UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
TESE DE DOUTORAMENTO **SÃO PAULO CIDADE / MEMÓRIA E PROJETO**
ALUNO: JOSÉ PAULO DE BEM
ORIENTADOR: DRA REGINA MARIA PROSPERI MEYER
JULHO 2006

Agradecimentos

À Regina Maria Prosperi Meyer e outros arquitetos que de alguma forma participam desse trabalho: Roberto Mac Fadden, Antonio Carlos de Sant'Anna Júnior, Roberto Righi, colegas da Promon Engenharia, Luiz Guilherme Rivera de Castro, Joan Villá, Bruno Padovano, Ércio Barbugian, Lúcio Gomes Machado, Jaime Cupertino, Jorge Oseki, Paulo Amaral; aos ex-alunos Alexandre Franco Martins e Alexandre Chaddad e aos estudantes Mario de Bem e Fabio de Bem, também pela participação na execução de desenhos¹ e montagem deste trabalho; à Ligia Calvi pela versão para o inglês.

¹ Os desenhos das ilustrações 9 a 14, 26, 27, 31, 32, 34, 36 a 40, 43, 77, 79, 80, 93, 111, 115, 122, 124 a 131, 273 e 284 foram executados por Renato Dala Marta em 2002.

RESUMO

Este trabalho resulta da procura de relações entre arquitetura e cidade a partir da experiência de realizar projetos na cidade de São Paulo.

Nesta organização desta experiência monta-se um panorama da evolução das linhas mais gerais da estruturação urbana em construção na intenção de criar sentidos para probabilidades de evolução destas linhas mais gerais onde essas intervenções pontuais como estudos, se apresentam como partes.

ABSTRACT

This work is the result of the search of relationships between architecture and the city from the experience of accomplish urban design projects in São Paulo city.

To organize this experience a panorama of the evolution of the most general guidelines of the urban structure construction is made in order to create meanings for its future evolution probabilities, where the punctual interventions, as studies, are presented as parts.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	3
CAPÍTULO I	
AS TRANSFORMAÇÕES DO CENTRO HISTÓRICO E A CONSTRUÇÃO DO VETOR SUDOESTE	
Introdução.....	4
As transformações do Centro Histórico e a construção do Vetor Sudoeste.....	10
Revisão na via expressa metropolitana.....	50
Situação das estruturas centrais.....	55
O Centro Histórico e o Vetor Sudoeste no Centro Expandido.....	59
CAPÍTULO II	
REESTRUTURAÇÕES NO CENTRO EXPANDIDO	
Introdução.....	66
Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo.....	72
Sistema Centro Histórico.....	80
Sistema Espigão Central e Pinheiros.....	101
Outros Vetores.....	111
CAPÍTULO III	
ESTUDOS PONTUAIS	
Introdução.....	113
Ibirapuera.....	114
Pinheiros.....	116
Avenida Santo Amaro.....	124
Barra Funda / Bairro Novo.....	129
Santana / Carandiru.....	135
Praça da Sé.....	140
Parque D. Pedro II.....	153
Anhangabaú.....	178
Luz.....	183
Ibirapuera e Cidade.....	192
Final.....	193
BIBLIOGRAFIA.....	195

...há uma prática de origem recente que já transborda o problema especulativo ou os dados parciais do problema real e que tende a se tornar global, reunindo todos os dados da experiência e do conhecimento, a saber, o urbanismo. Não se trata de uma visão filosófica sobre a práxis, mas sim do fato que o pensamento dito urbanístico se transforma em prática ao nível global. Há já alguns anos o urbanismo transborda das técnicas e aplicações parciais (regulamentação e administração do espaço construído) para se tornar prática social que diz respeito e que interessa ao conjunto da sociedade.¹

¹ LEFEBVRE, Henry - *O Direito à cidade* / p39 / Centauro Editora / São Paulo 2001

APRESENTAÇÃO

Este trabalho resulta de projetos na cidade de São Paulo executados a partir de 1973. Projetos urbanos que na procura de relações com a cidade nos lugares onde se situam, levam a um panorama da evolução urbana criando sentidos para a sequência desta evolução, como também para os lugares onde esses projetos se situam e a partir dos quais se formulam.

Lugares da paisagem urbana², geografia e história, espaço e tempo, vista por meios simples,³ numa observação do particular para o geral, de lugares para a cidade, para a região, para o continente. Urbanismo⁴ a partir de uma interpretação sucinta da história urbana, memória visível no espaço, na reordenação⁵ da cidade moderna.

A reordenação de um lugar induz à procura de relações da intervenção com toda a cidade. Nessa escala, as redes de comunicação, impressas ao longo do tempo sobre o relevo como as grandes linhas da estruturação urbana⁶ compõem, evidentemente, a base onde se acrescentam suas hipóteses de evolução. No espaço reestruturado, os centros urbanos nos nós destas redes, lugares excepcionais onde se concentram as melhores condições de acessibilidade.⁷

Limita-se ao Centro Expandido, *designação atualmente atribuída à área urbana onde é exercido o controle dos fluxos de veículos particulares por um sistema de rodízio*,⁸ o espaço geográfico deste trabalho, a partir da evolução dessa estrutura urbana, conforme Giulio Carlo Argan, *do passado remoto ao futuro*.

O trabalho se divide em três partes: O Capítulo I, *As Transformações do Centro Histórico e a Construção do Vetor Sudoeste* contém uma interpretação da construção das linhas gerais da estrutura urbana do Centro Expandido; considerações sobre o estado atual de algumas dessas estruturas; conclusões sobre estas construções, Centro Histórico e Vetor Sudoeste no Centro Expandido. Sobre essas considerações e conclusões do Capítulo I se colocam hipóteses para a evolução dessas linhas gerais compondo o Capítulo II, *Reestruturações no Centro Expandido* que termina por apontar outros vetores de desenvolvimento urbano além do Vetor Sudoeste. No Capítulo III, *Estudos Pontuais*, são apresentados os estudos locais, que aqui então se alinham como partes nas linhas mais gerais da urbanização, comentadas nos capítulos anteriores. Consta desse capítulo uma curta síntese final.

² Na antiguidade clássica os primeiros historiadores fizeram pequeno esforço para separar a descrição das terras da narração dos eventos expressos nas áreas descritas. Por muito tempo a geografia física e a história apareceram atrativamente interligadas.

CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (Organizadores) – *Paisagem Tempo e Cultura* / p69 / AdUERJ / Rio de Janeiro 1998.
Car Ortwin Sauer (1889-1975) em 1925 definiu a paisagem geográfica como o resultado da ação da cultura, ao longo do tempo, sobre a paisagem natural.

Idem, p43

³ ...procedemos por meio da observação e meios simples. No passado as cidades eram construídas assim, e eu penso que mesmo a cidade do futuro deverá se basear sobre tipos arcaicos, de maneira que as pessoas compreendam facilmente um lugar e nele se orientem sem dificuldade.

HERZOG, Jacques – Herzog & De Meuron e a pesquisa fenomenológica / Entrevista para a Revista Domus nº 823 p4 Milão a2000 / trad. J. P. de Bem

⁴ Podemos dizer, em poucas palavras, que a tarefa do urbanista é sincronizar os fenômenos urbanos atuais ao desenvolvimento diacrônico, do passado remoto ao futuro, de uma determinada situação urbana.

ARGAN, Giulio Carlo – *História da Arte como História da Cidade* / p236 / Livraria Martins Fontes / São Paulo 1995

⁵ "Ordenar" não significa necessariamente submeter, mas também pode significar converter algo em um todo com sentido, fazendo que esse algo seja transparente para o "cogito".

MANTZIARAS, Panos – *Fluxos* / Quaderns nº21 p148 / Col·legi d'Arquitectes de Catalunya / Barcelona 1996

⁶ Na qualidade de estudioso ...da evolução histórica do organismo urbano ou da cidade, o urbanista deve ser um profundo conhecedor da estrutura do espaço urbano, não como dimensão unilateralmente funcional, mas como espaço visual. Seu problema, de fato, é um problema tipicamente estrutural, não no sentido estático e sim no sentido da evolução ou do desenvolvimento de um sistema.

ARGAN, Giulio Carlo – *História da Arte como História da Cidade* / p237 / Livraria Martins Fontes / São Paulo 1995

⁷ ... a acessibilidade sempre constituiu e constitui um atributo consubstancial da centralidade.

LEIRA, Eduardo; JELEN, Susana; PORTAS, Nuno; HERCE, Manuel / BOMFIM, Jorge; RIBEIRO, Francisco José Prado; BONFIM, André; FIASCHI, Luciano – *PMSA / Eixo Tamanduatehy / Santo André – ABC / NUEVA CENTRALIDAD METROPOLITANA* / p17 / Prefeitura Municipal de Santo André / Santo André 1999

⁸ MEYER, Regina Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. – *São Paulo Metrópole* / p192 / EDUSP – Imprensa Oficial / São Paulo 2004

CAPÍTULO I

AS TRANSFORMAÇÕES DO CENTRO HISTÓRICO E A CONSTRUÇÃO DO VETOR SUDOESTE

Introdução

Na revista *Projeto*⁹ foi publicada uma súmula do projeto *Reurbanização do Parque Dom Pedro II e entorno*¹⁰ acompanhado de um texto.

Deste texto faz parte a seguinte sequência:

Em 1930¹¹ temos o começo da cidade moderna com o Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo, de Prestes Maia. Reconhecendo a matriz portuguesa, sobre a cidade existente sobrepõe o modelo radio-concêntrico, suporte de uma expansão igualitária em todas as direções.

...Hoje São Paulo estampa todas as desigualdades¹² anunciadas na implantação da estrada de ferro. A isso se somam ainda a ocorrência de enchentes; o seccionamento do tecido urbano pela estrada de ferro, agora ampliado pelo esvaziamento das indústrias ao longo da mesma; a permanência de uma zona atacadista junto ao parque Dom Pedro 2º, ligada ainda historicamente à várzea do Carmo como porto, chegada da cidade, quando isso hoje se daria nos entroncamentos rodoviários das periferias; o tamponamento do rio Tamanduateí, que por quilômetros secciona a cidade do Parque Dom Pedro 2º até o Ipiranga carreando um tráfego pesado de passagem pelo centro da cidade.

Essas situações são atualmente comuns aos grandes centros urbanos e constituem motivos de grandes intervenções urbanísticas: terceirização e obsolescência de velhas instalações industriais; inadequação e obsolescência de portos em zonas centrais. Essas regiões geograficamente centrais não apresentam portanto usos de solo compatíveis com o centro da cidade. Esses fatores constituem pesada barreira que bloqueia a expansão do centro para essas direções; este, seguindo por uma eficiente estrutura viária, se expande em uma única direção, para sudoeste, levando não só o parque, mas toda a área do centro histórico, a funcionar como fronteira desta região equipada com áreas comerciais, equipamentos sociais e ofertas de emprego.

...Ao mesmo tempo, o centro funciona como articulação única de toda a cidade, e através dele a Zona Leste, desestruturada e sem oferta de empregos, drenada pelas radiais, se desloca maciçamente, saturando as vias e os meios de transportes para chegar a esta outra cidade a sudoeste.

Destacamos as duas seguintes ilustrações desta publicação para o desenvolvimento das questões neste texto.

⁹ Nº 157, pP86 a 94 / São Paulo 1992

¹⁰ Realizado na EMURB – Empresa Municipal de Urbanização (1989/1992 – Administração Luíza Erundina) sobre a idéia central da transferência da Prefeitura Municipal de São Paulo do Pavilhão Manuel da Nóbrega no Parque do Ibirapuera para o Palácio das Indústrias no Parque D. Pedro II, de um estudo da Administração Mário Covas (1981/1984), o Plano de Reurbanização do Parque D. Pedro II e Brás, arquiteto Antônio Sérgio Bergamin.

Equipe técnica: Projeto: José Paulo de Bem. Coordenadores: Seiti Arata, Vera Lúcia Kitazato, Nancy Feher do Nascimento. Assistente de Coordenação: Agnaldo Soares Camargo. Colaboradores: Arquitetos: Walter Maximilian Gossler, Maria Luísa Oieno de Oliveira, Rosane Segantin. Projetistas: Estevam Martins, Lúcia Miyuki Okumura, Marcos Antonio Marques, Sinval Ruis de Carvalho, Sonia da Silva Gonçalves. Desenhista: Susana de Lourdes Medeiro. Estagiário: Paulo Giffoni de Aquino Secretária: Maria de Fátima Martins Galli. Participação: Engenheiros Érico da Silva Guerra, Jorge H. Katsutani, Débora N. T. Mouraria, José Manuel D. L. Fuente, Cândido Fernandes H. Filho, Eliane I. B. Borges, José R. Blanes. Mobiliário Urbano: Centro de Desenvolvimento de Equipamentos Comunitários da Empresa Municipal de Urbanização (Cedec/Emurb) Perspectivas: Ricardo Martins Florez.

¹¹ Parece mais correto situarmos o começo da cidade moderna em meados do século XIX a partir da implantação das estradas de ferro e dos bondes urbanos, infra-estruturas suportes para o desenvolvimento industrial e urbano sobre o modelo anterior, ligado à terra, rural.

¹² Sobre a idéia corrente de espaços sociais da cidade: Áreas em cotas mais baixas junto às várzeas, inundáveis, insalubres e baratas, com estrada de ferro, indústrias e bairros populares; áreas em cotas mais altas, mais caras, para as elites.

1 Esquema teórico do Plano de Avenidas / fonte - MAIA, Francisco Prestes – *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / p52 / Companhia Melhoramentos de São Paulo / São Paulo 1930

2 Estradas de ferro e Vetor Sudoeste / desenho / 1992 / sobre base SEMPLA

Na primeira imagem, a do Esquema Teórico, é nítida, mesmo admitindo diferenças, a intenção de um esquema geral capaz de tudo conter dentro de sua regularidade e simetria. A cidade moderna é para todos os seus habitantes.

A segunda imagem, bastante imprecisa na aderência da mancha de cor sobre a base utilizada, tem a urgência de representar esta figura assimétrica, como uma grande seta no arco retesado da linha da estrada de ferro que a contém imóvel, incapaz de romper a linha do arco.

O Esquema Teórico apresenta o sistema rádio-concêntrico contendo uma cidade inteira, equilibrada e inteirada em suas partes. O desenho *estradas de ferro e Vetor Sudoeste* representa uma cidade dividida e desequilibrada.

A necessidade de esclarecer as contradições entre essas duas imagens, entre as intenções do plano e o resultado alcançado aponta duas direções: Uma prospecção no sentido de reavaliar os condicionantes que reduziram as intenções iniciais do *Esquema Teórica do Plano de Avenidas*; a oportunidade de readequação das mesmas questões para o desenvolvimento das estruturas centrais da cidade, na escala do Centro Expandido, a mesma do Plano de Avenidas, restabelecendo a intenção de integração de um espaço geográfico, econômico e social *no sentido de se chegar a um desenho de cidade que signifique uma sociedade mais justa* (cf. no mesmo texto citado).

Como primeira questão cabe destacar o sentido da consolidação do recorte territorial presente no Esquema Teórico do Plano de Avenidas.

Num mapa que representa uma visão nesta escala da Cidade de São Paulo como cidade colonial em seu contexto regional,¹³ pode-se ver que já lá estava demarcado pelo desenho dos rios o espaço físico onde se assentaria a Metrópole São Paulo na escala de seu Centro Expandido, coincidente também com o espaço do Plano de Avenidas.

3 O Centro Expandido – desenho sobre / MATOS, Odilon Nogueira de – *São Paulo – Chácaras, Sítos e Fazendas, ao redor do Centro* (desaparecidos com o crescer da cidade) fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo* / p57 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

¹³ O mapa não se refere à determinada época, mas através de datas inseridas em seu conteúdo infere-se que traduz situações compreendidas entre os anos de 1769 e 1900.

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p12 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

4 O Centro Expandido / desenho sobre fonte - MAIA, Francisco Prestes – *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / fig 104 e 121/ *Companhia Melhoramentos de São Paulo* / São Paulo 1930

5 O Centro Expandido / desenho sobre – *Nova São Paulo* – Geomaps Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000

Como segunda questão cabe destacar também que o Esquema Teórico apresenta as estradas de ferro transferidas para o sistema de avenidas que compunha a perimetral mais externa da cidade, o Circuito de Parkways, só recentemente complementado no que hoje é denominado Mini-Anel Viário Metropolitano que acompanha em grande parte os rios Tietê e Pinheiros, delimitando o Centro Expandido. O leito das estradas de ferro seria ocupado por um sistema viário que em parte comporia um segundo eixo perimetral ao centro do qual fazia parte a Avenida Paulista. Embora o esquema fosse muito interessante, pois as estradas de ferro não teriam o impacto negativo de seccionar o espaço urbano ao se somarem aos limites geográficos dos rios e eixos envoltórios mais exteriores, isso não aconteceu. A não construção desse sistema suprimiu a possibilidade tanto de melhor articular as áreas que tinham se desenvolvido com a estrada de ferro, o que foi drasticamente atendido mais recentemente com a construção da sequência constituída pelo Minhocão e tampão sobre o Rio Tamanduateí, como também de incorporar nesse desenvolvimento os espaços vazios das várzeas, isolando também das várzeas a área central da cidade, redimensionada pela envoltória do Anel de Irradiação, atual Rótula Central, e geograficamente situada nessa vertente do Rio Tietê.

Ao longo do Rio Tietê, a ocupação anterior à implantação das ferrovias, como podemos ver no mapa *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas*, se dispunha em colinas à razoável distância da margem do Rio exterior à localização de São Paulo, com os povoados de Nossa Senhora do Ó e Santana. As estradas de ferro margeiam as várzeas, pelo lado interno, nos limites das áreas inundáveis. No vazio entre esses dois eixos de épocas distintas, de um lado o eixo entre Nossa Senhora do Ó e Santana e

do outro o das estradas de ferro, o Rio Tietê retificado recebe suas largas marginais¹⁴ nas quais vem se ligar grandes rodovias. Mesmo o Plano de Avenidas tendo previsto, e sido implantado, um grande terminal ligado à macro acessibilidade à cidade como um todo e próximo ao centro do outro lado do Rio Tietê, o centro da cidade não se desenvolveu para esta direção.

Para leste, na direção do Vale do Paraíba e Rio de Janeiro, apesar do bloqueio promovido pela várzea do Rio Tamanduateí, a rede dos trilhos com suas estações de trens nesta posição central, próxima ao centro histórico, fez com que aí se desenvolvesse, no Brás, o que chegou a ser no seu auge, a segunda centralidade mais importante da cidade. Se bem que viva como tantas outras polarizadas pelas estações ferroviárias, esta centralidade se apresenta hoje mais isolada do centro, tanto pela decadência da área aberta remanescente da várzea, o Parque D. Pedro II, que teve frustrado o seu papel de agregar por esse vazio o Brás e a Mooca ao Centro Histórico, como também pela decadência da orla ferroviária que apresenta hoje ruínas de um esvaziado corredor da industrialização na cidade.

Se as várzeas se apresentavam como áreas difíceis de serem urbanizadas, a estrada de ferro não só lhes bloqueou transversalmente o acesso como também produziu longitudinalmente segmentos urbanos muito descontínuos, ligados pelos trilhos e polarizados pelas estações.

Como sabemos, a área central desenvolveu-se num conjunto articulado de centralidades que constituem hoje, do centro histórico em direção à várzea do Rio Pinheiros, o Vetor Sudoeste.

Em contraponto ao Tietê, ao longo do Rio Pinheiros, na ocupação anterior à implantação das ferrovias, como também podemos ver no mapa acima, se dispunham Santo Amaro e Pinheiros aquém da margem do rio e portanto em situação favorável para a conexão e futura integração a São Paulo no processo de construção do Vetor Sudoeste. O ramal de Santos da Estrada de Ferro Sorocabana é aí implantado junto ao rio, passando sob as pontes, conforme previsto e não realizado junto ao Rio Tietê.

Sobre todas estas questões se impõe a geografia, que não permite que se considere esse espaço entre os rios como homogêneo, capaz de submeter-se a um esquema único, a partir dessa rede colonial. O relevo evidentemente já é a base de impressão para o desenho dessa rede e seus nós, núcleos urbanos originais, em precisas locações junto aos rios, em lugares altos junto às várzeas, cruzadas transversalmente pelas estradas. Parte dessa rede colonial, os eixos dos fluxos via Santo Amaro e Pinheiros na direção da cidade central, São Paulo, já começavam a definir na geografia os primeiros componentes da estrutura suporte do futuro Vetor Sudoeste.

São esses os fenômenos que baseiam essa interpretação do desenvolvimento urbano na construção dessas centralidades do Vetor Sudoeste, parte do mega organismo metropolitano que se apresenta então como uma sobreposição de estruturas produzidas ao longo do tempo referentes às sucessivas etapas de sua economia: Vila, cidade, aglomeração, rede.¹⁵

Conforme Henry Lefebvre: *Houve primeiro a utilização do espaço existente, por exemplo, das rotas aquáticas (canais, rios, mares) depois das estradas; depois da construção das estradas de ferro, para continuar pelas auto-estradas e aeroportos. Nenhum meio de transporte no espaço desapareceu inteiramente, nem andar a pé, nem a cavalo, nem de bicicleta, etc. Todavia foi um espaço novo que se constituiu, no século XX, em escala mundial; sua produção, não terminada, continua. O novo modo de produção (a sociedade nova) se apropria, isto é planeja, arruma segundo sua finalidade o espaço*

¹⁴ As velhas pontes de madeira foram, uma após outras substituídas por largas pontes de concreto em número de dez. Como se planejava transferir todas as ferrovias paulistanas para a margem do canal, bem como de construir avenidas marginais, as novas pontes se sobrelevam com relação à várzea (Rampas formadas por aterros e pelas cabeceiras da ponte) e foram dotadas de vãos laterais destinados àquelas vias. Porém, já que a transferência das ferrovias deixou de ser cogitada, os respectivos vãos foram todos aproveitados pela avenida marginal direita, implantada com maior largura do que a inicialmente prevista.

LANGENBUCH, Juergen Richard – O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano / Geografia Urbana nº 2 p5 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969

¹⁵ A história do desenvolvimento da cidade é a história do incremento da complexidade na organização da mesma, e de transformações das matrizes características de cada um de seus elementos. Esta organização, como veremos, está diretamente vinculada a um certo potencial de desorganização ou, em certa maneira, caos. A própria complexidade da cidade depende, em sua manutenção, também de um esforço do tipo energético-organizacional que se oponha a uma inexorável degradação temporal, como também a submissão a umas leis de evolução que basicamente consiste em processos de desorganização parcial e conseqüente reorganização (confirmação e manutenção da forma). Esta complementaridade vinculada simultaneamente a processos de organização e processos caóticos é característica tanto de sistemas vivos como dos eco-sistemas e é também característica do sistema urbano complexo.

SÁNCHEZ, Javier Ruiz – Sistemas Urbanos Complejos. Acción y comunicación / Tese de Doutorado / Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid / p8 / 2001 / trad. J. P. de Bem

preexistente, modelado anteriormente. Modificações lentas penetrando uma espacialidade já consolidada, mas subvertendo-a às vezes com brutalidade.¹⁶

À idéia de três cidades¹⁷ que em um século vão se superpondo ao suporte físico considerado em seu papel determinante na configuração da urbanização correspondem sistemas estruturais distintos: A rede dos caminhos coloniais presente no mapa *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas ao redor do Centro*; a rede ferroviária regional a partir de 1870 e dos bondes como transporte urbano, presentes no *Mapa Topográfico do Município de São Paulo – SARA BRASIL* de 1930; a rede viária de características rodoviárias a partir de 1930 com o Plano de Avenidas de Prestes Maia, projetada sobre a base *Sara Brasil*. Monta-se assim um panorama da evolução urbana em suas transformações no tempo.¹⁸ Memória e devenir¹⁹ para as propostas estruturais de Prestes Maia na definição da imagem da cidade moderna com seu núcleo central numa irradiação ilimitada para o espaço geográfico.²⁰

Hoje emerge, conforme Mantziaras (1996 p148) *uma nova visão da evolução urbana, relacionada com termos como extensão, difusão, dispersão, rede, assim como o diagnóstico de circunstâncias como a descentralização, a ausência de hierarquia, a periferização, etc.* Fluxos²¹ como ferramenta interpretativa da forma urbana. Rede, nó e centro.²² Nós e centros, lugares excepcionais dessas redes a partir da mobilidade e acessibilidade²³ promovidas por redes de união de tecidos autônomos, *são muitos os centros, e entre eles se situam as periferias.*²⁴

¹⁶ LEFEBVRE, Henry – *A produção do Espaço* / Mimeo / curso AUT 5816-2/3 FAUUSP / São Paulo 1998 / Trad. Jorge Oseki

¹⁷ Referenciado a TOLEDO, Benedito Lima de – *Em um século, três cidades* / C.J. *Arquitetura* nº19 p20 / Rio de Janeiro 1978

¹⁸ ...quanto ao urbanismo como ideologia, recebeu ele formulações cada vez mais precisas... Esta ideologia tem dois aspectos solidários: um aspecto mental, um aspecto social. Mentalmente, ela implica uma teoria da racionalidade e da organização e cuja formulação pode ser datada por volta de 1910, quando de uma mutação da sociedade contemporânea (começo de uma crise profunda e de tentativas de resolver essa crise através de métodos de organização primeiro da escala da empresa, depois em escala global). Socialmente, é então a noção de espaço que passa para o primeiro plano, relegando para a penumbra o tempo e o devenir.

LEFEBVRE, Henry – *O direito à cidade* / p43 / Centauro Editora / São Paulo 2001

¹⁹ Devenir. V. int. 1. V. *devir* S. m. 2. Filos. Transformação incessante e permanente pela qual as coisas se constroem e se dissolvem noutras coisas; *devir, vir-a-ser*. Dicionário Básico da Língua Portuguesa.

²⁰ Desse núcleo, desse centro, que ainda é hoje o coração da cidade, irradiaram-se as primeiras veredas em demanda dos aldeamentos vizinhos. Como em toda a parte, essas veredas passaram a estradas e hoje são grandes ruas da nossa cidade. Daí o destacar-se na planta atual um centro perfeitamente caracterizado, e, irradiando-se para todos os setores, um bom número de grandes vias de comunicação.

Prestes Maia in TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo* / p120 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

²¹ Qual é na atualidade a posição de “fluxos” na produção da forma urbana?...exatas conexões entre os termos de extensão urbana incontrolada e os fenômenos socioeconômicos...os territórios urbanos estão estruturados por um “espaço de fluxos” posto que, na atualidade, a interconexão dos organismos do poder é mais importante que a posição que ocupam ou que suas competências administrativas. A multiplicação dos “centros periféricos”, assim como a solidificação do centro da cidade, são os dois elementos que alteram a bipolarização centro-periferia da cidade industrial. Em síntese, a redistribuição espacial segue até certo ponto uns modelos de dispersão mediante os quais a mono centralidade tradicional da cidade cede seu lugar a uma pluricentralidade territorial expressada no desenvolvimento de novas redes de transporte e comunicações.

MANTZIARAS, Panos – *Fluxos* / *Quaderns* nº21 p149 / *Col·legi d’Arquitectes de Catalunya* / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

²² ...tanto “centro” como “nó” são relativamente recentes em nosso vocabulário. Unicamente a evolução das matemáticas e da topologia faz com que na atualidade o nó defina com toda a transparência a rede. Sem dúvida, alguns desses nós se transformarão em centros, segundo seu grau de “intermediaridade” (entre pólos de trajetórias) e de acessibilidade (desde outros nós). E, como demonstrou o estudo de Walter Christaller nos anos trinta, não é só em nível topológico, mas também em relação com suas funções que os nós da rede podem converter-se em lugares centrais. ...a transformação de um espaço de fluxos em um lugar socialmente ativo está relacionada com a compreensão e o tratamento das noções complementares de centro e nó.

MANTZIARAS, Panos – *Fluxos* / *Quaderns* nº21 p151 / *Col·legi d’Arquitectes de Catalunya* / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

²³ A mobilidade e a acessibilidade são elementos centrais nas análises urbanas que têm por foco a atual transformação da organização física e funcional da metrópole. A compreensão dessas duas funções implica entender as relações que ambas estabelecem entre o suporte físico – o território metropolitano – e a estruturação do sistema viário urbano e dos transportes sobre trilhos. Tal afirmação equivale a dizer que essa abordagem das transformações urbanas metropolitanas nos obriga a tornar mais discernível o próprio padrão de ocupação/transformação do território, sem deixar de considerar o modo de produção aí desenvolvido, e ainda, como rebatimento lógico, o modo de vida da sociedade que o habita e constrói.

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro – *São Paulo Metrópole* / p28 / EDUSP e Imprensa Oficial / São Paulo 2004

²⁴ As cidades atuais são as cidades das redes. É um enorme território nunca homogêneo nem isótopo. É um território hierarquizado pelos poucos espaços centrais que essas redes provocam, e que se somam a seus centros históricos tradicionais; e, com o mesmo sentido, é um território caracterizado por enormes zonas marginais que, em negativo, aquela hierarquia produz. Até tal extremo que já não tem sentido o velho conceito de centro e periferia; são muitos os centros, e entre eles se situam as periferias.

VALLEJO, Manuel Herce – *Proyectos de infraestructuras y ordenación urbana* – Texto Curso AUH 842 FAUUSP 1999 / trad. J. P. de Bem

As Transformações do Centro Histórico e a construção do Vetor Sudoeste

O mapa *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas ao redor do Centro* refere-se à Cidade de São Paulo como cidade central da rede de pequenos núcleos urbanos situados numa primeira coroa envoltória, Santo Amaro, Pinheiros, Nossa Senhora do Ó, Santana, Penha e São Bernardo (ausente no mapa), hoje agregados como bairros, exceto São Bernardo, nas fronteiras do que constitui o Centro Expandido da metrópole São Paulo. Nessa rede colonial, os núcleos urbanos se situam em estratégicas posições referenciadas às várzeas dos rios a serem atravessados. A relação com a geografia é clara: As várzeas que são periodicamente inundadas pelos rios não podem ser ocupadas. Os caminhos que constroem as linhas radiais dessa primeira envoltória de pontos à cidade central São Paulo, são parte de uma extensa rede de comunicações com outros núcleos urbanos mais distantes e também com uma vasta região. As conexões dessa interlândia com a borda continental passavam por São Paulo na direção dos terminais das rotas marítimas intercontinentais.²⁵

No mapa *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas, ao redor do Centro*, na disposição da urbanização regional em suas grandes linhas sobre o relevo geográfico, podemos já considerar as possibilidades de desenvolvimento das futuras urbanizações, suas continuidades e descontinuidades,²⁶ a partir dos condicionantes físicos. A cidade de São Paulo aí assentada, *ainda se restringia à extremidade do esporão que constitui o interflúvio Tamanduateí-Anhangabaú* (cf. Langenbuch 1969 p9), afluentes desta vertente para o Rio Tietê que corre a norte, explicitando a relação do núcleo urbano com a rede fluvial.

Desde os primórdios da colonização, lá estão presentes na cartografia as grandes bacias fluviais continentais como elementos primordiais de acessibilidade ao interior, numa rede de comunicações naturais pelos rios e trilhas indígenas presente na toponímia denominando uma geografia conhecida e percorrida.

²⁵ A cidade está correlacionada com a rota. Só existe relacionada à circulação e aos circuitos; é um ponto excepcional sobre os circuitos que cria e que a criam. Define-se a si mesma por entradas e saídas...impõe uma frequência. Cria uma polarização de matéria, quer seja inerte, viva ou humana; faz com que os fluxos passem através dela de um sentido a outro, seguindo linhas horizontais. É um fenômeno de "transconsistência", é uma "rede", posto que fundamentalmente está relacionada com outras cidades. Representa um umbral de "desterritorialização", posto que toda matéria dada há de ser suficientemente desterritorializada para poder entrar na rede; deve submeter-se à polarização, tem que seguir o registro urbano das ruas.

DELEUZE, G., GUATTARI, F. – *L'origine de la campagne – Penser la ville / Archives d'Architecture Moderne* p196 1989 / P. Ansay e R. Schoonbrodt (edit.) Bruxelas 1989 / in MANTZIARAS, Panos – *Fluxos / Quaderns* nº21 p151 / *Col·legi d'Arquitectes de Catalunya* / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

²⁶ Deveríamos nos perguntar em que sentido se movem as forças que contribuem ao desenho do espaço. São forças urbanas ou desurbanas? Se desenvolvem na continuidade ou na descontinuidade? Qualquer que seja a resposta, existe um movimento, uma dinâmica que devemos saber como vislumbrar, como se fosse a matéria bruta do projeto.

R. Koohas in MANTZIARAS, Panos – *Fluxos / Quaderns* nº21 p149 / *Col·legi d'Arquitectes de Catalunya* / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

6 A ocupação da América do Sul segundo mapa português, incluindo a Bacia do Prata. Descrição de todo o Estado do Brasil. João Teixeira, 1612. / fonte – História da Cidade de São Paulo, v. 1: A Cidade Colonial / organização Paula Porta / São Paulo / Paz e Terra – 2004

Uma carta de 1766 descreve a situação estratégica de São Paulo com relação à Bacia Paraná-Paraguai e o mar: *Está edificada a Cidade de São Paulo, no meio de uma grande campina em sítio um pouco elevado, que a descobre toda em roda. ... por uma parte é regada da Ribeira Tamanduatyi, que com repetidas voltas a circula e com as suas enchentes inunda a maior parte da campanha, fertilizando-a de bons pastos; pela outra parte tem um pequeno ribeiro diminuto de águas, e juntos entram a pouco no Tietê, ou Niemby, rio grande, que percorrendo até a Vila de Ytú, que na língua da terra quer dizer – salto d'água – ali se despenha e ao depois é navegável, admitindo as frotas de canoas, que com dilatada viagem transportam as mercadorias para a nossa capitania do Cuyabá e Matto Grosso de onde trazem o ouro em abundância, e os quintos para Sua Majestade que Deus Guarde, podendo-se também navegar pelo mesmo rio Niemby para o Paraguay entrando no Paraná ou Rio Grande, e do sobre dito rio passar por outros com facilidade ao Rio da Prata, e Nova Colônia do Sacramento, porque para todas estas partes e outras mais que não cabem na brevidade desta descrição, dá fácil entrada ao sobre dito rio.*²⁷

É a situação estratégica desta posição na geografia²⁸, na rede de comunicações naturais, a condição que faz com que a cidade chegasse à escala de hoje. A geografia prefigura a história.²⁹

²⁷ Carta do Morgado Mateus ao Marquês de Pombal in – TOLEDO, Benedito Lima de – *Em um século, três cidades* / CJ. Arquitetura nº19 p21/ Rio de Janeiro 1978

²⁸ Nesse ponto do Planalto comodamente acessível em relação à costa se cruzam e se alcançam o caminho do Rio pelo Paraíba, o caminho de Minas pelo passo de Bragança, o caminho do Norte em direção a Goiás, que segue o rebordo ocidental da Mantiqueira; na depressão

Mas, partindo com Langenbuch dos dois quartéis intermediários do século XIX, onde é referida a *preferência pelo habitat disperso* pela população indígena,³⁰ espoliada de suas terras ocupando um cinturão envoltório exterior, caipira, ao cinturão de chácaras *ao redor do centro* representado no mapa *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas*, a preferência pelo habitat disperso aí também se manifesta. *A extrema dispersão dos pousos, que forneciam oportunidades alternantes de pernoite, provavelmente se relacione com a tendência para o habitat rural disperso, característico do Brasil, e deve ter sido a causa do não surgimento, em maior número, de aglomerados ao longo das estradas.* (cf. Langenbuch 1971 p75)

Quanto aos transportes, os modos parecem ser bem diversos da carta de 1766 do Morgado Mateus ao Marquês de Pombal: *O essencial da circulação era feita por estradas e caminhos, através de tropas de burro e, secundariamente por cavalos... além de carros de boi. A navegação fluvial constituía meio de transporte secundário e geograficamente restrito.* (idem p25) As precárias estradas admitiam meios de transportes rústicos. Era, conforme Langenbuch, as condições não só de São Paulo como de todo o Brasil no período anterior ao advento das estradas de ferro. Não tivemos, com raríssimas exceções, as diligências que requeriam melhores estradas.

7 desenho sobre / MATOS, Odilon Nogueira de – *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas, ao redor do Centro* (desaparecidos com o crescer da cidade) / fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo* / p57 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

permeiam o caminho de Mato Grosso pelo Tietê e o caminho dos campos meridionais por Sorocaba. De geração em geração o tráfico multiforme mantido em todas estas vias alimentou a cidade de S. Paulo.

Pierre Denis – 1911 In TOLEDO, Benedito Lima de – *Em um século, três cidades* / C.J. Arquitetura nº19 p23/ Rio de Janeiro 1978

²⁹ (Euclides da Cunha)

³⁰ Acreditamos que esta parcela da população aldeada tenha, a partir de então, cristalizado a sua preferência pelo habitat disperso, já manifestada no decorrer dos tempos, quando havia uma autoridade que freqüentemente lutava para abrigá-los no núcleo, o que não era mais o caso..

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p 57 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

Neste mesmo mapa, a norte de São Paulo a grande área da várzea do Rio Tietê é ladeada por estradas que apresentam poucas travessias entre os pequenos núcleos urbanos de um lado – Nossa Senhora do Ó e Santana – e São Paulo do outro. A Leste, tangenciando São Paulo, o Rio Tamanduateí. A leste também está a Penha sobre uma colina junto ao Rio Aricanduva próxima ao Rio Tietê. A sudoeste se estende o Espigão Central.³¹ Na vertente para o Rio Tamanduateí se situa São Paulo. Na vertente para o Rio Pinheiros se situam Santo Amaro e Pinheiros. São Bernardo no caminho do mar.

Os caminhos que constroem as linhas radiais à cidade central São Paulo se distribuem conforme a seguir descritos:

Eixo 1. (cf. Langenbuch 1971 p30) *Estrada de Bragança, cujas ramificações atingiam Socorro e o Sul de Minas, passando pela freguesia de Juqueri (atual Mairiporã).* O eixo em direção ao norte, a Santana, aqui é mostrado diretamente conectado no Largo da Memória.

Eixo 2. (cf. Langenbuch 1971 p30) *Estrada demandando o Rio de Janeiro (ou a “Corte”, como se dizia), passando pelas freguesias do Brás, Penha e pela Vila de Mogi das Cruzes (mas não passando por São Miguel nem por Itaquaquecetuba).* Este eixo se conecta aqui na Ladeira Tabatinguera, não cruzando a Várzea do Carmo, periodicamente inundada.

Eixo 3. (cf. Langenbuch 1971 p30) *Estrada de Santos, passando pela freguesia de São Bernardo (hoje cidade de São Bernardo do Campo).*

Eixo 4. (cf. Langenbuch 1971 p31) *“Caminho de carro” (novo) de Santo Amaro, demandando esta vila, destacando-se por sua importância predominantemente local, ao contrário das outras estradas.*

Eixo 5. (cf. Langenbuch 1971 p31) *Estrada em demanda do Sul, passando pela povoação de Pinheiros e por Cotia (Vila em 1856, freguesia até então).* (cf. Langenbuch 1971 p31) *A estrada de Itu, via margem esquerda do Tietê, que se entroncava na anterior entre Pinheiros e Cotia. Não passava por nenhum povoado em todo seu trajeto, mas apenas nas proximidades de alguns: Aldeia de Carapicuíba, Piedade (hoje Araçariguama). De todas as estradas mencionadas é a única cujo trajeto foi completamente abandonado, mesmo em seu traçado geral.*

Eixo 6. (cf. Langenbuch 1971 p31) *A estrada de Itu via Parnaíba e Pirapora, que se entroncava na mencionada a seguir. Estrada de Goiás, passando por Jundiá; a mais importante estrada de penetração.*

Desse mapa já podemos chegar a algumas conclusões sobre esse recorte geográfico onde se situa a cidade São Paulo.

A importância do Espigão Central (cf. Langenbuch 1969 p8), *com altitudes variando entre 790 e 831 metros é o principal divisor de águas do sítio paulistano.* Um forte condicionante da urbanização: Os percursos e o plano do chão, áreas altas e várzeas inundáveis. As grandes rotas do interior, Jundiá, Campinas, Goiás e Mato Grosso em direção ao Porto de Santos já constroem um grande arco que acompanha o Espigão Central pela borda das várzeas dos rios Tietê e Tamanduateí, mas também um segmento sobre o eixo de cumeada do Espigão Central, além do acesso a Pinheiros na Várzea do mesmo rio.

Para além das várzeas dos rios Tietê e Tamanduateí se dirigem os eixos para Santana e Penha, Minas Gerais e Rio de Janeiro respectivamente. Outras rotas³², outras conexões.

Para Sudoeste, em direção de Pinheiros e Santo Amaro, aquém da várzea do Rio Pinheiros, o caminho para o sul do país via Pinheiros, e Santo Amaro,³³ de expressão local mais fundamental no abastecimento da Cidade de São Paulo.

³¹ *Dentre as várias áreas ocupadas por espigões, colinas e vales, destaca-se por sua magnitude e por sua localização peri-central o domínio do “Espigão Central”, seus esporões secundários e os vales por estes separados. ...se estende por 20 quilômetros, em forma de arco aberto, entre o Alto da Lapa e a divisa de Diadema, no Jabaquara. Com altitudes variando entre 790 e 831 metros é o principal divisor de águas do sítio paulistano (Tietê-Pinheiros e Pinheiros-Tamanduateí). Seu topo é bastante plano e horizontal entre Sumaré e Vila Mariana, exatamente a porção mais próxima ao Centro; mais a Oeste, “perde sua continuidade nas colinas do Sumaré” (Ab’Sáber, 1958, p. 183) e mais a Sudeste apresenta-se na forma de “suaves seções de topo plano” (idem), unidas por rampas suaves.*

LANGENBUCH, Juergen Richard – *O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano / Geografia Urbana nº2 p8 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969*

³² *De todas as zonas próximas à Capital, o “Norte” tradicional, compreendendo o vale do Alto Tietê e o vale do Paraíba, foi a área menos relacionada com o porto de Santos, eis que de Jacareí em diante as comunicações se faziam com muito maior facilidade com os portos de São Sebastião, Ubatuba, Parati, e mesmo Rio de Janeiro.*

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana / p35 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971*

³³ *“Caminho de carro” (novo) de Santo Amaro, demandando esta vila, destacando-se por sua importância predominantemente local, ao contrário das outras estradas.*

Não será portanto em direção às várzeas³⁴ inundáveis o desdobramento do centro da cidade de São Paulo. Para o lado oposto, além dos eixos anteriormente descritos, outras alternâncias de percursos, bem adaptados à topografia já se entrecruzam delineando as linhas mestras da futura urbanização que se dirige para as áreas mais altas do Espigão Central.

Na vertente Nordeste do Espigão Central, espigões secundários já são os suportes físicos das atuais Rua da Consolação e avenidas Brigadeiro Luiz Antônio e Liberdade. Dois desses eixos, Consolação e Brigadeiro Luiz Antonio, confluindo para o Largo da Memória nesse estágio de desenvolvimento urbano denominado Piques, encontram aí sua sequência pelo Vale do Anhangabaú constituindo uma sequência natural e desimpedida de travessia da cidade, indo constituir futuramente o Corredor Norte-Sul na sua escala de metrópole, com o Vetor Sudoeste consolidado como conjunto de centralidades desenvolvidas entre esses dois eixos de acessibilidade a antiga São Paulo via Pinheiros e Santo Amaro.

O Piques, atual Praça da Bandeira, o mais importante nó a se desenvolver a partir da rede de fundo de vale, exemplifica, adiante, as relações complementares de nó e centro.

A série de espigões secundários separados pelos sulcos bem marcados de pequenos vales paralelos e poucos ramificados vai não só facilitar as conexões entre São Paulo e Santo Amaro e Pinheiros como também impedir a passagem de eixos transversais significativos aos eixos 3, 4 e 5, e gerou tecidos urbanos muito descontínuos, recentemente atravessados violentamente pela Radial Leste-Oeste,³⁵ depois de também perderem continuidades com as aberturas das grandes avenidas de fundo de vale, 9 de Julho e 23 de Maio. Esta configuração física favoreceu então em primeiro lugar o deslocamento para o alto, para a linha de cumeada do Espigão Central e o posterior espraiamento dos novos centros em direção da vertente sudoeste do Espigão Central com uma urbanização em grelha de grande continuidade, estendida entre esses dois eixos de acessibilidade à cidade, mais tarde ao centro.

Está aí pré-figurado na geografia como suporte para os eixos de comunicações as condições para o desenvolvimento do Vetor Sudoeste, profundamente enraizado desde o passado mais remoto no tecido mais central da cidade de São Paulo como veremos adiante.

Em negativo desta situação, o destino da atual Zona Leste já está também aí traçado. Como uma grande cunha entre o Caminho da Penha e Rio de Janeiro e o Caminho para São Bernardo e Santos que se encontram em São Paulo, abre-se uma região que logo acaba nos contrafortes de uma desabitada Serra do Mar.³⁶ A urbanização que se desenvolverá até Mogi das Cruzes, reforçada futuramente pelos ramais da estrada de ferro, ficará à margem dos desenvolvimentos ao longo da última rede a se implantar, a das rodovias, com o eixo da Presidente Dutra do outro lado da várzea do Rio Tietê.

Conforme Langenbuch: *Os aglomerados, mesmo os que tinham predicamento de vila e cidade, eram bastante modestos, contrastando em seu tamanho e importância com a cidade de São Paulo, apesar das pequenas dimensões apresentadas por esta. Entre as funções urbanas destes aglomerados dos arredores paulistanos, aparecem ao lado da prestação de serviços à circulação, a de prestação de serviços à população rural, político-administrativa e à religiosa.*³⁷

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p31 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

As estradas que da Capital demandavam à vila de Santo Amaro eram conhecidas como “caminho de carro”, evocando a sua grande utilização por estes veículos, que de lá traziam madeiras de construção, lenha, pedra de cantaria e bruta, víveres e outros produtos. Idem p27

³⁴ *Além do obstáculo representado pelo rio...exigindo a construção de pontes há as dificuldades relacionadas com as inundações (interrupções temporárias da circulação) e as condições morfológicas e edáficas da várzea: solo encharcado, pouco consistente (a pavimentação cede), lento e deficiente escoamento das águas pluviais. As várzeas, de expressiva extensão no sítio paulistano, constituíram o domínio mais difícil de conquistar para a implantação de ruas, bem como para a urbanização em geral.*

LANGENBUCH, Juergen Richard – *O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano* / *Geografia Urbana* nº2 / Instituto de Geografia - USP / São Paulo 1969

³⁵ *A extensão mais necessitada ao nosso ver, é o setor sul, entre a Vila Buarque e a Moóca, por duas razões: - a) É a direção que, contrariada pelas pregas do terreno (os vales secundários que descem do espigão divisor do Pinheiros com o Tietê), dificulta os trajetos Leste-Oeste e obriga-os a procurarem a parte baixa da cidade, mais plana, ou então o centro, naturalmente mais beneficiado por obras de acesso e passagem.*

Comissão do Metropolitano / MAIA, Francisco Prestes (Presidente da Comissão e Relator) – *Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido* / Prefeitura do Município de São Paulo / p144 / 1956

³⁶ *Ao “cinturão caipira” se seguem externamente: a) áreas desabitadas como a serra do Mar e o rebordo planaltino,...*

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p76 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

³⁷ idem p35

*Na Capital se concentravam também as correntes de circulação, compreendendo produtos de exportação, vindos do interior através de várias estradas, e que após atravessar a cidade se dirigiam ao porto de Santos, por meio de uma estrada que funcionava como coletora. A função de área abastecedora da Capital, que algumas porções dos arredores encerravam, e a função de centro de peregrinação de outros, originavam uma intensa circulação de âmbito local, da qual a cidade de São Paulo igualmente constituía o foco quer centrífugo, quer centrípeto.*³⁸

Quanto à cidade de São Paulo, à sua estrutura urbana sobre a colina, relaciona-se a conformação da estrutura urbana tanto ao seu suporte físico quanto às entradas desses grandes eixos radiais, conexões da rede de cidades.³⁹

Voltada para o panorama da várzea do Rio Tamanduateí, para sua primordial via de acesso, se protegia sobre a colina de enchentes periódicas e de ataques. Nos seus primeiros trezentos anos a cidade permanece basicamente nos limites da colina.

Continuando a partir dos quartéis intermediários do século XIX, próximos portanto da implantação das estradas de ferro, a *CARTA DA CAPITAL DE SÃO PAULO* nos dá uma precisa representação do sítio e do assentamento da Cidade. O padrão de linhas convergentes afunilando para as entradas é determinante na constituição desses antigos tecidos, perfeitamente adaptados à área plana da colina.

³⁸ idem p74

³⁹ ...cabe salientar que aquilo que em termos seria a “rede urbana” dos arredores paulistanos (em meados do oitocentismo), já se havia esboçado nos primórdios da época colonial.
idem p60

8 CARTA DA CAPITAL DE SÃO PAULO / José Jacques da Costa Ourique / 1842 / fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo* / p24 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

Nesta bela carta, a parte que primeiramente chama a atenção é definida pela superposição de dois leques de ruas que se abrem em duas direções: A sequência urbana que se abre a partir dos caminhos em direção de Santo Amaro e de Santos; a sequência urbana que se abre também em direção de Santo Amaro e também, a partir da Ladeira da Memória e Rua da Consolação, o *Caminho de Sorocaba*, *Pinheiros*, *Anastácio*, *Água Fria* e outros pontos observados.

9 desenho sobre a **CARTA DA CAPITAL DE SÃO PAULO** de 1842 / 2002

A área mais central dentro dessa estrutura é formada pelo Pátio do Colégio⁴⁰ e o Largo da Sé, para onde convergem seqüências de ruas a partir desses caminhos. Esse conjunto de largos, do Pátio do Colégio e do Largo da Sé, se compõe com outros dois conjuntos, cada um nas proximidades dessas duas entradas da cidade, resultantes das articulações dos caminhos com o tecido urbano. Temos aqui claramente enraizados dentro do tecido mais central da Cidade de São Paulo esses importantes eixos na conformação futura do Vetor Sudoeste, demonstrando a importância dessas conexões desde épocas muito remotas.

O estágio urbano da cidade de São Paulo representado no mapa de 1842 completa de forma clara e evidente o já citado anteriormente com relação à rede na escala do espaço regional: *A cidade está correlacionada com a rota. Só existe relacionada à circulação e aos circuitos; é um ponto excepcional sobre os circuitos que cria e que a criam. Define-se a si mesma por entradas e saídas... impõe uma freqüência. Cria uma polarização de matéria, quer seja inerte, viva ou humana; faz com que os fluxos passem através dela de um sentido a outro, seguindo linhas horizontais. É um fenômeno de “transconsistência”, é uma “rede”, posto que fundamentalmente está relacionada com outras cidades. Representa um umbral de “desterritorialização”, posto que toda matéria dada há de ser suficientemente desterritorializada para poder entrar na rede; deve submeter-se à polarização, tem que seguir o registro urbano das ruas.*⁴¹

É portanto este mapa de 1842, com uma estrutura urbana muito simplificada se comparada a de hoje, que a clareza de poucos componentes nos demonstra que em função de seus acessos perfeitamente definidos se dispõe a estrutura do tecido urbano, ruas e largos, que acolhe os movimentos internos nesta cidadela sobre a colina. A arquitetura⁴² define o espaço desta estrutura, calhas de ruas e largos, balizando posições com as edificações religiosas, constituindo um todo coerente entre topografia, percursos, espaços e edificações.

Mas, o que o mapa de 1842 ressalta, sobretudo, é a cidade mais antiga, compacta e defensiva sobre a colina, cercada pelos rios, com suas pontes/portas. Os conventos, maiores massas construídas,

⁴⁰ A colina do Pátio do Colégio constitui caso raríssimo, na história urbana, de sítio inicial de cidade identificado com precisão e, no Brasil, com a peculiaridade de ser praticamente o único, fora do litoral, ao longo do primeiro século de nossa história.

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) – O sítio urbano original de São Paulo, o Pátio do Colégio / *CJ arquitetura* nº19 p124 / FC Editora / Rio de Janeiro / 1978

⁴¹ DELEUZE, G., GUATTARI, F. – *L'origine de la campagne – Penser la ville* / Archives d'Architecture Moderne p196 1989 / P. Ansay e R. Schoonbrodt (edit.) Bruxelas 1989 / in MANTZIARAS, Panos – *Fluxos / Quaderns* nº21 p151 / *Col·legi d'Arquitectes de Catalunya* / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

⁴² ...Essencialmente, a arquitetura qualifica a rede, seja criando relações nodais ou também recriando posições centrais.

MANTZIARAS, Panos – *Fluxos / Quaderns* nº21 p151 / *Col·legi d'Arquitectes de Catalunya* / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

pontuam em lugares estratégicos a linha periférica de ocupação da colina, o Triângulo.⁴³ Emprega-se aqui *Triângulo* também para descrever um recorte maior, o dos limites geográficos da colina, limites que permitem relacionar o tecido urbano mais claramente em função das entradas/saídas das linhas de comunicações da rede de cidades anteriormente referidas.

10 desenho sobre a **CARTA DA CAPITAL DE SÃO PAULO** de 1842 / 2002

No limite leste da colina, na hipotenusa do Triângulo, voltada para a extensa várzea do Rio Tamanduateí, o talvegue estratégico da encosta onde se implantava o Convento dos Jesuítas causava uma descontinuidade na linha desta borda contornada pela sequência ortogonal de ruas niveladas.

11 desenho sobre a **CARTA DA CAPITAL DE SÃO PAULO** de 1842 / 2002

O Rio Tamanduateí no embate com a colina apresenta uma grande curva que nos informa também sobre os transbordamentos periódicos sobre os *campos*, *bosques* e *alagadiços* conforme o mesmo mapa. O Caminho da Mooca aí está com sua ponte antes da área inundável da Várzea do Carmo e pela Ladeira Tabatinguera tem sua sequência para o alto da colina até a Igreja da Boa Morte, onde se bifurca. É clara a sequência do caminho para o tecido urbano. O aterrado do Brás aí comparece possibilitado por obras de engenharia executadas entre 1802 e 1811.⁴⁴ Por ser mais recente não apresenta uma sequência clara para dentro do tecido urbano.⁴⁵

⁴³ ...o famoso "Triângulo" (Rua Direita, Rua São Bento e Rua 15 de Novembro). Envolvendo este pode-se ver o "Triângulo" envolvente concebido ao tempo da administração do Barão de Duprat (Rua Líbero Badaró, Largo de São Francisco, Rua Benjamin Constant, Largo da Sé, Rua Boa Vista e Largo de São Bento).

TOLEDO, Benedito Lima de – Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo / p124 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

⁴⁴ ...o aterrado do Carmo que contava com três pontes: A Ponte da Figueira (também conhecida como Ponte do Ferrão), a Ponte do Meio e a Ponte do Carmo. Esta última, uma das mais importantes da Cidade, era uma ponte de cantaria, de um só arco, edificada juntamente com o aterro no governo de Franca e Horta (1802-1811).

TOLEDO, Benedito Lima de – Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo / p21 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

⁴⁵ Nos mapas da Cidade de meados do século XIX vemos essa imensa área sem qualquer indicação de ocupação e cortada apenas por um aterro unindo a Ladeira do Carmo ao Caminho do Brás, saída para São Miguel e Mogi das Cruzes, no caminho para o Rio de Janeiro. Nos primeiros tempos, os viajantes vindos dessas localidades entravam na cidade pelo Rio Tietê. Posteriormente, foi se firmando a entrada pela Estrada Velha da Penha (Rua Tatuapé) que seguia pela Estrada da Intendência (Av. Celso Garcia), passava pelo Pouso de Tropeiros do Brás e pela Chácara do Ferrão junto à qual havia imensa figueira, visível de longas distâncias, o que explica a denominação, Rua da Figueira, que cruzava o caminho nesse lugar.

Na base, acompanhando a sequência nivelada do esporão, o tecido urbano se esgarça até onde se encontra uma bifurcação entre os caminhos de Santos e de Santo Amaro. A Bela Vista apresenta indícios do sentido de orientação de seu futuro tecido adaptado a uma área plana dessa movimentada topografia.

12 desenho sobre a **CARTA DA CAPITAL DE SÃO PAULO** de 1842 / 2002

A urbanização do triângulo na sua altura paralela à encosta do Anhangabaú se define com o rigor da linha reta, barroca, da Rua São Bento, balizada nos seus extremos pelos dois largos de igrejas e seus conventos e secundada, já na beira para o vale, pela Rua São José (Líbero Badaró). Se bem que este limite da colina seja mais regular que o limite para a várzea do Rio Tamanduateí com o talvegue junto ao Convento dos Jesuítas, a construção deste eixo se apresenta de forma deliberadamente racionalista, diferente do restante do tecido urbano.

13 desenho sobre a **CARTA DA CAPITAL DE SÃO PAULO** de 1842 / 2002

O confronto entre hipotenusa e altura, resultante da organização de quadras ortogonais a estas duas linhas, se equaciona com um ziguezague de ruas conformando quadras triangulares, que se endireitam face ao rigor da linha reta da Rua São Bento, com uma sequência de pequenas inflexões em encontros a 90°, que tem sua culminância na ordenação do eixo da Rua Direita. *As duas ruas “direitas” (a de São Bento e a de Santo Antonio) eram planas, retas e cruzavam-se em ângulo reto, fato único na cidade, razão por que este ponto era conhecido como “quatro cantos”.*⁴⁶ Nesta mesma ordenação um dos vértices do ziguezague encontra uma sequência possível na encosta do Anhangabaú no eixo da Rua de São João constituindo um extravasor do tecido urbano contido pela colina do Centro Velho na configuração da Cidade Nova. Esse eixo da futura Avenida São João se conjuga com o do Piques na definição das linhas de travessia do Vale do Anhangabaú, constituindo tecidos em linhas convergentes para esses pontos.

Idem p20.

⁴⁶ TOLEDO, Benedito Lima de – *Em um século, três cidades* / CJ. Arquitetura nº19 p21 / Rio de Janeiro 1978

14 desenho sobre a **CARTA DA CAPITAL DE SÃO PAULO** de 1842 / 2002

Fato intrigante a situação da Rua Direita. Tão importante num extremo, no Largo da Sé; no outro apontava para o vazio do Vale do Anhangabaú ou, talvez, já apontasse para outro vazio mais distante, o Largo dos Curros, futura Praça da República, na constituição do que seria o eixo de conexão mais importante entre o Centro Velho e a Cidade Nova. Um eixo transversal ao Anhangabaú.

Se a cidade num primeiro estágio se apresentava voltada para leste, para o porto no Rio Tamanduateí, aí também estava a várzea do rio, um obstáculo difícil de ser vencido pela urbanização, transposto por escassas vias de acesso à cidade conforme o mapa de 1842. É para oeste, transpondo o Vale do Anhangabaú que vemos aí a cidade extravasar pelas pontes e diferentemente da compactação da parte mais antiga se espalhar difusa, já numa área muito maior, por um vasto leque de acessos, constituindo sobre a sequência das colinas tabulares⁴⁷ a Cidade Nova. Neste leque de acessos todos os caminhos partem mais ou menos voltados para Norte, mas também mais ou menos se voltam para Oeste como variantes do acesso para Campinas, numa demonstração da importância desse vetor, inclusive o mais voltado para Norte que se dirige para Santana, Juqueri e Bragança Paulista aí é apresentado como caminho de Campinas. É para oeste portanto que a cidade se volta, para os mais importantes fluxos da interlândia que através desses caminhos a acessam em direção ao litoral.

O mapa não apresenta a Rua Formosa, como contraponto à Rua São José para o outro lado do Anhangabaú, mas sua sequência pela Rua do Seminário e Brigadeiro Tobias até o Campo da Luz onde encontra a sequência do outro lado da colina da Cidade Velha que, daí segue pela Florêncio de Abreu até a Rua São Bento. Entre essas duas seqüências o espaço do Vale do Anhangabaú permanece vazio. O encontro dessas duas seqüências produz à maneira de outros encontros já referidos, como o espaço do Largo de São Francisco, um espaço afunilado que depois se regulariza em um alongado retângulo em direção à Várzea do Rio Tietê. Que espaço é esse do Campo da Luz? Como a Rua São Bento uma forma deliberadamente racionalista agora maior no espaço disponível para a Cidade Nova como forma de articular edificações importantes no exterior da Cidade Velha? A Cidade juntando esforços para daí se projetar para a Várzea do Rio Tietê? De qualquer maneira aí se delineia no sentido Norte/Sul a partir dos condicionantes geográficos e urbanísticos uma linha de intermediação entre as duas cidades, a velha e a nova, fissura futura na construção do Corredor Norte Sul, que, pelo fundo dos vales vai complementar o feixe de radiais da cidade moderna na construção do Vetor Sudoeste.

Nesses tecidos urbanos constituídos por afunilamentos e distensões em direção aos eixos de entrada e saída da cidade se apresenta um elemento diferenciado relacionado às relações internas desses tecidos que, no sentido de sua agregação, define um perímetro por uma linha envoltória, o clássico Triângulo constituído pela Rua Direita, Rua São Bento e Rua 15 de Novembro. Temos então aí já naturalmente definidas as linhas gerais do sistema urbano em construção, as radiais e as perimetrais que vão nortear os futuros estágios da expansão da estrutura urbana a partir da implantação de novos

⁴⁷ As colinas tabulares, que em alguns lugares aparecem entre os terraços e os espigões, são "plataformas tabulares de grande importância como elementos de sítio urbano, dispostas de 15 a 25 m acima do nível dos baixos terraços fluviais e planícies de inundação do Tietê e do Pinheiros. Esse nível foi seccionado, de trecho em trecho, pelos médios vales dos principais sub-afluentes do Tietê e Pinheiros, restando sob a forma de suaves tabuleiros e baixas colinas. Áreas típicas: colinas do "Triângulo", Praça da República, Santa Efigênia, Campos Elíseos, Jardim Europa, Jardim Paulista, Vila Nova Conceição, Brooklin, Indianópolis, Santo Amaro, Belém, Tatuapé" (Ab'Saber, 1958, p. 181). LANGENBUCH, Juergen Richard – O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano / Geografia Urbana nº 2 p7 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969

meios de transportes sobre trilhos. Mas, sobretudo, esses elementos, nos trazem a idéia do urbanismo como disciplina⁴⁸ a partir de uma prática.

Em 1870 implanta-se a rede ferroviária do Planalto Paulistano. Em 1875 é entregue ao tráfego os trechos iniciais da Sorocabana e a ferrovia para o Rio de Janeiro.

Conforme Langenbuch: *É interessante insistir no fato que, já antes da implantação ferroviária, a ligação São Paulo-Santos era a mais importante da província concentrando o transporte oriundo de grande parte da mesma, transporte este que tinha em São Paulo seu principal ponto de convergência.*⁴⁹ A consolidação e fortalecimento desta posição central da Cidade de São Paulo se realizam sobre uma profunda reorganização espacial promovida pelos novos modos de transporte sobre trilho e a ruína do modo de transporte anterior, caminhos e tropas de burro,⁵⁰ com o qual o traçado dos grandes eixos ferroviários apresentava pouca correspondência em sua implantação.

15 desenho sobre cruzamento de eixos **Avenida Santa Marina** (antigo eixo colonial) e estradas de ferro com Indústrias Santa Marina / fonte - MAIA, Francisco Prestes – *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / fig 205 / *Companhia Melhoramentos de São Paulo* / São Paulo 1930

As várzeas inundáveis dos rios tinham sido até então evitadas não só pela urbanização mas também pelos caminhos de tropa que em geral se limitavam a cruzá-las perpendicularmente. As várzeas eram contornadas e os precários caminhos de traçados sinuosos se implantavam preferencialmente em áreas altas. As ferrovias se implantam preferencialmente em áreas planas admitindo rampas com pouca declividade em longas retas e curvas de grande raio. As linhas da geografia que acompanham os rios correspondem portanto aos requerimentos técnicos para o percurso dos trilhos também em vista do traçado regional, nem sempre seguido pelos caminhos de tropa. Nos arredores da cidade de São Paulo, nos limites das áreas inundáveis das várzeas de rios, com maiores recursos e melhores técnicas, se implantam os trilhos, infra-estrutura para o escoamento da produção agrícola e o conseqüente

⁴⁸ A concepção desse perímetro expô-la Hénard...“Da comparação desses três planos - Berlim, Londres, Moscou -, cada qual com sua fisionomia bem especial, é possível agora fazer ressaltar uma noção nova. Malgrado as consideráveis diferenças de forma e de disposição interior, nota-se este traço que lhes é comum: todas as vias de expansão e penetração convergem bem para o núcleo central, mas não todas para o mesmo ponto, nem para o mesmo monumento. Todas essas vias, ao contrário, ligam-se a uma espécie de circuito fechado ou coletor, que nos propomos chamar *Perímetro de Irradiação* e que é traçado a uma certa distância do centro matemático da cidade. Este perímetro representa um grande papel no plano das três capitais; é, por assim dizer, o regulador da circulação convergente, que atingiria o inextricável caos se todas as vias concorressem à mesma praça. É ele que recebe as correntes afluentes e que as distribui em seguida, com auxílio das pequenas ruas secundárias, até o edifício ou a casa que é o escopo do movimento individual de cada elemento da circulação. Para que o perímetro de irradiação seja eficaz, é mister, não que ele contenha em um núcleo muito grande, todos os edifícios principais, todos os pontos de atração da cidade, mas, antes, que passe através do semeado irregular desses edifícios, deixando-os ora de um lado, ora do outro do seu percurso fechado.”

MAIA, Francisco Prestes – *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / p35 / *Companhia Melhoramentos de São Paulo* / São Paulo 1930

⁴⁹ LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p35 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

⁵⁰ O desmantelamento do antigo sistema de transporte teria necessariamente que atingir profundamente todas as atividades e estabelecimentos destinados a lhe servir: criação de muars, venda e aluguel dos mesmos, aparelhamento de tropas em animais, condutores (tropeiros) e gêneros, pousos, etc.

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p98 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

desenvolvimento da indústria⁵¹ e da cidade moderna. Assim é pelas várzeas vazias, que o trem alcança as proximidades das áreas mais centrais da Cidade de São Paulo, como podemos ver na Planta da Cidade de São Paulo de 1881.

16 Planta da Cidade de São Paulo por Henry B. Joyner / Companhia Cantareira e Esgotos / 1881 / Fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo / p26 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

Nesta *Planta da Cidade de São Paulo*, entre os condicionantes do suporte físico e as imposições das correntes de circulação, podemos acompanhar as possibilidades de desenvolvimento da cidade. O eixo da estrada de ferro, ratificando as grandes rotas do interior em direção ao Porto de Santos, constrói também um grande arco que acompanha o Espigão Central pela borda das várzeas dos rios Tietê e Tamanduateí. O ramal para o Vale do Paraíba e Rio de Janeiro apresenta sua estação terminal no Brás. Assim o eixo do trem ratifica o eixo das estradas na vertente Tietê - Tamanduateí do Espigão Central.

A urbanização da parte mais antiga e compacta da cidade descendo a colina para leste apresenta vazios urbanos decorrente dos declives, mas também, no sopé, uma importante sequência junto ao Rio Tamanduateí composta pelas ruas 25 de Março, do Mercado e do Hospício que tem sua sequência pela Rua da Mooca e, para Norte, se apresenta conectada à sequência da Rua Florêncio de Abreu e Campo

⁵¹ O mesmo trinômio ferrovia – terreno grande e plano – curso d'água caracteriza também o sítio de implantação industrial.

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p144 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

A matéria-prima era encaminhada até junto à estação e aí era transformada em produtos freqüentemente mais leves, mais facilmente transportáveis.

idem p106

Agora os estabelecimentos industriais ... todos funcionalmente ligados ao campo (que lhe fornecia a matéria-prima). ...várias indústrias se estabeleceram fora da porção compacta da cidade, escolhendo para a sua implantação as vizinhanças das estações ferroviárias mais próximas: Barra Funda, Água Branca, Lapa, Mooca, Ipiranga (Vila Prudente). ... As várzeas e baixos terraços contíguos, ainda rejeitados pela ocupação de natureza residencial, e convenientemente servidos pela ferrovia, ofereciam glebas planas e a bom preço. Note-se, por outro lado, que mesmo os ramos industriais relacionados aos arredores paulistanos por sua matéria-prima, encerravam um grande número de estabelecimentos, os quais, apesar de mencionada conveniência de localização, foram implantados em São Paulo, ou nas vizinhanças imediatas.

idem p108

da Luz. Esta grande sequência arqueada se contrapõe à dos trilhos, onde no cruzamento com a Rua do Brás se posicionam a Praça da Concórdia e a estação terminal da ferrovia para o Rio de Janeiro. Outra grande sequência de ruas, relacionada à linha dos trilhos, é composta pelas ruas do Dr. João Theodoro, outra sem denominação no mapa (hoje Rua Monsenhor Andrade) e Travessa da Mooca (hoje Rua Piratininga). No grande vazio entre essas três grandes sequências, no limite da Várzea do Rio Tamanduateí, que já apresenta trechos retificados, se estrutura um dos núcleos do Brás entre a rua do mesmo nome e a do Gasômetro estando já aí presente a Casa das Retortas. Mas, conforme Langenbuch: *A várzea do Tamanduateí, ainda no começo do século atual, representava solução de continuidade entre Centro e Cambuci de um lado, Brás e Mooca de outro. Segundo Petrone (1958, p. 115) “esses dois blocos formavam, então duas cidades distintas, como se fossem duas cidades gêmeas; e só recentemente, na verdade vieram a unir-se”*.⁵²

17 desenho sobre *Planta da Cidade de São Paulo* de 1881/ 2004

Situação bem diversa a *Planta da Cidade de São Paulo* de 1881 apresenta para Oeste. O Vale do Anhangabaú determina o seu vazio, mas também apresenta sequências completas e bem definidas ao longo de suas próximas margens. O futuro eixo longitudinal Norte-Sul que vai acelerar o desenvolvimento das centralidades que comporão o Vetor Sudoeste está aí latente neste vazio entre dois pontos determinantes de seu futuro: A norte, exatamente sobre o corte imposto pela estrada de ferro,⁵³ reduzindo consideravelmente a possibilidade da Cidade se encaminhar para a várzea do Rio Tietê ; ao sul, o fortalecimento do Largo do Riachuelo no começo da Rua do mesmo nome que propiciou o contorno da cidade.⁵⁴ O Largo do Riachuelo no fundo do Vale vai assumir a posição de área mais central da cidade a partir da condição de nó onde várias rotas se entrecruzavam, incluindo-se as rotas que pelas cumeadas se dirigem para o Espigão Central na direção de Pinheiros e Santo Amaro. Mas aí também está determinado no relevo os vales dos rios Saracura e Anhangabaú que vão compor

⁵² LANGENBUCH, Juergen Richard – *O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano* / *Geografia Urbana* nº 2 p3 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969

⁵³ *Em cada uma das margens do Anhangabaú havia uma rua no rumo da Luz...A estrada de ferro cortou ambas as ruas e o trânsito passou a ser feito por um único pontilhão sobre os trilhos, em posição eqüidistante das duas vias. A Cidade ficou dividida: ao norte dos trilhos ficava o Jardim Público, o Mosteiro da Luz, que deu nome à região, ambos dispostos ao longo do Campo da Luz (Av. Tiradentes) e, junto ao Tamanduateí, o Largo do Comércio da Luz. Frente ao Jardim Público ficava o Seminário Episcopal de onde se tinha excelente vista para a Cidade.*

TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo* / p32 / *Empresa das Artes* / São Paulo 1996

⁵⁴ *O fato de o tráfego interior-Santos convergir em São Paulo e passar diretamente pela cidade ...conferia obviamente vantagens de cunho econômico a esta. Por outro lado, contudo, a intensificação de dito tráfego chegou a provocar problemas de trânsito interno...fazendo com que, já em 1861, a municipalidade cogitasse construir nova rua que desviasse o tráfego da cidade. Pretendia-se nestes termos prolongar a rua da Casa Santa (hoje Riachuelo) até o largo do Bexiga (hoje Praça da Bandeira)...Tal plano sem dúvida retrata o grande volume do tráfego que, em busca de seu destino, apenas atravessa a cidade.*

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p35 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

o ponto crucial do próximo sistema de circulação a se implantar, o das grandes vias de várzeas e fundo de vales.⁵⁵

18 desenho sobre *Planta da Cidade de São Paulo* de 1881 / 2004

A centralidade desse eixo entre essas duas partes da cidade, o Centro Velho e a Cidade Nova, se expressa pelo caráter comercial assumido. De área não urbanizada, de fundo de vale, atravessada pelos eixos mais antigos do Largo da Memória e Rua de São João como acesso à Sé, vai assumir o papel de área de grande centralidade no antigo Piques pelas possibilidades do fundo do Vale articular o entorno numa irradiação de vias. Um perfeito depoimento das interações das noções de nó e centro: *Na última década do século XIX, a região do Piques mantinha, ainda grande animação comercial, segundo Everardo Valim Pereira de Souza: “Era ali de fato o ponto mais comercial de São Paulo, pela concentração de grandes casas de negócio em grosso, girando com vultosos capitais. Daquele ponto irradiavam-se todas as principais estradas para o interior e exterior da Província, com ligações a outras vizinhas: Taubaté – Rio de Janeiro; Bragança – Sul de Minas; Campinas – Goiás e Mato Grosso; Sorocaba – Paraná e Rio Grande do Sul; Santo Amaro e Santos”.*⁵⁶

⁵⁵ A vertente meridional do Espigão Central “é pouco festonada e os declives são rápidos e diretos...”, pelo contrário, a face Norte e Nordeste do espigão (vertente do Tietê) descai através de uma série de espigões secundários separados pelos sulcos bem marcados de pequenos vales paralelos e pouco ramificados” (Ab’Sáber, 1958, p. 175). Três dos mencionados esporões secundários do Espigão Central convergem no centro da cidade, “concentrando-se em pleno coração da metrópole em forma de cabo de leque” (Ab’Sáber, 1958, p.189). Os dois vales por eles separados (do Anhangabaú e do Saracura) também confluem no Centro, precisamente na praça da Bandeira. Mercê desta disposição orográfica, o sítio urbano funcionou como um dos fatores a proporcionar o caráter radial do sistema viário paulistano, pois nada menos que 6 radiais (das 15 da cidade) se adaptaram em seus trechos iniciais aos mencionados esporões e vales convergentes. Trata-se de: I. Avenida Liberdade – Rua Vergueiro (esporão) II. Avenida 23 de Maio (Vale do Anhangabaú), III. Avenida Brigadeiro Luís Antonio (esporão), IV. Avenida Nove de Julho (Vale do Saracura), V. Rua Augusta e VI. Rua da Consolação (esporão).

LANGENBUCH, Juergen Richard – O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano / Geografia Urbana nº2 p9 e 10 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969

⁵⁶ Fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo / p236 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

19 Piques 1925 / Foto Aeroclube Politécnico / desenho sobre fonte – TOLEDO Benedito Lima de - *Anhangabaú* / p175 / *Federação das Indústrias do Estado de São Paulo* / São Paulo / 1989

Mas também é notável o Largo do Comércio da Luz presente no outro extremo junto ao Rio Tamanduateí e a bela imagem *Mercado Livre, Avenida Tiradentes* / São Paulo – Brasil.

20 Mercado Livre, Avenida Tiradentes / São Paulo – Brasil / fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo* / P34 / *Empresa das Artes* / São Paulo 1966

Esses usos do espaço urbano decorrentes da condição de centralidade desapareceram frente as correntes de tráfego permitindo hoje, de fato, a constatação de um paradoxo da condição moderna: *Por um lado, todo espaço de interação social impede o fluxo; por outro, toda situação de fluxo proíbe a interação social.*⁵⁷

⁵⁷ No contexto do espaço histórico da modernidade, percebido como espaço de aceleração, os dois arquitetos (Rem Koolhaas e Vittorio Gregotti) reiteram uma conhecida tática consistente em validar os signos históricos como verdades superiores, reivindicando assim uma proximidade ideológica com um passado tamizado por uma adequada seleção...que mesmo não aludindo ao passado, pressupõe uma experiência histórica. O espaço dos fluxos emerge entre os esquemas antitéticos que requerem um sólido conhecimento da história urbana (urbano/desurbano, continuidade/descontinuidade, ordem/desordem) e emblemas tipológicos de uma "era" (séries, árvores, redes), e o faz não tanto como uma afirmação, mas como uma negação do Neuzeit. ...desde seu descobrimento, a definição de Neuzeit como período transicional...não perdeu seu sentido de época. Os critérios inequívocos de Neuzeit são seus conceitos de movimento como índice de troca social e política, dos fatores lingüísticos que intervêm na formação da consciência, da crítica ideológica, e no controle e gestão da conduta. ... a atuação na cidade dos fluxos continua no contexto do projeto da modernidade. Esta elaboração programática da metrópole não teria nenhum problema se não atuasse também como contraponto, outra definição que por sua vez é produto do espírito moderno: "a cidade é uma organização espacial destinada a maximizar as diversas interações sociais". Esta definição alude ao ser da cidade, e poderíamos sublinhar aqui a dimensão política da cidade, entendendo o processo político como "um complexo de iniciativas e negociações". Mas se em qualquer

A ferrovia provoca o esvaziamento dos caminhos de tropa que passaram a ser utilizados apenas pelo tráfego local a não ser para os aglomerados completamente apartados da ferrovia que continuam a se comunicar com São Paulo por esses caminhos. As estradas radiais nas áreas servidas pela ferrovia (cf. LANGENBUCH p103 1971) *perderam em importância, sendo grandemente substituídas por estradas de direção transversal, mais curtas, que estabeleciam a ligação com uma estação ferroviária próxima. A partir da mesma, carga e passageiros seguiam de trem.*

Caso emblemático, em todos os sentidos, é o de São Bernardo: Como a estrada de ferro passou a 7km de distância da cidade, foi aberta uma via ligando a cidade à estação de trem, que deu origem a Santo André. São Bernardo está na rota mais importante da província, a que ligava pelos velhos caminhos coloniais, inúmeras vezes refeitos, o mar e o ponto de entrada para o planalto através de São Paulo a partir das rotas naturais pelos rios. Santo André nasce da estação de São Bernardo na rota da estrada de ferro. São Bernardo vai se beneficiar futuramente de estar conectado à rota da auto-estrada, a Via Anchieta.

O desenvolvimento urbano a partir do novo modo de transporte é portanto composto por descontínuos segmentos urbanos ligados pelos trilhos e polarizados pelas estações que estabeleciam os nós de intercâmbio⁵⁸ entre as diferentes redes viárias, hoje centros de populosos bairros e subúrbios. Foi tal o sucesso do trem que as estradas, já precárias, foram abandonadas. Conforme Langenbuch (p152 a1971):⁵⁹ *Os automóveis, conquanto encontrassem facilidade em circular pelas ruas da cidade, nos primeiros tempos dela não conseguiam sair em demanda dos arrabaldes, salvo a custa de inúmeros sacrifícios. Veja-se a dificuldade que enfrentou a primeira... travessia de automóvel entre São Paulo e Santos efetuada em 1908 por Antonio Prado Júnior, e que durou nada menos que dois dias, bem como a viagem efetuada pelo conde Lesdain entre Rio e São Paulo, na qual gastou trinta e seis dias.*

O bonde⁶⁰, vencendo as grandes distâncias da antiga rede urbana vai também induzir ao longo dos trilhos esse crescimento rápido, disperso, em partes separadas, produzidas pela especulação imobiliária.⁶¹ Depois, essa dispersão não mais possível de ser atendida somente pelos veículos presos nos trilhos, bondes e trens, passa a ser percorrida pelos ônibus.⁶²

A perfeita delimitação de um espaço regional fortemente caracterizado pelos rios e pela rede de núcleos urbanos relacionada a este sistema hídrico; a extrema dispersão dos pousos que fornecia oportunidades alternantes de pernoite; a preferência da população pelo habitat rural disperso; o funcionamento da rede de pequenos núcleos na prestação de serviços, comércio e função religiosa para uma população que se deslocava intensamente entre esses núcleos são antecedentes históricos da dispersão desse processo de urbanização promovido pela especulação imobiliária, em segmentos

caso uma cidade é assim, então, porque na maioria das reflexões sobre os fluxos aparece uma vontade de preservar ou de recriar espaços de sociabilidade. Existe talvez um desconhecido consenso que o espaço de fluxos solapava, por si, uma característica crucial da urbanidade? Frente a esta paradoxal coexistência de duas categorias da condição moderna, a arquitetura segue com sua indeterminação programática: Por um lado, todo espaço de interação social impede o fluxo; por outro, toda situação de fluxo proíbe a interação social.

MANTZIARAS, Panos – *Fluxos* / Quaderns nº21 p149 e 150 / Col·legi d'Arquitectes de Catalunya / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

⁵⁸ ...as estações ferroviárias que foram sendo estabelecidas nos arredores paulistanos se constituíram, assim, em pontos de convergência de produtos e pessoas das áreas circunvizinhas. Isto conferia ao local das estações a oportunidade de assumir uma modesta função regional. Pequenos, às vezes quase insignificantes, povoados surgiam em torno da estação, com vendas e botequins destinados a servir aos caipiras dos arredores, que agora para aí convergiam em busca da estação.

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p104 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

⁵⁹ citando Ernani Silva Bruno em *História e Tradições da Cidade de São Paulo*

⁶⁰ A expansão difusa e interrompida do espaço urbano passou ainda a ser facilitada, a partir de 1900, pelo bonde elétrico, cuja primeira linha fora instalada neste ano, e que rapidamente se expandiu, tendo em 1905 substituído completamente os bondes de burro. A concessionária "Light & Power" não hesitou em estender suas linhas aos principais, dentre os bairros isolados mais afastados, atravessando grandes extensões ainda não urbanizadas e que por algum tempo não poderiam garantir um transporte lindeiro... Em 1906 foi inaugurada a única linha interurbana a ser criada, qual seja a de Santo Amaro.

Elisiário Venâncio de Melo – *Brooklyn Paulista – Antigo Bairro de Santo Amaro in "Interlagos – Santo Amaro em Revista"*, nº20 (1961), p. s/n. in LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p84 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

⁶¹ ... prevendo a extinção da escravidão e, conseqüentemente, a depreciação das propriedades agrícolas e temendo a baixa de todo título particular ou público, em consequência de acontecimentos políticos que podiam surgir a todo momento, os capitais paulistas atiraram-se então sobre os prédios e os terrenos da Paulicéia.

Henrique Raffard, op. Cit., p. 179. LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p83 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

⁶² Contudo, apesar dos progressos verificados no setor de bondes, o ônibus surge como novo veículo de transporte coletivo. Em 1935 já existem nada menos que 62 linhas municipais, número superior ao das linhas de bonde...

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p134 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

independentes uns dos outros. Ainda a se somar o desprezo pelas várzeas, conforme Langenbuch,⁶³ que faz, conforme Bouvard,⁶⁴ que a cidade alastre-se exageradamente pelas colinas.

Com a estrada de ferro a cidade se voltará agora em direção do trem e também da várzea do Rio Tietê, nos limites dos baixos terraços fluviais das planícies inundáveis, construindo o elegante bairro de Campos Elíseos, de trama regular e belos espaços e edifícios que vêm se juntar aos já existentes na Luz.

Em 1891, dez anos depois da *Planta da Cidade de São Paulo*, é inaugurada a Avenida Paulista que também inaugura o deslocamento do Centro para Sudoeste, não só conectando os eixos em direção de Pinheiros e Santo Amaro como também dando seqüência à linha do eixo de cumeeira do Espigão Central⁶⁵ já anteriormente esboçada. À Avenida Paulista viriam a se juntar os bairros-jardim⁶⁶ residenciais planejados (Jardim Paulista, Jardim América e Jardim Europa) que, como bairros de alta renda acabariam por transpor o Rio Pinheiros com o bairro do Morumbi, na continuação da dispersão da cidade numa extensa região. Completando então um grande giro é para sudoeste que a cidade se volta: Aeroporto de Congonhas⁶⁷, Parque do Ibirapuera, Universidade de São Paulo, Jockey Clube, São Paulo Futebol Clube, Rádio e Televisão Bandeirantes, Palácio dos Bandeirantes, as represas.⁶⁸ Enfim a cidade se equipa nessa área na constituição do Vetor Sudoeste fortemente conectado ao Centro Histórico da Cidade por uma série de radiais. Conectando estas grandes linhas radiais, segmentos perimetrais vão desenvolver as centralidades lineares do Vetor Sudoeste.

O Mapa Topográfico do Município de São Paulo executado pela empresa Sara Brasil em 1930 é um precioso registro desse momento da evolução urbana da cidade. Vemos aí superpostas à rede dos rios, as redes de estradas e estradas de ferro. O Rio Tietê, condicionante primordial para a localização da cidade, pode aí ser contemplado detalhadamente na magnitude de sua várzea, assim como o Rio Pinheiros. A cidade se apresenta tencionada no sentido Leste-Oeste, da Lapa até a Penha, pelos limites

⁶³ Um outro fato se torna patente, ao se analisar o desdobramento do espaço urbano de São Paulo, qual seja o quase total desprezo pelas várzeas e baixos terraços. Com efeito, apenas uma várzea, a do Tamanduateí, já havia sido parcialmente ocupada depois de executadas obras de retificação do rio. Na periferia elas eram, aliás muito sabiamente, evitadas. Provavelmente a solução de continuidade existente entre a cidade e alguns dos núcleos isolados se deva sobretudo a esta tendência.

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p84 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

⁶⁴ ... E, de fato, quanto mais estudei a topografia da capital, tanto mais examinei o que ela foi no seu princípio e no que ela se transformou, mais profunda foi a convicção firmada no meu espírito, de que, sem comprometer coisa alguma, era possível tirar partido, e excelente partido, do que já existe, com o fim de garantir o futuro. Sucede que, como consequência da configuração do solo, naturalmente por assim dizer, a cidade alastra-se exageradamente com grande prejuízo das finanças municipais, pelos espigões das colinas fáceis de alcançar, sem que as construções se estendam pelos vales, mais dificilmente acessíveis. É necessário, de agora para o futuro, preencher os claros, o que será fácil, se tomar a firme decisão de adotar certo número de medidas tendo como consequência um efeito bem especial, tão interessante, como pitoresco.

Joseph Bouvard 1911 in TOLEDO, Benedito Lima de – *Anhangabaú* / p64 / Federação das Indústrias do Estado de São Paulo / São Paulo 1989

⁶⁵ Em toda sua extensão, o topo do Espigão Central é percorrido por uma série de ruas (todas vias arteriais): ruas Cerro Corá, Heitor Penteado, Avenidas Doutor Arnaldo, Paulista e Bernardino de Campos, Ruas Vergueiro (até a antiga estação dos bondes) e Domingos de Moraes, Avenidas Jabaquara e Armando Arruda Pereira. Estas ruas se beneficiaram das boas condições topográficas proporcionadas pelo topo do espigão ... que correspondem ao trecho mais homogêneo, plano e horizontal ... são as únicas ruas planas em nível horizontal numa faixa de mais de dois quilômetros de largura! Não é de admirar o sucesso que a Avenida Paulista (a mais próxima do Centro, dentre as vias do Espigão Central) conheceu...

LANGENBUCH, Juergen Richard – *O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano* / *Geografia Urbana* n°2 p8 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969

⁶⁶ Em correlação com estes "bairros-jardim" [além dos acima citados também Pacaembu e Alto da Lapa] há por destacar o surgimento de uma grande companhia imobiliária, a "City", responsável pela criação dos mesmos. Trata-se de uma exceção, pois a maioria das iniciativas, no tocante a novos loteamentos, permaneceria nas mãos de empresas menores, responsáveis por lançamentos isolados, sem nenhum planejamento de conjunto.

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p132 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

⁶⁷ ... "Tramway de Santo Amaro", única linha de bonde que percorria extensamente a zona suburbana. ... Partindo de pleno centro da cidade de São Paulo (Praça da Sé), apresentando boa frequência de horários (cada quinze minutos, já em 1930) e perfazendo o percurso com relativa rapidez, constituía um meio de transporte excelente, para a época. ... o município de Santo Amaro se tornava um dos mais intimamente vinculados a São Paulo. Em 1933 Santo Amaro já se achava ligado a São Paulo por estrada asfaltada, atual Avenida Santo Amaro a primeira com que contaram os arredores paulistanos. Esta via veio favorecer ainda mais a ocupação dos loteamentos da zona, mormente que esta vinha sendo preferida por alguns setores da população abastada, que já se utilizava – em escala ainda restrita mas não desprezível – do automóvel para os seus deslocamentos. ... As ligações entre São Paulo e o município de Santo Amaro se tornaram ainda mais íntimas, quando foi instalado o novo aeroporto comercial destinado a servir São Paulo (Aeroporto de Congonhas). Como corolário do estreitamento funcional de natureza metropolitana, o município de Santo Amaro foi anexado ao de São Paulo em 1934. Trata-se da única anexação territorial que São Paulo faria até nossos dias.

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p139 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

⁶⁸ A construção da represa do Guarapiranga firmou definitivamente a função recreativa dos arredores de Santo Amaro. A instalação do "tramway elétrico" constituiu importante reforço para tanto. Ambos os empreendimentos conferiram forte vocação suburbana a Santo Amaro. idem p129

das várzeas inundáveis. Mantém ainda com 1 000 000 de habitantes o mesmo sistema urbano da rede de cidades coloniais com todas as vias convergindo para a cidade central, agora o centro da cidade, para as mínimas envoltórias do Triângulo. Os marcos urbanos centrais referenciais para a cidade moderna já estão todos aí enunciados.

21 Mapa Topográfico do Município de São Paulo / Sara Brasil Fls 34 a 40; 47 a 54; 61 a 68 /
Fonte - Arquivo Histórico Municipal

Em linhas gerais, descrevendo o Mapa Sara Brasil de 1930, Langenbuch (p136 1971) nomeia a imensa quantidade de loteamentos isolados por áreas rurais⁶⁹ promovidos pela desenfreada especulação imobiliária ao mesmo tempo em que áreas baixas de fundo de vale, mesmo as mais centrais permaneciam desocupadas.⁷⁰

22 Anel de Irradiação / Rótula Central – viadutos da década de 40 e vazios urbanos remanescentes na borda do Vale do Saracura / Avenida 9 de Julho – foto do autor 2004

Conforme Langenbuch (p86 1971): *São Paulo, ao encerrar-se o século XIX, e nas primeiras décadas do século atual... Uma porção central, caracterizada por um arruamento e áreas edificadas relativamente compactas, “núcleo de urbanização compacta e contínua”, circundada por um cinturão de núcleos isolados... “São Paulo não é uma grande cidade (Grosstadt), mas um amontoado de pequenas cidades construídas uma ao lado da outra e uma dentro da outra, uma cidade que está em vias de se transformar em cidade grande, e a única coisa grandiosa nela é seu futuro” (Ernst von Hesse-Wartegg). Artur Dias também se impressionou com a citada característica de São Paulo, pois salienta que a cidade vista do alto mostrava blocos que davam idéia de “várias cidades sucessivamente agrupadas dentro da linha exterior instável”.*

23 24 Trianon - Av. Nove de Julho e Ligação Araçá - Vila Pompéia / fontes – MAIA, Francisco Prestes / *Os Melhoramentos de São Paulo* / fig C / Prefeitura Municipal de São Paulo / São Paulo 1945 e *Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / PI . XIV - a / *Companhia Melhoramentos de São Paulo* / São Paulo 1930

⁶⁹ Note-se que nesta numeração apenas citamos os mais expressivos dentre os loteamentos que já se achavam efetivamente arruados, eliminando muitos para não alongar a relação, e não mencionando os que se achavam em projeto, muito numerosos no quadrante Sudeste, mas cujo nome já figura no mapa... Por outro lado, nos ativemos ao município de São Paulo, convindo salientar que o cinturão de loteamentos ultrapassa os limites do mesmo e cobre importantes porções de municípios vizinhos...

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p137 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

⁷⁰ ...áreas igualmente desfavoráveis, mas próximas do centro, e envolvidas pelo espaço urbano, como os vales do Anhangabaú e de seu afluente Saracura, permaneciam vazias, sem sequer serem arruadas.

idem p85

Nesse cenário de urbanização dispersa e descontínua, entorno de um centro perfeitamente caracterizado, onde as várzeas e fundos de vales permanecem desocupados, se encaixa o Plano de Avenidas de Prestes Maia: A futura rede de vias expressas desenhada sobre a precisa representação da cidade no Sara Brasil.

No centro da cidade, no Sara Brasil, *o fechado enclave medieval se dissolveu no espaço aberto infinito da modernidade*.⁷¹ A cidade moderna com seu núcleo central numa irradiação ilimitada para o espaço geográfico. Para Oeste, mesmo com as fissuras dos vales desocupados, o Centro Velho, o Triângulo, fundiu-se pelo Vale do Anhangabaú em perfeita cerzidura com o Centro Novo, alternando com as duas travessias mais antigas dois viadutos. Para Leste continuam como eixos de travessia da várzea do rio Tamanduateí os mesmos já presentes na *Planta da Cidade de São Paulo* por Henry B. Joyner de 1881. Mesmo preenchida a várzea do Carmo pelo Parque D. Pedro II de Joseph Bouvard, é evidente aí, de um lado e de outro, duas urbanizações distintas, a do Triângulo e a do Brás-Moóca, que apresentam para o anterior vazio da várzea as suas bordas indefinidas.

O Rio Tamanduateí aparece em parte retificado, acompanhado pela Avenida do Estado até um esboço, hoje apenas imanente na irrealizada Praça Alberto Lion, onde se articula o grande eixo da Avenida Pedro I, jardins, monumento e museu do Ipiranga.^{72 73} Por outro lado, (cf. Langenbuch p135 1971) *um outro importante impulso gerador de subúrbios residenciais se originou da grande ampliação do parque industrial na faixa de várzeas e terraços fluviais, percorrida pela ferrovia Santos-Jundiaí (e parcialmente Sorocabana)...o colar quase contínuo de indústrias que se estabelecem entre a Lapa e um pouco além da estação do Ipiranga. O Ipiranga se situa ao longo desse eixo como área de passagem para o litoral, isolado de um lado pela vazia várzea e pelo trem, do outro pela desfavorável topografia e tecido urbano implantado, daí à linha de cumeada do Espigão Central.*

A Avenida do Estado aí presente constituirá uma importante diametral de travessia da cidade na direção do litoral e do ABC. Continuará também, pela reta do Tramway da Cantareira que cruza a várzea do rio Tietê na direção de Santana. Considerando-se o outro eixo que de Santana parte em direção ao centro da cidade pela Rua Voluntários da Pátria, essas duas seqüências seguem pelos vales e várzeas, tangenciando a colina do Triângulo pela Várzea do Tamanduateí e Vale do Anhangabaú. A Avenida do Estado seguirá mais ou menos isolada em sua direção, mas o eixo do Anhangabaú, acomodando a nova via em fundo de vale, se bifurcará juntando-se ao leque de percursos já existentes na direção sudoeste. Bloqueada pela várzea do Rio Tietê percebe-se aí a cidade se alongando nestas direções pelo leque das antigas radiais na constituição do futuro Vetor Sudoeste.

No sentido Leste-Oeste, da Lapa até a Penha, dois eixos viários, as seqüências das avenidas São João e Rangel Pestana reconstroem suas terminações no tecido do Triângulo. A reformulação de Largo para Praça da Sé e a futura Praça Clóvis Beviláqua,⁷⁴ importantes novas praças centrais revalorizam o Triângulo. Mas, mais abaixo, mesmo unidas pelo eixo da Avenida Rangel Pestana, para cada lado do Rio Tamanduateí e Parque D. Pedro II existe uma distinta cidade.⁷⁵

⁷¹ MANTZIARAS, Panos – *Fluxos / Quaderns* nº21 p148 / *Col·legi d'Arquitectes de Catalunya* / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

⁷² ... Já o surgimento do Ipiranga se relaciona a uma série de obras correlatas com a construção do monumento do Ipiranga, que propiciou a abertura de excelente via de acesso e de um precoce serviço de bondes.

LANGENBUCH, Juergen Richard – *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana* / p85 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

⁷³ Não por acaso, 1922 é o ano do Centenário da Independência e também o ano da Semana de Arte Moderna em São Paulo. As formas com que foram projetadas e realizadas as obras de comemoração do Centenário mostravam um novo modo de ver o passado e indicavam a consciência de um novo presente e de um novo futuro. Pela primeira vez, retomava-se e valorizava-se o passado colonial e os principais episódios do Império. Trinta anos antes, aquelas obras, com tais características, seriam inaceitáveis para algumas das principais correntes políticas brasileiras.

REIS FILHO, Nestor Goulart – *As obras para o Centenário da Independência* / Urbanismo – Jornal da Tarde 161191 São Paulo

⁷⁴ A sua abertura exigiu o arrasamento de três quarteirões característicos da cidade antiga, porém sem especial interesse histórico ou artístico. Medindo 230x130m, é uma das maiores do centro, destina-se a aliviar a Praça da Sé e proporcionar retorno aos veículos coletivos do Brás. MAIA, Francisco Prestes – *Os Melhoramentos de São Paulo* / legenda ilustração 71/ Prefeitura Municipal de São Paulo / São Paulo 1945

⁷⁵ ...o conjunto centralizado no Brás fica aos pés dessa colina histórica, fica nas várzeas da cidade, uma região basicamente alagadiça, por isso muito insalubre e um foco permanente de endemias. A instalação humana ali foi um processo bastante difícil e particularmente dramático. E isso dividiu um pouco a história da cidade entre os que estão na área de cima, nas áreas secas da cidade e aqueles que ficam nas áreas baixas, nas áreas úmidas e, portanto, nas áreas insalubres da cidade. Essa população das áreas insalubres é a população das várzeas, e a expressão “varzeano” qualifica o tipo de pessoa que no contexto da cidade de São Paulo é tido como a menos civilizada, a mais rude, a mais rústica, aquela especialmente destinada ao trabalho pesado. O Brás é um pouco a centralização histórica da experiência dessa população varzeana. E embora ela fique bem de frente para a colina histórica da cidade, a região do Brás não é uma extensão dessa região, porque a cidade de São Paulo é claramente definida por essa presença dos rios. E os rios atuam como se fossem muralhas invisíveis. E há os que moram do lado de dentro das muralhas e os que moram do lado de fora das muralhas. E o Brás, portanto, nesse sentido, é um bairro que fica do lado de fora da muralha invisível das águas, o lado das várzeas úmidas.

SEVCENKO, Nicolau – *Periferia no Centro* / do texto Brasmitte / Internet / 11.10.99

No Centro Histórico presente no *Sara Brasil* constata-se uma admirável transformação.

A partir da linha ordenadora da Rua São Bento que liga porta a porta as igrejas de seus extremos, se distribui a seqüência de espaços marcantes que baliza as travessias do Vale do Anhangabaú.

No extremo sul, o Largo de São Francisco se conecta pelo Largo da Memória no fundo do Vale com o largo da Ladeira da Memória do outro lado. Conectado ao Largo da Memória, o Largo do Riachuelo irradia vias na topografia da Bela Vista.

26 desenho sobre *Sara Brasil* / 2002

Referenciando Triângulo e Cidade Nova, Sé e República, dois bairros, duas praças, o Viaduto do Chá compõe um grande eixo transversal ao eixo do vale com as ruas Direita e Barão de Itapetininga. A nova Praça da Sé alongando ao máximo nas possibilidades do tecido urbano o antigo Largo da Sé pela demolição da antiga Igreja da Sé, se equipara em escala com a Praça da República, se redimensionando para uma nova cidade. A nova Catedral da Sé qualifica a Praça da Sé assim como a Escola Normal, em posição semelhante, a Praça da República, ambos projetos do escritório Francisco de Paula Souza e Ramos de Azevedo. O mesmo sentido de orientação de eixos apontando o norte, na Praça da Sé, no Anhangabaú e na Praça da República estabelecem a idéia de um conjunto articulado por um eixo transversal ao eixo maior do Anhangabaú.

Junto ao Anhangabaú, dois novos espaços na escala dos largos mais antigos, a Praça do Patriarca e a porção da Praça Ramos de Azevedo na frente do Teatro Municipal, são espaços que concentram e distribuem os fluxos de travessia do espaço do Vale, já embelezado pelo Parque de Joseph Bouvard. Uma variação do esquema já presente na passagem do Piques, articulada com os tecidos urbanos de cada lado pelo Largo de São Francisco e pela Ladeira da Memória. A Praça do Patriarca como tantas outras novas configurações parece também que já estava ali, prefigurada na Rua da Quitanda, a única que em direção ao vale acabava na Rua São Bento.

27 desenho sobre **Sara Brasil** / 2002

No meio do Anhangabaú o projeto de Joseph Bouvard equilibrando na borda da Rua Líbero Badaró com dois palacetes e pequenos espaços abertos a massa já construída e os pequenos espaços do Teatro Municipal, desenvolve a mesma idéia da duplicação presente nas duas margens do vale ao longo desse eixo. Os volumes independentes dos palacetes e do teatro participam portanto da integração das estruturas urbanas separadas pelo vale. Valorizando também, com os pequenos espaços entre os palacetes, a seqüência ligeiramente descontínua a partir da Praça da República para a Sé composta pelas ruas 24 de Maio e Miguel Couto, Largo do Café, Rua Álvares Penteado até o Largo da Misericórdia, confirma sua relação com outra seqüência, a da Rua sete de Abril, Ladeira da Memória, Largo da Memória, Rua José Bonifácio e o Largo da Misericórdia. O espaço do Largo da Misericórdia, o encontro dessas duas seqüências sobre o eixo da Rua Direita, definido pelo fato dessas duas seqüências levemente se alargarem nesse espaço de encontro, envolvido por uma impressionante colagem de formas, nos revela ainda o caráter original desse espaço preservado no âmago do tecido da Sé.

28 29 Largo da Misericórdia / foto do autor / 2001

Na escala do Largo da Misericórdia, o Largo do Café se implanta na seqüência de sinalização por espaços marcantes sobre o eixo da Rua São Bento, explicitando sobre esse eixo, um outro transversal perfeitamente demarcado pelo eixo de portas opostas na arquitetura que o conforma.

30 Largo do Café / fotos do autor / 1994

Noutra escala, a Praça da República representa formalmente em seu jardim o sentido de continuidade dos fluxos de pedestres a partir da estruturação urbanística do entorno para o desenho de caminhos até o elemento central de tanques com água de seu interior, marcante em sua posição sobre o eixo mais central de conexão com a Sé. *Uma das características de um parque bem projetado, segundo Bernard Oudin, é que não venha a constituir uma interrupção, uma lacuna no tecido urbano, ou ainda, uma peça pouco relacionada com a área envoltória.*⁷⁶

31 desenho sobre **Sara Brasil** / 2002

⁷⁶ TOLEDO, Benedito Lima de – *Anhangabaú* / p94 / Federação das Indústrias do Estado de São Paulo / São Paulo 1989

32 Praça da República / desenho sobre *Sara Brasil* / 2002

A Avenida São João comparece com suas características marcantes. Esse eixo profundamente ancorado por sua sequência, a Rua Quinze de Novembro, no tecido histórico em seu ponto mais central, o Largo da Sé depois Praça da Sé, se distende largo pelo espaço. Tão largo que a Praça Antônio Prado, sua terminação, dele se destaca artificialmente pela denominação; situação equacionada pela inserção do Edifício Altino Arantes, projeto de 1939 de Plínio Botelho do Amaral, plantado na colina, no ponto focal da perspectiva da Avenida, onde esta se abre em duas direções, para a Praça da Sé e para várzea do Rio Tamanduateí. Se o Edifício Altino Arantes complementa a definição de mais um desses espaços marcantes das travessias do Anhangabaú no lado Sé, o lado República também configura as suas referências em contraponto.

Mais remotamente na definição das linhas de travessia do Vale do Anhangabaú, constituindo tecidos em linhas convergentes para os pontos de travessia, conforme anteriormente citado, define-se a triangulação Praça do Correio, Largo de Santa Efigênia e Largo do Paissandu. *Na Praça do Correio, o Edifício dos Correios é, na verdade, antes de tudo, elemento semântico da maior importância da leitura da cidade. Obra iniciada em 1920 e terminada em 20 de outubro de 1922, quando foi inaugurada por Washington Luís, presidente do Estado. O projeto arquitetônico é de Domiziano Rossi, como sabemos, colaborador emérito de Ramos de Azevedo.*⁷⁷ O edifício se implanta na volumetria da quadra. Porém sua posição na quadra lhe confere uma importância extra a partir da esquina que o relaciona em pequena inflexão ao mesmo tempo com o eixo da Rua do Seminário até o Largo e Igreja de Santa Efigênia, quanto com o desenho do espaço e a sofisticada implantação da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, no Largo do Paissandu.

33 34 Edifício dos Correios e Telégrafos / foto e desenho (2002) sobre mapa / fonte – PUCHALA, Rosa Maria de Faria Braga (coordenadora) – *Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo* / p182 e p382 / Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos / Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. / Secretaria Municipal de Planejamento / São Paulo 1984

⁷⁷ PUCHALA, Rosa Maria de Faria Braga (coordenadora) – *Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo* / p382 / Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos / Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. / Secretaria Municipal de Planejamento / São Paulo 1984

35 36 Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos / foto e desenho (2002) sobre mapa / fonte – PUCHALA, Rosa Maria de Faria Braga (coordenadora) – *Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo* / p182 e p382 / Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos / Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. / Secretaria Municipal de Planejamento / São Paulo 1984

Todo esse conjunto se posiciona para deixar passar o grande eixo da Avenida São João, como em outra escala estão os espaços e edifícios das praças Ramos e Patriarca, mas, enquanto que neste conjunto central do Anhangabaú, que não constituía uma travessia do vale no passado, as referências arquitetônicas se constroem na frontalidade de volumes que se confrontam em conformidade com as estruturas urbanas, aqui é o fluxo encaminhado para a travessia do vale que ordena tanto a elaborada implantação da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos no Largo do Paissandu como a sintaxe compositiva do Correio, que apontam para um espaço mais distante, o Largo da Sé. Daí também a importância do Edifício Altino Arantes no balizamento desse percurso, o que nos permite relacionar elementos tão díspares da composição da paisagem.

37 desenho sobre *Sara Brasil* / 2002

O edifício “em esquina” como o correio, se desenvolve, em condições excepcionais, no Palácio das Indústrias no Parque D. Pedro II, que veremos adiante.

A Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos originalmente implantada no final da Rua da Imperatriz,⁷⁸ atual Rua 15 de Novembro, apontava para o Largo da Sé. Com a abertura da Praça Antônio Prado foi demolida e reconstruída no Largo do Paissandu onde reproduz a orientação da igreja demolida e se encaixa perfeitamente na geometria desse espaço.

A última travessia a ser construída sobre o Vale do Anhangabaú usa os mesmos princípios relacionando o Largo de São Bento ao Largo de Santa Efigênia.

⁷⁸ Ver mapa de 1842

38 desenho sobre *Sara Brasil* / 2002

Todas as travessias sobre o Anhangabaú se estruturam por espaços embutidos nos tecidos lindeiros. No lado da Sé, se ordenam numa variedade de largos e pequenas praças ao longo da perfeita estruturação do eixo da Rua São Bento.

39 desenho sobre *Sara Brasil* / 2002

Para o lado da várzea do Rio Tamanduateí, no talvege, agora junto ao Palácio do Governo, se implanta a Rua General Carneiro que ao chegar no espaço plano da várzea se abre num leque de convergência de eixos. A estrela que nunca se completou, pois não foi construído o túnel⁷⁹ de ligação com a Avenida São João, ainda assim se justifica sendo metade.

⁷⁹ Porque não foi construído o túnel?

40 desenho sobre **Sara Brasil** / 2002

No Pátio do Colégio temos agora o *par de edifícios projetados e construídos em 1887 pelo escritório de arquitetura de Ramos de Azevedo, por ocasião da remodelação do Pátio do Colégio, quando foi construído o Palácio do Governo. ... A ambientação está prejudicada pelo estado atual do antigo Pátio do Colégio, onde nada mais subsiste da coerente cenografia urbana do início do século.*⁸⁰

Em 1930, mas ainda não comparecendo no Sara Brasil, é construído o Viaduto Boa Vista, projeto do arquiteto Oswaldo Bratke, atualmente parcialmente desfigurado, ligando sobre o talvegue a Rua Boa Vista com o Pátio do Colégio, dando sequência ao percurso Largo de Santa Efigênia, Largo de São Bento, Pátio do Colégio, Praça da Sé.

41 42 Viaduto Boa Vista / fotos do autor 1989

⁸⁰ PUCHALA, Rosa Maria de Faria Braga (coordenadora) – *Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo* / p380 / Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos / Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S. A. / Secretaria Municipal de Planejamento / São Paulo 1984

43 desenho sobre **Sara Brasil** / 2002

Esta última sequência estabelece a conexão via viadutos Santa Efigênia e Boa Vista do Largo de Santa Efigênia com a Praça da Sé. Apresenta ligeira descontinuidade ao encontrar a Rua Floriano Peixoto na esquina com o antigo Largo da Sé, lugar demarcado no passado pela Igreja de São Pedro dos Clérigos onde hoje se encontra um marcante edifício, projeto do Escritório Técnico H. C. Pujol Jr., Fred Reiman, Tito de Carvalho de 1928.

44 Largo da Sé / Igreja São Pedro dos Clérigos / fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo* / p88 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

45 Rua Boa Vista / vista para o edifício do Escritório Técnico H. C. Pujol Jr., Fred Reiman e Tito de Carvalho / foto do autor 2001

A construção do Viaduto Boa Vista é parte de uma série de obras de adaptação do tecido do Triângulo para uma circulação perimetral constituída pelo alargamento das ruas Líbero Badaró, Benjamin

Constant e Boa Vista. A grande discussão sobre o desenho da cidade e de remodelação de sua área central, por Francisco Prestes Maia e João Florence de Ulhôa Cintra, parte da consolidação do modelo urbanístico rádio-concêntrico para o crescimento urbano da cidade moderna, o Plano de Avenidas, de 1930. O desenho de uma via envoltória mais ampla já havia sido feito por João Florence de Ulhôa Cintra em 1924, que incorporava essa primeira perimetral do Triângulo.

46 Primeira versão do projeto da Avenida de Irradiação, de autoria de João Florence de Ulhôa Cintra. Ao centro está assinalado o famoso "Triângulo" (Rua Direita, Rua São Bento e Rua 15 de Novembro). Envolverdo este se pode ver o "Triângulo" envolvente concebido ao tempo da administração do Barão de Duprat (Rua Líbero Badaró, Largo de São Francisco, Rua Benjamin Constant, Largo da Sé, Rua Boa Vista e Largo de São Bento). fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo / p124 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

É evidente nesse mapa *Sara Brasil* a desproporção entre avenidas como São João, Rangel Pestana e outras grandes linhas radiais de afluência ao centro e a perimetral central do triângulo em seu papel de única articulação da tentacular e imensa urbanização. Constata-se aí também precisamente a geometria da futura Praça Clóvis Bevilácqua no tecido urbano da Sé que irá configurar uma terminação para o eixo de conexão do Brás com a Sé pela Avenida Rangel Pestana.

Na revisão e implantação do projeto, Prestes Maia redesenha o Perímetro de Irradiação, a atual Rótula Central, que unifica os espaços no entorno da Sé, delimitando um novo núcleo central que se estende por colinas, vales e várzeas. No encontro dos vales do Anhangabaú e do Saracura, ponto de agregação das três colinas, Sé, República e Bela Vista, é implantado o eixo viário do Sistema “Y”, que viria a constituir um novo eixo diametral, ponto crucial na estruturação proposta.

48 Planta geral dos melhoramentos centrais / fonte – MAIA, Francisco Prestes – *Os Melhoramentos de São Paulo* / fig 21 / Prefeitura Municipal de São Paulo / São Paulo 1945

São as áreas até então desocupadas, os fundos de vales e várzeas de córregos e rios retificados, que vão propiciar a implantação de uma nova estrutura viária que vai se sobrepor à outras já existentes. O desenho mais geral da geografia regional recupera assim a sua significação inicial com as grandes linhas dos fluxos urbanos seguindo as linhas dos rios pelas várzeas e vales: O Tietê e o Pinheiros lá estão evidenciados na imagem da nova geometria urbana; o Tamandateí e tantos outros cursos de água desempenham também seu papel estruturante.⁸¹

Na sequência da construção do centro da cidade cada nova peça parece se assentar na interpretação dos fatos urbanos preexistentes e, nesse sentido, considera-se que o espaço do centro da cidade evolui suas formas no Plano de Avenidas. O desenho da envoltória que compõe o Perímetro de Irradiação unificou o espaço geográfico incorporando no núcleo central a colina da Bela Vista excluída na primeira versão, assim se equacionando melhor numa sequência de variadas ambientações por esses espaços naturais.

O novo eixo no Anhangabaú, substituindo o parque de Bouvard, é um passo decisivo na construção desse espaço extraordinário, que, além de seus significados viários, esclarece as relações topográficas

⁸¹ Reprodução da descrição de um processo comum: *A geografia da região recupera sua significação principal, seguindo as linhas de sentido de seus rios e áreas ribeirinhas. O Sena domina, apoiado pelo Marne à montante e o Oise à jusante. Outros cursos d'água desempenham seu papel estruturante, aparecendo e desaparecendo, ao sabor das zonas atravessadas. Poderíamos nos esquecer que esta aglomeração é um organismo vivo que se constitui progressivamente sob os efeitos de uma irradiação irreversível levada pela flecha unidirecional do progresso? E se se ensaia reconstituir esta expansão no tempo, voltando ao estado natural pré- humano, para compreender como os elementos naturais contribuíram para a fabricação da imagem atual! E se se olha a imagem partindo não da densidade criada pela população humana, mas entrando-se do exterior, da periferia para o centro. Porque fazê-lo, se não para preservar o lugar dos elementos naturais nesse desenvolvimento e sua presença na matéria espalhada.*

PÉLISSIER, Alain – *Paris Métropole / Techniques et architecture* n°467 p24 / Paris 2003 / trad. J.P. de Bem

e os sentidos das partes, a colina do Triângulo, a Cidade Nova e a Bela Vista. Esse eixo é aberto com o novo projeto para o Viaduto do Chá de Elisiário Bahaina, vencedor de um concurso de 1934, que melhor equaciona a relação dos novos espaços da Praça do Patriarca e a porção da Praça Ramos de Azevedo na frente do Teatro Municipal, como também constitui *um grande arco de cimento armado, matéria que permitirá uma silhueta monumental mas suficientemente esguia para não obstruir a vista. Não esquecer que os pontos de vista principais para contemplação do Paço são de sobre os viadutos e em especial do próprio Viaduto do Chá.*⁸² O Paço Municipal era o projeto de Prestes Maia para o fundo da perspectiva onde foram feitas grandes demolições e construídos dois edifícios semelhantes que restringem o campo visual para um espaço até hoje não equacionado, a Praça da Bandeira.

49 Vista parcial do Anhangabaú – década de 50 / fonte – GERODETTI, João, CORNEJO, Carlos / *Lembranças de São Paulo* / p87 / Solaris Edições Culturais / São Paulo 1999

Mas todo esse monumental eixo central da cidade, que hoje se identifica da Praça da Bandeira ao sopé da colina de Santana, acalentado por Prestes Maia ao longo de inúmeros projetos, do Beaux-Arts⁸³ para o Moderno, se apresenta hoje em indefinida paisagem, muito distante das poderosas imagens urbanas propostas.

No relevo geográfico, nas linhas de cumeada dos esporões do Espigão Central onde já estavam implantados os eixos das antigas vias radiais em direção a Santo Amaro e Pinheiros dos primórdios da construção do Vetor Sudoeste, vêm se juntar as diametrais de fundos de vale, hoje expressas e semi-expressas que levam seus fluxos a atravessarem o Centro da Cidade pelo Sistema “Y”, parte do grande Corredor Norte-Sul do sistema viário metropolitano que liga os eixos viários das várzeas dos rios Tietê e Pinheiros, partes da grande envoltória do Centro Expandido, o Mini-Anel Viário Metropolitano, também o eixo envoltório mais exterior do Plano de Avenidas. A Praça da Bandeira, o ponto mais central da cidade, ponto de confluência do “Y” e seu terminal de ônibus, funciona como um ancoradouro no meio destes fluxos metropolitanos que desassocia as áreas circundantes. Estas interrupções dos eixos de circulação mais antigos, hoje sistemas locais, acabam portanto necrosando tecidos urbanos pelo corte dos fluxos que lhe deram forma e sentido.

Na sequência, em direção ao Tietê, o Anhangabaú não apresenta, além do túnel para os fluxos diametrais, um sistema de acessibilidade local, desassociando assim também as suas margens. Em seguida as grandes obras, como tantas outras realizadas no mesmo período, possibilitando a conexão do espaço do vale ao antigo espaço do Campo da Luz, depois Avenida Tiradentes, que também apresenta poucos eixos transversais.

⁸² MAIA, Francisco Prestes – *Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / p74 *Companhia Melhoramentos de São Paulo* / São Paulo 1930

⁸³ Werner Hegemann provavelmente é o teórico mais eminente que, coincidentemente com a renovação da urbanística no primeiro terço do nosso século, tinha dedicado uma atenção muito particular à compilação do jardim com uma visão Beaux-Arts. ...Se, na cidade européia, o espaço privilegiado no qual a reunião dos edifícios encontrava a sua melhor representação figurativa foi a praça, na cidade moderna – da qual, segundo Hegemann, a cidade americana entre o fim dos oitocentos e começo dos novecentos, é o paradigma –, o espaço organizador e ordenador da reunião dos edifícios autônomos coligados em uma função comum é o jardim público. ...O modelo da *City Beautiful* – a cidade-parque Beaux-Arts – se difunde no mundo nos primeiros três decênios do Século XX.

SOLÀ MORALES, Ignasi de – *Il giardino Beaux-Arts* / in MOSSER, Monique e TEYSSOT, Georges – *L'Architettura dei giardini d'occidente, dal Rinascimento al Novecento* / p398, 399 e 404 / Electa / Milão 1990 / trad. J. P. de Bem

50 51 Avenida Prestes Maia (década de 50) e o mesmo espaço antes da abertura da avenida / fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo* / p163 e 162 / Empresa das Artes / São Paulo 1996.

Entre essas duas sequências a barreira da estrada de ferro represando a cidade que por esta passagem se dirige à Várzea do Tietê⁸⁴ atravessando áreas com uma urbanização cada vez mais rala por entre áreas isoladas cada vez maiores conectadas pelas grandes estruturas viárias que também como na área central cortam as seqüências mais antigas.⁸⁵ Por fim esse eixo acaba numa importante conexão viária no sopé da colina de Santana com um entorno disperso, aleatório, muito diferente da ordem pretendida no Plano de Avenidas. Em paralelo, o eixo da Avenida Cruzeiro do Sul também cruza a várzea e se dirige em direção ao centro histórico pela Várzea do Tamanduateí. Entre esses dois eixos, a Avenida Voluntários da Pátria, a antiga conexão São Paulo e Santana, viva em Santana e morta na várzea, onde está interrompida.

Essas grandes vias no sentido Norte-Sul, a que passa pelo vale do Anhangabaú e a que passa pela várzea do Tamanduateí, hoje hegemônicas em detrimento das conexões locais, evidentemente não comparecem no Mapa Sara Brasil onde são claras as estruturas que a partir da urbanização da colina do Triângulo Histórico se conectam de um lado com a Cidade Nova pelo Anhangabaú, e de outro, com o Brás pela Várzea do Carmo, ambos guarnecidos com os parques de Bouvard. Nesse sentido as avenidas São João e Rangel Pestana se desenham como importantes eixos estruturadores, contínuos até o interior do tecido urbano do Triângulo.

A implantação do Plano de Avenidas é acompanhada pela verticalização da área central. Os grandes edifícios modernos aí construídos dão sequência ao urbanismo aí presente onde os vazios são definidos pelos cheios. As ruas e as praças articulam as sequências construídas, com os edifícios respondendo formalmente à posição que ocupam nestes sistemas, explicitando o sentido de conjunto que se superpõe às partes, como, entre tantos outros, nos exemplos a seguir.

⁸⁴ A várzea que maiores obstáculos antepôs ao sistema viário é obviamente a do Tietê: é a mais larga (largura média de 1,5 a 2,5 Km, Ab'Sáber, 1958 p210)...As obras de retificação do rio Tietê tiveram início em 1892 (Santos, 1958, p.55) arrastando-se morosamente no decorrer da primeira metade do século atual. Em meados da década passada ainda restavam "por fazer pequenos trechos e o acabamento final" (Santos 1958, p. 58). Hoje as obras acham-se praticamente concluídas em todo o trecho projetado, isto é da ponte de Guarulhos até Osasco.

LANGENBUCH, Juergen Richard – *O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano* / Geografia Urbana nº 2 p4 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969

⁸⁵ Entre Guarulhos e Anastácio, dez ruas cruzavam a várzea (Av. Guarulhos, Av. Guilherme Cotching, Rua Carlos de Campos, Av. Tiradentes, Rua Voluntários da Pátria, Av. Rudge, Rua João Rudge, Av. Tomás Edison, Av. Av. Santa Marina, Rua Bento Bicudo, estrada de Campinas, estrada velha de Jundiaí (atual Via Anhanguera). ... As velhas pontes de madeira foram, uma após outras substituídas por largas pontes de concreto em número de dez. ...Várias das novas pontes foram implantadas a apreciável distância das originais, sendo as antigas vias de acesso substituídas por vias mais largas e retilíneas...Com exceção da Avenida Santos Dumont, as novas vias foram implantadas em trecho de várzea praticamente sem ocupação urbana. Aliás, esta falta de urbanização maciça caracteriza toda a faixa de várzea compreendida entre o Bom Retiro e a Lapa.

Idem p4 e 5

52 Esquina / Edifício Tinguá arquiteto Franz Heep – década de 50 / foto do autor 1994

O edifício Tinguá como parte da construção da quadra, na visibilidade da esquina, do cruzamento. Arquitetura moderna dentro de padrões urbanísticos tradicionais.

53 Esquinas / à esquerda (final da década de 30) – *Escritório Técnico Ramos de Azevedo, Severo Vilarés & Cia. Ltda – Engenheiros Arquitetos Construtores* / à direita *Richter & Lotufo Ltda Construtores* / foto do autor 1994

Duas esquinas confrontadas repetindo os mesmos elementos compositivos enfatizam a sequência dos espaços da Praça D. José Gaspar organizada ao longo de um eixo que começa na Avenida São Luiz que em sucessivas reduções em sua largura, é arrematado em sua terminação por esta entrada perfeitamente definida para o eixo da Rua Marconi. Uma paisagem inteiramente refeita a partir da década de 40.

54 55 56 57 Esquinas / edifício *Estado de São Paulo* arquiteto Franz Heep 1946 / foto do autor 2001

O edifício Estado de São Paulo insere-se em fachada curva desenhada a partir de um centro definido pela convergência de ruas. A volumetria do Edifício é composta, como tantos outros da área central, por elementos de base, meio e coroa. A repetição desses mesmos elementos junto à sequência da quadra no alinhamento da Rua Martins Fontes reproduz na mesma escala os edifícios dessa sequência. Na torre, o elemento do meio, transfere para a altura maior a escala do restante da quadra. Para a Rua Major Quedinho, há também a compatibilização de alturas, com a mesma redução para os edifícios da

seqüência da quadra para este lado. Sintaxe compositiva de uma volumetria a partir dos elementos preexistentes no lugar: *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*.⁸⁶

58 Esquina / Edifício *Esplanada CBI* / arquiteto Lucjan Korngold 1946 / foto do autor 1991

A torre do Edifício Esplanada, na escala de seus elementos de base e coroamento, estabelece um diálogo com o edifício do antigo Hotel Esplanada atribuído aos arquitetos Viret e Marmorat de 1920. Para o lado do Vale do Anhangabaú um pequeno corpo estabelece a possibilidade de conexão dessa grande torre com a seqüência da volumetria da quadra, solução largamente empregada em outros edifícios da região, propiciando assim a possibilidade de uma torre mais alta ser resolvida na volumetria da quadra.

59 60 61 Esquina / Edifício *Itália* / arquiteto Franz Heep / década de 60 / foto do autor 2002

O edifício Itália se implanta na bisetriz dos eixos das avenidas Ipiranga e São Luiz assinalando onde a Rótula Central muda de direção, da Avenida Ipiranga para a Avenida São Luiz. Base, meio e

⁸⁶ SITTE, Camillo – *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos* / Editora Ática S.A./ São Paulo 1992

coroamento e também pequenos corpos laterais de arremate com a sequência das edificações lindeiras.

A passagem do Anel de Irradiação na Sé provocou o aumento da Praça João Mendes e a abertura da Praça Clóvis Beviláqua, constituindo com a Praça da Sé, um conjunto de novos espaços ditados por novas necessidades, mas coerentes com as estruturas preexistentes. A nova Praça João Mendes ressentia-se contudo da descontinuidade de tecidos provocada pela presença da Baixada do Glicério, uma área próxima e isolada pelos desníveis da colina, e até hoje não apresenta um limite configurado por construções em seu lado onde se articula a Rua Tabatinguera.

62 Praça João Mendes (em direção à Rua Tabatinguera) / foto de autor 2001

Talvez aqui se apresente entre os dois traçados do Perímetro de Irradiação, um pela Ladeira Tabatinguera, outro pela Avenida Rangel Pestana, a dificuldade de vencer o vertical desnível entre várzea e colina, resultante do embate do rio com a colina. A opção pela sequência da Avenida Rangel Pestana nos induz a pensar que aqui o problema não foi enfrentado, mas deixado à margem, resultando numa assimétrica acomodação pela metade do Parque D. Pedro II ao desenho dessa envoltória. Em 1956 no *Ante-projeto de um Sistema de Transporte Rápido*, o Parque D. Pedro II encontra uma posição mais equilibrada dentro desses sistemas centrais, no desenho da Segunda Perimetral.

63 Traçado da Segunda Perimetral, cujo diâmetro, na direção N-S, é, em média, de 2000 metros, e, na direção E-O, em média, de 3300 metros. Sua extensão total é de 10.600 m., da qual mais de cinquenta por cento se constitui de terrenos federais, estaduais e municipais, o que vem facilitar extremamente sua execução. / fonte – MAIA, Francisco Prestes – Comissão do Metropolitano / Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido / Prefeitura Municipal de São Paulo / São Paulo 1956

Aqui, a Praça Clóvis Bevilácqua, além da Avenida Rangel Pestana, vai também acomodar o começo da *Avenida Leste* que daí larga rasgando o tecido urbano da Sé em direção à extremidade sul do Parque D. Pedro II em paralelo à Rua Tabatinguera deixando ainda mais isolada da área mais central da Sé, a Baixada do Glicério.

Revisão na via expressa metropolitana

Nos exímios desenhos e aquarelas de Prestes Maia podemos acompanhar uma sucessão de enfoques dados às estruturas viárias. Nos primeiros, no *Plano de Avenidas*, temos na cenografia Beaux-Arts a ingênua presença dos automóveis, novas carruagens contornando as curvas dos jardins franceses.

64 desenho sobre Fonte - MAIA, Francisco Prestes – *Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / p121 / *Companhia Melhoramentos de São Paulo* / São Paulo 1930

Depois, em *Os Melhoramentos de São Paulo*, a execução primorosa dos viadutos centrais, urbanos, com seus encontros bem resolvidos e acomodados na topografia, vencendo os desníveis com os percursos de pedestres.

65 Viaduto Luiz Antônio sobre a Avenida Itororó / fonte - MAIA, Francisco Prestes - *Os Melhoramentos de São Paulo* / p121 / Prefeitura Municipal de São Paulo / São Paulo 1945

Mais tarde, no Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido, a dissociação dos tecidos urbanos: O centro com as vias rápidas dentro das técnicas rodoviárias. A Avenida Leste entra na extremidade sul do Parque D. Pedro II sobre um imenso e robusto viaduto, precursor dos sistemas rodoviários desenvolvidos.

66 Viaduto da Radial Leste / fonte – MAIA, Francisco Prestes – *Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido* / Prefeitura Municipal de São Paulo / São Paulo 1956

No final da década de 40 são implantadas as auto-estradas: Via Anchieta, Via Anhangüera, Via Dutra.

Conforme Prestes Maia (1956 p109): *Avenidas expressas, sabemos-lo, são aquelas que correspondem nas cidades, ao que são as auto-estradas no campo: vias amplas, de faixas marcadas, leito próprio e fechado, ausência de cruzamentos em nível, ótimas condições técnicas (grandes raios e declives suaves), acessos espaçados e saídas por pistas de desaceleração, etc.*

Langenbuch (1971) nos dá uma descrição dessas novas estruturas urbanas: As “auto-estradas” surgiram tendo em vista o tráfego extra-regional... Contudo, as “auto-estradas” passaram a ter participação destacada no processo de metropolização dos arredores paulistanos. Isto por permitirem um tráfego rápido e intenso – vantagem não proporcionada pelas rodovias de tipo comum – e por terem sido instaladas em áreas ainda pouco afetadas pela suburbanização, onde grandes glebas ainda não retalhadas estavam potencialmente à disposição do processo.

As “auto-estradas” têm características completamente diferentes das apresentadas pelas rodovias comuns. Visando favorecer o tráfego de travessia, desprezam completamente o tráfego local. Possuem duas pistas de rodagem separadas por canteiro central, que se desenvolvem, preferencialmente, através de extensas retas ou de curvas com raio amplo, sendo evitadas também as rampas muito íngremes. São proibidas as construções laterais, os acessos a estradas secundárias são limitados, a travessia se faz por intermédio de viadutos ou passagens inferiores. (p206)

Convém acentuar que o desenvolvimento industrial ao longo das “auto-estradas” propiciou o surgimento de um novo tipo de paisagem suburbana, caracterizado, por um lado, pelas linhas arquitetônicas das edificações e de sua localização em meio a grandes terrenos, permitindo ampliações de vulto, e por outro lado pela dispersão dos vários estabelecimentos, que não chegam a formar um cordão contínuo, como o verificado junto à ferrovia entre São Paulo e Santo André. (p215) Passando a participar mais tarde, já encontraram o essencial esboçado; oferecendo transporte menos rápido não propiciaram expansão à tão grandes distâncias. Dada à ubiquidade das rodovias, as estradas isoladamente não concentraram o desenvolvimento de modo pronunciado. Dada à dispersão dos serviços rodoviários, a polarização local também foi menos pronunciada: entroncamentos e alguns aglomerados preexistentes foram os principais pólos do domínio rodoviário, mas menos importantes que as estações no domínio ferroviário. (p334/335)

Manuel Herce Vallejo⁸⁷ em *Proyectos de infraestructuras y ordenación urbana*, nos informa da revisão do modelo de vias expressas na cidade:...O primeiro dos exemplos é forçosamente o da construção de grandes envoltórias e vias urbanas. E é pelo papel relevante que tem a rede viária na criação de centralidade, ao conferir acessibilidade a uns lugares e não a outros, mas também porque a rede viária é o suporte direto da edificação (onde se concentram as atividades), da própria atividade social urbana, e inclusive do resto dos serviços infra-estruturais que a cidade requer.

A via de alta velocidade é sem dúvida uma resposta a um problema de congestão e de tráfego. Mas, na medida em que é suporte da estrutura urbana, é um poderosíssimo instrumento de planejamento e organização da cidade.

As vias de alta velocidade foram uma resposta para a congestão do tráfego urbano que se iniciou nos anos sessenta de forma generalizada nas grandes cidades. Sua concepção emanou fundamentalmente de uma visão especializada da rede de ruas de uma cidade, de forma que determinadas vias puderam constituir o esqueleto básico da rede, e nesse sentido, suportar os deslocamentos internos de grande distância.

Tal visão especializada supõe que as vias da rede básica sejam vias segregadas; no sentido de controle de acessos às mesmas, separação de tráfego de pedestres e de veículos leves, e traçadas semi-automáticas dos requerimentos do tecido urbano nos quais se situam. Condição de segregação complementar ao de ser vias de alta capacidade, para absorver o máximo de tráfego descarregado das vias afluentes, e nesse sentido, ditas vias precisam de elementos construtivos específicos relativos à sua proteção, segurança e sinalização.

Via segregada de alta capacidade é um conceito que supõe velocidades específicas altas para o desenho. A partir de sua necessidade, e da ausência de uma prática urbana anterior, resultou o fato de que as primeiras autopistas urbanas adotaram os critérios e parâmetros do desenho dos manuais de vias de alta velocidade no meio rural (*High-way Manual Capacity*, e análogos).

Não é de estranhar então, que as realizações dos anos sessenta e setenta centraram seus esforços na velocidade e na segurança. O que se manifesta em traçados freqüentemente elevados sobre o terreno circundante, como maneira de passar segregado, em cruzamentos elevados ou subterrâneos das ruas afluentes, em alças direcionais para cada movimento, com ocupação de um extenso terreno, com uma geometria em planta acima das limitações que a topografia ou a trama urbana poderiam estabelecer.

Esta concepção segregada da via, e sobretudo seu distanciamento formal das condições do entorno que percorre, trouxe como consequência um fortíssimo impacto urbano, ao que foram respostas às críticas teóricas (num arco que vai desde C. Buchanan – *Traffic in town* – em 1963 a G. Dupuy – *Les territoires de l'automobil* – em 1995), ou a importância que alcançaram os movimentos sociais urbanos

⁸⁷ VALLEJO, Manuel Herce – *Proyectos de infraestructuras y ordenación urbana* / Texto curso AUH 842 FAUUSP / 1999 / Trad. J. P. de Bem

como resposta ao fenômeno de destruição de centros de cidades (ver M. Castell: *La question urbaine*, 1970; M. Sernini: *La città disfatta*, 1989). A relativa paralisação da construção de vias rápidas urbanas na década oitenta foi a consequência lógica de uma falta de adaptação dos parâmetros de seu desenho aos requerimentos de um espaço urbano que se descobre a si mesmo nesse período, como rico e carregado de potencialidades diversas.

67 68 69 70 71 72 73 74 75 Glicério – foto do autor 2003

A utilidade das vias de alta velocidade e o incremento das taxas de motorização fizeram com que se voltasse novamente para a sua construção em práticas urbanas mais recentes. Mas, com uma nova perspectiva que emana de uma lúcida análise da organização geográfica do espaço urbano e das possibilidades de articulação espacial que contem a acessibilidade.

A construção das vias envoltórias de Barcelona foi talvez o primeiro expoente deste novo modo de associar mobilidade e projeto urbano. Em primeiro lugar, as decisões do traçado foram adotadas na perspectiva da via como conector que deveria ligar determinados espaços da cidade, e em função disso se estabeleceram os acessos, os lugares das conexões, os entroncamentos com outros eixos urbanos. Com a convicção de que estes espaços concentrarão as máximas condições de acessibilidade, e que portanto podem transformar-se em espaços centrais articuladores da cidade, o que levou a associar as formas de organização dos entroncamentos em relação a sua inserção na trama viária.

Neste caso está claro que o projeto desses lugares centrais se transformaram em projetos chave de articulação urbana, procurando-se que nesses espaços de dêem oportunidade de investimentos, em signos urbanos de identificação, lugares de encontro e difusão de cidadania. Entroncamentos viários que foram desenhados como um todo desde a própria via e desde a geografia urbana em que se situam. Entroncamento-praça, entroncamento-espaço central, entroncamento-símbolo urbano, entroncamento-porta,...conceitos todos que estão além da velha terminologia do entroncamento viário, do enlace direcional, o "spaguetti".

Pode-se assegurar que é na composição e forma das interseções que o traçado de vias urbanas sofreu sua maior transformação. Dos complicados direcionamentos, que ajustavam uma alça para cada movimento, com alterações das visuais dos condutores a respeito do sentido de seu objetivo e muitas tomadas de decisão, se passou para interseções mais simples: praças circulares onde se pode corrigir os erros de circulação.

A conformação dessas praças, normalmente elevadas com relação ao tronco principal, coloca inumeráveis vantagens de aproveitamento do espaço pela inexistência de espaços residuais entre o território marginal e as vias. Sua urbanização pode adaptar-se muito mais adequadamente a organização de um verdadeiro lugar central. E, contrariamente ao que possa parecer, tem muito maior capacidade que as interseções direcionais, possivelmente porque a maior compreensão do funcionamento pelo usuário resulta em maior fluidez de circulação. (ver transcrição do Projeto Funcional de Remanejamento do Tráfego / Parque D. Pedro II / Reestruturações no Centro Expandido p76)

Além de uma mudança conceitual na organização das interseções, foi preciso uma adaptação nos parâmetros normativos que determinam quase que univocamente as velocidades específicas de desenho. Respeitou-se as que determinam a velocidade (curvaturas e declives, superelevações e concordâncias), e se alterou aqueles que resultam excessivos como condição de segurança no contexto de circulação urbana (zebrados, velocidades de aceleração, distâncias de entrelaçamento, etc).

Assim, no conjunto das vias periféricas, assumir a urbanidade do entorno se manifesta também na adaptação dos elementos viários às práticas de urbanização. As rampas e acessos tomaram geometrias adaptadas ao nível do solo e a linearidade das fachadas das ruas laterais; as distâncias entre acessos se acomodaram aos ritmos da estrutura viária da cidade; as seções típicas das vias foram resposta ao entendimento de que também era um canal de relacionamento urbano, uma rua, e como tal, lugar de edificação e organizador do sistema de espaços abertos da cidade. As limitações da largura total foram à custa da supressão de taludes.

Ao recorrer a uma solução repetitiva no tratamento de muros, em muretas e separadores, na sistematização de guard-rails e sinais, assim como a introdução de paisagismo e luminárias no canteiro central (tudo mediante elementos de urbanização especificamente desenhados), foi o maior ganho na sua urbanidade.

A organização das vias periféricas de Barcelona foi uma vitória de projeto urbano que demonstrou que são as soluções projetuais adequadas que podem garantir a convivência via rápida-cidade. Mas foram sobretudo um enorme experimento de planejamento urbano. As vias periféricas constituíram um elemento chave na leitura da cidade, e nesse sentido, de reorganização de sua atividade econômica e social. As vias periféricas geraram diretamente em seus espaços grande parte das áreas de nova centralidade da cidade. E ainda que seja uma política urbana de caráter mais local, a sua própria construção está correlacionada ao reequipamento dos bairros (com construções freqüentemente sobre a própria via), com paisagismo ou reflorestamento e a construção de habitações. (Tradução J. P. de Bem)

E, Ignasi de Solà-Morales a respeito de “fluxos” em *Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades*, XIX Congreso de la Unión Internacional de arquitectos (Barcelona 1996).⁸⁸

Falar de *moção*,⁸⁹ mais que do movimento, significa centrar nosso interesse na ação mesmo de mover-se, em seu desenvolvimento temporal, mais do que na substantivação desta ação, convertendo-a num conceito genérico e abstrato.

O que caracteriza a arquitetura e a cidade atuais, o que com agudeza começou a ser detectado nos anos cinqüenta por diversos membros do TEAM 10, foi a diferença entre a concepção do movimento na Carta de Atenas do III C.I.A.M. (1933) e o caráter central de todo o tipo de *moção* na cidade e na arquitetura contemporânea.

Na carta de Atenas, o movimento ficava circunscrito a uma das quatro grandes funções urbanas. Com a moradia, o trabalho e o ócio, a cidade teria que prever as zonas de transporte. Era, certamente, o reconhecimento de sua importância, mas seguia sendo objeto de um tratamento separado, substantivo, que tendia a deixar nas mãos dos experts em transporte a definição física desta função e sua localização em zonas especializadas.

A mudança conceitual fundamental se produz quando se começa a desenvolver, nos anos cinqüenta, uma crítica ao urbanismo dos C.I.A.M.: Desenho do movimento no caso do projeto de Louis Kahn para o Centro de Filadélfia (1953), mobilidade como tema central nas propostas de Allison e Peter Smithson para o Centro de Berlim (1958) ou nas de Candilis, Jossic e Woods para Toulouse-le-Mirail (1958).

Redes, malhas, condutos, movimento *stacatto*, começam a ser figuras recorrentes num modo de projetar onde cada vez mais os movimentos de todo tipo formam a substância mesmo do projeto. Será a partir do momento em que *moção* se conceitua como fluxo que se consumará, de forma definitiva, a diferença entre a *moção* de espaço-tempo utilizada pela vanguarda arquitetônica nos anos vinte/quarenta tomada da física einsteiniana e a *moção* de fluxo tal como nos últimos anos começou a ocupar um lugar central na hora de explicar a arquitetura e a cidade contemporâneas.

⁸⁸ Tradução J. P. de Bem

⁸⁹ s. f. 1. ato ou efeito de mover(-se); movimento. Dicionário Básico da Língua Portuguesa

Em 1961 George Maciunas, arquiteto e artista, começa a publicar a revista Fluxus. Tomando a palavra da tradição filosófica pré-socrática de Heráclito, Maciunas reunirá músicos e artistas plásticos sensíveis à experiência imaterial da flutuação permanente, da continua moção da realidade.

Fluxus, como movimento de neo-vanguarda, mantém, assim como o neo-dadaísmo, Cobra ou o situacionismo, uma atitude revisionista e crítica ante os conceitos e a tradição do movimento moderno. Inspirados por Marcel Duchamp e John Cage, com seu modelo do acontecimento musical, contínuo, efêmero e específico, o grupo Fluxus concentrará entre 1962 e 1978 toda sua experimentação na interação de distintas mídias, em um programático internacionalismo e na concepção de que o fenômeno da distribuição constitui o verdadeiro centro da cultura contemporânea. Não um fluxo – como o da autopista ou telefone – mas a justaposição de uma multiplicidade de fluxos, é a primeira constatação de que a realidade em que vivemos está formada por malhas que acumulam interconexões diante das quais a idéia de simples conduto ou via é redutora e insuficiente. A produção artística intermídia que experimenta Fluxus põe o acento na interconexão e cruzamento como os lugares nos quais se produzem os acontecimentos de máxima densidade estética.

Que estas formas de interconexão sejam internacionais ou, como nos acostumamos a dizer recentemente, globais, estendidas ao âmbito do globo terráqueo, parte da experiência, também específica dos últimos trinta anos, de que os fluxos informativos e de transporte já não deixam fora de suas redes nenhuma parte do mundo. As cidades e a arquitetura não escapam desta situação mas, pelo contrário, constituem os lugares nodais nos quais esta interação global encontra as interconexões mais poderosas. Uma experiência, a da moderna metrópole, pela qual os fluxos materiais e imateriais, físicos e reais ou simplesmente informacionais ou simbólicos já não podem ser tratados de forma separada.

Mas o conteúdo dessa mobilidade universal não é outra coisa senão o fluxo distributivo. Não teria sentido pensar, por um lado, a forma da rede ou do conduto e por outro lado a forma do conteúdo. Meio e Mensagem são inseparáveis porque ambos não são mais que as duas faces de um único fenômeno distributivo pelo qual as pessoas, bens, serviços e informações circulam incessantemente.

Que esta flutuação permanente provoque na arquitetura uma crise em sua concepção estável, estática e permanente e reclame arquiteturas móveis, suportes nas redes por onde fluem qualquer tipo de objetos e produtos, está fora de dúvida.

Nosso fim de século contempla constantes tentativas por aproximarmos de uma arquitetura cujo objetivo fundamental não é outro senão o de permitir o trânsito e facilitar o intercâmbio entre redes distintas que se justapõem precisamente em módulos cuja viabilidade deve tornar possível as estruturas arquitetônicas.

Não só no campo convencional do transporte – estações de estradas de ferro, marítimas ou aeroportos – mas em todo lugar onde se produzem cruzamentos constantes de redes de distribuição, a arquitetura deve ter a capacidade de recortar sua forma de modo que seja, sobretudo, plasticamente receptora a qualquer tipo de intercâmbio.

Certamente, esta situação coloca a arquitetura em um pathos completamente distinto ao requerido pela velha firmitas Vitruviana. Cortar e recortar pelas articulações de uma rede de distribuições, mas também criar as figuras e os lugares através desses cortes e recortes, sem necessidade de outro tipo de mimetismo, este é o alvo que a cidade e a arquitetura atuais não podem artificialmente evitar. (Tradução J. P. de Bem).

As possíveis transformações em centros de nós de intercâmbio nesta última rede de mobilidade, vias expressas metropolitanas, são neutralizadas pela descontinuidade gerada nesses espaços, divididos pelos fluxos contínuos dessa rede.

Situação das estruturas centrais

No tecido urbano da área central identifica-se o seguinte conjunto de estruturas.

76 desenho (2002) sobre foto BASE S. A. / PMSP - PROCENTRO

1. Anel da Sé – Composto por uma série de alargamentos das ruas do Triângulo e redimensionamento do antigo Largo da Sé para a Praça da Sé.

2. Rótula Central e Contra Rótula – A Rótula Central, o Anel de Irradiação, é uma estrutura tanto de contorno das áreas mais antigas e centrais como de conexão das colinas do Centro Velho, da Cidade Nova e da Bela Vista, com a várzea do Rio Tamanduateí. Vence os vales dos riachos Saracura e Anhangabaú com viadutos. Atualmente funcionando com fluxos em um único sentido, em contraposição ao sentido dos fluxos de outra estrutura perimetral, a Contra Rótula, bastante incompleta e mais recente. As perimetrais Rótula Central e Contra-Rótula definem a área mais central da cidade, o bairro Centro. Dentro dessas rótulas as estruturas principais são as diametrais pelo Vale do Anhangabaú e Vale do Tamanduateí que, com outras longas radiais, dão escala metropolitana às relações de centro e cidade. Essas duas estruturas de contorno do Centro se apresentam com enfoques de desenho bastante distintos. Enquanto a Rótula Central se apresenta como obra urbana equacionada com as estruturas locais, o pedestre e suas ambientações, a Contra-Rótula, na parte que corresponde à Radial Leste-Oeste, notadamente na área mais complicada, no Glicério, é uma estrutura rodoviária de fluxo segregado que interrompe as estruturas locais. Mas, também na várzea do Tamanduateí, o Anel de Irradiação como Rótula Central seguindo os mesmos pressupostos rodoviários encontra-se atualmente bastante alterado.

77 Estruturas perimetrais internas da Sé e República – desenho (2002) sobre Nova São Paulo / Geomapas Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000 / 1. Rótula Central 2. Contra Rótula 3. Perimetral República 4. Perimetral Sé

78 Viadutos da Rótula Central e da Contra-Rótula / foto do autor 1994

Nessas estruturas se agregam em diferentes graus de definição estruturas mais antigas e de pequena capacidade como as estruturas perimetrais internas do Centro Velho e Cidade Nova, Sé e República e as de suas interações e relacionamentos com as áreas envoltórias. No sistema interno da Sé, de topografia mais acidentada e de estruturas de circulação mais antigas e complexas, se destaca uma variante da perimetral de 1910 da Administração do Barão de Duprat que tem sua correspondente na área da República, que apresenta tecidos mais homogêneos percorridos por eixos mais largos. O Viaduto do Chá que complementou no Anhangabaú a sequência Sé - Arouche é a única interação viária em operação entre as pequenas perimetrais internas de cada lado do Vale. A Rótula Central tem como principal papel articular o espaço central, mas os sistemas mais antigos e de pequena escala se encontram interrompidos.

3. Colina da Sé e Vale do Anhangabaú – De área não urbanizada, de fundo de vale, atravessada pelos eixos mais antigos da Ladeira da Memória e Avenida São João como acesso à Sé, assume o papel de área de grande centralidade na Praça da Bandeira (antes Largo do Paissandu, Largo da Memória, Piques) pelas possibilidades do fundo do Vale articular o entorno numa irradiação de vias. O novo papel urbano é possível pelo desenvolvimento mais contínuo, transpondo mais facilmente os vales estreitos dos córregos que o largo vazio da várzea do Rio Tamanduateí. Na evolução dessas estruturas urbanas são acrescentadas duas travessias elevadas, os viadutos do Chá e Santa Ifigênia e longitudinalmente no sentido norte-sul, a passagem do Sistema Y do Plano de Avenidas, depois parte do grande eixo metropolitano norte sul. O cada vez maior fluxo de veículos obrigado a atravessar o Centro através

desse eixo norte sul conectado aos extremos da mancha metropolitana separa as partes da urbanização. Destituída de seu papel de articular o entorno, percebe-se interrompido o nó de ligações entre Sé, República e Bela Vista, a Praça da Bandeira é um remanso isolado para grande parte das linhas de ônibus que chegam na área central.

79 A Praça da Bandeira e seu papel de conexão / Desenho (2002) sobre Nova São Paulo / Geomaps Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000

São notáveis as estruturas de interação entre Sé e República, ao longo do Anhangabaú, que conjugam as travessias do Vale com os sistemas paralelos de cada lado que convergem para a Luz nas sequências da Rua Florêncio de Abreu até a Avenida Brigadeiro Luís Antônio e da Brigadeiro Tobias até a Rua Augusta. Referente ao Vale do Anhangabaú, considera-se um alongamento do eixo principal desse espaço desenhado por Joseph Bouvard do Largo da Memória à Praça do Correio, agora da Praça da Bandeira até o encontro das ruas Florêncio de Abreu e Brigadeiro Tobias na Luz.

4. Colina da Sé e Várzea do Rio Tamanduateí – A estrutura mais antiga na borda do tecido do Triângulo para a várzea, relatada anteriormente como hipotenusa. Tem como parte a linha da sequência das ruas do Carmo e Roberto Simonsen. Além do balizamento já relatado, Convento de São Bento, Convento dos Jesuítas e Convento do Carmo, é de assinalar sobre esta linha, o balizamento do outro extremo, na Ladeira da Tabatinguera, com a Igreja de Nossa Senhora da Boa Morte. Nesse sistema, o Beco do Colégio é outro elemento de articulação desse antigo eixo com a várzea.

A Avenida São João cruzando o Anhangabaú tem sua sequência pela Rua 15 de Novembro até a Catedral da Sé, e de volta, pela Rua Boa Vista até o Largo de Santa Efigênia, conformando-se assim um binário onde se articulam todas as sequências para a várzea do Rio Tamanduateí. Em situação diferente do Anhangabaú com suas travessias organizadas a partir do eixo da Rua São Bento, parte do anel interno à Sé que encontra seu rebatimento para o outro lado do Vale, na borda da colina para a várzea do Tamanduateí, para esse binário convergem todos os eixos da várzea.

80 Binário das ruas 15 de Novembro e Boa Vista / desenho (2002) sobre Nova São Paulo / Geomapas Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000

O centro e o Vetor Sudoeste no Centro Expandido

O Centro de São Paulo é o grande nó viário da cidade atraindo um grande volume de tráfego canalizado pelas extensas avenidas radiais, mutilando estruturas mais antigas e conseqüentemente as lógicas de organização desses espaços centrais.

81 Linhas de desejo de transferência / fonte – MEYER, Regina Maria Prosperi - *Uma perspectiva traçada pelo urbanismo* / Revista *Urbs* nº2 / p35 / São Paulo 1997

A rede de metrô e de trens metropolitanos é complementada por linhas de ônibus que usam a área central para transferência de passageiros em terminais instalados em áreas públicas. A quantidade de veículos teve como resposta o caráter rodoviário das vias implantado separando áreas vizinhas na prioridade dos fluxos de passagem sobre a articulação local. As discontinuidades da urbanização a partir do relevo somam-se as discontinuidades provocadas pelos fluxos de passagem.

82 83 Estrada de ferro – Barra Funda / foto do autor 1993

84 85 86 Estrada de ferro / Bom Retiro / Brás / Ipiranga / foto do autor 1993

Em relação ao estágio atual das transformações do Vetor Sudoeste como expansão do centro da cidade, constata-se a geografia não somente como um suporte mas como o condicionante essencial da urbanização da cidade.

A partir de uma linha de referência Norte-Sul relaciona-se o Triângulo (Praça da Sé - Marco Zero) com as importantes linhas dos eixos que se desenvolveram entre o Centro da Cidade e Santana, o núcleo colonial mais próximo de São Paulo, e também com a linha que acompanha para o Sul a cumeada do Espigão Central em direção ao Jabaquara. Esta linha de referência nos informa também sobre o desvio desses eixos nessa geografia, de Norte para Sudoeste, em seu papel de articular as vertentes do Espigão Central para os rios Tietê e Pinheiros.

São eixos de vias semi-expressas e expressas que de Santana se dirigem a vales e várzeas que tangenciam o Centro Histórico: O eixo das avenidas Santos Dumont, Tiradentes e Prestes Maia que passam pelo Vale do Anhangabaú e das avenidas Cruzeiro do Sul e dos Estados que passam pela Várzea do Tamanduateí. O eixo do Tamanduateí desvia-se para Sudeste contornando pelas várzeas o Espigão Central em direção ao porto no litoral. O eixo do Anhangabaú se abre no “Y” seguindo pelos vales, somando-se ao leque de vias mais antigas que já ligavam a antiga cidade na direção Sudoeste, a Santo Amaro e Pinheiros.

Estes são os eixos transversais, de travessia do Espigão Central, que formalmente confrontam Santana com Santo Amaro e Pinheiros. No mapa Sara Brasil já é nítida a ocupação destes eixos na conformação deste vetor para Sudoeste e por outro lado a compressão da cidade contra uma problemática várzea.

Longitudinalmente ao Espigão Central podemos compreender como os eixos de circulação acabaram se distribuindo pelas linhas relacionadas às suas bases e cumeada na acomodação das grandes rotas Noroeste-Sudoeste. O deslocamento deste eixo original a partir da abertura da Rua do Riachuelo, que possibilitou melhores condições de travessia de uma cidade relacionada ao Rio Tamanduateí, hoje se situa ao longo do Rio Pinheiros.

Este cruzamento de rotas originalmente se estrutura sobre a cidade de São Paulo. No Sara Brasil podemos constatar a persistência deste esquema no centro da cidade moderna pois as envoltórias se reduzem às mais antigas, internas ainda ao Triângulo. É este o panorama urbano enfrentado pelo Plano de Avenidas de Prestes Maia na ampliação do Centro com seu Perímetro de Irradiação e seu anel envoltório exterior das Parkways, hoje Mini-Anel Viário Metropolitano.

No contexto das rodovias, estas vias expressas estabelecem os novos parâmetros de mobilidade e acessibilidade nesta confluência de rotas, girando pelo Mini-Anel Viário Metropolitano, giro a ser ampliado pelo Rodo-Anel.

O desenvolvimento do Vetor Sudoeste, com o Centro se reproduzindo ao longo desses eixos radiais em centralidades distribuídas em segmentos de perimetrais (avenidas Paulista, Brigadeiro Faria e Engenheiro Luis Carlos Berrini), encontra agora por onde se expandir: Ao longo das vias marginais ao Rio Pinheiros, de Santo Amaro à Vila Leopoldina.

88 Vetor de expansão de atividades do terciário / fonte - MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro - *São Paulo Metrópole* / p184 / Ed. USP - Impressão Oficial / São Paulo 2004

Esta linha Norte-Sul também divide a cidade em duas partes, Oeste e Leste.

Para Oeste, acompanhando a regularidade da forma do Espigão Central em cuja vertente para o rio Tamanduateí a cidade originalmente se implantou e agora se estende em continuidade com o suporte físico, numa estruturação deficiente porém clara: As linhas pelas bases do Espigão Central, acompanhando o Rio Tietê de um lado e Rio Pinheiros de outro, como pela cumeada, já estão impressas no relevo até a linha Norte-Sudoeste da ligação Santana – São Paulo – Pinheiros, conforme nos mostra o mapa *Chácaras, sítios e fazendas ao redor do Centro*, desde portanto da estrutura colonial regional. Também aqui a cidade se apresenta represada pelos eixos das estradas de ferro segregando as áreas historicamente vazias nas várzeas do Rio Tietê.

Para Leste, a extensa área urbanizada do Pari, Brás, Mooca e Belém que se desenvolveu nas áreas planas aquém do eixo do Rio Tamanduateí, historicamente desgarradas do núcleo central da cidade.

No mesmo quadrante, duas áreas fortemente relacionadas ao eixo do Rio Tamanduateí: o isolado bairro do Ipiranga e a área dos bairros Cambuci e Liberdade com sua descontínua urbanização onde centralmente se destacam eixos convergentes para a problemática baixada do Glicério. Estas urbanizações, a partir dos condicionantes do suporte físico e da implantação das infra-estruturas modernas apresentam frágeis ligações entre si e com a urbanização mais diretamente ligada ao eixo de cumeada do Espigão Central.

A posição do eixo contínuo da estrada de ferro no sentido Noroeste – Sudeste e a estação terminal da linha para o Vale do Paraíba e Rio de Janeiro nos informam também do desvinculamento histórico

dessas áreas a Leste (cf. Langenbuch p35 1971) *próximas à Capital, o “Norte” tradicional, compreendendo o vale do Alto Tietê e o vale do Paraíba, foi a área menos relacionada com o porto de Santos, eis que de Jacareí em diante as comunicações se faziam com muito maior facilidade com os portos de São Sebastião, Ubatuba, Parati, e mesmo Rio de Janeiro.*

No desvio do Espigão Central para Sul, em direção ao Jabaquara, resta aí, entre a cumeada do Espigão Central e o vale do Rio Tamanduateí, como suporte da urbanização, uma topografia que não permitiu uma articulação eficiente deste Leste mais próximo, o Cambuci e o Ipiranga, ao centro que se transformou a Avenida Paulista. Ainda, um pouco adiante, a linha do trem isola estas áreas isoladas originalmente pelas várzeas inundáveis. As modernas obras viárias realizadas, tanto no eixo do Rio Tamanduateí, como no Parque D. Pedro II completam esse panorama de profunda desarticulação desses espaços.

Mas a Zona Leste, no entanto, articula-se ao Centro Expandido da metrópole pelo Mini-Anel Viário Metropolitano que tem um duplo papel: Desviar os fluxos de passagem pelo centro da cidade e permitir uma macro acessibilidade metropolitana, papel agora também requerido noutra escala, pelo Rodo-Anel. Mas se em seu segmento a Oeste é claro o caminho seguindo os rios em seus percursos confluentes para a Vila Leopoldina, para Leste, procurando também o caminho dos vales dos rios, esta via envoltória chega a sua maior descontinuidade no Viaduto Grande São Paulo sobre a estrada de ferro e o Rio Tamanduateí. Aí também, no lugar dos cruzamentos desses importantes eixos, todas as chances de lhe conferir um estatuto de lugar urbano, até mesmo excepcional, lhe foram negadas, e a Zona Leste parece ficar mais distante.

Então podemos considerar em conjunto estas áreas dentro do Mini Anel Viário Metropolitano, num grande arco no sentido Noroeste-Sudeste em relação ao centro histórico da cidade, como um território desvinculado da urbanização desenvolvida mais diretamente estruturada sobre o Espigão Central.

No limite entre essas duas áreas se situa o centro histórico da cidade.

Concluindo podemos dizer que na cidade de São Paulo considera-se que a idéia de centro da cidade está alargada para um conjunto de centralidades dentro dos limites do atual Centro Expandido onde é atualmente exercido o controle dos fluxos de veículos particulares por um sistema de rodízio. O Centro Expandido é definido pela via expressa do Mini Anel Viário Metropolitano onde se articulam todas as rodovias que convergem em São Paulo. Dentro do Mini Anel Viário Metropolitano, o eixo radial do Norte em direção ao Centro, originalmente de Santana para São Paulo, modernamente passando entre o núcleo histórico e a cidade nova unificados pelas rótulas centrais, daí se abre em leque transversalmente ao Espigão Central, também como as vias mais antigas, nas direções de Santo Amaro e de Pinheiros, a Sudoeste.

Cruzando estes eixos, se dispõem estratégicos eixos longitudinalmente ao Espigão Central.

O deslocamento das funções centrais encontra nesses eixos longitudinais ao Espigão Central o seu suporte e hoje em sua última configuração estas funções se distendem pelas margens do Rio Pinheiros. Estas radiais que atravessam o Espigão Central conectam as vias expressas ao longo dos rios Pinheiros e Tietê, partes da grande envoltória do Mini Anel Viário Metropolitano. Conectam também todas essas centralidades à última rede de acessibilidade construída, a das vias expressas aproximando a cidade desses seus antigos limites, várzeas e vales de rios.

CAPÍTULO II

REESTRUTURAÇÕES NO CENTRO EXPANDIDO

Introdução

Podemos acompanhar a evolução urbana de São Paulo como cidade moderna a partir do *Sara Brasil* seguindo pelo projeto de Prestes Maia do *Plano de Avenidas* de 1930 que se transforma nos *Melhoramentos de São Paulo* de 1945 e depois no *Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido* de 1956. Podemos também considerar que o centro é ainda hoje definido pelos limites das linhas envoltórias propostas nestes projetos e apresenta os mesmos problemas presentes no diagnóstico do Plano de Avenidas: Excesso de fluxos de veículos de passagem concentrados nos grandes eixos metropolitanos radiais e falta de estruturas perimetrais.⁹⁰

Os modernos eixos diametrais no sentido Norte-Sul e Sudoeste com seus fluxos de passagem interrompem estruturas de circulações mais antigas no sentido Leste-Oeste, ao mesmo tempo que levam o centro a se reproduzir em novas centralidades ao longo do Vetor Sudoeste.

Constata-se também que dentro do Mini Anel Viário Metropolitano do Centro Expandido, o Centro Histórico é a articulação mais central da rede urbana, cruzado pelos grandes eixos viários diametrais, a cruz do plano de Le Corbusier para São Paulo, com uma área envoltória desassociada em distintos relevos e tecidos urbanos.

91 Plano de São Paulo – Le Corbusier 1929 / Fonte – SANTOS, Cecília Rodrigues dos; PEREIRA, Margareth Campos da Silva; PEREIRA, Romão Veriano da Silva; SILVA, Vasco Caldeira da – *Le Corbusier e o Brasil* / p93 / *Tessela : Projeto Editora* / São Paulo 1987

O eixo da estrada de ferro, motor do desenvolvimento urbano da cidade moderna, entre a Lapa e um pouco além da estação do Ipiranga, hoje esvaziado das funções industriais reforça o sentido de limite inerente a este eixo que tangencia o Centro.

⁹⁰ Se em 1930 o engenheiro Francisco Prestes Maia estabeleceu as bases do seu Plano de Avenidas em muita análise urbana, expressando uma clara, embora polêmica, idéia de cidade, o mesmo não ocorreu nas décadas seguintes. Embora conduzidas pelo plano traçado em 1929, as obras, que se arrastaram por três décadas, sofreram um enorme desvio de percurso, com consideráveis alterações de prioridades e mesmo de projeto. Em 1961 vamos encontrar Prestes Maia de volta ao cargo de prefeito que havia ocupado no período 1938-1945, tratando de fazer as desapropriações necessárias para a complementação da perimetral projetada em 1930.

MEYER, Regina Maria Prosperi – *Uma perspectiva traçada pelo urbanismo* / urbs nº 2 p34 / *Viva o Centro* / São Paulo 1997

Nesse recorte de Centro, se apresenta inicialmente o projeto do Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo.⁹¹ Com relação ao Vetor Sudoeste, as propostas desse concurso referem-se à possibilidade de desenvolver em contraponto o centro para o Tietê incrementando a urbanização da várzea através das grandes linhas de travessia do Centro Histórico no sentido Norte – Sul/Sudoeste. Do Centro em direção à Santana. O conjunto de propostas apresentadas nesse concurso tem a intenção de se colocar numa perspectiva de continuidade da construção do centro como projeto urbanístico. Neste sentido retoma-se o Plano de Avenidas de Prestes Maia.

Do Plano de Avenidas:

<i>Condições Existentes</i>	<p><i>O centro atual, que ainda ocupa a colina histórica, apresenta três defeitos:</i></p> <p><i>a) É exíguo e absolutamente incapaz de comportar a vida de uma grande cidade. Exíguo em área e em número e largura de ruas. Ladeado longitudinalmente por dois vales e prolongado nos extremos por espigões estreitos, a sua expansão natural é difícil.</i></p> <p><i>b) O seu acesso é penoso, em grande parte por ladeiras íngremes. A situação estratégica procurada há quatro séculos pelos fundadores da povoação, temerosos das nações índias que os cercavam, é justamente hoje o obstáculo ao desenvolvimento do centro. Os vales próximos formam junto ao coração da cidade setores cujas comunicações são difíceis, soluções de continuidade, mal habitadas, mal aproveitadas e do pior aspecto.</i></p> <p><i>c) Finalmente o caráter radial das artérias principais (caráter decorrente da sua formação histórica), a configuração altimétrica (as encostas abruptas e os vales antigamente alagadiços) impediram a formação de boas ruas circunferenciais e incrementaram a convergência das correntes de tráfego sobre a minúscula área central.</i></p> <p><i>Em São Paulo o centro é obrigado a comportar não só o tráfego próprio como também o diametral (o que comunica bairros opostos) e mesmo o que comunica setores vizinhos, porque freqüentemente vales ou encostas os separam e impelem os veículos até o centro, em busca da radial menos dificultosa. ... Este tráfego “de travessia”, inútil ao centro, embora até certo ponto criador de ruas comerciais, é um dos fatores mais notáveis do congestionamento.</i></p> <p><i>São esses os três grandes males de que sofre o centro (exigüidade de área, dificuldade de acesso, cruzamento de correntes externas) e era essencial apreendê-lo porque de tal diagnóstico decorrem a teoria e as correções propostas. ...</i></p>
<i>Função do Perímetro de Irradiação</i>	<p><i>Para alcançar a importância do Perímetro é necessário bem apreender as suas funções essenciais:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1) descentralizar a vida comercial e, assim, ampliar o centro;</i> <i>2) desviar as correntes de passagem;</i> <i>3) distribuir a circulação pelas ruas secundárias</i> <i>4) integrar no centro os setores segregados;</i> <i>5) conservar-lhe o aspecto local, na medida do possível;</i>
<i>Descentralização</i>	<p><i>É o mot d'ordre do urbanismo moderno: espalhar o movimento e a atividade, multiplicar os centros.</i></p> <p><i>...O Perímetro de Irradiação, com sua forma anular, produzirá uma dilatação do centro e atrairá a circulação e o comércio.⁹²</i></p>

⁹¹ Concurso organizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil – IAB/SP, promovido pela Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano da Prefeitura do Município de São Paulo – SEHAB (Comissão Procentro), com apoio da Fundação Banco de Boston, Associação Viva o Centro e Rede Ferroviária Federal – RFFSA. Arquiteto Inscrição: João Batista Martinez Corrêa; Coordenação arq João Batista Martinez Corrêa, arq José Paulo de Bem, eng Ronan Ayer; urbanista Intervenções diretas arq José Paulo de Bem, intervenções indiretas arq Roberto Righi; Intervenções pontuais: arqs Ernesto Zamboni, Flávio Pastore, João Batista Martinez Corrêa, José Paulo de Bem, Marcelo Fragelli, Sérgio Coelho; Textos: arqs José Paulo de Bem, Roberto Righi, engs Hércules Fidalli, Luiz Eduardo Sózio, Renato Mendonça, Shigeru Yamamoto; Perspectivas arq. Ernesto Zamboni; Consultores: Custos arqs Roberto Righi e Cláudio de Mattos Falcão, Drenagem eng Shigeru Yamamoto, Transportes sobre trilhos eng. Renato Mendonça, Túneis: eng. Luís Eduardo Sózio, Informática arq. Edison Borges Lopes; Colaboradores: arq. Cássio Norio Hosomi, arq. Maria Luíza Oieno de Oliveira, arq. Rita Guimarães, arq. Walter Maximilian Gossler; Estagiária: Alessandra Gizella da Silva; Desenho: Francisco Denon; Projeto gráfico: Mauro Lima / 1996

⁹² MAIA, Francisco Prestes – *Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / p34, 35 e 46 / *Companhia Melhoramentos de São Paulo* / São Paulo 1930

92 Desenho sobre **Implantação** / fonte – Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo / Folheto Promon Engenharia p7/ São Paulo 1997

— Triângulo — eixo Anhangabaú / Tamanduateí — eixo estrada de ferro

O desenho desta implantação se orienta a partir das relações essenciais entre o suporte físico e a urbanização do centro. A posição central da colina histórica que contém a cidade mais antiga, o Triângulo e as posições imediatas das áreas baixas, Anhangabaú e Tamanduateí como espaços de intermediação entre as urbanizações para Oeste, a Cidade Nova, e Leste, o Brás. A Norte e a Leste a posição da estrada de ferro, essencial na consideração dos limites do centro nestas direções.

As propostas apresentadas neste concurso explicitam duas questões que não se coadunam: A grande escala das intervenções estruturais e o restrito perímetro estabelecido pelo concurso. Daí se coloca a questão da delimitação do espaço, geografia e estrutura urbana, do que poderia ser considerada a área central da cidade.

Na ampliação das considerações presentes no referido concurso, passa-se então a relacionar áreas geográficas e estruturas urbanas, delimitando-se uma nova área por uma nova envoltória redimensionando-se também a idéia de um centro único para um centro poli nucleado, um conjunto articulado de centralidades no qual a atual área central da cidade ocupa uma posição central; uma estrutura urbana mais equilibrada, com outros centros nas seqüências das grandes linhas de fluxos radiais sobre essa envoltória mais exterior; inteirando áreas, redistribuindo fluxos, reorganizando a cidade em sua porção mais central. Um espaço capaz de conter no seu interior uma estrutura urbana com um alto grau de coesão das partes,⁹³ na qual se articulariam os projetos pontuais e regionais.⁹⁴ Também a reversão da idéia de limite, como o eixo das estradas de ferro e as várzeas e vales. Conforme Kevin Lynch: *...tais limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras, podem ser "costuras", linhas ao longo das quais regiões se relacionam e se encontram.*⁹⁵

⁹³ Falar de projetos de articulação urbana é falar de intervenções que buscam uma concreta organização geográfica do espaço; é falar de obras que buscam, por sua potência e posição, combater a crescente anomia física de um tecido urbano que se estende sem identidade; é, em suma, construir referentes de estruturação de umas cidades que são cada vez mais aglomerados de bairros perdidos e desagregados entre uma cada vez mais complexa rede de infra-estruturas, de canais de transporte, de equipamentos isolados.

VALLEJO, Manuel Herce – *Projetos de infra-estruturas e ordenação urbana* / Curso AUH 842 FAUUSP / 1999 / trad. J. P. de Bem

⁹⁴ Provavelmente as chaves das recentes experiências interessantes devem ser procuradas no trabalho em diversas escalas – setorial e geral – e na condição urbana – como integração de partes e de setores – que estão caracterizando seus processos.

BUSQUETS, Juan – *Evolução do planejamento até a escala intermediária* / texto curso AUH 842 FAUUSP / 1999 / trad. J. P. de Bem

⁹⁵ A imagem da cidade / p58 / Livraria Martins Fontes / São Paulo 1988

Uma nova perimetral em volta do Centro, condição para a redefinição desse espaço, se apresenta no meio arco composto pelas avenidas Paulista, Pacaembu, Dr. Abraão Ribeiro e Brás Leme. A partir da idéia de continuar esta estrutura de contorno do centro configurando um eixo perimetral completo, define-se a delimitação geográfica e estrutural de um novo recorte onde considerar o Centro Histórico. Este recorte inclui da região da Avenida Paulista à Avenida Brás Leme em Santana no sentido norte/sul, da Avenida Antártica à Avenida Salim Farah Maluf no sentido leste/oeste.

93 Nova Área Central / meia perimetral existente / desenho (2002) sobre Nova São Paulo / Geomaps Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000

Dessa nova perimetral delimitando uma maior área central da cidade colocam-se outras duas questões, ambas decorrentes da condicionante presença do Espigão Central. O Centro desenvolvido nesse esquema, embora incorporando o ponto mais alto do Espigão Central em seu trecho na Avenida Paulista, e parte da maior várzea, a do Tietê, restava ainda confinado na vertente do Espigão Central para o Rio Tietê e não incorporava as novas centralidades desenvolvidas para a outra vertente do Espigão Central, a da Várzea do Rio Pinheiros, onde se encontram Santo Amaro e Pinheiros.

Passa-se então a considerar a linha envoltória do Mini Anel Viário Metropolitano, o Centro Expandido. Um recorte geográfico e historicamente definido, onde ancorar e ampliar esse conjunto de centralidades que passa a se articular pela superposição de três sistemas sobre esta envoltória: O Sistema Espigão Central, o Sistema Centro Histórico e o Sistema Pinheiros. A princípio não teríamos mais do que constatar que este recorte definido pela linha envoltória do Mini Anel Viário Metropolitano, também a linha envoltória do Circuito de Parkways do Plano de Avenidas de 1930, já define uma área central onde é exercido um controle sobre o fluxo de veículos particulares.

Adensar o Centro Expandido a partir da reestruturação desse espaço, a partir de uma “memória”, agora sob a ameaça de novas dispersões inerentes à implantação do Rodo-Anel.⁹⁶ À urbanização como simples fenômeno de expansão ilimitada da cidade se contrapõe à idéia de contenção da mancha metropolitana. Complementação e otimização das estruturas, adensamento e equilíbrio urbano, na direção do que se convencionou chamar de sustentabilidade.⁹⁷

⁹⁶ A atomização das decisões de planejamento em favor dos agentes privados e de entidades locais, sejam de qualquer tamanho, provocaram uma crise. Agora no contexto espanhol, na ausência de planejamento compreensivo supralocal as redes em grande escala se converteram em tema setorial, com importantes conseqüências que podemos agrupar sob duas idéias: - por um lado, as grandes redes, baseadas teoricamente em um funcionalismo setorial (mobilidade), o que não é mais do que um ponto de vista reducionista, alteram necessariamente o esquema de acessibilidades, favorecendo a conversão em “urbanos” de solos que não o são, o que é competência exclusiva do planejamento urbanístico. Deste modo, a rede se converte em muitas ocasiões em um “a priori” sobre o planejamento. Dita acessibilidade, não esqueçamos, supõe uma importante alteração do sistema de renda do solo.

SÁNCHEZ, Javier Ruiz – *Sistemas Urbanos Complejos. Acción y comunicación* / p30 / Tese de Doutorado / Instituto Juan de Herrera – Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid / 2001 / trad. J. P. de Bem

⁹⁷ O desenvolvimento sustentável é visto como a última tentativa de articular natureza, modernidade e capitalismo antes do advento de uma nova ordem, no caso a cibercultura. Em outras palavras, o conceito de sustentabilidade traz consigo uma proposta, aqui retraduzida pela contribuição pós-estruturalista como um discurso de reprodução e manutenção do capitalismo em nível global. Essa mesma idéia é defendida por Harvey: “todo este debate em torno de ecoescassez, limites naturais, superpopulação e sustentabilidade é um debate sobre a preservação de uma ordem social específica e não um debate acerca da preservação da natureza em si”.

COSTA, Heloisa Soares de Moura – Planejamento Urbano Sustentável: Uma contradição de termos? / Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais nº2 p63 / UNICAMP / Campinas 2000

Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo

O Triângulo, a cidade sobre a colina a partir do embrião da futura metrópole rádio-concêntrica: O círculo perfeito da aldeia indígena, numa também embrionária rede de relações com o meio físico, um espaço para onde convergem trilhas, marcadas com os pés no chão.

Nos vazios do vale do Anhangabaú e várzea do Tamanduateí se restabelece o sentido de áreas de articulação entre a colina histórica, o Triângulo, e as áreas vizinhas da República e Brás/Moóca rompidas pelo caráter expresso e semi-expresso das últimas estruturas viárias. Cada um desses dois espaços, Anhangabaú e Parque D. Pedro II, vazios no passado, é reordenado em função da rearticulação de seu entorno imediato, mantendo as novas conexões estabelecidas na escala metropolitana. O sentido da relação da urbanização com o suporte físico, rios, várzeas e colinas, salienta-se na seqüência desses dois grandes espaços percorridos por eixos viários essencialmente modernos transversais ao Rio Tietê, que ao se definirem na base da colina de Santana se dirigem ao centro e também a pontos precisos no relevo em seus percursos para o litoral e também para sudoeste, Santo Amaro e Pinheiros, tangenciando o Centro Histórico pelo vale do Rio Anhangabaú e várzea do Rio Tamanduateí.

Nas variações do desenho do acesso do Vale do Paraíba à cidade de São Paulo, o acesso moderno por Prestes Maia, propõe uma seqüência de eventos urbanos na seqüência maior que relaciona Santana, São Paulo, Pinheiros e Santo Amaro. Esta seqüência aparece em imagens urbanas precisamente desenhadas, do Rio Tietê ao “Y”, a partir dessa nova relação que o Norte, Santana, assume nesta nova geometria urbana.

Na seqüência do Anhangabaú propõem-se a segregação do trânsito de passagem do Corredor Norte-Sul em novos túneis; na superfície uma avenida local de caráter urbano, central. Nos atuais túneis do Anhangabaú, terminal subterrâneo de ônibus articulado às estações Anhangabaú e São Bento do Metrô, serviços.

94 Topografia da área central da cidade de São Paulo (parcial), concepção gráfica de Nice Lecocq Muller, Walter Faustini e Aziz Ab'Saber. Desenho e adaptação artística do cartógrafo João Soukup / Fonte – AB'SABER, Aziz Nacib – *Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo* / Tese de Doutorado / Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo / p172 / São Paulo 1957

95 Implantação / Fonte – Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo / Folheto Promon Engenharia p7/ São Paulo 1997

96 97 98 99 Avenida Prestes Maia / foto do autor 2002

Na várzea do Tamanduateí, um vazio maior entre áreas que se desenvolveram com grande independência, retoma-se a idéia de uma envoltória contínua do Parque D. Pedro II articulando assim esses descontínuos tecidos urbanos.

100 A área do Parque D. Pedro II e suas distintas áreas envoltórias / desenho (2002) sobre Nova São Paulo – Geomapas Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000

O espaço do Parque D. Pedro II é hoje um vazio desqualificado percorrido por sistemas rodoviários.

101 102 103 Parque D. Pedro II / extremo sul / eixo da Avenida Rangel Pestana / extremo norte / Foto do autor 2001

A remoção das pistas que margeiam o Rio Tamanduateí no interior do Parque D. Pedro II e a transferência de seus fluxos para as pistas envoltórias em seus limites, integra tanto o entorno quanto o espaço do parque pelo eixo do Rio Tamanduateí. Os viadutos existentes perdem a função de cruzar as

pistas da Avenida do Estado que deixaram o interior do parque. Em vez de reformar, demolir os viadutos, rearticulando através de uma nova configuração, continuidade do espaço do parque e sua envoltória com um percurso contínuo, as relações locais da Sé com o Brás e a Mooca.

104 Desenho sobre Projeto de Reurbanização do Parque D. Pedro II – Proposta CET para Reorganização do Sistema Viário/ Parque D. Pedro II – Projeto de Reurbanização e os Impactos no Transporte Coletivo e na Circulação Viária / Companhia de Engenharia de Tráfego – CET / São Paulo 1991

105 Eixo da Avenida Rangel Pestana / do Brás para a Sé / foto do autor 2001

Quanto à Avenida do Estado, além do ABC, é o caminho natural para o litoral. Na inexistência de perimetrais a leste do centro a Avenida do Estado era a alternativa de transposição da mancha da cidade o que provocou o caráter expresso implantado com o tampão sobre o rio, que por ser elevado com relação às pistas laterais, isola as áreas vizinhas, já historicamente descontínuas.

106 107 Entorno da Avenida do Estado na Mooca / foto do autor 2002

108 O espaço do Parque D. Pedro II como passagem – desenho (2002) sobre Nova São Paulo – Geomapas Editora de Mapas e Guias Ltda / Santo André 2000

O proposto como sistema viário do Parque privilegiou seu espaço contínuo que passa então a funcionar como uma grande rotatória que integra o entorno da grande área inundável e vazia no passado. Excluiu-se todos os viadutos com exceção os da Radial Leste no extremo sul do Parque e incluiu-se duas pontes sobre o Rio Tamanduateí nos seus extremos sul e norte. A ponte norte se define pelos condicionantes desse eixo viário, gerando uma diagonal sobre o Rio Tamanduateí, vencido por leve estrutura estaiada.

Referente a esse sistema viário, transcrevemos a seguir do *Projeto Funcional de Remanejamento do Tráfego* o item 7 – *Desempenho da Rede Proposta*.⁹⁸ A comparação dos desenhos dos fluxos da rede atual (PD 054C-005 e PD 054C-006) com aqueles da simulação da rede proposta (PD 054C-002 e PD 054C-003) mostra que, graças às modificações viárias introduzidas, as condições de tráfego na rede proposta são, de fato, um pouco melhores do que na rede atual. Embora a extensão viária seja diminuída pela supressão dos viadutos e do trecho central da Avenida do Estado, os níveis de serviço melhoram através do aproveitamento mais homogêneo da capacidade viária disponível. Esse aproveitamento fica evidente pelo exame dos gráficos 7.1 e 7.2. No pico da manhã (Gráfico 7.1), verifica-se o seguinte:

⁹⁸ Relatório de impacto ambiental / documento EMURB / 1992

- Nenhuma fração da demanda opera com nível de serviço "F" (contra 15% dos veículos-km na rede atual);
- 11% dos veículos-km operam no nível "E", contra 2% (mais 15% no "F") na rede atual;
- Somente cerca de 14% dos veículos-km operam nos níveis A e B (28% na rede atual), indicando poucos trechos ociosos;
- Cerca de 75% dos veículos-km operam nos níveis "C" e "D", mostrando que a grande maioria dos usuários encontra boas condições de operação, sem excessos de capacidade.

No pico da tarde (Gráfico 7.2) esse bom aproveitamento da rede é ainda maior, com 81% dos veículos-km operando nos níveis "C" e "D", com apenas 10% nos níveis "A" e "B".

O Quadro 7.1 apresenta outros indicadores do desempenho da rede proposta em relação à atual.

A primeira observação refere-se ao momento total de transporte. O número de veículos-km aumenta para todas as categorias de veículos. Isto é um reflexo direto da supressão do sistema viário interno ao Parque (viadutos e Avenida do Estado), fazendo que todos circulem pela rotatória resultante. O resultado é um alongamento de percurso para todos aqueles que utilizam atualmente esse sistema viário central. Embora significativo em termos globais, esse alongamento de percurso tem impacto pequeno na média dos usuários. De fato, o percurso médio dos veículos leves passa de 1,18km para 1,47km de manhã, representando um alongamento médio de menos de 300m por veículo (250 à tarde), o que representa muito pouco face ao deslocamento completo origem-destino, do usuário. No caso dos ônibus, esse alongamento é maior (400m de manhã e 500m à tarde), pois são os ônibus os principais usuários dos viadutos a suprimir. Por outro lado, convém lembrar que a simplificação da operação do terminal economiza cerca de 650m de percurso para cada ônibus em seu interior. No caso dos caminhões, o alongamento médio de 550m de manhã (590m à tarde) ocorre principalmente pela supressão do tráfego na Avenida do Estado interna ao Parque, pois por essa via trafega a maior parte dos caminhões.

Pelas mesmas razões, ocorre aumento do tempo médio de percurso para todos os usuários (Quadro 7.1). Esse aumento fica entre 20 segundos (veículos leves, manhã) e 116 segundos (caminhões, à tarde). São tempos também pouco significativos face à jornada completa de cada veículo.

É provável que esses aumentos de tempo e distância de percurso sejam muito pouco ou nada percebidos pelos usuários, uma vez que virão acompanhados de uma melhora nos níveis de serviço, eliminando os congestionamentos atuais.

Em resumo pode-se concluir que, em que pesem os aumentos de percurso e tempo, o maior aproveitamento da capacidade viária e a distribuição mais homogênea dos níveis de serviço, sem trechos ociosos nem congestionamentos, faz da rede proposta uma alternativa viável ao sistema viário existente. Constata-se então que uma estrutura mais simples, mais legível e portanto mais facilmente operável por qualquer usuário, é também a mais eficiente.

Quanto à estrada de ferro é proposto uma reordenação completa do sistema nestes limites do centro.

O eixo da estrada de ferro é ocupado por uma nova perimetral recuperando em parte a proposta de Prestes Maia para a Segunda Perimetral de 1930 abrindo assim esta frente de expansão do centro em direção à várzea do Tietê. Nesse sentido são propostos novos eixos de circulação que acessem e integrem essas áreas próximas do Centro, descontínuas entre si e em relação ao Centro. Para a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) é proposto a construção de um leito ferroviário periférico à cidade para o tráfego de carga. Para a Fepasa é proposto que a Estação Júlio Prestes passe a concentrar os trens de longo percurso para o interior do Estado; a da Luz, os trens urbanos das linhas Noroeste e Oeste; a Roosevelt, os trens urbanos da Linha Leste, trens regionais para o Vale do Paraíba e de longo percurso para o Rio de Janeiro; é proposta a construção de nova estação na Moóca, para os trens do ABC e de longo percurso para Santos.

A nova Linha 4 do metrô, cujo projeto chega à Rua Oriente, é estendida até a Moóca conectando as quatro estações terminais das estradas de ferro: Júlio Prestes, Luz, Roosevelt e Moóca.

109 Reconfiguração do sistema sobre trilhos – Trens e Metrô / fonte – Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo / Folheto Promon Engenharia p8 / São Paulo 1997

A estrada de ferro, da Luz até a nova estação na Moóca, seria erradicada e uma nova avenida perimetral seria implantada sobre seu leito, possibilitando a complementação da Contra-Rótula existente, diminuindo consideravelmente a intensidade do tráfego na Avenida do Estado permitindo a retirada do tampão sobre o Rio Tamanduateí e conseqüentemente a continuidade dos tecidos urbanos lindeiros. O papel de integração dos transportes sobre trilhos no Centro é realizado pelo Metrô.

110 Mapa Viário / fonte – Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo / Folheto Promon Engenharia p8 e 9 / São Paulo 1997

Incorpora-se também a proposta de ligar a Avenida Paes de Barros – através do Viaduto Bresser, Rua Bresser, Rua João Teodoro e Avenida do Estado – com a Avenida Marquês de São Vicente, constituindo outra alternativa de contorno do Centro pelo norte. Os novos eixos de circulação vão possibilitar o desenvolvimento das regiões estagnadas a norte e a leste do Centro que passará a desempenhar um papel de efetiva centralidade, com as novas expansões se contrapondo às que tem havido para sudoeste. O Centro chega finalmente ao Rio Tietê, incorporando uma vasta e indefinida área que também já conta com grandes equipamentos.

Na área mais central, a circulação de pedestres é complementada com a abertura de novas rotas que vencem desníveis topográficos e permeiam as grandes quadras. Elevadores, planos inclinados,

escadas rolantes, autônomas ou ligadas a galerias comerciais, criam novas rotas para o pedestre. Incrementarão a acessibilidade ao pedestre articulando áreas comerciais importantes e facilitando o acesso ao metrô, aos ônibus, aos estacionamentos.

A circulação de veículos é reintroduzida no Vale do Anhangabaú, na Avenida São João, na Ladeira da Memória para o Largo de São Francisco e no Viaduto Santa Efigênia promovendo a acessibilidade e restaurando as lógicas da circulação nas seqüências construídas.

111 Novos eixos da circulação de pedestre / desenho (2002) sobre Nova São Paulo – Geomapas Editora de Mapas e Guias Ltda / Santo André 2000

Além do conjunto integrado de propostas visando promover a reordenação urbanística da área central foram propostas as seguintes intervenções pontuais: Parque D. Pedro II, Eixo do Anhangabaú (as duas grandes áreas que ladeiam a colina histórica), Terreno da Congas junto ao Parque D. Pedro II, Área Cerealista, Pátio do Pari (composição de uma nova frente urbana do Brás para o Parque D. Pedro II), Quadra do Convento São Bento (novas relações por circulações de pedestres entre o vale do Anhangabaú e várzea do Tamanduateí interligando importantes áreas comerciais hoje isoladas), Largos de São Bento e São Francisco (estruturadores do importante eixo da Rua São Bento).

Sistema Centro Histórico

O Sistema Centro Histórico, resultante da evolução das questões do *Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo*, se desenvolve no sentido de uma nova delimitação, um redimensionamento da área central da cidade a partir da implantação de uma nova envoltória.

O centro da cidade é definido pela Rótula Central que unifica as duas partes: Os bairros Sé e República.

Da escala da Rótula Central, o Perímetro de Irradiação do Plano de Avenidas de 1930, para a escala do Mini Anel Viário Metropolitano, o Circuito de Parkways do mesmo plano, a diferença é grande.

A tentativa de Prestes Maia de estabelecer uma perimetral ao centro intermediária entre as escalas do Perímetro de Irradiação (Rótula Central) e o Circuito de Parkways (Mini Anel Viário Metropolitano) incorporando a Avenida Paulista, não se concretizou. Em sua proposta a sequência da Avenida Paulista para a Avenida Angélica segue extremamente próxima ao centro da cidade pelo eixo das estradas de ferro e, no trecho seguinte, fica patente a dificuldade de vencer a topografia do Ipiranga para o Cambuci com esta envoltória indo até a distante Estrada do Vergueiro para daí retornar para a Avenida Paulista.

Dentro do espaço do Mini Anel Viário Metropolitano o sistema de radiais, seqüências das grandes rotas de acesso à cidade, é convergente, como sempre foi, para a área central da cidade. A Rótula Central tem o papel da articulação da área central. A Contra-Rótula teria o papel de desviar o tráfego de passagem.⁹⁹ Com a Contra-Rótula incompleta e indefinida, na impossibilidade da Rótula Central desempenhar o papel de Perímetro de Irradiação, temos o cruzamento dos corredores Norte-Sul/Sudoeste e Leste-Oeste dos fluxos diametrais expressos e semi-expressos.

A nova envoltória redefine as relações da área central com a metrópole promovendo a articulação destes espaços do entorno do centro com suas centralidades existentes e novas.

Nessa área definida por uma envoltória maior são consideradas as seguintes questões: **1.** Eixos diametrais. **2.** Nova perimetral e pólos de centralidades. **3.** Setores regionais.

⁹⁹ A diferença entre o Perímetro de Irradiação e a Segunda Perimetral é, para Prestes Maia e sua equipe, o caráter distribuidor do primeiro e desviador do segundo: "A segunda perimetral visava menos a distribuição do tráfego e mais o desvio das correntes diametrais, assim como, maior velocidade das correntes, isto é, até certo ponto, o caráter expresso". MEYER, Regina Maria Prosperi – *Metrópole e Urbanismo São Paulo anos 50* / Tese de doutoramento / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP/ 1991

1. Eixos diametrais

- **Eixos Leste-Oeste:** Estradas de ferro e Radiais – Podemos considerar o Centro Histórico como confinado por esses dois eixos que constituem limites no sentido Leste-Oeste.

A Norte o limite das áreas isoladas e esvaziadas de seus usos industriais ao longo da estrada de ferro, depois, a grande várzea do Rio Tietê ainda um limite de rarefeita ocupação. A Sul o limite das áreas desarticuladas e deterioradas pelas radiais Leste e Oeste. Primeiramente pelos elevados e rompimento do tecido urbano do Glicério, uma contígua e desgarrada área da Sé, já geograficamente pelo embate do Rio Tamanduateí com a colina histórica, onde os desníveis chegam a 20m. O Glicério ainda se separa do outro lado do Rio Tamanduateí pelo tampão sobre o rio. Em seguida a Bela Vista onde esse sistema, passando transversalmente sobre a série de espigões secundários do espigão central separados pelos sulcos bem marcados de pequenos vales paralelos, vai desarticular mais ainda a urbanização já consolidada como também degradar outras mais à frente pelo Elevado Costa e Silva.

O sistema viário acompanhando o eixo da estrada de ferro proporcionando uma nova acessibilidade a estas áreas estagnadas também é uma alternativa para a Radial Leste-Oeste, abrindo também a perspectiva de se readequar esta via para o convívio com a cidade ao longo dos tecidos do novo perímetro proposto a partir do que podemos deduzir da comparação entre o modelo rodoviário dessa obra da década de 70, desvinculada de seu entorno, com a obra urbana do Perímetro de Irradiação da década de 40.

112 113 Viadutos Centrais – décadas de 40 e 70 / Foto do autor

Estes sistemas de travessias se conjugam centralmente redesenhando a Contra-Rótula. As diretrizes viárias priorizam circuitos envoltórios ao centro, como a envoltória maior, a nova perimetral, e a redefinição dos sistemas envoltórios centrais, Rótula e Contra-Rótula. Acrescenta-se também nesse sentido o eixo da Avenida Paes de Barros conforme *Mapa Viário* (fig. 110) e relacionado adiante em SETORES REGIONAIS – Leste / Pari, Belém, Brás, Mooca.

- **Eixo Norte-Sul:** O grande e inacabado eixo moderno da cidade. Apresenta no segmento de Santana para o Centro uma concentração de fluxos que depois se abre para o Vetor Sudoeste, conectando as várzeas dos rios Tietê e Pinheiros, percorridos por suas marginais. Nos segmentos mais centrais até o “Y”, continuidade do espaço pela circulação local possível com a segregação em túneis dos fluxos de passagem. Do espaço junto à Estação da Luz, Pinacoteca do Estado, Igreja de São Cristóvão, e outros indícios como a confluência das ruas Florêncio de Abreu e Brigadeiro Tobias, que potenciam esse espaço para ser uma praça, e a Praça da Bandeira, espaço de articulação dos tecidos da Sé, República e Bela Vista. Esse espaço da estrada de ferro junto à Rua Mauá, da Praça da Luz até o Rio Tamanduateí, é a extensão natural do eixo da Contra-Rótula, que aí chega pela Avenida Duque de Caxias.

- **Eixo Tamanduateí:** A lembrança do Parkway Diametral do Plano de 1930. A remoção do tampão sobre o Rio Tamanduateí, da Praça Alberto Lion ao Parque D. Pedro II, é a condição para se restabelecer as ligações dos tecidos da Moóca e do Cambuci, assim como a recuperação da Praça Alberto Lion.

O VLP (veículo leve sobre pneus), sistema de média capacidade, está em implantação ocupando a parte central do tampão sobre o Rio Tamanduateí, uma decisão de projeto estritamente ligada ao desenho do modo de transporte e a redução dos custos dessa implantação. Considera-se que o VLP deveria ser aéreo em todo o eixo, e vir acompanhada de uma valorização geral da paisagem e das sinergias criadas pela rearticulação desses tecidos.

114 Avenida do Estado e o Parque D. Pedro II / fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo* / p135 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

Somando-se à recuperação do Parque D. Pedro II, a extensão viária deste eixo até a Marginal Tietê aí se articula com uma nova ponte desenhada no sentido de valorizar a confluência dos rios. Aí, no parque de exposições do Anhembi o VLP encontraria seu destino final.

- **Eixo Marginal Tietê:** Atualmente as Marginais dos rios Tietê e Pinheiros, de vias de contorno da cidade, são as maiores estruturas de fluxos imersos na mancha urbana, promovendo pela acessibilidade um grande potencial de uso para estas áreas, a ressaltar seu caráter urbano. Esse caráter pode ser ressaltado com a equação das estruturas de circulação local que dêem um sentido de continuidade entre as margens dos rios pelas pontes e com a introdução de uma ambientação para a circulação de pedestres. Articular a ocupação das áreas dispostas nos dois lados do Rio Tietê, dentro do novo perímetro proposto.

2. Novaimetral e pólos de centralidades¹⁰⁰

Esta Nova Perimetral dá sequência a partes já existentes: Avenidas Paulista, Pacaembu, Doutor Abraão Ribeiro, Brás Leme, Salim Farah Maluf, Teresa Cristina.

No *Sara Brasil* podemos acompanhar a evolução desta envoltória. Aqui podemos ver que a parte implantada dessa envoltória corresponde a trechos de topografia favorável nesse sentido: A Avenida Paulista já implantada e a Avenida Pacaembu em implantação. É também previsível a futura implantação da Avenida Brás Leme pelo vazio da várzea do Rio Tietê na direção de Santana. Na sequência pode-se antever que os tecidos urbanos de Vila Guilherme e Vila Maria se orientam favoravelmente no sentido da continuação até a Água Rasa pela atual Avenida Salim Farah Maluf. A sequência deste ponto até a Avenida Paulista terá que procurar sua implantação a partir dos condicionantes topográficos e dos tecidos urbanos existentes.

A conexão do Cebolinha¹⁰¹ via Avenida Sena Madureira com a Avenida Dr. Ricardo Jafet dá continuidade à sequência das avenidas Ordem e Progresso, Antártica, Sumaré, Paulo VI, Henrique Schaumann, Brasil, Pedro Álvares Cabral e 23 de Maio até o Parque da Independência no Ipiranga. Esta conexão aparecerá mais adiante também como parte do sistema Espigão Central.

116 117 118 119 120 121 Complexo Viário Cebolinha / Foto do autor 2002

Esta sequência envoltória é muito distante da área central da cidade, razão pela qual é proposto a ligação do eixo da Avenida Paulista com o Ipiranga, constituindo uma envoltória capaz de relacionar seus bairros envoltórios.

A grande distância entre a área histórica central e, a Leste, o eixo da Avenida Salim Farah Maluf é percorrida pelos novos eixos de contorno do centro ao longo da estrada de ferro e as sequências a partir da Avenida Paes de Barros até a sequência da Avenida Marquês de São Vicente, paralela à Marginal Tietê.

Nessa nova estruturação, a contraposição o pólo Centro Histórico com o pólo da Avenida Paulista, parte da Nova Perimetral, considera a área entre eles como um espaço que deve permitir um alto grau de inteiração dessas polaridades. Este espaço entre os dois pólos, a Bela Vista, deve ser considerado na sua totalidade, na inteiração, ou mediação entre o centro histórico e a Avenida Paulista. A partir desses princípios é complementado o Sistema do Centro Histórico: uma série de pólos de centralidade ao longo

¹⁰⁰ ...o "onde" nos impõe a necessidade de selecionar os pontos estratégicos da cidade, a partir dos quais se possa difundir transformações inovativas.

BUSQUETS, Juan – *Evolução do planejamento até a escala intermediária* / texto curso AUH 842 FAUUSP / 1999 / trad J. P. de Bem

¹⁰¹ Projeto de arquitetura arq. José Paulo de Bem para Promon Engenharia.

dessa envoltória que interagem com o pólo central do Centro Histórico. Nessa linha envoltória uma linha de Metrô fortalece a coesão da sequência.

A partir de alguns indicativos como o Parque da Independência, o futuro Parque do Carandiru, o Parque Fernando Costa, esses pólos definem-se a partir desses atributos: Parque e centralidade pela continuidade das linhas dos fluxos de pedestres, inteirando o espaço do parque e a cidade em sua volta.¹⁰² Mas os pólos de centralidade principalmente conjugam grandes entroncamentos viários, transporte sobre trilhos, estações intermodais. Focados na integração das infra-estruturas urbanas,¹⁰³ nos nós dessas redes, são consideradas essas centralidades.

- **Pólo Avenida Paulista:** A Avenida Paulista é a parte do grande eixo de cumeada do Espigão Central mais próxima ao centro histórico. Intercepta os antigos caminhos em direção ao centro: Rebouças-Consolação, Augusta, Brigadeiro Luis Antonio, Vergueiro-Liberdade. A possibilidade da continuidade desse eixo pela Nova Perimetral coloca em evidência os seus espaços extremos. O espaço no encontro das avenidas Paulista, Rebouças, Doutor Arnaldo, Angélica e Rua da Consolação só tem o propósito de deixar passar um sistema viário resolvido em função dos fluxos de passagem resultando na descontinuidade do espaço e dos fluxos locais, contando o pedestre. Assim como, em menor escala, no outro extremo, nas seqüências do eixo da Avenida Paulista pela Avenida Bernardino de Campos e Rua do Paraíso, a passagem da Avenida 23 de Maio, os encontros com as ruas Vergueiro e Domingos de Moraes, e outras. Comparando o eixo Sé – República com essa situação da Avenida Paulista ressalta a questão: Foi perdido o sentido da praça como espaço público central, de confluência de fluxos. Os vazios aí existem, mas desqualificados.

- **Pólo Barra Funda – Estação Inter-modal Barra Funda, Memorial da América Latina e Parque Fernando Costa** no cruzamento da antiga via em direção da área central, Avenida Francisco Matarazzo, sobre o eixo da Nova Perimetral no segmento da Avenida Pacaembu.

O novo eixo viário que acompanha a estrada de ferro por sua vez permitirá que a Avenida Francisco Matarazzo seja atravessada pelos fluxos da Rua Cardoso de Almeida para a Rua Marta, pelo Largo do Padre Péricles, assim como a reativação, ou construção de novas travessias a esse eixo.

Um importante pólo terciário está sendo implantado entre a Avenida Francisco Matarazzo e a estrada de ferro, onde já está implantada uma nova avenida com alcance limitado. A grelha ortogonal que define o tecido do Bairro de Perdizes é pouco conectada na Avenida Francisco Matarazzo permanecendo desvinculado desses novos empreendimentos, que por sua vez permanecem ilhados entre a Estrada de ferro e a Avenida Francisco Matarazzo. Estas conexões se estenderiam até a nova avenida implantada junto à estrada de ferro. O eixo da estrada de ferro comporá pela nova acessibilidade uma nova frente urbana para os bairros.

O Parque Fernando Costa é uma área encravada pouca relacionada com o entorno. A sua situação prejudica as relações do bairro com o Terminal da Barra Funda. Verticalização da faixa que envolve o Parque Fernando Costa acompanhada de áreas públicas numa melhor inteiração do parque com o entorno, permitindo fluxos de pedestres entre as áreas envoltórias pelo seu interior.

- **Pólo Santana:** Santana é uma importantíssima referência urbana na construção da cidade moderna pelos sistemas de vias radiais que cruzam o Espigão Central em demanda de Santo Amaro e Pinheiros. Santana é o extremo Norte desses sistemas. A parte mais antiga nas cotas mais altas apresenta-se sem alterações significativas nessa urbanização e também sem possibilidade de transformações significativas. É então nas áreas baixas que essas possibilidades se apresentam. A passagem da nova envoltória do Sistema Centro Histórico já forneceria as bases para a configuração desta centralidade no nó resultante do encontro de radiais e perimetrais.

¹⁰² Os parques urbanos não conseguem de maneira alguma substituir a diversidade urbana plena. Os que têm sucesso nunca funcionam como barreira ou obstáculo ao funcionamento complexo da cidade que os rodeia. Ao contrário, ajudam a alinhar as atividades vizinhas diversificadas, proporcionando-lhes um local de confluência agradável; ao mesmo tempo, somam-se à diversidade como um elemento novo e valorizado e prestam um serviço ao entorno...

JACOBS, Jane Jacobs - *Morte e vida de grandes cidades* / p110 / Livraria Martins Fontes / São Paulo 2000

¹⁰³ ...os planos estão dando prioridade à integração das infra-estruturas urbanas, grande dívida pendente dos grandes desenvolvimentos viários dos anos sessenta. Reentendimento portanto da necessidade das infra-estruturas técnicas mas também de sua correta contribuição para a forma urbana mais geral e seus compromissos de adequação e coerência com a morfologia existente.

BUSQUETS, Juan – *Evolução do planejamento até a escala intermediária* / texto curso AUH 842 FAUUSP / 1999 / trad J. P. de Bem

O concurso *Reurbanização da Área do Carandiru: Concurso Nacional de Plano Diretor* que colocou em evidência esta área fundamental no balizamento do limite norte do centro, conforme aqui proposto para o seu redimensionamento, insere portanto esta centralidade na temática geral proposta para essas centralidades: Grandes entroncamentos viários, parques e áreas verdes, transportes sobre trilhos, estações terminais. A proposta¹⁰⁴ para o Parque do Carandiru, a ser apresentada adiante, parte tanto da inserção da área na estrutura imediata de seu entorno como na estrutura mais ampla e definidora do Sistema Centro Histórico. A seqüência da Avenida Brás Leme até a Avenida General Ataliba Leonel, as seqüências para Vila Guilherme e Vila Maria, conexões viárias por rotatórias que definem novas praças, a complementação da Avenida Moysés Roysen junto ao córrego Carajás articulando o parque à Marginal Tietê, a abertura de ruas nos limites da área, otimizam a inserção do espaço do novo parque em variadas escalas de alcance no espaço da cidade.

- **Pólo Tietê:** Importante entroncamento das avenidas marginais ao rio Tietê com a rodovia Dutra e nova perimetral que apresenta o Parque do Piqueri e uma grande área desestruturada com significativos espaços verdes.
- **Pólo Água Rasa:** A grande afluição de vias para esta área no entorno da Avenida Salim Farah Maluf, a partir de articulação do local, potencia essa centralidade. A leste do eixo da Avenida Salim Farah Maluf afluem as vias: Ruas Demétrio Ribeiro e Marechal Barbacena, Avenidas Vereador Abel Ferreira e Regente Feijó, Rua Pantojo e Bom Jesus. A oeste: Ruas do Acre e Major Basílio, que podem ser consideradas extensões das ruas da Moóca e dos Trilhos, ruas Siqueira Bueno e Serra de Jaire, Avenida Álvaro Ramos.

122 Confluência de vias na Água Rasa / desenho (2002) sobre Nova São Paulo / Geomaps Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000

- **Pólo Ipiranga:** O eixo que se desenvolve da Praça Alberto Lion para o Museu do Ipiranga é um investimento numa monumental obra urbana que continua Isolada e contaminada pela decadência do

¹⁰⁴ Arquitetos Bruno Padovano, José Paulo de Bem, Roberto Righi, José Ricardo Mekitarian, Maria Beatriz F. de Souza Oliveira. Sidney Meleiros Rodrigues, Hilmar Diniz Esteves. Redesenho por José Paulo de Bem no Curso FAUUSP AUP-833 - *Arquitetura e projetos urbanos*, com os profs.drs. Joaquim Guedes e Adilson C. Macedo.

eixo do Rio Tamandateí e das áreas industriais próximas. Inserida num entorno composto de fragmentos desarticulados, apresenta poucos cruzamentos significativos e está reduzido a uma paisagem de referência no percurso de acesso às rodovias para o litoral, em parte sobre o tampão do rio, construindo um trecho meio elevado de via expressa que vai da Praça Alberto Lion ao Parque D. Pedro II. A Praça Alberto Lion, de frágil contorno construído, perde também sua forma urbana tanto pelos fluxos de passagem como também por não contar com outras ruas que aí se conectem. A estreita e alongada área do Parque Ipiranga é também encravada no seu entorno, no sentido desses fluxos de passagem.

123 Avenida D. Pedro I e Monumento do Ipiranga / fonte – Base S.A. 2000 / PMSP – RESOLO

- Pólo Aclimação: Uma hipótese, proposta a seguir em Setores Regionais - Sudeste / Liberdade, Cambuci, Aclimação e Ipiranga.

3. Setores regionais

Dentro da envoltória¹⁰⁵ do Sistema Centro Histórico identifica-se diferentes regiões geográficas onde se agrupam bairros,¹⁰⁶ aqui denominadas setores regionais. Suporte físico e urbanização. Continuidades e descontinuidades. Limites.¹⁰⁷ A linha de referência Norte-Sul se posiciona aqui sobre o torreão oeste do Palácio das Indústrias, acomodando esta demarcação.

- Setor Centro-Tietê / Casa Verde, Santana, Vila Guilherme, Vila Maria.

Neste setor, além da continuidade da linha envoltória que o anexa à nova área central e às grandes estruturas modernas, costura-se um novo papel para o rio Tietê em seu cruzamento pela área central da cidade. Esse Setor Regional passa a contar com dois sistemas paralelos à Marginal Tietê. A sul, a seqüência do eixo da Avenida Marquês de São Vicente, a norte a seqüência da Avenida Brás Leme. A implantação de novas pontes, mais voltadas às conexões de fluxos locais e ligadas aos eixos de travessia mais antigos, suprimidos pela implantação das grandes estruturas modernas, incrementarão uma ocupação dessas áreas. A presença do parque de exposições Anhembi e outros grandes equipamentos comerciais, o Campo de Marte, o Carandiru, a chegada do eixo da Rodovia Presidente Dutra, o acesso para o Aeroporto Internacional São Paulo-Guarulhos, a linha do Metrô e os terminais são questões para um plano.

- Setor Centro-Leste / Pari, Belém, Brás, Mooca.

A antiga unidade entre Pari, Brás, Moóca e Belém possível com a presença da estrada de ferro, começa a se desfazer com a implantação da Radial Leste-Oeste no final da década de 60 e amplia-se com a implantação do Metrô na década de 80. Na década de 70 o tampão sobre o Rio Tamanduateí condena estas áreas a não se unirem às do outro lado do rio. O seu limite oeste é o eixo do Rio Tamanduateí; o norte a nova avenida paralela à Marginal Tietê, seqüência da Avenida Marquês de São Vicente; o leste a Avenida Salim Farah Maluf, parte da Nova Perimetral, como o sul. As estruturas principais estabelecem referências para as estruturas secundárias, numa coerência possível entre as partes, no desenvolvimento e articulação desses tecidos nessas bordas de várzea. Na Rua João Teodoro é notável o sentido desse antigo eixo, atravessado entre a Luz e o Brás, transversal ao grande eixo metropolitano norte – sul/sudoeste, paralelo à várzea do Rio Tietê e suas vias expressas marginais.

¹⁰⁵ Vias:...Para muitos, estes são os elementos predominantes na sua imagem. As pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam e os outros elementos organizam-se e relacionam-se ao longo destas vias.

LYNCH, Kevin – *A imagem da cidade* p58 / Edições 70 / Lisboa 1988

¹⁰⁶ Bairros: São regiões urbanas...em que o observador penetra... e que reconhece como tendo algo de comum e de identificável.

idem

¹⁰⁷ A "requalificação urbana", passa por repensar a cidade desde si mesma, com seus atributos e dificuldades. Não em vão, observamos como na Europa as cidades retornam sobre si mesmas, buscando sua mudança e sua atualização, remoçando seus velhos bairros e dando respostas modernas aos velhos problemas.

...Neles o peso da cidade existente e sua reabilitação é fundamental. Os Planos entendem que a cidade consolidada deve revitalizar-se com estratégias distintas em função da análise específica de cada um dos bairros e as necessidades de melhora e/ou de renovação. Aí o plano e os projetos urbanos propostos terão que trabalhar desde o entendimento da cidade existente, suas regras morfológicas e suas perspectivas sócio-funcionais.

...Por outro lado dificilmente se dão estes projetos especiais se não há um Plano que os encaixa na história e na dinâmica urbanística da cidade.

BUSQUETS, Juan - *Evolução do planejamento até a escala intermediária* / texto curso AUH 842 FAUUSP / 1999 / trad. J. P. de Bem

125 Reestruturações / Rua João Teodoro e áreas vizinhas / Desenho (2002) sobre Nova São Paulo / Geomaps Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000

- Setor Centro-Sudeste / Liberdade, Cambuci, Ipiranga.

A topografia acidentada, em áreas geograficamente distintas sulcadas pelos cursos d'água que se dirigem para a Baixada do Glicério, isoladas de sua envoltória. Este isolamento manifesta-se a leste nas descontinuidades entre os lados da Avenida Pedro I, Rio Tamanduateí e estradas de ferro; a oeste pela descontinuidade de tecidos da Liberdade com a Bela Vista; a norte pela descontinuidade imposta pelo tampão sobre o Rio Tamanduateí e o problemático Glicério; a sul pela indeterminação na terminação de alguns poucos eixos definidos no interior desse tecido. No centro desse recorte, no sentido norte sul está o tecido mais definido que converge para o Largo do Cambuci, também situado na única linha de sequência do centro histórico para o Ipiranga, a Rua Lavapés. As sequências transversais à Rua Lavapés para a Moóca estão interrompidas pelo tampão sobre o Rio Tamanduateí.

- Setor Centro-Sudoeste / Bela Vista e Jardim Paulista.

A Avenida Paulista está embutida num xadrez de quadras ortogonais que se destaca perfeitamente dos outros tecidos da Bela Vista em direção do centro, condicionados por uma topografia acidentada. O largo e extenso eixo da Avenida Paulista intercepta transversalmente um feixe de antigos eixos radiais de acesso ao núcleo histórico. Os grandes eixos viários implantados a partir do Piques, o Sistema "Y" do Plano de Avenidas, pelos vales Saracura e Itoiró reiteram a forte ligação deste espaço da Avenida Paulista com o Centro Histórico e também com as centralidades que compõem o Vetor Sudoeste. Esse setor tem a sua articulação central na Praça da Bandeira, um lugar que hoje não articula mais o seu entorno, destituído dessa função pela intensidade dos fluxos de veículos de passagem. Depois o corte promovido nos tecidos pela passagem da Radial Leste-Oeste que, desconecta ainda mais urbanizações descontínuas sobre áreas desniveladas.

- Setor Centro-Oeste / Consolação, Santa Cecília, Perdizes e Barra Funda.

Desmontagem do Elevado Costa e Silva e parte de seus fluxos desviados pela nova estrutura viária acompanhando o eixo da estrada de ferro.

- Setor Centro-Norte / Bom Retiro.

O Bom Retiro é dividido no sentido leste-oeste pelo eixo da estrada de ferro e no norte-sul pelas grandes vias modernas na sequência das Avenidas Prestes Maia, Tiradentes e Santos Dumont. A Avenida do Estado apresenta-se também como um limite de poucas transposições. A urbanização das áreas ferroviárias permite a conexão dos tecidos urbanos no sentido norte-sul, complementada pela sequência possível de ruas pelas grandes áreas rarefeitas até a Avenida do Estado. No sentido leste-

oeste, o eixo urbanizado das áreas ferroviárias e sequências que transpõem o eixo do Corredor Norte-Sul até o Pari e o Brás. A remoção dos usos dos quartéis destas áreas é outra questão. É de se salientar as atividades comerciais especializadas nestas áreas a norte do centro, no Bom Retiro, Luz, Santa Efigênia, e nos bairros vizinhos do Pari e Brás; os recentes investimentos nas estações Júlio Prestes, antiga Estação da Sorocabana, Luz e Pinacoteca do Estado; espaços como o Parque da Luz, D. Pedro II e o Pátio do Pari. O conjunto configura um vivo e valioso patrimônio atualmente em segmentos independentes e fracamente articulados.

130 Setor Centro-Oeste / desenho (2002) sobre Nova São Paulo – Geomapas Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000

131 Setor Centro-Norte / desenho (2002) sobre Nova São Paulo – Geomapas Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000

Sistema Espigão Central e Pinheiros

Conforme citado anteriormente, na relação do *sistema centro histórico* e cidade, evidencia-se a condicionante presença do Espigão Central. Referente a este, o Centro desenvolvido como Sistema Centro Histórico restava confinado na vertente do Espigão Central para o Rio Tietê. Assim não incorporava as importantes centralidades desenvolvidas para a outra vertente do Espigão Central, a da Várzea do Rio Pinheiros, deixando de fora grande parte do Vetor Sudoeste. Consta-se que o Sistema Espigão Central já estava descrito como suporte físico e estrutura urbana, definido para ser desenvolvido e sobreposto ao outro Sistema Centro Histórico, no recorte do Centro Expandido. Evidencia-se também que o Sistema Espigão Central não só contém o Sistema Centro Histórico na vertente para os rios Tamanduateí e Tietê, mas também um outro sistema para a vertente para o Rio Pinheiros, o Sistema Pinheiros.

O Centro Expandido revela-se assim a área onde desenvolver as relações de centro e cidade, ou melhor, do conjunto de áreas centrais estruturado agora em relação ao último canal de mobilidade e acessibilidade dos grandes fluxos metropolitanos, a envoltória do Mini Anel Viário Metropolitano. Ao mesmo tempo em que se desenvolve a articulação urbana das redes de comunicação dentro do Centro Expandido intercambiando as escalas de fluxos, internacionais, nacionais, regionais e locais, definem-se os lugares centrais nas relações de metrópole e região.

No mapa *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas ao redor do Centro* já são visíveis eixos desses sistemas já impressos no relevo. A Noroeste lá estava o eixo que passa pela Lapa onde se divide em três direções relacionadas ao Espigão Central: Em direção a São Paulo, a Pinheiros e à uma linha intermediária, a de cumeada do Espigão Central.

135 desenho sobre *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas, ao redor do Centro*

— Caminhos para o interior e litoral — Caminhos entre São Paulo e Santana, Pinheiros e Sto. Amaro - - - Avenida Paulista

A Avenida Jabaquara como linha de cumeada do Espigão Central já está também aí definida pelos caminhos de São Paulo em direção a Santo Amaro e ao Litoral. O sentido dos caminhos de travessia do Espigão Central no sentido Norte Sudoeste, Santana para São Paulo e daí para Pinheiros e Santo Amaro, também já está aí presente: O leque de vias que vai propiciar a construção do Vetor Sudoeste na futura expansão da área central. Os caminhos para o mar aí comparecem também delineados em relação ao espigão central e os sentidos Noroeste Sudeste, o interior e o porto no litoral.

Todos os eixos desse mapa, concêntricos, passam pela cidade de São Paulo. Com exceção de Pinheiros, como já registra o mapa *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas ao redor do Centro*, o que já permite novas relações regionais independentes de São Paulo, acentuadas mais tarde com a

implantação do eixo da Avenida Paulista, resultante da articulação desses dois segmentos já existentes sobre a cumeada do Espigão Central e os eixos transversais mais antigos, em direção ao nó central, São Paulo.

O contorno do Espigão Central pelas várzeas dos rios Tietê e Tamanduateí presente no mapa *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas ao redor do Centro* comparece reiterado no *Sara Brasil* de 1930 com a implantação da rede das estradas de ferro, onde se ressalta um sentido principal, contínuo do percurso interior-litoral. A estrada de ferro para o Vale do Paraíba e Rio de Janeiro é que termina aí, na estação no Brás.

Com as exceções de urbanizações em áreas baixas no Centro da cidade, Vale do Anhangabaú e Várzea do Tamanduateí, no *Sara Brasil* constata-se o vazio das várzeas e vales dos rios. É o que orientará o circuito envoltório mais externo do Plano de Avenidas, o Mini Anel Viário Metropolitano, sendo a implantação desse sistema completada recentemente (1996). Até aí, as estruturas da cidade neste contorno do Espigão Central que atravessam estas áreas urbanizadas sofreram adaptações urbanisticamente desastrosas com o Minhocão e o tampão sobre o Rio Tamanduateí para suportarem as demandas desses deslocamentos urbanos à grandes distâncias.

A implantação das marginais dos rios Tietê e Pinheiros, o corte pelo Espigão Central conectando as novas rotas para o Litoral com a linha da várzea do rio Pinheiros reforçando a acessibilidade às novas centralidades que historicamente já estão aí às margens do Rio Pinheiros, Santo Amaro e Pinheiros; a seqüência dessa envoltória pelos córregos da Mooca, afluente do Rio Tamanduateí, e Tatuapé afluente do Rio Tietê, definem o Centro Expandido e encaixam nessa escala metropolitana o Espigão Central.

Mas, os eixos que propiciaram as urbanizações mais antigas presentes no *Sara Brasil* não só ficaram penalizados por essas desastrosas adaptações, o Minhocão e o tampão sobre o Rio Tamanduateí, como também delimitam limites de urbanizações em relação às várzeas, limites evidenciados pelas estradas de ferro. Assim, em relação a estas áreas a Norte e a Leste do centro, dentro do Mini Anel Viário Metropolitano, pode-se dizer que estão do lado de fora da área urbanizada contida na vertente Tietê – Tamanduateí do Espigão Central.

Nesta escala de considerações o Espigão Central apresenta-se como um fator determinante da urbanização. No sentido longitudinal é como um leme dirigindo os fluxos no sentido Noroeste-Sudeste: Dos eixos mais antigos na vertente Tietê e Tamanduateí aos mais novos na vertente Pinheiros, além do eixo viário que acompanha a linha de cumeada. Transversalmente as possibilidades de travessia concentraram um leque de radiais que propiciam o desenvolvimento do Centro para Sudoeste.

No Sistema Espigão Central grande parte da envoltória do mesmo é composto pelo Mini Anel Viário Metropolitano, acompanhando o Rio Pinheiros e a sequência de transposição do Espigão Central até o Ipiranga. Então, para o lado das vertentes para os rios Tietê e Tamanduateí, um novo eixo viário acompanha a estrada de ferro, fechando este circuito envoltório ao Espigão Central, que então percorre todo o limite da linha de urbanização ao longo da estradas de ferro, possibilitando a renovação da paisagem industrial com novas funções no contexto metropolitano a partir de melhores condições de acessibilidade e conexões entre áreas atualmente isoladas umas das outras. São decorrentes as desmontagens do Minhocão e do tampão sobre o Rio Tamanduateí.

Ressalta-se ainda que na linha de cumeada do Espigão Central, em posição central, a Avenida Paulista intercepta as radiais que de Pinheiros e Santo Amaro se dirigem ao Centro Histórico. Considerando que estes fluxos sempre se dirigiram ao Centro Histórico sobrecarregando-o com os fluxos de passagem diametrais, são redefinidas transposições do Espigão Central entre os rios Tietê e Pinheiros e também entre Pinheiros e Ipiranga. A redefinição desses eixos reafirma seus pontos de cruzamento com o eixo de cumeada do Espigão Central em seus potenciais de centralidade.

Com relação ao eixo estrada de ferro, como já assinalado, a conjugação de um eixo viário revaloriza a sequência de bairros, da Lapa ao Ipiranga, com uma nova frente urbana gerada pela nova acessibilidade. O Centro de São Paulo está estruturalmente ligado ao eixo das estradas ferro, ocupando o lugar central do colar que vai da Lapa ao Ipiranga, no nó definido pelos cruzamentos desses fluxos que contornam e atravessam o Espigão Central. Os sistemas estão aí impressos, no entrelaçamento dos eixos dos rios, dos caminhos, dos trens, das rodovias que passam por São Paulo, de Noroeste para Sudeste, de Norte para Sudoeste, acentuando, revalidando a posição da cidade original, ancorada nos rios.

À posição diferenciada do centro histórico, lugar mais central destas redes, corresponde a complexidade de suas estruturas envolventes, Rótula e Contra-Rótula, redefinidas a partir do novo eixo norte de transposição da área central acompanhando a estrada de ferro, levando o Centro Histórico na direção da várzea do Rio Tietê, promovendo a continuidade de áreas também ao longo do Rio Tamanduateí. No eixo sul de transposição da área central, a reconciliação da Radial Leste-Oeste com os bairros locais.

O colar dos bairros desenvolvidos pela estrada de ferro agora termina em dois pontos precisos desse sistema: Na Vila Leopoldina e no Ipiranga. A oposição dessas duas grandes área vazias e desestruturadas aponta de um lado na direção do interior, na direção de Osasco e Alphaville, do outro em direção ao mar e do ABC.

À primeira vista, nos mapas atuais, a Vila Leopoldina apresenta-se como um lugar marcante, definido pelo encontro dos rios Tietê e Pinheiros, mas é um lugar profundamente dissociado.

Não há indícios de caminhos mais antigos que demandassem esse espaço dos rios, com exceção da Avenida dos Remédios que tortuosamente faz o seu caminho pelo Jaguará, como divisa entre Osasco e São Paulo. Do outro lado, no Jaguaré, a antiga estrada de Itu passando hoje por Osasco segue para uma travessia do rio mais distante, em Pinheiros. Mais próximo está uma ligação mais recente, a Avenida Jaguaré e sua ponte, acessibilidade para a ocupação da área na década de 40. Os rios são barreiras físicas que potenciam essa dissociação, dividindo o território em três partes distintas: A Vila Leopoldina, o Jaguaré e o Jaguará. Osasco, outro município, se interpõe entre o Jaguaré e o Jaguará.

A Rodovia Castelo Branco marginando o Rio Tietê chega nessa confluência com o Rio Pinheiros e abre na mesma condição de rodovia suas sequências pelas margens desses rios através do conjunto de viadutos Cebolão. Os trilhos também repetem o desenho dos rios se bifurcando em duas direções. À desagregação do espaço pelos rios e marginais expressas soma-se a desagregação provocada pela estrada de ferro.

Nessa posição marcante a Vila Leopoldina apresenta um duplo sentido: Um lembra o passado, um último lugar dentro da cidade, uma fronteira onde são colocados por exemplo a cadeia e a usina

tratamento de lixo; outro, decorrente da acessibilidade rodoviária é de ser uma importante entrada da cidade como atesta a presença do CEASA e da Sede Regional e Centro de Triagem da ECT.¹⁰⁸

Neste lugar de encontro dos rios, na conexão dessas áreas e redes, um centro na expansão do Vetor Sudoeste, na ocupação desses vazios a partir da articulação dos espaços da Vila Leopoldina, Jaguaré, Osasco e Jaguará e também de encontro com o novo eixo viário ao longo da estrada de ferro, seguindo pelo Pólo da Lapa e Água Branca e Ipiranga, anteriormente mencionados, além do Centro Histórico. Em contraponto ao Pólo Vila Leopoldina, o Pólo Ipiranga é o lugar onde a estrada de ferro, no limite do Centro Expandido, encontra o Mini Anel Viário Metropolitano. Além de situar-se tanto no Sistema Centro Histórico como no Sistema Espigão Central.

Resta ainda considerar o segmento do Mini Anel Viário Metropolitano entre o Ipiranga e o Rio Pinheiros nos entroncamentos das rodovias de ligação com o litoral, Via Anchieta e Via dos Imigrantes, que estabelecem esses grandes nós da rede, suas possibilidades e limites.

139 Cruzamentos: Mini Anel Viário Metropolitano com Avenida Jabaquara Dr. Hugo Beolchi e Via dos Imigrantes / desenho sobre Nova São Paulo – Geomaps Editora de Mapas e Guias Ltda / Santo André 2000

140 141 142 143 144 145 Cruzamentos: Mini Anel Viário Metropolitano com Avenida Dr. Hugo Beolchi e Via dos Imigrantes / foto do autor 2004

¹⁰⁸ Arquitetos Sérgio Pileggi e Euclides Oliveira / 1975

146 Entroncamento do Mini Anel Viário Metropolitano com Via Anchieta e outras / desenho sobre Nova São Paulo – Geomapas Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000

Assim como o Sistema Centro Histórico rompe o limite da várzea do Tietê incorporando territórios da outra margem do Rio até Santana, junto ao Rio Pinheiros, se coloca também esta questão, com o Sistema Pinheiros.

A grande curva do Rio Pinheiros acompanhando o Espigão Central é uma região a ser considerada em seus dois lados do Rio, na articulação desses espaços face às grandes correntes de fluxos, que denominamos Sistema Pinheiros.

Contido na envoltória maior do Mini Anel Viário Metropolitano do Centro Expandido, o Sistema Espigão Central sobressai-se em sua dimensão metropolitana, contendo na vertente para o Rio Tietê o Sistema Centro Histórico e na vertente para o Rio Pinheiros o Sistema Pinheiros. Sobrepondo-se sobre os três sistemas a forte concentração de linhas, traços de união desses três sistemas, através das quais o Centro Histórico se deslocou na construção do Vetor Sudoeste.

As linhas de transportes sobre trilhos se complementam ao longo dessa envoltória, na definição do Sistema Espigão Central. Novas centralidades se compõem com as anteriores compondo uma nova estrutura de relações o que nos leva de volta ao mapa inicial *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas* na identificação dessa rede colonial e seus pontos centrais, as vilas, hoje dissolvidas no Centro Expandido.

Outros Vetores

- Pinheiros e Estradas de ferro

À curva do rio em Pinheiros, contrapomos as curvas do rio em Santo Amaro e Vila Leopoldina. O moderno recorte de Pinheiros definido por segmentos de radiais e perimetrais que contém a estrutura da vila colonial Pinheiros situa-se na área mais central do proposto Sistema Pinheiros. Os centros de bairro Santo Amaro e Pinheiros, conectados pelas vias expressas marginais ao Rio Pinheiros, reafirmam-se nestes cruzamentos inter-modais como pontos de referência das rotas que convergem radialmente sobre São Paulo com os projetos em implantação das linhas de Metrô Lilás e Amarela respectivamente.

A cidade continua a se expandir e se estruturar sobre esses eixos radiais do Vetor Sudoeste e reproduzindo seus centros em segmentos perimetrais entre esses eixos.

O Vetor Sudoeste hoje se distende ao longo do Rio Pinheiros vencendo a fragmentação desses tecidos urbanos com novos eixos estruturantes na direção de Santo Amaro, como também na direção da Vila Leopoldina, extrapolando para Alphaville. Concebe-se então, além do desenvolvimento urbano nos eixos radiais que passam por Pinheiros e Santo Amaro, o tencionamento desse impulso ao longo das marginais ao rio, parte da envoltória do Mini Anel Viário Metropolitano, tanto em direção à Vila Leopoldina, o que já acontece pela Marginal Pinheiros, quanto ao Ipiranga pela Avenida dos Bandeirantes. No desenho dessa irradiação a partir de Pinheiros situam-se também os eixos transversais do Sistema Espigão Central.

Da Vila Leopoldina e do Ipiranga, através do eixo viário que complementa a envoltória do Sistema Espigão Central ao longo das estradas de ferro, reconfigura-se o colar quase contínuo de indústrias hoje em ruínas entre a Lapa e um pouco além da estação do Ipiranga. Incluem-se como elementos deste grande arco viário, revisões na Contra-Rótula e Rótula Central, também elementos do Sistema Centro Histórico.

- Santana

No espaço que define a triangulação dos pontos da rede colonial, São Paulo, Santo Amaro e Pinheiros se estrutura o Vetor Sudoeste. No vértice onde se situa São Paulo, na direção desses fluxos transversais ao Espigão Central para o Norte, separada pela várzea do Rio Tietê está a colina de Santana em cuja base se situa o complexo penitenciário do Carandiru.

Da área dos presídios reciclada em parque público, integrado no entorno, no Sistema Centro Histórico, e nos grandes eixos de transportes norte / sul e sudoeste, irradiam-se os vetores de Santana.

- Setor Centro Norte

A partir da revisão dos espaços da estrada de ferro, em seu cruzamento com o eixo viário norte / sul e sudoeste, na Luz.

Esses vetores, que em parte redirecionam o Vetor Sudoeste, em outra criam-se novos vetores a partir de Santana e do Centro para Santana, definem-se como estratégia decorrente das reestruturações no Centro Expandido, onde se articulam os estudos pontuais.

Capítulo III

ESTUDOS PONTUAIS

Introdução

Esses estudos foram executados a partir dos mesmos pressupostos: Continuidade, sequência da urbanização, articulação do espaço desde as grandes linhas de fluxos às mais locais, hierarquizando a estrutura dos tecidos urbanos, definindo os lugares onde se situam estes estudos. Neste trabalho, princípios comuns de representação ressaltam esse procedimento comum. A partir de mesmos procedimentos geram-se imagens diversas em cada lugar,¹⁰⁹ diversas organizações espaciais e caráter das arquiteturas¹¹⁰.

Nesta relação entre estudo parcial e plano geral intenta-se nestes estudos pontuais equacionar os padrões modernos aos da cidade tradicional existente.

¹⁰⁹ Assim compreendemos porque a composição é variada em cada cidade, em cada praça, pois justamente, também são várias as desembocaduras das ruas, as linhas do trânsito, as antigas ilhotas entre elas, enfim todo o seu desenvolvimento histórico.

SITTE, Camilo – *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos* / p37 Editora Ática São Paulo a1992

¹¹⁰ ...Essencialmente, a arquitetura qualifica a rede, seja criando relações nodais ou também recriando posições centrais.

MANTZIARAS, Panos – *Fluxos* / Quaderns nº21 p151 / *Col·legi d'Arquitectes de Catalunya* / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

Ibirapuera¹¹¹

150 Parque Ibirapuera – maquete 1951 / fonte – BRUAND, Yves – *Arquitetura Contemporânea no Brasil* / p155 / Editora Perspectiva / São Paulo 1981

Senti, com pesar, a destruição do latente caráter de urbanidade, e até centralidade urbana, da frente do Parque do Ibirapuera, nesta Folha de São Paulo, na edição do dia 27 de novembro sob o título “Após 9 meses, obra de auditório vai começar”.

Este latente caráter urbano estava em vias de começar a se realizar com a anunciada construção do auditório, que não só completa uma obra inacabada, mas principalmente (e finalmente!) daria sentido a toda composição, dos edifícios com o parque, esclarecendo suas relações urbanísticas com a cidade.

Mas, as questões ambientais, não que não sejam importantes, aqui representadas pela permeabilidade do solo, assumiram um indevido primeiro plano.

Coerência e legibilidade, e portanto entendimento das formas urbanas, não foram ainda questões levantadas na frequência com que o assunto tem sido veiculado pela imprensa.

O Parque do Ibirapuera deve ser entendido como um equipamento profundamente relacionado com o Centro da Cidade de São Paulo, para o qual a sua frente se volta.

Na década de 50, época da construção do Parque do Ibirapuera, o centro da cidade está em seu apogeu a partir das reformas projetadas por Prestes Maia na década de 30 e implantadas na década de 40.

Do Vale do Anhangabaú, mais precisamente da Praça da Bandeira, em direção à sudoeste, a partir dos condicionantes topográficos, partem os eixos das avenidas 9 de julho e 23 de Maio.

É o sistema “Y” do Plano de Avenidas dos 30, nome perfeitamente sintético, signo explícito de uma forma, acessibilidade e centralidade, elementos consubstanciais de um mesmo conceito.

Desse ponto, do “Y”, parte o eixo da Avenida 23 de Maio que acessa o parque a partir do centro da cidade. E é esse eixo que organiza a clássica composição simétrica e ortogonal, a partir da grande elipse centrada no obelisco de Galileo Emendabili que distribui os fluxos de veículos, onde claramente viria se organizar a entrada principal do parque.

O espaço em forma triangular do parque apresenta dois outros limites urbanos: À direita, mais definido, o eixo da Avenida República do Líbano; à esquerda o Eixo da Avenida IV Centenário. Essas duas laterais do parque são nitidamente secundárias com relação à fachada principal do parque ao longo dos eixos das avenidas Pedro Álvares Cabral e 23 de Maio, onde no meio dessa sequência ligeiramente arqueada, a rotatória oval estabelece a mediação entre os elementos da paisagem urbana.

Estará ou não incluída no tombamento do conjunto do Parque do Ibirapuera? É um elemento indissolúvel do projeto e com a construção do auditório finalmente esse lugar da cidade encontraria sua definição e legibilidade.

¹¹¹ A partir de texto escrito para o jornal Folha de São Paulo (não publicado por desistência do autor) sob o título *Em defesa da forma urbana* / 2004

O desenho do sistema viário é portanto definidor da composição geral do Parque do Ibirapuera. Pode ser visto noutra versão na maquete de 1951, onde o eixo da Avenida 23 de Maio parece terminar na frente do parque. Depois consolida-se a rotatória, mais flexível do que esse primeiro desenho na distribuição dos fluxos de veículos.

As necessidades cada vez mais prementes de percursos em grandes distâncias determinaram o caráter de via expressa da Avenida 23 de Maio, que passa aí respeitosa com essa rotatória.

Nessa rotatória é a via expressa que é rebaixada, permitindo a articulação local dos espaços envoltórios pela rotatória, em viadutos bem proporcionados.

As idéias presentes na Folha de São Paulo sob o título Após 9 meses, obra de auditório vai começar, insistem na permeabilidade do solo e, num desenvolvimento dessa mesma idéia, o aumento da área do Parque. Com a destruição da rotatória oval os monumentos e a arquitetura permaneceriam soltos, incompreensíveis num vazio disforme, como testemunhos de uma cultura urbanística que já não temos mais capacidade de entender.

As vias hoje assumiram integralmente seus aspectos funcionais e dissociaram-se de seu caráter formal de organização da paisagem urbana.

Na Praça da Bandeira, o ponto mais central da cidade, seu centro comercial mais importante até o final do século XIX, constata-se hoje, de fato, um paradoxo da condição moderna: Num sentido todo espaço de interação social impede o fluxo, por outro, toda situação de fluxo proíbe a interação social. Acessibilidade e centralidade parecem incompatíveis.

A superação desse impasse estaria em se conjugar, num mesmo espaço, fluxos de passagem e continuidade das estruturas locais. Alguns desses requisitos existem no entorno da rotatória em questão.

Mas, daí para frente, a seqüência da Avenida 23 de Maio, não segue rebaixada até, por exemplo, o espaço aberto onde hoje está implantado o Cebolinha, elemento de terminação de um lado desse sistema viário, em contraponto à outra rotatória menor onde se situa o Monumento às Bandeiras.

No Cebolinha, as condições existentes são a via expressa no nível do chão e uma via local já rebaixada em túnel. Aí portanto em vez de praça temos um conjunto de viadutos e vias que desarticula o entorno.

A idéia geral de frente urbana do Parque do Ibirapuera poderia ser desenvolvida a partir de algumas questões:

A primeira é equipar esse espaço com uma estrutura contínua que encaminhe corretamente, sem descontinuidades, os fluxos de pedestres. Ambientação paisagística que desenvolva a idéia de continuidade e integridade de um mesmo espaço, ao mesmo tempo que incorpore as diferenças.

A segunda é estruturar e projetar a ocupação deste entorno que conta com uma rica diversidade de importantes edifícios, perdidos entre os vazios de áreas mortas e desestruturadas.

No século XX assistimos a uma mudança de conceito referente ao parque, o qual não pode ser dissociado do conceito de cidade. O parque forma uma parte da visão de cidade. Continuidades e relações de parque e cidade são essenciais e, é nesse sentido que defendemos esses sistemas viários conforme existem, para que essas relações encontrem afinal sua equação.

Pinheiros¹¹²

A partir da linha de cumeada do Espigão Central, em sua vertente nordeste, referenciado ao Rio Tamanduateí, se situa o centro histórico de São Paulo; na vertente sudoeste, referenciado ao Rio Pinheiros, um moderno recorte de vias contém a estrutura colonial da vila Pinheiros ocupando uma posição central na distensão do Vetor Sudoeste ao longo das vias expressas marginais ao rio tanto na direção de Santo Amaro como da Vila Leopoldina. O Espigão Central intermedeia com a centralidade da Avenida Paulista em sua linha de cumeada esses dois centros, antigos núcleos coloniais. Se em 1930 as questões se referiam aos dois lados do Centro em cada lado do Anhangabaú, hoje estas questões se referem aos dois lados do Espigão Central. Nessa nova conjugação é a avenida paulista o centro desses sistemas.

O núcleo central do Sistema Pinheiros, parte da hipótese da montagem desse sistema, de um lado balizado pela linha de cumeada do Espigão Central até as curvas do Rio Pinheiros em Santo Amaro e na Vila Leopoldina e de outro lado, por uma linha que em seu ponto médio se situa entre a estação terminal Vila Sônia do METRÔ e o centro de Taboão da Serra, relacionando-o desta forma ao centro de Osasco num extremo, contraposto ao centro de Santo Amaro no outro. Tanto no Sistema Centro Histórico como no Sistema Pinheiros, com seus centros históricos nessas vertentes do Espigão Central, coloca-se a necessidade da articulação do espaço geográfico dessas áreas para além das várzeas dos rios.

A concentração de vias que convergem sobre a Ponte Euzébio Matoso em Pinheiros aponta também a carência de significativos eixos transversais redistribuindo esta concentração de fluxos. De qualquer modo, o eixo transversal visível na seqüência das avenidas Dep. Jacob Salvador R. Zveibil e Jorge João Saad parece querer reproduzir o característico padrão de eixos transversais de centralidade a seguir presente até o centro da cidade. O interessante desse padrão deriva da alternância dos cenários ao longo desse eixo radial. As centralidades, corredores comerciais e de serviços, situadas nos eixos transversais ao eixo radial se alternando com áreas de densidades e alturas controladas. Conjuga-se assim, no eixo radial, o papel de acesso às centralidades com a preservação da fluidez do tráfego de veículos. Tornar mais evidente o que já é típico é uma maneira de reforçar sentidos e facilitar a compreensão da organização do espaço.¹¹³

¹¹² A partir de proposta, não entregue, para o Concurso Largo da Batata com os arquitetos Lúcio Gomes Machado e Ércio Barbuçian.

¹¹³ *Queremos simplesmente compreender como é possível trabalhar sobre os elementos característicos de um lugar e como se pode reforçá-los. Veneza, por exemplo, é como um museu, porque a sua idéia urbanística está acabada e portanto é uma cidade que não pode mais ser mudada. Nova Iorque é parecida, mesmo Paris no seu centro é muito específica e não se pode mudar quase nada. Todavia pouquíssimas cidades são assim típicas, mas cada cidade, até uma região, tem diminutos caracteres possíveis de tornar-se típicos. Nós procuramos desenvolver estes elementos, de maneira que aquilo que é específico, torna-se ainda mais evidente.*

HERZOG, Jacques – *Herzog & De Meuron e a pesquisa fenomenológica* / Domus nº 823 p4 / Milão 2000 / trad. J. P. de Bem

As grandes linhas radiais que passam por Pinheiros e Santo Amaro em direção ao centro histórico de São Paulo estão sendo equipados com linhas de Metrô que reiteram as estratégicas posições desses lugares na paisagem metropolitana. Em Pinheiros passará a Linha 4 – Amarela, Vila Sônia – Luz; em Santo Amaro a Linha 5 – Lilás / Capão Redondo – Vila Mariana. Passando por Pinheiros, a Linha 4 do Metrô aí posiciona precisamente duas de suas estações, a Faria Lima e a Pinheiros, no Largo da Batata e junto à Estação Pinheiros da CPTM na Marginal Pinheiros, respectivamente. Estas estações se colocam estrategicamente nos limites desta área que contém a urbanização mais antiga do bairro.

Na *Planta Geral da Cidade de São Paulo* de 1914 podemos situar Pinheiros no contexto do desenvolvimento urbano.

152 Relações entre Centro Histórico e Pinheiros no desenvolvimento do Vetor Sudoeste / Desenho sobre fonte – PMSP Concurso Largo da Batata 2002

A Norte, os núcleos de Nossa Senhora do Ó e Santana estão aí isolados pela grande várzea do Rio Tietê da urbanização desenvolvida ao longo das estradas de ferro no sentido Oeste – Leste, da Vila Leopoldina em direção à Penha.

Em relação à linha Norte – Sul podemos contrapor duas situações: A Sudeste, os vazios no entorno da retícula do bairro do Ipiranga e a difícil conquista da várzea do Rio Tamanduateí. A Sudoeste, a grande retícula contínua do Jardim América se estende pela vertente meridional do Espigão Central. Retícula perfeitamente encaixada entre os eixos que ligam o centro da cidade a Pinheiros e Santo Amaro. A Avenida Paulista, num sentido dando sequência ao grande eixo de cumeada do Espigão Central, noutro impulsionando a construção do Vetor Sudoeste em direção a Pinheiros e Santo Amaro. Nesse sentido Pinheiros aí conta, além da sequência das ruas dos Pinheiros e Consolação em direção ao centro, com um novo binário através da Vila Cerqueira César até a linha de cumeada do Espigão Central.

Hoje, isolado num compartimento do extenso segmento urbano que se estende longitudinalmente entre o grande eixo das vias marginais ao longo do rio Pinheiros e sua paralela, aqui a Avenida Brigadeiro Faria Lima, Pinheiros é uma unidade morfológica específica no parcelamento das grandes áreas das várzeas ao longo desses sistemas viários.

Pinheiros tem sua estrutura urbana inicialmente definida numa confluência de estradas. Depois superpõem-se outras estruturas: O marcante binário que o liga em linha reta ao Espigão Central; a Avenida Brigadeiro Faria Lima e a emergência do Largo da Batata; a Marginal Pinheiros. As grandes transformações já em marcha colocam a questão da reestruturação de Pinheiros como centro urbano.

153 154 155 156 157 158 159 160 161 Pinheiros - Butantã / foto do autor 2003

A Linha Amarela do Metrô revaloriza a posição do recorte Pinheiros na seqüência do binário até o Espigão Central, considerado então como principal elemento articulador da seqüência dos espaços públicos. Na construção da seqüência deste importante binário até o Rio Pinheiros, em seus entrelaçamentos com as grandes vias modernas, a via expressa marginal ao Rio Pinheiros e a Avenida Brigadeiro Faria Lima, se situam importantes praças dentro de um novo sistema de áreas públicas.

No recorte Pinheiros provê-se ainda a agregação interna de suas diferente partes e conexões com os compartimentados tecidos urbanos envoltórios.

163 Marginal Tietê (Próximo à Ponte Júlio de Mesquita em direção à Ponte do Limão) / fonte - Concurso Nacional de Idéias para a reestruturação urbana e paisagística das Marginais dos rios Tietê e Pinheiros¹¹⁴ / PMSP – IAB / São Paulo 1998

Diferente do primeiro segmento da Avenida Brigadeiro Faria Lima onde o tecido urbano não apresenta significativas ruas paralelas a este eixo, no Largo da Batata essas ruas existem, porém em situação pouco articulada à esta avenida. O Largo da Batata, ligeiramente reconfigurado em seu perímetro, passa então a apresentar sistemas envoltórios que articulam ao espaço do Largo estas áreas envoltórias.

Outras intervenções, como já assinalado, são no sentido da articulação interna do recorte que propiciam também uma melhor acessibilidade a partir dos tecidos urbanos envoltórios, acentuando seu papel de área central. Articulação das várias redes de transportes complementadas por padrões de ocupação capazes de reordenar o sistema de espaços públicos. A paisagem urbana como patrimônio histórico¹¹⁵ reafirmando Pinheiros em posição de centralidade na escala metropolitana.

Em relação à quadra e à arquitetura emergem considerações, mais adiante concretizadas no estudo para trecho da Avenida Santo Amaro, base para o estudo Bairro Novo, também adiante apresentado.

Mas, aqui lembramos os princípios da Quadra Aberta,¹¹⁶ desenvolvida pelo arquiteto Christian de Portzamparc.¹¹⁷

Existem hoje no mundo dois modelos de urbanismo. O modelo da cidade tradicional, com ruas e quadras fechadas por um contínuo edificado. O modelo da cidade moderna constituída por edifícios

¹¹⁴ Arquitetos José Paulo de Bem, Roberto Righi, Vera Cristina Osse, Ércio Barbugian, André Hopf Fernandes, Daniel Hopf Fernandes, Francesco Piero Maria Rivetti, Hilmar Diniz de Paiva Filho / Consultores Norberto Chamma, Luis Cláudio F. de Carvalho, Antonio Eduardo Giansante / Estudantes Diogo Figueiredo de Freitas, Patricia Bertacchini

¹¹⁵ *Incontestavelmente, a cidade é feita de coisas, mas essas coisas nós as vemos, oferecem-se como imagens à nossa percepção, e uma coisa é viver na dimensão livre e mutável das imagens, outra é viver na dimensão estreita, imutável, opressiva, cheia de arestas, das coisas. É essa passagem que a cidade moderna deve realizar, a passagem da concretização, da dureza das coisas, à mobilidade e mutabilidade das imagens. Já na liberdade de interpretar como imagem não apenas a coisa, mas a imagem dada como coisa, realiza-se na condição humana uma abertura que poderá traduzir-se, em outros planos, também na capacidade de decisões resolutoras, éticas e políticas. E é nesse ponto que encontra lugar a questão – que pareceria dizer respeito apenas a nossas antigas cidades européias não só dos grandes monumentos, mas também do espaço urbano histórico, o qual, por ser histórico, não é, necessariamente antigo. Assim, o problema – à parte qualquer graduação de valores – subsiste tanto para as cidades americanas (especialmente as que surgiram em período pré-industrial ou paleo-industrial), como para as mais famosas cidades históricas européias. De fato, tudo o que se oferece como fato histórico no contexto urbano é interpretável, suscetível de atribuição de valor, objeto de juízo. Interessa-nos menos que aqueles objetos seja conservado ou imposto o valor que lhes é reconhecido pelos especialistas (o Coliseu não é necessariamente, na experiência ou no pensamento das pessoas, o Coliseu dos arqueólogos), do que a possibilidade de serem continuamente reavaliados, reinterpretados pela comunidade urbana.*

ARGAN, Giulio Carlo – *História da arte como história da cidade* / p236 / Livraria Martins Fontes / São Paulo 1995

¹¹⁶ Christian de Portzamparc é um dos poucos arquitetos parisienses a elaborar novas regras para o jogo. Ele nos coloca na presença de uma plasticidade urbana em gestação, onde os edifícios separados por vazios ativos são volumes percebidos em todas as suas faces. Por exemplo no quarteirão Masséna, as primeiras quadras abertas realizadas se olham segundo inúmeras dinâmicas de percursos: A esquina aí se torna a articulação escultural entre as entidades urbanas diferentes (ruelas, passagens, jardim do interior da quadra). A nova urbanização se procura nas soluções formais não estereotipadas.

PÉLISSIER, Alain – *Paris Métropole / Techniques et architecture* nº467 p24 / Paris 2003 / trad. J.P. de Bem

¹¹⁷ A partir do texto original - *Eixo Tamanduateí* / Christian de Portzamparc com Suzanna Jardim Netto, João Pedro Backheuser, François Barberot, Nicola Marchi, Mariana Fortes Figueiredo, Pierre Emmanuel / com Bruno Padovano, José Paulo de Bem, Roberto Righi, Jaques Suchodolski / Prefeitura Municipal de Santo André 1999

autônomos, distintos, separados por estradas, por terrenos deixados vagos, por jardins ou zonas comerciais.

164 Cidade tradicional e cidade moderna / Fonte – PORTZAMPARC, Christian de – Eixo Tamanduateí / PMSA / Santo André 1999

A maior parte das cidades apresenta uma combinação desses dois modelos. A partir desses dois modelos pode-se pensar num tecido urbano híbrido, que conjugue vantagens de um e de outro modelo. Esse tecido urbano híbrido retoma a rua como princípio; o espaço público como gerador da volumetria construída. Esse é um dos princípios de construção do espaço público da cidade tradicional, a definição do vazio pelas arquiteturas que o conformam.

É mantida a noção moderna do edifício autônomo, separado das construções vizinhas, que responde a um programa, a um sistema construtivo, numa volumetria eficiente que não é constrangida por edificações lindeiras.

Neste modelo é rejeitado, portanto, o contínuo edificado, a quadra bloco da cidade tradicional, como também a separação entre a rua e as edificações, característica do urbanismo moderno. O edifício no alinhamento significa também um uso misto com comércio no térreo, portanto interfaces entre os espaços privado e público.

165 O princípio do tecido híbrido / Fonte – PORTZAMPARC, Christian de – Eixo Tamanduateí / PMSA / Santo André 1999

Um dos princípios deste modelo é de não se construir na totalidade do perímetro da quadra, que é ocupada por edifícios distintos, em número variado, geralmente não colados uns nos outros, apresentando sempre uma fachada plana construída sobre o alinhamento, deixando espaços abertos ao longo das ruas, arborizados e separados das ruas por grades.

Estas quadras podem acolher todo tipo de imóvel, de programas, de funções e de dimensões aleatórias, de arquiteturas imprevistas. Isso permite que se atenda ao interesse comercial e ao programático, e nisso reside o próprio princípio vivo das quadras.

VILA ROMANA
DESCONTRAIA DESDE JÁ: APENAS 4 MESES SEPARAM VOCÊ DO PARADISO.

ENTREGA DA 1ª E 2ª TORRES EM 4 MESES

4 dorms. | 172 m² privativos | 3 vagas + depósito | 13.500 m², o maior terreno da Vila Romana

TODOS OS CAMINHOS LEVAM À CHARMOSA VILA ROMANA, O BAIRRO DE MAIOR POTENCIAL DE VALORIZAÇÃO DA CIDADE.

VISITE APTO. DECORADO

Informações: 11 3000.3000
www.molartef.com.br/paradiso

166 Publicidade imobiliária – fonte: Jornal Folha de São Paulo fev 2006.

Avenida Santo Amaro¹¹⁸

Este estudo é decorrente da implantação da Linha 5 – Lilás / Capão Redondo – Vila Mariana do Metrô que, passando pelo centro do bairro de Santo Amaro em direção ao centro da cidade, percorre trecho da avenida do mesmo nome até a linha de cumeada entre as duas baixadas dos córregos onde se situam as avenidas Bandeirantes e Água Espraiada. Desse ponto onde se situa a Estação Campo Belo, a Linha 5 se dirige para a Avenida Vereador José Diniz, depois em direção ao bairro de Vila Mariana, onde é conectada à Linha 1 – Azul / Tucuruvi – Jabaquara na Estação Santa Cruz. Da Estação Campo Belo ao centro do bairro de Santo Amaro, a Avenida Santo Amaro não será percorrida por ônibus, mas esta estação do Metrô será guarnecida, no eixo da Avenida, de um pequeno terminal de ônibus com linhas em direção ao Centro da Cidade pelo recorte deste estudo que vai da Avenida Juscelino Kubitschek à Avenida Bandeirantes.

A partir dessa reformulação dos transportes ao longo da Avenida Santo Amaro, a reordenação urbana prevista para este trecho da Avenida passa a incluir, além do redesenho já anteriormente realizado do traçado viário da Avenida incluindo desapropriações, a reconstrução da calha da Avenida por novas construções e a reestruturação do entorno imediato.

167 A Intervenção no Centro Expandido / fonte – *Projeto de Intervenção Urbanística na Avenida Santo Amaro / Trecho entre a Avenida Juscelino Kubitschek e Avenida dos Bandeirantes* - Opus *Oficina de Projetos Urbanos* / São Paulo 2004

¹¹⁸ A partir de estudo para Opus *Oficina de Projetos Urbanos*

A

A

B

B

C

D

D

Neste estudo recupera-se a Avenida Santo Amaro da posição de limite entre as atuais Administrações Regionais de Pinheiros e Vila Mariana; é situada em um contexto, como eixo de um recorte de intermediação entre essas administrações regionais, com uma ambiência própria assinalando sua presença no tecido urbano, ao qual, desde longa data pré-existiu e agora, em relação a este mesmo tecido urbano, encontra um novo papel.

170 171 172 Antigo zoneamento / novo zoneamento / recorte proposto / fonte – Projeto de Intervenção Urbanística na Avenida Santo Amaro - Opus Oficina de Projetos Urbanos / São Paulo 2004

O longo e estreito eixo e sua tradicional ocupação, comércio, serviços e habitação, apresenta-se prejudicado pelo intenso fluxo de transportes sobre pneus, ônibus e veículos em geral. O redesenho da Avenida, a partir da reorganização dos transportes e significativa redução do número de ônibus, inclui estacionamentos de veículos provendo acessibilidade ao comércio lindeiro.

A Avenida Santo Amaro como rota colonial evita as áreas baixas das águas cruzando-as perpendicularmente num percurso de suaves alternâncias de áreas altas e baixas. Resolve-se então facilitar através de espaços públicos significativos os entroncamentos viários do eixo desta Avenida com as novas avenidas transversais implantadas sobre o leito dos córregos com as funções de redirecionar fluxos e agregar por esses espaços centrais um entorno adensado e verticalizado.

As áreas públicas nos canteiros centrais dos entroncamentos dos eixos das avenidas Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino e dos Bandeirantes com a Avenida Santo Amaro se definem como pequenos parques urbanos, equipados e relacionados com o entorno, nestes espaços de convergência e de centralidade. O verde reafirmando a noção do relevo, ritmando o percurso da Avenida, ambientando esses entroncamentos com os eixos transversais. Na Avenida Juscelino Kubitschek as transformações partem do redesenho do espaço existente do viário sobre a passagem de nível. Na Avenida Hélio Pellegrino o redimensionamento da área pública e verde do entorno, na Avenida dos Bandeirantes, pelo rebaixamento de parte da mesma. O sistema de áreas verdes públicas se complementaria com outras praças públicas propostas.

Entre a Avenida Santo Amaro e o Rio Pinheiros, se distribui uma seqüência de tecidos fracamente conectados.¹¹⁹ Os mais próximas da via expressa marginal ao rio vão se conectando por esses novos

¹¹⁹ Descrevendo o Mapa Sara Brasil de 1930, Langenbuch assim se refere a esta região: *Poder-se-ia argumentar a favor desses loteamentos suburbanos que eles preparavam o caminho para a futura expansão paulista. Na realidade nem a tal destino os mesmos se prestaram adequadamente. Sendo criados, arruados e loteados ao sabor de interesses dos capitalistas interessados, sem se inscreverem em nenhum plano conjunto, viriam a causar sérios problemas urbanos futuros. Veja-se, por exemplo, o caso dos loteamentos que se estenderam entre a estrada de Santo Amaro e o Rio Pinheiros: quase todos foram arruados em tabuleiro de xadrez, contudo suas plantas são completamente*

eixos de centralidades que são as avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luiz Carlos Berrini. Reproduzindo esse processo, constitui-se um binário com a complementação de eixos existentes, as ruas João Cachoeira e Clodomiro Amazonas no Bairro Vila Olímpia em direção aos bairros Itaim Bibi e Brooklin Novo.

Essas reestruturações se completam com pequenas intervenções no sentido de dividir quadras muito extensas, pouco permeáveis aos pedestres.

A Linha 5 do Metrô de certa forma restabelece a ligação de Santo Amaro com o centro da cidade pela linha de cumeeira do Espigão Central, obscurecida desde a implantação do Aeroporto de Congonhas, a ser reconsiderado em seu potencial urbano. Além da estruturação de um eixo envoltório ao aeroporto, relacionado ao eixo da Avenida Santo Amaro, esse potencial se expressa num binário, transversal à Avenida Santo Amaro, que conecta distintos modos de transporte: Da Estação Berrini da Companhia Paulista de Trens Urbanos – CPTM – junto ao Rio Pinheiros e sua via expressa; cruza a Avenida Berrini e o binário proposto em paralelo à Av. Santo Amaro, a própria Avenida Santo Amaro onde está o terminal de ônibus urbanos articulado à Estação Campo Limpo do Metrô; cruza as avenidas Ver. José Diniz e Washington Luís junto à Praça Com. Lineu Gomes no Aeroporto de Congonhas. Uma melhor conexão da Praça Com. Lineu Gomes com este eixo rearticulariam os espaços públicos do aeroporto e sua interessante arquitetura, hoje perdidos no interminável Corredor Norte-Sul da cidade, à região da cidade a qual sempre pertenceram, tencionando o Vetor Sudoeste em direção ao Jabaquara ao longo do Mini Anel Viário Metropolitano.

Partindo da constatação que as áreas lindeiras à Avenida Santo Amaro apresentam preços inferiores ao do entorno, sendo esse entorno caracterizado como área residencial das mais caras da cidade, propomos, ao longo do eixo da Avenida Santo Amaro uma tipologia de pequenos apartamentos direcionados para um consumo de menor poder aquisitivo, compondo longas lâminas. Estas lâminas assentam-se em pilotis sobre um embasamento alinhado por esse limite que reúne as áreas de garagem e comércio. Também um modelo híbrido entre tradicional e moderno. Garagem construída sobre o solo, em dois níveis, incorporada mais naturalmente à construção resultando numa obra mais simples, econômica e portanto mais adequada, a partir de um enfoque inovador como resposta construtiva e estética. Preferencialmente no mesmo gabarito e definição estrutural e construtiva da área da garagem se adiciona uma faixa específica para o comércio, loja e sobreloja, no alinhamento das calçadas. A interrupção desse corpo comercial provoca a ocorrência de pequenos jardins privados, visíveis, separados das calçadas por gradis, onde se localizariam as entradas para os apartamentos. O conjunto do embasamento como um corpo horizontal separado das divisas, em estrutura regular, arejado e naturalmente iluminado. A cobertura do corpo horizontal, onde se posicionam as lâminas residenciais em pilotis, é agenciada para usufruto desses moradores.

Assim é proposto no recorte em estudo ao longo da Avenida Santo Amaro, para as quadras cujas frentes foram demolidas, uma reconstrução a partir de uma tipologia única e marcante, sistêmica e adaptada às circunstâncias, possível de conferir também uma nova identidade a este importante eixo da cidade. A implantação dos novos sistemas de transportes e o redimensionamento do leito da Avenida vêm portanto acompanhados da reconstrução imediata da calha da rua valorizando estes investimentos.

Nos entroncamentos viários com as grandes avenidas adapta-se um modelo de pequenas galerias comerciais a duas situações distintas, junto às avenidas Juscelino Kubitschek e Hélio Pellegrino.

As grandes lajes sobre as garagens e áreas comerciais das quadras possibilitam captação de água pluvial a reciclar para uso. Nas áreas *non edificandi* plantio de vegetação de grande porte permeando as construções, na paisagem dos bairros jardins.

Barra Funda / Bairro Novo¹²⁰ **173 Área do Bairro Novo**

A área do Bairro Novo na Barra Funda está situada numa extensa e larga faixa entre duas potentes infra-estruturas modernas: As estradas de ferro originalmente implantadas nos limites das áreas inundáveis das várzeas e as vias expressas marginais ao Rio Tietê. Ainda se alojam, no mesmo sentido desses dois eixos, um eixo intermediário e outros menores, transversais, compondo um sistema de vias expressas e semi expressas delimitando grandes áreas de tecido urbano. Nesse sistema, os eixos transversais de travessias do rio substituem os anteriores, situando-se com suas novas pontes em razoável distância das antigas que foram demolidas. O eixo das ferrovias, infra-estrutura para a implantação industrial, apresenta hoje edifícios em ruínas, terrenos semi-abandonados e subutilizados. As ferrovias assumem no espaço intra-urbano o transporte de passageiros.

¹²⁰ A partir do *Concurso de Projetos Urbanos para um Bairro Novo* (PMSP – IAB-SP / 2004) – Equipe: arquitetos Jaime M. Cupertino, Joan Villá, José Paulo de Bem, Luis Guilherme R. Castro, Silvia Chile e Maria Augusta Bueno. Colaboradores: arquitetos Paulo Massao M. Shibuya, Stephan Norai Chahinian, Bruno Barbato, Mario Rodrigues Echigo e Marisa Lousada Rodrigues. Estudantes: André Barbato, Fabio de Bem, Mario de Bem, Maíra Paes de Barros e Diego Magalhães. Consultores: engenheiros Eduardo Giansanti e Renato Mendonça e arquiteto Mauricio Viegas.

174 A área do Bairro Novo no *Sara Brasil*

Superpondo a área do Bairro Novo no mapa *Sara Brasil*, podemos constatar a ocupação recente desta área de várzea, aí meticulosamente registrada e em incipiente processo de urbanização. A longa linha reta do emissário de esgoto da cidade para o Rio Tietê, futuro eixo da Avenida Marquês de São Vicente que atravessa o Bairro Novo aí comparece.

Neste cenário hoje tão fortemente compartimentado, apresentando ainda grandes áreas vazias junto a escombros industriais, segmentos de urbanizações mutiladas e inconclusas, se situa este estudo para o Bairro Novo.

A rede viária e das estradas de ferro em seus variados níveis de acessibilidade hierarquizam o espaço do Bairro Novo como suporte para a disposição das infra-estruturas, do paisagismo, das edificações, numa ordem concessiva, capaz de articular os elementos da paisagem. Esta rede é composta pelos eixos das grandes rotas que se dispõem longitudinalmente à área: Rio Tietê e suas vias marginais, estradas de ferro, antigos caminhos e também a Avenida Marquês de São Vicente. Eixos de menor alcance, transversais, cortam estes grandes eixos longitudinais estabelecendo um ritmo para estas extensas linhas.

Dessa grande retícula essencialmente moderna resultam áreas residenciais análogas ao sistema de unidades de vizinhança¹²¹. Estas unidades definem-se por limites externos de acessibilidade

¹²¹ O paradigma das unidades de vizinhança durante muito tempo gozou de grande prestígio no urbanismo moderno. Sua primeira formulação esteve estreitamente associada à utilização do automóvel como meio de transporte e ao processo de expansão urbana, desde o modelo esquemático de Clarence Perry no Plano Regional de Nova York em 1929, e do projeto de Clarence Stein e Henry Wright, para a Cidade Nova de Radburn em New Jersey, também em 1929; passando pelas composições urbanas em superquadras em diversas versões, inclusive Brasília. Banerjee e Baer (1984) realizaram estudo exaustivo sobre a questão, mostrando que as diferentes interpretações do paradigma correspondem a interpretações de sociabilidades da sociedade moderna. Se a adequação a objetivos sociais de vida comunitária são traços comuns às diferentes interpretações do paradigma - ou aos diversos modelos de unidades de vizinhança propostos em projetos de novas urbanizações - o paradigma extraiu sua força e sua permanência como modelo de projeto urbano principalmente porque "organizou a confluência de valores sociais considerados importantes no início do século XX em uma forma física compreensível e utilizável" pelos projetistas para a organização da cidade, senão em termos reais, ao menos em termos conceituais, pela compartimentação do aglomerado urbano em sub-áreas com características sociais e administrativas mais facilmente manejáveis (BANERJEE e BAER, 1984: 7).

A unidade de vizinhança coloca-se na sociedade norte-americana do princípio do século passado, a partir de um ponto de vista reformador, como modelo de referência racionalmente idealizado para a organização da vida cotidiana. Sua organização prevê a disposição de unidades residenciais familiares em torno do equipamento básico de educação que é a escola de ensino elementar, circundadas por limites formados por vias arteriais, com um sistema de vias locais internas e sem tráfego de passagem que ofereçam condições de segurança para o deslocamento prioritário dos pedestres, contando áreas comerciais e com espaços públicos abertos de acordo com as necessidades da comunidade e de fácil acesso a pé. Banerjee e Baer apontam diversos limites para o modelo e questionam inclusive a validade do próprio conceito de vizinhança, adotando o termo ambiente residencial (residential environment) proposto por Solow, Ham e Donnelly (1969) (Apud BANERJEE e BAER, op. cit., p. 33.)

A formulação de alternativas ao modelo projetual da unidade de vizinhança conforme Banerjee e Baer (Op. cit., p. 181-197) deve levar em consideração uma série de condições que são resumidas a seguir. Em primeiro lugar, a complexidade e variabilidade dos modos de vida não

metropolitana e em seu interior por um núcleo, uma praça, onde se dispõem equipamentos públicos da unidade. Em vez de isolados em seu interior, em seu antigo sentido de comunidade, esses espaços internos à cada unidade desenham-se no sentido da integração dessas unidades e na adaptação de seus componentes à cada situação específica, como um modelo urbanístico capaz de gerar diferença na rede de espaços públicos, onde se associa o verde, reforçando a compreensão e a organização geral desses espaços. É também um apropriado modelo para ser adaptado em todo esse segmento de espaço entre a estrada de ferro e as marginais do Rio Tietê. Assim como do Rio Pinheiros.

A Avenida Marquês de São Vicente, cruzada também pelas conexões desses núcleos, tem reforçado seu papel de eixo longitudinal aglutinador dessas unidades.

Mas também outras diretrizes referentes ao eixo das estradas de ferro, do Rio Tietê e das vias transversais também aspiram à generalização.

No sentido da continuidade urbana, os limites passam a ser costuras e não barreiras entre regiões¹²². As áreas da estrada de ferro comporão um vazio estruturante a ser guarnecido com sistema viário e áreas verdes na complementação do Sistema Espigão Central. Uma nova frente urbana unindo os dois lados do eixo. Ver o trem passar na paisagem transformada. O Parque linear resultante incorpora como tema paisagístico bacias de acumulação da água de chuva e ambiência paisagística para os canais em direção ao Rio Tietê.

Uma nova estação de trem para o Bairro Novo situa-se intermediária entre o Terminal Intermodal da Barra Funda e a Estação Água Branca, a ser reconstruída sobre o eixo da Avenida Santa Marina que volta a transpor as estradas de ferro, rebaixada e dando acesso à estação¹²³. Este antigo eixo apresenta-se hoje descontínuo. Integração dos modos de transportes. Os viadutos existentes são mantidos e reforçadas suas articulações com os tecidos urbanos envoltórios no sentido da distribuição dos fluxos. Travessias para pedestres são incrementadas pela nova estação de trem e também outras.

são facilmente codificáveis em termos da hierarquia, organização e ordem espacial presentes na abordagem de agregação celular hierarquizada associada às unidades de vizinhança. Também o sentido de comunidade não guarda relação necessária com a conformação espacial das áreas residenciais e além disso, o próprio sentido de comunidade varia com os variações nos modos de vida urbanos, em conjunto com transformações sociais, econômicas, técnicas e culturais de caráter mais geral, o que implica que uma forma espacial adequada em um determinado momento poderá não sê-lo daí a algum tempo, sugerindo a necessidade das formas espaciais projetadas serem permeáveis a modificações. Ainda, a gravitação da área residencial em torno de um equipamento escolar ou de um conjunto de estabelecimentos comerciais definidos não é o único modo de organização e pode não ser o mais indicado para um sem-número de situações diferentes, o que coloca grandes restrições à aplicabilidade generalizada de qualquer modelo rígido de organização que exclua a mistura com as instalações de outros tipos de atividades urbanas. Além disso, a homogeneidade pressuposta para os ocupantes de tais unidades não leva em consideração a diversidade de necessidades presentes na sociedade, tendendo à assumir como desejável uma padronização de comportamentos e, no limite, induzindo à formação de guetos e de áreas monofuncionais, separando tais áreas de articulações mais completas e mais complexas, seja em relação às demais áreas e processos urbanos, seja em relação aos demais grupos de habitantes.

Outro tema importante é o da chamada cultura do automóvel que serve de base a diversas concepções do urbanismo modernista e que se encontra na base do conceito de unidade de vizinhança, com reflexo e expressão imediata na articulação do sistema viário e na utilização dos transportes públicos. Não se trata simplesmente de compreender o automóvel como aspiração à liberdade do movimento individualizado – como a propaganda automobilística sempre nos quer fazer acreditar – embora de fato essa aspiração possa ser encontrada em estado latente na sociedade. Por outro lado, não se trata simplesmente de demonizar o automóvel como grande vilão urbano em oposição ao transporte coletivo. O automóvel e seu uso são parte da imensa cadeia industrial que agencia a produção de aço, derivados de petróleo e borracha, um dos fundamentos da expansão e crescimento industrial no século XX – apesar da crise anunciada desse modelo baseado no consumo de petróleo, os índices de automobilização continuam a crescer. Entretanto, o sistema viário não é funcional apenas para o transporte individual e para o automóvel: o é também para a locomoção pedestre e veicular geral, incluindo bicicletas, ônibus e outros veículos, de transporte, emergenciais, etc. Uma utopia urbana sem automóveis tal como proposta por J. H. Crawford em *Carfree Cities* não parece ser factível nas condições atuais ou a médio prazo. Em todo caso, trata-se de incorporar as atuais exigências de tráfego e estacionamento em termos de estruturas suficientemente flexíveis para que possam ser transformáveis e reapropriáveis para outros usos.

Frente à complexidade crescente da vida e das questões urbanas, é necessário construir modelos contemporâneos e alternativos de sociabilidade voltados para o futuro, como exercícios de utopias possíveis – mundos urbanos possíveis, no dizer de David Harvey (2005). Para tanto, será necessário compreender a organização e ordenação urbana e urbanística como sobreposição e integração de múltiplas redes sócio-técnicas que misturam processos sociais e processos naturais (SWYNGEDOUW, 2001) de um modo mais abrangente e mais flexível que o modelo enrijecido da unidade de vizinhança.

BEM, José Paulo de; CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de; GIANANTE, Antonio Eduardo – *Novas Áreas Residenciais Em Contexto De Recuperação Urbana: Uma Abordagem Projetual* / CONGRESSO INTERNACIONAL EM PLANEJAMENTO E GESTÃO AMBIENTAL - DESAFIOS AMBIENTAIS DA URBANIZAÇÃO / Brasília / 2005

¹²² Conforme Kevin Lynch (1988:58) tais limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras, podem ser “costuras”, linhas ao longo das quais regiões se relacionam e se encontram.

¹²³ Proposta do Arquiteto Roberto Ezzel Mac Fadden

O eixo transversal da sequência Avenida Pompéia, Viaduto Pompéia, Avenida Nicolas Bôer, Ponte Júlio Mesquita é naturalmente o eixo central estruturador dos espaços propostos em direção ao Rio Tietê, dando continuidade como um eixo verde aos bairros represados pela estrada de ferro. Então, a partir do Viaduto Pompéia se abre a larga perspectiva ao longo da Avenida Nicolas Boer e suas áreas verdes num paisagismo que incorpora largas calçadas e estacionamentos para o comércio ambientando com conforto e urbanidade as várias funções ao longo desse eixo viário. Este eixo termina num vazio existente na outra margem do Rio Tietê requalificado como área verde e de distribuição das correntes de tráfego, beneficiando assim em acessibilidade este entorno.

176 Bairro Novo / fonte: Concurso de Projetos Urbanos para um Bairro Novo (PMSP – IAB-SP / 2004)

É referencial para o Bairro Novo a série de quatro torres racionalistas.¹²⁴ Marcam a paisagem e a presença italiana em São Paulo. As Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo ocupavam a área. O que restou da grande estrutura produtiva, uma pequena edificação, a Casa das Caldeiras e três monumentais chaminés foi tombado como patrimônio histórico. A proposta agrega ao já significativo investimento privado e ao interessante patrimônio histórico, novos programas, uma melhor integração aos bairros vizinhos e uma diferenciada acessibilidade metropolitana pela nova estação de trem, na construção desse espaço portal para o Bairro Novo.

Considerando a possibilidade de construir junto à nova estação de trens áreas comerciais e de lazer e também os desníveis existentes e consolidados pela implantação dos edifícios tombados, a proposta para esse setor assume a forma de uma construção envoltória que agrega na forma de uma clássica praça para pedestres, estação de trem, comércio, bares e restaurantes, cinemas, torres residenciais e também os edifícios tombados e as quatro torres de escritório. Longas galerias cobertas se abrem tanto para o interior deste espaço, como para as ruas, no nível superior da praça e nos níveis mais baixos das ruas envoltórias. No subsolo estão os estacionamentos e salas de cinema.

A Praça Comendador Francisco Matarazzo integra-se nesse conjunto de espaços abertos.

Para as vias do Rio Tietê,¹²⁵ são propostos: Recuo frontal de 10m para as edificações, provendo um espaço para pedestres na escala desse eixo; substituição dos encontros do sistema viário local junto às pontes, de caráter rodoviário, por uma conexão mais generalizada deste sistema com os tecidos lindeiros que passam assim a redirecionar os fluxos e conseqüentemente resultando em melhores condições de acessibilidade às pontes pelos usuários a pé.

A área verde preservada ao lado da Ponte Júlio Mesquita é balizada junto à ponte por uma galeria comercial e torre empresarial¹²⁶ que se articulam ao entorno por este espaço verde, somando-se assim a estes espaços diferenciados que assinalam o enlace do eixo central do Bairro Novo com o eixo do Rio

¹²⁴ Centro Empresarial Água Branca / Arquitetos Aflalo e Gasperini.

¹²⁵ Válido também para a marginal ao Rio Pinheiros.

¹²⁶ Variação do modelo das esquinas principais da Avenida Santo Amaro, relatada anteriormente.

Tietê, assim como os elementos do portal descrito junto à estrada de ferro.

O tecido urbano desenvolve-se morfológicamente compatível em escala com os existentes nas vizinhanças do Bairro Novo. O parcelamento parte da adequação dos lotes com conjuntos mistos de comércio e habitação coletiva e comércio e escritórios. O modelo de ocupação da quadra é a do urbanismo tradicional na delimitação precisa da sua volumetria nos limites das áreas públicas das ruas. Nesse sentido as tipologias edilícias partem da revisão de modelos modernos no sentido de criar novas regras do jogo de armar a cidade.

A garagem é integrada mais naturalmente no conjunto edificado no sentido da simplificação técnica e conseqüente redução de custos. Com mais razão no Bairro Novo, com o lençol freático praticamente na superfície. Dois níveis de lajes cobrem os terrenos com afastamentos de 3m nas divisas entre os lotes. Na frente dos lotes para as ruas acrescenta-se módulos (em torno de 25m²) de espaços comerciais de pé direito duplo, loja e sobreloja, que para o interior das unidades vão sendo substituídos por pequenos jardins separados das calçadas por grades, diminuindo assim percentualmente por lotes, a frequência de espaços comerciais para o interior das unidades. Mas, tipologias voltadas para o comércio de grande porte podem se mesclar nas quadras, principalmente nas voltadas para os grandes eixos metropolitanos. Sobre estas lajes assentam-se sobre pilotis os edifícios, que assumem preferencialmente o modelo de longas lâminas, uma consagrada maneira moderna de agregar pequenos apartamentos que usufruem dessas lajes como um espaço comum. Mas também é prevista a variedade desta volumetria sobre esses pilotis.

A vegetação de grande porte permeia todo o conjunto ambientando esses grandes terraços que poderiam também receber jardins de plantas de menor porte. Essas grandes lajes funcionam também para captação das águas pluviais a serem reutilizadas.

Santana / Carandiru¹²⁷

No *Sara Brasil*, na nitidez de suas representações, podemos acompanhar os impasses da urbanização na várzea do Rio Tietê. Na várzea inundável estão em posições estratégicas as colinas dos antigos povoados de Nossa Senhora do Ó, Santana e Penha em relação a São Paulo.

Na evolução vertiginosa da cidade moderna, a conurbação ao longo dos antigos caminhos e estradas de ferro já incorpora a Penha aos novos bairros em implantação. Nossa Senhora do Ó e Santana permanecem isolados do outro lado da várzea, onde também se implantam os novos Bairros do Limão, Casa Verde, Vila Guilherme e Vila Maria. Em áreas próximas ao centro esses novos bairros se desenham concêntricos ao mesmo, mas aí não se integraram.

Na futura via expressa do Rio Tietê, seus eixos de travessias do rio irão substituir e também anular essas anteriores linhas de travessias da várzea concêntricas ao centro, constituindo o eixo conector desses isolados segmentos urbanos. Vão também propiciar o aparecimento dos grandes equipamentos urbanos em grandes áreas contínuas, possíveis na vastidão da várzea até então desocupada. Em Santana, núcleo colonial mais próximo ao agora centro da cidade de São Paulo aparecem já aí configurados a Penitenciária do Estado e o Campo de Marte, bloqueando a continuidade da urbanização da colina para a várzea, em direção ao centro da cidade. Depois se acrescentam o Anhembi, o terminal rodoviário, os shoppings.

Na outra margem do Rio Tietê, além da foz do Rio Tamanduateí dividindo a urbanização, se dispõem também grandes equipamentos em grandes áreas, comprometendo também desse lado do rio a sequência da urbanização para a várzea.

A desativação do complexo penitenciário do Carandiru e a conversão da área em parque público impulsiona o Vetor Norte a partir da inserção da área no contexto metropolitano e local. Na escala metropolitana conforme a reestruturação da rede viária apresentada como Setor Centro-Tietê do Sistema Centro Histórico; na escala local, pela promoção do desencravamento da área e interações do parque com o tecido urbano envoltório. Daí as considerações se encaminham do caráter do lugar para as transformações necessárias capazes de incorporar nas formas existentes novas imagens relativas aos novos papéis a desempenhar.

Mantém-se o caráter original dos dois grandes conjuntos arquitetônicos. A condição de limite aqui aparece corporificada nos muros, que somados às edificações constituem a tipologia existente. Esvaziados de suas funções originais permanecem dois grandes conjuntos de edificações e seus espaços externos contíguos interiorizados por muros. As transformações pretendidas incorporam técnicas de desconstrução parcial dos muros permitindo que os espaços se interpenetrem através desses limites, tanto de fora para dentro do parque como em seu interior. As linhas dos muros passam a demarcar seqüências de percursos entre diferentes espaços introduzindo também imagens de ruínas transpostas pela água e pela vegetação; compõem também novos percursos para novos expectadores que elevados para um novo ponto de vista têm à mostra uma outra dimensão do espaço do parque e da cidade que o rodeia.

¹²⁷ A partir de *Reurbanização da área do Carandiru: Concurso Nacional de Plano Diretor*, arquitetos Bruno Padovanno, José Paulo de Bem, Roberto Righi, José Ricardo Mekitarian, Sidney Meleiros Rodrigues, Maria Beatriz Ferreira de Souza Oliveira e Hilmar Diniz Esteves, 1998

177 Centro Histórico / Sistema Centro Histórico e várzeas dos rios Tietê e Tamanduatei / desenho sobre *Sara Brasil* / fonte - Arquivo Histórico Municipal

O zoneamento das áreas e conseqüente formalização do parque partem da forma do vazio delimitado pela urbanização, quatro lados opostos dois a dois, e das possibilidades de interação entre vazio e entorno, também na escala metropolitana.

A escavação do lago, também bacia de retenção de água de chuva, promove juntamente com o entulho de demolições a construção de um morrote e ordena a ocupação do espaço em três faixas longitudinais.

Uma faixa intermediária entre as outras duas é composta pelo lago e a área de administração e manutenção do parque.

Outra faixa tem sua frente urbana junto às avenidas Cruzeiro do Sul e General Ataliba Leonel onde, relacionados pela margem do lago e percursos cobertos, se posicionam os dois grandes conjuntos penitenciários a reciclar. Na frente em oposição à essa é aberta uma rua e acentuado este limite por estacionamento arborizado dividido meio a meio, interno e externo ao parque, o externo propiciando o aparecimento de comércio para a cidade nesta nova frente urbana do novo parque.

A Avenida Moisés Roysen articula o parque à Marginal Tietê tanto como sistema viário e de águas, do Ribeirão Carajás para o Rio Tietê. Na parte do parque voltada para esta frente, o espaço se organiza por um eixo paralelo à nova rua aí implantada. Foram demolidos os pavilhões 8 e 9 conforme solicitado pelo edital do concurso abrindo a perspectiva para a paisagem desse eixo. Vestígios destes pavilhões permanecem nos pisos e submersos no lago de onde brotam dois “olhos d’água”; no piso a inscrição *111 presos indefesos*.¹²⁸ No fundo desta perspectiva jovens “voam” na pista de skate.

Em paralelo à Avenida Zaki Narki, reconstrói-se uma nova frente para o conjunto penitenciário do arquiteto Ramos de Azevedo com torres residenciais sobre uma galeria comercial que se abre para um jardim sazonal sobre uma grande garagem subterrânea.

A interação entre exterior e interior refaz-se por essas novas frentes e pela continuidade entre as diferentes estruturas de circulação do tecido urbano envoltório colocando-se o parque como alternativa para percursos de pedestres entre os tecidos urbanos interrompidos por esta grande área.

Todas as novas edificações compõem um conjunto unitário, brancas chapas metálicas em técnicas navais, em contraponto aos grandes conjuntos penitenciários preservados.

¹²⁸ *...e quando ouvir o silêncio sorridente de São Paulo /diante da chacina / 111 presos indefesos, mas presos são quase todos pretos / ou quase pretos, ou quase brancos quase pretos de tão pobres / e pobres são como podres e todos sabem como se tratam os pretos...*
Versos da canção *Haiti* / Música – Gilberto Gil e Caetano Veloso / Letra – Caetano Veloso / CD Polygram – *Tropicália 2* / 1993

A

B

C

D

1 Acesso 2 Estacionamento de automóveis 3 Centro de aperfeiçoamento profissional 4 Centro cultural 5 Conjunto comercial 6 Torre Residencial 7 Jardim sazonal sobre garagem 8 Museu do Carandiru 9 Recreação infantil 10 Coreto 11 Marquises e equipamentos diversos 12 Marquise e cafés 13 Anfiteatro 14 Skate 15 Restaurante 16 Futebol 17 Quadras poli-esportivas 18 Corrida e ginástica 19 Manutenção 20 Estação Carandiru Metrô 21 Estação Santana Metrô 22 Continuação da Avenida Brás Leme 23 Novas praças

178 Parque Carandiru - Plano Geral / a partir de Reurbanização da área do Carandiru: Concurso Nacional de Plano Diretor - Curso FAUUSP AUP-833 arquiteto José Paulo de Bem 1999 /do mesmo concurso desenhos arquiteto Bruno Padovano 1999

Praça da Sé

Este trabalho começa em 1971, na Companhia do Metropolitano de São Paulo na Rua Florêncio de Abreu, na Sé. Em 1973, com o METRÔ sediado na Rua Augusta, monta-se um estudo básico¹²⁹ para a Estação Sé, terceira versão para a implantação desta estação, posteriormente desenvolvida e construída. Na primeira versão¹³⁰ a configuração das linhas resultava na Estação Clóvis, posicionada dentro dos limites da Praça Clóvis Bevilácqua.

180 Estação Clóvis / fonte – RIBEIRO, Francisco de Paula Quintanilha (Coordenador) – *Sistema Integrado de Transporte Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo / Estudo técnico – Pré-projeto de Engenharia* / p133 / Consórcio Hochtief Montreal Deconsult / São Paulo 1968

Na segunda versão¹³¹ as linhas Norte-Sul e Leste-Oeste passam a se cruzar de tal modo que acabam por posicionar uma nova estação, Estação Sé, em parte sob a quadra intermediária entre as Praças da Sé e Clóvis Bevilácqua, dando-se assim o início de sua demolição. A Linha Norte Sul já ocupava sua definitiva posição. A Linha Leste-Oeste cruzava a Estação Sé sob a Linha Norte-Sul e também sob o Rio Tamanduateí no Parque D. Pedro II. Com a estação em obras, montou-se uma versão mais econômica com a Linha Leste-Oeste aí posicionada sobre a Linha Norte-Sul, transpondo aérea o Rio Tamanduateí no Parque D. Pedro II e parte do Brás, também em parte a demolir.

181 Obras da Estação Sé – 1971 / fonte – Sé / Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ / São Paulo 1978

Em 1973 o arquiteto norte-americano Tallie Maule¹³² contratado pelo METRÔ para uma proposta para a Estação Sé propôs a demolição dos edifícios R. Monteiro e Mendes Caldeira no limite norte da quadra

¹²⁹ Arquitetos José Paulo de Bem e Roberto Mac Fadden

¹³⁰ Projeto do consórcio de firmas HMD (Hochtief Aktiengesellschaft für Hoch-und Tiefbauten vorm. Gebr. Helfmann – Essen – Alemanha / Montreal Empreendimentos S.A. – Rio de Janeiro / Deutsche Eisenbahn Consulting G.n.d.H. Frankfurt – Alemanha)

¹³¹ Projeto da firma Promon Engenharia

¹³² Autor de estações do BART (Bay Area Rapid Transport) de São Francisco.

remanescentes das demolições que incluíram o Palacete Santa Helena. Posteriormente também foram demolidos os edifícios remanescentes no extremo sul dessa quadra encaminhando-se assim a reconfiguração do espaço resultante da fusão dessas praças.

182 183 Implosão do Edifício Mendes Caldeira / fonte – Sé / Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ / São Paulo 1978

Nesta terceira versão da Estação a Linha Leste Oeste se posicionando próxima da superfície restam-lhe poucas possibilidades de passagem sem colidir com fundações de edificações existentes na fachada oeste da Praça da Sé. Procurando passagens, seus eixos vão se distanciando um do outro gerando uma ampla estação, vazada então centralmente por uma grande abertura circular, e concentrando também centralmente, dois grandes grupos de escadas rolantes e fixas.

184 Estação Sé / fonte – 20 Anos 1968-1988 / p8 / Companhia do Metropolitano de São Paulo / São Paulo / foto Derli Barroso

As áreas técnicas foram se dispondo nesses espaços configurados por paredes portantes. As torres de ventilação foram substituídas por aberturas para o exterior no corpo da estação. Pilares de seção circular e lajes em balanços em linhas sinuosas; assim também os pilares melhor se contrapõem aos fluxos de pessoas e os espaços superpostos se interpenetrariam.

185 Estação Sé – planta nível Mezanino / 1973

186 Estação Sé - planta nível Linha Leste-Oeste / 1973

187 Estação Sé - planta nível Linha Norte-Sul / 1973

No mezanino, lugar para onde convergem todos os acessos públicos e são dispostos as bilheterias e bloqueios, foi posicionado um jardim sob uma abertura trapezoidal. Esta grande abertura, parte do sistema de ventilação da estação, relaciona o interior da estação com as áreas públicas da superfície, também objeto deste estudo.

188 Estação Sé / fonte – 20 Anos 1968/1988 / p125 / Companhia do Metropolitano de São Paulo / São Paulo / foto Derli Barroso

A abertura desse sistema de ventilação ao se posicionar no espaço da quadra demolida delimita os espaços das praças da Sé e Clóvis Beviláqua. A Praça da Sé é considerada parte indissolúvel da Catedral da Sé. No sentido da várzea, a Praça Clóvis Beviláqua foi organizada em dois níveis. No mais baixo, também na perspectiva da Avenida Rangel Pestana e do Parque D. Pedro II se situa um grande espaço contínuo, em parte coberto, equipado com uma fonte e áreas comerciais. Um lugar de permanência no encontro das conexões com as áreas envoltórias que convergem para as entradas do Metrô aí dispostas. Sobre a cobertura, alternativas de percursos e um diferente ponto de vista para o espaço aberto em nível inferior.

189 Estação Sé - corte Norte-Sul / desenho arquitetos José Paulo de Bem e Roberto Mac Fadden / 1973

190 Estação Sé - corte Leste-Oeste / desenho arquitetos José Paulo de Bem e Roberto Mac Fadden / 1973

191 Estação Sé – relações no eixo da Avenida Rangel Pestana / desenho / 2002 / sobre planta nível da praça / arquitetos José Paulo de Bem e Roberto Mac Fadden / 1973

Na gestão do Prefeito José Carlos de Figueiredo Ferraz, 1971 a 1973, foi criada a Empresa Municipal de Urbanização passando então para a responsabilidade desta a Praça da Sé. No projeto¹³³ então executado são mantidos condicionantes do projeto da estação como a tomada de ar entre as praças e a cobertura da abertura circular central à estação. Mas as entradas do metrô migraram de uma posição central, esvaziando-a, para as áreas periféricas. O único acesso posicionado nesse espaço central está desativado.

192 Praça da Sé e os acessos à Estação Sé – desenho sobre foto BASE S. A. / PMSP – PROCENTRO

A acesso sul B acesso central C acesso leste D acesso norte E tomada de ar

193 acesso sul 194 acesso central / foto do autor 2001

¹³³ Arquitetos José Eduardo de Assis Lefèvre, Domingos Theodoro de Azevedo Netto, William Munford, Antonio Sérgio Bergamin, Paulo Celso Del Picchia e Vladimir Bartolini

195 acesso leste 196 acesso norte / foto do autor 2001

Neste projeto são reafirmados os espaços fronteiros à Catedral da Sé refletindo no plano do piso, com os renques de palmeiras e uma rosa-dos-ventos sobre o Marco Zero da cidade, a sintaxe compositiva de sua fachada, deixando clara a interação da arquitetura com o espaço.

197 Praça da Sé / fonte – XAVIER, Alberto, LEMOS, Carlos, CORONA, Eduardo – *Arquitetura Moderna Paulistana* / p198 / Editora Pini Ltda. / São Paulo / 1983

A Praça Clóvis Beviláqua é organizada ortogonalmente ao Palácio da Justiça, como a Praça da Sé em relação à catedral, em dois segmentos de espaços divididos por um espelho d'água. Nestes espaços dois percursos, cruzados em seus extremos por percursos transversais, vencem o desnível em pequenos planos, ligeiramente deslocados uns dos outros e equipados com pequenas áreas de estar de caráter contemplativo. Desvinculados dos eixos principais de fluxos de pedestres, esses espaços são pouco freqüentados.

198 199 200 201 202 203 Praça da Sé – espaços internos / foto do autor / 2001

A abertura trapezoidal da tomada de ar, entre os espaços das praças Sé e Bevilácqua não é incorporada nos espaços dessas praças, mas embutida entre os mesmos, criando assim condições de isolamento e atraindo usos indesejados.

204 205 tomada de ar / foto do autor 2001

De qualquer maneira, o rompimento do limite entre a Praça da Sé e Praça Clóvis Bevilácqua criou um espaço desmesurado, disforme, fora de escala e irreconhecível dentro do tecido da área do Triângulo.

206 207 Praça da Sé – década de 10 e 70 / fonte – Sé / Companhia do Metropolitano de São Paulo / São Paulo / 1978

Tanto Praça da Sé como Praça Clóvis encontravam-se perfeitamente definidas no tecido urbano que as continha. A Praça da Sé mais simples em suas relações com o tecido urbano. A Praça Clóvis orientada tanto no sentido da Praça da Sé como também se inclina na direção da Avenida Rangel Pestana e do Parque D. Pedro II. A implantação da Estação Sé no espaço da anterior Praça da Sé acaba por interromper sequências viárias e de volumetria de quadras que esclareciam as relações desse espaço com a estrutura do Triângulo e com as grandes linhas da urbanização mais antiga; na Praça Clóvis Bevilácqua, sua ordenação em uma única direção parece deixar de lado a razão que lhe deu origem, a de estar em parte voltada para a Várzea do Rio Tamanduateí pelo o eixo da Avenida Rangel Pestana.

208 209 210 Eixo da Avenida Rangel Pestana – do Brás para Sé / da Sé para o Brás / encontro com a Praça da Sé / foto do autor 2001

Podemos também ver nesse grande vazio da nova Praça da Sé a possibilidade de uma reconstrução crítica de seus espaços, a Praça da Sé e a Praça Clóvis Bevilácqua, restituindo-lhes a conformação e os sentidos perdidos em relação ao tecido urbano do qual fazem parte nesta difícil urbanização da borda da Sé, defensiva, em acrópole sobre as escarpas às margens do Rio Tamanduateí. O que construir sobre a Estação Sé do Metrô nesse limite entre as praças? Um museu? Um centro comercial? Administração pública? Um mix de funções? De qualquer forma a atual existência de um único espaço que hoje soma essas duas praças centrais poderia permanecer na idéia de uma arquitetura suspensa sobre pilotis, mantendo assim a perspectiva aberta para a várzea e intermediando os espaços dessas praças.

A estação da Sé do Metrô apresenta um movimento de 685.000 usuários por dia útil, soma de 80.000 entradas, 85.000 saídas e 520.000 transferências. À nova acessibilidade metropolitana deste ponto central do centro histórico e ao esforço de acrescentar-lhe um espaço público significativo com a nova Praça da Sé se impõe o plano, o nível do terreno, desta borda da colina para a várzea. A descontinuidade do suporte físico e da urbanização neutralizam a nova acessibilidade promovida pela estação, visível na justaposição de áreas vivas e decadentes.

No relevo da colina para a várzea do Rio Tamanduateí, o Pátio do Colégio em posição de bastião junto ao talvegue ocupado pela Avenida General Carneiro, pontua esse antigo eixo sobre a colina, frente da urbanização da cidade para a várzea. No outro extremo desse eixo se posiciona a Igreja da Boa Morte assinalando o encontro com a Rua Tabatinguera, sequência do mais antigo eixo de travessia da várzea. A outra travessia da várzea, a Avenida Rangel Pestana, assinalada pela Igreja do Carmo, posiciona-se centralmente nesse sistema de áreas públicas centrais da Sé, conectando à Sé as áreas centrais do Brás, onde um interessante conjunto de edificações assinala um centro junto à Matriz de Bom Jesus dos Matosinhos.

211 212 213 214 215 Centro do Brás / foto do autor 2001

Então, também como para o lado do Anhangabaú, podemos entender que a borda da colina histórica para a várzea do Rio Tamanduateí se estrutura nestas franjas escarpadas tanto longitudinal como transversalmente ao eixo do Rio Tamanduateí, lançando seus acessos e marcos arquitetônicos na geografia e estabelecendo relações e continuidades para a urbanização, assim como a implantação do Parque D. Pedro II, rompidas pelas últimas redes viárias implantadas, na direção oposta ao sentido da integração destas partes pela urbanização já implantada.

Na atual Praça da Sé, tanto a área com mais movimento de pedestre como a menos movimentada, encontram-se na porção equivalente ao antigo Largo da Sé. Dessa porção da Praça da Sé, o antigo Largo da Sé, seguem para oeste os antigos eixos da Rua 15 de Novembro, na sequência à Avenida São João e o da Rua Direita, conectando as praças da Sé e República pelo Viaduto do Chá.

216 Esquinas / ruas Direita e 15 de Novembro / foto do autor 2001

217 Praça da Sé, Praça Clóvis Beviláqua e a Várzea do Rio Tamanduateí / percursos / morfologias urbanas - desenho sobre foto Google Earth

A Praça da Sé, ligeiramente afastada da borda escarpada da colina, está contida nas estruturas mais antigas de fluxos entre o interior e o litoral. A posição da abertura trapezoidal e também a remoção de um trecho desse eixo desfaz esta seqüência para a Rua Boa Vista. A Rua Boa Vista por sua vez está aí longitudinalmente em continuidade ao eixo da borda da colina, descontínua para a várzea. Estes fatos, e também o desaparecimento das quadras ao longo desse vazio, isolam seqüências construídas junto ao antigo Largo da Sé, o mais vazio, com quarteirões com seus térreos sem comércio e portas muradas.

218 219 220 221 222 223 224 225 Quadras decadentes / foto do autor 2001

Na extensão da colina para norte, as conexões transversais acima referidas entre os eixos do Vale do Anhangabaú com o eixos das ruas Florêncio de Abreu e 25 de Março encontram uma grande quadra. Nesta escala de arquitetura e cidade, esta quadra apresenta-se como uma galeria comercial entre edifícios também readequados à galeria, como espaço percolável pelos pedestres nas seqüências transversais à colina nessas áreas comerciais centrais nos limites do Parque D. Pedro II, como exemplifica o trabalho de Alexandre Chaddad.¹³⁴

Para sul, no Glicério, a recuperação urbana do eixo da Radial Leste, complementam estas intenções de articulação desses espaços centrais da cidade, a Sé e o Brás e a Moóca através da várzea do Rio Tamanduateí.

¹³⁴ GALERIA COMERCIAL / TFG – Trabalho Final de Graduação / Aluno: Alexandre Chaddad – Orientador: José Paulo de Bem / FAU Belas Artes – São Paulo 2001

PARQUE D. PEDRO II

227 Várzea do Carmo – final do século XIX / fonte – acervo MIS

228 Parque D. Pedro II – 1922 / fonte – acervo DPH

229 230 231 Parque D. Pedro – década de 70 / fonte – acervo EMURB

Determinado pelas inundações da várzea do Rio Tamanduateí, hoje posicionado ao longo do eixo longitudinal desse espaço, era mais remotamente atravessado no extremo sul da área inundável pela Rua da Moóca e sua sequência pela Ladeira Tabatinguera até a Igreja da Boa Morte onde esse eixo se bifurca, seguindo para o antigo Piques e também para o Pátio do Colégio. Como eixo mais recente, o aterrado do Brás que permitiu a sequência da atual Avenida Rangel Pestana pelo espaço do Parque, não teria uma articulação tão definida no tecido urbano da Sé sem a abertura da Praça Clóvis Bevilácqua que (conforme Prestes Maia 1945) destina-se a aliviar a Praça da Sé e proporcionar retorno aos veículos coletivos do Brás. Em outra importante transformação, não realizada, a Rua do Gasômetro, dos pés da colina histórica, seguiria em túnel na direção da Avenida São João. À

continuidade do espaço geográfico desta difícil situação da cidade em acrópole, já tanto mencionada, se sobrepõem as dificuldades de ocupação das várzeas inundáveis.¹³⁵

No *Sara Brasil* de 1930, a antiga várzea do Carmo se apresenta ocupada pelo Parque D. Pedro II e Avenida do Estado, implantada da foz do Rio Tamanduateí até o Ipiranga. Na década de 60 as obras viárias executadas no eixo do Rio Tamanduateí anulam os esforços de articular pelo Parque D. Pedro II estas independentes urbanizações.

O desaparecido Parque D. Pedro II, projeto de 1910 por Joseph Bouvard é um parque Beaux-Arts.

O *Jardim Beaux-Arts* segundo Ignasi Solà Morales: *Não cabe designar como freqüentemente com o termo Beaux-Arts, um tipo especial de escola nem um estilo no desenho de jardins. O sistema ou a tradição Beaux-Arts é, como abundantemente estudado em anos recentes, uma atitude metodológica relativa ao projeto arquitetônico que comporta alguns resultados formais característicos da organização hierárquica dos elementos e a utilização pragmática da imitação histórica. Dado que existia uma arquitetura Beaux-Arts, que caracteriza boa parte da produção européia e americana desde a Revolução francesa (1789) até a segunda guerra mundial (1939) é compreensível que existisse também um desenho de jardins e de parques pelo mesmo sistema projetual e mesma metodologia.*

Uma primeira característica daquilo que denominaremos de jardim Beaux-Arts é a sua continuidade formal com o desenho arquitetônico e urbano definidos com os mesmos atributos. Entre os pressupostos ideológicos do sistema Beaux-Arts é justamente aquele da unidade do método e portanto a homogeneidade entre os critérios aplicados no desenho do espaço urbano, dos edifícios e do espaço aberto natural. Relativo a imitação imediata e visível da natureza tomada como paradigma, a tradição Beaux-Arts imita a arquitetura e em cada caso através dessa medeia a imitação da natureza. Os jardins Beaux-Arts são arquitetura no senso mais convencional do termo. Construção regular, racionalização a partir de elementos formais simples, combinados segundo leis geométricas que estabelecem uma ordem visível hierarquizada em qualquer tipo de espaço.

Desta primeira premissa relativa à arquitetura dos jardins, vista como um caso particular da problemática geral do desenho Beaux-Arts, deriva que as leis de composição que servem para organizar os edifícios são substancialmente as mesmas na organização dos espaços verdes dos parques e jardins. Simetria, ordem e hierarquia são princípios universais derivados de uma adequada reelaboração da arquitetura clássica, que pelo menos a partir de Durand, serviram indistintamente para a produção de qualquer programa de construção.

Da premissa sobre a “arquitetonicidade” dos jardins Beaux-Arts deriva outra questão não menos importante. Sendo arquitetônico por definição, não é surpreendente que seu desenvolvimento esteja intimamente ligado à arquitetura em estrito senso. Em outras palavras, se em outros momentos a história dos jardins tende a desenvolver um modelo de sistematização e significação do jardim enquanto lugar com um significado próprio, no jardim Beaux-Arts será quase sempre indispensável que se refira a uma arquitetura concreta. Os jardins Beaux-Arts serão geralmente jardins de edifícios ou, quando são de maiores dimensões, jardins e parques da cidade inteira como um grande edifício.

Nesta linha de princípios o jardim Beaux-Arts não é um espaço que evoque sem mediação a natureza em seu estado primeiro, mas é sobretudo um contorno ordenado e a introdução necessária à unicidade e a representatividade de um sistema de edifícios públicos ou privados com os quais o parque ou o jardim estabelecem relações de continuidade, direcionamento, focalização e introdução perspéctica.

*Mas do mesmo modo no qual o universo das formas Beaux-Arts não é limitado por um vocabulário preciso, também o repertório de suas formas possíveis nos jardins não é limitado a um código prefixado. O ecletismo linguístico próprio da tradição Beaux-Arts na arquitetura tem um seu correspondente nos jardins em um ecletismo não menos evidente. Os tratadistas do desenho Beaux-Arts se limitam a apresentar exemplos históricos estruturando a sua análise e avaliação através da consideração específica que cada caso concreto fornece para iluminar um problema bem definido. Num tratado acadêmico representativo, como o “*Traité général de la composition des parcs et jardins*” de Edouard André, publicado em Paris em 1879, há uma estrutura muito significativa. Na parte técnica dedicada às diversas fases de desenho de um jardim, é apresentada uma parte histórica – o jardim através do tempo, estilos e países – e uma parte teórica na qual se aprofunda um fundamento estético das*

¹³⁵ A várzea do Tamanduateí, ainda no começo do século atual, representava solução de continuidade entre Centro e Cambuci de um lado, Brás e Mooca de outro. Segundo Petrone (1958, p. 115) “esses dois blocos formavam, então duas cidades distintas, como se fossem duas cidades gêmeas; e só recentemente, na verdade vieram a unir-se”.

LANGENBUCH, Juergen Richard – O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano / Geografia Urbana n°2 p3 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969

decisões compositivas. O ecletismo de origem historicista não comporta todavia na tradição Beaux-Arts, uma indiferença absoluta no confronto com a experiência do passado. Semelhante a arquitetura, para o projetista de jardim formado na disciplina da Escola, a tradição clássica tem um valor privilegiado. Os jardins do mundo antigo, imaginados sobretudo através da reelaboração dos monumentos helenísticos e romanos e dos jardins renascentistas e barrocos, com particular interesse no Grande Século francês, representam pontos de referência comuns nos quais se inspirará a maior parte dos projetistas de jardins executados com base no sistema Beaux-Arts.

Quem projeta jardins segundo esta tradição, graças ao conhecimento da história – neste caso da história dos jardins – e dos princípios de unidade, variedade, forma, cor, semelhança e caráter, dispõe de um método adequado para enfrentar qualquer gênero de variante. Por isso é fundamental proceder a classificação dos problemas que se colocam na determinação das características com as quais se precisa enfrentar todas as situações de projeto. Parques e jardins, públicos ou privados, úteis ou simplesmente agradáveis, geométricos ou paisagísticos, são temáticas obrigatórias que devem orientar a definição da solução adotada. Os exemplos do passado, oportunamente resumidos, ou o êxito da relação entre o jardim ou o parque e a arquitetura ou a cidade, serão as chaves com que os projetos serão definidos.

O ponto central do debate que atravessa a reflexão de todos que do ponto de vista teórico ou prático enfrentam o problema do jardim no século XIX e na primeira metade do XX é todavia aquele do confronto dos antagônicos modelos empregados: o jardim geométrico, regular, francês e o jardim paisagístico, inglês ou pitoresco.¹³⁶

Do mesmo texto o seu parágrafo final:

O jardim e o parque nascidos com o modelo Beaux-Arts tornaram-se deste modo o mais potente instrumento de controle moderno do fenômeno metropolitano. Quando Le Corbusier procura representar a cidade moderna como a conjugação racional com o jardim paisagista estará de novo, com outros elementos, procurando realizar uma operação análoga àquela atuada pelos arquitetos e paisagistas formados na linguagem clássica, rígido só na aparência. Não é absolutamente surpreendente que este sistema se apresente como o primeiro instrumento de organização, via o jardim e o parque, da complexidade da cidade moderna.

O arquiteto Carlos Eduardo Dias Comas no texto *Uma certa arquitetura moderna brasileira: experiência a re-conhecer*,¹³⁷ esclarece as relações entre a tradição Beaux-Arts e o movimento moderno no Brasil.

Com efeito, a concretização material dessa arquitetura brasileira é precedida e orientada por raciocínios muito específicos sobre a identidade da arquitetura.

Em dois textos que se podem considerar fundamentais – *Razões de uma nova arquitetura*, de 34, e a memória do projeto da Universidade do Brasil, de 36, – Lúcio Costa sustentava que a arquitetura moderna era essencialmente manifestação artística, o verdadeiro estilo de nosso tempo.

Como todo e qualquer verdadeiro estilo do passado, arrancava de um empreendimento utilitário e se ancorava em uma técnica construtiva, porém seu objetivo, para além da utilidade e da técnica, era a beleza.

Certamente as formas da arquitetura moderna deviam ser distintas das formas da arquitetura do passado, porque serviam a outros usos e empregavam outras técnicas. Não obstante, debaixo dessas formas distintas atuavam um mesmo espírito e as mesmas leis, que tudo deviam à racionalidade dos gregos e romanos.

E mais adiante:

Por outro lado, tanto os raciocínios conciliatórios de Lúcio como seus antecedentes corbusianos tinham uma origem comum; a tradição acadêmica do pensamento arquitetônico francês do século XIX. Banham tem mostrado que apesar de seu manifesto anti academicista, Le Corbusier não havia escapado da influência da Beaux-Arts. O argumento se aplicaria com mais força ainda a Lúcio, familiarizado desde muito jovem com o Gaudet de *“Elements et Théorie de L’Architecture”* e formado por uma Escola Nacional de Belas Artes organizada à imagem e semelhança de sua homônima francesa desde sua fundação em 1826, por Grandjean de Montigny.

¹³⁶ SOLÀ MORALES, Ignasi de – *Il giardino Beaux-Arts* / in MOSSER, Monique e TEYSSOT, Georges – *L’Architettura dei giardini d’occidente, dal Rinascimento al Novecento* / p395 / Electa / Milão 1990 / trad. J. P. de Bem

¹³⁷ *Arquitetura Revista* V.5 p22 / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UFRJ / Rio de Janeiro 1987

Ninguém tem observado até agora que, apesar de seu rechaço ao ecletismo e ao historicismo como soluções para os problemas de construção e representação do século XX, em nenhum momento Lúcio renegou os fundamentos conceituais e metodológicos da tradição acadêmica, como nos demonstra sua preocupação com a composição arquitetônica e, correlativamente, sua preocupação em transmitir seus princípios através de um projeto de ensino...

E ainda:

...que esta definição e resolução sofisticadas foram facilitadas pela influência de uma tradição disciplinar acadêmica que havia desenvolvido categorias teóricas de valor genérico, não sujeitas estritamente a uma formulação estilística determinada. Não importa que essa influência fosse subliminar, encoberta. Se tal tradição pode servir a Le Corbusier, Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, certamente mereceria mais atenção que a que se lhe tem prestado na América Latina, ainda que parte da responsabilidade por esse descuido deve ser atribuída a esses mesmos personagens – porém essa é uma outra história.

O confronto entre arquitetos Beaux-Arts e modernos está presente nos debates sobre o desenho do Parque do Ibirapuera,¹³⁸ mas também é visível um sentido de continuidade nesta obra do arquiteto Oscar Niemeyer e associados.

O eixo da Avenida 23 de Maio que acessa o parque a partir do centro da cidade organiza a clássica composição simétrica e ortogonal desta frente do parque a partir da grande elipse centrada no obelisco de Galileo Emendabilli que distribui os fluxos de veículos e encaminha para a entrada principal do parque.

Contraposto a essa ordem clássica, o jardim paisagístico estabelece os vínculos entre essa ordem e o sítio agenciado com lagos e vegetação, construindo uma paisagem naturalista. Na escala dessa paisagem, a marquise é uma inspirada operação do mesmo conceito do jardim paisagístico, um passeio coberto, uma arquitetura paisagística em sua forma exata, dinâmica, moderna.

232 Parque Ibirapuera – estudo para uma circulação de pedestres / desenho do autor 1998

Dentro dos edifícios, continuando na operação dessas duas ordens, o *princípio da estrutura clássica de trama ortogonal não era posta em questão*,¹³⁹ mas em contraponto às formas orgânicas dos recortes das lajes.

A operação desses dois modelos antagônicos, o geométrico e regular e o paisagístico e pitoresco inter-relacionados numa unidade, aqui não estão mais reproduzindo modelos do passado, mas na abstração

¹³⁸ ver MEYER, Regina Proserpi – *Metrópole e Urbanismo, São Paulo anos 50* / tese de doutoramento / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP / 1991

¹³⁹ BRUAND, Yves – *Arquitetura Contemporânea no Brasil* / p152 / Editora Perspectiva / São Paulo 1981

moderna de códigos compositivos inserem o projeto do Parque do Ibirapuera numa longa tradição, identificável também no projeto do Parque de La Villette (Arquiteto Bernard Tshumi).

233 Parque de La Villette / fonte – Arquivo EMURB

Este estudo do Parque D. Pedro II parte de uma imagem sintética de relações urbanas, desdobrada em considerações independentes sobre as questões envolvidas, como sistemas independentes que se superpõem e se conjugam.

234 Parque D. Pedro II – relações urbanas / desenho / 1989

Essa imagem sintética é composta a partir de considerações essenciais sobre o espaço do Parque: Considerar o espaço como definido pelo alinhamento das construções dos terrenos lindeiros, como limite consolidado, não cabendo alterá-lo; considerar o Rio Tamanduateí como estrutura longitudinal central do interior do espaço do Parque; considerar nas ligações transversais as seqüências interrompidas da Rua do Gasômetro e Avenida Rangel Pestana como diretrizes na estruturação do espaço do Parque; considerar a implantação do Palácio das Indústrias e o seu eixo de referência com o espaço do Parque, expresso no desenho geométrico principal do desaparecido jardim Beaux-Arts de Joseph Bouvard.

235 Palácio das Indústrias e Edifício São Vito – skyline / foto do autor 1989

A intenção é o entendimento das questões envolvidas no sentido de se criar uma nova ordem, um novo sistema de referências¹⁴⁰ que restabelecesse relações entre elementos existentes e articulasse também nesses sistemas os novos usos.

São as seguintes, as questões envolvidas: **1.** Fluxos de veículos e de pedestres **2.** Organização das superfícies do parque **3.** ordenação da vegetação **4.** Reordenação de espaços públicos anexos ao parque **5.** Edificações / Programas existentes e novos.

236 Parque D. Pedro II / arquiteto Joseph Bouvard – 1911 / fonte: acervo EMURB

237 Parque D. Pedro II / Plano Geral sem terminal de ônibus / fonte: acervo EMURB / perspectivas Ricardo G. Florez, Jan R. Florez, Roberto Strauss, Celso G. Lima, Sônia Maria Audi, Vera Lúcia S. Reiter

¹⁴⁰ Como na língua, também na configuração e na evolução da configuração urbana, a dinâmica do sistema tem por base a relação entre signo significante e coisa significada, mas com uma possibilidade de movimento que pode levar a uma modificação profunda, seja de um, seja de outra.

ARGAN, Giulio Carlo – *História da arte como história da cidade* / p237 / Editora Martins Fontes / São Paulo 1995

A

B

C

D

E

F

G

H

I

J

239 Parque Dom Pedro II - percursos / formação / zoneamento / desenho sobre croqui e foto Google Earth

1. Fluxos de veículos e de pedestres

Com relação ao entorno do espaço do Parque D. Pedro II identificam-se, de fato, segmentos descontínuos destas bordas das urbanizações da Sé, do Brás e Moóca. Constata-se também que o eixo do Rio Tamanduateí continua como eixo viário de transposição da cidade, o que provocou o caráter expresso implantado com o tampão sobre o rio, semi-elevado, isolando áreas vizinhas. Mesmo interceptadas pelo Mini Anel Viário Metropolitano, as rodovias Anchieta e Imigrantes seguindo por vales de rios se orientam na direção do centro da cidade pelo eixo do Rio Tamanduateí.

Remove-se as pistas da Avenida do Estado que margeiam o Rio Tamanduateí no interior do parque transferindo seus fluxos para as pistas externas, inteirando-se assim o espaço do parque longitudinalmente ao longo do Rio Tamanduateí. Os viadutos existentes perdem a função de cruzar as pistas erradicadas e provocam, pelas contas da engenharia de tráfego, uma situação insolúvel nos seus encontros. O sistema viário para a reordenação do espaço do Parque D. Pedro II define-se então por um eixo envoltório, como uma grande rotatória. Excluindo-se viadutos e incluindo-se pequenas pontes sobre o rio nos seus extremos sul e norte define-se assim o espaço, envolvido por uma estrutura comum aos diferentes segmentos dessas bordas.

No espaço do parque assim reafirmado, estreito e alongado ao longo do eixo do Rio Tamanduateí, a circulação transversal de pedestres promove a interação das partes da cidade pelo parque conectando tecidos urbanos da Sé e do Brás. Funcionais, retos, referenciados aos marcos arquitetônicos no interior do Parque, o atravessam em frequência regular em novas pontes sobre o Rio Tamanduateí. Caminhos longitudinais sinuosos expressam a intenção de passeio e integram ambientes e equipamentos.

Para o lado da Sé, de tecido urbano mais regular, essas travessias, no encontro com os caminhos sinuosos, se abrem em duas diagonais que direcionam os pedestres para as ruas desse tecido. Para o lado do descontínuo Brás, essas conexões se estabelecem pela grande área pavimentada em torno do Palácio das Indústrias e pela continuidade do eixo da Avenida Rangel Pestana; ao sul persistem dificuldades entre as partes divididas pelos sistemas viários. Os caminhos de pedestres, asphaltados, servem também para a manutenção do parque por pequenos veículos.

Um novo eixo viário acompanhando a estrada de ferro permite a remoção do tampão sobre a Avenida do Estado, recuperando seu papel local.

2. Organização das superfícies do parque

O canal do Rio Tamanduateí encontra-se contido por cortinas diafragmas. Próximos à essas cortinas, muros de arrimo estaqueados contém os aterros das pistas para veículos. As vias sobre o canal do rio superpostas nestes muros criam um desnível intransponível para o arruamento transversal segregando áreas vizinhas da Praça Alberto Lion até o Parque D. Pedro II. Com a remoção das pistas junto ao rio na área do parque remove-se também os muros estaqueados e retaluda-se o rio para o parque. Valorização e integração do Rio Tamanduateí à superfície do parque favorecendo o convívio do usuário com o rio por espaços de transição, taludes e caminhos, amenizando desníveis que chegam hoje a sete metros até a lâmina d'água.

240 Estudo para pontes de pedestres sobre o Rio Tamanduateí / desenho do autor / 1989

O espaço do parque a partir do eixo central do Rio Tamanduateí é reorganizado em faixas longitudinais para os limites do espaço aberto, na Sé e no Brás. Junto ao eixo do rio se dispõem, para cada margem, grandes áreas gramadas, para apropriação espontânea pelos usuários. Em seguida os caminhos sinuosos de passeio onde se dispõem edificações e equipamentos voltados para o interior do Parque,

para as grandes áreas gramadas. Os caminhos sinuosos e as ruas exteriores definem as faixas próximas às ruas ocupadas por jardins temáticos, também cortados pela sequência dos eixos externos. Estas faixas mais externas realizam a interface parque e cidade. São percorridas por outros caminhos sinuosos interligando áreas de estar. Do lado Sé, em ambientação relacionada à colina; do lado Brás, com a várzea.

3. Ordenação da vegetação

A ordenação da vegetação de grande porte segue em linhas gerais os mesmos princípios já utilizados no projeto Beaux-Arts do começo do século por Bouvard, numa relação de fundo e figura. O conjunto procura a interação entre arquitetura e urbanismo na paisagem promovendo tanto a ordenação interna do espaço do parque como sua integração ao entorno.

Figuras geométricas: As plantações de palmeiras nos eixos de referência do Palácio das Industrias com o espaço do parque, os alinhamentos de árvores no eixo da Avenida Rangel Pestana, os semicírculos de árvores, a vegetação da Praça Fernando Costa.

O eixo de referência do palácio com o espaço do parque reproduz as intenções do jardim geométrico de Bouvard que aí existiu. No projeto de Bouvard é evidente o confronto entre jardim e palácio. O jardim, construção simétrica em torno de três eixos perpendiculares ao palácio, encaminhando como passeio para o seu interior, deveria por uma questão de adequações de estilos encontrar um clássico pavilhão Beaux-Arts e não a assimetria do Palácio. São formas que não se equacionam e o jardim é estancado pela Rua do Gasômetro que antes cruzava o parque e não se conecta ao palácio. O que se expressa é então a relação do palácio com a paisagem, e até mesmo referencia-se a paisagem ao palácio no sentido de tornar visível esta relação. Prolonga-se esse eixo até o extremo sul do espaço do parque, onde se situa um “duplo” do palácio, um conjunto de palmeiras que ocupa uma área equivalente à superfície de sua planta principal.

A plantação no eixo da Avenida Rangel Pestana na área do Parque dá continuidade aos segmentos desta avenida para a Sé e para o Brás, desobstruindo-se as perspectivas ao longo desse eixo.

Os semicírculos se definem a partir da restauração da geometria da Praça Ragueb Chohfi, reafirmando o desenho da rua exterior da estrela, dando nexos entre as construções do entorno. Guarnecida de árvores em semicírculo reforça os sentidos de articulação do tecido urbano envoltório nas suas seqüências para o Parque, disciplinando naturalmente os cruzamentos de pedestres na Avenida do Estado. O semicírculo de árvores se dispõe em situações diferenciadas no interior do Parque: Junto ao anfiteatro compõe um espaço de articulação do anfiteatro com o parque; constrói uma fachada vegetal para os fundos do Colégio Estadual São Paulo; dilui a massa da Estação de Metrô D. Pedro II; define um espaço para a ambientação do volume do quartel. Esta disposição regular de um mesmo motivo, com a mesma espécie vegetal, tem a intenção de estabelecer uma referência comum à variedade arquitetônica dessas edificações.

241 Semicírculo da Praça Ragueb Chohfi – desenho sobre foto acervo EMURB

A outra ordem da vegetação tem um caráter aleatório, mas acompanha sombreando os percursos de pedestres, incorporando assim a vegetação remanescente de outros jardins, deixando livres grandes bolsões gramados.

4. Reordenação de espaços públicos anexos ao parque

- Espaço sob os viadutos

Por um lado estas áreas fazem parte do perímetro consolidado do vazio do parque; por outro a conformação do sistema viário determina esta área como autônoma da estruturação da área do parque, sendo então reordenada como área para a prática de esportes, conectada ao interior do Parque.

- Casa das Retortas¹⁴¹ e Pólo da Administração Municipal

Os remanejamentos viários propostos para esse setor são a reestruturação do eixo da Rua Santa Rosa e abertura de nova rua da Rua do Gasômetro ao Largo do Pari incorporando a Rua Comendador Chaker Dibs. Nesta nova rua, alternativa de acesso à Avenida do Estado sentido norte, assinala-se seu enlace com a Rua do Gasômetro por um espaço marcante e articulador do entorno. Desenha-se uma substituição radical de ocupação do solo com a administração municipal em edificações que ocupam estas quadras, em gabaritos coordenados em função dos edifícios principais, do Largo do Pari ao eixo da Avenida Rangel Pestana. Esta volumetria integral da quadra é guarnecida de galerias abertas para a frente do parque e para a nova praça no eixo da Rua do Gasômetro. Os térreos abrigam usos comerciais, como os da tradição local. Na Casa das Retortas, o Museu da cidade.

- Praças Ragueb Chohfi e Fernando Costa

Os espaços dessas praças embutidas uma na outra, com a decomposição de seus desenhos desassociam-se as sequências construídas desse entorno.

Na Praça Ragueb Chohfi, a recuperação da via semicircular envoltória desse espaço e sua plantação de árvores, restabelecendo a estrutura e o entendimento desse espaço ambiente os fluxos de pedestres da Rua General Carneiro e 25 de Março para o Parque D. Pedro II.

¹⁴¹ A introdução do gás na iluminação pública da cidade deu-se através da companhia inglesa "The San Paulo Gas Company Ltd". Em março de 1870, o engenheiro W. Ramsay aqui chegou e escolheu, como local para instalação do Gasômetro, um terreno próximo às margens do Rio Tamanduateí, fora dos limites da cidade, mas favorecido pela proximidade da estrada de ferro. A área pertencera à Chácara da Figueira, antiga propriedade da Marquesa de Santos.

A usina de gás então estabelecida em São Paulo, utilizando o processo de produção de gás a partir do carvão, inaugurou em 1872 sua primeira casa de retortas (demolidas entre 1911 e 1912), com características arquitetônicas típicas dos edifícios industriais ingleses.

Com o crescimento do consumo, tornou-se necessário o aumento das dependências do Gasômetro, sendo edificada, então, uma nova usina – o embrião da atual Casa das Retortas – a qual trazia, em fotos antigas, data de 1889.

Este edifício, tal como o primeiro, era constituído por um longo galpão de alvenaria autoportante de tijolos aparentes com cobertura de duas águas, a qual exibia um lanternim em toda sua extensão, só interrompido pela chaminé central. Passaria, nas décadas posteriores, por várias ampliações e reformas para adaptá-lo às novas técnicas de produção de gás, como por exemplo: elevação do pé direito, modificação do lanternim e acréscimo de vários módulos às fachadas longitudinais.

Em 1960, ao terminar a concessão da companhia inglesa, a então Companhia Paulista de Serviços de Gás suspende completamente a sua expansão, limitando-se apenas à conservação e à manutenção das máquinas e das redes de encanamento, e ao atendimento dos usuários até então inscritos.

Essa situação persistiu até 1967, quando suas instalações foram declaradas de utilidade pública pela Prefeitura; em 1968 é criada a Companhia Municipal de Gás – a Comgás, que ali imagina instalar seus escritórios, encomendando projeto ao arquiteto Paulo Mendes da Rocha.

Parcialmente executada a obra nos seus desígnios, hoje, o conjunto preservado do Gasômetro é constituído pela Casa das Retortas, cuja restauração procurou manter algumas características que ela apresentava na década de 20; pelo muro frontal, em arcos de alvenaria de tijolos, construído, por volta de 1910, para sustentação da estrutura metálica destinada ao transporte de carvão; e pela chaminé externa da década de 20, necessária ao novo processo de produção então adotado. Atualmente essas instalações abrigam órgãos ligados à Secretaria Municipal de Cultura.

PUCHALA, Rosa Maria de Faria Braga (coordenadora) – *Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo* / Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos / Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. / Secretaria Municipal de Planejamento / São Paulo 1984

O arquiteto Paulo Mendes da Rocha informou que seu projeto não foi implantado além de profundamente descaracterizado em suas intenções nas obras executadas, como por exemplo: Não existia uma fachada sul decorrente da demolição de uma extensão. O projeto previa uma grande cortina de vidro, mas foi aí implantada uma fachada que é cópia da fachada norte; o piso seria de tijolo, mas foi implantado granito cinza.

242 Rua General Carneiro

A reordenação desse espaço evoca a imagem do oásis, também a partir da presença de *falsas tamareiras* junto ao Monumento à Amizade Sírio-Libanesa. Imagem reforçada pelo piso seco de desenho geométrico concêntrico onde se dispõem rasas colinas gramadas e tanques de água, que também induzem à circulação de pedestre pelo semicírculo arborizado.

No espaço da Praça Fernando Costa, evocando o antigo mercado demolido, além do espaço incorporado ao semicírculo da Praça Ragueb Chohfi em sua extensão até a Rua General Carneiro, é disposta uma vegetação de grande porte que delimita um quadrado cujo centro é ocupado por uma área de estar guarnecida de uma fonte.

Na ampla perspectiva de relações entre os espaços da várzea e da colina histórica, se impõe um edifício de garagens, a demolir.

243 244 Garagem / vista do Parque para o Pátio do Colégio e vice-versa / fonte – acervo EMURB

• Quadras entre a Rua Santa Rosa e o Rio Tamanduateí¹⁴²

Considerando-se os referenciais da paisagem, a pequena quadra integralmente ocupada pelos edifícios São Vito e Mercúrio mais o Edifício Francisco Herrerias na esquina da Avenida Mercúrio com a Rua Luís de Camões, é proposto: Suprimir a Rua Carlos Garcia no sentido de criar uma sequência de três quadras triangulares; implantar uma grande densidade de ocupação com a construção integral dos espaços das três quadras em dois níveis, com loja e sobreloja para as fachadas voltadas para as ruas e garagens no interior das quadras; adicionar edifício complementar ao volume do edifício Francisco Herrerias constituindo um volume triangular, reproduzido em alturas maiores nas outras esquinas; volumes de altura média nos limites das quadras voltadas para as ruas Santa Rosa e Praça São Vito e o terraço jardim das coberturas.

245 Edifícios Mercúrio e São Vito / foto do autor 1992

¹⁴² Trabalho desenvolvido pelos arquitetos José Paulo de Bem, Rita Guimarães, Walter Maximilian Gossler e Maria Luísa Oieno de Oliveira, na época todos funcionários da EMURB, no workshop de desenho urbano do *Encontro das Américas* promovido pelo IAB/SP e pelo Museu da Casa Brasileira, 1992.

246 247 248 Proposta de reordenação

5. Edificações / Programas existentes e novos

O Parque é um espaço de intermediação entre a Sé e o Brás, assim como o Anhangabaú, em outra escala, entre a Sé e a República. É também, sem perder a escala de ser passagem, um amplo lugar de estar, com a possibilidade de conter equipamentos ligados nessas estruturas de circulação: As travessias retas transversais e os caminhos sinuosos e longitudinais onde se implantam, voltados para o interior do parque, edificações e equipamentos do parque. Quanto às edificações existentes há diferenças de uma para outra, de épocas, de escalas, de relação com o espaço aberto do parque, que o paisagismo propõe conjugar com renques de árvores em semicírculo. As novas construções procuram também a diversidade a partir dos novos programas e lugar de implantação, conciliadas na paisagem pelos sistemas de ordenações propostos.

• Palácio das Indústrias¹⁴³

Para a reordenação dos espaços do Palácio das Indústrias, examina-se sua estrutura interna em continuidade com o espaço exterior.

249 O Palácio das Indústrias e o eixo do Rio Tamanduateí / desenho / 1992 / sobre foto acervo EMURB

O Palácio das Indústrias está implantado no extremo norte do espaço do parque, com a fachada principal voltada para o sul, no sentido do maior eixo visual do Parque e também para a chegada do litoral pelo Vale do Tamanduateí. Esta implantação referenciada a um território mais amplo condiciona relações com o entorno imediato que passa então a reger a organização das sequências dos espaços internos do Palácio e o resultado final de toda a composição.

¹⁴³ Considerando-se a precariedade atual do Palácio das Indústrias, ainda assim se justifica plenamente sua preservação, tendo em vista a relevância das funções que desempenhou no passado. O CONDEPHAAT, ao realizar o tombamento, assegura proteção legal a um bem cuja história está intimamente ligada à própria história econômica, política e cultural não só da cidade, como também do Estado de São Paulo. O projeto, comumente atribuído a Domiziano Rossi, teria sido, segundo o Programa Toledo-Lemos, de autoria de Romeo Scartezini, sendo desenvolvido dentro do escritório Ramos de Azevedo.

Concebido dentro de um ecletismo onde predomina o estilo florentino, posto em voga na Itália pela arquitetura umbertiana apresentava muita suntuosidade e requinte, sendo ornamentado o seu exterior por grupos escultóricos de Nicola Rollo.

Externamente, o edifício está prejudicado pela situação caótica a que foi reduzido o antigo parque D. Pedro II.

PUCHALA, Rosa Maria de Faria Braga (coordenadora) – Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo / p212 / Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos / Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. / Secretaria Municipal de Planejamento / São Paulo 1984

250 O Palácio das Indústrias e o entorno imediato / desenho / 1992 / sobre foto acervo EMURB

Como entorno imediato do Palácio temos a Rua do Gasômetro que cruzava o Parque em frente ao Palácio, à direita a Avenida Mercúrio, à esquerda o Rio, ao fundo a Praça São Vito. Diferente de outra construção vizinha, o Mercado Municipal, um edifício Beaux-Arts composto em clássicas ordenações por eixos em relação ao desenho urbano do entorno, no Palácio das Indústrias, é à assimetria do entorno que vem se conjugar a da edificação. A relação da arquitetura com o lugar é visível na operação das gramáticas estilísticas na composição da sintaxe arquitetônica que caracteriza cada um desses edifícios realizados por arquitetos do escritório Ramos de Azevedo.

251 Esquema de estruturação do espaço no Palácio das Indústrias

O desenho assimétrico do entorno tem seu ponto de tensão no encontro da Avenida Mercúrio com a Rua do Gasômetro, onde o arquiteto Domiziano Rossi ancora a edificação principal, com o grupo escultórico *Progresso* de Nicola Rollo. Esta edificação principal de planta quadrada, 46x46m, abriga internamente dois grandes salões superpostos, cada um com 372m², sendo o superior guarnecido com galerias em seu pé direito de 14,5m, configurando em conjunto com os outros espaços desse pavimento, o *piano nobile*, que se conecta ao salão do térreo por uma *scala reggia* colocada externamente junto à Avenida Mercúrio.

Aumentando esse volume para trás, se alinha ao longo da Avenida Mercúrio outra edificação na forma de um claustro de planta quadrada de 55x55m. O claustro apresenta um percurso com começo e fim na edificação principal e também guarnecido transversalmente por um eixo que alinha duas ligações com o exterior.

Perpendicular ao Rio Tamanduateí, no desencontro dessas duas plantas quadradas se encaixa o Pavilhão dos Cereais, em forma retangular alongada, 86x14m. Com sua planta dividida longitudinalmente em três naves configura uma estrutura que favorece o acoplamento de outros três pavilhões: para trás dois iguais, a cavalariça e o estábulo, cada um medindo 38x13m; no topo, junto ao Rio Tamanduateí, um menor, o aprisco medindo 19x6m. O canil projetado acoplado à fachada voltada para a Rua do Gasômetro não chegou a ser construído sendo este espaço ocupado por dois canteiros entre os quais se situa uma grande luminária de ferro fundido.

252 253 Luminária / Indústrias Matarazzo – 1924

Tratando-se de uma edificação voltada para exposições, presumindo-se portanto um passeio pelo seu interior, há interação e continuidade dos espaços através dos alinhamentos estruturais.

Havendo um ponto de referência para a organização das plantas, o cruzamento da Rua do Gasômetro com a Avenida Mercúrio a partir do qual se dispõem a fachada principal para a Rua do Gasômetro e a

fachada para a Avenida Mercúrio, temos seu contraponto no extremo da bissetriz do encontro dessas ruas. De fato, contra a precisão de relações urbanas em um extremo, encontra-se imprecisão e relações urbanas abertas e inacabadas no outro. Todos os acréscimos executados ao nível do chão, e também os projetados, foram implantados para os fundos, nos espaços que permitem estas inserções. Para os fundos ficou uma espécie de praça de serviço do Palácio que parece ter sido sempre a Praça São Vito, que também se associa nestas funções com os fundos de serviço do Mercado Municipal.

Esta implantação hierarquiza as funções no Palácio em referencia a essa bissetriz entre Rua do Gasômetro e Avenida Mercúrio: Dos espaços mais nobres, com os dois grandes salões junto ao cruzamento das ruas, com espaços para eventos e exposições de produtos, depois os cereais e, por fim, os animais.

Dada a variedade de volumes e tratamentos das superfícies, num excesso de planos e detalhes, são os desenhos que permitem entender a composição das fachadas a partir da planta quadrada da edificação principal e suas relações com as outras edificações. Na fachada da Avenida Mercúrio onde as duas plantas quadradas se alinham, há uma predominância das divisões horizontais incorporando o volume horizontal do claustro no conjunto. Ameias e outros elementos reforçam a noção de conjunto.

254 255 Fachada Avenida Mercúrio / fonte – acervo EMURB e **Fachada Avenida Mercúrio** / foto do autor / 1989

256 257 Fachada principal / fonte – acervo EMURB

Na fachada principal, voltada para a Rua do Gasômetro que antes cruzava o parque, há uma maior presença das verticais marcando as transições entre diferentes pavilhões. A repetição de arcadas fechadas e abertas encarregam-se de restabelecer a unidade. Na fachada oeste, também as linhas horizontais e a repetição dos arcos nas mais variadas proporções integram os pavilhões.

É notável a insistência na afirmação da volumetria da edificação principal neste ângulo da passagem da fachada principal para oeste, com a reprodução espelhada de elementos dessas fachadas unificados pelo tanque de água circular no piso. A percepção do volume da edificação principal não fica prejudicada pela inserção perpendicular do pavilhão dos cereais, pois o balizamento de seus limites é feito por torres gêmeas encimadas por agulhas. Dessas torres, a dos fundos, além de explicitar o único vértice não visível da edificação principal, sublinha o enlace desta com o claustro.

258 Fachada oeste / fonte – *Palácio das Indústrias Memória e Cidadania, o restauro para a nova prefeitura de São Paulo* / Coordenação Leila Regina Diegoli / p44 / Edição DPH – Método / São Paulo 1992

259 Claustro / fonte – *Palácio das Indústrias Memória e Cidadania, o restauro para a nova prefeitura de São Paulo* / Coordenação Leila Regina Diegoli / p49 / Edição DPH – Método / São Paulo 1992

Para os fundos, resolvendo o confronto dos pavilhões de duas águas com o maior volume cúbico do claustro, prevalecem sobre as aberturas as superfícies fechadas das paredes.

O jardim geométrico de Joseph Bouvard estruturado por três eixos em frente ao Palácio das Indústrias, ao mesmo tempo em que estabelecia uma relação ambígua entre sua forma clássica, simétrica e estável e uma construção de inspiração medieval, assimétrica e instável, tinha uma importante função, a de agregar todo o conjunto e de referenciá-lo ao espaço do parque e à chegada do litoral pelo vale do Tamanduateí.

260 O eixo do projeto de Bouvard / fonte – acervo EMURB

Mas, não deixa de ser extravagante a imagem do Palácio Comunal da alta idade média italiana com sua torre de observação, como espaço expositivo.

Conforme Cássia Regina Carvalho Magaldi¹⁴⁴ *...as convenções do Ecletismo maduro ao atribuir o estilo conforme a destinação do edifício, permitiram o uso de um estilo incomum e a adoção de soluções bastante pitorescas, o que seria inadmissível em edifícios públicos que abrigassem funções de caráter burocrático e oficial.*

O pavilhão de exposições é antes de tudo um lugar de lazer, onde a população tem a oportunidade de entrar em contato com as últimas conquistas da tecnologia e da produção em geral. Daí, a hipertrofia da dimensão simbólica desse tipo de edificação. No caso específico do Palácio das Indústrias essa dimensão prevalece sobre todos os outros aspectos do edifício, inclusive o aspecto funcional. Ao que consta, o Palácio desde o início apresentou problemas de espaço, pouco se adequando ao número crescente de estandes em exposição e não oferecendo espaços suficientes para a circulação de visitantes.

Rossi conferiu ao edifício um caráter a um só tempo monumental, celebrativo do progresso econômico atingido então pelo Estado de São Paulo, e rústico, próprio de um palácio de exposições destinado a mostras temporárias de produtos agroindustriais. Graças ao cunho festivo dos eventos aí realizados, a solução encontrada é plena de sentimento romântico, com assimetrias e decoração intrincada e pitoresca.

Sobre o pavilhão brasileiro da Feira de Nova Iorque de 1939, de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer: *Na memória escrita para álbum comemorativo do Pavilhão editado em 39 Lúcio diz que “o partido adotado, leve e aberto, como que rendado “tinha por fim” sobressair pelo contraste em vez de se deixar dominar completamente pela massa compacta, mais alta e muito maior do Pavilhão Francês. O aproveitamento da curva bonita do terreno comandou então todo o traçado. É o motivo básico que em grau mais ou menos acentuado se repete dando ao conjunto graça e elegância e fazendo com que assim corresponda em linguagem acadêmica, à ordem jônica e não à dórica, ao contrário do que sucede o mais das vezes na Arquitetura contemporânea”*.¹⁴⁵

Este registro, de certa forma até estabelece um ponto comum entre construções tão diferentes.

Mas, as torres com as terminações iluminadas como faróis e todo o restante é bastante pitoresco e festivo no Palácio das Indústrias, deixando a dúvida se o Palácio seria adequado para ser a Prefeitura Municipal de São Paulo.

Mas, junto ao Brás, a imagem pop, popular, de palácio comunal italiano e sua praça pública começa a compor sentidos para o cenário da nova função: A prefeitura no Palácio das Indústrias, a recuperação do parque, do entorno, do centro, da cidade enfim.

Apesar do estado de conservação do imóvel, e de acréscimos e adaptações executados, a estrutura geral de ordenação dos volumes resistiu até hoje. É interessante de se notar que todos os acréscimos executados apoiados no chão se fizeram para os fundos onde a estrutura aberta permitia.

A magnífica e complexa organização do Palácio das Indústrias é obra de um arquiteto: Domiziano Rossi. As reformas e acréscimos posteriores que camaleonicamente se incrustaram prejudicam e atrapalham a leitura das propostas de Rossi. O critério para restauração deve se apoiar no aprofundamento dessas leituras e levar o prédio a reassumir o seu autor.

Isso não significa porém fossilização e a imutabilidade.

A instalação da prefeitura justapõe à arquitetura uma função digna de sua importância.

Novas estruturações dos espaços e novas construções devem se somar aos existentes a partir da compreensão de sua morfologia e tipologia.

A intervenção proposta e a incorporação de novas construções respeitam todos os aspectos da proposta do Arquiteto Rossi, ou seja, as fachadas principais voltadas para a Avenida Mercúrio e as relações estabelecidas entre o cubo da edificação principal e sua leitura de relações formais para os quatro lados. Se insere pelo lado mais informal e mutante da composição tornando-a acabada para todos os lados e estabelecendo relações urbanas mais equilibradas, ou seja, deixa de existir frente e fundos, a Praça de São Vito sempre foi uma espécie de pátio de serviços. É a edificação como um todo, acabada para todos os lados, definindo relações urbanas precisas. Teremos então duas épocas, duas funções, duas arquiteturas.

¹⁴⁴ MAGALDI, Cássia Regina Carvalho – *Palácio das Indústrias, memória e cidadania, o restauro para a nova prefeitura de São Paulo* / Coordenação Leila Regina Diegoli / p46 / Edição DPH – Método / São Paulo 1992

¹⁴⁵ COMAS, Carlos Eduardo Dias – *Arquitetura moderna, estilo Corbu, Pavilhão Brasileiro / au Arquitetura e Urbanismo* nº261 p94 / São Paulo 1989

O equacionamento dos problemas começa com a definição do caráter do espaço do claustro. O que fazer com a tira construída com 220m de comprimento por 4,5 de largura? A solução foi deslocar-se o sentido da estrutura aberta através de um pavilhão articulador, no caso o pavilhão dos cereais e seus anexos para o claustro.

O Gabinete da Prefeita e suas áreas de apoio mais imediatas ocuparão o 2º andar da edificação principal nos espaços em volta do salão nobre. Os outros serviços de apoio se instalarão nos espaços em volta do grande salão do térreo e no pavilhão dos cereais e seus anexos.

A entrada do público se fará pela Rua da Figueira (acesso à articulação para o claustro, salão do térreo, e pela grande escada ao salão nobre do 2º pavimento) e pelo terraço da fachada principal. No terraço voltado para o rio, a entrada privativa da Prefeita.

Na entrada do Pavilhão dos Cereais, que também pode se articular com a circulação do claustro, os funcionários dessa área.

O Claustro, completamente desimpedido como grande galeria de circulação generosamente aberta para o pátio interno, articula estes espaços existentes e uma longa edificação ecoando o Pavilhão dos Cereais, para anexos ou secretarias mais diretamente ligadas ao gabinete que define a Praça de São Vito e um auditório para 1.000 pessoas que formalmente fecha os anexos gêmeos do Pavilhão dos Cereais.

Fechando-se esta parte do conjunto, a estrutura aberta, é como se a edificação se inteirasse, encontrando seu destino e vocação.

Um espelho d'água circunda o claustro/fortaleza transposto por pontes leves e envidraçadas das novas articulações para as novas construções.¹⁴⁶

261 262 263 Reordenação do Palácio das Indústrias / desenho arquiteto David Tradd Neto / 1989

¹⁴⁶ Trecho da proposta de trabalho apresentada à Prefeita Luíza Erundina / 1989.

264 Foyer do auditório

“... teoricamente na abordagem de nosso trabalho, nós não fizemos referência a alguma ideologia orientada segundo as diferentes técnicas de reabilitação, ao contrário, nós reduzimos nossa tarefa a uma observação analítica e articulada dos três corpos existentes sobre os quais se devia operar: a edificação existente, sua forma, sua tipologia, e a natureza do programa a implantar; o projeto de arquitetura para tornar-se forma e conteúdo, se serve de um só meio: da própria arquitetura, o que quer dizer, da linguagem arquitetônica, à maneira de um escritor que utiliza a língua, a arquitetura utiliza a linguagem arquitetural e sua história.”¹⁴⁷

No projeto para a nova prefeitura da cidade a Arquiteta Lina Bo Bardi com os arquitetos André Vainer, Marcelo Ferraz e Marcelo Suzuki ocupam o espaço da Praça São Vito com uma grande construção suspensa, que se alinha ao longo das ruas propostas, conformando uma nova Praça São Vito, um lugar de eventos e de contemplação do Palácio das Indústrias.¹⁴⁸

As relações do Palácio das Indústrias com o projeto do Parque D. Pedro II são explicitadas por uma série de superfícies e linhas ortogonais ao Palácio: Áreas pavimentadas, ruas, caminhos, plantações.

265 Praça Cívica / foto do autor / 1992

Um eixo central guarnecido de palmeiras relaciona o palácio ao espaço do parque. Este eixo é pontuado em sua interrupção junto ao Rio Tamandateí pela construção de uma plataforma com características de monumento que aponta para sua terminação, em contraponto ao Palácio, o volume de palmeiras, no extremo sul do parque. Em frente ao Pavilhão dos Cereais outra plantação de palmeiras estende esse eixo secundário da fachada principal e baliza o limite oeste da praça cívica.

¹⁴⁷ Arquiteta Gae Aulenti.

¹⁴⁸ A Arquiteta Lina Bo Bardi foi contratada para desenvolver a restauração e reciclagem do Palácio das Indústrias.

administração e polícia / mirante superior / administração, guarda civil metropolitana, exposições / elevação para o parque

anfiteatro / planta palco, camarins e utilidades / planta cobertura / corte longitudinal

cabine controle de som

cabine controle de luz

coreto / coberturas de tecido

banheiro / caixa d'água

sub-estação elétrica

terminal de ônibus: torre de controle

corte típico baía

pergola / eixo Tamanduateí - quartel

pergola / eixo Tamanduateí - quartel

serviços - viveiro - manutenção / cobertura / planta / elevações

pergola / eixo Tamanduateí - quartel

restaurante / cobertura / planta / elevações e corte

lanchonete / cobertura / planta / elevações

jardim aquático / cortes / planta / praça do colégio / plataforma / ponte de estar

banco de jardim

- Colégio Estadual São Paulo¹⁴⁹

É proposto transferir para as imediações do parque o Colégio aí instalado e reciclar as edificações para sediar as escolas de arte da prefeitura, balé, cinema, teatro, artes plásticas, num projeto de escola de artes integradas, aberta para o parque com exposições e espetáculos

267 268 Colégio Estadual São Paulo / fonte – acervo EMURB

- Restaurante e Lanchonete

Decorrente da implantação do parque, esse tipo de comércio deve ser desempenhado pelo entorno, pela cidade que está em volta. Mas também, em pequena escala, esses equipamentos se implantam na área interna do parque. Assim, articulados nos caminhos de passeio e voltados para o interior do parque com seus terraços e também para a vista da colina, se implantam o restaurante e a lanchonete. Com elementos programáticos semelhantes, são resolvidos em formas orgânicas semelhantes.

- Estação de Metrô D. Pedro II¹⁵⁰

À esta estação de planta simétrica, também simétricas, uma para cada lado, são suas áreas externas, abrindo-se assim a estação também na direção da área mais interna do Parque e do Palácio das Indústrias.

- Manutenção¹⁵¹

Como uma edificação industrial em área já naturalmente desligada do Parque dentro da alça de acesso à Radial Leste Oeste. Nasce em torno de um pilar do viaduto, se desenvolve ao longo de uma parede envoltória que se eleva como anteparo na medida que o viaduto envolvente sobe, passando daí algumas funções de jardinagem a ocupar a área coberta pelo viaduto.

- Quartel¹⁵²

Considerando-se o papel da área na industrialização paulista, propõe-se um museu do design brasileiro. Demole-se os acréscimos externos explicitando-se assim o volume de planta retangular ambientando sua fachada principal para a Rua Frederico Alvarenga.

¹⁴⁹ Arquitetos Rubens Azevedo e Rubens Cardieri/ início dos anos 60. Ocupa uma área ovóide do projeto original do parque.

¹⁵⁰ Arquiteta Meire Gonçalves Selli, da equipe de arquitetura do Metrô de São Paulo

¹⁵¹ O programa foi montado com a orientação do administrador do Parque do Ibirapuera na época, mais a participação dos arquitetos Paulo Celso Dornelles Del Picchia e Vera Alice Monteiro da Silva Cruz, do DEPAVE.

¹⁵² O corpo principal, que é a ala mais antiga, guarda internamente características originais, tais como: forros, assoalhos, molduras de vãos e portas com as respectivas bandeiras de vidros coloridos. Nas envasaduras de vergas retas ou em arco pleno podemos sentir a influência do neoclassicismo imperial.

As alas laterais de construção posterior – a da direita do último quartel do século XIX e a outra da última década do mesmo século – estão interligadas por um quarto lanço já do século XX. O pátio interno, ao longo de todo edifício em quadra, é percorrido por uma estreita varanda com piso de abobadilhas e cobertura de telhas francesas, sustentada por delgadas colunas de ferro.

Se exteriormente perdeu seus beirais, a fachada interna do corpo principal conserva a solução da cobertura original, ostentando interessante lanternim.

A ambientação do conjunto arquitetônico apresenta-se prejudicada por anexos de toda a sorte que o envolvem e pela própria deterioração da área da cidade onde está implantado.

PUCHALA, Rosa Maria de Faria Braga (coordenadora) – Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo / Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos / Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. / Secretaria Municipal de Planejamento / São Paulo 1984

269 Quartel / foto do autor / 1989

- Skate

Constituído por um espaço ligeiramente rebaixado onde se situam os vários equipamentos da modalidade street arrematados lateralmente por duas pequenas torres equipadas com rampas. Essas torres ladeiam uma arquibancada de terra pavimentada e arborizada para espectadores.

- Eixo da Avenida Rangel Pestana

Por sua importância foi tratado de maneira especial diferenciando-se dos demais eixos de travessias do Parque. É duplicado definindo entre seus dois eixos, cobertos com toldos sobre estrutura metálica, uma esplanada de eventos conectando Sé e Brás e a continuidade dos fluxos de pedestres pelo eixo da Avenida Rangel Pestana. As duas terminações da Avenida Rangel Pestana nos limites do parque, para a Sé e para o Brás, são marcadas por torres cilíndricas, na forma do Edifício Guarani¹⁵³ aí posicionado. Na Sé esta terminação se articula com o Parque com uma construção semi-enterrada, arrematando a extensão da Ladeira do Carmo para dentro do Parque. Define-se como um embasamento atravessado por duas possibilidades de percurso: Pelo interior do edifício e pela sua cobertura, um espaço mirante para o parque, analogia da colina.

Um antigo viajante¹⁵⁴ fez referência à bela vista do Convento do Carmo para a várzea. Talvez a grande varanda suspensa da Secretaria da Fazenda seja uma lembrança desse fato, ou também o Edifício Guarani ali postado descortinando a vista.

Abriga a administração¹⁵⁵ do parque e um posto da Guarda Civil Metropolitana articulados em torno de um salão de exposições de plantas iluminado e ventilado por cilindros em estrutura metálica e blocos de vidro. Os grandes cilindros funcionam como um anteparo, direcionando assim a água da chuva que cai no centro desse salão de exposições.

Do lado Brás esta terminação é marcada por um vazio entre os taludes do jardim aquático, analogia da várzea, um espaço circular guarnecido com pontes que agregam um sentido de estar.

- Anfiteatro

Meio escavado e meio em aterro, se organiza em torno de um eixo de utilidades que alinha subestação elétrica, banheiros públicos e caixa d'água, cabines de controle de luz e de som, sala de racks e casa de bombas já no corpo da edificação. As partes enterradas em concreto armado sustentam uma estrutura metálica guarnecida de painéis de alumínio e vidro. Um misto de shed industrial e de estufa de jardim. O fundo do palco em vidro funciona como uma grande moldura que enquadra a cidade.

- Terminal de ônibus

Longas plataformas em estruturas metálicas simples e leves com cobertura metálica, de fácil desmontagem, se contrapõem a uma edificação de apoio em forma de torre, uma planta sintética e de fácil articulação com o espaço público.

- Jardim aquático

Um grande percurso ilhado entre duas lâminas d'água como jardins aquáticos.

¹⁵³ Arquiteto Rino Levi – 1936

¹⁵⁴ Tendo visitado a cidade de São Paulo em 1819, o ilustre viajante Auguste Saint-Hilaire deixou registrada em seu livro *Viagem à Província de São Paulo* a seguinte impressão: Dormi uma segunda noite no Bexiga; mas, no dia seguinte, logo após me ter levantado, transportei-me, com minhas bagagens, para meu novo alojamento. Atravessei a cidade de São Paulo, incontestavelmente a mais bela de todas por mim visitada desde que estava no Brasil. Ao chegar ao Convento do Carmo, de onde se descortina belíssima vista, desci por uma rua calçada, a qual, por uma ladeira bastante íngreme, estende-se até o córrego do Tamandahy, e é cercada de um lado por pequenas casas e do outro pelo terraço do convento.

TOLEDO, Benedito Lima de / in GERODETTI, João; CORNEJO, Carlos – *Lembranças de São Paulo* / p9 / Solaris Edições Culturais / São Paulo / 1999.

¹⁵⁵ A administração do parque segue o programa, dimensionamento e também a ocorrência de cursos, do Parque do Ibirapuera na época. O comandante da Guarda Metropolitana na época, montou o programa de atividades para o posto desta guarda instalado nesse edifício.

270 Parque D. Pedro II / perspectiva Ricardo G. Florez, Jan R. Florez, Roberto Strauss, Celso G. Lima, Sônia Maria Audi, Vera Lúcia S. Reiter / fonte - acervo EMURB

271 Parque D. Pedro II / perspectiva Ernesto Zamboni / fonte – Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo / Folheto Promon Engenharia p7/ São Paulo 1997

Anhangabaú

A cidade em sua configuração mais antiga se situa sobre áreas altas, na colina da Sé, permanecendo vazias as áreas baixas, a várzea e o vale mais recentemente ocupados pelos parques D. Pedro II e Anhangabaú do plano de Joseph Bouvard para a área central da cidade, presentes no *Sara Brasil* de 1930. O Parque D. Pedro II deveria construir o seu entorno, bordas das distintas urbanizações da Sé e do Brás separadas pela várzea. No Anhangabaú o parque se constrói com o entorno, preenchendo o vazio entre a antiga cidade e a nova.

Ao mesmo tempo também o fechado enclave medieval da colina histórica abre-se para os vales e várzeas dos rios. As transformações da Praça da Sé em 1911, a passagem do Anel de Irradiação do Plano de Avenidas na década de 40 com a abertura da Praça Clóvis Beviláqua e as transformações da Praça João Mendes promovem uma radical transformação da Sé, estabelecendo uma nova estrutura de espaços públicos nestes limites descontínuos para a várzea do Rio Tamanduateí. No Anhangabaú, o plano de Joseph Bouvard consolida com a abertura da Praça do Patriarca e outros pequenos espaços, a porosidade que a antiga cidade passa a estabelecer com o espaço do vale estabelecendo uma tridimensionalidade gerada por novas perspectivas transversais neste sistema de comunicações construído através dos tempos entre os dois lados do vale. O Anhangabaú desta época guarda em parte o sentido anterior desse espaço, o de ser atravessado, não urbanizado ao longo do córrego para onde davam fundos de terrenos. Preenchido o espaço pelo parque, os novos espaços entre os novos palacetes e seus terraços de observação apresentam embasamentos sem entradas para o parque no fundo do vale. O transfigurado espaço do vale parece então existir para ser como anteriormente, observado da cidade que se desenvolve pelas cumeadas.

272 Anhangabaú – década de 20 / fonte – GERODETTI, João; CORNEJO, Carlos – *Lembranças de São Paulo* / p13 / Solaris Edições Culturais / São Paulo / 1999

Na transformação seguinte decorrente da implantação dos grandes eixos de circulação nos fundos de vale se acentua a linearidade norte-sul deste espaço definindo-se então os novos padrões de ocupação destas bordas da Sé e da República ao longo dessa nova acessibilidade. Se os espaços anexados em ambas as bordas da cidade para o vale enriquecem este espaço com perspectivas transversais, longitudinalmente promovem no eixo do vale um entorno débil e descontínuo, que já também apresenta grandes desníveis transversalmente com a cidade desenvolvida sobre as colinas.

O Sistema Y do Plano de Avenidas tornou-se parte do Corredor Norte-Sul da cidade perfeitamente acomodado no relevo separando inexoravelmente estas partes da cidade, Sé, República e Bela Vista, assim como também acontece com o eixo ao longo do Rio Tamanduateí na Avenida do Estado.

Considerando-se a Praça da Bandeira, um definido lugar geográfico e urbano, identifica-se seu contraponto no espaço junto à Estação da Luz, ponto de convergência dos antigos eixos das ruas

Florêncio de Abreu e Brigadeiro Tobias entre os quais o novo eixo viário se alojou. As antigas travessias compõem-se com estes eixos longitudinais no desenho desses sistemas nesse relevo.

273 Estruturas do Anhangabaú – desenho /2002 / sobre Nova São Paulo / Geomaps Editora de Mapas e Guias Ltda. / Santo André 2000
 1 Estruturas do fundo do Vale / 2 Estruturas laterais / 3 Largos e praças / 4 Praça da Bandeira / 5 Nova Praça

No Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo foi proposto para o vale do Anhangabaú: Segregação do tráfego de passagem por novos túneis; na superfície implantação de uma avenida de caráter local, da Praça da Bandeira até uma nova praça junto à Estação da Luz, local também do cruzamento da seqüência proposta para a Contra-Rótula junto à estrada de ferro; reciclagem do túnel atual para terminal de ônibus.

274 275 276 277 278 279 Anhangabaú / foto do autor 2001

Considera-se no Anhangabaú sua linearidade, um segmento definido do Corredor Norte-Sul. Neste esquema ocupa-se os espaços das vias laterais do Viaduto do Chá com as pistas da nova avenida de trânsito local. O vão central é em parte encerrado por uma cortina de vidro contendo um dos acessos do terminal de ônibus central que ocupa os atuais túneis.

As linhas da vegetação de grande porte que acompanham o eixo da avenida a partir da nova praça junto à Estação da Luz seguem até o Viaduto Santa Efigênia onde se contrapõem de um lado o Largo de São Bento e a Praça Pedro Lessa. Na sequência, sem árvores, se expõe a totalidade do espaço com suas perspectivas transversais; as árvores reaparecem junto à Praça da Bandeira, recuperada como nó viário do entorno.

O Vale do Anhangabaú, reintegrado no sistema de vias locais, redefine estas bordas da Sé e República no fundo do vale, dinamizadas pelo terminal de ônibus subterrâneo, conectadas ao Metrô e ao Corredor Norte-Sul da Metrópole. Os espaços de intermediação entre o vale e as partes altas reintegram-se nesses sistemas de circulação, a começar pela Galeria Prestes Maia, hoje um espaço morto como tantos outros no vale, destituídos de seus fluxos, tanto de veículos como de pedestres.

281 Anhangabaú - desenho sobre croqui e foto Google Earth / percursos / formatação / imagens: **A** Cidade Parque Beax Arts - Prestes Maia / fonte - *Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* - São Paulo 1930 **B** Jardim barroco (pavimento, grama e água) - Matthäus Daniel Pöppelmann, Dresden (1662-1736) / fonte - *Revista L'oeil*, nº 484, Paris 1997 **C** A desconstrução da imagem em Portinari **D** Desenho Ernesto Zamboni / fonte - *Concurso Nacional de Idéias Para um Novo Centro de São Paulo* - folheto Promon Engenharia, São Paulo 1997

Luz

A cidade mais antiga, situada na extremidade do esporão do Espigão Central que constitui o interflúvio Tamanduateí-Anhangabaú, ancorada no sistema hídrico, em forma de triângulo apontando o norte, na direção da várzea do Rio Tietê, identifica-se hoje como Sé. A cidade nova situada no outro lado do vale do Anhangabaú, contígua à cidade mais antiga, identifica-se hoje como República. A conjugação de Sé e República, Centro Velho e Centro Novo, na constituição do Centro da cidade se realiza, além da Rótula Central, pela anterior estrutura de travessias do Vale do Anhangabaú que vence os desníveis alternando-se às mais antigas no chão as modernas em viaduto. O mais marcante eixo de união é assinalado pelo Viaduto do Chá e seus “largos” contíguos aos seus encontros e em seus extremos pelos dois principais espaços públicos internos à cada uma das partes, as praças Sé e República. Nesses dois espaços, as arquiteturas que os qualificam se voltam também para norte, orientando-se no sentido mais geral da paisagem.

A posição central do eixo do Vale intermediária à essas duas partes do Centro estabelece a partir de sua configuração geográfica a necessidade de repetir esse modelo das praças, presente originariamente no antigo Largo da Sé, evidentemente reproduzido na Praça da Sé e trasladado como esquema de organização para a Praça da República. Abrindo-se esse eixo em duas direções na Praça da Bandeira estabelece um especial lugar onde também uma arquitetura viesse se situar e também de acordo com o suporte físico, voltada para o norte.

A noção de um conjunto coerente de eventos urbanos se estabelece a partir de sua conjugação com o relevo demonstrando que *“ordenar” não significa necessariamente submeter, mas também pode significar converter algo em um todo com sentido, fazendo que esse algo seja transparente para o “cogito”*.¹⁵⁶

O conjunto urbano do Centro nas colinas em torno do Anhangabaú aponta para o norte, mais imediatamente para a Luz. Na Luz acabou situando-se o mais central cruzamento de grandes eixos modernos: O eixo das estradas de ferro no sentido leste-oeste com o eixo viário no sentido norte-sul. O eixo das estradas de ferro tangencia o Centro e o bloqueia justamente na direção para onde se volta, a várzea do Tietê. O eixo viário apropriando-se do Anhangabaú e do Campo da Luz na sequência para o norte do mais recente sistema de travessia do Espigão Central faz com que o Anhangabaú, tanto privado de fluxos como corroído pelos mesmos, apresente-se hoje ainda resistente onde as conexões transversais são mais fortes: Viaduto do Chá, Avenida São João e Viaduto Santa Efigênia.

282 283 Extremos do Anhangabaú – foto do autor 2002

Retomando-se a partir da colina do Triângulo, ponto de partida, foram analisadas suas relações com os mais importantes espaços públicos centrais, os parques D. Pedro II e Anhangabaú, a leste e oeste. Considera-se agora o limite norte do Centro, o eixo das estradas de ferro na Luz. Este eixo é acompanhado de um sistema viário, parte do Sistema Espigão Central que na escala local do Centro se traduz também pela reestruturação da Rótula e Contra-Rótula, inseridas na envoltória maior do Sistema Centro Histórico.

A convergência das linhas de Metrô na Estação da Luz ratifica os mais antigos eixos entre São Paulo, Santo Amaro, Pinheiros e Santana. A Linha Lilás passando por Santo Amaro alcança o Espigão Central no Jabaquara,¹⁵⁷ daí segue pela Linha Azul para a Sé, interconectando-se com a Estação da Luz em

¹⁵⁶ MANTZIARAS, Panos – *Fluxos* / Quaderns nº21 p148 / Col·legi d'Arquitectes de Catalunya / Barcelona 1996

¹⁵⁷ Antiga conexão obscurecida pela presença do Aeroporto de Congonhas.

sua diretriz para Santana. A Linha Amarela passando por Pinheiros dirige-se para a República e Estação da Luz. A Luz é o grande entroncamento central dos transportes urbanos sobre trilhos.

Nas reestruturações do cruzamento desses eixos Anhangabaú-Luz e estradas de ferro, do enunciado do desenho de Le Corbusier, depois de um longo percurso, chega-se na organização do plano, do nível do terreno,¹⁵⁸ com as modernas redes de comunicações redimensionando o centro da cidade, o grande nó metropolitano de comunicações, rearticulando nessa nova escala de relações as estruturas locais, a partir da cidade histórica com seus atributos e dificuldades.¹⁵⁹ E chegamos também ao enunciado de Prestes Maia: *Espalhar as atividades e o movimento, multiplicar os centros*.

Na Barra Funda, no estudo Bairro Novo, o projeto urbano se apresenta a partir da renovação da paisagem industrial ao longo do eixo do trem, nos espaços da própria ferrovia, numa nova ambientação do trem na cidade. Do Terminal Barra Funda para a Luz as linhas de trem vão se alojando em trincheira nas bordas dos baixos terraços fluviais. Na Luz submergem entre garagens para automóveis duas pistas expressas em cada sentido também, excluindo-se esses fluxos de transposição do Centro dos entroncamentos viários de caráter local; reaparecem mais à frente, por baixo das linhas de trem na medida em que as mesmas agora se elevam na transposição do Rio Tamanduateí.

No Anhangabaú, os fluxos de travessia do Centro em túnel, o terminal subterrâneo de ônibus, a circulação viária local revitalizando estas bordas e recuperando os sistemas de espaços públicos de articulação de vale e colinas. Na Luz o eixo do Anhangabaú se submete aos mais antigos das ruas Brigadeiro Tobias e Florência de Abreu equacionando este encontro e alcançando assim o espaço do antigo Campo da Luz, a reconsiderar como espaço urbano.

No cruzamento desses eixos retoma um seu lugar o Monumento a Ramos de Azevedo.¹⁶⁰

No Campo da Luz, um novo eixo transversal se estabelece através da reconfiguração da Praça Coronel Fernando Prestes, reiterando conexões transversais.

¹⁵⁸ Nos projetos para a cidade do futuro (a cidade tecnológica ou, como outros a chamam, espacial), a cidade é concebida infinitamente grande; mas ao infinitamente grande para a massa corresponde o infinitamente pequeno, o mínimo para o indivíduo. Há um indício ainda mais preocupante. Os projetistas da cidade do futuro – basta folhear um dos muitos livros dedicados a essas antecipações urbanísticas – parecem ter horror ao plano, ao nível natural do terreno, aquele que sempre foi concebido como o plano da terra, da vida: a cidade do futuro precipita-se nas entranhas da terra ou eleva-se a alturas vertiginosas, suspensa e como que tramada no ar. Não nos esqueçamos, porém, que o plano, o nível do terreno, sempre teve uma importância fundamental na concepção humana do espaço. É o que distingue e, ao mesmo tempo, põe em relação o que está em cima com o que está embaixo da terra, a vida, o mundo das origens e dos motivos profundos, as raízes do ser e o mundo dos fins, dos êxitos espirituais. É claro que a eliminação do plano esvazia de qualquer significado o que se chamava horizonte e que não era mais do que a linha que delimitava circularmente toda a volta do plano, colocando-nos no centro; ou, mais exatamente, a linha que designava quanto do plano se vê ou se intui, o *Umgreifende* de Jaspers, que se pode desenvolver a partir de qualquer ponto dela e será sempre central, razão pela qual cada indivíduo na massa é sempre periferia e centro ao mesmo tempo. Se a cidade não tem como limite nem mesmo o plano do terreno e pode desenvolver-se verticalmente, tanto em profundidade como em altura, não poderá ter tampouco limite para sua extensão horizontal.

ARGAN, Giulio Carlo – *História da Arte como História da Cidade* / p215 / Livraria Martins Fontes / São Paulo 1995

¹⁵⁹ A “requalificação urbana”, passa por repensar a cidade sobre si mesma, com seus atributos e dificuldades. Não em vão observamos como na Europa as cidades retornam sobre si mesmas, buscando suas mudanças e atualizações, remoçando seus velhos bairros e dando respostas modernas aos velhos problemas.

BUSQUETS, Juan - *Evolução do planejamento até a escala intermediária* / texto curso AUH 842 FAUUSP / 1999 / trad. J. P. de Bem
...Em qualquer caso, a integração de funções diversas, de infra-estrutura e edificação são propósitos plausíveis destes projetos especiais que permitem desenhar de novo a forma urbana. Supera-se assim o fatal dualismo entre infra-estrutura e arquitetura instaurado por uma má leitura do movimento moderno. Idem ao anterior.

¹⁶⁰ De qualquer maneira, o que cumpre afirmar aqui é que Emendabili construiu sua poética no mesmo clima de retorno à ordem escultórica em que seus colegas modernistas produziram suas obras. Em sua produção percebem-se a confluência e a síntese de dois dos mais destacados escultores de sua juventude, assim como a produção de seus colegas denunciavam a busca dessa mesma síntese ou de sínteses semelhantes. Sua obra pode e deve ser entendida como talvez a mais completa e coerente realização do neoclassicismo escultórico deste século ocorrido no Brasil, uma obra que deve ser estudada para, ao mesmo tempo, despertar o público para as qualidades intrínsecas dos trabalhos do artista e para – a partir de suas peculiaridades estéticas tão presentes – poder problematizar de maneira salutar a permanência de um ideário fundamentalmente classicizante no campo da escultura brasileira da primeira metade deste século.

Se este trabalho for realizado, sem que se deixe levar por antagonismos superficiais entre artistas “modernistas” e “não-modernistas” (o que, ademais, seria um anacronismo), a obra de Galileo Emendabili poderá figurar muito bem dentro do reservado núcleo do que de mais significativo foi realizado no campo da escultura no Brasil no período em questão.

CHIARELLI, Tadeu – *A obra de Galileo Emendabili: Síntese e superação de influências* / p 86/87 / in FABRIS, Annateresa (org.) – *Monumento a Ramos de Azevedo: do Concurso ao Exílio* / Mercado das Letras / São Paulo / 1997

284 Setor Centro-Norte Eixo Anhangabaú – Luz Setor Centro-Oeste / desenho 2002 (parcial) sobre Nova São Paulo – *Geomapas Editora de Mapas e Guias Ltda.* / Santo André 2000

Os trabalhos finais de graduação (TFGs) a seguir apresentados foram desenvolvidos a partir de projetos inicialmente desenvolvidos nas disciplinas de Projeto Arquitetônico VII e VIII do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie¹⁶¹ pelos alunos Fábio de Bem e Mário de Bem. Seguem a orientação dada nas disciplinas PAVII e VIII e dos professores Antonio Carlos Sant'Anna Jr, Carlos Heck, Guilherme Lemke Motta e José Magalhães; no TFG dos professores Angélica Alvim e Luciano Margotto. Insertam-se estes trabalhos nesses sistemas de circulação de escala metropolitana articulados com os tecidos locais, reestruturados em torno de espaços e edifícios públicos existentes e novos, permeados também por novos eixos estruturadores da circulação de pedestres.

¹⁶¹ O sistema viário para o pátio da Estação Júlio Prestes foi desenhado especialmente para este curso pelo autor deste trabalho, também professor desses cursos, a partir das propostas já presentes para a área no *Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo*, anteriormente citado.

Corte B-B

Planta sub-solo

Nos esquemas desenvolvidos, o Centro Histórico da cidade apresenta uma redefinição de suas linhas envoltórias, Rótula, Contra-Rótula e a Nova Perimetral que define o Sistema Centro Histórico situado na vertente para os rios Tietê e Tamanduateí do Sistema Espigão Central; na vertente do Espigão Central para o Rio Pinheiros, se situa em contraposição ao Sistema Centro Histórico o Sistema Pinheiros.

As linhas de transposição do Espigão Central conectam sua grande envoltória pelos rios e fornecem as bases de acessibilidade para as centralidades dispostas em eixos transversais a esses eixos de transposição dentro dos limites do Espigão Central.

O último sistema de comunicações contido no Plano de Avenidas de Prestes Maia de 1930 dotou a cidade de um novo suporte para o desenvolvimento urbano no espaço do Centro Expandido onde, numa nova constelação de centros, se situa hoje o centro histórico da cidade. Os transportes sobre trilhos, notadamente o Metrô, vão encontrando suas novas e tão antigas posições no desenvolvimento dessa rede.

Na Luz as convergências se intensificam reconstruindo-se uma outra triangulação que integra Sé, República e Luz a partir das novas acessibilidades, na reconfiguração do centro da cidade, ou dos centros da cidade, conectados e reunidos agora por seus grandes eixos modernos, constituindo-se assim naturalmente o Vetor Centro-Norte.

Ibirapuera e cidade

290 Parque Ibirapuera – maquete 1951 / fonte – BRUAND, Yves – *Arquitetura Contemporânea no Brasil* / p155 / Editora Perspectiva / São Paulo 1981

Nesta maquete, a grande estrutura arquitetônica que organiza a ocupação do espaço do parque apresenta uma terminação diferente, a principal, formalmente definida por uma praça ancorada nos sistemas rodoviários modernos.¹⁶² Daí decorrente, a função dessa praça, a conexão entre diferentes fluxos nas diferentes estruturas, externas e internas à área do parque.

Na transformação do trevo rodoviário em uma tradicional rotatória esse espaço assume status de praça¹⁶³ a partir da rotatória que articula sua área envoltória.

A ancoragem funcional do parque nesses sistemas viários e a persistente indefinição arquitetônica conferiu à esta frente do Parque uma muito diversa conotação de fundos.

A recente construção do Auditório Ibirapuera recoloca a questão da definição da frente do Parque Ibirapuera. Disso decorrente passa-se necessariamente a considerar a existência de duas praças: Uma pública, externa ao Parque e uma praça interna, em designio preexistente.

291 12ª versão (2002): enfim, a definitiva... / fonte – SERAPIÃO, Fernando – *À espera do último ato* / p62 / PROJETODESIGN 309 / São Paulo 2005

A definição da imagem dessa entrada principal do Parque Ibirapuera se realiza a partir da interface de parque e cidade apontando duas direções: Tanto para a reestruturação e ocupação de espaços disponíveis nessa frente exterior ao Parque, relacionadas pela rotatória oval onde se posiciona esta entrada, como também para o seu interior, pela continuidade do espaço da grande marquise na constituição desse sistema de ocupação do espaço do Parque, ligando-se assim por esta entrada, formal e funcionalmente nos fluxos urbanos, esta magnífica estrutura.

¹⁶² Semelhante aos de Brasília, seus contemporâneos.

¹⁶³ Os elementos centrais da grande perspectiva da Esplanada dos Ministérios de Brasília parecem estar aqui embrionários: O obelisco no centro da perspectiva se sobrepondo a linha horizontal da marquise entre uma cúpula e sua inversão.

Final

Na procura de sentidos para suas construções, partem esses estudos de suas inserções nas várias escalas de estruturas urbanas construídas ao longo do tempo por incessantes fluxos.

Aldeias indígenas, *embriões de cidades brasileiras*¹⁶⁴ como São Paulo, se formatam recortando da continuidade do espaço geográfico,¹⁶⁵ um diferenciado espaço,¹⁶⁶ eminentemente humano, envolvendo-o por uma linha de construções e sua irradiante rede de caminhos evidenciando vitais e imediatas relações entre aldeia e ambiente,¹⁶⁷ remotamente, na escala continental, em processo de articulação pelas grandes linhas de comunicações pré-colombianas, o Qhapaq Ñan ao longo dos Andes e, daí, o Peabiru até o Atlântico Sul.¹⁶⁸

292 Parque do Xingu – foto José Medeiros c.1949 / fonte – acervo Instituto Moreira Sales

Que estas formas de interconexão sejam internacionais ou, como nos acostumamos a dizer recentemente, globais, estendidas ao âmbito do globo terráqueo, parte da experiência, também específica dos últimos trinta anos, de que os fluxos informativos e de transporte já não deixam fora de suas redes nenhuma parte do mundo. As cidades e a arquitetura não escapam desta situação mas, pelo contrário, constituem os lugares nodais nos quais esta interação global encontra as interconexões

¹⁶⁴ Expressão de Aroldo de Azevedo – *Boletim Paulista de Geografia* nº25 (1957) in Langenbuch / 1971

¹⁶⁵ Não nos esqueçamos, porém, que o plano, o nível do terreno, sempre teve uma importância fundamental na concepção humana do espaço. ARGAN, Giulio Carlo – *História da Arte como História da Cidade* / p215 / Livraria Martins Fontes / São Paulo 1995

¹⁶⁶ “A porta representa de maneira decisiva como o separar e o ligar são apenas dois aspectos de um mesmo e único ato. O homem que primeiro erigiu uma porta ampliou, como o primeiro que construiu uma estrada, o poder especificamente humano ante a natureza, recortando da continuidade e infinitude do espaço uma parte e com-formando-a numa determinada unidade segundo um sentido.” Separando e unidndo, o homem determina a existência da forma: do lado de cá, o espaço finito (delimitado), construído; do lado de lá, a infinita (ilimitada), não determinada extensão do Continuum.

CONTARDI, Bruno – Prefácio de *História da Arte como História da Cidade*

¹⁶⁷ No que se transforma o solo? Nessa super-impressão do território, o solo assegura a revelação da natureza do estendido e a compreensão do assentamento, a significação de nossa relação com a terra.

PÉLISSIER, Alain – *Paris Metropole / Techniques et architecture* 467 / Paris 2003 trad. J. P. de Bem

¹⁶⁸ ...Os processos de diferenciação que deram lugar à cidade o fizeram gerando uma rede de comunicações que são as operações básicas que a definem e que são os elementos que constituem a cidade.

SÁNCHEZ, Javier Ruiz – *Sistemas Urbanos Complejos. Acción y comunicación* / p8 / Tese de Doutorado / Instituto Juan de Herrera – Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid / 2001 / trad. J. P. de Bem

mais poderosas. Uma experiência, a da moderna metrópole, pela qual os fluxos materiais e imateriais, físicos e reais ou simplesmente informacionais ou simbólicos já não podem ser tratados de forma separada. (Ignasi Solà-Morales, 1996)

Fluxos (cf. MANTZIARAS, 1996) *...fluxos como ferramenta interpretativa. ...fluxos humanos como um fenômeno de ordem superior ...um novo instrumento metodológico, suficientemente “neutro” para adaptar-se a qualquer visão social. Este instrumento é a rede.*

Nessa procura de sentidos, utiliza-se então uma fenomenologia própria da *dimensão espaciotemporal que é a própria cidade*,¹⁶⁹ concreta e presente escrita.

¹⁶⁹ Os escritos incluídos neste livro reafirmam a identidade entre cidade e arte. Propõem uma metodologia que parta da definição da história da arte como história de uma fenomenologia complexa de objetos produzidos segundo a tecnologia do artesanato e constitui uma dimensão espaciotemporal que é a própria cidade; fica assim superada a tradicional proposição sociológica baseada na aproximação dos fatos históricos – civil, político, econômico, etc. – e fatos históricos artísticos dependentes daqueles.

ARGAN, Giulio Carlo – *História da Arte como História da Cidade* / contra-capla / Livraria Martins Fontes / São Paulo 1995

BIBLIOGRAFIA

AB´SÁBER, Aziz Nacib

1957 *Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo* / Tese de Doutorado / Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo / São Paulo

ALOUCHE, Peter (Coordenação)

1988 *Companhia do Metropolitano de São Paulo – 20 ANOS* / PW Gráficos e Editores Associados Ltda (Produção Editorial) / São Paulo

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia

2000 *A cidade do pensamento único - Desmanchando consensos* / Editora Vozes / Petrópolis

ARGAN, Giulio Carlo

1995 *História da arte como história da cidade* / Livraria Martins Fontes Editora Ltda / São Paulo1995 *Arte Moderna* / Editora Schwarcz Ltda / São Paulo

AZEVEDO, Ricardo Marques de

2001 *Metrópole e Abstração* / (revisão) Tese de Doutorado – 1993 / Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo / São Paulo

BARZILAY, Mariane; HAYWARD, Catherine; LOMBARD, Nicette Valentino

1984 *L'invention du Parc* / Graphic Editions / Etablissement Public du Parc de La Vilette / Paris

BEM, José Paulo de

1988 *Renovação urbana do Parque D. Pedro II* / Revista Projeto nº 138 / São Paulo1989 *Reurbanização do Parque D. Pedro II e entorno* / Revista Projeto nº 157 / São Paulo2002 *A Sé e os Espaços Públicos Centrais* / Dissertação de Mestrado FAUUSP

BENJAMIM, Walter

1984 *Paris, Capital do Século XIX* / Revista de Estudos Regionais e Urbanos nº11 / São Paulo

BOLLE, Wili

1989 *A cidade sem nenhum caráter* / Revista de Estudos Regionais e Urbanos nº27 / São Paulo

BORJA, Jordi

1999 *Cidadania ou barbárie* / Revista República nº38 / São Paulo1997 *Muito além do mercado* / Revista Urbs nº2 / São Paulo

BOSMAN, Jos

1996 *Mutaciones* / Revista Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme nº 214 / Barcelona

BRUNA, Gilda Collet

1982 *Processos de Dimensionamento de Áreas Comerciais* / Editora Pini / São Paulo

BUCCI, Ângelo

1998 *Anhangabaú, o Chá e a Metrópole* / Dissertação de Mestrado FAUUSP / São Paulo

BUSQUETS, Juan

1997 *Evolución del planeamiento hacia la escala intermedia* / Texto curso AUH 842 FAUUSP / São Paulo

BUSQUETS, Juan; WILHEIM, Jorge; VIGLIECCA, Héctor; MAGALHÃES, José

2001 *Estudo Urbanístico Avenida dos Estados em Santo André – Espaços Públicos* / Prefeitura Municipal de Santo André

Caisse Nationale des Monuments Historiques

- 1975 *Les monuments historiques de la France – PALLADIO* / Édition de la Caisse Nationale des Monuments Historiques N°2 / Paris

CAMPOS FILHO, Cândido Malta

- 1972 *Desenho para São Paulo: O corredor metropolitano como estrutura urbana aberta para a Grande São Paulo* / Tese de Doutorado FAUUSP / São Paulo

CAMPOS NETO, Cândido Malta

- 1999 *Os rumos da cidade: Urbanismo e modernização em São Paulo* / Tese de Doutorado FAUUSP São Paulo

CASTELLS, Manuel

- 1995 *La ciudad informacional* / Alianza / Madri
2006 *A Sociedade em rede* / Paz e Terra / São Paulo

CASTRO, Luiz Guilherme Rivera

- 1998 *A Área Central da Cidade de São Paulo: Planos, Políticas e Programas, de 1968 a 1997* / Dissertação de Mestrado Universidade Mackenzie / São Paulo

CEZAR, Roberto de Cerqueira; FRANCO, Luiz Roberto Carvalho; BRUNA; Paulo Julio Valentino

- 1977 *Área da Luz Renovação urbana em São Paulo* / Editora Perspectiva / São Paulo

COLQUHOUN, Alan

- 1992 *O conceito de regionalismo* / Revista Projeto nº 159 / São Paulo

COMAS, Carlos Eduardo Dias

- 1987 *Uma certa Arquitetura Moderna Brasileira: experiência a re conhecer* / Arquitetura Revista FAU/UFRJ V.5 p22 / Rio de Janeiro
1990 *Arquitetura moderna, estilo Corbu, Pavilhão brasileiro* / Revista au arquitetura urbanismo nº 261 / São Paulo

CONDEPHAAT Conselho de Defesa do Patrimônio Histórica, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo

- 1978 *O Sítio urbano original de São Paulo, o Pátio do Colégio* / Revista CJ arquitetura nº 19 / Rio de Janeiro

COSTA, Bartira Velludo Varella

- 1977 *Brás, da estrada de ferro à linha do Metrô* / TGI FAUUSP / São Paulo

COSTA, Benedito José (Coordenação)

- 1979 *Leste Oeste – Em busca de uma solução integrada* / Prefeitura do Município de São Paulo / Companhia do Metropolitano de São Paulo METRO / São Paulo

COSTA, Heloísa Soares de Moura

- 2000 *Planejamento Urbano Sustentável: Uma contradição de termos?* / Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais nº 2 / UNICAMP / Campinas

DAVIS, Mike

- 1989 *A renovação urbana e o espírito pós-moderno* / Revista de Estudos Regionais e Urbanos nº27 / São Paulo

DIEGOLI, Leila Regina (Coordenação)

- 1992 *Palácio das Indústrias Memória e Cidadania – O restauro para a nova prefeitura de São Paulo* / Prefeitura do Município de São Paulo / São Paulo

ESPÍRITO SANTO, José Marcelo do

- 1987 *Palácio das Indústrias: Estudo e reapropriação de um espaço paulistano* / TGI FAUUSP / São Paulo

FABRIS, Annateresa; CHIARELLI, Tadeu; BRUNELLI, Silvana

1998 *Monumento a Ramos de Azevedo: Do concurso ao exílio* / Mercado de Letras / São Paulo

FERNANDES, Cesar Fernandes e PAULA JUNIOR, Mauro Pereira

1998 *Penitenciária do Estado* / Secretaria Municipal de Cultura - Departamento do Patrimônio Histórico / Revista Cidade Nº5 / São Paulo

GIMENEZ, Luis Espallargas

1977 *Parque D. Pedro II* / TGI FAUUSP / São Paulo

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO Carlos

1999 *Lembranças de São Paulo* / Solaris Edições Culturais / São Paulo

HARVEY, David

1993 *A condição pós-moderna* / Edições Loyola / São Paulo

JACOBS, Jane

2000 *Morte e vida de grandes cidades* / Livraria Martins Fontes Editora Ltda / São Paulo

KRUCHIN, Samuel

1988 *São Paulo 30-60: Quatro movimentos* / Revista de Estudos Regionais e Urbanos nº27 / São Paulo

LANGENBUCH, Jürgen Richard

1971 *A estruturação da Grande São Paulo* / Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística / Rio de Janeiro

1969 *O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano* / Universidade de São Paulo – Instituto de Geografia / São Paulo

L'ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR)

1989 *L'Amenagement du Secteur Seine Rive Gauche* / Revista Paris Projet nº29 / Paris

LEFEBVRE, Henri

1974 *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.

2001 *O direito à cidade* / Centauro Editora / 2ª Edição / São Paulo

LEFÈVRE, José Eduardo de Assis

1985 *O transporte coletivo como agente transformador da estruturação do Centro da Cidade de São Paulo* / Dissertação de mestrado FAUUSP / São Paulo

LEIRA, Eduardo; JELEN, Susana; PORTAS, Nuno; HERCE, Manuel; BOMFIM, Jorge; RIBEIRO, Francisco José Prado; BONFIM, André; FIASCHI, Luciano

2001 *ABC / Nueva Centralidad Metropolitana / Eixo Tamanduatehy* / Santo André / Prefeitura Municipal de Santo André

LEME, Maria Cristina da Silva

1990 *Revisão do Plano de Avenidas: Um estudo sobre o planejamento urbano em São Paulo, 1930* / Tese de Doutorado FAUUSP / São Paulo

2000 *Urbanismo no Brasil* (organizadora) 1895-1965 / FUPAM Studio Nobel / São Paulo

LEMOS, Carlos

1978 *Breve relato sobre as construções paulistas (Colônia e Império)* / Revista CJ arquitetura nº 19 / Rio de Janeiro

LÉVI-STRAUSS, Claude

1957 *Tristes Trópicos* / Anhembi / São Paulo

LYNCH, Kevin

1988 *A imagem da cidade* / Editora Martins Fontes / São Paulo

MAIA, Francisco Prestes

- 1930 *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / Companhia Melhoramentos de São Paulo / São Paulo
- 1945 *Os Melhoramentos de São Paulo* / Prefeitura Municipal de São Paulo / São Paulo
- 1956 *Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido* Comissão do Metropolitano / Prefeitura do Município de São Paulo

MANTZIARAS, Panos

- 1994 *As teorias da cidade dispersa no século XX* / Pesquisa apresentada em junho de 1994 - Ecoles d'Architecture Paris-Belleville - Institut Français d'Urbanisme (tradução: MACUL, Márcia / Doutorado FAU-USP 1998)
- 1996 *Flujos* / Revista Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme nº 214 / Barcelona

MARIANO, Cássia

- 2005 *Preservação e paisagismo em São Paulo: Otavio Augusto Teixeira Mendes* / Annablume Editora – Comunicação / São Paulo

MARICATO, Ermínia

- 1996 *Metrópole na periferia do capitalismo* / Editora de Humanismo, Ciência e Tecnologia HUCITEC Ltda / São Paulo

MAWAKDIYE, Alberto

- 1997 *Rodoanel - De olho nas oportunidades* / Revista Construção nº2579 / São Paulo

MEYER, Regina Maria Prosperi

- 1991 *Metrópole e Urbanismo São Paulo anos 50* / Tese de doutoramento FAUUSP/ São Paulo
- 1997 *Uma perspectiva traçada pelo urbanismo* / Revista Urbs nº2 / São Paulo

MEYER, Regina Maria Prosperi e IZZO JÚNIOR, Alcino

- 2000 *Pólo Luz* / Associação Viva o Centro / São Paulo

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro

- 2004 *São Paulo Metrópole* / Edusp e Imprensa Oficial / São Paulo

METRÔ Companhia do Metropolitano de São Paulo

- 1978 *Sé* / São Paulo

MONTANER, Josep Maria

- 1998 *La modernidad superada Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX* / Editorial Gustavo Gili S.A. Barcelona

MORALES, José

- 1996 *Terrain Vague* / Revista Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme nº 214 / Barcelona

MOSSER, Monique e TEYSSOT, Georges

- 1990 *L'architettura dei giardini d'Occidente dal Rinascimento al Novecento* / Electa / Milão

MUNFORD, Lewis

- 1961 *A cultura das cidades* / Livraria Itatiaia / Belo Horizonte

OSELLO, Marcos Antonio

- 1983 *Planejamento urbano em São Paulo (1899-1961)* / Dissertação de mestrado / Fundação Getúlio Vargas / São Paulo

OTTONI, Dácio Araújo Benedicto

- 1972 *São Paulo, Rio de Janeiro, Séculos XIX – XX* / Tese de Doutorado FAUUSP / São Paulo

PARDO, Vittorio Franchetti

1967 *Le Corbusier* / Ediciones Toray S. A. / Barcelona

PÉLISSIER, Alain

2003 *Paris Métropole* / Revista *Techniques et architecture* nº467 / Paris

PINTO, Manuel da Costa

1999 *O espelho tropical* / Secretaria Municipal de Cultura – Departamento do Patrimônio Histórico / Revista Cidade Nº5 / São Paulo

PORTAS, Nuno

1999 *A emergência do projeto urbano* / Texto curso AUH 842 FAUUSP / São Paulo

PORTZAMPARC, Christian; NETTO, Suzanna Jardim; LEONÍDIO, Otávio; BACKHEUSER, João Pedro; BARBEROT, François; MARCHI, Nicola; FIGUEIREDO, Mariana Fortes; EMMANUEL, Pierre; PADOVANO, Bruno; BEM, José Paulo de; RIGHI, Roberto; SUCHODOLSKI, Jacques.

2001 *Um projeto para Santo André* / Prefeitura Municipal de Santo André

PUCHALA, Rosa Maria de Faria Braga (coordenadora)

1984 *Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo* / Secretaria dos Negócios Metropolitanos / Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. / Secretaria Municipal do Planejamento / São Paulo

Promon Engenharia

1996 *Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo* / São Paulo

QUINTANILHA RIBEIRO, Francisco de Paula (Coordenador)

1968 *Sistema Integrado de Transporte Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo* / Estudo técnico / Pré-projeto de Engenharia / Hochtief Montreal Deconsult / São Paulo

REIS FILHO, Nestor Goulart

1979 *Galpões industriais Área Cura Brás-Bresser* / EMURB / Relatório IV / São Paulo

1991 *As obras para o Centenário da Independência* / Jornal da Tarde / São Paulo

2000 *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500 / 1720)* / Editora Pini / São Paulo

RIBEIRO, Darcy

1995 *O povo brasileiro* / Editora Schwarcz Ltda. / São Paulo

ROLNIK, Raquel

1996 *A cidade e a Lei / Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo* / Livros Studio Nobel Ltda / São Paulo

2000 *São Paulo com política urbana no Século XXI* / Texto / Instituto Florestan Fernandes / Secretaria Geral / São Paulo

ROSSI, Aldo

1997 *A arquitetura da cidade* / Martins Fontes / São Paulo

SÁNCHEZ, Javier Ruiz

2001 *Sistemas Urbanos Complejos. Acción y comunicación* / Tese de Doutorado / Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid / Madrid

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; PEREIRA, Margareth Campos da Silva; PEREIRA, Romão Veriano da Silva; SILVA, Vasco Caldeira da

1987 *Le Corbusier e o Brasil* / Tessela: Projeto Editora, São Paulo

SANTOS, Milton (Entrevistadores: SEABRA, Odette; CARVALHO, Mônica de; LEITE, José Corrêa)

2001 *Território e Sociedade - Entrevista com Milton Santos* / Editora Fundação Perseu Abramo / São Paulo

SEVCENKO, Nicolau

1999 *Periferia no Centro* / texto Brasmitte / Internet

SCHORSKE, Carl E.

1991 *A cidade segundo o pensamento europeu – de Voltaire a Spengler* / Revista de Estudos Regionais e Urbanos nº 27 / São Paulo

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo

1995 *Anhangabaú – história e urbanismo* / Tese de Doutorado FAUUSP / São Paulo

SITTE, Camillo

1992 *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos* / Editora Ática S.A. / São Paulo

SOLÀ-MORALES, Ignasi

1990 *Il giardino Beaux-Arts* / in MOSSER, Monique e TEYSSOT, Georges – *L'Architettura dei giardini d'occidente, dal Rinascimento al Novecento* / Electa / Milão

1996 *Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades* / XIX Congreso de la Unión Internacional de arquitectos / Barcelona

SOMEKH, Nádia

1997 *A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920 – 1939* / Studio Nobel / São Paulo

TOLEDO, Benedito Lima de

1978 *Em um século, três cidades* / Revista CJ arquitetura nº19 / Rio de Janeiro

1989 *Anhangabaú* / Federação das Indústrias do Estado de São Paulo / São Paulo

1996 *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo* / Empresa das Artes / São Paulo

VALLEJO, Manuel Herce

1999 *Proyectos de infraestructuras y ordenación urbana* / Texto curso AUH 842 FAUUSP / São Paulo

VALOR, Jaume

1993 *Murallas* / Revista Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme nº 190 / Barcelona

VENTURI, Robert

1978 *Complejidad y contradicción en la arquitectura* / Editorial Gustavo Gili S.A. / Barcelona

VILLAÇA, Flávio

1998 *Espaço intra-urbano no Brasil* / Livros Studio Nobel Ltda / São Paulo

XAVIER, Alberto, LEMOS, Carlos, CORONA, Eduardo

1983 *Arquitetura Moderna Paulistana* / Editora Pini / São Paulo

WILHEIM, Jorge

1965 *São Paulo Metrópole 65* / Difusão Européia do Livro / São Paulo