

# A cidade comprometida: a questão ambiental e os planos de São Paulo

Cadernos de  
Pós-Graduação  
em Arquitetura  
e Urbanismo

*Maria Helena Lobo de Queiroz*

*Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie*

*Nadia Somekh*

*Professora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo  
da Universidade Presbiteriana Mackenzie*

## RESUMO

Este trabalho busca a origem dos principais problemas ambientais presentes na Cidade de São Paulo, por meio da análise crítica dos planos urbanísticos e projetos elaborados ao longo do século XX. Em diferentes fases, ao longo do último século, são analisados os planos propostos para a Cidade de São Paulo que, de alguma forma, tiveram ou teriam efeito sobre a qualidade ambiental urbana. Buscar-se-á entender como a questão ambiental é tratada e enunciada nos diversos planos, revelando decisões que comprometeram a qualidade de vida da cidade.

Palavras-chave: Urbanização. Planos diretores. Meio ambiente urbano.

## 1 INTRODUÇÃO

Este trabalho apresenta as principais conclusões da dissertação defendida em abril de 2002 (QUEIROZ, 2002). Seu principal objetivo foi identificar a origem do comprometimento da qualidade do meio ambiente urbano na Cidade de São Paulo, principalmente no que se refere às proposições e decisões tomadas (ou à ausência delas) dos principais planos e projetos elaborados, ao longo do século XX, para a Cidade de São Paulo.

A forma como o sítio natural foi apropriado no processo de ocupação da Cidade de São Paulo, em especial nas últimas décadas passadas, foi determinante de



MACKENZIE

113

sua qualidade ambiental atual, a qual não tem sido compatível com o papel por ela desempenhado na economia do país. Hoje, o Estado de São Paulo ainda produz 49% do PIB brasileiro. Este se concentra ainda mais na macrometrópole (90%) (SÃO PAULO, 2002) e 50% na RMSP (Região Metropolitana de São Paulo).

A premissa principal assumida partiu da consideração que as propostas elaboradas para a cidade pouco levaram em consideração as fragilidades e as potencialidades ambientais, o que acarretou uma baixa qualidade de vida urbana. Desse modo, a capacidade de suporte do meio natural serviu de fundamento e fio condutor para a análise desenvolvida.

Dentro desta opção de análise, a conservação ambiental norteou a leitura dos planos urbanísticos e dos projetos, elaborados para a Cidade de São Paulo ao longo do século XX, considerando as especificidades do sítio urbano quanto a suas feições geomorfológicas, que podem ser frágeis para a urbanização por não suportar o uso proposto, devendo ser preservadas. Da mesma forma, há feições aptas à urbanização sem que seu uso provoque efeitos negativos sobre o ambiente natural ou traga risco para seus habitantes e usuários.

Para entender como a questão ambiental foi tratada e enunciada pelos planos elaborados para São Paulo, bem como identificar a origem dos problemas relacionados à qualidade do meio ambiente urbano na cidade, tornou-se necessário resgatar o processo ocorrido antes mesmo do século XX, considerando que a atualidade do espaço é formada de temporalidades históricas passadas. Assim, pode-se considerar o passado morto como tempo, mas não enquanto espaço, ou seja, “o momento passado participa da vida atual como forma indispensável à realização social” (SANTOS, 1982).

A busca do entendimento da forma como o espaço foi apropriado, a partir de decisões tomadas por governantes e empresários, revela o grau de interferência do homem sobre o meio natural e a reação da natureza, como contrapartida, provocando desastres ambientais com elevados custos sociais.

A leitura ambiental dos planos urbanísticos, propostos no período de estudo para a cidade, possibilitou identificar os momentos mais significativos em que as decisões tomadas e as soluções propostas foram determinantes para a qualidade de vida e o futuro ambiental de São Paulo.

## 2 A BASE DA URBANIZAÇÃO: O AMBIENTE NATURAL DE SÃO PAULO

Para o entendimento da abordagem ambiental dos planos que se sucederam, ao longo do século XX, para a Cidade de São Paulo, tornou-se necessário recuar no tempo e entender a relação que desde o início se estabeleceu entre a cidade e a natureza, em particular apreender o significado dos recursos hídricos no contexto urbano, considerando a importância de sua presença no sítio onde se implantou a Vila de São Paulo.



A escolha do local onde foi implantada a Vila de São Paulo apresentava vantagens estratégicas para os colonizadores. O povoado, inicialmente restrito a um promontório limitado pelos rios Tamanduateí e Anhangabaú, apresentava garantia de segurança contra invasores, água em abundância para abastecimento e pescado para a alimentação de seus primeiros moradores. A pequena distância do litoral, a menos de 50 quilômetros, e as condições favoráveis para o acesso ao interior, facilitadas pela presença do rio Tietê, contribuíram para que São Paulo viesse a representar papel significativo na articulação regional transformando-se, a partir de meados do século XIX, no principal centro econômico do País, quando a produção cafeeira, proveniente do interior, era comercializada na cidade e seguia para ser exportada pelo porto de Santos. (PRADO JÚNIOR, 1947). Na decisão da escolha do sítio para implantação da vila pesou ainda a experiência dos indígenas, que já haviam escolhido o local como “*centro de suas andanças*” pela inexistência de matas a derrubar e principalmente pela presença dos rios, que possibilitavam a locomoção; a pesca e o abastecimento de água (SAIA, 1972).

No entanto, essas vantagens, fundamentais para uma ocupação pioneira e para o processo de desenvolvimento econômico do Estado, nem sempre se mantiveram. Quando a pequena aldeia começa a se transformar em cidade, depara-se com um território onde predominam feições adversas, fortemente marcado por um relevo acidentado e por uma rede hidrográfica densa, integrante da bacia do Alto Tietê, constituída pelo rio Tietê, seus afluentes principais Pinheiros e Tamanduateí e uma rede de córregos que descem do espigão central em direção às várzeas (AB’SABER, 1956).

Relatos que remontam às primeiras décadas do século XIX revelam que a várzea do Carmo era então considerada um problema de higiene, uma doença a ser debelada, um grande estorvo sanitário. O rio Tamanduateí deveria ser canalizado evitando-se assim os incômodos do seu regime de cheias e a presença dos dejetos nele lançados (MORSE, 1954). Essa relação entre a cidade e seus rios revela o entendimento da relação urbano-meio ambiente que desde então se estabeleceu.

### 3 AS PRIMEIRAS PROPOSTAS PARA A CIDADE

Com um enfoque sanitário, inúmeras propostas são elaboradas envolvendo retificação e canalização dos rios principais, em especial do rio Tietê, liberando a várzea para urbanização. Entre os projetos elaborados, os mais significativos, sob o ponto de vista da adequação às condições naturais, são o de autoria de Ulhôa Cintra, encaminhado à Câmara em 1922, no qual a regularização do rio se dá através de uma canalização em traçado sinuoso, bordejada por uma faixa de vegetação ao longo das margens e avenidas do tipo *park-ways*, evitando desapropriações em bairros já consolidados como a Vila Maria e a Vila Guilherme; e o de Saturnino de Brito que propõe além da retificação, a criação de comportas para regularização de vazão e a manutenção da várzea como área destinada a receber as águas das cheias. No entanto, estas propostas são abandonadas em favor do projeto, implantado a partir da década de 1930, de retificação e canalização do Tietê, já incorporando a proposta de Prestes Maia de implantação de sistema viário marginal (CAMPOS NETO, 1999).



Como nos mostra Alvim (2003), a retificação proposta por Saturnino de Brito foi revista por Ulhôa Cintra que a executou. As limitações orçamentárias conduziram a um desastre ambiental que até hoje nos atormenta. A falta de recursos eliminou uma lagoa de controle de cheias, localizada onde depois veio a ser implantada a ponte das Bandeiras, hoje um dos pontos de enchentes mais freqüente em épocas de chuvas na Cidade de São Paulo (ALVIM, 2003).

Nessa mesma ocasião, a Cia. Light & Power, proprietária de grande parte da várzea do rio Pinheiros, inicia um projeto que altera o curso natural deste rio para permitir a geração de energia na Usina de Henry Borden. Nos acordos fixados, a Light obtém grande lucratividade na delimitação da área de inundação, definida pela determinação da linha perimétrica de enchente, ocorrida no dia 18 de fevereiro de 1929. A determinação da cota de inundação foi considerada uma “estratégia de valorização” das áreas concedidas à Light pelo Poder Público, porque de acordo com dados meteorológicos da época entre os dias 15 e 20 de fevereiro daquele ano ocorreu um período de estiagem durante a estação chuvosa, portanto, as águas que invadiram as várzeas naquela ocasião provinham dos próprios reservatórios da Light (SEABRA, 1987).

Esses projetos de retificação e canalização dos rios principais e, posteriormente, de seus afluentes, não levam em conta o processo de impermeabilização das bacias de contribuição, decorrente da urbanização acelerada, o que aumenta o volume de água que chega aos corpos d’água, contidos em canais dimensionados para vazões menores, e que em conseqüência passam a transbordar provocando enchentes.

Em associação às várzeas drenadas e aos rios retificados e canalizados são propostas algumas áreas verdes de grande visibilidade para a cidade, cuja implantação confere à paisagem um ar europeu, bem ao gosto da elite paulistana, consoante ao higienismo europeu do século XIX, que propõe a abertura de espaço para circulação do ar e da luz.

Ao final do século XIX, a cidade já havia sido remodelada por João Theodoro e no início do século XX era aberta a Avenida Paulista e inaugurado o primeiro viaduto do Chá, projeto de Jules Martin, iniciando o processo de transformação da vila em cidade.

#### 4 O SANITARISMO E A MODERNIZAÇÃO: O SUCEDER DE EQUÍVOCOS

Na São Paulo de início de século, enquanto no meio rural são incentivadas as ocupações de fronteira, resultando na exploração desordenada de recursos naturais, nas cidades as primeiras instalações industriais surgem sem restrições ou exigências quanto à localização, emissão de poluentes ou uso de recursos naturais, especialmente da água. No âmbito Federal, o Poder Público começa a demonstrar as primeiras preocupações com o disciplinamento do uso de recursos naturais e com esse objetivo é aprovado pelo Decreto nº 24.643/34, o Código das Águas, alterado recentemente



pela Lei nº 9.433/97 que instituiu a Política Nacional de Recursos Hídricos; e pelo Decreto nº 23.793/34 o primeiro Código Florestal, alterado pelas Leis nº 4.771/65 e 7.803/89, pela Medida Provisória nº 2.166/2001 e complementado pelas Resoluções CONAMA 302 e 303 de 2002.

Em 1910, o engenheiro português Victor da Silva Freire elabora o primeiro plano urbanístico para a cidade em um trabalho intitulado *Os Melhoramentos de São Paulo*. A contratação de Bouvard, engenheiro-arquiteto francês, profissional de notória qualificação, confere ao plano de Victor Freire o prestígio de um nome internacional (CAMPOS NETO, 1999). As propostas de Bouvard para o ambiente urbano são predominantemente de caráter paisagístico, utilizando-se de desenhos orgânicos, que privilegiavam os vales. Entre esses planos incluem-se os parques do Vale do Anhangabaú e da Várzea do Carmo, já aventados nos Melhoramentos propostos anteriormente por Victor Freire; e a criação de um centro cívico junto a Praça da Sé (CAMPOS NETO, 1999). Dois viadutos, importados da Alemanha, unem as duas colinas da área central, sobre o Vale do Anhangabaú, transformando-o em um elegante parque ajardinado (SEVCENKO, 2000).

Mas é durante a administração Pires do Rio (1926-1930) que algumas decisões tomadas foram determinantes da qualidade ambiental futura da Cidade de São Paulo, representando de alguma forma um caminho sem volta, quando é feita uma opção de urbanização rodoviarista.

Em 1927, a Light apresenta seu Plano Integrado de Transportes, no qual propõe um sistema que integra a rede sobre trilhos, o metrô subterrâneo e o bonde na superfície, e os ônibus em papel complementar. A reação contrária a esse Plano teria sido causada, principalmente, por uma postura nacionalista contra o aumento do monopólio da concessionária canadense nas áreas de energia e transportes, em detrimento da racionalização do transporte coletivo na cidade.

Ao Plano Light sucedeu-se e antepôs-se o Plano de Avenidas, proposto por Prestes Maia, fortemente marcado por um enfoque viário-embelezador-modernizador, traz a opção pelo sistema viário amplo, capaz de abrigar o automóvel e o ônibus em detrimento do transportes sobre trilhos. Nesse momento, fica clara uma opção com rebatimentos na qualidade ambiental da cidade, com a ocupação dos fundos de vale para implantação de vias expressas, comprometendo a drenagem urbana e a negação do sistema de transportes sobre trilhos em favor de um transporte de superfície altamente poluidor.

O abandono do Plano da Light, que continha uma proposta ampla para implantação de um sistema de transportes, capaz de dar suporte ao crescimento urbano que estava por vir e a adoção do Plano de Avenidas como o modelo de urbanização a ser seguido pelas décadas que se sucederam, constitui-se um exemplo típico do que Pierson chama de *path dependence*, um processo no qual decisões são tomadas, de difícil e dispendiosa reversão, cujos passos dados em uma determinada direção induzem outros movimentos na mesma direção (PIERSON, 2000). O Plano de Avenidas, por atender aos interesses do mercado imobiliário e da indústria automobilística, teve ampla sustentação e por isso desencadeou ações que vieram reforçá-lo.



O plano de obras para São Paulo, apresentado por Robert Moses em 1950, engenheiro e advogado, responsável por transformações ocorridas na cidade de Nova York, traz propostas para a cidade, grande parte já integrantes de planos anteriores, em particular do Plano de Avenidas, com a imposição de um modelo rodoviarista. O Plano constitui-se de um conjunto de recomendações, com o objetivo de inserir algumas áreas da cidade no mercado imobiliário. Sua preocupação com o meio ambiente é exclusivamente comercial visto que, no entendimento de Moses, não haveria como obter lucro na venda de terras lindeiras a canais de rios de águas poluídas.

## 5 OS PRIMEIROS PLANOS DIRETORES: DESCONSIDERANDO O AMBIENTE

Ao final da década de 1960, o primeiro Plano Diretor elaborado para a Cidade de São Paulo, denominado Plano Urbanístico Básico - PUB, embora não faça menção explícita ao meio ambiente, trata de algumas questões ambientais, como poluição do ar e enchentes sem, no entanto, propor medidas preventivas eficazes como a proposição de um plano de controle de enchentes, com a construção de bacias de contenção nas cabeceiras dos afluentes dos rios principais, em áreas ainda desocupadas.

No que se refere à poluição do ar, embora o PUB aponte para a necessidade de criação de uma estrutura de controle (mais tarde exercida pela CETESB), não trata das causas e medidas preventivas associadas, principalmente, no que se refere aos modais de transportes ou combustíveis alternativos. Embora o Metrô estivesse em fase inicial dos estudos, a principal proposta associada à circulação na cidade está baseada em um plano de vias expressas, ampliando de certa forma o Plano de Avenidas.

O PUB perde a oportunidade de adotar medidas preventivas, que poderiam ter solucionado alguns dos problemas referentes à qualidade ambiental urbana da Cidade de São Paulo.

Embora de caráter metropolitano, cabe aqui fazer menção ao PMDI - Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado, considerando o papel desempenhado pelo Município de São Paulo na configuração do espaço metropolitano, uma vez que continha diretrizes com rebatimentos significativos na qualidade ambiental do espaço urbano paulistano, como: a proteção aos recursos hídricos; o estabelecimento de um sistema integrado de transporte coletivo de massa; a promoção de um sistema de espaços abertos para proteger os mananciais. A concretização das diretrizes do PMDI inicia-se em 1976, quando é promulgada a Lei de Proteção aos Mananciais, cujo caráter restritivo à ocupação, associado a uma região com grande poder de atração, resulta uma ocupação clandestina acelerada, revelando a ineficiência da lei que, ao desvalorizar as propriedades, induziu seu abandono e a invasão, o que tem gerado um dos mais graves problemas ambientais do Município de São Paulo, demandando recursos vultosos para implantação de medidas corretivas. Trata-se de uma lei cujos efeitos foram contrários aos objetivos com que foi criada.



Em 1971, o PDDI – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, proposto pela Administração Figueiredo Ferraz, traz para o sistema de planejamento municipal o instrumento do Zoneamento e propõe o rebaixamento do padrão de densidade até então praticado, ao contrapor o disposto na Lei nº 6.877/66, que permitia que o coeficiente de aproveitamento chegasse a seis vezes a área do lote para qualquer tipo de edificação, reduzindo o padrão de densidade máximo para quatro vezes a área do lote em algumas zonas e limitando esse coeficiente para duas vezes a área do lote em 60% do território municipal. A manutenção do ritmo de crescimento, associada a menores padrões de densidade, induziu a expansão da área urbana e gerando dificuldades administrativas no atendimento às demandas da população assentada nas áreas periféricas, cada vez mais distantes.

Nessa ocasião, a visão de meio ambiente era marcada pela Conferência de Estocolmo, realizada em 1972, que ao adotar os preceitos do Clube de Roma de “crescimento zero” para o enfrentamento da explosão demográfica e a pressão sobre os recursos naturais, foi considerada um fórum de países ricos, repudiado pelo países subdesenvolvidos que, dessa forma, seriam condenados à pobreza e, portanto, defendiam um processo de desenvolvimento mesmo que predatório ao meio ambiente.

A posição do Brasil, alinhada com os demais países subdesenvolvidos liderados pela Índia, teve repercussão negativa para a imagem do País que, dependendo de financiamentos internacionais, em particular do Banco Mundial, cria no ano seguinte a Secretaria Especial de Meio Ambiente, vinculada à Presidência da República, como primeira medida conciliadora com os órgãos ambientais das Nações Unidas.

Nesse sentido, o II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento elaborado em 1975, considerou prioritário o controle da poluição industrial, o saneamento básico e o ordenamento territorial e considerou a Região Metropolitana de São Paulo uma das áreas críticas de poluição do País, tendo sido criado o sistema de licenciamento de atividades poluidoras.

Em 1979, a Lei Lehmann (6.766/79), ao dispor sobre o parcelamento do solo urbano, trouxe na sua formulação condições de resguardo da saúde pública e do meio ambiente e, no ano seguinte, é introduzido no sistema normativo brasileiro o zoneamento industrial, com aplicação restrita a indústrias pesadas como pólos petroquímicos, cloroquímicos, carboquímicos e instalações nucleares, criando a obrigatoriedade de tais indústrias apresentarem “estudos especiais de alternativas e de avaliação de impacto”.

## 6 OS PLANOS DIRETORES PÓS 1980: A INTRODUÇÃO TARDIA DA QUESTÃO AMBIENTAL

No início dos anos 80, o ambientalismo traz à tona a ameaça à sobrevivência do planeta, apresentando-se, inicialmente, como um movimento social para transformar-se em uma bandeira política.



Em 1987, a CMMAD – Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento do PNUMA – Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente divulga o Relatório Brudtland, denominado Nosso Futuro Comum, que contribui para a consolidação do conceito de desenvolvimento sustentável que será difundido a partir da ECO-92, no documento Agenda 21, que ao se dirigir aos países desenvolvidos trata da degradação ambiental e da insustentabilidade do modelo econômico vigente, propondo mudança nos padrões de consumo de energia, de recursos naturais, da geração de rejeitos, entre outros.

No Brasil, a década de 1980 corresponde ao período de avanços consideráveis da legislação ambiental. Em 1981, é instituída a PNMA – Política Nacional do Meio Ambiente, instrumentalizada por um sistema que define as competências dos órgãos responsáveis pela gestão ambiental nas três instâncias governamentais. A PNMA ao instituir o SISNAMA – Sistema Nacional de Meio Ambiente, colocou o CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente, como seu órgão consultivo e deliberativo. A Resolução 001 de 1986 do CONAMA institui a obrigatoriedade de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental, acompanhado do respectivo Relatório de Impacto Ambiental, para empreendimentos que provocam alterações ambientais significativas. Essa resolução é complementada pela Resolução nº 237/99 que confere aos municípios o direito de avaliar os estudos ambientais de empreendimentos que ocorrem em seus territórios, salvo nos casos de carência de estrutura em que delega aos estados esse direito.

A Constituição Federal de 1988 reforça esta legislação, ao complementar a PNMA e conceder direito aos cidadãos de propor ação popular referente a atividades, obras, empreendimentos, estudos ambientais e até mesmo as próprias licenças oficiais concedidas, ou ainda, planos e programas governamentais.

No mesmo sentido, a Constituição do Estado de São Paulo, de 1989, fixa diretrizes para a garantia do bem estar dos habitantes e proteção ao meio ambiente. Complementarmente, a Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulgada em 1990, determina que o município deve recuperar e promover o aumento de áreas públicas para implantação, preservação e ampliação de áreas verdes; prevê a necessidade de licenciamento prévio de atividades por meio de estudo de impacto ambiental com realização de audiências públicas; e cria um novo instrumento o Relatório de Impacto de Vizinhança.

Nesse contexto, são elaborados os três últimos planos diretores do século XX para o Município de São Paulo.

O Plano Diretor de 1985, elaborado na Administração Mário Covas, é o primeiro que enuncia a questão ambiental. Entretanto, mais uma vez ocorre um descolamento entre as constatações do diagnóstico e as propostas, calcadas em um sistema de áreas verdes, por si só sem condições de resolver os problemas ambientais prementes como as enchentes, a ocupação de áreas de risco e a poluição do ar.

Em 1988 é aprovado pela Câmara Municipal, por decurso de prazo, o Plano Diretor elaborado na Administração Jânio Quadros. Este Plano referenda as propos-



tas para o meio ambiente já formuladas no Plano Diretor de 1985 e avança quanto ao controle de empreendimentos de grande impacto ambiental exigindo relatórios específicos. Reforça ainda aspectos como: sistema de áreas verdes; adequação do uso do solo às condições geomorfológicas; drenagem; ocupação de fundos de vale; e impermeabilização. Ao defender o adensamento de áreas urbanizadas, condicionadas à presença de infra-estrutura, propõe como instrumento básico à adoção de operações urbanas sem, no entanto incluir a questão ambiental no seu tratamento.

Finalmente, o Plano Diretor de 1991 traz como inovação à questão ambiental urbana a definição de Zonas Especiais (ZEPs) definindo cuja ocupação deverá ocorrer em função da capacidade de suporte e de sua função no contexto urbano, como a Área de Proteção aos Mananciais e as Áreas de Interesse Ambiental, para as quais foram estabelecidas regras de preservação e recuperação da qualidade ambiental, principalmente os terrenos em várzeas, meia encosta, com alta declividade e sujeitos à erosão.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos, as primeiras propostas ambientais elaboradas para São Paulo tiveram por objetivo retificar os rios, sanear as várzeas e embelezar os espaços públicos, segundo paradigma higienista europeu do século XIX. Esses projetos não levaram em conta o processo de impermeabilização das bacias de contribuição, decorrente da urbanização acelerada, o que aumentou o volume de água que chega aos corpos d'água, contidos em canais dimensionados para vazões menores, e que em conseqüência passam a transbordar provocando enchentes. Isso se somou à lógica do setor imobiliário de ocupar áreas de boa acessibilidade, próximos aos fundos de vale, onde foram construídos o sistema viário estrutural da cidade.

Podemos apontar as decisões tomadas durante a Administração Pires do Rio (1926-1930) como as que tiveram maior participação nos problemas referentes à da qualidade ambiental atual da Cidade de São Paulo, representando de alguma forma um caminho sem volta ou de difícil reversão.

O abandono do Plano da Light, que continha uma proposta ampla para implantação de um sistema de transportes, capaz de dar suporte ao crescimento urbano que estava por vir, e a adoção do Plano de Avenidas como o modelo de urbanização a ser seguido pelas décadas que se sucederam, constituíram-se exemplos típicos de *path dependence* (PIERSON, 2000), no qual as decisões tomadas foram alimentadas pelos interesses do mercado imobiliário e da indústria automobilística.

A abertura de vias de fundo de vale, principais diretrizes viárias de crescimento urbano desde então, que tiveram início com as vias radiais e perimetrais do Plano de Avenidas, não só excluíram a paisagem natural dos rios e suas várzeas do contexto urbano como também contribuíram para o agravamento da questão das enchentes e, ao beneficiar o automóvel, para o agravamento dos problemas de poluição do ar.



Posteriormente, o PUB perdeu a oportunidade de adotar algumas medidas preventivas, ainda possíveis, que poderiam ter solucionado alguns problemas referentes à drenagem urbana. Isso explica o quadro recorrente de inundações urbanas nas épocas de maior ocorrência pluviométrica.

No final do século XX, a discussão sobre a questão ambiental trouxe um novo enfoque ao planejamento urbano pela incorporação das restrições da base territorial, limitando a ocupação de áreas de risco e ações de macro e micro drenagem. No século XXI novas perspectivas se abrem: o planejamento ambiental surge como um instrumento de ordenação do espaço que incorpora na sua metodologia de trabalho o ambiente natural, no que se refere a restrições e potencialidades à ocupação urbana, prevendo ações compartilhadas discutidas pela sociedade como prevê a Agenda 21.

Resta-nos perguntar a respeito da reversibilidade da situação em que nos encontramos hoje.

A consciência global de que é necessário um desenvolvimento que preserve os recursos naturais e, ao mesmo tempo, garanta a qualidade de vida da população está se disseminando, mesmo entre os defensores de restritos interesses econômicos.

Do nosso ponto de vista, acreditamos que uma boa qualidade ambiental, que inclui o combate à pobreza, é base para a própria acumulação capitalista. Os preceitos da Agenda 21 poderão garantir isto. Acreditamos ainda que será possível reverter a insustentabilidade de nossa cidade, prevendo um futuro mais equilibrado para as novas gerações.

## **The compromised city: the environmental question and the urban plans for São Paulo**

### **ABSTRACT**

This work searches for the sources of the main environmental problems in the city of São Paulo, by means of a critical analysis of urban plans developed throughout the XX<sup>th</sup> Century. In the distinct periods, proposals, which some way or another have affected São Paulo urban environmental quality, are analyzed. The goal of this work is to understand how urban environmental issues had been treated and specified in the various urban plans by exposing decisions turned out to affect the quality of life in the city of São Paulo.

Keywords: Urbanization. Urban plans. Urban environment.



## REFERÊNCIAS

AB'SABER, Aziz. Nacib. O sítio urbano de São Paulo. In: \_\_\_\_\_. *A Cidade de São Paulo: estudos de Geografia Urbana: a Região de São Paulo*. São Paulo: Ed. Nacional, 1956. v. 1, cap. 5.

ALVIM, Angelica Tanus Bennatti. *A contribuição do convite do Alto Tietê à gestão da Bacia Metropolitana, 1994 – 2001*. 2003. Tese (Doutorado)—Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

ANTONUCCI, Denise. *Plano Diretor de São Paulo - 1991: avanços e permanências*. 1999. Dissertação (Mestrado)—Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

BRUNDTLAND, Gro. Comissão Mundial Sobre o meio Ambiente e Desenvolvimento: nosso futuro comum. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1988.

CAMPOS NETO, Candido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. 1999. Tese (Doutorado)—Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, 1999.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. *Agenda 21*. Rio de Janeiro, 1992.

MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

O METRÔ da Light. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico, 1986. (Eletropaulo, história & energia, 3).

MORSE, Richard. *De comunidade a metrópole: biografia de São Paulo*. São Paulo: Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo, 1954.

MOSES, Robert. *Programa de Melhoramentos Públicos para São Paulo*. São Paulo, 1950.

NAÇÕES UNIDAS. Declaração sobre o Ambiente Urbano - Conferência de Estocolmo. In: SÃO PAULO (Estado) Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo. *Política estadual do meio ambiente e dos recursos naturais*. São Paulo, 1984.

PIERSON, Paul. Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics. *American Political Science Review*, [S. l.], June, 2000.

PRADO JÚNIOR, Caio. *A Cidade de São Paulo: geografia e história*. In: \_\_\_\_\_. *Evolução política do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1947.

QUEIROZ, Maria Helena Lobo de. *A cidade comprometida: a questão ambiental e os planos de São Paulo*. 2002. Dissertação (Mestrado)—Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2002.

SAIA, Luís. *Morada paulista*. São Paulo: Perspectiva, 1972.



SANTOS, Milton. *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Hucitec, 1982.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Economia e Planejamento. Grupo Executivo da Grande São Paulo. *Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado*. São Paulo, 1970.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Planejamento do Estado de São Paulo. *Sistema Estadual de Análise de Dados: levantamento de dados*. São Paulo, 2002.

SÃO PAULO (SP). Grupo Executivo de Planejamento. Consórcio ASPLAN. *Plano Urbanístico Básico*. São Paulo, 1968.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor do Município de São Paulo: 1985-2010*. São Paulo, 1985. v. 1.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor do Município de São Paulo: 1988*. São Paulo, 1988.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor do Município de São Paulo: 1991*. São Paulo, 1991.

\_\_\_\_\_. Secretaria Municipal de Planejamento. *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de São Paulo*. São Paulo, 1972.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. *Os meandros do rio nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros, valorização dos rios e das várzeas na Cidade de São Paulo*. 1987. Tese (Doutorado)—Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Universidade de São Paulo, 1987.

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

\_\_\_\_\_. *Pindorama revisitada: cultura e sociedade em tempos de virada*. [S. l.]: Fundação Peirópolis, 2000.

WINTHER, João Roberto Cilento. *Principais pontos da legislação ambiental: relatório*. São Paulo, 2001.

ZIONI, Silvana. *Transporte público em São Paulo*. 1999. Dissertação (Mestrado)—Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

