

A RELEVÂNCIA DA ACESSIBILIDADE NO PROCESSO DE DECADÊNCIA DE ÁREAS CENTRAIS

E. C. Kneib e P. C. M. da Silva

RESUMO

As causas que levam ao processo de decadência de uma área central são bastante complexas e abrangentes, dentre as quais uma é bastante notada: a perda de acessibilidade. Observa-se que a saturação, ou perda da acessibilidade do centro e ao centro, é decisiva para o processo de decadência rumo a áreas mais acessíveis. Dessa forma, o presente trabalho tem como objetivo analisar a relevância da acessibilidade no processo de decadência de áreas centrais. A partir de um ensaio teórico é possível modelar um processo que enfoca a relevância da acessibilidade na formação, ascensão e decadência de centros urbanos, rumo a novas centralidades. Por fim, o processo modelado é aplicado para descrever o caso de uma área específica, o município de São Paulo, no Brasil.

1. INTRODUÇÃO

Precipuamente a partir de 1990, no Brasil, são observados diversos processos de revitalização de centros urbanos. Áreas centrais que deram início às cidades, que conformaram em determinada época a principal área, o coração do espaço em urbanização, entraram em processo de decadência. Nota-se que, enquanto os centros históricos, ou tradicionais, entram em processo de decadência, surge, paralelamente, uma nova área com características de centralidade, para onde são atraídas atividades antes presentes no centro tradicional. Entende-se aqui como decadência, o processo de desqualificação urbana e declínio pelo qual passaram, e ainda passam, diversas áreas com características centrais, com conseqüente transferência de atividades, esvaziamento e desvalorização desses espaços.

As causas que levam ao processo de decadência de uma área central são bastante complexas e abrangentes, dentre as quais uma é bastante notada: a acessibilidade, aqui entendida, simplificada, como a facilidade de se chegar a determinado destino. Um dos principais fatores de ascensão do centro urbano é o acesso da população a ele, e esse torna-se um dos fatores mais notórios para o processo de decadência: observa-se que a saturação, ou perda da acessibilidade do centro e ao centro é decisiva para o processo de decadência rumo a áreas mais acessíveis. Dessa forma, é imperioso ressaltar a necessidade de entendimento do papel da acessibilidade neste processo, uma vez que este entendimento pode contribuir com o planejamento e adoção de ações visando evitar a perda da acessibilidade em novas áreas com características de centralidade, o que poderia contribuir para impedir um análogo processo de decadência. Nesse contexto, o presente trabalho tem como objetivo analisar a relevância da acessibilidade, aqui utilizada incluindo-se o fator

transporte, no processo de formação, ascensão e decadência de áreas centrais, rumo a novas centralidades.

Como método de pesquisa, recorre-se ao referencial teórico que engloba o ferramental teórico-conceitual relacionado aos centros urbanos, incluindo ainda centralidade; aspectos ecológicos da estruturação urbana; aspectos econômicos de estruturação urbana; e por fim, aspectos relacionados ao processo de surgimento e decadência dos centros urbanos. A partir de todo este ensaio teórico, é possível modelar um processo que enfoca a relevância da acessibilidade no processo de formação, ascensão e decadência de centros urbanos, rumo a novas centralidades. Por fim, o processo modelado é aplicado ao estudo de caso de uma área específica, o município de São Paulo, no Brasil. O estudo de caso mostra a aplicabilidade do modelo desenvolvido, uma vez que é capaz de explicar a relevância da acessibilidade no processo de formação, ascensão e decadência do centro estudado.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Centros urbanos e centralidade

A definição de centro pode ser descrita como: parte interna situada no meio de uma região, cidade, etc.; tema principal; alma, núcleo, coração, cerne; ponto principal para onde convergem ações diversas e onde há grande movimento; lugar onde pessoas se reúnem. Para Johnson (1974), o centro da cidade apresenta características especiais com relação à utilização do solo e desempenha funções particulares, que o transformam na área mais conhecida da cidade. Descreve que, particularmente nos Estados Unidos, o centro da cidade recebe o nome de Central Business District (CBD), definido como a área da cidade onde predominam a oferta de bens e serviços, assim como as diversas atividades burocráticas do setor privado. O autor destaca a acessibilidade como fator dominante que caracteriza o centro urbano, influenciando diretamente sobre o tipo de atividade desenvolvida na área central. O centro constitui, em geral, a parte mais acessível também aos que utilizam o transporte público.

Bird (1977) analisa três tipos de centros, vinculando-os a três tipos de acessibilidade: i) Centros orgânicos: tendem a desenvolver-se conforme a facilidade de movimentos por áreas de alta acessibilidade para pedestres ou automóveis, também denominados centros concêntricos; ii) Centros lineares: são os centros orgânicos com acessibilidade linear canalizada pelas vias de circulação dos veículos; iii) Centros especiais: originam-se como centros orgânicos, por possuírem algum atributo adicional, porém de menor porte, também denominados subcentros.

Em estudos mais recentes, Gonçalves *et al.* (2002) ressaltam a necessidade de contextualização do conceito de centro, sendo definido como: “... um local onde esteja alocado algo que possa ser alcançado da melhor forma possível e um pólo gerador de atividades”.

Sobre centralidade, ressalta-se que toda cidade é um centro de atividades de negócios, culturais, econômicas, administrativas etc., com relação às áreas vizinhas, o que lhes confere um caráter predominante de centralidade (Ferrari, 1979). Já Dantas (1981) descreve o processo de “centralidade” quando atividades urbanas assumem um papel significativo na estrutura urbana, independentemente da distância ao centro histórico. Evidencia o surgimento de áreas “centrais” definidas topologicamente como centros que se caracterizam pela

concentração de atividades urbanas, pelo aumento do preço do solo e em função dos quais se organiza territorialmente a cidade.

Dos conceitos apresentados pode-se enfatizar que os transportes e o comércio sempre estiveram fortemente relacionados ao processo de origem e desenvolvimento dos centros urbanos. O comércio evolui para a organização do espaço em torno de atividades, e a disponibilidade dos sistemas de transporte favorece os usuários a alcançarem as atividades, ou seja, favorece a acessibilidade destes usuários a tais atividades.

2.2 Aspectos Ecológicos da Estruturação Urbana

A seguir são descritas as principais teorias de estruturação urbana que explicam a disposição no interior da cidade das regiões homogêneas e padrões de utilização do solo, assim como a relação com transporte. Objetiva-se ressaltar a importância dos sistemas de transporte, e por consequência da acessibilidade, no processo de formação e transformação dos centros e das cidades.

Teorias da Ecologia Social Urbana

A abordagem ecológica, ligada aos trabalhos da Escola de Chicago de Sociologia Urbana entre 1917 e 1940, procurava explicar as complexidades da comunidade urbana e descobrir padrões de regularidade (Clark, 1985). Destes estudos, foram elaboradas teorias para a explicação das formas de crescimento urbano, dentre as quais destacam-se a teoria de Burgess (zonas concêntricas); de Hoyt (teoria dos setores) e de Harris e Ullman (teoria dos núcleos múltiplos). Ressalta-se que as teorias foram desenvolvidas para cidades americanas, explicando o processo de desenvolvimento de cidades a partir do centro, de uma maneira genérica, podendo apresentar diferenças em outras cidades, como por exemplo, européias ou latino-americanas.

O modelo de Burgess, de 1924, explica como os usos do solo da cidade se organizam por zonas distintas, localizando-se em ordens definidas a partir do centro da cidade (*Central Business District*, CBD). Dessa forma, sua teoria estabelece que a cidade contemporânea é formada de zonas concêntricas de características próprias e representa tendências da cidade para expandir-se radialmente em torno do centro. A zona central abrange a zona comercial e de serviços. Segundo Garner (1971), o centro funciona como o “coração” da vida comercial, social, cultural e industrial da cidade e é foco do transporte urbano (Figura 1a).

A segunda teoria inserida na Ecologia Social Urbana é a de Hoyt, ou dos setores, de 1939. Segundo essa teoria, a estrutura interna da cidade está condicionada pela disposição das rotas que irradiam do centro da cidade. As rotas radiais conferem diferentes acessibilidades, originando variações nos valores do solo e, em consequência, uma organização setorial dos usos do solo (Garner, 1971). Dessa maneira, os setores crescem a partir do centro ao longo das principais vias, priorizando o transporte dentro do funcionamento da cidade. Hoyt observa que setores que se localizam ao longo das rotas de transporte são valorizados. Assim, Hoyt concebe a cidade como um círculo e suas diversas áreas como setores que irradiam do centro, dando origem a tipos de uso do solo que se dirigem à periferia (Figura 1b).

A Teoria de Harris e Ullman, ou dos núcleos múltiplos, de 1945, sugere que, em grande parte das cidades, as estruturas de uso do solo não se organizam exclusivamente ao redor

de um único centro, como suposto nos modelos anteriores, também se desenvolvem ao redor de vários centros distintos, dentro da zona urbana (Figura 1c).

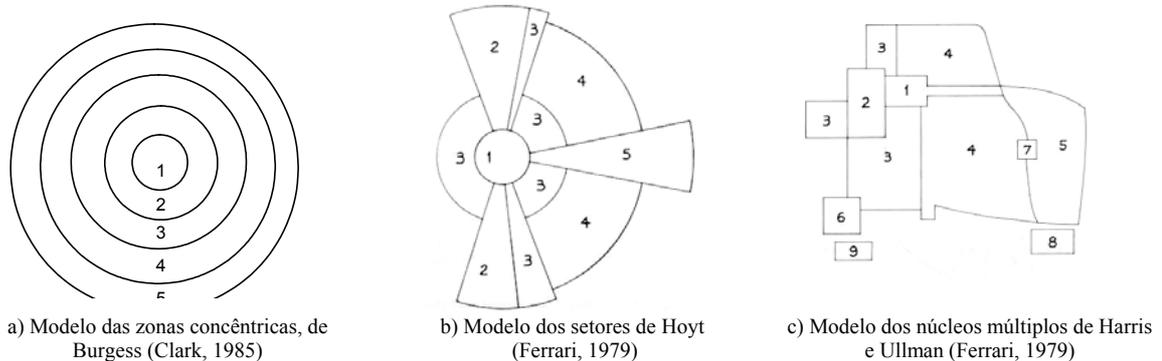


Figura 1: Modelos de Burgess, Hoyt e Harris e Ullman

Dentre os conceitos utilizados na teoria da ecologia social urbana, utiliza-se o termo *centralização*, que pode ser definido como a congregação de pessoas e funções urbanas em um determinado centro urbano, ou em suas áreas funcionais, em busca de certas satisfações econômicas, culturais ou sociais. Para Novaes (1981) a centralização é gerada pela atração que determinadas áreas comerciais exercem sobre outras atividades e essa atração está diretamente relacionada à boa acessibilidade da área e à complementariedade dos serviços oferecidos. O termo descentralização descreve a ruptura do centro urbano com seus correspondentes fluxos de pessoas e funções urbanas a novos centros satélites (Chapin, 1977). Este termo é análogo ao termo decadência, aqui entendido como o processo de desqualificação urbana e declínio de áreas com características centrais, com conseqüente transferência de atividades, esvaziamento e desvalorização desses espaços.

2.3 Aspectos Econômicos de Estruturação Urbana

As teorias econômicas de estrutura urbana originaram-se no modelo de uso agrícola do solo proposto por Von Thünen, em 1826. A partir dessa teoria, outras foram desenvolvidas, entre as quais destacam-se as desenvolvidas por Hurd (em 1903) e Haig (em 1926). No modelo do livre comércio as relações são estabelecidas a partir de uma cidade monocêntrica onde os serviços localizam-se no centro da cidade. Os custos de transporte aumentam proporcionalmente à distância ao centro. Desta maneira, o lucro depende da acessibilidade e varia inversamente com a distância. Para as atividades comerciais, o acesso à população é o mais importante; assim, um gradiente ilustra que a quantidade de rendimentos que a população dispõe para gastar cai rapidamente com a distância do centro (Clark, 1985). Clark (1985) ressalta que o modelo do livre comércio fornece credibilidade ao modelo ecológico das zonas concêntricas proposto por Burgess, criando uma fusão entre as explicações ecológicas e econômicas da estrutura urbana.

Sobre os aspectos econômicos de estruturação urbana, é importante ressaltar os fatores locacionais, descritos como forças de atração ou repulsão que contribuem para determinar a localização mais econômica das atividades produtivas ou para concentrar ou dispersar a atividade dentro do espaço físico-territorial (Ferrari, 1979). Dentre os fatores locacionais, Mota (1968) destaca os fatores técnico-locacionais, ou economias de aglomeração, citando que se referem a concentrações espaciais da indústria com o objetivo de obtenção de custos menores de produção através da agregação de diferentes unidades produtoras em um lugar

comum. Leme (apud Ferrari, 1979) classifica em três os fatores locais: fator transporte; fatores aglomerativos; fatores desaglomerativos. Como aglomerativo, considera todo fator que tende a aglomerar as atividades produtivas em um determinado ponto. Cita como exemplo economia de escala, presença abundante de fatores de produção, sistema viário adequado, etc. Como desaglomerativos considera fatores que tendem a dispersar as atividades produtivas. Exemplos: congestionamentos, transportes caros e demorados, etc. Assim, o fator transporte pode ser aglomerativo ou desaglomerativo, dependendo das características.

Conforme destacado anteriormente, este trabalho procura ressaltar a relevância da acessibilidade no contexto urbano, uma vez que esta pode se tornar um fator aglomerativo, caso a acessibilidade à área seja adequada, favorecendo a ascensão dessa; ou desaglomerativo, caso a área deixe de ser acessível, contribuindo, dessa forma, para iniciar um processo de decadência.

2.4 Valor do solo na área central

Ferrari (1979) atribui os valores do solo urbano a quatro fatores principais: i) à Lei da Oferta e da Procura, ressaltando que nas áreas centrais a oferta de terrenos é quase nula, orientando os preços para alta; ii) aos custos de urbanização, que compreendem as despesas para provimento de infra-estrutura; iii) à acessibilidade da área, dizendo que quanto maior a acessibilidade em relação ao mercado de trabalho, ao centro, a áreas de serviços e institucionais, maior o valor do terreno; iv) à renda que o terreno pode proporcionar.

Segundo Garner (1971), o valor de um terreno é afetado por muitos fatores, em especial pela sua localização com relação a outros usos e sua acessibilidade. Desta maneira, os valores mais altos estão associados a localizações de grande acessibilidade. O autor ressalta que três fatores se mantêm constantes na estrutura de todas as cidades: os valores do solo são máximos no centro e decrescem de forma mais ou menos constante em direção à periferia; os valores do solo são mais altos ao longo das principais artérias de tráfego; sobre interseções de artérias principais concentram-se áreas com os máximos valores locais. Para Garner (1971), os valores do solo são um reflexo direto dos níveis de acessibilidade dentro da zona urbana: a máxima acessibilidade se dá no centro da cidade, que ao longo do tempo foi o foco principal do sistema de ruas, e por consequência é o ponto mais acessível da zona urbana.

Confirmando a relevância da acessibilidade no processo de valorização de áreas, pode-se citar a definição de Davidson (apud Gonçalves *et al.*, 2002), que expressa acessibilidade como a facilidade com que uma pessoa em um dado ponto pode ter acesso, via sistema de transporte, a outros pontos em uma área definida, considerando-se as variações de atratividade e os custos. Deste modo, uma localidade com maior acessibilidade tenderá a ser mais atrativa que outra com menor acessibilidade e, portanto, mais valorizada.

Sobre esses aspectos é importante ressaltar que a acessibilidade está intimamente relacionada ao processo de valorização de áreas, sendo que o inverso também é observado: a perda da acessibilidade leva ao processo de desvalorização, podendo contribuir, dessa forma, para o processo de decadência da área.

3. A RELEVÂNCIA DA ACESSIBILIDADE NO PROCESSO DE DECADÊNCIA DE ÁREAS CENTRAIS

Sobre os grandes centros urbanos, em sua grande maioria, observa-se um processo de ascensão, e saturação e posterior decadência do centro tradicional, onde os padrões de acessibilidade constituem elementos de extrema relevância para esse processo. Tal processo apresenta-se não só no Brasil como em nível mundial. O desenvolvimento dos centros urbanos está fortemente relacionado aos sistemas de transporte, com destaque para o surgimento do automóvel, e, portanto, ao aumento da acessibilidade, entendida como a facilidade de atingir destinos. Já o processo de decadência das áreas centrais reúne uma série de fatores. Indubitavelmente a saturação e a *perda da acessibilidade*, seja pelos modos motorizados, através de veículos individuais ou coletivos, seja pelos modos não motorizados, bicicleta ou a pé (Kneib, 2004), contribui de maneira decisiva para esse processo.

Dessa forma, a partir de consultas bibliográficas referentes ao urbanismo, transporte e geografia urbana, foi possível analisar os fatores que contribuem para o processo de decadência da área central que, simplificadamente, pode ser assim descrito: o centro concentra um grande número de pessoas e atividades, o que gera a necessidade de novas construções, acaba por atrair um número bastante grande de viagens, e com o aumento da demanda por áreas, seus terrenos são valorizados. Essa valorização também contribui para a atração de construções, atividades e viagens. Dada a grande atração de pessoas, viagens e atividades, esse centro pode vir a tornar-se um local saturado, com conseqüente perda da acessibilidade, favorecendo o surgimento de um *Novo Centro*. Assim, a saturação/perda da acessibilidade, a descentralização, e o *Novo Centro* conformam um conjunto de fatores que contribuem de forma relevante para processo de esvaziamento, desvalorização e conseqüente decadência da área central. Com o passar do tempo, um processo análogo pode vir a ocorrer com o *Novo Centro*, que pode entrar em processo de saturação, podendo perder a acessibilidade, o que favorece a descentralização e o surgimento de um *outro Novo Centro* aliado às forças de mercado, tornando-se um processo cíclico. Ilustram-se as etapas desse processo na Figura 2.



Figura 2: Processo de descentralização e surgimento de Novos Centros

Com o objetivo de ilustrar o processo de descentralização, o surgimento de novos centros e a importância da acessibilidade para esse processo, no item seguinte descreve-se, de uma maneira simplificada, o processo de descentralização da cidade de São Paulo. Para destacar a importância da acessibilidade no processo são enfocados os aspectos históricos

relevantes de obras e planos que buscavam tornar a cidade mais acessível, geralmente com o propósito de evitar a saturação viária e os congestionamentos.

4. A RELEVÂNCIA DA ACESSIBILIDADE: ESTUDO APLICADO A SÃO PAULO

4.1 A importância do transporte para o desenvolvimento de São Paulo

O embrião da cidade de São Paulo surgiu a partir do colégio fundado pela missão jesuítica, em 1554, ao redor do qual iniciou-se o desenvolvimento do povoado de São Paulo de Piratininga. Todavia, foi a partir da implantação do sistema ferroviário destinado a exportar a produção cafeeira, em meados de 1870, que a cidade iniciou efetivamente seu desenvolvimento (Ávila, 2003). A influência dos trilhos também se apresentou na expansão intra-urbana da cidade. Em 1872 foi inaugurado o primeiro sistema de transporte coletivo, os bondes. Devido ao crescimento da cidade e ao aumento da população, a partir de 1900 os bondes de tração animal foram gradativamente sendo substituídos pelos elétricos. Nesse mesmo ano foram exigidas melhorias nos sistemas de transportes da cidade, onde incluía-se a substituição dos bondes e a remodelação do sistema viário, pois o Centro enfrentava constantes congestionamentos atribuídos a suas vielas estreitas e topografia acidentada. Assim, foram realizadas obras viárias (viadutos do Chá, em 1892; viaduto Santa Ifigênia, em 1913 e o viaduto Boa Vista), permitindo a expansão da cidade na direção oeste (Ávila, 2003).

Ainda no início do século XX, o surgimento do automóvel propiciou o crescimento da cidade para além de seus limites, pois caracterizou um transporte mais rápido e eficiente, que flexibilizava os deslocamentos, desvinculando-se do sentido radial imposto pelos trilhos dos bondes (Ávila, 2003). Em 1903 registravam-se 16 veículos em São Paulo. Em 1935 este número saltou para 12.970 (Ávila, 2003). Atribui-se este grande aumento ao crescimento da população urbana na cidade; à sobrecarga nos sistemas de transporte em direção ao Centro, com conseqüentes congestionamentos; à saturação do sistema de transporte coletivo, que apesar do crescimento da demanda, não recebia investimentos por parte da empresa operadora. E em 1919, com a instalação da primeira fábrica de veículos, tornou-se mais fácil a aquisição de automóveis. Apesar do início da operação do transporte público por ônibus em 1926, o transporte coletivo não sofreu grandes melhoras. Com isto, a deterioração do transporte coletivo também contribuiu para a intensificação do uso do automóvel.

4.2 O Centro Metropolitano

Sobre o Centro de São Paulo, Ávila (2003) descreve ser a área onde teve início a ocupação industrial, cujos terrenos eram cada vez mais disputados tanto por empresas quanto por moradores. Estes grupos procuravam as melhores localizações segundo suas necessidades, com o objetivo de reduzirem seus custos, principalmente os de transporte. Como conseqüência, os preços dos lotes e imóveis eram elevados em função da demanda. No início do século XX, o Centro constituía um local de consumo, comércio e negócios das elites, onde se localizavam instituições, espaços públicos e outros marcos simbólicos. Entre 1899 e 1910, o Centro foi alvo de intervenções de porte. Foi implantado um replanejamento urbanístico ampliando-se o Largo do Rosário, que se tornou o ponto de confluência de todo o tráfego de veículos e pedestres do Centro. Em 1911 constatou-se que apesar das providências tomadas, o Centro estava congestionado, sendo necessária sua ampliação, destacando-se a necessidade de alargamento de algumas ruas.

Nos anos 30, a cidade e o Centro passaram a sofrer novas modificações rumo à “metropolização”, com destaque para o Plano de Avenidas, na gestão de Prestes Maia (1938-1945). Segundo Libâneo (*apud* Frúgoli Jr., 2000), Prestes Maia destacava no Centro três fatos: ser exíguo e incapaz de comportar a vida de uma grande cidade; de difícil acesso; estar sempre congestionado. Tinha como proposta a descentralização de atividades como uma forma de descongestionar o Centro. Promoveu ainda o alargamento de diversas ruas e avenidas. Nos anos 50 o Centro acentuava-se como o mais importante espaço cultural e intelectual da cidade. No início dos anos 60 iniciou-se um processo de popularização do Centro, quando esse passou a receber um contingente cada vez maior de populares, sobretudo de migrantes nordestinos. Paralelamente deu-se um processo de evasão de empresas e bancos para outros subcentros, com destaque para a Avenida Paulista. Ressalta-se que nos anos 60 a área Central foi alvo de vários investimentos públicos de infra-estrutura, principalmente nos sistemas viário e de transporte. Nessa década, o município de São Paulo registrava uma frota de 164.000 veículos (Vasconcellos, 1999).

Nos anos 70, a frota do município era de 640.000 veículos (Vasconcellos, 1999). Nesse cenário, novas obras públicas destinaram-se ao Centro: a implantação do metrô e a instalação de terminais no Centro, que proporcionaram novas correntes de circulação, assim como a introdução do conceito de áreas desenhadas para pedestres, os calçadões. Posteriormente a projetos de revitalização do Centro no fim da década de 70, retomou-se a construção da primeira passagem subterrânea sob o Vale do Anhangabaú (Projeto Anhangabaú). O município registrava nessa época uma frota de 1.780.000 veículos (Vasconcellos, 1999), apresentando um crescimento de 278% com relação ao início da década. Na década de 80, com o crescimento da cidade e o avanço do processo de verticalização, as áreas adjacentes ao Centro tiveram seus aspectos funcionais alterados, passando a configurarem uma zona de transição entre o Centro e as áreas predominantemente residenciais mais afastadas (Frúgoli Jr., 2000).

Nesse contexto, ressalta-se que o congestionamento da área central, somado à escassez de áreas para expansão, foram fatores que contribuíram de forma relevante para o processo de descentralização rumo à Avenida Paulista, onde encontravam-se as características urbanas favoráveis à formação de um “*Novo Centro*”.

4.3 Nova centralidade: Avenida Paulista

A Avenida Paulista, inaugurada em 1891, nasceu de um trajeto onde inicialmente passava uma trilha para boiadas e carros de bois. Foi concebida para abrigar as moradias de negociantes e fazendeiros de alto poder aquisitivo da época. A partir de 1929 passou a ser ocupada por fazendeiros de café. Esta preferência se dava, segundo Carneiro (*apud* Frúgoli Jr., 2000), pela paisagem que oferecia e pela proximidade ao centro, facilitada pelo sistema de transporte coletivo, na época, os bondes. Posteriormente à crise de 1929 passou a ser ocupada por industriais e comerciantes estrangeiros, tornando-se o bairro residencial de milionários de uma nova fase da economia paulista (Prado Jr. *apud* Frúgoli Jr., 2000). Inicialmente a Avenida fora fruto de um empreendimento imobiliário voltado às elites, alvo de investimentos privilegiados por parte do poder público, onde foram implantadas vias, lotes e construções com padrões superiores às demais áreas da cidade.

De 1940 a 1970 a Avenida passou por um período de renovação das suas edificações. E com o crescimento da cidade e o adensamento de novos bairros nas proximidades, a

Avenida passa a ser um grande eixo de tráfego que interliga os bairros do sul, sudoeste e oeste. Soma-se a isto o grande adensamento causado pela verticalização com uso residencial. Com a intensificação da ocupação vertical e devido à acessibilidade proporcionada para os bairros, principalmente a sudoeste, rapidamente edifícios de escritórios e comerciais foram implantados na Avenida. A ocupação por atividades terciárias foi justificada, segundo hipóteses da época, pois: “*o centro da cidade se achava congestionado, não oferecia áreas suficientes para o estacionamento de veículos*” (Bonazza *apud* Frúgoli Jr., 2000). Na década de 70, Figueiredo Ferraz dotou a cidade de um Plano Diretor que incluía o Plano de Vias Expressas, incluindo ainda a construção simultânea de uma linha de metrô abaixo da Paulista. O anúncio das obras da Nova Paulista elevou os preços do metro quadrado na avenida. Em 1978 já era visível o crescimento do capital financeiro na Paulista, destacando sua força como pólo de concentração do setor terciário, paralelamente ao esvaziamento da concentração bancária no Centro. Com a continuidade deste processo, no início da década de 80, a Avenida detém um forte prestígio e valor imobiliário. Na segunda metade da década de 80 as edificações residenciais da Avenida começam a ser substituídas por edifícios de escritórios dado o descontentamento dos moradores com o congestionamento, barulho e falta de segurança da região (Frúgoli Jr., 2000).

Na década de 90, a Paulista apresentava os sinais de uma nova degradação em que se afirmava o processo de deterioração da avenida, onde apontavam-se os congestionamentos, camelôs, criminalidade, falta de terrenos disponíveis, prédios em processo de deterioração, e ressaltavam-se os aspectos de saturação não só por automóveis como também por pedestres. Nesse contexto, dá-se a continuidade do processo de descentralização em busca de áreas com maior acessibilidade e com espaços propícios ao desenvolvimento do setor terciário. Assim, a iniciativa privada encontra nas avenidas Luiz Carlos Berrini e Marginal Pinheiros áreas potenciais para seu desenvolvimento.

4.4 A continuidade do processo de descentralização

No fim da década de 80, uma nova área de concentração de sedes empresariais obteve destaque: o chamado “Centro Berrini”, localizado no Brooklin Novo, às margens da Avenida Luiz Carlos Berrini. Foi concebida por meio de ações locais específicas de empreendedores individuais. Nesta região, implantaram-se edifícios destinados a escritórios, os quais eram colocados no mercado como alternativa aos caros imóveis localizados na Paulista. A Berrini apresentava sinais de uma ocupação mais dinâmica, atraindo novas empresas e aumentando sua utilização por funcionários destas. Entretanto, o desenvolvimento desse novo espaço foi criticado por representar um alto custo para o município, devido à ausência de infra-estrutura e à necessidade de grandes investimentos em obras viárias, rede elétrica, água e esgoto, ressaltando-se ainda o transporte coletivo. Numa fase posterior, devido ao gradativo esgotamento de áreas com potencial construtivo, a continuidade do processo de descentralização em busca de novas áreas levou sua expansão rumo ao Quadrante Sudoeste, que passou a constituir um novo pólo terciário no início dos anos 90, e um forte concorrente para a Berrini (Frúgoli Jr., 2000).

4.5 Considerações sobre o processo de descentralização em São Paulo

Nos itens anteriores foram apresentados os acontecimentos relevantes que contribuíram para a o surgimento do Centro, saturação e descentralização em busca de áreas com maior acessibilidade, no caso a Avenida Paulista, e posterior surgimento de novos centros.

Em suma, a implantação do transporte sobre trilhos atribuiu uma melhoria da acessibilidade, contribuindo para o desenvolvimento de São Paulo. O processo de surgimento e posterior consolidação do Centro deu-se pela procura de empresas e moradores por melhores condições de localização e acessibilidade. Posteriormente, a saturação da área central, a busca por áreas mais acessíveis, a implantação de construções verticalizadas em conjunto com investimentos públicos na Paulista acabam por transformá-la no *Novo Centro*, contribuindo para o processo de descentralização e decadência da área central. O Centro foi abandonado pela burguesia e pelo Estado na direção de áreas mais nobres, possibilitado em grande parte pela motorização e pelos novos sistemas viários. A Paulista, ao assumir características de saturação tanto na sua acessibilidade quanto na disponibilidade de áreas, favoreceu a descentralização rumo à Avenida Luiz Carlos Berrini. A Berrini enfrenta forte competição com o pólo que se forma no Setor Sudoeste, que absorveu grandes investimentos públicos. A partir desse referencial histórico sobre o processo de descentralização de São Paulo, na Figura 3 apresenta-se um resumo de tais acontecimentos, fazendo uma comparação com o processo de descentralização ilustrado pela Figura 2.

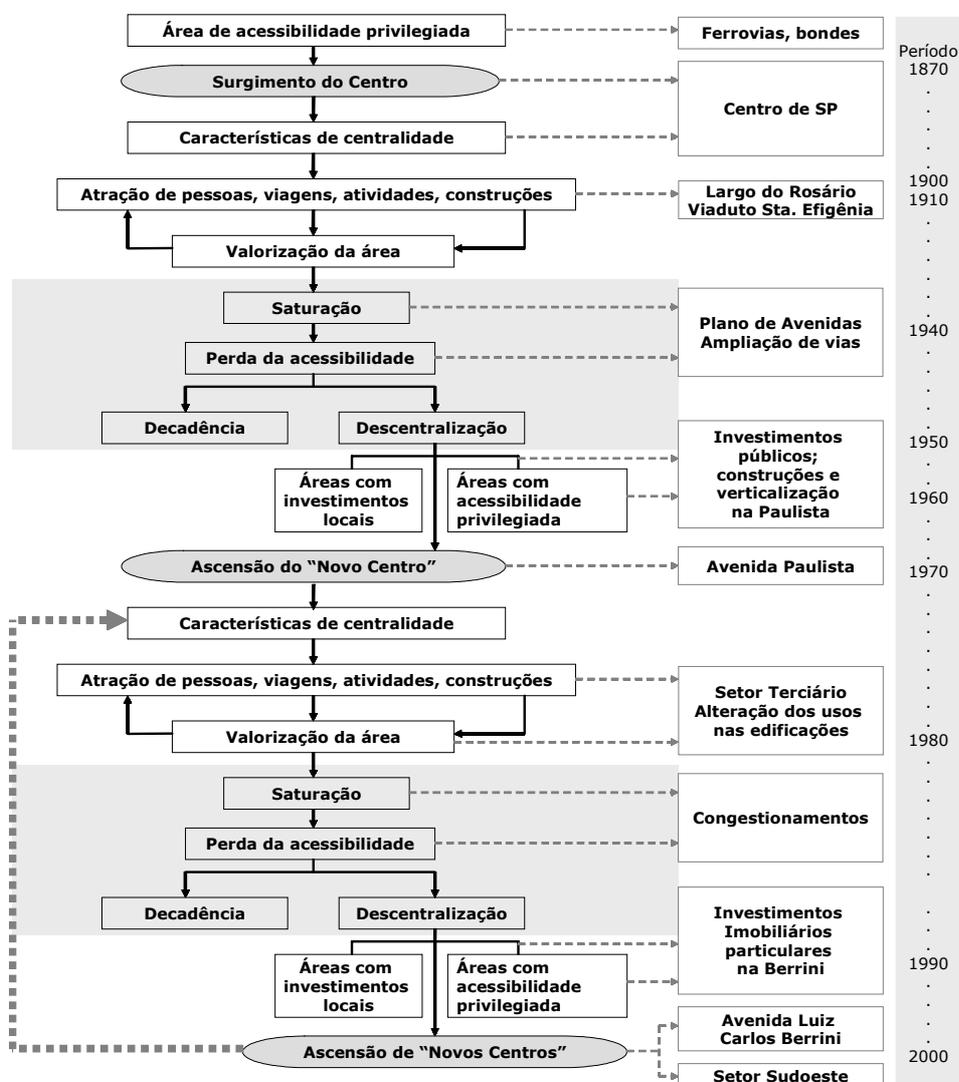


Figura 3: Esquema comparativo entre o processo de descentralização e o processo ocorrido em São Paulo

Do processo descrito sobre São Paulo, destaca-se a relevância da acessibilidade, que se apresenta como um fator de grande importância para o processo de decadência de áreas com características *centrais*, para o processo de descentralização rumo a *novos centros* e para o processo de consolidação das novas centralidades.

A partir desse estudo específico é importante destacar ainda: o surgimento de uma nova área com características de centralidade alimenta-se, em grande parte, da decadência da anterior; a Berrini representa um subcentro recente, articulado por empresas específicas, alimentado pelo processo de fuga de empresas das áreas centrais, caracterizando inicialmente uma atuação desvinculada com relação ao poder público; ainda com potencial de crescimento, a Berrini enfrenta forte competição com o pólo que se forma nas proximidades da Marginal Pinheiros, onde se desloca a “centralidade terciária de SP; com a configuração de aspectos de centralidade econômica nestas regiões, inicia-se uma cobrança para que o poder público responda pela infra-estrutura; a alta dependência da infra-estrutura, principalmente de transportes (para garantir a acessibilidade), e conseqüentemente do poder público para a continuidade da centralidade.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES

O presente trabalho apresentou a análise da relevância da acessibilidade, aqui utilizada incluindo-se o fator transporte, no processo de formação, ascensão e decadência de áreas centrais, rumo a novas centralidades. A relevância deste trabalho concentra-se principalmente na necessidade de entendimento do papel da acessibilidade neste processo, uma vez que este entendimento pode contribuir com o planejamento e adoção de ações visando evitar a perda da acessibilidade em novas áreas com características de centralidade, o que poderia contribuir para impedir um análogo processo de decadência.

A partir de um ensaio teórico, foi possível modelar um processo que enfoca a relevância da acessibilidade no processo de formação, ascensão e decadência de centros urbanos, rumo a novas centralidades. Por fim, o processo modelado foi aplicado ao estudo de caso de uma área específica, o município de São Paulo, no Brasil.

Do processo descrito sobre São Paulo, destaca-se a relevância da acessibilidade, que se apresenta como um fator de grande importância para o processo de decadência de áreas com características *centrais*, para o processo de descentralização rumo a *novos centros* e para o processo de consolidação das novas centralidades. A partir desse estudo específico é importante destacar ainda: o surgimento de uma nova área com características de centralidade alimenta-se, em grande parte, da decadência da anterior; com a configuração de aspectos de centralidade econômica, nas regiões estudadas, iniciou-se uma cobrança para que o poder público respondesse pela infra-estrutura; e ainda, a alta dependência da infra-estrutura, principalmente de transportes (para garantir a acessibilidade) e, conseqüentemente, do poder público para a continuidade da centralidade.

Enfim, o estudo de caso mostrou a aplicabilidade do modelo desenvolvido, uma vez que foi capaz de explicar a relevância da acessibilidade no processo de formação, ascensão e decadência do centro estudado.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ávila, P. C. (2003) **Descentralização Espacial Intra-Urbana: Industrialização, Transportes e Estratificação sócio-espacial em São Paulo**. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.

Bird, J. (1977) **Centrality and Cities**. London, Routledge Direct Editions.

Chapin, F. S. (1977) **Planificación del uso del suelo urbano**. Barcelona, Oikos-Tau.

Clark, D. (1985) **Introdução à Geografia Urbana**. São Paulo, DIFEL.

Dantas, J. R. (1981) **A nucleação central e a centralidade como estruturas de relações na organização do espaço intra-urbano**. São Paulo, FAU USP.

Ferrari, C. (1979) **Curso de Planejamento Municipal Integrado**. São Paulo, Livraria Pioneira, 2ª Edição.

Frúgoli Jr, H. (2000): **Centralidade em São Paulo, trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo, Cortez, Editora da Universidade de São Paulo.

Garner, B.J. (1971) **Modelos de geografia Urbana y de localizacion de asentamientos. In: La Geografia y los modelos socio-economicos**. Instituto de Estudios de Administracion Local, Madrid.

Gonçalves, J. A. M., Portugal, L. da S. e Nassi, C.D. (2002) **A centralidade como instrumento de análise do desenvolvimento sócio-econômico no entorno de uma estação ferroviária**. Anais do XVI ANPET, Natal.

Johnson, J. H. (1974) **Urban Geography: an Introductory Analysis**. P Press, Oxford, USA.

Kneib, E. C. (2004) **Caracterização de empreendimentos geradores de viagens: contribuição conceitual à análise de seus impactos no uso, ocupação e valorização do solo urbano**. Dissertação de mestrado em transportes. Universidade de Brasília.

Mota, F. (1968) **Manual de Localização Industrial**. Rio de Janeiro, Apec Editora, 2ª edição.

Novaes, A. G. (1981) **Modelos em Planejamento Urbano, Regional e de Transportes**. São Paulo, Editora Edigar Blucher Ltda.

Vasconcellos, E. A. (1999) **Circular é preciso, viver não é preciso. A história do trânsito na cidade de São Paulo**. São Paulo, Annablume.