VIII Seminário Internacional da LARES
Mercados emergentes de Real Estate:
novos desafios e oportunidades

03, 04 e 05 de Setembro de 2008
São Paulo - SP - Brasil

THE EVALUATION OF THE RELATIONS BETWEEN THE PROCESS OF URBAN OCCUPATION OF HIGH STANDARD AND THE ROAD IMPLANTATION IN THE CITY OF SÃO PAULO, SP.

AVALIAÇÃO DAS RELAÇÕES ENTRE O PROCESSO DE OCUPAÇÃO URBANÍSTICA DE ALTO PADRÃO E A IMPLANTAÇÃO VIÁRIA NA CIDADE DE SÃO PAULO, SP.

Henrique Dinis[1], Roberto Righi[2]

1 Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Rua da Consolação, 896 – Edifício João Calvino, 7º andar, sala 67, Consolação, São Paulo, Brasil, 1048072@mackenzie.br
2 Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, robrighi@mackenzie.com.br

Key words: urban development, road implantation; High real estate standard.
Palavras chave: Desenvolvimento urbanístico; Implantação viária; Alto padrão imobiliário.

ABSTRACT

In the history of the city of São Paulo the configuration of the ways destined to the regional linking had always possessed basic paper in the orientation of the urbanization process, especially of high standard. The appropriation of the ground occurred through isolated investments effected by the private initiative, result of the real estate dynamics guided by the road system. The quarters directed toward the elite had been situated from the end of century XIX in the southwest of the Center, good structuralized, that had followed urban orientation and that they withheld good road joint. The quarters of high standard, with the growth of the city, had received the biggest real estate investments and from road infrastructure, initially tending to shelter the horizontal quarters, of inspiration city garden, and in the sequence to a vertical sped up guided throughout the main corridors of traffic and its surroundings. It was established thus, in this direction, the main vector of real estate investments of São Paulo.
The methodology used for the analysis of this question is defined by the crossing of maps and tables of the initiatives of the real estate capital, in located areas the southwest of the city of São Paulo, with the public road improvements in its process of urbanization, workers of this recent urban dynamics.
The main conclusion is that the process generated for this dynamics took to a continuous occupation in the direction southwestern, dislocating continuously the investments, of the initial areas in stability process and until stagnation, for the neighbors, in valuation. This dynamics in course generates an urban expansion,

characterized for the displacement of the nucleus of high standard in the southwestern direction, guided for the road investments.

RESUMO

Na história da cidade de São Paulo a configuração das vias destinadas às ligações regionais sempre possuíram papel fundamental na orientação do processo de urbanização, especialmente de alto padrão. A apropriação do solo ocorreu através de investimentos isolados efetuados pela iniciativa privada, resultado da dinâmica imobiliária orientada pelo sistema viário. Os bairros voltados para a elite localizaram-se a partir do final do século XIX a sudoeste do Centro, bem estruturados, que seguiram orientação urbanística e que detinham boa articulação viária. Os bairros de alto padrão, com o crescimento da cidade, receberam os maiores investimentos imobiliários e de infra-estrutura viária, tendendo inicialmente a abrigar os bairros horizontais, de inspiração cidade jardim, e na seqüencia a uma verticalização acelerada orientada ao longo dos principais corredores de tráfego e seu entorno. Estabeleceu-se assim, nesta direção, o principal vetor de investimentos imobiliários de São Paulo.
A metodologia empregada para a análise desta questão é definida pelo cruzamento de mapas e tabelas das iniciativas do capital imobiliário, em áreas localizadas a sudoeste da cidade de São Paulo, com os melhoramentos viários públicos em seu processo de urbanização, formadores desta dinâmica urbana recente.
A principal conclusão é de que o processo gerado por esta dinâmica levou a uma contínua ocupação na direção Oeste/Sudoeste, deslocando continuamente os investimentos, das áreas iniciais em processo de estabilidade e até estagnação, para as vizinhas, em valorização. Esta dinâmica em curso gera uma expansão urbana, caracterizada pelo deslocamento do núcleo de alto padrão no sentido sudoeste, orientado pelos investimentos viários.

1. INTRODUÇÃO

Considera-se que há uma estreita relação entre a formação e o desenvolvimento de centralidades do terciário com o sistema viário estrutural e no caso da cidade de São Paulo este fenômeno urbano se evidencia na região sudoeste da cidade. O processo de raciocínio e argumentação considera três aspectos principais segundo uma linha temporal. Em primeiro lugar avalia-se o panorama econômico e político que propiciou o desenvolvimento das transformações econômicas na cidade de São Paulo, desde a economia cafeicultora até o estágio definido como globalização, com suas influências na produção da cidade. Na seqüencia é caracterizada a evolução do sistema viário da cidade de São Paulo e suas repercussões mais imediatas na urbanização sudoeste. Finalmente são destacadas as peculiaridades do processo de produção e localização da voltados para ocupação urbana de alta renda no sudoeste de São Paulo e as relações existentes entre este processo e os sistemas viários existentes e suas implantações ocorridas durante o curso das transformações urbanas e econômicas da região.

2. METODOLOGIA

Existem relações causais entre o desenvolvimento urbano do sudoeste da cidade de São Paulo, especialmente frente aos aspectos que a identificam como uma centralidade do terciário paulistano e a implantação de seu sistema viário, grande indutor das transformações. Para identificar e entender todo o processo de desenvolvimento que ocorreu na região, de modo a embasar e orientar o trabalho, é necessário, inicialmente, identificar as relações históricas que cidade manteve com suas bases territoriais, econômicas e urbanas, em sua evolução. A cidade de São Paulo, assim como a maioria das cidades brasileiras, teve como maior orientação em seu processo de crescimento e urbanização, a configuração original de suas vias, antigos caminhos que foram formados sob circunstâncias históricas, objetivando atender às necessidades da cidade e de suas relações com o entorno, quando ainda vilarejo. É importante salientar que poucas cidades brasileiras nasceram a partir de uma malha já antecipadamente planejada e São Paulo não foge a regra.

3. RESULTADOS

3.1 Fundamentos Histórico-urbanísticos

Para São Paulo, em especial, a urbanização ocorreu a partir de um núcleo central denominado de Colina Histórica, circundado pelos rios Anhangabaú e Tamanduateí. A malha viária deste núcleo constituía-se de ruas estreitas e irregulares, entremeadas de largos e praças, onde se localizavam os principais edifícios públicos, de caráter religioso ou administrativo. As principais ruas deste sistema viário se articulavam para permitir o acesso aos núcleos localizados em seu entorno imediato ou aos caminhos com alcance regional que a ela convergiam, que permitiam a penetração ao interior do estado, ou levavam aos postos avançados de defesa e ao litoral. Estes caminhos possuíam naturalmente uma conformação concêntrica, convergindo todos ao núcleo central, aproveitando-se muitas vezes dos vários espigões que definiam as bacias hidrográficas gerais e locais. A compreensão desta estrutura geomorfológica é essencial para explicar a urbanização da cidade e da região paulistana como mostraram Caio Prado Júnior, Luís Saia dentre outros autores. A fig. 1 mostra claramente esta articulação íntima entre as vias de acesso local e regional e a estruturação urbanística do núcleo paulistano nascente, constituído então apenas pelo centro histórico.

Figura 1: Estrutura Inicial Básica das Vias
Fonte: METRÔ de São Paulo

Até meados do século XIX, a cidade quase que se restringia aos limites do perímetro formado pelos rios Tamanduateí e Anhangabaú e além deste, as propriedades tratavam-se geralmente de pequenas chácaras ou de atividades indesejáveis ao centro, como curtumes, etc. Foi somente com o advento da ferrovia, a partir da década de 1860, que a expansão urbana se acelerou e ultrapassou estes limites. A ferrovia trouxe e fixou na cidade a elite cafeicultora então existente no interior do Estado, e com ela desenvolveu-se um núcleo terciário para comportar funções institucionais, administrativas e financeiras do modelo agroexportador vigente, (LEME, 1998) Assim, a Colina Histórica foi eleita para abrigar estas funções de prestígio, passando por uma intensa remodelação arquitetônica, quando foram demolidos seus tradicionais casarões coloniais para dar lugar a requintados edifícios de arquitetura eclética, logradouros públicos foram remodelados e muitas de suas velhas ruas foram alargadas e realinhadas, reforçando o papel estruturante do "triângulo" formado pelas ruas: Direita,

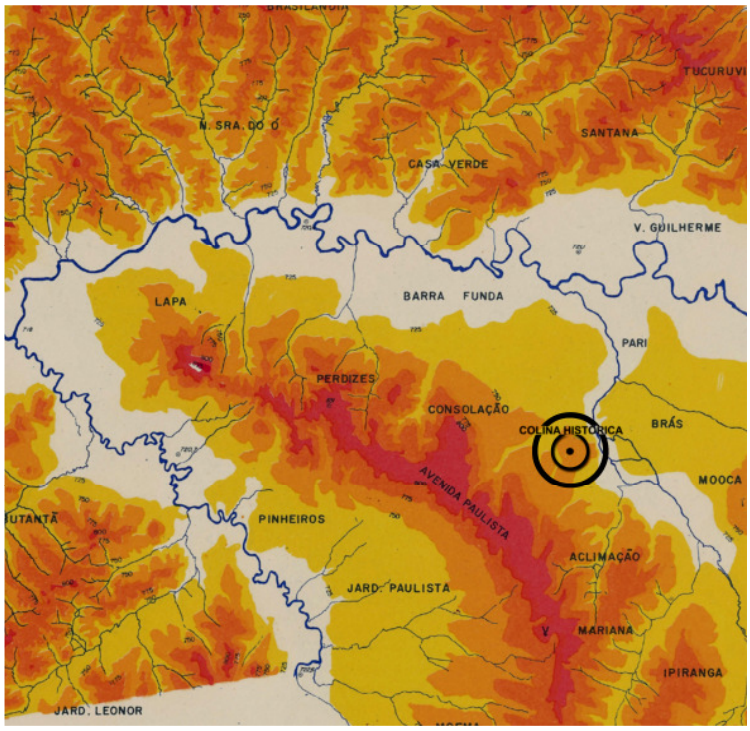
São Bento e XV de Novembro, de modo a conformar espaços esteticamente qualificados para esta nova posição de prestígio trazida com o desenvolvimento da economia. (CAMPOS, 2002)

Paralelamente, com o crescimento dos recursos advindos das atividades cafeicultoras, se instalava em São Paulo a indústria, que se localizou ao longo da ferrovia e das várzeas do Rio Tamanduateí, a leste do Centro. Este fato, aliado à insalubridade das várzeas, fato alarmante para a época, fez com que a região Leste da cidade polarizasse os bairros mais populares, em geral formados por imigrantes, nordestinos e de modo geral, os operários que trabalhavam nas fábricas.
Para abrigar a nova elite que se instalava em São Paulo houve inicialmente uma tentativa empreendida por Glete e Nothman em Campos Elíseos, junto às estações: Sorocabana e Luz, ao norte do centro. Esta iniciativa confirmava a preferência inicial pelo setor norte marcado pela relevância urbanística da av. Tiradentes (antigo aterrado) e a importância dos equipamentos urbanísticos que a ladeavam como: a Politécnica, o parque da Luz e outros. Porém as epidemias do final do século XIX mudaram radicalmente o sentido da urbanização afastando-a da infectas várzeas dos rios Tamanduateí e Tietê e dirigindo-a para as altas e salubres terras localizadas a sudoeste do centro: Higienópolis e Paulista. Além disto, estas áreas estavam no lado oposto aos bairros operários, importância destacada por Langenbuch. Estes bairros foram se assentando ao longo dos antigos caminhos históricos, em geral nas áreas altas e planas, em função das facilidades de ocupação e melhores possibilidades de saneamento. O arruamento existente foi se consolidando e novas vias se formaram segundo melhores padrões urbanos para acolher a crescente elite paulistana. Assim foram implantadas as avenidas: Paulista, Brasil, Pacaembu, dentre outras. No entanto, as malhas viárias que constituíam os vários loteamentos e suas vias de acesso eram implantadas desconectadas umas das outras, criando entre si grandes vazios verdes, que correspondiam aos fundos de vale. Não houve qualquer estratégia em planejamento urbano para orientar a formação desta estrutura viária inicial, ficando por conta da geomorfologia do sítio paulistano e das necessidades e interesses locais o resultado do desenho urbano. A conformação das vias levava, no entanto, a um traçado característico, radial-concêntrico, que apresentava certa coerência funcional. Foi segundo esta sistemática viária que a cidade cresceu. (TOLEDO, 1999).

3.2 A Metrópole Nascente, o Centro Tradicional, a Conformação Viária e a Ocupação de Alta Renda

Ao se analisar pormenorizadamente as condições com que a estrutura viária da cidade se desenvolveu ao longo de sua transformação em metrópole, podem-se identificar algumas das causas dos difíceis entraves com que se deparam seus administradores. Na verdade, a omissão da Municipalidade no planejamento da ocupação inicial do solo levou a que os bairros fossem se formando a partir das possibilidades mais imediatas e econômicas, através de projetos imobiliários localizados em função do aproveitamento das vias existentes e da topografia, quando favorável. Assim sobraram as áreas dos fundos dos vales, que pela ausência de melhorias públicas, tais como implantação de vias, saneamento e canalização dos córregos, tornaram-se pouco interessantes para a incorporação imobiliária e foram ocupadas aleatoriamente para atividades que utilizavam os córregos como despejo, ou por populações de baixa renda.
Estas áreas então, no futuro, foram objeto de planos de reurbanização, completando a ocupação em curso. Observa-se através de um mapa geomorfológico da cidade, que estes fundos de vale são concêntricos relativamente ao centro expandido da cidade, mas não convergentes, tendo como maior divisor, o grande espigão da Av. Paulista e que entre o Rio Pinheiros e o espigão da Paulista estes córregos apresentam uma regularidade de ortogonalidade, o que favoreceu a implantação de um sistema viário mais eficaz, regular e estruturado, favorecendo assim os bairros da região Oeste. (fig. 2)

Figura 2: Conformação Geomorfológica do Sítio da Cidade de São Paulo
Fonte: METRÔ de São Paulo; Relatório de Viabilidade - 1968



As avenidas implantadas nestes fundos de vale, por sua configuração concêntrica, tornaram-se com o tempo, importantes radiais. No entanto, para estas vias assumirem importância ao serem integradas à estrutura urbana da cidade, deveriam ter sido implantados concomitantemente, ao longo do processo de urbanização, anéis viários de integração com capacidade para tal propósito. Porém, isto não ocorreu de forma plena, em especial nas regiões à Leste do espigão formado pelas avenidas: Paulista, Vergueiro e Domingos de Moraes, fazendo com que grandes barreiras surgissem por conta deste tipo de fragmentação viária. Estas fragmentações tornaram-se grandes obstáculos para que ocorresse uma expansão mais homogênea do Centro, em torno do mesmo, abrangendo bairros como os da Aclimação, Vila Mariana e Ipiranga.

Ao final da década de 1920, o Centro Velho atingiu seu apogeu, tornando-se o centro financeiro da cidade e local de funcionamento de comércio de artigos importados, restaurantes de luxo, serviços de advocacia e exibia uma arquitetura a altura das mais severas exigências. Dotado de grande valor paisagístico, inclusive, com uma cortina verde formada pelo D. Pedro II, de um lado, que o protegia das chaminés do setor industrial ao Leste e pelo Bulevar do Vale do Anhangabaú, no lado Oeste, inspirado nos modelos franceses, ladeado por edifícios portentosos como o Teatro Municipal, Prédio dos Correios, Edifício da Light, dentre outros. No entanto, já não comportava mais o adensamento exigido para abrigar o crescimento da economia. Sua primeira grande expansão se deu em direção a Praça da República, através da Rua Barão de Itapetininga. Já no início do século XX recebeu diversos impulsos, como a substituição do antigo Viaduto do Chá por outro de maior largura e imponência, entregue em 1938, o alargamento de algumas vias, como Xavier de Toledo e Marconi. Houve o incentivo também através de maiores possibilidades para a verticalização, ao se ter adotado para estas novas áreas um gabarito de 10 a 11 pavimentos, por Ato Municipal de 1934. Esta nova expansão gerou uma nova centralidade que levou em pouco tempo a transferência de algumas atividades de status do antigo Centro para o outro denominado de Centro Novo.

Porém é essencial compreender que a São Paulo destes tempos mantinha-se ainda estrangulada em sua estrutura inicial de vias, sem que pudesse comportar o intenso adensamento propiciado pela verticalização que se processava, em função de liberação proporcionada pela nova legislação urbana vigente. Nesta época o centro da cidade era chamado de “um formigueiro de gente”, com sérios problemas de circulação. Com o crescimento metropolitano inicial e o conseqüente agravamento

provocado pela expansão desordenada e espalhada das áreas mais periféricas da cidade exigia-se uma estruturação do transporte viário, individual e coletivo. Foi diante deste cenário que se articulou o primeiro grande plano viário da cidade de São Paulo, o Plano de Avenidas. Teve como mentor intelectual Ulhôa Cintra, técnico municipal, que na década de 1920, conjuntamente com Prestes Maia, formularam as primeiras propostas na direção de orientar a estrutura viária existente como um modelo radial-perimetral. Na década de 1930, Prestes Maia foi convidado para detalhar o plano e apresentou um modelo que consolidava doze radiais históricas: Rua da Consolação e Avenida São João, a Oeste; avenidas Rudge e Rio Branco, que juntas estabeleciam uma radial ao Norte; Av. Tiradentes e Rua Carlos de Campos, ao Norte; Rua Celso Garcia, Rua da Mooca e Av. D. Pedro I, a Leste; Ruas: Conselheiro Furtado, da Liberdade e Brigadeiro Luiz Antônio, três com orientação ao Sul. (TOLEDO, 1999). Pelo plano, interligando as radiais, ocorreriam vias anulares, que estabeleceriam ligações viárias perimetrais em torno do centro histórico. Seriam formadas pelo alargamento de algumas vias existentes e então complementadas por segmentos a serem definidos mais detalhadamente através de projetos específicos futuros, na ocasião da necessidade, de forma a lhes conferirem as características desejadas (fig. 3).

Figura 3: Melhoramento da área central – Plano de Avenidas – 2ª versão
Fonte: Maia – 1930

O plano definiu precisamente, no entanto, dois anéis, um mais interno, que foi chamado de Perímetro de Irradiação e um anel mais expandido, circundando os limites do então perímetro urbano, já com características específicas que o identificava como uma “free way”. De forma geral, o Plano de Avenidas em sua proposta inicial tinha uma abrangência maior que a mera implantação

de avenidas. Pretendia remodelar a cidade e provê-la de uma estrutura viária e de transportes que sustentasse seu crescimento. Baseando-se em regras enunciadas por Stübben, de 1883, hierarquizou uma malha viária segundo vias radiais e anelares. As propostas se pautaram no urbanismo classicista francês, prevendo um anel viário circunscrevendo o Centro, como recomenda Hénard – pai do urbanismo francês; eixos monumentais com grandes edifícios públicos nos extremos, interligações através de rotatórias em "estrela", etc. (TOLEDO, 1999) O Perímetro de Irradiação, implantado integralmente pelo próprio Prestes Maia, quando prefeito da cidade de São Paulo, entre 1938 e 1945, circundou os Centros Velho e Novo por um circuito de avenidas objetivando captar todo o tráfego dos veículos que se aproximassem das áreas centrais pelas vias radiais e o redirecioná-lo sem que cruzasse estas áreas. A partir da implantação destas vias e do alargamento de várias ruas contidas pelo perímetro e fora dele, possibilitou a consolidação da expansão do Centro Novo, que satisfez as necessidades geradas pelo crescimento da cidade até a década de 1950. O anel mais externo do plano, também denominado de terceiro anel, desenvolvia-se ao longo da retificação dos rios Tietê e Pinheiros. Enquanto prefeito, Prestes Maia chegou a executar vários trechos da canalização do Rio Tietê. (MAIA, 1945) Já o Rio Pinheiros foi canalizado pela Light, ao longo da década de 1930, quando da retificação e inversão de seu curso para a formação da represa Billings, objetivando através do bombeamento das águas do Tietê, alimentar a Usina Hidrelétrica Henry Borden. (OHTAKE, 1991). A interligação viária plena do sistema Tietê/Pinheiros, porém, somente foi concluída na década de 1970, com a construção do entroncamento viário-rodoviário "Cebolão", construído entre as vias marginais dos dois rios e a Rodovia Castelo Branco. O Plano de Avenidas, mesmo superado já na década de 1960, sustentou o crescimento de São Paulo em um momento crucial para o desenvolvimento de sua economia, possibilitando a consolidação e expansão imediata do Centro da cidade, de forma orientada e organizada.

O direcionamento desta nova expansão foi a Avenida Paulista. Havia como já foi apontada uma tendência precoce para uma ocupação mais nobre na direção Norte, desde o final do século XIX e início do XX na Avenida Tiradentes, considerada então como a entrada principal da cidade, face sua interligação com a Capital do País através da recente implantação da Rodovia Dutra. No entanto, esta avenida se perdia no Rio Tietê e nada de mais interessante havia além dela própria. Para o lado Sul, estava, ainda em formação, bairros mais nobres, como o Ibirapuera, pouco acessíveis, visto que a Avenida 23 de Maio somente foi implantada na década de 1960. Assim, o caminhamento mais lógico para a expansão do Centro, ou seja, aquele que exigia menor investimentos com infra-estrutura e melhores padrões de vizinhança para valorizar qualquer empreendimento, foi para a direção sudoeste, a partir da Avenida Brigadeiro Luis Antônio e Ruas Augusta e da Consolação, encontrando em seu ponto mais alto, a Avenida Paulista, que inclusive podia ser acessada pelos Centros Velho e Novo, através da então moderna e larga Avenida 9 de Julho, implantada desde 1939.

O esforço do poder público em priorizar ações que fossem emergenciais, alargando vias e implantando outras avenidas, com o objetivo de integrar núcleos em desenvolvimento ou melhorar as condições de circulação, foi sempre intenso, mas de forma geral, pouco conseguiu antever do processo de urbanização, que utilizou as vias como instrumento de indução ao desenvolvimento urbano. A implantação da Avenida 9 de julho foi uma das poucas exceções, ao servir para reforçar o desenvolvimento da região sudoeste, consolidando os bairros mais nobres da cidade que se estendiam até o Rio Pinheiros, mas mesmo assim, surgiu como necessidade de urbanizar o fundo de vale do córrego Saracura, existente entre o Rio Anhangabaú e o espigão da Paulista. A Av. Paulista foi inaugurada em 1891, graças à iniciativa do Engº Joaquim Eugênio de Lima e já nasceu um grande ícone da cidade. Com 28m de largura e 2800m de comprimento, foi ocupada inicialmente pelos ricos cafeicultores e pela burguesia comercial, industrial e financeira que crescia com a cidade. Dentre os elegantes casarões se misturavam os vários e importantes edifícios institucionais e culturais. Em decorrência de sua proximidade com as regiões mais centrais, era inevitável sua apropriação para expansão do terciário. Inicialmente, submetida a uma regulamentação que enquadrava a avenida como "zona estritamente residencial", sucessivamente a legislação vigente foi sofrendo várias alterações, como a permissão em 1952 para a presença de prédios institucionais e de

serviços e a de 1962 que autorizava a existência de lojas e edifícios comerciais. Desta forma a Avenida Paulista foi concentrando grande parte das maiores e mais importantes instituições financeiras e demais atividades do terciário superior.
A expansão urbana seguinte ocorreu ao longo da Av. Faria Lima, no início na década de 1970, após seu alargamento do trecho entre as imediações dos cruzamentos das avenidas 9 de Julho e Rebouças. Esta nova centralidade se encontrava no caminho lógico e previsível. O adensamento da Avenida Paulista impulsionou o avanço do terciário no sentido sudoeste e a próxima parada foi a Av. Brigadeiro Faria Lima, diante das restrições de uso do solo existente para os Jardins Paulista e Europa, que foram saltados. Esta avenida era servida ainda por excelentes acessos, inclusive pelas Marginais do Rio Pinheiros e contava com o status dos elegantes bairros da zona sudoeste, a presença do primeiro Shopping da cidade, o Iguatemi, dentre outros.
Fundamental é verificar que as sucessivas expansões do Centro não ocorreram através de avanços gradativos, seguindo de forma incremental, na malha viária existente. Ao contrário, sempre se transladou de forma quântica para uma nova centralidade em torno de uma avenida já consolidada, irradiando-se então para as imediações. Grande importância exercia o sistema viário do entorno, mas quando não adequado para receber os maiores fluxos gerados pela nova centralidade, o poder público sempre agiu no sentido de adequá-lo a este fim. No entanto, até o terciário alcançar a Faria Lima, a cidade sofreu transformações profundas, desde as obras do Plano de Avenidas. Vários foram os planos viários e urbanos que se sucederam. Todos buscaram interpretar o desenho existente e apresentar intervenções que possibilitassem uma boa conformação da malha viária que resultasse em um desempenho urbano satisfatório. No entanto, com o intenso crescimento da cidade neste último século, não havia tempo suficiente para que os vários planos elaborados se efetivassem e maturassem, pelo menos em sua plenitude, o que certamente teria orientado a ocupação do território através de um desenho urbano mais homogêneo, tornando favoráveis as possibilidades para futuras intervenções.

3.3 A Consolidação Metropolitana, Novas Estruturas Viárias e Centralidades Urbanas

Em 1950, a cidade de São Paulo já apresentava características metropolitanas, causando preocupações com relação às questões de transporte e circulação viária. Contratou-se então, o que foi chamado de Relatório Moses, um plano cujos objetivos principais eram o de fornecer um Planejamento Geral de Obras Públicas nos setores de: Zoneamento; Sistema Viário; Áreas Verdes; Saneamento e propor melhorias para o transporte coletivo. Como maior característica, abandona as diretrizes do Plano de Avenidas de Maia e estabelece orientações mais próprias a um contexto metropolitano, propondo um sistema viário adequado aos fluxos direcionais, com vias expressas articuladas às novas rodovias. Pode ser considerado um plano funcionalista, ao buscar a solução para os fluxos de tráfego, ao invés de propor traçados de base apenas geométrica e formal. Infelizmente estabeleceu diretrizes para sua implantação, que não foram realizadas.
O plano seguinte, SAGMACS de 1956/57, teve como fundamento desenvolver um estudo sobre a aglomeração urbana de São Paulo. Sua principal característica foi o abandono do modelo radial – perimetral, propondo o estabelecimento de células urbanas que iriam se expandindo com o crescimento da cidade, numa alusão ao modelo moderno utilizado no planejamento das cidades americanas. Além de atualizar os dados cadastrais da Cidade, conceitua o planejamento urbano para São Paulo, estabelecendo vários centros secundários, interligados e interagindo por vias arteriais adequadas. Também não foi implantado, mas serviu como base para os planos vindouros e a formação de quadros técnicos.
Foram, no entanto as obras de fundo de vale que marcaram o desenho básico do sistema viário da cidade e complementaram o Plano de Avenidas. Algumas delas remontam o início da expansão do Centro, implantadas por agentes imobiliários para atender às necessidades de seus loteamentos, como a Avenidas Pacaembu e Brasil e outras. A maior parte, no entanto, foram iniciativas do poder público, com os projetos de urbanização dos fundos de vale. (REIS FILHO, 1994) Esta postura do Município diante da implantação do sistema viário representou os primeiros passos para uma

possível ruptura do modelo radial-perimetral, em direção a um modelo mais orgânico, que atendesse melhor às condições geomorfológicas do sítio paulistano e às impostas por seu desenvolvimento urbano.

Em 1967 foi lançado o PUB – Plano Urbanístico Básico do Município de São Paulo, proposta ambiciosa que previa uma grande intervenção sobre o sistema viário. Os objetivos principais foram os de estabelecer as principais diretrizes para o planejamento urbanístico de São Paulo, abrangendo as áreas de: desenvolvimento urbano; promoção social; circulação e transportes; serviços urbanos e administração pública. Relativamente ao sistema viário, propõe um sistema em grelha constituído por vias expressas, que gerava setores para a malha urbana existente, confinada no miolo das super-quadras formadas. As vias existentes não incorporadas ao novo sistema tinham a função de circulação interna nos setores, destinadas ao transporte coletivo e funcionavam como vias alimentadoras do sistema. No traçado das novas vias expressas, o modelo tira partido da topografia acidentada do sítio paulistano para gerar situações de transposições em desnível, superiores ou inferiores. De forma surpreendente, utiliza-se das bases conceituais dos postulados modernistas para gerar uma estrutura urbana que se sobreporia à cidade existente. Concomitantemente, apresenta uma nova legislação de uso e ocupação do solo. O sistema viário proposto pelo plano somente foi implantado parcialmente, a partir de algumas vias existentes e outras poucas implantadas. A razão fundamental para o insucesso foi à carência de recursos, diante da magnitude das propostas e a emergência da crise do petróleo, a partir de 1974. Há grande polêmica na avaliação deste plano. Sua proeminência pelo transporte individual poderia ter sido compensada pela construção da grande rede metroviária proposta. Mesmo tendo sido concebido a partir de um modelo em grelha, se implantadas, algumas de suas vias, como previsto no plano, teriam rompido a fragmentação que existia e que perdura ainda hoje na estrutura viária da cidade. A não implantação do plano, também, tornou a própria lei de zoneamento incoerente, tendo em vista que foi criada para um modelo urbano que não se estabeleceu de fato.

O programa de obras desenvolvido na Prefeitura de São Paulo, que se executou na seqüencia nas décadas de 1970 e 1980, no entanto, mesmo não seguindo um plano de desenvolvimento urbano, tentou suprir a cidade de suas necessidades imediatas quanto aos problemas de integração viária que surgiam. Nesta época, as intervenções urbanísticas na metrópole se centravam no imediatismo de desafogar o trânsito, algumas com terríveis conseqüências para o tecido urbano, (BASTOS, 2003). Muitas obras viárias foram efetuadas neste período, destacando-se as avenidas de fundo de vale que se tornaram grandes artérias da cidade e levaram a urbanização a sua plenitude nas principais regiões da cidade. As principais realizações deste período foram, no entanto, as iniciativas para a consolidação dos eixos viários Norte-Sul, entre Santana e Interlagos e Leste-Oeste, com a implantação da Radial Leste, trecho expresso até a Praça Roosevelt e o Elevado Costa e Silva e ainda, a conclusão das Marginais dos Rios Tietê e Pinheiros, que dotaram a cidade de uma estrutura viária mínima para promover o entroncamento com as principais rodovias e gerar melhores condições de mobilidade. (PORTO, 1992)

Ao fim deste período, durante a década de 1980, se inicia mais uma expansão, beneficiando-se dos ajustes viários efetuados e de algumas das novas avenidas implantadas até então. Era a vez da Av. Berrine, esta nova via não tão lógica ou coerente como as anteriores, a primeira vista, mas que se explica perfeitamente. Esta avenida se desenvolve ao longo do dreno do Brooklin, canal que tem por objetivo coletar as águas pluviais deste bairro e lançá-las a montante do novo curso do Rio Pinheiros, já que o mesmo fora elevado para o bombeamento das águas do Rio Tietê para a Represa Billings. Assim constituída de áreas que foram anteriormente verdadeiros charcos, a ocupação da região, na época, era pouco densa, apresentando muitas áreas vazias e edificações de baixo valor. Ou seja, não compartilhava o status dos demais bairros da zona Oeste. No entanto, apresentava boa localização, entre a Ponte do Morumbi e a Av. Bandeirantes. Certamente teria sido mais lógico esta expansão ter ocorrido na direção das avenidas Vergueiro e Domingos de Moraes, nos trechos duplicados pelo Metrô, mas estas já contavam com uma ocupação comercial consolidada e faltavam terrenos adequados a esta expansão. Desta forma, a preferência foi dada para a Av. Berrine em função dos baixos custos dos empreendimentos ali lançados, inicialmente pela empresa

Bratke&Collet (FRÚGOLI. 2006). É importante lembrar que o país atravessava por estas épocas uma grande crise interna em decorrência dos dois grandes choques do petróleo.

4. DISCUSSÃO

Apesar da grandeza das obras das décadas de 1960/70, o sistema viário da cidade resultante até a década de 1980 apresentava ainda grandes entraves por insuficiência de vias arteriais para atender regiões extensas da cidade. A região Sudoeste havia sido a melhor atendida, em função de loteamentos mais planejados e da orientação natural oferecida, de um lado pelo espigão da Paulista e de outro, o Rio Pinheiros. Esta malha, no entanto, mesmo atendendo bem esta região, interagia pouco com outras regiões da cidade, pela falta de alternativas viárias, em especial, com a região Leste. O grande trabalho ao longo das décadas seguintes, em especial de 1980 e 1990, se concentrou exatamente no atendimento destas deficiências. (DINIS, 2002) Ao final da década de 1980, com o objetivo de integrar todo o sistema viário, procurou-se privilegiar traçados viários com a conformação radial-perimetral, resgatando-se os planos de Prestes Maia, no sentido de viabilizar o Anel Externo expandido, incorporando assim as Marginais do Tietê e Pinheiros com outras vias já existentes. Houve duas iniciativas para solucionar o problema, uma vinda do Estado e outra do Município. A dianteira foi tomada pelo Estado, que já no final da década de 1980 implantou uma proposta com amplitude metropolitana. Ela interligava as avenidas Aricanduva e Vicente Rao, existentes junto às Marginais do Tietê e Pinheiros, respectivamente, gerando uma perimetral que alcançou os municípios de Diadema, São Bernardo do Campo, Santo André e bairros da Zona Leste de São Paulo, como São Mateus, DINIS (2002). Este Anel foi uma derivação de um Anel Viário com dimensão rodoviária projetado pelo DER – Departamento e Estradas e Rodagem do Estado de São Paulo, na década de 1970, cuja única obra implantada até aquela década, foi o entroncamento entre a Rodovia Castelo Branco com as Marginais dos Rios Tietê e Pinheiros. Em sua versão de 1980, todo o traçado foi simplificado por questões econômicas e os grandes benefícios advindos deste anel viário foram: o acesso da Região do ABC à Via Dutra, desviando o tráfego de passagem do centro de São Paulo; a Ponte do Morumbi, duplicando a existente e a nova canalização do Córrego Cordeiro, ao longo das Avenidas Vereador João de Luca e Roque Petroni Junior, resolvendo sérios problemas de enchente ao longo destas avenidas e arredores do Shopping Morumbi, que contribuíram em grande escala para a consolidação do terciário na Av. Berrine e para o grande desenvolvimento urbano que já se manifestava na área da Av. Nações Unidas.

O município de São Paulo, por sua vez, para atender especificamente a cidade, lançou sua proposta para o Anel Viário na década de 1990, que denominou de Mini-Anel. Com um perímetro bem menor, interligando as avenidas Tatuapé e Bandeirantes, existentes junto às Marginais do Tietê e Pinheiros, respectivamente, gerou uma perimetral que interligou as rodovias Imigrantes e Anchieta, alcançando o bairro da Vila Prudente, na Zona Leste. (fig. 4). O grande benefício advindo deste anel viário para o desenvolvimento urbano da Região Sudoeste foi sua interligação com a Via Anchieta e com bairros como a Vila Prudente, Mooca, Tatuapé e outros da Zona Leste, regiões estas praticamente excluídas, na época, do contexto das centralidades do terciário. Ambos os anéis viários foram conceituados para corresponder ao anel expandido previsto no Plano de Avenidas. Assumiu assim finalmente a municipalidade, o modelo Radial-Perimetral para orientar a implantação da estrutura viária da cidade, consolidando o antigo plano da década de 1930.

As Marginais do Tietê e Pinheiros, assim, tornaram-se partilhadas pelos dois anéis, o que explica o intenso tráfego que se desenvolveu ao longo dos anos, nestas vias.

Figura 4: Conformação do Mini-Anel da Cidade de São Paulo
Fonte: Guia 4 Rodas - 1995

Ao se implantar os dois anéis viários, no entanto, a cidade já havia assumido suas dimensões metropolitanas e a problemática com o tráfego urbano alcançava já os limites da metrópole. No âmbito municipal foram executadas ainda muitas obras viárias por todo o município, destacando-se para a elaboração deste trabalho, aquelas que impulsionaram o intenso desenvolvimento urbano na região Sudoeste, vindo a configurá-la como um sub-centro da cidade, sob todos os aspectos.
Entre as principais obras pode-se citar: Ponte do Morumbi e canalização do córrego Cordeiro e alargamento da Av. Roque Petroni Junior, já mencionadas, a continuidade da Av. Faria Lima, o alargamento e interligação da Rua Funchal com a Av. Berrini, a Av do Córrego Águas Espraiadas, Túnel da Av. Juscelino Kubitschek, alargamento da Av. Vereador José Diniz, as pontes da Av. João Dias e Transamérica, estação de bombeamento das águas do Dreno do Brooklin, resolvendo problemas de enchente na região da Berrini, todas elas trazendo benefícios imediatos para o desenvolvimento da região, seja pelas novas alternativas para o tráfego, como pelas possibilidades para alojar novos edifícios em torno delas.
Cabe salientar que muitas outras obras foram efetuadas na cidade, nesta época, em especial em bairros de periferia, que integraram muitos bairros às regiões mais centrais da cidade, que se encontravam até então prejudicados por problemas de acessibilidade, mas que não serão tratadas neste trabalho por não fazerem parte de seu contexto de análise.
O desenvolvimento do terciário na região da Av. Nações Unidas teve início na década de 1990, com edifícios de elevado padrão na chácara Santo Antônio, aproveitando-se dos baixos custos dos terrenos e excepcional acessibilidade viária, através das avenidas Santo Amaro, Ibirapuera, Vereador João de Luca e da própria Av, Nações Unidas, além da conformação existente na região, que havia já sido configurada pelas expansões anteriores na Faria Lima e Berrine, para receber empreendimentos deste padrão.

4. CONCLUSÃO

Pode-se afirmar que o Centro Histórico foi o marco inicial de um processo de requalificação e remodelação de áreas urbanas da cidade, com o objetivo de abrigar as atividades superiores do terciário, processo este que se manteve vivo desde então em função do crescimento da cidade, em um caminho contínuo que alcançou em seu extremo, a Região da Marginal do Rio Pinheiros, ao Sul da Cidade. A região Sudoeste conta com infra-estrutura auto-suficiente, o que a configura como um sub-centro: concentra um centro terciário superior e de sedes de grandes empresas nacionais e multi-nacionais; localiza-se ao lado de um núcleo industrial da terceira fase da industrialização de São Paulo, contando inclusive com os deslocamentos de muitas destas indústrias para outras centralidades, traduzindo-se em um crescimento do estoque de terrenos; acesso fácil ao Aeroporto de Congonhas, servida pelo trem metropolitano (CPTM); próxima a bairros populares, como Capão Redondo; médio padrão, como os locais; e bairros de alto padrão, como o Morumbi, além de outros serviços como compras, alimentação hotelaria, lazer, etc. Diante da formação deste sub-centro, as atividades de serviço continuam a ser realizadas nas demais centralidades iniciais, que antecederam este ciclo de expansão, eventualmente com o deslocamento de algumas empresas de maior status econômico ou financeiro (FERREIRA, 2007). Vê-se também que mesmo com a consolidação da região Sudoeste, como a de maior concentração do terciário, novos edifícios têm sido construídos por toda a cidade e novas empresas se instalado, seja nas centralidades inicialmente fornadas, ou mesmo em avenidas desconectadas da rede do terciário Oeste – Sudoeste – Sul, geralmente privilegiando-se de importantes entroncamentos viários, de estações de Metro, dentre outros.

5. REFERÊNCIAS

BASTOS, M. A. J. *Pós-Brasília Rumos da Arquitetura Brasileira.* São Paulo: Editora Perspectiva, 2003.

CAMPOS, C. M. *Os rumos da cidade: Urbanismo e Urbanização em São Paulo.* São Paulo: SENAC, 2002.

COSTA, L. C. A.; LEONEL I. A. M. *História do Brasil.* São Paulo: Editora Scipione, 1999.

DINIS, H. *O Sistema Viário da Cidade de São Paulo – Evolução e Repercussão na Cidade.* São Paulo: Dissertação de Mestrado, Faculdade de arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2002.

FERREIRA, J.S.W. *O Mito da Cidade Global – O papel da Ideologia na Produção do Espaço Urbano.* Petrópolis: editora Vozes, 2007.

FRÚGOLI JR. H. *Centralidade e São Paulo – Trajetórias, Conflitos e Negociações na Metrópole.* São Paulo: EDUSP, 2006.

LEME, M. C. S. *Urbanismo no Brasil 1895-1965.* São Paulo: Fupam-Studio Nobel, 1998.

MAIA, F. P. *Os Melhoramentos de São Paulo.* São Paulo: Prefeitura Municipal, 1945.

OHTAKE, R. *O Livro do Rio Tietê.* São Paulo: Estúdio Rio Projetos e Edições Ltda, 1991.

PORTO, A. R. *Historia Urbanística da cidade de São Paulo, 1554-1988.* São Paulo: Carthago Forte, 1992.

REIS FILHO, N. G. *São Paulo e Outras Cidades.* São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

TOLEDO, B. L. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo.* São Paulo: ABCP, 1999.