

## **A cidade de São Paulo como palco de constantes transformações: um panorama sobre a evolução urbana do município do século XX ao início do século XXI**

*The city of Sao Paulo as a stage of constant changes: an overview of the urban evolution from the 20th century to the beginning of the 21st century*

*La ciudad de Sao Paulo como una etapa de cambios constantes: una visión general de la evolución urbana desde el siglo XX hasta principios del siglo XXI*

**Matheus Oliveira Costa**

Mestrando, PPGAU Mackenzie, Brasil  
arq.matheusoc@gmail.com

#### **RESUMO**

Este trabalho pretende fornecer um panorama do planejamento urbano da cidade de São Paulo ao longo do século XX até o início do século XXI, com o foco na relação entre edifício, espaço urbano e sociedade e de como a legislação possibilitou a transformação urbana, apoiando-se na fundamentação teórica e no referencial bibliográfico para atingir os objetivos propostos.

**PALAVRAS-CHAVE:** São Paulo, planejamento urbano, edifício, espaço urbano, sociedade, plano diretor.

#### **ABSTRACT**

*This work provides an overview analysis of the urban planning of the city of São Paulo throughout the 20th century and the beginning of the 21st century, focusing on the relationship between building, urban space and society, considering how the past and current legislations have been enabling urban transformations. This work based on the theoretical foundation and bibliography to achieve the proposed objectives.*

**KEYWORDS:** Sao Paulo, urban planning, building, urban space, society, master plan.

#### **RESUMEN**

*Este trabajo tiene el objetivo de traer a los demas un paronama de la planificación urbana de la ciudad de São Paulo a lo largo del siglo XX hasta principios del siglo XXI, con enfoque en la relación de la construcción, del espacio urbano, de la sociedad y además sobre cómo la legislación hizo posible la transformación urbana, apoyándola con su base teórica y referencia bibliográfica para lograr los objetivos propuestos.*

**PALABRAS CLAVE:** Sao Paulo, planificación urbana, construcción, espacio urbano, sociedad, plan maestro.

## 1. INTRODUÇÃO

Este trabalho, ao considerar a cidade de São Paulo como local de estudo por ser um grande laboratório urbano e palco de constantes transformações, busca analisar o planejamento urbano do município ao longo do século XX até o momento, com o foco na relação entre edifício, espaço urbano e sociedade.

O urbanismo paulistano no século XX, apesar de pautado em uma racionalidade influenciada pelo ideário internacional moderno, não teve a questão social no centro de seu discurso, mas sim a eficiência e o desenvolvimento da cidade e do capital, excluindo a população mais pobre. (SOMEKH, 2014, p.33)

A pesquisa aborda o histórico da cidade de São Paulo com uma produção arquitetônica relacionada à vivência do espaço da rua a pé e nos bondes, até chegar no momento de diversas transformações políticas inspiradas no modelo norte-americano do protagonismo do carro no planejamento urbano, resultando na crescente desigualdade social como consequência do avanço das periferias e da insegurança causada pela arquitetura não projetada pensando no coletivo, quando o projeto se restringe ao que ocorre apenas dentro do lote edificado e desconsidera a sua inserção urbana. Em seguida, o texto apresenta os Planos Diretores Estratégicos que a cidade de São Paulo já teve, documentos que reconhecem a cidade como palco de constantes transformações.

Portanto, neste artigo, utilizando-se de um resgate histórico, ressalta-se a relação entre as causas e consequências das decisões projetuais e políticas no planejamento urbano da cidade de São Paulo e adverte-se, como nota Secchi (2012), que a cidade e o território não são apenas um imenso arquivo de documentos do passado: são principalmente um inventário do possível, que não deve desconsiderar suas condicionantes, deficiências e potencialidades ao responder às novas necessidades.

## 2. OBJETIVOS

O objetivo geral deste trabalho é analisar o planejamento urbano da cidade de São Paulo durante o século XX ao início do XXI, os fatores que influenciaram e continuam atuando no desenvolvimento urbano da metrópole, além de como a legislação possibilitou a transformação da cidade. De modo específico, o artigo visa contribuir para com a discussão acerca do planejamento da cidade, entre ações humanistas e as que privilegiam o capital a fim de possibilitar a compreensão e reflexão das consequências urbanísticas enfrentadas na cidade atual.

### 3. METODOLOGIA

A metodologia utilizada consistiu em uma revisão bibliográfica sobre o tema abordado em dissertações de mestrado e teses de doutorado, revistas acadêmicas disponíveis on-line e impressas e nos livros que são sugeridos para leitura dos alunos durante os semestres da graduação em Arquitetura e Urbanismo, assim reunindo e comparando os diferentes

dados encontrados nas fontes de consulta. Para atingir os objetivos propostos, o referencial bibliográfico formou-se por trabalhos acadêmicos, livros e trabalhos técnicos (documentos e estudos oficiais elaborados por órgãos, institutos e centros de pesquisa) disponíveis em bases de dados nacionais e internacionais.

### 4. JUSTIFICATIVA

A produção deste artigo é justificada pela contribuição aos estudos sobre o desenvolvimento da cidade de São Paulo durante o século XX até o momento, a evolução da legislação e os fatores que influenciaram e continuam atuando no planejamento urbano da metrópole.

### 5. RESULTADOS

#### **Um panorama sobre a evolução urbana da cidade de São Paulo do século XX ao início do século XXI**

A cidade de São Paulo, localizada no caminho da estrada de ferro que ligava Santos-Jundiaí, começou a sofrer profundas modificações na sua estrutura urbana, como nota Lemos (1999), com a chegada da agricultura cafeeira à região de Campinas no século XIX. Em 1899, na gestão do prefeito Antonio Prado, a companhia Light começou a implantar linhas de bondes elétricos pelo município, ligando a Estação da Luz ao Largo de São Bento. De acordo com Campos e Somekh (2002), até 1912 a rede de bondes atingiu 190 quilômetros, remodelando a cidade conforme os requisitos do modelo agroexportador, que exigia um centro de negócios adequadamente agenciado para que a “capital do café” cumprisse seu dever. As obras mais importantes concentravam-se na região central, como o Teatro Municipal, construído entre 1903 e 1911 e o alargamento da rua comercial Quinze de Novembro.

Nos primeiros anos do século XX, com o grande aumento da população e o rápido crescimento das atividades comerciais, quase todas localizadas no tradicional “triângulo”, este tornava-se uma região cada vez mais congestionada. A cidade, ainda limitada à colina histórica, ameaçava parar e exigia investimentos para alargamento e realinhamento de sua malha de ruas antigas, estreitas e tortuosas. (Ackel e Campos, 2002, p. 24)



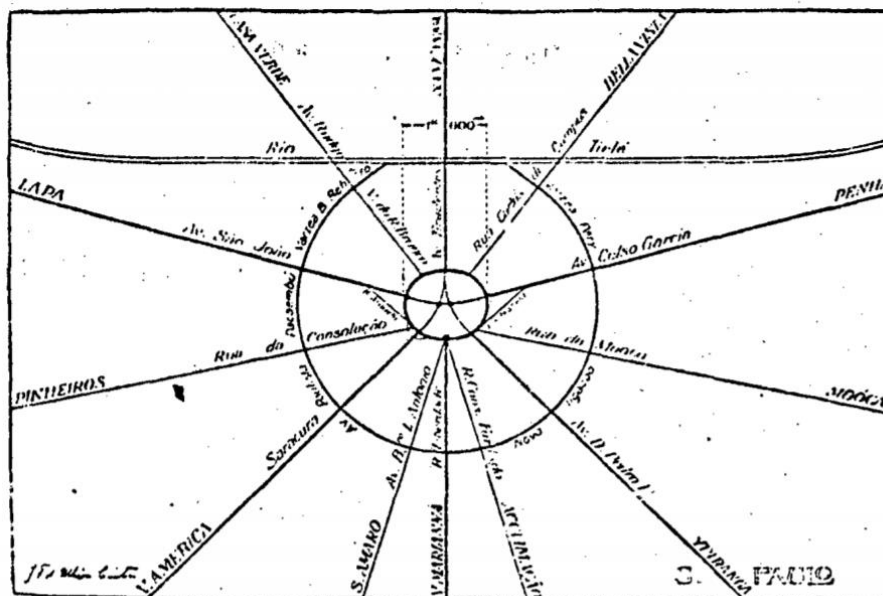
Em 1920, a imprensa refletia um cotidiano agitado na cidade, apontando-a como uma das grandes metrópoles do mundo. De acordo com Somekh (2014), essa imagem indica tanto o início de uma tomada de consciência de identidade da cidade quanto de manifestação de um destino efetivo. O surgimento dos arranha-céus em São Paulo nesta época mostra o início de um profundo processo de modificação urbana que se estende até hoje, transformando São Paulo na cidade mais verticalizada da América Latina.

Em geral os edifícios residenciais da década de 1920 em São Paulo tinham o pavimento térreo mais quatro pavimentos, abusando do requinte nos seus acabamentos pois a classe média gostava de ostentar um modo de vida que não tinha de fato. Ao mesmo tempo, Sevckenko (1992) afirma que a realidade sobrepunha uma oposta, de exclusão: a das massas urbanas que lutavam para se adaptar à vida da metrópole com novas formas, novas tecnologias, novos padrões de vida impostos por pressão internacional, que, com exceção da área central e dos bairros mais nobres, fazia a cidade apresentar o aspecto de “aldeia de garimpeiro do faroeste americano”.

Com sua origem traçada às ambiciosas propostas viárias que surgiram na Diretoria de Obras Municipais a partir de 1920, Prestes Maia elaborou o “Plano de Avenidas”, como mostra a figura 1, propondo a expansão da área central para além do triângulo tradicional. Campos e Somekh (2002) notam que o plano propunha a organização do sistema viário paulistano segundo um esquema radial perimetral e também imaginava a criação de espaços livres e bairros industriais ao longo da várzea do Tietê, entre Bom Retiro e Lapa, um túnel sob a colina central entre o Anhangabaú e a Várzea do Carmo, a reconstrução do viaduto do chá e um generoso sistema de parques e jardins, incluindo espaços livres no interior das quadras. Entretanto, o processo de crescimento que a cidade de São Paulo enfrentava poderia representar um obstáculo para Maia na medida em que a iniciativa imobiliária se antecipsse à intervenção urbanística. Quanto ao zoneamento, era ideal que fosse como instrumento integrado ao sistema viário radial-perimetral, estabelecendo áreas de verticalização terciária junto ao perímetro de irradiação e trechos iniciais das radiais, com verticalização residencial no prolongamento destas e nas perimetrais, além de comércio local nas vias coletoras e bairros de residências nos vãos da malha radial-perimetral.

Em sua primeira gestão como prefeito, de 1938 a 1945, Prestes Maia priorizou as grandes obras viárias constantes de seu plano e particularmente o perímetro de irradiação.

Figura 1: Esquema teórico do Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo.



Fonte: MAIA, 1930.

Morar em imóvel próprio passa a ser a nova efervescência do cidadão paulistano segundo Bonduki (1998), quando Getúlio Vargas, com a lei 4598 em 20 de agosto de 1942, congelou o preço dos alugueis com a “Lei do Inquilinato” por dois anos, resultando na retirada do capital privado na produção de habitações de aluguel e a venda dos imóveis existentes. Em seguida, nos anos 1950, a liberalização dos controles ao crescimento vertical atingiu o paroxismo, e o adensamento passou a ocorrer de forma indiscriminada por meio de imensos prédios de escritórios ou quitinetes que ocupavam os terrenos centrais, afirmam Campos e Somekh (2002). Os edifícios da década de 50 tinham como característica principal o uso do pavimento térreo com serviços ou comércios e uma vasta quantidade de apartamentos, sendo alguns com tipologias variadas nos andares superiores (GALVÃO, 2007). Em 1955 foi aprovada a Lei de Ruídos, estipulando os “usos incômodos” que não poderiam se instalar em cada zona, segundo Campos e Somekh (2002). A partir de 1957 ocorreu o desaparecimento do sistema de bondes, quando oscilava o regime de liberdade cambial e acentuava-se a exaustão das reservas cambiais nacionais e aumento dos incentivos para a indústria automobilística, acreditando que, se inspirando no desenvolvimento urbano norte-americano, o carro seria o ‘transporte do novo século’. Dentre as construções deste momento, destaca-se o Conjunto Nacional, com a arquitetura de David Libeskind, o Edifício Copan, de Oscar Niemeyer, e a Galeria Metrôpole, por Giancarlo Gasperini e Salvador Candia.

Considerando a cidade cada vez mais motorizada, o urbanista Anhaia Mello formulou a lei nº 5.621 de 1957, propondo a limitação do coeficiente de aproveitamento a quatro vezes a área do terreno para qualquer edificação na área urbana. Segundo Somekh (2014), os construtores reagiram dinamicamente e, até a regulamentação da lei, conseguiram ampliar o coeficiente de aproveitamento para seis vezes a área do terreno para edifícios comerciais. Na prática, o mesmo coeficiente acabou valendo para os edifícios residenciais, pois os construtores justificavam com futuro uso comercial, como para consultórios.

No final da década de 1960, a criação das avenidas marginais aos rios Pinheiros e Tietê passaram a unir-se ao sistema viário principal da metrópole, promovendo ligações interbairros e interligação rodoviária, enfatizando o protagonismo ao carro na mobilidade urbana e deixando cada vez mais de lado a prioridade à qualidade espacial, a relação da arquitetura com os espaços públicos e a escala do pedestre. No planejamento urbano, o trabalho e o lazer ficaram cada vez mais distantes da moradia, aumentando a necessidade de grandes deslocamentos sem a estrutura de transporte público adequada para isso. Para Meyer, Grostein e Biderman (2004) a expansão do município segue frequentemente a direção dos investimentos públicos em infraestrutura rodoviária, tendo os sistemas de transporte como vetores da expansão urbana e definindo os bairros e municípios com a função de “dormitórios”, distantes de onde os moradores passam a maior parte de seus dias, frequentemente ocupados pela população de baixa renda. Ainda, vale destacar o surgimento caso dos bairros autossuficientes situados nas bordas de eixos metropolitanos, totalmente dependentes do automóvel, onde o modo de vida de seus moradores é de alto padrão, como Alphaville, em Santana de Parnaíba.

A partir de 1970, tentativas de elaboração e aprovação de planos diretores para São Paulo foram frustradas. Nessa época, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, aprovado na gestão do prefeito José Carlos Figueiredo Ferraz, pretendia dividir o município em 450 áreas habitacionais em até 20 anos e foi aprovada a lei de zoneamento. Assim, o processo de verticalização se expandiu ainda mais na cidade, com empreendimentos imobiliários em áreas de preços mais baixos. De acordo com Somekh (2014), nesse período surgiram edifícios cada vez mais equipados e autossuficientes em relação à inserção urbana, mercantilizando cada vez mais a unidade residencial, resultando em uma cidade funcionalista e não-compacta. Durante o governo do prefeito Jânio Quadros, em 1988, o zoneamento foi alterado, visto que ocorria uma transformação de usos, como na Avenida Brasil que deixou de ser predominantemente residencial e passou a ser comercial, sendo necessário readequar o plano à dinâmica da cidade, permitindo operações interligadas.

O fim do regime autoritário, a Constituição de 1988 e o afastamento por corrupção do ex-presidente Collor contribuíram para o aumento de políticas públicas que pudessem ser debatidas de forma democrática e comprometidas com a garantia de direitos sociais para a população excluída, com manifestações e mobilizações populares na luta pela construção de novos paradigmas nas políticas urbanas. Para Bonduki (2007), os princípios desses paradigmas



articularam-se no Movimento pela Reforma Urbana com o objetivo de garantir direitos urbanos primordiais. Fatos que marcaram a trajetória foram: a emenda de iniciativa popular pela reforma urbana, a mobilização pelo Estatuto da Cidade, aprovado pelo Congresso Nacional em 2001 e a criação do Ministério das Cidades, em 2002. Além disso, o Plano Diretor Estratégico de São Paulo aprovado em 2002 foi elaborado para enfrentar os problemas da metrópole de forma participativa, colocando em primeiro plano a diminuição das desigualdades urbanas através de reformas estruturadoras nos campos administrativo, político, tributário e urbano. Atualmente na cidade de São Paulo, o Plano Diretor Estratégico de 2014 estimula a participação social por meio de iniciativas populares e audiências públicas, demonstrando a importância de políticas que envolvam os cidadãos nas decisões do planejamento urbano.

### **Planos diretores de São Paulo**

No nível municipal, planos de desenvolvimento integrado e estratégias de desenvolvimento para a cidade visam priorizar as decisões de investimentos. Um plano diretor é responsável pela realização dos instrumentos de política urbana e deve avaliar a situação e os problemas do município para estabelecer as políticas adequadas.

Segundo ONU-Habitat (2015), planos de extensão ou revitalização urbana podem minimizar os custos do transporte, otimizar o uso do solo e a organização dos espaços urbanos abertos. Planos de melhoramento e modernização urbanos podem aumentar as densidades residencial e econômica assim como promover comunidades socialmente mais integradas. No nível do bairro, planos e projetos para o desenvolvimento de ruas e espaços públicos podem melhorar a qualidade urbana, a coesão e a inclusão social, assim como a proteção de recursos locais. O planejamento e o orçamento participativos, envolvendo comunidades no gerenciamento dos bens urbanos coletivos como espaços e serviços públicos, podem contribuir para mais integração espacial e conectividade, segurança e resiliência humanas, além de fomentar a democracia local e a responsabilização social.

São Paulo chegou à década de 1970 como uma das maiores cidades do mundo, sem nenhum projeto eficiente de planejamento da cidade. Em 1971, o município teve um típico exemplo de planejamento urbano autoritário, como nota Giaquinto (2009), com muitos objetivos sem ligação com o território da cidade e com um ponto de vista simplista em relação às questões sociais, além de priorizar a malha viária expressa e arterial que permitia definir unidades territoriais e concentrar as atividades em polos, propondo a distribuição dos usos do solo por predominância. Assim, o plano possuía viés conservador e congelavam bairros habitados e frequentados pelas classes dominantes, enquanto a população em geral seria distribuída para outras regiões.



O Plano Diretor de 1985, num contexto de redemocratização logo após o fim do regime militar, propunha a revisão da estrutura urbana paulistana por meio do estímulo à criação e consolidação dos subcentros, complementação da rede viária e políticas de desenvolvimento setoriais e territoriais. Em 1987 e 1988, elaborado por poucos técnicos, houve tentativas de aprovação de planos na gestão de Jânio Quadros que incluía questões de uso e ocupação do solo relativas ao mercado imobiliário formal e confirmando o coeficiente de aproveitamento igual a 4.

Em 1991, durante a gestão da prefeita Luiza Erundina, que representava a ascensão ao poder de um partido político de esquerda, houve uma inversão de prioridades. O plano deste ano se baseava na gestão democrática da cidade e direito à cidade e a moradia. Antonucci (1999) afirma que as principais intenções deste plano eram a racionalização na utilização da infraestrutura urbana implantada, a potencialização dos investimentos e a recuperação da valorização imobiliária pelo poder público. As propostas deste plano introduziam, para Giaquinto (2009), a discussão do planejamento urbano no cotidiano, com a introdução das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e planos de urbanização para elas, coeficiente de aproveitamento único, aquisição de potencial adicional de construção, estoque de potencial adicional de construção por região calculados em função da disponibilidade e infraestrutura e zonas adensáveis e não adensáveis.

Durante a elaboração do Plano Diretor de 1991 percebeu-se que São Paulo não é densa, constatando que as áreas com maior taxa de densidade da cidade não coincidiam com as áreas de verticalização. (ROLNIK et al. 1990). Além disso, Somekh (2014) afirma que 67% da população de São Paulo viviam em condições precárias e irregulares, isto é, historicamente excluídas dos planos e da legislação aplicados apenas ao território ocupado por pouco mais de 30% dos habitantes da cidade. Porém, este plano não foi transformado em lei devido à forte oposição dos representantes do mercado imobiliário.

A elaboração do Plano Diretor de 1991 causou uma série de surpresas e indagações que em grande medida recolocaram os dilemas sobre verticalização e adensamento surgidos nos anos 1920 e 1930. Por meio de um coeficiente único, a proposta do Plano Diretor era suprimir o diferencial produzido pelos diferentes coeficientes de aproveitamento permitidos pela lei de zoneamento. E, ainda, limitar a verticalização o estoque potencial da infraestrutura e à compra do solo criado, que se reverteria em um fundo de urbanização destinado às zonas especiais de interesse social (Zeis). A ideia, aliada ao processo de descentralização administrativa, visava estimular a participação democrática dos cidadãos, único caminho para o desenvolvimento de uma cidade mais justa e, enquanto os planejadores acreditavam neste instrumento, o setor imobiliário e os ambientalistas se opuseram. (SOMEKH, 2014, p. 20)

O Plano Diretor de 1997 foi elaborado com características conservadoras e ligadas ao mercado imobiliário, condizentes com o posicionamento dos prefeitos do período de 1993 a 2000 (Paulo Maluf e Celso Pitta). Com os avanços da gestão anterior, o plano não se transformou em lei.

Durante a gestão da prefeita Marta Suplicy, o Plano Diretor Estratégico de 2002, juntamente com os Planos Regionais e a Lei de Uso e Ocupação do Solo, aprovados em 2004, foi um dos primeiros planos do Brasil a atender as diretrizes estabelecidas no Estatuto da Cidade, lei criada em 2001 no início do mandato do presidente da república Luiz Inácio Lula da Silva. O estatuto possuía a intenção de democratizar a gestão das cidades brasileiras através de instrumentos de gestão, como o Plano Diretor, obrigatório para toda cidade com mais de vinte mil habitantes ou aglomerados urbanos. De acordo com Bonduki (2007), empresários do setor imobiliário, na denominada “Frente pela Cidadania”, indagaram o estabelecimento do coeficiente de aproveitamento básico único para toda a cidade e usaram até mesmo da mídia para criticar o Plano Diretor. Já o movimento “Frente Popular pelo Plano Diretor”, que reunia pessoas voltadas ao Movimento Nacional pela Reforma Urbana, criticava a ausência de participação popular na elaboração do plano e pedia ampliação do número de Zonas Especiais de Habitação de Interesse Social. Enquanto isso, o grupo “Defenda São Paulo” contava com moradores da classe média preocupados com alterações no zoneamento nas zonas exclusivamente comerciais e fazia uma crítica de forma generalizada atacando o conteúdo e metodologia do Plano.

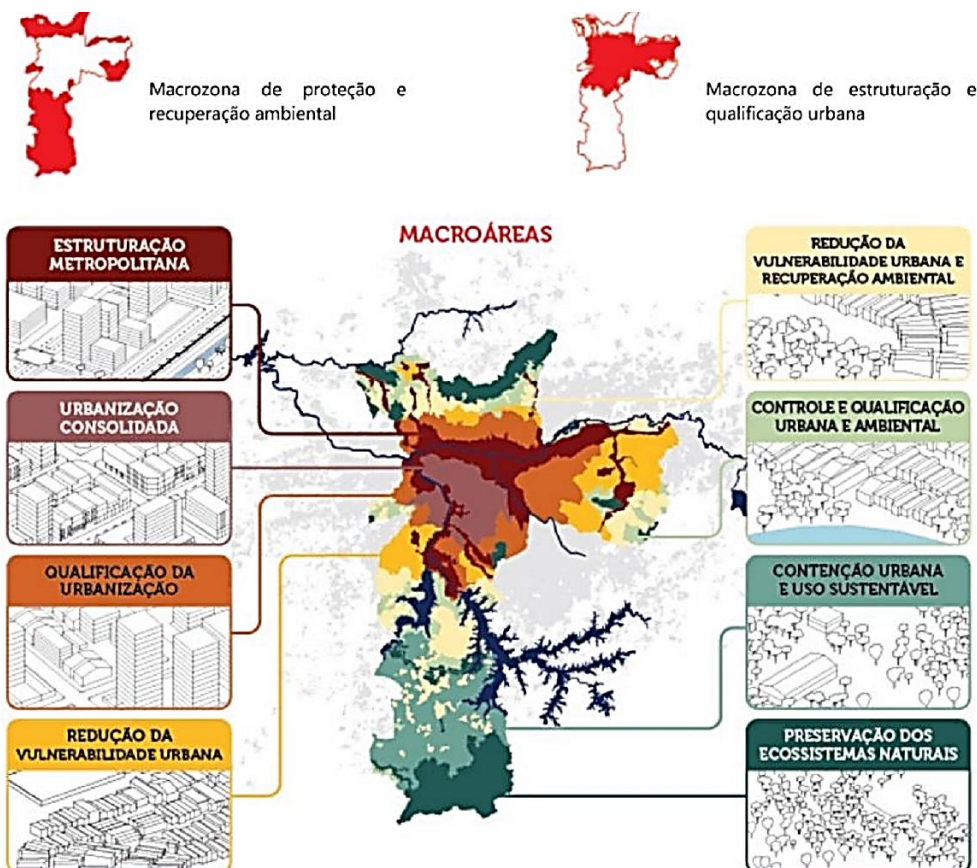
Assim, Nabil Bonduki, relator do PDE de 2002, propôs um processo de discussão para a elaboração de uma proposta alternativa, que viria em consultas à sociedade e aos vereadores. O substituto do Plano Diretor Estratégico manteve a essência do anterior, mas aperfeiçoando e reorganizando a proposta de acordo com as sugestões expostas pela sociedade. Além disso, se buscou colocar em prática os fundamentos da reforma urbana, sem criar embaraços ao mercado. Também foram criados instrumentos de estímulo à promoção da habitação social nas áreas centrais e com infraestrutura.

O Plano Diretor Estratégico de 2002 pode ser enquadrado no âmbito de um conjunto de reformas estruturadoras que foram propostas numa espécie de agenda de reconstrução da cidade, que envolvia ainda uma reforma administrativa, com a descentralização e a criação das subprefeituras, uma reforma política, com a aprovação de uma instância de controle social e participação nas subprefeituras, denominada Conselho de Representantes; uma reforma tributária, com o estabelecimento de alíquotas progressistas do IPTU, baseadas no princípio redistributivo dos impostos, além de uma reforma urbana, na qual o plano diretor e, no seu âmbito, a reestruturação do sistema de transporte exerciam um papel central. (BONDUKI, 2007, p. 220)

A cidade informal foi incluída ao mapa e se estabeleceu um processo de regularização de favelas e loteamentos clandestinos. A proposta foi apresentada e recebeu apoio de todos os setores. Porém, de última hora, surgiram dezenas de emendas de alteração de zoneamento. Através de

intensa discussão, Nabil Bonduki alcançou uma redução significativa do número de emendas. O projeto foi aprovado, porém a inclusão de mudanças gerou grandes protestos. Sobre pressão, a então prefeita Marta Suplicy decidiu pelo veto de todas as mudanças de zoneamento, até mesmo da criação dos bairros exclusivamente residenciais que faziam parte do projeto original. O Plano Diretor Estratégico aprovado em 2014 e a Lei de Zoneamento de São Paulo (oficialmente chamado de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, aprovada em 2016), na gestão do prefeito Fernando Haddad, são mais enfáticos do que suas versões anteriores no que diz respeito à presença do pedestre na cidade, com características humanistas e buscando aproximar emprego e moradia, com uma série de diretrizes para orientar o desenvolvimento e o crescimento do município pelos próximos anos. Para organizar a cidade, o PDE dividiu-a em macrozonas e macroáreas, como mostra a figura 2, áreas homogêneas que orientam, ao nível do território, os objetivos específicos de desenvolvimento urbano e a aplicação dos instrumentos urbanísticos e ambientais.

Figura 2: Diagrama de macrozonas e macroáreas do PDE-SP 2014



Fonte: SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA PREFEITURA DE SÃO PAULO. Lei nº 16.050, de 31 de Julho de 2014 - Texto Ilustrado.



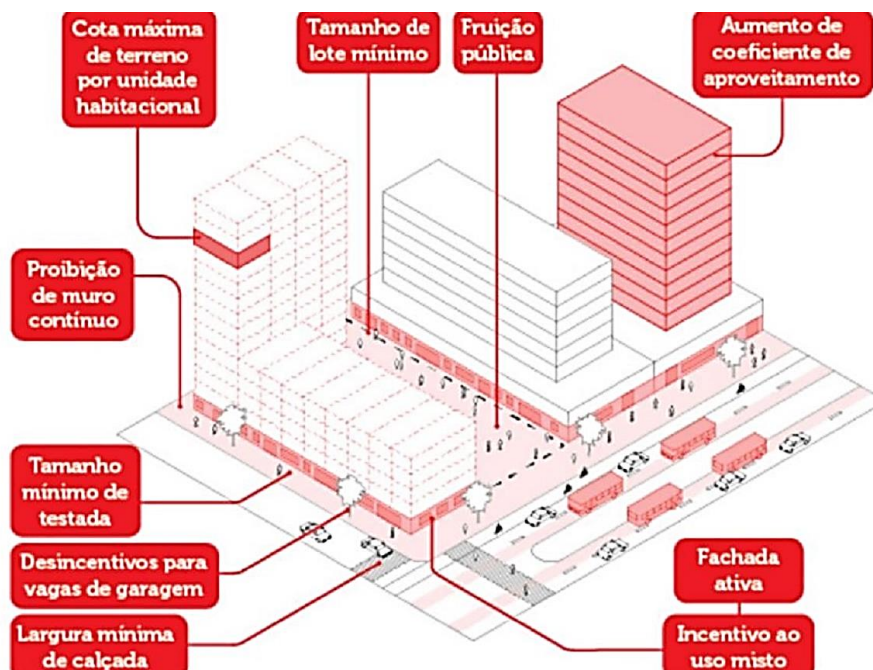
De acordo com a lei, alguns dos objetivos da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana são: promoção da convivência mais equilibrada entre a urbanização e a conservação ambiental; compatibilidade do uso e ocupação do solo com a oferta de sistemas de transporte coletivo e de infraestrutura para os serviços públicos; orientação dos processos de reestruturação urbana de modo a repovoar os espaços com poucos moradores; eliminação e redução das situações de vulnerabilidades urbanas que expõem diversos grupos sociais, especialmente os de baixa renda como pessoas em situação de rua, catadores e trabalhadores ambulantes, a situações de riscos, perigos e ameaças; diminuição das desigualdades na oferta e distribuição dos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas entre os distritos e desconcentração das oportunidades de trabalho, emprego e renda, beneficiando os bairros periféricos.

A rede estrutural de transportes coletivos é o sistema de infraestrutura que propicia a implantação dos eixos de estruturação da transformação urbana, considerando as linhas, ativas ou em planejamento, do trem, metrô, monotrilho e corredores de ônibus municipais e intermunicipais de média capacidade com operação em faixa exclusiva à esquerda do tráfego geral. Assim, o objetivo é promover melhor aproveitamento do solo nas proximidades do sistema estrutural de transporte coletivo com aumento na densidade construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas; ampliar a oferta de habitações de interesse social na proximidade do sistema estrutural de transporte coletivo; promover a qualificação urbanística e ambiental, incluindo a ampliação de calçadas, enterramento da fiação e instalação de galerias para uso compartilhado de serviços públicos; desestimular o uso do transporte individual motorizado, articulando o transporte coletivo com modos não motorizados de transporte; maior fruição pública nos térreos dos empreendimentos; convivência entre os espaços públicos e privados e entre usos residenciais e não residenciais.

Os eixos de estruturação da transformação urbana, como mostram as figuras 3 e 4, determinam áreas de influência potencialmente aptas ao adensamento construtivo e populacional e ao uso misto entre usos residenciais e não residenciais, com coeficiente de aproveitamento igual a 4 e possibilidades de aumento da área construída ao utilizar recursos, como as fachadas ativas de comércio e permeabilidade para a fruição pública, favorecendo a urbanidade.



Figura 3: Diagrama de diretrizes para os eixos de transformação urbana



Fonte: SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA PREFEITURA DE SÃO PAULO. Lei nº 16.050, de 31 de Julho de 2014 - Texto Ilustrado.

Figura 4: Diagrama das áreas de influência



Fonte: SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA PREFEITURA DE SÃO PAULO. Lei nº 16.050, de 31 de Julho de 2014 - Texto Ilustrado.

Atualmente, o PDE de SP de 2014 continua vigente, com o prefeito Bruno Covas comandando a cidade após João Dória, eleito em 2016, assumir o governo estadual, numa gestão marcada por características que vão na contramão da anterior. Alguns desses fatos são o desejo de revisão da Lei de Parcelamento e Uso e Ocupação do Solo para beneficiar o mercado imobiliário; o programa “Cidade Linda” que substituiu muros com obras de artes por jardins verticais sem a apropriada manutenção e que se tornaram grandes paredes abandonadas e cinzas, como no caso da Avenida 23 de maio; ações de repressão à usuários de drogas em situação de vulnerabilidade que, ao invés de buscar soluções pacíficas para reduzir a causa do problema, utilizou a violência policial e acabou distribuindo o tráfico para outras regiões da cidade; e, seguindo o slogan “Acelera SP” da campanha eleitoral, implicitamente mostrando o favoritismo pelo uso do carro na mobilidade urbana, a gestão aumentou a velocidade máxima permitida nas marginais Tietê e Pinheiros e eliminou algumas ciclovias.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo, ao abordar o histórico da cidade de São Paulo com uma produção arquitetônica relacionada à vivência do espaço da rua a pé e nos bondes, até chegar no momento de diversas transformações políticas inspiradas no modelo norte-americano do protagonismo do carro no planejamento urbano, confirma que o processo histórico de estruturação da metrópole paulistana é constituído por três elementos intimamente ligados, como afirmam Meyer, Grostein e Biderman (2004): a dispersão intensiva do ‘padrão periférico’, o deslocamento da função residencial para áreas desprovidas de atributos urbanos básicos e a acentuada desarticulação do sistema de transporte público e dos fluxos responsáveis pela mobilidade intrametropolitana.

Na cidade de São Paulo durante o século XX até o início do século XXI prevaleceu uma urbanização extensiva e precária, com as relações de moradia-trabalho transformando-se na essência da disfunção metropolitana, explicando a expressão ‘segregação urbana’, que define a relação periferia, cidade e metrópole, resultando na crescente desigualdade social e da insegurança causada pela arquitetura não projetada pensando no coletivo.

Sendo a cidade a corporificação da sociedade (ROGERS, 2012) sua forma deve ser sempre vista em relação a nossos objetivos sociais. Os problemas das cidades de hoje não são o resultado de um desenvolvimento tecnológico excessivo, mas de uma excessiva aplicação equivocada, como por exemplo, com o planejamento priorizando infraestrutura para os carros e deixando de lado o desenho urbano para as pessoas.

Nas últimas décadas, é possível notar uma redução no número de habitantes das áreas mais estruturadas da cidade: o centro passa por uma estagnação no interesse do mercado imobiliário e, no centro expandido, está havendo uma transformação na ocupação, pois construções

unifamiliares estão sendo substituídas por edifícios com hotéis, flats, escritórios e serviços. A chegada do mercado imobiliário nas regiões periféricas fortalecido pela possibilidade de maiores deslocamentos diários com o aumento do uso do automóvel, com financiamentos feitos pelas próprias construtoras, gerou o encaminhamento das populações mais pobres para regiões cada vez mais distantes e tornando a cidade cada vez menos compacta.

O ministério das cidades foi extinto pelo presidente Jair Bolsonaro em 2019, o que interferiu negativamente nas políticas de desenvolvimento urbano e nas políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental e mobilidade urbana. Assim, é evidente a necessidade da participação popular junto aos Arquitetos e Urbanistas no planejamento urbano para priorizar diretrizes que busquem a vitalidade urbana e a relação humanista entre cidade e edifício, como foi apresentado pelo Plano Diretor Estratégico de São Paulo em 2014, que mesmo com algumas intenções focando apenas no centro expandido do município, buscam favorecer a gestão democrática da cidade.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACKEL, Luiz; CAMPOS, Candido Malta. **Antecedentes: a modernização de São Paulo**. São Paulo, 2002.

ANTONUCCI, D. **O Plano Diretor de 1991: A revolução conceitual**. In: Candido Malta Campos, Nádía Somekh. (Org.). *A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. 1ªed. São Paulo: Mackpesquisa, 2002.

BONDUKI, Nabil Georges. **Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria**. Estação Liberdade, FAPESP, São Paulo, 1998.

BONDUKI, Nabil. **“Plano Diretor Estratégico de São Paulo”**. In: BUENO, Laura Machado de Mello; CYMBALISTA, Renato (orgs.). *Planos Diretores Municipais: novos conceitos de planejamento territorial*. São Paulo: Annablume, 2007.

CAMPOS, Candido Malta; SOMEKH, Nadia. **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. Editora Mackenzie, 2002

GALVÃO, Walter Jose Ferreira. **COPAN/SP: A trajetória de um mega empreendimento, da concepção ao uso: estudo compreensivo do processo com base na avaliação pós-ocupação**. 2007. 197f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

GIAQUINTO, Paulo. **Planos Diretores Estratégicos de São Paulo, novas roupagens velhos modelos**. 2009. Tese de Doutorado. PPGAU Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2009.

LEMOS, Carlos A. C. **Casa paulista: história das moradias anteriores ao ecletismo trazido pelo café**. São Paulo, EDUSP, 1999.

MAIA, Francisco Prestes. **Introdução ao estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo**. São Paulo, Melhoramentos, 1930.



MEYER, Regina; GROSTEIN, Marta; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo Metr pole**. São Paulo, Imprensa Oficial EDUSP, 2004.

ONU Habitat. **Diretrizes Internacionais para Planejamento Urbano e Territorial**. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme, 2015.

ROGERS, Richard George; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: G. Gili, 2012.

ROLNIK, Raquel et alli. **São Paulo Crise e Mudança**. São Paulo, Brasiliense, 1990.

SECCHI, Bernardo. **Primeira li o do urbanismo**. Editora Perspectiva, 2012.

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Lei n  16.050, de 31 de Julho de 2014 - Plano Diretor Estratégico de SP – Texto Ilustrado**. São Paulo, 2014.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20**. São Paulo, Cia. das Letras, 1992.

SOMEKH, Nadia. **A Cidade Vertical e o Urbanismo Modernizador**. Editora Mackenzie, Romano Guerra, São Paulo; 2  edi o revisada, 2014.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e a Origem do Urbanismo Moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das artes, 1996.