

UNIVERSIDADE PRESBITERANA MACKENZIE

HENRIQUE DINIS

CONTINUIDADE E RUPTURA NOS PADRÕES DE LOCALIZAÇÃO DO
TERCIÁRIO SUPERIOR NO SETOR SUDOESTE DE SÃO PAULO

São Paulo
2009

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

HENRIQUE DINIS

CONTINUIDADE E RUPTURA NOS PADRÕES DE LOCALIZAÇÃO DO
TERCIÁRIO SUPERIOR NO SETOR SUDOESTE DE SÃO PAULO

Tese apresentada à Universidade
Presbiteriana Mackenzie, como requisito
parcial para a obtenção do título de
doutor em Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Roberto Righi

São Paulo
2009

HENRIQUE DINIS

**CONTINUIDADE E RUPTURA NOS PADRÕES DE LOCALIZAÇÃO
DO TERCIÁRIO SUPERIOR NO SETOR SUDOESTE DE SÃO PAULO**

Tese apresentada à Universidade
Presbiteriana Mackenzie, como requisito
parcial para a obtenção do título de
doutor em Arquitetura e Urbanismo

Aprovada em

BANCA EXAMINADORA

Roberto Righi
Universidade Presbiteriana Mackenzie

Gilda Collet Bruna
Universidade Presbiteriana Mackenzie

Witold Zmitrowicz
Universidade de São Paulo

Bruno Roberto Padovano
Universidade de São Paulo

Luiz Guilherme Rivera de Castro
Universidade Presbiteriana Mackenzie

À minha querida Teresa, pelo constante incentivo e amor; a meus pais, eternamente merecedores; à Iara, Gabriel e Nicolau, pelo carinho.

AGRADECIMENTOS

A Deus, força universal que nos guia.

Ao Drº Roberto Righi, minha gratidão, por ter sido meu orientador, pela amizade e por ser a pessoa humana que é.

À Drª Gilda Collet Bruna, amiga de muitos anos, que muito me incentivou para esta jornada.

Aos professores Drº José da Silva Gante, Drº Marcel Mendes, Drº João Virgílio Merighi, Drº Carlos Egídio Alonso, Drª Nádia Somekh e Drº José Geraldo Simões Jr., cada um, em momentos diferentes, por terem contribuído pelo meu crescimento na carreira acadêmica.

A todos os professores da Universidade Presbiteriana Mackenzie, por propiciarem um excelente ambiente de trabalho e de companheirismo, que só nos incentiva a continuar, mesmo em momentos difíceis.

A tantos profissionais da engenharia e arquitetura, pelos caminhos que percorremos juntos, que vez ou outra, se distanciaram, mas que se mantêm sempre presentes em nossa memória, por tantas jornadas percorridas, dificuldades enfrentadas e vitórias comemoradas, por terem contribuído para nosso crescimento pessoal, tornando-nos mais maduros e ao mesmo tempo, mais compreensíveis e preparados para a vida, enfim, por terem desenvolvido uma profunda amizade que não se perde com o tempo. Assim ficam comigo os amigos de faculdade, das empresas por onde passei, do Metrô, PMSP, DERSA e em especial, os ex-funcionários da SEGECON.

A todas as pessoas que me querem bem.

RESUMO

Esta tese comprova o papel vital que exerce o sistema viário no processo de desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo, em direção ao sudoeste, com a formação de um novo centro de negócios, que concentra o Terciário Superior paulistano. Caracteriza as especificidades deste processo, especialmente aquelas relacionadas à expansão do Terciário Superior e que o diferencia de urbanizações congêneres. Historicamente, referencia eventos marcantes e determinantes para as transformações econômicas ocorridas ao longo do crescimento da cidade, em sua evolução de cidade industrial, metrópole e cidade global, percurso marcado por continuidades e rupturas espaciais, relativas aos padrões de localização das atividades do Terciário Superior. Finalmente, a tese aponta o setor Sudoeste como principal zona de valorização de serviços na cidade, em função do processo apontado e a grande relevância que teve a ruptura do padrão de urbanização contínua, ao dar lugar a um modelo polinuclear, onde assumiram papel primordial, as características peculiares da metropolização.

Palavras Chave: Região Sudoeste de São Paulo. Setor Terciário Superior. Expansão Urbana. Sistema Viário. Reestruturação Econômica.

ABSTRACT

This thesis shows how the road system had a vital importance in the São Paulo urban development process, toward the Southwest, resulting in a new business center of upper tertiary services. Are identified the characteristics of this process, and their relationships with this expansion. Also, evaluates the differences with similar planning processes. Historically, reference events that are relevant to the economic transformations along the city's growth, from its industrial phase to a metropolis and global city, marked by continuities and ruptures, concerning location patterns of upper tertiary activities. Finally, the thesis identifies the Southwest sector as the main area of services in the city. Also had importance in analyses, as a result of this process, changes of continuous pattern of urbanization, that developed a model, where the urbanization decentralized assumed a primary role, peculiar characteristic of metropolitan cities.

Keywords: The Southwest region of São Paulo. Upper tertiary service. Economic restructuring.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.	10
2	A COLINA HISTÓRICA - O PRIMEIRO CENTRO DE NEGÓCIOS.	25
2.1	CONFORMAÇÃO INICIAL DA CIDADE.	25
2.2	PRIMEIRO SURTO DE URBANIZAÇÃO.	31
2.3	A REMODELAÇÃO DO CENTRO.	46
3	O PLANO DE AVENIDAS E A CONSOLIDAÇÃO DO CENTRO.	61
3.1	O PLANO DE AVENIDAS.	62
3.2	AS OBRAS DE CANALIZAÇÃO DO RIO TIETÊ.	69
3.3	A CONSOLIDAÇÃO DO CENTRO EXPANDIDO.	72
4	A DÉCADA DE 30 E A FORMAÇÃO DA REGIÃO SUDOESTE.	75
4.1	A IMPORTÂNCIA DA CANALIZAÇÃO DO RIO PINHEIROS.	75
4.2	AS REPRESAS E O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO SUL.	77
4.3	A FORMAÇÃO DA MALHA VIÁRIA URBANA.	82
5	DE CENTRO DE NEGÓCIOS DA ECONOMIA CAFEIEIRA PARA A METRÓPOLE INDUSTRIAL.	86
5.1	TRANSFORMAÇÕES ECONÔMICAS E SOCIAIS APÓS A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.	88
5.2	NOVAS FRONTEIRAS TERRITORIAIS E OS PLANOS VIÁRIOS DA DÉCADA DE 1950.	92
5.3	O PLANO DE METAS DE JK E SEUS REFLEXOS SOBRE A ECONOMIA DA CIDADE.	96
6	UMA NOVA CENTRALIDADE – A AVENIDA PAULISTA.	101
6.1	ANTECEDENTES – O SURGIMENTO DA AVENIDA PAULISTA.	101
6.2	A EXPANSÃO DO TERCIÁRIO SUPERIOR PARA AVENIDA PAULISTA.	105
6.3	A NOVA PAULISTA.	109
7	A DÉCADA DE 1960 – NOVOS HORIZONTES PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO NA CIDADE.	113
7.1	PUB E METRÔ – UMA NOVA VISÃO DE PLANEJAMENTO.	115
7.2	A ESTRUTURA URBANA QUE PREVALECEU NA CIDADE.	122
7.3	UMA NOVA CENTRALIDADE DO TERCIÁRIO - A AV. BRIGADEIRO FARIA LIMA.	125

8	UM NOVO CICLO DE CRESCIMENTO E EXPANSÃO URBANA.	128
8.1	O CRESCIMENTO DA CIDADE NA DÉCADA DE 1970 – CAUSAS E CONSEQÜÊNCIAS FRENTE ÀS QUESTÕES DE MOBILIDADE.	130
8.2	OS EFEITOS DA PRIMEIRA CRISE DO PETRÓLEO NOS PLANOS DE INVESTIMENTOS PÚBLICOS.	134
8.3	SEGUNDA CRISE DO PETRÓLEO – APROFUNDAMENTO DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA.	136
8.4	A EXPANSÃO DO TERCIÁRIO NA REGIÃO SUDOESTE DURANTE A DÉCADA DE 1980.	138
9	REGIÃO SUDOESTE - EXPANSÃO GEOGRÁFICA DO TERRITÓRIO. .	142
9.1	AV. ENG. LUÍS CARLOS BERRINI - UMA NOVA CENTRALIDADE.	142
9.2	IMPORTÂNCIA DOS ANÉIS VIÁRIOS PARA INTEGRAÇÃO DA REGIÃO	146
9.3	AS NOVAS CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS E SUAS REPERCUSSÕES NA PERDA DE PRESTÍGIO DO CENTRO.	152
10	ESTRUTURAÇÃO DO TERCIÁRIO SUPERIOR EM SÃO PAULO.	155
10.1	O MODELO ECONÔMICO QUE TRANSFORMOU SÃO PAULO EM UMA CIDADE GLOBAL.	156
10.2	INFLUÊNCIA DAS NOVAS LOCALIZAÇÕES SOBRE A REESTRUTURAÇÃO URBANA.	169
10.3	AS OBRAS VIÁRIAS QUE CONSOLIDARAM AS CENTRALIDADES DA REGIÃO SUDOESTE.	174
11	A MARGINAL PINHEIROS – UM SUB-CENTRO OU UM NOVO CENTRO DE NEGÓCIOS EM SÃO PAULO?.	190
12	CONSIDERAÇÕES FINAIS.	199
	REFERÊNCIAS.	204

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho estuda a expansão do setor terciário superior na cidade de São Paulo e suas localizações territoriais. Iniciando-se pelos primórdios da economia cafeeicultora, percorre os caminhos históricos que levaram a cidade à capital industrial, à metrópole cosmopolita, alcançando a contemporaneidade da cidade global. Neste percurso investigatório, busca as comprovações de suas hipóteses iniciais pela observação e confronta os resultados com estudos efetuados por outros autores, que conceituaram os processos de transformação nas grandes cidades.

Vários foram os autores que estudaram as transformações nas cidades. Em função de alguns padrões de urbanização estabelecidos, identificaram processos específicos de expansão das atividades produtivas e econômicas, que apresentavam reflexos sociais e espaciais. Por exemplo, Corrêa (2004), cita alguns pesquisadores, como o geógrafo alemão J. G. Kohl, que formulou um modelo representando um esquema anelar de segregação em torno de um centro, no qual generalizava a maneira como os grupos sociais estavam dispostos nas cidades da Europa oriental, evidenciando a elite junto ao Centro, em razão das limitações de mobilidade então existentes. As classes menos favorecidas, localizavam-se na periferia. Também nesta linha, E. W. Burgess¹, ao estudar as cidades norte-americanas da década de 1920, estabeleceu um modelo, onde se generalizava um padrão de segregação residencial adverso em que as classes populares residiam no Centro e as elites, na periferia da cidade, em áreas de maiores amenidades. Como consequência deste processo, identificou que as áreas residenciais localizadas no Centro tornavam-se desvalorizadas, resultando em um processo de deterioração. De forma intermediária, na evolução da questão, em 1939, H. Hoyt² apresentou também um modelo onde a segregação espacial assumia setores axiais, a partir do Centro. Em seu modelo, o setor principal seria ocupado pelas elites, ladeado pelas classes de média renda e, diametralmente oposto, se encontrariam as classes de baixa renda (CORRÊA, 2004).

¹Trabalho original: Burgess E.W. The growth of the city: an introduction to a research project. Publications of the American Sociological Society, 18:85-97. 1924

² Trabalho original: HOYT, Homer. *The Structure and Growth of Residential Neighbourhoods in American Cities*. Washington DC: Federal Housing Administration, 1939.

Nas cidades latino-americanas os três padrões acima podem ser observados, podendo conviver entre si na configuração do espaço urbano, relativamente ou isoladamente, com efeitos temporais sobre a cidade.

Segundo Yujnovsky (1971), a cidade latino-americana passou por três períodos. O primeiro, do século XVI até por volta de 1850, o período colonial, em que se assemelhou ao padrão estabelecido por J. G. Kohl, onde as elites residiam no centro, referência bem válida para a cidade de São Paulo. No período seguinte, até 1930, com o crescimento da economia e seus reflexos sociais e espaciais sobre a cidade, emerge uma classe média e firmam-se as classes dominantes. Estas, com as novas condições favoráveis de mobilidade surgidas, em função do bonde e automóvel, deslocam-se para novas áreas residenciais mais afastadas do Centro. Com o patrimônio edificado deixado para trás, as correntes migratórias tendem a convergir para o Centro, ocupando os velhos edifícios, que são transformados em cortiços. Como veremos, no caso de São Paulo, este tipo de ocupação do Centro foi transitória, pelo fato das atividades econômicas terem ocupado em grande parte as áreas centrais, diante do grande crescimento que a cidade vivenciou no início do século XX. Por fim, no período a seguir, inicia-se o processo de periferação pelas classes de baixa renda, através de loteamentos populares e de autoconstrução, como também a expansão de favelas, bem característico na cidade de São Paulo.

São interessantes também, para esta contextualização, as pesquisas efetuadas por Amato (1970), sobre o surgimento de bairros de alto poder aquisitivo afastados do Centro em cidades hispano-americanas, que tiveram grande crescimento a partir do século XX. Segundo o autor, ao analisar as cidades de Bogotá, Lima, Quito e Santiago, verificou que havia alguns quesitos que foram sempre atendidos na localização destes bairros: *acessibilidade* – os locais apresentavam todos, boa condições de acesso com o antigo centro; *boa vizinhança* – os locais se mostraram distantes de bairros populares ou industriais e *boa conformação topográfica* – os locais se localizavam em regiões favoráveis à ocupação, boas condições de salubridade e significativos valores paisagísticos, padrão este que se estabelece na formação de setores de alta renda, como os identificados por H. Hoyt. Soma-se ainda aos quesitos citados por Amato, mais um, não relacionado certamente por ter sido óbvio para a questão que formulava, qual seja, a disponibilidade de terras a baixo custo, sem a qual não se formariam novos bairros. Em São Paulo, verifica-se que este padrão foi dominante até as últimas décadas do século XX, quando outros fatores passaram a fazer parte dos padrões de localização.

Identificam-se também, de forma característica, no processo de transformação das grandes cidades do Mundo, dois estágios básicos de desenvolvimento, o de metropolização e o de globalização. Entende-se metropolização, segundo conceituação apresentada por Ascher (2005), como sendo a concentração de riquezas materiais e de pessoas, a partir da qual resultam fortes possibilidades para a produção em escala industrial e internacionalização; globalização, segundo o mesmo autor, trata-se do aprofundamento deste processo a partir do desenvolvimento e evolução de condições específicas, como a mobilidade e tecnologias da informação, possibilitando que as relações de troca em uma sociedade ocorram praticamente em tempo real. A característica mais flagrante em todo este processo é a expansão das atividades de serviço, que provocam, por conseqüência, a expansão econômica e física do centro principal de serviços das cidades, para acomodar o incremento destas atividades. As atividades de serviço que mais contribuem para este processo são as do Terciário Superior, constituídas pelas instituições financeiras e empresas de apoio à indústria, como advocacia, informática, desenvolvimento tecnológico, etc.

São Paulo, como qualquer uma das grandes cidades mundiais, passou por um processo semelhante. No entanto, como se demonstra neste trabalho, apresenta certas peculiaridades que a distingue de suas congêneres do primeiro mundo, contrariando muitas das lógicas identificadas por alguns autores que explicam a globalização e a expansão do Terciário Superior nas grandes cidades dos países mais ricos e desenvolvidos. Esta diferenciação pode ser constatada frente às dinâmicas que conduziram o processo de metropolização e globalização, que lhe é peculiar, como também, às lógicas que conduziram à expansão de seu centro. É flagrante em qualquer grande cidade contemporânea, a constatação do surgimento de novas centralidades e da conseqüente perda de prestígio do centro principal durante a evolução que a transformou em uma cidade global, assim como também o é, a dependência relativamente ao seu sistema viário e de transportes. Para São Paulo e outras cidades de países em desenvolvimento, percebe-se que estas se diferenciam das principais cidades mundiais, em decorrência da dimensão das camadas populares, que ocasiona a inversão de muitas das lógicas identificadas nas cidades dos países desenvolvidos, reflexo do comportamento de sua sociedade frente a esta particularidade. Este fenômeno, suas causas e conseqüências têm ênfase no decorrer deste trabalho.

Com este trabalho, pretende-se identificar as especificidades que delinearam o processo de expansão do Centro da cidade de São Paulo, ao longo do percurso que a transformou em metrópole e cidade global, apontando como principal indutor deste processo, o deslocamento das atividades do Setor Terciário para novas centralidades localizadas na Região Sudoeste de São Paulo.

Comprova o papel vital que exerceu o sistema viário de São Paulo, para seu desenvolvimento urbano, em especial, no que se refere aos aspectos relativos ao processo de expansão do Terciário Superior e demonstra que a lógica deste processo se pautou sempre na busca por locais com bons estoques de terrenos e boa acessibilidade viária, distanciando-se gradativamente das áreas mais antigas, a medida que as possibilidades de expansão foram se esgotando.

De forma mais abrangente, quer se demonstrar que na lógica deste processo de expansão, o Terciário Superior formou, sucessivamente, centralidades com marcas de sua ocupação. Também, que os critérios de localização destas centralidades, inicialmente, basearam-se nos mesmos requisitos identificados por Amato (1970), na formação de bairros residenciais de alta renda nas cidades hispano-americanas, ao se referir à boa articulação viária com o Centro, boa vizinhança e boa conformação topográfica. A região dos Jardins apresentava estas características. A partir de determinado estágio, houve uma ruptura neste padrão. Com os altos custos que foram assumindo estas localizações e diante do processo de descentralização econômica e desconcentração industrial, tornaram-se preponderantes as localizações que apresentavam articulações com a macro-metrópole como um todo, em regiões com estoques para grandes empreendimentos, ficando a boa vizinhança relevada a um segundo plano. Tornou-se assim um fator de importância na escolha, a proximidade com os principais eixos viários da Metrópole. A Região Sul combinou fatores favoráveis neste sentido, vindo a alojar novas zonas de negócios, funcionalmente independentes, rompendo o processo de urbanização contínua ao estabelecer um novo padrão de ocupação, semelhante ao modelo polinuclear conceituado por Harris e Ullmann³, como abordado por Corrêa (2004). Em um último estágio, através da implementação do sistema viário e diante do grande crescimento que a cidade vivenciou, estas centralidades sofreram um processo de metropolização, vindo a se integrarem fisicamente, delimitando a atual Região Sudoeste.

³ Trabalho original: HARRIS C. D.; ULLMAN E. L. The nature of cities. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. N.242, 1945.

Cabe aqui colocar a definição assumida neste trabalho para explicar uma centralidade em uma cidade contemporânea. Valemo-nos de Solà-Morales (2002), que segundo o autor, as atividades desenvolvidas em uma cidade contemporânea ocorrem por meio de fluxos, que podem ser explicados como sendo a dinâmica de repetição de um mesmo evento. Uma centralidade seria então o lugar físico em uma cidade, onde ocorrem interconexões de uma grande quantidade de fluxos. Cabe complementar à definição anterior, a conceituação apresentada por Ascher (2005), para explicar a formação de centralidades. Segundo o autor, o uso dos meios de transporte rápidos e desenvolvimento dos sistemas da tecnologia da informação questionam os antigos sistemas de organização urbana radio - concêntrica, como é o caso de São Paulo. Enfatiza que o centro geométrico das cidades deixa de ser o lugar mais acessível, sobretudo para as pessoas que utilizam a transporte por automóvel. Desta forma, se está assistindo, especialmente no comércio, a uma multiplicação das polaridades.

Definições neste mesmo campo conceitual são também apresentadas por Corrêa (2006), mas com especificidade particular, onde é apresentada a definição do termo “redes urbanas”, como sendo o meio através do qual - produção, circulação e consumo se realizam e através das quais, os centros urbanos se articulam entre si, estabelecendo as bases de uma economia mundial. Por meio da crescente rede de comunicação propiciada pelo desenvolvimento dos sistemas da tecnologia da informação, verifica-se a evolução deste processo para atingir o estágio da globalização. No caso particular de São Paulo, se verificou que com a abertura da economia brasileira na década de 1990, houve a inserção de muitas das empresas brasileiras nas redes mundiais de comunicação e alta tecnologia, projetando a cidade para seu ingresso no rol das cidades globalizadas.

Verifica-se que a expansão das atividades do Centro de São Paulo ocorreu de forma direcional, acompanhando os vetores de ocupação residencial de alta renda, apresentando uma migração sucessiva das atividades de maior prestígio do Terciário Superior para as novas centralidades surgidas, entremeadas das zonas residenciais de alta renda, deixando para trás espaços construídos em processo de desvalorização, que passaram a ser ocupados por atividades menos nobres.

Neste processo, se desenvolveram duas centralidades principais do Terciário Superior na Região Sudoeste: Paulista e Faria Lima. A centralidade da Berrini aparece segundo o novo padrão de localização, onde as grandes áreas para empreendimentos e a proximidade com os

principais nós viários da MetrÓpole foram preponderantes. Configuram-se como centralidades do Terciário Superior, por tratar-se de localizações em que o Terciário Superior é predominante e diferenciam-se de simples zonas de negócios, por convergirem para elas, outros fluxos que as complementam, como comércio, entretenimento, etc.

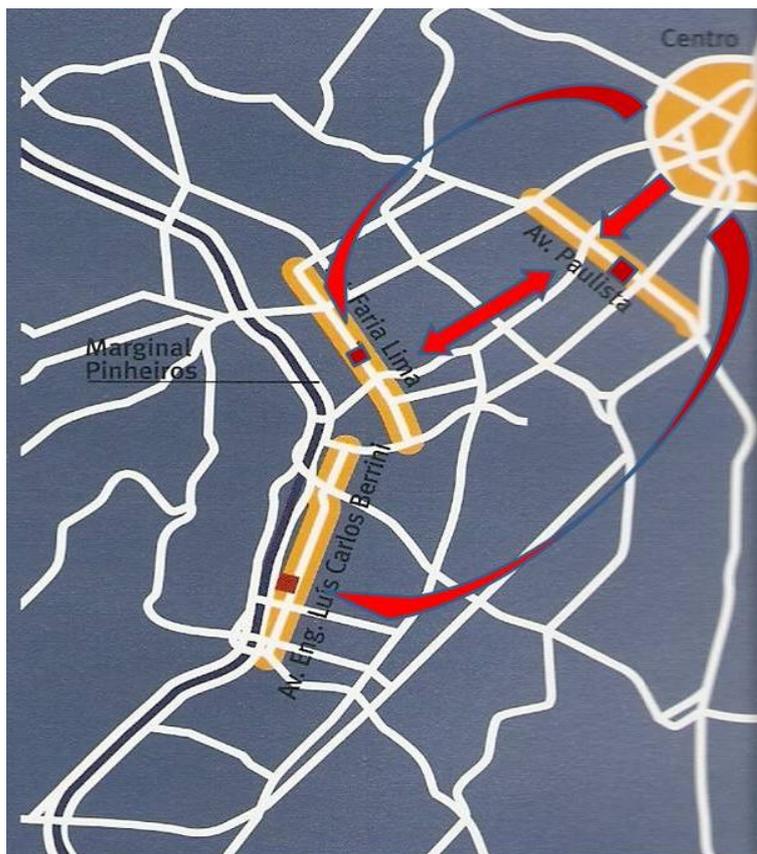


Figura 1: Evolução das Centralidades do Terciário Superior em São Paulo - Região Sudoeste
Base: Coelho (1999). "Notação nossa".

Segundo Villaça (2001), a força mais poderosa agindo sobre a estruturação do espaço urbano tem origem na disputa entre indivíduos de classes sociais distintas, pela apropriação diferenciada das vantagens e desvantagens do espaço construído e na segregação urbana dela resultante. Assim, quando observamos o processo inicial de ocupação da Região Sudoeste, verificamos uma preponderância relativamente ao uso residencial, voltado às classes de maior poder aquisitivo, em função de suas melhores qualificações urbanas, como as conformações topográficas e ambientais e facilidades de acesso ao Centro. A amplitude do processo de ocupação foi suficiente para que se configurasse a formação de um setor homogêneo na cidade, com tendências à segregação, que o caracterizou como de boa vizinhança. Posteriormente, durante a expansão do setor terciário superior, o processo se repetiu, agora

com a ocupação destes mesmos bairros residenciais, de maior poder aquisitivo, pelo Terciário Superior, que mantiveram as mesmas qualidades que serviram de quesitos durante sua ocupação residencial: boa conformação topográfica/ambiental e um sistema viário eficiente. Ainda, estes bairros tornaram-se suficientemente segregados por classes de maior poder aquisitivo, para lhes proporcionar a característica de boa vizinhança. Em sentido oposto a estas preferências, os locais deixados para trás, durante o processo de expansão do Terciário, foram sendo ocupados por atividades menos nobres e por classes mais populares, fazendo com que estas áreas agora apresentem também características de segregação, somente que pelas camadas mais populares da população.

Para o urbanista Cândido Malta Campos (1973), em declaração para O Estado de São Paulo, que versou sobre a expansão do Terciário em direção à Avenida Paulista, assim se referiu à ocupação dos bairros nobres:

[...] a expansão comercial da Avenida Paulista repete um fenômeno verificado nas grandes cidades do mundo capitalista, nos quais os Centros deslocam-se, principalmente, aos bairros de maior poder aquisitivo. Isto porque as pessoas que decidem sobre a localização das sedes das empresas preferem as áreas de melhor qualidade ambiental possível. Nesta escolha, levam-se em conta não só a infra-estrutura já existente e a estética do bairro, como também a proximidade do local do trabalho com sua residência. (apud FRÚGOLI JR, 2006)

Cabe colocar, para propiciar uma maior identidade do texto acima relativamente às definições até agora expostas, que Malta Campos, ao mencionar “os Centros deslocam-se”, está intrinsecamente se referindo ao processo de expansão do Centro, em que grandes empresas ali sediadas se deslocam para áreas em ascensão, de maior prestígio, deixando para trás um passivo construído, ocupado então por outras empresas que exploram atividades menos nobres e que certamente não teriam acesso às localizações de tal padrão edilício, se não fosse através de tal processo. Cabe ainda colocar que este processo se desenvolve em função do crescimento da economia, que proporciona também crescimento das empresas existentes e o surgimento de outras mais.

Certamente que as questões da expansão física do Setor Terciário Superior são muito mais amplas do que as considerações feitas até o momento e as características de seu intrínseco somente ganharão um entendimento mais pleno e uma conceituação fundamental, se incluirmos ainda no âmbito dos estudos e das interpretações, outros parâmetros, como a evolução do crescimento econômico e populacional ao longo do período historiado, também a caracterização de instrumentos urbanísticos que levaram ao surgimento de estoques de

terrenos, cujos custos e potencial construtivo tenham sido compatíveis aos objetivos dos empreendimentos pretendidos, dentre outros.

Desta forma, segundo o exposto, para identificar e entender todo o processo de desenvolvimento que ocorreu na Região Sudoeste torna-se necessário que nos remetamos às relações históricas que a própria cidade manteve com suas bases territoriais, econômicas e urbanas, desde sua formação.

Como se sabe, a cidade de São Paulo 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 comerciais com o entorno, quando ainda vilarejo. A urbanização ocorreu a partir de um núcleo central denominado de Colina Histórica, circundado pelos rios Anhangabaú e Tamandateí. A malha viária deste núcleo constituía-se de ruas estreitas e irregulares, entremeadas de largos e praças, onde se identificavam os vários 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 locais.

Esta configuração inicial foi responsável por todo o desenho da estrutura urbana da cidade e seu crescimento foi caracterizado pela formação de setores convergentes ao Centro, como é o caso da Região Sudoeste, objeto deste trabalho. Outros fatores geográficos e econômicos tiveram também grande influência em seu desenvolvimento urbano, ao longo do século XX até os dias atuais.

Cabe colocar, neste sentido, os conceitos que envolvem o termo “desenvolvimento urbano”, como acima colocado, valendo-nos das definições apresentadas por Villaça (2001), segundo as quais o “urbano” se refere ao espaço que se encontra interagindo com o social, através da articulação espacial da produção e do consumo; o “desenvolvimento” trata-se certamente da evolução contínua deste processo no tempo e espaço. Ainda, o mesmo autor define também “localização urbana”, como sendo aquela onde ocorrem relações que envolvem deslocamentos entre produtores e consumidores, produção e consumo, conceito este que nos será de valia ao efetuarmos um recorte espacial em nosso objeto de estudo,

centrando nossos objetivos aos fenômenos de direcionamento do desenvolvimento urbano que ocorreu no setor Centro - Sudoeste, ora denominado de Região Sudoeste de São Paulo.

Ao tratarmos do fenômeno de expansão urbana, assume também importância a definição de setor geográfico, como acima exposto: área convergente ao Centro, que apresenta características urbanas homogêneas. Ainda, nos valendo de Villaça (2001), os setores são formados especialmente por características excepcionais que identificam determinada região. Por exemplo, ao considerarmos a característica acessibilidade, verificamos que através de um sistema viário eficiente, a referida região torna-se mais competitiva que outras, induzindo a uma expansão direcional que evolui sucessivamente até a formação do referido setor.

Utilizaremos neste trabalho, em especial, o conceito de “cone (ou setor) de valorização imobiliária”, como sendo a identificação de um setor geográfico aonde ocorre a preferência por investimentos imobiliários de padrão mais elevado e que conseqüentemente, induz à valorização de todo o setor. Já as “zonas de valor” poderiam ser definidas como as zonas pertencentes ao cone de valorização, que apresentam características específicas em seu valor imobiliário.

A primeira configuração de setores em São Paulo ocorreu a partir da implantação da ferrovia. Até meados do século XIX, a cidade quase que se restringia aos limites do perímetro formado pelos rios Tamandateí e Anhangabaú e além deste, as propriedades existentes eram geralmente constituídas por pequenas chácaras espalhadas pelo seu entorno. Foi somente com o advento da ferrovia, a partir da década de 1860, que a expansão urbana se acelerou e ultrapassou estes limites, em especial, com a vinda da elite cafeicultora do interior do Estado e com ela, desenvolveu-se um núcleo terciário para comportar as funções institucionais, administrativas e financeiras do modelo agroexportador vigente. Assim, a Colina Histórica foi eleita para abrigar estas funções de prestígio, passando a população nela residente a se deslocar aos novos bairros que foram sendo implantados, os de alta renda, à Oeste. Veremos neste trabalho que a Colina Histórica foi o marco inicial de um processo de requalificação e remodelação de áreas urbanas da cidade, para abrigar as atividades superiores do Terciário, processo este que se manteve vivo desde então, em função do crescimento da cidade.

Por outro lado, com os recursos advindos das atividades cafeicultoras, se instalaram em São Paulo indústrias ao longo da ferrovia e das várzeas do Rio Tamandateí, a Leste do Centro. Este fato, aliado à insalubridade das várzeas, fez com que as regiões a Leste da cidade

polarizassem os bairros mais populares, em geral formados por imigrantes ou pelos próprios operários que trabalhavam nas fábricas. Assim, a ferrovia e a instalação de indústrias ao longo das linhas férreas foram responsáveis pela primeira divisão da cidade em setores territoriais.

Para abrigar a nova elite que se instalava em São Paulo, surgiram então novos bairros nas regiões a Oeste, lado oposto aos bairros operários e ao mesmo tempo, terras de maior altimetria e distantes das infectas várzeas dos rios Tamanduateí e Tietê. De excelente acessibilidade, estes bairros foram naturalmente se instalando ao longo dos antigos caminhos históricos, em geral nas áreas mais altas e planas, em função das facilidades de ocupação e melhores possibilidades de saneamento. Os arruamentos foram se consolidando e novas vias se formando segundo elevados padrões urbanísticos para acolher a crescente elite paulistana. Assim nasceram bairros como Campos Elíseos, Higienópolis e Paulista, dentre outros. A conformação radial – concêntrica das vias, no entanto, levou à expansão destes bairros de forma direcional, inicialmente a Oeste e a seguir, espraiando-se a Sudoeste, formando um setor em direção ao Rio Pinheiros. No futuro, este processo levou à desvalorização de alguns dos bairros inicialmente implantados, os próximos do Centro, especialmente aqueles imediatamente ao Sul ou ao Norte, realçando o desenho do setor geográfico que se formara. As atividades que constituem o Terciário Superior se expandiram após a década de 1950, ocupando inicialmente a Av. Paulista e na seqüência, outras avenidas localizadas em bairros residenciais de alto padrão. Veremos que foi segundo esta sistemática que a cidade cresceu e se desenvolveu.

O Capítulo 2 [A Colina Histórica – O Primeiro Centro de Negócios] aborda exatamente esta fase inicial da cidade em que o Centro se estabeleceu como polarizador das atividades econômicas e de negócios e deu-se início à expansão da área urbanizada para além da Colina Histórica, com a formação dos primeiros dois setores geográficos, Leste e Oeste. Será observado também, neste capítulo, que ao final da década de 1920, o Centro já havia atingido 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.

Sua primeira grande expansão se deu em direção à Praça da República, através da Rua Barão de Itapetininga, ainda no início do século XX, fazendo surgir uma nova centralidade

que em pouco tempo presenciou a transferência de algumas atividades de status do antigo Centro e recebeu a denominação de Centro Novo.

Ao se analisar pormenorizadamente as condições com que a estrutura viária da cidade evoluiu ao longo de sua transformação em metrópole, podem-se identificar algumas das causas dos difíceis entraves com que se depararam seus administradores, no futuro. Na verdade, a omissão da municipalidade no planejamento da ocupação inicial do solo propiciou 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, criando tecidos urbanos totalmente fragmentados. Veremos ao longo do **Capítulo 3** [O Plano de Avenidas e a Consolidação do Centro] que estas fragmentações tornaram-se grandes obstáculos para que ocorresse uma expansão das atividades de serviço e comerciais, de forma mais homogênea, em torno do Centro.

Ainda, 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. Diante deste cenário teria se articulado o primeiro grande plano viário da cidade de São Paulo, o Plano de Avenidas, tendo como mentor intelectual Ulhôa Cintra, técnico municipal, que na década de 1920, conjuntamente com Prestes Maia, formularam as primeiras propostas na direção de interpretar a estrutura viária existente como a de um modelo radial-perimetral.

O plano estabeleceu dois anéis extremos, o mais interno, que foi chamado de Perímetro de Irradiação e um anel mais expandido, circundando os limites dos Rios Tietê e Pinheiros. O Perímetro de Irradiação, implantado integralmente pelo próprio Prestes Maia, quando prefeito da cidade de São Paulo, entre 1938 e 1945, circundou o Centro Velho e o Novo, que ainda se formava, por um circuito de avenidas objetivando coletar todo o tráfego de veículos que se aproximasse das áreas centrais pelas vias radiais e 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, tornou-se possível a consolidação da expansão do Centro Novo, que sustentou o crescimento de São Paulo em um momento crucial para o desenvolvimento de sua economia, de forma orientada e organizada. Veremos ainda, que Prestes Maia, enquanto prefeito, ainda executou vários trechos da canalização do Rio Tietê, proporcionando a possibilidade de ocupação de suas várzeas.

No **Capítulo 4** [A Década de 30 e a Formação da Região Sudoeste] veremos que 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. As represas formadas no extremo Sul, a partir desta intervenção, propiciaram grande desenvolvimento nesta região, acarretando a anexação do Município de Santo Amaro ao de São Paulo. Na época, esta região foi considerada uma estância turística, o que também induziu à formação do Bairro Interlagos e implantação de outros equipamentos urbanos, como o autódromo de Interlagos e Aeroporto de Congonhas, todos contribuindo no futuro, para a formação das centralidades do Terciário na região de Santo Amaro, agora extremo Sul da cidade.

Veremos no **Capítulo 5** [De Centro de Negócios da Economia Cafeeira para a Metrópole Industrial], as transformações econômicas e sociais ocorridas após a Segunda Guerra Mundial e seus reflexos sobre os bairros de alto poder aquisitivo, quando se gerou o ambiente propício para as transformações que induziram sua verticalização e futura expansão do Terciário em alguns destes bairros. A cidade assumia já nas décadas de 1940/50 as feições de industrial e já transpareciam os problemas característicos das grandes cidades em desenvolvimento, como a proliferação de bairros periféricos populares. As novas fronteiras territoriais causavam já preocupações ao poder público, que passou a desenvolver vários planos visando sua integração e maior mobilidade, destacando-se a implementação viária.

Será visto também como o Plano de Metas de JK repercutiu sobre a economia da metrópole, quando se implantou a indústria automobilística, dando-se ênfase estratégica ao transporte rodoviário, responsável pela mobilidade que notabilizou a futura desconcentração industrial e gerou importantes eixos de indução urbana ao longo das novas rodovias implantadas.

A primeira expansão do Centro além do Perímetro de Irradiação se deu com a formação de uma centralidade na Avenida Paulista. No **Capítulo 6** [Uma Nova Centralidade – a Avenida Paulista], veremos o processo de formação desta centralidade e como esta induziu os investimentos para implantação dos novos empreendimentos de serviço na avenida.

Veremos que em decorrência de sua proximidade com as regiões mais centrais, era inevitável sua apropriação para expansão do Terciário e que, sucessivamente, ao longo do

tempo, a legislação vigente foi sofrendo várias alterações, como a permissão de 1952 para prédios institucionais e de serviços e a de 1962, autorizando lojas e edifícios comerciais, o que efetivou o processo de transformação. Veremos ainda neste trabalho, que a avenida continua concentrando grande parte das maiores e mais importantes instituições financeiras e outras atividades do Terciário Superior.

No **Capítulo 7** [A Década de 1960 – Novos Horizontes para o Desenvolvimento Urbano da Cidade], veremos que a cidade havia já se transformado em metrópole e será enfatizada a importância que tiveram os grandes planos urbanísticos e de transporte, como o PUB e METRÔ, para orientar todo o crescimento e desenvolvimento urbano que ainda estava por vir. Veremos também neste capítulo, a estrutura urbana que prevaleceu na cidade, que favoreceu o grande desenvolvimento da Região Sudoeste, em detrimento de outras regiões da cidade.

Também ao final desta década, ocorreu nova expansão das atividades do Terciário, com a formação de mais uma centralidade, agora ao longo da Av. Faria Lima. Esta nova centralidade se encontrava no caminhar lógico e previsível, tendo em vista as restrições de uso do solo existente para os bairros Jardim América e Europa, além de ser servida por excelentes acessos, inclusive as vias marginais do Rio Pinheiros e contava com o status dos elegantes bairros da Zona Oeste, o primeiro Shopping da cidade, dentre outros atrativos.

No decorrer do trabalho, veremos que as sucessivas expansões do Centro não ocorreram através de avanços gradativos e sucessivos, aproveitando-se da malha viária existente, mas ao contrário, sempre se trasladou para novas centralidades, em torno de avenidas já consolidadas, irradiando-se então para as imediações. Grande importância exerceu o sistema viário existente, mas quando insuficiente, o poder público sempre agiu no sentido de adequá-lo a este fim.

Veremos no **Capítulo 8** [Um Novo Ciclo de Crescimento e Expansão Urbana], que durante a década de 1970, o Município vivenciou um grande crescimento, responsável pelas conseqüências frente às questões de mobilidade, tendo em vista que o poder público nunca conseguiu superar a defasagem entre as carências surgidas, como conseqüência do aumento populacional, com os investimentos necessários para implantar a infra-estrutura necessária para suprir a cidade de suas necessidades viárias e de transportes. Muitas foram as obras viárias efetuadas neste período, destacando-se as avenidas de fundo de vale, que se tornaram grandes artérias e possibilitaram a urbanização de importantes regiões da cidade. Foram

também importantes as iniciativas para a consolidação dos eixos viários Norte-Sul, entre Santana e Interlagos e Leste-Oeste, a partir da implantação da Via Leste e Elevado Costa e Silva. Ainda, a conclusão das marginais dos rios Tietê e Pinheiros dotou a cidade de uma estrutura viária mínima para promover o entroncamento com as principais rodovias e gerar melhores condições de mobilidade. Porém, relativamente aos transportes de massa, os avanços foram pequenos, em parte pelos efeitos da primeira crise do petróleo sobre os planos de investimentos públicos, que limitou nesta década, à implantação de somente duas das cinco linhas previstas para o Metrô. Será evidenciado que esta conjuntura levou à preferência do modo automóvel relativamente ao coletivo, estabelecendo a primazia da Região Sudoeste para receber o Terciário, por ser mais bem servida de vias.

Veremos também neste capítulo os efeitos da segunda crise do petróleo sobre o aprofundamento da reestruturação produtiva, que vinha já ocorrendo ao longo da década de 1970, em função do fenômeno de desconcentração industrial.

No **Capítulo 9** [Região Sudoeste – Expansão Geográfica do Território], veremos que durante a década de 1980 inicia-se mais uma expansão do Terciário, beneficiando-se agora das novas vias criadas mais ao Sul da cidade, que tornou estratégica a região localizada além da Av. Bandeirantes para a implantação de sedes de grandes empresas. Agora era a vez da polarização do Terciário em torno da Av. Eng. Luís Carlos Berrini, não tão lógica ou coerente como as anteriores, a primeira vista, por ter rompido o padrão de expansão anteriormente estabelecido. Veremos ao longo deste trabalho, que 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. Por ocasião de sua implantação, a região era pouco densa, muitas edificações de baixo valor e terrenos vagos, ou seja, não compartilhava o status dos demais bairros da Região Sudoeste.

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 Oeste/Sul havia sido mais bem atendida, em função de loteamentos melhor 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. 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 conceitos dos 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. Será importante para as conclusões do trabalho em questão, mostrar as duas iniciativas para solucionar o problema, uma vinda do Estado, implantando um anel mais amplo, de âmbito metropolitano, que foi denominado de Anel Metropolitano e outra, do Município, passando por bairros da Zona Leste, que foi denominado de Mini-Anel Viário. Estes anéis propiciaram duas articulações viárias, uma em cada extremo da Berrini, interligando a Região Sudoeste com as rodovias para o litoral, como também, a integraram com os bairros da Zona Leste, fortalecendo ainda mais seu potencial para polarizar as atividades do Terciário da cidade.

No **Capítulo 10** [Estruturação do Terciário Superior em São Paulo], com o objetivo de mostrar que o avanço do Terciário na Região Sudoeste e suas respectivas localizações foi sustentado pela implementação do sistema viário, serão mostradas as principais obras viárias implantadas na década de 1990, entre elas: Ponte do Morumbi, a continuidade da Faria Lima; o alargamento e interligação da Rua Funchal com a Berrini; a Av. Jornalista Roberto Marinho; Túneis da Av. Juscelino Kubitschek; as pontes da Av. João Dias e Transamérica. Cabe salientar que muitas outras obras viárias foram implantadas na cidade, nesta mesma época, em especial em bairros de periferia, que vieram a integrar muitos destes bairros às regiões mais centrais da cidade. No entanto, por terem pouco influenciado o desenvolvimento das polaridades do setor Sudoeste, não fizeram parte deste contexto de análise.

Por outro lado, veremos que este período foi de vital importância para a economia do país, com reflexos profundos sobre a cidade. A partir da abertura da economia brasileira para o mercado internacional, houve de um lado, uma proliferação de empresas transacionais que estabeleceram suas bases na cidade de São Paulo e de outro, ocorreu o aprofundamento do processo de desconcentração industrial que vinha já ocorrendo desde a década de 1970. Este processo teve como peculiaridade a separação física das atividades de gestão empresarial de suas respectivas plantas industriais, que se deslocavam para outras localizações na Macro-Metrópole, mantendo-se sediadas na cidade. Este processo acarretou em uma grande demanda por edifícios de escritório para alojar todas estas atividades. O trabalho irá focar este período de transformação e como as obras viárias implantadas nesta década, aliadas a novos instrumentos de legislação urbana, puderam alojar na Região Sudoeste, esta grande produção imobiliária de edifícios de escritórios, em boa parte de alto padrão.

No Capítulo 11 [A Marginal Pinheiros – Um Sub-Centro ou Um Centro de Negócios em São Paulo?], será visto que com o desenvolvimento urbano ocorrido na Região Sudoeste, em função de toda a infra-estrutura de serviços implantada, concentrando um grande centro de negócios que aloja boa parte do Terciário Superior da cidade e sedes de grandes empresas nacionais e multi-nacionais; com acesso fácil ao aeroporto de Congonhas e servida pelo trem metropolitano (CPTM); próxima a bairros populares, como Capão Redondo; de médio padrão, como os bairros locais; e de alto padrão, como o Morumbi, além de outros serviços como: compras, alimentação, hotelaria, lazer, etc., será discutido neste capítulo a conotação de Sub-centro que assume toda esta região.

No **capítulo 12** [Considerações Finais], o trabalho será concluído, alinhando-se os principais aspectos das questões colocadas que permitiram demonstrar as hipóteses que formularam a tese.

2 A COLINA HISTÓRICA - O PRIMEIRO CENTRO DE NEGÓCIOS

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. Poucas foram as cidades brasileiras que nasceram a partir de uma malha viária já antecipadamente planejada.

Para São Paulo, em especial, a urbanização ocorreu a partir de um núcleo central, denominado de Colina Histórica, circundado pelos rios Anhangabaú e Tamandateí. Em decorrência das características estratégicas do local, seja do ponto de vista defensivo, como por ter sido o centro de rotas entre o litoral e o interior do Estado, logo de início, já impôs sua supremacia diante das relações funcionais desenvolvidas com os demais vilarejos que iam se estabelecendo pelos campos de Piratininga.

2.1 CONFORMAÇÃO INICIAL DA CIDADE

A antiga capital da Província constituía-se de ruas estreitas e irregulares, entremeadas de largos e praças, onde se identificavam os vários edifícios públicos, de caráter religioso ou administrativo. O arruamento principal era delineado em torno do conhecido triângulo formado pelas ruas São Bento, Direita e da Imperatriz (atual Rua 15 de Novembro). A partir deste núcleo, partiam os caminhos de irradiação, através de cinco pontes, duas sobre o Rio Tamandateí, a Tabatinguera e a do Carmo e três sobre o Rio Anhangabaú, a da Constituição, a do Acu e a do Lorena, definindo um sistema viário radial-concêntrico. As principais ruas deste sistema viário permitiam o acesso aos núcleos localizados em seu entorno imediato, ou aos caminhos com alcance regional.



Figura 2: Rua da Imperatriz em 1862 – atual Rua XV de Novembro
 Fonte: Imagens de São Paulo.

Estes caminhos poderiam assim ser identificados: Rua Consolação e seus prolongamentos, que permitia o acesso ao núcleo de Pinheiros e à saída para Sorocaba; as Ruas Arouche e da Palha [atual 7 de Abril], que davam acesso ao núcleo da Lapa, caminho para Porto Feliz, no Rio Tietê, local de embarque para as expedições que partiam para Mato Grosso; Caminho do Guaré [atual Florêncio de Abreu], acessando o núcleo de Santana e saída para Minas Gerais; Ladeira do Carmo e Rua do Brás [atual Rangel Pestana], acesso aos núcleos da Penha, São Miguel e saída para o Rio de Janeiro; Rua da Glória, e posteriormente, Rua Liberdade, que constituía a saída para o Caminho do Mar e ainda, a Rua Santo Amaro, prolongamento da atual Brigadeiro Luiz Antônio, que dava acesso ao núcleo de Santo Amaro (TOLEDO, 1999).

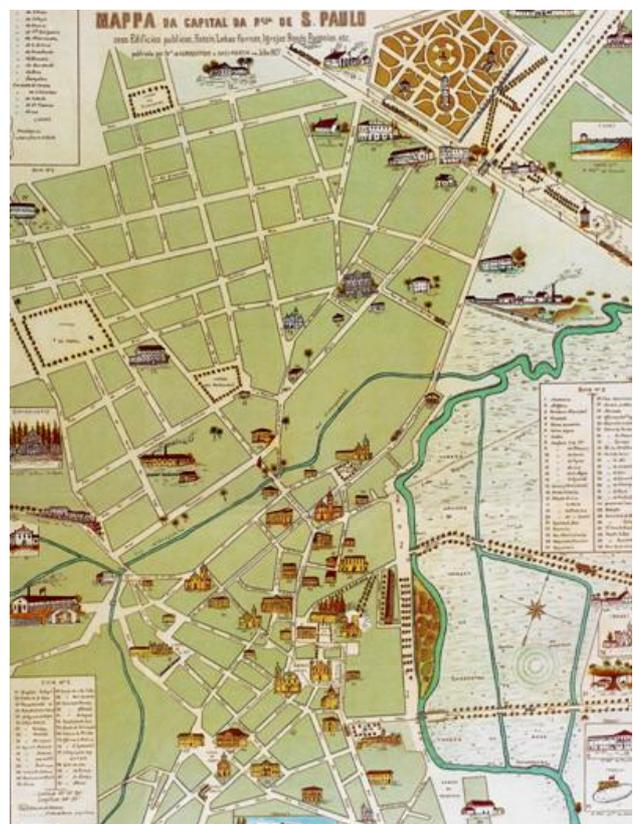


Figura 3: Mapa de Jules Martin - Arruamento/1877
 Fonte: Acervo AHDM/DPH/SMC.
 In: Soukef (2000)

Até o advento da ferrovia, a cidade se desenvolveu preferencialmente voltada para o lado Leste, em cujas ruas se localizavam as principais atividades de caráter institucional, comercial e mesmo residencial. Mesmo com esta conformação particular, a cidade apresentava características de ocupação que a assemelhava à maioria das cidades latino-americanas. Segundo Yujnovsky (1971, apud CORRÊA, 2004), prevalecia neste período, um modelo colonial, em que os grupos sociais mais privilegiados viviam em áreas de maior acessibilidade às atividades rotineiras à vida social, geralmente nas regiões centrais, em torno das praças, igrejas e ligadas ao poder governamental. Os grupos menos favorecidos ocupavam os locais mais periféricos, de menores qualidades ambientais, ou totalmente distantes do Centro, no caso de não dependerem dos serviços ali oferecidos. Cabe salientar que as condições de transporte eram difíceis e precárias, efetuadas através de caminhos não calçados e mal conservados e o transporte propriamente, efetuado ainda, por tração animal.

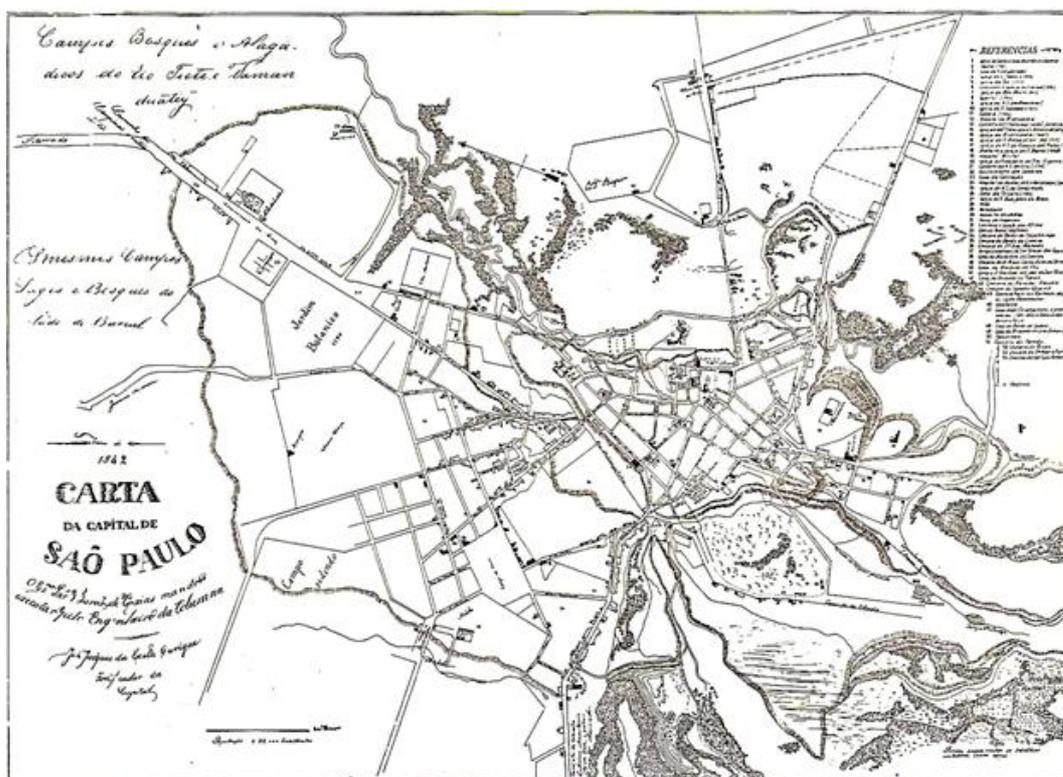


Figura 4: Conformação das principais vias de acesso à cidade até o advento da ferrovia. Base: Carta da Capital de São Paulo – 1842. In: Toledo (1981)

A mais importante conexão da São Paulo de então com o mundo civilizado era efetuada via terra, seja diretamente com a cidade do Rio de Janeiro, ou por mar, mas cujo acesso ao porto de Santos ocorria através da Calçada do Lorena, antigo caminho indígena para transpor a Serra do Mar. Até a metade do século XIX, os produtos eram transportados através de vias regionais, geralmente irregulares e mal conservadas. Somente em 1844, a ligação com

o Porto de Santos para o tráfego de carros fora concluída, em substituição à antiga Calçada do Lorena, que possibilitara até então, unicamente o transporte através de tropas de mulas.

Segundo Reis Filho (2003), estas duas vias foram primordiais para o escoamento do açúcar do interior do Estado, produzido principalmente em Itu, Campinas e Piracicaba, para o porto de Santos. O açúcar foi o principal produto que moveu a economia até o início do século XIX, quando o café passou a dominar a economia em São Paulo. Em 1850, a produção do café já superava a do açúcar.

Entre 1862 e 1864, a Estrada da Maioridade recebeu melhoramentos, tendo sido alargada, as rampas minimizadas e 51 pontes construídas, além de apedregulhada e calçada em alguns pontos. Passou-se então a se chamar de Estrada do Vergueiro e seu traçado assemelhava-se ao atual. Três anos após, estaria sendo implantada a primeira estrada de ferro do Estado, a São Paulo Railway, posteriormente chamada de Santos-Jundiaí. Diante de tal progresso vindo sobre trilhos e tração a vapor, a Estrada do Vergueiro fora abandonada e sua reativação ocorreu somente na década de 1920, passando a ser denominada de Caminho do Mar. (DINIZ, 1990) Nesta década, em função da euforia econômica que vivia o país e o mercado internacional, foi aberta uma concorrência pública pela Diretoria de Estradas e Rodagem para pavimentação das estradas São Paulo – Santos e São Paulo – Campinas. A pavimentação, em placas de concreto, foi concluída em 1926 (REIS FILHO, 2003).

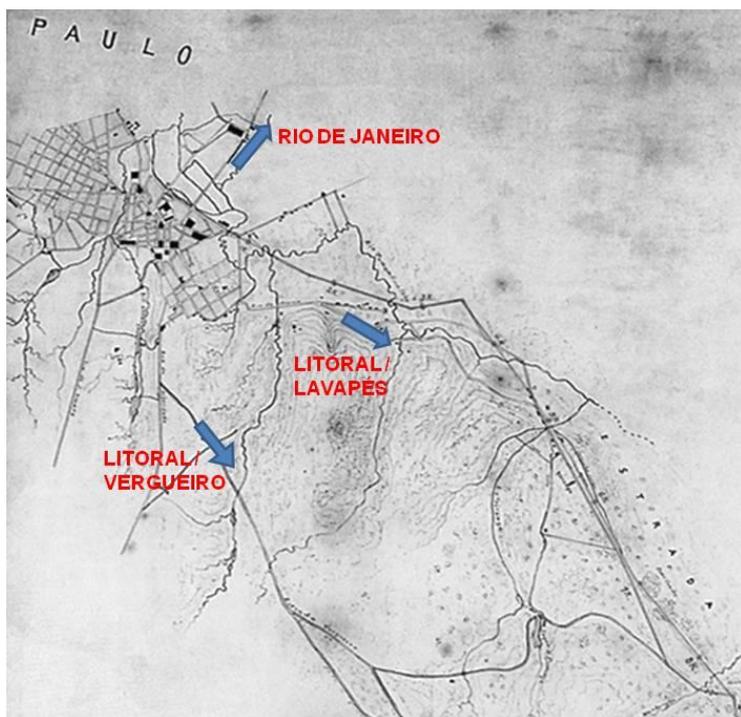


Figura 5: Saídas para o litoral pelas Ruas Lavapés e Vergueiro.
Base: Planta da Estrada Velha de Santos /1891.
In: Mazzoco (2005). “Notação nossa”.

Em 1867 era inaugurada a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí [inicialmente San Paulo Railway], empreendimento lançado pelo Barão de Mauá, motivado pelo grande fluxo de sacas de café transportadas do interior do Estado até o Porto de Santos, reunindo em sua realização, capitalistas brasileiros e ingleses. A grande dificuldade em vencer a barreira representada pela Serra do Mar levou a um custo de obras maior que o suportado pelos investidores, dentre os quais e o maior deles, o próprio Barão de Mauá. A conclusão das obras e inauguração da ferrovia foi assumida pelos ingleses, que não saldaram as dívidas da companhia, levando à falência seu idealizador, o Barão de Mauá.

Nos anos seguintes que precederam o final do século, desenvolveu-se uma extensa rede ferroviária para atender à crescente expansão das lavouras de café, cuja necessidade de escoamento da produção levou à organização de inúmeras companhias, dentre as mais importantes, somando-se à primeira, a Cia Paulista, dando continuidade à primeira, alcançando Rio Claro em 1876, passando por Campinas; a Estrada de Ferro Sorocabana, com a linha tronco entre São Paulo e Presidente Epitácio, tendo alcançado Sorocaba em 1875; a Estrada de Ferro Ituana, que saiu de Itu para Jundiaí em 1873; a Companhia Mogiana de Vias Férreas, saindo de Campinas, chegou em Ribeirão Preto em 1883. Em 1890, a extensão dos trilhos das ferrovias paulistas somava 2425 km. Havia ainda a Cia São Paulo - Rio de Janeiro [futura Central do Brasil], que efetuava a ligação com a capital do país (SOUKEF, 2000).

As ferrovias permitiram não só o transporte das safras de café para o Porto de Santos, mas também, de forma rápida e econômica, de todo tipo de carga, alcançando em 1890, a tonelage de frete de 600 mil toneladas. Serviram também como eficiente meio de transporte de passageiros entre o interior do Estado e a Capital. Somente a Santos-Jundiaí, também em 1890, chegou a transportar 420 mil passageiros. A ferrovia, pelas possibilidades de transporte que trouxe, acelerou o processo de crescimento da cidade, que iniciava já sua grande transformação de núcleo provinciano, para se tornar um centro fabril emergente (CAVALCANTI, 2004).

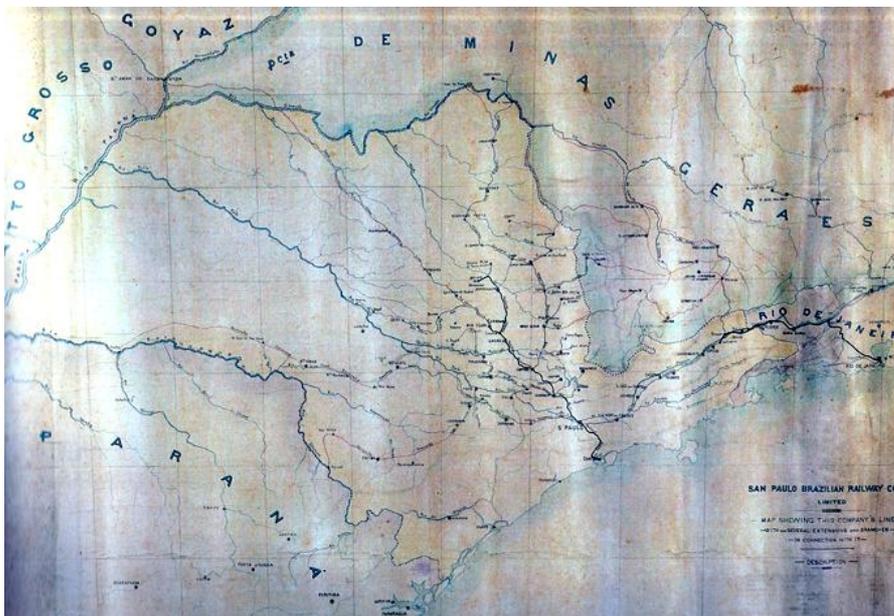


Figura 6: Rede Ferroviária do Estado de São Paulo, no final do século XIX.
Fonte: Mazzoco (2005)

Verifica-se então, por essa ocasião, o primeiro grande surto de urbanização da cidade, quando São Paulo evolui de centro administrativo da Província, para o grande centro dos negócios do café, vindo a abrigar inúmeras casas bancárias, hotéis, serviços e comércio de alto luxo, voltados para as elites, o que teria incentivado ainda mais a transferência domiciliar dos fazendeiros do café para a capital, já estimulados pelas facilidades de transporte oferecidas pelas ferrovias.

O entorno imediato da colina histórica, até então constituído por chácaras, começa a ceder lugar a inúmeros loteamentos, através dos quais a malha urbana foi se ampliando. (CAMPOS NETO, 1999).

2.2 PRIMEIRO SURTO DE URBANIZAÇÃO

A expansão urbana inicialmente contida na Colina ocorreu ao longo dos caminhos históricos, através do parcelamento de inúmeras chácaras que circundavam o centro da cidade. Em geral, os arruamentos se estendiam pelas regiões mais altas, adequando-se às conformações topográficas destas áreas, acompanhando os divisores de águas. Os fundos de vale, entremeados às áreas loteadas, permaneciam como manchas verdes, cujas várzeas foram gradativamente sendo ocupadas por populações de baixa renda.

Este padrão de assentamento foi muito marcante para São Paulo e predominou ao longo de toda a sua evolução urbana, tendo em vista que o mercado imobiliário sempre se antecipou a possíveis orientações do poder público na ocupação do território. Esta característica fez com que o desenho urbano resultante deste padrão obedecesse rigorosamente à morfologia do território, beneficiando as áreas com melhor conformação topográfica, como é o caso da região Oeste. Na década de 1890, bairros como Bela Vista, Vila Buarque, Campos Elíseos e Bom Retiro, a Oeste e Brás, Mooca e Pari, a Leste, já se encontravam com seus arruamentos bem definidos.

O impacto das transformações urbanas ocorridas neste período pode ser bem percebido através da ação do Estado e da iniciativa privada em investimentos públicos. Podemos citar, por exemplo, a iluminação a gás das ruas, ou a lei provincial de 9 de março de 1871, que criou o primeiro serviço formal de transportes coletivos, através da concessão de uma linha de bondes puxados por animal, entre o Largo do Carmo e a Estação da Luz.

Uma grande figura pública destas transformações foi João Teodoro Xavier, presidente da Província, entre 1872 e 1875, cuja ação governamental fez afirmar a posição da Capital como centro regional econômico e comercial, ao lançar um programa bem abrangente de obras, voltado à renovação do quadro urbano.

Estas obras objetivaram reorientar a Cidade em direção a esta sua nova etapa de desenvolvimento. Implantou novas ligações viárias, alargou e pavimentou várias ruas, entre os bairros da Luz e do Pari, da Mooca e Liberdade, da Rua da Consolação e Largo do Arouche, configurando um circuito viário em torno da cidade. Reformou ainda o Jardim da Luz e o Largo dos Curros [atual Praça da República], aterrou algumas áreas na Várzea do Carmo [atual Parque D. Pedro II] e outras realizações (CAMPOS NETO, 1999).

Os bondes transformaram-se no principal meio de transportes e em 1892, para homogeneizar os serviços oferecidos por inúmeras companhias, fora formada a companhia Viação Paulista, que se propôs a unificar as demais existentes em uma única. Em 1896, com seus 77 veículos, já oferecia transporte para as seguintes localidades: Bom Retiro, Liberdade, Amador Bueno, Palmeiras, Barra Funda, Av. Paulista, Santo Antônio; Ipiranga, Mooca, Jardim, Mercado, Cambuci, Vila Deodoro e Vila Mariana; Perdizes, Vila Buarque, Consolação, Santa Cecília, Vitória, Higienópolis, Aurora, Bambus; Imigração, Rua Piratininga, Mooca, Hipódromo, Rua Müller e Rua Oriente.



Figura 7: Largo da Sé – Trilhos de bondes em meio às charretes.

Fonte: Cartão Postal Rosenhain & Meyer.



Figura 8: Rua XV de Novembro – 1901 – Bondes no século XIX

Fonte: Imagens de São Paulo.

Stiel (1984, p. XIV) apresenta uma citação de Rui Barbosa, “O Bonde”, de 1898, transcrita abaixo:

O bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento do seu progresso material. Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central. O bonde foi – é preciso dizê-lo – uma instituição providencial. Se não existisse, era preciso inventá-lo.

Pode-se constatar pelo exposto a dependência das cidades brasileiras ao transporte viário diante de seu crescimento horizontal e esparso, na época, efetuado pelos bondes, dependência esta que foi posteriormente transferida, gradativamente, aos ônibus e veículos individuais.

As facilidades geradas pela nova acessibilidade viária e as possibilidades de transporte oferecidas pelos bondes marcaram uma transformação no comportamento das populações mais abastadas, que passam então a preferir residir em bairros mais afastados do centro, buscando maior isolamento. Este fenômeno foi também observado em cidades hispano-americanas, que experimentaram um grande crescimento econômico e conseqüente expansão urbana no mesmo período, como Bogotá, Lima, Quito e Santiago, como observou (AMATO, 1970). Segundo este autor, algumas hipóteses podem ser formuladas sobre as circunstâncias que teriam sido requisitos para a localização destes bairros residenciais. Segundo o autor, os locais dos novos bairros teriam apresentado:

Boa acessibilidade: os novos bairros se localizavam próximos de sistemas viários já existentes, fato que se justifica, tendo em vista que os locais de trabalho, comércio e lazer, pelo menos em um primeiro momento, teriam permanecido no Centro; *boa vizinhança:* os

novos bairros se localizavam em regiões distantes de áreas industriais e bairros operários ou de ocupação popular, em geral; *conformação topográfica favorável*: verificava-se também que as áreas apresentavam boas condições topográficas e de salubridade.

Se analisarmos a São Paulo de então, para a implantação dos loteamentos de alta renda, em especial, os que se instalaram na Zona Oeste, verifica-se que os requisitos definidos por este modelo teriam sido todos atendidos.

As primeiras referências sobre o deslocamento das classes mais abastadas para fora do Centro Histórico ocorreram já no final do século XIX, em função das ferrovias, ou melhor, das dinâmicas intra-urbanas por elas estabelecidas. Assumiram importância as localizações próximas a duas das principais estações da cidade, a da Luz [pertencente à San Paulo Railway] e Sorocabana [pertencente à Companhia Sorocabana], ambas ao Norte do Centro. Lembramos que este era o principal meio de transporte na época, possibilitando aos fazendeiros residirem na cidade, sem que perdessem o controle de suas produções de café no interior. Também era ponto de chegada de visitantes que desembarcavam em Santos. Assim, a estação ferroviária expressava um papel de importância para a população e seus arredores foram naturalmente valorizados. Por outro lado, no Centro, estavam se desenvolvendo atividades comerciais, em função do crescimento econômico da cidade e as famílias mais tradicionais se deslocavam em busca de locais que apresentassem maior privacidade e tranquilidade.

Nesta fase de desenvolvimento da cidade, duas ruas se destacaram face às novas lógicas de localização, a Florêncio de Abreu [antiga Rua da Constituição] e a Brigadeiro Tobias [antiga Rua Alegre], ambas interligando o Centro à Estação da Luz. Segundo Simões Jr. (2004), mesmo que a região da Luz não tenha desempenhado função de centralidade urbana, seus eixos de conexão com o Centro assumiram esta vocação, onde ao longo de seu entorno ocorreu relativo adensamento na ocupação do solo. Os modernos palacetes e edifícios institucionais aí construídos marcaram as transformações destas duas ruas durante este período. Os arredores da Luz e da Avenida da Luz [atual Tiradentes] também receberam muitos melhoramentos, sendo que nesta última foram construídos, ainda antes de terminar o século, vários edifícios públicos e institucionais, que marcaram a importância destas localidades no período.



Figura 9: Deslocamento das elites do Centro para áreas ao Norte.
“Notação nossa”.

Base: Planta da Cidade de São Paulo – Cadastro Imobiliário efetuado pela Companhia Cantareira de Esgotos. 1881. In: Passos (2009)

Mas a preferência por estes espaços perduraria somente por um curto período, pois com o crescimento do transporte ferroviário neste final de século e os transtornos trazidos pela circulação de cargas e pedestres para estas ruas, sua desvalorização como local para refinadas residências foi quase imediata. Estabeleceu-se nestas áreas, em futuro próximo, o comércio atacadista da cidade.



Figura 10: Pátio de Cargas do Pari – década de 1930
Fonte: Cavalcanti (2004)

Iniciou-se então um novo padrão de valores para as localizações na cidade, desviando para Oeste o vetor de valorização então alinhado ao Norte. Exemplo disso foi a implantação do empreendimento que deu origem ao bairro dos Campos Elíseos, voltado às classes de alta renda. Foi lançado no início dos anos 1880, pelos



Figura 11: Bairro dos Campos Elíseos no início do século XX. Alameda Dino Bueno.

Fonte: (Photochromo da Light). In: Toledo (1999)

alemães Vitor Nothmann e Frederico Glette, ao longo da Avenida Duque de Caxias, mas somente se consolidou nos anos 1890. Como comenta Simões Jr, o retardamento em sua ocupação teria ocorrido muito provavelmente por não ter sido implantado, por ocasião de seu lançamento, o serviço de água encanada, levada ao bairro somente na década de 1890. No entanto, há que se acrescentar nesta avaliação, como razão de sua rápida consolidação após a década de 1890, que o mesmo já estaria sendo associado às novas localizações que vinham surgindo a Oeste. Com a implantação do Viaduto do Chá, foram alteradas algumas das rotas consolidadas da cidade, desvalorizando alguns bairros e valorizando novas áreas, para onde a cidade viria a se expandir, em futuro próximo.

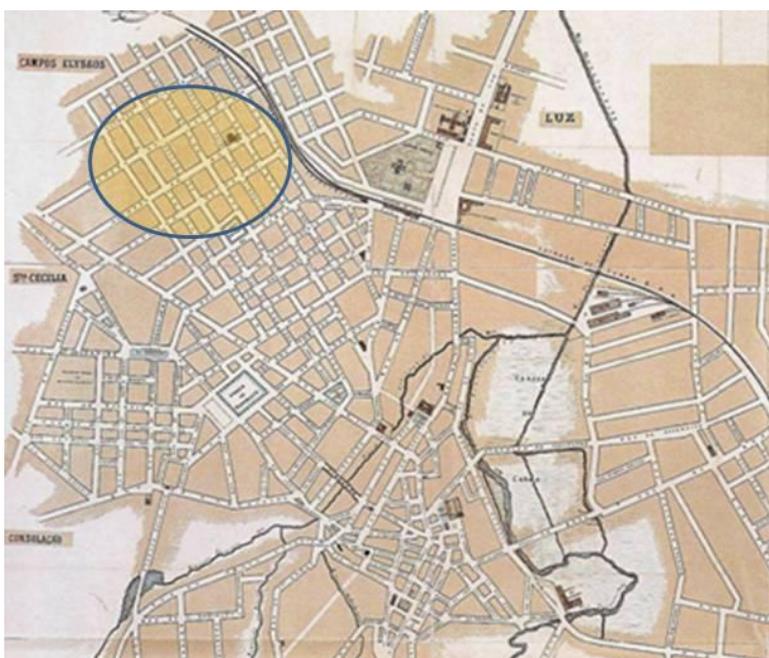


Figura 12: Arruamento do loteamento Campos Elíseos. Base: Planta da Capital do Estado de São Paulo – 1890. In: Passos (2009). “Notação nossa”.

A construção do viaduto do Chá marcou o momento de transformação que passava o Centro no final deste século. Sua idéia surgiu após a implantação do arruamento que criou o próspero Bairro do Morro do Chá, evidenciando uma ligação em linha reta entre as ruas Direita, no lado Centro e Barão de Itapetininga, no lado Oeste. Quem vislumbrou a idéia foi Jules Martin, um litógrafo que exibiu em sua vitrine um belo quadro mostrando como poderia ser o viaduto sobre o Anhangabaú. Em fins de 1880, conseguiu a concessão da Câmara para a realização da obra, contratando o Eng^o Eusébio Stevaux para desenvolver o projeto. No entanto, para a implantação do viaduto, tornava-se necessário a realização de uma grande desapropriação, na confluência do mesmo com a Rua Direita, um palacete de três pavimentos, de propriedade do Barão de Tatuí, o qual teve que ser parcialmente demolido. As negociações resultaram lentas e dificultosas e a obra sofreu um atraso, por esta razão.

Com um comprimento total de 188,0 m e largura de 14,0 m, sua seção previa passeios laterais para pedestres, uma via central destinada ao tráfego de bondes e nas cabeceiras do viaduto, cabines destinadas à cobrança de pedágio, inclusive aos pedestres. Sua conclusão, que ocorreu somente em 1892, veio com grandes festividades e comemorações (VASCONCELLOS, 1993).



S. Paulo - Viaducto do Chá. II.

Figura 13: Viaduto do Chá após sua implantação.
Fonte: Cartão Postal – G. Gaensly. In: Toledo (1999)

Com o viaduto, a Av. Barão de Itapetininga foi interligada diretamente com a Rua Direita, assumindo assim uma importância que fez dela a porta de entrada para os novos bairros de elite que se formariam à Oeste, incluindo ela própria. Sua ocupação inicial foi residencial, sofrendo posteriormente, o mesmo destino que as principais ruas do Triângulo, transformada em local de atividades de comércio sofisticado.



Figura 14: Rua Barão de Itapetininga, em 1905.
Fonte: Imagens de São Paulo.

Nasceram desta forma, na Região Oeste da cidade, novos arruamentos que formariam os bairros para abrigar a elite econômica emergente, seguindo modelos urbanísticos franceses e ingleses. Em geral, previam em sua trama viária, uma avenida larga e arborizada, com o objetivo de valorizar o empreendimento, avenidas estas, que no futuro, vieram a se configurar como importantes vias arteriais. As áreas preferidas localizavam-se em locais de boa altimetria, distantes das várzeas dos rios Tamanduateí e Tietê e das áreas em vias de ocupação por indústrias, bairros operários, ou de circulação indesejável à sua ambientação. Por estas circunstâncias, verifica-se que os mesmos fatores que teriam orientado a implantação do bairro dos Campos Elíseos, junto às Estações, região então valorizada, levaram à sua rápida decadência, assim como das demais áreas do entorno das Estações, ao se intensificar nestas localidades a circulação de cargas e pessoas, em razão do crescimento do transporte ferroviário.

Diante deste contexto, nasceu em 1891, a Av. Paulista, integrada a um empreendimento efetuado por Joaquim Eugênio de Lima, que além da avenida, previa mais duas ruas paralelas e inúmeras ruas transversais, formando uma malha unidirecional. Com seus dois quilômetros e uma largura de



Figura 15: Vista da Avenida Paulista, em 1902.
Fonte: Foto Gravura

30,0m, praticamente reta e plana ao longo do grande espigão divisor das águas dos rios

Pinheiros e Tietê, na época, era considerada um local distante do fervilhar das regiões mais centrais. Foi concebida quase que como uma idéia visionária, voltada à elite emergente, visando atender à demanda que surgia com o crescente poder econômico na cidade (TOLEDO, 1981).

Mas nestas décadas que antecederam o final do século, pelo acelerado crescimento da cidade, cuja população passava aproximadamente de 130.000 habitantes, em 1873 para 240.000, em 1900, abriam-se novas ruas por toda a cidade, em função do parcelamento de muitas chácaras ao redor do Centro Histórico, dando origem a muitas localidades e futuros bairros, como exemplo: a chácara de dona Ana Machado, onde foram abertas as ruas do bairro da Liberdade; do Barão de Limeira, onde foram abertas as ruas Riachuelo e Brigadeiro Luiz Antonio, em 1884; do Barão de Itapetininga, onde hoje existe o Largo do Arouche; do Barão de Souza Queiroz, cujos filhos, em 1891, construíram suas casas em um arruamento que originou a Av. São Luís (CAVALCANTI, 2004).

Mas em 1893, já se encontrava arruado e em fase de ocupação um dos mais importantes empreendimentos imobiliários desta fase de expansão da cidade, que deu origem ao Bairro de Higienópolis, denominado inicialmente de Boulevard Burchard. Muito bem localizado, acima dos Campos Elíseos, desde o início teve como público alvo, a aristocracia paulistana, constituída principalmente por famílias tradicionais que estavam se deslocando do Centro e fazendeiros que enriqueceram com o café, mudando-se para a capital para desfrutar os sabores das novidades e do conforto trazidos pelo progresso.

Segundo Simões Jr. (2004), a incorporação ocorrera em 1890 pela iniciativa de Vítor Nothmann e Martinho Burchard, que compraram as terras que hoje correspondem às quadras entre a Av. Angélica [antiga Itatiaia] e Itambé, acima da Av. Higienópolis. Sua implantação era considerada na época, a de melhor infra-estrutura da cidade e o local, por sinal, já se mostrava, desde a década de 1880, um bom referencial para as finalidades pretendidas, tendo em vista o elevado nível de algumas construções ali existentes, poucas, mas significativas, como os palacetes de dona Veridiana e dona Angélica de Barros, o luxuoso Grande Hotel de France, a Santa Casa e o Mackenzie College. Sua ocupação se iniciou em 1893.

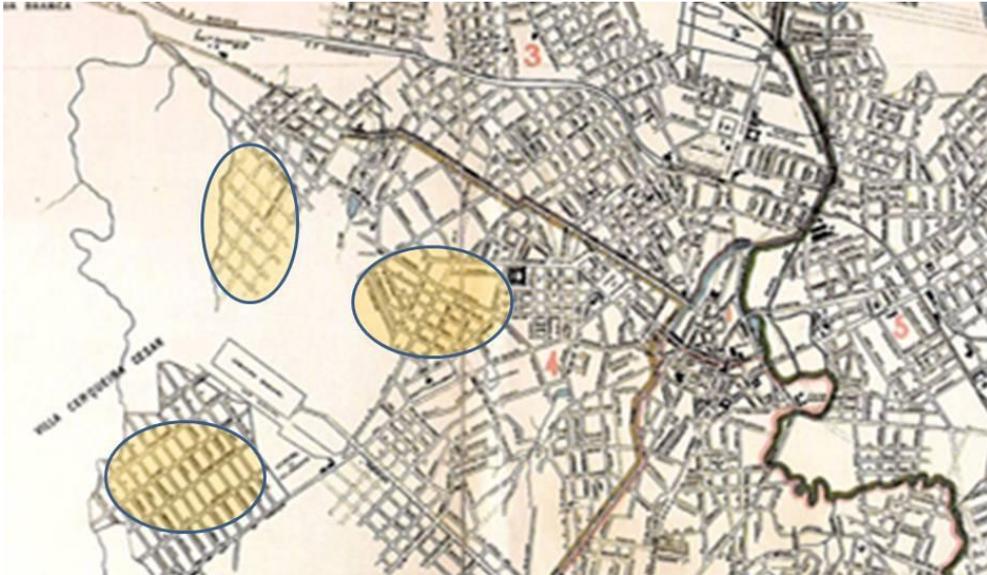


Figura 16: Loteamentos Higienópolis/Santa Cecília, Perdizes e Cerqueira César.
Base: Planta Geral da Capital de São Paulo, Gomes Cardin, 1897 (Parcial)
In: PASSOS (2009). ‘Notação nossa’.

Na mesma ocasião, já estavam implantados os bairros de Vila Buarque e Santa Cecília, que se localizavam a meio caminho de Higienópolis, em sua integração com o Centro, dando origem ao arruamento existente entre a Praça da República e a Rua Dona Veridiana. O primeiro deles foi uma chácara de propriedade do Dr. Rego Freitas, cujos herdeiros venderam a um consórcio que a loteou. No início do novo século, o bairro já estava extremamente ocupado, de forma bem homogênea, por um casario assobradado, construído no alinhamento das ruas (TOLEDO, 1981).



Figura 17: Bairros Santa Cecília e Vila Buarque – Rua Major Sertório.
Fonte: Cartão Postal – G. Gaensly. In: Toledo (1999)

Já os bairros jardim, de grande importância para a estruturação da Região Sudoeste da Cidade, somente vieram a ser implantados a partir de duas décadas a seguir.

Também tem importância as origens e o desenvolvimento dos bairros da Região Leste. Estes se localizaram além do Rio Tamanduateí, divisor natural entre o Centro e esta região, cuja área de alagamento era chamada de Várzea do Carmo. Durante as cheias, representava um grande ônus à cidade de São Paulo, pois além de interromper alguns acessos aos bairros ali localizados, por extensos períodos do verão, nas épocas de vazante, mantinha alagadiços cujas águas tornavam-se estagnadas. Aliás, o próprio nome Piratininga, na linguagem indígena, significa lugar de Peixes Secos, que é o que ocorria na várzea, com os peixes que ficavam presos nos alagados.

Com o crescimento da cidade, a situação foi sendo agravada e já no final do século XIX, o local tornara-se insalubre e disseminador de moléstias endêmicas, tendo em vista a maior quantidade de despejos que passou a ser lançada ao rio. As obras de canalização somente vieram a ocorrer na virada do século. A primeira transposição que propiciou a travessia da várzea nas épocas de cheias ocorreu em 1872, um aterro com aproximadamente 2,0 km de extensão e 12,0 m de largura, interligando diretamente a Rua General Carneiro com a Rua do Gasômetro. Com a implantação da ferrovia Santos-Jundiaí, praticamente margeando o Rio Tamanduateí, estabeleceu-se a vocação industrial dos bairros que constituíam a Região Leste, que passaram a receber grande parte dos imigrantes que chegavam a São Paulo, ocasionando seu crescimento (TOLEDO, 1981).

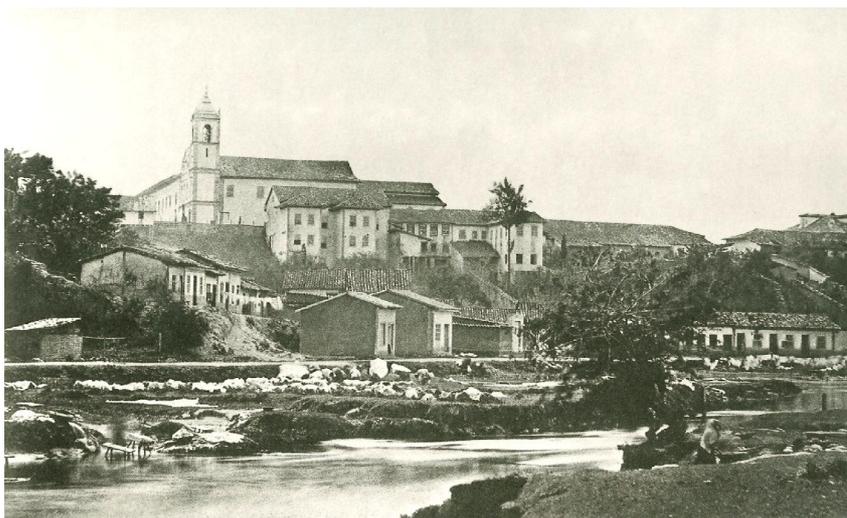


Figura 18: Rio Tamanduateí e a Ladeira Porto Geral no final do século XIX.

Fonte: Foto de Militão de Azevedo. In Toledo (1999)

As primeiras indústrias em São Paulo, na verdade, instalaram-se inicialmente em localidades próximas ao Centro, com fundos para as várzeas do Tamanduateí ou para as linhas ferroviárias, a maior parte em bairros como os da Barra Funda e Brás. Foi somente no final do

século que se localizaram em locais mais afastados, intensificando o crescimento e impondo características industriais a bairros nas Zonas Leste/Sudeste, como Mooca, Cambuci e Ipiranga, dentre outros, geralmente ao longo das ferrovias, mas também em outras periferias, como Vila Mariana.

Os bairros que receberam a maior quantidade de vilas operárias e habitações populares foram realmente os da Zona Leste, entre os mais populares, os do Brás, Penha, Mooca e Belenzinho. Os bairros do Ipiranga e Vila Prudente, no virar do século, já se encontravam arruados, porém pouco habitados. O bairro do Brás, no entanto, mais tradicional, na primeira década já recebeu pavimentação e luz elétrica e a Av. Rangel Pestana, havia já alcançado o largo da Concórdia. Sua importância decorre da instalação da Estação do Norte [Companhia São Paulo – Rio], onde desembarcavam os viajantes vindos do Rio de Janeiro. Villaça (2001) cita o Brás como tendo sido o primeiro sub-centro de São Paulo. Extremamente populoso, já no início do século XX, concentrava muitas atividades comerciais, de serviço e lazer, que até então só se encontravam no Centro, porém, voltadas certamente, às camadas mais populares.

Os bairros de origem industrial sempre foram, em sua maioria, discriminados. Nasceram sem que houvesse uma malha viária planejada; suas ruas não eram pavimentadas e nem sempre eram servidos por energia elétrica ou água encanada. A formação dos núcleos habitacionais ocorria através de cortiços, ou de vilas operárias. Os cortiços tratavam-se de vielas com várias casas instaladas em terrenos de boa profundidade, muitos inclusive localizados junto ao Centro, ou decorriam da ocupação múltipla de antigos sobrados em áreas em processo de deterioração. Já as vilas operárias, melhores implantadas, pertenciam às grandes fábricas, destinadas à ocupação pelos próprios funcionários. De forma geral, com a imensa massa de trabalhadores que chegava diariamente à cidade na busca de oportunidades, as habitações populares surgiam nos locais mais remotos, ao longo das grotas e nos terrenos mais acidentados, pouco valorizados, mas principalmente, onde existiam indústrias e grandes oficinas. Os loteamentos destinados à população de baixa renda somente começaram a surgir no início do século, às margens das linhas de trens de subúrbios, junto a algumas estações, na periferia da cidade (REIS FILHO, 1994).



Figura 19: Vista do Brás – Início do século XX.

Fonte: Cartão Postal S. Ed. In: Toledo (1999)

Desta forma, no início do novo século que se adentrava, estavam plenamente configurados dois setores dividindo São Paulo. O setor Leste, com seu sub-centro polarizado pelo Brás, onde se localizavam as camadas mais populares da população e o setor Oeste, onde se localizava o Centro, voltado às classes de maior renda, estabelecendo um cone de valorização imobiliária, que como sabemos, no futuro, se expandiu para além do Rio Pinheiros, vindo no futuro a formar a atual Região Sudoeste.

Constata-se ainda, ao longo do processo de formação da cidade, que o progresso verificado no final do século XIX e que lançou São Paulo para o novo século, adequando-se a todo o crescimento que ainda estaria por vir, somente foi possível com o advento da energia elétrica. Inicialmente, teve um objetivo específico, a iluminação pública, cuja energia era gerada através de uma usina central constituída por três motores a vapor, com capacidade para alimentar quinhentas lâmpadas incandescentes. Os trabalhos foram inaugurados pela empresa operadora, Companhia Paulista de Eletricidade, em 1888 (TOLEDO, 1981).

O sistema de energia através de uma usina hidráulica foi proposto para a cidade em 1894, vindo a operar a partir de 1901. A empresa empreendedora foi a Light [The São Paulo Tramway, Light and Power Co. Ltda], que teve a concessão para explorar a energia hidrelétrica e o serviço de transportes na cidade de São Paulo. Fora então instalada uma primeira linha de bondes elétricos, com percurso entre o Centro e a Barra Funda, originando o sistema de transportes que sustentou o desenvolvimento urbano da cidade nas primeiras décadas do século XX, perdurando até os anos 60, quando foi desativado.

A implantação da hidrelétrica, com dois alternadores de mil KW cada, foi executada em Santana do Parnaíba, no Rio Tietê e inaugurada em 1901. Esta usina foi a responsável pela alimentação das ligações dos consumidores, das linhas de bondes e garantiu ainda, a iluminação pública até o ano de 1914, quando foi suplantada por novas instalações da própria Light.⁴

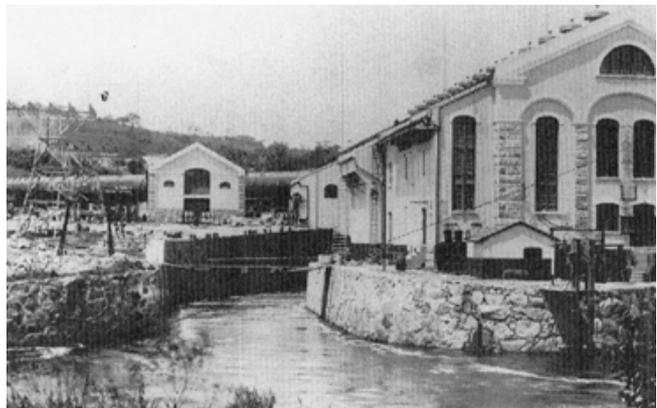


Figura 20: Usina de Parnaíba, inaugurada em 1901.
Fonte: O Empreiteiro: 100 anos de Engenharia (1999)

Em apenas uma década, após a instalação da primeira linha de bondes elétricos, a rede alcançou cerca de 160 km, condição esta indispensável para que a cidade sustentasse a grande expansão territorial verificada na virada do século XX (STIEL, 1984).



Figura 21: Bondes na Rua 15 de Novembro - Década de 20.
Fonte: Costa Jr. (2001)

⁴ O Empreiteiro - 100 Anos de Engenharia no Brasil. São Paulo, 1999.

A partir de 1915, inicia-se a implantação de vários loteamentos para as camadas de maior poder aquisitivo, nas regiões Oeste e Sudoeste da cidade, seguindo o conceito de cidade-jardim.⁵

Planejados para atender principalmente a públicos diferenciados de padrão elevado, sob a orientação de Barry Parker, os empreendimentos, para sua implantação, contavam com a assessoria do próprio diretor de obras públicas de



Figura 22: Rua Inglaterra, no Bairro Jardim Europa, na década de 40.

Fonte: Maia (1945)

então, Victor da Silva Freire. O primeiro loteamento foi o Jardim América, em expansão à Vila América, seguido do Pacaembu, em 1925, do Alto de Pinheiros, Alto da Lapa, Butantã, Cidade-Jardim, Jardim Paulista, dentre outros (LEME, 1999). Seguindo esta orientação, outros empreendedores brasileiros elaboraram seus próprios loteamentos, como é o caso da S.A. Jardim Europa, que lançou em 1921, o Jardim Europa (KLIASS,1993).

Os novos bairros que se agregaram às regiões Oeste e Sudoeste, bem planejados, contribuíram sobremaneira para a estruturação da malha viária da cidade, em especial, para a futura formação dos sistemas viários que dotaram estas regiões de excepcional mobilidade e acessibilidade. Apesar de terem sido formados por loteamentos desconectados, suas avenidas principais, largas e bem traçadas, tornaram-se vias arteriais, algumas radiais, somando-se às históricas, outras com orientação perimetral, como as avenidas Paulista, Estados Unidos, Brasil, Pacaembu, Pedroso de Moraes, Higienópolis, etc.

Este talvez tenha sido um fator decisivo para que estas regiões viessem a sofrer o grande adensamento verificado no futuro, quando a cidade se tornou totalmente dependente do transporte individual para sustentar seu crescimento econômico e conseqüente desenvolvimento urbano.

⁵ O conceito de cidade-jardim foi difundido em São Paulo pela Companhia City, a City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited, formada em Londres, em 1911.

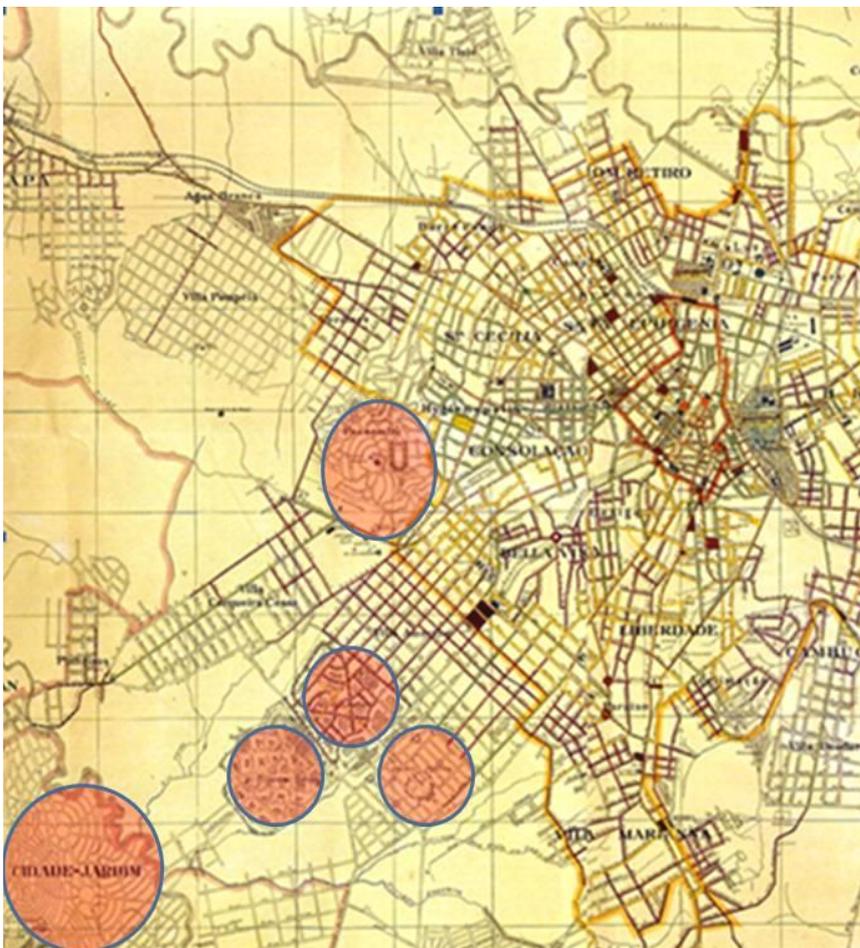


Figura 23: Arruamentos dos principais bairros-jardim.
Base: Planta da cidade de São Paulo, organizado por Luiz Strina, 1924.
In: Passos (2009). “Notação nossa”.

2.3 A REMODELAÇÃO DO CENTRO

Ao fim das primeiras décadas do século XX, o Centro havia já passado por uma total remodelação em seus padrões de uso e ocupação, para sediar o núcleo Terciário que dava sustentação ao modelo econômico agro-exportador, vindo a transformar-se no grande símbolo do poder econômico e de expressão da prosperidade que vivia sua sociedade. Toda esta transformação na postura do poder público diante da cidade foi despertada, em parte, pelas idéias de progresso trazidas pela República, mas também, em razão da Prefeitura Municipal ter sido elevada a um organismo público independente do Estado, cujo primeiro prefeito fora Antônio Prado. Até então, os rumos da Capital eram conduzidos pelos interesses particulares, seja das empresas concessionárias ou dos incorporadores que criavam novos bairros sem a visão necessária de interesse público. Inclusive, Victor Freire, diretor de Obras Públicas

Municipal desde 1899,⁶ a despeito de sua participação nas decisões da Companhia City, defendia maior interferência do poder público na regulamentação das construções na cidade (CAVALCANTI, 2004).

Estabeleceu-se a partir do novo século, uma política radical de remodelação do Centro, visando mudar suas feições, conduzida em grande parte por Vitor Freire. Os usos indesejáveis foram sendo eliminados e substituídos por funções de prestígio, incentivando a demolição dos casarios coloniais e sua reconstrução como prédios comerciais de arquitetura eclética, buscando um aspecto que manifestasse legitimidade ao espaço dominante ali presente. Não se pouparam esforços para dar curso às transformações, de tudo se fez, ruas foram retificadas e alargadas, logradouros públicos foram remodelados, reforçando-se o papel estruturante do triângulo constituído pelas ruas São Bento, Direita e XV de Novembro (CAMPOS NETO, 1999).

O modelo urbano seguido era o de um centro compacto e adensado, contido na Colina Histórica, com o entorno a ser formado por bairros residenciais horizontais, estruturados em torno das Radiais e servidos por linhas tronco de bondes, também radiais, convergindo para o Centro.⁷ O rápido crescimento da cidade, em função da industrialização, logo superaria este modelo, exigindo um nível mais abrangente de intervenção.

Para atender o tráfego crescente de bondes e pessoas que circulavam nas principais ruas do Centro, em especial, na administração de Duprat (1911-1914), ocorreram várias obras de melhorias viárias no Centro Histórico. Na verdade, estas obras fizeram parte de um plano urbano mais amplo, que abordou aspectos relacionados não somente ao traçado viário, mas também às próprias questões de expansão e urbanização das áreas centrais, como também de circulação, a questão dos transportes coletivos, orientação urbanística das áreas em expansão em torno do Centro e em especial, as obras de urbanização do vale do rio Anhangabaú.

⁶ O urbanista Victor da Silva Freire era formado em Paris pela École Nationale de Ponts et Chaussées, vindo ao Brasil em 1895 a convite do governador Campos Sales para trabalhar na Superintendência de Obras Públicas, atendendo a seguir um convite de Antônio Prado para se transferir para a prefeitura.

⁷ Somente como referência, em 1934, como resultado deste modelo urbano, a extensão de linhas de bondes atingiria 258 km, para uma população de 1.000.000 de habitantes, com um material rodante de 550 veículos.

Ocorre que com a implantação do Viaduto do Chá e a construção do Teatro Municipal, despertaram-se as atenções também sobre o vale do Anhangabaú, que até então não passava de área desvalorizada e ocupada por pequenas chácaras e fundos de casario para aluguel ao longo das ruas Líbero Badaró e Formosa. As obras de urbanização, no entanto, não ocorreram imediatamente e foram motivo para grandes polêmicas no âmbito municipal.

Como descreve Simões Jr. (2006), em 1906, o vereador Augusto Carlos da Silva Telles apresentou um projeto que trouxe a público, através da edição de um pequeno livro intitulado “Os Melhoramentos de São Paulo”, onde analisava a questão do grande crescimento paulistano e suas conseqüências relativamente à circulação viária, uma proposta para um plano de melhoramentos no setor central da cidade, dando ênfase ao alargamento da Rua Líbero Badaró. Esta proposta seria o embrião do plano que apresentaria pouco tempo depois, na Câmara e que teve importância por despertar o debate público em torno da questão. Esta proposta previa a desapropriação das casas junto à Rua Líbero Badaró, no lado do Vale do Anhangabaú, de propriedade do Conde Prates. O Objetivo seria transformá-la em uma esplanada, com áreas a serem ocupadas por jardins, em composição ao tratamento que seria dirigido a todo o vale.

Na intenção de dar maior abrangência a este plano, Victor Freire e seu vice na Diretoria de Obras Municipais, Eugênio Guilhem, apresentaram em 1910, o projeto “Melhoramentos do Centro da cidade de São Paulo”, onde propuseram soluções mais abrangentes aos problemas de circulação de bondes e automóveis no Centro, possibilitando também a adequação da fisionomia da cidade à sua condição de próspera capital comercial. Continuando, Simões Jr. relata que os autores resgataram as idéias de ajardinamento do Vale do Anhangabaú e de transformar o lado ímpar da Rua Líbero Badaró em uma esplanada. Propõem a urbanização das várzeas do Tamanduateí, novos viadutos a serem construídos, além do alargamento de várias ruas, com o objetivo de criar um anel circunscrevendo o triângulo inicial. As ruas que formaram este anel foram a Líbero Badaró, Benjamin Constant e Boa Vista e o mesmo passou a se denominar de triângulo expandido. Defendiam também a idéia de uma futura localização da Catedral da Sé e a construção de um Centro Cívico, este não chegou a ser viabilizado.

Antônio Prado, então prefeito, no final de seu mandato, encaminhou ao presidente do Estado, Manuel Joaquim de Albuquerque Lins, para análise, os projetos e orçamentos para implantação destas obras, no intuito de conseguir auxílio financeiro. No entanto, logo em seguida, em 23 de janeiro de 1911, a Secretaria de Agricultura, que apesar do nome também respondia pelas obras estaduais, divulgou um estudo preliminar referente a um projeto que estava sendo desenvolvido por autoria do engenheiro Samuel Augusto das Neves. Segundo tal projeto, com elementos bastante contraditórios com relação aos de Freire/Guilhem, defendia a idéia de um viaduto, unindo o largo de São Francisco ao largo da Memória, em lugar do viaduto proposto na ladeira de São João e permitiria a reedificação na face ímpar da Rua Líbero Badaró, eliminado assim a idéia da esplanada. Propunha ainda, a abertura no fundo do vale de uma “avenida parque”, que se estenderia até o Pari.

Todas essas diferenças provocaram fortes reações em Freire, que passou a criticá-las criteriosamente. Para resolver o impasse, a Câmara Municipal tomou a atitude de contratar a assessoria do arquiteto francês Joseph Antoine Bouvard, que estava de passagem pelo Brasil à caminho da Argentina, onde já assessorava a prefeitura de Buenos Aires. Após analisar os vários planos, posicionou-se em maior parte, em coincidência às propostas contidas no plano Freire/Guilhem, colocando-se defensor, no entanto, da permissão de ocupação da Rua Líbero Badaró, no lado do Vale. Este relatório foi divulgado e batizado como “Plano Bouvard” e o consenso foi então obtido em torno deste.

A Rua Líbero Badaró, principal motivo das divergências, foi a que recebeu as maiores atenções do setor de obras públicas, tendo em vista que até então, tratava-se de uma rua estreita, com apenas 7,0 m de largura e ocupada por um casario de aspecto modesto, com os fundos voltados para o Vale do Anhangabaú. A referida rua, que não teve maior importância até o final do século XIX, por ter sido uma viela limítrofe da malha viária da colina histórica, situada no lado oposto ao do Pátio do Colégio, agora, diante do redirecionamento do vetor de expansão para Oeste, a mesma assumia uma posição estratégica frente à modernização da cidade e de seus esquemas de circulação viária.

Para a realização do anel viário completo formado pelo triângulo expandido foi necessário executar um viaduto na Rua Boa Vista, para transpor em nível a Rua General Carneiro.



Figura 24: Rua Líbero Badaró, em 1916, após o alargamento.

Fonte: Imagens de São Paulo.



Figura 25: Viaduto Boa Vista sobre a Rua General Carneiro.

Fonte: Toledo (1999)

Com a aprovação da 1ª seção do Plano Bouvard, em 1911, passou a Rua Líbero Badaró para uma largura de 18,0 m, a partir da desapropriação do lado junto ao vale do Anhangabaú. As novas edificações aí erguidas seguiriam o padrão paisagístico que se estaria impondo ao vale como um todo, a exemplo dos dois palacetes aí construídos pelo Conde Prates, que vieram abrigar o Automóvel Club e a Prefeitura Municipal, projeto do arquiteto Samuel das Neves. Apesar de seu valor histórico e arquitetônico, o primeiro foi demolido no início dos anos 50, para a construção do edifício Conde de Prates e o segundo, em janeiro de 1970, tendo sido erguido em seu lugar, o edifício Mercantil Finasa.⁸



Figura 26: Palacetes Prates e o Vale do Anhangabaú.

Fonte: Cartão Postal da firma Theodor Preising

⁸ Extraído de PIRATININGA.ORG: História + Arquitetura +++ Paisagem em São Paulo, de responsabilidade de Jorge Eduardo Rubies e Edmundo Otavio Rubies.

Considerando que muitas das propostas contidas no Plano Bouvard referiam-se a antigos planos da municipalidade e que muitas das iniciativas para sua implantação vinham já sendo tomadas, desde a gestão do prefeito Antônio Prado, a implantação do plano ocorreu quase que de imediato. Por exemplo, para dar lugar às praças da Sé e João Mendes e à futura Catedral, já em 1912, haviam já sido iniciadas as demolições da antiga igreja e de várias edificações ao redor (CAVALCANTI, 2004).



Figura 27: Local da nova Catedral da Sé.

Fonte: PMSP. Álbum comparativo da cidade de São Paulo. In: Simões Jr. (2004)

As obras de uma segunda passagem elevada prevista sobre o Rio Anhangabaú também já haviam sido inicializadas, desde 1909 e foram concluídas em 1913. Com este novo viaduto, denominado de Santa Ifigênia, desejava-se facilitar o acesso às Estações, através das linhas de bondes já existentes. Os itinerários para se atingir o bairro da Luz, em especial as estações ferroviárias e a Avenida Tiradentes, eram efetuados até então pela Rua Florêncio de Abreu, a Leste do vale, ou pela Rua Brigadeiro Tobias, a Oeste. O viaduto criaria um acesso com esta última, facilitando a circulação a partir do novo trajeto. Ressalta-se que a travessia do Anhangabaú neste local já era efetuada através da Ponte do Acu, ladeira da Rua São João, cuja declividade não era adequada para a circulação dos bondes (JORGE, 1999).



Figura 28: Obras do Viaduto Santa Ifigênia, executado entre 1909-1913.

Fonte: Toledo (1999).

Várias foram as propostas anteriores encaminhadas à Câmara Municipal, como proposta a este viaduto, todas rejeitadas, cada uma sob suas próprias razões, algumas por exigir desapropriações de logradouros ou edificações consideradas de importância histórica, ou por serem por si próprias mirabolantes, ou por demandarem gastos demasiadamente altos e que a prefeitura não poderia arcar. Em 1906, os vereadores Cândido Mota e Urbano de Azevedo ofereceram uma propositura com o atual traçado, que interessou aos poderes municipais, permitindo que entrasse em discussão seu projeto, que foi apresentado pelas Comissões de Obras, de justiça e de Finanças. A lei foi aprovada em 1908 (Jorge, 1999).

O projeto, em 1909, foi então colocado em concorrência pública e para sua construção, a prefeitura conseguiu levantar um empréstimo com a Inglaterra de 750 mil libras esterlinas, num financiamento que seria pago ao longo de 70 anos, tendo sido a primeira dívida externa do município de São Paulo. A construção foi iniciada em 1910, com a estrutura metálica fabricada na Bélgica. A montagem ocorreu entre 1911 e 1913 (Vasconcellos, 1993).

Inaugurada no dia 26 de Julho de 1913, nos dias seguintes a obra já promoveu o desafogo do trânsito, alterando o itinerário de várias linhas de bonde e, segundo noticiou o Correio Paulistano, “nenhum bonde subirá mais a Ladeira de São João para atingir a Praça Antônio Prado...” (Jorge, 1999).

As obras de urbanização do vale, tão logo se iniciaram, foram a seguir paralisadas por falta de verbas. Em fins de 1914, o prefeito Washington Luiz negociou um empréstimo e retomou sua construção, entregando-as finalizadas em 1917. O Vale de Anhangabaú finalmente tornava-se o cartão de visitas da cidade. Com seus jardins e passeios, estava delimitado à esquerda, pela Rua Líbero Badaró, onde os palacetes do Conde Prates e a Praça Patriarca encontravam-se já edificadas; à direita, pela esplanada do Teatro Municipal e ao centro, mantendo um eixo frontal, dois grandes portais, simbolizados pelos dois viadutos, o do Chá e o de Santa Ifigênia.



Figura 29: Panorâmica do Vale do Anhangabaú.
Fonte: foto gravura. In: Coelho (2004)

Concomitantemente à urbanização do Vale do Anhangabaú, tratou-se também da solução urbanística do vale do Tamandateí, que já se encontrava canalizado. Das soluções apresentadas por Bouvard, resultou um projeto de implantação elaborado por E.F. Cochet, cujas obras foram iniciadas na administração de Washington Luiz, a partir de 1914, vindo a serem concluídas somente na administração seguinte, do prefeito Firminiano Moraes Pinto, em 1922 (TOLEDO, 1999). As possibilidades viárias geradas por este projeto permitiram, a seu devido tempo, a consolidação de dois dos principais eixos estruturais do sistema viário da cidade. O primeiro, o eixo Nordeste, que estabeleceu a interligação da Rua Rangel Pestana com a Rua Celso Garcia e o segundo, efetuado a partir das vias marginais do próprio canal, que vieram a constituir a Avenida do Estado, que conjuntamente ao eixo monumental da Avenida D. Pedro I, implantado a partir de 1922, estabeleceram uma radial a Sudeste.

A Estação da Luz, no início do século, inseriu-se também no conjunto de obras que causaram grande influência na formação da estrutura urbana da cidade, por ter sido um grande agente indutor de expansão. Conjuntamente com a Praça da República e com a própria Colina Histórica, formavam três eixos geradores de tráfego que propiciaram grande concentração de



Figura 30: Estação da Luz – Inaugurada em 1900.
Fonte: Mazzoco (2005)

atividades ao seu redor. Seu edifício, que se mantém até hoje, foi uma reconstrução que teve início em 1895 e fora concluído em dezembro de 1900. Seu projeto, de autoria do arquiteto inglês Charles Henry Driver, é considerado hoje um dos exemplos mais significativos da arquitetura em ferro do país. Sua cobertura, com um vão livre de 39,0 m, em estruturas metálicas fornecidas pela firma Joseph West Wood & Co Limited, as seis linhas assentes três a três, entre as plataformas, a torre com o relógio e tantos outros requintes e aspectos de grandiosidade, a estação surpreendia qualquer visitante e tornou-se um ponto de encontro da sociedade paulistana, até a década de 1930.

A obra como um todo se tornava surpreendente, em grande parte, devido ao rebaixamento do leito férreo, que objetivou a eliminação das passagens em nível que comprometiam o movimento de veículos da região.

O rebaixamento, mantido ainda hoje, inicia-se após a travessia do Rio Tamanduateí, sentido Jundiaí, passando a seguir sob as ruas Florêncio de Abreu e Brigadeiro Tobias, atravessando a seguir a estação, em uma extensão de 150,0 m e por fim, passa sob a Rua do Bom Retiro, para então aflorar novamente ao nível natural. Para possibilitar a continuidade destas três ruas, foram instaladas pontes metálicas, todas trazidas da Inglaterra.

Todo este conjunto urbanístico, formado pela Estação e Jardim da Luz, contando ainda com o Liceu de Artes e Ofício e com a Av. Tiradentes,



Figura 31: Pontilhões das Ruas Brigadeiro Tobias e Florêncio de Abreu.

Fonte: Mazzoco (2005)

representou um importante símbolo de modernidade da São Paulo do início do século, que mereceu os mais belos cartões postais da época (SOUKEF, 2000).

Todo o Centro, no início desta década, foi assim submetido a várias obras que exigiram vultosas desapropriações, seja para alargamentos de vias, ou para sua reconstrução propriamente. No entanto, a situação se tornava cada vez mais caótica, sem solução, tanto pelo tráfego cada vez mais intenso, quanto pelos custos das obras, cujos valores atingiam somas exorbitantes, em decorrência de seu contínuo adensamento. Tais fatos aceleraram a expansão do Centro para as regiões a Oeste da Colina Histórica (CAMPOS NETO, 1999).

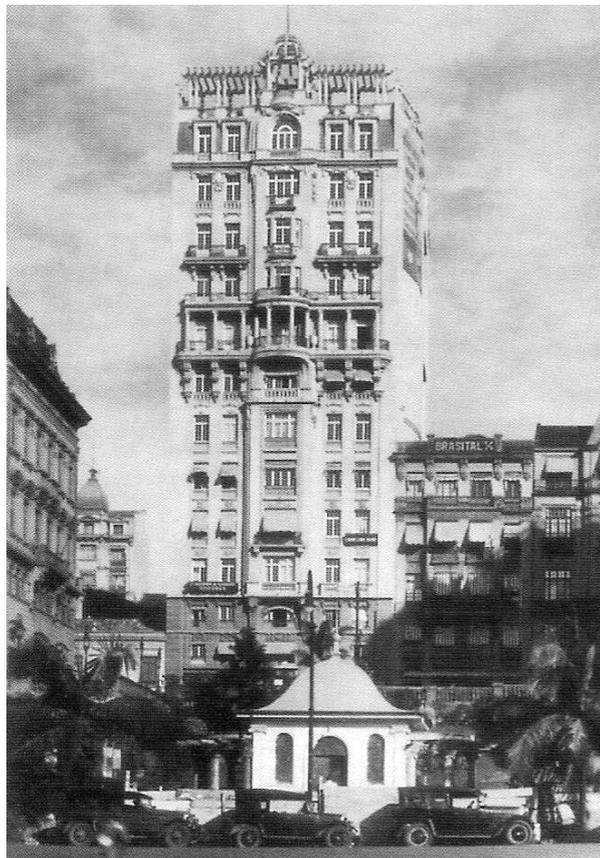


Figura 32: Edifício Sampaio Moreira –1924
Fonte: Cavalcanti (2004)

O início da verticalização do Centro pode ser muito bem retratada por alguns edifícios notáveis, que impulsionavam a verticalização. Destacando-se o Sampaio Moreira, localizado na Rua Líbero Badaró, de 1924, considerado o primeiro arranha-céu de São Paulo.

Outro edifício que impactou o Centro foi o Clube Comercial, localizado ao lado dos palacetes do Vale Anhangabaú, que teve como autor do projeto, o italiano Felisberto Ranzini, principal projetista do escritório Ramos de Azevedo. Inaugurado em 1930, possuía salões de baile, diversos escritórios e lojas, além de ter sediado por algum tempo a Bolsa de Mercadorias. Também foi derrubado no final dos anos 60, para a construção do Edifício Grande São Paulo.⁹

⁹ Extraído de PIRATININGA.ORG - História + Arquitetura +++ Paisagem em São Paulo, de responsabilidade de Jorge Eduardo Rubies e Edmundo Otavio Rubies.



Figura 33: Clube Comercial, ao fundo, em 1930.
Fonte: Cartão Postal

Da mesma época, inaugurado em 1929, o Edifício Martinelli, construído por Giuseppe Martinelli, impactou a paisagem paulistana. Com seus 30 andares e 106,65 m, era o mais alto edifício do mundo construído em concreto armado. Podia ser considerado o avô dos shoppings, por ter sido instaladas atividades diversas, como cinema, hotel, salões de recepção e sedes diversas comerciais e institucionais (HOMEM, 1984).

Assume assim, a cidade de São Paulo, a partir do início do século XX, uma nova dimensão. O Centro passava a ocupar novas funções, agora vindo a abrigar as mais nobres atividades do Setor Terciário, a maioria dos edifícios fora reconstruída, seja em decorrência do alargamento das ruas, ou para adequá-los às novas funções, mas em muito pelo simples efeito estético, assumindo uma arquitetura mais condizente com a importância do grande centro de negócios que se transformava. Dentre os negócios das mais tradicionais e eminentes famílias paulistanas, que mantinham no Triângulo seus escritórios, surgiam rapidamente muitas outras empresas, a maioria formada por imigrantes que vieram tentar a sorte em São Paulo e foram bem sucedidos.



Figura 34: Edifício Martinelli, em 1929.
Fonte: Cavalcanti (2004)

Os italianos detinham as maiores fortunas, dentre os mais evidentes, poder-se-ia mencionar em incontestável primeiro lugar, o Conde Matarazzo, que dirigia seu grande conglomerado de empresas em um escritório na Rua Direita; ou Alessandro Siciliano, que em seu escritório na Rua XV de Novembro, dirigia o Banco Ítalo Brasileiro e mais uma série de fábricas; o de Rodolfo Crespi se localizava na Rua São Bento e o de Egidio Gamba, na Praça Antônio Prado, entre outras figuras como Puglisi Carbone e Giovanni Bricolli.



Figura 35: Fábrica de Tecidos “Gamba”, no Cambuci – início do século XX.
Fonte: Homem (1984)



Figura 36: Indústrias Reunidas F. Matarazzo.
Fonte: Cavalcanti (2004)

Também se sobressaíram membros da colônia sírio-libanesa, com negócios no ramo de tecidos e armarinhos, que se estabeleceram, especialmente, na Rua 25 de Março. Destacaram-se Benjamin Jafet e seus irmãos, que dirigiam seus negócios da Rua Florêncio de Abreu, que incluía uma indústria no Ipiranga. Mas as fortunas, de forma geral, eram rapidamente formadas por imigrantes de várias origens, como os judeus, alemães, portugueses, japoneses, que aos poucos, foram vencendo os preconceitos dos tradicionais paulistas “quatrocentões” e foram se misturando a nomes como Álvares Penteado, Souza Queiroz, Silva Prado, dentre tantos outros (CAVALCANTI, 2004).

O Centro Histórico transformava-se assim em um dinâmico centro de negócios, contando também com grandes lojas, como a Casa Lebre, Casa Alemã, Loja do Japão, Casa Garraux, Casa Fretin, por não citar o Mappin Stores, que até final da década de 1930, ocupou o suntuoso prédio que havia sido residência do Barão de Iguape, na Praça Patriarca, mudando-se então para a Rua Barão de Itapetininga.



Figura 37: Mappin Stores, na Praça Patriarca, de 1919 a 1939.
Fonte: Cavalcanti (2004)

Também requintados hotéis, como o Grande Hotel, de propriedade de Frederico Glete e Victor Nothman, entre as ruas São Bento e a Libero Badaró e o Grande Hotel e Rotisserie Sportsman, na Praça Patriarca, que até 1923 recebia os personagens mais ilustres, quando foi então suplantado pelo Hotel Esplanada, situado atrás do Teatro Municipal.

Os bancos e casas financeiras também predominavam no Triângulo, entre algumas destas instituições, afora os bancos mais tradicionais, pode-se citar o Banco Alemão, Banco Commerciale Ítalo Brasileiro, Banco de Nápoles. Ainda, como cita Cavalcanti, em 1934, passou a operar a Bolsa de Valores de São Paulo, no Pátio do Colégio, após duas tentativas anteriores



Figura 38: Edifício onde se instalou a primeira Bolsa de Valores de São Paulo, no Pátio do Colégio, em 1934.

Fonte: Cavalcanti (2004)

mal sucedidas, a primeira em 1890, com a Bolsa Livre de São Paulo e a segunda, em 1894, com a Bolsa de Fundos Públicos.

Com as novas proporções que havia atingido o Centro, pelo seu adensamento ininterrupto e diante do crescimento da cidade, de forma geral, em virtude da ocupação cada vez mais intensiva do solo urbano, tornava-se cada vez mais premente uma reestruturação urbana e do sistema viário, para fazer frente às necessidades surgidas, em especial, de deslocamento da população e dos produtos consumidos ou produzidos na cidade.

A partir da década de 20, iniciava-se a era dos automóveis, que passaram a invadir as ruas competindo com os bondes, os restritos espaços das então tímidas e estreitas vias da emergente capital e começavam a surgir bairros periféricos distantes do Centro, apoiados por uma vasta malha rodoviária que circundava a área urbanizada da cidade. Em meio a esta década, inclusive, muitas vias já estavam pavimentadas, como a estrada de Osasco, em asfalto e iniciava-se, experimentalmente, a pavimentação em concreto, a exemplo do trecho em serra da Estrada Caminho do Mar, a Auto-estrada S.A. para Santo Amaro e a Av. Vital Brasil, que dava acesso ao Butantã. Washington Luís, quando presidente do Estado de São Paulo, entre 1920 e 1924, construiu várias rodovias estaduais interligando Campinas, Ribeirão Preto, Itu, Sorocaba, Varginha Grande, Lorena, com a Capital. A implantação da malha rodoviária estadual, mesmo que ainda rarefeita, viabilizou e estimulou o uso do automóvel nas cidades (REIS, 2003).

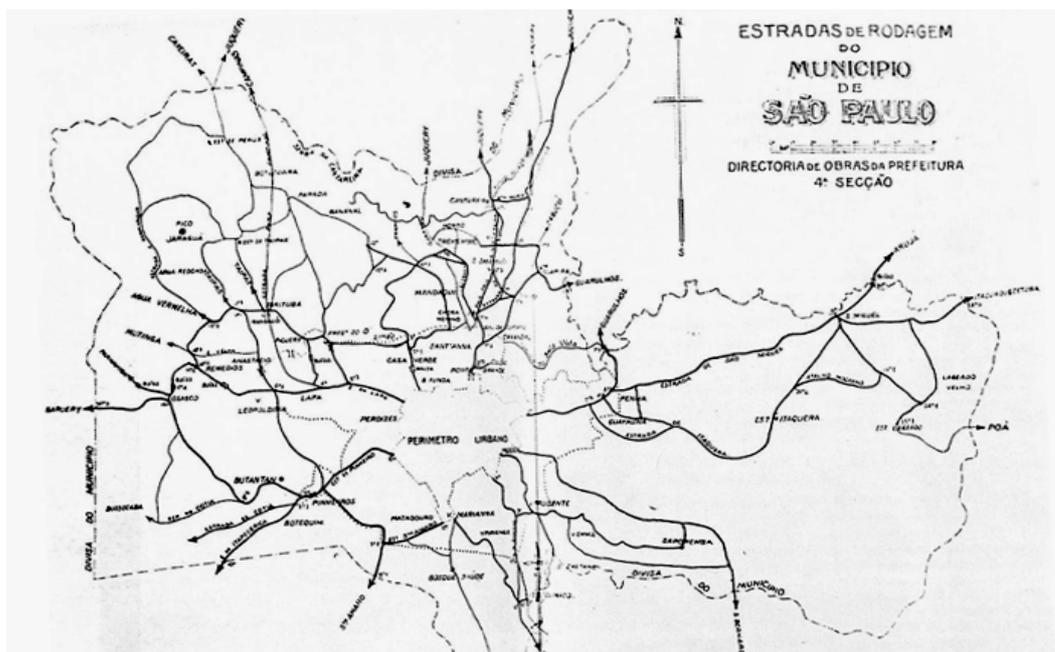


Figura 39: Planta Rodoviária do Município de São Paulo – 1918. Notar os limites territoriais da cidade, antes da emancipação de Osasco (1962) e da anexação de Santo Amaro (1935).

Fonte: Reis Filho (2003)

Por outro lado, o transporte individual foi assumindo gradativamente importância, a medida que a implantação dos sistemas de transporte coletivo não acompanhou as necessidades ditadas pelas novas demandas, como tão pouco recebeu investimentos nas mesmas proporções que as obras viárias. Em 1927, a Light apresentou uma proposta para um “pré-metrô”. O projeto adaptava o sistema de bondes existentes, criando um sistema em linhas exclusivas, a maior parte em superfície, mas prevendo trechos enterrados atravessando a Colina, ou elevados, através do Vale do Anhangabaú. Previam-se três linhas-tronco radiais, todas elas saindo da Colina. Uma primeira, passando pela Rua Barão de Itapetininga, formava um eixo que integrava no lado Oeste a Av. São João com o vale do Tamanduateí; a segunda emergia da Praça Patriarca e seguia pela atual Av. Nove de Julho; uma terceira, passando pelo Largo São Bento, seguia pela Av. Celso Garcia (PASSOS, 2009).

Este sistema não foi implantado, tendo em vista que por esta época já vinham sendo divulgadas as idéias de se desafogar o trânsito através de um conjunto de avenidas orientadas segundo um modelo radial-perimetral, plano este defendido por Ulhôa Cintra e Prestes Maia. O plano Light se conflitava com tais propostas e se executado, inviabilizaria a implantação posterior de muitas destas avenidas. Prevaleceu no consenso municipal, a idéia de modernização contida no Plano das Avenidas (ZIGONE, Silvana, apud SOMEKH; MALTA CAMPOS, 2002).

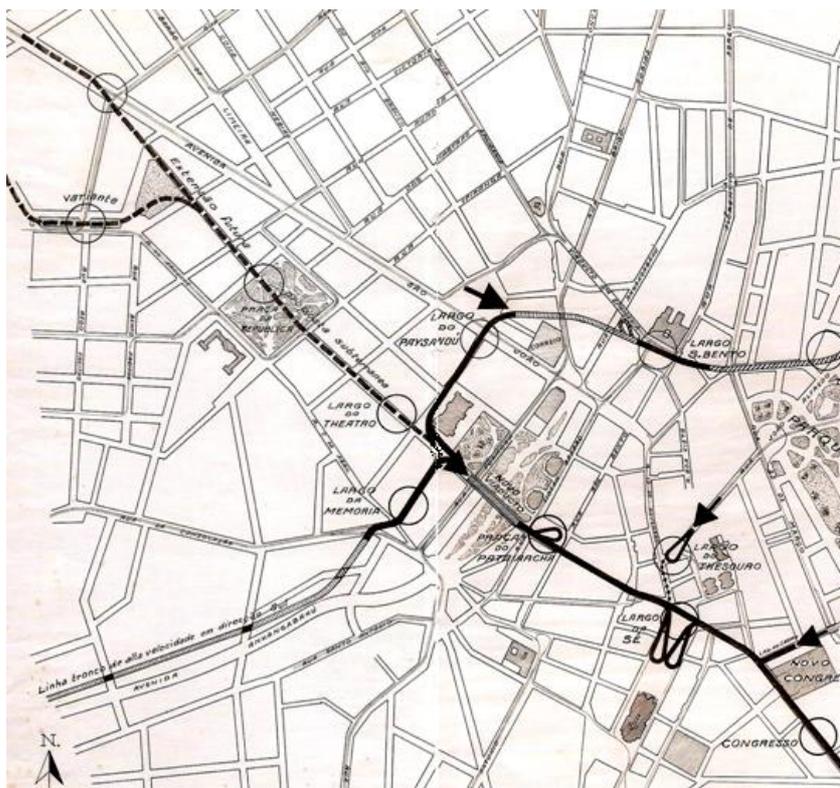


Figura 40: Metrô da Light - 1927.
Fonte: Passos (2009)

3 O PLANO DE AVENIDAS E A CONSOLIDAÇÃO DO CENTRO

Vimos no capítulo anterior, que a expansão do Centro se deu como um processo de transformação, que teve como partida, os novos usos das áreas centrais e conseqüente deslocamento das residências aí existentes, inicialmente para o Norte, seguindo-se para Oeste do Centro. Posteriormente, este processo de transformação avançou sucessivamente em direção à Praça da República, com a expansão das atividades do Centro para além do Vale do Anhangabaú. Inicialmente, houve uma resistência por parte do poder público a esta expansão, que incentivava a ocupação intensiva da Colina Histórica e efetuava vultosos investimentos em obras públicas, tentando consolidar o modelo radial de urbanização da cidade convergindo à região central. Certamente não se havia dado conta até então da dimensão cosmopolita que a cidade vinha assumindo e que o velho Centro não mais comportaria tal crescimento.

Com a construção do Viaduto do Chá, o morro do Chá foi rapidamente sendo ocupado. A questão da expansão do Centro foi então tomando consenso, principalmente pela constatação do esgotamento do modelo urbano anterior, tendo em vista que a expansão através da verticalização tornava-se cada vez mais inviável, seja pelos aspectos de circulação, como pela insuficiência de possibilidades do ponto de vista imobiliário.

A direção de expansão das atividades do Centro em direção à Praça da República tornara-se preferencial. Verifica-se aqui a coincidência entre os requisitos apontados por Amato (1970), para o deslocamento residencial de alto poder aquisitivo nas cidades hispano-americanas, com aqueles que foram determinantes para o deslocamento das atividades comerciais e de serviço contidas na Colina, ou seja: esta era a direção favorecida pela boa acessibilidade conferida pelos viadutos do Chá e Santa Ifigênia, pela boa conformação topográfica, por constituir-se de áreas planas com altimetria que se regulava com a Colina e boa vizinhança, tendo em vista a proximidade com os novos bairros de elite à Oeste. O vetor de expansão acompanhou o eixo da Av. Barão de Itapetininga, até a atual Praça da República.

Mas para a consolidação desta expansão havia ainda a problemática da circulação viária. As radiais históricas, então responsáveis pelo acesso às regiões centrais da cidade, convergiam ao Centro, mas não para um único local e ainda, o perímetro viário expandido da colina, constituído pelas ruas Líbero Badaró, Benjamin Constant e Boa Vista, não tinha capacidade para dar vazão ao crescente tráfego de veículos que a ele convergia pelas radiais.

As propostas para o problema foram abordadas inicialmente entre 1924 e 1926, por João Florence de Ulhôa Cintra, acolhidas por Prestes Maia, que conjuntamente, apresentaram

em 1930, um plano viário de grande envergadura, denominado de Plano de Avenidas. Por este plano, o Centro Histórico e o Centro Novo [como era chamada a área da Praça da República] seriam envolvidos por um anel viário, organizando a circulação de veículos em torno dos mesmos e possibilitando o adensamento de toda esta região, que veio a ser denominada de Centro Expandido.

3.1 O PLANO DE AVENIDAS

O Plano de Avenidas, apesar de ser concebido com abrangência urbanística, ao nível dos modelos urbanos europeus de então, ao ser implantado, no entanto, devido à grande defasagem entre suas primeiras idéias até a efetivação das obras, restringiu-se a uma estrutura viária básica para a cidade de São Paulo e a desapropriações de áreas, onde previa-se implantar grandes edifícios públicos. O plano viário, constituído por uma hierarquia de vias radiais e anulares, em que seriam aproveitadas várias ruas e avenidas já existentes, previa a realização de obras viárias de alargamento e interligação, criando-se desta forma um modelo viário radial-perimetral, que abrangeria a área então urbanizada de São Paulo.

Toda a conceituação deste plano partiu de vários artigos escritos por Prestes Maia e Ulhôa Cintra, entre 1924/26, publicados nos boletins do Instituto de Engenharia e que estabeleciam as linhas mestras de um plano racional de circulação viária para atender o transporte individual e coletivo, visando gerar mobilidade e interação entre a região central com o restante da cidade. No ano de 1930, fora lançada a publicação de um estudo encomendado a Francisco Prestes Maia, pelo Prefeito Pires do Rio: “Um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo”, ou simplesmente, Plano de Avenidas.

Da essência da proposta, destaca-se o conjunto de avenidas radiais que teriam como antecedentes os caminhos que nasceram com a própria cidade e que ao longo do tempo, se expandiram e se consolidaram, tornando-se os seus principais eixos viários, destinados a assumir as funções a que agora lhes seriam legadas, as de vias radiais.

Para a consolidação do plano seria ainda preciso a idealização de um anel de distribuição do tráfego em torno do Centro, de modo a interligar todas as radiais e evitar o cruzamento direto entre as mesmas. O plano detalhou o anel mais interno, que foi denominado de Perímetro de Irradiação (MAIA, 1930).



Figura 41: Plano de Avenidas, melhoramentos da área central: Perímetro de Irradiação – 2ª versão.

Fonte: Maia (1930)

Este pequeno anel de distribuição envolveria o Centro Histórico com a Praça da República e toda a área aí contida foi denominada, posteriormente, de centro expandido. Esta intervenção possibilitaria seu adensamento sem que ocorressem conturbações que interferissem com a circulação local de veículos, causada pelo tráfego de passagem. Pode-se verificar, através do Plano de Avenidas, um estreito vínculo estabelecido entre a criação das grandes conexões viárias e as possibilidades de verticalização.

O urbanismo da São Paulo da década de 30 estaria muito bem situado entre duas visões: a reguladora e social de Anhaia Mello e de outro lado, a intervencionista e de concepções expansionistas de Prestes Maia (CAMPOS NETO, 1999).

A imagem mais próxima de Prestes Maia poderia se assemelhar a de um urbanista modernista, reconstruindo sua cidade segundo os moldes preconizados pelas experiências européias, relacionadas às questões voltadas ao crescimento vertiginoso de suas grandes capitais.

As bases teóricas para justificar o plano estavam calçadas nas regras enunciadas por Stübben, de 1893, que hierarquizava a malha viária em vias radiais e anulares, como também nos ensinamentos de Hérnard, pai do urbanismo francês, que mostrava a necessidade de um

anel viário de distribuição em torno do centro das cidades, tendo em vista que as vias tendiam para o centro, no entanto, não para o mesmo ponto. Para Prestes Maia e Ulhôa Cintra, a cidade de São Paulo nascera predestinada e com clara predisposição para crescer segundo as regras de Stübben, complementadas por um esquema teórico para a área central, elaborado a partir dos princípios de Héruard (TOLEDO, 1999).

O Plano de Avenidas, representado por um esquema teórico elaborado por Ulhôa Cintra, apontava doze radiais, que poderiam ser descritas como a seguir: partindo da Rua da Consolação, viria a seguir, no sentido horário, a Avenida São João, ambas a Oeste; seguidas das avenidas Rugde e Rio Branco, que juntas estabeleciam uma radial ao Norte; seguida da Av. Tiradentes e da Rua Carlos de Campos, ambas também ao Norte; Rua Celso Garcia e Rua da Mooca, cada uma delas uma radial ao Leste; Rua Conselheiro Furtado, Rua da Liberdade e Rua Brigadeiro Luiz Antônio, estas três, com orientação ao Sul e por fim, um sistema viário que ficou conhecido como Sistema Y, concebido por três avenidas, uma ao longo do Vale do Saracura, atual Nove de Julho, a Sudoeste, mais a Av. Tiradentes, ao Norte e uma outra ao Sul, esta ao longo do córrego Itororó, ainda embrionária, a atual 23 de Maio (MAIA, 1930).

As anulares, esquemáticas, estabeleceriam ligações viárias entre as várias colinas já ocupadas por malhas viárias, interagindo também com as radiais quando estas se aproximassem do Centro. O anel mais interno, o Perímetro de Irradiação, que circunscreveria e permitiria a expansão do centro histórico, mereceu um projeto detalhado efetuado por Ulhôa Cintra e foi a grande base do plano. Sem a sua implantação, talvez o tráfego de veículos hoje, nas proximidades das regiões centrais da cidade, teria talvez se tornado inviável. Os demais seriam formados pelo alargamento de algumas vias existentes de conformação perimetral, a serem complementados por novos segmentos, definidos mais detalhadamente através de projetos específicos futuros, de forma a lhes conferirem as características desejadas (ver figura 42). Cabe observar que a viabilização destes anéis ocorreu com boas soluções somente nos quadrantes definidos à Oeste do espigão da Avenida Paulista, em função do bom padrão de arruamento dos bairros de alto padrão aí localizados e de topografia favorável.

Um último anel externo, já com características específicas que o identificava como uma “free way”, previa principalmente, o remanejamento de ferrovias para o longo de seu circuito e seria implantado, aproveitando-se da retificação dos rios Tietê e Pinheiros. Este perímetro seria completado por um conjunto de vias que atravessariam a malha urbana da

cidade, ao Sul e ao Leste, com um traçado ainda por ser definido (MAIA, 1930). Na figura 42, pode-se identificar o Perímetro de Irradiação, a “free way” constituída pelos rios Tietê e Pinheiros e um anel intermediário, envolvendo a Av. Paulista no lado Oeste e a Av. Paes de Barros, no lado Leste do Centro.

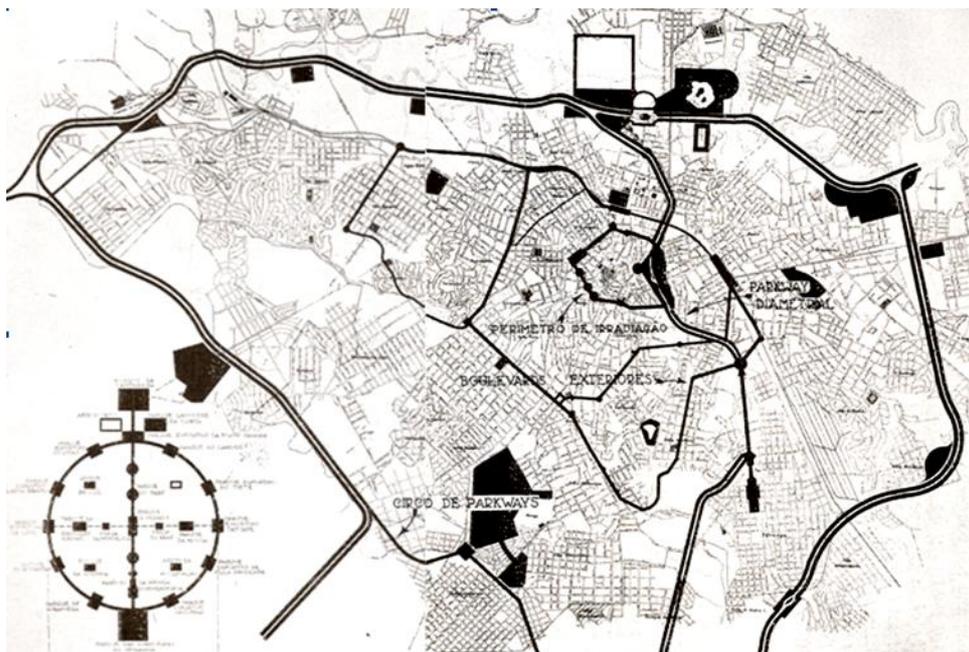


Figura 42: Plano de Avenidas – Proposta para as Perimetrias.
Fonte: Maia (1930, p. 162)

A intervenção de maior vulto, no entanto, que exigiu os maiores esforços para sua implantação foi sem dúvida, o Perímetro de Irradiação. Seu projeto abordou, além dos aspectos relativos à circulação, também considerações relativas à ambientação de suas avenidas à paisagem urbana.

A proposta inicial de 1930 se deteve a aspectos urbanísticos que focavam a modernização e embelezamento do Centro, atendo-se à estética estabelecida pelos eixos monumentais propostos, em composição a praças e grandes edifícios públicos.

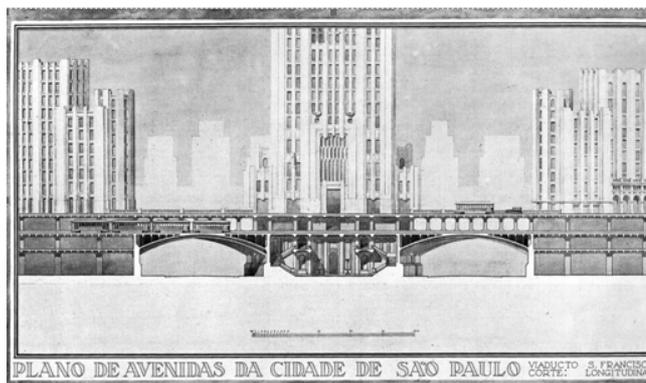


Figura 43: Plano de Avenidas - Paço Municipal e Viaduto São Francisco.

Fonte: Maia (1945)

O Perímetro de Irradiação implantado, mais realista relativamente ao grande crescimento que vivia a São Paulo de então, se limitou a uma configuração que aproveitou em grande parte as vias existentes. Utilizou em seu traçado a atual Av. Ipiranga, que ao passar ao lado da Praça da República desvia-se para a atual Av. São Luís e através de três viadutos, atinge a Praça João Mendes, por detrás da Catedral da Sé. Segue então contornando a atual Praça Clovis Bevilacqua, para atingir a Ladeira do Carmo, pela atual Rangel Pestana. A partir deste ponto, cruza o Parque D. Pedro II, alcançando as ruas da Figueira, Santa Rosa e Mercúrio, fazendo então uma articulação com a Av. Senador Queiroz, atravessando então o Vale do Anhangabaú, em nível, até atingir novamente a Av. Ipiranga.



Figura 44: Av. Ipiranga em 1941.
Fonte: Maia (1945)

As maiores dificuldades do traçado residiram na execução dos três viadutos que efetuaram três transposições a partir da Av. São Luís, sobre os vales dos córregos Saracura e Itororó. No processo de execução destes viadutos, foram deixadas células livres entre as vigas das suas estruturas, prevendo-se a passagem de linhas metroviárias (MAIA, 1945).

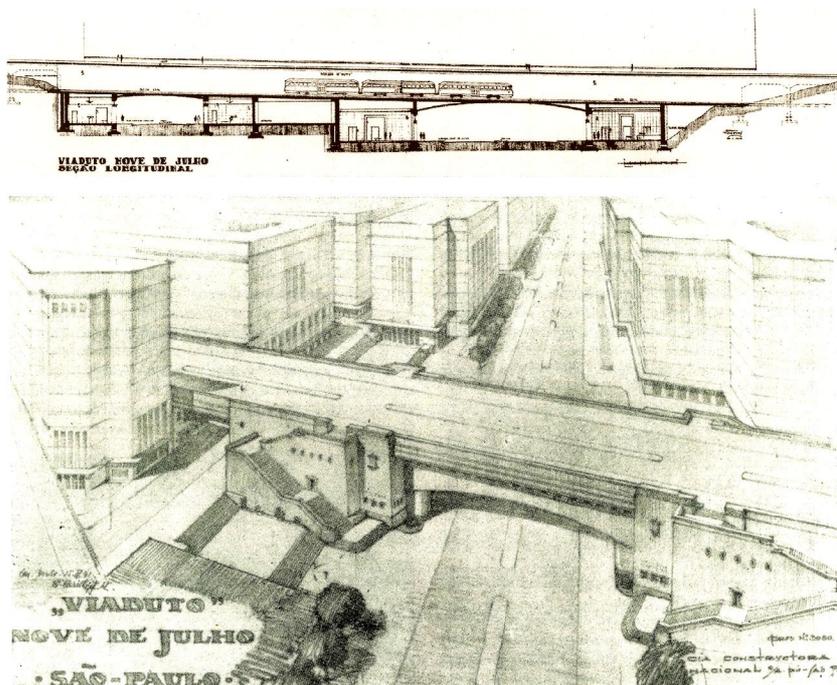


Figura 45: Viaduto Nove de Julho sobre o Córrego Saracura – 1944.
Fonte: Maia (1945)

As obras do perímetro tiveram início quando Prestes Maia tornara-se prefeito, em 1938 e foram concluídas, com a execução do Viaduto 9 de Julho, em 9 de Julho de 1948. Pode-se verificar através destas obras as grandes dificuldades em transpor o quadrante Sul da cidade, em virtude da topografia extremamente acidentada. As mesmas dificuldades tiveram também que ser enfrentadas, mais futuramente, por ocasião da implantação do eixo viário Leste-Oeste. Por outro lado, estas dificuldades restringiram as possibilidades de implantação de outros eixos viários, que poderiam ter integrado a Região Sudoeste com as regiões a Leste do espigão da Paulista.

A Avenida 9 de Julho foi uma peça fundamental para a eficiência de todo o plano, pois estabelecia conjuntamente com a futura Av. 23 de Maio e Av. Tiradentes, o Sistema Y, que tinha como encontro geométrico, o Vale do Anhangabaú. As obras da 9 de Julho foram anteriores às do Perímetro. Iniciadas em 1935, na administração de Fábio Prado (1934-1938), tiveram o intuito de estabelecer o eixo monumental Norte-Sul da cidade, constituído pelas avenidas Tiradentes, ao Norte, Prestes Maia ao longo do Vale do Anhangabaú e 9 de Julho, ao Sul. Este primeiro grupo de obras (ver figuras 46 e 47), concluído na administração de Prestes Maia, em 1941, propiciou a interligação do Centro com o Jardim América, estendendo-se até a Rua Chile, no entroncamento com a Rua Estados Unidos. Para transpor o espigão da Paulista, executou-se um túnel sob o Trianon (TOLEDO, 1999).



Figura 46: Av. Nove de Julho, década de 40.
Fonte: Maia (1945)



Figura 47: Av. Prestes Maia, em 1950.
Fonte: Imagens de São Paulo.

A Rua Chile, por esta ocasião, possuía uma única pista. Seu alargamento até a Rua Groelândia ocorreu somente em 1942. A partir da Rua Groelândia, as áreas aí situadas não se encontravam ainda urbanizadas e seu prolongamento até as avenidas São Gabriel e Cidade Jardim, ocorreu somente a partir de 1955 (REIS FILHO, 1994). Anexo ao perímetro, Prestes

Maia ainda procedeu a uma série de obras de melhorias no centro, incluindo o alargamento das Ruas Duque de Caxias e Vieira de Carvalho, esta última, para efetuar a integração plena do Largo do Arouche com a Praça da República (MAIA, 1945).

Fizeram também parte do referido plano, proposições relativas aos sistemas de transportes. Prestes Maia articulou argumentos contra a renovação do contrato de viação com a “Light”, que estava relacionado à execução de um conjunto de melhorias no sistema de bondes, visando transformar algumas de suas linhas em metroviárias. A efetivação deste contrato inviabilizaria várias das propostas viárias contidas no plano (LEME, 1990).

Para Bonduki,¹⁰ Maia defendia abertamente a prioridade para abertura das avenidas e adiamento da implantação do metrô, pois considerava que seria difícil reformular o Centro depois de sua implantação. Julgava a intervenção do Centro indispensável para o desenvolvimento da cidade e embora não recusasse o Metrô [o que se constata ao ter previsto células para a passagem de suas linhas nos viadutos que construiu], priorizou as avenidas quando teve recursos para as obras, o que ocorreu durante o período do Estado Novo.

Ao que transparece, Prestes Maia tinha plena percepção do papel indutor das vias no desenvolvimento e estruturação da cidade. Assim sendo, não teria se posicionado propriamente contra o Metrô, sob a ótica dos transportes, como tão pouco não teria preferência pelas vias, quando tratadas como alternativa ao modo individual. Manifestou-se, na verdade, contra o plano específico de transportes proposto pela Light, que para ser implantado, se utilizaria da estrutura de vias existente na cidade, que na época, preponderava uma situação caracterizada pela desarticulação e desorganização geométrica de uma série de ruas estreitas. Se implantado, suas estações certamente iriam induzir o adensamento em torno das linhas, agravando ainda mais os problemas já existentes de circulação e eliminando, como conseqüência, sua solução futura.

Fica claro que se a municipalidade tivesse dado preferência ao plano da Light, em lugar ao Plano de Avenidas, a sobrevivência do Centro, sob o contexto de grande centro de negócios da cidade, teria sido bem mais curta. Conjecturando sobre seu destino, poderíamos até imaginar que a transferência das atividades do Terciário Superior para a Paulista poderia ter ocorrido prematuramente e até mesmo, plenamente, pelas dificuldades de acessibilidade

¹⁰ BONDUKI, N. “Plano de Avenidas”. Folha de São Paulo, São Paulo, 14.2.1997, p.7, Jornal de Resenhas, apud Frúgoli Jr.(2006).

então existente. Para Maria Cristina Leme, o Plano de Avenidas significou a integração do Centro com os diferentes bairros, tendo trazido condições favoráveis para o crescimento da cidade que se daria nas próximas décadas. Segundo ela:

A concepção de cidade, implícita nas propostas do Plano de Avenidas de ocupação extensiva do solo estruturada por um sistema viário radial-perimetral, corresponde ao nível da estrutura urbana por um lado ao novo padrão de ocupação periférico da cidade e, por outro lado, garante uma integração mais eficiente entre os diferentes bairros e o centro da cidade. Prepara-se dessa forma uma estrutura urbana mais integrada e homogênea. A realização destas obras no curto espaço de dez anos teve um impacto importante nas condições de mobilidade tanto de mercadorias como de pessoas, condição necessária à expansão do processo de industrialização que ocorrerá nas próximas décadas. (Leme, 2003, seção 3)

3.2 AS OBRAS DE CANALIZAÇÃO DO RIO TIETÊ

No Plano de Avenidas, como visto na seção anterior, o Rio Tietê, conjuntamente com o Rio Pinheiros, integrariam um terceiro anel, o mais extremo, que circunscreveria a então área urbanizada da cidade. Ao longo da face interna do perímetro estava previsto que se desenvolvessem vias urbanas, com o objetivo de articular a malha viária local. Ao longo da face externa, estava previsto um anel ferroviário, que entroncaria as ferrovias que convergiam para a cidade. A canalização do Rio Tietê teve início na administração de Prestes Maia (1938-1945).

No entanto, a preocupação com a retificação e canalização do rio já era antiga. Em 1866, o então Presidente da Província de São Paulo, João Alfredo Correia de Oliveira, encarecia a necessidade de dessecar, para permitir a apropriação e ocupação das áreas das várzeas dos rios Tamanduateí e do Tietê. Com a epidemia de febre amarela que assolou o Estado em 1889 e ainda, com a proclamação da República, com suas bases moldadas em modelos de progresso, iniciou-se nas cidades, em especial em São Paulo e Rio de Janeiro, programas de intervenções urbanísticas radicais, com o objeto de resolver os graves problemas de saneamento, com que se convivia até então.

Por estes tempos, verifica-se que os objetivos da retificação dos rios referiam-se principalmente às necessidades de promover o saneamento e prevenir inundações. O Tietê foi objeto de tantos planos, que ao se iniciar as primeiras obras de retificação, as prerrogativas para sua retificação, já eram outras que as do mero saneamento e prevenção às inundações.

Em 1922, podemos citar o Plano de Melhoramentos do Tietê, efetuado por Fonseca Rodrigues para a Diretoria de Obras Municipais, atendendo a requisitos relativos aos problemas de inundação e de valorização de terras inundáveis.

O engenheiro sanitarista e cientista Saturnino de Brito, em 1924, foi incumbido pelo prefeito Firminiano de Moraes Pinto, de estudar de forma completa o problema da retificação do Rio Tietê. Tendo publicado seu relatório em 1925, fornece orientações para atender aos problemas de inundação, colocando também o problema da descarga de esgotos, que para a época, já era alarmante. Faz ponderações sobre a navegação do rio e define alguns traçados de vias, as que interferiam diretamente com o projeto (SILVA,1950).

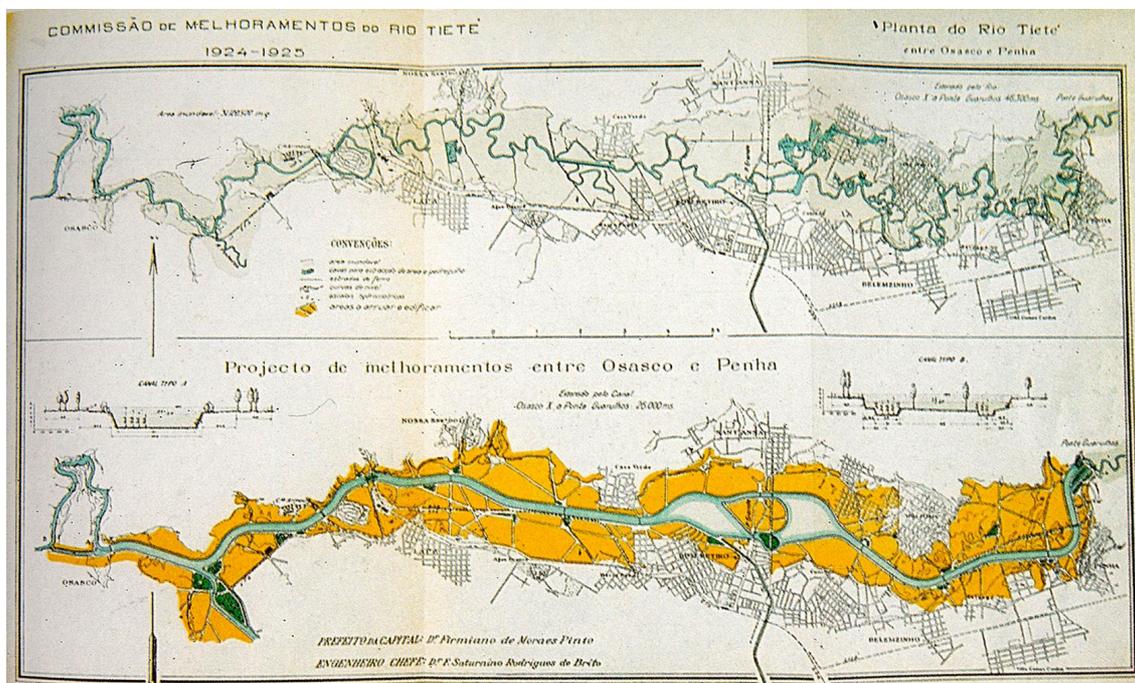


Figura 48: Projeto de melhoramentos entre Osasco e Penha – 1924/1925.

Fonte: Arquivos da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê. In: Ohtake (1991)

Em 1926, José Pires do Rio torna-se prefeito e iniciam-se os trabalhos para a canalização do Tietê e logo a seguir, em 1928, foi reorganizada a Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, passando-se imediatamente à elaboração de novos estudos. Com a crise mundial de 1929, com sérios reflexos nas exportações do café, deu-se o adiamento das obras por falta de recursos.

Mas por outro lado, diante da grande enchente de 1929, que deixou o Vale do Anhangabaú submerso e ainda, considerando o contínuo crescimento da cidade de São Paulo, que já contava na época com 900.000 habitantes e uma área urbanizada de 180 Km², tornava-

se premente a continuidade dos trabalhos para a canalização, mesmo em meio à imensa crise. Passou então a comissão de Melhoramentos do Rio Tietê a dar continuidade aos seus trabalhos, assumindo sua chefia, o engenheiro e urbanista Ulhôa Cintra (SILVA, 1950).

A seguir, ainda no mesmo ano, fora contratado Prestes Maia, pelo então prefeito Pires do Rio, para a elaboração do Plano de Avenidas, que aproveitou os planos de Ulhôa Cintra para o Rio Tietê e com a colaboração do mesmo, anexou diretrizes viárias e ferroviárias, que se incorporaram ao projeto das calhas do rio (TOLEDO, 1999).

No entanto, logo em seguida, com as agitações políticas ocasionadas pela revolução de 1930, que proclamou Vargas presidente, os trabalhos novamente foram interrompidos. Sua retomada ocorreu somente na administração de Prestes Maia, a partir de 1938 (SILVA, 1950).

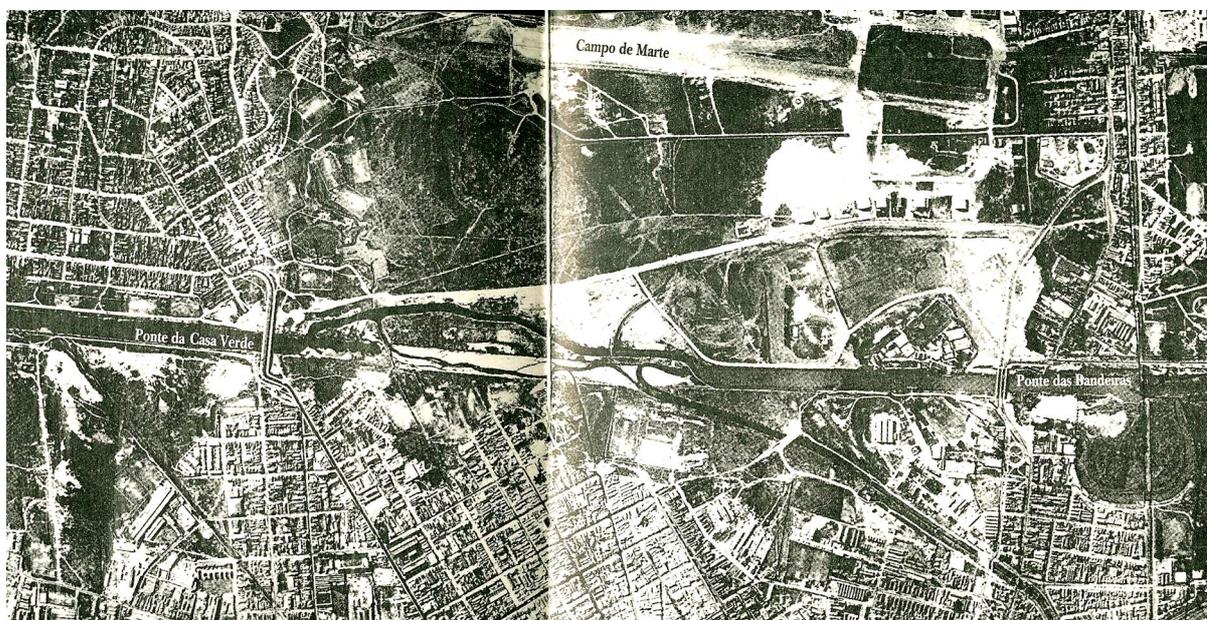


Figura 49: Vista geral do Rio Tietê em processo de canalização – década de 50
Fonte: Foto Aérea (mosaico) de 1954. In: Ohtake (1991)

A canalização do Rio Tietê, na extensão que atravessa a cidade, do Parque Ecológico até Osasco, reduziu o comprimento do rio em 25 km, quase que metade da extensão original em meandros. O mais extenso dos meandros ocorria em Osasco e foi o primeiro trecho a ser canalizado, entre 1938 e 1939, reduzindo o comprimento do rio, neste trecho, de 6,0 km para 1,5 km (MAIA, 1945). Os trechos correspondentes às Pontes da Casa Verde e do Limão vieram a ser concluídos no final da década de 40, incluindo as respectivas pontes.¹¹

¹¹ Nas pontes da Casa Verde e do Limão, talvez em razão do vertiginoso crescimento da cidade e da construção da Via Dutra, antecedeu-se já à futura necessidade viária de implantação das futuras vias marginais ao leito do rio, prevendo-se em seus projetos, vãos laterais para a futura inserção das avenidas, em cada uma das margens do canal.

A Ponte das Bandeiras, em substituição a antiga Ponte Grande, interligando a Av. Tiradentes, foi construída ainda na gestão de Prestes Maia.¹²

As avenidas marginais do Rio Tietê tiveram seu início de implantação logo a seguir. Sua grande importância neste início da década de 1950 foi possibilitar a interligação direta entre as Rodovias Anhanguera e Presidente Dutra, ambas também recém construídas. Ainda, através da Avenida do Estado, se efetuou a interligação com a Rodovia Anchieta, também recém construída, formando um grande entroncamento rodoviário que promoveu a integração viária entre o Norte do Estado, Rio de Janeiro e Porto de Santos.

Não por mera casualidade, estas três rodovias construídas na década de 40 tiveram seus traçados coincidentes com os três principais troncos ferroviários que convergiam para São Paulo, evidenciando-se já nesta década, a necessidade de maior mobilidade nos transportes de carga, a ser conseguido através do modo rodoviário. O crescimento acelerado da cidade exigia alternativas que fossem versáteis, como é o caso do modo viário e rodoviário. Grande parte das indústrias que foram instaladas a partir do governo de JK localizou-se, em futuro próximo, ao longo destas rodovias.

Iniciou-se assim o processo de metropolização de São Paulo, tendo as vias marginais do Tietê contribuído para a acessibilidade das novas rodovias que estavam sendo implantadas, com o Centro, através das avenidas Tiradentes e Rudge. Mas igualmente acessível estava tornando-se também a Av. Paulista, agora interligada ao Tietê através do eixo formado pelas avenidas Tiradentes e 9 de Julho e em breve, pela Av. Pacaembu.

3.3 A CONSOLIDAÇÃO DO CENTRO EXPANDIDO

As obras propostas por Prestes Maia, as grandes avenidas e os amplos espaços urbanos teriam se fundamentado, muito mais em preocupações voltadas à modernização da cidade e a

¹² A Ponte das Bandeiras, como originalmente apresentada no Plano de Avenidas, foi objeto de um projeto grandioso, que ostentava o aspecto de "memorial bridge", representando provavelmente a saída (ou entrada) da cidade, através de sua principal artéria, a Av. Tiradentes, eixo monumental que conduzia direto ao Centro Histórico. A ponte executada foi mais simples que a prevista inicialmente, no entanto, também imponente; além da leveza e elegância do arco central, bem abatido, em seu projeto existiam ainda duas torres com 18,0m de altura, situadas em suas laterais, na margem esquerda, com a finalidade de efetuar o controle e fiscalização do tráfego fluvial então previsto (VASCONCELLOS, 1993).

prepará-la para o seu crescimento, do que propriamente em resolver problemas específicos de transportes. Ao que transparece, em suas avenidas, ao criar amplas calçadas para os pedestres e pistas largas, por onde poderiam circular bondes e veículos, conjuntamente, estaria muito mais preocupado em organizar o tráfego nas respectivas vias, do que dar vazão a ele.

Uma vez resolvido adequadamente o desenho urbano, os meios de transportes certamente se adequariam, quais fossem as necessidades: veículos individuais, bondes, ônibus, ou o metropolitano.

Seriam assim rasgados amplos espaços para abrigar os grandiosos edifícios públicos, as largas avenidas, permitindo que nas mesmas se instalassem os edifícios comerciais e evitando que a circulação de pessoas viesse atravancar as ruas. Os padrões arquitetônicos deste conjunto eram inclusive já referenciados através da própria visão classicista da São Paulo de 1930. Lançava assim a cidade para exercer sua verdadeira função, a de espaço metropolitano.¹³



Figura 50: Perímetro de Irradiação e demolições que deram origem à Praça das Bandeiras.

Base: Cartão Postal Colombo. “Notação nossa”.

Os edifícios públicos não foram viabilizados, mas os espaços gerados para sua implantação, conseguidos através de muitos esforços, vieram futuramente a se incorporar à

¹³ Cidade, nº 4, ano III. Revista do Patrimônio Histórico / Secretaria Municipal de Cultura do Município de São Paulo. São Paulo, 1996.

trama urbana da cidade, como áreas públicas, transformando-se em praças ou terminais de ônibus.¹⁴

Após a implantação do Plano de Avenidas, o Centro manteve-se em processo de expansão ainda por duas décadas. Ao fim da década de 1960 era ainda o grande polarizador da maioria das atividades econômicas e culturais da cidade e, mesmo já apresentando os sinais de desgaste que deram início ao processo de sua deterioração, manteve ainda sua supremacia diante dos acontecimentos que movimentaram a vida dos paulistanos durante toda a década.

Caso o Plano de Avenidas não tivesse sido implantado, na ocasião em que foi e tendo ainda em conta que na época, não havia consenso sobre a implantação e desenvolvimento de sub-centros, a expansão do Setor Terciário muito provavelmente teria ocorrido de forma fragmentada e dispersa, com prejuízos para a estruturação urbana futura da cidade, trazendo como consequência prejuízos relativamente à mobilidade e iteração dos meios de transporte. Cabe colocar que o modelo que se estabeleceu a partir de um único centro pode realmente ter levado à formação de imensas zonas dormitório espalhadas na periferia da cidade, fadadas à estagnação diante da ausência de centralidades que polarizem atividades produtivas nestas regiões. No entanto, estas constatações se referem a um período posterior, em função da dimensão metropolitana que a cidade assumiu,

a partir da década de 1960 e não à cidade que pré-existia, entre as décadas de 1920 e 1950, quando um único centro representava melhores possibilidades e maiores facilidades para organizar serviços públicos e de transporte. Muito provavelmente, sem a estrutura viária prevista pelo Plano de Avenidas, o setor terciário teria se espalhado ao redor do Centro e se deslocado precocemente para a Av. Paulista ou mesmo para outras centralidades que se formavam, pertencentes às Regiões Oeste e Sudoeste.



Figura 51: Av. São Luís, em 1957 - grande polarizadora de atividades culturais no Centro.

Fonte: Imagens de São Paulo.

¹⁴ Grande exemplo dos espaços gerados foi a área que deu origem à Praça das Bandeiras, onde se instalou um terminal de ônibus. Esta área destinava-se à implantação do Centro Cívico da Cidade.

4 A DÉCADA DE 30 E A FORMAÇÃO DA REGIÃO SUDOESTE

A Região Sul da cidade de São Paulo, até a década de 1930, atingia os limites do Bairro Indianópolis. Para além, situava-se o município de Santo Amaro, que foi incorporado ao de São Paulo, após a construção das represas Guarapiranga e Billings. Assim, as histórias destes dois municípios se encontraram nesta década, para dar início a uma jornada, que resultou no que mais tarde veio a ser, a mais próspera região da cidade, a Região Sudoeste.

4.1 A IMPORTÂNCIA DA CANALIZAÇÃO DO RIO PINHEIROS

O Rio Pinheiros teve um destino diferenciado com relação aos rios Tietê e Tamandateí. Com uma problemática semelhante, por se situar na mesma bacia sedimentar que os anteriores, a situação do rio era apontada com tal gravidade, que entre os anos de 1911 e 1930, todo o vale manteve-se inundado por 475 dias e na célebre enchente de 1929, o rio, saindo de seu leito, inundou vários quilômetros de sua várzea, desde a ponte existente dos Pinheiros, até a confluência com o Rio Tietê.

A solução de canalização e contenção às enchentes, dada ao Rio Pinheiros, como também aos seus afluentes, o Grande e o Guarapiranga, foi a de retificá-los e reverter seus cursos, para que em épocas de cheias, viessem a contribuir para a acumulação das águas nos reservatórios do Guarapiranga e Billings, neste último, através do Pinheiros e do Grande.¹⁵

O início da canalização do Rio Pinheiros e de seus afluentes se deu a partir de 27 de Novembro de 1927 e suas obras somente foram concluídas a partir de 1943, quase que

¹⁵ As intervenções físicas na bacia do Rio Pinheiros remontam o ano de 1907, quando a The São Paulo Tramway, Light and Power iniciou seus trabalhos para a construção de uma represa no rio Guarapiranga, que levou o mesmo nome. A obra tinha a finalidade de assegurar a regularidade da vazão do Rio Tietê, que abastecia a usina de Parnaíba, posteriormente denominada de Edgard de Souza (REIS FILHO, 1994). Em 1925, o grupo Light iniciava a construção do reservatório Rio das Pedras, cujo objetivo era fazer suas águas serem conduzidas por uma tubulação pela serra, até uma casa de força em Cubatão, onde estavam instalados geradores de energia elétrica. Esta obra foi inaugurada em 1926. A ampliação do complexo, com a construção da barragem do Rio Grande, atual represa Billings e do canal que reverte suas águas até o alto da serra, teve seu final de construção, em 1936 (O Empreiteiro - 100 Anos de Engenharia no Brasil. São Paulo, 1999).

coincidindo com as do Rio Tietê. Após a canalização do Pinheiros, o comprimento do rio foi reduzido de 46 km para 26 km.¹⁶

As áreas remanescentes, totalmente aterradas, incorporaram-se às zonas urbanizadas da cidade, dando lugar às instalações da Cidade Universitária, fundada em 1934, no Butantã; ao Jôquei Clube, inaugurado em 1941; ao bairro Cidade Jardim; a um grande acréscimo de área ao Bairro de Pinheiros, cuja ocupação passou a ocorrer com o término das obras, a partir de 1943 e ainda, áreas acrescidas ao bairro Brooklin II (ver figura 55), que vieram somente a ser urbanizadas e ocupadas a partir da década de 1970, com a implantação da Av. Engº Luís Carlos Berrini (PORTO, 1992).

Boa parte das áreas que formavam as várzeas do Rio Pinheiros se configurou no que hoje entendemos como Região Sudoeste de São Paulo. Segundo Langenbüch (1971), instalaram-se nestas várzeas loteamentos suburbanos criados por conta do interesse capitalista, desarticulados de um plano de conjunto, maiores responsáveis pela fragmentação viária que viria causar sérios problemas urbanos no futuro. Com suas ruas e passeios estreitos, desvinculados de vias arteriais, futuramente representariam um grande entrave para o adensamento destas áreas.

A construção das vias marginais do Rio Pinheiros não ocorreu de imediato, após a canalização, mas por trechos, a partir da década de 1960. A primeira referência desta obra aparece no Plano de Avenidas, de 1930, conjuntamente com as vias marginais do Rio Tietê, como proposta para o anel viário mais extremo do plano. No relatório Moses,¹⁷ de 1950, novamente as marginais do Pinheiros aparecem como proposta para implementar o sistema viário da cidade e logo a seguir, em 1952, como obra proposta para comemoração dos festejos do IV Centenário da cidade de São Paulo, no qual já configurava a definição de um anel definido pela continuidade através da futura Av. Bandeirantes (ver figura 58). Futuramente,

¹⁶ Através da lei estadual no. 2249 (artigo 1º), fora a The São Paulo Tramway, Light and Power Company Ltda, autorizada a "canalizar, alargar, retificar e aprofundar os leitos dos Rios Pinheiros e seus afluentes, Grande e Guarapiranga, a jusante das respectivas barragens, nos municípios de Santo Amaro e da Capital, drenando, beneficiando e saneando assim, os terrenos situados nas respectivas zonas inundadas". Em contrapartida a esses serviços, ganhou o direito de desapropriar áreas alagáveis, para melhoria e depois vendê-las. (AMARAL, 1968)

¹⁷ O relatório Moses consistiu em um plano urbano para a cidade de São Paulo elaborado na administração de Ademar de Barros, em 1950, com a consultoria do americano Robert Moses, intitulado "Programa de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo".

como veremos [seção 9.2], as marginais serviram para compor dois anéis viários, o pequeno Anel-Viário de São Paulo e o Anel Metropolitano.

Após sua implantação plena, estabeleceu-se uma hierarquia viária e setorial que foi determinante para o desenvolvimento da Região Sudoeste e de outras regiões da cidade.¹⁸

4.2 AS REPRESAS E O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO SUL

A construção das represas Guarapiranga e Billings trouxe para São Paulo a possibilidade de sua utilização como áreas de lazer pela população, inicialmente, através unicamente da Guarapiranga, que foi quando o lazer passou a ser praticado. O grupo light, para possibilitar o fácil acesso à população a estas áreas, implantou em 1913, uma linha de bondes elétricos. Adquiriu a antiga estrada de ferro a vapor, a Companhia Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro e utilizou parte do leito de suas vias (LAGENBUCH, 1971). Esta ferrovia, que operava desde 1886, teve como objetivos iniciais transportar para São Paulo produtos agrícolas produzidos em Santo Amaro, antiga vocação deste município.¹⁹



Figura 52: Antigo leito do Tramway da Light para Santo Amaro [atual Av. Vereador José Diniz].

Fonte: Foto tirada pelo autor (2000)

¹⁸ A interligação viária completa interligando de forma contínua as vias marginais dos dois rios somente veio a ser concluída na década de 70, com a construção do entroncamento com a Rodovia Castelo Branco, através de um complexo viário que recebeu o apelido de “Cebolão” (VASCONCELLOS, 1993).

¹⁹ A linha iniciava-se na Estação São Joaquim, seguia pelas atuais ruas Vergueiro, Domingos de Moraes e Jabaquara, até São Judas, descendo então por Congonhas, Campo Belo e Brooklin, em direção a Santo Amaro, fazendo ponto final na Praça Santa Cruz (PONCIANO, 2004).

Com a construção da Billings, as áreas que se formaram entre os dois reservatórios apresentaram condições excelentes para a viabilização de empreendimentos imobiliários, com características de balneários, o que veio a contribuir para uma maior ocupação do município de Santo Amaro, agora com a demanda surgida pelas atividades de lazer e recreação.²⁰

Com o crescimento de Santo Amaro, que anteriormente já respondia por boa parte do abastecimento agrícola de São Paulo, novos interesses comerciais foram despertados e dirigidos para a região, destacando-se os da empresa S/A - Auto Estradas, criada por iniciativas dos engenheiros Louis Romero Sanson e Donald Derron, cujo objetivo inicial foi a construção de uma estrada pavimentada entre São Paulo e Santo Amaro, a ser amortizada por meio de pedágios.

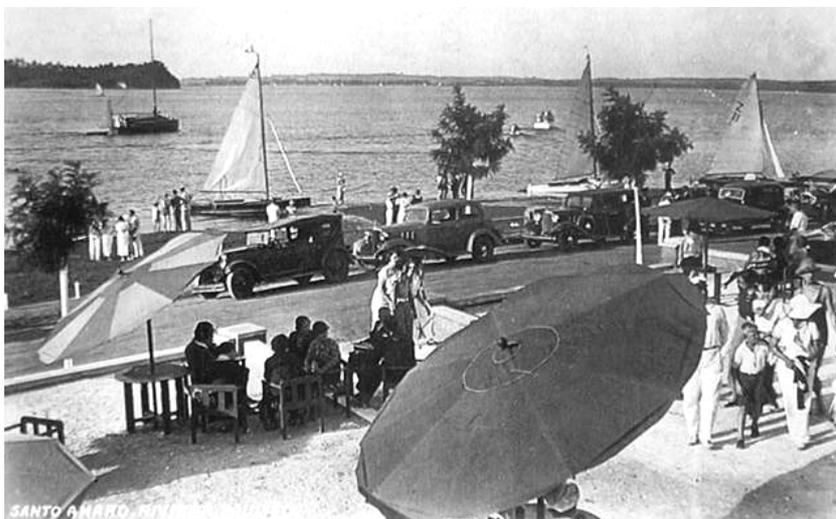


Figura 53: Lazer na Represa da Guarapiranga, em 1933.

Fonte: Espaço Funcional

Esta estrada, denominada de Auto-Estrada Washington Luís, com 14 km, os seis primeiros pavimentados em concreto, seguia o leito das atuais Av. Indianópolis e Av. Washington Luis, tendo sido concluída em 1933. Este objetivo inicial da S/A - Auto Estradas foi logo suplantado, através da criação pela mesma, de um empreendimento denominado “Projeto Interlagos”, um grande complexo urbanístico, formado pelo aeroporto de Congonhas e pela Cidade Satélite de Interlagos, compreendendo áreas de uso residencial, comercial e industrial, somando-se ainda, logo a seguir, ainda um autódromo, o de Interlagos (FRANÇA, 1998).

²⁰ É interessante verificar que Santo Amaro possuía autonomia municipal desde 1832, quando por um Decreto da Regência foi elevada a Vila de Santo Amaro. Veio a se tornar um bairro da Zona Sul de São Paulo, somente a partir de 1935, por meio do decreto Estadual no. 6983, de 22 de fevereiro, sob a justificativa de se incorporar ao plano urbanístico do município de São Paulo, como centro de recreio (PONCIANO, 2004).

Para ancorar o empreendimento, a empresa iniciou as obras do aeroporto [atual Congonhas], já em 1935, contando com a participação do Estado, que autorizou a compra das áreas para a implantação do novo campo de pouso. O antigo aeroporto existente, o de Campo de Marte, não mais atendia às demandas do tráfego aéreo e às exigências das companhias internacionais. Este novo aeroporto passaria mais tarde para o controle do governo do Estado. A primeira pista tinha 400 m e as operações comerciais foram iniciadas em 1936, pela VASP (PORTO, 1992).



Figura 54: Transposição das linhas do Tramway da Light (atuais avenidas Ibirapuera/Vereador José Diniz), sobre a Auto-Estrada (atuais avenidas Indianópolis/Washington Luís) - 1952

Fonte: Cidade, nº 4 (1996)

O projeto de urbanização da região de Interlagos começou a ser implantado a partir de 1937, em uma área de 4 milhões de m², contando com infra-estrutura urbana que incluía água e luz elétrica. Aliado à paisagem da represa, possuía um arruamento planejado segundo os moldes das cidades jardins, calçado e servido por amplas avenidas. A seguir, em 1939, as obras do autódromo foram iniciadas, com oito quilômetros de pistas asfaltadas, em uma área de aproximadamente um milhão de m², como também as obras de uma variante da Washington Luiz, que seguia diretamente ao loteamento residencial. Inaugurada em 1943. Contava com uma grande ponte em arco, de concreto armado, com 110 m sobre o canal retificado do Rio Jurubatuba [Rio Grande] (FRANÇA, 1998).

A implantação do bairro de Interlagos e de sua infra-estrutura reforçou muito o desenvolvimento urbano da região e a posição de importância que assumiria posteriormente como um sub-distrito de São Paulo.

Em 1939, a antiga Auto-Estrada, que até então terminava junto à Chacara Flora, foi prolongada até o novo bairro de Interlagos. Foi construída uma nova ponte sobre o Rio Pinheiros, a Ponte João Dias. Para recuperar os investimentos, foi implantado um sistema de pedágio e uma linha de ônibus, que partia do Anhangabaú. Alguns anos depois, a estrada foi incorporada pelo governo e aberta ao público. É também da mesma época, a Ponte do Morumbi (REIS FILHO, 2004).

A partir de 1940, São Paulo passa a sofrer um forte adensamento populacional e os vazios existentes começam a ser preenchidos. Nesta ocasião, se definiu a Prefeitura pela construção do parque Ibirapuera, passando a incorporar áreas particulares vizinhas para atender a este objetivo.

A criação do parque havia ocorrido anteriormente, em 1926, pelo prefeito Pires do Rio, que reservou uma área de três milhões de m², mas que, ao longo do tempo, foi em grande parte sendo invadida por grileiros. Até a década de 1940, tratava-se de uma vasta área de terreno público, um grande vazio cortado pelos córregos Boa Vista e do Sapateiro e delimitada pela Auto-Estrada e pelas linhas do Tramway de Santo Amaro, que correspondia à antiga Estrada de Ferro a Vapor de Santo Amaro, comprada pela Light para instalação de sua linha de bondes, cujo leito corresponde hoje às avenidas Ibirapuera e Vereador José Diniz.

A urbanização na região tornou-se mais intensa com a implantação da Auto-Estrada. Anteriormente, quase que se restringia aos bairros Indianópolis, Campo Belo e Brooklin Paulista, formados em torno das paradas da antiga Estrada de Ferro a Vapor (PORTO, 1992).

Os bairros de Campo Belo e Brooklin Paulista receberam seus primeiros parcelamentos a partir da década de 1920, atraindo imigrantes alemães, ingleses e portugueses, que ali se fixaram em função do clima e sossego da época. Até então se tratava de vasta planície utilizada por pastagens. Já o bairro de Indianópolis correspondia em grande parte à área onde hoje é o bairro de Moema, que teve seu nome alterado somente em 1987, a pedido dos próprios moradores. Por ser melhor localizado, foi o que recebeu os primeiros loteamentos (PONCIANO, 2004).

O grande desenvolvimento destes bairros somente ocorreu com a inauguração do Aeroporto de Congonhas, a partir de 1936, vindo no futuro, a se estabelecer como de alto padrão, mesmo não seguindo o conceito cidade-jardim, difundido em São Paulo pela

Companhia City.²¹ No futuro, estes bairros passaram a receber empreendimentos de alto padrão, incorporando-se ao cone de valorização imobiliária da Região Sudoeste, no entanto, com predominância de uso residencial, apesar de abrigar alguns mega-empreendimentos do Setor Terciário.

A antiga estrada para Santo Amaro também foi de grande importância na urbanização da região, em especial, a partir de sua duplicação para duas pistas, que ocorreu entre 1948 e 1950, passando a mesma a se chamar Av. Santo Amaro. Com a duplicação, passou a cumprir melhor seu papel de radial, transformando-se em um ativo eixo de transporte coletivo da região, grande indutor de adensamento (PORTO, 1992).

Mas o crescimento populacional da cidade, por ocasião da década de 1940, ocorria em maior parte pela população de baixa renda, constituída principalmente por imigrantes de outras regiões do país, que vinham para São Paulo para tornar-se trabalhadores das indústrias e de outras atividades secundárias. Como decorrência da intrincada problemática com o transporte coletivo, como já mencionado, que tornava as áreas centrais muito requisitadas e valorizadas, locais inacessíveis para tais segmentos da população, as áreas mais distantes passaram a receber empreendimentos voltados às classes de baixa renda e não foi diferente com a região Sul da cidade, como Santo Amaro e determinadas áreas ao redor da represa Guarapiranga.

Em sua vertente Sudeste, por exemplo, se instalaram já a partir de 1940, bairros populares como a Cidade Dutra, iniciado com 150 casas e que chegou em futuro próximo, a 2500 edificações, dentre outros. Aos poucos, as áreas foram sendo ocupadas por loteamentos precários e improvisados, a exemplo daqueles localizados em Capão Redondo e Campo Limpo, vindo a causar no futuro, a degradação daqueles espaços (FRANÇA, 1998).

²¹ A Companhia City é a denominação que recebeu a City of São Paulo Improvements & Freehold Land Co. Ltd., fundada em Londres em 1911, com o objetivo de implantar em São Paulo loteamentos de alto padrão residencial.

4.3 A FORMAÇÃO DA MALHA VIÁRIA URBANA

Toda a região, que hoje ficou conhecida como Região Sudoeste, se localiza ao longo da margem direita do Rio Pinheiros. As áreas que se encontram mais a montante, que correspondem aos bairros do Itaim Bibi, Vila Olímpia, Brookling II, Vila Cordeiro e Chácara Santo Antônio, que ocupam as várzeas do rio, tiveram uma implantação tardia, entre as décadas de 1920 e 1940 e correspondem exatamente ao mais recente vetor de expansão do Setor Terciário que ocorreu em São Paulo, a partir da década de 1970/80. A maior parte destas áreas fazia parte da Grande Chácara do Itaim, de propriedade de Leopoldo Couto de Magalhães Júnior, apelidado de Bibi, de onde vem a denominação do bairro Itaim Bibi, que o diferencia do Itaim Paulista. A grande chácara foi sendo loteada ao longo do tempo, desmembrada em outras de menor tamanho e vendidas em grande parte a imigrantes alemães, italianos e portugueses, que passaram a produzir produtos hortigranjeiros para consumo próprio e venda.

As áreas mais baixas, em especial nas margens dos Córregos, constituíam-se de imensos terrenos alagadiços e de pequena expressão econômica, cuja urbanização se iniciou no rastro dos Jardins e da ocupação que ocorria em torno das estações do Tramway de Santo Amaro. As pequenas chácaras foram então sendo loteadas segundo as condições de mercado, voltadas à classe média-baixa. Os principais córregos que atravessam esta área, afluentes do Pinheiros, são os do Sapateiro, Traição, Uberaba, Água Espraiada e do Cordeiro (PONCIANO, 2004).

Segundo Langenbüch (1971), esta área foi uma das que formaram o cinturão de loteamentos suburbanos voltados principalmente à classe operária e de baixa renda em geral, implantados segundo a lógica da especulação imobiliária de se obter maiores lucros e que ocuparam vastas regiões da cidade, sem previsão de infra-estrutura mínima e tendo como base um parcelamento desconectado das articulações viárias, com ruas estreitas e praticamente sem passeios.

Ao longo do Córrego do Sapateiro formaram-se três bairros: Itaim Bibi, Vila Olímpia e Vila Funchal. O primeiro deles, situado em áreas mais altas e próximas ao loteamento Cidade Jardim, foi implantado a partir da década de 1920 e futuramente desenvolveu-se com um padrão mais elevado e veio muito cedo a abrigar edifícios residenciais destinados à classe

média – média alta, seguindo a tendência dos Jardins. No restante da região, de forma geral, configuraram-se loteamentos voltados às classes médias, médias/baixas e pequenos prédios abrigando comércio e indústrias. Nas áreas inundáveis, construções populares e mesmo favelas. Ao longo dos córregos Uberaba e Traição, formou-se o bairro Brooklin Paulista II, que seguiu as características da Vila Olímpia e entre os córregos Água Espraiada e Cordeiro, desenvolveu-se a Vila Cordeiro, voltada também às classes mais populares. Estes dois últimos bairros, até a década de 1930, pertenciam ao antigo Município de Santo Amaro (PONCIANO, 2004).

Já os bairros em áreas de maior altimetria, que se formaram em torno das estações da antiga Estrada de Ferro a Vapor de Santo Amaro, como vimos na seção anterior, tiveram um destino diferenciado dos seus vizinhos. Sua história está atrelada a Santo Amaro e se desenvolveram muito mais em função das tradições desta ocupação, do que propriamente como consequência da ocupação das várzeas do Rio Pinheiros. Estas áreas começaram a ser loteadas na década de 1920 e seus primeiros moradores foram portugueses, ingleses e alemães, atraídos pelos grandes terrenos e tranquilidade do local.

Desenvolveram-se assim, Indianópolis, Campo Belo, Brooklin Paulista e outras vilas ao redor, os dois últimos faziam parte do antigo Município de Santo Amaro. Estes bairros tiveram como característica a alta renda, sem terem sido, no entanto, implantados segundo o modelo cidade-jardim, característico da companhia City. Os grandes loteamentos vieram a partir da década seguinte, após a implantação da Auto Estrada, atual Av. Washington Luis e do Aeroporto de Congonhas (PONCIANO, 2004).

Neste contexto, surgiu a Av. dos Bandeirantes, como decorrência da canalização do Córrego Traição, na década de 1960, no entanto, havia já sido anteriormente planejada para compor um Anel Viário em torno no Centro, como obra dos melhoramentos para os Festejos de Comemoração do IV Centenário da Cidade. Seguiu as orientações do Plano de Avenidas de 1930, ganhando posteriormente um traçado melhor definido. Em sua implantação inicial, seguiu até as proximidades da Av. Jabaquara. No final da década de 1970, foi prolongada através da Av. Afonso Taunay, alcançando a Av. Ricardo Jafé, na época, também recém implantada. Já a Av. Juscelino Kubitschek surgiu em função da necessidade de canalização e saneamento do fundo de vale do Córrego do Sapateiro. Quando implantada, em meio à década

de 1970, interligava a Marginal do Pinheiros, mas sem sua transposição, com as avenidas Santo Amaro e República do Líbano.

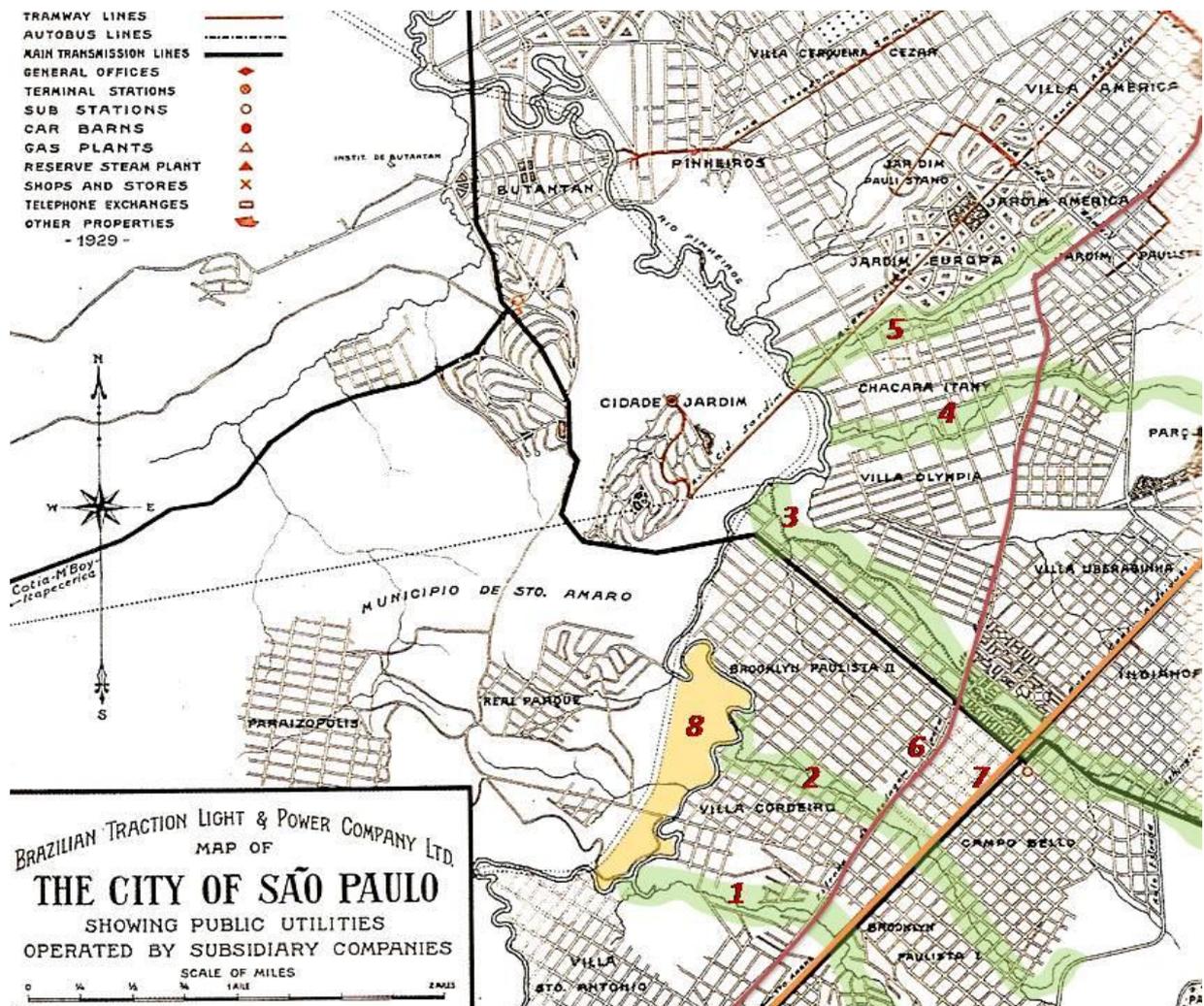
Pode-se dizer, no entanto, que a conformação territorial da Região Sudoeste somente se completou com a implantação da Av. Engenheiro Luis Carlos Berrini, no início da década de 1970. As características iniciais de ocupação da área do entorno, entre as décadas de 20 a 40, ocorreu como nas demais da região, em geral loteamentos residenciais suburbanos voltados à classe média-baixa e por alguns núcleos indústrias, especialmente ao longo do Córrego Jurubatuba e da Av. Nações Unidas, nos arredores da Ponte do Morumbi.²² A história da avenida está atrelada à canalização do Rio Pinheiros, na década de 1930, pela Light, que com o novo traçado, agregou uma grande área aos limites então urbanizados, ao se eliminar um dos meandros do rio.²³

Com a construção da Usina Elevatória da Traição, pela Light, que teve como objetivo bombear as águas do Rio Tietê para abastecer a Represa Billings, alteou-se o nível do Rio Pinheiros e para dar vazão às águas dos córregos do Cordeiro e Água Espraiada, agora interceptados, construiu-se um canal, paralelo ao rio, que foi denominado de Dreno do Brooklin. Este canal teve como finalidade lançar as águas dos dois córregos para jusante da Usina da Traição, que bombeava as águas. No início da década de 1970, este dreno foi canalizado e a avenida então implantada ao longo de seu eixo.

Por fim, a Avenida Jornalista Roberto Marinho, também fazendo parte desta região, se localiza ao longo do córrego Água Espraiada, cuja canalização ocorreu somente na década de 1990. Esta avenida fez parte de um grande projeto, uma via expressa perimetral que deveria configurar o Anel Rodoviário da cidade, elaborado sob a responsabilidade do DER, em 1972 e que previa utilizar o fundo de vale deste córrego em seu traçado, não tendo sido implantado.

²² Apesar da existência do ramal ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana, instalado em 1957, que segue em direção à Santos, a ocupação das áreas em seu redor não ocorreu como nas demais ferrovias que cruzam a cidade. Segundo Langenbüch, 1971, por esta ocasião, os arredores já se encontravam organizados em função de vocações geográficas definidas. Loteamentos industriais foram instalados junto às estações Jurubatuba e Universitária, no entanto, a maioria das indústrias ali existentes era já de procedência anterior a esta época.

²³ Esta constatação pode ser verificada ao se observar mapas da região entre as décadas de 1930 e 1950. Ver figura 55 (PASSOS, 2009).



- 1 Córrego do Cordeiro e futura Av. Roque Petroni Jr.
- 2 Córrego água Espriada e futura Av. Jornalista Roberto Marinho
- 3 Córrego Traição e futura Av. Bandeirantes
- 4 Córrego do Sapateiro e futura Av. Juscelino Kubitschek
- 5 Córrego que deu origem à Av. Cidade Jardim
- 6 Estrada de Santo Amaro
- 7 Santo Amaro Tramway Line
- 8 Áreas agregadas ao Bairro do Brooklin II

Figura 55: Arruamento dos bairros do extremo Sul da margem direita do Rio Pinheiros, com indicação nossa dos fundos de vale onde foram implantadas avenidas entre as décadas de 1950/70 e de outras notações nossas, com grifos, de 1 a 8.

Base: Mapa da Cidade de São Paulo com indicação dos serviços de utilidade pública, em 1930.

In: Passos (2009)

5 DE CENTRO DE NEGÓCIOS DA ECONOMIA CAFEIEIRA PARA A METRÓPOLE INDUSTRIAL

Para entender as grandes transformações que a cidade veio a sofrer, de grande centro de negócios da economia cafeeira para a metrópole industrial, devemos retornar alguns anos, até o final da década de 1920, mais precisamente o ano de 1929.

Este ano configurou-se como o início da grande depressão dos Estados Unidos, que atingiu a maioria dos países que compartilhavam do mundo capitalista, ocasionada pela quebra da bolsa de Nova York, desencadeando uma imensa onda de falências, que se multiplicou por todo o mundo. Como consequência, houve uma grande queda da produção industrial na maioria dos países industrializados. Cada um deles tomou medidas variadas, mas a maioria, restringiu as importações, o que causou uma imensa redução do movimento do comércio exterior no mundo, em especial no período crítico da depressão, entre 1929 a 1933 (Caldeira, 1997).

O Brasil não escapou desta crise, que praticamente desmontou a estrutura de sua economia. O país movia-se na direção do progresso urbano graças aos benefícios advindos da exportação de produtos agrícolas, em especial o café ²⁴ (Caldeira, 1997). A política de valorização do café, que se baseava em empréstimos subsidiados no exterior para a compra dos excedentes de produção, objetivando manter o nível de preços elevados, com a crise, ficou totalmente comprometida. A consequência foi uma inevitável queda nos preços do mercado internacional, que registrou uma redução em torno de 57% no preço pago por tonelada (Costa, 1999). Com a depressão e seus efeitos avassaladores sobre as receitas advindas do café, as arrecadações do Estado de São Paulo, de imediato, caíram brutalmente, refletindo-se diretamente sobre os investimentos públicos. No entanto, logo a seguir, desencadeou-se a revolução de 1930, que culminou na queda do governo legitimado pelas eleições neste ano e proclamou Vargas presidente.²⁵

²⁴ A então receita dos Estados, desde a proclamação da República, tinha como impostos mais importantes, aqueles relacionados ao comércio exterior, observando-se pouca relevância daqueles de orientação interna, à exceção de alguns poucos que recaíam sobre determinados produtos industrializados específicos (Amed, 1999).

²⁵ Esta crise política foi desencadeada a partir de atitudes do então presidente Washington Luiz, que não apoiou o candidato mineiro, como seria de tradição após um presidente paulista, lançando para a presidência, Julio Prestes, que fora vitorioso nas eleições, mas a oposição, passou a conspirar contra a posse do presidente recém eleito, tendo o gaúcho Getúlio Vargas como líder. A três de outubro de 1930, eclodia a revolta no Rio Grande do Sul e a três de novembro, Getulio Vargas assumia o governo do país.

Uma das primeiras medidas do novo governo empossado foi impedir que os estados contraíssem empréstimos externos, contrariando uma das maiores bases da República Velha, que era exatamente a autonomia dos Estados. O objetivo do governo era impedir que os cafeicultores utilizassem este poder para aliviar sua própria situação, ganhando assim o governo, fôlego para combater os efeitos da crise econômica presente (Caldeira, 1997).

Como decorrência da necessidade de se reduzir as importações, para equilibrar a balança comercial, se procedeu a uma reorientação da economia em direção à industrialização, objetivando substituir as importações, o que seria conseguido através do aumento da produção interna (Lacerda, 2000). O plano se operou segundo as disponibilidades regionais para sustentá-lo, a exemplo de recursos financeiros, meios de transporte, força de trabalho disponível e proximidades aos centros consumidores. Assumiu assim o estado de São Paulo e em especial sua capital, a dianteira na produção industrial para o mercado interno ²⁶ (Costa, 1999).

Se por um lado os efeitos da crise foram minimizados pelo incremento da industrialização, para os cafeicultores, a queda dos valores das exportações do café causou danos irreversíveis, tendo inclusive, muitos deles, que vender suas propriedades para quitar seus compromissos financeiros, não sendo exceções as mansões onde residiam. Por outro lado, o aumento da produção industrial para substituição das importações consolidou as grandes empresas tradicionais e impulsionou as pequenas indústrias, geralmente de imigrantes, gerando novas fortunas que estabeleciam novos padrões de moradores para os bairros nobres da cidade. Para Iacocca (1998), este período marcou o início da perda do charme aristocrático que caracterizava os bairros à Oeste.

Mas o processo descrito acima não se limitou simplesmente à troca de proprietários, de barões do café para novos ricos. A maior parte dos grandes casarões que haviam abrigado as famílias dos grandes proprietários rurais e que se localizavam fora do cone de valorização imobiliária estabelecido pelo setor Oeste, perdeu seu valor e tais casarões transformaram-se em pontos comerciais, ou mesmo cortiços. Este processo vinha já ocorrendo desde o início do

²⁶ Em função das medidas tomadas, a renda nacional, que chegara a cair à ordem de 25 a 30%, desde o início da crise mundial, já em 1933, voltara a crescer. A produção industrial realmente se elevava de forma significativa, mesmo tendo o café continuado ainda a ser o principal gerador de recursos por várias décadas (Costa, 1999).

século, com vários exemplos nos bairros da Luz, Santa Ifigênia, Bexiga e outros ao redor do Centro, mas intensificou-se com a crise de 1929 (REIS FILHO, 1994).

5.1 TRANSFORMAÇÕES ECONÔMICAS E SOCIAIS APÓS A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

No período seguinte, nos anos que sucederam o pós Segunda Guerra Mundial, o panorama para a cidade de São Paulo não foi muito diferente. Este período foi positivo para a economia do país, mesmo tendo ocorrido uma nova quebra da economia cafeeira, como decorrência da queda da demanda mundial por este produto. Se por um lado perdeu-se com o café, ganhou-se novamente com o crescimento da indústria nacional, que foi impulsionada para compensar a interrupção dos fluxos de importação de produtos oferecidos pelos países europeus. Neste período, houve também um significativo incremento nas exportações, em especial a estes mesmos países, que durante a guerra passaram a reverter suas linhas de produção para fabricar armamentos. Estes efeitos foram muito mais sentidos na cidade de São Paulo, onde os magnatas do café mantinham suas operações e onde ocorria, em contrapartida, o maior desenvolvimento industrial do país. Presenciou-se, assim, neste período, mais uma transformação no perfil econômico da cidade, com seus reflexos sobre o urbano. Mais uma vez mudaram-se os donos de muitas das grandes propriedades situadas nos bairros nobres da região Oeste, mas desta vez, o processo foi em grande parte impulsionado pelo mercado imobiliário, que se aproveitou das grandes propriedades a baixos custos para a verticalização, com fins de suprir a demanda habitacional de padrão médio. Iniciou-se desta forma, a verticalização de bairros como Santa Cecília, Higienópolis e mesmo a Avenida Paulista.

Verifica-se durante a década de 40 e a seguinte, em razão da ausência de um sistema viário ou um sistema de transportes coletivos que propiciasse maior acessibilidade aos bairros periféricos, que a preferência da classe média por habitações se concentrou nos bairros mais centrais. Lembrando, a oferta de trabalho para este segmento da sociedade ocorria em grande parte pelo Centro, no caso, de comércio e serviços. Intensificou-se ainda mais, assim, o processo de verticalização destes bairros e, diante das oportunidades surgidas com a conseqüente valorização imobiliária, seus tradicionais moradores foram migrando para os

novos bairros que surgiam, como Pacaembu, Jardim América, Jardim Europa,²⁷ o que acelerou ainda mais o processo (Somekh, 1987).

Também, contribuindo para as transformações, o crescimento populacional nos limites da área urbanizada da Cidade manteve-se maior que a média brasileira, em torno de 5% ao ano. Este fato foi causado pela forte migração interna caracterizada pelo deslocamento de populações vindas das áreas rurais, em especial do Nordeste. Este crescimento, por si só, trouxe conseqüências irreversíveis para a cidade, por não se ter conseguido a contrapartida necessária para dotar esta população de um atendimento mínimo relativamente aos serviços públicos, de transporte e habitação (CALDEIRA, 1997).

Segundo Leite (2002), o desenvolvimento da cidade se deu por um crescimento sem diretrizes claras, sem um traçado de base, fruto do imediatismo das forças do mercado imobiliário que determinou a produção da cidade, sem maior controle governamental ou planejamento urbano mínimo.

A ausência de processos de planejamento se fazia sentir através da própria instabilidade existente na esfera da política municipal, em especial, imediatamente ao Pós-Guerra. Com a queda do Estado Novo, foi nomeado como interventor do Estado, provisoriamente, José Carlos de Macedo Soares, que substituiu na prefeitura, Prestes Maia por Abraão Ribeiro. A seguir, em 1946, em eleições diretas para o Governo do Estado, foi eleito Adhemar de Barros, que nomeia para Prefeito da Capital, o arquiteto Cristiano das Neves, na expectativa talvez de repetir o feito bem sucedido de um técnico no executivo paulistano, a exemplo do urbanista Prestes Maia. Mas talvez o espírito empreendedor de Cristiano não tenha satisfeito as imensas expectativas do Governador e seis meses após sua posse, foi substituído por Paulo Lauro, que um ano após, por Milton Improta, que por sua vez, por Asdrúbal da Cunha e por último, em fevereiro de 1950, assume Lineu Prestes. Em razão da complexidade das novas relações de natureza político e administrativa que se estabeleciam,

²⁷ Segundo Yacocca, 1998, durante a Segunda Guerra Mundial, São Paulo voltou a receber mais uma leva de imigrantes europeus, que fugiram do conflito bélico ou da perseguição nazista, muitos deles trazendo consigo pequenas fortunas, que encontravam uma aplicação fácil e segura em imóveis, visando especialmente as grandes propriedades.

começavam a transparecer as dificuldades diante da pouca abrangência e consistência nas propostas para o planejamento urbano.²⁸

A Cidade, que apresentava um crescimento descontrolado, passa a perder a necessária visão de conjunto dos seus problemas urbanos. Ultrapassando já dois milhões de habitantes, ao final da década de 40, a falta de um plano diretor básico e de legislações urbanas eficazes, fez com que a expansão de sua malha urbana, em razão do próprio crescimento, se desse pela ação desmedida da especulação imobiliária, em especial na periferia, por meio do mero assentamento em áreas isoladas e desconectadas do restante do tecido urbano. Com o alto preço dos terrenos nas áreas mais centrais, inicia-se o processo de periferização, em áreas nem sempre articuladas com os locais de oferta de emprego ou meios de transporte. Os melhoramentos para sua implantação resumiam-se aos meros serviços elementares de desmatamento, abertura de vias e demarcação de lotes, deixando para a municipalidade, o exaustivo ônus de dotá-las de benfeitorias mínimas, que possibilitassem a subsistência da população instalada.

Ao mesmo tempo, vigorava ainda no Brasil, legislações tributárias que não favoreciam a uma maior participação dos municípios na receita provinda das arrecadações, resultando na total escassez de recursos para fazer frente às intervenções necessárias para a implementação dos transportes coletivos, tanto na periferia, quanto nas regiões mais centrais da cidade. O Plano de Avenidas, recém implantado, havia oferecido solução para os problemas de circulação nas áreas centrais, mas ao se distanciar do Centro, a estrutura viária continuava precária, dificultando a implantação de sistemas de transporte coletivo de superfície, como os bondes ou ônibus.

De forma positiva, foram aprovados inúmeros planos viários, como os de alargamento da Rua Vergueiro, de 1946, da Rua Consolação, de 1947, Amaral Gurgel e Bento Freitas, de 1949, entre outros, sendo o mais importante, o da abertura da chamada Avenida Leste, futura Radial Leste, de 1951. Verifica-se aqui o quão tardia foi a integração viária na Região Leste da cidade para seu desenvolvimento urbano.²⁹ Estas intervenções, mesmo que implantadas de

²⁸ Informações extraídas do relatório de apresentação do PAITT - Programa de Ação Imediata de Transporte e Tráfego – Relatório GEGRAN, ATCP, GESP - Relatório Final – 1971.

²⁹ Este plano inicial para a Radial Leste previa uma extensão de 10400 m e um viaduto sobre as vias férreas, que propiciaria a ligação do Parque D. Pedro II à Vila Matilde (PORTO, 1992).

imediatos, teriam sido tímidos se comparadas às demandas que surgiam diante da cidade que se estava produzindo.

Como decorrência da intrincada problemática em que se encontrava o setor de transportes no Município, foi criada em 1946, a CMTC - Companhia Municipal de Transportes Coletivos, objetivando atacar o problema dos transportes de forma mais plena (CAMPOS NETO, 1999). As propostas imediatas variaram desde a implantação de um metrô ao longo do Perímetro de Irradiação, como previsto no Plano de Avenidas, até a introdução dos trólebus, alternativa que se viabilizou. Foram também implantados terminais de ônibus no Centro, para concentrar linhas que serviam às periferias, em especial, a Zona Leste da cidade. Teriam sido estes os primeiros indícios apontando para a popularização das regiões mais centrais da cidade.

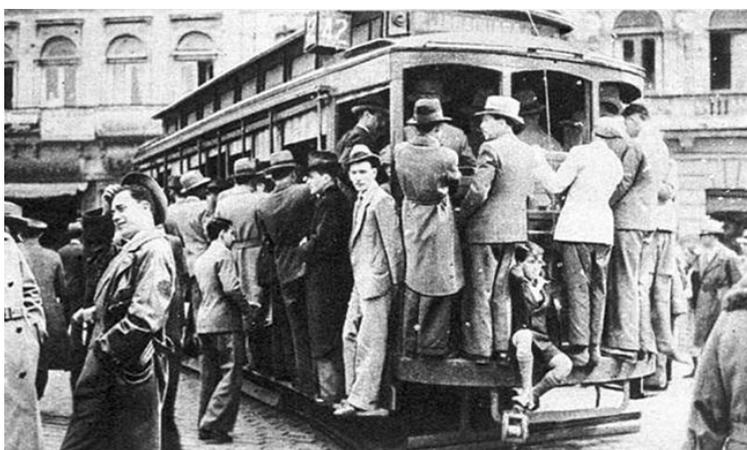


Figura 56: Transporte público - Praça da Sé, em 1937.

Fonte: Espaço Funcional

Cabe salientar que o processo de periferização somente ocorreu em função da disponibilização dos serviços de ônibus, que podiam atender, diferentemente dos bondes, áreas de ocupação pouco densas e espraiadas no tecido urbano. Para Maria Cristina Leme:

Em São Paulo, a localização na periferia da cidade das habitações das classes de renda mais baixa, constatação reafirmada pelos diferentes estudos urbanos está a nosso ver, relacionada a dois processos: a verticalização do centro com conseqüente expulsão das residências de classes mais baixas para a periferia e a transformação do sistema de transportes coletivos. No início do século XX os bondes foram a forma de transporte coletivo dominante na cidade. [...] A rigidez dos trilhos dos bondes é inicialmente complementada e gradualmente substituída pelo ônibus, estendendo o serviço a áreas não atendidas. A malha viária necessária a esta mudança foi implantada de acordo com os princípios de um sistema viário radial proposto no Plano de Avenidas [...] O transporte por ônibus se, por um lado torna possível o deslocamento diário da população, por outro lado, o faz a níveis extremamente precários em termos de tempo de deslocamento, freqüência e segurança. (Leme, 2003, seção 3)

5.2 NOVAS FRONTEIRAS TERRITORIAIS E OS PLANOS VIÁRIOS DA DÉCADA DE 1950

A partir da década de 50, verificam-se fortes transformações nas características da cidade de São Paulo. Sua aparência, que até então era figurada segundo os moldes modernistas europeus, gradativamente perde estes traços, em favor de linhas estéticas e estruturais, típicas do modelo urbanístico norte-americano. Não só isso, a década de 50 marca o início da transformação de cidade grande, maior centro industrial da América Latina, à megalópole que se tornou hoje. Mas era ainda nesta década, a cidade onde se podiam observar os horizontes constituídos de planícies com chácaras, entremeadas por vilas operárias e a paisagem recortada pelos telhados e chaminés das indústrias. As ruas de terra, em contraste com alguns poucos bairros da zona Oeste, já implantados com o asfalto. O Centro concentrava a maior parte das atividades financeiras e comerciais e em suas ruas, disputavam pelo mesmo espaço, os bondes, os automóveis, alguns poucos ônibus e um formigueiro de gente, como diziam alguns. Para a maioria que viveu este período, São Paulo era uma cidade aprazível.³⁰

Até a década de 50, toda a região compreendida pelos limites dos rios Pinheiros e Tietê e o Centro estava ocupada. No entanto, o sistema viário encontrava-se totalmente desconectado, à exceção das obras que fizeram parte do Plano de Avenidas, na gestão de Prestes Maia, concluídas por volta do final da década de 40. O anel viário em torno do centro, Perímetro de Irradiação, somado ao alargamento de algumas radiais principais, havia sustentado até então o crescimento e desenvolvimento da cidade. Porém, estas obras, logo após seu término, encontravam-se já superadas, seja pelo modelo de circulação adotado, como pela própria capacidade de suas vias. Tornava-se imprescindível a elaboração de um plano de maior abrangência, que integrasse aspectos urbanísticos gerais com as necessidades de transportes, orientando assim o grande desenvolvimento que se fazia presente.

Percebe-se que por estas épocas a grande preocupação do poder público concentrava-se ainda na estruturação do sistema viário da cidade e em posturas voltadas a um urbanismo modernizador. Mantinha-se ainda para São Paulo o conceito de um único Centro, a ser

³⁰ Informações extraídas do relatório de implantação do METRÔ em São Paulo. Estudos Sócio-Econômicos, de Tráfego e Viabilidade Econômico e Financeiro. Relatório Hochtief; Montreal; Deconsult. São Paulo, 1968.

expandido em acordo com as necessidades. A municipalidade mantinha a incumbência de tomar medidas para viabilizar a expansão do Centro e acomodar o crescimento da cidade.

Diante da eminente metropolização da cidade, a Prefeitura Municipal contratou com a “International Basic Economy Corporation”, a elaboração de um estudo que tinha o objetivo de elaborar um programa de melhoramentos para a cidade. A comissão de técnicos norte-americanos foi chefiada por Robert Moses, que efetuou avaliações e teceu orientações já bem próximas de um contexto metropolitano. O relatório foi entregue no final de 1950 e ficou conhecido como Relatório Moses.³¹ Sob o título: Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo, o relatório apresentou um plano geral de obras públicas para o município de São Paulo, nos setores: viário, áreas verdes, saneamento e outros, abrangendo também o zoneamento.

O relatório contou com a colaboração de quatro engenheiros da prefeitura: Luis Carlos Berrini, Mario Lopes Leão, José Celestino Bourroul e Paulo Wilken e se baseou, para seu diagnóstico, unicamente em informações e dados então disponíveis na prefeitura, lamentando muito, Moses, da ausência de uma planta oficial da cidade, em boa escala e atualizada.

O plano não chegou a ser implantado, mas a realidade da São Paulo de 1950, no entanto, foi vista com muita clareza por Robert Moses, por ocasião da elaboração do relatório. Constatam trechos narrativos em que, a partir do crescimento da cidade, surgiram todos os tipos de problemas característicos dos grandes centros, mas que teria sido a falta de planejamento e de legislações, a causa da desregrada especulação, do congestionamento do trânsito, da mistura desordenada das áreas de comércio, indústria, habitação e recreação, etc. Assinala a ausência de uma regulamentação de zoneamento na cidade, bem como a precariedade do obsoleto Código de Obras.

Seguiu-se então de outro plano, o da SAGMACS,³² elaborado em conjunto com o Departamento de Urbanismo do Município, de 1956/1957, publicado em 1961, como anexo ao relatório de atividades de gestão de Ademar de Barros, quando prefeito pela segunda vez.³³

³¹ Programa de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo. Robert Moses. São Paulo, 1950.

³² A SAGMACS - Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais foi criada pelo padre Louis Joseph Leuret, francês, que fora convidado pelo então prefeito Wladimir de Toledo Piza, para efetuar um estudo sobre a cidade de São Paulo.

³³ P.M.S.P. Planejamento, Cidade de São Paulo, Relatório de Atividades. Prefeito Adhemar de Barros. São Paulo, 1961.

Partindo de um estudo sobre a aglomeração urbana de São Paulo, o diagnóstico apontou a ausência de planejamento urbano, que como consequência, estava condenando a cidade a um crescimento induzido pelos interesses especulativos sobre a valorização imobiliária. Observou também que a estrutura urbana encontrava-se desorganizada e estava focada em um único e antigo centro,³⁴ que teria atingido o máximo econômico e físico de saturação e em contrapartida, as classes populares estavam localizadas em áreas periféricas sem qualquer infra-estrutura (FRUGOLI JR, 2000).

Propôs princípios básicos de descentralização política e administrativa, estabelecendo vários centros secundários que deveriam interagir entre si, através de um esquema viário adequado e planejado para atender os interesses populares.³⁵

Não foi implantado, visto que as intervenções, frutos de um planejamento integrado, exigiriam esforços profundos para romper a inércia monopolar que se estabelecera na cidade, desde suas origens. Para implantação, seria exigida uma total reestruturação do sistema viário existente radial-perimetral e dos sistemas de transportes em operação, como também de grandes investimentos locais com infra-estrutura de serviços públicos, equipamentos urbanos e lazer, para induzir a polarização destes centros secundários.³⁶ No entanto, as pesquisas efetuadas serviram de parâmetros para muitas intervenções ou propostas urbanas vindouras.

Na ausência de orientações embasadas em um plano mais abrangente que prevalecesse no consenso municipal e buscando alternativas para permitir o crescimento da cidade, tomava a prefeitura decisões isoladas, como exemplo, a iniciativa do prefeito Armando de Arruda

³⁴ Villaça, (2001) descarta a posição conceitual da existência de um único centro na cidade de São Paulo, até a década de 50. Segundo o autor, o primeiro sub-centro em São Paulo foi o Brás, a se desenvolver já a partir do início do século XX. Teria se originado como consequência de questões de segregação no centro principal, induzindo os imigrantes, em especial os italianos, a se utilizarem dos serviços existentes no Brás para suas necessidades, desenvolvendo-se então nesta centralidade, um grande complexo de serviços, incluindo comércio, agências bancárias e equipamentos culturais, como cinemas e teatros.

³⁵ Aparentemente a proposta do SAGMACS pode ser confundida com os modelos americanos, como descritos em (VILLAÇA, 2001), em que o crescimento das referidas cidades ocorreram por expansão da mancha urbana, polarizando-se em torno de novos sub-centros, que teriam praticamente a mesma importância do centro principal. No caso, a proposta era a de fortalecer as centralidades já existentes, como as da Penha, Mooca, Ipiranga Vila Mariana, Lapa, Pinheiros, etc., com o objetivo de propiciar inclusão das classes populares aos benefícios oferecidos pelos sub-centros criados.

³⁶ Os núcleos de povoamento que existiam ao longo dos Caminhos Históricos, ou vilas operárias, a partir dos quais nasceram vários bairros da cidade, até a década de 1950, não chegaram a assumir vivência independente para serem caracterizados como centros secundários. (WILHEIM, 1965).

Pereira para canalização de inúmeros córregos e implantação de vias arteriais em seus fundos de vale. Buscava com essa iniciativa aliviar o tráfego nas vias já existentes e permitir, ao mesmo tempo, o saneamento de extensas regiões que se incorporavam à estrutura urbana da cidade. Dentre as leis e providências tomadas neste sentido, pode-se considerar como referência, as que serviram para aprovar os planos de canalização de vários córregos e implantação de várias avenidas, entre eles, o Ribeirão Ipiranga e respectiva Av. Teresa Cristina, Córrego do Sapateiro e Av. Juscelino Kubtscheck, Córrego Aricanduva e Avenida de mesmo nome, Córrego Verde e Av. Henrique Shaumann, todas de 1952 (PORTO, 1992).

Esta nova postura do Município diante da implementação do sistema viário, teria sido os primeiros passos concretos para ruptura da rigidez geométrica do modelo radial-perimetral, em direção a um modelo que atendesse melhor às condições geomorfológicas do sítio paulistano e impostas pelo seu desenvolvimento urbano. Por outro lado, mantinha-se o município sem os instrumentos urbanísticos necessários para induzir o crescimento da cidade segundo uma estratégia que compatibilizasse as demandas do mercado imobiliário, aos interesses públicos.

A canalização dos córregos e implantação de avenidas no fundo dos vales cumpria, no entanto, a finalidade de urbanização destes vales, com medidas de saneamento e sua apropriação. Em segundo, organizava a malha viária existente, geralmente desconectada entre os vários loteamentos efetuados no decorrer da ocupação das áreas lindeiras aos córregos. Por fim, criava vias arteriais com importância local ou regional (DINIS, 2007).

Ao longo dos anos seguintes, esta postura tornou-se a principal orientação para a estruturação urbana da cidade, favorecendo em especial, a região Sudoeste, cuja geomorfologia foi propícia para que resultasse um desenho extremamente eficiente de sua malha viária, dotada de grande mobilidade, que em futuro próximo, viria induzir o surgimento de novas centralidades em expansão ao Centro, dependentes deste sistema viário (figura 55).

Neste período, foram aprovadas os planos de abertura de vias que se tornaram vitais para o desenvolvimento da cidade, entre elas, da Av. 23 de Maio, até o Paraíso, aumentando sua largura para 60,0 m, de modo a lhe conferir o atributo de “Park-way”; das avenidas Sumaré, Pedroso de Moraes, Bandeirantes, Tatuapé e prolongamento da Av. Paes de Barros. Estas obras, em sua maioria, somente seriam inteiramente viabilizadas uma década após. A

conquista mais importante, no entanto, para a estruturação da cidade, foi a construção da Av. Radial Leste, prevista inicialmente com 10400 m de extensão, entre o Parque D. Pedro II e a Vila Matilde. Até a metade da década, a mesma encontrava-se já implantada até a Rua Piratininga, incluindo o viaduto sobre as linhas férreas, rompendo-se o grande isolamento viário destes bairros com o Centro (PORTO, 1992).

5.3 O PLANO DE METAS DE JK E SEUS REFLEXOS SOBRE A ECONOMIA DA CIDADE

Na segunda metade da década de 1950, o Brasil passaria por um dos períodos de maior desenvolvimento que já viveu, durante o governo do Presidente Juscelino Kubtschek e a cidade de São Paulo faria parte também deste cenário de crescimento, por abrigar em grande parte, o imenso parque industrial que estaria sendo implementado pelo Plano de Metas do governo.

Estabeleceu-se com o plano, uma nova fase da industrialização brasileira, destinada a produção de bens de consumo e produção, privilegiando o setor metal-mecânico, dirigida assim às regiões de maior industrialização. Procurou-se assim concentrar a maior parte dos investimentos, em energia elétrica, comunicações e transportes, na Região Sudeste do Brasil. Estas políticas acabaram por consolidar a posição de liderança do Estado de São Paulo na economia nacional (LEME, 2003).

O plano de governo de JK estabelecia as bases de uma economia industrial madura para o país, introduzindo de ímpeto, o setor de bens de consumo duráveis, tendo como maior exemplo, a indústria automobilística. Os outros setores deveriam acompanhar naturalmente o desenvolvimento do primeiro. Para viabilizar o projeto, foram estabelecidas 31 metas, a serem cumpridas em seu período de governo, de 1956 a 1960.³⁷

De forma geral, as metas estabelecidas pelo plano de governo foram quase todas atingidas. Somente na área de transportes, foram construídos no período, aproximadamente

³⁷ As metas do governo de JK objetivavam readequar a infra-estrutura do país e eliminar os pontos de estrangulamento detectados nos estudos da CMBEU [Comissão Mista Brasil – Estados Unidos]. A vinda de capital estrangeiro atendia necessidades tanto financeiras como tecnológicas. As metas se subdividiam em quatro grupos de objetivos principais: suprir o país da infra-estrutura necessária, com destaque na energia e transportes, estímulo à produção da indústria de base, extração e refino de petróleo, produção de cimento, incentivo à introdução de bens de consumo duráveis e a construção de Brasília (VASCONCELLOS, 1996).

1000 km de ferrovias e 17000 km de rodovias, apontando aí para uma grande carência rodoviária, um dos estrangulamentos para a implantação da indústria automobilística. Somente como referência, o parque ferroviário na época, já operava com uma extensão de aproximadamente 60000 km (MAGNOLI, 2000).

A região metropolitana de São Paulo foi o grande palco das atenções do período de JK, onde se localizou a indústria automobilística e grande parte dos investimentos industriais. Em função do imenso crescimento que a região iria suportar, deveriam ter sido previstos no Plano de Metas, certamente, investimentos com infra-estrutura urbana, a serem dirigidos, em especial, para a cidade de São Paulo e demais pertencentes à Região Metropolitana, que receberam o setor produtivo que estava sendo implantado. As carências em sua área urbana poderiam ter trazido reflexos negativos ao desenvolvimento industrial pretendido. No entanto, “50 anos em 5”, lema da campanha de JK, certamente só seria possível se feita através de imediatismo e neste aspecto, a região já possuía a infra-estrutura mínima necessária para receber, de imediato, o imenso parque industrial multinacional que se instalou ao longo das vias já existentes. Verifica-se que as rodovias Anchieta, Anhanguera e o trecho inicial da Presidente Dutra, já estavam implantados desde a década anterior.

A região do ABC foi o maior alvo dos investimentos internacionais, resultando na instalação dos grandes parques industriais. As localizações das indústrias automobilísticas se concentraram, em geral, ao longo da Via Anchieta e da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, localização privilegiada, tendo em vista a saída direta para o porto de Santos, mas também, a proximidade ao maior centro consumidor do país, qual seja, a cidade de São Paulo. Além disso, esta região já era atendida fartamente por água e energia elétrica. Há que salientar também que muitas das indústrias instaladas já operavam na região, a várias décadas, na produção de componentes. Outras indústrias se instalaram também ao longo da Via Anhanguera e Via Dutra, estas últimas, trazendo forte crescimento à região de Guarulhos. Inicia-se assim, neste período, através de uma rede formada por montadoras, indústrias de autopeças, de componentes e de bens de consumo, a integração de vários centros produtivos e consumidores que deu origem à formação da região metropolitana de São Paulo.

Assim, a década de 1950 foi marcada como sendo um período de grandes transformações e a cidade de São Paulo não ficou às margens deste contexto, apresentando

também transformações em seu perfil industrial, crescimento econômico e expansão de suas fronteiras urbanas. Aliás, se houve realmente um período na história de São Paulo, em que a mesma teve a oportunidade de se colocar à frente de seu crescimento, impondo orientações planejadas para seu sistema viário e uso do solo, foi nesta década.

As áreas reaproveitáveis das várzeas do Tietê, resultado da canalização, alcançariam cerca de 25 km² e até então, constituíam-se por vastas extensões vazias ou ocupadas por loteamentos que se iniciavam, despovoados, factíveis de serem desapropriados a baixos custos. Situação semelhante ocorria ao longo do Rio Pinheiros, onde boa parte de suas várzeas encontrava-se ainda sem ocupação (ver figura 57).



Figura 57: Malha viária da Região Sudoeste, implantada até 1950, mostrando grandes vazios urbanos ao longo do Rio Pinheiros.

Base: Planta da cidade de São Paulo - Mapa Falk – 1950 (Vista Parcial). In: Passos (2009)

Prestes Maia, em seu Plano de Avenidas, imaginou na época, que estes seriam os limites urbanos da Cidade, ou pelo menos, os limites da ocupação densa. O crescimento da Cidade, no entanto, muito rapidamente iria ultrapassar estes limites, deixando no “bolso do

colete” dos planejadores, este grande trunfo, que eram as várzeas dos rios Tietê e Pinheiros. Ao longo de seus vales poderiam ter sido instalados núcleos industriais e habitacionais, intercalados segundo a conveniência da acessibilidade, meios de transportes e adequabilidade ao desenho urbano.

Não houve, no entanto, orientações por parte do poder público nesta direção, tendo as várzeas sido ocupadas em função do interesse imobiliário. Mas foram instaladas áreas institucionais, a exemplo: o Jockey Clube, Cidade Universitária, Parque Anhembi.

Nesta década, também, a cidade comemorou seu IV Centenário. Como parte das comemorações, foram propostas intervenções em todos os níveis, ficando a década marcada por conquistas urbanísticas importantes, como exemplo, a total remodelação do Aeroporto de Congonhas e aprovação do traçado de sua nova avenida de acesso, que viria a se tornar a Rubem Berta; a compra do Autódromo de Interlagos, pela Comissão dos Festejos do IV Centenário da Cidade, passando posteriormente ao patrimônio de São Paulo.

Também fizera parte das comemorações, a definição e remodelação final do Parque Ibirapuera, que fora escolhido para abrigar os festejos do IV Centenário, a 25 de janeiro de 1954. A área do parque, com 1.800.000 m², finalmente estava plenamente definida e delimitada pelas Ruas Manuel da Nóbrega, Alíbio Soares, Rua Curitiba, Av. IV Centenário, Rua França Pinto e a Av. República do Líbano (PORTO, 1992).

O sistema viário como um todo foi objeto de propostas, resgatando-se os velhos planos dos setores de planejamento e vias públicas, lançando-se novas alternativas na tentativa de viabilizá-los, como é o caso do anel viário que incorporaria a atual Av. Bandeirantes. Neste estudo, como pode ser verificado na figura 58, a Av. Bandeirantes seria prolongada até o Parque do Estado, cruzando-o, tomando a seguir a direção da Mooca, ao invés de contornar a Vila Prudente, como ocorreu efetivamente. Verifica-se já uma primeira versão do traçado da Av. 23 de Maio, como também, as dificuldades em transpor o espigão da Paulista/Domingos de Moraes em direção à Zona Leste, que sempre existiram e nunca se deu solução.

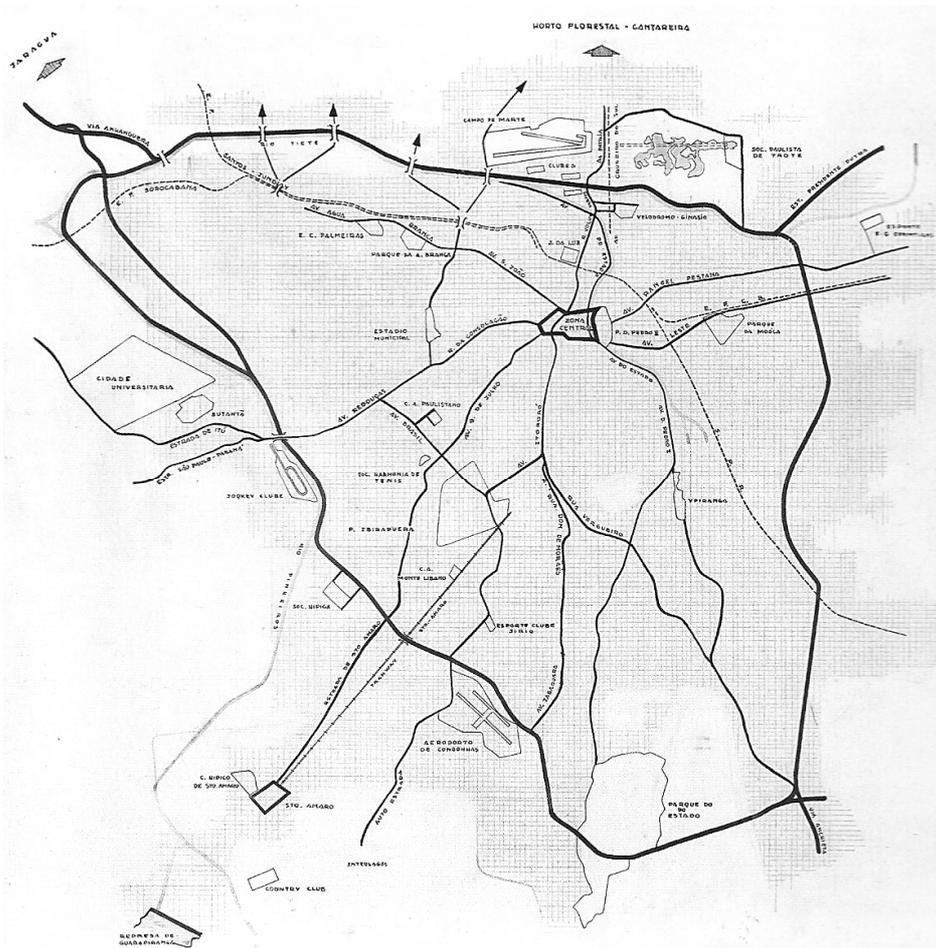


Figura 58 - Esquema Geral dos Melhoramentos Urbanos para o IV Centenário de São Paulo -Plano do Conjunto: Desenho nº 3, PMSP- Equipe de Planejamento, 1952.

Fonte: Passos (2009)

Assim, até o final da década de 1950, a cidade crescera muito economicamente, mas também fisicamente. Assumia já as feições de Metrópole, no entanto, até então não havia sido desenvolvida uma estrutura urbana que comportasse tal crescimento, de forma planejada, através da ocupação mais racional do território.

O desenvolvimento de sub-centros que desempenhassem funções urbanísticas com certa independência, esbarrava em condicionantes de ordem econômica e estrutural, difíceis de serem superados, seja pela pouca mobilidade e autonomia dos setores públicos, como pela própria falta de consenso entre os interesses públicos e privados sobre as direções urbanísticas a seguir. Entrou-se assim pela década de 1960 adentro, na expectativa de alternativas que pudessem equacionar e resolver os problemas que já afligiam a população e causavam grandes preocupações ao poder público, como o trânsito de veículos e os transportes públicos, considerados então caóticos.

6 UMA NOVA CENTRALIDADE – A AVENIDA PAULISTA

O grande crescimento econômico ocorrido no final da década de 1950 significou, para a cidade de São Paulo, também um crescimento de suas atividades de serviço, o que exigiria, em curto prazo, uma nova expansão física do Centro, que se encontrava até então envolvido pelo Perímetro de Irradiação e imediações. Na falta de orientações estratégicas por parte do poder público, no sentido de orientar o desenvolvimento de um sub-centro, com infraestrutura de serviços e articulações viárias que pudessem atender às exigências das atividades do Terciário, ocorreu o desmembramento do Centro, na forma como já se previa, com o surgimento de uma nova zona de negócios, na Av. Paulista.

6.1 ANTECEDENTES – O SURGIMENTO DA AVENIDA PAULISTA

Como já se comentou, a metropolização da cidade de São Paulo aproveitou os caminhos que levavam aos antigos núcleos de povoamento, acentuando a característica radial da cidade e reforçando a concentração das atividades comerciais e de serviço no núcleo central, no caso, a Colina Histórica.

A Av. Paulista nasceu contrariando esta lógica. Sem a intenção de servir como caminho até o Centro, ou interligação entre localidades, seu objetivo não foi outro que o de realizar um empreendimento imobiliário ao longo do espigão divisor de águas dos rios Tietê e Pinheiros, com lotes residenciais de elevado padrão.

Idealizada pelo engenheiro e urbanista Joaquim Eugênio de Lima, aproveitando-se do espigão divisor das bacias dos rios Tietê e Pinheiros, implantou um empreendimento urbanístico digno das maiores capitais européias daquela época. Até então, o local era tomado pela Mata Atlântica, denominado de Alto do Caaguaçu, que significava “Mata Grande”. Era atravessado por uma única trilha, o Caminho Real Grandeza, que unia as localidades do Paraíso com as da Consolação. Vislumbrando o interesse que os locais mais altos despertavam nas elites que dominavam o poder econômico naquele final de século, adquiriu as terras de José Coelho Pamplona e a Chácara Bela Cintra e lançou este empreendimento, que teve como principal diretriz, criar uma grande e larga avenida (IACOCCA, 1998). Nasceu assim como fruto de um investimento privado, na condição de agregar o máximo valor possível aos lotes nela localizados.

Inaugurado em 1891, o empreendimento contava com mais duas ruas paralelas e inúmeras ruas transversais, formando uma malha unidirecional, prevendo ainda, um parque que mantinha remanescentes da mata original. Com seus mais de dois quilômetros de extensão e largura de 28,0 m, praticamente reta e plana, a avenida foi concebida para atender à demanda por residências destinadas ao público de elite, constituído por fazendeiros do café e empresários que estavam enriquecendo com a indústria (TOLEDO, 1999).

Duas de suas quadras foram preservadas e transformadas em um parque, que manteve parte da mata original. Foi chamado inicialmente de Parque Villon, por ter sido projetado pelo paisagista Paul Villon. Em 1911, a prefeitura comprou estas duas quadras, então pertencentes ao velho Matarazzo, dando origem ao chamado Parque Municipal, posteriormente rebatizado de Siqueira Campos (REIS FILHO, 1994).

Para atingir seus objetivos de investimento, foram previstos grandes lotes, que possibilitavam a formação de pequenas chácaras. Foram impostas também algumas regras de ocupação, como um recuo frontal de 10,0m. Todos estes recursos imobiliários serviram no futuro para ampliar o potencial da avenida para alojar uma centralidade do Terciário Superior. (IACOCCA, 1998)

Sua ocupação não foi imediata, porque o local foi considerado distante e de difícil acesso. Quando a avenida foi inaugurada, a cidade ainda estava se expandindo para além do Morro do Chá. Por um extremo, era acessada pelo caminho para Santo Amaro e no outro, pelo caminho para Pinheiros e Sorocaba, ambos muito íngremes para as condições de transporte de então, além do que, a mata era motivo de preocupação para os habitantes da cidade, por ser considerada local perigoso, em especial à noite (REIS FILHO, 1994).

Até a virada do século XX, os bairros mais próximos ao centro mantinham ainda a grande preferência das elites, em especial, aqueles que tiveram sua acessibilidade facilitada pelo Viaduto do Chá, como Campos Elíseos, Santa Cecília e Higienópolis. Os primeiros moradores da avenida foram alguns poucos ricos empresários que resolveram utilizar suas casas para o lazer de fim de semana. A partir de 1900, com a ocupação mais intensiva dos bairros à Oeste e com a implantação do serviço de bondes elétricos na cidade, criaram-se condições mais favoráveis para a ocupação da Paulista (IACOCCA, 1998). A linha que servia a avenida iniciou seus serviços a partir de 1901, logo após a inauguração das linhas do Centro. O asfalto foi aplicado em 1913 (REIS FILHO, 1994).

O primeiro morador, Francisco Matarazzo, construiu sua mansão em 1896 e morou lá até sua morte, em 1937. Até o início do novo século, já eram algumas dezenas de palacetes. Destaca-se também, desta época, a residência de Horácio Sabino, que ocupava todo o quarteirão entre a Rua Augusta e Padre João Manoel, que deu lugar futuramente ao Conjunto Nacional. Horácio Sabino era um empresário do ramo imobiliário e



Figura 59: Período inicial de ocupação da Av. Paulista.

Fonte: Edinger (1999)

foi responsável pela abertura de grande parte das alamedas que descem em direção ao Jardim Europa, que deram origem à Vila América (IACOCCA, 1998).

A avenida veio abrigar também inúmeros edifícios públicos, que representam hoje uma amostra significativa da arquitetura da época. O primeiro, de 1903, o Instituto Pasteur de São Paulo, seguido do Gymnasio Anglo Brazilian School, adquirido posteriormente pelo Colégio São Luis [plano central da figura 60]. Em 1904, surgiu o edifício da Maternidade São Paulo; em 1906, o Sanatório Santa Catarina e em 1919, o Colégio Rodrigues Alves. Mais recente, mas não menos importante, a Casa das Rosas, o último projeto efetuado por Ramos de Azevedo, para a sua filha. Foi construída em 1935, após sua morte, uma das últimas residências na avenida, tombada pelo Condephaat, em 1985 (IACOCCA, 1998).

Em 1911, quando a prefeitura comprou as duas quadras do Parque Villon, foi decidido o aproveitamento do terreno fronteiro para a construção de um terraço com vista para o Vale do Saracura. Assim nasceu o local que veio posteriormente a se chamar de Belvedere Trianon. Seu edifício, com dois andares, abrigava um salão de chá e um restaurante. Em seu esplendor, nos anos 20, foi palco de grandes festas, homenagens e bailes, reunindo as elites da cidade (REIS FILHO, 1994).

Ao imaginarmos o perfil de seus moradores, nestas primeiras décadas, nos vem à mente os Barões do Café, no entanto, boa parte dos palacetes ali construídos pertencia a empresários bem sucedidos, em geral da indústria, na maioria constituída por imigrantes que após terem feito fortuna, buscavam o status da avenida, já considerada o ponto mais nobre da

cidade. Dentre seus ilustres moradores, podiam ser identificados, além de nomes italianos, como: Siciliano, Crespi, Gamba; também alemães e judeus, como Schaumann, Rothschild, Von Büllow, Loeb, Duchen e os primeiros árabes, como Salen, Mattar, Calfat, Jafet, entre outros (IACOCCA, 1998).



Figura 60: Avenida Paulista e Vale do Pacaembu na década de 1920. Em primeiro plano, cruzamento com a Rua Augusta.

Fonte: Foto-Gravura

Mesmo não tendo como finalidade o transporte, exerceu de imediato o papel de perimetral, ao interligar naturalmente, duas importantes radiais da cidade, a Rua Brigadeiro Luiz Antônio, que em seu extremo Sul, servia como importante via de acesso a Santo Amaro e no outro, a Rua da Consolação, que levava ao povoado de Pinheiros. Apresentou assim, à medida que o sistema viário básico da cidade foi se estruturando, excepcional acessibilidade ao Centro, condição esta que contribuiu para seu sucesso, já que seus moradores deveriam rotineiramente para ali se dirigir para cuidar de seus negócios e usufruir dos serviços oferecidos.

Ao longo das décadas seguintes, com a ocupação das áreas em seu redor, a Paulista foi se transformando em uma importante via da cidade, coletando o tráfego gerado pelos novos bairros localizados nos jardins, vindo a fazer efetivamente o papel de perimetral, interligando várias vias radiais. Foi diante deste contexto que se iniciou, na década de 1950, um processo de ocupação por edifícios residenciais, substituindo antigas mansões, muitas já abandonadas ou decadentes. Inicialmente, foram os edifícios de alto padrão, mas logo a seguir, também os edifícios destinados à classe média, acompanhando a tendência de ocupação das áreas nobres mais centrais da cidade. Cabe enfatizar, que em seus acessos com o Centro, feitos



Figura 61: Vista Aérea, década de 50.
Fonte: Cartão Postal Melhoramentos

preferencialmente pelas ruas Augusta e Brigadeiro Luiz Antônio, foi se desenvolvendo, de forma expressiva, uma ocupação com comércio e serviços em geral, para atender aos bairros residenciais localizados em todo o entorno.

O primeiro prédio residencial construído data de 1952, o edifício Anchieta, na esquina com a Rua da Consolação, abrindo então caminho para muitos outros, como o Edifício Savoy, na esquina com a Alameda Joaquim Eugênio de Lima, o Baronesa de Arari, dentre outros. (IACOCCA, 1998). Como consequência da tendência de verticalização que vinha se processando na avenida, somente na primeira metade da década de 1950, foram elaborados e aprovados pela prefeitura, seis projetos alterando o seu traçado e uso do solo e mais três até o início da década seguinte (WILHEIN, 1965).

6.3 A EXPANSÃO DO TERCIÁRIO SUPERIOR PARA A AVENIDA PAULISTA

Foi diante do contexto de verticalização da avenida que aparece José Tjurs, um empresário da hotelaria, que idealizou na Paulista, um grande empreendimento para abrigar simultaneamente funções residenciais, comerciais, de lazer e uma torre, que segundo projeto, deveria abrigar ainda o Hotel Nacional de São Paulo. Havia já inclusive estabelecido o nome para o empreendimento, iria se chamar Conjunto Nacional.

Tjur talvez tenha dado a maior contribuição para a formação de uma centralidade do Setor Terciário na Paulista, em expansão ao Centro. De origem humilde, conhecia muito bem a cidade que o tornara um bem sucedido empresário e sabia perfeitamente que o Centro, já congestionado, sem possibilidades para estacionamento de veículos e sem dispor de boas áreas para novos empreendimentos, teria que se expandir para além de seus limites (FRÚGOLI JR, 2006). Os indícios desta expansão, em direção à Paulista, já eram bem perceptíveis, seja pela verticalização que havia já se iniciado, ou mesmo, diante do deslocamento do comércio mais sofisticado para a Rua Augusta, até então existente na Rua Barão de Itapetininga

Há que se salientar que outras possibilidades para expansão das atividades do Setor Terciário para além do Centro eram remotas, tendo em vista a ocupação que havia já se consolidado ao redor do Perímetro de Irradiação. Ao longo da face Leste, a região já estava ocupada pela ferrovia e bairros operários; ao Sul, por áreas que se caracterizam por topografia muito acidentada e por esta razão, inclusive, o sistema viário se apresentava bem deficitário; ao longo da Av. 9 de Julho, tendência mais natural, localizava-se o bairro do Bexiga, região deteriorada e ocupada por cortiços. À Oeste, o bairro Bela Vista se apresentava com um sistema viário atravancado em função de uma topografia muito acidentada. Ao Norte, a Av. Tiradentes, apesar de sua largura e tratamento paisagístico que a identificara como um símbolo de modernidade da São Paulo do início do século XX (SOUKEF, 2000), agora, na década de 1950, a mesma já não mais gozava deste prestígio. Seus acessos ao Centro, as avenidas Florêncio de Abreu e Brigadeiro Tobias, antigos redutos dos Barões do Café, encontravam-se ocupadas por uso de comércio atacadista; os bairros de Higienópolis, assim como Vila Buarque e Santa Cecília, com sua imponente Avenida São João, encontravam-se já em processo adiantado de verticalização atendendo às demandas residenciais. A Barra Funda, tratava-se de região industrial. Assim, se contrapondo a tantas circunstâncias desfavoráveis, aparecia a Av. Paulista: plana, larga, retilínea, no topo da cidade, com ocupação nobre e um grande estoque de terrenos, em decorrência da decadência já perceptível para ostentar o status de habitat das classes econômicas dominantes da maior cidade industrial do país.

Tjurs, a frente de sua época, soube identificar os sinais de mudança e resolveu dar o primeiro passo para a transformação da Paulista. Segundo Iacocca (1998), em entrevista ao arquiteto David Libeskind, autor do projeto do Conjunto Nacional, este relatou uma conversa que teve com Tjurs, em seus primeiros contatos:

Menino, [disse-lhe Tjurs] eu vou valorizar a Paulista. Vou transformá-la na Quinta Avenida de São Paulo e esses magnatas ainda vão me agradecer pela valorização de seus terrenos. (Iacocca, 1998, pg. 58)

Como cita Perrone (2000), a imprensa relatava assim o empreendimento Conjunto Nacional, por ocasião de sua construção:

População de 50 mil pessoas poderá transitar, dentro em breve, numa pequena cidade que se constrói em plena Avenida Paulista, na capital bandeirante. No quarteirão compreendido pela tradicional via (agora chamada futura Quinta Avenida de São Paulo), ultimam-se as obras da parte comercial do Conjunto Nacional, arrojada realização arquitetônica. (Perrone, 2000, “Espaços”)

Efetivamente, para a São Paulo destes tempos, tal empreendimento, a maior área construída da América Latina, até então, com aproximadamente 120.000 m², poderia mesmo ser considerado uma cidade dentro da cidade, o que inspirava pessimismo em alguns, por estar distante do centro de consumo da cidade. A região era ocupada quase que exclusivamente por residências e relativamente distante do Centro. Mas Tjurs pensava diferente, já vislumbrava as mudanças que o mundo empresarial reservaria para a avenida, a partir da década seguinte. Assim, foi adiante com o empreendimento, na forma como idealizado. No entanto, o espaço destinado ao Hotel Nacional de São Paulo teve outro aproveitamento, tendo em vista que não era permitido construir hotéis na Paulista. Em substituição, na torre vertical, foram instalados dois edifícios comerciais e um residencial.

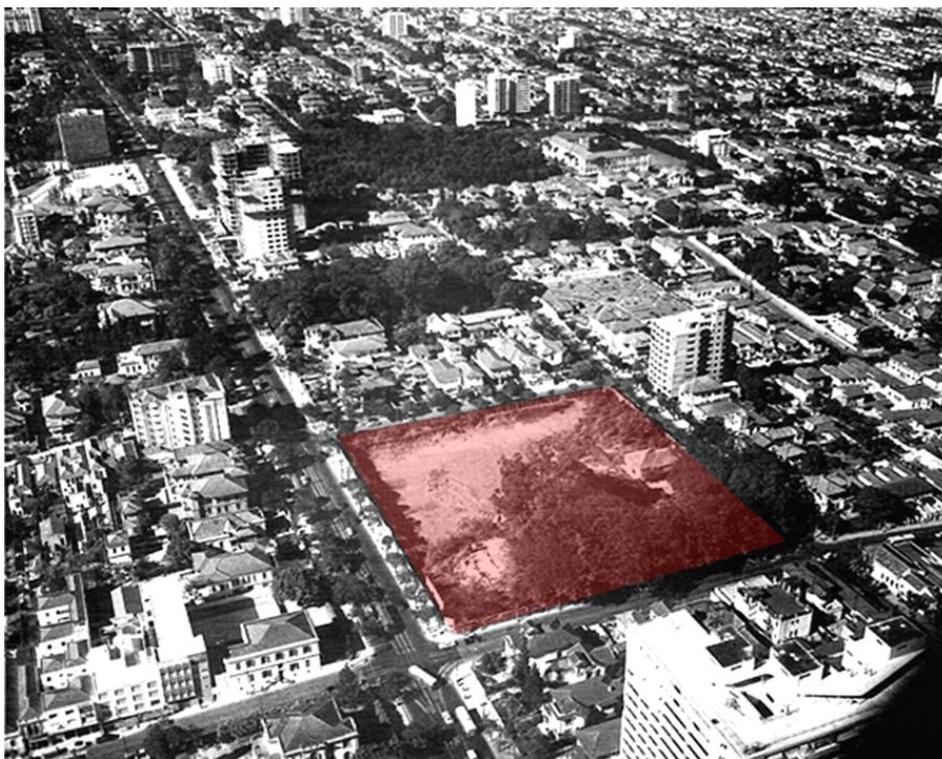


Figura 62: Local de construção do Conjunto Nacional.
Fonte: Yaccoca (1998). “Notação nossa”.

Entre as primeiras providências para sua implantação, que ocorreu com a compra do terreno, em 1952 e a inauguração final do complexo edificado, transcorreram-se dez anos. A primeira etapa concluída foi a lâmina horizontal, em 1958, seguida das torres verticais, em 1962 (IACOCCA, 1998). Logo após a inauguração, entre as empresas presentes, constavam nomes que marcaram a época, como o Banco Hipotecário Lar Brasileiro; Casa de Modas Mme Rosita; Vemag; Matarazzo; Biscoitos Düchen; Confeitaria Fasano, dentre outros, além de diversos consulados, como os da França e Estados Unidos (PERRONE, 2000).

Cabe esclarecer aqui que as torres comerciais somente foram viáveis em função da alteração da legislação de uso e ocupação do solo até então vigente e que a partir de 1962, passou a autorizar o funcionamento de lojas e edifícios comerciais na Avenida Paulista. No mesmo ano foi já inaugurado o primeiro edifício exclusivamente comercial, na esquina com a Rua Frei Caneca, o edifício Sul-Americano.

Segundo Frúgoli Jr. (2006), a implantação bem sucedida do Conjunto Nacional alavancou na Paulista e região, outros empreendimentos comerciais, como bares, boates, casas de moda, cinemas, teatros, além das muitas lojas de luxo que começaram a se localizar na Rua Augusta, entre a Paulista e a Rua Estados Unidos. Muitos dos moradores da avenida foram se sentindo incomodados com a popularização que avançava e aos poucos foram buscando outros redutos, que dentre as alternativas já consagradas, como os Jardins e Pacaembu, passaria logo a se configurar também, o Morumbi. Este deslocamento, dos antigos moradores para outros bairros, incentivou a especulação imobiliária sobre os casarões, acelerando o processo de verticalização.



Figura 63: Conjunto Nacional na inauguração – 1962.

Fonte: Yacocca (1998)

Outro empreendimento que ajudou a impulsionar este início de formação de uma centralidade do Terciário na avenida foi o Edifício Nações Unidas, de 1959, localizado na esquina com a Av. Brigadeiro Luiz Antônio, um edifício residencial, mas cujo térreo é constituído por uma ampla galeria de lojas comerciais. Muito provavelmente, ao ser aprovado,

o projeto indicava a entrada da galeria unicamente pela Av. Brigadeiro Luís Antônio. Na fachada, um painel do artista plástico Clóvis Graciano ainda pode ser admirado. Há também que se destacar o papel do MASP, dentro das transformações que destacariam a Paulista também como centro cultural de São Paulo, status este até então detido pelo Centro Novo, na região contida pelo Perímetro de Irradiação. O Museu de Arte de São Paulo estava até então sediado na Rua Sete de Abril, desde sua fundação, em 1947. O novo edifício teve sua inauguração em 1968, projeto da arquiteta Lina Bo Bardi e se localizou no local do antigo Belvedere do Trianon, demolido desde 1952.

6.3 A NOVA PAULISTA

Assim, adentra-se pela década de 1960 com a consolidação deste novo vetor de expansão do Centro. Segundo Chicca (2007), já na década de 1960, 76% dos lançamentos de edifícios comerciais na cidade de São Paulo foram na Av. Paulista e imediações, com 21 lançamentos e 13% na região da Rua Iguatemi. No Centro ocorreram somente 8%.

Consolidando estas tendências, com a lei 7166 de 1968, o então prefeito Faria Lima anunciou as desapropriações necessárias para efetuar o plano de alargamento da avenida, duas faixas de 10,0 m, uma de cada lado, correspondendo ao recuo obrigatório utilizado para as edificações (PORTO, 1992). Eliminava-se desta forma o último recurso de privacidade que ainda existia para proteger alguns persistentes moradores da invasão de seu habitat e surgia assim, a Nova Paulista, uma nova visão para a avenida. O plano fazia parte de uma proposta lançada pelo Departamento de Urbanismo e Vias Públicas, que previa uma obra de concepção complexa e custos elevados, com duas pistas laterais para o tráfego local, de três faixas cada, no nível da avenida e uma via expressa de duplo sentido, rebaixada, com também três faixas cada.

O arquiteto Jorge Wilhelm, antes disso, em 1965, lançou e tornou público uma proposta para a remodelação da avenida, denominada exatamente de Nova Paulista, que trouxe muitas repercussões no encaminhamento de futuros projetos por parte do poder público. Com preocupações sobre o tráfego que estava sendo gerado pelas interligações que a avenida proporcionava, propunha uma intervenção ao longo de todo o espigão, do Jabaquara ao Sumaré, visando implantar uma via expressa central e mais duas vias laterais destinadas para o tráfego local, uma de cada lado da expressa, todas em nível. No trecho da Paulista,

propriamente, assumia já a condição de formação de um centro de negócios (WILHEIM, 1965).

Assim, a grande preocupação com a Paulista, em meio à década de 60, residia no fato de que a mesma, desde algumas décadas, já havia se estabelecido como um importante eixo gerador de tráfego. Com sua evolução para se tornar agora uma centralidade, em expansão ao Centro, ocorreria então uma justaposição de funções, que incorreria em condições de tráfego incompatíveis às duas funções. Como centralidade, desenvolveria um grande tráfego local, constituído de pessoas, ônibus e veículos, que estariam circulando para atender aos serviços e habitações ali existentes. Como via, estaria sendo utilizada para dar escoamento a um grande volume de tráfego de passagem, por interligar regiões distintas de uma metrópole das dimensões de São Paulo.

Fundamentalmente, pode-se perceber que todo o planejamento direcionado para viabilizar e implementar o desenvolvimento de uma centralidade na Paulista, concentrou-se e resumiu-se quase que exclusivamente ao projeto de uma avenida. Assim, como cita Frúgoli Jr., (2006), a discussão sobre sua vocação para se transformar em centralidade ficou obscurecida diante da sua função já existente como via, tendo em vista que o poder público priorizava resolver o eixo viário, local ou metropolitano, conectado ou não a um sistema mais amplo de tráfego da cidade, antes de tudo, sem que existisse um consenso a respeito, fato que gerou muita controvérsia em torno dos projetos.

O projeto proposto previa, além das obras já citadas, que ocorreriam em toda a sua extensão, também um complexo viário no entroncamento com as Avenidas Rebouças e Dr. Arnaldo, que veio a ser denominado de Complexo Paulista. As obras da Nova Paulista foram iniciadas na própria gestão de Faria Lima, com o complexo Paulista e tiveram continuidade até a Rua Haddock Lobo, durante a gestão de Maluf (1969-1971). Figueiredo Ferraz, cuja gestão se iniciara em 1972, inaugurou as obras correspondentes a este trecho inicial.



Figura 64: Complexo Paulista – acesso à Av. Dr. Arnaldo.

Fonte: Foto tirada pelo autor (1999)

O trecho ao longo da avenida teve então prosseguimento, a partir de 1973. Fora inserida no projeto, neste ínterim, uma linha do Metrô, no nível imediatamente abaixo ao da via expressa.³⁸ Sua inclusão posterior ao conjunto de obras teve como finalidade a tentativa de inserir o projeto do rebaixamento em questão, em um contexto mais amplo, um plano integrado na área de transportes, tendo em vista que não havia ainda consenso entre as esferas políticas e os vários segmentos da sociedade sobre a questão. Quatro meses após o início das obras, o prefeito Figueiredo Ferraz foi exonerado da função, sendo sucedido por Miguel

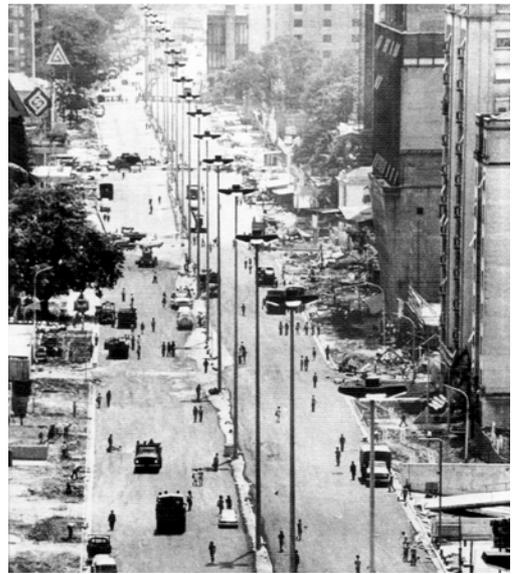


Figura 65: Obras de alargamento da avenida – 1974.

Fonte: Yaccoca (1998)

Colassuono.³⁹ As obras do rebaixamento foram paralisadas indefinidamente e a avenida aberta ao tráfego, ainda em 1974, somente alargada e com um novo paisagismo implantado, que lhe concedeu as novas feições de metrópole, conservadas até os dias atuais.

Na década de 70, com os efeitos do “milagre econômico brasileiro” sobre a expansão da economia e diante dos reflexos do alargamento, veio o grande “boom” imobiliário, quando ocorreram 48 lançamentos. Inicialmente, os edifícios comerciais destinaram-se às salas de escritórios para profissionais liberais, seguindo-se então dos edifícios destinados a grandes empresas, algumas se deslocando do Centro. No entanto, foi o setor financeiro o que mais impulsionou a Paulista para a formação de uma centralidade do Terciário Superior. Entre as décadas de 1970/1980, mais de 50% dos bancos do Estado de São



Figura 66: Vista atual da Av. Paulista.

Fonte: Foto tirada pelo autor (2000)

³⁸ Esta linha já era parte integrante do plano de implantação das cinco linhas iniciais, que estavam sendo propostas pelo GEM – Grupo Executivo do Metropolitano, desde o final de 1968.

³⁹ Coincidentemente, Miguel Colassuono era vinculado ao GEGRAN – Grupo Executivo da Grande São Paulo, que manifestava posições técnicas e políticas contrárias à Nova Paulista (FRUGOLI JR, 2006).

Paulo instalaram suas sedes na Paulista (FRUGOLI JR, 2006). Outro fator que foi importante para esta expansão, tornando os lançamentos dos edifícios bem mais competitivos, foi a lei de zoneamento 7805/1972, que incluiu a Av. Paulista, conjuntamente com a Zona Central, na categoria Z5.

Como foi visto, foram muitos os fatores que teriam contribuído para o desenvolvimento de uma nova polarização do Terciário Superior na Avenida Paulista, propiciando a formação de uma centralidade independente, em extensão às atividades do Centro. Rompia-se o padrão anterior de expansão do Centro, como até então vinha ocorrendo de forma bem característica, pelo avanço sucessivo e homogêneo de suas atividades em torno do núcleo central. Tal padrão se parecia ao modelo de Centro como caracterizado por J. G. Kohl, que identificava no núcleo central da cidade, as principais atividades tradicionalmente exercidas pelas elites (CORRÊA, 2004).

Justificando a ruptura do padrão anterior, em primeiro, verifica-se a já existência de condições favoráveis para consolidação de um novo modelo. A cidade já atingia um considerável nível de metropolização, não comportando mais a concentração das atividades de serviço em uma única localização. Para a escolha da Paulista, a vizinhança já era por si só uma condição favorável e considerando agora, que a maior parte dos executivos do Setor de Serviços Superior residia nesta região e que suas preferências teriam pesado na escolha do local de trabalho, a Av. Paulista tornara-se o endereço mais adequado. No entanto, há que se verificar, principalmente, a existência de um grande estoque de terrenos representado pelos casarões do início do século, de fácil comercialização, que impulsionou o mercado imobiliário que atuava neste setor.

As condições de acessibilidade eram também excelentes. O eixo constituído pelas avenidas Tiradentes, 9 de Julho e Cidade Jardim, como também a Av. Pacaembu, posicionaram a Paulista em excelentes condições de acessibilidade tanto ao Centro, como para quem chegasse a São Paulo, por quaisquer das rodovias.

Enfim, verifica-se semelhança entre os requisitos para a formação desta centralidade do Terciário Superior àqueles observados por Amato, (1970), na localização de bairros residenciais de alta renda nas cidades hispano-americanas, como também, similaridades aos padrões estabelecidos por H. Hoyt, de 1938, sobre a tendência de setorização em torno das elites, ambos aplicados agora na evolução desta centralidade, ao alojar o Terciário Superior.

7 A DÉCADA DE 1960 – NOVOS HORIZONTES PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO NA CIDADE

No início da década de 1960, a população da cidade de São Paulo já alcançava 3,8 milhões de habitantes. As preocupações com relação à expansão urbana já eram grandes, em especial, por conta das taxas de crescimento anual da população que apresentavam valores extremamente altos, por volta de 5%. Mas o crescimento da população estava relacionado com seu desenvolvimento e como a população de São Paulo estava até então aquém de suas congêneres no mundo, estes índices de crescimento, até então, não soavam como de fato deveriam, de forma alarmante. As preocupações com o crescimento acelerado da cidade e a conseqüente expansão urbana somente foram despertadas no final da década, quando se efetuaram vários diagnósticos para a realização de grandes planos urbanísticos e de transportes, como o PUB - Plano Urbanístico Básico da Cidade de São Paulo e o de implantação do Metrô. Expondo os principais conceitos que nortearam a formulação do PUB, Somekh e Malta Campos (2002), enfatizam sobre a questão da expansão urbana, como se identifica na abordagem abaixo:

Se comparado aos seus predecessores de 1930 e 1950, que viam o crescimento intensivo como inevitável, devendo apenas ser acompanhado por investimentos viários adequados, o PUB traz um conceito radicalmente diverso: a expansão urbana torna-se a grande vilã de São Paulo, seu maior desafio e fontes de problemas (SOMEKH; MALTA CAMPOS, capítulo 7, p.112, 2002)

Por outro lado, o incremento do tráfego, que sempre fora a grande preocupação do município, manifestada em todos os planos que precederam esta década, neste início dos anos 60, esta questão se mostrava alarmante. A frota de veículos individuais, por si só, alcançava taxas de crescimento anuais que chegavam a 20%. Vários foram os fatores que provocaram este crescimento: o próprio aumento da população; um considerável aumento da renda per capita; as facilidades de aquisição gerada pela produção nacional de veículos; ainda, um amplo esquema de financiamento de vendas. Assim, os constantes congestionamentos nas vias centrais da cidade e o incômodo que este problema causava à população, foi o grande desgaste para a administração pública por estes tempos.⁴⁰

⁴⁰ Informações extraídas do relatório de implantação do METRÔ em São Paulo. Estudos Sócio-Econômico, de Tráfego e Viabilidade Econômico e Financeiro. Relatório Hochtief; Montreal; Deconsult. São Paulo, 1968.

Prestes Maia voltara a ser prefeito de 1961 a 1965, com grande expectativa por parte da população para ver solucionados os problemas com o trânsito, já insuportáveis na cidade. Mas, face à escassez de recursos, como decorrência em grande parte da crise política que o país enfrentava neste período, causou decepções ao ter se detido quase que exclusivamente na elaboração e aprovação de várias leis e na elaboração de projetos específicos e isolados, sem que houvesse resultados imediatos para cidade, através de sua implantação. Os projetos mais relevantes concentraram-se na interligação da Zona Leste com as regiões a Oeste do Centro, através da Rua Amaral Gurgel. Já foram desta ocasião as leis que aprovaram e se fez construir, na gestão seguinte, de Faria Lima, a ligação entre a Amaral Gurgel com a Rua Passalaqüa, efetuando uma transposição inferior nas ruas da Consolação e Augusta, incorporando a Praça Roosevelt, assim como, a interligação com as avenidas 23 de Maio e Alcântara Machado (PORTO, 1992).

Foi somente com o “Milagre Econômico Brasileiro” que se desenvolveram instrumentos urbanísticos e de planejamento nos transportes, capazes de orientar o crescimento da cidade e dar andamento a grandes obras, capazes de estruturar o sistema de transportes da Região Metropolitana de São Paulo.⁴¹

Vários fatores contribuíram para que esta significativa passagem para patamares mais elevados do desenvolvimento urbano fosse possível, entre os quais, podemos citar a própria conjuntura política de realizações que caracterizou o governo recém instaurado pela revolução de 64, que processou o Milagre Econômico e impôs medidas para reduzir o déficit público, mediante sistemas de controle dos gastos e da ampliação das receitas. Estas medidas poderiam ser traduzidas por: reforma tributária, prática de tarifas públicas reais, instituição da correção monetária, dentre outras, que viabilizaram a recuperação financeira do setor público, também no âmbito municipal e estadual.⁴² No entanto, o intenso crescimento econômico ocorrido e o

⁴¹ Chamou-se de “milagre econômico brasileiro”, o período compreendido de 1968 a 1973, em que ocorreu um intenso crescimento do PIB, como também da produção industrial, decorrente em grande parte das reformas efetuadas pelo PAEG – Plano de Ação Econômica do Governo, instituído pelo regime militar, que impôs ajustes e reformas que se reverteram em crescimento econômico, a partir de 1967, quando então passou a se processar o “Milagre Econômico” (LACERDA, 2000).

⁴² A reforma tributária de 1967 criou: o IPI - Imposto sobre os Produtos Industrializados que com o IR, impostos do comércio exterior e o ITR, formariam a base das arrecadações de âmbito federal. O ICM - Imposto sobre Circulação de Mercadorias, também criado, ficara para os Estados e o IPTM e ISS - Imposto Sobre Serviços, para os Municípios, este último também criado. Das arrecadações federais, foram estipuladas parcelas instituídas como Fundo de Participação dos Estados e Municípios, distribuídas segundo regras pré-estabelecidas (Vasconcellos, 1996).

conseqüente acréscimo nas arrecadações, por si só não seriam suficientes para expressar todo o teor das transformações já neste período e nos subseqüentes, a exemplo dos grandes planos estratégicos de ação governamental.

Preocupado com os crescentes problemas nas grandes áreas urbanas, que geravam instabilidade social, decorrentes em grande parte do processo de metropolização, o governo federal passou a formular medidas para intervir nas esferas urbanas, definindo estratégias para o lançamento de ações típicas em planejamento integrado.

E foi diante deste cenário, social, político e econômico, que os governos Estadual e Municipal tomaram iniciativas decisivas para promover o que viria a ser mais um impulso ao desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo. Deu então início, o Estado e o Município, a vários planos e projetos específicos, como o PUB - Plano Urbanístico Básico para a Cidade de São Paulo, o Metrô, o Anel Rodoviário e o Anel Ferroviário, cuja escala teria a amplitude necessária para solucionar de forma global, os problemas decorrentes do crescimento da cidade e dar soluções que tivessem a necessária dimensão metropolitana para os transportes na área da Grande São Paulo. Em 1967 fora criado o GEGRAN – Grupo Executivo da Grande São Paulo, pelo Estado, que definia a Região Metropolitana de São Paulo, a ser formada pela Capital e mais 37 municípios em seu redor, objetivando promover a estruturação urbana da metrópole através de um planejamento integrado.⁴³

Foi, no entanto, o fracasso na implantação plena de todos estes planos, na sua íntegra, o principal fator que acelerou o desenvolvimento urbano intensivo da Região Sudoeste, em detrimento das demais, com o direcionamento contínuo da expansão das atividades do Centro para este setor da cidade, como se verá nos capítulos seguintes.

7.1 PUB E METRÔ – UMA NOVA VISÃO DE PLANEJAMENTO

Dentre vários projetos específicos desenvolvidos a partir do Milagre Econômico, foram também elaborados diversos estudos em planejamento urbano, que dariam a orientação para intervenções a serem realizadas gradativamente na cidade, a médio e longo prazo.

⁴³ Informações extraídas do relatório de implantação do METRÔ em São Paulo. Estudos Sócio-Econômico, de Tráfego e Viabilidade Econômico e Financeiro. Relatório Hochtief; Montreal; Deconsult. São Paulo, 1968.

Neste contexto, foram criados vários grupos de trabalho no âmbito municipal, visando a elaboração de planos de ação, entre os mais relevantes, podemos citar o *GEP - Grupo Executivo de Planejamento*, criado em 1967, pela PMSP, com o objetivo de conduzir os trabalhos necessários para a elaboração de um plano urbanístico para a Cidade de São Paulo.⁴⁴

Este plano estabeleceu para um horizonte de vinte anos, até 1990, as principais diretrizes para o planejamento urbanístico de São Paulo, cujas propostas foram agrupadas segundo cinco áreas da administração pública, a de Desenvolvimento Urbano, Desenvolvimento Social, Circulação e Transportes, Serviços Urbanos e Administração Pública. Procurou abranger todos os setores públicos, como educação, habitação, saúde, recreação, lazer, etc., estabelecendo inclusive um planejamento para o uso do solo, de longo prazo.

Foram colocados alguns conceitos até então não abordados por outros planos, como a criação de dois sub-centros, um em Santo Amaro e outro em Itaquera, objetivando a descentralização. Verifica-se aqui a grande capacidade dos diagnósticos efetuados ao se antever as condições que levariam à formação, no futuro, de um sub-centro exatamente na região da Av. Nações Unidas, nos limites da regional de Santo Amaro.

Outra posição inédita assumida foi a de que seria a expansão urbana o grande fator que vinha propiciando as dificuldades em sanar as carências da cidade. A insuficiência da receita pública municipal diante do crescimento acelerado estariam contribuindo para que as demandas de serviços públicos não fossem atendidas (SOMEKH, 2000).

Para o sistema viário, o conceito de sistema radial-perimetral fora abandonado, adotando-se como proposta alternativa, sua substituição por um modelo constituído de vias expressas ou arteriais, com conformação em grelha, adequando-se às condições geomorfológicas da cidade e ainda, possibilitando uma articulação mais direta com as principais rodovias Estaduais e Federais que acessavam a Capital. Estava prevista uma extensão de 815 km de vias nestas condições, em sua maioria, independentes da trama viária existente.

⁴⁴ Em 1968, fora contratado um consórcio formado pelas empresas Asplan SA, de São Paulo, Montreal, do Rio de Janeiro, Leo A. Daly Company e Welbur Smith & Associates, dos EUA, que em 1969, publica o que veio a ser o Plano Urbanístico Básico - PUB.

As vias seriam ortogonais entre si e orientadas segundo as direções Norte-Sul e Leste-Oeste e cortariam a cidade a cada cinco quilômetros, aproximadamente. Pretendia-se que o plano racionalizasse a expansão urbana e descongestionasse a região central. Em bons termos, este sistema estaria recriando a estrutura urbana da cidade de São Paulo.

O desenho urbano resultava em uma grande malha formada pelas vias expressas, independentes do sistema então em operação, formando células autônomas envolvendo unidades urbanas completas, propiciando o desenvolvimento de centralidades com atividades comerciais, de serviços e residenciais independentes, mas integradas umas às outras. Este funcionamento estaria apoiado pelo sistema de transporte do Metrô,

que além de quatro linhas prioritárias previamente definidas, seria ainda acrescido das linhas do transporte de trens urbanos, que juntos, somariam 450 km.

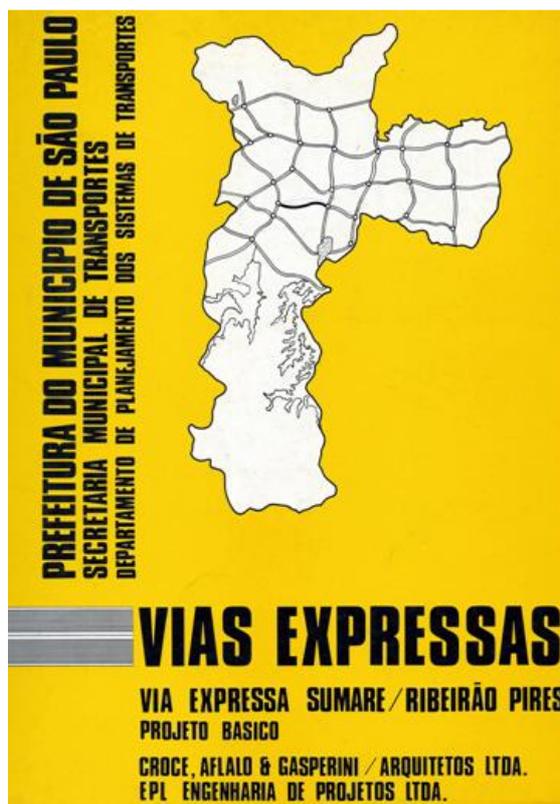


Figura 67: Capa do Relatório do Projeto Básico da Via Expressa Sumaré-Ribeirão Pires.

Fonte: PMSP (1974)

Para viabilizar a implantação do METRÔ, havia sido criado, em agosto de 1966, pela PMSP, o “GEM - Grupo Executivo do Metropolitano”, que teve como objetivo específico realizar a seleção internacional de empresas consultoras para a elaboração dos estudos econômico-financeiros e pré-projetos de engenharia.⁴⁵

Os estudos foram entregues oficialmente ao público em dezembro de 1968, pelo então prefeito Faria Lima, através de um relatório que apresentou uma descrição das metodologias e dos procedimentos que foram adotados para os estudos, baseado na análise do estado em que se encontravam os transportes urbanos na cidade de São Paulo e na prognose de seu desenvolvimento.

⁴⁵ Foi vencedor da seleção o consórcio entre a Hochtief da Alemanha, a Montreal do Rio de Janeiro e DECONSULT, também da Alemanha, cujo contrato foi celebrado a 7 de abril de 1967. O resultado deste contrato foi um relatório detalhado, intitulado METRÔ-Sistema Integrado de Transporte Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo.

O estudo efetuou proposições para o transporte integrado em todos os níveis e modos, com base na avaliação de planos existentes, pesquisas e análises das conjunturas sócio-econômicas do Estado e da Cidade, da morfologia e tendências urbanísticas da cidade, concluindo com proposições para o seu sistema viário, utilização ferroviária e apresentando, ainda, um pré-projeto de engenharia para a implantação de quatro linhas metroviárias, consideradas prioritárias.

Cabe salientar que a intenção de se implantar um “sistema de transporte rápido” para a cidade de São Paulo era antiga, tendo a própria Light, inclusive, em 1927, apresentado um projeto para implantação de algumas linhas-tronco, integradas às linhas de bondes⁴⁶. Como vimos em capítulos anteriores, não foi implantado pelo fato de algumas de suas propostas terem se mostrado incompatíveis ao Plano de Avenidas, plano urbanístico de 1930 de Prestes Maia, que prevaleceu no consenso municipal. Na seqüência, ao longo das várias décadas que precederam o relatório do GEM, foram efetuados ainda seis estudos, resultando todos em planos elaborados segundo critérios diversos, sem o apoio de técnicas mais precisas em planejamento dos transportes ou de engenharia, esbarrando sempre em condicionantes de ordem física e urbanística, a que deveriam se submeter, tendo sido todos eles por demais incipientes para sua efetivação.

Por outro lado, se avaliarmos a evolução da população de São Paulo desde o início do século, constata-se que somente se atingiu uma aglomeração suficiente para comportar um sistema de transportes de massas, em semelhança às grandes capitais do mundo, a partir de 1960, quando alcançou uma população de 3,8 milhões de habitantes, eventualmente a partir de 1950, com 2,2 milhões. Ainda, o montante da população não é a única referência para verificar a viabilidade de um transporte de massas, devendo-se ter em conta também a forma com que a população está distribuída pelo território. Neste sentido, constatou-se, por ocasião dos estudos, que a ocupação do território na cidade de São Paulo não se deu de forma natural, pela mera expansão do Centro, mas sim, direcionada em função do preenchimento dos vazios que a separava dos antigos núcleos de povoamento. Esta característica fez com que o adensamento se processasse com descontinuidades, em razão de uma malha viária extensa e esparsa. Segundo o recenseamento efetuado em 1934, verificou-se que a expansão da cidade vinha se desenvolvendo ao longo das vias de entrada e saída da cidade, em especial, em

⁴⁶ O transporte urbano por meio de bondes perdurou até a gestão de Faria Lima (1965 a 1969), quando foram desativados, procurando-se na época, implementar o transporte por ônibus, meio mais flexível.

direção ao Rio de Janeiro, Santos, São Roque e Sorocaba, e rumo a Jundiaí e Campinas (PORTO, 1992).

Desta forma, em tecidos urbanos esparsos e descontínuos, como era o da cidade de São Paulo, para que o sistema global de transportes tivesse eficiência, o modo metroviário deveria estar bem integrado ao modo viário e este último, por sua vez, deveria atender às necessidades de deslocamento através de um traçado adequado e com bons níveis operacionais. Assim, o relatório apontou a condição de fragmentação do sistema viário por ocasião dos estudos e propôs que fossem avaliadas as intervenções necessárias para a complementação do sistema radial-perimetral como anteriormente proposto e nas áreas urbanas menos centralizadas, um esquema de vias expressas em malha.

As orientações para as quatro linhas propostas neste estudo foram seguidas em grande parte durante sua implantação, tendo havido alterações de traçado ou combinações diversas entre seus trechos. A primeira, implantada integralmente, correspondia à Linha Santana - Jabaquara, que apresentava como única diferenciação, um ramal na direção Moema-Paraíso, hoje, a atual quinta linha que sai da estação Santa Cruz e segue até Capão Redondo, parcialmente implantada. A segunda, a Leste-Oeste, diferenciava-se em boa parte da que se encontra hoje implantada. Iniciava-se na Casa-Verde e seguia em direção à Vila Maria, passando pela Sé. A terceira, que previa início no Jockey Clube, seguia até o Sacomã, passando pelo Centro, com um ramal no alto da Mooca, não tendo hoje correspondência. A quarta saía do Paraíso e seguia para Vila Madalena, também semelhante à implantada.

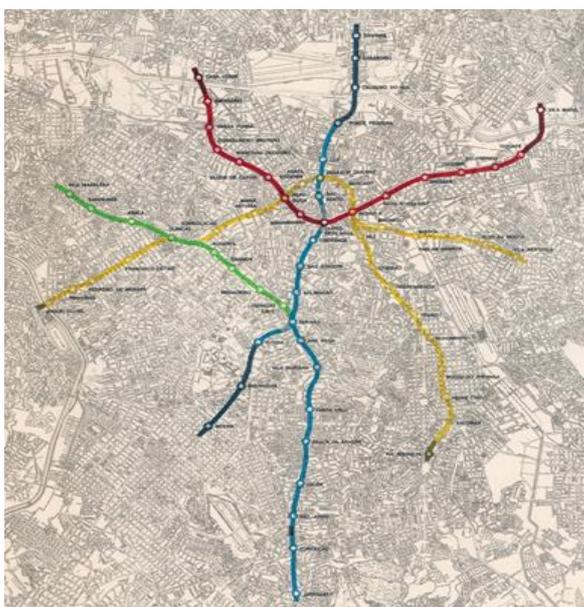


Figura 68: Mapa das Linhas do Metrô previstas na concepção de 1968.

Fonte: METRÔ (1968)

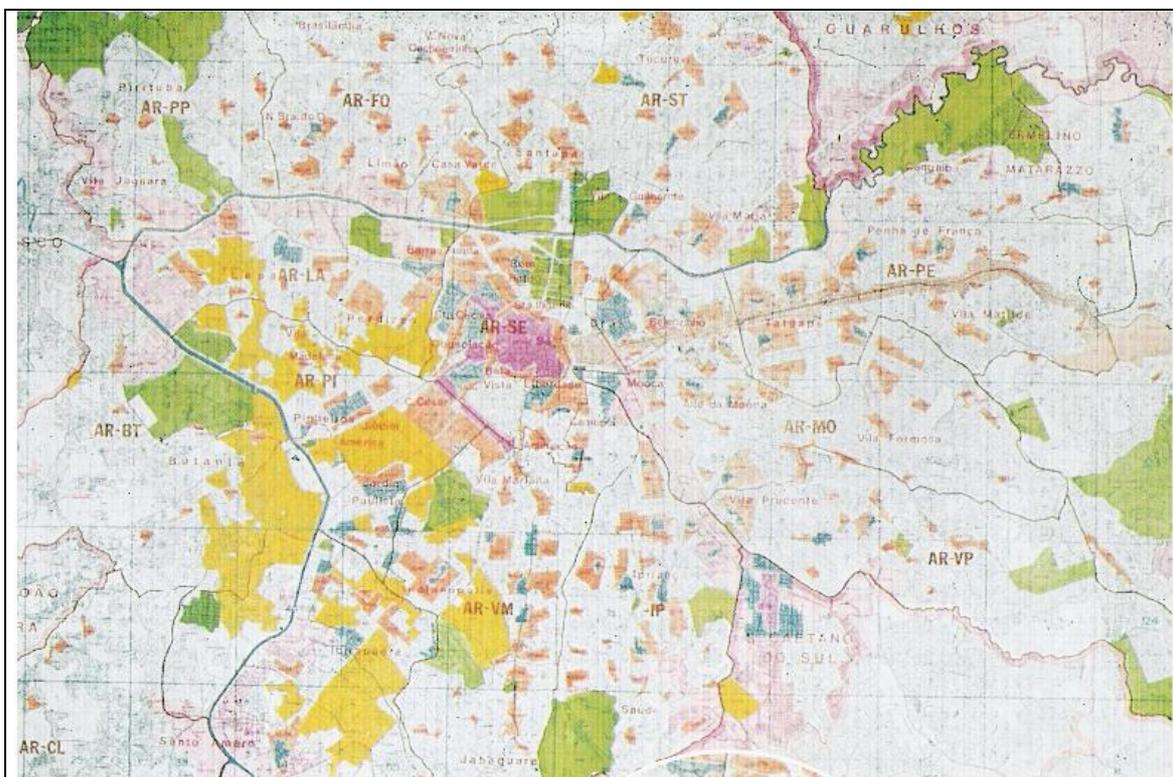
O relatório do Metrô propunha a implantação das quatro linhas metroviárias em dez anos, iniciando-se pela Santana-Jabaquara, por razões econômicas como também funcionais. Em sua implantação, aproveitou-se para estruturar o sistema viário da região, até então totalmente fragmentado, prolongando-se o corredor viário da Av. Paulista por todo o espigão, até o Jabaquara.⁴⁷

A proposta de implantação do Metrô teria sido condizente com as conjunturas que se estabeleceram a partir da década de 1970, como decorrência da primeira grande crise do petróleo, em que o preço do barril de petróleo aumentou cerca de 350%, alterando a visão que se tinha sobre cidade modernista e suas relações com o transporte individual. No entanto, diante da eminente crise, as prioridades de investimento foram também deslocadas para outros setores da economia, deixando para trás uma grande lacuna relativamente ao transporte de massas, hoje com irremediáveis prejuízos. Somente a primeira linha, Norte-Sul, levou praticamente os dez anos que estavam previstos para a implantação de todo o sistema inicial, constituído pelas quatro linhas; a segunda, a Leste-Oeste, foi inaugurada no início da década de 80 e o ramal Paulista, na década de 90.

A importância da implantação plena das quatro linhas no prazo previsto e a implementação de outras mais teria ido além da própria condição de transportar pessoas em competitividade ao transporte individual, teria induzido a formação de polaridades urbanas desvinculadas da malha viária e não dependentes do transporte individual, como se verificou em torno de muitas estações, como: Conceição, Santana, Tatuapé e outras. A não realização deste plano e a conseqüente maior dependência da mobilidade em torno do sistema viário da cidade, que se encontrava mais estruturado na Região Sudoeste, potencializou ainda mais o desenvolvimento desta região.

Em 1971, na gestão do prefeito Figueiredo Ferraz, as propostas contidas no PUB foram formuladas para dar origem ao “PDDI – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de São Paulo”. Os instrumentos urbanísticos propostos neste plano resultaram, em 1972, na promulgação da Lei de Zoneamento da cidade de São Paulo, Lei 7805/72, vigente até 2004, com alterações.

⁴⁷ O sistema construtivo escolhido para o trecho da linha Norte-Sul, sobre o espigão, foi o “Cut and Cover”, também denominado de trincheira, executado a céu aberto junto a superfície, que se mostrou mais econômico, tendo em vista a ocorrência de solos de boa qualidade. Para a abertura da vala, foram necessárias desapropriações ao longo de seu eixo, aproveitando-se assim, desta forma, para se implantar o eixo viário constituído pelos segmentos das avenidas Vergueiro, Domingos de Moraes e Jabaquara, que se estende exatamente sobre as linhas.



ZONAS	T.O.	C.A
Z1 em amarelo: uso estritamente residencial.	0,5	1
Z2 em branco: uso preferencialmente residencial	0,5	1
Z3 em laranja: uso predominantemente residencial	0,5	2
Z4 em azul: uso misto	0,7	3
Z5 em magenta: uso misto	0,8	4
Z6 em rosa: uso predominantemente industrial	0,7	2
Z7 em rosa: uso estritamente industrial	0,5	1
Z8 em verde: usos especiais	--	-

Figura 69: Lei de uso e Ocupação do solo, Lei 7805/72.

Fonte: PMSP (1972). “Montagem nossa”.

Passou então a Prefeitura a dar andamento aos estudos para a implantação das vias expressas, chegando inclusive a elaborar em detalhes, os projetos de engenharia para sua introdução na malha viária existente.⁴⁸

No entanto, à exceção de dois segmentos previstos nestes projetos, um deles, a continuidade da Av. Sumaré até a Av. Henrique Shaumann e o outro, a Av. Ricardo Jafé, que se adequaram de imediato às necessidades de circulação do sistema viário existente, o plano

⁴⁸ Os projetos foram desenvolvidos em nível de projeto básico e encontram-se arquivados na SVP - Secretaria de Vias Públicas do Município de São Paulo, sob a denominação: Vias Expressas – Prefeitura do Município de São Paulo – Secretaria Municipal de Transportes – Departamento de Planejamento dos Sistemas de Transportes – 1974.

de vias foi totalmente abandonado pelas administrações seguintes, justificando-se esta decisão, em parte, pela grande crise do petróleo, que ocorrera em 1973.

7.2 A ESTRUTURA URBANA QUE PREVALECEU NA CIDADE

Independentemente do PDDI, um amplo programa de obras viárias se consolidou a partir do início da década de 60, tendo como base, antigos planos desenvolvidos pela municipalidade, em especial, a partir de providências que foram sendo tomadas no decorrer da última gestão de Prestes Maia, quando prefeito (1961-1965). O prefeito Faria Lima (1965-1969), ao ser empossado, deu início a estas obras. Como resultado de tantos planos e projetos, muitos não condizentes entre si, a cidade assumiu polaridades segundo seus quadrantes Norte-Sul e Leste Oeste. Este esquema foi garantido pela implantação dos eixos viários Norte-Sul e Leste-Oeste, viabilizados através das vias expressas correspondentes. Os bairros que expressaram bem as polarizações em cada um destes quadrantes foram: Santana ao Norte; Santo Amaro ao Sul; Mooca/Tatuapé ao Leste e Jardins a Oeste.

Cada um destes quadrantes estariam potencializando funções urbanas, segundo suas tradições, zoneamento, infra-estrutura, tendências e vocações, a saber: Norte – mananciais, indústrias de pequeno porte, serviços e residencial popular/média renda; Sul – mananciais, indústrias da terceira fase e residencial popular/média renda; Leste – indústrias das primeira e segunda fases e residencial popular; Oeste – indústrias da primeira fase, serviços/terciário superior e residencial média/alta renda. Pouco fez a municipalidade para alterar este quadro, ao contrário, procurou inclusive desestimular o crescimento da cidade nos extremos das regiões Norte e Sul, para proteger as áreas de mananciais.

Estas tendências, como foi visto, foram captadas pela Lei de Uso e Ocupação do solo de 1972, que estabeleceu a distribuição das categorias funcionais das áreas com base nas tendências de ocupação existentes. Com o crescimento da cidade, as novas necessidades impostas pela globalização e conseqüente redução das atividades industriais, acarretaram transformações em algumas destas ocupações, com a sedimentação de outras, exigindo novas regulamentações urbanísticas.

O eixo viário Norte-Sul, em questão, inicialmente proposto no Plano de Avenidas como integrante do sistema Y, estaria ganhando agora sua consolidação, em função da construção da Av. 23 de Maio. Em 1957, já fora aprovado um projeto para abertura desta

avenida, com 60.0 m de largura, conferindo-lhe características de uma free-way, a exemplo das propostas efetuadas pelo Plano Moses.

Em 1962, este projeto sofrera modificações, aproximando-se então de seu traçado definitivo, onde foram eliminadas todas as travessias em nível, transformando a avenida em uma via expressa. Antes de terminar seu mandato, Faria Lima inauguraria a obra completa, incluindo a interligação com a Av. Rubem Berta, estendendo esta ligação até Interlagos (PORTO, 1992).



Figura 70: Córrego Itororó, em 1942, onde foi implantada a Av. 23 de Maio.
Fonte: Cidade, nº 4 (1996)

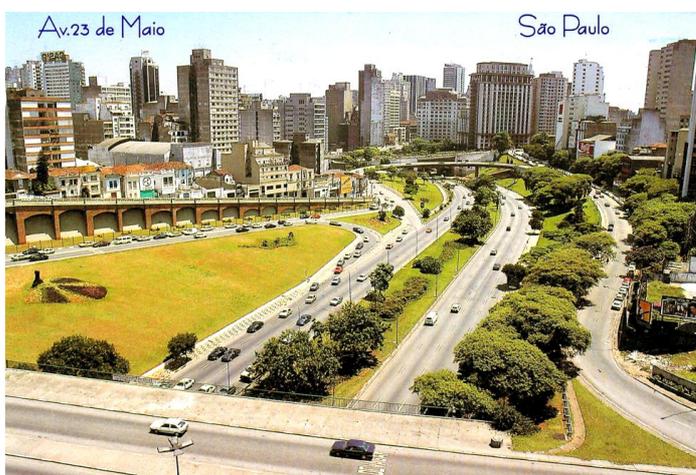


Figura 71: Av. 23 de Maio - Entroncamento com a Leste-Oeste.
Fonte: Cartão Postal



Figura 72: Av. 23 de Maio – Panorâmica.
Fonte: Manchete (1974)

O eixo viário Leste-Oeste passou a se configurar na malha urbana da Cidade a partir da abertura da Avenida Leste, em meio à década de 1950, recebendo então, já em 1957, projetos que contemplavam a interligação da mesma com a Av. Amaral Gurgel. Esta ligação foi denominada de Radial Leste, somente a partir de 1962, quando na administração de Prestes Maia, a mesma teve seu projeto aprovado por lei (PORTO, 1992).

Sua construção, efetivamente, se deu na administração de Faria Lima e foi concluída em partes, nas administrações seguintes. As principais obras concentraram-se na ligação entre a Amaral Gurgel com a Rua Passalaquã, efetuando transposições em desnível nas ruas da Consolação, Augusta, Avanhadava e Av. 9 de Julho, incorporando a Praça Roosevelt.

Também foi efetuada, na transposição do Parque D. Pedro II, a implantação de diversos viadutos sobre o rio Tamanduateí e Av. do Estado, com o objetivo de integrar as várias vias que convergiam para o parque e eliminar as transposições que existiam em nível. Ao se anexar o Elevado Costa e Silva, na gestão de Paulo Maluf (1969–1971), este eixo viário se estenderia até a Av. Francisco Matarazzo, alcançando a Lapa.

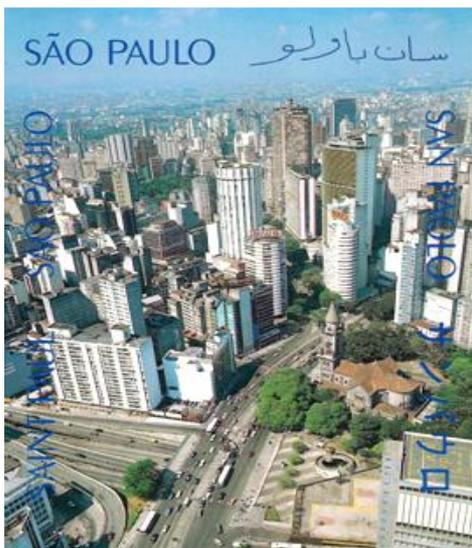


Figura 73: Leste-Oeste - Passagem sob a Praça Roosevelt – Atual.
Fonte: Cartão Postal Brasil Turístico



Figura 74: Leste - Oeste - Elevado Costa e Silva – Atual.
Fonte: Cartão Postal Turístico Post Card

As obras de transposição do Parque D. Pedro II, inauguradas na década de 1970, acabaram por desfigurá-lo, contribuindo ainda para a deterioração do Centro, que mantinha até então esta cortina paisagística. Com a deterioração deste valor paisagístico, volta a se acentuar as antigas polaridades que sempre existiram entre as regiões Leste e Oeste. (KLIASS, 1993)



Figura 75: Parque D. Pedro II - na década de 20.
Fonte: Revista Urbs (1998)



Figura 76: Parque D. Pedro II – década de 1990.
Fonte: Cartão Postal Turístico Brasil

Ao fim da década de 60 e início de 70, foram ainda tomadas várias providências para o início de várias obras viárias, que em futuro assumiriam papel preponderante no deslocamento

das atividades do Setor Terciário, do Centro para a Marginal do Pinheiros. Estas obras induziram a polarização urbana em torno delas, propiciando o desenvolvimento de centralidades que vieram a alojar futuramente o Setor Terciário. Outras, de melhoria, sedimentaram tendências já existentes de expansão em outras localidades. Cabe aqui enumerar as que tiveram papel importante no desenvolvimento urbano da Região Sudoeste, entre elas: Marginais do Pinheiros, Nova Paulista, Faria Lima, Consolação, Juscelino Kubitschek, Bandeirantes, Berrini, Roque Petroni Jr., etc. As avenidas Rebouças e Cidade Jardim estavam já implantadas a mais de uma década.

7.3 UMA NOVA CENTRALIDADE DO TERCIÁRIO – A AV. BRIGADEIRO FARIA LIMA

A Avenida Brigadeiro Faria Lima foi idealizada pelo prefeito Faria Lima e levou este nome em sua homenagem. Ela decorreu do alargamento da Rua Iguatemi, uma via plana e retilínea, que assumiu importância ao longo das décadas anteriores, por ter sido o limite da ocupação das várzeas do Rio Pinheiros pelos bairros de elite, que avançaram nesta direção, desde a Paulista. As obras de alargamento ocorreram a partir de 1968, entre o Largo da Batata, em Pinheiros, até a Avenida Cidade Jardim, no Itaim Bibi, tendo sido concluídas em 1970, pelo então prefeito, Paulo Maluf.

A seguir, são mostradas fotos Aéreas das Rua dos Pinheiros e Av. Faria Lima, na região do Largo da Batata, mostrando o alargamento que deu origem à Av. Faria Lima e implantação da Av. Rebouças (figuras 77 e 78).



Figura 77: Rua Iguatemi. “Notação nossa”.
Base: Mappa Topographico do Município de São Paulo – S.A.R.A. Societá Anónima - Rilevamenti Aerofotogrametrici (1930)



Figura 78: Av. Faria Lima. “Notação nossa”.
Base: Levantamento GEGRAN – 1972/1974 - Grupo Executivo da Grande São Paulo (consórcio Varig-Cruzeiro)

A Rua Iguatemi, em decorrência de sua localização estratégica, concentrava atividades comerciais que foram se instalando para atender a população residente dos bairros que se instalavam ao seu redor, mostrando uma vocação que foi muito bem percebida por Alfredo Mathias, que idealizou e empreendeu o Shopping Center Iguatemi, inaugurado em 1966 e, logo a seguir, pela própria municipalidade, ao implantar a Av. Faria Lima.⁴⁹

Segundo Castro, 2007, a proposta inicial de traçado da avenida, aprovada pela Lei 7.104/1968, previa uma conexão entre a Av. Pedroso de Moraes,⁵⁰ com a atual Av. dos Bandeirantes e faria o papel de uma perimetral, segundo o modelo de Prestes Maia. No entanto, em função do porte da obra, injustificável para a época, encontrou oposição à sua implantação plena e resumiu-se ao alargamento da Rua Iguatemi.

Sua acessibilidade ao Centro e Paulista foi desde o início facilitada, em um extremo, pelas avenidas Rebouças e Consolação, esta última alargada no início da década de 70 e no outro, pelas avenidas Cidade Jardim e 9 de julho e ruas Augusta e Colômbia. Pelo lado oposto, por estes mesmos eixos viários, atingia as marginais do Pinheiros e o bairro do Morumbi. A lei de zoneamento de 1972, que enquadrava os bairros ao seu redor como estritamente residencial, fez com que, logo que implantada, potencializasse de imediato um processo de verticalização, inicialmente com edifícios para alojar profissionais liberais, pequenos escritórios e outros serviços do gênero, dando início a uma centralidade de serviços.

Com a grande expansão do Terciário Superior na cidade, ocorrido na década de 70, como consequência do Milagre Econômico, aliado ainda à supervalorização dos terrenos na Paulista, a Av. Faria Lima, conjuntamente à região do Itaim, delimitada pela Av. Cidade Jardim, tornaram-se atrativas para a formação de uma concentração de empresas deste setor.

Nesta década, as proporções de lançamentos de edifícios comerciais na cidade de São Paulo foram de 34% na Paulista, 53% na Faria Lima e Jardins e os demais, nas outras localidades, o que indica de maneira expressiva a forma como a construção da avenida captou

⁴⁹ Até o final da década de 1920, a Rua Iguatemi, que interligava o núcleo de Pinheiros com a travessia para o Morumbi, delimitava a área urbanizada constituída pelo Jardim Europa, recém implantado e alguns arruamentos de Pinheiros, com os meandros do Rio Pinheiros (PASSOS, 2009).

⁵⁰ A Av. Pedroso de Moraes foi implantada na década de 1930, como decorrência do loteamento do bairro Alto de Pinheiros, pela Cia. City (Porto, 1992).

e catalisou de imediato as tendências de expansão e descentralização das atividades do Terciário no Centro (CHICCA, 2007).

A Av. Faria Lima, assim como a Av. Paulista, atendia também aos requisitos que favoreceriam à instalação de uma polarização do Terciário Superior e estabeleceram, conjuntamente à região dos Jardins e Itaim, um forte setor de valorização imobiliária, em especial, para instalação de empresas do Setor Terciário, o setor Sudoeste. Com excelente acessibilidade, boa vizinhança, topografia plana, além do fato de pré-existir uma centralidade de serviços ali localizada, a Faria Lima se desenvolveu e se consagrou ao longo da década de 70 e nas seguintes, consolidando-se através de um rápido adensamento, que levou ao rápido esgotamento de seus estoques construtivos.



Figura 79: Av. Brigadeiro Faria Lima – Atual.

Fonte: Foto tirada pelo autor (2009)

8 UM NOVO CICLO DE CRESCIMENTO E EXPANSÃO URBANA

Foi somente no início da década de 70 que se colheram efetivamente os frutos do grande crescimento econômico ocorrido em função das medidas que geraram o Milagre Econômico. Houve um grande crescimento da economia com reflexos no aumento dos investimentos em todos os setores e como consequência, um aumento também e significativo, nas arrecadações do poder público. Os investimentos em infra-estrutura urbana e de transportes tornaram-se prioritários para que os municípios pudessem suportar todo este crescimento econômico. Em São Paulo, de imediato, boa parte dos recursos foram transferidos para o setor de infra-estrutura urbana. Assim, muitas das fragmentações que vinham acarretando problemas de continuidade ao sistema viário da cidade e prejudicando a circulação de veículos, puderam ser minimizadas, em especial, nas zonas Oeste e Sudoeste. As obras na Região Sudoeste, especificamente, em função das tendências em alojar as atividades do Terciário Superior, propiciaram excepcionais vantagens de acessibilidade, relativamente a bairros localizados em outras regiões da cidade, como o próprio Centro, Aclimação, Vila Mariana, Ipiranga, Mooca, Tatuapé, etc.

A questão de acessibilidade viária passou a ser prioritária neste período, como requisito para escolha do local para instalação de sedes de empresas nacionais de grande porte ou multinacionais, assim como as que exerciam atividades pertencentes ao setor terciário superior, tomando primazia inclusive relativamente ao requisito vizinhança, que até então havia dado à Av. Paulista seu status de grande centro bancário e de serviços de São Paulo. A razão disto foi, em especial, a elevação do custo dos terrenos nas imediações da Paulista, fazendo com que o mercado procurasse outras alternativas, tornando atrativas aquelas áreas que vinham sendo viabilizadas pelas novas facilidades de acessibilidade viária e inclusive, pelo Metrô, que se encontrava em vésperas de inauguração.

Com o crescimento da economia, o Setor Terciário sofreu grande expansão, vindo em um primeiro momento a se alojar em toda a região Oeste/Sudoeste, de forma esparsa, em muitos locais desconectados do vetor principal que vinha se formando em direção à Marginal do Pinheiros. A expansão do crédito neste período também acentuou a expansão do mercado imobiliário residencial dirigido às classes média e média/alta, ocasionando a verticalização de muitos bairros. Ganharam visibilidade, neste sentido: Santana, Lapa, Perdizes, Vila Mariana, Jabaquara, mas os da região Sudoeste mantiveram-se ainda como os principais, entre eles:

Jardins, Itaim, Vila Olímpia, Moema, Campo Belo. No entanto, apesar da dispersão que se iniciava para o Setor Terciário, especificamente, as regiões da Paulista, Faria Lima e Itaim foram ainda as localizações preferidas para alojar as empresas que vinham se instalando ou que ampliavam suas atividades neste período.

Prevalcia ainda nestas centralidades os requisitos: boa acessibilidade; boa vizinhança e boa conformação topográfica/ambiental, a um preço de terrenos que ainda justificava a relação custo-benefício.

As questões ligadas à mobilidade eram as que mais pesavam para que surgissem novas zonas de valor na Região Sudoeste e propiciassem maior expansão aos centros de negócios que aí se consagravam, a exemplo dos Jardins e Itaim. Ao término da década de 70, construiu-se uma malha viária extremamente eficiente na região, contida pelo perímetro formado pelos eixos viários: Av. Pacaembu – espigão da Paulista (até o Jabaquara); Av. Bandeirantes – Roque Petroni Jr.; marginais do Pinheiros; Av. Pompéia (ver figura 80). Além desta malha apresentar grande desempenho para a circulação nas regiões Oeste e Sudoeste, somava-se ainda o fato de que se interligava com ambas as vias marginais, do Pinheiros e Tietê, tendo conexão fácil com as principais rodovias que convergiam para a cidade. Para o tráfego então existente, era incontestável a condição de boa acessibilidade.

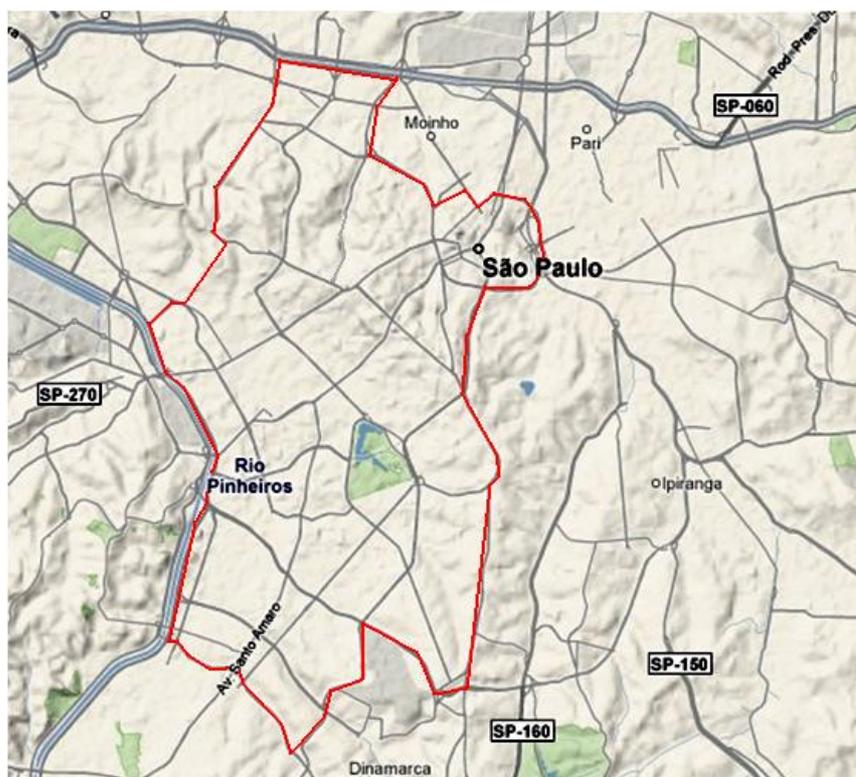


Figura 80: Sistema Viário principal das regiões Oeste e Sudoeste.
Base: GEOGLE Maps

Nas demais regiões da cidade, foram também realizadas muitas obras viárias, talvez até de maior importância, como as avenidas Aricanduva, Salin Sarah Maluf e outras, no entanto, devido às deficiências de conectividade existentes na maior parte do sistema viário destas regiões e sua fragmentação nas interligações com as regiões Oeste e Sudoeste, o resultado final não se tornava eficiente para sua integração urbana, como tão pouco, atrativo. Por exemplo, ao longo do espigão da Paulista, na extensão compreendida entre o eixo viário Leste Oeste/Av. Consolação e a Av. Bandeirantes, não haviam sido implantadas e ainda hoje não o foi, vias arteriais para interligar o espigão com os bairros mais imediatos da Região Leste, como Aclimação, Vila Mariana, Ipiranga, Jardim da Saúde e outros. Este fato impediu que houvesse um desenvolvimento urbano mais homogêneo em torno do Centro, condenando estes bairros a uma estagnação, que somente hoje, em decorrência do alto custo dos terrenos nas regiões Oeste e Sudoeste, está se solucionando, mais especificamente, para a ocupação residencial.

8.1 O CRESCIMENTO DA CIDADE NA DÉCADA DE 1970 – CAUSAS E CONSEQÜÊNCIAS FRENTE ÀS QUESTÕES DE MOBILIDADE

A grande importância que assume o transporte na década de 70, ou a mobilidade de forma geral, ocorreu em função do grande crescimento que a cidade sofreu nesta década e de forma acumulada, nas anteriores.

Mesmo diante de todo o crescimento que a cidade estava vivenciando, até a década de 1970, sua estrutura urbana mantinha-se inalterada. Permanecia ainda a polarização em torno de um único centro, apesar de já se configurar o desmembramento que deu origem às centralidades nas avenidas Paulista e Faria Lima. As radiais históricas, a maioria delas já largas avenidas, haviam se transformado em ativos corredores de comércio e negócios, penetrando e levando o comércio e serviços a vários bairros, mas por outro lado, sem a possibilidade de verticalização, para que não se proliferassem os pólos geradores de tráfego, o que iria contrariar as necessidades de fluidez de tráfego que era exigida para estes importantes corredores viários.⁵¹

⁵¹ As radiais históricas se enquadraram na Lei dos Corredores de Tráfego, cuja regulamentação impede a instalação de pólos geradores de tráfego, com acesso para estas vias.

Mas, de modo geral, todos os planos elaborados no final da década de 60 e início da década de 70, o do Metrô, PUB, PMDI e PDDI, propunham soluções de manter o uso comercial e de serviços nestes corredores, porém, implementando o modo de transporte coletivo nos mesmos. Pretendia-se, por outro lado, implantar novas vias com características expressas, que seguissem diretrizes que as afastassem das áreas de grande concentração comercial, objetivando o transporte viário.⁵² Com o abandono do plano das vias expressas, no início da década de 70, que ocorreu com a exoneração do prefeito Figueiredo Ferraz, seu grande defensor, esta política não mais se efetivou e ainda, com o relaxamento nas metas de implantação das quatro primeiras linhas do Metrô, ficou o paulistano condenado a conviver cada vez mais com os problemas de trânsito.

Até o início da década, acreditou-se realmente que se conseguiria reestruturar urbanisticamente a cidade de São Paulo, que em dez ou quinze anos seriam implantadas várias linhas do Metrô, que as vias necessárias à estruturação viária seriam construídas, que se teria o controle do uso do solo para descentralizar as atividades desenvolvidas no Centro, a ocupação das periferias pelas populações de baixa renda seria planejada e, em síntese, que a cidade se tornaria mais humana.⁵³

Estes sentimentos talvez estivessem amparados muito mais no mero desejo pretensioso de realizá-las, do que seria realmente possível de ser realizado. A viabilização destas metas, na verdade, esbarravam em dois grandes empecilhos. O primeiro, a fragilidade da economia brasileira, cujo bom desempenho dependia da ocorrência de fatores favoráveis internacionais. O segundo, o crescimento populacional, aparentemente contornável, por fazer parte já do convívio dos paulistanos, mas que talvez tenha sido a principal dificuldade enfrentada pelas várias administrações públicas municipais, para que pudessem cumprir suas metas.

Esta problemática teve seu agravamento a partir do Milagre Econômico, quando os efeitos advindos da modernização da economia impulsionaram, sobremaneira, a mecanização da agricultura, acelerando o processo migratório para os grandes centros urbanos. A cidade de

⁵² PAITT - Programa de Ação Imediata de Transporte e Tráfego. Relatório GEGRAN, ATCP, GESP - Relatório Final. São Paulo, 1971.

⁵³ Reconstituição de declarações feitas pelo prefeito Miguel Colassuono, em entrevista à revista Manchete. Retrato de São Paulo. São Paulo, 1974.

São Paulo, então, neste período, veio a sofrer sua maior expansão urbana, que resultou numa urbanização, por toda a metrópole, além de explosiva, extremamente caótica (Marcondes, 1999).

A estrutura urbana da Cidade, nesta década, evoluiu segundo duas características distintas. A primeira, a verticalização das áreas centrais, com sua ocupação pelas populações de renda mais alta e, simultaneamente, um intenso processo de periferização, conduzido para as camadas de baixa renda, que incorporou uma vasta área à malha urbana da cidade. A ocupação periférica ocorreu de forma irregular e mais acentuadamente, na região Leste, seguida das regiões Sudeste e Sul.

Um aspecto que contribuiu muito para o resultado final da estruturação urbana da cidade foi a lei de zoneamento do município de São Paulo, de 1972, que ao ser implantada, produziu efeitos adversos, em decorrência da diferenciação que provocou no valor dos terrenos. Em decorrência das exigências estabelecidas para a efetivação de novos parcelamentos do solo, intensificou-se a clandestinidade da produção do espaço urbano na periferia (SOMEKH, 1987).

A cidade de São Paulo cresceu, durante a década de 1970, em mais de dois milhões de habitantes, principalmente, nas camadas de baixa renda, as que mais oneram o poder público de seus compromissos sociais. Significaria construir quatro cidades de porte médio, em apenas dez anos, integradas urbanisticamente a uma cidade central. É certo que com tal ônus, a cidade pré-existente teria ainda que aguardar algumas décadas para usufruir dos benefícios de uma reestruturação urbana e social, até então sonhadas. Foi antevendo as conseqüências que esse crescimento desenfreado viria causar à estrutura urbana da cidade, que Figueiredo Ferraz, quando prefeito, declarava: “São Paulo precisa parar”.⁵⁴

Assim, a degradação do sistema viário e dos transportes coletivos na metrópole de São Paulo teve como origem, principalmente, o crescimento populacional explosivo que se intensificou já a partir das primeiras décadas do século XX e da expansão horizontal e desordenada de sua área urbana.⁵⁵

⁵⁴ Cidade, Revista do Departamento do Patrimônio Histórico/Secretaria Municipal de Cultura do Município de São Paulo. São Paulo, Ano III, 1996.

⁵⁵ Referências sobre oferta de bons níveis dos transportes coletivos ocorrem somente nas primeiras décadas do século XX, em função dos serviços de bondes operacionalizados pela Light. Posteriormente, as referências são geralmente de degradação.

As dificuldades para viabilizar a extensão das redes do transporte coletivo de massas às novas regiões periféricas residiam no fato de que o alastramento espacial das periferias, extremamente acelerado, ocorreu muito mais rápido do que o próprio ritmo das obras, ou do incremento das arrecadações necessárias para financiá-las. Obteve-se, como resultado, a total saturação do sistema viário existente. Além de ter seus percursos aumentados, tornou-se o mesmo ainda mais moroso, em função da diminuição das velocidades médias de operação, principalmente, pelo incremento da quantidade de ônibus (MAGNOLI, 2000).

Somou-se ainda a este quadro, o intenso desenvolvimento que vinha sofrendo a indústria automobilística, em especial nesta década de 70, quando a produção nacional anual atingira já um milhão de veículos, tornando-os mais acessíveis à população. O acelerado crescimento fazia com que a cidade não pudesse suprir no devido tempo, a sua malha viária e seus meios de transporte da necessária expansão, para que pudesse absorver esse contínuo e significativo aumento de demanda.

Por outro lado, o crescimento do transporte individual é causa e efeito de baixas densidades demográficas. A razão da motorização individual surge especialmente quando a dispersão urbana é excessiva, o que inviabiliza o deslocamento a pé e a implantação do transporte coletivo de massas. Como vimos, até a década de 1960, a ocupação do território na cidade de São Paulo ocorreu, além de forma explosiva, também muito esparsa, o que teria levado, de qualquer forma, a soluções para o transporte de passageiros através do modo individual ou coletivo, por meio do sistema viário (RIGHI, 2009).

Os problemas com o transporte sempre vieram a pressionar decisões quanto à ocupação do espaço urbano. Exemplo disso foi a utilização de áreas do Parque D. Pedro II para a implantação de vários viadutos, terminal de ônibus,



Figura 81: Praça da Bandeira – terminal de ônibus, década de 80.

Fonte: Cartão Postal Brasil Turístico – São Paulo

estações do Metrô e do Expresso Tiradentes, ou outro exemplo, da Praça das Bandeiras, também para a instalação de um grande terminal de ônibus.

O problema se agravou, como já se comentou, diante das dificuldades para se implantar, em curto prazo, um sistema de transporte de massas adequado, a exemplo dos que já existiam em cidades congêneres. Lembrando, a primeira linha do Metrô, das quatro previstas, foi inaugurada somente em 1975 (MELLO, 1975).

Toda esta conjuntura fazia com que os meios de transporte coletivo se mantivessem sempre congestionados e caóticos, por dependerem do sistema ônibus e de um sistema viário eficiente, o que não ocorria, despertando assim na população, expectativas e preferências pelo automóvel, nunca superadas, tornando a acessibilidade viária o requisito mais importante para viabilizar qualquer empreendimento, o que certamente favoreceu muito a Região Sudoeste, em direção ao seu desenvolvimento.

8.2 OS EFEITOS DA PRIMEIRA CRISE DO PETRÓLEO NOS PLANOS DE INVESTIMENTOS PÚBLICOS

Com relação aos fatores econômicos de que dependiam os municípios para equacionar e buscar soluções aos seus problemas urbanos, de forma objetiva, já no final de 1973, a economia brasileira receberia um primeiro grande choque. Foi quando os países membros da OPEP - Organização dos Países Exportadores de Petróleo, mais que triplicaram o preço do barril. Este fato novo, aparentemente passageiro, veio causar uma das maiores transformações que a economia brasileira viria a sofrer, até então, provocada pelo desequilíbrio no balanço das contas externas, tendo em vista que o país era totalmente dependente do petróleo. O governo federal, como estratégia para evitar uma profunda recessão, assumiu o deságio do balanço comercial, em forma de empréstimos externos, passando a centralizar um poder de investimento interno fantástico.⁵⁶

Lançou então o governo, o II PND - Plano Nacional de Desenvolvimento, em fins de 1974, que foi a mais ampla e articulada experiência brasileira de planejamento, após o Plano

⁵⁶ Além do repasse para as Estatais, passou a financiar através do BNDS - Banco Nacional do Desenvolvimento Social e de outros mecanismos, várias obras estaduais e municipais, com características desenvolvimentistas. (LACERDA, 2000)

de Metas de JK, elaborado diante da suposição de que a crise e os transtornos da economia mundial fossem passageiros. O resultado do Plano, durante a década de 1970, foi a manutenção do crescimento econômico, em menor escala ao que vinha ocorrendo no período do milagre econômico, mas com outras características.⁵⁷

Tendo em vista a retração da economia internacional, as empresas de capital externo não estavam dispostas a efetuar grandes investimentos de risco, passando então as estatais brasileiras a desempenhar o papel central na implantação do programa, assumindo a maior parte dos investimentos, configurando-se assim, o plano, de caráter nacionalista. Esta postura governamental fez com que as estatais brasileiras passassem a exercer uma grande influência na economia do país, em uma dimensão até então inédita. A grande maioria destas empresas estatais construiu grandes e portentosos edifícios para suas sedes e passaram a disputar os espaços nas regiões de polarização do Terciário Superior com as demais empresas privadas, ex.: PETROBRÁS, CESP, SABESP, DERSA, Vale do Rio Doce, VASP, COSIPA, etc.

Surge então por esta ocasião uma série de programas de financiamento de obras de infra-estrutura urbana, a serem utilizados pelas prefeituras municipais, entre eles: CURA - Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada, fonte financiada pelo Banco Nacional da Habitação, BNH, obtido a partir da identificação das principais carências urbanas e de propostas para as melhorias. Dentre as facilidades urbanas previstas, incluíam: programas de pavimentação e melhoria de vias, equipamentos urbanos, habitação, melhoria de serviços públicos, etc.; FIDREN – Financiamento para Sistemas de Drenagem, também criado pelo BNH; Fundo de Desenvolvimento Urbano, administrado pelo Banco do Brasil, objetivando o financiamento do sistema viário urbano; PROGRESS – Programa de Vias Expressas, na área dos transportes, para o financiamento de rodovias em zonas urbanas e outros mais específicos (MELLO, 1975).

O Município, assim, procedeu a grandes investidas na periferia, procurando fazer com que as melhorias viárias chegassem, efetivamente, a toda população da cidade, de modo a propiciar acessibilidade, mesmo aos lugarejos mais distantes. Até a década de 1970, a

⁵⁷ Destacavam-se no plano, as metas relacionadas à: substituição de energia derivada do petróleo por alternativas como hidrelétricas; aumento da produção de carvão, programa pró-álcool; redução do consumo dos combustíveis através da otimização dos percursos do transporte rodoviário e incentivando a construção de hidrovias e ferrovias; aumento da prospecção do petróleo; aumento da produção dos insumos básicos, como o aço, alumínio, zinco e da própria produção do minério de ferro (LACERDA, 2000).

estrutura viária era constituída por 135 km de vias arteriais com canteiro central e 195 km com uma única pista. Dos 7600 km das vias urbanas existentes, somente 40% eram pavimentados, sendo 30% com asfalto e 10% com paralelepípedos.

Mesmo com todas as facilidades para obtenção de recursos, Estado e Município não conseguiram fazer frente às metas fixadas em seus planos do final da década de 60. Na ausência de um plano diretor realista que orientasse de forma estratégica o desenvolvimento da cidade, o Município retorna à sua condição de controlador do planejamento orçamentário para execução de obras, ao invés de buscar soluções através do planejamento urbano, executando quase que exclusivamente as obras que se tornavam prementes diante das pressões populares, de movimentos de base política ou de interesses imobiliários. As intervenções urbanísticas na metrópole se centraram então no imediatismo de desafogar o trânsito, algumas com terríveis conseqüências para o tecido urbano (BASTOS, 2003).

Assim, em decorrência das dificuldades do Município em se manter a frente do crescimento da cidade, na busca de um desenvolvimento urbano sustentável, que proporcionasse um bom nível operacional dos transportes, de serviços e qualidade ambiental, de forma homogênea a todos os bairros, acentuou-se a preferência pelos bairros situados na região Sudoeste, mesmo os de seu entorno, fossem os mais distantes e populares, já que estavam próximos do setor que apresentava melhor infra-estrutura urbana da cidade e excelente acessibilidade ao Centro.

8.3 SEGUNDA CRISE DO PETRÓLEO – APROFUNDAMENTO DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA

A segunda crise do petróleo foi provocada pela elevação dos preços do barril, entre 1978 e 1980, em cerca de 250%, o que provocou a maior crise econômica internacional, desde o pós-guerra. Se para a maioria dos países do mundo, os ajustes resultaram difíceis e dolorosos, para o Brasil foi fatal.

O endividamento externo do Brasil ainda era crescente, o que ocasionou uma piora drástica na situação cambial, levando o país, já em 1980, a reverter radicalmente sua política econômica. O resultado dos novos ajustes foi uma inevitável recessão. O período mais sacrificado ocorreu entre 1981 e 1983, quando houve uma queda significativa do PIB. O crescimento somente seria retomado, a partir de 1984 (VASCONCELLOS, 1996).

Pode-se considerar que o marco que deu origem à globalização, tenha ocorrido com esta crise. Para superar déficits na balança comercial, a solução para a maioria dos países desenvolvidos foi incrementar as exportações, tarefa das mais difíceis, tendo em vista que a medida seria comum a todos. Iniciou-se assim um período de busca por melhores condições de competitividade, que variaram desde investimentos em tecnologias do produto e gestão empresarial, até a otimização dos próprios parques industriais. Assim, o processo de deslocamento das grandes indústrias, que vinha ocorrendo desde as últimas duas décadas, foi intensificado, na tentativa de minimizar custos com transportes e mão de obra e outros fatores negativos típicos das grandes metrópoles. Em contrapartida, nas grandes cidades, desenvolveram-se postos de trabalho de alta especialidade, voltados especialmente à tecnologia da informação, que ampliaram as possibilidades de internacionalização e gestão empresarial, a partir das transações em tempo real, favorecendo a aceleração deste processo (HARVEY, 1992).

Toda a política econômica brasileira também sofreu ajustes na busca de superávits, a partir do incentivo às exportações e da redução das importações e o melhor resultado foi obtido em função da contenção do consumo interno, para gerar excedentes para as exportações. O resultado foi a imediata queda do PIB e um aumento explosivo nos índices de inflação, mas que atingiu de forma surpreendente os objetivos almejados (LACERDA, 2000).

Por outro lado, mesmo com a situação cambial resolvida, havia ainda o problema de como gerar divisas para o pagamento da dívida externa. A única maneira diante do contexto econômico daquele momento seria conseguir por vias internas e para tanto, o governo tomou uma série de medidas, entre várias, a redução dos gastos públicos, corte nos investimentos, elevação dos preços dos derivados do petróleo e principalmente, através do endividamento interno, com a colocação de títulos públicos no mercado financeiro. Os problemas do ajuste se refletiram também nos Estados e Municípios. Como consequência, as três instâncias públicas tiveram que rever seus orçamentos em decorrência das reduções nas arrecadações e dos maiores gastos com a manutenção de suas dívidas (VASCONCELLOS, 1996).

Considerando que a maior parte dos gastos públicos referia-se ao funcionalismo e serviços públicos, o grande corte acabou recaindo sobre os investimentos em obras de infraestrutura urbana. Assim, observando a cidade de São Paulo, a exemplo, foram arquivados

todos os grandes projetos e desacelerados os que estavam em andamento, como as linhas do Metrô, cujo plano inicial de linhas ainda hoje não foi plenamente implantado.

Somente a título de referência, o primeiro trecho da segunda linha Leste-Oeste, com a a Estação República, foi inaugurado em 1982 e a Estação Anhangabaú, em fins de 1983. O extremo desta linha, incluindo a Estação Barra Funda, somente foi concluído em 1988, quando o horizonte para a conclusão das cinco linhas estava previsto para o ano de 1978.

8.4 A EXPANSÃO DO TERCIÁRIO NA REGIÃO SUDOESTE DURANTE A DÉCADA DE 1980

A expansão do Terciário como consequência deste período de recessão ocorreu de forma menos intensa na década de 80. Segundo Chicca (2007), houve uma tendência de lançamentos de edifícios de escritórios na região de forma esparsa, concentrando-se 27% ainda na Paulista, 8% na Faria Lima, que mostrava já os sinais de esgotamento de seus estoques de terrenos e de forma geral, 65% na região Sudoeste, destacando-se 13% na Berrini e Chácara Santo Antônio.

A forma esparsa com que o terciário se expandiu na década de 80 pode ser atribuída às características da Lei de Zoneamento e Uso do Solo que ainda vigorava, desde 1972, com algumas modificações. Na elaboração da lei, se utilizou como atributo para designar usos mistos e mais densos, a pré-existência de centros comerciais ou de negócios, ou áreas que tivessem potencialidades para assim se desenvolverem, enquadrando-as então no zoneamento, como Z3 ou Z4, com índices de aproveitamento de 2 e 3, respectivamente.

Aproveitando os melhores potenciais construtivos destas áreas, surgiram durante as décadas de 1970 e 1980, vários centros de negócios como exemplo: Pinheiros, Itaim, Santo Amaro. Pela referida lei, seriam também transformadas em Z3 e Z4,



Figura 82: Av. Bandeirantes. No fundo, vista do Centro Empresarial do Aço e Centro Administrativo do Itaim, junto à Estação Conceição do Metrô.

Fonte: Foto tirada pelo autor (2000)

áreas dinamizadas por pólos geradoras de fluxos, como exemplo, as estações de Metrô, ou áreas favorecidas por interconexões viárias (SOMEKH; CAMPOS, 2002). Estas últimas, com a não implantação do plano de vias expressas, ou outro equivalente e, com a implantação tardia do Metrô, tiveram pouca incidência em grande parte da cidade, como exemplo a Zona Leste, onde não houve definições claras e precisas. Mas, desenvolveram-se ainda assim, alguns centros terciários em torno de estações do Metrô, como exemplo: Conceição, Santa Cruz, São Joaquim, Tatuapé.

As regiões do Centro e Paulista receberam ainda nestas respectivas décadas, grandes empreendimentos de escritórios, por terem sido enquadradas em Z5, zona de alta densidade. Afora as zonas de uso exclusivamente residencial Z1, as zonas de uso industrial, Z6 e Z7 e as especiais Z8, zonas de proteção ambiental, onde não eram permitidos usos mistos, o restante da cidade, a grande parte do território, enquadrou-se em Z2, zona de uso misto de baixa densidade, com coeficiente de aproveitamento igual a 1, cujas possibilidades construtivas para viabilizar empreendimentos de maior porte eram pequenas. Cabe colocar ainda, que pela lei que disciplinava a ocupação ao longo dos Corredores, havia também restrições para instalação de empreendimentos considerados pólos geradores de tráfego, como se enquadram os de escritórios, a exemplo, as avenidas Consolação, Rebouças, 9 de Julho, etc.

Desta forma, ao longo das duas décadas que sucederam estas leis, as de 70 e 80, os estoques nas áreas enquadradas como Z3, Z4 e Z5 foram se esgotando, induzindo o surgimento de empreendimentos fora do principal setor de expansão do Terciário Superior, até então formado pelas polarizações em torno da Paulista, Jardins, Itaim e Faria Lima, por falta de opções. O surgimento, nesta década, de outras duas importantes zonas de negócios, uma na Av. Eng. Luís Carlos Berrini e outra, na região da Chácara Santo Antônio, ocorreu diante deste contexto, rompendo o conceito anterior de formação de valor imobiliário, que até então vinha sendo praticado pelo setor.

No caso da Berrini, como veremos em seções a seguir, a presença do Setor Terciário surgiu porque havia sido previsto ali, pela lei, áreas consideradas Z3 e Z4, mas que até então, não haviam ainda sido ocupadas, ou quando muito, por edificações residenciais, longe de atingirem o potencial construtivo dos terrenos. Este fato possibilitou a implantação de empreendimentos de escritórios de porte, a um preço competitivo, comparado aos das regiões dentro do setor de maior valorização, como Paulista e Faria Lima. Estava se assistindo neste caso, à ruptura dos padrões então praticados, o de localização do Terciário no setor de maior valorização da cidade, em favor de outro padrão, segundo polaridades, mais próximo ao

modelo polinuclear definido por Harris e Ullmann (CORRÊA, 2004). onde áreas isoladas e desconectadas das regiões mais valorizadas assumem primazia, em função de baixos custos dos terrenos ou por estarem bem articuladas aos principais eixos viários.

O surgimento de uma Zona de Negócios na região da Chácara Santo Antônio foi também o caso de uma nova polaridade. Toda esta área estava enquadrada como Z2. A viabilidade ocorreu por conta de um mega-empreendimento, concebido segundo o conceito americano de “office-park”, que se caracteriza pela predominância horizontal, ou seja, de edifícios de poucos andares em meio a grandes áreas de estacionamento tratadas paisagisticamente. Além disso, havia também no local muitas áreas ainda desocupadas, passíveis de serem adquiridas por baixos custos. Segundo Nobre (2000), que pesquisou diretamente o surgimento desta centralidade, o empreendimento em questão se localizou na Rua Verbo Divino, onde funcionava já desde a década de 1970, o edifício do Centro de Processamento de Dados do Banco do Brasil, que servia já como marco referencial.



Figura 83: Centro de Processamento de Dados do Banco do Brasil, na Rua Verbo Divino – década de 1970.

Fonte: foto tirada pelo autor (2009)

Previa inicialmente vários prédios de escritórios, um hipermercado e um hotel. Inicialmente, pela falta de demanda em decorrência da crise da década de 1980, foi implantado unicamente o hipermercado, ocupado atualmente pelo Carrefour. Posteriormente, se viabilizou pelo grupo formado pela Brascow Indústria e Comércio Ltda, Banco Crefisul e a Birmann S.A. Comércio e Empreendimentos, que lançou a proposta de edifícios para um só ocupante, segundo suas próprias necessidades, que foram sendo desenvolvidos na medida em

que surgiam clientes potenciais interessados. De 1984 a 1996, foram construídos quatorze edifícios com área total de 177.000 m² (NOBRE, 2000).

A seguir, são mostradas algumas imagens da Zona de Negócios da Chácara Santo Antônio, locais ocupados pelos edifícios comerciais e aspectos mais gerais da região (figuras 84, 85, 86, 87).



Figura 84: Chácara Santo Antônio - Edifícios na Rua Verbo Divino
Fonte: foto tirada pelo autor (2009)



Figura 85: Chácara Santo Antônio - Edifícios na Rua Alexandre Dumas
Fonte: foto tirada pelo autor (2009)



Figura 86: Chácara Santo Antônio - Expansão do núcleo inicial de negócios.
Fonte: foto tirada pelo autor (2009)



Figura 87: Chácara Santo Antônio - Aspecto da vizinhança
Fonte: foto tirada pelo autor (2009)

Os atrativos para a formação desta nova polaridade do Terciário Superior, além dos preços competitivos, decorrentes dos baixos custos dos terrenos, foi sua proximidade ao bairro do Brooklin Velho, considerado de alto padrão. A acessibilidade na época era especialmente efetuada pelas avenidas Santo Amaro e Vereador José Diniz, já que os acessos pelas marginais do Pinheiros eram dificultados devido à carência de pontes para a travessia do rio. Salienta-se que até então não haviam sido ainda construídas, as novas pontes das avenidas Morumbi e João Dias.

9 REGIÃO SUDOESTE – A EXPANSÃO GEOGRÁFICA DO TERRITÓRIO

Como já visto, após a queda do prefeito Figueiredo Ferraz, a partir de 1973, abandonou-se por completo o plano das Vias Expressas. A partir de então, foram executadas exclusivamente as obras que eram imprescindíveis para a manutenção da estrutura viária existente, frente ao aumento inevitável do tráfego, mais concentrado na região Sudoeste, onde o uso do automóvel foi sempre mais intenso. Dentre algumas destas obras, pode-se citar: o prolongamento da Av. Sumaré sob a Av. Dr. Arnaldo até o entroncamento com a Av. Henrique Shaumann; prolongamento da Av. Bandeirantes até o entroncamento com a Av. Ricardo Jafé, na época recém implantada; conclusão das vias marginais dos rios Tietê e Pinheiros; Av. Juscelino Kubitschek; dentre outras, muitas das quais, inclusive, objetivando ainda nesta década, a ocupação do território ao longo de muitos córregos, como foi o caso das avenidas Roque Petroni Jr., Água Espraiada e Luis Carlos Berrini.

A ocupação tardia das várzeas do Rio Pinheiros deixou como remanescente grandes áreas vagas ou ocupadas com construções de baixo custo. Inclusive, até a década de 1970, estas áreas eram indicadas potencialmente para empreendimentos industriais. Em função da tendência de expansão do Terciário para Sudoeste, detectada pelo setor imobiliário, rompe-se o padrão de ocupação em áreas mais valorizadas e instalaram-se na região, grandes empreendimentos, como o Edifício Mendes Caldeira, de 1973, o Centro Empresarial, de 1975 e mesmo o Morumbi Shopping, cujo local fora inclusive objeto de uma tentativa anterior para implantar um shopping, pela Sears, em 1971.



Figura 88: Centro Empresarial – 1975.
Fonte: Rosa (2004)

9.1 AV. ENG. LUÍS CARLOS BERRINI – UMA NOVA CENTRALIDADE

A vedete do setor imobiliário de escritórios na década de 1980 foi a polarização em torno da Av. Luís Carlos Berrini, pelo setor terciário superior. Como já visto, esta avenida foi

implantada conjuntamente às obras de canalização do dreno do Brooklin, em meio à década de 1970,⁵⁸ atravessando áreas em maioria ainda vagas ou com alguma ocupação residencial, remanescentes da retificação do Rio Pinheiros, que nesta região, eliminou um braço do rio e agregou uma grande área ao bairro do Brooklin II.

Anteriormente à canalização do dreno e implantação da avenida, esta era uma região pouco valorizada e sujeita a enchentes, em virtude das dificuldades de drenagem ocasionadas pela condição desfavorável imposta pela reversão da vazão do Rio Pinheiros, razão pela qual as áreas existentes entre o referido dreno, ainda não canalizado e o Rio Pinheiros, encontravam-se ainda desocupadas.

As iniciativas para impulsionar o adensamento nesta região foram da empresa Bratke&Collet, que lançou vários edifícios de escritórios em uma grande área delimitada pela própria avenida e a Av. Nações Unidas, remanescente da retificação do rio. Iniciou sua ação no início da década de 1970, mas a maioria dos edifícios foi produzida na década de 1980. O primeiro edifício foi o da sede da própria construtora, por volta de 1973, quando a avenida estava ainda sendo implantada e a maior parte das áreas remanescentes da retificação do rio não haviam ainda sido ocupadas.⁵⁹



Figura 89: Edifícios da Bratke&Collet na Berrini.
Fonte: Construção São Paulo, 1993. In: Nobre (2000).

⁵⁸ O bombeamento das águas para o Rio Pinheiros é efetuado pela Usina Elevatória da Traição, localizada junto à interseção da Av. Bandeirantes com a Av. Nações Unidas. Este regime hidráulico imposto ao Rio Pinheiros, fez com que as cotas hidráulicas do mesmo resultassem mais altas que as dos córregos da região, os principais, o Cordeiro e o Águas Espriadas, razão pela qual foi construído o dreno do Brooklin.

⁵⁹ Luis Guilherme de Castro, que estudou a Operação Urbana Água Espriada em sua tese de 2003, em entrevista ao autor, contou sua impressão diante de visita realizada em 1973 ao local, ao observar o edifício da sede da construtora imperando sobre a região, entre pouquíssimas edificações e em meio a uma grande área de várzea. As obras de canalização do dreno e da avenida estavam ainda sendo implantadas

O sucesso da iniciativa foi grande e marcou o início de uma nova conjuntura para a produção de edifícios de escritórios em São Paulo, onde os atributos até então lançados para a localização do setor terciário em expansão, passam por novos valores, que merecem aqui amplas considerações.

Para melhor entendimento deste processo, devemos buscar alguns antecedentes, inicialmente nos remetendo à década de 1970, mais precisamente, à legislação de uso e ocupação do solo de 1972. Podemos verificar no mapa que demarcou os perímetros de usos permitidos (ver figura 69), que poucas foram as áreas previstas que receberam as categorias Z3 ou Z4, zonas mistas que permitiam maior adensamento para viabilizar a instalação de edifícios comerciais. Inclusive, até a década de 1980, as áreas pertencentes à maioria destes perímetros já se encontravam intensivamente utilizadas, inclusive ao longo dos poucos corredores de tráfego que tiveram igual privilégio, como as avenidas Paulista, Faria Lima e Cidade Jardim no lado Itaim. A falta de revisões rotineiras na permissão do direito de construir de tal legislação provocou rapidamente o esgotamento dos estoques de terrenos para o mercado imobiliário, acarretando a elevação dos preços nos perímetros Z3 e Z4, em especial, quando localizados no principal setor de valorização imobiliária da região Sudoeste, o que praticamente vinha inviabilizando a produção de edifícios para escritórios a custos mais acessíveis nesta região.

Aproveitando-se da época de grande demanda, os irmãos Carlos e Roberto Bratke e seu primo Francisco Collet, lançaram na Berrini, uma tipologia econômica que resultou em grande sucesso, em especial, pelos baixos custos dos terrenos na região. Assinala-se ao fato de que a área utilizada para produção de tais edifícios tratava-se dos poucos remanescentes de Z3 e Z4 ainda não utilizados próximos ao principal setor de valorização imobiliária da cidade.

Desta forma, a empresa Bratke&Collet, ao investir nesta área, já estava bem inteirada de seu potencial construtivo e comercial. Argumenta-se ainda, reafirmando uma conjuntura favorável sobre a área, expectativas que havia com relação à implantação de grandes projetos viários, que implementariam significativamente a acessibilidade da região. Exemplo disso era o Anel Rodoviário do DER, cujo traçado previa passar pelo córrego Água Espreada, propiciando uma integração com os bairros da Zona Leste, litoral e ainda, com várias cidades do Sul da Região Metropolitana.

Frúgoli Jr. (2006) apresenta matérias de diversos autores que analisaram o processo de ocupação desta localização, identificando a ocorrência de uma reestruturação urbana de caráter monopolista, realizada pela empresa Bratke&Collet. O espaço teria sido

estrategicamente articulado, porém sem assumir a conotação de uma ação de planejamento urbano. A partir da tipologia inicialmente criada, esta foi sendo multiplicada a medida que surgiam os clientes e diante da disponibilidade de terrenos e investidores na ocasião. Realmente a empresa organizou a área, arborizou e lhe concedeu novas feições, caracterizando um quadro de pioneirismo e plena autonomia quanto ao poder público, cuja única ação foi implantar a avenida como decorrência da canalização do Dreno do Brooklin. Assim, sem a intervenção da prefeitura, foi realizada uma notável ocupação da área, originando uma nova centralidade do Terciário, inicialmente voltada a clientes que desejavam um local para sediar sua empresa, não se importando com a falta de visibilidade que seria conferida pelo endereço. Cabe assim colocar que não se tratou de uma ruptura urbanística, relativamente às outras centralidades, mas unicamente, dos padrões de localização do Terciário Superior frente ao praticado na época.



Figura 90: Av. Engenheiro Luis Carlos Berrini. Vista a partir da interseção com a Av. Jornalista Roberto Marinho.

Fonte: Wikipédia

A atuação da Bratke&Collet produziu na região, de 1975 a 1989, mais intensamente na década de 1980, quarenta e cinco edifícios, quinze deles ainda em construção no final da década e haviam ainda outros quinze em fase de projeto (NOBRE, 2000). A partir da década de 1990, como veremos adiante, a região da Berrine veio receber vários dos mega-projetos que foram implantados na Região Sudoeste.

Cabe colocar aqui, que dentre as três zonas de negócios surgidas desde a década de 1970, a partir da “ocupação de uma avenida” pelo Setor Terciário e que polarizaram a formação de centralidades do Terciário Superior: Paulista, Faria Lima e Berrini, esta última foi a única que não caracterizou já de início uma intenção do poder público, em desenvolver tal centralidade, inclusive, na época, este simplesmente se omitiu quanto ao que estava sendo realizado e às pretensões dos incorporadores.



Figura 91: As três centralidades do Terciário Superior. Na sequência: Paulista, Faria Lima e Berrini.

Fonte: COELHO, 1999.

9.2 IMPORTÂNCIA DOS ANÉIS VIÁRIOS PARA INTEGRAÇÃO DA REGIÃO

A situação do sistema viário na década de 80 era ainda de muita fragmentação. Atribui-se tal fato à imensa quantidade de vias implantadas parcialmente, por insuficiência de verbas, ou mesmo à ausência de projetos com maior amplitude de concepção, ambas problemáticas recorrentes.

O prefeito Mário Covas iniciou seu mandato em 1983, no auge da crise da década de 80, com o orçamento da prefeitura totalmente comprometido. Procurou se deter desta forma em questões de planejamento e transportes, mas mesmo assim, conseguiu forte atuação na periferia, com obras de infra-estrutura urbanas, tais como, pavimentação e drenagem.

Implantou também o corredor de ônibus urbano ao longo das avenidas Santo Amaro e 9 de Julho, apontando para o intenso adensamento que ocorria nos arredores de Santo Amaro.

A melhor herança que deixou para o município, no entanto, não se tratou de uma obra propriamente, mas de um estudo de planejamento, o projeto do Plano Diretor do Município de São Paulo, de 1985. Este plano foi elaborado segundo a orientação do então secretário do planejamento do Município, o arquiteto Jorge Wilhelm, que traz uma nova visão em planejamento urbano. Para sua concretização, promoveu uma grande participação dos vários segmentos da sociedade, tendo em vista o ainda clima de redemocratização e o desejo popular de descentralizar as ações governamentais no país.

Sob os efeitos de aversão a posturas tipicamente centralizadas, influenciadas por visões tecnocráticas, o plano não se utiliza de leis ou de dispositivos regulamentadores, como nos tradicionais moldes dos modelos de planejamento integrado, mas parte para uma posição de estrategista, promovendo propostas de mediação para os vários problemas urbanos, sem fórmulas mágicas para resolvê-los. Propõe a Parceria-Público-Privada, com o intuito de minimizar os investimentos públicos, através de um novo instrumento urbanístico intitulado “Operação Urbana”, que teria como objetivo acelerar o desenvolvimento urbano tanto em regiões periféricas como centrais.

Apresenta assim vários conceitos, seguidos das respectivas propostas para o direcionamento de soluções às várias questões então abordadas. Retoma algumas das questões apresentadas pelo PUB-69, como a de conter o crescimento da cidade a níveis desejáveis e a da descentralização, em que prevê o incentivo à criação de praças de serviços nos vários bairros, na expectativa de promover a evolução dos mesmos, para sub-centros. Avalia também a condição da conurbação da cidade, considerando toda a Região Metropolitana, como essencial para a formulação das propostas.

O plano não chegou a ser aprovado, pois logo foi substituído por outro, na administração de Jânio Quadros (1986-1989), impondo-se para a municipalidade, no entanto, como conceito e referência para outros estudos (SOMEKH, 2000).

Jânio Quadros lança em substituição à Operação Urbana, um novo instrumento que denominou de “Operação Interligada”, que possibilitava a iniciativa privada doar à Municipalidade, Habitações de Interesse Social [ZEIS] em troca de modificações nos índices urbanísticos. Utilizando-se deste instrumento, foram viabilizados quatro grandes empreendimentos na Av. Nações Unidas, todos inaugurados na década de 1990, o World

Trade Center, o Plaza Centenário, a Bolsa de Imóveis do Estado de São Paulo e o Centro Empresarial Nações Unidas, melhor abordados em seções seguintes.

Em 1984, a economia do país voltara a crescer, apresentando aumentos anuais no PIB por um pequeno período, até por volta de 1987. Manteve-se então, daí por diante, praticamente constante, com pequenas flutuações, o que acabou por não promover resultados positivos na capacidade de investir do país. Tanto o governo federal, como o estadual, ou o municipal, tiveram que adotar políticas rígidas de contenção dos gastos públicos (VASCONSELLOS, 1996). A coerência do momento, diante da conjuntura econômica, levaria à lógica de investimentos públicos pontuais e gerenciamento dos problemas que evoluíam na cidade por meio de um forte esquema de planejamento. No entanto, Jânio Quadros passa a defender sua preferência por investimentos destinados à melhoria do transporte viário, propondo um pretensioso plano de obras, a maioria delas iniciadas, mas não concluídas, por insuficiência de verbas e paralisadas a seguir, na gestão seguinte, de Luíza Erundina (1989-1992). Apesar de pretensiosas, estas obras viárias correspondiam a propostas que vinham já sendo desenvolvidos pela Secretaria de Vias Públicas, como resultado de análises pautadas em estudos embasados na situação real das carências viárias na cidade. A maioria destas obras foram retomadas e concluídas na gestão Maluf, a partir de 1993.

Apesar da grandeza das obras das décadas de 1960/70, o sistema viário que resultou na cidade 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 mais bem atendida, em função de loteamentos melhor planejados e da orientação natural oferecida, de um lado pelo espigão da Paulista e de outro, pelo Rio Pinheiros. Esta malha, no entanto, mesmo atendendo bem esta região, interagiu 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 nestas deficiências. Prevaleram nesta direção, os traçados viários com a conformação radial-perimetral, resgatando-se os conceitos do plano de Prestes Maia, no sentido de viabilizar o Anel Externo expandido (DINIS, 2002).

O plano de melhorias viárias da gestão Jânio contribuiu de forma definitiva para a afirmação do modelo radial-perimetral na cidade, da forma como havia já sido conceituado, desde a década de 1930 e que estaria recebendo agora, através do plano, as obras necessárias para sua efetivação.

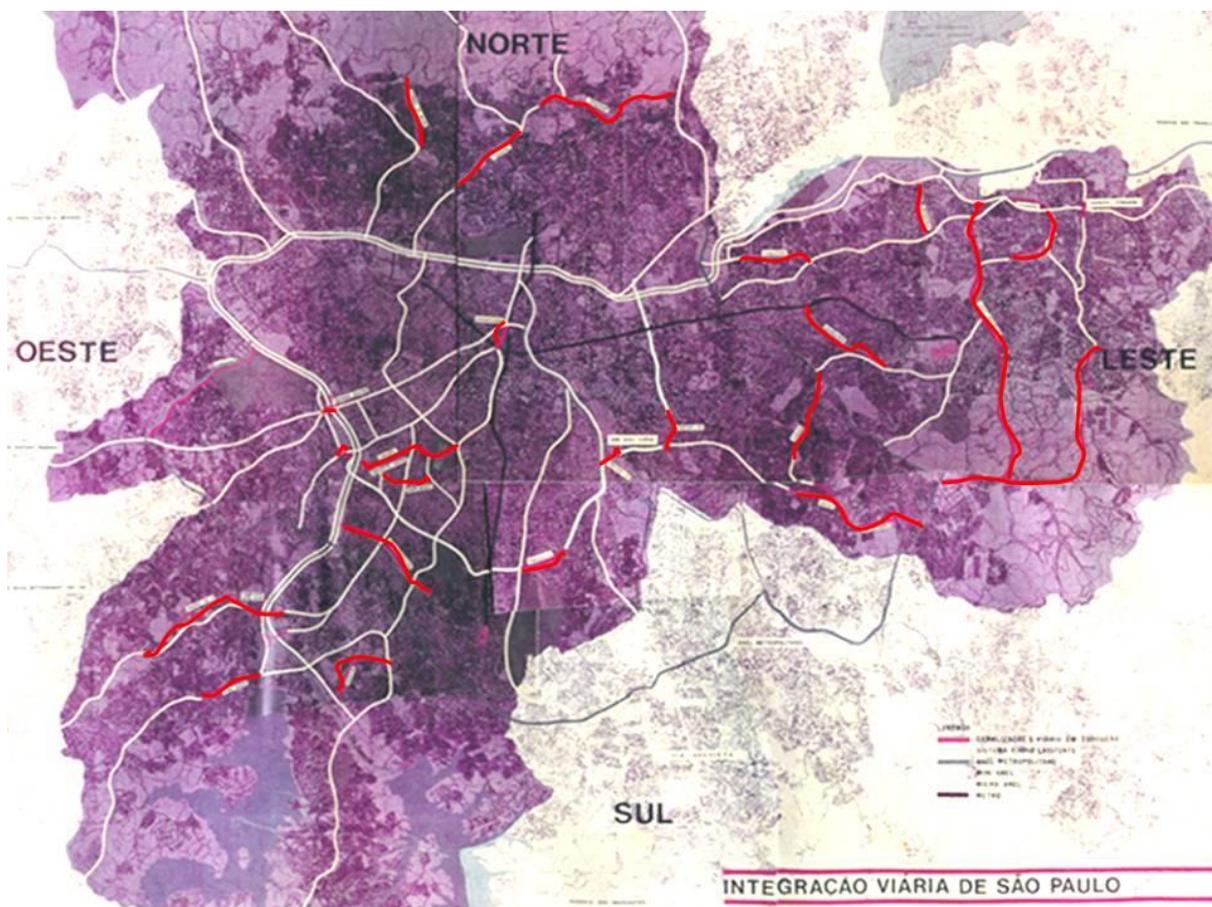


Figura 92: Mapa das obras propostas de melhoria viária da gestão Jânio Quadros (1986-1989) “grifadas em vermelho”.

Fonte: PMSP (1986)

Assim, o Terceiro Anel Viário da cidade estaria sendo agora viabilizado, inserido neste amplo plano de obras. Seu traçado seria viabilizado por intermédio da interligação de uma série de importantes vias arteriais da cidade, ao longo dos trechos Sudeste e Leste, em complementação às vias marginais dos Rios Pinheiros e Tietê, como já proposto inclusive na década de 1950. Este Anel Viário iniciava-se pela Av. Bandeirantes, que foi então unida à Av. Tancredo Neves, ainda não implantada na época. A seguir, através da Av. Juntas Provisórias, atingiria a Av. Anhaia Melo e se interligaria à Av. Salin Farah Maluf, fechando o circuito. A implantação destas obras, na íntegra, ocorreu somente no início da década de 1990, na gestão do prefeito Paulo Maluf.



Figura 93: Mini-Anel Viário – Entroncamento com a Via Anchieta – Complexo Viário E.E.Mackenzie

Fonte: E.E.Mackenzie

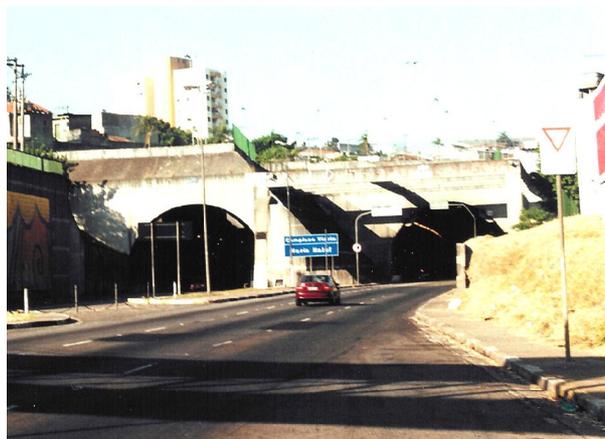


Figura 94: Mini-Anel Viário - Túnel D. Maria Maluf – Jd. Saúde – Atual

Fonte: Foto tirada pelo autor (2000)

No entanto, estava passando à frente para atingir este mesmo objetivo, outro projeto, realizado pelo governo do Estado, que propôs um perímetro mais expandido para a realização deste anel. Os dois projetos acabaram sendo executados, sendo que o primeiro foi denominado de Mini-Anel Viário da cidade e o segundo, de Anel Viário Metropolitano, este último, por ter incorporado em seu traçado, a malha viária de outros municípios vizinhos, pertencentes à região metropolitana da cidade.

O Anel Viário Metropolitano foi uma derivação de uma série de propostas efetuadas ao longo de mais de 50 anos, para o Terceiro Anel proposto pelo Plano de Avenidas. Sua efetivação veio a ocorrer com o governo de Franco Montoro, em cumprimento a promessas eleitorais feitas durante sua campanha para governador, comprometendo-se a implantar um projeto datado de 1972, o Anel Rodoviário do DER, denominação esta que o terceiro anel havia conquistado até então. O Metrô assumiu a incumbência de realizar os projetos para sua implantação, tendo em conta a interferência que causava com a implantação do corredor de trólebus São Mateus-Jabaquara.

Por ocasião dos projetos, que iniciaram em 1986,⁶⁰ verificou-se que as vias expressas previstas no projeto anterior, do DER, que aproveitava o fundo de vale do Córrego Água Espreada, não eram então viáveis, tendo em vista os altos custos com as desapropriações. A época era ainda de contenção de gastos públicos.

⁶⁰ Os projetos foram executados pelo Metrô, tendo em vista que por esta ocasião, estava implantando o corredor de trólebus São Mateus – Jabaquara, tendo utilizado alguns trechos com traçado comum aos dois projetos. O autor teve a oportunidade de assumir a coordenação de dois trechos, um entre a Ponte do Morumbi e divisa com o município de Santo André e outro, ao longo da Av. Iguatemi.



Figura 95: Anel Viário Metropolitano – Trecho São Bernardo do Campo e Diadema – Av. Caminho do Mar - 1989

Fonte: (Projeto do Autor)



Figura 96: Anel Viário Metropolitano – Trecho das avenidas Roque Petroni Jr. e Vicente Rao - São Paulo - 1992

Fonte: (Projeto do Autor)

O traçado final então resultou assim: partindo de uma nova ponte sobre o Rio Pinheiros, ao lado da Ponte do Morumbi, segue em direção a Av. Cupecê e através da mesma, atinge o centro de Diadema, cruzando a Rodovia dos Imigrantes. Atravessa então Diadema, cruzando a Via Anchieta e a Av. Caminho do Mar, já em São Bernardo do Campo. Caminha então em direção a Santo André e através da Av. Prestes Maia, alcança o Rio Tamanduateí, derivando pelo leito do mesmo para Capuava e a seguir, para São Mateus. Atinge então a Av. Aricanduva, fechando o circuito com as marginais do Rio Tietê. A execução foi iniciada em 1986, mas levaria ainda mais dez anos para ser concluída, ainda parcialmente (DINIS, 2002).

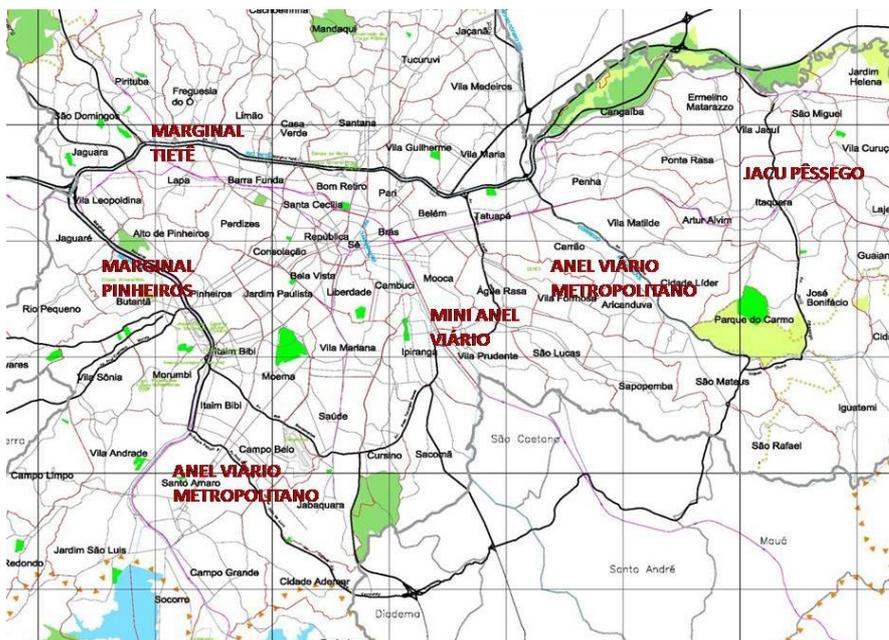


Figura 97: Sistema Viário de São Paulo com a inclusão dos Anéis Viários. Base: Atlas Ambiental – PMSP. “Notação nossa”.

Os dois anéis viários, quando implantados, foram de vital importância para o desenvolvimento da Região Sudoeste, porque contribuíram, através da integração com outras regiões da cidade, para que se estabelecessem relações funcionais com os bairros aí localizados. Estes bairros, aqueles que agora se beneficiaram da acessibilidade proporcionada pelos dois anéis viários, em especial os das regiões Leste e Sudeste, como: Sacomã, Ipiranga, Vila Prudente, Mooca, Água Rasa, Tatuapé, dentre outros, por não terem recebido em tempo certo investimentos em infra-estrutura que pudessem ter alavancado seu desenvolvimento urbano, a exemplo do que ocorreu com os da região Oeste, Sudoeste e mais recentemente Sul, mantiveram-se assim estagnados por muitos anos. Agora, diante da supremacia dos bairros mais nobres, não teriam mais como competir com as benéficas do desenvolvimento ali existente, tornando-se então dependentes destes, passando agora a contribuir para que se acentue ainda mais a formação de valor agregado nestas regiões, mais desenvolvidas.

9.3 AS NOVAS CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS E SUAS REPERCUSSÕES NA PERDA DE PRESTÍGIO DO CENTRO

Ao nos referirmos à deterioração do Centro, devemos nos deter aos aspectos que foram os indutores do próprio processo. Em primeiro, deve-se ressaltar que o Centro foi sempre alvo de um processo contínuo de expansão e deterioração. Podemos observar as ruas do lado Leste da cidade, que nos primórdios da cidade tinham importância por estabelecer as ligações com a Capital Federal ou ao litoral do Estado, principais acessos à cidade durante o século XIX. Com a implantação da ferrovia, mudaram-se as polaridades, passando as áreas ao Norte a assumirem esta importância, ficando as anteriores voltadas às indústrias e bairros operários que ali se instalaram. Posteriormente, com a implantação do Viaduto do Chá e urbanização do Vale do Anhangabaú, o Centro expandiu-se a Oeste, em direção aos novos bairros de elite, ficando as anteriores, ao Norte, depreciados (SIMÕES JR, 2004).

Assim, a deterioração do Centro é inerente ao seu processo de expansão e está ligada a muitos fatores, como a desvalorização por perda de prestígio, dificuldades de acessibilidade para as áreas mais antigas, desgaste dos edifícios, desatualização do padrão edilício, etc. Ainda, o contínuo processo de expansão e conseqüente adensamento tornaram a renovação imobiliária cada vez mais complexa dentro de seus limites, pelo baixo estoque e conseqüente alto valor das áreas possíveis de construir, incentivando a evasão de muitas empresas aí

instaladas para outras centralidades. Segundo Frúgoli Jr. (2006), o início da evasão das empresas do Centro ocorreu a partir de meados dos anos 60, concomitante a um processo de deterioração de parte de seus equipamentos urbanos, declínio de seu valor imobiliário e de um processo de popularização. Segundo Frúgoli Jr.:

O Centro passou a receber, gradativamente, um contingente cada vez maior de pessoas de classes populares, boa parte do qual composta por migrantes nordestinos, que se encaminharam para São Paulo, sobretudo a partir dos anos 30, vindo a ocupar de forma crescente as áreas centrais da cidade. Muitos desses imigrantes foram desenvolvendo atividades informais como estratégia de sobrevivência. (FRUGOLI JR., 2006, p. 58)

Quanto ao quadro de deterioração, em especial, de seus equipamentos urbanos, o Centro sempre foi objeto de constantes investimentos públicos, seja para preservar seu patrimônio arquitetônico e histórico, como para dotá-lo de benfeitorias urbanas que pudesse reverter este quadro de deterioração e esvaziamento econômico. Na década de 70, tudo se fez para que se conservasse no Centro, a imagem de prestígio que o consagrara nas primeiras décadas do século.

A EMURB,⁶¹ inclusive, atuou intensamente durante toda a década, no sentido de recuperar as regiões centrais, de realçar seus valores históricos e dotá-las de valores paisagísticos e de modernização, elaborando muitos projetos inspirados em ações que vinham sendo realizadas em cidades congêneres, algumas propostas concretizadas em décadas posteriores, como a reurbanização do Vale do Anhangabaú. Realizou no período da década de 70, em especial durante a gestão do prefeito Olavo Setúbal (1975-1979), a reconstrução do Pátio do Colégio; a urbanização da travessia no viaduto Santa Ifigênia; recuperação do edifício Martinelli; o projeto denominado de Ação Centro, que proibiu a circulação de veículos em algumas ruas centrais e foram criadas grandes áreas para a circulação exclusiva de pedestres, os chamados calçadões.

A estação do Metrô Sé, para ser implantada, obrigou ainda à desapropriação do edifício Mendes Caldeira e de outros de menor monta, ampliando a Praça da Sé, que recebeu um tratamento paisagístico compatível aos calçadões que estavam sendo criados. Todos os detalhes e requintes para dar uma feição mais moderna ao velho Centro.

No entanto, a problemática era mais ampla, demandando soluções que extrapolavam a mera maquiagem do seu urbano. De um lado, os novos requisitos funcionais e tecnológicos

⁶¹ EMURB, empresa pública constituída sob a denominação de Empresa Municipal de Urbanização, lei 7670 de 1971, foi criada com o objetivo de promover a urbanização e reurbanização no município de São Paulo. Visava o desenvolvimento de projetos e a execução de obras, dentro de uma visão global de planejamento.

para os edifícios ocupados pelo Terciário Superior começavam a denotar importância fundamental, como áreas livres mais amplas, o ar condicionado central, boa acessibilidade viária e previsão de vagas para estacionamento. As dificuldades criadas para se chegar ao Centro com veículos individuais, fez com que muitos de seus frequentadores tivessem que utilizar os meios de transportes coletivos para acessá-lo, a contragosto.

De outro, menos óbvia, mas complexa, a problemática da popularização, como já mencionada. O modelo radial concêntrico de transportes então existente levou à implantação de vários terminais de transbordo na região central. Os grandes percursos percorridos a pé para se efetuar as baldeações levou a que um grande número de transeuntes afluíssem às principais ruas do Centro, sem que tivessem uma ocupação e tão pouco, quaisquer afinidades com as atividades ali desenvolvidas. Esta situação foi minimizada com a implantação do Metrô, mas manteve-se o quadro geral até os dias de hoje.

Também, deve-se se somar a estas questões, a deterioração no Parque D. Pedro II causada pelos viadutos que integraram o Sistema Viário Leste-Oeste com o eixo da Avenida do Estado, que mesmo não atingindo o Centro diretamente, transfigurou seu entorno, como que eliminando o próprio parque de sua composição paisagística.

Aos poucos, várias empresas sediadas no Centro foram se deslocando para as centralidades que se desenvolviam nas regiões Oeste e Sudoeste. No entanto, com todas as dificuldades, os esforços em manter o Centro vivo atingiram muitos de seus objetivos e este ainda hoje conserva boa parte das atividades do Terciário que ali sempre existiram.

9 ESTRUTURAÇÃO DO TERCIÁRIO SUPERIOR EM SÃO PAULO

O final da década de 1980 coincidiu com o término do governo Sarney. Se os problemas econômicos com a segunda crise do petróleo não foram plenamente solucionadas, ao menos foram obtidas inúmeras vitórias, entre as mais importantes, a própria consolidação do processo democrático no país. Requereu-se neste tenebroso período a moratória da dívida externa e pode-se sair dela. Logo a seguir, estabeleceram-se eleições diretas para todos os níveis, inclusive para a presidência da República e talvez a conquista mais importante, a promulgação de uma nova constituição, em outubro de 1988, que Ulisses Guimarães qualificou de a Constituição Cidadã e que foi a primeira de nossa história a assinalar os objetivos fundamentais do Estado Brasileiro (COSTA, 2000).

A nova Carta Magna foi elaborada em meio a um grande debate junto à população, apresentando textos para mais de dez temas, tendo merecido grande destaque, a questão tributária. Esta matéria teve como ponto de partida, o Código Tributário Nacional, de 1965, que foi revisto e aperfeiçoado de modo a atender à nova ordem democrática estabelecida no país. Teve assim como maior orientação, a descentralização e o fortalecimento da autonomia dos Estados e Municípios.

Para tanto, propôs um aumento na participação a que os mesmos teriam direito sobre a partilha de impostos federais, tais como o IPI e o Imposto de Renda. Como consequência, por outro lado, criou-se um problema de receita para com a União, que teve suas arrecadações reduzidas, passando a ter sérios problemas para cumprir seus compromissos. Alega-se que a descentralização promovida pelo Código Tributário da nova Constituição não ocorrera com a correspondente transferência de encargos para os Estados e os Municípios. Com efeito, a partir das novas regras de arrecadação, pode-se constatar que as receitas dos Municípios tiveram uma significativa elevação, alcançando um aumento em sua participação na repartição dos tributos, efetuada conjuntamente com as esferas federais e estaduais, em torno de 50%, com significativa diminuição da fatia que caberia a União (AMED, 2000).

A grande expansão que se verificou na capacidade de investimentos públicos a partir de 1989, possibilitou por parte dos municípios, a exemplo, a mais uma grande expansão do sistema viário de São Paulo na década seguinte. Por outro lado, o país estaria iniciando, neste final de década, mais um novo ciclo econômico, desta vez provocado por influências externas,

em que se estariam estabelecendo novas regras para o comércio exterior e que deram origem a um novo período para o liberalismo econômico no mundo ocidental. Todos estes fatores foram fundamentais para a que o país decidisse pelo fim do modelo econômico anterior, uma vez já constatado seu esgotamento.

O Setor Terciário de São Paulo foi o que mais sofreu transformações nas últimas décadas, adaptando-se à reestruturação da economia, ao fenômeno da reconversão industrial e ao rompimento de tradições tanto dos sistemas produtivos como dos próprios usos e costumes da população, impostos pelo desenvolvimento da tecnologia, ao evoluírem novos padrões de valores. O Terciário Superior, mais especificamente, sofreu também grandes transformações, função dos efeitos da globalização, com reflexos nos sistemas de transações financeiras e comerciais, de forma geral. Todos estes fatores tiveram grande influência na transformação dos padrões urbanísticos nas grandes cidades, também na cidade de São Paulo, sentida já durante a década de 1970, mas aprofundada nas décadas seguintes.

10.1 O MODELO ECONÔMICO QUE TRANSFORMOU SÃO PAULO EM UMA CIDADE GLOBAL

Como visto nos capítulos anteriores, a cidade de São Paulo iniciou a escalada que a transformou em uma grande metrópole, cidade global, maior centro financeiro da América do Sul, a partir do ciclo econômico do café, ocorrido no decorrer do século XIX. Como grande propulsor deste processo, pode-se citar o esgotamento das terras do Vale do Paraíba, com a conseqüente transferência da produção do café para o Noroeste do Estado.

As primeiras indústrias instaladas na cidade, em especial de grande porte, tiveram origem na aplicação de investimentos provindos das culturas de café ou de algodão, sendo em geral tecelagens, cujos produtos encontraram mercado em decorrência da crise no abastecimento internacional, na década de 1860, gerada pela Guerra da Secessão, nos Estados Unidos. Verifica-se que São Paulo, para se tornar o grande centro emergente fabril, ainda antes da virada do século XIX, recebeu alguns fortalecimentos, como o programa de imigração, em decorrência da abolição da escravatura, que trouxe mão de obra farta e capacitada para o trabalho em atividades industriais. Neste sentido, desempenhou um papel destacado a proclamação da República, que com a maior autonomia concedida aos Estados, transferiu aos mesmos, arrecadações advindas das taxas de exportação do café, que propiciou

investimentos na infra-estrutura urbana e ferroviária, fatores decisivos para possibilitar e ancorar o processo da industrialização (AMED, 1999). Nesta primeira fase da industrialização, a ferrovia exerceu papel fundamental, direcionando a implantação das indústrias ao longo de seu eixo. As primeiras indústrias se instalaram em especial nas áreas da Barra Funda e Brás.

Foi visto também que a partir da Proclamação da República, muitas indústrias de pequeno porte e oficinas passaram a se difundir rapidamente, em geral fundadas por imigrantes, que no futuro, vieram a responder por boa parte do desenvolvimento industrial da cidade, na seqüência dos períodos que corresponderam à Primeira Guerra Mundial e à Pós-Crise de 1929.

Em 1930, Getúlio Vargas se apossou do poder e no intuito de contornar os problemas decorrentes da crise mundial, com conseqüências nas exportações do café, principal produto que equilibrava a balança comercial, reorienta a economia em direção à industrialização, objetivando substituir as importações e atender à demanda interna, implantando o PSI – Plano de Substituição a Importações. Inicia-se assim, com estas medidas, a efetivação do processo de industrialização do país, vindo a cidade de São Paulo a se consolidar como seu maior centro industrial (COSTA, 1999).

No entanto, o maior impulso para afirmar o Brasil como um país industrial ocorreu com o Plano de Metas, do governo de Juscelino Kubitschek, presidente a partir de 1956 e cujo lema de campanha foi “crescer 50 anos em 5”. Parte do sucesso do plano ocorreu com a vinda do capital estrangeiro, que atendeu a necessidades tanto financeiras quanto tecnológicas. Estabelece-se neste período, uma segunda fase no processo de industrialização e a região metropolitana de São Paulo, que vinha já se configurando ao longo da década anterior, foi o grande palco do período JK, pois já possuía a infra-estrutura necessária para receber, de imediato, o parque industrial multinacional que se instalou ao longo dos eixos de transporte já existentes, às margens das ferrovias e principais rodovias, como Anchieta, Anhanguera e Dutra, recém construídas. Instalou-se neste período, em especial, as indústrias do complexo metal-mecânico, que correspondem ao setor automobilístico, máquinas e equipamentos (VASCONCELLOS, 1997).

A partir desta fase, acentuou-se ainda mais a concentração industrial na região metropolitana, instalando-se grandes complexos industriais, como característica do modelo de desenvolvimento baseado na economia capitalista.

Em 1964, o golpe militar veio impor, de forma autoritária, medidas que acabaram por processar o que se chamou de “Milagre Econômico”. Orientadas pelo PAEG - Plano de Ação Econômica do Governo, várias reformas foram efetuadas, de orientações econômicas e financeiras, resultando em um aumento significativo do PIB, mas em especial, a tributária, que se refletiu diretamente nas arrecadações do poder público. Mas foram os grandes planos estratégicos de ação governamental, que dotaram o país de ampla infra-estrutura nos mais variados setores, em especial, energia e transportes.

Iniciou-se neste período um novo ciclo econômico, que se caracterizou pelos investimentos externos diretos e atuação do Estado em alguns setores da economia, como o de bens de produção. Destaca-se uma terceira fase da industrialização, caracterizada principalmente pelas indústrias químicas e de derivados do petróleo, de materiais elétricos e de telecomunicações. Na cidade de São Paulo, nesta fase, se instalaram muitas indústrias no núcleo industrial de Santo Amaro, ao longo e imediações do Córrego Jurubatuba e das avenidas Interlagos e Nações Unidas.

A partir do processo de reestruturação econômica orientado pelo II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento, de 1975, consolidaram-se as principais diretrizes de desenvolvimento que caracterizaram este ciclo industrial, efetuando-se grandes investimentos na modernização da base produtiva industrial, como também em infra-estrutura de transportes, energia e telecomunicações, no esforço de vencer os grandes déficits na balança comercial do país, causada pela primeira grande crise do petróleo.

O regime militar perdurou triunfante pelos próximos 10 anos e no final da década de 1970, já se sentia as dificuldades para manutenção de sua política econômica. Em 1979, foi empossado o último presidente do regime militar, que teve como maior incumbência manter o crescimento econômico do país diante de um cenário desfavorável, que foi a segunda crise do petróleo, com abrangência internacional. Se para a maioria dos países do mundo, os ajustes foram difíceis e dolorosos, para o Brasil foi fatal, com efeitos drásticos sobre a economia. Viveu-se a seguir, o que se chamou posteriormente de “Década Perdida” (VASCONCELLOS, 1997), crise que na verdade persistiu na seguinte.

Neste período, passou-se a questionar o PSI - Plano de Substituição às Importações, como instrumento alavancador do desenvolvimento econômico, uma vez que se acreditava

esgotado. Iniciou-se assim, a partir de então, um processo de reestruturação da economia brasileira. Uma das características do modelo de desenvolvimento econômico anterior havia sido o protecionismo, tendo em que se desejava implantar e garantir a sobrevivência de todo o ciclo de produção industrial, relevando a um segundo plano, a questão da eficiência. A crise da década de 80 evidenciou esta postura. A intensa instabilidade econômica deste período distinguiu esta década das demais, especialmente diante da insuficiência de investimentos necessários para direcionar o País a um novo ciclo, em que a renovação tecnológica exerceria um papel preponderante. Como resultado, vários setores da economia brasileira recaíram no atraso e obsolescência, urgindo por novas políticas industriais.

De forma adversa, este fenômeno ocorreu em semelhança às principais economias do Mundo, onde se exigiu maior eficiência e estratégias sobre a produção, como mecanismo de combate aos efeitos da segunda grande crise do petróleo. As empresas do mundo inteiro tiveram então que se adaptar às novas condições de competitividade trazidas com a crise, aprofundando o processo de desconcentração industrial que já vinha ocorrendo a algumas décadas nas grandes cidades, em função de sua reestruturação produtiva. A desconcentração industrial implicava em um novo modelo de organização da produção, onde a antiga linearidade do processo, que levava a grandes plantas industriais a reunir fisicamente todas as etapas de comando e produção, já não era mais um pré-requisito de produtividade e eficiência. Com o avanço das tecnologias de telecomunicação e maior efetivação na infra-estrutura de transportes, rompeu-se a necessidade da proximidade física entre os setores de decisão com os de produção, possibilitando então as transformações em curso (CASTELLS, 1999).

Mas, se para a maioria dos países centrais as estratégias foram bem sucedidas, trazendo inclusive resultados sobre o aprimoramento da alta tecnologia industrial e da informação, que revolucionaram o Mundo e consolidaram o processo de globalização, para o Brasil foi fatal, tendo em vista ter sido pego em meio à implantação de seu modelo de desenvolvimento.

Para São Paulo, não foram somente as conseqüências da crise do início da década de 1980 que recaíram sobre sua economia e perfil industrial. Já no início da década de 1970 passou-se a identificar uma reversão na forte polarização industrial que predominava sobre a região metropolitana, com a transferência de muitas de suas indústrias para outras regiões, no próprio Estado e fora dele, em virtude de diversas razões, como exemplo, a fuga dos

movimentos sindicais, dificuldades com transportes, limitações para expansão da produção em virtude de legislações muito restritivas, salários elevados, etc. (RIBEIRO, 2000).

Em especial, os deslocamentos das indústrias ocorreram para outros centros onde existiam condições mais favoráveis para seu desempenho econômico e financeiro. De forma geral, a partir das novas localizações, configurou-se uma aglomeração urbana com distância média de 100 km de seu centro, definindo uma região denominada de Macro-Metrópole, delimitada pelos municípios de Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e Santos.



Figura 98: Região da Macro-Metrópole de São Paulo – Foto tirada da Estação Espacial – NASA
Fonte: UOL Notícias (2009). “Notação nossa”

A metrópole de São Paulo passa então a sofrer uma gradativa alteração em sua estrutura produtiva, direcionando-a para o setor terciário superior. Parte dos empregos perdidos no setor industrial fora substituída pelo de serviços, mas com categorias funcionais diferenciadas das que existiam anteriormente, privilegiando os serviços mais especializados e melhores remunerados (MARCONDES, 2000).

Este fato provocou mudanças no quadro social da região: surgiu de um lado um setor secundário renovado, existente em meio às tradicionais atividades comerciais e industriais, que se mantiveram e de outro, um setor hegemônico terciário altamente especializado, com um grande número de empregos terceirizados (FREITAS, 2003).

Este fenômeno, relacionado à globalização da economia, tem como principal consequência a reestruturação da divisão do trabalho, estabelecendo um novo tipo de

atividades e concentração de funções. Passam a ter maior preponderância as atividades ligadas aos serviços do chamado Terciário Superior, voltadas à informática e às funções que envolvem o ramo financeiro e outros setores direcionados à gestão e inserção das empresas nas redes mundiais de comunicação e alta tecnologia (RIBEIRO, 2000). As cidades que se enquadram neste contexto, as chamadas cidades globais, estabelecem um novo conceito histórico no que diz respeito à estruturação econômica, social e espacial resultante. O processo de transformação, que tem início com a desconcentração industrial, sofre um ajuste em sua base econômica após um período de estagnação, em função da adequação aos novos padrões tecnológicos e de cooperação (MARCONDES, 1999). Como resultado, decorre uma nova localização espacial de algumas indústrias, em especial as pesadas, com conseqüente alteração do perfil do emprego industrial e diminuição da população empregada.

As cidades brasileiras, no entanto, diferenciaram-se de suas congêneres no mundo, principalmente pelo fato da reestruturação ter sido imposta como resposta à necessidade de modernização tecnológica e crescimento da produtividade, para fazer frente às novas condições de competitividade trazidas com a nova realidade da globalização (RIBEIRO, 2000).

Nesta direção, as políticas econômicas brasileiras, desde o final da década de 1980, vinham já vislumbrando a integração do país ao mercado mundial, com ênfase na modernização científica e tecnológica, no entanto, com poucos resultados concretos em decorrência das muitas medidas que davam prioridade à estabilidade econômica, que sofria efeitos negativos causados essencialmente pelos altos índices inflacionários. Foi somente a partir de 1995, com o Plano Real, que se efetivou a mudança plena do modelo econômico brasileiro, com resultados no controle da inflação e pondo um fim definitivo ao modelo econômico anterior, o PSI - Plano de Substituição às Importações. Para tanto, reduziu-se as restrições às importações, com o objetivo de produzir melhorias nas condições de competitividade dos produtos nacionais e foram criados instrumentos para atrair o capital estrangeiro para o mercado interno, resolvendo problemas de equilíbrio da balança comercial, o que possibilitou a renovação tecnológica dos meios de produção.

Segundo Leme (2003), a redução às restrições às importações implicou na oferta de novos produtos ao mercado nacional, com marcas e preços mais competitivos, gerando uma transformação nas expectativas de consumo. Toda esta dinâmica implicou na necessidade de reestruturação do setor, com a introdução de novos métodos gerenciais, terceirização de

atividades, eliminação de pontos deficitários, redimensionamento de tamanho e informatização, contribuindo, como consequência, para a inserção das empresas nacionais nos circuitos internacionais de comércio.

O dinamismo produzido na economia, decorrente das ações impostas pelo Plano Real e suas influências nos setores econômicos da cidade, pode ser percebida na evolução de produção de edifícios de escritórios na cidade de São Paulo, com um pico no ano de 1997, como registra a EMBRAESP⁶², no gráfico a seguir:

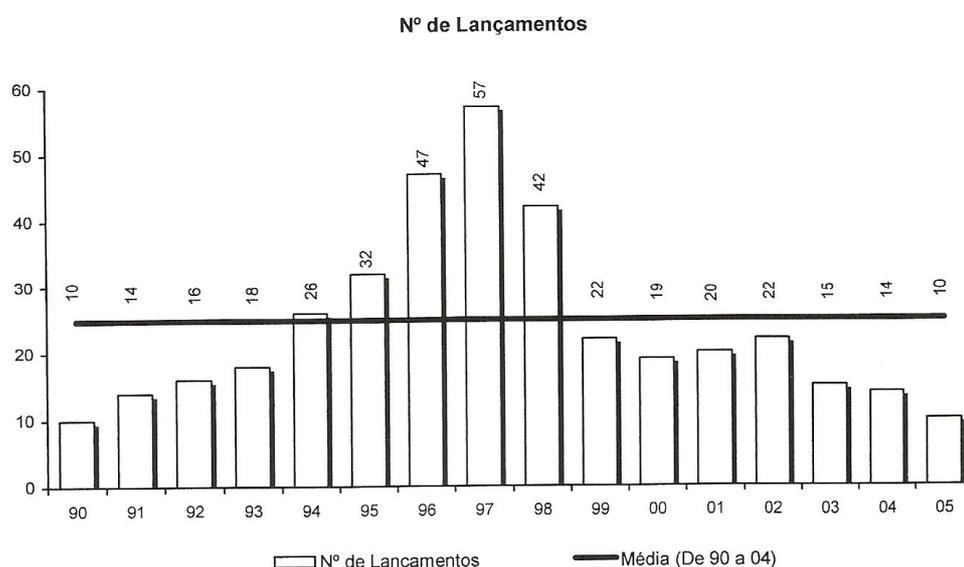


Figura 99: Lançamento de Prédios de Escritórios na Metrópole de São Paulo nos últimos 16 anos.

Fonte: EMBRAESP (2005, p. 30)

O sucesso de todas estas políticas, em especial, o controle dos índices inflacionários, mesmo que sem resultados imediatos no crescimento do PIB, tendo em vista o característico período de estagnação que ocorre durante as adaptações econômicas para implementação do processo de reestruturação produtiva, gerou por outro lado, um aumento quase que imediato no poder aquisitivo da população e maior capacidade de investimentos por parte do poder público (COSTA, 1999).

A reestruturação ocorrida no setor industrial, como decorrência da renovação dos setores tecnológicos e avanços na telemática, proporcionou uma maior flexibilidade nos processos produtivos, levando a uma concentração de atividades relacionadas à assessoria de gestão e comando empresarial, intermediação financeira, de comunicação e serviços prestados

⁶² EMBRAESP – Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio S/C Ltda, fundada em 1973, a partir de 1977 passou a publicar o ranking da indústria da construção civil com base em banco de dados formulado pela própria empresa.

às empresas, que contribuíram, seja para a consolidação do setor de serviços no âmbito nacional, quanto para qualificar São Paulo em sua inserção internacional. De outro lado, contribuiu para o surgimento de empresas voltadas ao apoio logístico à reestruturação tecnológica e inovação da própria indústria de transformação, que ainda subsistia na região metropolitana ou se encontrava dispersa em cidades circunvizinhas. Verifica-se, em especial, a formação de mecanismos de cooperação coordenados relacionando a estrutura industrial que existia, o que priorizou o melhor desempenho da estrutura produtiva.

O abandono de grandes plantas industriais para outros locais mais privilegiados da região metropolitana, ou ao longo das principais rodovias, por razões de racionalização do processo produtivo e ainda, o elevado grau de interação técnica e funcional com outras aglomerações metropolitanas, como Campinas, São José dos Campos e Santos, aprofundou a orientação que já vinha ocorrendo em direção à setorização, diante da produção dos serviços. Este novo papel da RMSP, como um todo, deriva da importância que a região passa a ter enquanto fonte geradora de estímulos e no desenvolvimento de inovações, como também pela própria difusão destas inovações para o restante da estrutura produtiva nacional.

Considerando toda a região metropolitana, verificou-se um forte incremento na participação do setor de serviços relativamente ao Estado de São Paulo, que passou de 41% em 1985 para 54% em 1997, distinguindo-a do contexto nacional e capacitando-a a responder às novas e complexas demandas por informações, análises e interpretações (ARAÚJO, 2001).

Por outro lado, apesar da redução de sua participação industrial relativamente à do país, o município manteve-se ainda como um grande e dinâmico centro industrial, com uma taxa de aproximadamente 22% em relação ao total da produção industrial brasileira e responde ainda por 37% do valor adicionado⁶³ entre todas as empresas do Município, como se pode verificar abaixo:

EMPRESAS POR SETOR (EM 2001)	VALOR ADICIONADO (em mil reais)
Setor Industrial	36.676.107
Setor de Comércio	9.330.369
Setor de Serviços	51.438.863

Tabela 1 – Valor Adicionado das Empresas dos Principais Setores Econômicos na cidade de São Paulo.

Fonte: Fundação Seade. Pesquisa da Atividade Econômica Paulista - Paep 1996 e 2001

⁶³ Riqueza gerada pela empresa calculada a partir da diferença entre o valor de sua produção e o dos bens e serviços produzidos por terceiros utilizados no processo de produção da empresa.

Ocorreu, certamente, o deslocamento de algumas das antigas e grandes instalações para outros centros, mas por sua vez, deram lugar a outras fábricas, muitas de alta tecnologia, que se misturam com outras atividades ao longo da área urbanizada. Desta forma, a cidade, mesmo sob o impacto das fortes transformações do cenário econômico, ainda mantém características de metrópole industrial, mesmo que preponderando como gigantesca cidade de serviços, o que a diferencia, de certa forma, das grandes cidades globais dos países mais desenvolvidos, onde as transformações foram plenas (ROLNIK, 2001).

Em suma, tais mudanças estruturais refletem a transformação do processo produtivo, de um estágio predominantemente linear e rígido para um complexo sistema de redes de serviços relacionadas ao processo produtivo e coordenadas por núcleos de tomada de decisão. Valendo-se deste contexto, passaram a se localizar em toda a RMSP, sedes, filiais e subsidiárias das principais empresas nacionais, representando seus centros de comando empresarial, como também empresas multinacionais, inclusive as transnacionais que atuam no setor de serviços especializados e de alta tecnologia.

Intensificou-se como decorrência, a demanda por edifícios de escritório para alojar estas empresas, cujo mercado tem como principal característica, o nível sempre crescente de melhorias e inovações no padrão edilício, como grandes plantas, ar condicionado central, maior número de vagas nas garagens e padrão elevado de tecnologia nas instalações.

Nobre (2000), em sua tese de doutorado, procura mostrar que a reestruturação econômica mundial dos últimos trinta anos ocasionou a expansão do mercado imobiliário de escritórios em regiões urbanas de vários países centrais e periféricos, constatando-se o mesmo também em São Paulo. Particularizando para a Região Metropolitana de São Paulo, menciona que a reestruturação econômica, que teria se iniciado na década de 1970, teve como maior característica a desconcentração industrial e o surgimento de sub-setores de serviço do terciário que reafirmaram a economia da região, tornando-a a principal praça financeira, comercial e de serviços do país, criando uma demanda por edifícios de escritórios mais tecnologicamente adequados a essas atividades. Segundo o autor:

A indústria teve de se reestruturar e recuperar a competitividade perdida, com racionalização, automação da produção, enxugamento de pessoal e terceirização de tarefas e atividades industriais [...] esta reestruturação teve impacto sobre o Estado de São Paulo, onde os serviços passaram a liderar o crescimento da economia na década de 1990, atraindo a maioria dos

investimentos estrangeiros diretos, em função das privatizações [...] Houve um grande crescimento de determinados setores da economia, que foram beneficiados pelas inovações tecnológicas no campo das telecomunicações e informática, que ocorreram na metrópole a partir da década de 1980 [...] estas características levaram à expansão de sub-setores do terciário, cuja característica principal é a administração e controle de informação. (NOBRE, 2000)

Passaram assim a surgir e se expandir na metrópole, os centros de decisão empresarial, polarizando as centralidades do Terciário Superior, com vocação para alojar as grandes empresas de todos os setores, de capital nacional ou internacional, em especial, as financeiras. Destaca-se, com maior atratividade para a formação destas centralidades, a região da Marginal do Pinheiros, freqüentemente associada à idéia de cidade-global, por sediar boa parte da interlocução do capital local, nacional e internacional diante da economia globalizada.

Todas estas transformações ocorridas no espaço urbano e perfil econômico da cidade estariam sinalizando para o ingresso de São Paulo para o rol das cidades globais, conexão do mercado brasileiro com o resto do mundo.

Ferreira (2003), contesta esta argumentação, a de que São Paulo estaria capacitada a alcançar a condição global, como poderia estar transparecendo através do surgimento da centralidade do Terciário da região do vale do Rio Pinheiros. Alega que os atributos comumente vinculados à cidade-global não se aplicam a São Paulo⁶⁴, pois tais cidades não têm correlação possível com a realidade brasileira, a despeito dos esforços da mídia e do setor imobiliário em confirmar esta vocação. Justifica tal propósito como uma construção ideológica visando mobilizar estruturas políticas para intensificar o uso do solo em benefício do setor privado, causando inapropriadamente uma inversão nas prioridades urbanas, com investimentos nas áreas nobres em detrimento da cidade informal, que hoje compreende 50% da população. Assim, São Paulo, por apresentar graves problemas de exclusão social e segregação espacial, estaria configurando-se muito mais como uma metrópole economicamente periférica no cenário capitalista global.

⁶⁴ Recorre para isso às categorizações apontadas por Saskia Sassen e Manuel Castells, em seus estudos referenciais sobre as cidades que sofreram influência da dinâmica da globalização, como decorrência dos efeitos da chamada “revolução da informática” relativamente às transformações ocorridas no sistema produtivo mundial.

Certamente há contradições no tocante ao enquadramento de São Paulo no rol das cidades globais. De forma geral, as pesquisas mais atuais consideram que as cidades atingem a condição de global em função de características que indiquem seu elevado grau hierárquico diante da região a que pertence e também, sua influência em nível mundial.

Dentre os atributos necessários para assim qualificá-la, considera-se por exemplo: ser centro de uma área metropolitana; ser servida por um aeroporto internacional de grande porte; possuir infra-estrutura avançada de comunicações; ser um centro de difusão de cultura e em especial, sediar grandes empresas corporativas, instituições financeiras, bolsa de valores com abrangência internacional, enfim, possuir grande influência econômica no mundo. Seu nível de globalização, no entanto, varia de acordo com a importância relativa da cidade em questão, com relação à influência que exerce no contexto global, que é detectado através de quesitos devidamente escolhidos, segundo a conotação que a instituição responsável pela classificação deseja dar.

O relatório Cidades Globais de 2008, emitido pela instituição FP-Foreign Policy,⁶⁵ por exemplo, realizou um estudo com 60 cidades consideradas globais. As classificações se basearam na avaliação de 24 indicadores distribuídos em cinco áreas: atividades de negócios, capital humano, o intercâmbio de informação, atividade cultural e o compromisso político. Percebe-se que alguns destes quesitos, como compromisso político, estão na linha de avaliação de Whitaker Ferreira. São Paulo obteve o 31º lugar na classificação geral, sendo seu quesito melhor avaliado, o de atividades de negócios, que alcançou o 16º lugar.

Outras instituições apresentam critérios diversos de avaliação. Um exemplo melhor situado são os estudos elaborados pelo Globalization and World Cities Study Group & Network,⁶⁶ da Universidade de Loughborough, no Reino Unido. Bem tradicional, em seu relatório mais recente, estudou as 130 cidades que foram consideradas as mais globalizadas do Mundo. Categorizadas de acordo com a importância relativa que cada uma tem segundo sua provisão de "serviços avançados de produção", tais como finanças, firmas de advocacia e publicidade, a cidade de São Paulo foi posicionada na 19ª colocação deste ranking, fazendo parte ainda do grupo das cidades principais.

⁶⁵ FP-Foreign Policy, Current Articles, The 2008 Global Cities Index – The Ranks.

⁶⁶ Boletim publicado em: GaWC Leading World Cities, edição de 2008.in: GaWC Research Bulletin

Todos estes aspectos refletem as condições de competitividade de cada cidade relativamente a outras congêneres no mundo, que se traduzem em preferências, no sentido de potencializar acessos aos nós das redes de fluxos internacionais.

Neste trabalho, não foram aqui efetuadas pesquisas no sentido de avaliar especificamente o grau de competitividade da cidade de São Paulo, já que tais aspectos fogem aos objetivos deste trabalho, qual seja, o de justificar as localizações espaciais do Terciário Superior na cidade. No entanto, são interessantes os resultados apresentados pelo Relatório de Competitividade Global 2009,⁶⁷ que mostra o Brasil ocupando a 56ª colocação no ranking de competitividade em um grupo de 133 principais economias, cujos quesitos que apresentam melhores desempenhos são justamente os relacionados à sofisticação do mercado financeiro; tamanho de mercado e ambiente empresarial, no entanto, contribuem negativamente e de forma significativa para esta posição no ranking, a falta de reformas [entre elas, a tributária]; infra-estrutura e ética na gestão pública. Mesmo não se referindo à cidade de São Paulo diretamente, os indicadores mostrados acima refletem bem o cenário econômico dominante na metrópole.

É importante colocar, no entanto, que se efetuarmos uma análise mais profunda sobre a questão, evidencia-se alguns fatores que podem gerar distorções na avaliação de São Paulo, relativamente ao contexto global. Por exemplo, comparando a relação entre o PIB do país com outros indicadores [admitindo-se que expressem proporções diretas com a economia da metrópole]:⁶⁸ o país está em 10º lugar no ranking mundial relativamente ao seu PIB; 7º lugar em linhas telefônicas terrestres; 6º em telefonia móvel e 5º lugar em usuários da Internet. Estes indicadores são típicos das dinâmicas globalizadas, já que a reestruturação econômica mundial ocorreu sob os efeitos dos avanços tecnológicos da telemática.

Por este viés, a cidade de São Paulo, que monopoliza boa parte destes serviços no Brasil, estaria relacionada ao rol das maiores cidades globais. Por outro lado, o país ocupa a 22ª colocação relativamente às transações de exportação efetuadas no mundo e está em 16º em investimentos externos diretos efetuados no próprio país. Os quatro primeiros indicadores

⁶⁷ Relatório anual elaborado pelo Fórum Econômico Mundial, em parceria no país com a Fundação Dom Cabral. Os dados foram coletados entre janeiro e junho deste ano e mostram que o país subiu oito pontos no ranking geral neste período.

⁶⁸ Referência dos indicadores: CIA World Factbook – in: Index Mundi

são indicadores de países centrais, mas os dois últimos seriam típicos de países periféricos, apontando aqui para uma contradição.

Verifica-se por estes indicadores, que a posição do país quanto aos valores de exportação e investimentos externos diretos aponta para transações financeiras internacionais aquém de sua economia, relativamente à média dos países centrais, o que se justifica perfeitamente, no entanto, por sua economia ter estado em passado recente, plenamente direcionada ao mercado interno, cujo redirecionamento ao contexto internacional ocorreu somente após o Plano Real.

Por outro lado, constata-se que os fluxos financeiros no nível de outras cidades globais existem, em proporção à sua economia, como se pode verificar através dos indicadores sobre a BM&Fbovespa⁶⁹, sediada na cidade de São Paulo, que representa a terceira maior Bolsa de Valores do Mundo, em valor de mercado, sendo a maior da América Latina e a segunda maior do Continente Americano. Mesmo antes da integração das duas bolsas que a formaram, a BM&F e a BOVESPA, em 2008, a BOVESPA, isoladamente, entre as 51 bolsas monitoradas pela WFE -World Federation of Exchanges, aparecia ocupando a posição de oitava maior bolsa do mundo, em termos de capitalização, competindo em um ranking dominado por mercados avançados, como pode se constatar a seguir.

Posição	Bolsa/Mercado	Capitalização Out/2007 (US\$ trilhões)	Varição 12 meses
1ª	NYSE Group (EUA)	16,282	+10,0%
2ª	Tokio SE (Japão)	4,627	+2,4%
3ª	Euronext (Europa)	4,418	+29,9%
4ª	Nasdaq (EUA)	4,390	+15,5%
5ª	London SE (Reino Unido)	4,207	+16,9%
6ª	Shanghai SE (China)	3,018	+392,3%
7ª	Hong Kong Exchanges (China)	2,974	+103,0%
8ª	São Paulo SE (Brasil)	2,294	+126,3%
9ª	Deutsche Börse (Alemanha)	2,119	+42,6%
10ª	BME Spanish Exchanges	1,832	+50,3%

Tabela 2 – Valores de Capitalização das principais Bolsas de Valores do Mundo
Variação entre outubro de 2006 e outubro de 2007

Fonte: World Federation of Exchanges

⁶⁹ BM&Fbovespa - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros de São Paulo, criada em 2008 com a integração entre a Bolsa de Mercadorias & Futuros (BM&F) e a Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA).

Apesar dos indicadores acima se referirem ao país como um todo, refletem bem a posição da cidade neste contexto, fato que pode ser constatado através de dados fornecidos pela própria prefeitura de São Paulo, que indicam que a cidade abriga hoje 63% das sedes de grupos internacionais instalados no país, oito das dez maiores corretoras de valores e cinco das dez maiores empresas de seguros, além de possuir sistemas avançados de serviço e infraestrutura, mesmo que não estendidos à toda sua área urbanizada.⁷⁰

Seja como for, constata-se pelo exposto, que São Paulo, independentemente de possuir ou não os mínimos atributos de cidade-global, sofreu as mesmas dinâmicas ocorridas nas maiores cidades mundiais diante da reestruturação da economia que as transformou em cidades globais. Identifica-se também, em concomitância a estas cidades, os fortes efeitos das transformações urbanas para adequar o espaço construído aos novos paradigmas da economia e perfil industrial, que induziram à reestruturação urbana da metrópole, como abordado na seção seguinte.

10.2 INFLUÊNCIA DAS NOVAS LOCALIZAÇÕES SOBRE A REESTRUTURAÇÃO URBANA

Destaca-se a partir dos processos de desconcentração industrial e conseqüente reestruturação econômica, que as áreas tradicionais de produção industrial, antes congestionadas, ao se deslocarem para outros centros, deixam para trás espaços sem utilização, verdadeiros vazios urbanos localizados em áreas relativamente centrais. Por outro lado, outras regiões são eleitas como localização para as novas atividades do Terciário, que surgem como decorrência, em parte, do próprio processo de desconcentração industrial, mas também, pelas novas relações que se estabelecem ditadas pelos rumos da globalização.

Assim, verifica-se um contínuo processo de transformação, com algumas áreas em ascensão, onde se verifica uma forte expansão da produção imobiliária, em especial do setor de edifícios de escritórios, em detrimento de outras, em decadência, geralmente antigas e dinâmicas áreas industriais e respectivos bairros que lhes proporcionaram apoio, onde se localizavam oficinas, depósitos, habitações para os operários, etc.

⁷⁰ PMSP. Secretarias, setor de relações internacionais.

Segundo Nobre (2000), este processo de transformação foi evidenciado nas principais cidades globais, em algumas delas, inclusive, exigiu intervenções nas legislações urbanas, por parte do poder público, com o objetivo de possibilitar uma reestruturação urbanística de setores degradados. Estas intervenções variaram desde mera desregulamentação urbanística e aplicação de incentivos fiscais, até mega-projetos completos de reestruturação urbana, que de forma planejada, procuraram contemplar as principais atividades e serviços de apoio que definem a cidade-global.

De maneira geral, nestas cidades, buscou-se estimular a expansão do mercado imobiliário do setor terciário nestes locais, em competitividade a outras cidades com mesmo potencial para sediar grandes empresas transnacionais corporativas ou do setor financeiro. Nobre cita como exemplos: Battery Park City, em Nova York e London Docklands, ambas da década de 1980. Mais recentemente, são exemplos também, como menciona Leite (2004)⁷¹: San Francisco Mission Bay, Barcelona 22@, Montreal Ateliers Angus e Montreal Cité Multimédia.

Assim, neste novo contexto de cidade, o poder público municipal se vê pressionado a mudar suas políticas em planejamento, passando de formulador e controlador do uso do espaço urbano para incentivador de sua produção intensiva, como apoio e suporte físico ao forte redirecionamento dos vetores urbanos característicos deste novo processo de transformação. Utiliza-se assim de instrumentos da legislação urbana para uma maior flexibilidade no que tange ao uso do solo, procedendo também, simultaneamente, à realização de obras de infra-estrutura urbana, compatíveis às novas densidades a serem produzidas, provendo assim o mercado imobiliário de estoques de terrenos para viabilizar a produção imobiliária e minimizar a especulação.

Diante deste processo, o poder público se reveste da prerrogativa de assegurar a permanência na cidade das atividades do serviço terciário, cujo resultado se reflete diretamente no aumento de seu PIB e conseqüentemente, das arrecadações municipais.

Para São Paulo, este processo de transformação urbana, com áreas em ascensão e outras em declínio, foi também evidenciado, assim como a ação da municipalidade no planejamento estratégico voltado à reestruturação urbana nestas áreas.

⁷¹ Estudos de Caso apresentados em: LEITE, Carlos. Sao Paulo, Global Cities Sustainability & Creative Urban Clusters. Metrô x Retrô: Califórnia 2004. Cidades, diversidade, inovação, clusters e projetos urbanos.

Pela nova constituinte de 1988, nos artigos 182 e 183, foram previstos mecanismos urbanos que resultaram no Estatuto da Cidade, de 2001, pelo qual foram previstos novos instrumentos para tornar mais flexíveis as regulamentações urbanísticas, munindo-as de recursos legais para adequá-las ao grande desenvolvimento urbano que estaria por vir. Em São Paulo, os instrumentos previstos na nova constituição foram utilizados já pela prefeita Luiza Erundina, em 1990, quando a Operação Urbana foi incluída na Lei Orgânica do Município, resultando nas Operações Urbanas Anhangabaú e Água Espreada (CASTRO, 2006).

De forma geral, o instrumento Operação Urbana instituído na cidade objetivou criar estratégias para promoção da reestruturação urbana em áreas estagnadas ou naturalmente degradadas, ou que sofreram transformações diante do processo de reconversão industrial e reestruturação produtiva, ou que se encontravam em desenvolvimento acelerado.

Segundo Castro (2006), ao se instituir as Operações Urbanas, no caso, como instrumento de política urbana em São Paulo, vislumbrou-se a reestruturação urbanisticamente de setores pré-definidos, em processo de degradação ou desenvolvimento acelerado, tendo como proposta para viabilização financeira, a parceria do poder público com o setor privado, por meio de recursos transferidos por este último, através de outorga onerosa de adicionais de construção, a serem aplicados nas obras de infra-estrutura nestes locais.

Constata Castro, no entanto, que no transcorrer dos processos de implantação, este instrumento privilegiou excepcionalmente interesses imobiliários locais. Tendo analisado as cinco operações urbanas inicialmente implantadas, até o ano 2000, a saber: Anhangabaú, Faria Lima, Água Branca, Centro e Água Espreada, argumenta que as prerrogativas lançadas inicialmente para sua formulação não se configuraram plenamente, tendo as operações se subordinado à lógica do empreendedorismo imobiliário, contribuindo principalmente para processos de construção especulativa do lugar.

De fato, pode-se verificar a grande dificuldade em se estabelecer o equilíbrio entre o urbanismo voltado à melhoria dos padrões de vida na cidade, através da implementação de políticas de transportes, habitação e qualidade ambiental, com a contrapartida necessária para viabilizar a parceria com a iniciativa privada, onde os interesses se voltam aos espaços que apresentam melhores possibilidades para a produção de grandes edifícios de escritórios, destinados a sediar as grandes corporações.

De forma geral, utiliza-se de tal instrumento para tornar mais flexível a Lei de Zoneamento e Uso do Solo do Município, envolvendo a participação da iniciativa privada financeiramente, através da venda pelo poder público de adicionais nos índices de aproveitamento construtivo dos terrenos, ou da permissão de usos estranhos ao zoneamento específico de determinadas áreas. Visa com isso, viabilizar economicamente a implantação da infra-estrutura necessária em tais áreas.

Por exemplo, pela Lei 7.805/72, Lei de Zoneamento de 1972 e subsequentes, muitas das áreas que alojavam indústrias no município estavam enquadradas como de uso predominante industrial [Z6] ou estritamente [Z7]. A partir de dispositivos estabelecidos por esta mesma lei, somaram-se ainda nestas áreas restrições relativamente ao próprio uso industrial, que trouxeram dificuldades para a instalação e funcionamento de novas indústrias e de vários ramos do comércio, em muitas áreas [zonas de uso] da cidade. Todas estas restrições contribuíram para o surgimento de grandes áreas vazias em decorrência da inviabilização do uso industrial ou pela inviabilidade de expansão da produção de muitas indústrias, buscando-se com as Operações Urbanas, a flexibilização deste uso, promovendo-se, no entanto, a ordenação urbana nas áreas de maior conflito, através de estratégias que propiciem o desenvolvimento destas regiões.

Na cidade, as áreas onde o processo de declínio ou estagnação urbana foi mais evidente, correspondem àquelas que se estendem ao longo das orlas ferroviárias, em especial na Zona Leste, Barra Funda e Vila Leopoldina, ou das antigas várzeas dos rios Tietê e Pinheiros, destacando-se neste último, a região compreendida pelas Vilas Funchal, Cordeiro e Brooklin II, que vêm assumindo grande valor, por estarem no caminho dos vetores de expansão do Terciário.

Entre os projetos das Operações Urbanas na cidade, muitos implantados, outros em processo de implantação e alguns ainda em projeto de lei, podemos citar: Faria Lima, Barra Funda/Água Branca, Vila Leopoldina, Água Espraiada, Diagonal Sul/ Ipiranga, dentre outros. Aqueles que privilegiaram a Região Sudoeste foram as da Faria Lima e Água Espraiada (ver Figura 100).

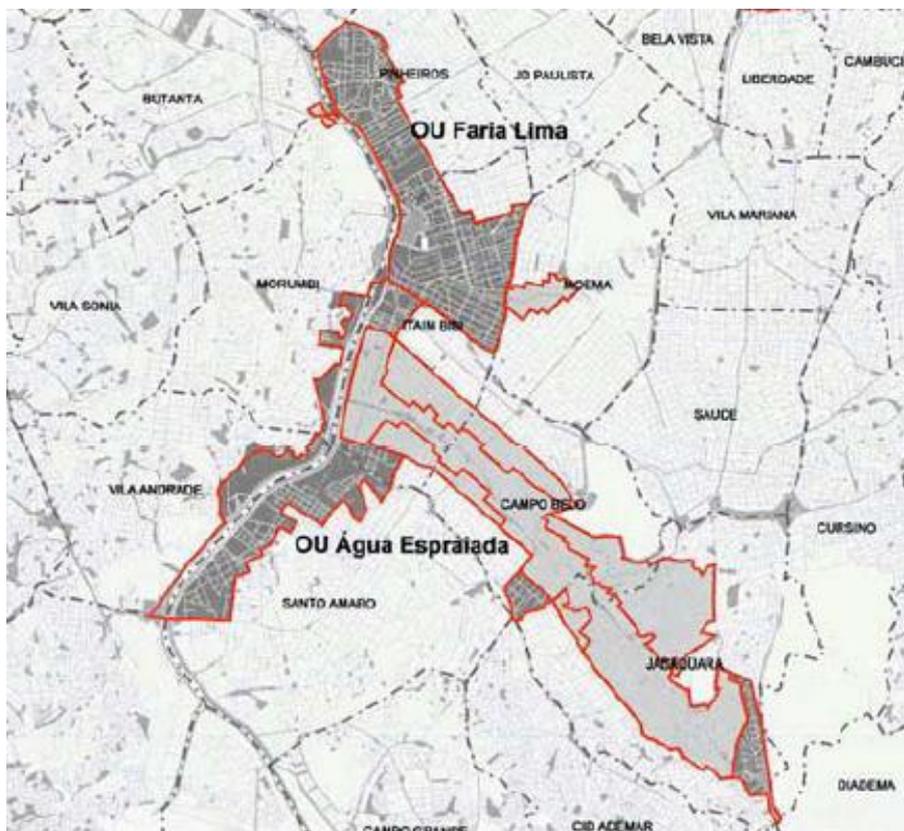


Figura 100: Operações Urbanas Faria Lima e Água Espraiada em São Paulo
Fonte: CASTRO (2006)

Como se verificou, o processo de transformação do perfil industrial e econômico da cidade de São Paulo, ao longo das últimas décadas, refletiu-se diretamente sobre sua organização espacial. A ocupação de seu território, apoiada desde a década de 70 em planos urbanos e legislações de uso do solo, com tendências ao zoneamento mono-funcional, propiciou a estagnação de muitas áreas e privilegiou o desenvolvimento de outras. A Região Sudoeste, no tocante às possibilidades ao seu desenvolvimento urbano, foi um bom exemplo disso.

Por outro lado, o dinamismo da evolução dos processos de produção industrial e de gestão empresarial, resultante dos fatores que conduziram a economia à globalização, levou à necessidade de planos urbanísticos estratégicos para orientar as constantes transformações que ocorrem com a estrutura urbana da cidade, adequando algumas regiões ao acelerado nível de desenvolvimento e revitalizando ou requalificando outras, como é o caso das zonas industriais, razão das referidas Operações Urbanas.

10.3 AS OBRAS VIÁRIAS QUE CONSOLIDARAM AS CENTRALIDADES DA REGIÃO SUDOESTE

Em meados de 1993, tomou posse como prefeito de São Paulo, Paulo Salim Maluf, que tão logo assumiu o posto, deu início a um intenso programa de obras viárias e de infraestrutura urbana em geral.

O momento político e econômico que se configurou no início de seu mandato administrativo, favoreceu a viabilização desta intensa campanha de obras. A economia voltava a tomar fôlego após a crise deflagrada pelo Plano Collor, o que aumentou sobremaneira as arrecadações do município. Somou-se também a esta conjuntura, uma maior participação na partilha dos tributos gerais, conquista esta que os municípios em geral alcançaram com as alterações do código tributário, a partir da constituição de 1988.

Outro fator que favoreceu o incremento da capacidade de realização de obras foi a inclusão na Lei Orgânica do Município, do instrumento Operação Urbana, regulamentando as parcerias com o setor privado para a realização de obras de infra-estrutura urbana. Todos estes fatores, somados ainda a uma capacidade ociosa de endividamento do município, dotaram o poder público de uma fantástica condição orçamentária, que foi certamente esgotada até o último recurso (DINIS, 2002).

De forma geral, executou-se na gestão Maluf o plano de melhorias viárias elaborado durante a administração de Jânio, quando prefeito entre 1986 e 1989. Muitas destas obras eram estratégicas e a sua ausência vinha já comprometendo o funcionamento da estrutura viária do Município como um todo.

De imediato, foi dado andamento às obras que se encontravam paralisadas, como era o caso do alargamento da Av. Vereador José Diniz, entre as avenidas Bandeirantes e Prof. Vicente Ráo, que exigiu intensos esforços para vencer as fortes ondulações topográficas existentes neste trecho. Esta avenida, antigo leito do Tramway de Santo Amaro, transformou-se em um eixo viário alternativo à Av. Santo Amaro, em continuidade à Av. Ibirapuera. Este eixo viário ganhou importância estratégica a partir da década de 1980, ao interligar algumas centralidades do terciário, no caso, os centros de negócios que vinham se desenvolvendo em Moema, Berrini e região da Chácara Santo Antônio, este último, implantado na década de

1980. Contribuiu também, em especial, como principal rota de tráfego destas localidades para as regiões do Ibirapuera, Vila Mariana e Paulista.



Figura 101: Alargamento da Av. Vereador José Diniz – Atual
Fonte: Foto tirada pelo autor (2000)

Na Zona Sul, diretamente, efetuou a implantação de várias obras viárias, entre elas, o Complexo Viário João Dias, que abrangeu a implantação de uma ponte sobre o Rio Pinheiros, na própria Avenida João Dias, em substituição à anterior ali existente, em nível e também, uma segunda ponte, imediatamente ao Sul, a Ponte Transamérica, interligando-se à Av. Guido Caloi. Proveu também de ligação, a Av. Washington Luis com as avenidas Guarapiranga e Estrada M'boi-mirim, propiciando o prolongamento desta radial em direção ao extremo Sul da cidade.

As obras na região Sul eram prioritárias, tendo em vista o grande adensamento populacional que vinha ocorrendo já desde a década de 70, em especial pelas camadas mais populares. Mas em especial, favoreceu em muito a acessibilidade à zona de negócios da Chácara Santo Antônio, servindo as pontes como retorno para quem fosse acessá-la pelas vias marginais do Rio Pinheiros. (ver figura 102)

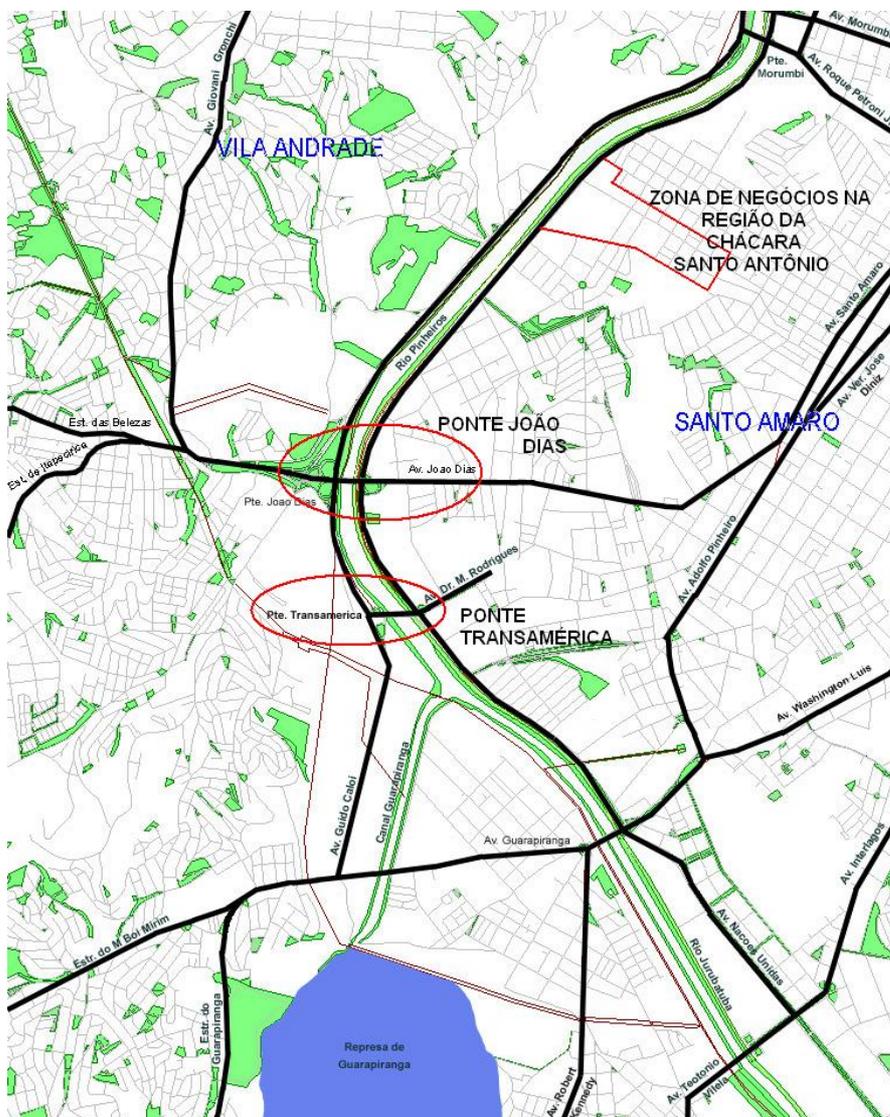


Figura 102: Complexo Viário João Dias e Ponte Transamérica e principais artérias de circulação da Zona Sul.
Base: MOC – Mapa Oficial da Cidade de São Paulo (2001). “Notação nossa”.

Também as obras viárias que complementaram o Mini-Anel Viário, que confirmou o modelo viário radial-perimetral para a cidade de São Paulo, como abordado em seção anterior, integrou vários bairros a Leste da cidade com a Região Sudoeste, criando uma excepcional condição de acessibilidade.

No entanto, relativamente ao desenvolvimento das centralidades da Região Sudoeste propriamente, três obras assumiram especial importância para firmar a expansão do setor Terciário Superior na região, em detrimento de outras áreas que já se apresentavam em competitividade, como a Barra Funda, a Oeste, que desde 1995, havia já sido beneficiada pelo instrumento Operação Urbana Água Branca.

A primeira, de maior estratégia para a expansão do Terciário Superior na região, foi o prolongamento da Av. Brigadeiro Faria Lima, em suas duas extremidades, potencializando estas áreas para empreendimentos de escritórios de alto padrão, que seriam ainda articuladas por mais duas outras avenidas, implantadas conjuntamente, a Funchal/Jadid Jafé e a Hélio Pellegrine; a segunda, a Av. Jornalista Roberto Marinho, ao longo do fundo do vale do Córrego Água Espriada, que solucionou tanto questões de acessibilidade para megaempreendimentos imobiliários, que vinham já sendo implantados na região da Berrini, como urbanísticas, saneando, mesmo que ainda parcialmente, uma área vital para o desenvolvimento urbano da região; a terceira, o Boulevard Juscelino Kubitschek, idealizado a partir da implantação de uma via rebaixada, ao longo da própria avenida. Obra polêmica, denominada de Corredor Sudoeste, foi iniciada na gestão Jânio e paralisada por Erundina, tendo sido parcialmente concluída na gestão Maluf, com algumas simplificações relativamente ao projeto inicial. Esta obra viária interligou a região com o principal eixo viário Sul da cidade, a Av. 23 de Maio, propiciando-lhe maior permeabilidade.

A retomada da idéia da concepção inicial da Av. Brigadeiro Faria Lima, cujo traçado interligaria as avenidas Bandeirantes e Pedroso de Moraes, ocorreu anteriormente à gestão Maluf, na gestão de Jânio Quadros, em 1988, quando foi apresentado um novo projeto com propostas de prolongamento nas duas extremidades. Agora, adaptada para interligar a Faria Lima diretamente com a Berrini, na interseção com a Bandeirantes, tal proposta foi denominada de Boulevard Zona Sul.

Como descreve CASTRO (2007), a proposta foi apresentado ao público durante o 4º Seminário de Mercado de Espaços para Escritórios, promovido pela Richard Ellis, pelo então Secretário Municipal de Vias Públicas, Walter Bodini. A elaboração do projeto ficara a cargo do Escritório Técnico Júlio Neves, que contou com a colaboração de consultoria da própria Richard Ellis Consultores Internacionais de Imóveis e da EMBRAESP - Empresa Brasileira de Estudo do Patrimônio.

O projeto não teve prosseguimento na gestão seguinte, de Luiza Erundina, apesar de ter sido considerado pela equipe da SEMPLA, como passível de ser realizado.

Em meados de 1993, Paulo Salim Maluf, tão logo assumiu o posto de prefeito de São Paulo, ao dar início ao seu imenso programa de obras viárias, incluiu as obras do prolongamento da Av. Brigadeiro Faria Lima, em suas duas extremidades, como concebido

anteriormente na gestão de Jânio Quadros. Para viabilizar a obra viária, seu projeto de implantação foi transformado em uma Operação Urbana, a Operação Urbana Consorciada Faria Lima, com o intuito de utilizar os mecanismos previstos para a obtenção de recursos junto a investidores e proprietários na região, visando sua execução sem ônus para a municipalidade. Tomou de imediato as iniciativas para dar andamento ao projeto completo da operação urbana, que foi aprovado com algumas ressalvas, relativamente à sua concepção inicial, através da Lei 11.732 de 14 de março de 1995.

Os prolongamentos em questão, para o extremo Norte, além do Largo da Batata, propiciou a interligação com a Av. Pedroso de Moraes, na altura da Av. Prof. Frederico Herman Jr. Pelo extremo Sul, após a Av. Cidade Jardim, seguiu em direção à Av. Presidente Juscelino Kubitschek, cruzando-a, defletindo então até encontrar a Rua Funchal, que se interliga na Av. Engenheiro Luís Carlos Berrini, após cruzar a Av. Bandeirantes. (ver figura 103) No entanto, na gestão Maluf, a obra foi implantada parcialmente, com o seguinte traçado: após ter cruzado Av. Presidente Juscelino Kubitschek, seguiu em direção à Av. Santo Amaro, interligando-se com a Av. Hélio Pellegrino, que estava também sendo implantada, alcançando a Av. República do Líbano. Este último trecho foi concluído em 1998, na gestão de Celso Pitta.

Atualmente, todo este conjunto de obras está em fase de conclusão, tendo o traçado da Faria Lima no último trecho assumido a seguinte configuração: após cruzar a Av. Juscelino Kubitschek, segue pelas ruas Olimpíadas e Gomes de Carvalho, até se entroncar com a Rua Funchal, todas duplicadas nestes trechos.

A Rua Funchal, em especial, que tem continuidade através da Av. Chedid Jafé, juntas, já formavam uma importante interligação entre as avenidas Juscelino Kubitschek e Bandeirantes, na junção com a Berrini, agora recebendo o prolongamento da Faria Lima. A área inscrita por este circuito de vias e seus arredores ficou denominada de “Zona de Valor Vila Olímpia”, nome emprestado do bairro a que pertence e tornou-se local de grande atratividade para a implantação de edifícios de escritórios de alto padrão. Na (figura 103), verifica-se a integração de todas estas vias.

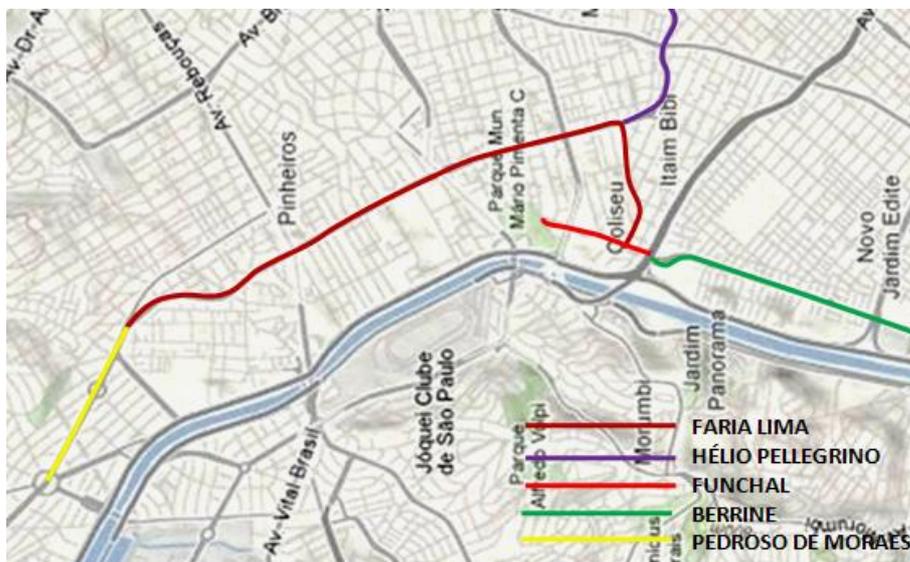


Figura 103 – Traçado da nova Av. Faria Lima e suas articulações viárias. Base: GEOGLE Maps. “notação nossa”

De forma geral, este traçado da avenida, na maior parte de sua extensão, atravessou áreas que estavam enquadradas no parâmetro urbanístico Z2 da legislação então vigente, razão que motivou a criação da operação urbana e com ela, mecanismos para alterar os parâmetros urbanísticos estabelecidos pela legislação de uso e ocupação de solo, gerando-se potencial adicional de construção nas áreas ao seu redor, através de outorga onerosa. Segundo a própria “Exposição de Motivos da Operação Urbana Faria Lima”, além da natureza viária, o trecho existente foi declarado como o principal eixo de desenvolvimento da Zona Sul da cidade, sugerindo a extensão desse desenvolvimento ao longo dos novos trechos a serem implantados (CASTRO, 2007).

No trecho de prolongamento ao Sul, em especial, junto à Vila Olímpia, próximo à Rua Funchal, existiam já áreas de grande interesse para a produção imobiliária, com estoques provenientes de residências de baixo custo e muitos galpões. Inclusive, parte destas áreas, pela Lei de Zoneamento então vigente, já se enquadrava como Z3 e Z4, mista com índice de aproveitamento 2 e 3. A avenida, neste trecho, cumpriu unicamente o papel de indutora ao aproveitamento imobiliário destas áreas. Percebe-se, através destes fatos, que já se profetizava o desenvolvimento de uma centralidade nesta região. Iniciou-se assim, com este prolongamento, uma nova fase de ocupação para a Faria Lima, agora com seus novos trechos, quase que exclusivamente por empreendimentos de alto padrão para alojar grandes empreendimentos de escritórios, em grande parte para atender ao setor financeiro, como se verifica nas imagens que se seguem.



Figura 104: Região da Nova Faria Lima – Faria Lima com Juscelino Kubitschek
Fonte: Foto tirada pelo autor (2009)



Figura 105: Região da Nova Faria Lima – Faria Lima com Juscelino Kubitschek
Fonte: Foto tirada pelo autor (2009)



Figura 106: Região da Nova Faria Lima – Faria Lima com Gomes de Carvalho
Fonte: Foto tirada pelo autor (2009)



Figura 107: Região da Nova Faria Lima – Rua Funchal
Fonte: Foto tirada pelo autor (2009)

Verifica-se pelos fatos expostos, que mesmo que tenha sido o contexto viário a principal alegativa para justificar os prolongamentos da Faria Lima, cujos benefícios mostravam-se incontestáveis, com os instrumentos criados através da Operação Urbana, criou-se a possibilidade para a verticalização voltada ao uso comercial ao longo de seu eixo, atestando a intenção em se aproveitar as áreas lindeiras para investimentos de base imobiliária. Percebe-se, a bem da verdade, que havia já a clara intenção de se construir uma nova zona de negócios do terciário superior em torno da avenida, a Nova Faria Lima. Veremos, nas seções seguintes, que ao se considerar o novo eixo proposto pelo projeto denominado Boulevard Zona Sul, o Boulevard Juscelino Kubitschek e também, a região da

Berrini, toda esta região, denominada de Sudoeste, transformou-se num vigoroso centro de negócios.

A segunda obra de importância para a consagração da Região Sudoeste, como centro de negócios, foi o Boulevard Juscelino Kubitschek, Corredor Sudoeste, a tão polêmica obra viária da gestão Jânio Quadros (1986-1989), com sua execução paralisada pela prefeita Luiza Erundina (1989-1992), que aterrou todo o canteiro de obras. Durante a administração de Paulo Maluf (1993-1996), as obras foram retomadas e parcialmente realizadas, com algumas simplificações relativamente ao projeto inicial.

Esta obra fazia parte de um contexto maior, uma interligação denominada de Sudoeste-Centro, que se iniciava por uma passagem inferior no Vale do Anhangabaú⁷² e se completaria, após a travessia do Rio Pinheiros, por outro sistema viário, que recebeu a denominação de Complexo Viário Eusébio Matoso, também de grande envergadura.⁷³

Todo este sistema de vias foi justificado por solucionar um fluxo de tráfego entre a Avenida 23 de Maio com o bairro do Morumbi e cidade de Osasco, acessando também as Rodovias Régis Bittencourt e Raposo Tavares, desviando-se das Marginais do Rio Pinheiros. Na gestão de Paulo Maluf (1993-1996), foram executados os túneis sob o Rio Pinheiros, os de transposição da Av. Santo Amaro e o do Parque Ibirapuera, promovendo a interligação com as avenidas 23 de Maio e Sena Madureira, mas prescindiu-se do rebaixamento das vias ao longo da Av. Juscelino Kubitschek, como previsto no projeto original.⁷⁴

⁷² Estavam previstos no projeto original dois túneis sob o Vale do Anhangabaú, de aproximadamente 480m de comprimento cada um, deixando a superfície livre para a implantação de uma grande área de lazer. Foi executada uma passagem inferior cumprindo a mesma finalidade. O projeto de paisagismo, de 1981, teve como autores, Jorge Wilhelm e Rosa Kliass.

⁷³ O Complexo Viário Eusébio Matoso inicia-se na travessia da Av. Juscelino Kubitschek sob o Rio Pinheiros, seguindo paralelamente ao mesmo em direção à Avenida Corifeu de Azevedo Marques, prevendo-se no cruzamento com a Avenida Francisco Morato, uma passagem inferior para permitir o fluxo direto vindo da Av. Juscelino Kubitschek. Contou com mais uma ponte sobre o Rio Pinheiros, ao lado da ponte existente Eusébio Matoso.

⁷⁴ Os túneis sob o canal do rio Pinheiros foram o Jânio Quadros, inaugurado em 1994, com 1.900 metros de extensão, ligando a Avenida Juscelino Kubitschek com as avenidas Lineo de Paulo Machado e a Engenheiro Oscar Americano e o Túnel Sebastião Camargo, inaugurado em 1995, com 1.170 metros.



Figura 108: Embocadura do Túnel na Av. Juscelino Kubitschek.
Fonte: Foto tirada pelo autor (2001)

Ao serem concluídas, estas obras favoreceram a acessibilidade da região Sudoeste relativamente a outras regiões da cidade, até então limitada às avenidas Cidade Jardim e Bandeirantes. Em especial, dotou a Av. Juscelino Kubitschek de uma importância que até então não havia ainda conquistado, transformando-a em um importante eixo viário da região, concedendo-lhe permeabilidade viária e visibilidade, que acabou por induzir a implantação de grandes empreendimentos imobiliários, sendo hoje responsável por uma fatia significativa do Setor Terciário que se desenvolveu na região, a partir da década de 1990. Cabe colocar que até a implantação do Corredor Sudoeste, a avenida foi ocupada especialmente por um comércio secundário constituído de pequenos restaurantes, lojas de acessórios de veículos, etc., sem maior importância na estrutura urbana da cidade. Seu primeiro grande marco comercial, já sinalizando para um futuro próspero, foi a instalação de uma grande loja do Magazine Mappin, cujo prédio é hoje ocupado pelo supermercado Extra.

Hoje, na avenida e nas áreas localizadas entre a Rua Joaquim Floriano e a própria avenida, configurou-se uma preferência para empreendimentos de alto padrão, como pode-se verificar pelos edifícios Birmann 31, na esquina com a Av. Faria Lima, com área locável de 19.125m², ou o JK Financial Center, com 13.231m². Justifica-se a formação desta zona de valor em torno da avenida, em especial, devido à indução ocorrida por influência do eixo viário que se formou, mas também, pelas possibilidades construtivas surgidas ao ser incluída no projeto da Operação Urbana Consorciada Faria Lima, aprovado pela lei 11.732 de 14 de março de 1995, cujo perímetro que delimitou o potencial adicional de construção abrangeu parte de sua extensão, entre a Av. Santo Amaro e a Marginal do Pinheiros.



Figura 109: Boulevard Juscelino Kubitschek.
Fonte: Rosa (2004)

A terceira obra de grande importância para a região Sudoeste, a Av. Jornalista Roberto Marinho, como já visto em seção anterior, foi implantada entre as avenidas Nações Unidas e Washington Luis, em final de 1995, também na gestão Maluf. Esta avenida fez parte de um grande projeto, uma via expressa perimetral que deveria configurar o Anel Rodoviário da cidade, elaborado sob a responsabilidade do DER, em 1972 e que previa utilizar o fundo de vale deste córrego em seu traçado, não tendo sido implantado. Desta grande obra, foi executado somente o entroncamento das avenidas marginais dos rios Tietê e Pinheiros, inaugurado em 1978.

No entanto, quando se decidiu pela não execução da obra, a faixa de ocupação ao longo do córrego havia já sido desapropriada, vindo nos anos seguintes a ser ocupada por assentamentos irregulares, na maior parte por favelas. Posteriormente, quando se decidiu efetivamente pela implantação deste anel, em fins de 1980, com a denominação de Anel Viário Metropolitano, as características operacionais adotadas foram bem mais modestas que de seu projeto predecessor, abandonando-se o traçado original pelos altos custos de implantação, optando-se na época, pelo aproveitamento da Av. Roque Petroni Jr., que sofreu unicamente alargamentos e obras de adequações (Dinis, 2002).

A intenção de canalização deste córrego voltou a ser novamente cogitada na administração de Jânio Quadros (1986-1989), não tendo, no entanto, passado dos trabalhos iniciais e retoma na gestão de Luíza Erundina (1989-1992), através da Operação Urbana Água

Espraiada, que objetivou executar tal obra como suporte para implantação de um sistema de transporte de média capacidade, com corredor de ônibus no canteiro central, interligando-se com a Av. George Corbusier, no Bairro do Jabaquara e ao mesmo tempo, resolveria a questão habitacional da população lindeira ao córrego. O Projeto de Lei que instituía a Operação Urbana foi encaminhado à Câmara ainda na gestão de Erundina e retirado em seguida, na gestão de Maluf, para revisão (CASTRO, 2003).

As obras foram parcialmente realizadas na gestão de Paulo Maluf, a partir de 1994, como obra de melhoria viária e desvinculadas da Operação Urbana, implantando-se a avenida entre a Av. Nações Unidas e a Av. Washington Luiz, porém sem os viadutos que propiciariam o acesso à marginal esquerda do Rio Pinheiros.



Figura 110: Embocadura do Córrego Água Espraiada, anterior à sua canalização, ainda ocupada pela favela do Jardim Edith. Em hachura, o World Trade Center, Centro Empresarial Nações Unidas e a as áreas de implantação da Av. Jornalista Roberto Marinho, respectivamente. Base: COELHO (1999). “Notação nossa”.

Sua implantação coincidiu com a inauguração de vários mega-projetos na Av. Nações Unidas, todos vizinhos entre si e localizados entre a Av. Bandeirantes e o Córrego Água Espraiada. O primeiro, o World Trade Center, um dos maiores desta região, trata-se de um projeto multiuso, com 180.000 m² de área construída, inaugurado em 1995, que reuniu em um

único empreendimento, um shopping, um hotel de trezentos apartamentos e um edifício de escritórios com 27 andares. Também na mesma época, foram implantados mais dois outros empreendimentos, no caso unicamente de escritórios e de menor porte, o Plaza Centenário e o edifício da Bolsa de Imóveis do Estado de São Paulo, este último, apelidado de “Robocop”, pela sua imagem *high-tech*. O mais importante da região, no entanto, foi o Centro Empresarial Nações Unidas, um mega-empreendimento ao lado da embocadura do córrego, um complexo de três edifícios de escritórios, sendo um deles, a Torre Norte, o segundo maior em altura de São Paulo. A área total construída foi de 305.000 m², dando-lhe a marca de maior empreendimento em área da região. Foi inaugurado em partes, a primeira, a Torre Oeste, em final de 1997, hoje inteiramente implantado.



Figura 111: Av. Nações Unidas – Mega-empreendimentos. Na seqüência, CENU, WTC, Plaza Centenário e “Robocop”.

Fonte: Cartão Postal Migli – Foto de Luiz Chiozzoto

Com a implantação da avenida e a canalização do córrego, resolveram-se vários problemas que perduravam na área, como o de enchentes e a remoção de boa parte de favelas nas margens do córrego. A canalização se iniciou imediatamente à montante da Av. Washington Luis, onde foi construído um “piscinão” e desemboca em um novo dreno de reforço hidráulico, que lança suas águas no Canal Superior do Pinheiros, solucionando problemas com



Figura 112: Avenida Jornalista Roberto Marinho – trecho a montante da Berrini.

Fonte: Foto tirada pelo autor (2009)

enchentes que perduravam na Av. Luis Carlos Berrini e imediações.⁷⁵ Para remoção das favelas ao longo do córrego, reuniram-se alguns empreendedores interessados do local, que financiaram a indenização de boa parte destes moradores, deslocando-os para áreas mais periféricas.

A implantação desta avenida, conjuntamente aos mega-projetos corporativos ali localizados, dotou a região de excepcional valor paisagístico, causando um impacto similar ao que ocorrera 70 anos antes, no Vale do Anhangabaú, com a implantação do parque linear ao longo do córrego e construção de vários edifícios de visibilidade, como o Teatro Municipal e os Palacetes Prates. Na época, estas obras consagraram a expansão do Centro em direção à Rua Barão de Itapetininga, que propiciou o surgimento do Centro Novo. Neste caso, recriou-se o mesmo impacto, em especial, se considerarmos a imagem da nova ponte estaiada, construída recentemente. Este conjunto arquitetônico-urbanístico vem consagrando a Av. Nações Unidas como a maior expressão do grande centro de negócios na cidade.



Figura 113: Região da Berrini, com a ponte estaiada Octávio Frias de Oliveira.
Fonte: Wikipédia

Nesta fase de implantação, a Avenida Água Espraiada deveria funcionar como um escape ao tráfego da região da Berrini, criando uma rota alternativa para a Av. Washington Luis, facilitando inclusive o acesso ao Aeroporto de Congonhas.

⁷⁵ O lançamento das águas do novo dreno no Canal do Pinheiros foi efetuada através de mais uma obra, a Estação Elevatória Eduardo Yamada, (informações obtidas em entrevista com Júlio Cerqueira César Neto, 2001)

A continuidade das obras, que contou com o Complexo Viário Real Parque, formado por dois viadutos e uma ponte estaiada que leva o nome de Octávio Frias de Oliveira, inaugurada em 2008, ocorreu a partir da gestão de Marta Suplicy (2001-2004). Estas novas obras, a maior parte ainda em implantação, fizeram parte das orientações urbanísticas da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, que prevê no futuro, a extensão da avenida como via expressa até a Rodovia dos Imigrantes, atualmente em estudo, quando poderá vir então a exercer a função destinada desde o início da década de 1970, encurtando o circuito do já implantado Anel Metropolitano e tornando-o mais atrativo ao tráfego.

Em seu novo projeto, receberá novo tratamento, a de via-parque, incluindo uma ciclovia. Segundo Paulo Bastos,⁷⁶ para viabilizar o parque linear, valeu-se da não permissão do tráfego de caminhões na avenida e com isso, serão desativadas duas faixas de circulação de veículos, uma das quatro existentes em cada pista, gerando assim as áreas necessárias. O tráfego de caminhões irá permanecer na Av. Bandeirantes. Para o trecho da avenida ainda a ser implantado, entre a Av. Washington Luis e a Rodovia dos Imigrantes, estão adiantados os estudos para viabilizá-lo em túnel. Todo o entorno da ligação viária será objeto de um processo de urbanização, prevendo-se o remembramento de lotes e a modificação do uso do solo para possibilitar a criação de área adicional de construção através de outorga onerosa, em especial, até a Av. Washington Luis.



Figura 114: Estudos para reabilitação da Av. Jornalista Roberto Marinho e seu prolongamento até a Rodovia dos Imigrantes.

Fonte: PMSP (2009). In: PINI WEB / Infra-Estrutura – agosto/2009

⁷⁶ Informações obtidas em entrevista com o arquiteto Paulo Bastos, autor do projeto da nova Av. Jornalista Roberto Marinho, em outubro/2009.

Afora esta avenida, está previsto ainda o prolongamento da Av. Chucri Zaidan, até a Av. João Dias e a flexibilização da legislação de uso e ocupação do solo da área ao longo de seu novo eixo, que constava de uma zona industrial, mas que assume agora, com o instrumento, as mesmas possibilidades construtivas das demais, onde já se registra a transformação em curso, com a transferência de grandes plantas industriais para outras localidades, dando lugar a mega-empreendimentos comerciais e residenciais. (ver figura 115) Dentre as obras previstas, assinala-se também a criação de espaços livres com tratamento paisagístico e de ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social, para localização de habitações para a população moradora em favelas, a serem removidas de áreas estratégicas para a urbanização.



Figura 115: Transferência de grandes plantas industriais – instalações em demolição - Região da Av. Nações Unidas, entre pontes do Morumbi e João Dias.

Fonte: Fotos tiradas pelo autor (2009)

Não querendo relevar a um segundo plano a importância que as articulações viárias assumiram para o desenvolvimento da região, a partir da década de 1970, relativamente à

formação de um grande pólo de negócios na região da Berrini, há que se reconhecer, por outro lado, que o estoque de área construída adicional gerado pela O.U. Água Espriada, de 4.850.000 m², irá suprir certamente a demanda para edifícios de escritórios e de outros empreendimentos terciários na região, nas próximas décadas, confirmando as expectativas para consolidação da Região Sudoeste como um dinâmico sub-centro da cidade. As novas possibilidades com os adicionais de construção e flexibilização na legislação relativamente às alterações funcionais do zoneamento, também contribuem para o adensamento com finalidades residenciais, dotando a região de relativa autonomia quanto à concentrar moradias próximas aos postos de trabalho que vêm sendo abertos, como já se verifica.



Figura 116: Lançamentos residenciais na região do prolongamento da Av. Chucrí Zaidan.

Fonte: Foto tirada pelo autor (2009)

Todo este conjunto de obras viárias teve como objetivo solucionar vários problemas da fragmentação viária que persistiam na região. Esta fragmentação tornava deficiente a integração entre as várias polarizações do Terciário que vinham se desenvolvendo até então, cujas interlocuções estavam sendo prejudicadas pela deficiência viária, apresentando um comportamento de “ilhas”.

Após as obras, obteve-se como resultado a integração entre várias das vias potencializadas pelo Terciário, formando um circuito contínuo até então inexistente na cidade, constituído pelas vias: Av. Brigadeiro Faria Lima; Av. Juscelino Kubtschek; Rua Funchal, Av. Luis Carlos Berrini e Av. Chucrí Zaidan, esta última [com seu último trecho em implantação], conjuntamente com a Av. Nações Unidas, geraram uma centralidade linear que se inicia nos arredores da Ponte da Cidade Universitária e termina na Ponte Transamérica.

11 A MARGINAL PINHEIROS – UM SUB-CENTRO OU UM CENTRO DE NEGÓCIOS EM SÃO PAULO?

Verificamos nos capítulos anteriores que a Região Sudoeste sofreu um processo de ocupação e transformação intenso, ao longo do século XX. Sua ocupação inicial ocorreu de forma gradual, iniciando-se com empreendimentos voltados para as classes de maior poder aquisitivo, implantados nas áreas mais a Oeste, como Campos Elíseos, Higienópolis e Av. Paulista. Com o crescimento da cidade, a ocupação continuou seu curso com os chamados bairros jardins, a partir da década de 1920, se estendendo até as margens do Rio Pinheiros, através de bairros como Jardim América, Jardim Europa, Pacaembu, Alto de Pinheiros e rapidamente ultrapassando o rio, com os bairros Morumbi e Vila Andrade.

Nas áreas mais ao Sul, em direção a Santo Amaro, a ocupação foi mais recente, a partir de 1920, com classes de maior poder aquisitivo ao longo da linha do Tramway de Santo Amaro e mais populares, ao longo das margens do Pinheiros. Verificou-se também, que a expansão do Terciário Superior ocorreu por deslocamentos sucessivos induzidos por centralidades que se formaram em torno de algumas avenidas específicas, inicialmente a Paulista, seguindo-se posteriormente da Faria Lima e Luis Carlos Berrini, sucessivamente. A partir da década de 1990, a ocupação desta região pelo setor terciário foi intensa, estendendo-se também a outras avenidas, como Nova Faria Lima, Juscelino Kubitschek, Chucri Zaidan, Ibirapuera, dentre outras. Apesar da ocupação não se limitar às avenidas propriamente, verificou-se que estas induziram o processo de ocupação e formação das centralidades.

A Região Sudoeste não tem uma definição geográfica propriamente, mas refere-se especialmente ao cone de maior valorização imobiliária de São Paulo. Seus limites variam frente às referências estabelecidas pelos lançamentos imobiliários, apresentando assim mutações ao longo do processo de transformação urbana. Um mapa bem identificável da região é fornecido pela empresa de consultoria imobiliária Colliers International, identificando sua composição através das zonas de valor, onde se manifestam maior volume de atividades imobiliárias, como pode ser observado na figura a seguir:

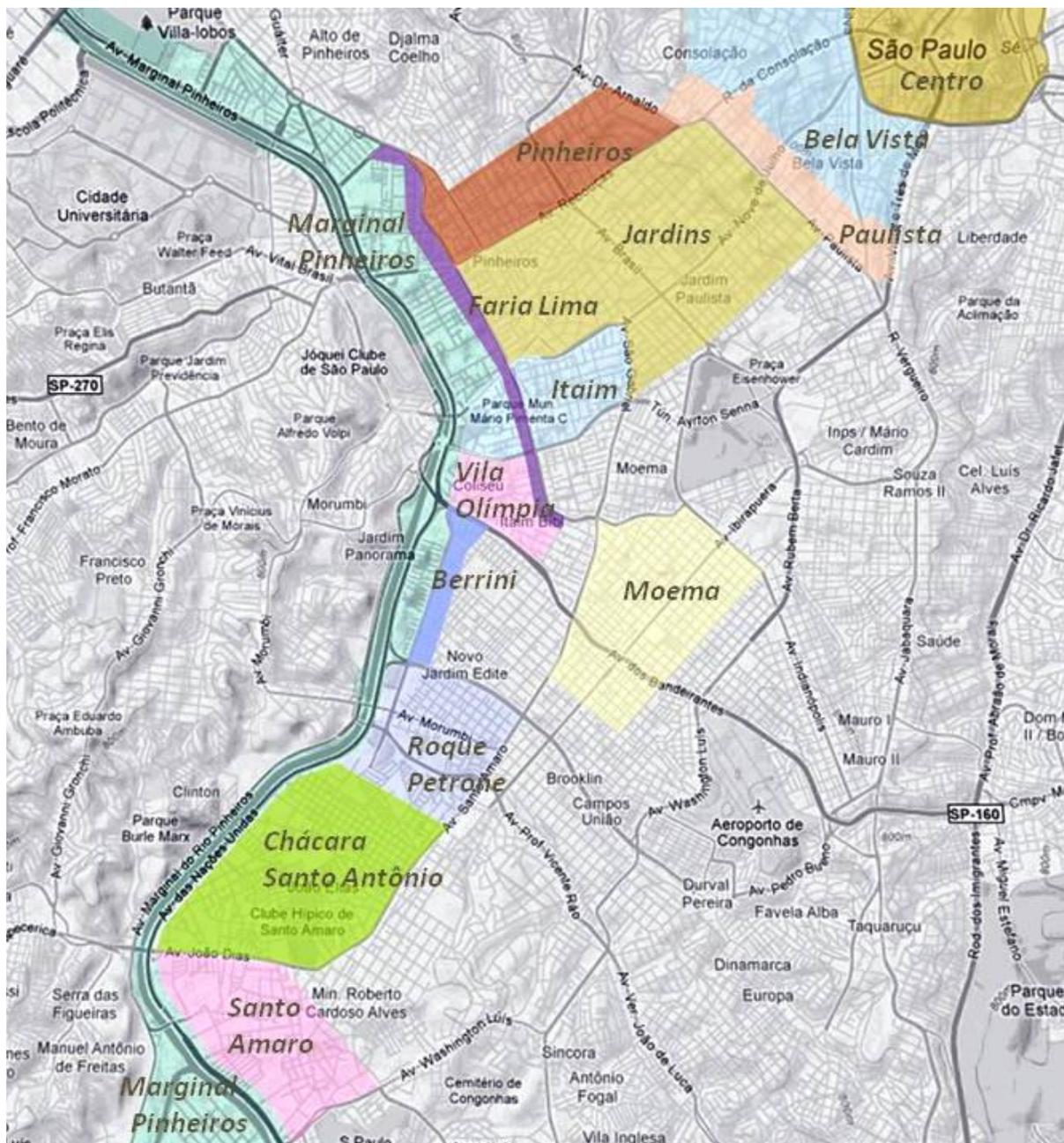


Figura 117 – Zonas de Valor na Região Sudoeste, do setor de serviços, estabelecidas pela Colliers International.

Base: GOOGLE Maps. “Notação nossa”.

No Informativo Imobiliário EMBRAESP⁷⁷ constam também denominações das polarizações com maior atividade em lançamentos imobiliários, citadas também como Zonas de Valor. Os lançamentos referenciados pelo segmento de empreendimentos de serviços podem ser observados no quadro a seguir e identificam as dez zonas mais ativas nos últimos

⁷⁷ EMBRAESP – Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio S/C Ltda, fundada em 1973, a partir de 1977 passou a publicar o ranking da indústria da construção civil com base em banco de dados formulado pela própria empresa.

10 anos na cidade: Jardins, Brooklin, Itaim, Vila Olímpia, Pinheiros, Butantã, Paraíso, Tatuapé, Moema e Santo Amaro. Das citadas, somente duas não estão localizadas na Região Sudoeste.

De forma geral, as áreas delimitadas pelo perímetro formado pelo eixo viário das avenidas Paulista/Vergueiro/Domingos de Moraes/Jabaquara, à Leste; Av. Consolação até Alto de Pinheiros, à Oeste e Av. Nações Unidas ao Sul, têm recebido a denominação de Região Sudoeste de São Paulo. Normalmente, a Região Sudoeste é também relacionada a um setor geográfico mais afunilado, onde a concentração de edifícios de escritórios é mais intensa, delimitado pela Av. Paulista a Leste, Av. Rebouças ao Norte, avenidas Ibirapuera e Vereador José Diniz a Leste e Av. Nações Unidas ao Sul. Este setor aloja as principais centralidades de maior concentração do Terciário na cidade. As centralidades localizadas fora deste setor evidenciam dinâmicas independentes.

Em série de fotos recentes de cidades tiradas por astronautas da Estação Espacial Internacional, divulgadas pela NASA, em vista noturna, identifica-se perfeitamente na cidade de São Paulo, a Região Sudoeste.



Figura 118: Foto Espacial da Região Metropolitana de São Paulo, tirada por astronautas da Estação Espacial Internacional. Região Sudoeste grifada em vermelho.

Fonte: UOL Notícias (2009). “Notação nossa”.

Percebe-se também que este perímetro de delimitação, a que correspondente o setor geográfico Sudoeste, coincide aproximadamente com quatro linhas de transporte coletivo de

massas, a nova linha Amarela do Metrô, na Rebouças, em implantação; a Lilás, no trecho das avenidas Ibirapuera/Vereador José Diniz, em projeto; a Verde, ao longo da Paulista e a da CPTM, ao longo do Pinheiros. As linhas que estão sendo implantadas, a amarela e a lilás estabelecem novo marco referencial para os transportes coletivos na região, até então considerados deficitários. Mais do que isto, o perímetro formado pelas quatro linhas criam referências de localização e limites, até então inexistentes.



Figura 119: Áreas da Região Sudoeste delimitadas pelo perímetro Metroviário. Base: Mapa com linhas do Metrô – METRÔ (2009). “Notação nossa”.

Relativamente à estrutura viária da cidade, a localização da Região Sudoeste assumiu com as últimas obras viárias, posição estratégica. Pelas marginais do Rio Pinheiros, se integra com três rodovias que convergem à cidade: Regis Bittencourt, Raposo Tavares e Castelo Branco, tendo então continuidade com as vias marginais do Tietê. Através das Avenidas Rebouças, 9 de Julho e 23 de Maio/Washington Luis, tem interligação expressa com o Centro e com as rodovias que convergem à cidade pelo Norte e Oeste, através da Av. Tiradentes e marginais do Tietê.

Através do Anel Viário Metropolitano, executado pelo Metrô, no final da década de 80, como já visto em capítulo anterior, este anel viário propiciou uma grande integração com as regiões a Leste de São Paulo, cidades do ABCD e duas rodovias que levam ao litoral, Anchieta e Imigrantes. Também cumprindo o mesmo papel, as obras viárias executadas pela municipalidade, que caracterizaram o Mini-Anel Viário, agora pelo lado oposto das avenidas Luis Carlos Berrini/Chucri Zaidan, através da Av. Bandeirantes, acessando também a região do Aeroporto de Congonhas. Estes dois anéis são a base da macro-estrutura viária da cidade e

ao longo da década de 1970, bastaram informações sobre sua implantação para que se criassem novas referências de valor para as áreas aí localizadas.

A implantação do Trecho-Sul do Rodoanel, a ser inaugurado em 2010, não destituirá a importância destes dois anéis viários, tendo em vista suas fortes características de articulação, ao contrário, acentuará este papel, face à redução do tráfego hoje existente de caminhões de carga com destino ao porto de Santos.

Assim, através de um sistema viário independente, a região estabelece integração com boa parte da Metrópole e principais rodovias do Estado (ver figura 120).



FIGURA 120: Principais Vias de Integração da Região Sudoeste com a Metrópole. Base: MOC – Mapa Oficial da Cidade de São Paulo - P.M.S.P. “Notação nossa”.

A circulação interna é extremamente facilitada por uma malha viária homogênea e bem servida de vias arteriais que cruzam a região nas duas direções, possibilitando o deslocamento direto a qualquer ponto da região (ver figura 121). Esta malha é responsável

pela integração de suas várias centralidades entre si e com outras regiões da cidade, o que lhe confere o sentido de unidade.

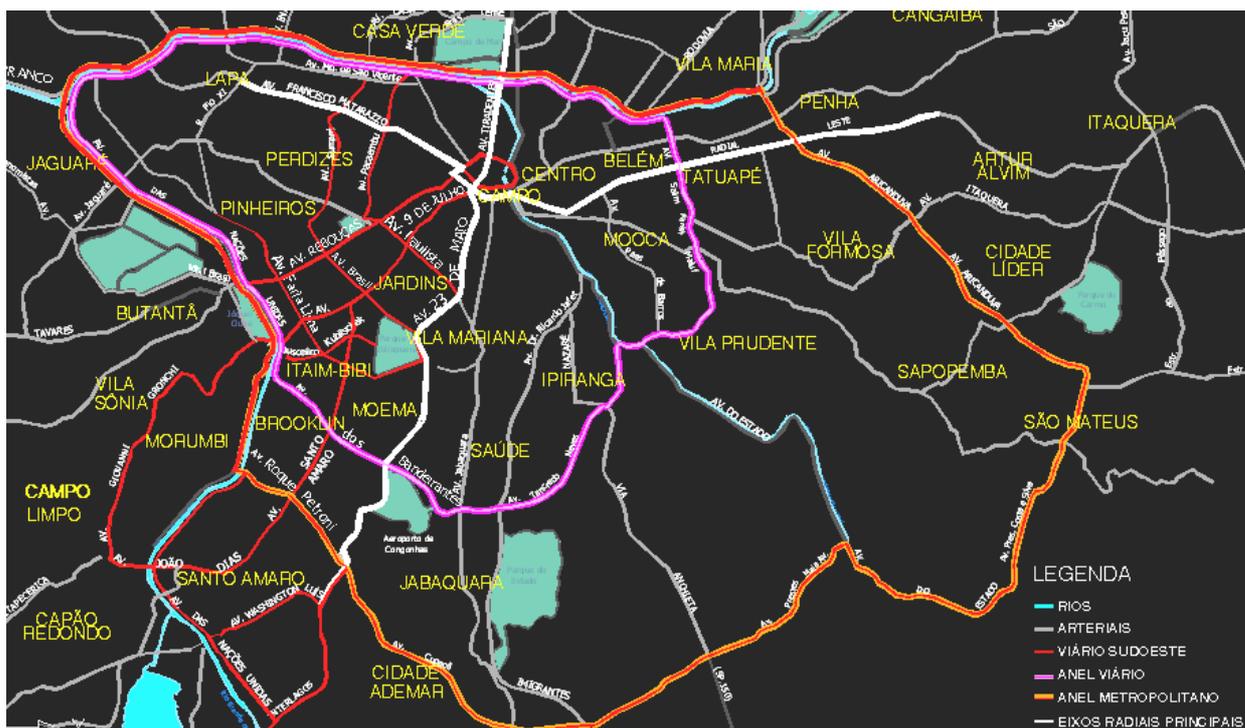


Figura 121: Malha de integração viária da Região Sudoeste, com as principais vias arteriais da cidade. Fonte: Mapa elaborado pelo autor, sobre base cartográfica MOC.

As centralidades mais antigas e bem sedimentadas se inserem em meio a uma vasta área cuja ocupação ocorreu através de bairros segundo o modelo cidade-jardim e que através de sucessivas leis de zoneamento, vieram a ser protegidos da verticalização, o que causou fragmentação na expansão do Terciário. Tal fato gerou o rápido esgotamento de suas possibilidades construtivas, não ocasionando entretanto, seu isolamento, tendo em vista seu excepcional sistema viário. Poderíamos citar nestas situações, as centralidades da Paulista, Jardins, Faria Lima e mesmo Itaim. A região encontrou maiores possibilidades para expansão das atividades do setor terciário superior ao longo dos bairros Vila Olímpia, Brooklin, Vila Cordeiro [Roque Petroni Jr.] e Chácara Santo Antônio. Estas localidades, inclusive, foram as que mais se beneficiaram das Operações Urbanas Faria Lima e Água Espreada.

O Itaim e a Vila Olímpia, com o prolongamento da Faria Lima, foram alvos de um grande “boom imobiliário”, nas duas últimas décadas, criando aí as localizações de maior valor da região, como exemplo, o cruzamento das avenidas Faria Lima e Juscelino Kubitschek. No entanto, estas duas centralidades, mesmo muito bem localizadas,

apresentavam ainda possibilidades de expansão muito reduzidas, induzindo ao crescimento das centralidades vizinhas, Berrini e Chácara Santo Antônio, ambas localizadas no domínio da Operação Urbana Água Espraiada. Somente para se ter uma idéia do potencial construtivo destas duas últimas centralidades, os estoques de terrenos a serem ainda utilizados prevêm adicionais construtivos, a serem obtidos por meio dos CEPACs, de aproximadamente 6.500.000 m², que somados às áreas que geraram tais adicionais, por ocasião da aprovação da lei, chega a aproximadamente 8.000.000 m². Se relacionados aos edifícios de escritórios, estaria próximo a tudo o que já se construiu até hoje em São Paulo.

Toda esta região, que podemos chamar de região da Berrini, que compreende as centralidades da própria Berrini, Roque Petroni, Chácara Santo Antônio e Santo Amaro, foi a última que se desenvolveu e ao mesmo tempo, a que apresenta as maiores possibilidades de se tornar o epicentro de um novo Centro para a cidade de São Paulo, o da Marginal do Pinheiros, como já vem sendo prognosticado pelo mercado imobiliário. Suas obras de infra-estrutura urbana, ainda em implantação, quando concluídas, dotarão a região de todos os atributos necessários para sua expansão, como já vem sendo experimentado.

Várias obras da década de 1990, como a interseção das vias marginais do Pinheiros com o Anel Viário Metropolitano, através da nova ponte sobre o rio, formou um grande complexo viário neste local, que melhorou substancialmente a acessibilidade local das avenidas Luís Carlos Berrini/Chucrí Zaidan com a Nações Unidas, no trecho em que as mesmas se desenvolvem em paralelo. Esta obra, também, melhorou substancialmente a acessibilidade da região aos bairros a Oeste do rio, através da Av. Morumbi, potencializando os shoppings Morumbi e Marketing Sul e a abertura de outro, mais recente, no lado oposto ao rio, o Shopping Vila Lobos. Cabe salientar que as facilidades de acesso geradas para o Bairro do Morumbi e arredores contribuíram também para firmar a região da Berrini como de concentração de atividades do Terciário Superior, uma vez que tais bairros se colocam como dormitório da população que constitui os altos cargos executivos das empresas ali instaladas.

Também, com resultado local, os complexos viários João Dias e Ponte Transamérica, executados sobre o Rio Pinheiros, quase que simultaneamente ao anterior, um pouco mais a montante, cumpriram também papel semelhante ao anterior, uma vez que possibilitaram a integração com a Av. Giovanni Gronchi. Estas obras, em especial, dotaram a região do entorno da Chácara Santo Antônio de maior mobilidade, em especial as Ruas Alexandre

Dumas e Verbo Divino, onde se iniciou a concentração do Terciário na década de 1980. Por outro lado, estas duas obras beneficiaram também bairros dormitórios que acomodam uma população predominantemente de baixa renda e que dependem fundamentalmente do transporte coletivo para se deslocarem ao seu local de trabalho, justificando-se assim, através de um forte cunho social.

A Ponte João Dias interligou os bairros ao longo das estradas de Itapeperica, M' Boi Mirim e Campo Limpo, com a Av. Nações Unidas e Largo 13 de Maio, em Santo Amaro e a Ponte Transamérica, a Av. Guido Caloi e Av. Guarapiranga. As principais concentrações de oferta de empregos vinham de indústrias instaladas ao longo da Av. Nações Unidas, entre a Ponte do Morumbi e a Av. Interlagos e demais arredores do núcleo industrial de Santo Amaro, áreas estas localizadas na margem oposta àquela em que se localizam os referidos bairros dormitórios (ver figura 102). Com a valorização fundiária da região, como decorrência da expansão do Setor Terciário e das permissões construtivas oferecidas pela Operação Urbana Água Espreada, muitas das indústrias localizadas ao longo da Av. Nações Unidas, que ainda aí se mantinham, estão desmobilizando suas instalações e mudando-se para outras localidades, acarretando como consequência, a perda de postos de trabalho do setor industrial. (ver figura 115)

Mais recentemente, com o Complexo Viário Real Parque, que interligou as marginais do Pinheiros e a Av. Jornalista Roberto Marinho e, com o futuro prolongamento até a Rodovia dos Imigrantes, aliada às novas diretrizes de ocupação do instrumento da Operação Urbana, irão propiciar, certamente, o lançamento entre as avenidas Luís Carlos Berrini e a Washington Luis, de uma série de empreendimentos para fins residenciais. Pode-se prever também na continuidade da Av. Dr. Chucri Zaidan uma grande concentração de megaprojetos multifuncional, com edifícios para escritórios de alto padrão, hotéis, centros comerciais, edifícios residenciais, em paridade aos que já vêm se localizando nesta região, desde a década de 1990, como o Centro Empresarial Nações Unidas, World Trade Center, ou mais recentemente o Rochaverá Corporate Towers, ao lado do Shopping Market Place. Verifica-se, que a partir da década de 1990, os empreendimentos que vêm surgindo nesta região têm um grau de complexidade maior que os anteriormente implantados, conjugando aos edifícios de escritórios, salas de convenção, hotéis, centros comerciais, etc.

Mas, para se entender a verdadeira dimensão do crescimento registrado nesta região, ou da Região Sudoeste como um todo, deve-se considerar conjuntamente às questões que vêm sendo analisadas até aqui, também todas as outras funções urbanas ali existentes, ou pelo menos, aquelas relacionadas com o transporte; trabalho, habitação e lazer.

Podemos observar em toda a região da Marginal do Pinheiros, supostamente um atual Sub-Centro de São Paulo [ou talvez, seu futuro Centro], que desde a década de 1960, tem surgido muitos empreendimentos voltados às mais diversas atividades, como os shoppings Iguatemi, Morumbi, Marketing Place, D&D, Vila Lobos, Vila Olímpia; ou também, de renomados hotéis, como Grand Hyatt, Hilton, WTC Hotel, Transamérica; casas de espetáculo, como o Tom Brasil, Credicard Hall, Teatro Alfa; parques, como o Burle Marx, Vila Lobos e Alfredo Volpi; clubes esportivos, como o Pinheiros, São Paulo Golf Club, Hípica Paulista; universidades, escolas de tradição, consulados, etc.

Ao observarmos toda a integração promovida pelo setor de transportes, viário e sobre trilhos, ocorrida nos últimos 20 anos na região, dotando de excepcional acessibilidade e mobilidade as avenidas Interlagos, Washington Luis e Nações Unidas, de tradicional vocação industrial; bairros dormitórios de baixa renda como Guarapiranga, Capão Redondo, Capela do Socorro; bairros dormitórios de alta renda, como Jardins, Morumbi, Brooklin Velho; bairros de renda média e média-alta, como Itaim, Moema, Campo Belo; tradicionais centralidades de comércio varejista, como Pinheiros, Itaim, Av. Santo Amaro e Largo 13 e ainda, o centro de negócios recentemente desenvolvido em torno das avenidas Nova Faria Lima, Juscelino Kubitschek, Berrini/Chucri Zaidan e Nações Unidas, propriamente, estaremos assistindo certamente à consolidação de um importante sub-centro na cidade de São Paulo, que pela sua autonomia, vem gradativamente invertendo a tradicional ascendência ao Centro e à Paulista.

12 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vimos através dos capítulos anteriores, que o processo de desindustrialização da cidade de São Paulo, ou da metrópole como um todo, se deu concomitantemente a uma interiorização das atividades econômicas no Estado. As regiões que receberam os maiores investimentos foram o entorno das cidades de Sorocaba, a Oeste da Capital, Campinas ao Norte, Vale do Paraíba ao Leste e Baixada Santista, ao Sul, que conjuntamente à Região Metropolitana, formaram uma conurbação com um raio de ação superior a 100 km, que passou a ser denominada de Macro-metrópole. A inter-relação econômica entre estes centros regionais e a metrópole paulista é evidente, principalmente diante do fato de que a mesma é responsável por mais de 50% das origens e destinos das cargas transportadas pelas rodovias que acessam estes centros e que convergem para a capital. Praticamente, a maior parte deste tráfego, como também o de passagem por São Paulo, se distribuem pela sua região metropolitana, utilizando-se das principais artérias, as radiais, as vias marginais do Tietê e do Pinheiros, o Anel Metropolitano e as vias, que a partir de 1993, vieram a constituir o Mini Anel Viário. Mais recentemente, passou a contribuir também o trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas e encontra-se em vias de inauguração, o trecho Sul.

Verificou-se também que São Paulo sedia a maioria das empresas cujos parques industriais se localizam nos limites desta conurbação, representando o maior centro econômico do País.

As marginais do Rio Pinheiros, que engloba a Av. Nações Unidas, conjuntamente com as marginais do Rio Tietê, estabelecem conjuntamente o que poderia ser considerado o maior entroncamento rodoviário da cidade, transparecendo a tendência da Av. Nações Unidas em se transformar em local estratégico para instalação dos escritórios de grandes empresas líderes do mercado, localizadas na macro-metrópole e muitas fora dela. Devido à grande acessibilidade viária que esta avenida representa e ao grande potencial construtivo das áreas de seu entorno, constituídas por terrenos, muitos ainda hoje vazios, ou subutilizados por atividades econômicas em declínio, criam possibilidades vantajosas para implantação de grandes empreendimentos de escritórios. Estes fatos demonstram por si só a importância que assume esta localização diante do contexto estrutural sócio-econômico da capital paulista, que vem sofrendo transformações pela sua reestruturação econômica e territorial. A principal característica deste processo é a evolução dos serviços do setor terciário superior e o conseqüente aumento da demanda por edifícios de escritórios de padrão elevado.

No tocante às peculiaridades que fazem de São Paulo uma cidade globalizada, cujos atributos podem ser perfeitamente identificados, verifica-se que a Região Sudoeste apresenta muitas características que a coloca em vantagem competitiva relativamente a outras regiões da metrópole ou mesmo, outras cidades no Estado e fora dele, no tocante à atração que esta exerce para sediar empresas nacionais, de origem brasileira ou internacional, transnacionais financeiras e empresas de apoio logístico empresarial jurídico, contábil e tecnológico, seja pelas tradições que se desenvolveram ao longo do último século, como pelos novos atributos relacionados a ela.

Verificou-se através dos capítulos anteriores, que as tendências iniciais de expansão das atividades do Terciário Superior, concentradas no Centro, se estabeleceram segundo um padrão característico, similar ao processo observado por Amato (1970), quando analisou o deslocamento das classes mais altas do centro para outras regiões periféricas, ao investigar algumas cidades hispano-americanas que viveram períodos de grande crescimento. O deslocamento do Terciário Superior paulistano iniciou-se por mera expansão destas atividades, da Colina Histórica para o Centro Novo, que compreende a região da Praça da República e a seguir, para as centralidades pré-existentes Paulista e Faria Lima, mesmo percurso de formação dos respectivos bairros de elite de origem, estabelecendo um setor geográfico de valorização imobiliária, que pode ser correlacionado ao modelo estabelecido por H. Hoyt, ao observar o processo de segregação por setores.

Em cada centralidade em que se instalou, promoveu o “desenvolvimento urbano”.⁷⁸ Constatou-se neste trabalho, no entanto, que a expansão das atividades do Setor Terciário para as novas polarizações, em especial Berrini e Chácara Santo Antônio, ocorreram como ruptura do padrão estabelecido até então, tendo agora como principal atrativo, as articulações com o sistema viário principal da região, aliado às grandes áreas edificáveis a baixos custos, aí localizadas. O desenvolvimento urbano desencadeado nestas novas zonas de negócio, levou à implementação do sistema viário secundário da região, potencializando-as ainda mais para receber não somente as empresas que constituem o setor terciário superior, mas também, grandes instalações do comércio varejista, hotelaria e atividades de lazer.

Verificou-se também, que outras localizações poderiam ter se prestado para receber desenvolvimento semelhante, como os bairros imediatamente à Leste do espigão da Paulista,

⁷⁸ O conceito aqui utilizado é o mesmo definido pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10257 de 10/07/2001): “transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental”...

a exemplo da Aclimação, Vila Mariana ou Ipiranga; ou alguns bairros da região Leste, como o Tatuapé e Alto da Mooca; ou ao Norte, como Santana. Porém, estes bairros mantiveram-se estagnados até pouco tempo, pelas dificuldades de acessibilidade em decorrência da fragmentação de seus sistemas viários, que ainda persistem.

Criou-se assim um ciclo vicioso semelhante a processos de expansão já bem conhecidos, caracterizados por alguns autores, como Villaça (1978) e que pode ser transportado para o estudo em questão. A expansão do Terciário Superior ocorreu inicialmente a Oeste do Centro, por apresentar maior desenvolvimento urbano que outras regiões da cidade, destacando-se a melhor estruturação de seu sistema viário e suas relações com a elite. Esta expansão, então, impulsionou o desenvolvimento econômico desta região, atraindo investimentos da iniciativa privada, levando por consequência a um maior crescimento, que exigiu novos investimentos em infra-estrutura para garantir os serviços públicos e a acessibilidade viária da região, gerando assim no cômputo geral, um maior desenvolvimento urbano. A expansão contínua levou à formação de um setor geográfico homogêneo, com excelentes padrões ambientais e de acessibilidade, hoje denominado de Região Sudoeste.

Por outro lado, bairros menos nobres, que inicialmente apresentavam sistemas viários fragmentados, vizinhança não desejável, condições topográficas inadequadas, etc., não receberam, inicialmente, no processo de crescimento da cidade, investimentos por parte da iniciativa privada. Por não apresentarem desenvolvimento econômico e crescimento, não exigiram do poder público investimentos de infra-estrutura geral e assim, como consequência, não receberam as obras viárias que poderiam, talvez, ter invertido esta conjuntura e se estagnaram.

No futuro, investimentos públicos foram gradativamente sendo efetuados nestas regiões, melhorando suas condições de acessibilidade, como exemplo: Av. Radial Leste; Av. Salim Sarah Maluf; Av. Aricanduva; Av. Anhaia Melo, etc., mas estas obras, face à grande defasagem que existia nestas regiões relativamente ao Setor Sudoeste, nunca conseguiram reverter esta situação, quando muito, tiraram suas populações residentes da condição de excluídas das oportunidades de serviços e empregos oferecidos pelos bairros da Região Sudoeste, que só acentuou sua supremacia às demais da Cidade.

Verificou-se também no desenvolvimento do trabalho, a pouca participação dos meios de transporte coletivo na indução do desenvolvimento urbano das várias regiões da cidade, pela sua grande defasagem frente às demandas que foram se desenvolvendo como resultado do crescimento da população, especialmente nas décadas de 1960 e 1970, para que se configurassem como um modo de transporte comum a toda à população, da forma como se verifica nos países europeus e Japão. De forma geral, as atividades comerciais sempre se intensificaram em torno de terminais de transporte urbano, transformando algumas destas localizações em centralidades. No caso das estações do Metrô, muitas serviram realmente como indutoras deste processo, a exemplo da Estação Conceição, em torno da qual se instalaram o Centro Empresarial do Aço e o Centro Itaú; Estação Santa Cruz, em torno da qual se instalaram inúmeros edifícios de escritórios; Estação Tatuapé, onde ao lado se instalou o Shopping Tatuapé, dentre outros exemplos, mas que por conta de uma malha rarefeita de linhas, nunca chegaram a marcar o desenvolvimento urbano de qualquer região.

Assim, em São Paulo, os sistemas viários foram mais que um requisito para o desenvolvimento de suas regiões, foram simplesmente fator decisivo para o intenso desenvolvimento urbano registrado no Setor Sudoeste da cidade, diante da estagnação de outras regiões precariamente servidas de sistemas viários ou de transportes de massa, como já colocado. Observou-se também a tendência para formação de centralidades lineares, em torno de importantes avenidas, o que se explica em virtude da maior visibilidade que oferecem aos empreendimentos.

Em um período seguinte, como decorrência do esgotamento dos estoques de terrenos disponíveis para construção nos bairros mais tradicionais, fato que elevava demasiadamente os preços dos poucos terrenos ainda disponíveis para a verticalização, as alternativas encontradas pelo setor imobiliário para suprir as demandas foi o lançamento de empreendimentos verticalizados nos espaços anteriormente considerados periféricos, ocasionando a valorização dos mesmos e criando um novo padrão de organização espacial, onde classes de poder aquisitivo diferenciado passaram a se misturar com empreendimentos comerciais e de escritórios de padrão elevado e mesmo residenciais de média–alta renda.

Apesar do fato da gentrificação verificada nestes espaços ser um forte componente desta dinâmica imobiliária, percebe-se, por outro lado, que o processo de transformação urbana avança dentro de um equilíbrio, em que se estabelece um padrão de heterogeneidade funcional e social, que mesmo apresentando fortes desigualdades, se caracteriza como um conceito de ocupação, onde classes sociais diferenciadas compartilham os mesmos espaços.

Assim, no período seguinte à ocupação da Faria Lima pelo setor terciário superior, veio ocorrer uma inversão em alguns quesitos para as ocupações das centralidades seguintes. Neste novo padrão, passou a ter maior importância na formação de valor das novas localizações, as articulações com o sistema viário estrutural da cidade e não mais com o Centro, tal qual ocorreu com a boa vizinhança, que tendo sido anteriormente um pré-requisito indispensável para as ocupações de empreendimentos de elite, residenciais ou comerciais, teve cada vez mais sua importância relevada a um segundo plano, em função de outras áreas com melhores potenciais construtivos.

Foi então verificado, ao longo do trabalho, que toda a região das marginais do Rio Pinheiros apresentava características que a distinguiu de outras regiões mais tradicionais da cidade, relativamente aos conceitos de localização e valor. Formada inicialmente em grande parte por áreas de ocupação periférica, onde se localizaram vários bairros de população de baixa renda e pólos industriais, próxima, no entanto, ao setor de maior valor imobiliário da cidade, passou a receber os investimentos do setor imobiliário de escritórios, para alojar o setor terciário superior, como também o residencial de média-alta e alta renda, rompendo-se então, o padrão anterior de reprodução de localizações em áreas já valorizadas. Formou-se como decorrência de um processo contínuo de investimentos, uma centralidade linear que assume já a conotação de um Sub-Centro da cidade.

REFERÊNCIAS

AMARAL, Antônio Barreto do. *O Bairro de Pinheiros*. São Paulo: série História dos Bairros, 1968.

AMATO, Peter W. Papel de La Elite y Patrones de Asentamiento en La Ciudad Latinoamericana. *Journal of American Institute of Planers*, Washington D.C..1970.

AMED, Fernando José; PLÍNIO J. L. C. Negreiros. *História dos Tributos no Brasil*. São Paulo: Scipione, 1999.

ARAÚJO, Maria de Fátima Infante. Reestruturação Produtiva e Transformações Econômicas: Região Metropolitana de São Paulo. *Perspectiva*, São Paulo, vol.15 no.1, ISSN 0102-8839, Jan./Mar. 2001.

ASCHER, Francois. *Los Nuevos Principios del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial, 2005.

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

BRUNA, Gilda Collet. Transporte e Meio Ambiente. In: PHILIPPI JR.; ROMÈRO, M. A.; BRUNA, G. C. (Ed.). *Curso de Gestão Ambiental*. São Paulo: Manole, 2004. p. 891-899.

CALDEIRA, Jorge et al. *História do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

CAMPOS NETO, Candido Malta. *Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo*. São Paulo: FAU/USP, 1999.

CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de. *Operações Urbanas em São Paulo: Interesse Público ou Construção Especulativa do Lugar*. 2006. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)–Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

CAVALCANTI, Pedro; DELION, Luciano. *A Juventude do Centro*. São Paulo: Grifo Projetos Históricos e Editoriais, 2004.

CHICCA, Fabrício Ribas. *Caracterização da Dinâmica Locacional e da Classificação Comercial dos Edifícios de escritórios na Cidade de São Paulo de 1940 a 2006*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)–Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2007.

COELHO, Ricardo de Mattos; GUIMARÃES, Janeth Coelho (Ed). *Torre Norte*. São Paulo: Ponta Negra Artes Gráficas, 1999.

COSTA, Luis César Amad; MELLO Leonel I. A.. *História do Brasil*. São Paulo: Scipione, 1999.

COSTA JR., Paulo José. *Meu São Paulo?... Nunca Mais*. São Paulo: Jurídica Brasileira, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. 5. ed. São Paulo: Ática, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Estudos sobre a Rede Urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

DINIS, Henrique. Origens e Consolidação do Modelo Viário Radial - Perimetral da Cidade de São Paulo. In: CONINFRA 2009 - CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES. *Anais...* São Paulo: Andit, 2009

_____._____; RIGHI, Roberto. A Dinâmica do Mercado Imobiliário na Região Sudoeste de São Paulo e o Processo de Mudança na Polarização Industrial da Cidade. In: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DA LARES, 9., 2009. *Anais: Real State e os Efeitos da Crise Financeira*. São Paulo: Lares, 2009.

_____._____; RIGHI, Roberto; BRUNA, G. C.. Reestruturação Urbana em São Paulo como Decorrente das Transformações de Seu Perfil Econômico. *FÓRUM DE PESQUISA FAU-MACKENZIE*. 5., 2009, *Anais: Retrospectiva e Futuros Desafios para a Arquitetura e Urbanismo*. São Paulo: Ed. Mackenzie, 2009.

_____._____; RIGHI, Roberto. Avaliação das Relações entre o Processo de Ocupação Urbanística de Alto Padrão e a Implantação Viária na Cidade de São Paulo, SP. In: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DA LARES, 8., 2008. *Anais: Mercados Emergentes de Real State: novos desafios e oportunidades*. São Paulo: Lares, 2008.

_____._____; BRUNA, G. C. O Transporte Urbano e a Transformação das Metrôpoles. In: CONINFRA 2008 - CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES. *Anais...* São Paulo: Andit, 2008.

_____._____. Os Fundos de Vale Como Estruturadores dos Sistemas Viários Urbanos. In: CONFERÊNCIA LATINO AMERICANA DE ESCOLAS E FACULDADES DE ARQUITETURA. 12., *Anais...* Guatemala: CLEFA, 2007.

_____._____; BRUNA, G. C. . A Drenagem Urbana e o Uso e Ocupação do Solo. XVII SIMPÓSIO BRASILEIRO DE RECURSOS HÍDRICOS - Simpósio de Hidráulica e Recursos Hídricos dos Países de Língua Oficial Portuguesa. 8., *Anais...* São Paulo: Edusp, 2007.

_____._____. *O Sistema Viário da Cidade de São Paulo: Evolução e Repercussão na Cidade*. São Paulo: Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2002.

DINIZ, Renato de Oliveira. *A Calçada do Lorena*. PCHA/Eletropaulo, São Paulo, 1990.

EDINGER, Cláudio. *A construção da cidade*. São Paulo: DBA Artes Gráficas, 1999.

FRANÇA, Elizabete et al. *Guarapiranga: Recuperação Urbana do Município de São Paulo*. São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2000.

FERREIRA, João Sette Whitaker. *O Mito da Cidade Global: O papel da Ideologia na Produção do Espaço Urbano*. Petrópolis: Vozes, 2007.

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

HARVEY, David. *Condição Pós Moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HOMEM, Maria Cecília Naclécio. *O Prédio Martinelli: a ascensão do imigrante e a verticalização de São Paulo*. São Paulo: Projeto Editores Associados, 1984.

IACocca, Ângelo. *A Conquista da Paulista: Conjunto Nacional*. São Paulo: Petrópolis, 1998.

JORGE, Clóvis de Athayde. *O Bairro de Santa Ifigênia: Série Histórica dos Bairros de São Paulo*. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1999.

KLIASS, Rosa Grena. *Parques Urbanos de São Paulo*. São Paulo: Pini, 1993.

LACERDA, Antonio Correa et al. *Economia Brasileira*. São Paulo: Saraiva, 2000.

LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

LEITE, Carlos. *Fraturnas Urbanas e a Possibilidade de Construção de Novas Territorialidades Metropolitanas: a orla ferroviária*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.

_____. Metrô x Retrô: Califórnia 2004. Cidades, diversidade, inovação, clusters e projetos urbanos. *Portal Vitruvius: Arquitetos 059*, São Paulo, Abril. 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_00.asp>. Acesso em: out/2009.

LEITE, Dias Antonio. *Crescimento Econômico*. Rio de Janeiro: José Olimpio, 1999.

LEME, Maria Cristina da Silva. *ReVisão do Plano de Avenida: Estudo sobre o planejamento urbano em São Paulo, 1930*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

LEME, Maria Cristina da Silva. O impacto da globalização em São Paulo e a precarização das condições de vida. *EURE (Santiago)*, Santiago, v. 29, n. 87, agosto. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008700002&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: out./2009.

LEME, Maria Cristina da Silva (Org.). *Urbanismo no Brasil - 1895 a 1965*. São Paulo: Studio Nobel, 1999

MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. São Paulo: Cia. Melhoramentos de São Paulo, 1930.

MAIA, Francisco Prestes. *Os Melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1945.

MAGNOLI, Demetrio; ARAÚJO, Regina. *A Nova Geografia: Estudos de Geografia do Brasil*. São Paulo: Moderna, 2000.

MARCONDES, Maria Jose de Azevedo. *Cidade e Natureza, Proteção dos Mananciais e Exclusão Social*. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

MAZZOCO, Maria Inês Dias; SANTOS, Cecília Rodrigues dos. *De Santos a Jundiá: nos trilhos de café com a São Paulo Railway*. São Paulo: Magma, 2005.

MELLO, José Carlos. *Planejamento dos Transportes*. São Paulo: McGRAW – Hill do Brasil, 1975.

NOBRE, Eduardo Alberto Cuce. *Reestruturação Econômica e Território: expansão recente do terciário na Marginal do rio Pinheiros*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

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

PASSOS, Maria Lúcia Perrone; EMÍDIO, Teresa. *Desenhando São Paulo: Mapas e Literatura 1877 – 1954*. São Paulo: SENAC, 2009.

PERRONE, Carlos. *São Paulo Por Dentro: Um Guia Panorâmico de Arquitetura*. São Paulo: SENAC, 2000.

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

REIS FILHO, Nestor Goulard. *São Paulo e Outras Cidades*. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____, _____. *Memória do Transporte Rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias em São Paulo*. São Paulo: CPA Consultoria de Projetos e Artes, 2003.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. *O futuro das Metrôpoles, Desigualdades e Governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan, 2000.

RIGHI, Roberto; DINIS, Henrique. O Automóvel na Rede de Transportes e o Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo, SP, Brasil. In: APDR. 2009., *Anais... Angra do Heroísmo: APDR, 2009.*

_____, _____. *A Estratégia dos Pólos Industriais como Instrumento para o Desenvolvimento Regional e a sua Aplicabilidade no Estado de São Paulo*. 2002. Tese (Doutorado e Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

_____, _____. O Processo de Urbanização e Desenvolvimento Industrial no Estado de São Paulo. In: BRUNA, Gilda Collet (Org). *Questões de Organização do Espaço Regional*. São Paulo: Nobel, 1983.

_____, _____. *O Processo de Industrialização do Estado de São Paulo e seus Inter-relacionamentos com a Urbanização de 1940 a 1970*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1981.

_____, _____. *A Problemática da Localização Industrial na Grande São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, 1975.

ROLNIK, Raquel. *São Paulo*. São Paulo: Publifolha, 2001.

ROSA, Marcos; DANTAS, Andréa. *São Paulo Vista do Céu*. São Paulo: Caras, 2004.

SILVA, Lyandro Pereira da Silva. Relatório da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê. *PMSP*, São Paulo, 1950.

SILVANA, Zione. O Plano da Light e a Comissão de Estudos de Transporte Coletivo: O Transporte sai dos Trilhos. In: SOMEKH, Nádia; CAMPOS Cândido Malta (Org.). *A Cidade que Não Pode Parar: Planos Urbanísticos de São Paulo no Século XX*. São Paulo: Ed. Mackenzie, 2002.

SIMÕES JR., José Geraldo. *Anhangabaú: história e urbanismo*. São Paulo: SENAC: Imprensa Oficial do Município de São Paulo, 2004.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Territórios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SOMEKH, Nadia. *A (des)verticalização de São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.

_____, _____. *A Cidade Vertical e o Urbanismo Modernizador, A São Paulo 1920 – 1939*. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

_____, _____.; CAMPOS, Cândido Malta. A Cidade que não pode parar: São Paulo em quatro planos. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO. 6., *Anais...* Natal, 2000.

_____, _____.; CAMPOS, Cândido Malta. *A Cidade que Não Pode Parar: Planos Urbanísticos de São Paulo no Século XX*. São Paulo: Ed. Mackenzie, 2002.

SOUKEF Junior, Antônio; Maria Inês Dias Mazzoco; Eduardo Albarelo Filho. *Cem anos - Luz Station*. São Paulo: Diaeto, Latin American Documentary, 2000.

STIEL, Waldemar Corrêa. *História do Transporte Urbano no Brasil*. São Paulo: PINI, 1984

TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: Três Cidades em um século*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1981.

TOLEDO, Benedito Lima de. *PRESTES MAIA e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*. São Paulo: ABCP, 1999.

VASCONCELLOS, Augusto Carlos de. *Pontes Brasileiras, Viadutos e Passarelas Notáveis*. São Paulo: PINI, 1993.

VASCONCELLOS, Marco A. Sandoval; GREMAUD A..P.; TONETO JR R.. *Economia Brasileira Contemporânea*. São Paulo: Atlas, 1996.

VILLAÇA, Flávio. *A Estrutura Territorial da Metrópole Sul Brasileira: Áreas Residenciais e Comerciais*. São Paulo: EDUSP, 1978.

_____, _____. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Stúdio Nobel, 2001.

WILHEIM, Jorge. *São Paulo Metrópole 65*. São Paulo: Difusão Européia do Livro. 1965.

YACocca, Ângelo. *A Conquista da Paulista: Conjunto Nacional*. São Paulo: Origem, 1998.

YUJNOVSKY, Oscar. *La estructura interna de La ciudad: El caso latino-americano*. Buenos Aires, Siap, 1971.

DOCUMENTOS E REVISTAS

BM&Fbovespa - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros de São Paulo. Integração da Bolsa de Mercadorias & Futuros (BM&F) e a Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA). São Paulo, 2008. Disponível em:
<<http://www.bmfbovespa.com.br/home.aspx?idioma=pt-br>>. Acesso em: set./2009.

CIA World Factbook. Indicadores. Disponível em:
<<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/br.html>>. Acesso: jan./ 2009

CIDADE: Revista do Patrimônio Histórico. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura do Município de São Paulo, n. 4, ano III. 1996.

COLLIERS INTERNATIONAL: Empresa de Consultoria Imobiliária (Brasil). Indicadores imobiliários. São Paulo, 2009. Disponível em:
<<http://www.colliers.com/Corporate>>. Acesso em: ago./2009.

DERSA (Brasil). Relatório de Planejamento: Anéis Viários de São Paulo. São Paulo, 1995.

ELETROPAULO. Superintendência de Comunicação, Departamento de Patrimônio Histórico (Brasil). Folheto: Patrimônio Cultural da Serra de Paranapiacaba. São Paulo, [s.n], [199-].

EMBRAESP: Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio (Brasil). Informativo imobiliário: Relatório anual de 2005. São Paulo, 2005.

ENGENHARIA: Revista do Instituto de Engenharia. São Paulo: IE, n. 546. 2001.

ESPAÇO Funcional. Matérias diversas. São Paulo, 2009. Disponível em: <http://www.espacofuncional.com.br/ft18_guarapiranga-1933.jpg. Acesso em set/2009>. Acesso em: ago./2009.

FP-Foreign Policy. Current Articles. The 2008 Global Cities Index – The Ranks. Disponível em: <<http://foreignpolicy.com>>. Acesso em: ago/2009.

IMAGENS de São Paulo. Exposição de fotos. São Paulo, 2009. Disponível em: <<http://imagensdesaopaulo.hd1.com.br>>. Acesso em: ago./2009.

MANCHETE: Retrato de São Paulo. São Paulo: edição especial. 1974.

METRÔ: Companhia do Metropolitano de São Paulo (Brasil). Mapa da Rede. São Paulo, 2009. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/redes/teredes.shtml>>. Acesso em: ago./2009.

METRÔ: Companhia do Metropolitano de São Paulo (Brasil). Relatório Hochtief/Montreal/Deconsult: Estudos Sócio-Econômico, de Tráfego e de Viabilidade Econômica e Financeira para Implantação. São Paulo, 1968.

O EMPREITEIRO: 100 Anos de Engenharia no Brasil. São Paulo: Revista Empreiteiro, edição especial. 1999.

PIRATININGA.ORG: História + Arquitetura +++ Paisagem em São Paulo. Matérias diversas. Disponível em: <<http://www.piratininga.org/index.htm>. Acesso em out/2009>. Acesso: em ago./2009

PMSP. Atlas Ambiental. Disponível em: <<http://atlasambiental.prefeitura.sp.gov.br/mapas/102.jpg>. acesso em out/2009>. Acesso: em ago./2009

PMSP. PAITT: Programa de Ação Imediata de Transporte e Tráfego. GEGRAN, ATCP, GESP. Relatório Final. São Paulo, 1971.

PMSP. Planejamento: Cidade de São Paulo. Relatório de Atividades, Prefeito Adhemar de Barros. São Paulo, 1961.

PMSP. Relatório. Programa do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo para 2010. Apresentado ao Instituto de Engenharia em 2009. In: PINI WEB / Infra-Estrutura. Acesso em: ago./2009

PMSP. Secretaria de Finanças. MDF - mapa digital. Disponível em: <<http://www.scribd.com/doc/21252715/Indicadores-Ambientais-e-Gestao-Urbana-2009>> Acesso em: jul./2009.

PMSP. Secretaria Municipal de Transportes, Departamento de Planejamento dos Sistemas de Transportes. Relatório: Vias Expressas – Projeto da ligação viária Sumaré / Ribeirão Pire. São Paulo, 1974.

PMSP. Secretarias, setor de relações internacionais. Portal de informações. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/portalmmsp/homec.jsp>>. Acesso em: ago./2009.

PMSP. Relatório: Programa de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo. Relatório Robert Moses. São Paulo, 1950.

UOL: Notícias. Fotos tiradas pelos astronautas da Estação Espacial Internacional: NASA. São Paulo, 2009. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultnot/cienciaesaude/album/bbc/090805nasamapeia>>. Acesso em: set./2009.

URBS: Revista Técnica da Associação Viva o Centro. São Paulo, Ano IV, n.21, Abril/Maio. 2001.

WIKIPÉDIA: a enciclopédia livre (Brasil). Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki>>. Acesso em: out./2009.

D585c Dinis, Henrique

Continuidade e ruptura nos padrões de localização do terciário superior no setor sudoeste de São Paulo / Henrique Dinis – 2009. 211 f. : il. ; 30 cm.

Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2009.

Bibliografia: f. 205-212.

1. Expansão urbana. 2. Sistema viário 3. São Paulo – Região Sudoeste 4. Reestruturação econômica I. Título.

CDD 711.5

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)