

³⁴ Fonte: <http://blogpontodeonibus.wordpress.com/2011/07/06/monotrilho-de-congonhas-e-morumbi-um-raio-x-das-doencas-na-cultura-sobre-os-transportes/> acesso julho/2011

O Metrô de São Paulo anunciou no dia 06 de junho de 2011 o nome da empresa vencedora da licitação internacional para fornecimento do monotrilho – a Scomi Engineering, da Malásia, que participa do consórcio Integração em conjunto com empresas como Andrade Gutierrez, CR Almeida e Montagens e Projetos Especiais³⁵.

O governo anunciou, no dia 17 de novembro de 2011, a construção do monotrilho, em três fases, sendo que o primeiro trecho, previsto para maio de 2014, terá oito estações e ligará o aeroporto de Congonhas à estação Morumbi da Linha 9-Esmeralda da CPTM, adiando portanto as obras do lado do rio Pinheiros onde está o Panamby³⁶. Segundo a mesma reportagem do site Portal 2014, o governo também anunciou que o percurso total, com mais de 17 km de extensão, foi adiado para 2016, uma vez que o Estádio do Morumbi deixou de ser uma das sedes da Copa do Mundo de 2014.

Por outro lado, de acordo com o site da FGV³⁷, em dezembro de 2011, na última sessão do ano da Câmara, os vereadores aprovaram (por 48 votos a favor e 4 contra) a construção de uma nova avenida de 6,1 quilômetros que vai abrir caminho para as vigas da Linha 17-Ouro do Metrô (ver item 4.4.2. Avenida Perimetral). A previsão é de 24 meses de obra a partir de janeiro de 2012.

Uma reportagem da revista Exame de outubro de 2010 já indicava que “O grau de impacto do monotrilho no mercado imobiliário do Morumbi vai depender principalmente da forma de construção.”³⁸

Para áreas não localizadas na área de impacto direto, a expectativa dos urbanistas é que imóveis localizados a mais de 200 metros das linhas possam até registrar alguma valorização uma vez que os moradores terão uma opção a mais de transporte³⁹. A

³⁵ Fonte: <http://diariodacptm.blogspot.com/> acesso em julho/2011

³⁶ Fonte: <http://www.portal2014.org.br/> acesso dez/2011

³⁷ Fonte: <http://www.isebvmf.com.br/index.php?r=noticias/view&id=227523> acesso em dezembro/2011

³⁸ A reportagem aponta a degradação que aconteceu após a construção dos corredores de ônibus nas avenidas Nove de Julho e Santo Amaro com a redução das calçadas para ceder espaço aos corredores. O comércio local perdeu clientes e o aumento do fluxo de passageiros nos ônibus não foi suficiente para compensar esse impacto negativo porque os corredores foram construídos no meio das avenidas sem a integração necessária com as calçadas. O resultado foi o fechamento de muitas lojas e a criação de um vazio no meio da cidade, principalmente na avenida Santo Amaro.” Fonte: <http://exame.abril.com.br/seu-dinheiro/imoveis/noticias/monotrilho-afeta-preco-dos-imoveis-no-morumbi> acesso em junho/2011

³⁹ O mapa detalhado da linha 17 Ouro e sua integração com as linhas de ônibus foi incluído no anexo 8.5 deste trabalho.

ligação do bairro a outras linhas do Metrô permitirá que muita gente possa deixar o carro em casa, o que deverá reduzir o tráfego nas congestionadas avenidas Giovanni Gronchi, Morumbi e Francisco Morato. Isso, no entanto, deverá ter mais impacto na qualidade de vida dos moradores do que no preço dos imóveis.⁴⁰

O impacto da implantação será maior nas imediações do perímetro estudado, uma vez que o trajeto do mesmo não passa diretamente pela área determinada para este estudo, mas passa por dentro do perímetro definido pela Associação Panamby, que tem se posicionado contra o sistema proposto, alegando, entre outras coisas, que o traçado foi desenvolvido visando unicamente atender à demanda que seria gerada pela Copa do Mundo de 2014 e que o mesmo deveria ser revisto uma vez que a região não vai mais receber este público.

Rosa Richter⁴¹, que já foi presidente da Associação Panamby, levanta diversas questões que ela defende que sejam levadas em consideração como: Como garantir rapidez no atendimento em caso de panes e suas conseqüências a 15 m de altura? O que fazer em caso de incêndio ou explosão? Como garantir a segurança em casos de confronto entre torcidas na região do estádio do Morumbi? Como a PM e os Bombeiros poderão agir rapidamente a essa altura? Além disso, aponta para os impactos irreversíveis à paisagem urbana do bairro e o fato do traçado do proposto não atender à maior parte da população do bairro do Morumbi, excluindo moradores de comunidades que, em sua opinião, realmente necessitam de transporte público.

Nesse contexto, a Associação defende o **metrô subterrâneo** pela Av. Giovanni Gronchi, desde o Terminal João Dias até a Vila Sônia, que atenderia todo o Morumbi, além de Paraisópolis e o Estádio do Morumbi, cujo traçado foi representado pela linha amarela na figura 38 a seguir. O projeto que vem sendo publicado tem traçado diferente do proposto pela associação e a figura 39 indica as estações e o percurso, conforme os mesmos vêm sendo divulgados.

⁴⁰ Fonte: <http://exame.abril.com.br/seu-dinheiro/imoveis/noticias/monotrilho-afeta-preco-dos-imoveis-no-morumbi> acesso em junho/2011

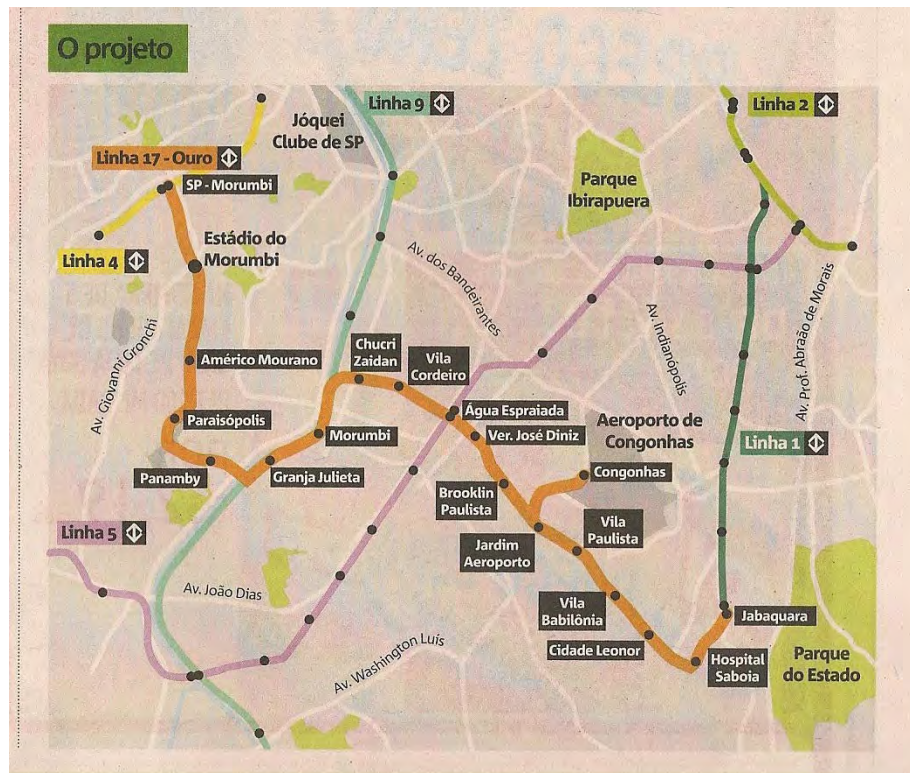
⁴¹ Entrevista realizada com Rosa Richter na sede da associação em 01/06/2011. Rosa Richter é ex-presidente da Associação Cultural do Panamby, presidente da AMO Jardim Sul I e II, conselheira e diretora de várias entidades na área de desenvolvimento social.

Figura 38 - Proposta Associação Panamby: metrô subterrâneo pela Giovanni Gronchi ⁴²



Fonte: Associação Panamby

Figura 39 – Projeto Metrô – Linha 17 Ouro



Fonte: Jornal Metro São Paulo, sexta feira 1º de julho de 2011

⁴² Em amarelo a proposta do metrô subterrâneo ao longo da Giovanni Gronchi e em rosa a Av. Perimetral

Em 30 de junho de 2011 foi caçada a liminar que impedia a assinatura do contrato de licitação para a obra e em meados de junho já foram iniciadas as desapropriações, que começaram pelos bairros da Saúde e Campo Belo⁴³. O traçado a ser executado de acordo com materiais divulgados em diferentes mídias é diferente do defendido pela Associação Panamby. A figura 40 abaixo apresenta o traçado a ser executado mostrando que o monotrilho vai seguir o percurso proposto para a avenida perimetral a partir da estação Paraisópolis ao invés de acompanhar a Giovanni Gronchi, conforme proposta da Associação local. Maiores detalhes da Avenida Perimetral serão apresentados no item 4.4.2 a seguir.

O Jornal Paraisópolis News⁴⁴ publicou em setembro de 2011, após a assinatura do contrato para a implantação da linha por parte do governador Geraldo Alckmin, o seguinte mapa detalhando as estações e as interligações da futura linha 17-Ouro com o sistema metro-ferroviário (figura 40).

Figura 40 – Estações Metrô – Linha 17 Ouro



Fonte: Paraisópolis News – 13 de setembro de 2011

Em termos de desapropriações, o EIA-RIMA – Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental da LINHA 17 – OURO – Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária apresenta todo o detalhamento das áreas afetadas, as interferências que podem ser causadas e as propostas de controle dos eventuais impactos. O CADES (Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento

⁴³ Em primeiro momento, foram declarados de utilidade pública 65 imóveis localizados na Saúde e no Campo Belo, correspondentes a uma área de aproximadamente 21,3 mil km². O primeiro decreto prevê desapropriação de terrenos no trecho entre a Estação São Joaquim e a Marginal do Pinheiros.

Fonte: <http://www.gazetadesantoamaro.com.br/atualidades/comecam-as-desapropriacoes-para-construir-monotrilho-da-linha-17-ouro> acesso em junho/2011

⁴⁴ <http://jornalparaisopolisnews.blogspot.com/2011/09/governador-geraldo-alckmin-assina.html>

Sustentável) aprovou a concessão da licença ambiental prévia para a linha 17-ouro do Metrô, mas impôs uma lista de 55 exigências para liberar a implantação do empreendimento pelo governo de São Paulo. Caso o Metrô não cumpra as recomendações, não poderá obter as licenças seguintes, necessárias para viabilizar a obra.

Alguns trechos de desapropriação para a implantação do monotrilho entre as Estações Panamby e Paraisópolis, mais próximos à área em estudo, cuja relação com a mesma pode ser observada nas figuras 41 e 42 a seguir, foram descritos no Diário Oficial da Cidade de São Paulo em junho de 2011 e incluem as seguintes intervenções cuja desapropriação será de responsabilidade do Metrô. Vale ressaltar que, conforme pode ser observado nas figuras a seguir, o traçado corta o Cemitério do Morumbi. Trechos do Diário Oficial:

- No trecho entre a Marginal do Rio Pinheiros e a Rua Prof. Benedito Montenegro, está prevista a implantação de novo viário, com duas pistas de leito carroçável por sentido e canteiro central variável;
- No trecho entre a Rua Prof. Alexandre Correa e a Rua Leonardo Cerveira Varandas, até o limite desta com a portaria do Condomínio Vila Amalfi, está prevista a implantação de novo viário com duas pistas de leito carroçável e calçada alargada em um dos lados para inserção do monotrilho;
- Na Rua Leonardo Cerveira Varandas, no trecho entre a portaria do Condomínio Vila Amalfi e o limite da referida rua com o muro do Cemitério do Morumbi, está prevista a continuação do viário existente com calçada alargada no lado adjacente ao limite do Condomínio Vila Amalfi, onde serão implementadas as estruturas do monotrilho.

Figura 41 – Traçado Monotrilho no entorno da área – Estações Panamby e Paraisópolis



Figura 5 – Localização da passagem do traçado entre as Estações Panamby e Paraisópolis (fls. 1903 do P.A.)

Fonte: Diário Oficial da Cidade de São Paulo – 09 de junho de 2011

Figura 42 – Relação do traçado do Monotrilho com a área objeto de estudo – Estação mais próxima: Panamby



Fonte: Sobreposição localização das estações indicadas na publicação do Diário Oficial de São Paulo com mapa Google

4.4.2. Avenida Perimetral

A Avenida Perimetral tem seu planejamento ligado ao projeto do monotrilho apresentado anteriormente, sendo que, em alguns trechos, seu canteiro central foi pensado para receber os pilares da estrutura elevada. O projeto vem sendo discutido há alguns anos e estava previsto para o segundo semestre de 2008. A revista Veja São Paulo de outubro de 2010 anunciava que: “Uma nova avenida a ser implantada em paralelo à Giovanni Gronchi, a Itapaiuna/Perimetral Paraisópolis (denominação ainda provisória) servirá de atalho à Marginal Pinheiros. Com 3,7 quilômetros, a via começará na Rua Doutor Flávio Américo Maurano e seguirá até o fim da Rua Itapaiuna, a cerca de 1km da Ponte João Dias.”⁴⁵

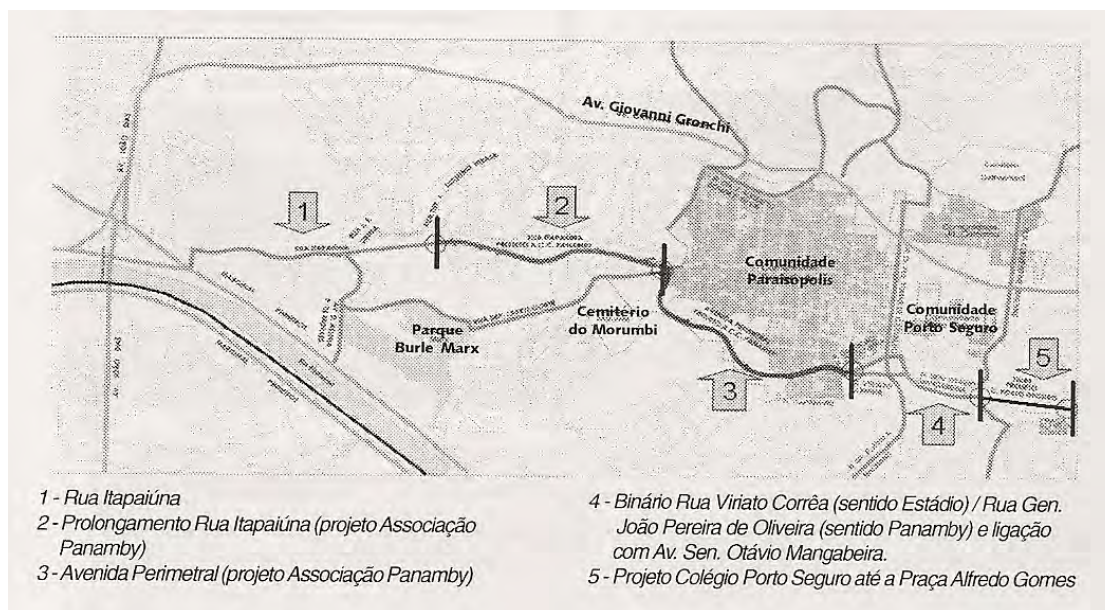
Em 2006, o Morumbi cresceu muito em área e em número de apartamentos lançados e a intenção da nova via seria de desafogar o tráfego por alguns anos, mas poderia chegar à saturação com a chegada de novos empreendimentos, nesse caso a solução seria uma nova ponte ligando a região do Panamby ao outro lado do Rio Pinheiros, melhoria prevista e apresentada no item 4.4.3 deste trabalho.

A avenida tinha na época previsão de aliviar em até 40% o fluxo de veículos na Av. Giovanni Gronchi distribuindo melhor o trânsito do bairro e estava orçada em 17 milhões de Reais.

A Associação Panamby juntamente com outras associações de bairro atuantes na região, defende a abertura dessa avenida e, conforme apontado anteriormente, no ano de 2007 uma proposta de projeto para que a obra pudesse ser feita foi entregue à prefeitura (figura 43). Segundo a reportagem da revista Veja (2007), o traçado da obra, dividiu as opiniões dos moradores pois, enquanto a Associação Panamby comemorava a conquista da avenida pela qual já lutava há pelo menos quatro anos, a Sociedade de Moradores do Morumbi, que representa a ala residencial da região, via a novidade com preocupação alegando que as ruas residenciais ficariam tomadas por trânsito e poluição, e que isso degradaria a vizinhança, e que o alívio nos engarrafamentos seria pequeno diante do boom imobiliário.

⁴⁵ Fonte: Maria Paola de Salvo. Nova via deve custar 17 milhões de reais e servirá de atalho à Marginal Pinheiros. 10/10/2007 <http://vejasp.abril.com.br/revista/edicao-2029/> acesso junho/2011

Figura 43 – Proposta da Associação Panamby para Avenida Perimetral



Fonte: Notícias do Panamby – agosto/2009 – Ed. 36 ano 3

Uma reportagem de outubro de 2011 do Planeta Morumbi indica que a avenida deve sair do papel no primeiro semestre de 2013, com previsão de receber 2,4 mil veículos por hora, o que representa 300 a mais que a Avenida Giovanni Gronchi, comporta atualmente.⁴⁶ O primeiro trecho da Perimetral, de 1,5 km que está sendo finalizado, integra obras de urbanização da Prefeitura em Paraisópolis, que será cortada pela via e a segunda parte teve no fim de 2011 o trajeto definido com 2,2 km passando por áreas nobres.

No trecho final sobre a Rua Itapaiuna, com 2,4 km de Paraisópolis até a ponte João Dias, foram previstas duas pistas com três faixas cada, mas nos trechos restantes são previstas duas pistas em cada sentido e o projeto do canteiro central já foi pensado na largura de 2m para poder receber os postes do monotrilho da Linha 17-Ouro (Congonhas-Morumbi) apresentado no item anterior.

O custo das três fases é estimado em R\$ 39,2 milhões e as desapropriações mais polêmicas ficam no trecho após o estádio do Morumbi por envolverem imóveis de luxo, trecho indicado na figura 44.

⁴⁶ Fonte: <http://planetamorumbi.wordpress.com/2011/10/05/contra-transito-morumbi-vai-ganhar-avenida-paralela-a-giovanni-gronchi/> acesso em outubro 2011

Figura 44 – Alguns trechos de alargamento para as obras da Av. Perimetral/Monotrilho



Fonte: www.band.com.br⁴⁷: “Avenida vai Desapropriar casas de Luxo” – out / 2011

4.4.3. Nova Ponte sobre o Rio Pinheiros

Os primeiros projetos apresentados para a ponte, publicados nos jornais de 2009, indicavam grandes alças de acesso da ponte do trecho do Panamby (figuras 45 e 46) e, como os demais projetos previstos para a região, causou bastante polêmica pelo seu impacto na área do parque.

Figura 45 – Proposta Ponte do Panamby impactando o Parque Burle Marx



Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u604018.shtml>
acesso em julho / 2011

⁴⁷ <http://www.band.com.br/noticias/cidades/noticia/?id=100000460733>

Figura 46 – Traçado planejado para a nova ponte junto ao Parque Burle Marx



Fonte: RIMA – Rel. de Impacto Ambiental – EMURB / GEOTEC maio de 2009

Na mesma reportagem a Secretaria de Infraestrutura Urbana, responsável pela obra, informou que o projeto da nova ponte "teve como diretriz respeitar os limites do parque Burle Marx, sem que fossem atingidos ou comprometidos sua vegetação e acessos".

Em janeiro de 2011 a Associação Panamby reportava no seu informativo a participação em todas as plenárias relativas à elaboração do (PRE) Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Campo Limpo. A ponte sobre o Rio Pinheiros faz parte da Operação Urbana Água Espreada e a associação é contra o desenho proposto pela EMURB (que desemboca na Av. D. Helena Pereira de Moraes) e apresenta sua proposta com o uso do trecho do Parque Burle Marx que fica separado da parte principal do parque como opção para a construção da alça de acesso à ponte (figura 47).

Figura 47 – Proposta da Associação Panamby para a Ponte Burle Marx



Fonte: Notícias do Panamby – dezembro/2009 – Ed. 38 ano 4

A importância da ponte no processo de melhoria do acesso e do fluxo de veículos à região é incontestável, mas a solução definitiva de por onde esse acesso se dará ainda não está definida e não tem data para sair do papel.

4.5. Limitações impostas pela legislação

A legislação acaba priorizando o uso residencial sobre o não-residencial, uma vez que a aplicação da disposição transitória permite que o Coeficiente de Aproveitamento básico (sem pagamento de outorga onerosa) em antigas Z2 passe de 1 para 2, desde que a Taxa de ocupação seja reduzida de 50% para um máximo de 25% no caso do uso residencial.

A negociação com a Prefeitura do Município de São Paulo, firmada pelo Termo de Assunção de Obrigações de 31 de agosto de 1993 permite ainda que seja aplicado um coeficiente “k” de compensação sobre a área total do lote (incluindo as áreas averbadas em matrícula como áreas verdes). Dessa forma, usando a disposição transitória o uso residencial poderia usar 2x o potencial do lote, mais o coeficiente “k” que, dependendo da gleba varia entre 1 e 2, sendo na maior parte delas de 1,3 vezes a área total do terreno.

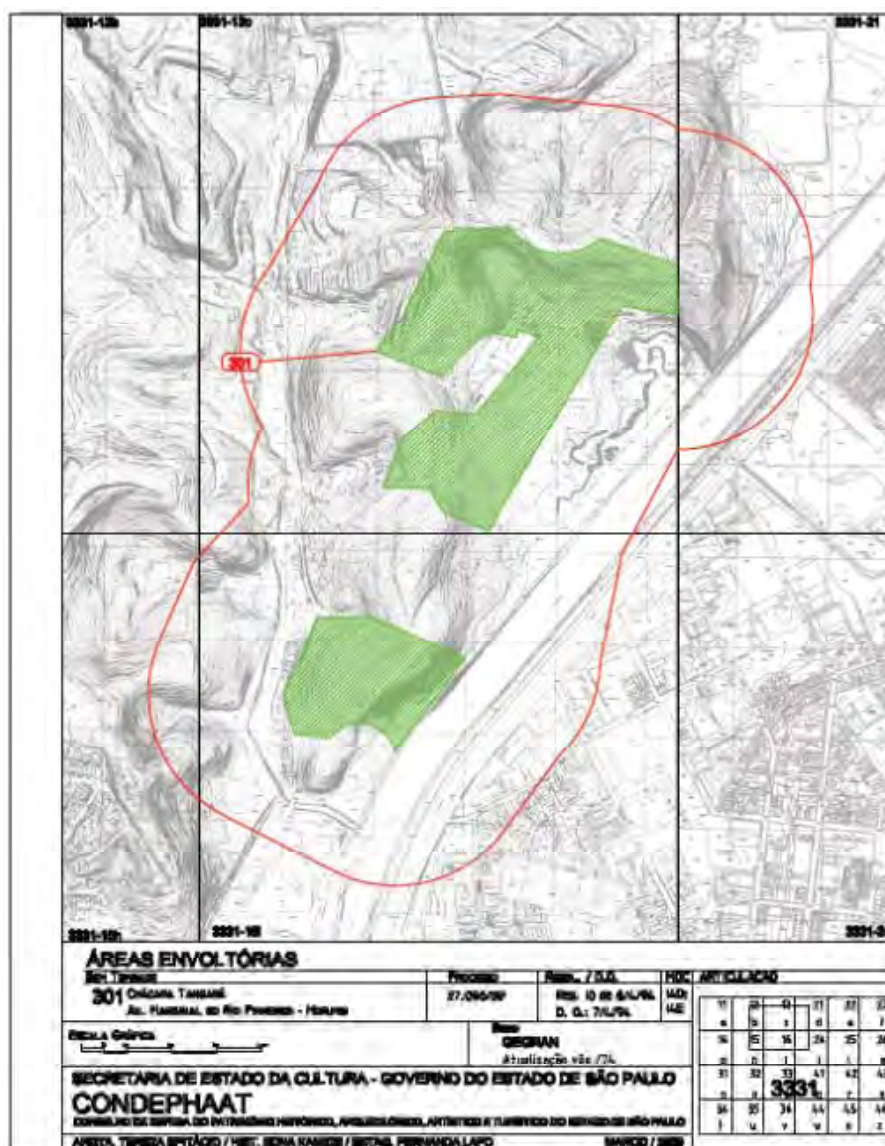
No caso do uso não-residencial, a disposição transitória não pode ser aplicada e o CA básico fica restrito em 1 vez a área do terreno, o que, multiplicado pelo coeficiente “k” representa ganhos bem menores do que para o uso residencial. Isso ajuda a explicar o porquê de, apesar do plano diretor do FII prever áreas comerciais, as mesmas não estarem presentes no perímetro estudado.

4.5.1. Patrimônio Histórico e Ambiental

O tombamento parcial da Chácara Tangará resultou em uma faixa envoltória com gabarito de 25 pavimentos, além de espaçamento mínimo de 20m entre os edifícios e redução da taxa de ocupação para evitar sombreamento das áreas de preservação.

A área de tombamento e sua área envoltória, como pode ser observado na figura 48, impactam diretamente as áreas do perímetro determinado como Panamby para este estudo. Dos edifícios levantados dentro do perímetro arbitrado para este estudo, a maioria apresenta entre 19 e 24 pavimentos.

Figura 48 – Tombamento – Áreas envoltórias



Fonte: <http://www.cultura.sp.gov.br/> acesso junho/2011

4.6. Características da área de acordo com diferentes levantamentos

4.6.1. Áreas de Intervenção Urbanas

Segundo o Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, Lei nº 13430 de 13 de setembro de 2002:

“Art. 122 - Ficam definidas como Áreas de Intervenção Urbana, áreas ao longo dos eixos das linhas de transporte público coletivo, com o objetivo de qualificar estas áreas e seu entorno e obter recursos para aplicação na implantação e melhoria das linhas de transporte público por meio da outorga onerosa do potencial construtivo adicional, delimitadas por:

I - faixas de até 300 (trezentos) metros de cada lado dos alinhamentos do sistema de transporte público coletivo de massa;

II - círculos com raio de até 600 (seiscentos) metros tendo como centro as estações do transporte metroviário ou ferroviário.”

Na área de estudo serão criadas com a implantação da linha 17 ouro do Metrô duas dessas áreas, uma no entorno da estação Panamby e outra no entorno da estação Paraisópolis, cuja legislação de uso do solo é apresentada na tabela 4. O raio de 600m no entorno da estação Granja Julieta em princípio também teria influência na área de estudo, mas a mesma não foi considerada em função desta última estação localizar-se do outro lado do Rio Pinheiros.

Tabela 4 – Uso e Ocupação do solo no entorno das futuras estações

Estação	Zonas de Uso e Ocupação do Solo
Panamby	ZM-2, ZM-3, ZER-1
Paraisópolis	ZEIS, ZER-1

Fonte: Parecer Técnico 012/2011 CADES

A área de intervenção urbana da estação Panamby (figura 49) engloba áreas que estão além dos limites determinados para o estudo e abrange usos residenciais e não residenciais. Esta região, segundo o relatório de Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) da Linha 17 Ouro do metrô: “Apresenta maior tendência a alteração do uso do solo e a implantação de área de intervenção urbana para a utilização da outorga onerosa”.

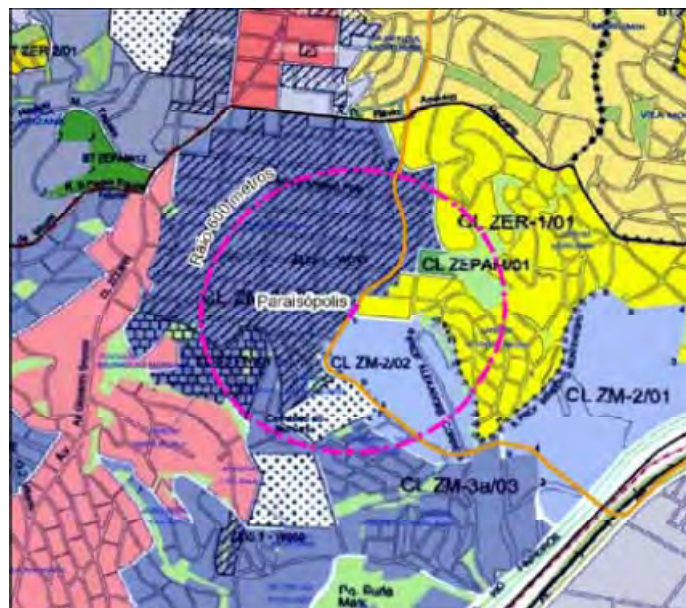
Figura 49 – Área de Intervenção Urbana – Estação Panamby



Fonte: EIA-RIMA – Linha 17 Ouro – Metrô - gestão ambiental

Já o trecho envoltório da estação Paraisópolis (figura 50), além da favela caracterizada como ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), existe uma zona mista, mas o uso característico é o residencial de baixa densidade. O Cemitério do Morumby também encontra-se nesse raio e funciona como uma barreira física, até mesmo como um ponto natural de mudança de uso do solo.

Figura 50 – Área de Intervenção Urbana – Estação Paraisópolis



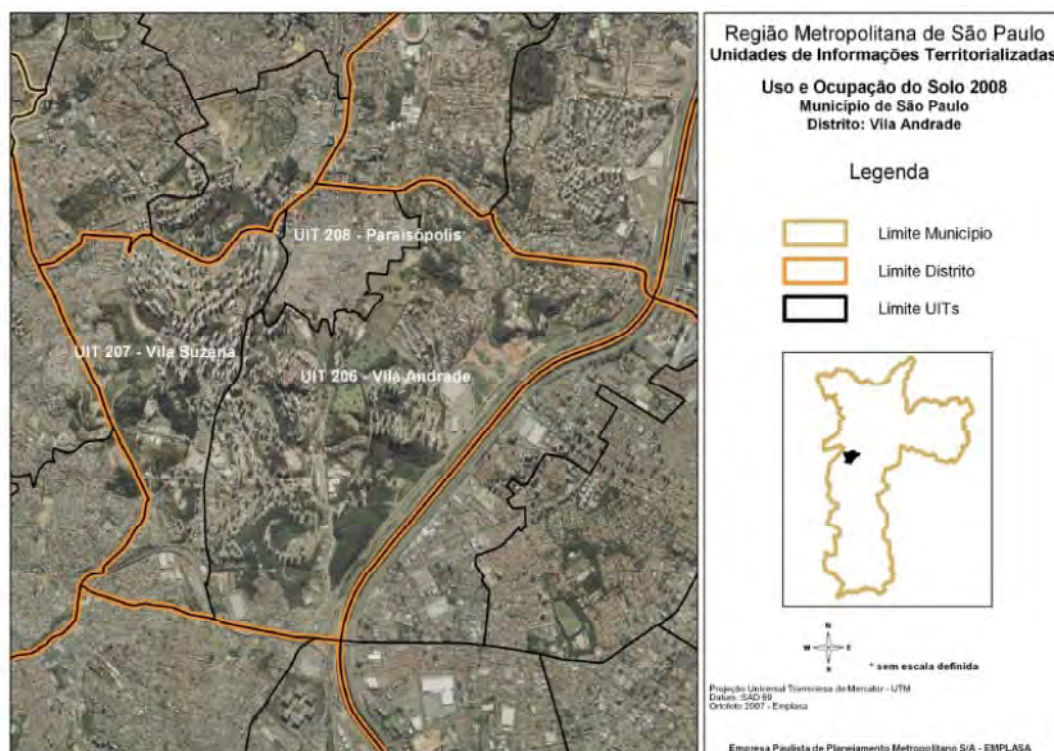
Fonte: EIA-RIMA – Linha 17 Ouro – Metrô - gestão ambiental

4.6.2. Unidades de Informações Territorializadas

A Emplasa – Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S. A. criou uma metodologia de análise em UITs que correspondem a polígonos territoriais delimitados com base nas características funcionais e urbanas predominantes em cada município. Os critérios para Identificação e Delimitação das UITs são: Usos e padrões de ocupação territorial predominantes; Aspectos construtivos das edificações; Localização de áreas ou edificações expressivas dos usos: industrial, comercial, serviços (públicos e privados) e agropecuária; Presença de equipamentos urbanos de porte significativo; Funcionalidade urbana ou rural das áreas; Malha viária e corredores comerciais; Pólos geradores de tráfego; Aspectos ambientais e Características socioeconômicas.

Dentro dessa metodologia, o Distrito da Vila Andrade foi subdividido em três UITs: Vila Andrade, Paraisópolis e Vila Suzana (figura 51). A região objeto de estudo encontra-se inteira na UIT Vila Andrade, na Subprefeitura de Campo Limpo.

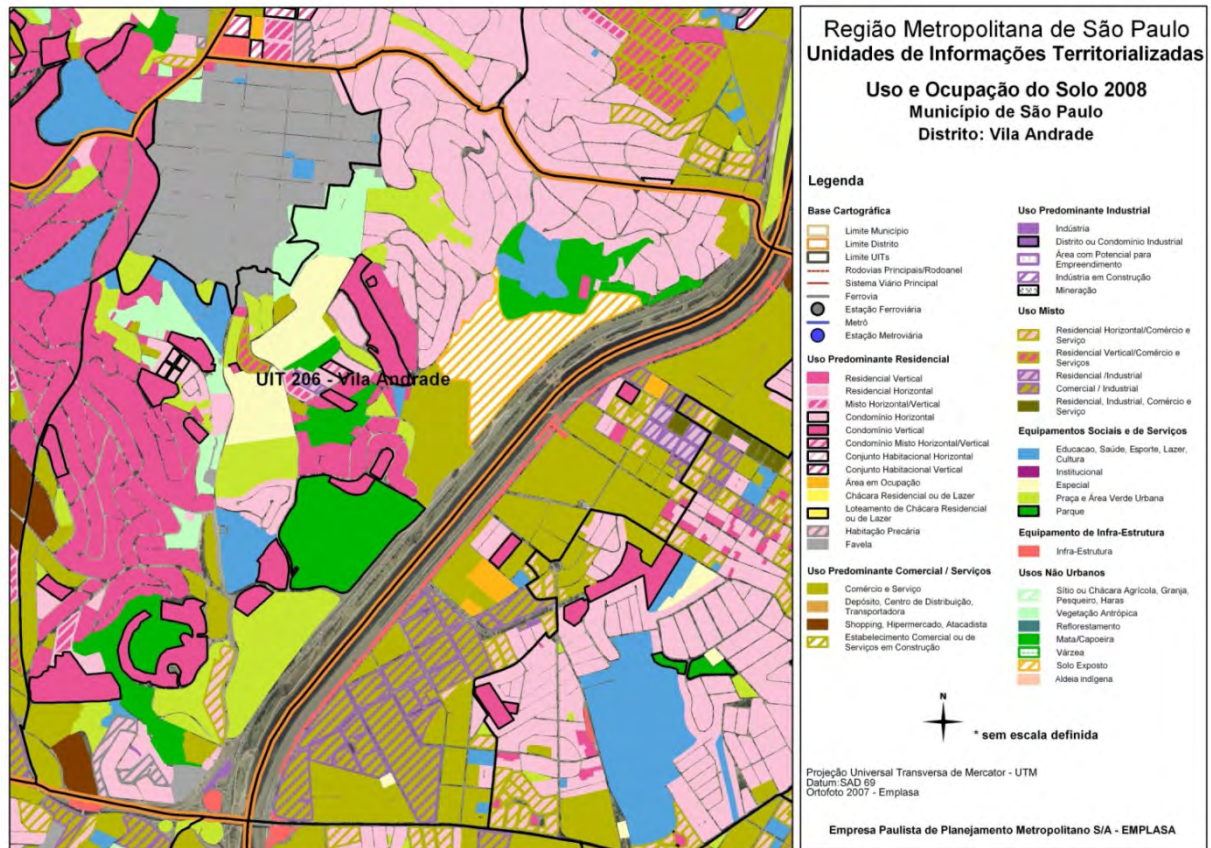
Figura 51 – UITs do Distrito de Vila Andrade – Limites



Fonte: EEMPLASA – Vila Andrade segundo UITs - 2008

Esse estudo indica o uso do solo na região objeto de estudo de acordo com um levantamento da da EMLASA do ano de 2008.

Figura 52 – UITs do Distrito de Vila Andrade – Uso e ocupação do solo - 2008



Fonte: EMLASA – Vila Andrade segundo UITs – 2008

Sobrepondo a área objeto de estudo a base de dados a respeito do uso do solo segundo a EMLASA temos nas figuras 52 (geral) e 53 (detalhe) os seguintes usos:

- Residencial vertical em rosa mais forte, principalmente as áreas do Villaggio Panamby e dos edifícios residenciais levantados em campo;
- a área do parque (faltou no mapa a indicação do trecho de parque que fica separado do corpo principal) sendo que a área de preservação dentro do Villaggio Panamby também foi indicada com a legenda de parque;

- as áreas em verde claro, que representam praças e áreas verdes urbanas, estão indicadas em terrenos que fazem parte do FII Panamby e podem vir a ser objeto de incorporação imobiliária;

- e por fim, a sobreposição indica que as áreas de comércio e serviço (tons de verde e marrom na legenda), encontram-se no entorno da área objeto de estudo.

Uma vez que o estudo é de 2008, as novas linhas de metrô na região não foram representadas.

Figura 53 – Detalhe área de estudo dentro das UIT Distrito Vila Andrade



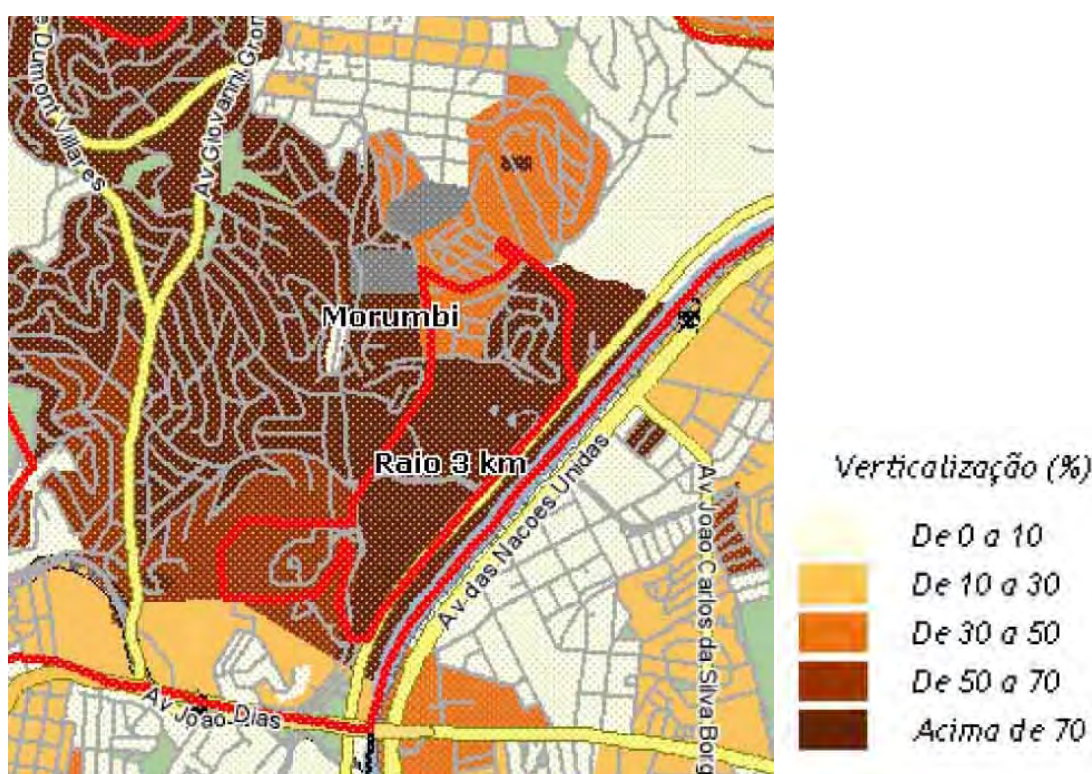
Fonte: EMPLASA – Vila Andrade segundo UITs - 2008

4.6.3. Levantamento da Região – base de dados CCDI

Com base no banco de dados da CCDI, foi gerado um mapa focado na área objeto de estudo, com o objetivo de mostrar graficamente como a região se apresenta em termos de verticalização. O mapa completo com raios indicativos de 3km e 5km de distância da área de estudo encontra-se no anexo 8.6 deste trabalho.

A figura 54 a seguir indica o perímetro da área objeto de estudo e o alto grau de verticalização da mesma. Uma possível contribuição para essa característica seria o fato de que, em função das restrições ambientais que acabam por limitar a taxa de ocupação ao exigir grandes áreas de preservação no interior dos lotes, os empreendedores acabam propondo edifícios mais altos, característicos da paisagem do Panamby, de modo a atingir o potencial máximo construtivo dos terrenos. Lembrando também que o entorno imediato da antiga Chácara Tangará apresenta gabarito de 25 pavimentos, conforme apresentado no item 4.5.1.

Figura 54 – Detalhe área de estudo - verticalização



Fonte: Banco de dados CCDI – Cognatis NetTool 2.0 – julho/2011

4.6.4. Levantamento da Região – base de dados Urban Systems

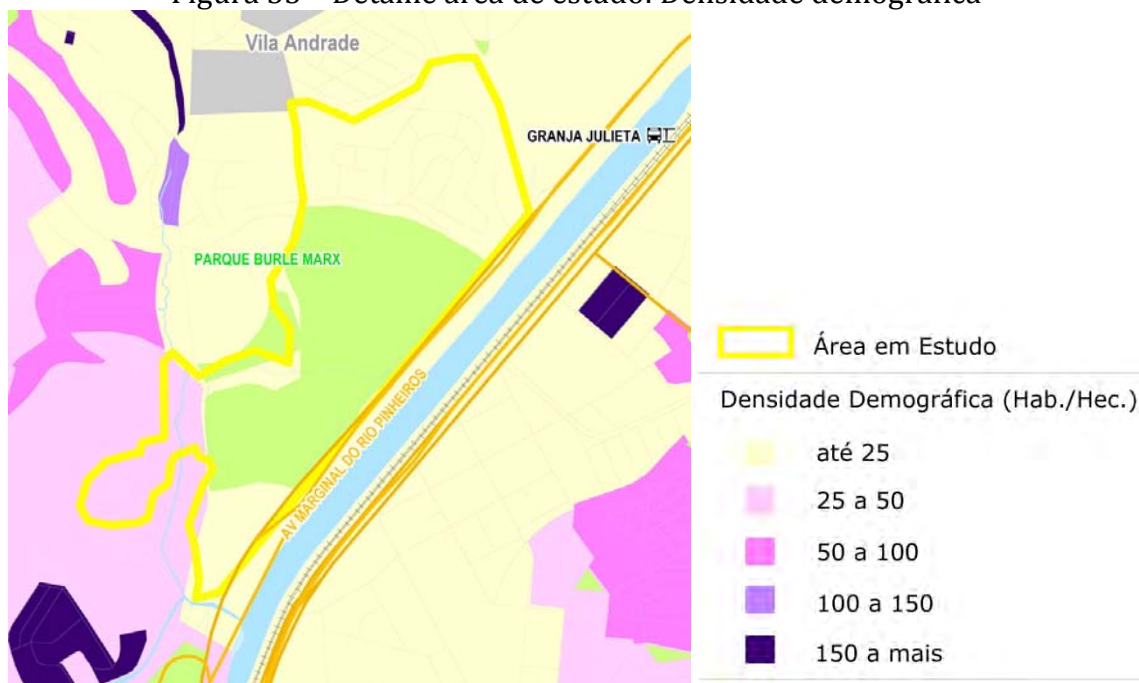
A empresa Urban Systems proporcionou uma contribuição especial para o trabalho ao permitir a visualização de um “zoom” da área objeto de estudo sobreposta à base de dados com a qual eles trabalham. Esta sobreposição permitiu uma compreensão melhor da região e mais especificamente da área analisada, confirmando observações feitas no levantamento em campo. Em todos os mapas a seguir, a área estudada encontra-se indicada por uma linha colorida marcando seu limite físico.

Pequenos ajustes no perímetro foram feitos ao longo do desenvolvimento desse trabalho que fizeram com que o traçado ficasse um pouco diferente do indicado nos mapas a seguir, mas, o limite indicado, apesar das pequenas diferenças com o perímetro estudado, permite a visualização de forma mais clara do que podemos encontrar dentro da região e suas relações com o entorno mais próximo. Os mapas apresentados no corpo do texto a seguir são apenas trechos dos mapas fornecidos pela Urban Systems, sendo que os mapas completos foram incluídos nos anexos deste trabalho.

4.6.4.1. Densidade demográfica

Em termos de densidade, conforme pode ser observado na figura 55 abaixo, podemos dizer que a área estudada tem densidade baixa em comparação tanto com a cidade como um todo (figura 56 e tabela 5) quanto do seu limite imediato. Mesmo na área mais adensada dentro do perímetro, correspondente ao empreendimento Villaggio Panamby com suas 15 torres em uma área de mais de 233 mil m², a densidade é relativamente baixa, não passando de 50 habitantes por hectare⁴⁸, sendo que este seria o limite máximo da faixa, não representando uma média da região. O mapa completo encontra-se no anexo 8.7 deste trabalho.

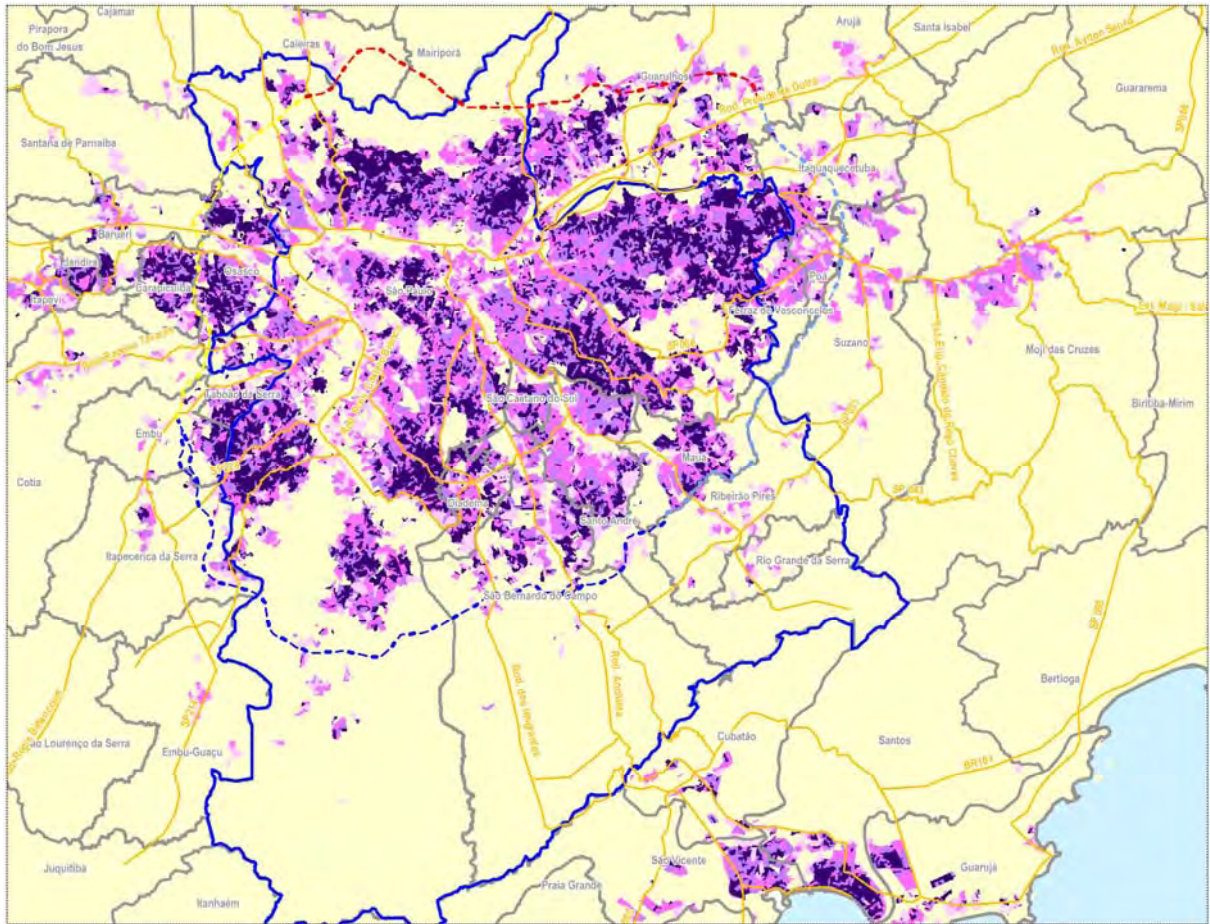
Figura 55 – Detalhe área de estudo: Densidade demográfica



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

⁴⁸ Obs.: 1 ha (hectare) corresponde a 10.000 m² ou a 0,01 km²; portanto 1 km² corresponde a 100 hectares.

Figura 56 – Densidade demográfica São Paulo



Fonte: Site Urban Systems⁴⁹ – Urban Fast base CENSO 2000 acesso junho/2011

Tabela 5 – Trecho da tabela de densidade demográfica em São Paulo

IBGE Tabelas de resultados

Tabela 2.1.20 - População residente, total, urbana total e urbana na sede municipal, em números absolutos e relativos, com indicação da área total e densidade demográfica, segundo os municípios - São Paulo - 2010

(continuação)

Municípios	População residente						Área total (km ²)	Densidade demográfica (hab/km ²)
	Absoluta			Relativa (%)				
	Total	Urbana		Total	Urbana			
		Total	Na sede municipal		Total	Na sede municipal		
São Paulo	11 253 503	11 152 344	11 111 108	100,0	99,1	98,7	1 523,3	7 387,69

Fonte: IBGE Censo 2010⁵⁰

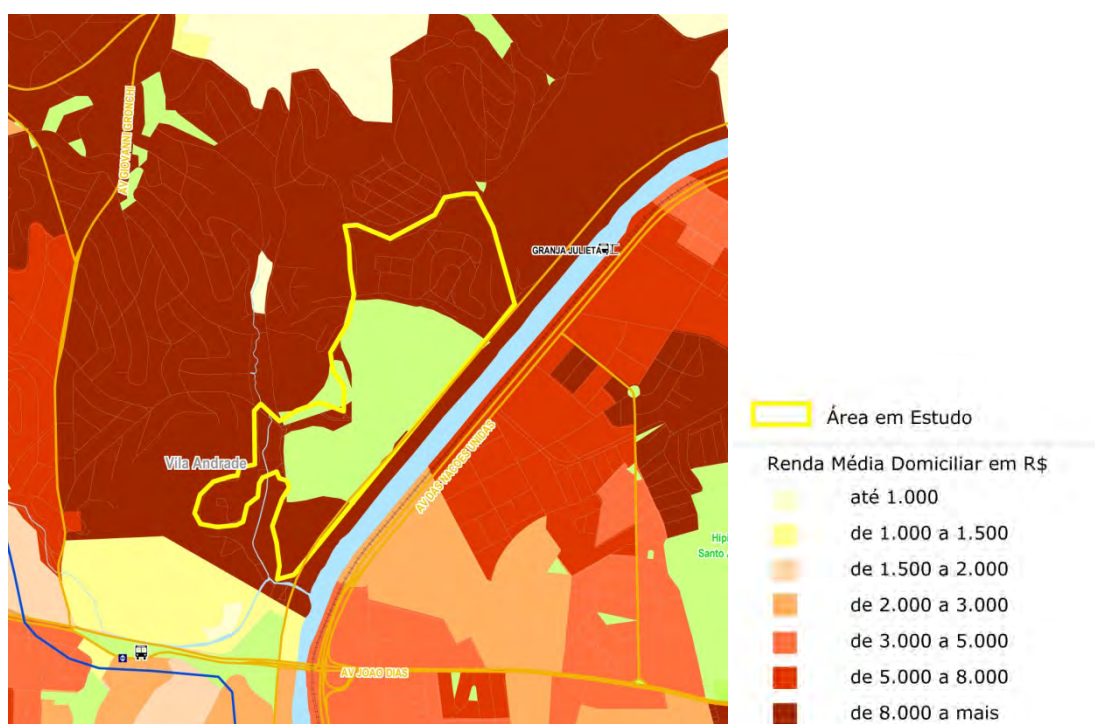
⁴⁹ Fonte: http://www.urbansystems.com.br/maps_fast acesso em junho de 2011

⁵⁰ Fonte: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse/default_sinopse.shtm acesso em outubro de 2011

4.6.4.2. Renda média domiciliar

Em termos de renda média, a região analisada também se destaca do restante da cidade, conforme pode ser observado na figura 57 abaixo. Toda a área de estudo encontra-se na faixa mais alta de renda, acima de R\$ 8.000 por domicílio, sendo que alguns trechos em seu entorno imediato apresentam áreas nas faixas de renda de até R\$ 1.000 / R\$ 1.500, que correspondem aos trechos de favela. A maior favela da região, indicada na figura com a cor mais clara na parte superior, é a Favela de Paraisópolis. O mapa completo encontra-se no anexo 8.8 deste trabalho.

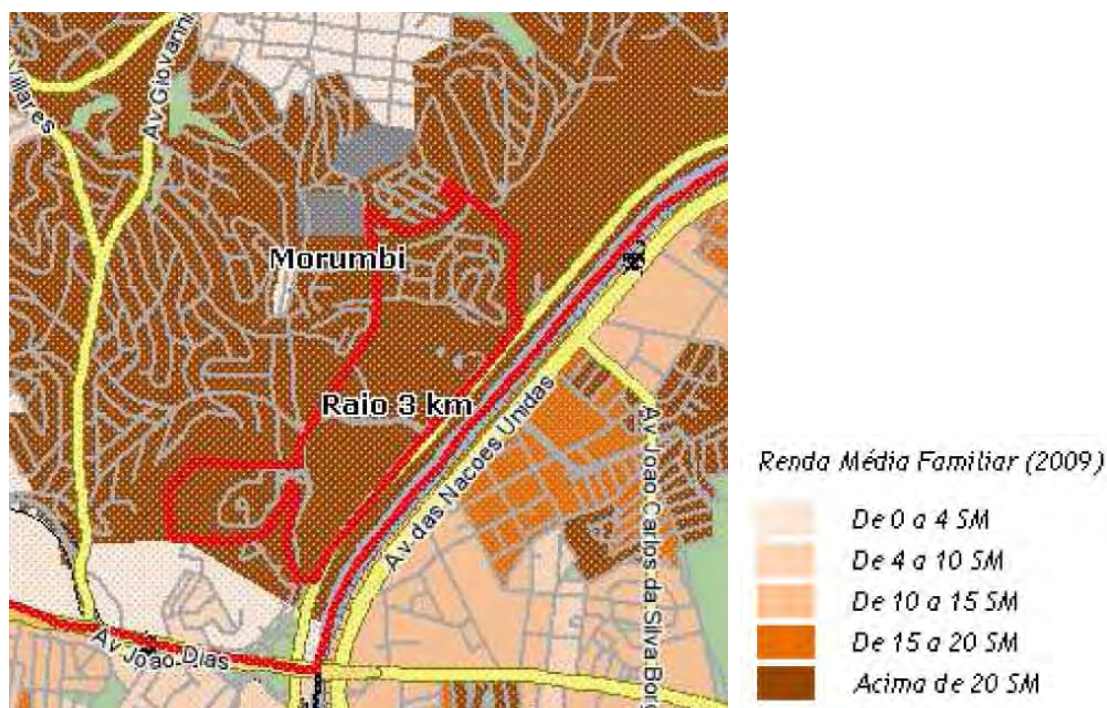
Figura 57 – Detalhe área de estudo: Renda domiciliar em R\$



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

Complementarmente a esses dados, a base da CCDI de 2009 indica que os moradores dessa região não apenas ganham mais de R\$ 8.000,00 por mês, como também estão todos na classe A (segundo a classificação do IBGE) com rendimentos familiares acima de 2SM (o que considerando o salário mínimo vigente em 2011 seria o equivalente a no mínimo R\$10.900,00 e em 2012 passa a ser o equivalente a no mínimo R\$12.440,00). A figura 58 a seguir indica o mapa de renda com base em salários mínimos do mesmo trecho indicado na figura 57. O mapa completo encontra-se no anexo 8.9 deste estudo.

Figura 58 – Detalhe área de estudo – Renda em SM



Fonte: Banco de dados CCDI – Cognatis NetTool 2.0 – julho/2011

4.6.4.3. Acessibilidade e fluxos

O acesso à região até o momento prioriza o meio de transporte individual, uma vez que o projeto do metrô (Linha 17 Ouro apresentado anteriormente) ainda não foi implantado e que os ônibus que passam pelas principais avenidas da região não atravessam a área de estudo.

O que pode ser observado no mapa, figura 59 a seguir, é a ausência de grandes eixos no limite estudado, sendo que o principal fluxo ocorre pela Av. João Dias, indicada em rosa cruzando o Rio; além do acesso pela própria Marginal do Rio Pinheiros e pelo corredor da Avenida Giovanni Gronchi que está indicada na cor laranja no canto esquerdo da figura. O mapa completo encontra-se no anexo 8.10 deste trabalho.

Figura 59 – Acessibilidade e fluxos



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

Dessa forma o que encontramos na região, além de serem vias mais voltadas ao tráfego local, são algumas situações de ruas tortuosas e por vezes intermitentes (com trechos não asfaltados), pelas quais o acesso pode tornar-se complicado. Mesmo a Rua Itapaiuna, de maior porte e para a qual existem projetos de melhoria inclusive propostos pela Associação Panamby, conforme apresentado na figura 43 do item 4.4.2 deste trabalho, a respeito da Avenida Perimetral, apresenta um trecho sem asfalto nas proximidades do Colégio Porto Seguro, conforme pode ser observado nas figuras 60 e 61 a seguir.

Figura 60 – Rua Itapaiuna, trecho sem asfalto próximo ao Colégio Porto Seguro



Fonte: Foto da autora – junho/2011

Figura 61 – Rua Itapaiuna, trecho sem asfalto (pintado em amarelo) e o perímetro da área de estudo (linha amarela)



Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011

4.6.4.4. Setorial Comércio/Serviços e Alimentação

Os mapas de comércio/serviços e de alimentação (figuras 62 e 63 a seguir) trazem informações bastante parecidas, uma vez que indicam que na região os moradores têm acesso a essas facilidades basicamente nos hipermercados (Extra e Carrefour) além de

no Shopping Jardim Sul, que também apresenta um supermercado em seu mix de lojas. Os mapas completos encontram-se nos anexos 8.14 e 8.15 deste trabalho.

Conforme apresentado anteriormente, no item de levantamento de campo do perímetro estudado, os mapas indicam que todos esses pontos ficam fora ou à margem da área objeto de estudo, que tem predomínio do uso residencial além das áreas verdes, incluindo o parque. Os bancos estão localizados em vias de maior porte, como a Av. Giovanni Gronchi ou na Avenida João Dias, atravessando a ponte.

A Rua José Ramon Urtiza (indicada em vermelho na figura 62, ligando a área de estudo à Av. Giovanni Gronchi) vem se caracterizando pela concentração de serviços e apresenta a agência bancária mais próxima da área de estudo, junto à linha do perímetro estudado.

Figura 62 – Setorial Comércio e serviços



Fonte: Urban Systems – julho de 2011 com Rua Comercial indicada pela autora

Mesmo em quantidade de restaurantes, como pode ser observado na figura 63 a seguir, não existe nenhum dentro do perímetro estudado e no entorno são muito poucas opções.

Figura 63 – Setorial Alimentação



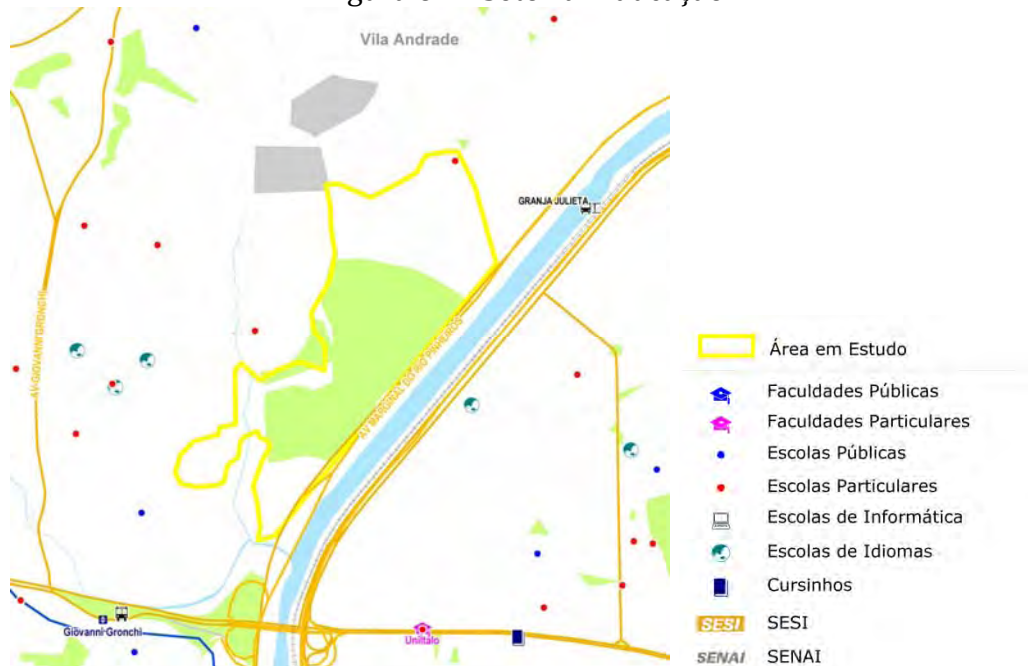
Fonte: Urban Systems – julho de 2011

4.6.4.5. Setorial Educação

Mais uma vez confirmando o levantamento realizado em campo, a área apresenta no seu entorno algumas opções de escolas, conforme pode ser observado na figura 64 a seguir. O ponto vermelho aparentemente dentro do perímetro é apenas uma questão de escala, uma vez que se refere à escola italiana mencionada anteriormente, que fica no limite imediato da área de estudo.

É interessante notar que as escolas do entorno são principalmente bilíngües ou de idiomas. O mapa completo encontra-se no anexo 8.13 deste trabalho.

Figura 64 – Setorial Educação



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

4.6.4.6. Setorial Saúde

Em termos de equipamentos de saúde, mesmo no entorno não existem muitas opções, sendo que as poucas farmácias e laboratórios presentes encontram-se mais próximas à Avenida Giovanni Gronchi, conforme pode ser observado na figura 65 abaixo. O mapa completo encontra-se no anexo 8.14 deste trabalho.

Figura 65 – Setorial Saúde



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

4.6.4.7. Setorial Turismo

A região não tem características de centro turístico, apesar de suas singularidades serem bastante exploradas pelas incorporadoras ali atuantes. Dessa forma um único hotel mais próximo é o Travel Inn Montecatini, nas proximidades da Av. Giovanni Gronchi, indicado na figura 66 abaixo. O mapa completo encontra-se no anexo 8.15 deste trabalho.

Figura 66 – Setorial Turismo



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

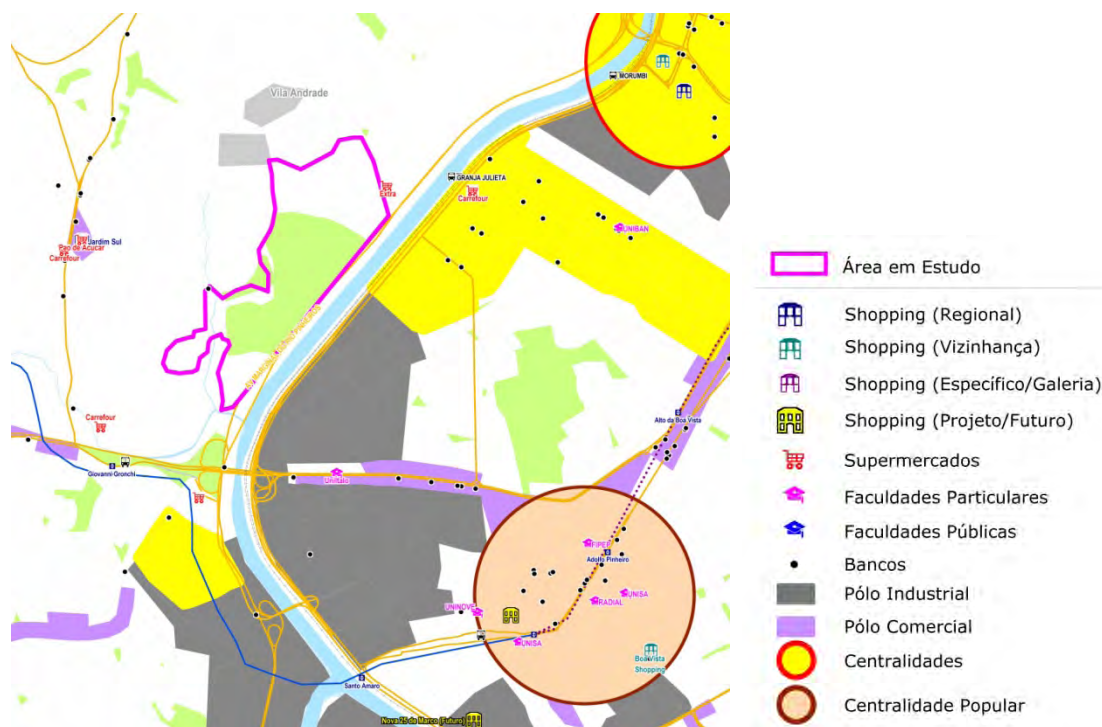
Estas primeiras análises vêm a complementar o levantamento realizado e apresentado anteriormente, ampliando um pouco a visão, partindo da área de estudo, contemplando também seu entorno mais próximo. Os anexos apresentam os mapas sem o recorte “tão próximo ao perímetro” e proporcionam um panorama mais amplo, que só vem a validar a análise aqui apresentada do fragmento selecionado.

4.6.4.8. Centralidades

A análise da região em termos de potencial depende da compreensão de como o seu entorno imediato vem se desenvolvendo. Conforme apresentado na base teórica a respeito de centralidades, diversos fatores colaboram para a formação das mesmas, inclusive facilidades de acesso e investimentos públicos.

De acordo com o levantamento da Urban Systems, as centralidades identificadas encontram-se “do outro lado do rio”. A centralidade em amarelo, no entorno dos Shopping Centers Morumbi e Market Place, já têm mostrado uma tendência de expansão no sentido da outra mancha amarela onde estão o Carrefour e os vários bancos, até mesmo em função da saída do pólo industrial indicado em cinza entre as áreas em amarelo (figura 67). O mapa completo encontra-se no anexo 8.16 deste trabalho.

Figura 67 – Centralidades



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

Propostas de melhorias viárias, com o prolongamento da Avenida Chucri Zaidan, que faz parte da Operação Urbana Consorciada Água Espreada poderão vir a consolidar essa tendência de ligação entre as duas áreas amarelas, sendo que o diagnóstico da região

elaborado pelo CADES, em seu em sua descrição da evolução de uso e ocupação do solo no Setor Chucri Zaidan da Operação Urbana aponta que:

- O Setor Chucri Zaidan apresenta uma particularidade pois cerca de 85% de seu território está enquadrado como zona de uso Z6, de predominância industrial. O uso industrial ali instalado já era anterior à Lei de Zoneamento, que apenas consolidou o uso já existente incorporando ao perímetro desta zona proposta grandes áreas de terreno;

- Atualmente muitas das grandes indústrias tiveram suas fábricas transferidas para outros locais deixando para trás as edificações que vem sendo ocupadas por depósitos e armazéns ou que estão ficando simplesmente vazias. Embora ainda existam indústrias de grande porte em atividade, é cada vez mais rara a existência de concentração das mesmas, sendo que as de menor porte parecem continuar na região, especialmente na parte sul do Setor, próximo à Av. João Dias;

- Antes mesmo da saída das indústrias de grande porte, os terrenos vazios de áreas maiores foram sendo gradativamente ocupados por usos não industriais como, por exemplo, a instalação do Banco do Brasil, do Carrefour e mais recentemente, dos Shoppings Morumbi e Market Place. Ocorreu também de terrenos de propriedade das indústrias serem ocupados por edifícios administrativos dessas mesmas empresas, reforçando a tendência de mudança das características de zona industrial.

- Em determinados trechos do setor houve a recente ocupação verticalizada com edifícios de escritórios de empresas multinacionais, o que pode explicar o alto padrão das edificações.

Com base nessa análise do histórico da região, o CADES em sua resolução número 81 conclui que:

- O Setor Chucri Zaidan é aquele que, juntamente com o Setor Berrini, desperta grandes expectativas em relação à venda de CEPACs uma vez que o setor conta ainda com alguns terrenos de grandes dimensões, além de indústrias de grande porte desativadas;

- Em 1991, segundo dados do EIA/RIMA, o Setor apresentava um total de área construída igual a 1.621.169m². Em 2001 atingiu o total de 2.021.263m² (acréscimo de aproximadamente 400.000m² que corresponde a 24%);
- Nos dados de área de terreno por uso verifica-se em 1991, a predominância do uso industrial, mas, em 2001 comércio e serviços já eram predominantes, não apenas pela utilização de terrenos vazios, mas também pela substituição dos usos residencial horizontal e industrial;
- Em termos de variação ocorrida no período 1991-2001, o uso residencial vertical de alto padrão apresentou percentual maior do que o comércio/serviço, embora este último seja o predominante e o uso residencial seja pouco representativo em relação ao total.

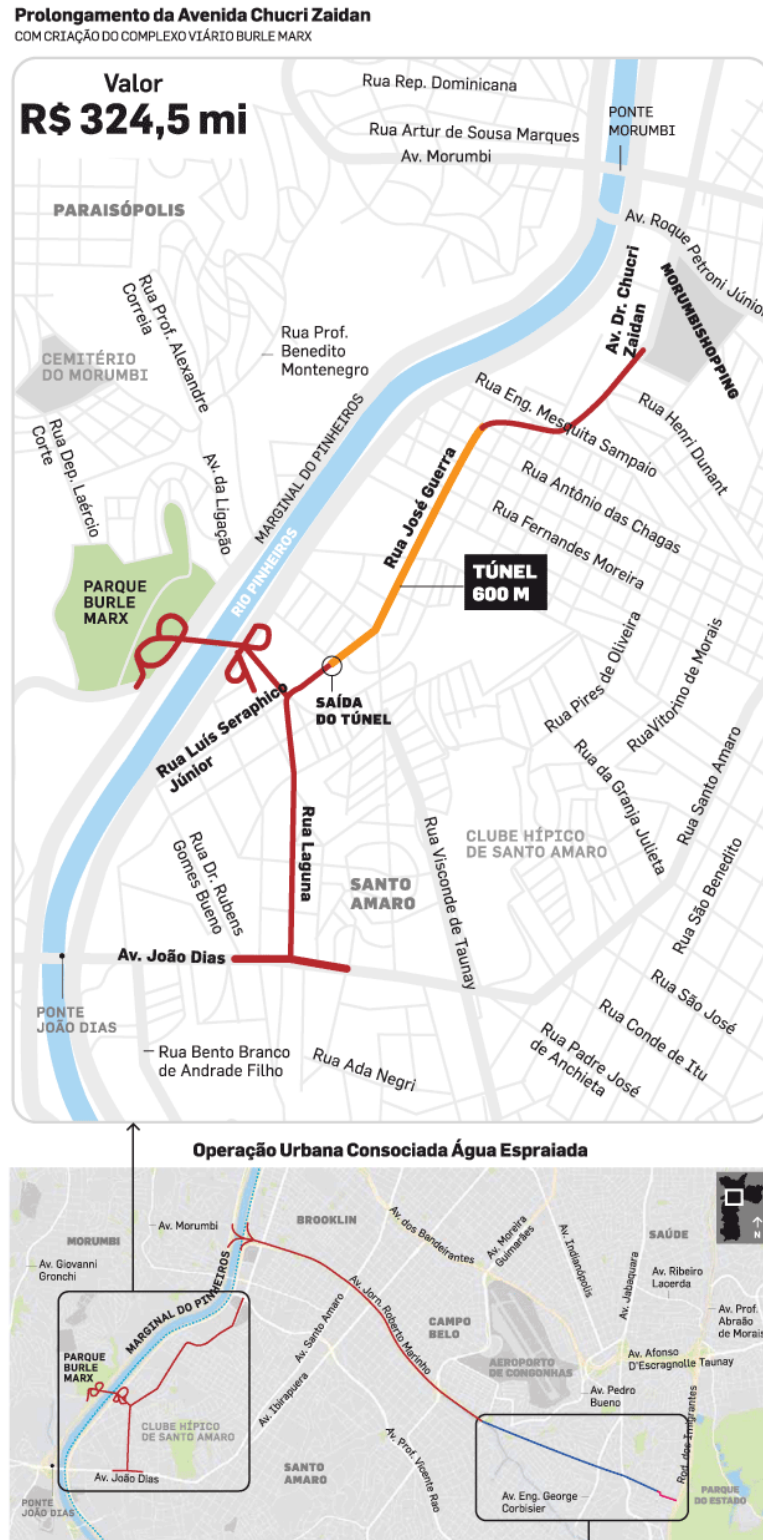
O relatório ainda destaca que, além da implantação do prolongamento da Av. Chucri Zaidan até a Av. João Dias, há a previsão de limite de 2.000.000 m² de área construída adicional, o que tende a incentivar a ocupação desejada da área, consolidando a mudança de uso.

O jornal O Estado de São Paulo, no dia 25 de outubro de 2011, publicou que nesse mesmo dia um pacote de R\$ 2,3 bilhões foi firmado para as obras da Operação Urbana Águas Espraiadas, incluindo tanto o prolongamento da Av. Chucri Zaidan com parte do trajeto em túnel, quanto o túnel proposto para ligar a Av. Águas Espraiadas com a Rodovia dos Imigrantes, conforme pode ser observado na figura 65 a seguir.

A nova ponte sobre o Rio Pinheiros chegando ao Parque Burle Marx, já apresentada anteriormente, aparece no mapa da figura 68 a seguir como parte das propostas de melhorias viárias. Essas novas vias juntamente com a ponte, conforme apresentado neste trabalho, podem indicar uma possível tendência desse eixo de negócios continuar seu processo de expansão não somente em direção à Avenida João Dias, mas também, por conta da facilidade de acesso proporcionada, gerar novas possibilidades do outro lado do Rio Pinheiros, onde encontra-se a área objeto de estudo. Como esse processo depende diretamente da construção de grandes obras, fica a sugestão para que futuros

estudos sejam feitos, conforme essas intervenções forem tomando corpo, de modo que a análise seja feita com base em elementos concretos e com a profundidade necessária, o que, com as ferramentas e informações disponíveis hoje, ainda não é possível.

Figura 68 – Trecho das obras de melhoria viária da Operação Urbana Águas Espreadas



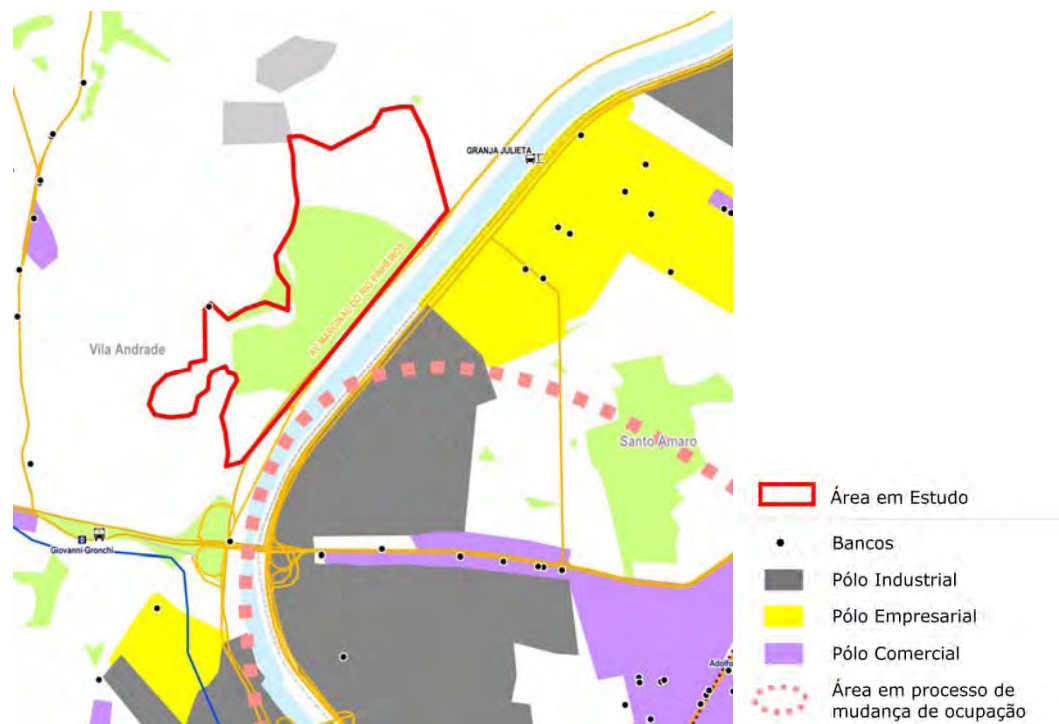
Fonte: <http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,ponte-ligara-santo-amaro-e-panamby> acesso em outubro de 2011

4.6.4.9. Setorial Pólos

Da mesma forma que a análise do mapa de Centralidades desenvolvido pela Urban Systems para esta pesquisa, o mapa a seguir (figura 69) mostra a expansão do pólo empresarial em direção à Ponte João Dias, além de indicar a área industrial em processo de mudança de ocupação. O mapa completo encontra-se no anexo 8.17 deste trabalho.

Como esses dois trechos ficam bem em frente à área objeto de estudo e devem passar, em algum momento futuro, a ser ligados diretamente ligados ao Panamby pela nova ponte, seria interessante analisar a possível influência das mesmas no processo de desenvolvimento da região. Conforme apontado no item anterior, a ausência de amostras de uso não-residencial do lado do rio objeto desse estudo impede a previsibilidade dessa transposição, por isso não serão feitas especulações considerando esse uso nos cenários propostos.

Figura 69 – Setorial Pólos



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

4.6.4.10. Empreendimentos residenciais e não-residenciais

A base de Dados da Urban Systems apresenta detalhadamente o histórico de lançamentos desde 2010 até junho de 2011, momento no qual foram elaborados os mapas de empreendimentos residenciais e não-residenciais lançados na região apresentados adiante e nos quais a área de estudo aparece indicada.

O conteúdo dos mesmos será apresentado mais adiante juntamente com a discussão das tipologias residenciais (item 5.1 deste trabalho) e não-residenciais (item 5.4 deste trabalho) presentes na região, de modo a complementar o levantamento de campo feito pela autora.

5. OS INDICADORES DO CASO – ANÁLISE DA ÁREA DE ESTUDO

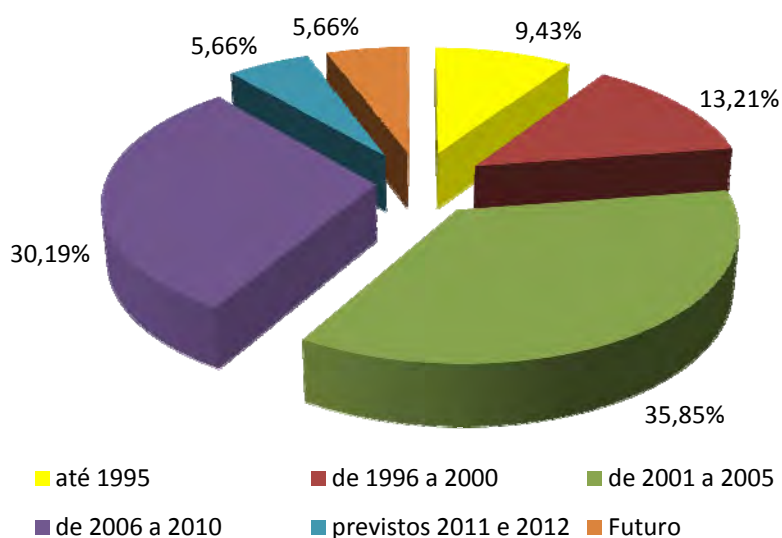
5.1. A área de estudo – como se encontra hoje - Residencial

A pesquisa de campo buscou complementar os dados levantados nas diversas fontes a respeito da ocupação da região estudada.

5.1.1. Levantamento das tipologias residenciais existentes

A partir da determinação da área objeto de estudo, foi feito um levantamento detalhado de todos os empreendimentos contidos na mesma, com o intuito de compreender seus usos, padrões, época em que foram inseridos no mercado e o que o mercado tem ofertado no momento dentro da região. Ao todo foram levantados 38 empreendimentos residenciais, além das 15 torres do Villaggio Panamby e pode-se notar uma concentração de empreendimentos entregues entre 2001 e 2010, sendo que 19 deles (35,85%) foram entregues entre 2001 e 2005, conforme pode ser observado na figura 70 e na tabela 6 a seguir. O detalhamento dos edifícios do Villaggio Panamby encontra-se na tabela 7 e na figura 71 mais adiante.

Figura 70 – Empreendimentos residenciais na área de estudo: distribuição por data de entrega⁵¹



Fonte: Levantamento da autora realizado entre maio e outubro de 2011

⁵¹ A lista de edifícios agrupados por data de entrega encontra-se no anexo 8.18 deste trabalho.

Tabela 6 – Características dos edifícios no perímetro estudado

Empreendimento	Endereço	Ano de entrega	Aptos tipo* (m ²)	Número torres	Vagas	Preço **médio R\$ mil (2T2011)	Preço** médio R\$/m ² (2T2011)
Anauá Panamby	Rua Deputado Laércio Corte, 1300	2012	440 m ²	1	4	2600	6.000
Biltmore	Rua Domênico Perotti, 100	1997	272m ²	1	4	1700	6.250
Caroline Mahal - Lindenberg	Rua Forte Wiliam, 140	2004	347m ²	1	5	2500	7.200
Chácara Tangará	Rua Carlos Queiroz Telles, 81	1995	225m ²	2	4	1400	6.200
Espaço Tangará	Rua Carlos Queiroz Telles, 162	2000	385m ²	2	6	2400	6.200
Jardins do Morumbi	Rua Diego de Castilho, 500	1997	216m ²	4	3	760	3.500
Landscape	Rua D. Helena P. de Moraes, 290	2007	97m ²	1	2	680	7.000
Leeds Hall	Rua Domênico Perotti, 50	2006	368m ²	1	5	2600	7.000
Lindenberg Panamby	Rua Dep Laercio Corte, 1350	2003	445m ²	1	6	3200	7.200
Lindenberg São Paulo	Rua Maria Antonia Ladalardo, 320	2006	780m ²	1	6	5600	7.200
Lindenberg Tangará	Rua Carlos Queiroz Telles,30	2007	260m ²	1	4	1800	6.900
MaxHaus Panamby	Rua Ventura Ladalardo, 50	2011	70m ²	2	2	400	5.700
Metropolitan Home Design	Rua Diego de Castilho, 20	2004	210m ²	1	3	1100	5.200
Montesarchio	Rua Ambrizette, 180	1996	189m ²	1	4	900	4.750
Morumbi High Point	Rua Dep Laercio Corte, 753	1989	298m ²	1	4	2000	6.700
On Panamby	Rua Diego de Castilho, 150	em lançamento	77m ²	1	2	540	7.000
On the Park Panamby	Rua Deputado Laércio Corte, 1455	2007	607m ²	2	6 ou 7	4.400	7.250
Open House Loft Panamby	Rua Deputado Laércio Corte, 1430	2003	82m ²	1	2	500	6.000
Panamby Classic Flat	Rua Dr. José Gustavo Bush, 151	obras paralisadas	47m ²	2	1	200	4.200
Parc Belle Vue	Rua Deputado Laércio Corte, 625	2003	130m ²	2	3	810	6.200
Parque Panamby	Rua Forte Wiliam, 100	2008	243m ²	2	4	1.600	6.600
Parque Tangará	Rua Deputado Laércio Corte, 1465	2001	715m ²	1	9	7.300	10.200
Penthouse	Rua Diego de Castilho, 110	1993	251m ²	1	3	1.400	5.600
Plaza D'Oro	Rua Dr. José Gustavo Bush, 155	1991	237m ²	2	4	1.100	4.600
Regents' Park	Rua Deputado Laércio Corte, 1200	1998	347m ²	2	4	2.000	5.700
Reserva Tangará	Rua Carlos Queiroz Telles, 101	1999	367m ²	2	6	2.000	5.500
St. James Park	Rua Deputado Laércio Corte, 1250	1999	288m ²	2	4	1.600	5.600
Taj Tower Panamby	Rua Ambrizette, 70	2002	60m ²	1	2	360	6.000
Tasty Panamby	Rua Forte William, 85	em lançamento	213m ²	1	4	1.300	6.300
The Summit	Rua Carlos Queiroz Telles, 100	1995	353m ²	1	4	2.000	5.700
Tons do Tangará	Rua Forte William, 11	2003	160m ²	4	4	910	5.700
Ventana	Rua D. Helena P. de Moraes, 415	2007	113, 142 ou 176m ²	3	3	650 (142m ²)	4.500
Verveine	Rua Forte William, 151	2005	427m ²	1	5	2.900	6.800
Villaggio Panamby	Rua Itapaiuna, 1800	Variado - ver tabela 6	Variado - ver tabela 6	15	variado	Variado - ver tabela 6	Variado - ver tabela 6
Ville Burle Marx	Rua Diego de Castilho, 111	2007	201m ²	2	3	1.200	6.000
Vitório Emanuele II	Rua Forte William, 115	2009	233m ²	1	5	1.400	6.000
Vôo do Tangará	Rua Forte William, 951	2002	200m ²	4	4	1.200	6.000
Wide View / Wide Garden	Rua Maria Antonia Ladalardo, 325	2011	300m ²	3	4	1.800	6.000
Wish Open Living Panamby	R. Doutor Jose Gustavo Bush	2010	129m ² e 186m ²	2	2 a 4	1.000	5.400

* não considerados aptos de cobertura, etc.

** base de preço - pesquisa sites: www.npiapartamentosao paulo.com.br,123i, visita às obras, levantamento Urban Systems (abril, maio e jun. 2011) e levantamento de campo complementar em out. 2011.

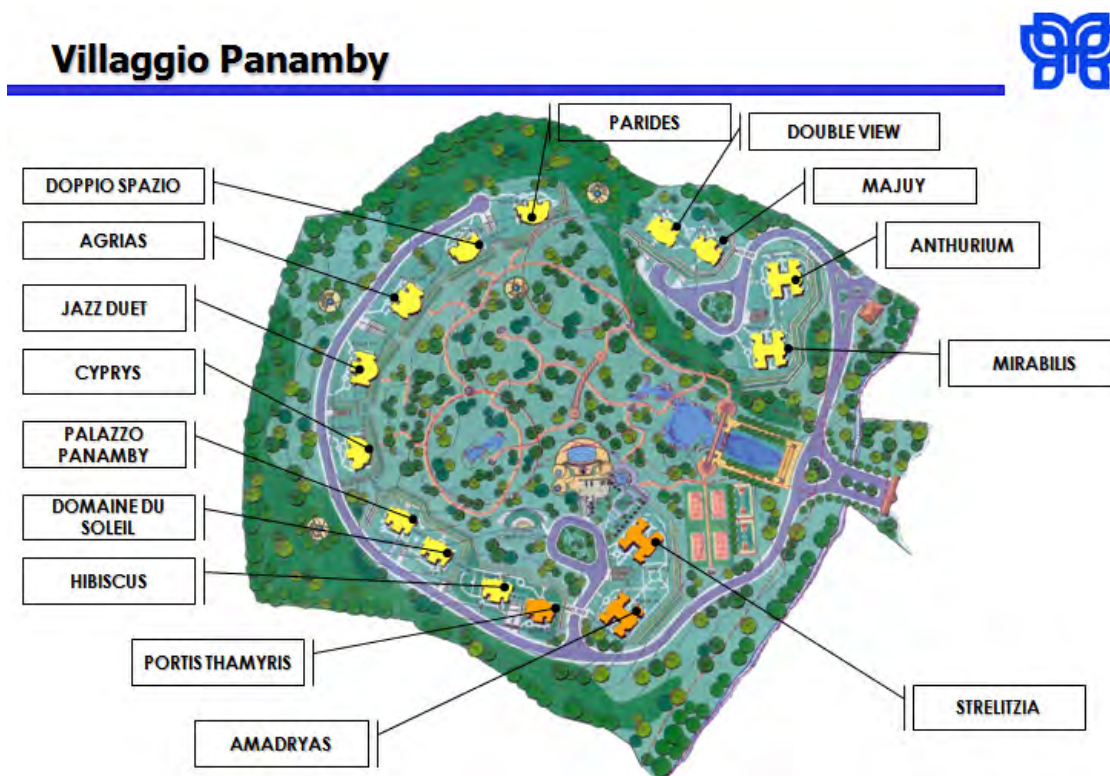
Tabela 7 – Características dos edifícios do Villaggio Panamby

Villaggio Panamby						
Torre	ano de entrega	Aptos tipo* (m ²)	Número torres	Vagas	Preço** médio R\$ mil (2T2011)	Preço ** médio R\$/m ² (2T2011)
Amandryas	2001	152m ²	1	3	900	6.000
Portis Tamyrus	2001	192m ²	1	4	920	6.050
Cypris	2003	241m ²	1	4	1.500	6.200
Pallazzo Panamby	2003	400m ²	1	5	3.000	7.500
Strelitzia	2004	160m ²	1	3	970	6.000
Hibiscus	2005	214m ²	1	4	1.400	6.500
Anthurium	2005	161m ²	1	3	970	6.000
Doppio Spazio	2005	271m ²	1	4	1.900	7.000
Majuy	2005	192m ²	1	3	1.200	6.250
Double View	2006	207m ²	1	4	1.300	6.200
Domaine du Soleil	2008	320m ²	1	5	2.300	7.200
Jazz Duet	2008	261m ²	1	4	1.900	7.300
Mirabilis	2008	226m ²	1	3 a 4	1.300	5.750
Agrias	2009	207m ²	1	3 a 5	1300	6.600
Parides	2009	255m ²	1	4	1900	7.450

* fontes: BERTOLLO, 2008, Pesquisa Lopes e site 123i

** base de preço: pesquisa sites: www.npiapartamentosao paulo.com.br, 123i, visita obra e levantamento Urban Systems (abril, maio e jun 2011)

Figura 71 – Os edifícios do Villaggio Panamby



Fonte: Material de divulgação FII Panamby – março/2007

Um balanço do FII Panamby de 2011 indicava que as unidades dentro do Villaggio Panamby haviam sido 100% comercializadas até junho de 2011, sendo que as últimas haviam sido entregues em 2009, conforme indicado na tabela 7 apresentada. Em um balanço anterior, referente a junho de 2010, havia apenas 6 unidades a serem comercializadas no empreendimento em questão. O pequeno número de unidades remanescentes após um ano da entrega pode ser considerado um indicador de sucesso do empreendimento, cujos diferenciais já foram apresentados neste trabalho.

A análise dos dados das tabelas 6 e 7 mostra que na região estudada temos:

- Um predomínio de apartamentos maiores, o que confirma os dados apresentados no item 4.3.1 deste trabalho a respeito do público da região: famílias de alta renda buscando diferenciais de qualidade;
- A presença de apartamentos menores, sempre voltados para um perfil de público “descolado” e que mesmo assim aparecem apenas em alguns pontos da região, sendo que dos 38 empreendimentos levantados na área externa ao Villaggio Panamby, apenas 6 apresentam aptos com menos de 100m², e no Villaggio, todos os aptos têm em média 200m², sendo o menor deles de 152m², conforme pode ser observado na tabela 7 apresentada;
- Os valores de comercialização de m² dentro do Villaggio Panamby são mais homogêneos (até em função das áreas dos aptos serem mais parecidas) e giram em torno de R\$ 6.500,00/m²;
- Os valores de comercialização de m² fora do Villaggio Panamby apresentam, entre outros fatores de diferenciação: a distância do parque, a área do apartamento e idade do empreendimento, sendo que vale destacar:
 - O preço de m² mais baixo (praticamente fora do padrão dos demais) na tabela 6 refere-se a um dos empreendimentos mais antigos, o Jardins do Morumbi, entregue em 1997 e hoje não muito atraente tanto pela sua aparência quanto características em comparação aos demais, mas que por sua proximidade do parque não pode deixar de ser considerado como “Panamby”. Até mesmo o nome do empreendimento indica que ele não fez parte de todo o conceito Panamby que mais tarde viria a ditar as regras de ocupação na região;

- o Os empreendimentos maiores e praticamente “dentro” do parque adquirem valor agregado muito alto, como por exemplo, o empreendimento Parque Tangará entregue em 2001 que, apesar da grande área dos aptos (715m²) apresenta ainda hoje o valor de por m² mais alto da região estudada, que é de mais de R\$ 10.000/m².

Outros aspectos poderiam ser destacados, mas os mesmos acabariam abordando muito as particularidades dos produtos residenciais ofertados na região, o que foge do foco da análise da região do Panamby como um todo, que é o escopo mais específico deste estudo.

5.1.2. Lançamento residencial vertical – base Urban Systems

Conforme apresentado no item 4.6.4.10, a Urban Systems possui ampla base de dados a respeito dos lançamentos na cidade de São Paulo e os mapas a seguir foram elaborados com destaque para a área objeto de estudo.

Complementarmente às tabelas apresentadas anteriormente com os dados dos empreendimentos conforme levantamento de campo e pesquisas de diferentes bases de dados, os mapas permitem visualizar como, ao longo do tempo, os empreendimentos de diferentes áreas e valores por m² foram sendo inseridos, não apenas na área estudada, como também no seu entorno, incluindo lançamentos em bairros próximos e também do outro lado do Rio Pinheiros.

Em termos de valor por m², conforme pode ser observado nas figuras 72 a 75 (mapas agrupados no anexo 8.19 deste trabalho), os apartamentos, independente do seu número de dormitórios, tendem a apresentar valores menores por m² quanto mais distantes do perímetro estudado e maiores conforme se aproximam do mesmo. O único lançamento recente dentro do perímetro estudado apresenta valores na faixa entre R\$ 6.001 e R\$ 8.000/m², e é um apartamento mais voltado para um público “família tradicional”, com 4 dormitórios (Tasty Panamby), focado em diferenciais de qualidade agregados tanto ao produto quanto à sua localização no Panamby propriamente dito.

Vale destacar que o único lançamento comercializado a mais de R\$ 10.000/m² é um que oferece 1 e 2 dormitórios, portanto mais compacto, localizado mais próximo à região da Berrini (local mais valorizado e sem a barreira do cruzamento do Rio Pinheiros a ser transposta), conforme pode ser observado nas figuras 72 e 73 a seguir, que é o Brookfield Home Design.

Figura 72 – Lançamento residencial vertical 1 dormitório – valor por m²

1 DORM



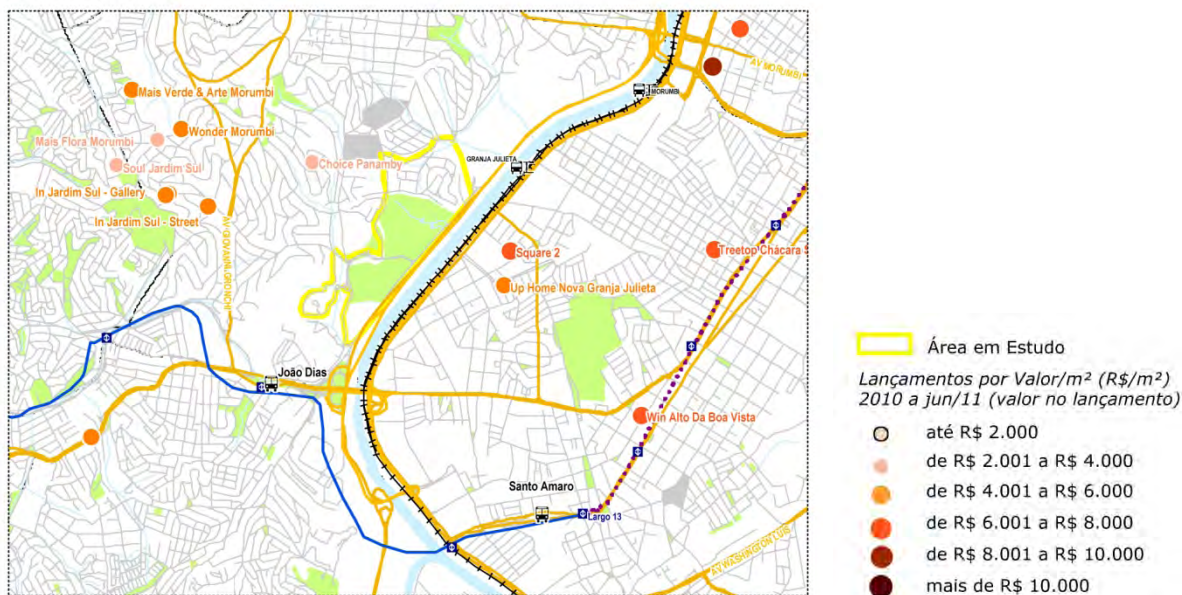
Fonte: Urban Systems – julho de 2011

O empreendimento Choice Panamby, apesar do nome fazer referência à área estudada, não fica tão próximo ao perímetro definido como Panamby para esse estudo e também, conforme explicado no item de definição do que pode ser considerado Panamby atualmente, apresenta valor por m² muito mais baixo que os praticados no limite determinado para estudo. Apenas os apartamentos de 1 dormitório desse empreendimento puderam ser comercializados a um valor na faixa entre R\$ 4.001 e R\$ 6.000 pois o ticket médio resultante não ficaria fora da capacidade de pagamento do público alvo, que não é o mesmo do Panamby propriamente dito (figuras 72, 73 e 74).

Esse é mais um exemplo do valor agregado ao nome Panamby que acabou se estendendo para regiões próximas, mas que não apresentam as mesmas características e nem são voltadas para o mesmo público alvo dos empreendimentos da área estudada.

Figura 73 – Lançamento residencial vertical 2 dormitórios – valor por m²

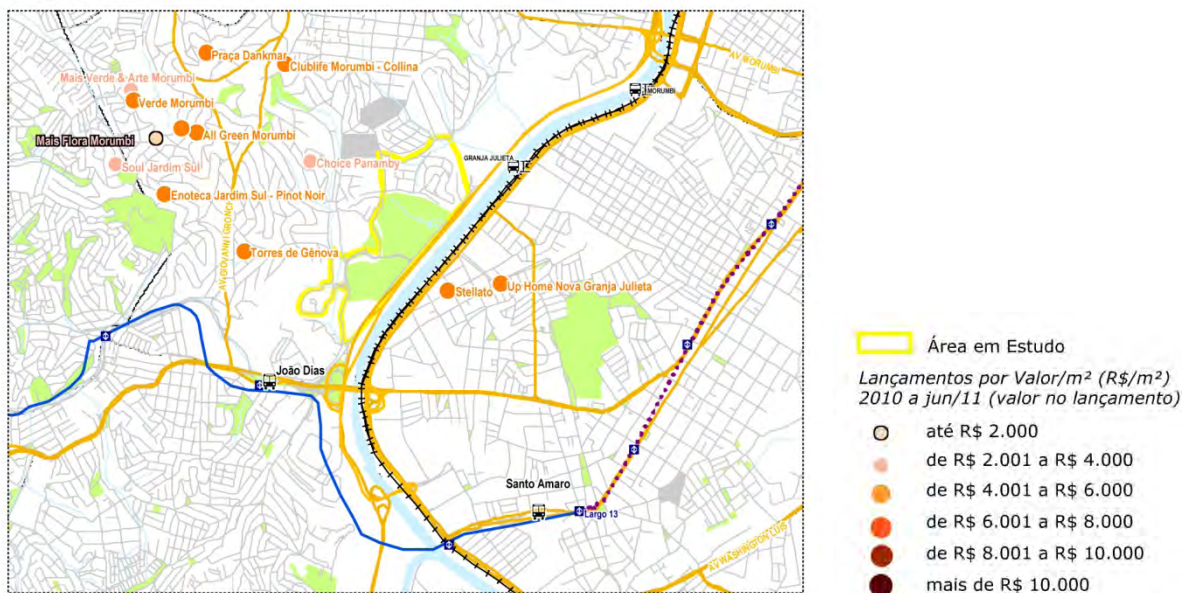
2 DORMS



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

Figura 74 – Lançamento residencial vertical 3 dormitórios – valor por m²

3 DORMS

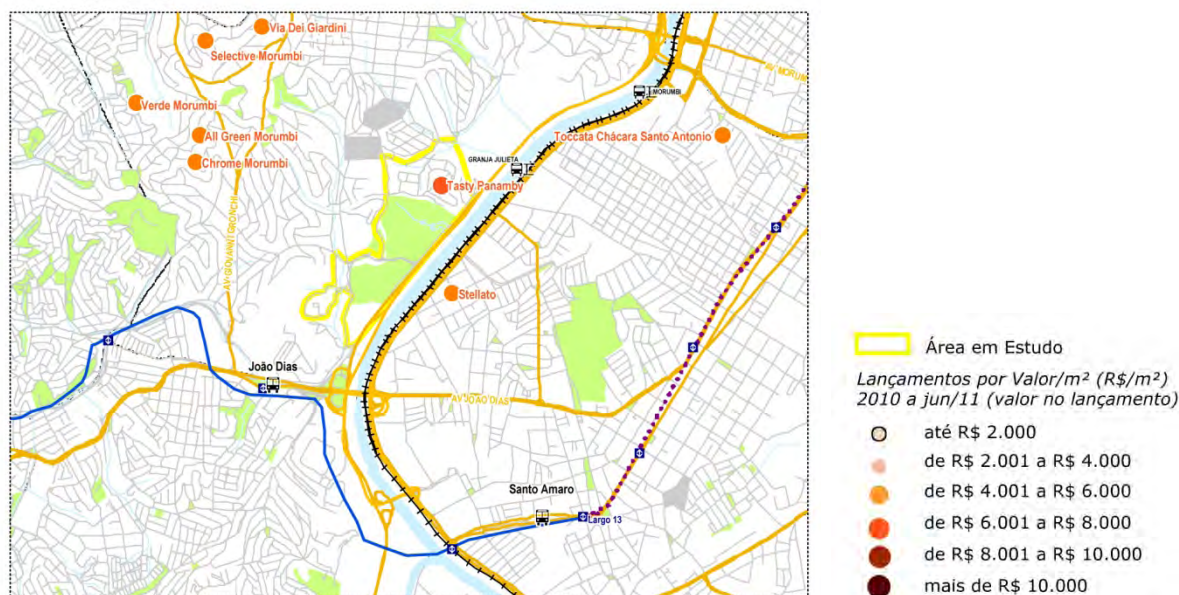


Fonte: Urban Systems – julho de 2011

Em termos de valor por m^2 , vale ainda ressaltar que os apartamentos maiores, de 4 dormitórios, estavam todos (em julho de 2011) dentro das faixas entre R\$ 4.001 e R\$ 8.000 / m^2 , sendo que, de todos os indicados no mapa a seguir (figura 75), o único empreendimento dentro da área que estamos considerando Panamby para este estudo é o Tasty Panamby. Este empreendimento, lançado em maio de 2011, foi inicialmente comercializado a R\$ 6.300/ m^2 e, em visita ao stand de vendas no mês de outubro de 2011, o corretor informou que das 48 unidades, 19 já haviam sido comercializadas e que a tabela vigente estava em torno de R\$ 6.800/ m^2 . Nos anexos 8.19 e 8.20 deste trabalho os mapas que indicam os lançamentos dos apartamentos de 1, 2 e 3 dormitórios (nenhum dos quais localizados no perímetro estudado) além do mapa com os lançamentos de 4 dormitórios, aparecem agrupados nas mesmas páginas (a primeira com foco no valor do m^2 e a segunda com foco nas áreas dos aptos), o que facilita a percepção do conjunto de mapas, de forma a compará-los.

Figura 75 – Lançamento residencial vertical 4 dormitórios – valor por m^2

4 DORMS

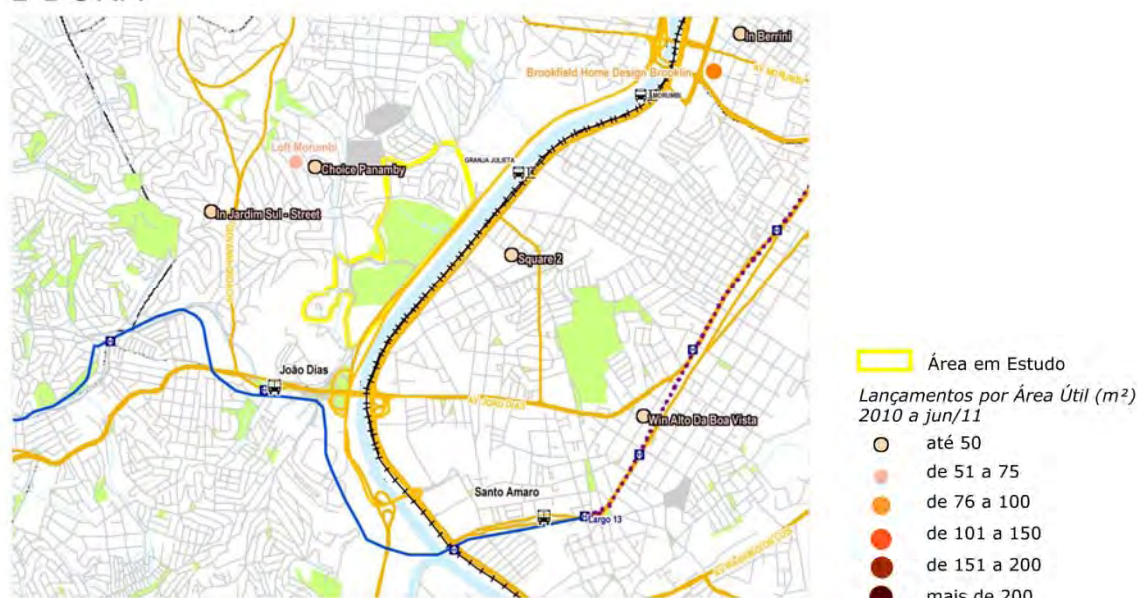


Fonte: Urban Systems – julho de 2011

Vale notar que no detalhe do mapa apresentado na figura 75 acima, podemos identificar que o Panamby ainda representa um diferencial que agrega valor pois, mesmo para um apartamento grande, com mais de 200 m^2 o valor do metro quadrado sustenta um preço maior do que na Vila Andrade ou ainda dos exemplos que aparecem no mapa do outro lado do Rio Pinheiros.

As figuras 76 a 77 a seguir (mapas agrupados no anexo 8.20 deste trabalho) mostram as áreas dos apartamentos indicados nos mapas das figuras anteriores, confirmando o argumento do valor agregado pois o Tasty Panamby é o único exemplo (no perímetro plotado nestes mapas) de um apartamento maior em termos de área que agrega um valor maior por metro quadrado (representado pelo preço de comercialização), uma vez que para este público, conforme apontado anteriormente, nem o ticket médio nem questões de financiamento são fatores que interferem diretamente na compra.

Figura 76 – Lançamento residencial vertical 1 dormitório – por área útil em m²
1 DORM



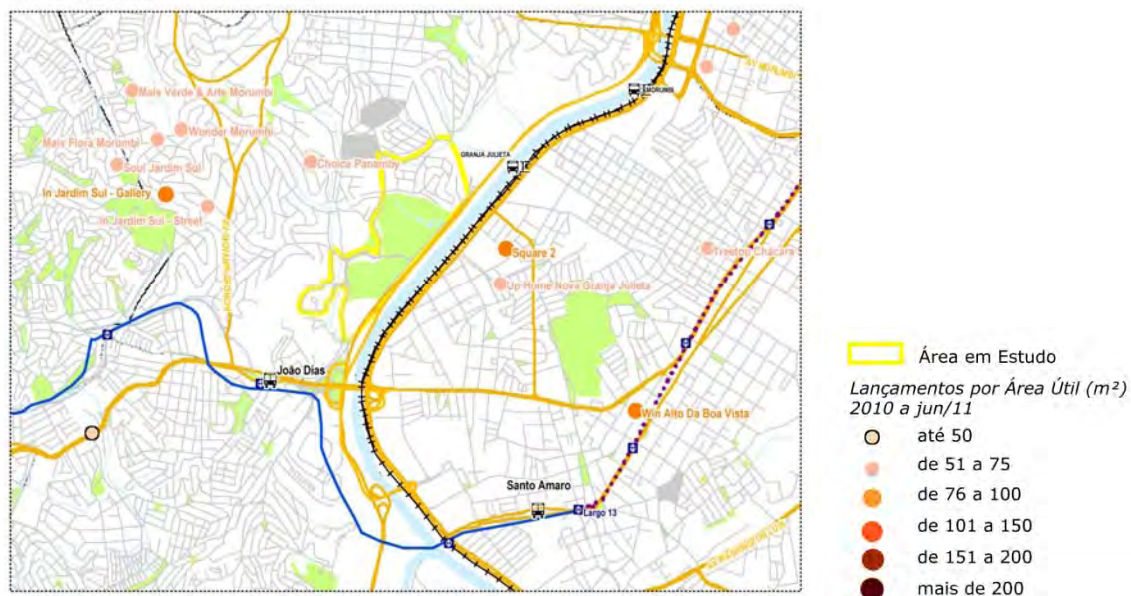
Fonte: Urban Systems – julho de 2011

O empreendimento em destaque na figura 78 adiante referente aos lançamentos de 3 dormitórios é o Mais Flora Morumbi, que, apesar de se tratar de um apartamento de mais de 200m², sua localização mais afastada até mesmo da Av. Giovanni Gronchi, em uma área menos nobre da região e por ser um produto da linha “Mais” da Marques, fazem com que seja voltado para um público totalmente diferente do público alvo da região do Panamby. No próprio site da Marques, existe uma explicação de que a linha Mais foi criada para “atender a exigência de menor custo que o mercado requisitava, sem contudo abrir mão dos diferenciais de qualidade de acabamentos e construção que a Marques sempre adotou”⁵². A figura 79 indica os lançamentos com 4 dormitórios.

⁵² Fonte: <http://www.marquesconstrutora.com.br/a-empresa/inovacoes> acesso em nov/2011

Figura 77 – Lançamento residencial vertical 2 dormitórios – por área útil em m²

2 DORMS



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

Figura 78 – Lançamento residencial vertical 3 dormitórios – por área útil em m²

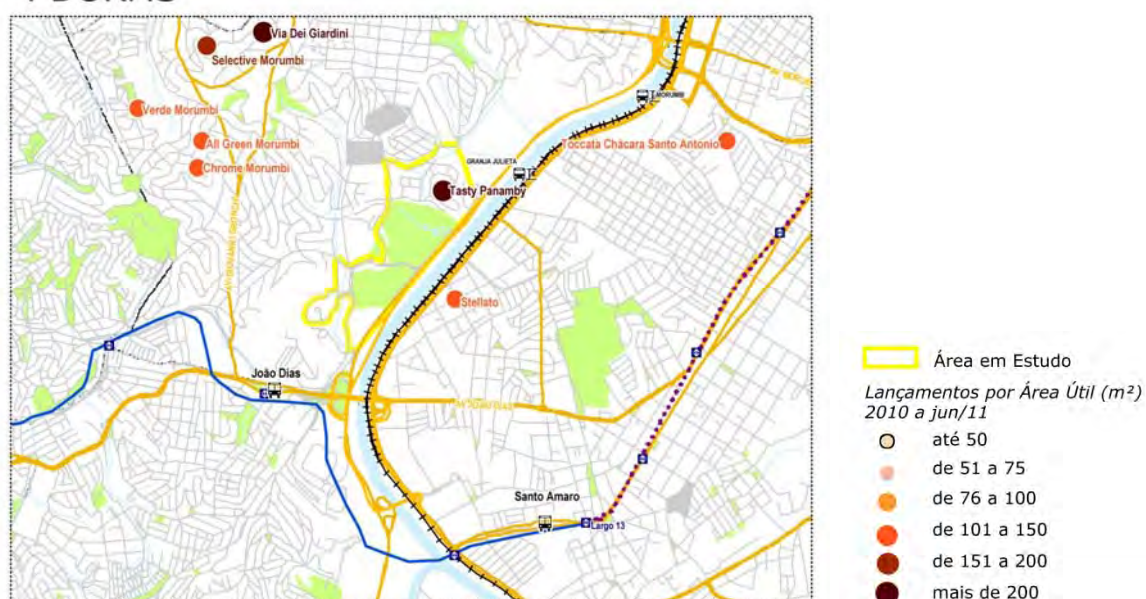
3 DORMS



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

Figura 79 – Lançamento residencial vertical 4 dormitórios – por área útil em m²

4 DORMS



Fonte: Urban Systems – julho de 2011

Dessa forma, a partir de levantamento das características da região considerada como Panamby para este estudo e da compreensão de seu entorno, foi aplicada a matriz de atributos de qualidade de localização aos diferentes trechos considerados como “unidades homogêneas” dentro da área objeto de estudo, com enfoque no uso residencial, buscando atribuir um “valor” ou “nota” para a região, conforme apresentado a seguir.

5.2. A área de estudo – segmentação para a análise

Até este ponto do estudo, o Panamby foi tratado como “um fragmento único” dentro da cidade de São Paulo, cuja área de influência ao longo do tempo se expandiu para além dos limites originalmente previstos no plano urbanístico do Panamby mais a área do Villaggio Panamby. No item 4.1 deste trabalho, “O Panamby como centralidade”, foram apresentados os critérios de definição do perímetro a ser estudado considerando as áreas do entorno imediato que foram valorizadas em função dos projetos e da criação do FII Panamby. O processo, porém, que gerou o perímetro aqui determinado para estudo, não ocorreu em um mesmo momento no tempo e aos poucos acabou abrangendo áreas com características históricas, urbanas e de governança bastante diferenciadas, o que faz

com que seja necessário um olhar mais atento para cada trecho da região, procurando compreender como os diferentes pedaços dentro do perímetro se caracterizam.

Dessa forma, a área foi estudada de modo a separar os trechos dentro do perímetro por “unidades de homogeneização” (figura 80), para que depois cada uma delas pudesse ser analisada em diferentes cenários.

Figura 80 – A área de estudo em setores



A Áreas Parque Burle Marx	E Faixas junto à Marginal Pinheiros	I Áreas Valorizadas do entorno 1
B Área Institucional (Plano Urbanístico Panamby)	F Faixa junto à D. Helena P. de Moraes	J Áreas Valorizadas do entorno 2
C Área Hotel 6 estrelas	G Faixas junto ao Parque Burle Marx	
D Villaggio Panamby	H Faixa para uso residencial entre os trechos de parque	

Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011 com indicação de setores conforme premissas adotadas pela autora para este estudo

Os critérios para essa segmentação foram as características do tecido urbano que resultaram, ao longo do desenvolvimento da área, dos seguintes fatores:

- 1) Características do processo de formação / características naturais;
- 2) Características de acessibilidade;
- 3) Proximidade com áreas que proporcionam valorização e/ou desvalorização.

A partir destes critérios, o perímetro foi dividido em 10 setores para análise, conforme figura 80 anterior, sendo que as áreas definidas foram as seguintes:

Em função das do processo de formação / características naturais foram separados quatro setores, sendo eles A, B, C e D:

- Setor A: Áreas determinadas para o Parque Burle Marx, resultantes das negociações com a PMSP no processo de tombamento, conforme apresentado no item 3.6 deste estudo. Vale notar que na divisa da área A com a área I, uma parte que originalmente seria destinada ao parque recebeu os empreendimentos Wide View e Wide Garden da Cyrela. A divisão aqui foi mantida, porém, conforme a mancha original do que seria o desenho do parque de acordo com os dados oficiais da PMSP, uma vez que o critério adotado foi o processo de formação e características naturais.
- Setor B: Área destinada para uso institucional dentro do Projeto urbanístico do Panamby, conforme indicado no item 3.4 deste estudo;
- Setor C: Área na qual a Birmann iniciou a construção do que seria o primeiro hotel 6 estrelas em São Paulo;
- Setor D: Área do empreendimento Villaggio Panamby e seu entorno imediato, detalhado anteriormente no item 4.2.1.

Em função das características de acessibilidade foram separados dois setores, sendo eles E e F:

- Setor E: Faixa ao longo da Marginal do Rio Pinheiros, cujo uso sugerido ao longo do tempo (desde a proposta do Plano Urbanístico do Panamby, até os projetos propostos pelos incorporadores interessados) foi sendo alterado entre residencial, comercial, hotel e misto, conforme indicado no item 3.4 deste estudo, nos quadros de detalhamento das áreas do projeto urbanístico. Vale apenas destacar que o trecho mais próximo da ponte João Dias desse setor, fica separado da parte maior por duas áreas (verde e institucional) previstas no Plano Urbanístico do Panamby, e também tem proximidade com uma comunidade de baixa renda. Este segmento (aproximadamente com o mesmo traçado do “setor comercial” indicado na figura 5 deste trabalho) foi considerado parte da faixa da marginal por conta tanto do uso originalmente previsto, quanto da influência da Marginal Pinheiros no mesmo;

- Setor F: Faixa junto à Rua D. Helena P. de Moraes, considerando apenas os trechos onde já há ocupação e/ou acesso pela mesma. São os primeiros edifícios visualizados por quem vem do Jardim Sul em direção ao Panamby pela Rua José Ramon Urtiza e caracterizam uma espécie de “transição” entre os trechos onde há comércio no entorno e os trechos exclusivamente residenciais do Panamby em si. Até mesmo em termos de produto, os três empreendimentos existentes dentro dessa faixa diferenciam-se do “padrão geral do Panamby”. Tanto o Open House Loft quanto o Landscape, na Gleba B, apresentam apartamentos menores que a média da região, com 82m² e 97m² respectivamente, sendo que o Open House também se diferencia por sua tipologia Loft Duplex e por isso foi classificado nesse setor, apesar de também ficar em frente ao parque. No único trecho construído da Gleba A, encontra-se o empreendimento Ventana da Cyrela, que, apesar de voltado ao público mais “família”, com apartamentos de 113m², 142m² e 176m², apresenta um aspecto moderno e diferenciado, que pode ser observado na figura 81, com os vãos abertos no meio da torre também marcando esse diferencial de transição.

Figura 81 – Ventana – Cyrela – Perspectiva ilustrada das fachadas



Fonte: <http://www.cyrela.com.br/sp/imovel/residencial/sao-paulo/panamby/apartamento/ventana acesso maio/2011>

Em função da proximidade com áreas que proporcionam valorização e/ou desvalorização foram separados quatro setores, sendo eles G, H, I e J:

- Setor G: Faixas junto ao Parque Burle Marx. Nestas faixas encontram-se os empreendimentos mais claramente valorizados por estarem próximos ao parque: imediatamente em frente ou praticamente “dentro” do mesmo. Em geral engloba os empreendimentos mais antigos, sendo que dos 13 localizados nessas faixas, 8 foram entregues até 2001. O mais recente dentro desse setor é o Anauá Panamby, que ocupou o último lote vazio da Gleba B bem em frente ao parque e tem entrega prevista para 2012. Trata-se de um apartamento de 440m² que, apesar da grande área, alcançou um alto preço por m² justamente por conta da sua localização nesta área de grande valor agregado;

- Setor H: Este trecho aparece com o diferencial de, apesar de não ter uma grande testada para a Rua D. Helena P. de Moraes em frente ao parque, ficar entre as áreas verdes de parque que foram segmentadas no processo de tombamento. Uma vez que as restrições ambientais exigem grandes áreas verdes averbadas dentro dos lotes privativos, na prática seria possível criar um “corredor verde” interligando de certa maneira os dois trechos do parque, agregando diferenciais que poderiam ser explorados nos materiais de venda, da mesma forma que os empreendimentos “frente ao parque” adotaram ao longo dos anos;

- Setor I: é o setor que apresenta o tecido urbano mais diferenciado, uma vez que algumas de suas ruas têm formato de “ferradura” e apresentam inclinações bem acentuadas em alguns trechos (que ligam as ferraduras), ou ainda são sem saída. Esse foi o primeiro trecho a se valorizar pela proximidade do Parque Burle Marx, a ser associado ao Panamby (apesar de nunca ter feito parte do FII) e a atrair empreendimentos grandes de alto ou altíssimo padrão, voltados para o público “família”. Dos 13 empreendimentos localizados neste setor, a grande maioria tem mais de 200m², sendo que o Lindenberg São Paulo apresenta aptos de quase 800m². As únicas exceções em termos de área são o empreendimento Tons do Tangará com 160m² e o recentemente lançado On Panamby com aptos de 77m² e 137m², ambos voltados para o mesmo público do setor aqui descrito;

- Setor J: Este setor ainda está em um processo de valorização por sua “associação com o Panamby”. Tratam-se de empreendimentos em ruas por vezes não totalmente asfaltadas, e localizados em trechos mais afastados da área que originalmente foi conhecida como Panamby e das áreas do fundo. A associação desta área com o nome Panamby é clara e se dá inclusive nos nomes (ex. Wish Open Living Paramby, Panamby Classic Flat, etc.), mas em geral são edifícios mais antigos e/ou mais afastados, voltados para a rua que fica atrás do Hipermercado Extra ou mesmo que dão frente para o cemitério. Boa parte desse setor ainda é bastante arborizada e existem diversos terrenos vazios. Um diferencial que também agrega valor a essa área é a Praça Ayrton Senna que acaba suprimindo a necessidade de proprietários de cães de um local público onde eles possam brincar. Em termos de tipologias, existem apartamentos menores, alguns deles

com propostas modernas como o MaxHaus Panamby, mas que fica em um trecho no qual diversas ruas não são asfaltadas. Essa localização do empreendimento, além de complicar o acesso, faz com que, juntamente com a proposta diferenciada do produto com relação aos produtos ofertados no entorno imediato, o empreendimento não alcance preços de venda tão altos quanto os dos que estão localizados nas áreas já mais consolidadas do Panamby.

Ao identificarmos os setores que podem ser considerados “mais homogêneos”, passa a ser possível a aplicação da matriz de atributos de qualidade de forma a compreender o estado desses atributos trecho a trecho.

5.3. Aplicação da Matriz de Atributos de Qualidade – Cenário atual Residencial

A matriz proposta por PASCALE (2005), conforme apresentado anteriormente, indica os atributos de localização para produtos residenciais, organizados de forma hierarquizada em função das preferências dos consumidores potenciais. Vale ressaltar que, com a própria autora da matriz indica em sua dissertação de mestrado, grande parte das informações necessárias dependem de uma percepção geral da região e apresentam caráter mais subjetivo para seu julgamento, como proximidade de favelas, proximidade de bairros valorizados, etc.

5.3.1. Segmentação do público alvo para a aplicação da matriz

Uma vez que o resultado da aplicação da matriz depende fundamentalmente da percepção que o público alvo tem de determinada região, vale ressaltar que, para este estudo, foi considerado um público específico conforme detalhado a seguir. Essa segmentação se torna importante considerando que nos dias de hoje existe uma fragmentação cada vez maior dos públicos-alvo dentro do mercado de habitação.

PASCALE (2005) aponta que “o processo de subdivisão dos potenciais compradores em grupos menores com características semelhantes é chamado de segmentação de mercado”, sendo que esta “tem como objetivo a identificação de grupos homogêneos

(clusters) em relação às expectativas quanto ao produto, adequando os tipos de produtos às necessidades destes grupos” (PASCALE, 2005, p. 51).

Os métodos de segmentação, segundo KOTLER (1998) apud PASCALE (2005), dependem de quatro variáveis que podem ser utilizadas sozinhas ou combinadas, sendo estas: geográficas, demográficas, psicográficas ou comportamentais. Em sua dissertação, PASCALE (2005) adota como perfil para a aplicação da matriz: famílias tradicionais, considerando casais com filhos de qualquer idade. Como estrato de renda, o espectro considerado foi de rendimentos familiares entre 17 e 25 salários mínimos por mês, visando dessa forma identificar um grupo homogêneo em relação às expectativas quanto aos atributos de localização, com base em perfis familiares e orçamentos semelhantes.

Conforme base de dados da Urban Systems e da CCDI de julho de 2011 apresentados anteriormente (figuras 57 e 58 do item 4.6.4.2 – Renda média domiciliar), toda a região analisada neste estudo, incluindo seu entorno imediato (com exceção das áreas de favela presentes em trechos específicos desse entorno) apresenta renda domiciliar média de mais de 20 SM, conforme já também apresentado no item 4.3.1 – o público do Panamby.

Dessa forma a matriz de atributos de qualidade para o produto residencial foi aqui aplicada para um segmento que, no caso do Panamby, é predominantemente constituído por famílias tradicionais (com poucos empreendimentos de perfil diferente desse dentro da área estudada) e de alta renda. Com relação à renda em SM objeto de estudo de PASCALE (2005), a região aqui estudada apresenta renda um pouco acima da renda delimitada para a aplicação nas regiões por ela estudadas, sendo que essa diferença não impede a aplicação da matriz com os mesmos conceitos e premissas para a região do Panamby.

Para este trabalho a autora da monografia foi responsável pela aplicação da matriz de atributos de localização para produtos residenciais na região do Panamby, de acordo com a compreensão dos dados da região levantados e apresentados até o momento, além das orientações de aplicação da matriz em questão, detalhadas a seguir.

5.3.2. Preenchimento da matriz

O preenchimento da Matriz, conforme orientação de PASCALE (2005) ocorre da seguinte maneira, conforme pode ser observado na tabela 8 a seguir que demonstra resumidamente a forma de preenchimento da Matriz:

- Adoção dos pesos de cada atributo e de cada grupo de atributos conforme apresentado na matriz indicada no anexo 8.1 deste trabalho;
- Aplicação nota para cada um dos atributos de acordo com os critérios apresentados no anexo 8.21 deste trabalho;
- Obtenção da nota de cada um dos grupos de atributos através da média aritmética das notas dos atributos em cada grupo;
- Pontuação de cada atributo e de cada grupo de atributos, utilizando as notas atribuídas em campo aos atributos ponderadas com os pesos estabelecidos na matriz de atributos de localização;
- Ao final do processo, a soma da pontuação de cada grupo de atributos é uma nota variando de 0 a 10, que representa a qualidade dos atributos de localização da região estudada.

Tabela 8 – Atributos de qualidade – preenchimento da Matriz

Região estudada			
ATRIBUTOS URBANOS	Peso	Nota	Pontuação
Nome do Grupo de Atributos	Peso* do grupo	Média do grupo	(Peso x Nota)
• ATRIBUTOS URBANOS DE LOCALIZAÇÃO E VIZINHANÇA	20%	**	***
• ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES	15%	**	***
• COMÉRCIO E SERVIÇOS	15%	**	***
• INFRA-ESTRUTURA URBANA	25%	**	***
• ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	25%	**	***
TOTAL (soma das parcelas de pontuação)	100%	Nota Região	

* Pesos atribuídos por PASCALE (2005) pela aplicação do Método Delphi no desenvolvimento da Matriz

** Notas de cada item de atributos (podendo variar entre 0 a 10) atribuídas de acordo com os critérios propostos por PASCALE (2005), ver anexo 8.21

*** A pontuação resulta da multiplicação Peso x Nota

Fonte: PASCALE (2005)

Dessa forma, a Matriz foi aplicada a cada fragmento da área determinada para este estudo determinando a pontuação de cada atributo com o intuito de obter a nota da região do Panamby trecho a trecho de acordo com as características encontradas na mesma atualmente, em um primeiro momento, sem considerar as melhorias previstas e descritas neste trabalho. Vale lembrar que, uma vez que a matriz foi pensada para atributos de qualidade para uso residencial, os setores A (parque), B (institucional) e C (hotel) não foram analisados.

Para o caso da situação atual do Panamby, devido à importância da compreensão da área como se encontra hoje, a matriz aplicada trecho a trecho foi inserida no corpo do texto (tabelas 09 a 15) e foram acrescentadas tabelas resumo (tabelas 16 e 17) com os resultados parciais e finais de cada setor, além da tabela 18 que resume as notas finais dos setores já na ordem da maior para a menor, de modo a facilitar a comparação entre os mesmos, conforme descrito no item 5.3.4 mais adiante, “Resultado da aplicação da Matriz aos setores do Panamby - cenário atual”.

No caso dos cenários propostos, foram inseridos no corpo do texto apenas os comentários dos trechos da matriz de atributos que sofreriam mudanças, de forma que o mesmo focasse apenas na descrição dos impactos das mudanças específicas que poderiam ser esperadas em cada cenário. As matrizes completas aplicadas trecho a trecho foram inseridas nos anexos 8.25 a 8.28.

Ainda com relação aos cenários propostos, foram elaborados mapas indicativos de como cada setor poderia vir a comporta-se em cada cenário em comparação com a situação atual. A “melhora” ou “piora” do patamar de qualidade dos atributos de localização foi indicada pelo valor da nota anterior em comparação com a nova nota atribuída ao setor. Nos casos onde as notas do setor seriam mantidas, o mapa apresenta apenas a informação da “nota atual”. Os mapas resumo dos novos cenários foram incluídos no corpo do texto, conforme pode ser observado nas figuras 83 a 85 deste trabalho.

5.3.3. Aplicação da Matriz aos setores do Panamby

Conforme apresentado anteriormente, para a análise de uma região tão complexa, foi necessário que a mesma fosse subdividida em unidades de homogeneização que foram então analisadas isoladamente.

5.3.3.1. Setor D: Área do empreendimento Villaggio Panamby

De acordo com a segmentação proposta, o primeiro setor a ser analisado dentro do conceito da matriz de atributos de qualidade localizacional para o uso residencial é o Villaggio Panamby. Apesar de apresentar uma área interna de serviços de apoio ao condomínio, a análise se justifica uma vez que o uso predominante desse trecho é o residencial. A Tabela 9 a seguir apresenta as notas desse trecho específico.

Tabela 9 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor D - Atual

Panamby - Setor D			
ATRIBUTOS URBANOS DE LOCALIZAÇÃO E VIZINHANÇA	PESO	Nota	Pont.
Qualidade ambiental	20%	7,31	1,46
Proximidade de parques (áreas verdes)	8%	10	0,80
Local distante de rios e/ou córregos poluídos	8%	5	0,40
Local tranquilo quanto ao nível de ruídos (poluição sonora)	8%	5	0,40
Local onde não ocorram alagamentos	8%	10	0,80
Local distante de aterros sanitários e/ou terrenos baldios	8%	5	0,40
Local com ruas arborizadas	7%	10	0,70
Local com níveis de poluição do ar aceitáveis	7%	5	0,35
Local distante de áreas industriais	7%	10	0,70
Proximidade de praças	6%	10	0,60
Local "limpo" em termos de poluição visual (cartazes, outdoors, etc.)	6%	10	0,60
Bom estado de conservação das construções na vizinhança (manutenção)	6%	7	0,42
Região com conjunto arquitetônico expressivo (projetos de arquitetos reconhecidos)	5%	5	0,25
Local com topografia regular (sem grandes declives e/ou aclives nas redondezas)	5%	5	0,25
Local distante de torres de telecomunicações e/ou campos eletromagnéticos	5%	10	0,50
Calçadas largas e padronizadas na região	4%	5	0,20
Proximidade de represas e/ou lagos	3%	5	0,15
Total do sub-grupo qualidade ambiental	100%	117	7,52
	Máx. Possível	160	10

ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES	15%	5,20	0,78
Proximidade de estações de metrô	9%	0	0,00
Fácil acesso a vias arteriais (principais avenidas de bairros)	9%	10	0,90
Bom dim. das ruas e avenidas da região (região com baixos níveis de cong.)	9%	5	0,45
Facilidade para estacionar na região	9%	0	0,00
Proximidade de pontos de táxi	9%	10	0,90
Fácil acesso aos principais centros de serviços (pólos de empregos para o estrato de renda em questão)	8%	3	0,24
Fácil acesso a estradas e rodovias	7%	0	0,00
Fácil acesso a vias expressas (marginais, 23 de maio, etc.)	7%	10	0,70
Bom sistema de sinalização na região	6%	10	0,60
Proximidade de pontos de ônibus com linhas para os principais centros de serviços	6%	5	0,30
Proximidade de estações de trem	6%	5	0,30
Proximidade de terminais de ônibus urbanos	6%	5	0,30
Proximidade de aeroportos	6%	10	0,60
Facilidade de circular de bicicleta (meio de transporte alternativo)	4%	5	0,20
Proximidade de estações rodoviárias	2%	0	0,00
Total do sub-grupo acessibilidade, sistema viário e de transportes	100%	78	5,49
	Máx. Possível	150	10
COMÉRCIO E SERVIÇOS	15%	6,40	0,96
Proximidade de faculdades e/ou universidades	5%	5	0,25
Proximidade de academias de ginástica	5%	10	0,50
Proximidade de agências bancárias	5%	10	0,50
Proximidade de lavanderias	5%	10	0,50
Proximidade de shopping centers	5%	10	0,50
Proximidade de escolas de ensino fundamental	5%	5	0,25
Proximidade de padarias e/ou mini-mercados	5%	10	0,50
Proximidade de farmácias e/ou drogarias	5%	10	0,50
Proximidade de ruas comerciais (lojas de vestuário, calçados, etc.)	4%	10	0,40
Proximidade de ruas de serviços (consultórios médicos, odontológicos, de advocacia, cartórios, etc.)	4%	10	0,40
Proximidade de hipermercados	4%	0	0,00
Proximidade de hospitais	4%	5	0,20
Proximidade de escolas maternas	4%	5	0,20
Proximidade de bibliotecas	4%	0	0,00
Proximidade de cinemas e/ou teatros	4%	10	0,40
Proximidade de bares e/ou restaurantes	4%	10	0,40
Proximidade de clubes e/ou centros esportivos e/ou de recreação	4%	0	0,00
Proximidade de vídeo-locadoras	4%	5	0,20
Proximidade de sacolões	3%	0	0,00
Proximidade de delegacias e/ou postos policiais	3%	5	0,15
Proximidade de postos de gasolina	3%	10	0,30
Proximidade de conveniências (chaveiros, xerox, bancas de jornal, papelarias, agências de correios, caixas eletrônicas, etc.)	3%	10	0,30
Proximidade de feiras-livres	3%	0	0,00
Proximidade de livrarias	2%	10	0,20
Proximidade de centros culturais e/ou museus	2%	0	0,00
Total do sub-grupo comércio e serviços	100%	160	6,65
	Máx. Possível	250	10

INFRA-ESTRUTURA URBANA	25%	10,00	2,50
Local servido por rede de água potável	8%	10	0,80
Local servido por rede de esgoto	8%	10	0,80
Local servido por rede de drenagem de águas pluviais	8%	10	0,80
Local servido por rede de energia elétrica	8%	10	0,80
Local servido por rede telefônica	8%	10	0,80
Local servido por rede de cabeamento de TV	8%	10	0,80
Local servido por rede de gás canalizado	8%	10	0,80
Local com boa iluminação pública	8%	10	0,80
Local com ruas pavimentadas	8%	10	0,80
Local servido por sistema de coleta de lixo e limpeza pública	8%	10	0,80
Local com calçadas em boas condições (sem buracos, degraus, etc.)	8%	10	0,80
Local dotado de mobiliário urbano (lixeiras, caixas de correios, telefones públicos, pontos de ônibus cobertos, etc.)	8%	10	0,80
Total do sub-grupo infra-estrutura urbana	100%	120	10,00
	Máx. Possível	120	10
ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	25%	6,33	1,58
Local distante de favelas	18%	3	0,54
Local próximo a bairros valorizados	18%	10	1,80
Nível sócio-econômico da região (<i>status</i> da vizinhança)	18%	10	1,80
Local afastado de áreas e/ou ruas de prostituição	18%	10	1,80
Baixo índice de violência na região	18%	0	0,00
Bairro com identidade histórica	12%	5	0,60
Total do sub-grupo aspectos sócio-econômicos	100%	38	6,54
	Máx. Possível	60	10
TOTAL (soma das parcelas de pontuação)	100%	7,29	
	Máx. Possível	10	

Fonte: PASCALE (2005) com preenchimento da autora – aplicada ao Setor D

Alguns itens específicos, nesse caso, como comércio e serviços apresentaram notas mais altas tanto pela proximidade e facilidade de acesso ao Shopping Jardim Sul, quanto da proximidade da Rua José Ramon Urtiza, na qual existe até mesmo um “open mall” que atende o entorno imediato, isso sem falar dos serviços internos ao empreendimento.

5.3.3.2. Setor E: Faixa ao longo da Marginal do Rio Pinheiros

O segundo trecho a ser analisado dentro do conceito da matriz de atributos de qualidade localizacional para o uso residencial é a faixa ao longo da marginal. Uma vez que a última versão dos setores comercializáveis publicada pelo FII Panamby indica uso residencial para esta faixa e o levantamento feito para este estudo indica que o Panamby ainda tem

muito mais atratores para o uso residencial do que para outros usos, o setor E será analisado para este uso.

Vale lembrar que, por se tratar de um trecho na Marginal do Rio Pinheiros, questões de acesso, com pistas de desaceleração (evitando que o acesso interrompa o fluxo de veículos na marginal) e outras questões ligadas à legislação deveriam ser atendidas para viabilizar o uso com acesso direto pela via local da marginal, o que não muda as características de qualidade localizacional do setor a ser analisado, conforme tabela 10 a seguir.

Tabela 10 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor E - Atual

Panamby - Setor E			
ATRIBUTOS URBANOS DE LOCALIZAÇÃO E VIZINHANÇA	PESO	Nota	Pont.
Qualidade ambiental	20%	6,25	1,25
Proximidade de parques (áreas verdes)	8%	10	0,80
Local distante de rios e/ou córregos poluídos	8%	0	0,00
Local tranqüilo quanto ao nível de ruídos (poluição sonora)	8%	0	0,00
Local onde não ocorram alagamentos	8%	3	0,24
Local distante de aterros sanitários e/ou terrenos baldios	8%	5	0,40
Local com ruas arborizadas	7%	10	0,70
Local com níveis de poluição do ar aceitáveis	7%	5	0,35
Local distante de áreas industriais	7%	10	0,70
Proximidade de praças	6%	10	0,60
Local "limpo" em termos de poluição visual (cartazes, outdoors, etc.)	6%	10	0,60
Bom estado de conservação das construções na vizinhança (manutenção)	6%	7	0,42
Região com conjunto arquitetônico expressivo (projetos de arquitetos reconhecidos)	5%	5	0,25
Local com topografia regular (sem grandes declives e/ou aclives nas redondezas)	5%	5	0,25
Local distante de torres de telecomunicações e/ou campos eletromagnéticos	5%	10	0,50
Calçadas largas e padronizadas na região	4%	5	0,20
Proximidade de represas e/ou lagos	3%	5	0,15
Total do sub-grupo qualidade ambiental	100%	100	6,16
	Máx. Possível	160	10

ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES	15%	3,87	0,58
Proximidade de estações de metrô	9%	0	0,00
Fácil acesso a vias arteriais (principais avenidas de bairros)	9%	10	0,90
Bom dim. das ruas e avenidas da região (região com baixos níveis de cong.)	9%	5	0,45
Facilidade para estacionar na região	9%	0	0,00
Proximidade de pontos de táxi	9%	0	0,00
Fácil acesso aos principais centros de serviços (pólos de empregos para o estrato de renda em questão)	8%	3	0,24
Fácil acesso a estradas e rodovias	7%	0	0,00
Fácil acesso a vias expressas (marginais, 23 de maio, etc.)	7%	10	0,70
Bom sistema de sinalização na região	6%	10	0,60
Proximidade de pontos de ônibus com linhas para os principais centros de serviços	6%	0	0,00
Proximidade de estações de trem	6%	5	0,30
Proximidade de terminais de ônibus urbanos	6%	5	0,30
Proximidade de aeroportos	6%	10	0,60
Facilidade de circular de bicicleta (meio de transporte alternativo)	4%	0	0,00
Proximidade de estações rodoviárias	2%	0	0,00
Total do sub-grupo acessibilidade, sistema viário e de transportes	100%	58	4,09
	Máx. Possível	150	10
COMÉRCIO E SERVIÇOS	15%	4,56	0,68
Proximidade de faculdades e/ou universidades	5%	5	0,25
Proximidade de academias de ginástica	5%	5	0,25
Proximidade de agências bancárias	5%	7	0,35
Proximidade de lavanderias	5%	7	0,35
Proximidade de shopping centers	5%	5	0,25
Proximidade de escolas de ensino fundamental	5%	5	0,25
Proximidade de padarias e/ou mini-mercados	5%	5	0,25
Proximidade de farmácias e/ou drogarias	5%	5	0,25
Proximidade de ruas comerciais (lojas de vestuário, calçados, etc.)	4%	5	0,20
Proximidade de ruas de serviços (consultórios médicos, odontológicos, de advocacia, cartórios, etc.)	4%	5	0,20
Proximidade de hipermercados	4%	10	0,40
Proximidade de hospitais	4%	5	0,20
Proximidade de escolas maternas	4%	5	0,20
Proximidade de bibliotecas	4%	0	0,00
Proximidade de cinemas e/ou teatros	4%	5	0,20
Proximidade de bares e/ou restaurantes	4%	5	0,20
Proximidade de clubes e/ou centros esportivos e/ou de recreação	4%	0	0,00
Proximidade de vídeo-locadoras	4%	5	0,20
Proximidade de sacolões	3%	0	0,00
Proximidade de delegacias e/ou postos policiais	3%	5	0,15
Proximidade de postos de gasolina	3%	10	0,30
Proximidade de conveniências (chaveiros, xerox, bancas de jornal, papelarias, agências de correios, caixas eletrônicas, etc.)	3%	5	0,15
Proximidade de feiras-livres	3%	0	0,00
Proximidade de livrarias	2%	5	0,10
Proximidade de centros culturais e/ou museus	2%	0	0,00
Total do sub-grupo comércio e serviços	100%	114	4,70
	Máx. Possível	250	10

INFRA-ESTRUTURA URBANA	25%	7,83	1,96
Local servido por rede de água potável	8%	10	0,80
Local servido por rede de esgoto	8%	10	0,80
Local servido por rede de drenagem de águas pluviais	8%	10	0,80
Local servido por rede de energia elétrica	8%	5	0,40
Local servido por rede telefônica	8%	10	0,80
Local servido por rede de cabeamento de TV	8%	7	0,56
Local servido por rede de gás canalizado	8%	10	0,80
Local com boa iluminação pública	8%	10	0,80
Local com ruas pavimentadas	8%	10	0,80
Local servido por sistema de coleta de lixo e limpeza pública	8%	7	0,56
Local com calçadas em boas condições (sem buracos, degraus, etc.)	8%	5	0,40
Local dotado de mobiliário urbano (lixeiras, caixas de correios, telefones públicos, pontos de ônibus cobertos, etc.)	8%	0	0,00
Total do sub-grupo infra-estrutura urbana	100%	94	7,92
	Máx. Possível	120	10
ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	25%	6,33	1,58
Local distante de favelas	18%	3	0,54
Local próximo a bairros valorizados	18%	10	1,80
Nível sócio-econômico da região (<i>status</i> da vizinhança)	18%	10	1,80
Local afastado de áreas e/ou ruas de prostituição	18%	10	1,80
Baixo índice de violência na região	18%	0	0,00
Bairro com identidade histórica	12%	5	0,60
Total do sub-grupo aspectos sócio-econômicos	100%	38	6,54
	Máx. Possível	60	10
TOTAL (soma das parcelas de pontuação)	100%	6,06	
	Máx.	10	

Fonte: PASCALE (2005) com preenchimento da autora – aplicada ao Setor E

5.3.3.3. Setor F: Faixa junto à Rua D. Helena P. de Moraes

O terceiro trecho a ser analisado dentro do conceito da matriz de atributos de qualidade localizacional para o uso residencial é a faixa junto à Rua D. Helena P. de Moraes. Esse setor delimitado para este estudo pode ser considerado em seu “limite de ocupação” com os três empreendimentos lá presentes hoje. A sua posição é um tanto estratégica por estar no entroncamento das principais vias de acesso ao Panamby, o que representa aspectos positivos e negativos em termos de atributos de qualidade de localização, conforme pode ser observado na tabela 11 a seguir.

Tabela 11 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor F - Atual

Panamby - Setor F			
ATRIBUTOS URBANOS DE LOCALIZAÇÃO E VIZINHANÇA	PESO	Nota	Pont.
Qualidade ambiental	20%	7,19	1,44
Proximidade de parques (áreas verdes)	8%	10	0,80
Local distante de rios e/ou córregos poluídos	8%	0	0,00
Local tranqüilo quanto ao nível de ruídos (poluição sonora)	8%	5	0,40
Local onde não ocorram alagamentos	8%	10	0,80
Local distante de aterros sanitários e/ou terrenos baldios	8%	5	0,40
Local com ruas arborizadas	7%	10	0,70
Local com níveis de poluição do ar aceitáveis	7%	5	0,35
Local distante de áreas industriais	7%	10	0,70
Proximidade de praças	6%	10	0,60
Local "limpo" em termos de poluição visual (cartazes, outdoors, etc.)	6%	10	0,60
Bom estado de conservação das construções na vizinhança (manutenção)	6%	10	0,60
Região com conjunto arquitetônico expressivo (projetos de arquitetos reconhecidos)	5%	5	0,25
Local com topografia regular (sem grandes declives e/ou aclives nas redondezas)	5%	5	0,25
Local distante de torres de telecomunicações e/ou campos eletromagnéticos	5%	10	0,50
Calçadas largas e padronizadas na região	4%	5	0,20
Proximidade de represas e/ou lagos	3%	5	0,15
Total do sub-grupo qualidade ambiental	100%	115	7,30
	Máx. Possível	160	10
ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES	15%	4,20	0,63
Proximidade de estações de metrô	9%	0	0,00
Fácil acesso a vias arteriais (principais avenidas de bairros)	9%	10	0,90
Bom dim. das ruas e avenidas da região (região com baixos níveis de cong.)	9%	5	0,45
Facilidade para estacionar na região	9%	0	0,00
Proximidade de pontos de táxi	9%	5	0,45
Fácil acesso aos principais centros de serviços (pólos de empregos para o estrato de renda em questão)	8%	3	0,24
Fácil acesso a estradas e rodovias	7%	0	0,00
Fácil acesso a vias expressas (marginais, 23 de maio, etc.)	7%	10	0,70
Bom sistema de sinalização na região	6%	10	0,60
Proximidade de pontos de ônibus com linhas para os principais centros de serviços	6%	0	0,00
Proximidade de estações de trem	6%	5	0,30
Proximidade de terminais de ônibus urbanos	6%	5	0,30
Proximidade de aeroportos	6%	10	0,60
Facilidade de circular de bicicleta (meio de transporte alternativo)	4%	0	0,00
Proximidade de estações rodoviárias	2%	0	0,00
Total do sub-grupo acessibilidade, sistema viário e de transportes	100%	63	4,54
	Máx. Possível	150	10

COMÉRCIO E SERVIÇOS	15%	6,60	0,99
Proximidade de faculdades e/ou universidades	5%	5	0,25
Proximidade de academias de ginástica	5%	10	0,50
Proximidade de agências bancárias	5%	10	0,50
Proximidade de lavanderias	5%	10	0,50
Proximidade de shopping centers	5%	10	0,50
Proximidade de escolas de ensino fundamental	5%	10	0,50
Proximidade de padarias e/ou mini-mercados	5%	10	0,50
Proximidade de farmácias e/ou drogarias	5%	10	0,50
Proximidade de ruas comerciais (lojas de vestuário, calçados, etc.)	4%	10	0,40
Proximidade de ruas de serviços (consultórios médicos, odontológicos, de advocacia, cartórios, etc.)	4%	10	0,40
Proximidade de hipermercados	4%	5	0,20
Proximidade de hospitais	4%	5	0,20
Proximidade de escolas maternas	4%	5	0,20
Proximidade de bibliotecas	4%	0	0,00
Proximidade de cinemas e/ou teatros	4%	5	0,20
Proximidade de bares e/ou restaurantes	4%	5	0,20
Proximidade de clubes e/ou centros esportivos e/ou de recreação	4%	0	0,00
Proximidade de vídeo-locadoras	4%	5	0,20
Proximidade de sacolões	3%	0	0,00
Proximidade de delegacias e/ou postos policiais	3%	10	0,30
Proximidade de postos de gasolina	3%	10	0,30
Proximidade de conveniências (chaveiros, xerox, bancas de jornal, papelarias, agências de correios, caixas eletrônicos, etc.)	3%	10	0,30
Proximidade de feiras-livres	3%	0	0,00
Proximidade de livrarias	2%	10	0,20
Proximidade de centros culturais e/ou museus	2%	0	0,00
Total do sub-grupo comércio e serviços	100%	165	6,85
	Máx. Possível	250	10
INFRA-ESTRUTURA URBANA	25%	8,67	2,17
Local servido por rede de água potável	8%	10	0,80
Local servido por rede de esgoto	8%	10	0,80
Local servido por rede de drenagem de águas pluviais	8%	10	0,80
Local servido por rede de energia elétrica	8%	10	0,80
Local servido por rede telefônica	8%	7	0,56
Local servido por rede de cabeamento de TV	8%	10	0,80
Local servido por rede de gás canalizado	8%	10	0,80
Local com boa iluminação pública	8%	10	0,80
Local com ruas pavimentadas	8%	10	0,80
Local servido por sistema de coleta de lixo e limpeza pública	8%	7	0,56
Local com calçadas em boas condições (sem buracos, degraus, etc.)	8%	5	0,40
Local dotado de mobiliário urbano (lixeiras, caixas de correios, telefones públicos, pontos de ônibus cobertos, etc.)	8%	5	0,40
Total do sub-grupo infra-estrutura urbana	100%	104	8,72
	Máx. Possível	120	10

ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	25%	6,33	1,58
Local distante de favelas	18%	3	0,54
Local próximo a bairros valorizados	18%	10	1,80
Nível sócio-econômico da região (<i>status</i> da vizinhança)	18%	10	1,80
Local afastado de áreas e/ou ruas de prostituição	18%	10	1,80
Baixo índice de violência na região	18%	0	0,00
Bairro com identidade histórica	12%	5	0,60
Total do sub-grupo aspectos sócio-econômicos	100%	38	6,54
	Máx. Possível	60	10
TOTAL (soma das parcelas de pontuação)	100%	6,81	
	Máx. Possível	10	

Fonte: PASCALE (2005) com preenchimento da autora – aplicada ao Setor F

5.3.3.4. Setor G: Faixas junto ao Parque Burle Marx

O quarto trecho a ser analisado dentro do conceito da matriz de atributos de qualidade localizacional para o uso residencial compreende as duas faixas que fazem frente do parque ou estão praticamente “dentro” dele e são ocupadas por empreendimentos residenciais. Esse setor delimitado para este estudo também pode ser considerado em seu “limite de ocupação” uma vez que o último terreno vazio em frente ao parque está com a obra do empreendimento Anauá Panamby, atualmente em fase de entrega.

Vale lembrar que este trecho apresenta diversos diferenciais de qualidade em seus atributos localizacionais, conforme pode ser observado na tabela 12 a seguir, mas que, por conta da proximidade com o parque e da influência da área do tombamento, essas faixas ficaram sujeitas às questões ambientais impostas pela legislação ao longo do processo de formação da região, conforme apresentado anteriormente.

Outra ressalva importante é a de que os empreendimentos Wide View e Wide Garden da Cyrela, que poderiam estar enquadrados nessa faixa, foram, conforme explicado na definição dos setores, alocados no setor “do parque”, uma vez que, de acordo com todos os materiais disponíveis, o local onde eles foram implantados consta como área do Parque Burle Marx.

Tabela 12 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor G - Atual

Panamby - Setor G			
ATRIBUTOS URBANOS DE LOCALIZAÇÃO E VIZINHANÇA	PESO	Nota	Pont.
Qualidade ambiental	20%	6,75	1,35
Proximidade de parques (áreas verdes)	8%	10	0,80
Local distante de rios e/ou córregos poluídos	8%	0	0,00
Local tranqüilo quanto ao nível de ruídos (poluição sonora)	8%	5	0,40
Local onde não ocorram alagamentos	8%	10	0,80
Local distante de aterros sanitários e/ou terrenos baldios	8%	5	0,40
Local com ruas arborizadas	7%	10	0,70
Local com níveis de poluição do ar aceitáveis	7%	5	0,35
Local distante de áreas industriais	7%	10	0,70
Proximidade de praças	6%	10	0,60
Local "limpo" em termos de poluição visual (cartazes, outdoors, etc.)	6%	10	0,60
Bom estado de conservação das construções na vizinhança (manutenção)	6%	10	0,60
Região com conjunto arquitetônico expressivo (projetos de arquitetos reconhecidos)	5%	5	0,25
Local com topografia regular (sem grandes declives e/ou aclives nas redondezas)	5%	3	0,15
Local distante de torres de telecomunicações e/ou campos eletromagnéticos	5%	10	0,50
Calçadas largas e padronizadas na região	4%	0	0,00
Proximidade de represas e/ou lagos	3%	5	0,15
Total do sub-grupo qualidade ambiental	100%	108	7,00
	Máx. Possível	160	10
ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES	15%	4,20	0,63
Proximidade de estações de metrô	9%	0	0,00
Fácil acesso a vias arteriais (principais avenidas de bairros)	9%	10	0,90
Bom dim. das ruas e avenidas da região (região com baixos níveis de cong.)	9%	5	0,45
Facilidade para estacionar na região	9%	0	0,00
Proximidade de pontos de táxi	9%	5	0,45
Fácil acesso aos principais centros de serviços (pólos de empregos para o estrato de renda em questão)	8%	3	0,24
Fácil acesso a estradas e rodovias	7%	0	0,00
Fácil acesso a vias expressas (marginais, 23 de maio, etc.)	7%	10	0,70
Bom sistema de sinalização na região	6%	10	0,60
Proximidade de pontos de ônibus com linhas para os principais centros de serviços	6%	5	0,30
Proximidade de estações de trem	6%	5	0,30
Proximidade de terminais de ônibus urbanos	6%	0	0,00
Proximidade de aeroportos	6%	10	0,60
Facilidade de circular de bicicleta (meio de transporte alternativo)	4%	0	0,00
Proximidade de estações rodoviárias	2%	0	0,00
Total do sub-grupo acessibilidade, sistema viário e de transportes	100%	63	4,54
	Máx. Possível	150	10

COMÉRCIO E SERVIÇOS	15%	4,00	0,60
Proximidade de faculdades e/ou universidades	5%	5	0,25
Proximidade de academias de ginástica	5%	5	0,25
Proximidade de agências bancárias	5%	5	0,25
Proximidade de lavanderias	5%	5	0,25
Proximidade de shopping centers	5%	5	0,25
Proximidade de escolas de ensino fundamental	5%	5	0,25
Proximidade de padarias e/ou mini-mercados	5%	5	0,25
Proximidade de farmácias e/ou drogarias	5%	5	0,25
Proximidade de ruas comerciais (lojas de vestuário, calçados, etc.)	4%	5	0,20
Proximidade de ruas de serviços (consultórios médicos, odontológicos, de advocacia, cartórios, etc.)	4%	5	0,20
Proximidade de hipermercados	4%	5	0,20
Proximidade de hospitais	4%	5	0,20
Proximidade de escolas maternas	4%	5	0,20
Proximidade de bibliotecas	4%	0	0,00
Proximidade de cinemas e/ou teatros	4%	5	0,20
Proximidade de bares e/ou restaurantes	4%	5	0,20
Proximidade de clubes e/ou centros esportivos e/ou de recreação	4%	0	0,00
Proximidade de vídeo-locadoras	4%	5	0,20
Proximidade de sacolões	3%	0	0,00
Proximidade de delegacias e/ou postos policiais	3%	5	0,15
Proximidade de postos de gasolina	3%	5	0,15
Proximidade de conveniências (chaveiros, xerox, bancas de jornal, papelarias, agências de correios, caixas eletrônicas, etc.)	3%	5	0,15
Proximidade de feiras-livres	3%	0	0,00
Proximidade de livrarias	2%	5	0,10
Proximidade de centros culturais e/ou museus	2%	0	0,00
Total do sub-grupo comércio e serviços	100%	100	4,15
	Máx. Possível	250	10
INFRA-ESTRUTURA URBANA	25%	8,67	2,17
Local servido por rede de água potável	8%	10	0,80
Local servido por rede de esgoto	8%	10	0,80
Local servido por rede de drenagem de águas pluviais	8%	10	0,80
Local servido por rede de energia elétrica	8%	10	0,80
Local servido por rede telefônica	8%	7	0,56
Local servido por rede de cabeamento de TV	8%	10	0,80
Local servido por rede de gás canalizado	8%	10	0,80
Local com boa iluminação pública	8%	10	0,80
Local com ruas pavimentadas	8%	10	0,80
Local servido por sistema de coleta de lixo e limpeza pública	8%	7	0,56
Local com calçadas em boas condições (sem buracos, degraus, etc.)	8%	5	0,40
Local dotado de mobiliário urbano (lixeiras, caixas de correios, telefones públicos, pontos de ônibus cobertos, etc.)	8%	5	0,40
Total do sub-grupo infra-estrutura urbana	100%	104	8,72
	Máx. Possível	120	10

ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	25%	6,33	1,58
Local distante de favelas	18%	3	0,54
Local próximo a bairros valorizados	18%	10	1,80
Nível sócio-econômico da região (<i>status</i> da vizinhança)	18%	10	1,80
Local afastado de áreas e/ou ruas de prostituição	18%	10	1,80
Baixo índice de violência na região	18%	0	0,00
Bairro com identidade histórica	12%	5	0,60
Total do sub-grupo aspectos sócio-econômicos	100%	38	6,54
	Máx. Possível	60	10
TOTAL (soma das parcelas de pontuação)	100%	6,33	
	Máx. Possível	10	

Fonte: PASCALE (2005) com preenchimento da autora – aplicada ao Setor G

É interessante notar que, apesar desse setor apresentar atributos com diferenciais de qualidade, refletindo inclusive nos preços essa valorização, o fato de se tratar de trechos mais “isolados” dentro do tecido urbano e estritamente residenciais no entorno imediato do parque, a nota acaba ficando inferior comparada a de outros setores aqui analisados.

5.3.3.5. Setor H: Faixa para uso residencial entre os trechos do parque

O quinto trecho a ser analisado dentro do conceito da matriz de atributos de qualidade localizacional compreende a faixa de terreno destinada nos projetos urbanísticos para uso residencial que fica entre os trechos do parque.

Comparado ao setor G analisado anteriormente, o setor apresenta os diferenciais de localização do parque (distâncias parecidas) e a possibilidade de “*marketizar*” o fato de estar “dentro” do parque, no sentido de ligar os dois trechos nos quais o parque foi segmentado no processo de tombamento.

Ainda como vantagem com relação a trecho anteriormente analisado, o setor H acaba tendo facilidades de acesso em função das “testadas” de terreno para vias mais principais do Panamby, como a R. D. Helena P. de Moraes e a R. Itapaiuna. O acesso mais fácil a comércio e serviços acaba elevando um pouco a nota desse setor.

A tabela 13 a seguir indica as notas dos atributos de qualidade localizacional deste trecho.

Tabela 13 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor H - Atual

Panamby - Setor H			
ATRIBUTOS URBANOS DE LOCALIZAÇÃO E VIZINHANÇA	PESO	Nota	Pont.
Qualidade ambiental	20%	6,25	1,25
Proximidade de parques (áreas verdes)	8%	10	0,80
Local distante de rios e/ou córregos poluídos	8%	0	0,00
Local tranqüilo quanto ao nível de ruídos (poluição sonora)	8%	5	0,40
Local onde não ocorram alagamentos	8%	10	0,80
Local distante de aterros sanitários e/ou terrenos baldios	8%	5	0,40
Local com ruas arborizadas	7%	10	0,70
Local com níveis de poluição do ar aceitáveis	7%	5	0,35
Local distante de áreas industriais	7%	10	0,70
Proximidade de praças	6%	10	0,60
Local "limpo" em termos de poluição visual (cartazes, outdoors, etc.)	6%	10	0,60
Bom estado de conservação das construções na vizinhança (manutenção)	6%	5	0,30
Região com conjunto arquitetônico expressivo (projetos de arquitetos reconhecidos)	5%	0	0,00
Local com topografia regular (sem grandes declives e/ou aclives nas redondezas)	5%	5	0,25
Local distante de torres de telecomunicações e/ou campos eletromagnéticos	5%	10	0,50
Calçadas largas e padronizadas na região	4%	0	0,00
Proximidade de represas e/ou lagos	3%	5	0,15
Total do sub-grupo qualidade ambiental	100%	100	6,55
	Máx. Possível	160	10
ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES	15%	4,87	0,73
Proximidade de estações de metrô	9%	0	0,00
Fácil acesso a vias arteriais (principais avenidas de bairros)	9%	10	0,90
Bom dim. das ruas e avenidas da região (região com baixos níveis de cong.)	9%	5	0,45
Facilidade para estacionar na região	9%	0	0,00
Proximidade de pontos de táxi	9%	5	0,45
Fácil acesso aos principais centros de serviços (pólos de empregos para o estrato de renda em questão)	8%	3	0,24
Fácil acesso a estradas e rodovias	7%	0	0,00
Fácil acesso a vias expressas (marginais, 23 de maio, etc.)	7%	10	0,70
Bom sistema de sinalização na região	6%	10	0,60
Proximidade de pontos de ônibus com linhas para os principais centros de serviços	6%	5	0,30
Proximidade de estações de trem	6%	5	0,30
Proximidade de terminais de ônibus urbanos	6%	5	0,30
Proximidade de aeroportos	6%	10	0,60
Facilidade de circular de bicicleta (meio de transporte alternativo)	4%	5	0,20
Proximidade de estações rodoviárias	2%	0	0,00
Total do sub-grupo acessibilidade, sistema viário e de transportes	100%	73	5,04
	Máx. Possível	150	10

COMÉRCIO E SERVIÇOS	15%	7,00	1,05
Proximidade de faculdades e/ou universidades	5%	5	0,25
Proximidade de academias de ginástica	5%	10	0,50
Proximidade de agências bancárias	5%	10	0,50
Proximidade de lavanderias	5%	10	0,50
Proximidade de shopping centers	5%	10	0,50
Proximidade de escolas de ensino fundamental	5%	10	0,50
Proximidade de padarias e/ou mini-mercados	5%	10	0,50
Proximidade de farmácias e/ou drogarias	5%	10	0,50
Proximidade de ruas comerciais (lojas de vestuário, calçados, etc.)	4%	10	0,40
Proximidade de ruas de serviços (consultórios médicos, odontológicos, de advocacia, cartórios, etc.)	4%	10	0,40
Proximidade de hipermercados	4%	5	0,20
Proximidade de hospitais	4%	5	0,20
Proximidade de escolas maternas	4%	5	0,20
Proximidade de bibliotecas	4%	0	0,00
Proximidade de cinemas e/ou teatros	4%	10	0,40
Proximidade de bares e/ou restaurantes	4%	10	0,40
Proximidade de clubes e/ou centros esportivos e/ou de recreação	4%	0	0,00
Proximidade de vídeo-locadoras	4%	10	0,40
Proximidade de sacolões	3%	0	0,00
Proximidade de delegacias e/ou postos policiais	3%	5	0,15
Proximidade de postos de gasolina	3%	10	0,30
Proximidade de conveniências (chaveiros, xerox, bancas de jornal, papelarias, agências de correios, caixas eletrônicas, etc.)	3%	10	0,30
Proximidade de feiras-livres	3%	0	0,00
Proximidade de livrarias	2%	10	0,20
Proximidade de centros culturais e/ou museus	2%	0	0,00
Total do sub-grupo comércio e serviços	100%	175	7,30
	Máx. Possível	250	10
INFRA-ESTRUTURA URBANA	25%	8,67	2,17
Local servido por rede de água potável	8%	10	0,80
Local servido por rede de esgoto	8%	10	0,80
Local servido por rede de drenagem de águas pluviais	8%	10	0,80
Local servido por rede de energia elétrica	8%	10	0,80
Local servido por rede telefônica	8%	7	0,56
Local servido por rede de cabeamento de TV	8%	10	0,80
Local servido por rede de gás canalizado	8%	10	0,80
Local com boa iluminação pública	8%	10	0,80
Local com ruas pavimentadas	8%	10	0,80
Local servido por sistema de coleta de lixo e limpeza pública	8%	7	0,56
Local com calçadas em boas condições (sem buracos, degraus, etc.)	8%	5	0,40
Local dotado de mobiliário urbano (lixeiras, caixas de correios, telefones públicos, pontos de ônibus cobertos, etc.)	8%	5	0,40
Total do sub-grupo infra-estrutura urbana	100%	104	8,72
	Máx. Possível	120	10

ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	25%	6,33	1,58
Local distante de favelas	18%	3	0,54
Local próximo a bairros valorizados	18%	10	1,80
Nível sócio-econômico da região (<i>status</i> da vizinhança)	18%	10	1,80
Local afastado de áreas e/ou ruas de prostituição	18%	10	1,80
Baixo índice de violência na região	18%	0	0,00
Bairro com identidade histórica	12%	5	0,60
Total do sub-grupo aspectos sócio-econômicos	100%	38	6,54
	Máx. Possível	60	10
TOTAL (soma das parcelas de pontuação)	100%	6,78	
	Máx. Possível	10	

Fonte: PASCALE (2005) com preenchimento da autora – aplicada ao Setor H

5.3.3.6. Setor I: Áreas valorizadas do entorno 1

O sexto trecho a ser analisado dentro do conceito da matriz de atributos de qualidade localizacional para o uso residencial é o primeiro que foi, neste estudo, considerado como uma “extensão” do que até então os planos urbanísticos consideravam como Panamby.

Essa área, além de muito próxima ao parque, sofreu grande valorização com a entrada de empreendimentos de alto e altíssimo padrão ao longo do processo de desenvolvimento da região. Vale também ressaltar que trata-se do setor onde os dois últimos (mais recentes) lançamentos do Panamby aconteceram: O Tasty Panamby de maio de 2011 e o On Panamby de outubro de 2011.

Em termos de produto, apesar da valorização muito clara, o On Panamby foi lançado com um enfoque um pouco diferenciado do público “família tradicional” típico do Panamby por apresentar áreas um pouco menores do que os apartamentos desse trecho em geral. Por esta característica, o mesmo acabou sofrendo, logo no início do lançamento, um impacto com a velocidade de vendas um pouco abaixo do esperado. Em conversa informal com pessoas ligadas à incorporação deste empreendimento específico, foi colocado que um ajuste de preço (no caso, uma pequena redução), foi o suficiente para que o mesmo passasse a ter o desempenho inicialmente esperado. A tabela 14 a seguir indica as notas dos atributos de qualidade localizacional deste trecho.

Tabela 14 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor I - Atual

Panamby - Setor I			
ATRIBUTOS URBANOS DE LOCALIZAÇÃO E VIZINHANÇA	PESO	Nota	Pont.
Qualidade ambiental	20%	6,88	1,38
Proximidade de parques (áreas verdes)	8%	10	0,80
Local distante de rios e/ou córregos poluídos	8%	5	0,40
Local tranqüilo quanto ao nível de ruídos (poluição sonora)	8%	5	0,40
Local onde não ocorram alagamentos	8%	10	0,80
Local distante de aterros sanitários e/ou terrenos baldios	8%	5	0,40
Local com ruas arborizadas	7%	10	0,70
Local com níveis de poluição do ar aceitáveis	7%	5	0,35
Local distante de áreas industriais	7%	10	0,70
Proximidade de praças	6%	10	0,60
Local "limpo" em termos de poluição visual (cartazes, outdoors, etc.)	6%	10	0,60
Bom estado de conservação das construções na vizinhança (manutenção)	6%	10	0,60
Região com conjunto arquitetônico expressivo (projetos de arquitetos reconhecidos)	5%	5	0,25
Local com topografia regular (sem grandes declives e/ou aclives nas redondezas)	5%	0	0,00
Local distante de torres de telecomunicações e/ou campos eletromagnéticos	5%	10	0,50
Calçadas largas e padronizadas na região	4%	0	0,00
Proximidade de represas e/ou lagos	3%	5	0,15
Total do sub-grupo qualidade ambiental	100%	110	7,25
	Máx. Possível	160	10
ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES	15%	2,87	0,43
Proximidade de estações de metrô	9%	0	0,00
Fácil acesso a vias arteriais (principais avenidas de bairros)	9%	0	0,00
Bom dim. das ruas e avenidas da região (região com baixos níveis de cong.)	9%	10	0,90
Facilidade para estacionar na região	9%	0	0,00
Proximidade de pontos de táxi	9%	5	0,45
Fácil acesso aos principais centros de serviços (pólos de empregos para o estrato de renda em questão)	8%	3	0,24
Fácil acesso a estradas e rodovias	7%	0	0,00
Fácil acesso a vias expressas (marginais, 23 de maio, etc.)	7%	10	0,70
Bom sistema de sinalização na região	6%	0	0,00
Proximidade de pontos de ônibus com linhas para os principais centros de serviços	6%	0	0,00
Proximidade de estações de trem	6%	5	0,30
Proximidade de terminais de ônibus urbanos	6%	0	0,00
Proximidade de aeroportos	6%	10	0,60
Facilidade de circular de bicicleta (meio de transporte alternativo)	4%	0	0,00
Proximidade de estações rodoviárias	2%	0	0,00
Total do sub-grupo acessibilidade, sistema viário e de transportes	100%	43	3,19
	Máx. Possível	150	10

COMÉRCIO E SERVIÇOS	15%	4,44	0,67
Proximidade de faculdades e/ou universidades	5%	5	0,25
Proximidade de academias de ginástica	5%	5	0,25
Proximidade de agências bancárias	5%	3	0,15
Proximidade de lavanderias	5%	5	0,25
Proximidade de shopping centers	5%	10	0,50
Proximidade de escolas de ensino fundamental	5%	5	0,25
Proximidade de padarias e/ou mini-mercados	5%	0	0,00
Proximidade de farmácias e/ou drogarias	5%	0	0,00
Proximidade de ruas comerciais (lojas de vestuário, calçados, etc.)	4%	5	0,20
Proximidade de ruas de serviços (consultórios médicos, odontológicos, de advocacia, cartórios, etc.)	4%	5	0,20
Proximidade de hipermercados	4%	10	0,40
Proximidade de hospitais	4%	5	0,20
Proximidade de escolas maternas	4%	0	0,00
Proximidade de bibliotecas	4%	0	0,00
Proximidade de cinemas e/ou teatros	4%	10	0,40
Proximidade de bares e/ou restaurantes	4%	10	0,40
Proximidade de clubes e/ou centros esportivos e/ou de recreação	4%	0	0,00
Proximidade de vídeo-locadoras	4%	10	0,40
Proximidade de sacolões	3%	0	0,00
Proximidade de delegacias e/ou postos policiais	3%	5	0,15
Proximidade de postos de gasolina	3%	3	0,09
Proximidade de conveniências (chaveiros, xerox, bancas de jornal, papelarias, agências de correios, caixas eletrônicas, etc.)	3%	5	0,15
Proximidade de feiras-livres	3%	0	0,00
Proximidade de livrarias	2%	10	0,20
Proximidade de centros culturais e/ou museus	2%	0	0,00
Total do sub-grupo comércio e serviços	100%	111	4,44
	Máx. Possível	250	10
INFRA-ESTRUTURA URBANA	25%	7,83	1,96
Local servido por rede de água potável	8%	10	0,80
Local servido por rede de esgoto	8%	10	0,80
Local servido por rede de drenagem de águas pluviais	8%	10	0,80
Local servido por rede de energia elétrica	8%	5	0,40
Local servido por rede telefônica	8%	7	0,56
Local servido por rede de cabeamento de TV	8%	10	0,80
Local servido por rede de gás canalizado	8%	10	0,80
Local com boa iluminação pública	8%	10	0,80
Local com ruas pavimentadas	8%	5	0,40
Local servido por sistema de coleta de lixo e limpeza pública	8%	7	0,56
Local com calçadas em boas condições (sem buracos, degraus, etc.)	8%	5	0,40
Local dotado de mobiliário urbano (lixeiras, caixas de correios, telefones públicos, pontos de ônibus cobertos, etc.)	8%	5	0,40
Total do sub-grupo infra-estrutura urbana	100%	94	7,92
	Máx. Possível	120	10

ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	25%	5,50	1,38
Local distante de favelas	18%	3	0,54
Local próximo a bairros valorizados	18%	10	1,80
Nível sócio-econômico da região (<i>status</i> da vizinhança)	18%	10	1,80
Local afastado de áreas e/ou ruas de prostituição	18%	10	1,80
Baixo índice de violência na região	18%	0	0,00
Bairro com identidade histórica	12%	0	0,00
Total do sub-grupo aspectos sócio-econômicos	100%	33	5,94
	Máx. Possível	60	10
TOTAL (soma das parcelas de pontuação)	100%	5,80	
	Máx. Possível	10	

Fonte: PASCALE (2005) com preenchimento da autora – aplicada ao Setor I

5.3.3.7. Setor J: Áreas valorizadas do entorno 2

O último trecho a ser analisado dentro do conceito da matriz de atributos de qualidade localizacional para o uso residencial é o mais afastado do “Panamby oficial” e que também entrou nesse estudo como uma “extensão” que acabou se valorizando pela proximidade com as áreas originais do projeto urbanístico e do fundo de investimento imobiliário.

Os limites do que das áreas que foram consideradas “pertencentes e não-pertencentes ao Panamby” já foram explicados no item 4.1 deste trabalho. Vale porém ressaltar que analisando mais a fundo o perímetro do setor J, podemos observar que ou o tecido urbano das áreas imediatamente adjacentes (não consideradas como Panamby neste estudo) apresenta mudança clara, ou existe uma barreira física que faça com que o setor homogêneo “pare” naquele determinado ponto. Exemplos de barreiras físicas seriam o hipermercado Extra ou o próprio Cemitério do Morumby. Mudanças no tecido urbano refletem mudanças não apenas no padrão do desenho e na qualidade do arruamento, como também, conforme já explicado anteriormente, no padrão dos produtos oferecidos e valores por m².

A tabela 15 a seguir indica as notas atribuídas a este setor, determinado neste estudo como “limite do que pode ser considerado Panamby” atualmente, que ainda possui diversos terrenos vazios, mas que em muitos casos, as ruas apresentam asfaltamento

que “desaparece” próximo ao perímetro determinado para o setor, além de outras características peculiares que o diferenciam do setor I analisado anteriormente.

Tabela 15 – Atributos de qualidade de localização aplicados ao Setor J - Atual

Panamby - Setor J			
ATRIBUTOS URBANOS DE LOCALIZAÇÃO E VIZINHANÇA	PESO	Nota	Pont.
Qualidade ambiental	20%	6,06	1,21
Proximidade de parques (áreas verdes)	8%	10	0,80
Local distante de rios e/ou córregos poluídos	8%	5	0,40
Local tranquilo quanto ao nível de ruídos (poluição sonora)	8%	5	0,40
Local onde não ocorram alagamentos	8%	10	0,80
Local distante de aterros sanitários e/ou terrenos baldios	8%	0	0,00
Local com ruas arborizadas	7%	10	0,70
Local com níveis de poluição do ar aceitáveis	7%	5	0,35
Local distante de áreas industriais	7%	10	0,70
Proximidade de praças	6%	10	0,60
Local "limpo" em termos de poluição visual (cartazes, outdoors, etc.)	6%	10	0,60
Bom estado de conservação das construções na vizinhança (manutenção)	6%	7	0,42
Região com conjunto arquitetônico expressivo (projetos de arquitetos reconhecidos)	5%	0	0,00
Local com topografia regular (sem grandes declives e/ou aclives nas redondezas)	5%	0	0,00
Local distante de torres de telecomunicações e/ou campos eletromagnéticos	5%	10	0,50
Calçadas largas e padronizadas na região	4%	0	0,00
Proximidade de represas e/ou lagos	3%	5	0,15
Total do sub-grupo qualidade ambiental	100%	97	6,42
	Máx. Possível	160	10
ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES	15%	3,80	0,57
Proximidade de estações de metrô	9%	0	0,00
Fácil acesso a vias arteriais (principais avenidas de bairros)	9%	10	0,90
Bom dim. das ruas e avenidas da região (região com baixos níveis de cong.)	9%	5	0,45
Facilidade para estacionar na região	9%	0	0,00
Proximidade de pontos de táxi	9%	5	0,45
Fácil acesso aos principais centros de serviços (pólos de empregos para o estrato de renda em questão)	8%	7	0,56
Fácil acesso a estradas e rodovias	7%	0	0,00
Fácil acesso a vias expressas (marginais, 23 de maio, etc.)	7%	10	0,70
Bom sistema de sinalização na região	6%	0	0,00
Proximidade de pontos de ônibus com linhas para os principais centros de serviços	6%	5	0,30
Proximidade de estações de trem	6%	5	0,30
Proximidade de terminais de ônibus urbanos	6%	0	0,00
Proximidade de aeroportos	6%	10	0,60
Facilidade de circular de bicicleta (meio de transporte alternativo)	4%	0	0,00
Proximidade de estações rodoviárias	2%	0	0,00
Total do sub-grupo acessibilidade, sistema viário e de transportes	100%	57	4,26
	Máx. Possível	150	10

COMÉRCIO E SERVIÇOS	15%	3,16	0,47
Proximidade de faculdades e/ou universidades	5%	5	0,25
Proximidade de academias de ginástica	5%	0	0,00
Proximidade de agências bancárias	5%	3	0,15
Proximidade de lavanderias	5%	3	0,15
Proximidade de shopping centers	5%	5	0,25
Proximidade de escolas de ensino fundamental	5%	5	0,25
Proximidade de padarias e/ou mini-mercados	5%	0	0,00
Proximidade de farmácias e/ou drogarias	5%	0	0,00
Proximidade de ruas comerciais (lojas de vestuário, calçados, etc.)	4%	5	0,20
Proximidade de ruas de serviços (consultórios médicos, odontológicos, de advocacia, cartórios, etc.)	4%	5	0,20
Proximidade de hipermercados	4%	10	0,40
Proximidade de hospitais	4%	5	0,20
Proximidade de escolas maternas	4%	0	0,00
Proximidade de bibliotecas	4%	0	0,00
Proximidade de cinemas e/ou teatros	4%	5	0,20
Proximidade de bares e/ou restaurantes	4%	5	0,20
Proximidade de clubes e/ou centros esportivos e/ou de recreação	4%	0	0,00
Proximidade de vídeo-locadoras	4%	5	0,20
Proximidade de sacolões	3%	0	0,00
Proximidade de delegacias e/ou postos policiais	3%	5	0,15
Proximidade de postos de gasolina	3%	3	0,09
Proximidade de conveniências (chaveiros, xerox, bancas de jornal, papelarias, agências de correios, caixas eletrônicas, etc.)	3%	5	0,15
Proximidade de feiras-livres	3%	0	0,00
Proximidade de livrarias	2%	5	0,10
Proximidade de centros culturais e/ou museus	2%	0	0,00
Total do sub-grupo comércio e serviços	100%	79	3,14
	Máx. Possível	250	10
INFRA-ESTRUTURA URBANA	25%	7,83	1,96
Local servido por rede de água potável	8%	10	0,80
Local servido por rede de esgoto	8%	10	0,80
Local servido por rede de drenagem de águas pluviais	8%	10	0,80
Local servido por rede de energia elétrica	8%	5	0,40
Local servido por rede telefônica	8%	7	0,56
Local servido por rede de cabeamento de TV	8%	10	0,80
Local servido por rede de gás canalizado	8%	10	0,80
Local com boa iluminação pública	8%	10	0,80
Local com ruas pavimentadas	8%	5	0,40
Local servido por sistema de coleta de lixo e limpeza pública	8%	7	0,56
Local com calçadas em boas condições (sem buracos, degraus, etc.)	8%	5	0,40
Local dotado de mobiliário urbano (lixeiras, caixas de correios, telefones públicos, pontos de ônibus cobertos, etc.)	8%	5	0,40
Total do sub-grupo infra-estrutura urbana	100%	94	7,92
	Máx. Possível	120	10

ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	25%	5,50	1,38
Local distante de favelas	18%	3	0,54
Local próximo a bairros valorizados	18%	10	1,80
Nível sócio-econômico da região (<i>status</i> da vizinhança)	18%	10	1,80
Local afastado de áreas e/ou ruas de prostituição	18%	10	1,80
Baixo índice de violência na região	18%	0	0,00
Bairro com identidade histórica	12%	0	0,00
Total do sub-grupo aspectos sócio-econômicos	100%	33	5,94
	Máx. Possível	60	10
TOTAL (soma das parcelas de pontuação)	100%	5,59	
	Máx. Possível	10	

Fonte: PASCALE (2005) com preenchimento da autora – aplicada ao Setor J

5.3.4. Resultado da aplicação da Matriz aos setores do Panamby - cenário atual

Dos setores aqui analisados, podemos concluir que, no cenário atual temos a seguinte configuração, conforme pode ser observado nas tabelas 16 a 18 a seguir, que apresentam os resultados de forma resumida:

- O único setor com nota final acima de 7 (em um número máximo de 10 pontos), corresponde ao Villaggio Panamby (Setor D), por conta de suas facilidades em termos de comércio e serviços;
- Os setores F (nota final 6,81) e H (nota final 6,78) que são os dois cujas notas mais se aproximaram da nota de atributos de qualidade do Villaggio, também têm como diferencial acesso relativamente fácil a ruas de comércio e serviços, além de estarem no entroncamento das principais vias de acesso ao Panamby e próximos ao Parque Burle Marx;
- As faixas junto ao parque (Setor G), ficam à frente nos itens de qualidade ambiental mas perdem muito nos itens de comércio e serviços. Vale ressaltar que, por se tratar de uma área predominantemente residencial, nenhum segmento analisado do Panamby obteve nota acima de 7,3 no item comércio e serviços e, justamente o setor H, ainda não ocupado, ficou com essa pontuação neste item, o que pode indicar uma “localização estratégica” do mesmo;

Tabela 16 – Atributos de qualidade de localização Setores D, E, F e G - Atual

"Classificação dos setores":		Primeiro		Quinto		Segundo		Quarto	
		Setor D		Setor E		Setor F		Setor G	
ATRIBUTOS URBANOS DE LOCALIZAÇÃO E VIZINHANÇA	PESO	Nota	Pontuação	Nota	Pontuação	Nota	Pontuação	Nota	Pontuação
Qualidade ambiental	20%	7,31	1,46	6,25	1,25	7,19	1,44	6,75	1,35
Total	100%	117	7,52	100	6,16	115	7,30	108	7,00
	Máx.	160	10	160	10	160	10	160	10
ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES	15%	5,20	0,78	3,87	0,58	4,20	0,63	4,20	0,63
Total	100%	78	5,49	58	4,09	63	4,54	63	4,54
	Máx.	150	10	150	10	150	10	150	10
COMÉRCIO E SERVIÇOS	15%	6,40	0,96	4,56	0,68	6,60	0,99	4,00	0,60
Total	100%	160	6,65	114	4,70	165	6,85	100	4,15
	Máx.	250	10	250	10	250	10	250	10
INFRA-ESTRUTURA URBANA	25%	10,00	2,50	7,83	1,96	8,67	2,17	8,67	2,17
Total	100%	120	10,00	94	7,92	104	8,72	104	8,72
	Máx.	120	10	120	10	120	10	120	10
ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	25%	6,33	1,58	6,33	1,58	6,33	1,58	6,33	1,58
Total	100%	38	6,54	38	6,54	38	6,54	38	6,54
	Máx.	60	10	60	10	60	10	60	10
TOTAL	100%	7,29		6,06		6,81		6,33	
	Máx.	10		10		10		10	

Fonte: Adaptada de PASCALE (2005) com preenchimento da autora

- O setor J, cuja nota foi a mais baixa de todas (5,59 – cerca de 20% menor que a nota do setor D, que ficou em 7,29 e foi a mais alta), perde pontos em itens importantes como acessibilidade (questão das ruas nem sempre asfaltadas) e comércio e serviços (apesar da proximidade com o Hipermercado Extra), além de em aspectos sócio econômicos, por ser uma região que não adquiriu ainda todo o *status* associado ao Panamby, apesar de já poder ser considerada parte dele.

Tabela 17 – Atributos de qualidade de localização Setores H, I e J - Atual

"Classificação dos setores":		Terceiro		Sexto		Sétimo	
		Setor H		Setor I		Setor J	
ATRIBUTOS URBANOS DE LOCALIZAÇÃO E VIZINHANÇA	PESO	Nota	Pontuação	Nota	Pontuação	Nota	Pontuação
Qualidade ambiental	20%	6,25	1,25	6,88	1,38	6,06	1,21
Total	100%	100	6,55	110	7,25	97	6,42
	Máx.	160	10	160	10	160	10
ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES	15%	4,87	0,73	2,87	0,43	3,80	0,57
Total	100%	73	5,04	43	3,19	57	4,26
	Máx.	150	10	150	10	150	10
COMÉRCIO E SERVIÇOS	15%	7,00	1,05	4,44	0,67	3,16	0,47
Total	100%	175	7,30	111	4,44	79	3,14
	Máx.	250	10	250	10	250	10
INFRA-ESTRUTURA URBANA	25%	8,67	2,17	7,83	1,96	7,83	1,96
Total	100%	104	8,72	94	7,92	94	7,92
	Máx.	120	10	120	10	120	10
ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	25%	6,33	1,58	5,50	1,38	5,50	1,38
Total	100%	38	6,54	33	5,94	33	5,94
	Máx.	60	10	60	10	60	10
TOTAL	100%	6,78		5,80		5,59	
	Máx.	10		10		10	

Fonte: Adaptada de PASCALE (2005) com preenchimento da autora

O resumo da classificação das notas obtidas pode ser observado no mapa da figura 82 a seguir, com as respectivas notas atribuídas pela aplicação da matriz apresentadas na tabela 18 abaixo.

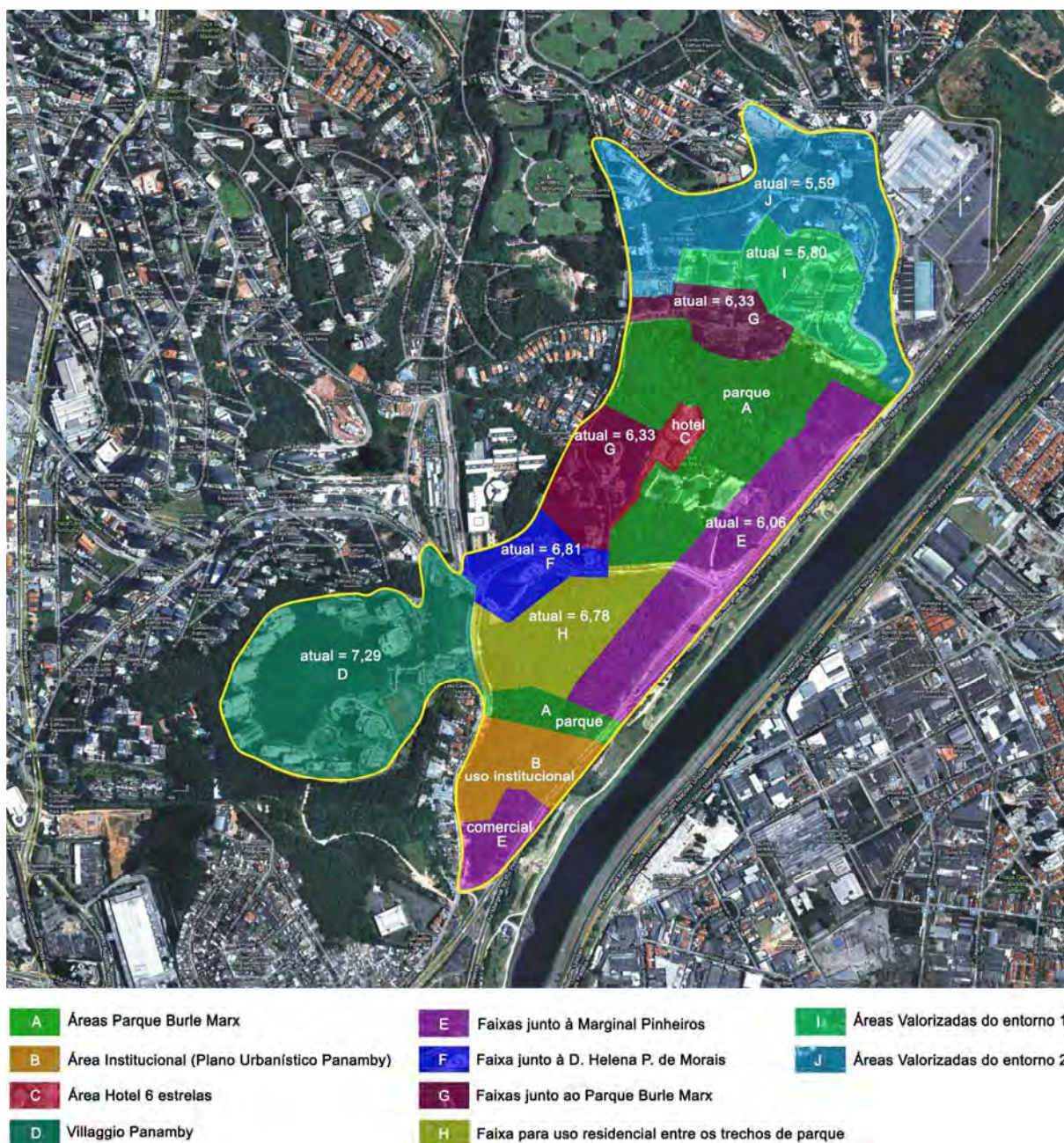
Tabela 18 – Notas dos setores – quadro resumo – situação atual

Primeiro	
Setor D	7,29
Segundo	
Setor F	6,81
Terceiro	
Setor H	6,78
Quarto	
Setor G	6,33

Quinto	
Setor E	6,06
Sexto	
Setor I	5,80
Sétimo	
Setor J	5,59

Fonte: Adaptada de PASCALE (2005) com preenchimento da autora

Figura 82 – Notas atribuídas dos setores do Panamby - mapa resumo



Fonte: Google maps e levantamento de campo / setorização autora

Conforme apontado na metodologia deste estudo, para a atribuição das notas a cada setor foi adotada uma “análise de sensibilidade”, buscando a melhor nota que caracterizaria cada trecho, sendo que nem a “maior” nem a “menor” nota foi atribuída ao trecho como um todo, mas sim, “o intervalo”. Por exemplo, quando o matriz apresenta uma distância como “referência de medida”, diferentes trechos foram testados e foi buscado o intervalo mais representativo do segmento para a atribuição da nota.

5.4. A área de estudo – como se encontra hoje – Não-Residencial

Conforme mencionado anteriormente, uma vez que o Panamby atualmente caracteriza-se pelo uso residencial, a descrição e a análise da região para o uso de escritórios não apresenta subsídios para o aprofundamento desejado. Por esse motivo, o panorama da região e seu entorno para esse uso, com base nos materiais disponibilizados pela Urban Systems e outras bases de dados, foi acrescentado nos anexos 8.22 a 8.24 deste estudo, de forma a complementar e deixar uma sugestão, além dos dados já levantados até o momento, para futuros trabalhos.

Os mapas fornecidos pela Urban Systems, mais uma vez, confirmaram os dados do levantamento de campo apontando que os usos não-residenciais ficam todos fora do perímetro estudado.

A proposta para avaliar os atributos de qualidade localizacional para empreendimentos não-residenciais seria a da aplicação dos conceitos de CERQUEIRA (2004). As definições a respeito das qualidades básicas de configuração dos agrupamentos de escritórios para que os mesmos possam conformar um centro de negócios serviram, porém, de embasamento para a **não-simulação** de cenários **para este uso específico**, uma vez que a região estudada não apresentou até o momento a criação de elementos atratores que justifiquem esta análise. Simulações de cenários nos quais as intervenções necessárias para que os atratores mínimos passassem a existir nesse trecho seria excessivamente especulativa.

Por este motivo esse aspecto foi então deixado de lado e este estudo não vai se aprofundar nessa linha, uma vez que dependeria de um conjunto tal de fatores especulativos que tornar-se-ia pura conjectura. Fica aqui apenas a sugestão para estudos futuros, quando mais elementos puderem ser detectados na região que possam sugerir uma mudança para os usos inicialmente propostos para a área (com edifícios residenciais, não-residenciais, serviços, comércio e até mesmo o hotel, caso um dia o projeto do mesmo venha a ser retomado).

5.5. A área de estudo – Cenários com melhorias previstas

As análises foram, em um segundo momento, aplicadas à área objeto de estudo imaginando que as melhorias apontadas (metrô, nova ponte, etc.) fossem implantadas. Uma vez que seria bem pouco provável que as melhorias pudessem ser executadas todas de uma vez, a análise aqui proposta parte de cenários progressivos, com base na teoria de SCHWARTZ (1996). Conforme colocado na base teórica, não se tratam de previsões de que as intervenções serão implantadas dessa forma, mas apenas simulações e análises de quais seriam os impactos em termos de atributos de qualificação, trecho a trecho, caso as mesmas fossem implementadas de acordo com os 4 cenários propostos.

Os cenários propostos para este estudo consideram algumas hipóteses, sendo elas: 1) continuidade do adensamento, sem a implementação de nenhuma das melhorias previstas; 2) continuidade do adensamento, com a implementação apenas da Avenida Perimetral; 3) continuidade do adensamento, com a implementação apenas da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho; e por fim 4) continuidade do adensamento, com a implementação da Avenida Perimetral e da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho.

Das melhorias previstas, não serão feitas simulações em cenários considerando o monotrilho até o aeroporto de Congonhas (cruzando o Rio Pinheiros) nem com a nova Ponte do Panamby. Estas duas, além de mais complexas e polêmicas, demandam volumes maiores de investimentos e talvez venham a ocorrer em um prazo mais longo. Por este motivo estas duas intervenções serão abandonadas para efeito de especulação neste trabalho, o que talvez possa ser estudado em futuros trabalhos a respeito do Panamby, conforme as mesmas forem tomando corpo em termos de prazos e custos.

Uma vez que os cenários propostos têm como foco intervenções que afetam diretamente determinados setores da área estudada, enquanto outros segmentos não seriam afetados, as matrizes serão aplicadas para o uso residencial somente nos locais nos quais os impactos das intervenções simuladas poderiam influenciar os atributos de qualidade localizacional. Os setores A, B e C, por não serem de uso residencial, não foram analisados dentro dos cenários propostos.

5.5.1. Cenário 1 – Continuidade do adensamento, sem a implementação de nenhuma das melhorias previstas

O primeiro cenário para a análise foi construído, conforme premissa de SCHWARTZ (1996), considerando que, ainda que nenhuma das propostas de melhoria de infraestrutura fosse realizada na região, a mesma continuasse sofrendo adensamento pelo seu crescimento natural. Esse seria um exemplo de cenário de “mudança para pior”, conforme apontado na base teórica, pois o acesso à região que hoje já pode ser considerado um “gargalo” só tenderia a se agravar com a chegada de mais moradores e veículos.

5.5.2. Cenário 2 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da Avenida Perimetral

O segundo cenário foi construído considerando que a única proposta de melhoria de infraestrutura colocada em prática seria a que já está “em andamento” para a região. A Avenida Perimetral obteve no mês de dezembro de 2011 aprovação da Câmara Municipal de São Paulo. O Projeto de Lei 475/2011 foi aprovado em 16/12/2011 e, com a aprovação do Prefeito Gilberto Kassab, o mesmo passaria a ser Lei no Município de São Paulo. Juntamente com este, foi votado o PL 464/2011, que estipula o plano de melhoramentos viários no distrito do Morumbi, também aprovado em primeira votação na mesma data.

5.5.3. Cenário 3 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho

O terceiro cenário foi construído considerando que a única proposta de melhoria de infraestrutura colocada em prática seria a da Linha 17 Ouro do Metrô, implantada em sistema de Monotrilho.

O projeto polêmico por conta da solução elevada, ainda apresenta como restrição a questão ambiental. Em 13 de janeiro de 2012, o site da ANPTrilhos – Associação

Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos⁵³, publicou reportagem da Folha de São Paulo indicando que as exigências do CADES estavam sendo cumpridas pelo Metrô mas que a licença para a Linha 17 Ouro, solicitada na data da reportagem já há um ano e meio (julho de 2010), ainda não tinha posicionamento.

Além de exigências ambientais, o Metrô terá que atender também determinações como ciclovia, bicicletário e sinalização, entre outras, sendo que na época da obtenção da licença de operação outras exigências ainda terão que ser cumpridas.

5.5.4. Cenário 4 – Continuidade do adensamento, com a implementação da Avenida Perimetral e da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho

O último cenário proposto imagina o funcionamento de duas das mudanças de infraestrutura previstas já implantadas. Esse cenário, apesar de exigir um maior volume de investimentos, tem como fundamento o fato das duas intervenções propostas apresentarem pontos de “confluência”, uma vez que, conforme apresentado no levantamento das melhorias propostas, o canteiro central da Avenida Perimetral já foi desenhado de maneira que pudesse vir a receber os pilares dos trilhos elevados do monotrilho da Linha 17 Ouro do Metrô.

5.6. Aplicação das Matrizes de Atributos de Qualidade - Cenários com melhorias

Conforme apontado no decorrer deste estudo, serão feitas as simulações de cenários apenas para o uso residencial, uma vez que, até o momento, ainda não existem subsídios concretos para simulações embasadas para outros usos.

A complexidade do fragmento faz com que os diferentes cenários sejam aplicados aos diversos setores identificados dentro do Panamby, de modo que cada setor seja compreendido em termos dos impactos das intervenções em cada um deles.

⁵³ Fonte: <http://www.anptrilhos.org.br/index.php/noticias/547-licenca-para-monotrilho-da-linha-2-de-sp-e-liberada> - acesso janeiro/2012

5.6.1. Cenário 1 – Continuidade do adensamento, sem a implementação de nenhuma das melhorias previstas

Conforme colocado, a matriz será aplicada apenas para os trechos nos quais a simulação do específico cenário seja impactante. No caso do cenário 1, imaginando a continuidade do adensamento, os trechos ainda passíveis de adensamento residencial encontram-se:

- Nos setores E e H da gleba A, considerando para o setor E apenas faixa da gleba A entre os trechos de parque e que este trecho teria o uso residencial previsto no material de divulgação do FII Panamby em março de 2007 (figura 5 – item 3.4 deste estudo) e não o uso de comércio e serviços indicado na figura 4 do mesmo item (fonte BARROSO, 2006);
- Na continuidade do setor E (faixa junto à Marginal Pinheiros) na gleba C;
- Nos terrenos vazios localizados nos setores I e J.

Ainda no caso do Cenário 1, imaginando a continuidade do adensamento, os seguintes trechos não foram analisados uma vez que não são mais passíveis de adensamento, que são:

- Setor D – Villaggio Panamby – já foram implantadas as 15 torres previstas no prospecto do fundo;
- Setor F – Faixa junto à D. Helena P. Moraes – encontra-se com os terrenos já ocupados, apesar de apresentar apenas 3 empreendimentos;
- Setor G – as áreas ainda aparentemente disponíveis junto ao Parque Burle Marx, dificilmente ainda serão ocupadas, principalmente por conta de restrições ambientais, sendo que algumas delas já são justamente os “bosques privados” mencionados neste estudo, que foram exigidos como áreas de preservação permanente junto aos empreendimentos lançados.

5.6.1.1. Setor E: Cenário 1

Este setor específico é composto por dois trechos ao longo da Marginal do Rio Pinheiros. Poucos aspectos foram alterados considerando que apenas o adensamento natural ocorresse. Os itens que receberam notas diferenciadas foram:

- 1) Locais distantes de terrenos baldios - considerando que o adensamento pudesse ocupá-los;
- 2) Uma melhor conservação das construções na vizinhança - considerando que o uso residencial que seria criado fosse de padrão correspondente aos projetos previstos para a região e que terrenos com construções tragam melhor aspecto que terrenos vazios, diminuindo proporcionalmente a porcentagem de casas deterioradas no setor;
- 3) Bom dimensionamento das ruas – considerando adensamento sem intervenções, a nota específica deste item tenderia a se reduzir, pois o maior número de carros provavelmente elevaria a classificação dos congestionamentos do patamar de “em curtos períodos do dia” para “freqüentes”;
- 4) Proximidade de pontos de táxi foi um item considerado com um aumento de nota, uma vez que, a quantidade maior de moradias tenderia a atrair este serviço que hoje praticamente inexistente no Panamby em geral.

A nota final do Setor E passaria dos atuais 6,06 para 6,16 neste Cenário 1. A diferença é relativamente pequena e é resultado dos poucos itens que seriam modificados em função do adensamento. Apesar deste segmento atualmente apresentar apenas terrenos vazios, a proximidade com a Marginal do Rio Pinheiros (que pode comprometer o acesso direto ao mesmo para futuros projetos) e a distância dos serviços presentes no setor (o Hipermercado Extra, apesar de bastante próximo, não está no que poderia se chamar de uma “distância a pé” uma vez que a única via de acesso a este é a própria Marginal Pinheiros, que não foi projetada para trânsito de pedestres) faz com que, independente do grau de adensamento, as características se mantenham muito próximas. A matriz completa re-aplicada a este setor neste cenário encontra-se no anexo 8.25 deste estudo.

5.6.1.2. Setor H: Cenário 1

O setor H, assim como o E, encontra-se vazio. Novamente as mudanças de um processo de adensamento causariam impacto relativamente pequeno, principalmente em se tratando de uma região onde seriam implantados edifícios residenciais de alto padrão, com características de preservação da natureza presentes tanto pela estratégia de vendas ligada a todo o processo histórico do local, quanto por conta de determinações legais. Além disso, conforme apontado anteriormente, este setor tem a peculiaridade de “ligar” os trechos nos quais o Parque Burle Marx foi dividido e isso faz com que os atributos de qualidade localizacional, principalmente os ambientais, sejam mantidos em um patamar parecido com o que se encontra lá atualmente.

O atributo de distância de terrenos baldios, não foi alterado nesse caso por conta do cenário de adensamento, pois, no entorno do setor, em um raio de 1.500 a 3.000m existem terrenos vazios.

Alguns poucos atributos foram, portanto, alterados, sendo eles:

- 1) A porcentagem de casas deterioradas na região, foi considerada menor pois, assim como no setor anterior, os novos empreendimentos fariam com que a proporção fosse alterada com a entrada de imóveis novos;
- 2) O aspecto “conjunto arquitetônico expressivo (arquitetos reconhecidos)” foi considerado com uma nota maior no caso do adensamento pois, os terrenos hoje vazios dariam lugar a empreendimentos projetados por nomes de destaque no mercado, uma vez que isso também atua como fator agregador de valor, característico dos projetos do Panamby;
- 3) Os congestionamentos, assim como no setor I, provavelmente tornar-se-iam mais freqüentes, o que fez com que a nota deste item fosse reduzida neste cenário específico de adensamento.

A nota final do Setor H passaria dos atuais 6,78 para 6,86 neste Cenário 1. A melhora seria por conta das qualidades agregadas descritas acima, melhorando o aspecto da região que passaria de “um grande terreno vazio” para uma área habitada, sem prejuízo

nas notas dos atributos relacionados ao verde/meio ambiente. Apesar do aumento de tráfego pesar negativamente, os aspectos positivos ainda superariam os negativos nesse cenário. A matriz completa re-aplicada a este setor neste cenário encontra-se no anexo 8.26 deste estudo.

5.6.1.3. Setor I: Cenário 1

O Setor I apresenta ainda alguns terrenos vazios, mas em seu contexto geral, caracteriza-se pela presença de empreendimentos cujo valor agregado deu-se, além das características dos produtos de alto padrão, pela proximidade das áreas originalmente conhecidas como Panamby.

O adensamento natural, nesse caso de que os terrenos vazios existem em menor quantidade se comparados com os setores E e H (atualmente completamente desocupados), acarretaria menor impacto.

Em termos de alterações, poderíamos dizer que:

- 1) As ruas relativamente estreitas que comportam o tráfego local, poderiam passar de “descongestionadas” a uma situação de “pequenos congestionamentos ao longo do dia”, especificamente nos horários de saída e chegada do trabalho.

A nota final do Setor I passaria dos atuais 5,80 para 5,75 neste Cenário 1, uma mudança pequena dado o impacto pequeno do adensamento natural de uma região já parcialmente ocupada. A matriz completa re-aplicada a este setor neste cenário encontra-se no anexo 8.27 deste estudo.

5.6.1.4. Setor J: Cenário 1

O Setor J apresenta também alguns terrenos vazios, e, por tratar-se do trecho mais afastado do “Panamby original”, o adensamento acarreta impactos ainda menores, pois, por se tratar de uma área cuja qualidade dos atributos de localização já não havia obtido

uma “nota” parecida com a do restante do Panamby, o adensamento não seria capaz nem de agregar grande valor nem de causar impactos negativos marcantes.

Em termos dos terrenos baldios / vazios, a nota manteve-se pois os mesmos, nesse caso específico, encontram-se dentro do próprio setor e mesmo com o adensamento, não deixariam de existir em um primeiro momento.

Dessa forma, a matriz de atributos de qualidade localizacional para o uso residencial manteve-se exatamente igual para este setor, considerando o cenário de adensamento natural e, por este motivo, não foi re-apresentada nos anexos.

5.6.2. Cenário 1 – Continuidade do adensamento, sem a implementação de nenhuma das melhorias previstas – Mapa resumo

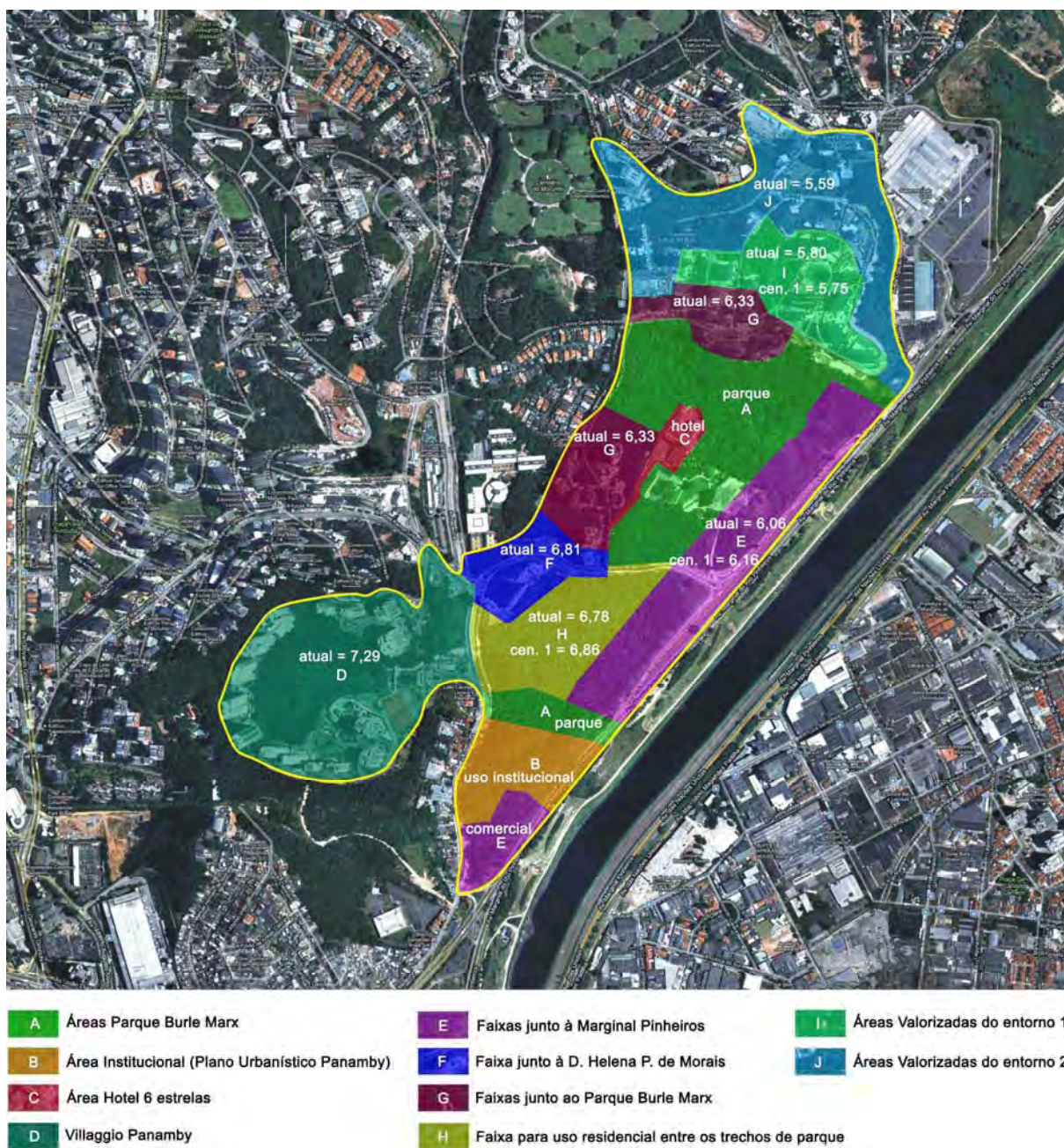
Representando de maneira gráfica, setor a setor, qual seria o impacto do processo de adensamento natural nos setores “considerados adensáveis” dentro da área determinada como Panamby para este estudo, temos, na figura 83 que indica de forma resumida o que aconteceria com as notas dos atributos de localização.

Os setores A, B e C, conforme esclarecido anteriormente, não foram objetos desta análise uma vez que não se tratam de setores de uso residencial. Os setores indicados no mapa da figura 83 sem nova nota, no caso os setores D, F, G e J, são aqueles cujas notas de atributos de qualidade localizacional não se alteraram em função do adensamento natural.

Os setores E e H, são aqueles cujas notas de atributos de qualidade localizacional aumentaram em função do adensamento. O mapa resumo indica as notas da situação atual e a nova nota atribuída considerando o cenário 1.

Por fim, o setor I, foi o único cuja nota neste cenário de adensamento natural ficou mais baixa em comparação à situação atual, mesmo assim a variação foi pequena.

Figura 83 – A área de estudo em setores – impacto do Cenário 1



Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011 com indicação de setores conforme premissas adotadas pela autora para este estudo

5.6.3. Cenário 2 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da Avenida Perimetral

No caso do cenário 2, imaginando a abertura da Avenida Perimetral, os setores afetados seriam os que estão diretamente ligados à futura avenida e passariam a ter acesso pela mesma. Estes setores seriam:

- Setor D – Villaggio Panamby – uma vez que o acesso ao mesmo se dá pela Rua Itapaiuna, que, de acordo com o projeto da Perimetral, faria a ligação final da nova avenida até o trecho próximo à Ponte João Dias;
- Setor H – A matriz foi reaplicada imaginando a abertura dessa via, mas, em função de se tratar de um trecho já mais largo da R. Itapaiuna atualmente e da proximidade com a Rua José Ramon Urtiza, onde existe hoje tanto comércio quanto serviços locais, o impacto não foi tão grande nesse setor.

Os setores não analisados neste cenário foram:

- Setor E – O trecho do setor que faria frente para a nova avenida, praticamente na esquina com a Marginal do Rio Pinheiros, é uma área que nos projetos é sempre destinada ao uso comercial. Como a matriz aqui aplicada refere-se ao uso residencial, este trecho foi descartado para a análise, até por conta de sua posição mais isolada e em frente a uma pequena comunidade. O trecho maior do setor E fica mais afastado da nova avenida e não seria diretamente afetado pela mesma;
- Setor F – Apesar de apresentar uma pequena testada para a Rua Itapaiuna, que será trecho da nova Perimetral, o principal acesso aos empreendimentos deste setor encontra-se na Rua D. Helena P. de Moraes e, o trecho do entroncamento desta com a R. Itapaiuna já foi objeto de melhorias viárias, não sendo, nesse caso, significativamente afetado pela implantação da Perimetral;
- Setor G – Os segmentos do setor G, por estarem mais isolados e próximos ao parque, não seriam diretamente afetados;

- Setores I e J – Em função da distância com traçado da avenida, além das barreiras, físicas como o Cemitério do Morumby, não foram re-aplicadas as matrizes pois o impacto nos mesmos não seria relevante.

5.6.3.1. Setor D: Cenário 2

A abertura da Avenida Perimetral, apesar de melhorar significativamente alguns trechos da Rua Itapaiuna, afeta pouco (ou pelo menos pouco dentro dos critérios adotados para julgamento dos atributos da matriz em questão) o Setor D, uma vez que este já se tratava do setor de “maior nota” dentro do Panamby.

O Villaggio Panamby é o setor mais “completo” da área objeto de estudo, apresentando facilidade de acesso a comércio e serviços (tanto dentro do Villaggio quanto em seu entorno imediato) e a nova avenida, apesar de potencialmente melhorar o fluxo da região como um todo, não causa grande impacto especificamente nesse trecho onde o viário interno ao condomínio já é adequado e o externo também apresenta vias largas e bem dimensionadas nesse trecho.

Por esse motivo a matriz de atributos de qualidade não sofreu alterações nesse setor pela implantação da Avenida Perimetral e não foi re-apresentada.

5.6.3.2. Setor H: Cenário 2

O Setor H encontra-se no mapa “compartilhando o mesmo trecho” da atual Rua Itapaiuna e futura Av. Perimetral que o Setor D analisado acima. A diferença porém está no fato deste setor especificamente ainda não apresentar ocupação. O uso previsto para o Setor H com um todo é residencial, mas a nova avenida também impacta pouco o mesmo, pois a facilidade de acesso já existe e facilidades de comércio / serviços também já estão localizadas em no entorno próximo. Por este motivo a matriz também não foi aqui re-apresentada.

5.6.4. Cenário 2 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da Avenida Perimetral – Mapa resumo

Curiosamente, a abertura dessa importante avenida impacta pouco (de acordo com os critérios aqui definidos) os trechos que já “fazem frente” para a Rua Itapaiuna atualmente, principalmente pelo fato da análise estar focada em um trecho onde a atual rua de acesso já é larga e cujos períodos de congestionamento tendem a manter-se “em curtos períodos do dia”. Congestionamentos poderiam ocorrer mais em função do cruzamento desta com outras vias importantes (como a R. D. Helena P. de Moraes) do que em função do alargamento da Rua Itapaiuna, nesse trecho específico, uma vez que a Av. Perimetral não muda radicalmente as características da via em frente ao Villaggio Panamby / Setor H.

A abertura dessa avenida terá mais impacto no trecho final da Rua Itapaiuna, local onde atualmente temos uma comunidade no entorno de uma via estreita e onde foram demarcados os setores B (uso institucional) e E (uso comercial – nesse trecho específico), por isso esse impacto não aparece tão claramente na área estudada, uma vez que a matriz está sendo aplicada ao uso residencial.

Outro trecho bastante significativo em termos de mudanças em função da abertura dessa nova via fica fora do limite determinado para a área objeto de estudo, que é justamente o trecho “não asfaltado” da Rua Itapaiuna, próximo ao Colégio Porto Seguro (figuras 60 e 61 apresentadas anteriormente), conhecido inclusive por conta de assaltos na região.

O mapa a seguir (figura 84), mostra que, em função da abertura dessa avenida, ocorre uma condição de “**manutenção das características**” em **todos os setores** estudados. Pode-se dizer portanto que esta mudança de infra estrutura terá mais impacto no fluxo de veículos que “entra e sai” da região do Panamby e seu entorno imediato, dividindo parte do fluxo que atualmente segue todo pela Av. Giovanni Gronchi, do que nos setores aqui analisados especificamente.

Figura 84 – A área de estudo em setores – impacto do Cenário 2



A Áreas Parque Burle Marx	E Faixas junto à Marginal Pinheiros	I Áreas Valorizadas do entorno
B Área Institucional (Plano Urbanístico Panamby)	F Faixa junto à D. Helena P. de Moraes	J Áreas Valorizadas do entorno
C Área Hotel 6 estrelas	G Faixas junto ao Parque Burle Marx	
D Villaggio Panamby	H Faixa para uso residencial entre os trechos de parque	

Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011 com indicação de setores conforme premissas adotadas pela autora para este estudo

5.6.5. Cenário 3 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho

No caso do cenário 3, imaginando apenas a chegada do Metrô, o único setor que poderia sofrer algum impacto, conforme já indicado em mapa na figura 42 deste trabalho, seria o setor J, uma vez que todos os demais encontram-se ou muito distantes ou fisicamente isolados das futuras estações.

5.6.5.1. Setor J: Cenário 3

Vale ressaltar, porém, que tanto a geografia da região nesse trecho (vias com inclinações significativas) quanto o fato das estações desse sistema de transporte serem elevadas, além das barreiras físicas, como o Cemitério do Morumby isolando a futura estação Paraisópolis da área objeto de estudo, fazem com que o acesso às mesmas não seja “tão direto” quanto poderia ser imaginado. Apesar disso, apenas pela presença de duas estações de metrô em uma região não servida anteriormente por esse meio de transporte impacta a matriz de atributos de qualidade localizacional, pelo menos no que diz respeito a este item específico. A matriz completa com o item de proximidade do metrô alterado encontra-se no anexo 8.28 deste estudo.

5.6.6. Cenário 3 – Continuidade do adensamento, com a implementação apenas da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho – Mapa resumo

A instalação, portanto, das futuras estações de metrô nos arredores do Setor J impacta, conforme pode ser observado no mapa da figura 85 a seguir, apenas este setor específico, e, ainda assim, de maneira pontual.

Há também a discussão a respeito de se a estrutura elevada “poderia impactar negativamente” nos valores de comercialização por m² na região mas, uma vez que a matriz aborda essa questão apenas nos aspectos sócio-econômicos (não existe, por exemplo um item “impacto visual das obras de infra-estrutura”), pode-se dizer que os itens “Local próximo a bairros valorizados” e “Nível sócio-econômico da região (status da vizinhança)” não seriam afetados, pois essa percepção se daria em termos mais

subjetivos no entorno imediato da estrutura elevada, que ainda fica, no caso, fora do perímetro determinado para este estudo.

A nota final do setor, conforme pode ser observado na matriz do anexo 8.28, passaria de 5,59 para 5,66 com esta obra de infra-estrutura implantada e, o único diferencial seria, dentro do perímetro estudado, no próprio Setor J, conforme indicado na figura 85.

Figura 85 – A área de estudo em setores – impacto do Cenário 3



A Áreas Parque Burle Marx	E Faixas junto à Marginal Pinheiros	I Áreas Valorizadas do entorno 1
B Área Institucional (Plano Urbanístico Panamby)	F Faixa junto à D. Helena P. de Moraes	J Áreas Valorizadas do entorno 2
C Área Hotel 6 estrelas	G Faixas junto ao Parque Burle Marx	
D Villaggio Panamby	H Faixa para uso residencial entre os trechos de parque	

Fonte: Imagem de Satélite disponível em maps.google.com acesso em junho/2011 com indicação de setores conforme premissas adotadas pela autora para este estudo

5.6.7. Cenário 4 – Continuidade do adensamento, com a implementação da Avenida Perimetral e da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho

Para o último cenário foi imaginado que a construção da Avenida Perimetral “abriria caminho” para os pilares de sustentação da estrutura elevada do monotrilho e que isso possibilitaria a implantação das duas obras em um período de tempo relativamente curto entre elas. Neste contexto os setores afetados seriam os que estão diretamente ligados à futura avenida e o setor mais próximo das futuras estações do metrô. Estes seriam: Setores D e H (Villaggio e faixa entre os trechos do parque – por conta da Perimetral), e o Setor J (Faixa mais afastada que ganhou valorização - em função do metrô).

Os setores analisados que poderiam sofrer adensamento independente das intervenções acontecerem ou não, no caso o Setor E (Faixa junto à Marginal) e o Setor I (Áreas valorizadas do entorno 1), não serão repetidos aqui, uma vez que o adensamento natural provocaria exatamente os mesmos efeitos já analisados no Cenário 1 e as intervenções não trariam grandes impactos sobre os mesmos.

5.6.7.1. Setores D e H: Cenário 4

Conforme apresentado anteriormente, este trecho da Rua Itapaiuna “compartilhado” entre os Setores D e H não sofreria grandes impactos pela abertura da Av. Perimetral por já se tratar de um trecho largo da via. Em termos do metrô, apesar de existir uma relação entre o sistema elevado e o canteiro central da futura avenida, especificamente nesse trecho isso não ocorre pois o metrô será construído no outro extremo dos quase 4km de extensão da futura avenida (o metrô encontrará a avenida no trecho após o cruzamento do Cemitério do Morumby, próximo à Paraisópolis, fora portanto da área objeto de estudo).

Desta forma pode-se dizer que o cenário 4 apresenta manutenção das características dos atributos de qualidade localizacional nestes setores, dentro dos critérios estabelecidos para esta análise e por isso as matrizes não foram re-apresentadas.

5.6.7.2. Setor J: Cenário 4

Uma vez que a relação entre o metrô e a Av. Perimetral se estabelece, conforme apontado anteriormente, no trecho próximo à Paraisópolis, no caso a cerca de 1km de distância do limite estabelecido para o perímetro da área objeto de estudo, a análise do impacto nesse cenário mantém-se exatamente a mesma do cenário 3 e, por esse motivo, não foi aqui repetida.

5.6.8. Cenário 4 - Continuidade do adensamento, com a implementação da Avenida Perimetral e da linha 17 Ouro do metrô em sistema monotrilho - Mapa resumo

Apesar do cenário 4 ter sido construído pela simultaneidade de duas intervenções importantes de infra-estrutura para a região do Panamby, as mesmas “caminham juntas” apenas em um trecho mais afastado da área objeto de estudo. O mapa final do cenário 4 apresentaria, portanto, a manutenção da qualidade dos atributos de localização em todos os setores, com exceção do setor J (que apresentaria uma “melhora” no estado dos atributos) fazendo com que o mapa deste cenário seja exatamente igual ao do cenário anterior e, por esse motivo, o mesmo não foi aqui inserido novamente.

5.7. Síntese dos cenários simulados

Conforme apresentado na metodologia deste estudo, segundo SCHWARTZ (1996), um passo importante para o uso da metodologia de cenários é a “seleção dos eixos lógicos”. Os cenários aqui propostos focam em melhorias de acessibilidade, o que, atualmente já é um ponto de atenção na região estudada e que pode vir a agravar-se caso o adensamento continue a ocorrer.

Essa linha, conforme apontado, foi adotada em função de todas as melhorias previstas para a região terem como foco a aspectos de mobilidade urbana e dessa forma a análise foi elaborada a respeito do impacto dessas intervenções em planejamento sobre os diferentes segmentos identificados na área objeto de estudo. As especificidades de cada cenário dizem respeito ao “tipo” de solução de mobilidade adotada, sem perder o foco na questão hoje já crítica de acesso à região e aos diferentes trechos dentro da mesma.

6. CONCLUSÕES

Este estudo retrata um “exemplo de aplicação” da matriz de atributos de qualidade localizacional para uso residencial em segmentos que podem ser considerados “homogêneos” com o intuito de interpretar comportamentos possíveis em cenários simulados com base no mapeamento das áreas. A segmentação proposta foi fundamental para a análise de uma região tão complexa.

A matriz de atributos de qualidade localizacional para o uso residencial foi aplicada aos segmentos propostos em diferentes situações, considerando o adensamento a partir da situação atual e em cenários propostos em função de intervenções urbanas já em planejamento (algumas em andamento) para a área.

A análise observou, porém, uma baixa elasticidade em função da **especificidade da ferramenta utilizada**, uma vez que a mesma não foi calibrada para este tipo de simulação e, por isso, acabou inibindo a especulação sobre impactos mais amplos das intervenções propostas para a região que serviram de base para a criação dos cenários.

Existem aspectos (que podem ser exemplificados por outras regiões da cidade que já passaram por intervenções de infra-estrutura urbana de porte semelhante às aqui propostas para o Panamby) que, conforme apontado, não foram detectados pela aplicação da matriz de atributos de qualidade, de acordo com os critérios estabelecidos na mesma para a atribuição das notas.

Um exemplo de aspecto não detectado pela matriz, da maneira pela qual a mesma encontra-se proposta hoje, seria o fato de que a abertura de um “corredor” em meio a um bairro, como a Avenida Perimetral proposta, provavelmente geraria em um primeiro momento uma “redução significativa na nota dos setores adjacentes”, no sentido que as obras em si e o processo de “cicatrização” de uma grande obra com esta, causariam primeiramente um impacto negativo e só em um segundo momento (conforme o entorno fosse se adequando à nova situação) essa “nota” no quesito acessibilidade

(tanto à região quanto internamente na região) pudesse ganhar corpo em função dos benefícios agregados.

Outra questão, também já apontada neste estudo, é a de que a maneira pela qual as notas são arbitradas aos setores pode interferir diretamente no resultado da “nota geral do setor”. Apesar de haver uma clara orientação com relação à atribuição das mesmas, setores “geograficamente maiores” apresentariam na prática notas diferenciadas em uma análise “ponto a ponto”.

Para este trabalho foi feita uma “análise de sensibilidade” de modo que as notas atribuídas para cada setor representassem a característica “mais marcante” do segmento analisado. Não foi, por exemplo, estabelecido um “ponto central” no setor para o qual a nota pudesse ser atribuída, mas sim, foram analisadas “faixas mínimas e máximas das notas” dentro de cada setor de modo a identificar o **intervalo de faixa mais representativo do setor**, a partir do qual a nota geral do setor foi atribuída.

Consideradas essas ressalvas, pode-se dizer que a análise da aplicação da matriz proposta poderia ter sido mais aprofundada, caso a mesma tivesse sido proposta para o uso específico aqui apresentado.

Como as ferramentas disponíveis até o momento permitiram apenas a análise dos aspectos considerando os atributos elencados nos trabalhos adotados, pode-se concluir, com base nas **notas obtidas** pela aplicação **de acordo com os critérios aqui descritos** para aplicação da matriz proposta, que:

- Uma vez que as intervenções propostas para a região estudada tratam principalmente de questões de acessibilidade, a aplicação da matriz indicou que os atributos de Qualidade Ambiental (que muitas vezes toma por base distâncias de parques e rios, níveis de poluição, etc.) não sofreriam grandes alterações nos diferentes cenários. Apenas itens mais pontuais como uma “redução nos terrenos baldios”, visto que o adensamento tenderia a “ocupá-los” e isso poderia gerar um “menor número de casas deterioradas”, por exemplo, foram alterados em casos

específicos mas, no geral, os atributos de Qualidade Ambiental mantiveram-se praticamente os mesmos nos diferentes cenários;

- Os atributos de comércio e serviços talvez pudessem sofrer alterações no entorno imediato da área estudada de acordo com as simulações aqui propostas. Uma vez, porém, que a análise específica deste estudo foi feita para o **uso residencial**, os atributos de comércio e serviços foram mantidos da maneira como se encontram atualmente nos diferentes cenários;

- Vale ressaltar também, com relação aos atributos de comércio e serviços, que não seria possível prever se o simples adensamento ou ainda se uma nova avenida ou uma estação de metrô atrairiam, por exemplo, **especificamente** um clube esportivo, uma biblioteca ou um posto de gasolina, o que também justifica a não-alteração desses itens específicos nos cenários analisados. Mais uma vez, o tipo de arbitragem dos critérios de atribuição de notas, fez com que a análise apresentasse baixa elasticidade, o que não necessariamente representa que a abertura de uma avenida ou a chegada de uma estação de metrô fossem, na prática, “tão pouco impactantes” como os resultados acabaram apontando;

- O item de atributos de qualidade da infra-estrutura urbana seria “intuitivamente” diretamente afetado em um cenário com melhorias estruturais nos sistemas de transporte da cidade. Uma vez, porém, que os **critérios da matriz aqui aplicada** são, por exemplo, “se o cabeamento é subterrâneo ou aéreo”, ou “se o sistema de telefonia convencional ou por fibra ótica”, não é possível dizer que, pelo menos em um primeiro momento, os sistemas passariam a ter esse “novo patamar de qualidade”. Pelo contrário, talvez o adensamento pudesse ocasionar sistemas inicialmente “mais precários” para atender às novas demandas, para depois serem estudadas melhorias nos sistemas. O mesmo pode-se dizer com relação ao mobiliário urbano que, provavelmente em um primeiro momento não seria suficiente e, com o passar de um período de ajuste à nova população, poderia tornar-se satisfatório. Por esse motivo, esse grupo de atributos também foi mantido “congelado” nos diferentes cenários;

- Outro grande impacto, pelo menos em um primeiro olhar, talvez devesse acontecer nos atributos de qualidade dos sistemas de acessibilidade e do sistema viário / de transportes. Curiosamente, a aplicação da matriz mostrou que os impactos nos diferentes segmentos em diferentes cenários foram bastante pontuais. Isso ocorreu pelo fato da região apresentar fragmentos bastante diversificados por conta de suas posições geográficas e características de formação ao longo do tempo, além dos critérios muito específicos determinados para a aplicação das notas na formulação da ferramenta;

- Aspectos sócio econômicos também poderiam intuitivamente receber “melhores notas” em uma análise de um período maior de tempo, se considerarmos que o adensamento e as melhorias de infra-estrutura ao longo do tempo poderiam melhorar condições de áreas hoje ainda “precárias”. A aplicação da matriz porém não refletiu isso. Esse fato pode ser explicado pelo fato da questão da violência ser dificilmente “mensurável em um cenário”, uma vez que, por exemplo, o Morumbi nos dias de hoje (que fica localizado em uma região muito próxima à área estudada), apesar de apresentar trechos de grande valorização em termos de valor por m² de terreno e valor de comercialização do m² construído, ainda ser conhecido como um bairro violento na cidade de São Paulo. Por esse motivo, no processo de re-aplicação da matriz a cada setor, esses aspectos sócio-econômicos foram mantidos com suas notas “congeladas” da maneira pela qual as mesmas se apresentam hoje na região (de acordo com os critérios estabelecidos para a aplicação da matriz);

Por fim, vale ressaltar que toda a análise aqui elaborada foi feita sobre o uso residencial. Conforme apresentado anteriormente, a região estudada não apresenta até o momento fortes indícios de outros usos e não existem hoje elementos que embasem uma análise nessa linha. Como exemplo dessa “não-atratividade da região para o uso não-residencial”, pode-se considerar o caso específico do CENESP, localizado bem próximo à área objeto de estudo. Este seria um ponto no qual foram reunidos ao longo do tempo uma série de “atratores” para usos não-residenciais e, apesar do Centro Empresarial estar lá instalado desde a década de 70, apresentar facilidade de acesso (por diferentes sistemas de transporte) e encontrar-se em um eixo importante dentro da cidade, o

conjunto não foi suficiente para que a região desenvolvesse características de “vocação para tornar-se um *cluster* de escritórios”.

Conforme apontado no início desta conclusão, uma matriz **calibrada para a simula o de cenários** que não focasse em itens tão específicos, como o “tipo de infra-estrutura presente/ausente” como sendo um “critério de qualidade” para atribui o da nota, mas também em **outros impactos possivelmente gerados pela implanta o de novos sistemas** como **agregadores de qualidade**, poderia refletir melhor em termos de “nota” os impactos das interven es propostas nos cenários simulados.

Em termos de valor por m² tanto do terreno quanto dos valores para comercializa o dos imóveis, cabe ainda mais uma ressalva. A região, em seu processo peculiar de forma o, acabou guardando “resquícios” de empreendimentos que, apesar de estarem claramente dentro da área que hoje pode ser considerada como “Panamby”, são anteriores ao processo que criou o Panamby como elemento agregador de valor.

Um exemplo disso seria o empreendimento “Jardins do Morumbi” que, apesar de estar localizado em uma área com grandes diferenciais de atributos de qualidade localizacional (diretamente em frente ao parque), apresenta seu valor de comercializa o por m² (para revenda) baixo em compara o com os empreendimentos em seu entorno imediato, que apresentam os mesmos “atributos de qualidade localizacional”. A tabela 6 apresentada no item de levantamento das tipologias residenciais existentes mostra que o valor por m² desse empreendimento chega a valer menos da metade do valor de outros empreendimentos “tão bem localizados” quanto este.

Por este motivo a análise, conforme apontado anteriormente, usou os valores de comercializa o apenas como um elemento “balizador” para a determina o do que “poderia ser considerado como Panamby atualmente”, mas não foi feita uma associa o mais direta entre a localiza o e o valor de comercializa o do metro quadrado dos empreendimentos aqui analisados, uma vez que esse valor depende, na prática, de outros atributos que não são apenas ligados   qualidade da localiza o dos empreendimentos.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCAR, C. T. A tomada de decisões estratégicas no segmento de empreendimentos residenciais: Uma sistemática de análise. 328p. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

ALMEIDA, E. M. G. A vocação da marginal direita do Rio Pinheiros para implantação de empreendimentos de uso misto (mixed-use). 117p. Monografia para obtenção do título de especialista em gerenciamento de empresas e empreendimentos na construção civil com ênfase em *Real Estate* – MBA – USP – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, Programa de Educação Continuada em Engenharia, São Paulo, 2007.

BARROSO, D. A. Projeto Urbanístico Panamby: uma "nova cidade" dentro de São Paulo? Análise do parcelamento e loteamento da Chácara Tangará. 100p. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo - FFLCH/USP, São Paulo, 2006.

BARROSO, D. A. O verde como estratégia de valorização imobiliária: A formação de um projeto urbanístico em São Paulo. 16p. Cadernos Metrôpole número 18, São Paulo, 2007.

BERTOLLO, Mait. Arranjos espaciais no entorno do novo centro corporativo da cidade de São Paulo: O condomínio vertical Panamby. 48p. Monografia (Conclusão de curso Bacharelado em Geografia) – Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, Campinas, 2008.

BOTELHO, A. O urbano em fragmentos: A produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. 316p. São Paulo: Annablume, FAPESP, 2007.

BOTELHO, A. A cidade dispersa: Uma nova escala da urbanização contemporânea. In: Nestor Golart Reis. (Org.). Sobre Dispersão Urbana. 1ª ed. São Paulo: Via das Artes, 2009, v. 1, p. 275-294.

CERQUEIRA, L. L. J. As qualidades de localização intrametropolitana dos espaços de escritórios: Evidências teóricas e sua evolução recente no mercado de São Paulo. 140p. Dissertação (Mestrado em Engenharia) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo - POLI/USP, São Paulo, 2004.

FERREIRA, F. M. Fundos de Investimento Imobiliário Residenciais – Viabilidade e Perspectiva. 6p. Texto para Coluna do NRE-POLI Revista Construção e Mercado, Pini, São Paulo, Nov. 2010.

FRÚGOLI JR, Heitor. Centralidade em São Paulo: Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Cortez / EDUSP / FAPESP, 2000.

IGLECIAS, W. São Paulo: Impactos da mundialização do capitalismo sobre uma metrópole periférica. O vetor sudoeste como um estudo de caso. Artigo Caderno Metrôpole número 6. PP. 9-41. EDUC – Editora da PUC-SP, São Paulo, 2001.

MALUF FILHO, A. F. Avaliação técnica e financeira da proposta da JICA (Agência de Cooperação e Fomento de Exportações no Japão) para os monotrilhos na zona sul (M'Boi Mirim) em São Paulo e Sonho ou realidade: Os monotrilhos da M'Boi Mirim. Estudos mestrado IRI/USP

MOYSÉS, E. M. G. A vocação da marginal direita do Rio Pinheiros para implantação de empreendimentos de uso misto (mixed-use). 117p. Monografia (MBA em Gerenciamento de Empreendimentos na Construção Civil, com ênfase em Real Estate) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo - POLI/USP. Programa de Educação Continuada em Engenharia, São Paulo, 2007.

PASCALÉ, A. Atributos que configuram qualidade às localizações residenciais: Uma matriz para clientes de mercado na cidade de São Paulo. 133p. Dissertação (Mestrado em Engenharia) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo - POLI/USP, São Paulo, 2005.

ROCHA LIMA JR, J. Planejamento do produto no mercado habitacional. 29p. Boletim Técnico PCC/110. EPUSP, São Paulo, 1993.

ROCHA LIMA JR, J. Fundos de Investimento Imobiliário e Títulos de Investimento de Base Imobiliária. 41 p. Boletim Técnico/PCC/130, EPUSP, São Paulo, 1994.

ROCHA LIMA JR, J. Fundos de Investimento Imobiliário e Real Estate Investment Trusts. 7 p. In: CONGRESSO URBAN LAND INSTITUTE - REAL ESTATE NA AMÉRICA LATINA, 2001, São Paulo, Brasil, 2001.

SCHWARTZ, P. The art of the long view – planning the future in an uncertain world. 272 p. Doubleday Dell Publishing Group, New York, 1996.

VOLOCHKO, D. A produção do espaço urbano e as estratégias reprodutivas do capital: negócios imobiliários e financeiros em São Paulo. 146p. FFLCH, 2008.

Outras fontes de pesquisa:

CADES – Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – Parecer técnico CADES nº 012/CADES/2011 – Câmara Técnica II – Obras viárias, Drenagem e Transporte que analisou o Estudo de Impacto Ambiental do Licenciamento Ambiental da ligação do aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária – Linha 17 Ouro

CADES – Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – Resolução n.º 81 /CADES/2003, de 11 de dezembro de 2003 - Dispõe sobre a aprovação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA Operação Urbana Consorciada Água Espreada

Diário Oficial da Cidade de São Paulo, São Paulo, 56 (107) de quinta-feira, 9 de junho de 2011. p. 25 a 34. Resolução n.º 139 /CADES/2011, de 08 de junho de 2011 - Dispõe sobre a aprovação do Parecer Técnico 12/CADES/11 elaborado pela Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o Estudo de Impacto Ambiental do Licenciamento Ambiental da ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária – Linha 17 Ouro.

EMPLASA – Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. - Vila Andrade segundo unidades de informações territorializadas (UITs), 2008

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Sinopse do Censo Demográfico 2010