2. SÃO PAULO E A (RE)QUALIFICAÇÃO DE SUAS ÁREAS CENTRAIS

2. São Paulo e a (re)qualificação de suas áreas centrais

> "A constatação de que as assim chamadas 'questões da área central' são na verdade questões sistêmicas que têm origem fora do próprio Centro e impõem soluções também sistêmicas". (Meyer :1995)

Antes de mais nada, é preciso avaliar alguns aspectos relevantes da especificidade do processo de requalificação urbana das áreas centrais na Cidade de São Paulo. A primeira constatação é que se trata de um processo mais amplo de ajustamento e atualizações das estruturas ambientais urbanas de uma cidade-metropolitana, etapa que teve início a partir do ano de 1965 e que foi marcada pela intensificação de intervenções em infra-estrutura de transportes – basicamente, vias expressas ou semi-expressas e o metrô – que visavam a (re)estruturação da cidade em sua dimensão metropolitana. A esse processo, ainda em curso, se somaria, a partir de 1975, uma série de intervenções que buscavam a (re)qualificação da Área Central, procurando reverter o processo de degradação ambiental, que já era evidente, desde o início dos anos 60, pela "congestão urbana" do centro e pela perda de população dos bairros centrais históricos, como o Brás, Campos Elíseos e Santa Ifigênia, além do aumento dos cortiços mesclados com edifícios de apartamentos voltados para as camadas de renda média baixa, que dividiam os espaços urbanos com as atividades comerciais e de serviços em expansão.

A requalificação urbana, em andamento, vem apresentando dificuldades evidentes, decorrentes do avanço da degradação ambiental de espaços urbanos centrais e de extensas áreas obsoletas, do ponto de vista da organização econômica e espacial, não existindo um conjunto de programas, planos e projetos urbanos que expressassem a existência de um processo efetivamente institucionalizado. Mais adiante, veremos que esse processo de requalificação urbana se desenvolve através de ações pontuais e programas descontínuos de uma gestão para outra.

Empregaremos o conceito definido por Jordi Borja, em palestra realizada em São Paulo,

em 1994, sobre o tema "A Cidade Mundial". Segundo Borja, as grandes cidades atuais possuem uma região central ou "cidade central", constituída por um centro histórico, o centro moderno expandido e antigos bairros populares. Esta "cidade central" é parte do que ele chama de "cidade-aglomeração", que, através de sua expansão horizontal ou vertical, exige a criação de outras "centralidades que estruturem este espaço e, sobretudo, garanta uma boa comunicação cotidiana entre estas partes."[1] No caso de São Paulo, esta "cidade-aglomeração" seria caracterizada pela área urbanizada contínua, que se configurou através do processo de expansão-conurbação, cuja continuidade do tecido urbano engloba 26 municípios diretamente conurbados, dos 39 que formam a Região Metropolitana de São Paulo. Essa mancha urbana corresponde ao que denominaremos cidade-metropolitana.

Outro conceito importante é o de "metrópole expandida"[2] ou "macrometrópole", termos que vêm sendo utilizados para chamar a atenção para a crescente ampliação e intensificação dos intercâmbios de pessoas e mercadorias, na forma de uma densa rede de relações cotidianas que se estende às regiões administrativas vizinhas – regiões de Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e Vale do Paraíba.

Dessa forma, as transformações urbanas que vêm se processando desde os anos 60 interferem na organização funcional e espacial da cidade em sua dimensão metropolitana. Visto sob esta ótica, percebemos que o chamado Centro Metropolitano de São Paulo e Bairros Centrais vêm passando por profundas transformações, que não correspondem às demandas locais, propriamente, mas à necessidade de *reestruturação macrologístico-ambiental* da metrópole paulistana, em sua totalidade. Ou, como afirma Regina Meyer (1994): *"as chamadas 'questões da área central' são, na verdade, questões sistêmicas".*[3] O que nos leva a concluir que o desenvolvimento urbano da aglomeração paulistana atual vem sendo permeado por dois processos ou demandas urbanísticas que necessitam ser resolvidas simultaneamente – a da (re)estruturação e a da (re)qualificação. Tais demandas são decorrentes de fatores exógenos a seus próprios limites físico-territorial, caracterizados hoje pelo Centro e Região Central, configurados pelos 10 distritos centrais.

Portanto, entendemos que aquilo a que chamamos genericamente de processo de requalificação

1. BORJA, Jordi. La Ciudad Mundial. In Memória do Encontro Centro XXI. São Paulo: Associação Viva o Centro, 1995, p. 12

2. Essa expressão foi utilizada, por exemplo, no Plano Metropolitano da Grande São Paulo – 1994-2010. Emplasa, 1994. Identifica um "espaço de irradiação e intercâmbio funcional" de caráter metropolitano, usualmente denominado de Complexo Metropolitano Expandido – CME, ou Macrometrópole de São Paulo. Op.Cit. p. 18)

3. MEYER, Regina Prosperi. O Centro e as questões contemporâneas. In Memória do Encontro Centro XXI. São Paulo: Associação Viva o Centro, 1995, p. 5.

das áreas centrais é parte desse processo de ajuste e atualização estrutural e funcional da "cidade-região metropolitana" ou, simplesmente, cidade-metropolitana, em seu conjunto, e da busca de um reequilíbrio entre as novas necessidades ligadas ao sistema produtivo e à estrutura urbana herdada do passado.

2.1. São Paulo: Cidade-metropolitana

O reconhecimento da dimensão e da complexidade da atual cidade de São Paulo, como parte de uma cidade-metropolitana que se articula com uma cidade-região que engloba a região administrativa – Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) – e o território ampliado da Macrometrópole, é fundamental para compreendermos o significado das transformações que a cidade vem atravessando nos últimos 40 anos. As mudanças intra-urbanas, que alteram o tecido urbano, ocorrem com a combinação simultânea de implementação de novas infra-estruturas e equipamentos urbanos e o abandono de áreas centrais e de antigos bairros industriais junto aos eixos ferroviários.

Esse processo de atualização das estruturas urbanas tem tido uma prevalência da escala metropolitana sobre a escala local e dos aspectos funcionais e econômicos sobre o aspecto ambiental, deixando para trás grandes áreas degradadas à espera de uma atuação intensiva de práticas urbanísticas reabilitadoras. Em âmbito metropolitano, o processo de atualização ou reestruturação urbana deu início, a partir de 1965, ao processo de institucionalização do planejamento urbano através de planos metropolitanos e municipais de caráter globais, novos instrumentos legislativos e das novas estruturas político-administrativas montadas para a sua implementação. Portanto, os rumos traçados nos planos para a reestruturação da cidade-metropolitana de São Paulo e também do processo de requalificação urbana, que, a partir de 1975, se sobreporia ao processo incompleto de atualização reestruturadora, irão exigir o aperfeiçoamento das estruturas político-administrativas, associado aos mecanismos de planejamento e gestão urbana como uma pré-condição para que se avance no processo de requalificação ambiental e urbana da cidade metropolitana de São Paulo.

A Macrometrópole Paulista, que abriga a atual cidade-metropolitana de São Paulo, é parte

de um espaço econômico organizado a partir de uma rede de cidades integradas por meio de transportes públicos e individuais, notadamente rodoviários e, com menor peso, o ferroviário. (vide prancha ILUSTR. 2.3) Este espaço macrometropolitano, também denominado metrópole expandida, estende-se em várias direções, integrando uma rede urbana hierarquizada a partir de São Paulo – considerada como Metrópole Mundial e articulada com outras cidades, que são consideradas metrópoles regionais – Santos e Baixada Santista, Sorocaba e região, Campinas e região, além de São José dos Campos e Região. (IBGE, 2001). Sua abrangência territorial atinge um raio de 150 km, a partir do centro histórico, a Área Central de São Paulo.

A cidade de São Paulo começou a ser estudada como aglomeração metropolitana a partir de meados dos anos 50, quando o estudo da Sagmacs (Sociedade de Análise Geográfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais), “Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana” (1958), fez recomendações sobre a importância da organização da cidade na sua escala e complexidade metropolitana. É dessa época a tomada de consciência dos gestores municipais da importância da divisão da cidade em unidades administrativas menores. Os trabalhos da Sagmacs (1955-57), liderados pelo Padre Lebret, destacavam a relevância da organização social combinada com a espacial. Percebia-se que a cidade crescia desestruturadamente, tanto do ponto de vista físico-territorial quanto do ponto de vista da representação das comunidades e da presença do poder público nos novos bairros populares e carentes de infra-estrutura e serviços públicos. Talvez um dos principais méritos deste trabalho tenha sido, justamente, ter-se destacado, pela primeira vez, a ausência de uma estrutura político-administrativa capaz de dialogar com a representação popular de cada parte da cidade.

Quase 10 anos antes, o Relatório Moses (1950), fruto de trabalho de consultoria contratada pelo governador Adhemar de Barros, tinha por objetivo a busca de uma “racionalidade para o uso dos recursos públicos” que deveria ser subordinada a um “planejamento geral” (Meyer: 1990, p.72) Aliás, a idéia de um plano geral, mais tarde conhecido como plano diretor, surgiria junto com a criação do departamento de urbanismo, em 1947, porém sua concretização como plano acabado e institucionalizado, na forma de lei, levaria mais de 20 anos para ser efetivado, o que revelaria o pouco interesse dos prefeitos dos anos 50 pela implantação de um sistema de planejamento.

A cidade-metropolitana, que embrionariamente emergia nos anos 50, contava com uma população que havia dobrado em 15 anos e que, em 1950, já era de 2 milhões e 200 mil habitantes, ostentando o título de *"cidade que mais cresce no mundo"*. Essa aceleração do crescimento, que era fruto da combinação do desenvolvimento industrial e movimentos imigratórios do exterior e do próprio território nacional, contribuía para caracterizar o processo de crescimento urbano paulistano como "cidade acampamento" ou "cidade da improvisação", cujas estruturas administrativas não estavam devidamente preparadas para ordenar esse processo, que se apresentava cada vez mais dinâmico e complexo. A inadequação da máquina pública ficaria evidenciada no relatório Moses (1950) e no estudo Sagmacs (1958) como importante contribuição ao futuro plano diretor, o anteprojeto divulgado em 1961, no relatório do final da gestão Adhemar de Barros.

Percebe-se que além do déficit de infra-estrutura urbana viária e de transporte, cujo Plano de Avenidas (1930) objetivava superar, havia uma grande deficiência organizacional, ou seja, de planejamento racional das questões relacionadas ao gerenciamento do território, tanto do ponto de vista administrativo, como físico-social

Há que se recordar que, entre 1890 e 1930, a cidade crescia com base nos loteamentos dispersos, que eram ocupados primeiramente junto às estações ferroviárias e as linhas de bondes da Light, deixando para trás vazios formados por áreas inundáveis das várzeas dos rios ou terrenos de difícil acesso. Os loteamentos foram abertos sem um plano viário estruturador e sem reservas de áreas para usos institucionais. Muitos vereadores eram loteadores e não tinham interesse em elaborar leis que restringissem seus negócios. A implantação das vias estruturais, previstas no Plano de Avenidas (1930), corria atrás do processo de urbanização liderado pelos loteadores, considerados como os verdadeiros "abridores de bairros", cuja ocupação se daria com a participação das novas linhas de ônibus, entre 1930 e 1950.

Mais tarde, o PUB – 1968, Plano Urbanístico Básico, analisaria, também, a aglomeração paulistana como fenômeno urbano metropolitano e constataria a ausência de um sistema de planejamento metropolitano como sendo um problema-chave para o futuro desenvolvimento da cidade. O desdobramento do PUB-1968 em PMDI-1970, Plano Metropolitano de

Desenvolvimento Integrado, e o PDDI- 1971, Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, acabaram por delinear as diretrizes de atuação da administração pública, no âmbito metropolitano e municipal, para o direcionamento do desenvolvimento urbano futuro, ou seja, com um horizonte de 20 anos, ou seja, 1990. Pela primeira vez, tentava-se institucionalizar um sistema de planejamento urbano com o objetivo de não somente atuar sobre os déficits acumulados, mas também tentar direcionar as ações públicas para a estruturação urbana metropolitana futura.

Não obstante o quadro político-institucional marcado pelo regime de exceção do período autoritário (1964-1984) e pelas divergências entre técnicos de várias tendências ao modelo de cidade adotado, deve-se reconhecer o relevante papel desses planos como desencadeadores de novas estruturas administrativas e instrumentos urbanísticos para estruturação da aglomeração metropolitana que continuava a crescer aceleradamente. (1970 – 5.964.615 habitantes). Essas estruturas e instrumentos urbanísticos, vinculados à visão de planejamento sistêmico, marcariam sua presença no processo urbano paulistano por mais de duas décadas, moldando a atuação do poder público no sentido da reestruturação da cidade-metropolitana, basicamente centrada na implantação de infra-estrutura urbana e num urbanismo regulador, via zoneamento.

2.2. Relação centro-periferia, antigas e novas centralidades

A área central e os bairros centrais possuem características específicas, seja pela sua configuração físico-morforlógica histórica, seja pela trajetória da cidade de São Paulo como metrópole nacional e como cidade mundial, no presente. Essa região central vem sofrendo o impacto da (re)estruturação ao longo de um processo de mais de 50 anos, no qual sempre foram priorizadas a adequação e atualização de sua infra-estrutura viária, rodoviária e metroviária. Os investimentos concentrados na melhoria dos transportes possibilitaram uma maior mobilidade para a mão-de-obra, integrando as diferentes áreas da cidade-metropolitana, mas, também provocando forte impacto desagregador do tecido urbano dessas áreas centrais, resultando num processo de degradação e de perda de qualidade em relação à sua habitabilidade.

Essas áreas centrais, hoje bastante degradadas, ocupam historicamente uma posição central na configuração policêntrica, decorrente de suas origens no período colonial, radial-concêntrica (Plano de Avenidas-1930) e na sua estruturação metropolitana mais recente(PDDI-1971), caracterizada pela estrutura urbana da aglomeração metropolitana atual. A centralidade principal, área central da Cidade, e os seus núcleos históricos periféricos representam importantes nós de articulação dos transportes públicos. São locais estratégicos na dinâmica dos deslocamentos urbanos relacionados com a população dos bairros mais distantes. (ver ILUSTR.2.4)

Estas antigas centralidades, em São Paulo, desempenharam e ainda desempenham o papel de concentração de prestação de serviços, escritórios, comércio e entretenimento. Essa importância, entretanto, foi dividida, no correr do tempo, com as novas centralidades representadas pela concentração de serviços terciários mais ou menos especializados (Avenidas Paulista, Faria Lima e Av. Luís Carlos Berrini, entre outras), pelos shopping-centers e corredores de serviços e comércios. As antigas centralidades, por realizarem a conexão entre centros e periferias, ficaram cada vez mais associadas aos meios de transporte coletivo, enquanto as novas centralidades, representadas pelos shoppings e novas concentrações de escritórios privados, surgem associadas a uma acessibilidade preferencial do transporte individual.

Em decorrência do atual estágio de degradação urbana dessas antigas centralidades, caberia indagar qual seria a origem e as razões para tal situação. Como hipótese de investigação, consideramos dois processos que se desenvolveram concomitantemente: 1) a saturação decorrente do acúmulo de funções, na medida que a cidade se expandia e suas articulações com as demais áreas urbanas se intensificavam, aspecto evidenciado nos final dos anos 50 e ao longo dos anos 60; 2) a crescente segregação espacial, liderada pelo incremento do transporte individual e reforçada pelo grande distanciamento entre a renda familiar dos mais ricos e dos mais pobres, fenômeno que se intensifica a partir a melhoria da infra-estrutura viária e rodoviária, iniciada em 1965.

A estes dois processos agregaríamos um outro, que funciona como um pano de fundo, ou

seja, as características do quadro socioeconômico mais amplo, que caracterizou a cidade e sua área metropolitana nos últimos 30 anos, quando o crescimento da cidade se fez através da acomodação precária de enorme contingente populacional, resultante do intenso processo migratório nacional. Basta lembrar que mais de 50% das habitações do município de São Paulo são consideradas subnormais.[4] Isto significa que pelo menos metade da população convive com baixos padrões urbanos – reflexos da precária distribuição de renda e limitações de investimentos públicos em habitação, infra-estrutura e equipamentos urbanos. Esse aspecto decorrente do modelo concentrador de renda terá um peso decisivo na formação da paisagem urbana da cidade-metropolitana atual.

As centralidades antigas e as novas centralidades emergentes, lideradas pelas estratégias locacionais privadas, representam e reforçam as características da urbanização dualista, que caminha na busca da separação por padrões de renda. A cidade se organiza de forma segregada e, ao mesmo tempo, busca, com grande empenho dos governos, organizar o fluxo de pessoas e mercadorias, atendendo à pressão das necessidades do sistema produtivo.

Dentro deste quadro, em que convivem padrões de “primeiro e quarto mundos”, ocorre o processo de degradação das áreas centrais paulistanas, tanto da região central quanto das antigas centralidades periféricas, que desempenham papel de nós de articulação dos transportes e de intermediação da acessibilidade da mão-de-obra que reside nos bairros mais distantes. O fato é que essas antigas centralidades continuam a espelhar os padrões de vida dessas populações que habitam os bairros mais precários da cidade. Seus espaços urbanos estão articulados aos sistemas de transportes de massa – ônibus, metrô e ferrovia –, os quais possibilitam uma acessibilidade metropolitana para quem se movimenta cotidianamente da moradia ao trabalho, e vice-versa.

Verificam-se, entretanto, algumas iniciativas para tentar recuperar essas áreas centrais periféricas, que ocorrem com maior freqüência onde a população possui uma representação política mais efetiva e prefeituras mais atuantes como são os casos das centralidades formadas por municípios da região metropolitana de São Paulo, especialmente aqueles com

4. Ao longo de décadas acumulou-se uma “dívida social”, cujo enfrentamento vem sendo adiado ou contornado por padrões urbanos segregacionistas. O livro “Crescimento e Pobreza, 1975”, traçava um quadro desalentador, constatando que, apesar do crescimento econômico, crescia na cidade de São Paulo uma pobreza, reveladora do modelo concentrador de renda, sintetizado pela frase “crescer o bolo para depois dividi-lo”, no auge do chamado milagre econômico brasileiro. É altamente significativo e, ao mesmo tempo, decepcionante constatar que passados 30 anos, dos quais 20 anos sob o regime democrático, a concentração da renda tenha se acentuado, assim como a precariedade econômica das camadas sociais de menor poder aquisitivo.

melhor desempenho econômico, como as cidades do ABC (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul). Essas centralidades mais antigas, que apresentam sinais de requalificação, ainda são minorias, predominando a precariedade ambiental. Nota-se que as melhorias no sistema de transporte podem e devem potencializar a requalificação dessas áreas centrais. O caso do centro do bairro de Pinheiros, que é um subcentro metropolitano, com a implantação da nova linha de metrô, a Linha 4, oferece essa perspectiva, que deve ser aproveitada.

Apesar do processo de fragmentação das novas centralidades que, preponderantemente, seguem a lógica da mobilidade do transporte individual do automóvel, portanto associadas à população de melhor poder de compra, as antigas centralidades, representadas pelos núcleos históricos “saturados e arrasados” pela excessiva carga de funções, decorrente do processo de expansão da cidade, continuam a abrigar atividades comerciais associadas à população dos bairros mais pobres. Isso pode ser comprovado no centro principal, centro histórico da cidade de São Paulo, bem como nos subcentros municipais (Penha, Santana, Lapa, Pinheiros e Santo Amaro) e nos centros metropolitanos (Guarulhos, Perus, Osasco, Taboão da Serra, Itapecerica da Serra, Diadema, São Bernardo, Santo André, Mauá, Ferraz de Vasconcelos, Poá , Itaquaquecetuba, Suzano e Mogi das Cruzes, entre outros municípios conurbados).

Desse modo, é possível perceber como a antiga concepção de centro, em contraposição à periferia, não tem dado conta para explicar o quadro atual. Poderíamos afirmar que os centros estão sendo utilizados intensamente pela periferia, ou que a periferia se articula com as múltiplas centralidades, em especial as mais antigas, em grande parte abandonadas pelas camadas mais abastadas da população.

Daí, as contradições presentes na questão da degradação ambiental decorrente da apropriação ilegal do comércio popular informal dos espaços públicos dessas antigas centralidades e a dificuldade dos gestores públicos em manter esses mesmos espaços em condições adequadas de uso para todos. Nesse aspecto, o geógrafo Milton Santos tinha razão quando afirmava que as mudanças, que significariam avanço substancial para a organização espacial de nosso território e cidades, viriam da energia dessa população menos abastadas, ou

seja, aquelas que demandam a construção de uma sociedade mais equilibrada e que poderiam brigar por um espaço urbano mais democrático e qualificado. Em outras palavras, significa dizer que a (re)qualificação urbana dessa antigas centralidades passaria pela qualificação dos padrões urbanos dessa população penalizada pelo modelo econômico.

Em síntese, poderíamos dizer que a cidade-metropolitana de São Paulo abriga um sistema de centralidades que se transforma junto com o processo de (re)estruturação e (re)qualificação da cidade-metropolitana:

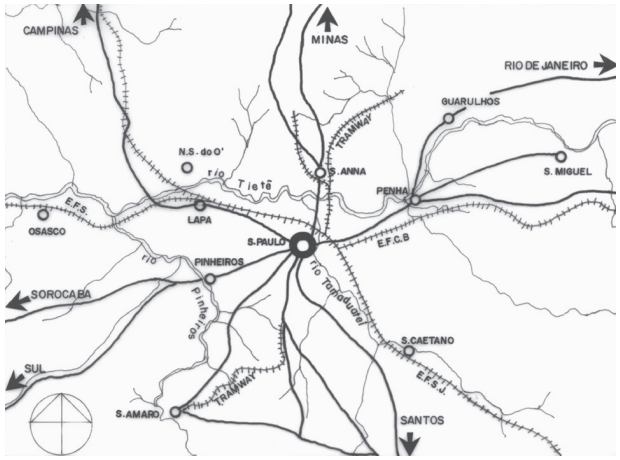
a) cuja centralidade principal, que historicamente dividia as funções urbanas típicas (comércio e serviços) com os subcentros regionais, dentro e fora do município, passa a dividir suas funções também com as novas centralidades, lineares e polares em formação; e
b) a partir dos anos 70, aumentaria a especialização de funções e segregação entre antigas e novas centralidades, as primeiras associadas às periferias mais distantes e as segundas ligadas ao terciário moderno, articuladas aos bairros mais abastados e de classe média.

Portanto, para finalizar, diríamos que o atual estágio de degradação dos centros urbanos antigos e suas áreas centrais reporta-se ao modelo de crescimento urbano dos últimos 40 anos e à forma de atuação do setor público e da iniciativa privada, que, em linhas gerais, podem ser caracterizadas pelos seguintes aspectos:

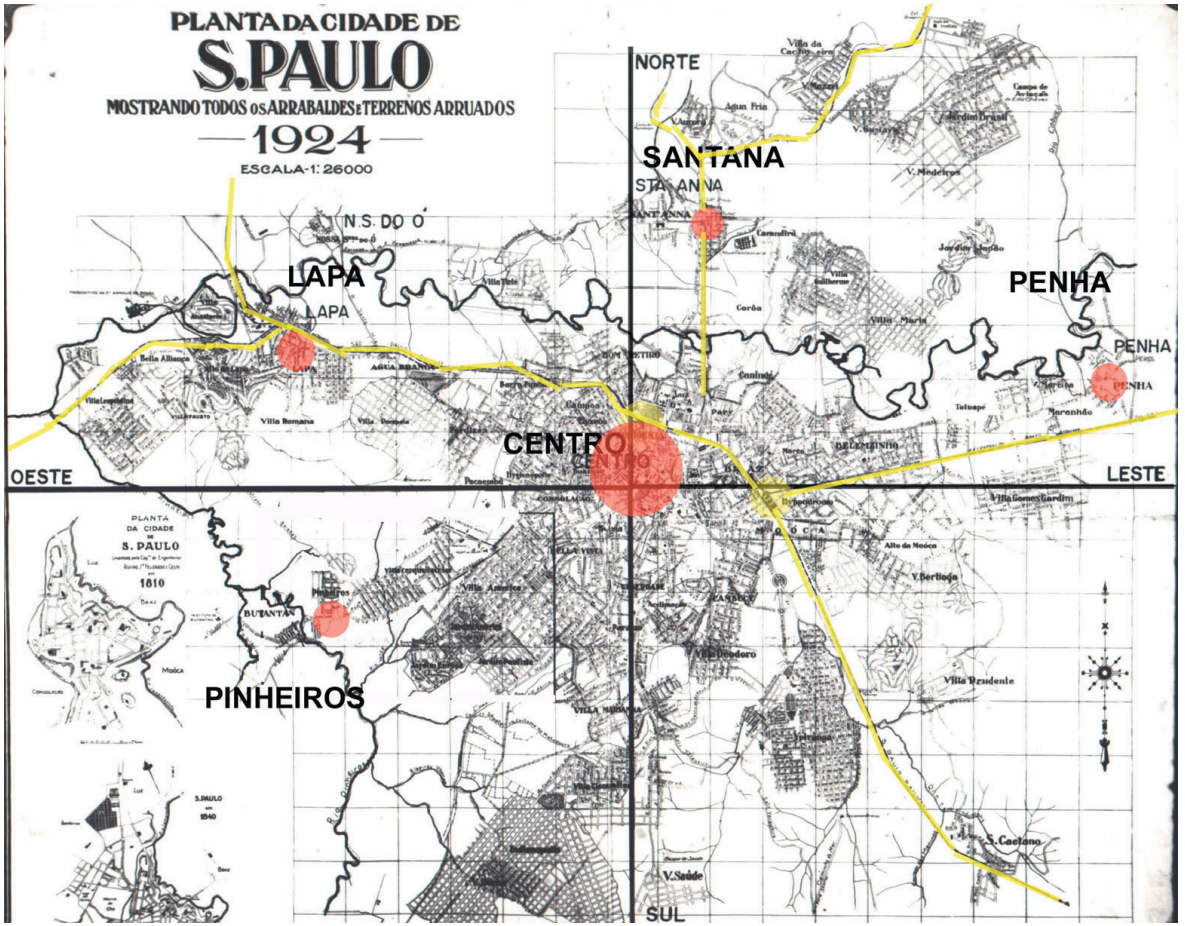
a) predomínio de intervenções setoriais e monofuncionais, gerando ambientes urbanos fragmentados e deixando seqüelas ou espaços residuais não equacionados;
b) crescente segregação espacial e econômica decorrente da persistência do modelo concentrador de renda;
c) direcionamento dos investimentos públicos e privados que contribuem para reforçar o modelo concentrador, notadamente ao longo dos anos 80 e 90;
d) enfraquecimento da capacidade gerencial e de atuação do poder público; e
e) descontinuidade administrativa e descompasso entre as diferentes esferas de

atuação públicas, especialmente anos 80 e 90; e
f) fraca atuação integrada e coordenada sobre os espaços públicos centrais, por escassez de recursos e por forte influência dos interesses do setor privado, imobiliário e financeiro.

Deve-se ressaltar, também, que houve pouco avanço na organização político-administrativa, ou seja, na reformulação das estruturas herdadas do período autoritário, especialmente aquelas que dizem respeito à criação de canais de participação e representação da sociedade, lastreada em base territorial menor e com valorização da identidade local, perdendo-se a oportunidade de fortalecer as antigas centralidades como locais simbólicos e de afirmação da cidadania. A implantação das Subprefeituras e dos Conselhos de Representantes, apesar de ser uma exigência da Lei Orgânica do Município, ainda em 2005, é uma peça de ficção, apesar de legislação específica recentemente aprovada pela Câmara Municipal.

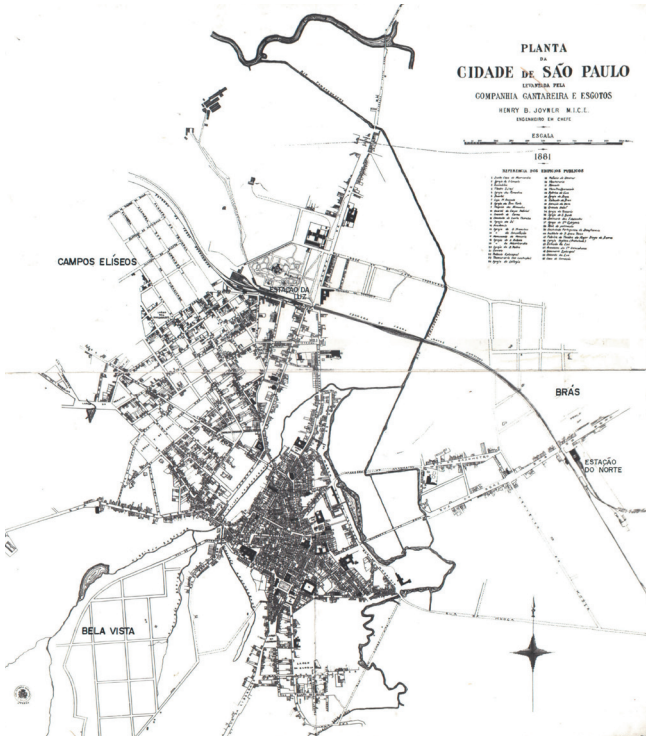


Sítio regional, estruturação pré-metropolitana (1870-1930)
(com base em Langenbuch, 1971)



Na Planta de São Paulo de 1924 destacam-se o Centro principal e as antigas centralidades, como Santana, Penha, Pinheiros e Lapa, além dos pontos de chegada, representados pelas estações ferroviárias da Luz e do Brás/ Roosevelt.
fonte da base: Arquivo da Biblioteca Mário de Andrade, in Zanetti, 1988.

ILUSTR. 2.1
MAPAS HISTÓRICOS:
EXPANSÃO URBANA E CENTRALIDADES



A Planta da Cidade de São Paulo de 1881: presença da ferrovia, com as estações da Luz e do Norte. O bairro dos Campos Elíseos, em continuidade à Santa Ifigênia, e os arruamentos iniciais do Brás e do Bexiga (atual Bela Vista) marcam o início da expansão urbana cafeeira.

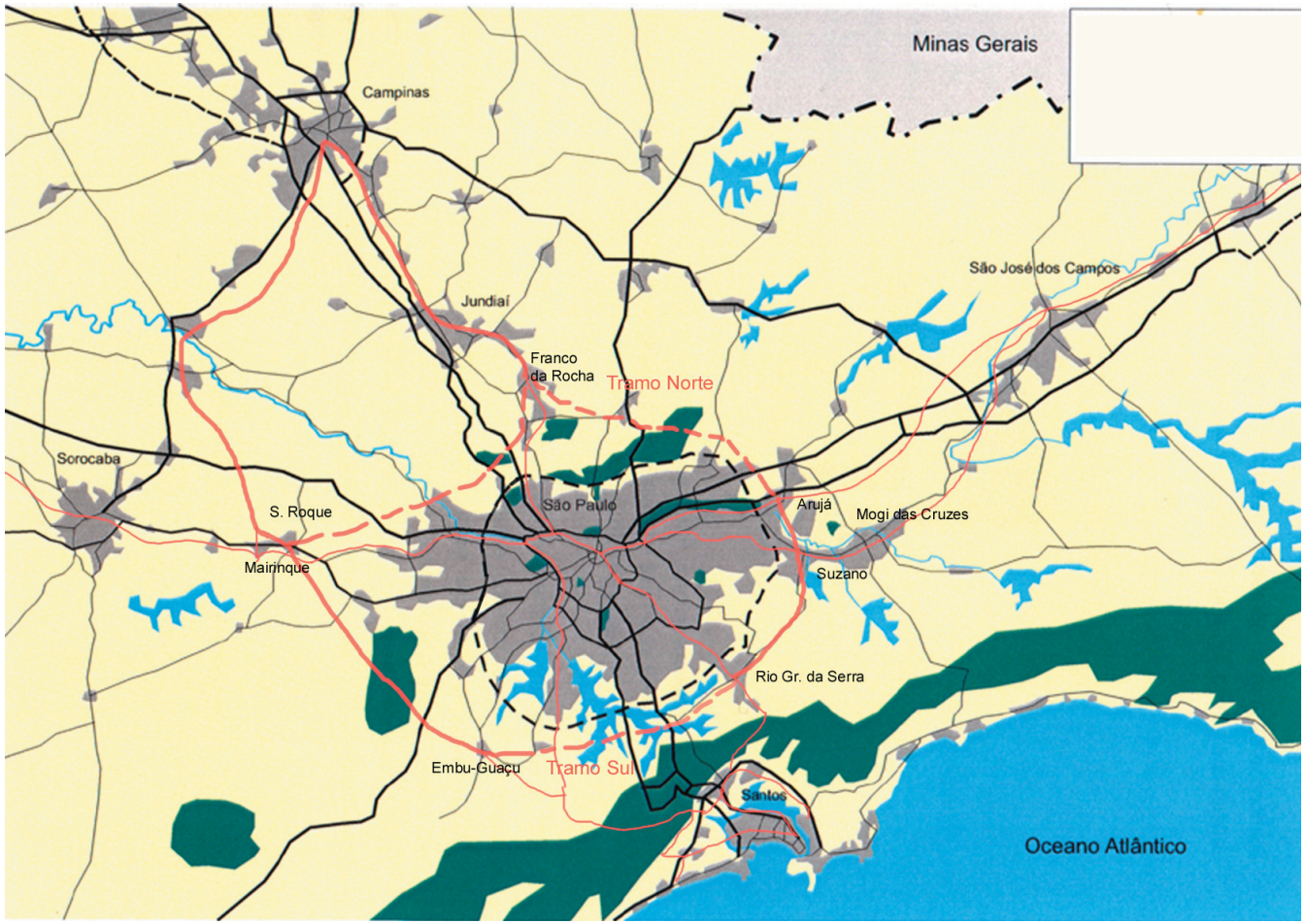
A Estação da luz nas primeiras décadas do século XX: um importante ponto de chegada e partida.

Largo de São Bento por volta de 1910: arquitetura eclética do imigrante europeu e a presença dos bondes elétricos.

Vista de Santa Cecília e da Vila Buarque, no início do século XX, um bairro de classe média, com suas habitações erguidas segundo os padrões estabelecidos no Código de 1886.

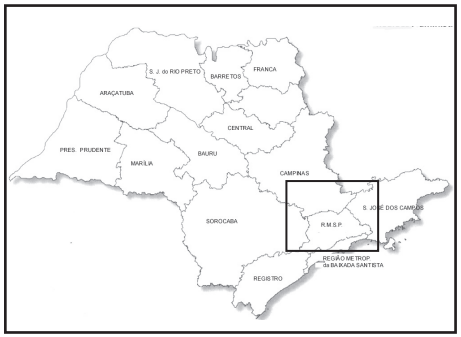
Avenida Paulista com mansões da burguesia paulistana (cafeicultora, comercial e industrial).

ILUSTR. 2.2.
REGIÃO CENTRAL EM 1900: METRÓPOLE DO CAFÉ
Planta de 1881 e imagens da atual região central apresentam as formas urbanas produzidas entre 1890 e os anos 20 do século XX e que seriam gradativamente (re)estuturadas a partir do Plano de Avenidas de 1930.
Fonte: Arquivo Fotográfico do DPH, in Zanetti, 1988, p.34 e 38.



Projetos Metropolitanos na macrometrópole que terão grande impacto na estrutura urbana da cidade metropolina de São Paulo. Tais projetos representam oportunidade para a reestruturação e qualificação dos espaços intra-urbanos.

Base: Fonte : DERSA, 1997



ILUSTR. 2.3.
MACROMETRÓPOLE PAULISTA
PLANOS METROPOLITANOS

LEGENDA

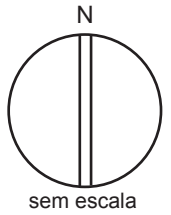
Mancha urbana

Principais Rodovias

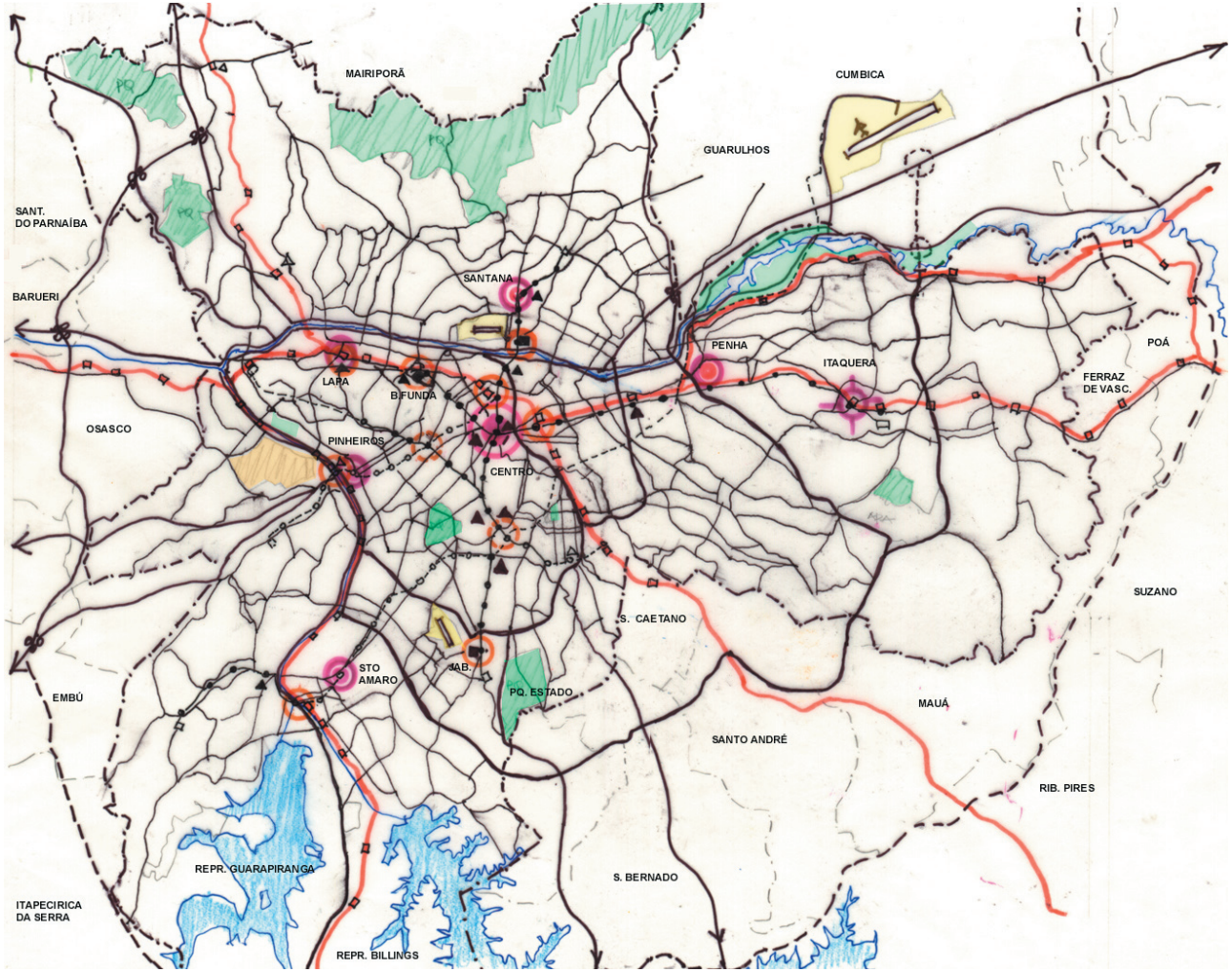
Anel Rodoviário ou Rodoanel
Trecho Executado (2004)
Techo em Projeto (2004)

Anel Ferroviário ou Ferroanel
Techo Existente (2004)
Trecho Projetado

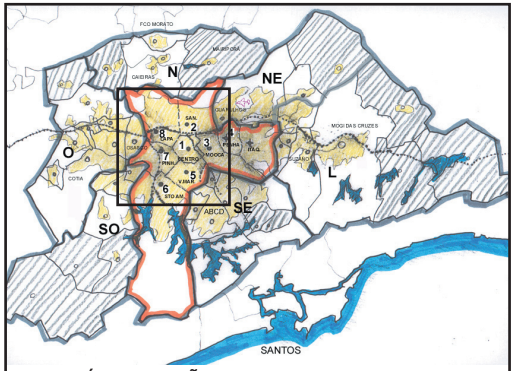
Projetos que constam dos Planos:
PITU - 2000-20
PDDT - 2000-20



sem escala



FONTE: BASE PDE - 2002/ PMSP



MUNICÍPIO DE SÃO PAULO/ RMSP
CIDADE METROPOLITANA

ILUSTR. 2.4
CIDADE DE SÃO PAULO/
ACESSIBILIDADE METROPOLITANA
TRANSPORTE E REQUALIFICAÇÃO

- CENTROS URBANOS HISTÓRICOS
- NOVAS CENTRALIDADES
- NÓS METROPOLITANOS
- NÓS METROP. EM FORMAÇÃO
- REDE FERROVIÁRIA (modernização)
- LINHAS METROVIÁRIAS/ Existentes
- LINHAS METROVIÁRIAS/ Projetos : Linha 4, Linha 5, e Ext. da Linha 3
- VIAS MARGINAIS E PERIMETRAIS Articulação rodoviária
- SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
- TERMINAIS RODOVIÁRIOS
- TERMINAIS URBANOS EXISTENTES
- TERMINAIS PLANEJADOS