

O MODERNO **JÁ** PASSADO | O PASSADO **NO** MODERNO
reciclagem , requalificação , rearquitetura

ANAIS DO III SEMINÁRIO PROJETAR

porto alegre , 24 a 26 de outubro de 2007

**Projeto na Cidade Contemporânea
Imediações do Parque e Estação da Luz em São Paulo
Reordenação Urbana do Eixo Ferroviário**

José Paulo de Bem

Arquiteto e Urbanista, Doutor pela FAUUSP, Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie e do Unicentro Belas Artes de São Paulo.

Fabio de Bem

Arquiteto e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie

Mario de Bem

Arquiteto e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie

Rua Martins Fontes 248 ap92 CEP 01050-000 Centro São Paulo

Tel/Fax (11) 32586017

debem@mackenzie.com.br

**Projeto na cidade contemporânea
Imediações do Parque e Estação da Luz em São Paulo
Reordenação Urbana do Eixo Ferroviário**

Resumo

Este trabalho apresenta um projeto urbano que procura se construir investigando as relações entre arquitetura e urbanismo numa perspectiva interpretativa das transformações de um específico lugar central da cidade de São Paulo, a Luz, relacionada a um panorama mais geral de transformações da cidade como um todo.

Palavras-chave: *infra-estrutura, centralidade, projeto urbano.*

Abstract

This work presents an urban project that aims to build itself investigating the relationship between architecture and urbanism through the interpretation of the transformations of a specific central place in São Paulo city, the Luz area, related to a broader view of the transformations in the city as a whole.

Key words: *infra-structure, centrality, urban design*

Projeto na cidade contemporânea Imediações do Parque e Estação da Luz em São Paulo Reordenação Urbana do Eixo Ferroviário

O trabalho discute questões relativas à pesquisa, ensino e prática projetual em relação à cidade contemporânea com base em um caso de projeto urbano, experiência didática desenvolvida na Universidade Presbiteriana Mackenzie¹, que trata da requalificação urbana de um especial espaço da Cidade de São Paulo, as imediações do Parque e da Estação da Luz.

Tudo se encontra nesse especial espaço da Luz. Configurando uma inicial e mais importante expansão da cidade, conjuntos coloniais, projetos urbanos, já se situavam entre os grandes eixos de estradas, caminhos de burro, que de oeste e norte acessavam a cidade de São Paulo. A esses espaços e arquiteturas coloniais sobrepõem-se o eixo moderno dos trilhos e seus projetos urbanos promovidos por esta nova acessibilidade à cidade colonial.

No impulso de desenvolvimento urbano gerado pelas novas estruturas de transportes sobre trilhos, trens e bondes, transforma-se o eixo viário colonial do Campo da Luz em eixo de tráfego semi-expresso, parte de uma das mais importantes diametrais da cidade, o extenso Corredor Norte Sul. Por fim, para esse espaço da Luz convergem linhas de metrô.

Resumidamente, num primeiro momento se afirma a necessidade de restabelecer o sentido do espaço geográfico como suporte determinante no desenvolvimento destas redes², lembrando que a cidade está correlacionada com as rotas³: Dos rios, dos caminhos de burro, dos eixos ferroviários e rodoviários⁴ e, a partir dessas constatações, se desenhar hipóteses para o desenvolvimento dessas redes. Desta análise e desenvolvimento da forma da cidade existente num panorama mais geral, se intenta novas articulações nesses espaços tão segmentados da Luz.

¹ Participaram também da experiência didática que resulta no projeto urbano da Luz os professores Angélica Alvim e Luciano Margotto, Antonio Carlos Sant'Anna Jr, Carlos Heck, Guilherme Lemke Motta, José Magalhães.

² *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 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

³ *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* / 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

⁴ *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 preexistente, modelado anteriormente. Modificações lentas penetrando uma espacialidade já consolidada, mas subvertendo-a às vezes com brutalidade.*

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

Plano e projeto: Revalorização e aumento do capital fixo da cidade, espaços públicos, na construção de infra-estruturas de mobilidade local e central, articuladas com a construção de infra-estruturas de acessibilidade de escala metropolitana.

*A arquitetura, conforme Vittorio Gregotti, essencialmente qualifica a rede, seja criando relações nodais ou também recriando posições centrais.*⁵ Urbanismo em rede, em relações nodais, recriadas pela arquitetura em centros da cidade.

A primeira parte, *A Luz e a Cidade*, contém análises e diretrizes urbanísticas numa série de mapas na intenção de compor um sintético panorama de transformações urbanísticas da cidade onde então se situa o projeto urbano, *Reordenação Urbana do Eixo Ferroviário*, em seguida apresentado em duas partes: *Júlio Prestes e São Cristóvão*.

I. A Luz e a Cidade

Análises, diagnóstico, diretrizes

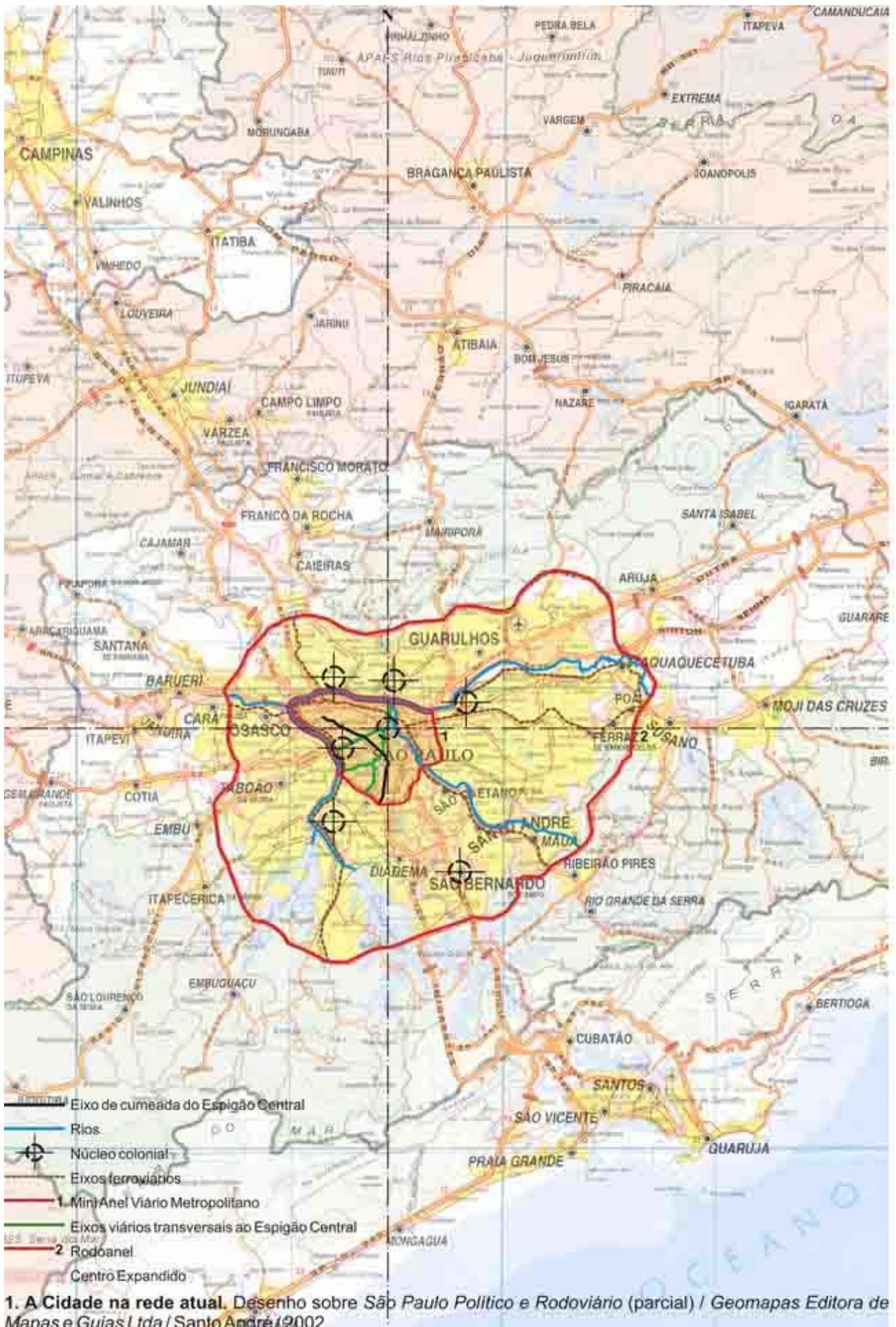
No mapa a seguir, numa escala de relações mais gerais, a cidade de São Paulo no estágio atual de desenvolvimento de sua rede regional. Destacamos os elementos fundamentais da geografia para a geometria urbana: A linha de cumeada do Espigão Central⁶, rios Tamanduateí, Tietê e Pinheiros. Destacamos também posições de originais núcleos urbanos da rede em seu estágio colonial; os eixos das estradas de ferro; a envoltória de vias expressas e semi-expressas que compõe o Mini Anel Viário Metropolitano que encerra o Centro Expandido, *designação atualmente atribuída à área urbana onde é exercido o controle dos fluxos de veículos particulares por um sistema de rodízio*⁷; dentro do Centro Expandido destacamos os principais eixos viários de travessia do Espigão Central. Destacamos também o Rodo Anel em construção.

⁵ MANTZIARAS, Panos – *Fluxos / Quaderns* nº21 p151 / Col·legi d'Arquitectes de Catalunya / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

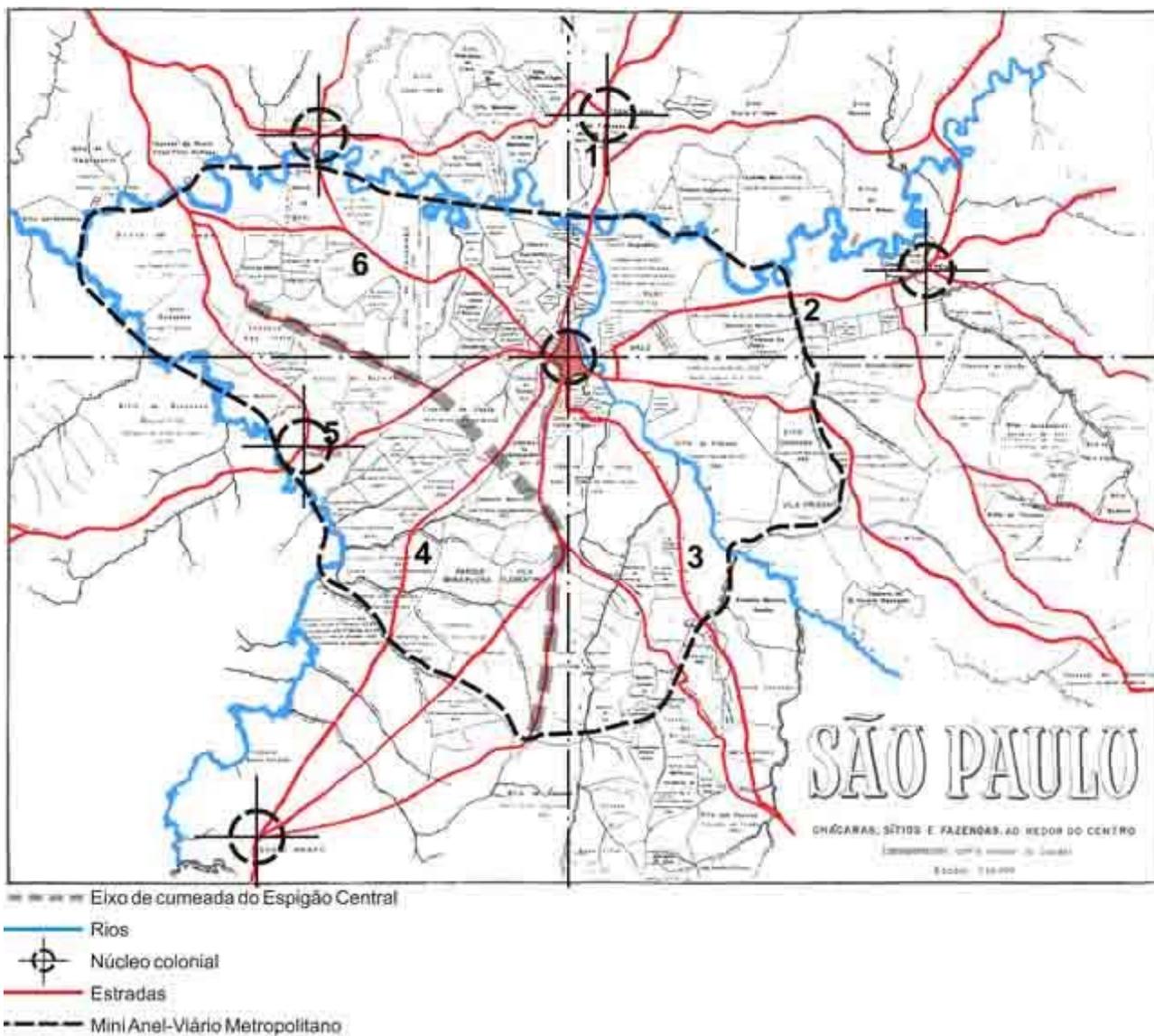
⁶ *Dentre as várias áreas ocupadas por espigões, colinas e vales, destaca-se por sua magnitude e por sua localização peri-central o domínio do "Espigão Central", seus esporões secundários e os vales por estes separados. ...se estende por 20 quilômetros, em forma de arco aberto, entre o Alto da Lapa e 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

⁷ MEYER, Regina Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. – *São Paulo Metrôpole* / p192 / EDUSP – Imprensa Oficial / São Paulo 2004



1. A Cidade na rede atual. Desenho sobre São Paulo Política e Rodoviário (parcial) / Geomaps Editora de Mapas e Guias Ltda / Santo André / 2002



2. A Cidade na rede colonial. Desenho sobre São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas, ao redor do Centro (desaparecidos com o crescer da cidade) / MATOS, Odilon Nogueira de / fonte – TOLEDO, – Benedito Lima de – Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo / Empresa das Artes / São Paulo 1996

Destacamos nesse mapa⁸, como no anterior o eixo de cumeada do Espigão Central, os rios, a localização dos núcleos⁹ urbanos coloniais; os caminhos, as várias rotas convergindo para a cidade central, São Paulo, onde todos os fluxos se entrecruzam. De particular interesse para o surgimento do atual bairro da Luz são os eixos norte e oeste. Locamos também o atual Mini Anel Viário Metropolitano, que hoje redireciona os fluxos que convergem na metrópole.

⁸ 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

⁹ A norte Santana, continuando em sentido horário, Penha, São Bernardo (ausente no mapa), Santo Amaro, Pinheiros, Nossa Senhora Do Ó.

Destacamos nesse mapa o Rio Tamanduateí e afluentes; monumentos religiosos que se alinham nas escarpas da colina histórica nesta frente da cidade voltada para a várzea inundável do rio; a colina do “Triângulo¹⁰” e seus principais acessos. A cidade extravasando pelas pontes se estende pelas vizinhas colinas da cidade nova¹¹. São notáveis os monumentos que se ordenam no alongado espaço do Campo da Luz, também destacado.

Destacamos no seguinte mapa o Rio Tamanduateí em processo de retificação e o “Triângulo”. Destacamos também o eixo da estrada de ferro que, se posicionando no sentido das grandes rotas do interior em direção ao litoral, 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.

¹⁰ ...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

¹¹ 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).

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

Do “Triângulo” para leste, ao longo do Rio Tamanduateí, se apresentam as dificuldades para a urbanização da várzea¹². Em frente da face escarpada da colina do Triângulo, para além da área inundável do Rio Tamanduateí, se desenvolve isolado¹³ o núcleo central do bairro Brás impulsionado pela estação terminal da linha da estrada de ferro para o Vale do Paraíba e Rio de Janeiro.

Do “Triângulo” para oeste, o Vale do Anhangabaú determina um 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 compõem 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,¹⁴ 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 cidade¹⁵, inaugurando o deslocamento de fluxos e centralidades para sudoeste, como veremos adiante. O Largo do Riachuelo no fundo do Vale vai assumir a posição de área mais central da cidade a partir da condição de nó¹⁶ onde várias rotas se entrecruzavam¹⁷. Mas aí também está determinado no relevo o encontro dos vales dos rios Saracura e Anhangabaú, ponto crucial do próximo sistema de circulação a se implantar, o das grandes vias de várzeas e fundo de vales.

¹² 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 p3 / Instituto de Geografia - USP / São Paulo 1969

¹³ 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 “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 nº 2 p3 / Instituto de Geografia – USP São Paulo 1969

¹⁴ 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 equidistante 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

¹⁵ 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.

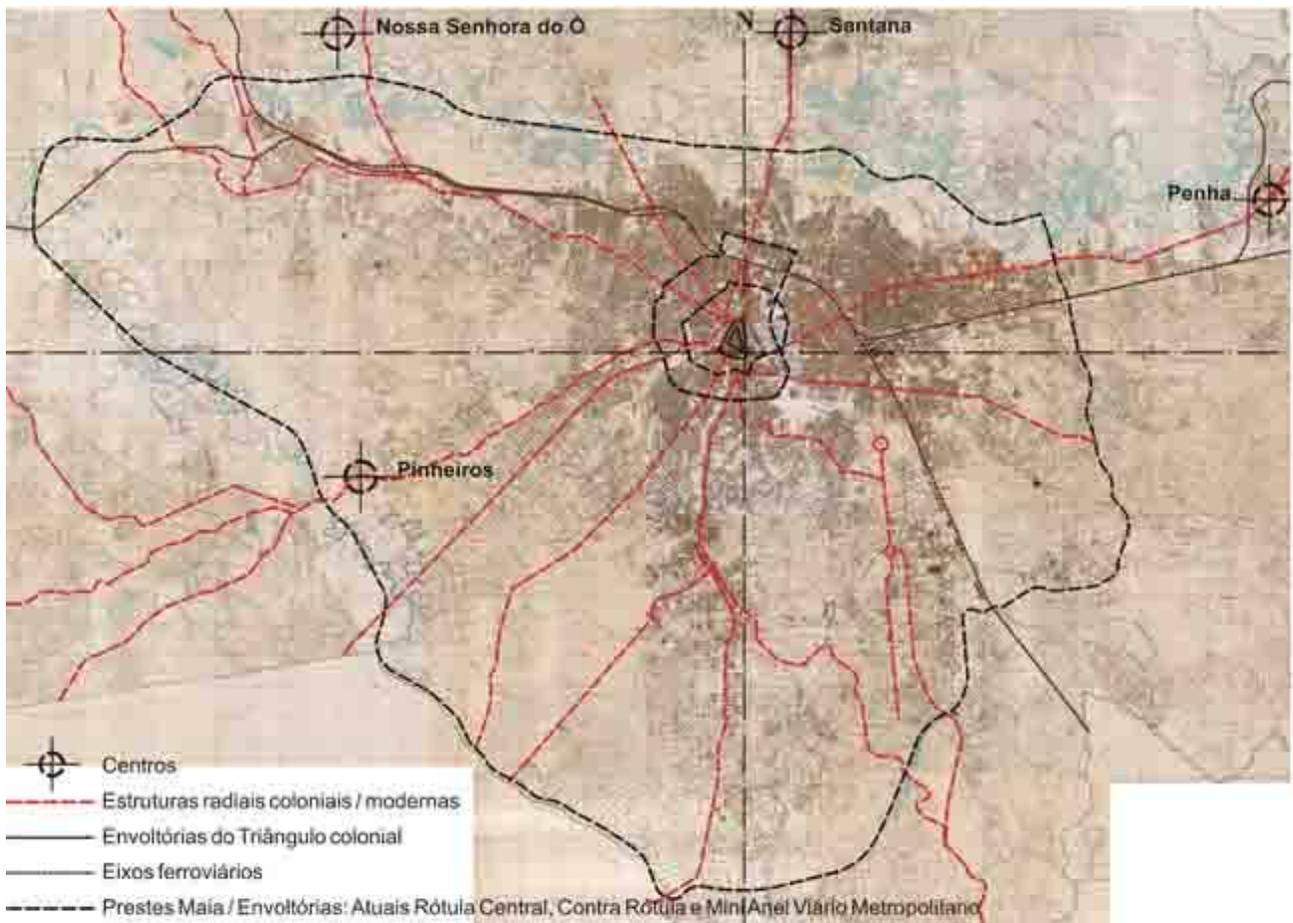
LANGENBUCH, Juergen Richard – A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana / p35 / Fundação IBGE / Rio de Janeiro 1971

¹⁶ ...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

¹⁷ 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. Daquela 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”.

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



5. O Plano de Avenidas e o Mapa Topográfico do Município de São Paulo / Sara Brasil – 1930. Desenho sobre Fls. 34 a 40; 47 a 54; 61 a 68. Fonte – Arquivo Histórico Municipal

Neste mapa a cidade conta com 1 000 000 de habitantes. Da formação colonial, os eixos radiais convergem para o núcleo central. Os eixos envoltórios perimetrais ainda se restringem aos mais antigos, os do “Triângulo”. É evidente 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. 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.

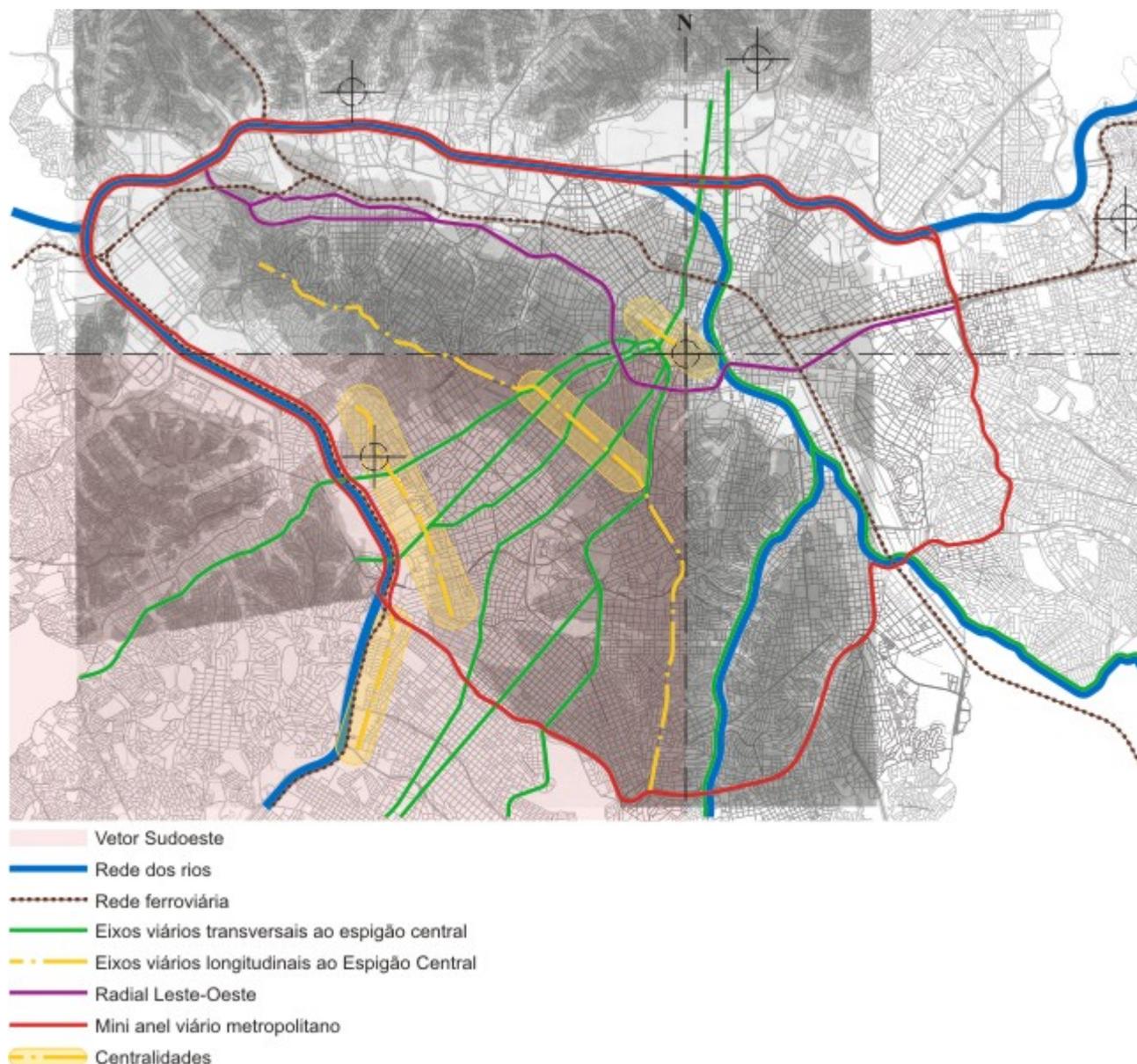
Neste mapa destacamos elementos do sistema rádio-concêntrico¹⁸ de Prestes Maia¹⁹. A estrutura da rede colonial concêntrica na cidade central São Paulo transforma-se na estrutura da cidade moderna principalmente com as envoltórias, redimensionando seu centro histórico pelas envoltórias centrais e contendo quase toda a cidade na envoltória mais exterior, nos limites das

¹⁸ As vias radiais presentes são as do sistema colonial; não foram adicionadas as modernas de fundo de vale. Adiciona-se as envoltórias centrais e a exterior, compondo assim em essência o desenvolvimento do Sistema Rádio-Concêntrico.

¹⁹ *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

várzeas, compondo o hoje denominado Mini Anel Viário Metropolitano que encerra o Centro Expandido da metrópole.



6. O Vetor Sudoeste. Desenho sobre Base SEMPLA e topografia Metrô SP

Hoje também, eixos de vias semi-expressas cruzam o rio Tietê, de Santana na direção do Centro Histórico, que tangenciam pelo Vale do Anhangabaú e Parque D. Pedro II.

Do Parque D. Pedro II, o eixo do Tamanduateí desvia-se para Sudeste contornando pelas várzeas e vales o Espigão Central, canalizando os fluxos por vias expressas e semi-expressas em direção ao ABC e litoral.

O eixo do Anhangabaú se abre no “Y”²⁰ seguindo pelos vales, somando-se ao leque de vias²¹ mais antigas que ligavam São Paulo a Santo Amaro e Pinheiros. Transpondo o Espigão Central

²⁰ Designação atribuída por Prestes Maia no Plano de Avenidas (1930) para o lugar geográfico designado como “cabo de leque” por Ab’Sáber (1958, p.189)

na direção Sudoeste, esses eixos ligam assim as duas vertentes do Espigão Central com os rios Tietê e Pinheiros guarnecidos com as vias expressas do Mini Anel Viário Metropolitano, constituindo a estrutura suporte para a construção do hoje denominado Vetor Sudoeste²². Estes são os eixos transversais ao Espigão Central que confrontam Santana com o Centro da Cidade e Santo Amaro e Pinheiros.

Longitudinalmente ao Espigão Central os eixos de circulação foram se distribuindo pelas linhas relacionadas às suas bases e cumeada na acomodação das grandes rotas Noroeste-Sudoeste, realizando-se um deslocamento desses fluxos, do contorno do Espigão Central pela vertente dos rios Tietê e Tamanduateí para o eixo de fluxos que hoje se situa ao longo do Rio Pinheiros. As centralidades também vão se deslocando: do Centro para as avenidas Paulista, Brigadeiro Faria e Engenheiro Luis Carlos Berrini, e finalmente se alinha ao longo das vias marginais ao Rio Pinheiros, de Santo Amaro à Vila Leopoldina. Vão se distribuindo nesses segmentos de vias perimetrais conectadas pelos eixos radiais, tanto coloniais pelas áreas altas, quanto modernos pelo fundo dos vales.

O Mini Anel Viário Metropolitano estabelecendo novos parâmetros de mobilidade valoriza agora o eixo do Rio Pinheiros na direção das rodovias para o litoral, fluxos que originalmente se deslocavam pela vertente do Espigão Central para os rios Tietê e Tamanduateí, pelo centro histórico da cidade, como também o eixo do trem, hoje com suas grandes áreas de pátios ferroviários e industriais em ruínas. O eixo do trem transversalmente divide o espaço e promove longitudinalmente uma urbanização descontínua ligada pelos trilhos e polarizada pelas estações. À necessidade de adaptações do viário existente para suportar esses deslocamentos a grandes distâncias foram respostas a via elevada sobre a Avenida São João, o “Minhocão”, e o tampão semi elevado sobre o rio Tamanduateí.

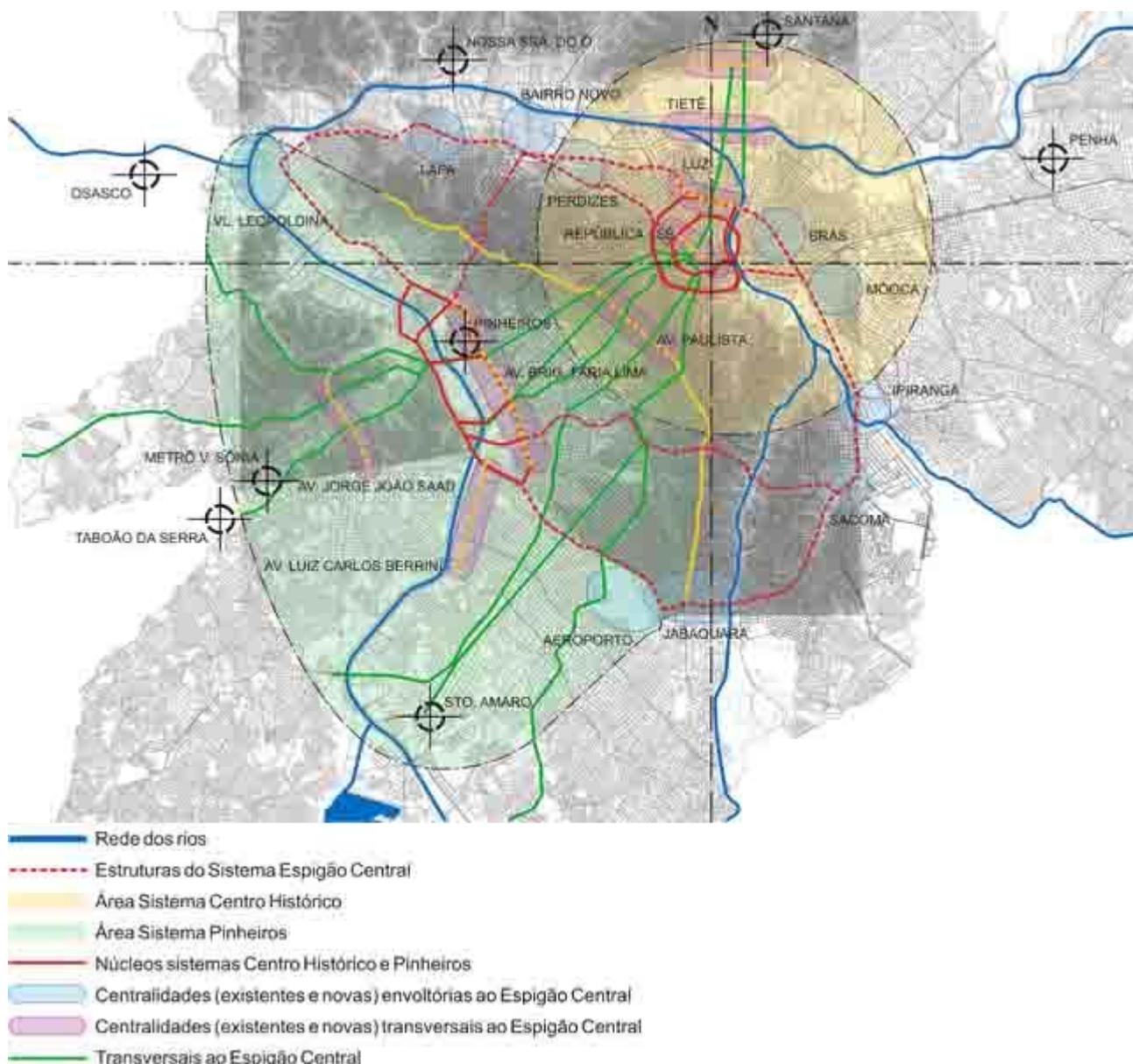
Inicialmente posicionada na vertente do Espigão Central voltada para a várzea do rio Tietê, a cidade tem a expansão de sua área central bloqueada nessa direção primeiro pelo eixo da estrada de ferro, na Luz, depois pela várzea do rio Tietê²³.

²¹ *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

²² Área melhor estruturada e equipada da cidade.

²³ *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*



7. Reestruturações no Centro Expandido. Desenho sobre Base SEMPLA e topografia Metrô SP

De sob a cidade moderna do Plano de Avenidas de Prestes Maia, emerge hoje o sentido do Espigão Central na disposição das distintas urbanizações que se desenvolveram em cada uma de suas vertentes. Então, nessa escala, no lugar de um único esquema²⁴, derivado da primitiva estrutura radial colonial se apresenta a hipótese da superposição de três sistemas, descritos a seguir.

- Sistema Espigão Central.

No Sistema Espigão Central grande parte da envoltória do mesmo é composta por estruturas viárias acompanhando o Rio Pinheiros e sua seqüência até o Ipiranga, transpondo portanto o Espigão Central.

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

²⁴ Referenciado ao Esquema Teórico do Plano de Prestes Mais.

Para o lado das vertentes para os rios Tietê e Tamanduateí, um novo eixo viário acompanha a estrada de ferro fechando este circuito envoltório pela base do Espigão Central, percorrendo portanto todo o limite da linha de urbanização ao longo das 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. São também 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.

O Centro de São Paulo está estruturalmente ligado ao eixo das estradas ferro, ocupando o lugar central no eixo que vai da Lapa ao Ipiranga, num preciso lugar 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.

- Sistema Pinheiros.

Pinheiros está situado no núcleo central desta hipótese de dimensionamento desse sistema. Geograficamente este sistema é então 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.

- Sistema Centro Histórico.

O centro da cidade é definido pela Rótula Central que unifica as partes Sé e República. O Sistema Centro Histórico se desenvolve no sentido de um redimensionamento da idéia de área central da cidade para um conjunto de centralidades a partir da implantação de uma nova envoltória.

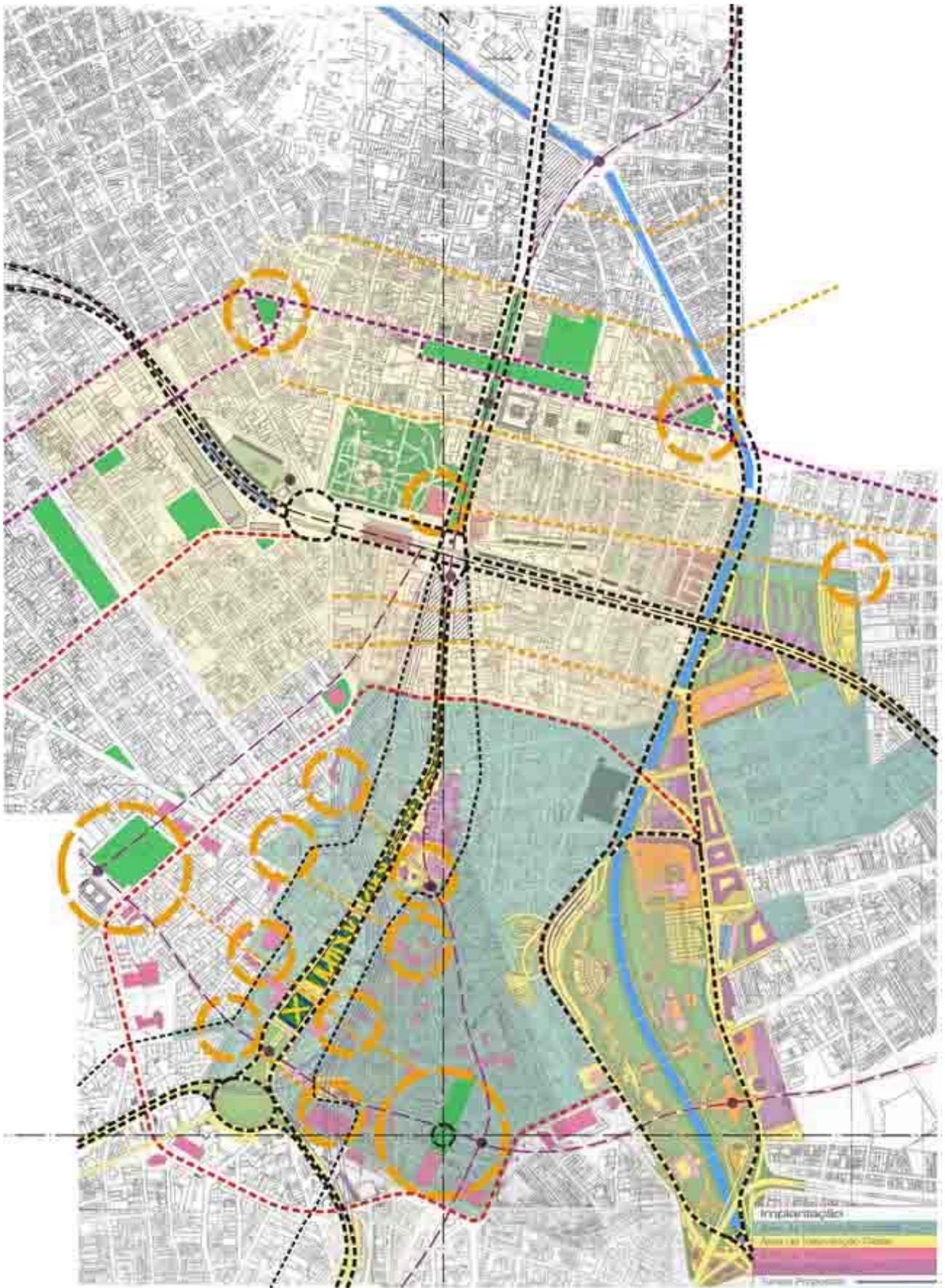
Dentro do espaço do Mini Anel Viário Metropolitano o sistema de radiais, seqüências das grandes rotas coloniais de acesso à cidade, é convergente, como sempre foi, para a área central da cidade. A Rótula Central tem o papel da articulação da área central. A Contra-Rótula teria o papel de desviar o tráfego de passagem.²⁵ Com a Contra-Rótula incompleta e indefinida, na impossibilidade da Rótula Central desempenhar o papel de Perímetro de Irradiação, temos o

²⁵ 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 diamétrais, 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

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. 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.

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.



Marco Zero

8. Reestruturações no Centro Histórico. Desenho sobre GEGRAN e Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo – Folheto Promon Engenharia p7 – São Paulo 1997

Nesse mapa destacam-se três eixos modernos que tangenciam o “Triângulo”, todos de alcance metropolitano: Os eixos viários do Anhangabaú e Parque D. Pedro II, o eixo das estradas de ferro.

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 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 a 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 do Anhangabaú intermediária a essas duas partes do Centro estabelece a partir de sua configuração geográfica a necessidade de repetir esse modelo nas relações entre arquitetura e espaços públicos nodais, presente originariamente no antigo Largo da Sé, evidentemente reproduzido na Praça da Sé e trasladado como esquema de organização para a Praça da República. O eixo do Anhangabaú abrindo-se em duas direções na Praça da Bandeira, o “Y”, determina nesse ponto central um especial lugar aonde também uma arquitetura viesse se situar e também de acordo com o suporte físico, voltada para o norte, conforme presente no Plano de Avenidas.

A noção de um conjunto coerente de eventos urbanos se estabelece a partir de sua conjugação com o suporte físico 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”²⁶*.

O conjunto urbano do centro da cidade aponta para o norte, mais imediatamente para a Luz. Na Luz acabou se situando 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 seqüência 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

²⁶ MANTZIARAS, Panos – *Fluxos / Quaderns* nº21 / p148 / Col·legi d'Arquitectes de Catalunya / Barcelona 1996

conexões transversais são mais fortes: Viaduto do Chá, Avenida São João e Viaduto Santa Efigênia.

Retomando-se a partir da colina do “Triângulo”, ponto de partida, em suas relações com os hoje mais importantes espaços públicos centrais, os parques D. Pedro II e Anhangabaú, a leste e oeste, considera-se 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,²⁷ daí segue pela Linha Azul para a Sé, interconectando-se com a Estação da Luz em 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 desses eixos, estas modernas redes de comunicações redimensionam 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 dificuldades²⁸.

Na Barra Funda²⁹, 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, 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

²⁷ Antiga conexão obscurecida pela presença do Aeroporto de Congonhas.

²⁸ 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...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.

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

²⁹ *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, Máira Paes de Barros e Diego Magalhães. Consultores: engenheiros Eduardo Giansanti e Renato Mendonça e arquiteto Mauricio Viegas.

de articulação de vale e colinas. Na Luz, a seqüência desse eixo de caráter local, se submete aos eixos mais antigos das ruas Brigadeiro Tobias e Florêncio de Abreu equacionando este encontro e alcançando assim o espaço do antigo Campo da Luz, a reconsiderar como espaço urbano. Mais adiante, antes do Rio Tamanduateí, emergiriam os fluxos de travessia.

No Campo da Luz, um novo eixo transversal se estabelece através da reconfiguração da Praça Coronel Fernando Prestes reiterando conexões transversais.

II. Projeto - Reordenação Urbana do Eixo Ferroviário – Júlio Prestes

A cidade de São Paulo tem uma implantação estratégica, de origem colonial: Uma colina cercada pelos rios Anhangabaú e Tamanduateí. As ordens religiosas São Francisco, São Bento e do Carmo, balizam com suas arquiteturas o Triângulo Histórico a partir dos primeiros caminhos nesta geografia.

O crescimento vertiginoso da cidade é impulsionado pela implantação da Ferrovia Santos-Jundiaí na segunda metade do século XIX. O eixo ferroviário foi tomado por indústrias em suas margens, construindo imagens da metrópole industrial.

Com a implantação das rodovias, as indústrias ocupam suas margens, procurando regiões maiores e não urbanizadas. Nesse processo, iniciado a partir da década de 1960, ocorre uma intensa desativação das indústrias implantadas ao longo da ferrovia. Hoje a ferrovia apresenta uma grande quantidade de lotes subutilizados em suas orlas. Grandes áreas de pátios ferroviários e galpões industriais desarticulam o tecido urbano e terminaram ilhados de seus entornos, como são os casos do pátio da Estação Júlio Prestes na Luz e do Pari no Brás.

A proposta procura abordar o confronto entre os sistemas de transporte de grande alcance, ferrovia e vias semi-expressas, e o sistema local de circulação. Reconfigura-se essas grandes infra-estruturas de transportes e também o sistema de circulação local no sentido de potenciar estes espaços em seus atributos de centralidade através da requalificação das áreas públicas existentes e também com a construção de novos espaços coletivos e de convívio. Esta requalificação de áreas que acompanham a ferrovia é feita portanto a partir da compatibilização dessas duas escalas de mobilidade: Uma de abrangência urbana mais geral relacionando a área foco com o restante da cidade, outra de uma abrangência urbana mais imediata, relacionada à evolução desses espaços locais e centrais.

A área foco se desenvolve simetricamente ao longo do eixo ferroviário no entorno da Estação e Parque da Luz, no grande pátio ferroviário contíguo à Estação Júlio Prestes, e nos terrenos vizinhos da Igreja São Cristóvão.

Essas propostas de reorganização da área central da cidade partem da compatibilização das grandes estruturas modernas com as estruturas urbanas anteriores, da cidade colonial: No sentido norte-sul túneis rebaixariam os fluxos de passagem pelo Anhangabaú com a reordenação da Avenida do Estado no Parque D. Pedro II; no sentido leste-oeste um sistema viário acompanharia o eixo ferroviário.

O sistema viário da nova leste-oeste também constitui uma nova frente urbana para estes descontínuos tecidos ao longo da ferrovia, equacionando-se aos sistemas do trânsito local, arrematando as suas ligações. Vias ora expressas, ora semi-expressas, alternam-se com os eixos dos trilhos, por caminhos em variados níveis, em nível do terreno, em trincheira, em subterrâneos.

Do lado norte da ferrovia, em cota predominante 735,00 m, o tecido urbano do Bom Retiro é limitado pela fronteira que faz com a ferrovia, em nível mais alto contido por um extenso muro de arrimo com 7.5m de altura. Do lado sul, a região dos Campos Elíseos, em cota predominante 741,80 m, esse tecido regular da cidade é limitado pelos fundos com a ferrovia.

A ligação da Rua Silva Pinto com a Alameda Nothmann (passando sob o trem) e a ligação da Rua José Paulino com o Viaduto Gal. Couto Magalhães (sobre o trem) são as únicas conexões entre essas regiões.

O projeto localiza-se na intersecção dessas regiões, o grande vazio do pátio da Estação Júlio Prestes. Desconsiderando-se as áreas restantes usadas para uso público de praças, ruas e calçadas, a área do terreno gerado pela configuração das vias locais propostas é entorno de 23.855,00 m². Foi realizado na intenção de relacionar um lado com o outro com novos eixos tanto viários como para pedestres, criando também uma nova frente urbana para essas áreas voltadas para a estrada de ferro. Configura-se a partir desses sistemas de circulação uma relação volumétrica das novas construções referenciadas com as construções do entorno, bairros e prédios históricos, em alinhamentos com as ruas de seu perímetro.

Na escala de um plano urbano, as avenidas semi-expressas Leste-Oeste ladeiam o eixo central da ferrovia ao longo desses variados espaços ao longo da ferrovia. Na Luz em direção da Barra Funda o trem basicamente estende seu nível existente na plataforma da Estação da Luz para permanecer numa posição que permita, juntamente com o rebaixamento de pistas expressas que

o acompanham, restabelecer todas as articulações entre estas áreas hoje tão divididas: Campos Elíseos e Bom Retiro.

As novas avenidas semi-expressas Leste-Oeste e a Ferrovia atravessam longitudinalmente pelo subsolo todo o terreno para cruzar a Av. Tiradentes e os terrenos vizinhos à Igreja São Cristóvão. O novo sistema viário-ferroviário liga-se da Barra Funda ao Brás, podendo estender-se além. Configura-se então uma nova transposição leste-oeste da cidade que reafirma e amplia a centralidade existente na Luz. No espaço do pátio ferroviário da Estação Júlio Prestes, após o rebaixamento das vias semi-expressas, esse eixo viário tendo sua seqüência como via local margeia o térreo no nível mais alto da nova arquitetura proposta, dando acesso aos estacionamentos subterrâneos. Esta via, como via local ocupa e movimenta a nova praça dos fundos da Estação Júlio Prestes, onde se posicionam também acessos para as garagens subterrâneas.

No Bom Retiro, a proposta de extensão da Rua Anhaia margeia o térreo baixo da nova arquitetura, conecta o tecido urbano que ladeava o muro da ferrovia e conclui seu percurso com a duplicação do trecho inicial da Rua José Paulino.

A ligação da Rua Carmo Cintra com a Alameda Glete otimiza a transposição da ferrovia configurando um binário em conjunto com a ligação existente da Rua Silva Pinto com a Alameda Nothmann.

Uma rotatória proposta congrega todas as ruas que chegam ao Viaduto Gal. Couto Magalhães, estrutura metálica original do conjunto da Estação da Luz, a restaurar e evidenciar sua presença.

O conjunto arquitetônico é composto por uma base de galeria com lojas comerciais e equipamentos de cultura e lazer, arrematado por um teto jardim onde se dispõem duas longas lâminas de habitação e uma torre de hotel.

Sua estrutura interna de circulação e disposição dos programas que o compõe se propõe como uma continuidade da cidade, a partir da articulação das várias escalas de acessibilidade, destacando-se a do pedestre nestas áreas centrais.

As passagens de pedestres conectam por escadas, rampas, escadas rolantes e elevador, o desnível existente entre os dois lados do eixo do trem, Campos Elíseos e Bom Retiro. Esses eixos de travessias de pedestres se definem por passagens existentes entre os edifícios históricos Estação Júlio Prestes, Sala São Paulo e Estação Pinacoteca de um lado e com ruas, veículos e também eixos de circulação de pedestres reorganizados do lado do Bom Retiro.

O interior abriga ambientes para praças de alimentação, um setor de cinemas, salão de exposições e as portarias dos edifícios voltados para as novas ruas que configuram a forma do lote e da galeria. Um grande eixo longitudinal reafirma as conexões com as áreas públicas de seus extremos. Junto à rotatória, articulação mais central, um centro de lazer com o hotel; no outro extremo, uma praça arremata a confluência de ruas para este lugar.

Na cobertura da galeria, áreas de lazer, gramados e vegetação arbustiva, ambientam as lâminas residenciais e o hotel. Clarabóias nessa cobertura promovem maior ventilação e iluminação natural para a galeria.

O subsolo é cortado pela ferrovia e as vias leste-oeste coexistindo diferentes funções, aparentes em seu interior. De um lado o existente duplo subsolo de estacionamentos da Sala São Paulo é interligado com o outro lado do novo subsolo, também com dois pavimentos, criado para atender o novo edifício multifuncional. Entre as vias locais na superfície localiza-se um alongado espelho d'água perfurado por aberturas circulares que iluminam e ventilam esse grande subsolo. Duas rampas de acesso de veículos também aí se situam.

As lâminas residenciais em diferentes tipologias, entre elas kitinete, 1 dormitório, 2 dormitórios duplex e 3 dormitórios duplex, possuem a mesma medida no sentido transversal; no sentido longitudinal ao edifício se dão as diferenças, conferindo variações no ritmo das longas fachadas onde se superpõe também uma outra variante resultante de vazios originados pelas subtrações de módulos de apartamentos, a serem usados como espaços coletivos do condomínio.

A torre cilíndrica do hotel assinala com sua localização o eixo da Avenida Duque de Caxias, assim como a torre da Estação Júlio Prestes. No térreo o hall de entrada liga-se tanto com a rua externa como com a galeria interna, aqui centro de lazer e cultura.

Duas circulações verticais se localizam nas extremidades da planta circular onde se encaixam elevadores panorâmicos. O centro da torre é vazado relacionando todos os andares, do foyer até uma cobertura translúcida na cobertura que abriga o bar do hotel com vista panorâmica da cidade.

III. Projeto - Reordenação Urbana do Eixo Ferroviário – São Cristóvão

Grandes áreas urbanas centrais de metrópoles mundiais passaram por recentes alterações nas suas estruturas urbanas no sentido de preencher com novos usos áreas decadentes. Nesse sentido se coloca este projeto de Reordenação Urbana do Eixo Ferroviário no eixo ferroviário.

A implantação da ferrovia Santos-Jundiaí (década de 1870) promoveu a ocupação e o desenvolvimento industrial ao longo de seu eixo, que tangencia a norte a área central pelo bairro da Luz. No Sara Brasil podemos constatar o desenvolvimento da cidade moderna, numa morfologia urbana predominantemente radial, herança da cidade colonial, com a várzea do Rio Tietê como barreira ao norte do Centro. Na década de 1940 as indústrias começam a migrar para as margens das recém nascidas rodovias e vias expressas.

Hoje a morfologia urbana originalmente radial apresenta-se rádio-concêntrica com o acréscimo das envoltórias Mini Anel Viário Metropolitano (contornando o Centro Expandido), Rótula e Contra-Rótula Central (contornando a área central da Cidade de São Paulo), propostas por Prestes Maia no Plano de Avenidas de 1930. O Vetor Sudoeste se consolida e se expande com essas novas conexões estruturais. O eixo ferroviário apresenta-se esvaziado das funções industriais reforçando esse sentido de limite ao Norte do Centro.

O bairro da Luz possui então esta característica urbana excepcional: É o cruzamento central dos principais eixos da cidade, o da ferrovia e o da via semi-expressa parte do corredor viário Norte-Sul da cidade.

Assim como a formação, a transformação das imediações do Parque e da Estação da Luz é a partir dos sistemas de transportes e circulação: A ferrovia, o metrô e sistema viário estrutural.

Explorar o potencial de centralidade da área tendo em vista uma acessibilidade privilegiada com abundância de transportes coletivos de massa, um comércio bem consolidado e equipamentos culturais, estimulando a ocupação habitacional e a inclusão social. Habitação como força motora, impulsionada pela captação de recursos público-privado, guarnecido por multi-funcionalidade, mistura de usos, mistura de classes e boa infra-estrutura. Reorganizar a área no entorno da estação intermodal da Luz, reintegrando e valorizando o conjunto do patrimônio histórico e espaços públicos.

A área de intervenção é delimitada pela Avenida Tiradentes (semi-expressa), Rua São Caetano (coletora), Avenida do Estado (semi-expressa) lindeira ao Rio Tamanduateí e Rua Mauá (local) lindeira ao trem. Isolada portanto pelo rio de um lado, via semi-expressa do outro e dividida pelo eixo ferroviário.

Construções importantes como a Pinacoteca do Estado, Estação da Luz, Estação Júlio Prestes com a Sala São Paulo, Estação Pinacoteca, Parque da Luz, Igreja São Cristóvão, antigas vilas operárias como a Vila Inglesa e a Vila Economizadora justapõem-se a galpões industriais decadentes usados como estacionamentos e depósitos. O comércio é bem consolidado e garante

grande fluxo de pessoas durante o dia. Ótima acessibilidade intermodal: Trem, metrô, ônibus. As Tipologias edilícias variam de 2 a 4 pavimentos, com poucos edifícios altos.

Nesta proposta a implantação clássica referenciada à cidade antiga, a arquitetura referenciada à moderna arquitetura brasileira, a ocupação contemporânea com mistura dos usos e funções orientam o partido de ocupação da área, que se materializa valorizando o nível térreo, o chão, onde as pessoas andam e a cidade descansa.

O espaço é hierarquizado a partir das redes e seus fluxos, definindo-se as relações entre os espaços a partir dos públicos (ruas, calçadas e praças) para os privados; considerando-se portanto a cidade a partir do espaço público valoriza-se o indivíduo (pedestre) nesses espaços comunitários.

Altera-se o uso e a ocupação do solo; verticalização, restauração e tombamento de edifícios de valor patrimonial histórico; parcerias entre poder público e iniciativa privada. Adensamento habitacional de interesse social e mercado popular, galerias comerciais, comércio de rua, serviços, equipamentos culturais e de lazer, parque infantil com creche, escola e biblioteca fazem parte do programa social da proposta.

No subsolo interligam-se uma garagem (esta financiada por empresa privada em sistema de parceria onde as vagas são negociadas em benefício de interesses mútuos), metrô, trem e um acesso subterrâneo à Estação da Luz por um espaço multi-funcional. Este espaço, em nível com a ferrovia da qual é separado por painel transparente é guarnecido por duas salas de cinema (podendo também ser usadas como auditório), banheiro público e lojas comerciais. Ornamentado com um pequeno jardim e iluminado por grandes aberturas zenitais este espaço também abrigaria eventos.

Quanto ao sistema viário, a linha ferroviária na direção leste se desenvolve em nível a partir da Estação da Luz; a via semi-expressa aloja-se logo abaixo do trem na mesma direção, para a várzea do Rio Tamandateí. O terreno em declive de 15 metros da Avenida Tiradentes até a Avenida do Estado (Rio Tamandateí) vai expondo o leito ferroviário e lhe conferindo altura suficiente para cruzar o rio elevado sobre a Avenida do Estado. As vias semi-expressas e suas paralelas locais cruzam o rio; a Avenida do Estado passa por baixo destas novas vias seguindo o seu desenho atual. Alças de acessos são criadas conectando-se a Avenida do Estado à nova via que acompanha a linha ferroviária.

Melhoria geral do sistema viário local com a criação de novas ruas e conexões entre espaços desconectados. Na mesma orientação do eixo ferroviário, a Rua Dr. Cláudio de Souza prolongada

cruza as ruas São Lázaro e Djalma Dutra e segue pelo meio da quadra aberta através de rua de pedestre, direcionando o fluxo para a grande praça de palmeiras imperiais. Noutra sentido, uma nova rua perpendicular ao sistema viário ao longo do eixo ferroviário cruza a Rua Vinte e Cinco de Janeiro e conecta-se a Rua São Caetano. Também as ruas Djalma Dutra e São Lázaro são prolongadas até a nova via local lindeira ao trem; a Rua Possuidônio Ignácio, prolonga-se também nesse sentido por uma passagem de pedestre.

O sistema é criado para possibilitar contornos, giros, possibilidades de retornos, fluidez dos fluxos, continuidade das redes, permeabilidade e valorização do pedestre.

As quadras se organizam a partir da cidade existente em suas possibilidades de transformação. Relações de arquitetura e cidade tradicional: Plano e volumetria, vazio conformado pelo construído. Ruas delimitam quadras que delimitam a volumetria geral da arquitetura, e também suas especificidades de locação. Espaços vazios, públicos e privados, definidos pela volumetria de quadras que se organizam tanto em função dos vazios públicos exteriores, quanto dos vazios privados interiores. Esses vazios, públicos e privados se repetem, em várias proporções, ao longo do projeto. Nas praças e espaços públicos, a repetição de alguns elementos como piso seco e contínuo, pequenos jardins e espelhos d'água, grandes palmeiras imperiais, garantem um sentido de unidade e continuidade. Os pátios, espaços mais interiorizados, são bastante diversificados, podendo ser arborizados ou não, com piso seco ou forração, abertos ou fechados ao público.

A Igreja São Cristóvão constituía uma simetria perfeita com suas alas laterais que abrigavam instituições de ensino. Sua lateral direita foi demolida para abertura da Rua 25 de Janeiro. O "Pórtico de Acesso" proposto sobre a Rua Vinte e Cinco de Janeiro se acopla à Igreja de São Cristóvão sobre as marcas da amputação ocorrida na intenção de restituir o sentido da fachada do conjunto pré-existente, com a igreja reconduzida a sua posição de eixo de simetria; ao mesmo tempo, a reconstituição desse primeiro plano requalifica o restante do espaço aberto para trás desse conjunto que o encerrava. Ao "Pórtico de Acesso" se agrega uma caixa de vidro suspensa pouco mais de 2 metros do chão protegendo um acesso para o subsolo já descrito anteriormente. Acima desse espaço, na nova ilha central da Avenida Tiradentes, se reposiciona o Monumento a Ramos de Azevedo³⁰, antigamente localizado na frente da hoje Pinacoteca do Estado e hoje desterrado na Cidade Universitária. O Monumento ocupa uma posição central, se colocando como ponto focal para várias perspectivas.

Quanto à tipologia, sistema construtivo e acabamentos. Sistemas, padrões de repetição, de produção. A modulação é pensada para obter a menor variação de vãos. Em todos os edifícios a largura é a mesma, variando o comprimento. Se na proposta Luz os volumes se definem em

³⁰ de Galileo Emendabili.

longas lâminas referenciadas ao longo volume da Estação Júlio Prestes, na proposta São Cristóvão se fragmentam acompanhando a pequena escala do entorno. As unidades dispõem-se transversalmente ao edifício; a variação é em sua largura o que determina o comprimento do edifício; os volumes são contínuos otimizando o processo construtivo. A construção segue o padrão mais usual da mão-de-obra disponível. Painéis de laje treliçada pré-moldada apoiam-se em vigas e pilares de concreto moldado em loco. Dimensões, distâncias e vãos se repetem possibilitando maior aproveitamento das formas. Alvenaria de tijolo de barro, elementos vazados e panos de vidro fazem os fechamentos. A variação formal é definida em função dos elementos construtivos e dos acabamentos, à maneira como são usados em cada tipologia. O ritmo é cadenciado pela repetição e variação dos vãos e dos mesmos elementos formais. As unidades de habitação, dentro do padrão de metragem estabelecido pela Caixa Econômica Federal garantem financiamento. Seis tipologias diferentes possibilitam maior número de ofertas. Padrão construtivo e acabamentos se repetem, racionalizando, otimizando e reduzindo os custos da obra.

planta nível 741,80 Campos Elísios esc. 1:7500



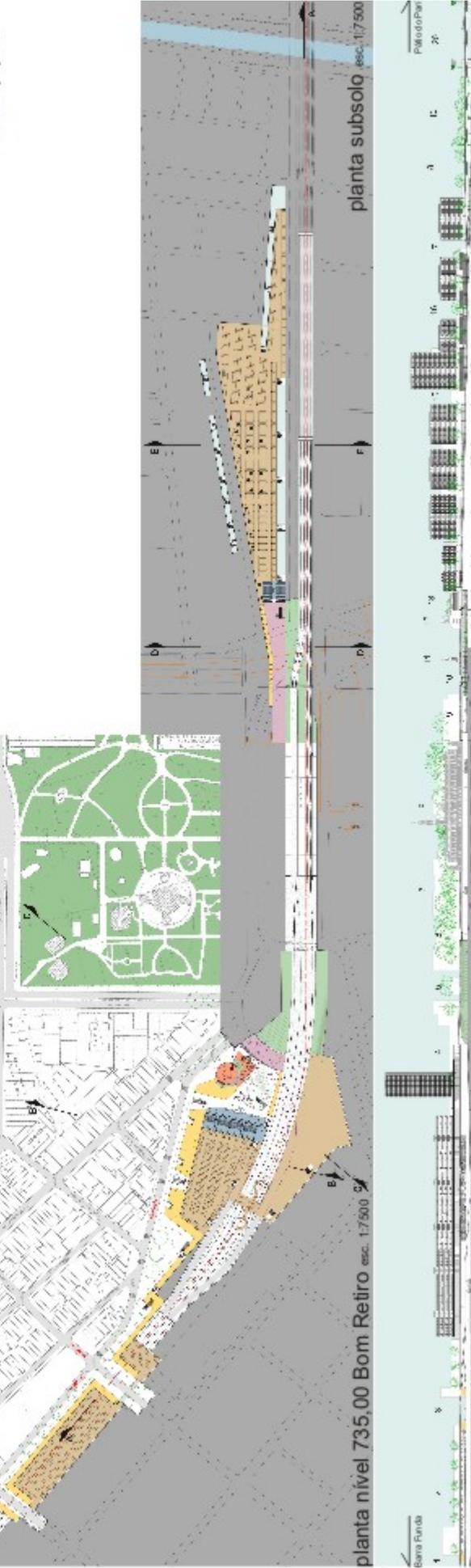
planta nível 735,00 Bom Retiro esc. 1:7500



- comércio loja e sobre loja
- hotel / café
- 2 serviços comerciais e sociais
- 3 hotel / restaurante
- exposições
- cinemas
- estacionamento
- áreas verdes
- espelho d'água e rio
- escola
- biblioteca
- hidráulica predial / captação pluvial

---ruas propostas

planta subsolo esc. 1:7500



planta nível 735,00 Bom Retiro esc. 1:7500



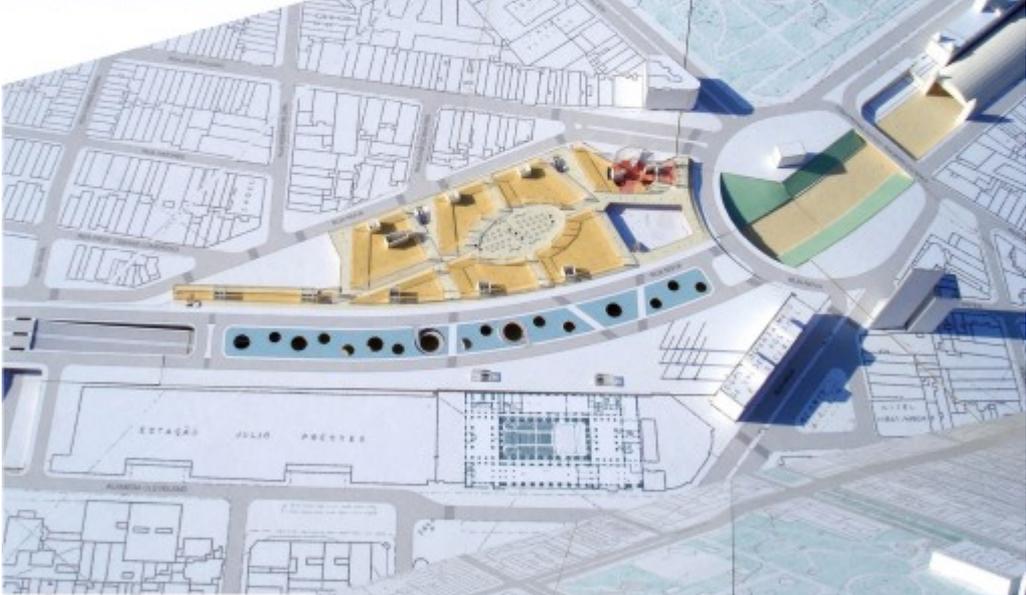
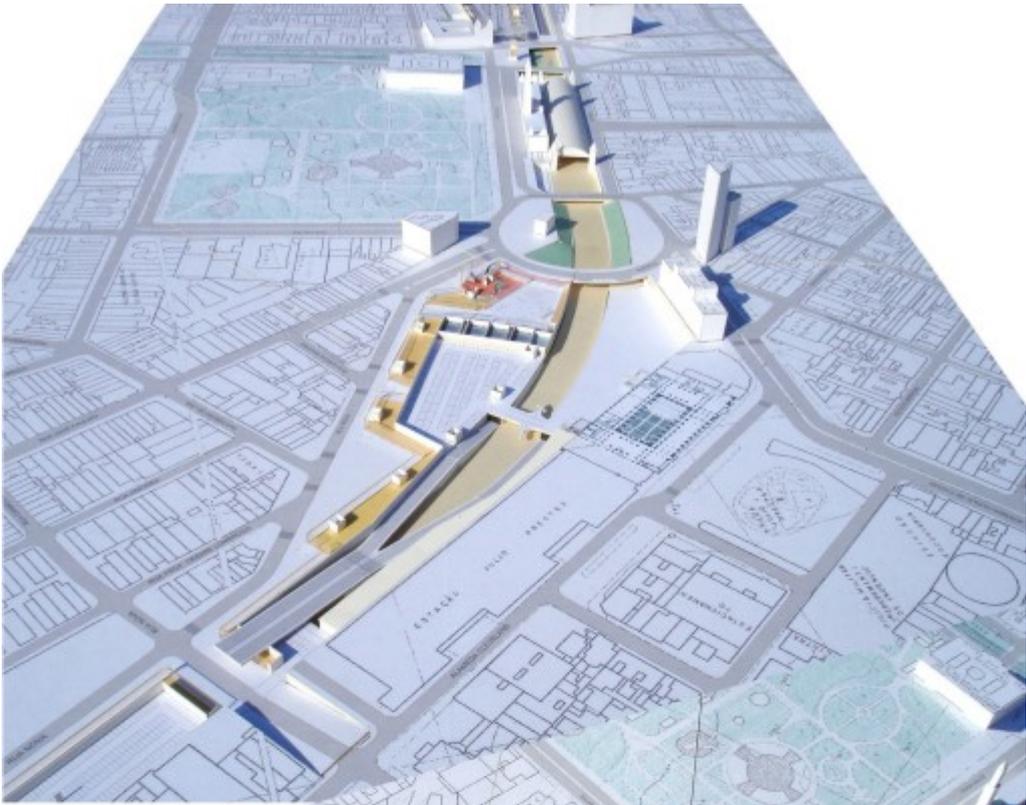
cutre A-A esc. 1:7500

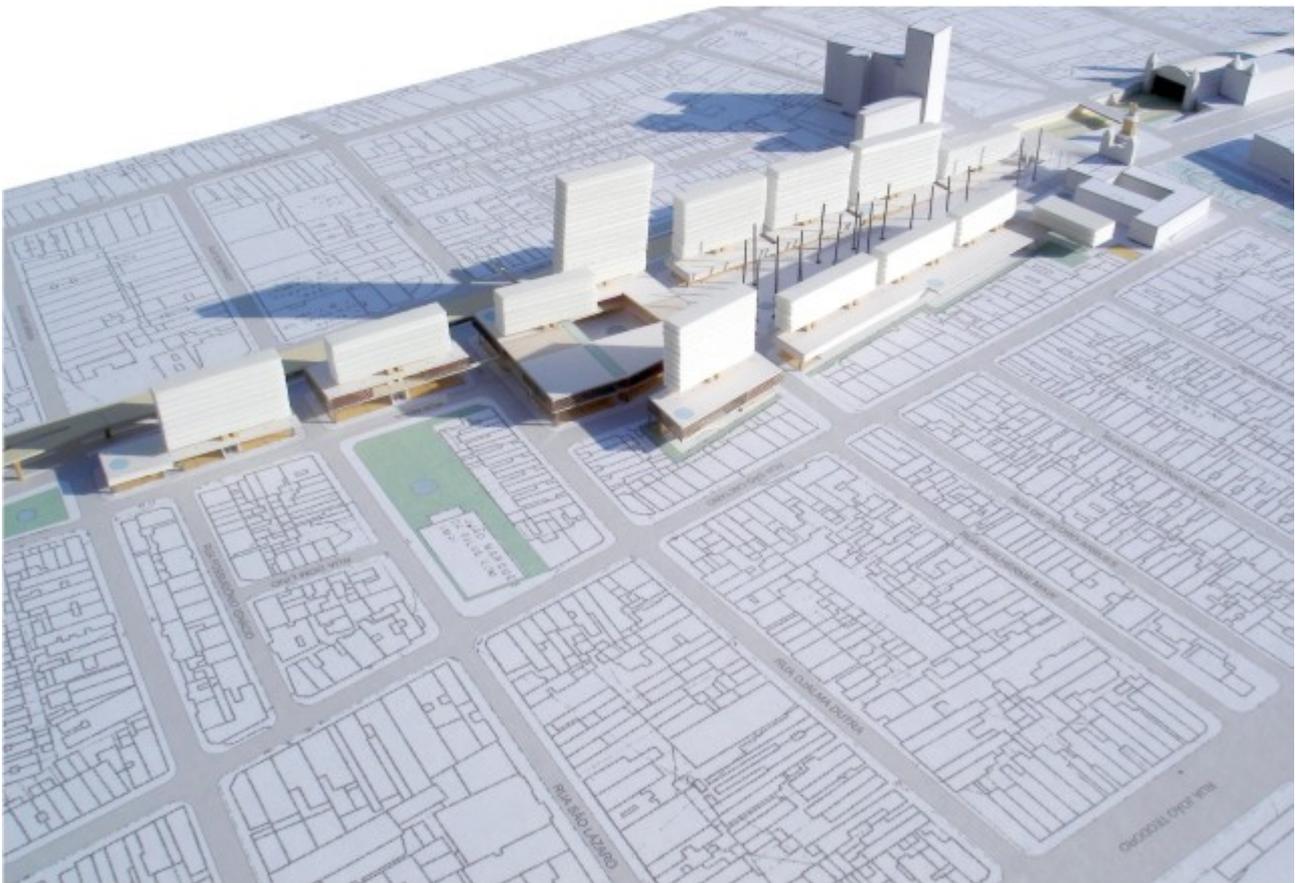
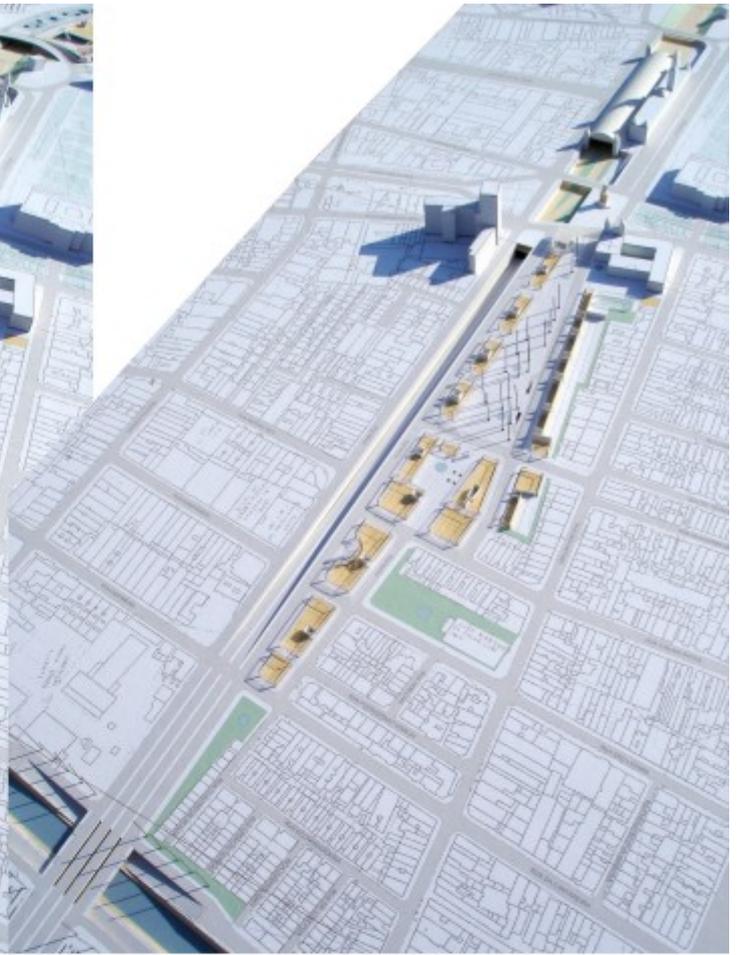
Barra Funda
 Pátio do Pav
 20
 19
 18
 17
 16
 15
 14
 13
 12
 11
 10
 9
 8
 7
 6
 5
 4
 3
 2
 1
 0
 -1
 -2
 -3
 -4
 -5
 -6
 -7
 -8
 -9
 -10
 -11
 -12
 -13
 -14
 -15
 -16
 -17
 -18
 -19
 -20
 -21
 -22
 -23
 -24
 -25
 -26
 -27
 -28
 -29
 -30
 -31
 -32
 -33
 -34
 -35
 -36
 -37
 -38
 -39
 -40
 -41
 -42
 -43
 -44
 -45
 -46
 -47
 -48
 -49
 -50
 -51
 -52
 -53
 -54
 -55
 -56
 -57
 -58
 -59
 -60
 -61
 -62
 -63
 -64
 -65
 -66
 -67
 -68
 -69
 -70
 -71
 -72
 -73
 -74
 -75
 -76
 -77
 -78
 -79
 -80
 -81
 -82
 -83
 -84
 -85
 -86
 -87
 -88
 -89
 -90
 -91
 -92
 -93
 -94
 -95
 -96
 -97
 -98
 -99
 -100
 -101
 -102
 -103
 -104
 -105
 -106
 -107
 -108
 -109
 -110
 -111
 -112
 -113
 -114
 -115
 -116
 -117
 -118
 -119
 -120
 -121
 -122
 -123
 -124
 -125
 -126
 -127
 -128
 -129
 -130
 -131
 -132
 -133
 -134
 -135
 -136
 -137
 -138
 -139
 -140
 -141
 -142
 -143
 -144
 -145
 -146
 -147
 -148
 -149
 -150
 -151
 -152
 -153
 -154
 -155
 -156
 -157
 -158
 -159
 -160
 -161
 -162
 -163
 -164
 -165
 -166
 -167
 -168
 -169
 -170
 -171
 -172
 -173
 -174
 -175
 -176
 -177
 -178
 -179
 -180
 -181
 -182
 -183
 -184
 -185
 -186
 -187
 -188
 -189
 -190
 -191
 -192
 -193
 -194
 -195
 -196
 -197
 -198
 -199
 -200
 -201
 -202
 -203
 -204
 -205
 -206
 -207
 -208
 -209
 -210
 -211
 -212
 -213
 -214
 -215
 -216
 -217
 -218
 -219
 -220
 -221
 -222
 -223
 -224
 -225
 -226
 -227
 -228
 -229
 -230
 -231
 -232
 -233
 -234
 -235
 -236
 -237
 -238
 -239
 -240
 -241
 -242
 -243
 -244
 -245
 -246
 -247
 -248
 -249
 -250
 -251
 -252
 -253
 -254
 -255
 -256
 -257
 -258
 -259
 -260
 -261
 -262
 -263
 -264
 -265
 -266
 -267
 -268
 -269
 -270
 -271
 -272
 -273
 -274
 -275
 -276
 -277
 -278
 -279
 -280
 -281
 -282
 -283
 -284
 -285
 -286
 -287
 -288
 -289
 -290
 -291
 -292
 -293
 -294
 -295
 -296
 -297
 -298
 -299
 -300
 -301
 -302
 -303
 -304
 -305
 -306
 -307
 -308
 -309
 -310
 -311
 -312
 -313
 -314
 -315
 -316
 -317
 -318
 -319
 -320
 -321
 -322
 -323
 -324
 -325
 -326
 -327
 -328
 -329
 -330
 -331
 -332
 -333
 -334
 -335
 -336
 -337
 -338
 -339
 -340
 -341
 -342
 -343
 -344
 -345
 -346
 -347
 -348
 -349
 -350
 -351
 -352
 -353
 -354
 -355
 -356
 -357
 -358
 -359
 -360
 -361
 -362
 -363
 -364
 -365
 -366
 -367
 -368
 -369
 -370
 -371
 -372
 -373
 -374
 -375
 -376
 -377
 -378
 -379
 -380
 -381
 -382
 -383
 -384
 -385
 -386
 -387
 -388
 -389
 -390
 -391
 -392
 -393
 -394
 -395
 -396
 -397
 -398
 -399
 -400
 -401
 -402
 -403
 -404
 -405
 -406
 -407
 -408
 -409
 -410
 -411
 -412
 -413
 -414
 -415
 -416
 -417
 -418
 -419
 -420
 -421
 -422
 -423
 -424
 -425
 -426
 -427
 -428
 -429
 -430
 -431
 -432
 -433
 -434
 -435
 -436
 -437
 -438
 -439
 -440
 -441
 -442
 -443
 -444
 -445
 -446
 -447
 -448
 -449
 -450
 -451
 -452
 -453
 -454
 -455
 -456
 -457
 -458
 -459
 -460
 -461
 -462
 -463
 -464
 -465
 -466
 -467
 -468
 -469
 -470
 -471
 -472
 -473
 -474
 -475
 -476
 -477
 -478
 -479
 -480
 -481
 -482
 -483
 -484
 -485
 -486
 -487
 -488
 -489
 -490
 -491
 -492
 -493
 -494
 -495
 -496
 -497
 -498
 -499
 -500
 -501
 -502
 -503
 -504
 -505
 -506
 -507
 -508
 -509
 -510
 -511
 -512
 -513
 -514
 -515
 -516
 -517
 -518
 -519
 -520
 -521
 -522
 -523
 -524
 -525
 -526
 -527
 -528
 -529
 -530
 -531
 -532
 -533
 -534
 -535
 -536
 -537
 -538
 -539
 -540
 -541
 -542
 -543
 -544
 -545
 -546
 -547
 -548
 -549
 -550
 -551
 -552
 -553
 -554
 -555
 -556
 -557
 -558
 -559
 -560
 -561
 -562
 -563
 -564
 -565
 -566
 -567
 -568
 -569
 -570
 -571
 -572
 -573
 -574
 -575
 -576
 -577
 -578
 -579
 -580
 -581
 -582
 -583
 -584
 -585
 -586
 -587
 -588
 -589
 -590
 -591
 -592
 -593
 -594
 -595
 -596
 -597
 -598
 -599
 -600
 -601
 -602
 -603
 -604
 -605
 -606
 -607
 -608
 -609
 -610
 -611
 -612
 -613
 -614
 -615
 -616
 -617
 -618
 -619
 -620
 -621
 -622
 -623
 -624
 -625
 -626
 -627
 -628
 -629
 -630
 -631
 -632
 -633
 -634
 -635
 -636
 -637
 -638
 -639
 -640
 -641
 -642
 -643
 -644
 -645
 -646
 -647
 -648
 -649
 -650
 -651
 -652
 -653
 -654
 -655
 -656
 -657
 -658
 -659
 -660
 -661
 -662
 -663
 -664
 -665
 -666
 -667
 -668
 -669
 -670
 -671
 -672
 -673
 -674
 -675
 -676
 -677
 -678
 -679
 -680
 -681
 -682
 -683
 -684
 -685
 -686
 -687
 -688
 -689
 -690
 -691
 -692
 -693
 -694
 -695
 -696
 -697
 -698
 -699
 -700
 -701
 -702
 -703
 -704
 -705
 -706
 -707
 -708
 -709
 -710
 -711
 -712
 -713
 -714
 -715
 -716
 -717
 -718
 -719
 -720
 -721
 -722
 -723
 -724
 -725
 -726
 -727
 -728
 -729
 -730
 -731
 -732
 -733
 -734
 -735
 -736
 -737
 -738
 -739
 -740
 -741
 -742
 -743
 -744
 -745
 -746
 -747
 -748
 -749
 -750
 -751
 -752
 -753
 -754
 -755
 -756
 -757
 -758
 -759
 -760
 -761
 -762
 -763
 -764
 -765
 -766
 -767
 -768
 -769
 -770
 -771
 -772
 -773
 -774
 -775
 -776
 -777
 -778
 -779
 -780
 -781
 -782
 -783
 -784
 -785
 -786
 -787
 -788
 -789
 -790
 -791
 -792
 -793
 -794
 -795
 -796
 -797
 -798
 -799
 -800
 -801
 -802
 -803
 -804
 -805
 -806
 -807
 -808
 -809
 -810
 -811
 -812
 -813
 -814
 -815
 -816
 -817
 -818
 -819
 -820
 -821
 -822
 -823
 -824
 -825
 -826
 -827
 -828
 -829
 -830
 -831
 -832
 -833
 -834
 -835
 -836
 -837
 -838
 -839
 -840
 -841
 -842
 -843
 -844
 -845
 -846
 -847
 -848
 -849
 -850
 -851
 -852
 -853
 -854
 -855
 -856
 -857
 -858
 -859
 -860
 -861
 -862
 -863
 -864
 -865
 -866
 -867
 -868
 -869
 -870
 -871
 -872
 -873
 -874
 -875
 -876
 -877
 -878
 -879
 -880
 -881
 -882
 -883
 -884
 -885
 -886
 -887
 -888
 -889
 -890
 -891
 -892
 -893
 -894
 -895
 -896
 -897
 -898
 -899
 -900
 -901
 -902
 -903
 -904
 -905
 -906
 -907
 -908
 -909
 -910
 -911
 -912
 -913
 -914
 -915
 -916
 -917
 -918
 -919
 -920
 -921
 -922
 -923
 -924
 -925
 -926
 -927
 -928
 -929
 -930
 -931
 -932
 -933
 -934
 -935
 -936
 -937
 -938
 -939
 -940
 -941
 -942
 -943
 -944
 -945
 -946
 -947
 -948
 -949
 -950
 -951
 -952
 -953
 -954
 -955
 -956
 -957
 -958
 -959
 -960
 -961
 -962
 -963
 -964
 -965
 -966
 -967
 -968
 -969
 -970
 -971
 -972
 -973
 -974
 -975
 -976
 -977
 -978
 -979
 -980
 -981
 -982
 -983
 -984
 -985
 -986
 -987
 -988
 -989
 -990
 -991
 -992
 -993
 -994
 -995
 -996
 -997
 -998
 -999
 -1000

comércio loja e sobre loja
 hotel / café
 2 serviços comerciais e sociais
 3 hotel / restaurante
 exposições
 cinemas
 estacionamento
 áreas verdes
 espelho d'água e rio
 escola
 biblioteca
 hidráulica predial / captação pluvial

ruas propostas

Barra Funda
 Pátio do Pav
 20
 19
 18
 17
 16
 15
 14
 13
 12
 11
 10
 9
 8
 7
 6
 5
 4
 3
 2
 1
 0
 -1
 -2
 -3
 -4
 -5
 -6
 -7
 -8
 -9
 -10
 -11
 -12
 -13
 -14
 -15
 -16
 -17
 -18
 -19
 -20
 -21
 -22
 -23
 -24
 -25
 -26
 -27
 -28
 -29
 -30
 -31
 -32
 -33
 -34
 -35
 -36
 -37
 -38
 -39
 -40
 -41
 -42
 -43
 -44
 -45
 -46
 -47
 -48
 -49
 -50
 -51
 -52
 -53
 -54
 -55
 -56
 -57
 -58
 -59
 -60
 -61
 -62
 -63
 -64
 -65
 -66
 -67
 -68
 -69
 -70
 -71
 -72
 -73
 -74
 -75
 -76
 -77
 -78
 -79
 -80
 -81
 -82
 -83
 -84
 -85
 -86
 -87
 -88
 -89
 -90
 -91
 -92
 -93
 -94
 -95
 -96
 -97
 -98
 -99
 -100
 -101
 -102
 -103
 -104
 -105
 -106
 -107
 -108
 -109
 -110
 -111
 -112
 -113
 -114
 -115
 -116
 -117
 -118
 -119
 -120
 -121
 -122
 -123
 -124
 -125
 -126
 -127
 -128
 -129
 -130
 -131
 -132
 -133
 -134
 -135
 -136
 -137
 -138
 -139
 -140
 -141
 -142
 -143
 -144
 -145
 -146
 -147
 -148
 -149
 -150
 -151
 -152
 -153
 -154
 -155
 -156
 -157
 -158
 -159
 -160
 -161
 -162
 -163
 -164
 -165
 -166
 -167
 -168
 -169
 -170
 -171
 -172
 -173
 -174
 -175
 -176
 -177
 -178
 -179
 -180
 -181
 -182
 -183
 -184
 -185
 -186
 -187
 -188
 -189
 -190
 -191
 -192
 -193
 -194
 -195
 -196
 -197
 -198
 -199
 -200
 -201
 -202
 -203
 -204
 -205
 -206
 -207
 -208
 -209
 -210
 -211
 -212
 -213
 -214
 -215
 -216
 -217
 -218
 -219
 -220
 -221
 -222
 -223
 -224
 -225
 -226
 -227
 -228
 -229
 -230
 -231
 -232
 -233
 -234
 -235
 -236
 -237
 -238
 -239
 -240
 -241
 -242
 -243
 -244
 -245
 -246
 -247
 -248
 -249
 -250
 -251
 -252
 -253
 -254
 -255
 -256
 -257
 -258
 -259
 -260
 -261
 -262
 -263
 -264
 -265
 -266
 -267
 -268
 -269
 -270
 -271
 -272
 -273
 -274
 -275
 -276
 -277
 -278
 -279
 -280
 -281
 -282
 -283
 -284
 -285
 -286
 -287
 -288
 -289
 -290
 -291
 -292
 -293
 -294
 -295
 -296
 -297
 -298
 -299
 -300
 -301
 -302
 -303
 -304
 -305
 -306
 -307
 -308
 -309
 -310
 -311
 -312
 -313
 -314
 -315
 -316
 -317
 -318
 -319
 -320
 -321
 -322
 -323
 -324
 -325
 -326
 -327
 -328
 -329
 -330
 -331
 -332
 -333
 -334
 -335
 -336
 -337
 -338
 -339
 -340

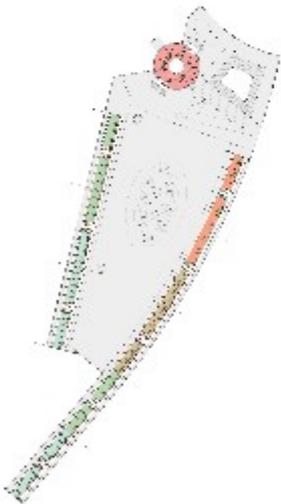




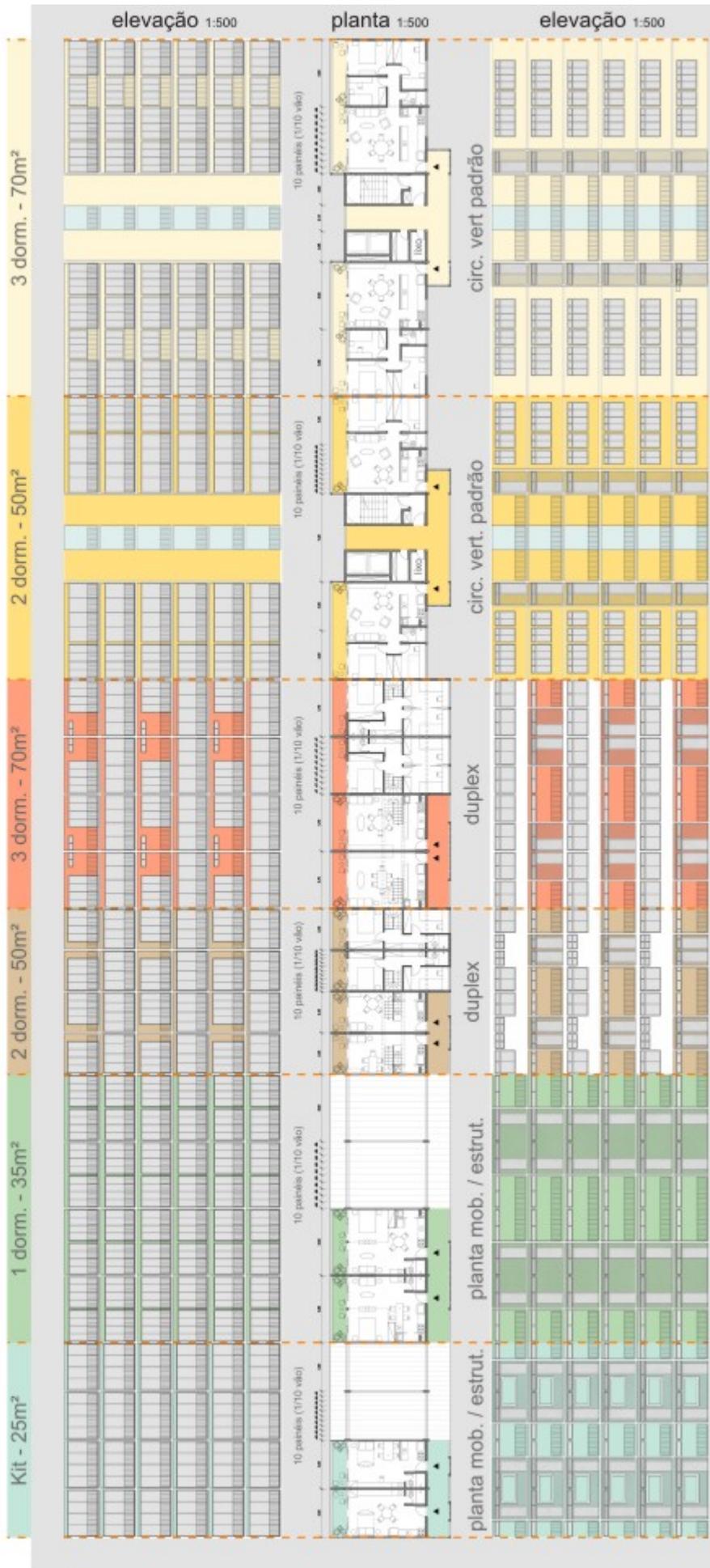
planta cobertura embasamento 1:5000



planta tipo 1:5000



planta tipo 1:5000

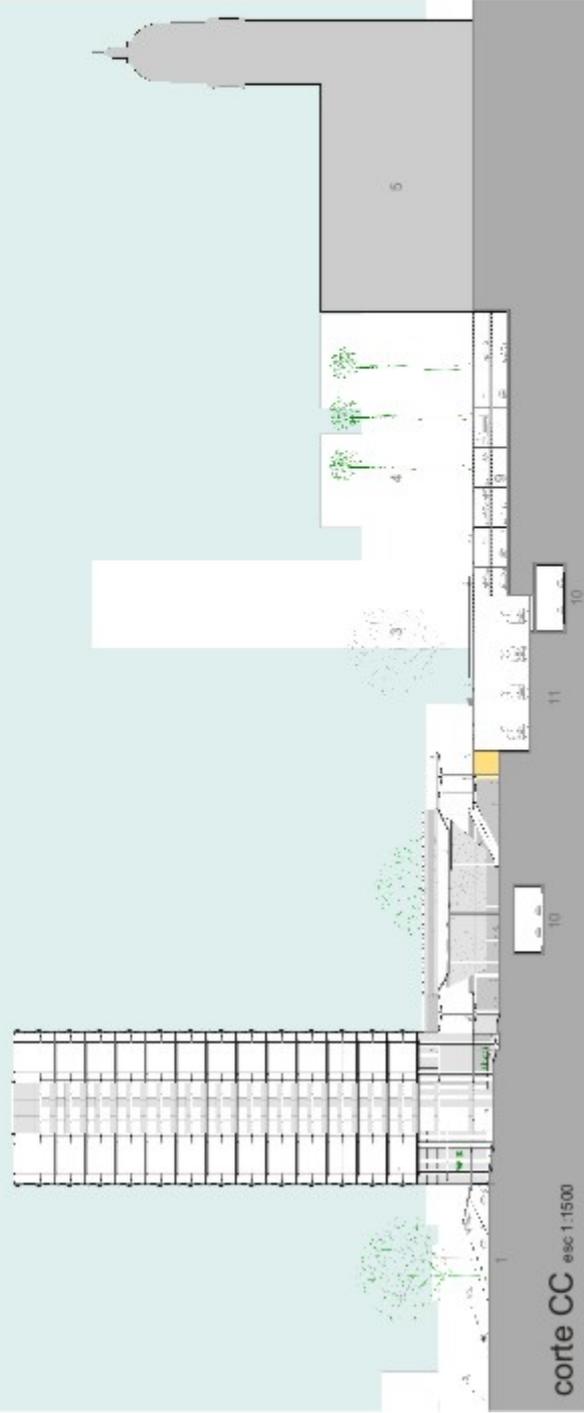


comércio - loja e sobre loja área verde espelho d'água

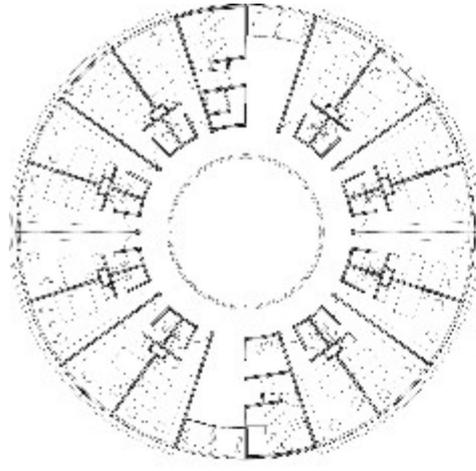


corte BB esc 1:1500

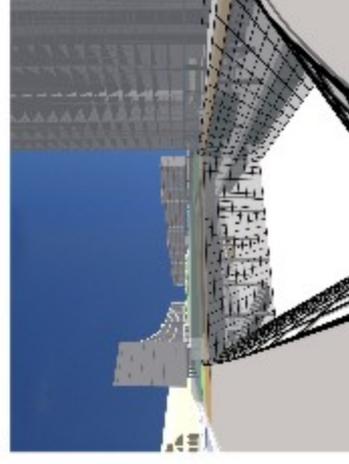
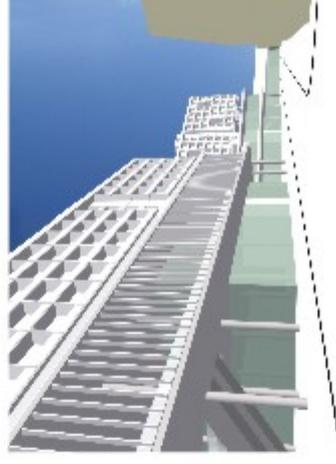
1- Rua Proposta ligando Rua Anhaja a José Paulino; 2- Estação da Luz; 3- Sistema Várrio Local Proposto; 4- Estação Pinacoteca; 5- Estação Júlio Prestes / Sala São Paulo; 6- Alameda Cleveland; 7- Rua José Paulino; 8- Estacionamento Proposto; 9- E-8 acionamento Existente; 10- Túnel Várrio Leste-Oeste Proposto; 11- Rebaixamento do Leito Ferroviário Leste-Oeste



corte CC esc 1:1500



planta tipo hotel esc 1:500

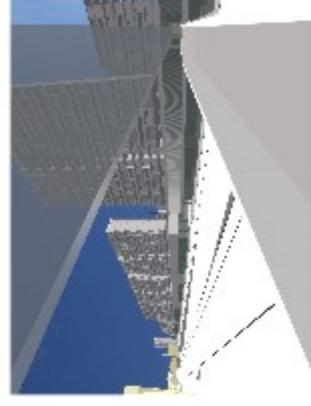


- comércio - loja e sobre loja
- hidráulica predial / captação e escoamento pluvial

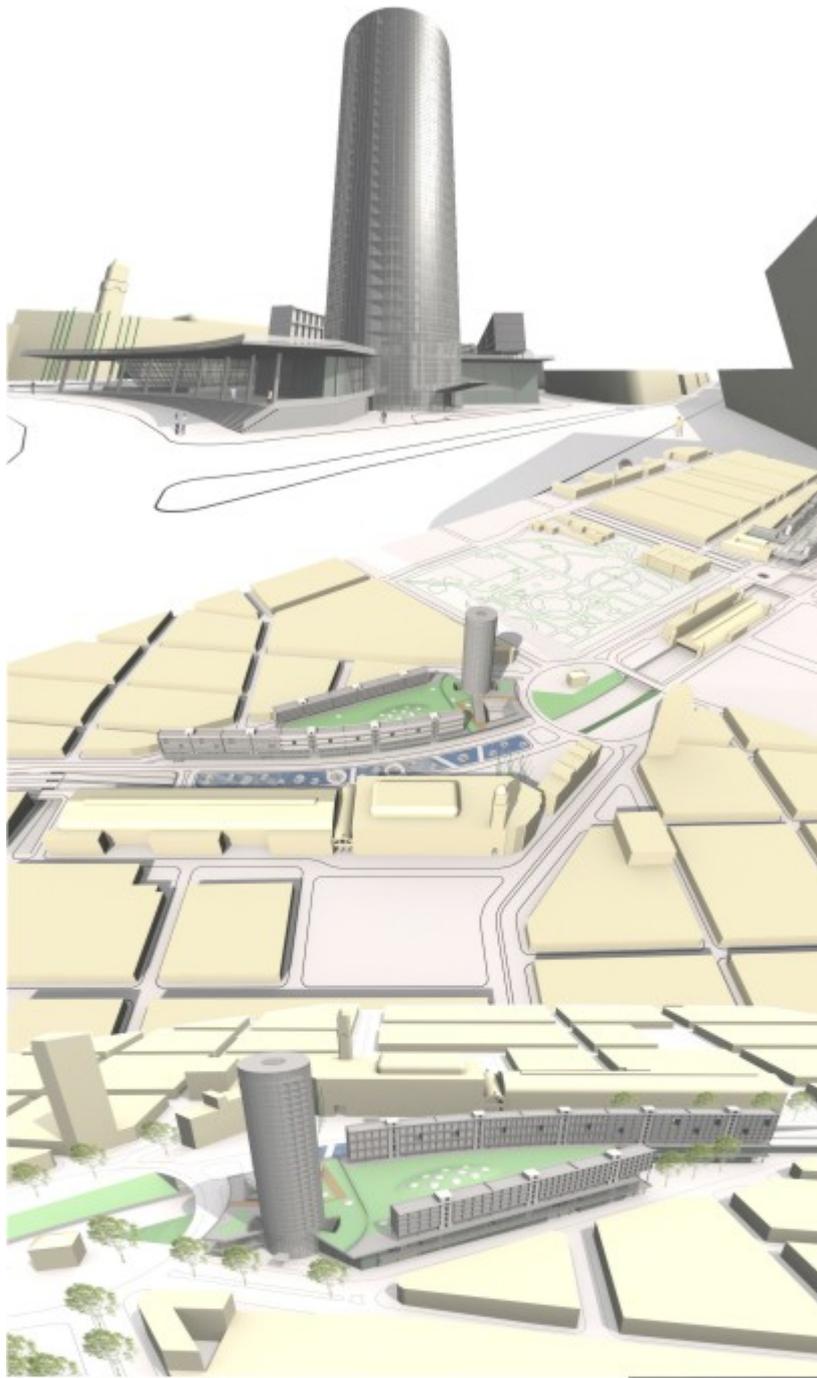


corte DD esc 1:1.500

1-Rua São Caetano; 2-Seminário São Cristóvão; 3-Igreja São Cristóvão; 4-Rua Vinte e Cinco de Janeiro; 5-Rua proposta; 6-Lato Ferroviário; 7-Rua Mauá; 8-Túnel Leste-Oeste Semi-Expresso; 9-linha Norte-Sul do Metrô



corte EE esc 1:1.500





Referências bibliográficas

- ARGAN, Giulio Carlo; História da arte como história da cidade. São Paulo. Livraria Martins Fontes Editora Ltda. 1995.
- BEM, Fábio Manoel Pereira de; Reordenação Urbana do Eixo Ferroviário Luz. Luz – São Cristóvão. São Paulo. TFG FAU Mackenzie. 2006
- BEM, José Paulo de; São Paulo Cidade – Memória e Projeto. São Paulo. Tese Doutorado FAU USP. 2006.
- BEM, Mário Manuel Pereira de; Reordenação Urbana do Eixo Ferroviário Luz. Luz – Júlio Prestes. São Paulo. TFG FAU Mackenzie. 2006
- CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de; Operações Urbanas em São Paulo – Interesse público ou construção especulativa do lugar. São Paulo. Tese Doutorado FAU USP. 2006.
- COMAS, Carlos Eduardo Dias; Uma certa Arquitetura Moderna Brasileira: experiência a reconhecer. Rio de Janeiro. Arquitetura Revista FAU/UFRJ V.5. 1987
- JACOBS, Jane; Morte e vida de grandes cidades. São Paulo. Livraria Martins Fontes Editora Ltda. 2000.
- LANGENBUCH, Jürgen Richard; A estruturação da Grande São Paulo. Rio de Janeiro. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1971.
- LANGENBUCH, Jürgen Richard; O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano. São Paulo. Universidade de São Paulo – Instituto de Geografia. 1969
- LEFEBVRE, Henri; *La production de l'espace*. Paris. Anthropos. 1974.
- LYNCH, Kevin; A imagem da cidade. São Paulo. Editora Martins Fontes. 1988.
- MAIA, Francisco Prestes; Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo. São Paulo. Companhia Melhoramentos de São Paulo. 1930.
- MANTZIARAS, Panos; Flujos. Barcelona. Revista Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme nº 214. 1996.
- MEYER, Regina Maria Prosperi e IZZO JÚNIOR, Alcino. *Pólo Luz*. São Paulo. Associação Viva o Centro. 2000.
- MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. *São Paulo Metrópole*. São Paulo. Edusp e Imprensa Oficial. 2004.
- 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. Um projeto para Santo André. Santo André. Prefeitura Municipal de Santo André. 2001
- SÁNCHEZ, Javier Ruiz; Sistemas Urbanos Complejos. Acción y comunicación. Madri. Tese de Doutorado - Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. 2001.
- SITTE, Camillo; A construção das cidades segundo seus princípios artísticos. São Paulo. Editora Ática S.A. 1988.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi; Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades. Barcelona. XIX Congreso de la Unión Internacional de arquitectos. 1996.
- TOLEDO, Benedito Lima de; Em um século, três cidades. Rio de Janeiro. Revista CJ arquitetura nº19. 1978.
- VALLEJO, Manuel Herce; Proyectos de infraestructuras y ordenación urbana. São Paulo. Texto curso AUH 842 FAUUSP. 1999.