

CENTRO UNIVERSITÁRIO BELAS ARTES DE SÃO PAULO

ARQUITETURA E URBANISMO

Centralidades na periferia de São Paulo

Autores: Julise do Nascimento Ribeiro e Rodrigo Rocha Santos

Orientador(a): Profa. Dra. Maria Alzira Marzagão Monfré

Coorientador(a): Prof. Dr. Antonio Adami

Resumo

Esse estudo tem como objetivo observar e analisar a relação entre o centro tradicional e quatro subprefeituras periféricas na cidade de São Paulo – Butantã, Campo Limpo, São Mateus e Santana – em busca de compreender o papel das centralidades periféricas nas dinâmicas da cidade e da população. A partir de uma análise comparativa entre os Planos Diretores Municipais dos anos de 2004 e 2014 foram estudadas as propostas e tendências para as centralidades, o uso do solo e adensamento dessas regiões. Além disso, foram feitas visitas técnicas às áreas de estudo onde foram observadas diferenças de desenvolvimento decorrentes de fatores como presença ou não de estações de metrô, de equipamentos e serviços, como universidades, distância geográfica do centro principal e renda média da população. A consolidação das centralidades periféricas pode ser dependente desses fatores e outras particularidades.

Palavras-chave: Centralidades. Plano Diretor Municipal. São Paulo. Periferia.

Abstract

This study aims to observe and analyze the relationship between the traditional city center and four suburbs of the city of São Paulo – Butantã, Campo Limpo, São Mateus and Santana – in order to understand the role of suburban centralities in the dynamics of the city and its citizens. From a comparative analysis between the municipal city planning director plans of 2004 and 2014 we studied the proposals and tendencies for centralities, land use and densification of these areas. Furthermore, we made field visits to the areas of study and observed differences in the development due to factors like presence or absence of subway stations, public facilities such as universities, geographic distance from the traditional center and average income of the population. The consolidation of suburban centralities could be depend of these factors and other particularities.

Keywords: Centralities. City Planning Director Plan. São Paulo. Suburb.

Introdução

Este artigo possui um viés interdisciplinar pois o objeto pode ser estudado do ponto de vista da Antropologia, das Ciências Sociais, da Comunicação, do Urbanismo, do Design e da História. Optamos por um entendimento a partir da área de Arquitetura, dadas as características da pesquisa e de nossa formação acadêmica. Nesse sentido, a pesquisa procura entender o desenvolvimento de sub centralidades em meio ao que muitas das vezes definimos como ‘cidades dormitórios’, que entende como aquelas regiões sem uma infraestrutura que forneça, de forma eficiente, uma possibilidade de emprego e desenvolvimento para os moradores locais. De acordo com o autor Garnier (1980, p.138), “Uma característica que define a cidade-centro e sua relação com a aglomeração é a cidade-dormitório. A população habita numa cidade e vai trabalhar na outra que, em geral, corresponde à cidade-centro”. Já em outros casos o centro tradicional gerou uma expansão que resultou em algo que hoje conhecemos como centro expandido, que são áreas onde se concentra a maior parte dos serviços, empregos e equipamentos culturais, assim como a população de maior renda, salvo exceções (CET-2017).

Buscamos entender quais as características em comum entre essas regiões periféricas, no que se refere às suas centralidades, quais são as suas particularidades e que fatores são determinantes para as dinâmicas observadas. O constante crescimento da metrópole e as recentes discussões sobre adensamento qualitativo fazem necessário um debate quanto à melhor distribuição das ofertas de emprego, comércio e serviços, afim de desafogar nossos sistemas viário e de transportes e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. Os sub centros regionais têm um papel essencial de descentralização nesse contexto e a tendência é que sejam cada vez mais importantes na dinâmica das cidades.

Para atingir esse objetivo, procuramos primeiramente definir os conceitos importantes para o estudo, partindo de autores que já abordaram a questão das centralidades anteriormente como Castells, Villaça e Frúgoli. Então foram escolhidas quatro subprefeituras do município de São Paulo para análise. Em seguida buscamos entender como a legislação aborda a centralidade no novo plano diretor (2014) em comparação ao antigo (2004), e como é o zoneamento de cada uma das áreas estudadas dentro do novo plano. Finalmente seguimos para as visitas de campo, buscando sempre observar as áreas definidas pelo zoneamento como centralidade (ZC) e eixo de estruturação (ZEU e ZEM).

Revisão da literatura

A análise das centralidades além de passar por questões urbanísticas envolve discussões sociológicas e geográficas, além do contato com outras áreas de pesquisa acadêmica, como escrevemos na introdução. De acordo com o sociólogo Castells (2009, p.146), a centralidade é proveniente da configuração espacial gerada pela divisão social do trabalho, que por sua vez depende de cada período da organização social. Villaça (2001, p.238), chama atenção para o equívoco comum de conceituarmos centro como algo que é ou não é. Segundo ele a formação das centralidades tornam-se ou deixam de ser, de acordo com fatores de transformação do espaço, que acontece simultaneamente.

Através desses conceitos podemos considerar a estruturação dos centros como tendo um caráter de mutabilidade, dependente de fatores sociais e históricos, e como não sendo necessariamente o centro histórico ou geográfico. É importante considerar também que as relações sociais são desiguais e que essa desigualdade influencia a formação do espaço e suas centralidades. Como mostra Villaça,

(...) as diferentes classes sociais têm condições distintas de acessibilidade aos diferentes pontos do espaço urbano. Têm diferentes condições de manipular a acessibilidade ao centro e a localização do centro em relação a elas. (...) São essas distinções que fazem com que, sendo objeto de disputa entre classes, o centro se torne mais acessível a uns do que a outros, através dos mais variados mecanismos: desde o desenvolvimento de um sistema viário associado a determinado tipo de transportes, até o deslocamento espacial do centro e suas transformações (sua decadência ou pulverização, por exemplo) (2001, p.243).

Devemos considerar também o papel das grandes corporações e associações nas transformações e relações entre as centralidades dentro da metrópole. Frúgoli (2001) faz uma análise do papel das empresas no deslocamento do setor terciário de São Paulo para o quadrante sudoeste, a partir da decadência do centro tradicional – Sé – indo em direção a Paulista e depois a Berrini. Ele chama essas áreas de novos sub centros, porém, nesse estudo as consideraremos parte do centro expandido. Em relação aos sub centros, consideraremos também a definição de Villaça (2001, p. 293), para o qual o sub centro consiste em uma réplica do centro principal em tamanho menor e que atende a uma parte da cidade.

E para periferia usaremos o conceito de distância geográfica ao considerado centro principal, pois o objetivo é entender as dinâmicas de centralidade que acontecem em regiões onde o acesso ao centro tradicional é difícil ou demorado. Portanto as questões relativas a precariedade dos assentamentos ou infraestrutura podem ou não estar presentes nas áreas escolhidas para o estudo.

Áreas de estudo

Para chegarmos a uma análise comparativa de diferentes sub centralidades em São Paulo, foram selecionadas uma subprefeitura de cada ponto cardinal do município, e no desenvolvimento do artigo faremos abordagens comparativas com o intuito de demonstrar seus contrastes e similaridades no contexto de centralidade-periferia.

Mapa 1

Localização das subprefeituras em relação ao centro e centro estendido

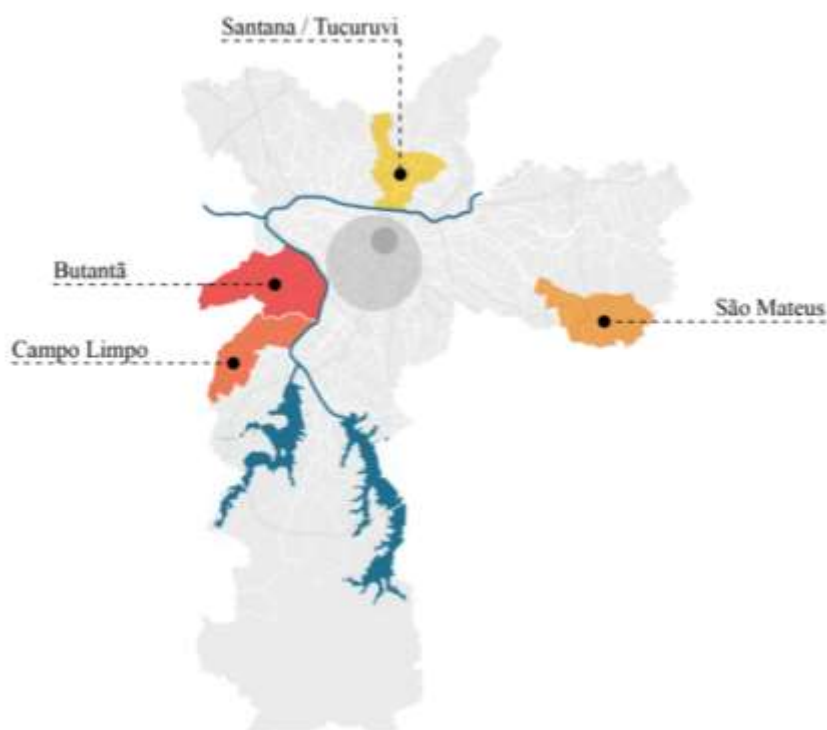


Imagem desenvolvida em 2017 pelos autores para demonstrar no mapa da capital de São Paulo, a localização das áreas de análise.

Para a região oeste a subprefeitura do Butantã dividida entre os distritos de Butantã, Morumbi, Raposo Tavares, Rio Pequeno e Vila Sônia. Têm uma área de 56.10 km², uma população de 428.217 moradores e distância média de 10 km do centro de São Paulo, a Sé. Na localidade sul, Campo Limpo foi a subprefeitura selecionada, sendo suas subdivisões Campo Limpo, Capão Redondo e Vila Andrade, contando com uma área de 36.70 km², com uma população de 607.105 pessoas e distancia média de 24km do centro. Na região norte a subprefeitura escolhida foi a de

Santana; a qual abrange os distritos de Mandaqui, Santana e Tucuruvi. Resulta numa área de aproximadamente 35 km² com uma população de 324.815 pessoas e distância média de 6km da Sé. Já na região leste São Mateus, e seus respectivos distritos de Iguatemi, São Rafael e São Mateus, com uma área de 45.80 km², 426.794 moradores e distância média de 22km do centro.

Legislação municipal

É importante analisar a forma como a legislação de São Paulo tem trabalhado as centralidades. O Plano Diretor Municipal de 2004 (PDM 2004) apresenta em seu zoneamento, duas categorias referentes a centralidade. As Zonas de Centralidade Polar (ZCP), subdivididas em 'a' e 'b', e as Zonas de Centralidade Linear (ZCL), subdivididas em oito categorias.

As Zonas de Centralidade Polar definem porções da área mista destinadas a localização de atividades típicas de centros e sub centros, com coexistência de habitação, porém predominância de comércio e serviços. Possuem uma característica pontual e com pouca integração entre si. Já as Zonas de Centralidade Linear definem trechos de vias onde devem ser incentivados comércio e serviços, variando o coeficiente de aproveitamento e densidade de acordo com os padrões de ocupação da região, porém ainda sem uma integração entre esses trechos e os polos de centralidade. A legislação vigente, o Plano Diretor Municipal de 2014 (PDM 2014) trata de centralidades de uma forma mais abrangente. As Zonas de Centralidade (ZC) são definidas como eixos de comércio e serviços, também voltadas a promoção de atividade típicas de centros e sub centros, e possuem um caráter mais integrado que as ZCPs do PDM 2004. Além da Zona de Centralidade, o novo plano também apresenta as Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU), que tem seu foco no aumento da densidade em áreas com infraestrutura consolidada, principalmente eixos de transporte público e viário.

Além do zoneamento, é necessário considerar as macroáreas definidas pelo PDM 2014. A Macroárea de Estruturação Metropolitana determina as áreas a receberem melhorias a nível metropolitano e compreende áreas próximas aos rios, às ferrovias, eixos viários e rodoviários. A Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada determina áreas com boa infraestrutura, oferta de equipamentos e serviços onde é necessária a otimização do uso da terra e melhoras urbanísticas. A Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana determina áreas onde a oferta de equipamentos e serviços, e as condições de moradia são precárias. As diretrizes para essa zona são inclusão social e espacial da população e melhoras nas ofertas de equipamentos e serviços.

A partir dessas definições podemos partir para uma análise específica das subcentralidades em cada uma das regiões escolhidas.

Legislação nas áreas de estudo

Para compreender as atuais propostas do Plano Diretor vigente (2014), foi feito um estudo de comparação ao antigo Plano Diretor (2004), para analisar o comportamento das centralidades nas periferias de estudo.

Cada distrito foi observado separadamente. No Butantã, a proposta apresentada pelo PDM 2004 era de zonas de centralidades polar, que consiste em polos centrais ao longo do percurso do bairro, e que geralmente não são interligados diretamente. Enquanto no PDM 2014 fica nítida a intenção de unificar esses polos em um único anel linear, gerando assim, uma centralidade constante, com comércios, serviços e toda uma infraestrutura necessária para esse desenvolvimento. Os polos existentes foram mantidos e consolidados a essa nova ideia, passando de uma zona de centralidade polar para zona de estruturação urbana.

Imagem 1

Zoneamento Subprefeitura do Butantã – 2004

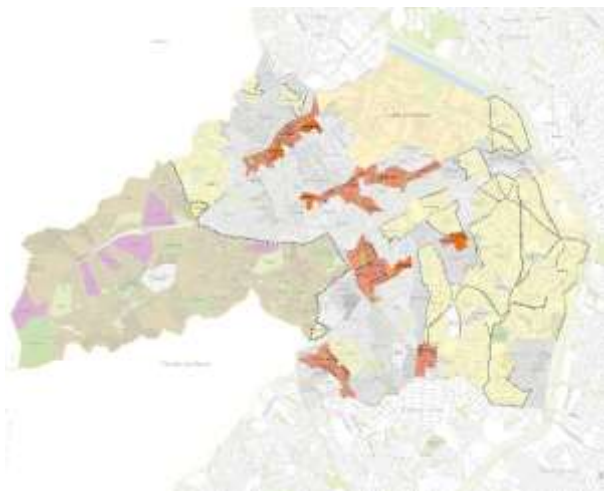


Imagem do zoneamento do Plano Diretor da cidade de São Paulo, 2004, editada pelos autores. 2017. Fonte: www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br Consulta realizada em março de 2017.

Imagem 2

Zoneamento Subprefeitura do Butantã – 2014

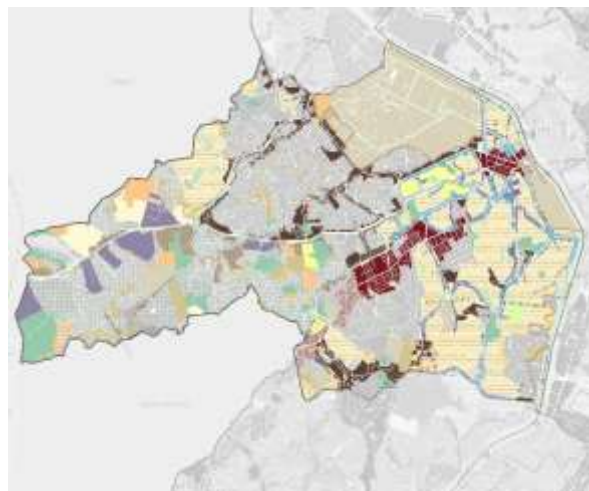


Imagem do zoneamento do Plano Diretor da cidade de São Paulo, 2014, editada pelos autores. 2017. Fonte: www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br Consulta realizada em março de 2017.

No Campo Limpo foi possível ver que o que era anteriormente zona de centralidade linear também passa a ser zona de centralidade e zona de estruturação urbana no novo PDM. Uma área que no zoneamento 2004 era zona de interesse social, passa a ser zona de centralidade.

Imagem 3
Zoneamento Subprefeitura do Campo Limpo – 2004



Imagem do zoneamento do Plano Diretor da cidade de São Paulo, 2004, editada pelos autores.2017.Fonte:www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br. Consulta realizada em março de 2017

Imagem 4
Zoneamento Subprefeitura do Campo Limpo – 2014

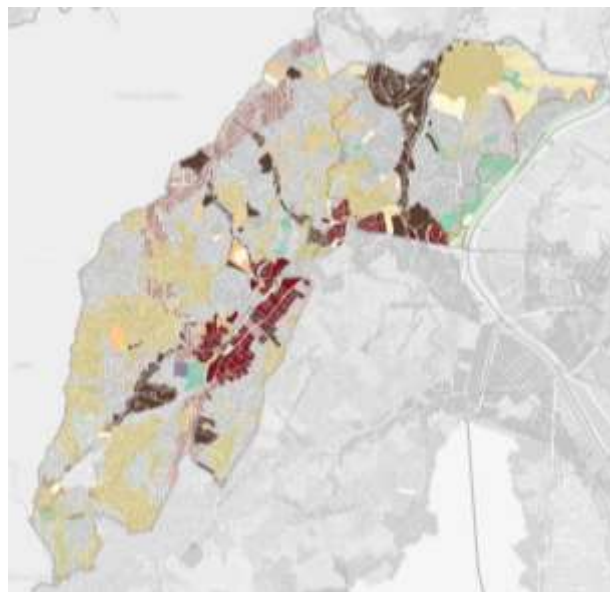


Imagem do zoneamento do Plano Diretor da cidade de São Paulo, 2014, editada pelos autores.2017.Fonte:www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br. Consulta realizada em março de 2017.

No caso de Santana aquilo que era zona de centralidade polar no PDM do ano de 2004 agora se transforma em zona de estruturação urbana e zona de centralidade. Nesse caso fica nítido o incentivo do desenvolvimento econômico nos eixos de maior atividade do transporte público. Outra área que era zona de centralidade polar passa a ser uma zona corredor.

Imagem 5
Zoneamento Subprefeitura de Santana – 2004

Imagem 6
Zoneamento Subprefeitura de Santana – 2014

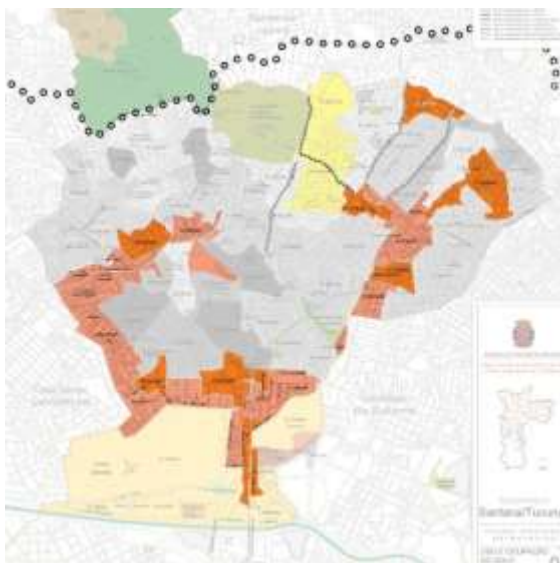


Imagem do zoneamento do Plano Diretor da cidade de São Paulo, 2004, editada pelos autores. 2017. Fonte: www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br Consulta realizada em março de 2017.



Imagem do zoneamento do Plano Diretor da cidade de São Paulo, 2014, editada pelos autores. 2017. Fonte: www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br Consulta realizada em março de 2017.

São Mateus não apresentou muitas mudanças entre os PDMs dos anos de 2004 e 2014, o que antes existia como zona de centralidade polar passa a ser em parte zona de estruturação urbana e em parte zona de centralidade, porém em ambos os casos a proposta de uma centralidade que acompanhe o eixo de transporte principal é clara.

Imagem 7

Zoneamento Subprefeitura de São Mateus – 2004

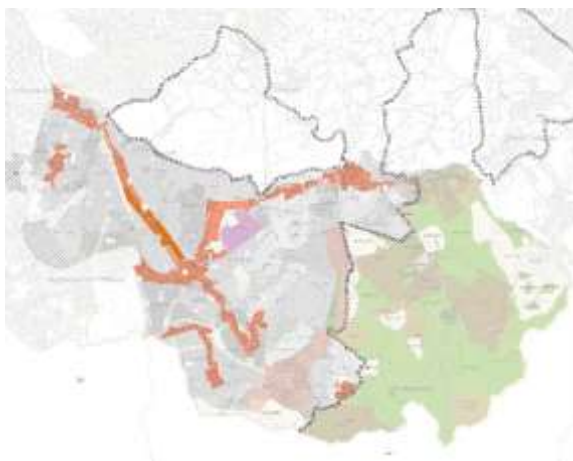


Imagem do zoneamento do Plano Diretor da cidade de São Paulo, 2004, editada pelos autores. 2017. Fonte: www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br Consulta realizada em março de 2017.

Imagem 8

Zoneamento Subprefeitura de São Mateus – 2014

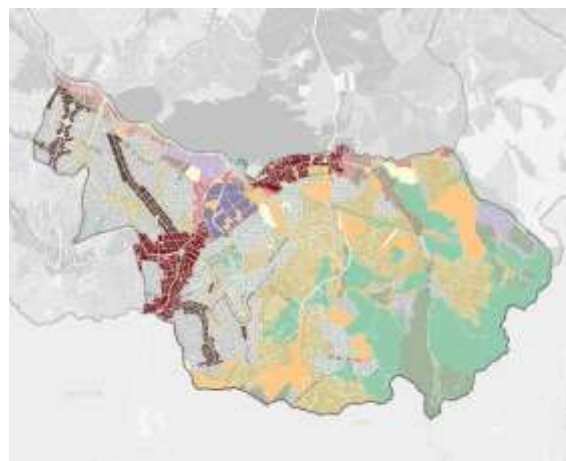


Imagem do zoneamento do Plano Diretor da cidade de São Paulo, 2014, editada pelos autores. 2017. Fonte: www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br Consulta realizada em março de 2017

Visitas de campo

No Butantã o percurso feito passou pela ZEU ao redor do terminal Butantã e a ZC adjacente ao campus da Universidade de São Paulo (USP). Boa infraestrutura de sistema viário e transporte, considerando a presença do terminal de metrô/ônibus e proximidade a Marginal Pinheiros. Nas imediações do terminal há forte oferta de comércio e serviços com presença de diversas agências de banco, previdência social, lotéricas, farmácias, padarias e um supermercado local grande. Já na região próxima a USP há bem menos comércio. O adensamento é baixo, porém alguns edifícios novos já apresentam maior verticalização. Chamou atenção a presença de uma galeria de arte, além dos campus da USP e da Universidade São Judas.

Imagem 9

Diagrama de Percurso pelo Butantã

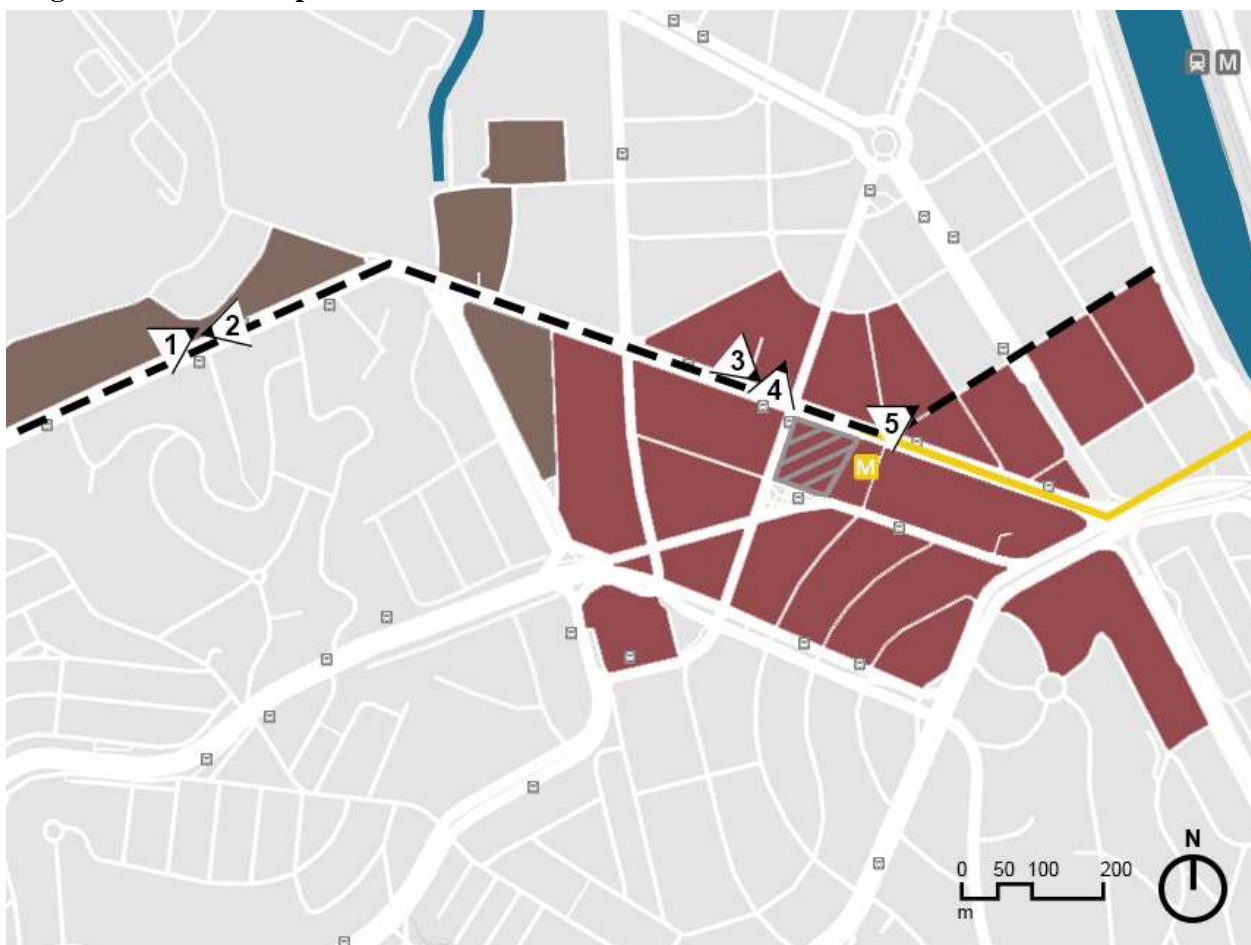


Imagem produzida pelos autores para demonstrar o percurso feito pela área.



Levantamento Fotográfico. Os autores.

No Campo Limpo, o percurso foi feito pelas as imediações da estação Capão Redondo em uma área de ZEU e ZC. Apesar da presença de dois terminais de ônibus e da estação do metrô, a distância relativa ao centro principal de São Paulo é grande, pois o acesso à linha Lilás ainda precisa ser feito através da CPTM. Presença de agências de banco, lojas de roupas, supermercados, lotéricas e muito comércio irregular (Foto 9), concentrados nas imediações da estação. Baixo adensamento na área do percurso e áreas de ZEIS, sendo em parte assentamentos precários e em parte habitação de interesse social.

Imagem 10
Diagrama de Percurso pelo Campo Limpo



Imagem produzida pelos autores para demonstrar o percurso feito pela área.

Foto 6
Est. De Itapecerica



Foto 7
Área de Lazer



Foto 8
Estação Capão Redondo



Foto 9
Comércio Irregular



A região de Santana trata-se de ZEM e ZEMP – zonas equivalentes a ZEU, porém compreendidas dentro da Macroárea de Estruturação Metropolitana – consistindo em uma forte presença de comércio e serviço, principalmente na Avenida Voluntários da Pátria, que é bem servida de pequenos mercados e forte desenvolvimento do transporte público, tanto como pontos de ônibus nas ruas paralelas, quanto metrô e terminal de ônibus na proximidade. O fluxo de automóveis e trabalhadores locais é intenso, nem mesmo a topografia acidentada em determinados pontos da avenida impedem esse movimento contínuo. Mini shoppings, bancos, casas lotéricas e até mesmo *fast-food* enriqueceram ainda mais a região. Além disso, em alguns momentos do percurso na calçada aparecerem mobiliários urbanos, como pequenos parklets e bancos.

Imagem 11

Diagrama de Percurso por Santana



Imagem produzida pelos autores para demonstrar o percurso feito pela área.

Foto 13
Mobiliário Urbano



Levantamento Fotográfico. Os autores.

Já São Mateus apresenta uma centralidade linear ao longo da Avenida Mateo Bei, via a qual se desenvolve o principal comércio local e os principais fluxos de ônibus. O início dessa centralidade se dá pela rotatória que contém um grande mercado, que anteriormente já foi o mercado Barateiro, CompreBEM, Extra e em breve o Atacadista Assaí, uma lotérica e o Terminal São Mateus – sendo o único meio modal fornecido para a região. Avenida Mateo Bei está localizado numa Zona de Centralidade, que conta com forte presença de comércio, porém com baixo adensamento mesmo com a Linha Prata do Monotrilho prevista para o primeiro semestre do ano de 2018. O comércio irregular é presente ao longo da via e o bairro é conhecido pelo alto índice de furtos aos automóveis. Contando com toda essa infraestrutura fornecida para a centralidade local, a quantidade de emprego ainda não é suficiente para suprir a demanda, o que leva o deslocamento dos moradores locais tanto para a região metropolitana quanto para a região central de São Paulo.

Imagem 12

Diagrama de Percurso por São Mateus



Imagem produzida pelos autores para demonstrar o percurso feito pela área.

Foto 14

Supermercado em reforma



Foto 15

Lotericas



Foto 16

Av. Mateo Bei



Foto 17

Comércio

Levantamento fotográfico. Os Autores.

Conclusão

Após as análises de legislação e observação das áreas de estudo, também após a leitura de obras específicas do campo da pesquisa ora trabalhada, concluímos que dentro de cada região pesquisada, no caso, Campo Limpo, Butantã, Santana e São Mateus, existe uma diferença, tanto do ponto de vista econômico quanto social. Também percebemos que existe maior presença do Estado em determinada região do que em outra, principalmente em infraestrutura, por exemplo, em São Mateus não chega nenhuma linha de metrô, e apesar do terminal de ônibus, a região fica muito isolada, e em Campo Limpo apesar de ter metrô, não há conexão com outras linhas, o que deixa a região também isolada. Além da questão da infraestrutura, as distâncias geográficas também têm muita influência nesse isolamento. No caso do Butantã e em Santana, além da maior proximidade com o centro e da infraestrutura de transporte público e sistema viário, existem outros elementos que tornam estas regiões mais conectadas, mais desenvolvidas social e culturalmente, e com maior cuidado na segurança, na fiscalização, etc.

Cada região tem uma linguagem própria, seja nas vestimentas de quem circula, seja no que é oferecido a população, tais como galerias de arte, universidades e tipos de comércio. Acreditamos que tudo isso ocorre pelos fatores mencionados de proximidade e infraestrutura, porém a diferença de renda média da população também pode estar relacionada.

Outra questão que nos chamou a atenção é que mesmo estando no município de São Paulo, regiões como São Mateus, têm maior proximidade cultural, econômica e social, com municípios vizinhos, por exemplo, São Bernardo e Santo André, e muitas vezes a população procura centralidades desses municípios em busca de comércio, serviços e emprego.

Utilizando o conceito de Manuel Castells, no item ‘Revisão da literatura’, realmente a centralidade é proveniente da configuração espacial gerada pela divisão social do trabalho, que por sua vez depende de cada período da organização social, ou seja, há diferenças nas centralidades de uma ou outra região, pois existe um processo vivo e dependente de diversos fatores, sociais, culturais, geográficos e econômicos, que contribuem para a configuração espacial das cidades.

Referências

FRÚGOLI JR., Hugo. Centralidade em São Paulo: Trajetórias, Conflitos e Negociações na Metrópole. Cortez, EDUSP, 2ª edição, 2000.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. Geografia urbana. Fundação Calouste Gulbenkian, 3ª edição, 2010.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 2ª edição, 2001.

CASTELLS, Manuel. A Questão Urbana. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2ª edição, 2009.

SÃO PAULO. (2004) Lei 13.885, de 25 de agosto de 2004: Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo. São Paulo: PMSP. Disponível em: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=06102004L%20138850000>. Acesso em dezembro de 2016.

SÃO PAULO. (2014) Lei 16.050, de 31 de julho de 2014: Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo. São Paulo: PMSP. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/zoneamento/texto-da-lei/>>. Acesso em dezembro de 2016.

CET- Companhia de Engenharia e Tráfego (2017). Área de rodízio – Minianel viário. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/rodizio-municipal/como-funciona.aspx>>. Acesso em julho de 2017.