



FUNDAÇÃO ESCOLA DE SOCIOLOGIA E POLÍTICA DE SÃO PAULO

Das Starobinas

Índice de arborização viária e largura do passeio público:
Um olhar sobre o planejamento (e o não planejamento) da cidade de
São Paulo

SÃO PAULO
2024

RESUMO: A cidade de São Paulo é marcada por desigualdades sociais históricas que se reproduzem em seu espaço físico. Esse trabalho consiste em uma análise sobre a largura média do passeio público e dos índices de arborização viária de diferentes partes do município, de forma a entender de que maneira as diferenças dentro do território foram consolidadas entre o centro e as periferias sociológicas ao longo do tempo, pelo planejamento e não planejamento da cidade, com as periferias possuindo menores calçadas e menores densidades de árvores nas vias. Em seguida, o problema da manutenção da arborização é traçado ao estabelecer a impossibilidade de arborização em passeios estreitos, impossibilitando a reparação histórica por políticas puramente reformistas. Ainda, as dificuldades na coleta de dados que de fato representam a situação atual da arborização viária, apontam para uma falsa imagem quanto certas regiões da cidade, o que limita o reconhecimento de necessidade de ação. Por fim, são indicadas algumas das questões encontradas na análise do problema e na alteração do espaço em uma urbanidade já avançada e os danos possíveis pela falta de manutenção, como forma de demonstrar que os efeitos da desigualdade territorial não estão no passado e muito facilmente podem recair em outros artifícios de opressão, quanto à (má) qualidade de habitação.

SUMÁRIO:

1. INTRODUÇÃO	3
2. PASSEIO PÚBLICO E DESIGUALDADE.....	4
3. ARBORIZAÇÃO DO PASSEIO PÚBLICO E DESIGUALDADE....	9
4. CONCLUSÃO.....	13
5. REFERÊNCIAS.....	16

1. INTRODUÇÃO

São Paulo não é uma cidade de paisagem uniforme. Muito pelo contrário, as diferenças de cenário de região para região podem ser tão gritantes que às vezes parece-se estar em outra cidade. Isso não é por acaso, visto que são traduções de relações históricas, sociais e econômicas que o planejamento urbano - ou a falta dele - irá evidenciar ao olhar.

Nesse mesmo sentido, já virou quase jargão dizer que São Paulo foi feita para carros e não para pessoas, algo que não é longe da realidade. O decreto municipal Nº 59.671 de 2020 afirma que a largura mínima do passeio público deve ser de 1,20m para a passagem de pedestres e mais 70 cm para a faixa de serviço (destinada à equipamentos públicos, postes, árvores, etc), porém, um estudo da prefeitura junto do Instituto Cordial (2022) denuncia que 40% das calçadas da cidade não atendem a esse critério. Essa situação, no entanto, se agrava nas periferias da cidade; de acordo com uma reportagem da CNN Brasil (2020) sobre a possibilidade de distanciamento social em vias públicas em época de pandemia, é apontado que, enquanto em Marsilac 81,3% das calçadas não chegam à 1,70m, em regiões como Santa Cecília e Consolação possuem como largura mínima de mais de metade da vias 2,70m.

A relevância disso é que a qualidade do passeio público impacta diretamente no bem estar social. Da liberdade de ir e vir, ao direito à cidade, à possibilidade de uma arborização adequada nas regiões. E se torna mais do que necessário falar da arborização das vias, não somente por uma questão estética, mas por qualidade de vida. São Paulo não é uma cidade de baixa densidade arbórea, mas essa densidade se encontra concentrada muitas vezes fora do meio urbano, se localizando em parques, reservas ambientais, etc. A ausência dessa cobertura verde leva a questões com a infiltração de água no solo e a criação de ilhas de calor nessas regiões. E mesmo a presença dessa vegetação, mas em vias inadequadas, levarão a diversos transtornos, como questões com a fiação, obstrução do passeio público e aumento da chance de quedas, com canteiros que não permitem o desenvolvimento adequado de suas raízes.

Porém, não só a distribuição de vegetação nas vias da cidade de São Paulo é reduzida, como também é desigual. Um estudo do jornal Estado de S.Paulo com o MIT (2017) localiza que regiões de bairros de alta renda, como Perdizes e Alto de Pinheiros, possuem em suas ruas um índice de arborização quase sempre maior do que 20%, enquanto vias da Mooca possuem apenas 3%.

Pensando nos índices de arborização viária e largura do passeio público como reflexos de índices sociais, além de importantes conceitos trazidos pela sociologia da cidade, a pesquisa proposta para esse trabalho de extensão será a de analisar a relação entre as calçadas e a vegetação das ruas em determinados bairros e distritos da cidade de São Paulo, comparando com seus respectivos índices sociais e econômicos, de forma a entender de que forma esses aspectos reproduzem fatores históricos de desigualdade.

2. PASSEIO PÚBLICO E DESIGUALDADE

Como já descrito, o decreto municipal Nº 59.671 consolida os parâmetros necessários para a padronização de calçadas em São Paulo, no qual estabelece um tamanho mínimo que permita tanto a movimentação de pedestres quanto a existência de equipamentos públicos e/ou vegetação na área. Esse decreto, efetivado em 2020, aparece em um momento próximo a outras medidas relacionadas a condições dos passeios, como o decreto Nº 58.845 de 2019, o qual estabelece novas rotas que devem ser abrangidas pelo Plano Emergencial de Calçadas (Lei Nº 14.675 de 2008). Ambos documentos carregam em si uma obrigação que é muito mais reparadora do que qualquer outra coisa. A aplicação da regulamentação das calçadas significa interferir em uma cidade a qual, ainda que esteja em constante mudança, já possui um grau de urbanização muito avançado. Por isso, aumentar um passeio público se torna uma tarefa difícil de se fazer, já que seria necessário abrir um espaço inexistente dentro de estruturas já construídas, seja do lado da via para os carros, diminuindo largura das ruas, ou dos limites estabelecidos por imóveis já existentes, se não por outros impeditivos.

Os locais os quais precisam dessa reforma não são poucos, considerando que 40% das calçadas não chegam nos parâmetros estabelecidos pela lei (Instituto Cordial, 2022). A localização desses passeios, porém, apresenta um dado importante para olharmos a segregação geográfica na cidade de São Paulo. Uma nota técnica do Centro de Estudos da Metrópole (CEM, 2021) apresenta, com base em dados disponibilizados pela prefeitura e pela plataforma Geosampa, uma série de análises quanto à distribuição e largura de passeios.

Figura 1 - Largura mediana das calçadas por região administrativa

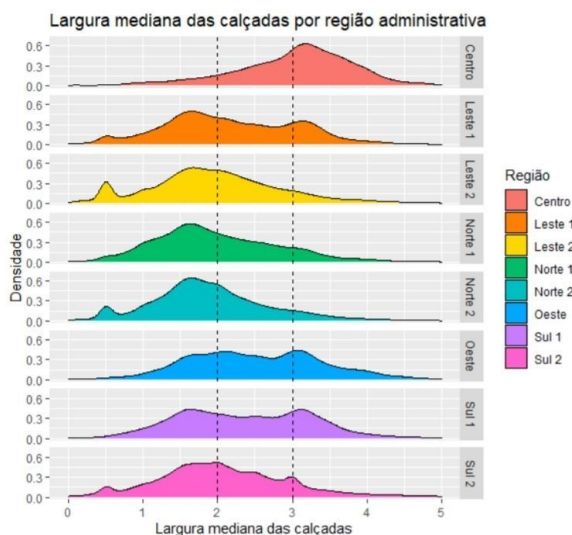


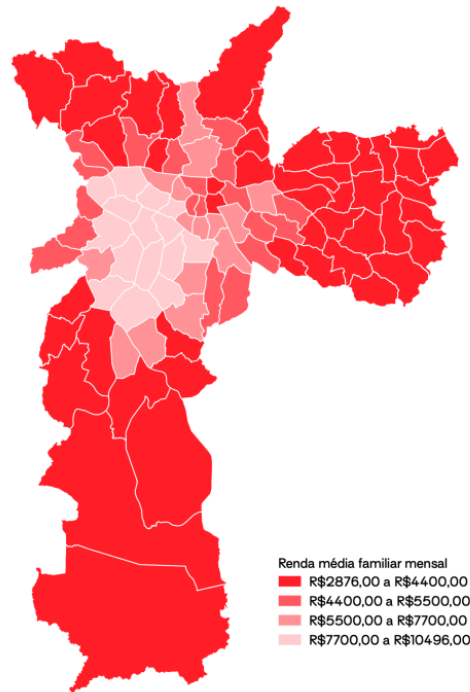
Figura 1 - Largura mediana das calçadas por região administrativa.

(CEM, 2021)

Na Figura 1, mesmo que por sua abrangência na escolha das regiões acabe por apagar parte do que evidencia as diferenças que estamos procurando, ainda assim apresenta uma desigualdade clara entre as zonas da cidade na comparação das larguras dos passeios públicos. A região central possui, sem sombra de dúvidas, a maior densidade de calçadas acima de 3 metros de São Paulo. As regiões Sul 1, Oeste e, em uma vista grossa, Leste 1, possuem alguma distribuição mais homogênea entre calçadas mais largas e estreitas, porém, não se configurando como curvas normais, não é possível saber como estão divididas as concentrações desses passeios dentro das regiões. Por fim, as regiões Leste 2, Sul 2, Norte 1 e Norte 2 possuem uma densidade de calçadas muito mais concentrada nas faixas abaixo de 2 metros.

O que fica claro é que existe uma tendência que faz com que, quanto mais ao centro da cidade, maiores sejam as probabilidades de uma calçada ter mais de 3 metros. Em um primeiro momento não é injusto de se imaginar que a causa dessas diferenças poderia ser puramente econômica - regiões com mais famílias de maior renda teriam calçadas mais largas - considerando serem regiões com maior verba alocada nas construções. Porém, isso se concretiza apenas em partes.

Figura 2 - Renda média familiar mensal, por distrito



Mapa 2: Renda média familiar mensal, por distrito. Fonte: Pesquisa OD 2017. Elaboração: Rede Nossa São Paulo, 2021.

(Rede Nossa São Paulo, 2021)

Figura 3 - Largura mediana das calçadas e percentual de deslocamentos a pé

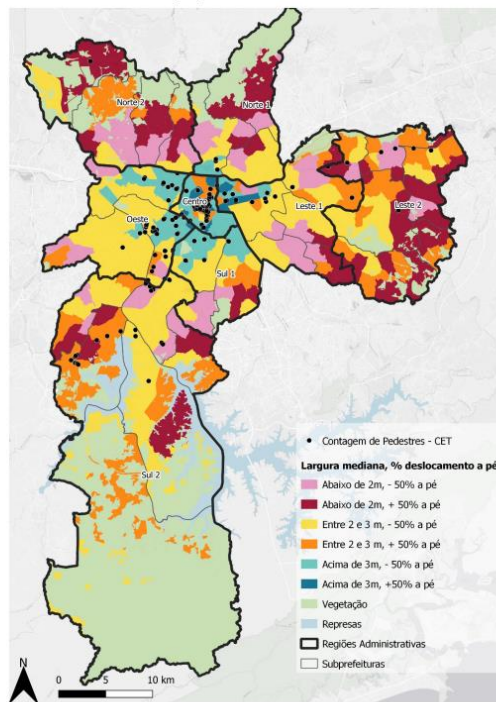


Figura 2 - Largura mediana das calçadas e percentual de deslocamentos a pé.

(CEM, 2021)

Ao comparar as Figuras 2 e 3, é possível reparar que há um ligeiro deslocamento entre as regiões com maior renda média familiar e as regiões com larguras medianas de passeios públicos maiores. As regiões do eixo sul 1 e oeste, de fato, não possuem as piores medianas de calçadas, mas é de se estranhar que, sendo o local em que há maior concentração de renda, os passeios mais largos não estejam tão presentes. Olhando apenas para esses gráficos a hipótese de que os dois fatores não teriam qualquer correlação seria até possível, mas o que eles não demonstram é uma questão histórica do planejamento (e do não planejamento) urbano da cidade de São Paulo.

No artigo “Planos urbanos: A história do Centro Histórico de São Paulo” (2020), a arquiteta Samyra Di Fonzo Vieira divide em 3 períodos a trajetória dessa região. No período de 1875 a 1930 há o estabelecimento de uma primeira centralidade na cidade, com a elite cafeicultora se estabelecendo na colina histórica (entre as ruas São Bento, Quinze de Novembro e Direita). Tal elite executa um plano de expulsão das populações que lá moravam, resultando no desmonte de cortiços e na reocupação do espaço através de um projeto de “embelezamento” da região, o qual previa o “alargamento, realinhamento e nivelamento da maioria das ruas e avenidas” do local - ou seja calçadas largas e niveladas, próprias para passeios. É nesse momento em que a estética dos casarões europeus, suas ruas e jardins, será aplicada sobre o centro, o qual abrigará o polo econômico da cidade. Já no período de 1930 a 1980, tal modelo europeu passaria a ser visto como insuficiente para nutrir as necessidades do mercado, em especial o mobiliário. Dessa forma, a verticalização da cidade ganha muita força, dando espaço para a construção dos primeiros arranha-céus e, visando esse mesmo projeto de “futuro”, o Plano de Avenidas (1940) foi efetuado com o objetivo de dinamizar o acesso ao centro por outras regiões da cidade. Esse plano foi um dos facilitadores para o processo que decorre dos anos 1980 até os dias de hoje, no qual houve o deslocamento do polo econômico do centro para a região sudoeste da cidade. No caso, a saída do centro histórico já havia começado por meados dos anos 60, mas sua intensidade maior ocorre pelo de algumas avenidas específicas, como os escritórios da Avenida Paulista (década de 1980) e a ascensão do mercado de imóveis na Marginal Pinheiros (década de 1990). Assim, o centro histórico, que antes era o símbolo de riqueza da cidade, acaba por ser abandonado e ocupado por classes populares.

Através do artigo de Vieira é possível entender parte das disparidades nas construções entre o centro e o eixo sul 1 e oeste, entendendo como as tendências de planejamento urbano impactaram nos diferentes cenários e servindo como explicação para o porquê de as regiões de maior média de renda familiar não condizem com a largura mediana do passeio público. Mas a história da ocupação do espaço de São Paulo não pode ser só entendida através da história do planejamento urbano das áreas ocupadas pelas elites.

Também nos anos 1970, ocorreu uma ampliação importante no sistema de transportes públicos da cidade. A partir dela pode-se entender parte do que ajudou à mudança de perfil dos habitantes do centro histórico:

“Pode-se dizer que a excepcional condição de acessibilidade ao centro histórico pelos mais variados tipos de transportes coletivos, como a construção das linhas Norte-Sul (1968-1974) e Leste-Oeste (1975- 1986) do metrô e a consolidação dos terminais de ônibus do Parque Dom Pedro II e da Praça da Bandeira, corroborou para a definitiva alteração do perfil do usuário na região central e, principalmente, na Praça da Sé. A medida em que o público se transforma, o comércio local também muda, abrigando o mercado informal, principalmente em função dos calçadões, removendo os antigos estabelecimentos que acompanharam a elite rumo ao Sudoeste.” (VIEIRA, 2020).

O impacto dessa ampliação juntamente com o Plano de Avenidas não ficou, porém, só na zona central. No artigo “Periferia como questão: São Paulo na década de 1970”, de Ana Cláudia Castilho Barone, a pesquisadora narra como desde o final do século XIX a zona leste já era ocupada por trabalhadores que vinham para trabalhar no centro da cidade, não tendo possibilidade de arcar com os preços dos imóveis daquela região. O aumento do transporte público e das avenidas, no entanto, levou ao “espalhamento da mancha urbana”, ou seja, com o acesso facilitado de outras regiões da cidade ao centro, a construção de imóveis mais periféricos ganhou força. A zona que não possuía nem indústria, nem grandes escritórios, foi ocupada por moradias precárias e mesmo com a instauração do Plano Urbanístico Básico (PUB) no final dos anos 60, a região foi destinada para a absorção de “imigrantes e marginais” vindos de outros polos do país, na busca de emprego na metrópole, reforçando a imagem de bairro dormitório e estoque de mão de obra.

No texto “Periferias: ocupação do espaço e reprodução da força de trabalho” de Nabil Bonduki e Raquel Rolnik, os autores trazem uma discussão sobre a ideia de periferia, quanto uma periferia geográfica e sociológica. A geográfica como “espaços

que estão distantes do centro metropolitano e na faixa externa da área urbanizada”, enquanto a sociológica como “locais em que a força de trabalho se reproduz em péssimas condições de habitação” (BONDUKI; ROLNIK. 1979, p.84). A qualidade dos equipamentos públicos também se correlacionam às reproduções do estabelecimento histórico das relações de trabalho, uma vez que os trabalhadores de baixa renda só conseguirão habitação onde o custo da terra é baixo ou onde não é preciso pagá-la.

É evidente, então, a diferença na estruturação das regiões da cidade ao longo do século XX. Das construções europeizadas do centro histórico, aos efeitos da especulação imobiliária na região sudoeste, até os lotes irregulares da zona leste, nos quais muitas vezes os habitantes construíram suas próprias casas ao longo dos anos, ao mesmo tempo que trabalhavam no centro. Tudo isso impacta o cenário completo de São Paulo, não apenas nas moradias em si, mas das ruas em que elas se localizam.

Outro dado que é possível observar na Figura 3 é o percentual do deslocamento a pé. A partir dele fica claro de que não necessariamente os locais com maiores calçadas são aqueles com uma porcentagem maior de deslocamentos a pé e vice-versa. A ausência de passeios adequados não é uma questão puramente técnica-geográfica, como também não é pela presença ou ausência do fluxo de pessoas. O que precisa ficar claro é que a falta de um projeto na consolidação das regiões para além do eixo centro-sudoeste fez parte do projeto da construção da cidade. São desigualdades geográficas por uma organização social que segrega desigualdades de renda.

E por ser uma questão de classe é, inerentemente no caso do Brasil, uma questão de raça. No texto “A Branquitude das Classes Médias: Discursos Moral e Segregação Social” (2017), a antropóloga Suzana Maia recupera a construção da classe média brasileira no final do século XIX, início do XX, através da concessão de terras e financiamento pelo Estado aos imigrantes europeus brancos recém chegados, ao invés das pessoas negras recém libertas da escravização e seus descendentes, como políticas de branqueamento do país. Como já narrado, o processo de construção do Centro Histórico é marcado pelo racismo, na expulsão dos habitantes dos cortiços, os quais, em grande parte, eram pessoas negras. Tal dinâmica, porém, não sumiu com o desenvolvimento da cidade. Outro dado apresentado na nota técnica do Centro de Estudos da Metrópole (CEM, 2021), é a distribuição das larguras das calçadas em relação à classe e raça. Nele há um

contraste claro, com a classe alta branca majoritariamente habitando áreas com passeios públicos muito largos, enquanto a classe baixa negra majoritariamente habitando áreas com passeios muito estreitos. Contudo, na comparação entre a classe média branca e classe média negra, mesmo sendo do mesmo estrato social, a população negra vive em média em locais com calçadas muito mais estreitas que a população branca. Dessa forma, é preciso encarar as diferenças nas qualidades dos espaços, devido às segregações na constituição da cidade, também como agentes da manutenção do racismo, uma vez que perpetua a condição de desigualdade.

3. ARBORIZAÇÃO DO PASSEIO PÚBLICO E DESIGUALDADE

Primeiro de tudo, consideremos a arborização das vias como índice de qualidade de habitação. Não por uma questão de preferência de paisagismo, mas pelos benefícios que a presença (e os malefícios da ausência) de árvores trazem às suas respectivas regiões. O texto final do Plano Municipal de Arborização Urbana (PMAU - SMVA, 2020) apresenta um compilado desses motivos. A presença de arborização auxilia a mitigar os impactos de enchentes, devido a um aumento na área de permeabilidade do solo, além de diminuir a velocidade da água e a erosão do solo, diminuindo os riscos de deslizamentos. Não apenas isso, como a qualidade do ar e a temperatura das regiões também são afetadas por suas respectivas arborizações, com a presença de uma maior densidade de árvores auxiliando a mitigar o evento climático das ilhas de calor e a reduzir o nível de metais presentes na poluição atmosférica. Tudo isso são questões que impactam na qualidade de vida e saúde dos indivíduos.

Já não é surpresa que São Paulo, em seu processo de urbanização acelerado, também possui em seu mapa uma distribuição desigual de zonas verdes e, como poderemos ver, essa desigualdade está plenamente correlacionada às desigualdades sociais e de renda, as quais, historicamente, segregam espacialmente a cidade. Entender a distribuição da arborização em São Paulo e de seu passeio público, no entanto, não é uma tarefa exatamente fácil - ainda mais quando se é preciso fazer isso através de dados secundários.

É importante estabelecer, em primeiro lugar, que a concentração da densidade arbórea de uma zona não é necessariamente equivalente à uma distribuição homogênea de arborização na região. Dados levantados pela Agência Mural e pela Urbit (in, FERREIRA; VASQUES, 2023) apresentam que na região do Parque do

Carmo, na zona leste, a densidade arbórea é estimada em 90%; entretanto os bairros em seu entorno, como Parque Savoy, Vila Carmosina e Santa Marcelina, possuem médias que variam de em torno de 30% a menos de 15%. Todos esses bairros, porém, pertencem à subprefeitura de Itaquera, a qual marca 8º lugar no ranking de cobertura vegetal por subprefeitura (SVMA, 2020). Dependendo do escopo escolhido, a evidência dessas desigualdades acabam sendo apagadas nas demonstrações de dados, o que dificulta a identificação e ação sobre o problema.

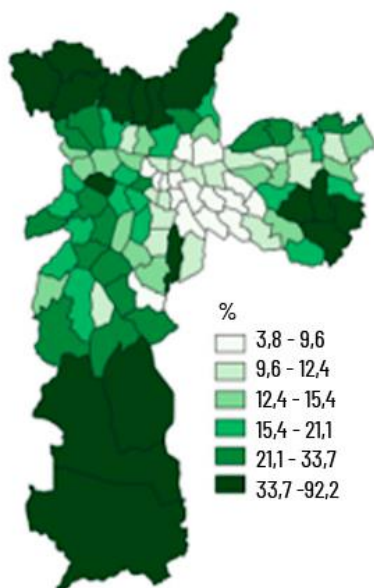
Saber as distribuições por região é importante, mas esse dado não nos dá acesso, entretanto, a proporção da presença de arborização na vida das pessoas. O distrito Parque do Carmo pode até ter uma densidade arbórea de 90%, contudo o verde se concentra dentro do Parque do Carmo, longe das ruas nas quais a real movimentação de transeuntes acontece. A vegetação estar longe da população não é um cenário incomum na cidade. O distrito de Vila Andrade, da zona sul de São Paulo, possui uma densidade arbórea bem alta em relação a outros distritos da cidade - chegando a mais de 40% - entretanto, sua distribuição é plenamente assimétrica dentre seus principais bairros, como é possível de se analisar na figura 4. Enquanto no bairro Vila Andrade a densidade chega a 57%, em Paraisópolis esse número não chega a 10%, ficando na faixa dos 8% (ARAUJO, 2022). Vale constar que a densidade demográfica (habitantes por área territorial) do bairro Vila Andrade é de 63 enquanto a de Paraisópolis é de 576, o que significa que o local com a maior concentração de habitantes possui a menor densidade de cobertura verde (ARAUJO, 2022). Ainda que a favela de Paraisópolis pertença a um distrito próximo do centro da cidade, a região se encaixa no conceito de periferia sociológica (NABIL; ROLNIK, 1979), justamente por expressar as relações entre qualidade da habitação e as reproduções do mundo do trabalho, já que entendemos para razões desse texto arborização como qualidade de habitação.

Da mesma forma, não se pode só olhar para os dados de densidade arbórea de um distrito para se entender a situação de sua arborização viária. Na figura 4 é possível se enxergar como há uma faixa com os menores índices de arborização atravessando (com exceções) do extremo oeste ao extremo leste da cidade, enquanto o extremo norte e o sul possuíam em seu todo arborizações acima de 30%. Muitas dessas áreas, no entanto, assim como no caso da região do Parque do Carmo, possuem uma vasta região de floresta separada de fato das habitações. Na figura 5 é ilustrativa desse fenômeno, vista a clara linha que divide o início das regiões

densamente habitadas das áreas de preservação ambiental dos distritos Cachoeirinha, Brasilândia e Mandaqui. Apesar desses 3 distritos da zona norte constarem com mais de 33% de densidade arbórea cada (ALMEIDA, 2023), seus índices de arborização viária estão entre as 25 piores da cidade (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2019).

Figura 4 (à esquerda): A distribuição arbórea na cidade de São Paulo no ano de 2017;

Figura 5 (à direita): Ortofoto dos distritos de Brasilândia, Cachoeirinha e Mandaqui



(ALMEIDA, 2023)



(GEOSAMPA, 2020)

Entendendo os pormenores da dificuldade de se observar os dados quanto à distribuição e densidade da arborização viária, apenas uma visão muito generalizada pode ser feita, impedindo um diagnóstico mais preciso da noção de quais locais necessitariam de uma maior atenção. Da mesma forma, a Figura 2, de fato, não nos ajuda a entender plenamente a situação da relação entre distribuição renda na cidade, uma vez que só é possível notar uma gradação vinda das regiões mais ao sudoeste e centro da cidade, com as diferentes regiões das zonas norte, leste e, principalmente, sul, parecendo homogêneas. Ela consegue demonstrar com clareza a concentração de renda na cidade, mas para análises mais profundas, contando com um olhar para as periferias, é preciso encontrar outros caminhos. Se comparar renda e arborização através desses dados se torna falho, devido sua imprecisão, outra forma possível é observar os preços médios do metro quadrado por região como forma de saber qual a faixa de renda das pessoas que, de fato, possuem as condições financeiras para habitá-las. Em uma matéria da revista Exame de 2016, são listados os 10 distritos com maior e menor preço médio por metro quadrado, em comparação com suas respectivas densidades vegetativas. Dos 10 distritos com maiores preços médios, apenas a Barra Funda possui um índice arbóreo considerado baixo, com os outros 9 estando dentro da margem dos 15 melhores distritos em relação a densidade vegetativa (acima de 1000 árvores por quilômetro quadrado). Por outro lado, todos os distritos listados como possuindo os menores preços médios por metro quadrado possuem densidades vegetativas abaixo de 650 árvores por quilômetro quadrado.

Nos últimos 8 anos o preço do metro quadrado por distrito pode até ter mudado, por tendências de valorização e desvalorização no mercado imobiliário, mas de forma alguma ao ponto dessas desigualdades serem revertidas. Vale constar a concentração geográfica de todos os distritos com maiores preços do metro quadrado no eixo centro, zona oeste e começo da zona sul (em relação ao centro).

4. CONCLUSÃO:

No mesmo documento do PMAU (2020), há uma série de tabelas listando as observações feitas pelos técnicos de cada subprefeitura, quanto questões específicas de cada área, as quais devem ser consideradas para a execução do plano de forma consciente. A associação entre critérios mínimos para o passeio público e as dificuldades de arborização não escapam delas:

(Sobre Cidade Tiradentes) “90% das calçadas não atendem ao critério para receber arborização, mas é possível realizar o plantio nas “bairros”, na Av. dos Metalúrgicos.”

(Sobre parreiros) “Existência de muitos loteamentos populares onde a largura da calçada é inferior a 1,20m, impossibilitando o plantio de árvores.”

“Guaianases é pouco arborizada, devido, provavelmente à carência de calçadas, principalmente próximos a equipamentos públicos.” (SVMA, 2020. p.252-254)

Os critérios estabelecidos pelo Decreto Municipal Nº 59.671 de 7 de agosto de 2020 quanto a padronização de calçadas surge como uma política reparatória à, entre outras coisas, um problema simples de se entender: não é possível arborizar as vias se o passeio público não permite sequer o trânsito de pedestres. Se o Manual Técnico de Arborização Urbana (SVMA, 2015) estabelece que um canteiro mínimo para uma árvore de até 50 cm DAP (diâmetro do tronco à 130 cm) necessita ter 60X60cm, sua implantação em uma calçada com largura menor do que 90 cm se torna inconcebível.

A história do planejamento (e do não planejamento) da cidade de São Paulo nos mostra de que forma o status quo espacial presente se forma sobre a manutenção de desigualdades sociais e raciais. E, sobre as condições já estabelecidas, a mudança como forma de reparo dessas condições é, em muitas etapas, difícil. O foco colocado neste trabalho à dificuldade de se estimar a situação da densidade arbórea viária no município não é à toa, uma vez que as discrepâncias apresentadas nos mapas e dados de acesso público, devido a problemas de abrangência de escala e

a desconsideração da forma de distribuição dentro dos distritos, criam uma imagem imprecisa sobre a desigualdade da cobertura verde dos passeios do município. Isso impede a visualização da necessidade de intervenção em diversos locais, criando uma imagem de estabilidade só é realidade para parte da população - como no caso de Paraisópolis e Vila Andrade - ou nem sequer para uma parte - como no caso de Cachoeirinha, Brasilândia e Mandaqui.

Mesmo quando há as informações necessárias para que se reconheça a necessidade de ação sobre um local, existem outros fatores que precisam ser levados em consideração. Alargar uma calçada significa estreitar algum outro espaço - não se está se construindo no vácuo. Esse espaço será da rua onde que passam os carros, ou - ainda que assumidamente muito menos plausível - dos imóveis já construídos. O problema é que muitos dos lugares que precisariam dessas intervenções não possuem esse tipo de espaço. O próprio desenho de favela é muitas vezes caracterizado por ruas estreitas e moradias adensadas. Mudá-lo, então, necessitaria de um plano muito maior de remanejamento do território, como forma reparar os efeitos do “não-projeto” da cidade.

A adequação dos lugares é importante, mas tanto quanto é a sua manutenção. Árvores em contexto urbano também são conhecidas pelos danos que podem causar, desde quedas, à interferência na rede elétrica, ao entupimento de bueiros e questões com limpeza urbana. Sem o espaço adequado para seu desenvolvimento (como falta de espaço para as raízes, o não planejamento do seu crescimento para-entre a fiação, etc), a chance dos problemas listados ocorrerem cresce vertiginosamente. A mesma coisa pode ser dita quanto a rotina de manutenção dessas árvores. Uma cobertura verde em cidades exige uma movimentação grande de agentes para o seu monitoramento, de modo a antecipar futuras complicações e garantir a saúde dessas plantas, para conseguir manter essa cobertura a longo prazo. Sem isso, esse esforço se torna contraproducente, por gerar novos problemas na tentativa de resolução de antigos.

Todas as questões citadas são marcadas por dinâmicas de classe, raça e segregação do espaço. A não visualização do problema através dos dados ocorre, na maior parte, em detrimento das periferias sociológicas. O próprio advento da discrepância das qualidades de habitação, novamente entendendo arborização como essencial para qualidade de vida e saúde pública, só se constitui pela construção histórica de São Paulo, em que o não planejamento das periferias foi, de fato, um

plano de prioridade a expansão capitalistas de setores específicos por parte do Estado. O financiamento de empresas e outros ramos de acumulação (transporte e energia) são implantados em detrimento de outros investimentos:

“Consequentemente, o aparelho do Estado não assume inteiramente a gestão e a instalação de todos os bens coletivos necessários à reprodução ampliada da Força de Trabalho e, quando assume, o faz de forma deficiente” (NABIL; ROLNIK, 1979. p.83).

“Deficiente” por sua precariedade e por sua falta de compromisso, as legislações e imposições criadas caminham apenas até onde o lucro das construtoras não diminua.

Dessa forma, o contraste existente na largura dos passeios públicos e no padrão da arborização viária nas diferentes partes da cidade de São Paulo deve ser entendido como sintomático de um processo histórico de opressão de classe e raça advindo dos interesses políticos do Estado e das elites na formação e desenvolvimento do município para o sistema capitalista. As consequências desse processo, no entanto, ainda operam para a manutenção da estrutura da desigualdade, determinando boa qualidade de habitação e de vida para apenas uma parcela restrita de uma população do eixo centro, zona oeste e começo da zona sul.

REFERÊNCIAS:

ALMEIDA, Camila. **Desigual, distribuição de árvores em São Paulo revela problemas de urbanização**. Jornal da USP. São Paulo, 29 de mar. de 2023. Disponível em: <https://jornal.usp.br/ciencias/desigual-distribuicao-de-arvores-em-sao-paulo-revela-problemas-de-urbanizacao/>

ARAUJO, Marcio Brites. **Estudo da cobertura vegetal do distrito de Vila Andrade, município de São Paulo - SP (2022)**. Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia.

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2022. Disponível em: <https://bdta.abcd.usp.br/item/003124594>

BARONE, Ana Cláudia. **Periferia como questão:** São Paulo na década de 1970. Revista Pós da FAUUSP, v.20, n.33. São Paulo, jun. de 2013. Disponível em: <https://revistas.usp.br/posfau/article/view/80921/84563>

CENTRO DE ESTUDOS DA METRÓPOLE (CEM). **Priorizar o transporte ativo a pé!**. Notas Técnicas: Políticas Públicas, Cidades e Desigualdades - CEM. São Paulo, 30 de ago. de 2021. Disponível em: https://centrodametropole.fflch.usp.br/sites/centrodametropole.fflch.usp.br/files/inline-files/09-nota_tecnica_transporte_ativo_pedestre.pdf?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br

EXAME. **Quer listar os bairros mais caros de SP? Conte suas árvores.** Exame. Brasil, 12 de mar. de 2016. Disponível em: <https://exame.com/seu-dinheiro/quer-conhecer-os-bairros-mais-caros-de-sp-conte-suas-arvores/amp/>

FERREIRA, Artur; VASQUES, Gabriela. **Da leste ao sul: o direito ao verde nas periferias de São Paulo.** Terra, São Paulo, 31 de mar. de 2023. Disponível em: https://www.terra.com.br/visao-do-corre/da-leste-ao-sul-o-direito-ao-verde-nas-periferias-de-sao-paulo,f98dbdfa37fb2dd300fc1b1820dff9c2q2wtpllf.html?utm_source=clipboard

GEOSAMPA. **Mapa digital da cidade de São Paulo:** Ortofoto 2020. Prefeitura de São Paulo. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>

MAIA, Suzana. **A branquitude das classes médias:** Discurso moral e segregação social In MÜLLER, Tânia Mara Pedroso; CARDOSO, Lourenço (Orgs.) Branquitude: Estudos sobre a identidade branca no Brasil. Curitiba, Appris, 2017.

NABIL, Bonduki; Rolnik, Raquel. **Periferias**: ocupação do espaço e reprodução da força de trabalho. FAUUSP - Fundação para Pesquisa Ambiental. São Paulo, 1979. Disponível em: <https://nabilbonduki.com.br/wp-content/uploads/2020/11/Periferias-ocupacao-do-espaco-e-reproducao-da-forca-de-trabalho-1979.pdf>

SÃO PAULO. **Decreto Municipal Nº 59.671 de 7 de agosto de 2020**. Consolida os critérios para a padronização das calçadas, bem como regulamenta o disposto nos incisos VII e VIII do “caput” do artigo 240 do [Plano Diretor Estratégico](#), o Capítulo III da [Lei nº 15.442, de 9 de setembro de 2011](#), e a [Lei nº 13.293, de 14 de janeiro de 2002](#). Casa Civil do Gabinete do prefeito, São Paulo, 2020. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-59671-de-7-de-agosto-de-2020>

SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE DE SÃO PAULO. **Manual técnico de Arborização Urbana**. Prefeitura da Cidade de São Paulo, São Paulo, 10 de mai. de 2015. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/publicacoes_svm/index.php?p=188452

SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E MEIO AMBIENTE. **Plano Municipal de Arborização Urbana**. SMVA - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. São Paulo, 2020. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/meio_ambiente/arquivos/pmau/PMAU_texto_final.pdf

SILVA, Letícia Brito. **Maior parte das calçadas de SP dificulta distanciamento social, mostra site**. CNN Brasil, Brasil, 21 de ago. de 2020. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/maior-parte-das-calçadas-de-sp-dificulta-distanciamento-social-mostra-site/>

SP1. **40% das calçadas da cidade de São Paulo não têm a largura mínima exigida por lei, aponta estudo**. G1, São Paulo, 19 de jul de 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/07/19/40percent-das-calçadas-da-cidade-de-sao-paulo-nao-tem-a-largura-minima-exigida-por-lei-aponta-estudo.ghtml>

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Mapa da desigualdade de 2019:** Arborização Viária.

Rede Nossa São Paulo. São Paulo, 2019. Disponível em:

https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/11/Mapa_Desigualdade_2019_tabelas.pdf

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Em SP, árvores ocupam apenas 11,7% das ruas; bairros expõem contrastes.** O Estado de S. Paulo, São Paulo, 31 de jul. de 2017.

Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/2017/07/31/em-sp-arvores-ocupam-apenas-117-das-ruas-bairros-expoem-contrastes/#>

VIEIRA, Samyra di Fonso. **Planos Urbanos:** A história do Centro Histórico de São Paulo. Núcleo do conhecimento. Brasil, 03 de set. de 2020. Disponível em:

https://www.nucleodoconhecimento.com.br/arquitetura/planos-urbanos#google_vignette