

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 desenhos<sup>1</sup> e montagem deste trabalho; à Ligia Calvi pela versão para o inglês.

---

<sup>1</sup> 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
<b>CAPÍTULO I</b>	
<b>AS TRANSFORMAÇÕES DO CENTRO HISTÓRICO E A CONSTRUÇÃO DO VETOR SUDOESTE</b>	
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
<b>CAPÍTULO II</b>	
<b>REESTRUTURAÇÕES NO CENTRO EXPANDIDO</b>	
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
<b>CAPÍTULO III</b>	
<b>ESTUDOS PONTUAIS</b>	
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.<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> 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 urbana<sup>2</sup>, geografia e história, espaço e tempo, vista por meios simples,<sup>3</sup> numa observação do particular para o geral, de lugares para a cidade, para a região, para o continente. Urbanismo<sup>4</sup> a partir de uma interpretação sucinta da história urbana, memória visível no espaço, na reordenação<sup>5</sup> 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 urbana<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup>

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*,<sup>8</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> ...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

<sup>4</sup> 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

<sup>5</sup> "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

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> ... 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

<sup>8</sup> MEYER, Regina Proserpi; 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*<sup>9</sup> foi publicada uma súmula do projeto *Reurbanização do Parque Dom Pedro II e entorno*<sup>10</sup> acompanhado de um texto.

Deste texto faz parte a seguinte sequência:

*Em 1930<sup>11</sup> 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 rádio-concêntrico, suporte de uma expansão igualitária em todas as direções.*

*...Hoje São Paulo estampa todas as desigualdades<sup>12</sup> 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.

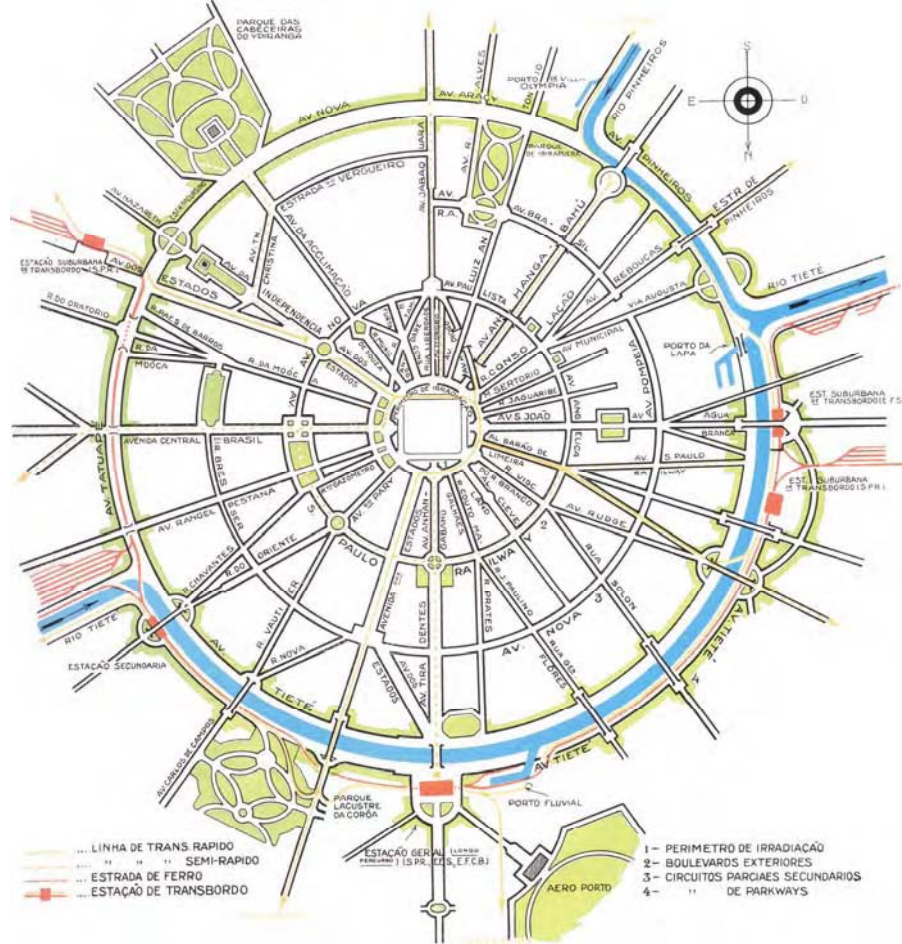
<sup>9</sup> Nº 157, pP86 a 94 / São Paulo 1992

<sup>10</sup> 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.

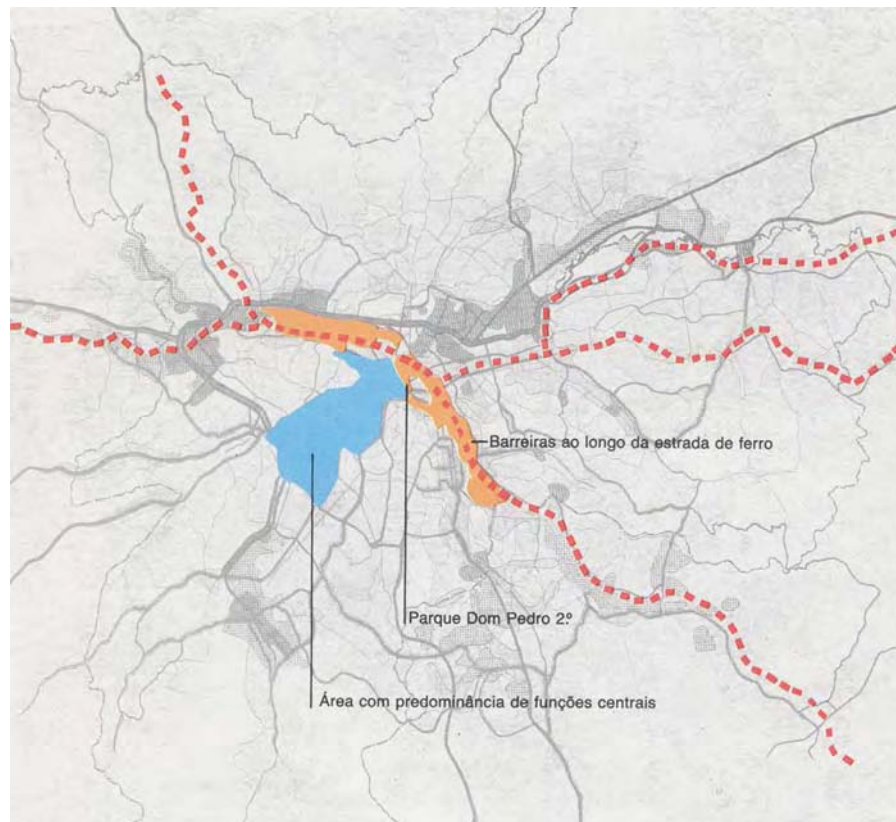
Equipe técnica: Projeto: José Paulo de Bem. Coordenadores: Seiti Arata, Vera Lúcia Kitazato, Nancy Feher do Nascimento. Assistente de Coordenação: Agnaldo Soares Camargo. Colaboradores: Arquitetos: Walter Maximilian Gosslar, Maria Luísa Oieno de Oliveira, Rosane Segantin. Projetistas: Estevam Martins, 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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.

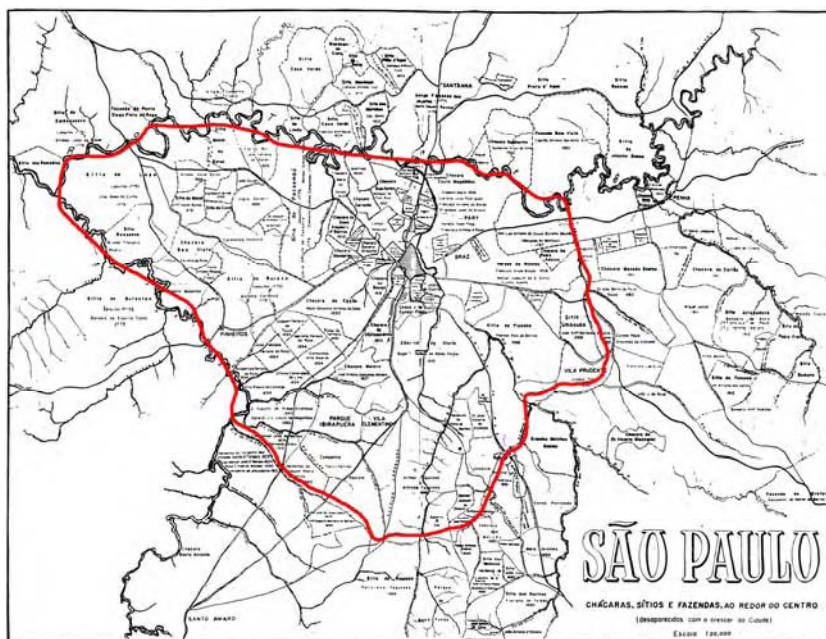
A segunda imagem, bastante imprecisa na aderência da mancha de cor sobre a base utilizada, tem a urgência de representar esta figura assimétrica, como uma grande seta no arco retesado da linha da estrada de ferro que a contém imóvel, incapaz de romper a linha do arco.

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.

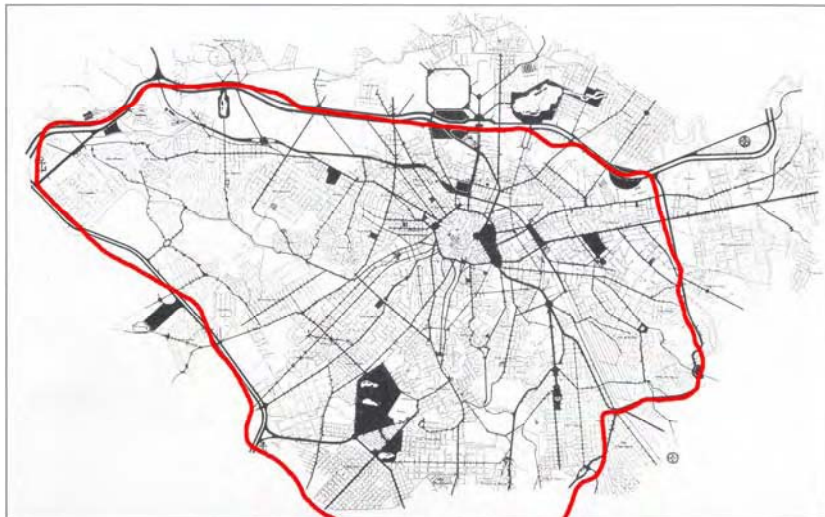
Num mapa que representa uma visão nesta escala da Cidade de São Paulo como cidade colonial em seu contexto regional,<sup>13</sup> pode-se ver que já lá estava demarcado pelo desenho dos rios o espaço físico onde se assentaria a Metrópole São Paulo na escala de seu Centro Expandido, coincidente também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



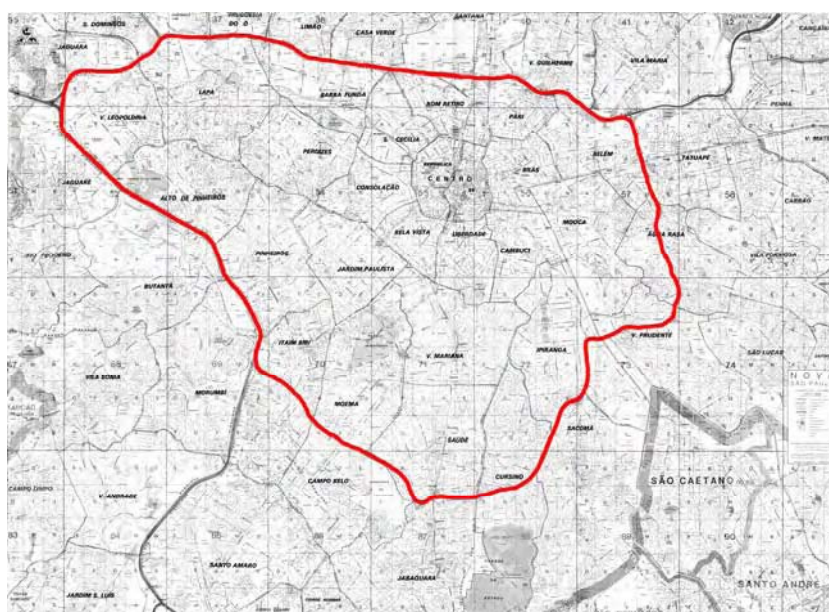
**3 O Centro Expandido** – desenho sobre / MATOS, Odilon Nogueira de – *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas, ao redor do Centro (desaparecidos com o crescer da cidade)* fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo* / p57 / Empresa das Artes / São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

<sup>13</sup> 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 secionar 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 Tamandateí, 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

## Gracias por visitar este Libro Electrónico

Puedes leer la versión completa de este libro electrónico en diferentes formatos:

- HTML(Gratis / Disponible a todos los usuarios)
- PDF / TXT(Disponible a miembros V.I.P. Los miembros con una membresía básica pueden acceder hasta 5 libros electrónicos en formato PDF/TXT durante el mes.)
- Epub y Mobipocket (Exclusivos para miembros V.I.P.)

Para descargar este libro completo, tan solo seleccione el formato deseado, abajo:

