

**EIXO: INTERVENÇÃO**

**PROJETO NA CIDADE CONTEMPORÂNEA  
CIDADE TRADICIONAL E CIDADE MODERNA: CONTAMINAÇÕES<sup>1</sup>**

**JOSÉ PAULO DE BEM**

Arquiteto e Urbanista (UnB/Brasília), mestre e doutor (FAU/USP), professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie e do Unicentro Belas Artes de São Paulo

Rua: Martins Fontes, 248 – apto. 92  
Bairro Centro – São Paulo  
e-mail: [debem@mackenzie.br](mailto:debem@mackenzie.br)

---

<sup>1</sup> Este trabalho foi realizado como parte da pesquisa *Espaços Públicos e Urbanismo Contemporâneo, Processos Sociais, Formas Espaciais* com suporte do Fundo Mackenzie de Pesquisa – MACK PESQUISA.

## RESUMO

Este trabalho intenta apresentar uma experiência didática cujo produto final, o projeto do edifício, é desenvolvido como projeto urbano orientado na intenção de que seja construído investigando as relações entre arquitetura e urbanismo, numa perspectiva de continuidade histórica construída pela interpretação da emergência e transformações de um recorte central da cidade de São Paulo, Santa Ifigênia, relacionada às transformações do Centro Histórico da cidade e a um panorama mais geral de transformações da cidade como um todo.

Tratando-se de projetos físicos, arquitetura e urbanismo relacionados, a compreensão da evolução da forma urbana, das linhas mais gerais da urbanização às características específicas dos lugares do projeto, constitui uma memória orientando a construção da rede viária no sentido de um processo contínuo de sua construção e conseqüentemente da arquitetura que a qualifica. De uma análise crítica da evolução da rede viária, do passado para o futuro, articula-se o projeto urbano, arquitetura e urbanismo relacionados, neste recorte Santa Ifigênia.

Palavras-chave: *forma, memória, processo, intervenção.*

## **ABSTRACT**

This work aims to present a pedagogical experience whose final objective -- a building design -- is developed as an urban project that must be built investigating the relationships between architecture and urbanism on a perspective of historical continuity, built by the interpretation of the transformations of this part of Santa Ifigênia related to the transformations of the Historic Center and a broader view of the transformations of the city of São Paulo as a whole.

Concerning to physical projects, relating architecture and urbanism, the understanding of the urban form from the more general lines of urbanization to the places of the project specific characteristics, constitutes a memory guiding the construction of the road network as a continuous process and so of the architecture that qualifies it. The urban project is articulated from a critical analysis of the road network evolution to its future development, architecture and urbanism related, from this tract of Santa Ifigênia.

*Key words: form, memory, process, intervention.*

## RESUMEN

Este trabajo presenta una experiencia didáctica cuyo producto final, el proyecto del edificio, es desarrollado como un proyecto urbano orientado con la intención de investigar las relaciones entre la arquitectura y el urbanismo. El proyecto está colocado desde una perspectiva de continuidad histórica de la interpretación del surgimiento y de las transformaciones del Centro Histórico de la ciudad de São Paulo, hasta un panorama más general, el de las transformaciones de la ciudad como un todo.

Por tratarse de proyectos físicos, la arquitectura y el urbanismo relacionados, la comprensión de la forma urbana de las líneas más generales de la urbanización, hasta las más específicas de los lugares del proyecto, constituye una memoria orientando la construcción de la red de vías en el sentido de un proceso continuo de construcción y consecuentemente de la arquitectura que la califica.

De una análisis crítica de la evolución de la red de vías, del pasado hasta el futuro, se articula el proyecto urbano, la arquitectura y el urbanismo relacionados en este recorte de Santa Ifigênia.

Palabras claves: *forma, memória, proceso, intervención.*

## APRESENTAÇÃO

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<sup>2</sup>, concebido dentro de um quadro mais geral de requalificação urbana de um recorte de quarteirões, Santa Ifigênia<sup>3</sup>, espaço central da Cidade de São Paulo. Nessa intenção, o produto final, o projeto do edifício, é desenvolvido como parte desse projeto urbano orientado para que seja construído investigando as relações entre arquitetura e urbanismo, numa perspectiva de continuidade histórica construída pela interpretação da emergência e transformações do recorte de Santa Ifigênia, relacionada às transformações do Centro Histórico e a um panorama mais geral de transformações da cidade como um todo.

Tratando-se de projetos físicos, arquitetura e urbanismo relacionados, a compreensão da forma urbana, das linhas mais gerais da urbanização às específicas dos lugares do projeto, constitui uma base pela continuidade histórica, a memória, orientando as intervenções no sentido de um processo contínuo de construção da rede de espaços públicos da cidade e das arquiteturas que os qualificam.

Numa primeira parte, *Santa Ifigênia e Metrópole São Paulo*, monta-se uma sequência de três conteúdos: *Análise, diagnóstico e diretriz*. Em *análise*, se interpreta a formação e transformação do recorte Santa Ifigênia no sentido de se construir um *diagnóstico* da situação atual. Dessas considerações resulta a *diretriz* urbanística mais geral para o recorte dando sentido às posições que as unidades consideradas, os quarteirões, ocupam nesses sistemas, que somada a diretrizes também gerais de enfoque dos quarteirões e observações específicas no recorte, constituem um ideário para o projeto urbano. Seguindo essas diretrizes, em *Nova Santa Ifigênia*, são apresentados alguns projetos desenvolvidos pelos alunos.

## SANTA IFIGÊNIA E METRÓPOLE SÃO PAULO

### ANÁLISES, DIAGNÓSTICO

***“Dentre todas as colinas, os fundadores escolheram para seu colégio as que dominam de um lado o Tamanduateí, de outro os barrancos do Anhangabaú. Em parte alguma a escarpa que se precipita sobre as várzeas é tão bem marcada, e, em parte alguma parece haver tantas garantias de segurança. Por isso, foi nessa ponta triangular que se fixou durante muito tempo São Paulo, a 750 metros de altitude, no Pátio do Colégio. ...As primeiras casas paulistas eram protegidas a um tempo pela rispidez das encostas e pelos brejos das várzeas. ...As circunstâncias históricas decidiram a escolha que foi admiravelmente feita. Mas se convinha a aldeia dos primeiros tempos, se depois contribuiu para concentrar as habitações da cidadezinha colonial, esse sítio já não tem, hoje, o mesmo valor”.***

Monbeig (1954) Apud Toledo (1978)

*Paisagem* como composição de espaço e tempo, geografia e história<sup>4</sup>, conforme Carl Ortwin Sauer (1889-1975) que em 1925 definiu a *paisagem geográfica* como o resultado da ação da cultura, ao longo do tempo, sobre a *paisagem natural*<sup>5</sup>. O suporte físico, o espaço na escala metropolitana como determinante na implantação das linhas mais gerais das principais estruturas de mobilidade e acessibilidade<sup>6</sup> imersas na urbanização; também a noção de que essas linhas mais gerais extrapolam a urbanização numa necessária noção de rede de cidades, disposta numa noção mais ampla da geografia<sup>7</sup>.

Numa visão atual mais geral em escala metropolitana, situa-se o recorte Santa Ifigênia na escala do Centro Expandido<sup>8</sup>, onde se sobressai a linha de cumeada do Espigão Central<sup>9</sup>, principal divisor de águas do sítio paulistano

<sup>2</sup> Curso seqüenciado Projeto VII e VIII na Universidade Presbiteriana Mackenzie.

<sup>3</sup> O recorte é coincidente com o projeto NOVA LUZ em processo de implantação pela Prefeitura Municipal de São Paulo.

<sup>4</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.

<sup>5</sup> Idem, p43

<sup>6</sup> A mobilidade e a acessibilidade são elementos centrais nas análises urbanas que têm por foco a atual transformação da organização física e funcional da metrópole. A compreensão dessas duas funções implica entender as relações que ambas estabelecem entre o suporte físico – o território metropolitano – e a estruturação do sistema viário urbano e dos transportes sobre trilhos. Tal afirmação equivale a dizer que essa abordagem das transformações urbanas metropolitanas nos obriga a tornar mais discernível o próprio padrão de ocupação/transformação do território, sem deixar de considerar o modo de produção aí desenvolvido, e ainda, como rebatimento lógico, o modo de vida da sociedade que o habita e constrói.

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

<sup>7</sup> 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 Apud TOLEDO, Benedito Lima de – *Em um século, três cidades* / CJ. *Arquitetura* nº19 p23/ Rio de Janeiro 1978

<sup>8</sup> Designação atualmente atribuída à área urbana onde é exercido o controle dos fluxos de veículos particulares por um sistema de rodízio.

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

(Tietê - Pinheiros e Pinheiros - Tamanduateí), escala geográfica que permite entender as relações de várzeas, espigões e colinas determinando as principais linhas da urbanização.

Na escala da cidade colonial, apresenta-se uma síntese de seus componentes sobre seus elementos representados na Planta da Cidade de São Paulo de 1881 por Henry B. Joyner pela Companhia Cantareira e Esgotos. Aí temos, com a estrada de ferro, o início da transformação da cidade colonial em cidade moderna, com a substituição dos transportes por tração animal das tropas de burro pela ferrovia.

---

<sup>9</sup> *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

# PLANTA DA CIDADE DE SÃO PAULO

LEVANTADA PELA  
COMPANHIA CANTAREIRA E ESGOTOS

HENRY B. JOYNER M.I.C.E.  
ENGENHEIRO EM CHEFE

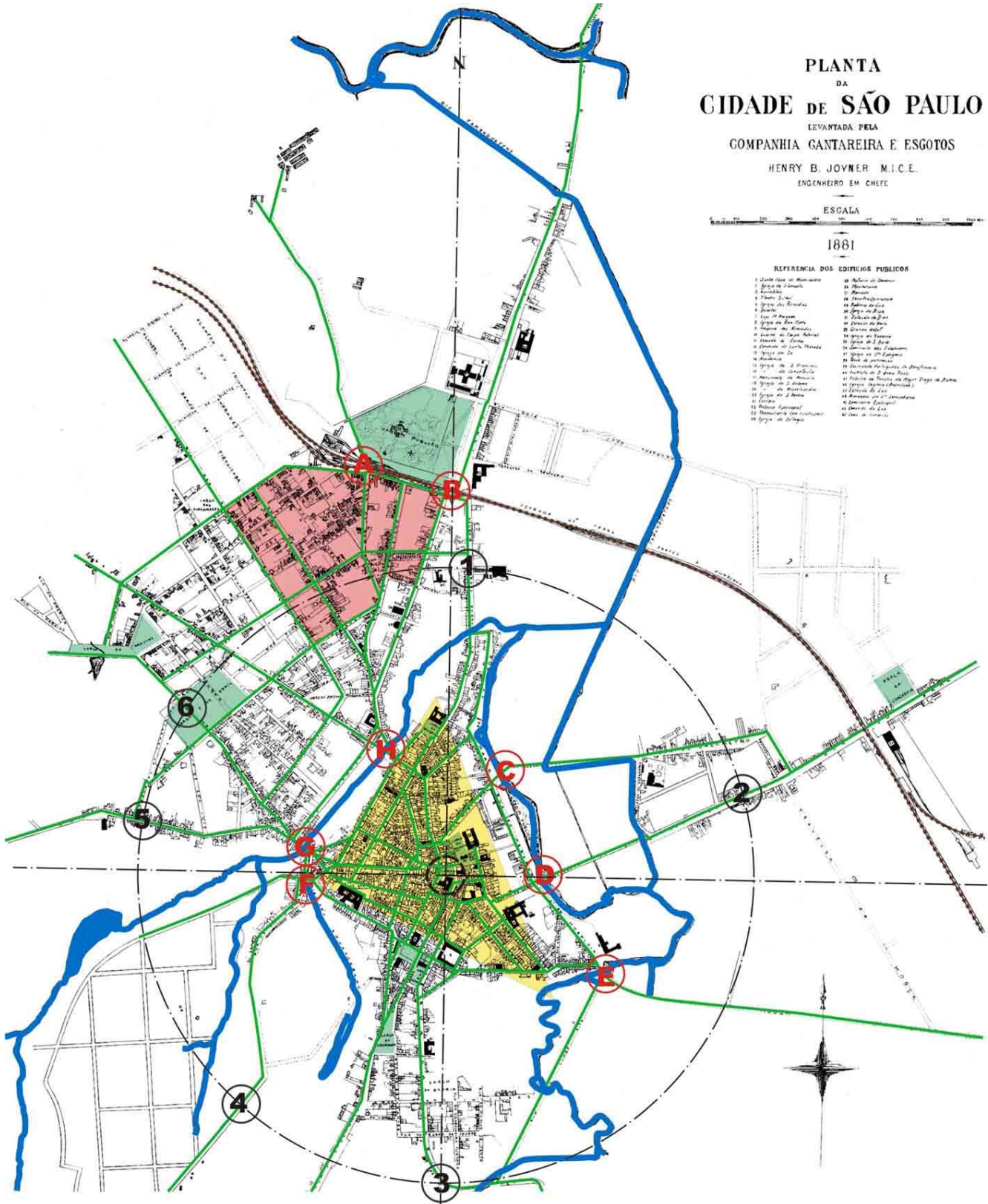
ESCALA



1881

## REFERENCIA DOS EDIFICIOS PUBLICOS

1 Junta Geral do Município	18 Prefeitura do Município
2 Praça da Liberdade	19 Prefeitura do Município
3 Arsenal	20 Prefeitura do Município
4 Praça da Liberdade	21 Prefeitura do Município
5 Praça da Liberdade	22 Prefeitura do Município
6 Praça da Liberdade	23 Prefeitura do Município
7 Praça da Liberdade	24 Prefeitura do Município
8 Praça da Liberdade	25 Prefeitura do Município
9 Praça da Liberdade	26 Prefeitura do Município
10 Praça da Liberdade	27 Prefeitura do Município
11 Praça da Liberdade	28 Prefeitura do Município
12 Praça da Liberdade	29 Prefeitura do Município
13 Praça da Liberdade	30 Prefeitura do Município
14 Praça da Liberdade	31 Prefeitura do Município
15 Praça da Liberdade	32 Prefeitura do Município
16 Praça da Liberdade	33 Prefeitura do Município
17 Praça da Liberdade	34 Prefeitura do Município
18 Praça da Liberdade	35 Prefeitura do Município
19 Praça da Liberdade	36 Prefeitura do Município
20 Praça da Liberdade	37 Prefeitura do Município
21 Praça da Liberdade	38 Prefeitura do Município
22 Praça da Liberdade	39 Prefeitura do Município
23 Praça da Liberdade	40 Prefeitura do Município
24 Praça da Liberdade	41 Prefeitura do Município
25 Praça da Liberdade	42 Prefeitura do Município
26 Praça da Liberdade	43 Prefeitura do Município
27 Praça da Liberdade	44 Prefeitura do Município
28 Praça da Liberdade	45 Prefeitura do Município
29 Praça da Liberdade	46 Prefeitura do Município
30 Praça da Liberdade	47 Prefeitura do Município
31 Praça da Liberdade	48 Prefeitura do Município
32 Praça da Liberdade	49 Prefeitura do Município
33 Praça da Liberdade	50 Prefeitura do Município
34 Praça da Liberdade	51 Prefeitura do Município
35 Praça da Liberdade	52 Prefeitura do Município
36 Praça da Liberdade	53 Prefeitura do Município
37 Praça da Liberdade	54 Prefeitura do Município
38 Praça da Liberdade	55 Prefeitura do Município
39 Praça da Liberdade	56 Prefeitura do Município
40 Praça da Liberdade	57 Prefeitura do Município
41 Praça da Liberdade	58 Prefeitura do Município
42 Praça da Liberdade	59 Prefeitura do Município
43 Praça da Liberdade	60 Prefeitura do Município
44 Praça da Liberdade	61 Prefeitura do Município
45 Praça da Liberdade	62 Prefeitura do Município
46 Praça da Liberdade	63 Prefeitura do Município
47 Praça da Liberdade	64 Prefeitura do Município
48 Praça da Liberdade	65 Prefeitura do Município
49 Praça da Liberdade	66 Prefeitura do Município
50 Praça da Liberdade	67 Prefeitura do Município
51 Praça da Liberdade	68 Prefeitura do Município
52 Praça da Liberdade	69 Prefeitura do Município
53 Praça da Liberdade	70 Prefeitura do Município
54 Praça da Liberdade	71 Prefeitura do Município
55 Praça da Liberdade	72 Prefeitura do Município
56 Praça da Liberdade	73 Prefeitura do Município
57 Praça da Liberdade	74 Prefeitura do Município
58 Praça da Liberdade	75 Prefeitura do Município
59 Praça da Liberdade	76 Prefeitura do Município
60 Praça da Liberdade	77 Prefeitura do Município
61 Praça da Liberdade	78 Prefeitura do Município
62 Praça da Liberdade	79 Prefeitura do Município
63 Praça da Liberdade	80 Prefeitura do Município
64 Praça da Liberdade	81 Prefeitura do Município
65 Praça da Liberdade	82 Prefeitura do Município
66 Praça da Liberdade	83 Prefeitura do Município
67 Praça da Liberdade	84 Prefeitura do Município
68 Praça da Liberdade	85 Prefeitura do Município
69 Praça da Liberdade	86 Prefeitura do Município
70 Praça da Liberdade	87 Prefeitura do Município
71 Praça da Liberdade	88 Prefeitura do Município
72 Praça da Liberdade	89 Prefeitura do Município
73 Praça da Liberdade	90 Prefeitura do Município
74 Praça da Liberdade	91 Prefeitura do Município
75 Praça da Liberdade	92 Prefeitura do Município
76 Praça da Liberdade	93 Prefeitura do Município
77 Praça da Liberdade	94 Prefeitura do Município
78 Praça da Liberdade	95 Prefeitura do Município
79 Praça da Liberdade	96 Prefeitura do Município
80 Praça da Liberdade	97 Prefeitura do Município
81 Praça da Liberdade	98 Prefeitura do Município
82 Praça da Liberdade	99 Prefeitura do Município
83 Praça da Liberdade	100 Prefeitura do Município



- Rios
- Triângulo
- Recorte Santa Ifigênia
- 1 2 3 4 5 6 - Estradas (ver nota 10)
- A B C D E F G H Conexões semi/ ou interrompidas
- Estradas de ferro
- Largos, praças, parques

Figura 1. Síntese da cidade colonial – Desenho sobre JOYNER, Henry B. – Planta da Cidade de São Paulo / Companhia Cantareira e Esgotos / 1881 / Fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo / p26 / Empresa das Artes / São Paulo 1996.

Estradas<sup>10</sup> convergem para a cidade no esporão do Espigão Central, o Triângulo<sup>11</sup>, entre os rios Anhangabaú e o Tamandateí, aí já em processo de retificação até o Tietê, primordial entrada<sup>12</sup> para o interior. A Gênese do Sistema Rádio-Concêntrico que direciona a evolução urbana de São Paulo: Estradas coloniais que são hoje grandes ruas radiais da Metrópole São Paulo, combinadas ao longo do tempo com a construção de percursos envoltórios, esquematicamente concêntricos ao Marco Zero da cidade situado na Praça da Sé, ponto de convergência e irradiação desses eixos de direções. Esquematisando podemos dizer que linhas de seqüências dessas estradas se entrecruzam no tecido urbano da colina do Triângulo: De Oeste, pela Ladeira da Memória, seqüência das estradas para o Sul, Itu e Goiás para Leste, pela Ladeira Tabatinguera, com as estradas para o Rio de Janeiro; de Sul os caminhos para o mar que apresentam suas seqüências para norte, Sul de Minas, pelas ruas Brigadeiro Tobias e Florêncio de Abreu. Um cruzamento de rotas, a cidade<sup>13</sup>.

Nessa planta, a estrutura urbana ainda marcadamente colonial é visível na compactação da urbanização no Triângulo. Na face oeste, transpondo o Vale do Anhangabaú, é que vemos a urbanização do Triângulo extravasar pelas pontes e diferentemente da compactação da parte mais antiga se espraiar difusa, já numa área muito maior, constituindo sobre a seqüência das colinas tabulares<sup>14</sup> a Cidade Nova. O Brás está distante, depois da larga faixa de banhados do Rio Tamandateí, em reduzido núcleo urbano; notável é o estreito e alongado vazio do Anhangabaú entre as duas cidades, a velha e a nova, e que assumirá o papel de espaço central da cidade. Se do lado Leste a seqüência da nova acessibilidade, a atual Avenida Rangel Pestana, por ser mais recente não apresenta uma clara seqüência para o interior do Triângulo, do lado Oeste a reta da futura Avenida São João encontrará uma clara seqüência e continuará a se consolidar como a mais importante acessibilidade ao Triângulo.

Na face Sul, acompanhando a seqüência nivelada do esporão do Espigão Central, o tecido urbano se esgarça entre o Caminho do Mar e Estrada do Vergueiro com o mesmo destino, apresentando a Estrada do Vergueiro, mais adiante, já no eixo de cumeada do Espigão Central, uma derivação para Santo Amaro.

O eixo da ferrovia vindo do interior tangencia a cidade a Norte, exatamente junto à área de maior expansão da urbanização para fora da área do Triângulo englobando o recorte Santa Ifigênia, que se encontra consolidado exceto com relação às reformas aí incidentes do *Plano geral dos Melhoramentos Centrais*<sup>15</sup>. Daí em diante, em seu caminho para o litoral, o eixo ferroviário se afasta do Triângulo em grande curva, para bem além da várzea inundável do Rio Tamandateí impulsionando uma rarefeita urbanização na área do Brás a partir de sua intersecção com a estrada em direção à Penha e Rio de Janeiro; localiza-se aí também a estação terminal da ferrovia para o Rio de Janeiro. Uma retícula de quadras ainda desocupadas se estende ao Norte, no final da *Rua Nova do Dr. João Teodoro* que cruza o Rio Tamandateí até o Jardim Público, atual Parque da Luz. Percebe-se as dificuldades na urbanização desse espaço da várzea do Rio Tamandateí que, conforme Langenbuch (1969) “...ainda no começo do século atual, representava solução de continuidade entre Centro e Cambuci de um lado, Brás e Mooca de outro. Segundo Petrone

<sup>10</sup> (cf. Langenbuch 1971 p30, 31) Eixo 1. *Estrada de Bragança, cujas ramificações atingiam Socorro e o Sul de Minas, passando pela freguesia de Juqueri (atual Mairiporã)*. Eixo 2. *Estrada demandando o Rio de Janeiro (ou a “Corte”, como se dizia), passando pelas freguesias do Brás, Penha e pela Vila de Mogi das Cruzes*. Eixo 3. *Estrada de Santos, passando pela freguesia de São Bernardo*. Eixo 4. *“Caminho de carro” (novo) de Santo Amaro, demandando esta vila, destacando-se por sua importância predominantemente local, ao contrário das outras estradas*. Eixo 5. *Estrada em demanda do Sul, passando pela povoação de Pinheiros e por Cotia*. Eixo 6. *A estrada de Itu via Parnaíba e Pirapora, que se entroncava na mencionada a seguir. Estrada de Goiás, passando por Jundiá; a mais importante estrada de penetração*.

<sup>11</sup> ...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

<sup>12</sup> Conforme Henry Lefebvre: *Houve primeiro a utilização do espaço existente, por exemplo, das rotas aquáticas (canais, rios, mares) depois das estradas; depois da construção das estradas de ferro, para continuar pelas auto-estradas e aeroportos. Nenhum meio de transporte no espaço desapareceu inteiramente, nem andar a pé, nem a cavalo, nem de bicicleta, etc. Todavia foi um espaço novo que se constituiu, no século XX, em escala mundial; sua produção, não terminada, continua. O novo modo de produção (a sociedade nova) se apropria, isto é planeja, arruma segundo sua finalidade o espaço preexistente, modelado anteriormente. Modificações lentas penetrando uma espacialidade já consolidada, mas subvertendo-a às vezes com brutalidade*.

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

<sup>13</sup> *A cidade está correlacionada com a rota. Só existe relacionada à circulação e aos circuitos; é um ponto excepcional sobre os circuitos que cria e que a criam. Define-se a si mesma por entradas e saídas... impõe uma freqüência. Cria uma polarização de matéria, quer seja inerte, viva ou humana; faz com que os fluxos passem através dela de um sentido a outro, seguindo linhas horizontais. É um fenômeno de “transconsistência”, é uma “rede”, posto que fundamentalmente está relacionada com outras cidades. Representa um umbral de “desterritorialização”, posto que toda matéria dada há de ser suficientemente desterritorializada para poder entrar na rede; deve submeter-se à polarização, tem que seguir o registro urbano das ruas*.

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

<sup>14</sup> *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 Ifigênia, Campos Elíseos, Jardim Europa, Jardim Paulista, Vila Nova Conceição, Brooklin, Indianópolis, Santo Amaro, Belém, Tatuapé” (Ab’Saber, 1958, p. 181)*.

LANGENBUCH, Juergen Richard – *O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano* / *Geografia Urbana* nº 2 p7 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969

<sup>15</sup> MAIA, Francisco Prestes – *Os Melhoramentos de São Paulo* / Prefeitura Municipal de São Paulo 1945



(1958, p. 115) “esses dois blocos formavam, então duas cidades distintas, como se fossem duas cidades gêmeas; e só recentemente, na verdade vieram a unir-se”.

Na face Oeste do Triângulo, a partir da atual Praça da Bandeira e sua sequência para a Ladeira da Memória, temos uma confluência de duas estradas que unificadas cruzam o Anhangabaú para o interior do Triângulo abrindo aí um leque de ruas. Nota-se uma ocupação contínua ao longo da Rua da Consolação que em continuação é a estrada para o sul. Conflui com a Rua da Consolação para a Ladeira da Memória a atual Rua sete de Abril que identificamos como início da estrada de Itu, que se entroncava com a estrada de Goiás, a mais importante estrada de penetração. Mas o eixo da atual Avenida São João já aí se apresenta como um acesso privilegiado ao Triângulo, configurando assim, fisicamente, as direções dos principais fluxos que o acessam vindo do interior à procura do Caminho do Mar, do porto, e da sequência pelas rotas marítimas intercontinentais.

Mais ao Norte desta face, junto ao recorte Santa Ifigênia, a Estrada de Bragança e Sul de Minas passando por Santana alcança o Campo da Luz onde se bifurca em dois acessos ao Triângulo: As atuais ruas Brigadeiro Tobias e Florêncio de Abreu. Aqui é para o exterior do Triângulo que forma-se um leque de ruas com Rua Brigadeiro Tobias e as atuais avenidas São João e Rio Branco, conformando a estrutura urbana mais significativa exterior ao Triângulo, expansão da antiga cidade para fora de seus limites.

Um eixo intermediário entre a atual avenida Rio Branco e a rua Brigadeiro Tobias que parte em direção à várzea do Rio Tietê identificamos como a atual Rua José Paulino. Este eixo, uma direção, também aqui assinalada, desempenhará um papel central nessa proposta de recuperação do recorte Santa Ifigênia.

Assinala-se o recorte Santa Ifigênia e ressalta-se algumas linhas da acessibilidade ao Triângulo no sentido de clarear as sequências das principais linhas da sua urbanização, pela simples continuidade das linhas de estradas para ruas da cidade nesse nó geográfico de rotas.

A continuidade destas estruturas coloniais já se encontra em processo de interrupção nesse mesmo mapa de 1881 pela implantação do moderno eixo ferroviário como a continuidade do eixo da futura Rua José Paulino visível no mapa de 1842 e interrompido nesse de 1881; vê-se também a redução da conexão do Campo da Luz com o Triângulo pelas ruas Brigadeiro Tobias e Florêncio de Abreu<sup>16</sup>. Para Leste as conexões mais recentes aí visíveis como *aterrados do Brás e do Gasômetro*, atuais Avenida Rangel Pestana e Rua do Gasômetro, assim como a Rua da Mooca, encontram-se hoje obscurecidas ou claramente interrompidas pelos sistemas rodoviários implantados na área inundável do Rio Tamandateí, o Parque D. Pedro II. Para Sul a futura passagem da via expressa Radial Leste manterá em parte a continuidade desses eixos principais por passar rebaixada, mas seccionará o restante do tecido urbano que se desenvolverá na área do Glicério. Para Oeste as continuidades da Ladeira da Memória de um lado para o leque de ruas que se abre no Triângulo hoje se encontram completamente destruídas pelos sistemas de vias implantado; o leque de ruas que inversamente se abre do eixo da atual Avenida São João para o recorte Santa Ifigênia encontra-se mutilado por uma série de intervenções; a seqüência da Rua Florêncio de Abreu, formalmente mantida, apresenta-se operada por fluxos em sentidos opostos. São as obras modernas, Viaduto do Chá, Rótula Central e em parte o Viaduto Santa Ifigênia, que precariamente conectam as antigas duas cidades, atualmente as duas partes do Bairro Centro.

Constata-se hoje em todas essas interrupções das acessibilidades coloniais à cidade o necrosamento dos tecidos urbanos causado pelo corte dos fluxos que lhes deram forma e sentido.

Se a recuperação de edifícios históricos se encontra hoje razoavelmente estabelecida por normativas e práticas, as adaptações de tecidos urbanos, suas transformações e adequações para o mundo de hoje, parecem ser realizados por simples sobreposições de novas estruturas sobre as existentes, não somando, mas subtraindo acessibilidades, ordens e seqüências construídas ao longo do tempo. Aqui, no entorno do Triângulo, com uma alta concentração de estruturas de acessibilidade coloniais, a implantação das estruturas modernas foi altamente destruidora dessas sequências. A recuperação dessas estruturas, conjugando coloniais e modernas, se apoiaria num mínimo de considerações sobre seus sentidos de construções, sequências de percursos que lhe dão sentidos.

No *Mapa Topográfico do Município de São Paulo*, executado pela firma *Sara Brasil*, o *fechado enclave medieval se dissolveu no espaço aberto infinito da modernidade*.<sup>17</sup> Temos aí o registro da vertiginosa transformação de uma sociedade colonial rural, ligada à terra nas *chácaras, sítios e fazendas*<sup>18</sup> com os núcleos urbanos como prestadores

<sup>16</sup> *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 Tamandateí, 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

<sup>17</sup> MANTZIARAS, Panos – *Fluxos / Quaderns nº21* p148 / *Col·legi d'Arquitectes de Catalunya* / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

<sup>18</sup> Referência ao mapa de MATOS, Odilon Nogueira de / *São Paulo – Chácaras, Sítios e Fazendas ao redor do Centro (desaparecidos com o crescer da cidade)* Apud TOLEDO, Benedito Lima de / *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo* / Empresa das Artes – São Paulo 1996

de serviços para essa difusa população, para uma sociedade urbana e industrial. Mas na cidade já com 1.000.000 de habitantes permanece ainda o mesmo esquema da cidade colonial com todas as vias convergentes para o Triângulo.

O acesso Oeste via Avenida São João chega agora não ao Largo, mas à nova Praça da Sé, adjacente à qual será aberta a Praça Clóvis Bevilácqua na década de 40, arrematando o eixo Leste da Avenida Rangel Pestana<sup>19</sup>. Também nos sentidos Oeste e Leste o Triângulo apresenta-se ladeado por dois parques, Anhangabaú e D. Pedro II, ocupando fundos de vale. Serão destruídos futuramente pelos sistemas de vias de fundo de vale que interromperão esses acessos transversais ao triângulo via avenidas São João e Rangel Pestana.

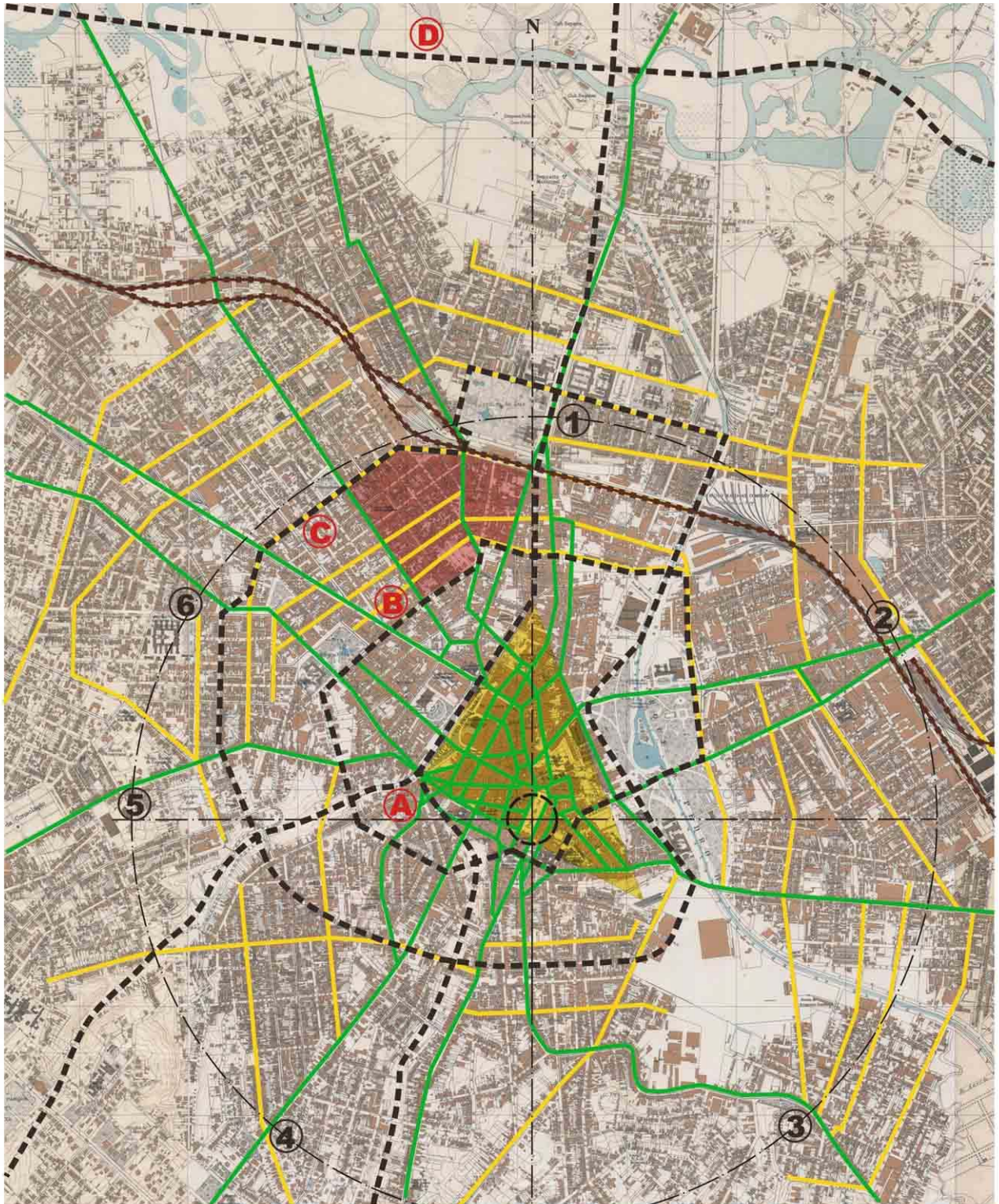
A cidade mostra-se comprimida contra a difícil várzea do Rio Tietê. Esse mesmo mapa apresenta também outros vales de rios e riachos, vazios urbanos claramente legíveis que separam tecidos urbanos desenvolvidos ao longo dos convergentes eixos coloniais. Resulta disso a sensação de tecidos urbanos envoltórios à área do Triângulo, mas que na realidade não apresentam continuidades ou frágeis conexões de um para outro<sup>20</sup>. Assinalamos as radiais mais importantes e algumas dessas descontínuas sequências de envoltórias.

---

<sup>19</sup> No mapa de Odilon Nogueira de Matos, citado na nota anterior, o Caminho do Brás, atual Avenida Rangel Pestana ao chegar aos limites da área inundável da Várzea do Carmo, atual Parque D. Pedro II, apresenta um grande desvio acessando o Triângulo pela Ladeira da Tabatinguera. Portanto esse eixo, por não constituir no passado uma entrada para o Triângulo, não apresenta uma sequência clara para dentro de seu tecido urbano. Também em *Prestes e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*, Benedito Lima de Toledo mostra uma grande foto das demolições para a abertura da Praça Clóvis Bevilácqua com a seguinte legenda: *Na sua obra Os Melhoramentos de São Paulo. Prestes Maia colocou nesta foto a legenda "Praça do Carmo. A sua abertura exigiu o arrasamento de três quarteirões característicos da cidade antiga, porém sem especial interesse histórico ou artístico. Medindo 230x130m, é uma das maiores do centro, destina-se a aliviar a Praça da Sé e proporcionar retorno aos veículos coletivos do Brás"*.

O mesmo mapa de Odilon Nogueira de Matos também não apresenta a Rua Florêncio de Abreu, mas só a Brigadeiro Tobias como sequência do caminho para Santana e Sul de Minas Gerais..

<sup>20</sup> Conforme Languenbuch (p86 1971), *São Paulo, ao encerrar-se o século XIX, e nas primeiras décadas do século atual...Uma porção central, caracterizada por um arruamento e áreas edificadas relativamente compactas, "núcleo de urbanização compacta e contínua", circundada por um cinturão de núcleos isolados... "São Paulo não é uma grande cidade (Grosstadt), mas um amontoado de pequenas cidades construídas uma ao lado da outra, uma cidade que está em vias de se transformar em cidade grande, e a única coisa grandiosa nela é seu futuro" (Ernst Von Hesse-Wartegg). Artur Dias também se impressionou com a citada característica de São Paulo, pois salienta que a cidade vista do alto mostrava blocos que davam idéia de "várias cidades sucessivamente agrupadas dentro de uma linha exterior instável.*



- Triângulo
  - Recorte Santa Ifigênia
  - Estrutura colonial / 1, 2, 3, 4, 5 e 6 antigas estradas
  - Estradas de ferro
  - Estrutura moderna - envoltórias descontínuas
  - Estrutura moderna - Plano de Avenidas
- Diametral **A** - Sistema "Y"/ Envoltórias **B** - Anel de irradiação; **C** - Segunda perimetral; **D** - Circuito de Park Ways

**Figura 2. Síntese da cidade moderna** – Desenho sobre Mapa Topográfico do Município de São Paulo / Sara Brasil – 1930 / Fonte – Arquivo Histórico Municipal.

É sobre a precisa representação da cidade no mapa *Sara Brasil* que Francisco Prestes Maia desenha o *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*.<sup>21</sup> Desse plano assinalamos os seguintes elementos: O Anel de Irradiação, implantado na década de 1940, atual Rótula Central de cidade; o Circuito de Park-ways desse mesmo plano, atual Mini Anel Viário Metropolitano que contem o atualmente denominado Centro Expandido em seu segmento como Marginal Tietê, parte desta envoltória por onde gira o tráfego convergente sobre São Paulo neste cruzamento de rotas, giro a ser ampliado pelo Rodoanel em construção; o Sistema “Y”, hoje parte de extensos percursos diametrais no sentido Norte-Sul da Metrópole; a precária Contra Rótula, arranjo atual de conceito deste mesmo plano.

Redimensionado, o núcleo central é envolvido pelo Anel de Irradiação e secundado por uma segunda envoltória que hoje são denominadas Rótula Central e Contra Rótula. A área em questão localiza-se entre esses anéis centrais, que articulam esses desconexos tecidos urbanos envoltórios ao Triângulo.

Se a cidade originalmente apresenta sua fachada principal para Leste, lá estava a acentuada escarpa da colina do Triângulo voltada para a difícil Várzea do Rio Tamanduateí; em contraposição, para Oeste lá estava a facilidade de transpor o Vale do Anhangabaú, onde se constrói a Cidade Nova, atual República, que com a Sé compõem o Bairro Centro. Mas o Centro da Cidade está voltado para o Norte: Sobre o suporte físico em pendente para a várzea do Rio Tietê se distribui o novo eixo transversal ao Anhangabaú com o Viaduto do Chá que articula os principais espaços públicos do Centro, as praças da Sé e República com seus marcantes edifícios, Catedral da Sé e a antiga Escola Normal, ambos do escritório de Ramos de Azevedo, voltados ambos para o Norte.

Cerceado o desenvolvimento das funções centrais para Norte, tanto pelo corte do tecido urbano pelo eixo da estrada de ferro ao longo do qual se agregaram funções industriais, hoje ruínas, quanto mais adiante pelas dificuldades de ocupação da várzea do Rio Tietê, as funções centrais foram se deslocando ao longo de uma eficiente estrutura viária<sup>22</sup> que hoje cruza o Espigão Central e alcança o eixo do Rio Pinheiros onde estão sendo construídas as novas centralidades da Metrópole, o designado Vetor Sudoeste de desenvolvimento urbano. A impulsionar esse desenvolvimento, a última rede a se sobrepor sobre a estrutura urbana como vias expressas que acompanham os cursos d'água, as vias marginais ao Rio Pinheiros que hoje, pelo outro lado do Espigão Central, dirigem o tráfego do interior para o mar.

Se nos posicionarmos na Praça Afredo Issa, espaço de acomodação do eixo envoltório do Anel de Irradiação de Prestes Maia, atual Rótula Central, na entrada da Avenida Ipiranga já se percebe a grande transformação urbana pela presença de grandes edifícios; noutro sentido, em direção a Rua do Triunfo, uma transformação inacabada. A própria Praça Alfredo Issa permanece hoje inacabada, só definida em seus limites conforme consta na *Planta Geral dos Melhoramentos Centrais*<sup>23</sup>.

Dessa análise resulta a constatação que esta grande fatia de tecido urbano, o mais regular e contínuo no entorno do Triângulo, que se irradia a partir da antiga Ladeira do Acu hoje começo da Avenida São João, e se abre até o Rio Tietê, apresenta grandes discontinuidades tanto no sentido envoltório ao Centro como também no seu sentido de irradiação.

No sentido irradiante, junto à grande envoltória do Mini Anel Viário Metropolitano, na Marginal Tietê, a franja do tecido urbano, já representado no *Sara Brasil*, nela não se conecta em sua totalidade, usufruindo portanto precariamente dessa potente acessibilidade; na sequência para o Triângulo, o corte representado pelo eixo da estrada de ferro e também a recente interrupção da Alameda Cleveland na frente da Estação Júlio Prestes; Junto ao Anhangabaú as interrupções lá estão presente, tanto no Viaduto Santa Ifigênia quanto na Avenida São João.

No sentido envoltório ao Triângulo: O eixo da Avenida São João é um divisor de tecidos urbanos fracamente articulados; a considerar, também nesse sentido, o corte representado pelo eixo da estrada de ferro; depois a regularidade do tecido urbano no sentido Santa Ifigênia, Luz e Campos Elíseos encontra as grandes quadras no entorno da Avenida Casper Líbero e perde continuidade, justamente onde se encontra a área mais interiorizada e deteriorada do recorte em estudo; depois as discontinuidades em direção à várzea do Rio Tamanduateí.

<sup>21</sup> *Companhia Melhoramentos de São Paulo* / São Paulo 1930

<sup>22</sup> *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).*

LANGUENBUCH, Juergen Richard – *O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano* / Geografia Urbana nº 2 p9 e 10 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969

<sup>23</sup> *Os Melhoramentos de São Paulo* – MAIA, Francisco Prestes / fig. 21 / Prefeitura Municipal de São Paulo / São Paulo 1945.

Então, coloca-se no recorte Santa Ifigênia a necessidade de uma rearticulação urbana, tanto no sentido dos eixos de irradiação quanto dos eixos envoltórios, além da necessidade de impulsionar não só a recuperação dessa região como também o desenvolvimento das funções centrais para o Norte, direção para qual o centro da cidade naturalmente está voltado.

Essa panorâmica da evolução urbana induz portanto a um diagnóstico a partir das relações do recorte em foco com o espaço metropolitano e sua inserção nas dinâmicas das transformações urbanas ocorridas. Não se trata portanto de superar no projeto urbano o limite do lote para o do quarteirão e desse para os limites do recorte, mas considerar o recorte dentro do que o arquiteto Juan Busquets denomina como *Planejamento na Escala Intermediária*<sup>24</sup>, capaz de relacionar o recorte com um espaço que lhe é afeto. Assim, para o recorte Santa Ifigênia, restabelecidos os sentidos de suas articulações às estruturas de mobilidade e acessibilidade regionais num processo de destruições e reconstruções precisamente localizado, recria-se as continuidades da rede e portanto condições de sinergia para todos esses espaços numa difusão da intervenção localizada no recorte para esta escala intermediária, regional. Plano e projeto, relações.

## DIRETRIZES

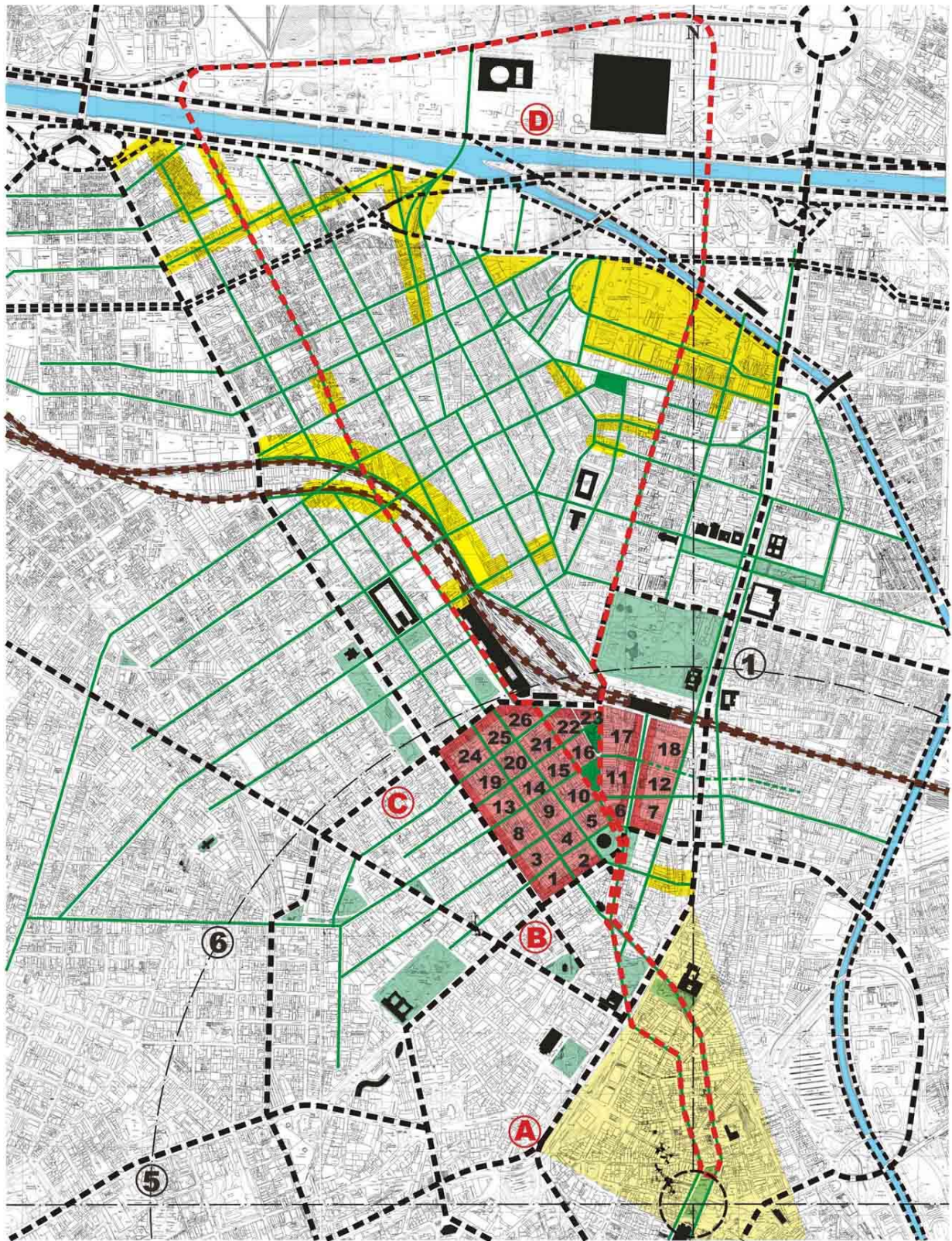
***Bairros...são regiões urbanas... em que o observador penetra... e que reconhece como tendo algo de comum e de identificável.***

(Lynch, 1988, p. 58)

O tecido urbano do recorte Santa Ifigênia se hierarquiza a partir da identificação e possibilidades de desenvolvimento integrado dessas redes: Das coloniais, algumas desenvolvidas em modernas como importantes avenidas radiais, outras jazem interrompidas e semimortas, mas latentes em suas possibilidades, como o eixo intermediário da Rua José Paulino em direção à Sé; das modernas, reconsiderar suas limitações, como os cortes de tecido urbano em suas passagens pelo Centro, e também potencialidades a desenvolver, como acessibilidade local, principalmente a partir de novas articulações dos tecidos urbanos existentes nas duas margens do Rio Tietê ; continuidades a explorar, limites a reconsiderar. Atenção especial à disposição, forma e sentido das áreas públicas mais significativas nas sequências de espaços públicos.

---

<sup>24</sup> BUSQUETS, Juan – *Evolución del planeamiento hacia la escala intermedia* – Texto Curso AUH 842 FAUUSP 1997



- Triângulo
- Recorte Santa Ifigênia
- 1 5 6 Ver figura 1.
- Estradas de ferro
- Estruturas de caráter metropolitano/ **A**- Diametral corredor norte-sul/ **B**- Rótula central/ **C**- Contrarótula/ **D**-Mini-anel viário metropolitano
- Nova estrutura de integração centro-bairro
- Estruturas de caráter local/ bairros
- Novas ruas/ reconstruções do entorno
- Praças/ parques existentes
- Novas praças

Figura 3. Síntese das diretrizes – Desenho sobre GEGRAN.

O recorte Santa Ifigênia é definido no sentido envoltório entre Rótula Central e Contra-Rótula e sua sequência pela Rua Mauá; no sentido radial entre Avenida Rio Branco e Rua Brigadeiro Tobias.

As considerações sobre continuidades de suas estruturas se dimensionam no sentido radial da Marginal Tietê à Praça da Sé, espaço de convergência de todas as rotas radiais. No sentido envoltório as considerações se desenvolvem da Avenida São João à Rua Barão de Duprat. A Leste, a partir da Rua Brigadeiro Tobias se estabelece a diferença dos quarteirões simétricos ao moderno eixo do Anhangabaú e seus contíguos dois eixos mais antigos, ruas Brigadeiro Tobias e Florêncio de Abreu, evidentemente expectantes de um projeto que os considere igualmente com identidade específica. Mas um mínimo de hipóteses de continuidade de fluxos se desenvolve também nesse sentido incluindo não só a transposição desses quarteirões simétricos ao eixo do Anhangabaú como também na sequência transposições do grande quarteirão entre as ruas Florêncio de Abreu e Barão de Duprat.

No sentido radial, da Marginal Tietê até a Praça da Sé: Evidentemente a equação de toda essa sequência se coloca aqui embrionária sendo que o que imediatamente interessa é considerar seu impacto sobre o recorte, como considerado para o desenvolvimento dos projetos de arquitetura. Nesse sentido restabelecendo-se os fluxos na sequência da Alameda Cleveland se restabelece o sentido de envoltória no entorno do pátio da Estação Júlio Prestes. Esta envoltória tem sua sequência para a Praça Alfredo Issa por um binário de eixos convergentes, ruas do Triunfo e General Couto Magalhães, sendo nesse sentido alargado o primeiro trecho da Rua do Triunfo cujo quarteirão à esquerda encontra-se praticamente como terreno baldio. Toda essa sequência naturalmente se junta aos eixos existentes coloniais, mais o moderno Viaduto Santa Ifigênia, que seguem na direção da Praça da Sé. Assim podemos construir esse binário assinalado em vermelho como Nova Estrutura de Integração Centro-Bairro, que então desenvolve uma estrutura colonial em seu potencial estruturador de toda uma região a ser equipada com um sistema de transporte coletivo adequado ao seu papel.

Até a Marginal Pinheiros já temos a Rua Anhaia; outras poderiam se desenvolver ultrapassando as grandes áreas descontínuas e conectando o tecido urbano do Bom Retiro não só à Marginal mas também ao outro lado do Rio, ao Parque Anhembi.

Relativo à articulação de áreas, otimização e desenvolvimento da capacidade viário de toda este setor, sequências podem ser complementadas desde que identificadas precisamente, sendo a destruição provocada por essas operações acompanhadas de projetos de recomposição imediata da paisagem construída.

Entre os dois segmentos de tecidos urbanos no sentido envoltório, a retícula de quadras e os alongados quarteirões simetricamente dispostos ao longo da Avenida Casper Líbero, constrói-se então esse binário convergente para a Praça Alfredo Issa, atravessando e valorizando portanto o espaço mais degradado do recorte.

Tornar mais evidente o que já é típico é uma maneira de reforçar sentidos<sup>25</sup>. O encontro da retícula do recorte, em seu sentido mais amplo, apresenta pequenas praças triangulares em seus arremates com os eixos das avenidas São João e Duque de Caxias.

A Praça Alfredo Issa encontra-se exatamente como riscada no plano de avenidas de Prestes Maia, ou seja indefinida, inacabada. A Avenida Casper Líbero termina logo ali, bloqueada pela Estação da Luz, um anteparo para o que vem em seguida, o Parque da Luz. A Rua General Couto Magalhães tem o importante papel de seu eixo cruzar a estrada de ferro. Ressaltando-se esse papel, retoma-se o tema das praças triangulares implantando-se mais duas, esclarecendo, dando mais força ao binário na sequência de áreas abertas: a Praça Alfredo Issa, as duas novas criadas e o Parque da Luz. Essa sequência de praças arremata todo o tecido da retícula sobre as grandes quadras no entorno do eixo da Avenida Casper Líbero e valoriza a área mais degradada.

No sentido de vias envoltórias, a Rua Vitória prolonga-se até a Avenida Casper Líbero, funcionando como retorno da Rua Washington Luiz, constituindo-se assim um binário nesse sentido. A sequência dos fluxos de pedestres poderia seguir por uma galeria existente da Avenida Casper Líbero até a Rua Brigadeiro Tobias, podendo-se considerar como hipótese de projeto sequências de galerias que atravessassem os quarteirões contíguos ao Anhangabaú e indo até o interior da grande quadra seguinte que acomoda algumas vilas em seu interior.

Mas, é junto às vias marginais ao Rio Tietê, no sentido de dar continuidade a sistemas locais paralelos a este eixo dos dois lados do Rio, principalmente no Bom Retiro que se colocam as questões cruciais, não só de novos parcelamentos de grandes áreas e redefinição de seus usos, como relativas à acessibilidade da área em questão e o funcionamento de todo o sistema de acessibilidade, do Rio até à Praça da Sé. Ainda a se considerar a possibilidade

<sup>25</sup> *Queremos simplesmente compreender como é possível trabalhar sobre os elementos característicos de um lugar e como se pode reforçá-los. Veneza, por exemplo, é como um museu, porque a sua idéia urbanística está acabada e portanto é uma cidade que não pode mais ser mudada. Nova Iorque é parecida, mesmo Paris no seu centro é muito específica e não se pode mudar quase nada. Todavia pouquíssimas cidades são assim típicas, mas cada cidade, até uma região, tem diminutos caracteres possíveis de tornar-se típicos. Nós procuramos desenvolver estes elementos, de maneira que aquilo que é específico, torna-se ainda mais evidente.*

de uma grande intervenção no eixo da estrada de ferro<sup>26</sup>, promovendo a readequação de seus espaços e otimização das transposições viárias.

Os quarteirões passam a ser considerados a partir de suas posições nessas redes, passo inicial para uma variedade de intervenções baseadas na somatória de diretrizes comuns estabelecidas a partir da idéia de bairro.

Distinção clara entre espaço público e espaço privado. O espaço público, ruas e praças, como determinante nos novos agenciamentos mas, também, com ênfase nos espaços semi-públicos, em continuidade de um processo de construções de galerias comerciais no interior dos quarteirões ao longo da Rua Santa Ifigênia, tradicional e especializada rua comercial da cidade. Os alinhamentos externos dos quarteirões preservam o sentido da organização da quadricula onde se encaixam, quadricula também potenciada pela abertura de novas ruas e criação de novas praças públicas. Manutenção dos alinhamentos, a não ser com a construção de também pequenas áreas triangulares em lugares excepcionais e justificados, numa linha contínua que limite externamente os quarteirões contrapondo-se a uma definição maior de um núcleo em seus interiores, um vazio ativo preferencialmente provido de vegetação. Numa primeira fase usos mistos, no caso habitação<sup>27</sup> e comércio, que compõem em grande parte o tecido urbano da cidade e posteriormente a singularidade dos edifícios públicos não só como forma arquitetônica, mas também perceptíveis na singularidade de suas posições na rede. *A arquitetura, conforme Vittorio Gregotti, essencialmente qualifica a rede, seja criando relações nodais ou também recriando posições centrais*<sup>28</sup>. Assim nos eixos de alcance metropolitano incentivou-se a presença de edifícios de caráter metropolitano, acessíveis a partir de grandes distâncias, para o interior do tecido, equipamentos mais ligados ao bairro e ao cotidiano de seus habitantes.

O modelo de referência para os quarteirões é o da quadra aberta conforme proposta pelo arquiteto Christian de Portzamparc para o projeto *Eixo Tamanduateí*<sup>29</sup> que propõe uma adequação dos padrões da arquitetura moderna aos da organização da cidade tradicional: *um tecido urbano híbrido, que conjugue vantagens de um e de outro modelo. Esse tecido urbano híbrido retoma a rua como princípio; o espaço público como gerador da volumetria construída. Esse é um dos princípios de construção do espaço público da cidade tradicional, a definição do vazio pelas arquiteturas que o conformam.*

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

*Neste modelo é rejeitado, portanto, o contínuo edificado, a quadra bloco da cidade tradicional, como também a separação entre a rua e as edificações, característica do urbanismo moderno. O edifício no alinhamento significa também um uso misto com comércio no térreo, portanto interfaces entre os espaços privado e público*<sup>30</sup>. Evidentemente, na Santa Ifigênia, essas diretrizes são ajustadas ao contexto construído.

Essas *quadras abertas*, de acordo com suas posições na rede podem ter seus espaços internos, os vazios entre edifícios, agenciados como espaços privados, como também semi-públicos ou públicos.

A volumetria das edificações existentes se define pela presença de uma arquitetura da década de 20 cujos volumes variam de dois a cinco pavimentos e uma presença significativa de edifícios mais altos de dez andares. Interessante presença de edifícios modernos separados em dois corpos, um horizontal e outro vertical, notando-se inclusive a presença, ainda que rara, de *pilotis* entre os dois corpos.



Figura 4. Referências arquitetônicas existentes no recorte / foto do autor – março de 2007.

<sup>26</sup>Ver BEM, José Paulo de; BEM, Fábio de; BEM, Mário de – Projeto na cidade contemporânea / Imediações do Parque e Estação da Luz em São Paulo / Reordenação do eixo ferroviário / Portal Vitruvius Arquitectos 109.03

<sup>27</sup> No primeiro semestre o programa do projeto arquitetônico a ser realizado era habitação, no segundo os diversos equipamentos, onde se incluía também edifícios de escritórios.

<sup>28</sup> Apud MANTZIARAS, Panos – *Fluxos / Quaderns* n°21 p151 / Col·legi d'Arquitectes de Catalunya / Barcelona 1996 / trad. J. P. de Bem

<sup>29</sup> Prefeitura Municipal de Santo André – 1999.

<sup>30</sup> A partir do texto original - *Eixo Tamanduateí* / Christian de Portzamparc com Suzanna Jardim Netto, João Pedro Backheuser, François Barberot, Nicola Marchi, Mariana Fortes Figueiredo, Pierre Emmanuel / com Bruno Padovano, José Paulo de Bem, Roberto Righi, Jaques Suchodolski / Prefeitura Municipal de Santo André 1999



Na figura 4, de referências arquitetônicas, é evidente o contraste entre edifícios muito altos e os sobrados. Insetando-se pilotis sobre o térreo esta relação tende a melhorar, como também com um dimensionamento maior da altura do que seria um bloco horizontal de comércio e serviços, eventualmente também garagem, no térreo.

Cada aluno se encarrega de um quarteirão. A partir de cuidadosa análise lote a lote, é decidido o que permanece e o que é removido e substituído em cada quarteirão, numa recomposição integral de suas potencialidades de ambiência: Exterior para as ruas e avenidas e interior para os espaços abertos interiorizados no quarteirão. Nas ruas prevalece um gabarito existente de 10 andares, no sentido de fixar formalmente um gabarito de referência, reforçando a mais numerosa volumetria já existente e considerada apropriada em vista dos coeficientes de aproveitamento e já bem dimensionada em suas relações de altura com as larguras de vias. Nas avenidas mais largas o gabarito pode até ultrapassar 20 andares. Nos dois casos a insistência na divisão da volumetria em corpos horizontais que respondem à continuidade da linha envoltória dos quarteirões e corpos verticais, preferencialmente não colados uns nos outros. Essa divisão da volumetria em base e torre suspensa sobre pilotis assegura uma melhor integração com as edificações mais antigas e mais baixas, algumas tombadas; torres coladas em outras ou separadas provêm uma volumetria mais interessante para os quarteirões que passam a ser mais bem ventilados e iluminados em seus interiores.

Os novos percursos são integrados aos espaços interiorizados nos quarteirões.

São apresentadas e discutidas referências arquitetônicas de tipologias residenciais modernas incontornáveis como a Unidade de Habitação de Marselha (1947-1952) de Le Corbusier, Conjunto Residencial de Pedregulho (1950-1952) de Afonso Eduardo Reidy e outros exemplos nacionais e internacionais tanto clássicos do Movimento Moderno como mais recentes. Modelos de unidade residencial e volumetria resultante. A referência morfológica mais recorrente para habitação de caráter social, alvo do projeto habitacional é a lâmina moderna, minimizando-se as circulações verticais.

## NOVA SANTA IFIGÊNIA

A seguir são apresentados alguns projetos selecionados exemplificando a orientação do curso.

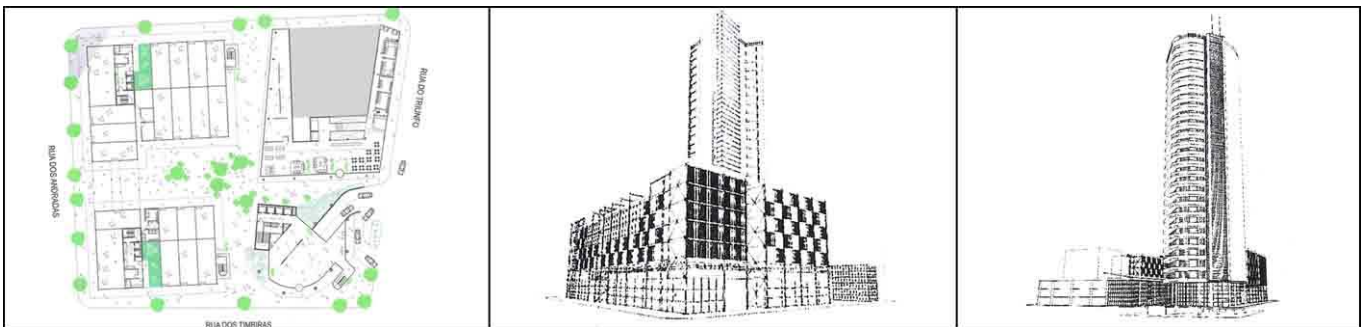


Figura 5. Quadra 5 – Fabio P. Jungstedt / 2006.

Devido a sua localização, a Quadra 5 é a única de todo o recorte que se apresenta como quadra aberta com seus espaços internos públicos. Como parte da quadrícula a que pertence se posiciona na diagonal com relação ao eixo da Avenida Senador Queiros, parte da Rótula Central, que funciona com fluxos em uma única direção anti-horária. Nesse ponto a Rótula Central sofre um desvio seguindo em pequeno trecho pela Avenida Cásper Líbero para prosseguir pela Avenida Ipiranga, onde, nessa bifurcação entre a sequência da Avenida Cásper e início da Avenida Ipiranga se situa um marco<sup>31</sup> urbano, o Edifício Montreal de Oscar Niemeyer. Seguindo-se pela Rótula Central, na seguinte mudança de direção, exatamente na saída dos fluxos da Rótula Central da Avenida Ipiranga, que segue até a Igreja da Consolação, e dando entrada, a Rótula Central, no eixo da Avenida São Luis posiciona-se aí um outro marco, ícone da arquitetura moderna paulistana, o Edifício Itália, 1956, de Franz Heep. Na sequência da Rótula Central pela Avenida São Luís e, no mesmo eixo, pelo Viaduto Nove de Julho até a pequena Praça General Craveiro Lopes, onde muda de direção seguindo pelo Viaduto Jacaré e Rua Maria Paula, situa-se outro marco arquitetônico, o Edifício Viadutos, 1953, de Artacho Jurado<sup>32</sup>. Portanto, na quadra 5, na esquina entre as Ruas Timbiras e do Triunfo o aluno Fábio P. Jungstedt situa uma grande torre de escritórios que se enquadra nessa sequência de marcos arquitetônicos nas mudanças de direção dos fluxos da Rótula Central, como edifício solto na sequência dos espaços

<sup>31</sup> Marcos – Em geral, são um objeto físico definido de maneira muito simples: Edifício, sinal, loja ou montanha. ...são geralmente usados como indicadores de identidade, ou até de estrutura, e parecem tornar-se mais confiáveis à medida que um trajeto vai ficando cada vez mais conhecido. ...os bairros são estruturados com pontos nodais, definidos por limites e atravessados por vias e salpicados de marcos. LYNCH, Kevin – A imagem da cidade p53/54 / Edições 70 / Lisboa 1988

<sup>32</sup> O Viadutos a hora que você chega lá e vê aquele prédio e tal na frente é uma referência urbana fantástica! Se tivesse um pouco mais de inteligência do pessoal que faz publicidade na cidade, teria que tirar fotografia daquela avenida com aquele prédio lá e daria uma referência muito mais...é de cartão postal, etc. Então, eu, acho isso, toda cidade tem isso. Toda cidade que tem um certo caráter, tem referências desse tipo. Entrevista de Gian Carlo Gasperini Apud Ruy Eduardo Debs Franco - A obra de João Artacho Jurado – Dissertação de Mestrado. Orientador Gilda Collet Bruna UPM 2004.

públicos do interior da quadra, a partir de sua posição em diagonal ao eixo da Avenida Senador Queirós e também lideira com o espaço público da Praça Alfredo Issa.

Como todos os projetos, esta quadra apresenta usos mistos, comércio e serviços no térreo e habitação nos andares superiores nas outras volumetrias alinhadas ao longo das ruas dos Andradas e Aurora, onde incorpora dois antigos sobrados tombados que ladeiam um pequeno edifício moderno de 6 pavimentos. As transposições dos volumes alinhados ao longo da ruas acima citadas são resolvidas com grandes aberturas nas áreas comerciais e sob os volumes superiores contínuos em pilotis sobre os volumes horizontais térreos. Para o interior da Quadra, a cobertura das áreas comerciais que sobram da projeção dos edifícios em lâmina em seus limites são ocupados por terraços ajardinados dos condomínios residenciais. Esta quadra, como todas as outras, essas áreas reconstruídas são providas de garagens para veículos. O tema do edifício de escritórios coloca-se como projeto diferenciado dos de habitação e comércio.

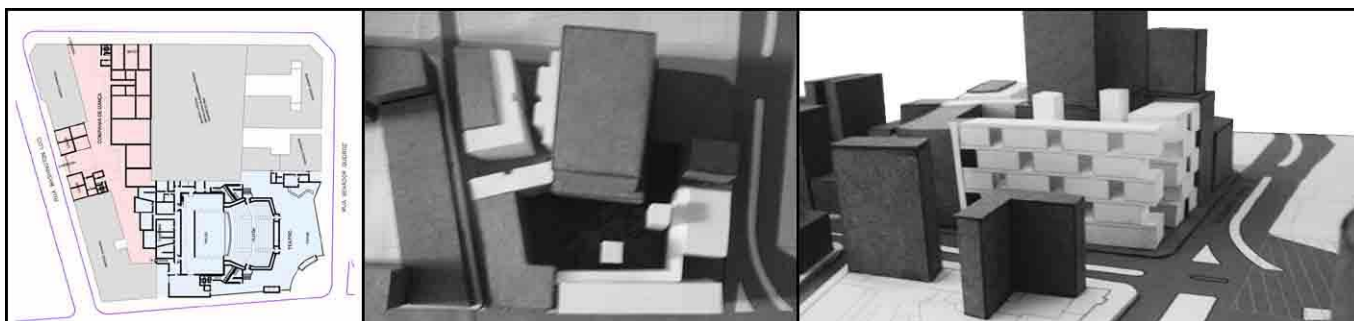


Figura 6. Quadra 7 – Evandro Kim / 2006; Quadra 7 – Tatiana Zenero / 2007.

A Quadra 7 tem uma posição muito especial dentro deste recorte de Santa Ifigênia. Nesta esquina entre as avenidas Cásper Líbero e Senador Queirós o aluno Evandro Kim implanta um teatro de dança muito apropriadamente voltado então para a Praça Alfredo Issa ressaltando-se assim a visibilidade de um equipamento cultural desse porte. No restante de área disponível na quadra implanta uma Escola de Dança, organizada entorno de um pátio e acoplada ao teatro.

A aluna Tatiana Zenero por sua vez explora a circulação pelo interior da quadra numa diagonal capaz de conectar a esquina das ruas Washington Luis e Brigadeiro Tobias com a esquina das avenidas Cásper Líbero e Senador Queirós, portanto com a Praça Alfredo Issa. Junto à primeira esquina acima citada uma galeria aberta se desenvolve entre edifícios residenciais em pilotis para uso dos condôminos sobre um volume térreo, com loja e sobreloja para comércio e serviços; essa galeria conecta-se com um jardim interno de um conjunto de escritórios sobre térreo e sobreloja com comércio e serviços na esquina da Praça Alfredo Issa. A porosidade deste edifício o assinala como um marco nessa importante esquina e expõe dessa forma a permeabilidade da quadra e a percepção de seu jardim interior.

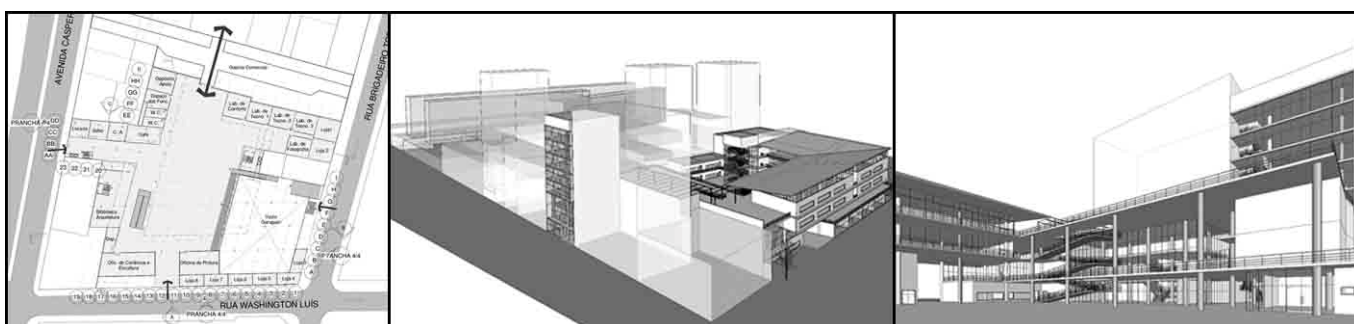


Figura 7. Quadra 12 / 18 – Raquel Ribeiro Gomes / 2006.

A aluna Raquel Ribeiro Gomes trabalhou na sequência das quadras 12 e 18 divididas pela galeria existente entre a Avenida Cásper Líbero e Rua Brigadeiro Tobias já referida anteriormente como possibilidade de continuidade dos fluxos de pedestres da nova rua aberta como sequência da Rua Vitória até a Avenida Cásper Líbero. Mais do que dividir, esta galeria passa também a ligar os dois interiores de quadras e também, a partir dessa nova função, revalorizar o seu interior. É previsto nesse projeto para a Quadra 18 a recomposição de seu perímetro erodido pela implantação da nova Linha 4 – Amarela / Vila Sônia – Luz. Outro aluno, Rodrigo Vinicius Prandini (2007) trabalhou mantendo a erosão da quadra, mas instalando em sua entrada junto a Estação da Luz, um grande edifício vertical como sede da Administração Regional da Sé valorizando esta borda do recorte, visível da Avenida Tiradentes.

Na Quadra 18, ecoando a grande linha longitudinal da Estação da Luz, longas lâminas residenciais se desenvolvem suspensas sobre o pátio interno, permitindo o deslocamento de pessoas por todo o espaço longitudinal resultante.

Esse motivo do Longo edifício horizontal foi aplicado em outros projetos nesse conjunto de dois grandes quarteirões ao longo do eixo da Avenida Cásper Líbero, como na Quadra 11 desenvolvida pela aluna Viviane Daniele Braba Martin da Silva, exposto adiante e também na Quadra 17 desenvolvida pela aluna Patrícia Guena Trottenberg (2006) e aqui não exposto pelo limite de imagens estabelecido. Dessa forma contava-se atribuir uma identidade específica para esses destacados quarteirões simetricamente dispostos ao longo da Avenida Cásper Líbero que apresenta como ponto focal em seu limite o volume da Estação da Luz disposto perpendicular e simetricamente relacionado a esse eixo, o que esta volumetria de longas lâminas residenciais intenta evocar por todo o conjunto de quarteirões.

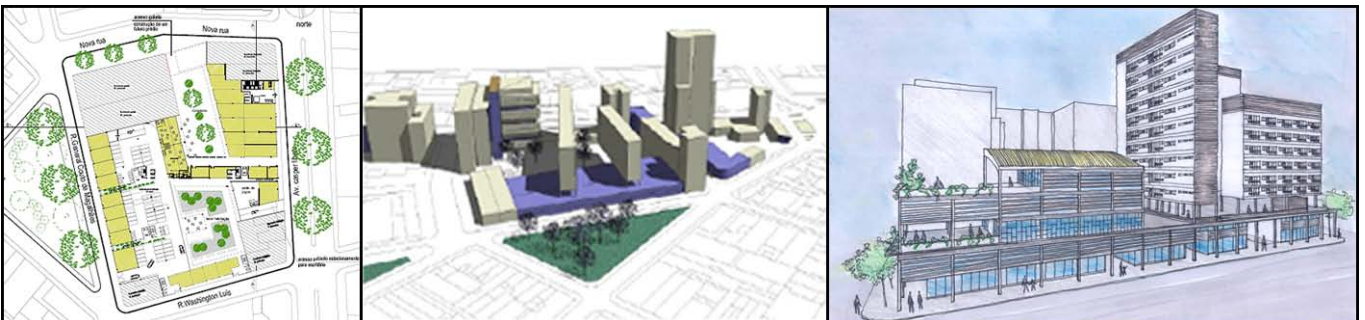
Na quadra 12 a aluna Raquel Ribeiro Gomes implanta uma faculdade de arquitetura em simbiose com o quarteirão, tanto voltada para o exterior, para onde também se voltam espaços para comercio e serviços ao longo das calçadas, como para o interior, usufruindo de um grande pátio interno.



**Figura 8. Quadra 20** – Rafael Castelani Lima / 2007; Quadra 1 – Rafel Baldi / 2006.

Na Quadra 20 o aluno Rafael Castelani Lima valoriza o interior da quadra e distribui uma sequência de três pequenos edifícios residenciais construídos em pilotis sobre um volume de pé direito duplo para comércio e serviços disposto perpendicularmente à Rua dos Gusmões. Para o lado oposto, para a Rua General Ozório é trabalhado um volume comercial e de serviços com um recuo em diagonal construindo um pequeno espaço de “praça” triangular. Sobre esse volume situa uma Escola de Ensino Técnico em Informática.

Na Quadra 1, o aluno Rafael Baldi, além das reconstruções no perímetro da quadra com habitações sobre comercio e serviços e valorização dos espaços privados comuns aos condôminos no interior da quadra, desenha esta escola infantil, com jardim de infância e pré-escola com entrada pela Rua dos Timbiras. No térreo voltado para a Rua Santa Ifigênia apresenta sob as áreas da escola um pé direito duplo para usos comerciais e de serviços.



**Figura 9. Quadra 11** – Viviane Daniele Braba Martin da Silva / 2006; Quadra 2 – Cláudia Gouveia / 2006.

Na Quadra 11 a aluna Viviane Daniele Braba Martin da Silva, enfrenta uma variedade de situações. Em primeiro lugar a otimização da implantação da sequência da Rua Vitória até a Avenida Cásper Líbero que resulta em uma larga calçada até o meio do quarteirão que aí encontra uma sequência pela galeria aberta em “L” até a Avenida Cásper Líbero. A quadra apresenta então dois grandes pátios abertos, o semi-público da galeria comercial e outro privado para usos dos moradores. A base horizontal com espaços para comércio e serviços incorpora uma garagem, item presente em todos os projetos, aqui embutida nos dois andares desta base. Além das lâminas residenciais o conjunto conta também com um edifício de escritórios voltado para a Avenida Cásper Líbero.

A aluna Cláudia Gouveia provoca uma alargamento de calçada na Rua Timbiras ao longo da Quadra 2 em direção à Praça Alfredo Issa na forma de “loggiate”.

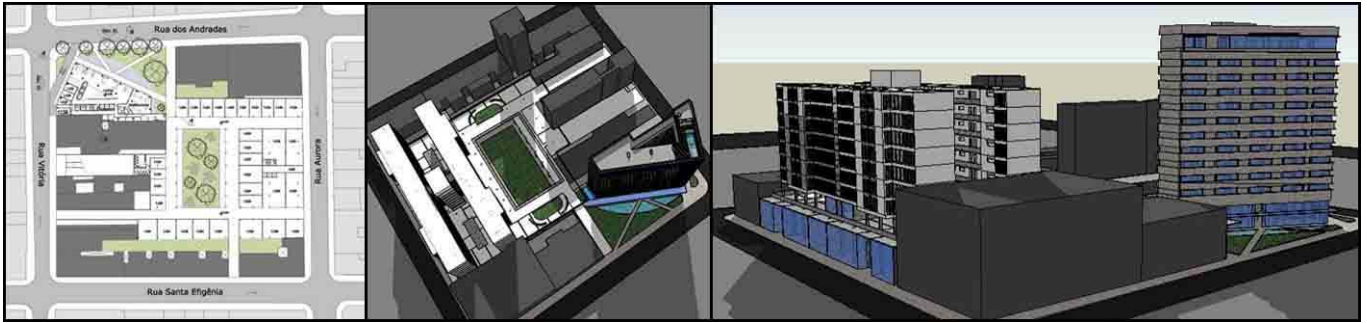


Figura 10. Quadra 9 – Andréia Oshiro / 2007.

A aluna Andréia Oshiro valoriza o pátio interno como núcleo central de uma galeria, espaço semi-público, conectada à todas as ruas envoltórias à quadra. Além das grandes lâminas residenciais em pilotis sobre a base horizontal com comércio e serviços é implantado um hotel na esquina da Rua dos Andradas com Rua Vitória, apresentado na Rua dos Andradas um recuo construindo uma pequena “praça” triangular guarnecida com um jardim. O estacionamento é um subsolo.

Como conclusão, nos limites desse trabalho, procura-se um entendimento, uma explicação para esses projetos. A quadra urbana como uma unidade que deve ser enfocada em sua especificidade e em seu conjunto que se hierarquiza em função da estrutura urbana do mais geral para o mais local, otimizando-se suas possibilidades de novas ambiências, procurando-se uma equação entre a herança e manutenção de um patrimônio edificado e as contribuições modernas que forçosamente não podem, pelo menos nesse contexto, se contrapor ou anular essas preexistências, mas entendê-las no sentido de construção de uma síntese que supere uma anacrônica dicotomia entre passado e presente, tradição e modernidade.

## BIBLIOGRAFIA

- AGUIAR, Douglas – *O quarteirão urbano* / Revista Projeto – Maio – São Paulo 2001
- ARGAN, Giulio Carlo – *História da arte como história da cidade* / Livraria Martins Fontes Editora Ltda – São Paulo 1995
- BEM, José Paulo de – *São Paulo Cidade, Memória e Projeto* / Tese de Doutorado FAUUSP 2006
- BEM, José Paulo de; BEM, Fábio de; BEM, Mário de – *Projeto na cidade contemporânea / Imediações do Parque e Estação da Luz em São Paulo / Reordenação do eixo ferroviário* / Portal Vitruvius Arqtextos 109.03
- BUSQUETS, Juan – *Evolución del planeamiento hacia la escala intermedia* / Texto curso AUH 842 FAUUSP – São Paulo 1997
- CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (Organizadores) – *Paisagem Tempo e Cultura* / AdUERJ – Rio de Janeiro 1998
- HERZOG, Jacques – *Herzog & De Meuron e a pesquisa fenomenológica / Domus nº 823 / Milão 2000*
- LANGENBUCH, Jürgen Richard – *A estruturação da Grande São Paulo* / Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Rio de Janeiro 1971  
– *O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano / Geografia Urbana nº2 / Instituto de Geografia – USP / São Paulo 1969*
- LEFEBVRE, Henry – *A produção do Espaço* / Trad. Jorge Oseki – Mimeo / curso AUT 5816-2/3 FAUUSP / São Paulo 1998
- LYNCH, Kevin – *A imagem da cidade* / Editora Martins Fontes – São Paulo 1988
- MAIA, Francisco Prestes – *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / Companhia Melhoramentos de São Paulo – São Paulo 1930
- MANTZIARAS, Panos – *Fluxos* / Quaderns nº21 / Col·legi d'Arquitectes de Catalunya – Barcelona 1996
- MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro – *São Paulo Metròpole* / Edusp e Imprensa Oficial – São Paulo 2004
- MINDLIN, Henrique E. – *Arquitetura Moderna no Brasil* / Aeroplano Editora / IPHAN – Rio de Janeiro 2000
- 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* / Prefeitura Municipal de Santo André / Santo André 2001
- TOLEDO, Benedito Lima de – *Em um século, três cidades / CJ. Arquitetura nº19* – Rio de Janeiro 1978  
– *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo* / Empresa das Artes – São Paulo 1996
- VALLEJO, Manuel Hércules – *Proyectos de infraestructuras y ordenación urbana* / Texto curso AUH 842 FAUUSP – São Paulo 1999