

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
CEATEC – Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias.
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo

TATIANA ELIZABETH DOMINGOS DE SOUSA

**VALE DO ANHANGABAÚ: UM ESTUDO SOBRE O
ESPAÇO CONSTRUÍDO E RECONSTRUÍDO**

CAMPINAS
2018

TATIANA ELIZABETH DOMINGOS DE SOUSA

**VALE DO ANHANGABAÚ: UM ESTUDO SOBRE O
ESPAÇO CONSTRUÍDO E RECONSTRUÍDO**

Dissertação apresentada no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo na PUC-Campinas para a obtenção do título de mestre.

Área de Concentração: Requalificação Urbana

Orientador: Prof. Dr. Denio Munia Benfatti

PUC CAMPINAS

2018

Ficha catalográfica elaborada por Marluce Barbosa CRB 8/7313
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

t711.4 Sousa, Tatiana Elizabeth Domingos de.
S725v Vale do Anhangabaú: um estudo sobre o espaço construído e reconstruído / Tatiana Elizabeth Domingos de Sousa. - Campinas: PUC-Campinas, 2018.
173f.

Orientador: Denio Munia Benfatti.
Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo.
Inclui bibliografia.

1. Planejamento urbano. 2. Anhangabaú (São Paulo, SP). 3. Espaços públicos. I. Benfatti, Denio Munia. I. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD – 22. ed. t711.4

TATIANA ELIZABETH DOMINGOS DE SOUSA

**“VALE DO ANHANGABAÚ: UM ESTUDO SOBRE O
ESPAÇO CONSTRUÍDO E RECONSTRUÍDO”**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

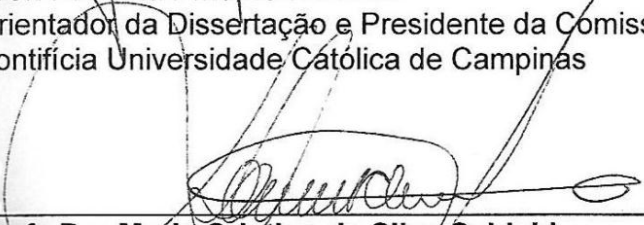
Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Denio Munia Benfatti

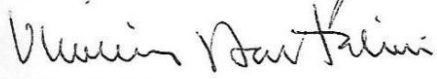
Dissertação defendida e aprovada em 26 de Junho de 2018 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Prof. Dr. Denio Munia Benfatti
Orientador da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa Dra Maria Cristina da Silva Schichi
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Vladimir Bartalini
Universidade de São Paulo

À minha mãe, Elizabeth, que com entusiasmo me
acompanhou,
ao meu pai, Jorge, meu exemplo de paciência e meu
suporte nestes anos,
aos meus filhos, João Eduardo e Daniel, que
entenderam minhas ausências,
ao Paulo, por me compreender,
dedico, com carinho, este trabalho.

AGRADECIMENTOS

Ao professor Denio Munia Benfatti, pelo privilégio de sua orientação, sempre cuidadosa e paciente, indicando caminhos e incentivando a pesquisa.

À Maria Cristina da Silva Schicchi e ao Wilson (Caracol) Ribeiro dos Santos Junior pelas contribuições e indicações na Banca de Qualificação.

À minha grande amiga e sócia Marlene de Oliveira por segurar as pontas.

Aos meus estagiários Hadassa, Natalia, Tamires e Vagner por me ampararem em horas críticas.

À amiga Flávia Tarricone pela presença constante, sempre compartilhando ideias.

Aos meus amigos de trabalho: Carolina Lima, Sergio Jr., Silvia Faria, Valéria Paiva e Vanessa Takahashi pelas contribuições e apoio constantes.

Aos meus alunos por confiarem no meu trabalho, em especial, àqueles que compartilham o *ranço* do dia a dia.

A toda a minha família pelo amor incondicional.

E por fim, e não menos importante, à Terezinha Lima e Silva e à Vera B. Souza pela ajuda imprescindível na finalização deste trabalho.

RESUMO

SOUSA, T. D. *Vale do Anhangabaú: um estudo sobre o espaço construído e reconstruído*. 2018. 173 fl. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Campinas, 2018.

O Vale do Anhangabaú é um espaço público muito específico e configurado como residual na área central da cidade de São Paulo. Foi campo de inúmeras discussões, propostas, projetos e intervenções que modificaram sua paisagem durante todo o século XX. Este trabalho tem como objetivo entender a forma urbana existente neste Vale em seus períodos históricos – como plantação de chá, como parque, como conexão e como laje, a partir da leitura dos elementos morfológicos – topografia, traçado urbano, espaço aberto público e edificado. A análise destes elementos, através dos vestígios das intervenções urbanas passadas e dos processos socioespaciais que constituíram a forma, a função e a apropriação na área, baseia-se nas referências teóricas de José Garcia Lamas e Phillipe Panerai, do método do sistema perceptivo de legibilidade de Kevin Lynch, do critério da teoria da Gestalt e da análise visual de Gordon Cullen. A ideia é relacionar neste objeto de estudo a compreensão das formas urbanas e a leitura do espaço abrangido pelo observador, na escala da rua ou da praça. Busca-se, ao final da dissertação, refletir sobre os caminhos possíveis para a retomada do espaço público no Vale.

Palavras-chave: Vale do Anhangabaú; forma urbana; análise urbana; espaço público.

ABSTRACT

SOUSA, T. D. *Vale do Anhangabaú: a study about the built and rebuilt space*. 2018. 173 pages. Dissertation (Masters in Urbanism) – Pontifical Catholic University of Campinas, Centre for Mathematical Sciences, Environmental and Technology, to the Post-Graduation program in Architecture and Urbanism, Campinas, 2018.

Vale do Anhangabaú is a very specific public space and it is termed as residual in the central part of São Paulo city. It has been the object of many discussions, proposals, projects and interventions that have modified its landscape along the entire 20th century. This paper is aimed to understand the existing urban form in this Vale and its historical periods – such as tea plantation, park, connection and roof slab from the reading of the morphological elements – topography, urban layout, town square and buildings. The analysis of these elements, through the past urban intervention traces and socio-spatial processes that created the form, the function and the appropriation of the area, are based on the theoretical references of José Garcia Lamas e Phillipe Panerai, the method of the perceptive legibility system of Kevin Lynch and the foundations of Gestalt Theory and the visual analysis of Gordon Cullen. The idea of this paper is to relate the understanding of urban forms and the reading of the covered space by the observer, in the dimensions of the street or the town square. The outcomes of this paper are to ponder over the possible ways to retake the public space form Vale.

Keywords: Vale do Anhangabaú; urban form; urban analysis; public space.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
Apresentação	8
Metodologia	10
CAPÍTULO 1. CONCEITOS SOBRE MORFOLOGIA URBANA	11
1.1. Bases conceituais da morfologia urbano	13
1.1.1. A abordagem histórico-geográfica	13
1.1.2. A abordagem tipológica projetual	14
1.2. Elementos da Morfologia Urbana	15
1.3. Análise visual e Percepção Urbana	20
CAPÍTULO 2. O ESPAÇO URBANO DO VALE DO ANHANGABAÚ	23
2.1. A construção do espaço: leituras com sobreposições de mapas	26
2.2. O vale como plantação de chá	28
2.3. O vale como parque: o parque de Bouvard	45
2.4. O vale como conexão: a implantação do Plano de Avenidas	82
2.5. O vale como laje: a esplanada de Wilhein	126
CAPÍTULO 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS	161
3.1. Análise do Vale	161
3.2. Conclusão	165
Referências Bibliográficas	167

INTRODUÇÃO

Apresentação

A escolha do objeto desta dissertação se deve ao fato de que o Vale do Anhangabaú foi um dos espaços urbanos da cidade de São Paulo que mais se transformou durante o século XX.

O Vale do Anhangabaú possui [ou já possuiu] uma dimensão simbólica 'de coração' por ser a área central da cidade de São Paulo. Este profundo vale, que já foi irrigado pelas águas do rio Anhangabaú, transformou-se em eixo de conexão norte e sul da cidade. Após a construção de dois viadutos sobre ele, deu-se a ligação do Centro Velho ao Centro Novo.

A área de estudo deste trabalho está delimitada por dois pontos ligados à função primordial e básica de abastecimento – a bica da Zanuga na Avenida São João e o Pouso do Piques ou Largo do Piques e depois Ladeira da Memória. Estes primeiros lugares, pontos de encontro e de parada na cidade antiga, estabelecem uma relação afetiva de pertencimento e memória.

Todo cidadão sonha com um tempo feliz da cidade. Um tempo que, independente da idade, do autor, do personagem, está invariavelmente situado em um período remoto da sua existência. As lembranças assumem importância fundamental e a nostalgia se impõe como um fato universal. (BENFATTI, 1997, p. 14).

Fazendo leituras da memória afetiva e coletiva da área, este trabalho se propõe a entender o espaço resultante das sobreposições de camadas e a analisar os resultados das reconstruções do espaço público central. Dentro de tal análise, questionam-se quais foram [ou são] as qualidades que devem ser atribuídas a projetos em espaços públicos urbanos para que estes possam, de fato, qualificar ou requalificar uma área com intuito de resgatar a sua identidade.

A recuperação da dimensão simbólica, como elemento de análise, é fundamental para dar sentido ao lugar. O lugar é o local onde a representatividade da vida social se manifesta e se transforma, onde as centralidades ganham relevância como ponto nodal e como forma de articulação das atividades humanas: local de encontro, local de permanência e de convívio coletivo (BORJA; MUXÍ, 2003).

Deste universo conceitual ainda em estabilização, estabelecem-se, para este trabalho, dois parâmetros fundamentais: primeiro, que o **objeto teórico de reflexão é a forma física e espacial da cidade**; segundo, que a **forma urbana é sempre a forma de um lugar, de uma época da cidade** – ela se apresenta, por um lado, com uma espessura histórica, resultado de sua evolução sobre o terreno (local), e, por outro, como uma extensão geográfica, consequência de sua expansão no espaço, **justapondo assim os fragmentos urbanos heterogêneos**, dando lugar, atualmente, a conjuntos heteróclitos no plano formal, cuja morfologia é dificilmente representável e legível¹ (BENFATTI, 2017).

Esta dissertação tem como objetivos: olhar para o passado – para o construído e o reconstruído no Vale, identificar os diferentes fragmentos e resíduos de intervenções, observar propostas anteriores que, ainda hoje, permanecem e influenciam as discussões contemporâneas acerca da valorização deste espaço público, e, principalmente, entender o atual esvaziamento da área. Para tanto, o trabalho divide-se em três capítulos:

O **primeiro capítulo** conceitua morfologia urbana, forma urbana e analisa os elementos morfológicos utilizando como base os elementos urbanos categorizados por José G. Lamas, Panerai, Lynch e Cullen.

O **segundo capítulo** apresenta o Vale a partir da compreensão das camadas e das ações que intervieram, com ou sem sucesso, na área de estudo. O Vale por ser um espaço público muito específico da cidade de São Paulo,

¹ Parte do projeto de pesquisa – A cidade e suas bordas: morfologia das transformações urbanas recentes. Campinas 2007-2017, desenvolvido pelo professor Dr. Denio M. Benfatti e pelo grupo de pesquisa de Requalificação Urbana da FAU – CEATEC – PUC Campinas em parceria com o Laboratório QUAPA-SEL da FAU USP.

durante todo o século XX, passou por inúmeras transformações, frutos das demandas de cada época. Temos, portanto, várias alterações no espaço construído [e reconstruído] que vêm de outros tempos e de muitas intervenções que modificaram a forma urbana da área. Este capítulo tem como objetivo ler estas formas e analisar os resultados dos processos socioespaciais.

O **terceiro capítulo** apresenta as considerações finais, retomando as discussões dos capítulos anteriores, com o intuito de refletir sobre a forma atual consolidada no Vale.

Metodologia

O método é o de estudo de caso. Ele compreende uma pesquisa documental e bibliográfica e uma leitura através do levantamento de campo empírico. O estudo de caso consiste em duas seções: uma revisão da literatura, a partir de fontes primárias e secundárias de arquivos, livros, revistas e artigos, para entender os contextos históricos da área e o levantamento e análise dos dados coletados.

A pesquisa bibliográfica apresentada no primeiro capítulo visa estabelecer os conceitos básicos da morfologia urbana. Ela apoia-se nos estudos dos autores utilizados nesta dissertação e, também, nos debates do Seminário Internacional sobre Forma Urbana (ISUF) e no *Journal of Urban Morphology*.

A pesquisa documental sobre o caso, apresentada no segundo capítulo – o espaço urbano do Vale do Anhangabaú – foi desenvolvida a partir de fotografias e ilustrações colhidas de vários livros e coleções; os desenhos digitais foram produzidos pela autora desta dissertação. Alguns dados também foram elaborados a partir da verificação no local.

CAPÍTULO 1. Conceitos sobre morfologia urbana

A cidade e a sua inserção no território geográfico, sua forma, o desenho de suas vias, a organização do seu tecido e as relações entre seus bairros não são independentes dos grupos sociais que a produzem, que nela vivem e que a transformam. Partindo de uma leitura morfológica, iremos frequentemente lembrar as práticas dos habitantes e a materialização dessas práticas no espaço construído, uma vez que as disposições materiais que constituem o contexto, o suporte ou o estímulo para as ações dos habitantes são também produto dessas práticas. (PANERAI, 2006, p. 14).

A cidade é como um organismo complexo e dinâmico e precisa de uma análise que entenda sua realidade e perceba a concretude das suas estruturas físicas, como uma engrenagem intrincada que se compõe de muitas outras camadas, como as estruturas sociais, econômicas e culturais.

O termo Morfologia Urbana, em linhas gerais, designa o estudo das **formas urbanas**, dos atores e dos processos responsáveis pela transformação do ambiente construído. É a análise do produto físico das ações da **sociedade** sobre o **meio** e das ações que edificam a cidade ao longo do **tempo**.

É um campo abrangente em inúmeras áreas do conhecimento, como arquitetura, geografia, filosofia, arqueologia, antropologia, história, etnografia, entre outras. Nesta dissertação, serão apenas discutidas suas dimensões arquitetônica e geográfica que, em áreas urbanas, frequentemente são afetadas por problemas sociais e culturais.

A morfologia urbana teve, por muitos anos, um papel globalmente reconhecido entre as disciplinas que lidam com a análise urbana, chegando a desenvolver ferramentas eficazes para a leitura da cidade e do território.

Uma série de ferramentas capazes de analisar o espaço urbano e seus fenômenos foi desenvolvida a partir dos anos 60 do século XX, principalmente com a abordagem perceptiva teorizada por Kevin Lynch e com os padrões imaginados por Christopher Alexander em 1977.

A Morfologia Urbana atua como um traço disciplinar de união entre arquitetura, desenho urbano e paisagem.

A forma urbana refere-se aos principais elementos físicos que estruturam e moldam a cidade – tais como os tecidos urbanos, as ruas, as parcelas (lotes), os edifícios, entre outros. É resultante de uma complexa interação entre diversos fenômenos sociais, econômicos e culturais, produzidos e reproduzidos (construídos e reconstruídos) e acumulados no tempo e no espaço.

A complexidade das cidades contemporâneas implica o emprego de diferentes métodos de análise que levam ao entendimento da forma urbana em suas múltiplas dimensões. É necessário perceber a estrutura lógica da formação e da transformação da cidade, como no caso das sobreposições das camadas no Vale do Anhangabaú, e não apenas sua ‘historiografia’, ou somente a estrutura dos tecidos urbanos.

Na terceira parte desta dissertação, este método analítico será apresentado com o intuito de compreender os tecidos sociais e econômicos que formam a estrutura morfológica. A partir do entendimento dos processos de transformação do objeto de estudo, será possível reconhecer os vestígios dos períodos anteriores, caracterizados pela sobreposição das camadas históricas que se acumularam no mesmo espaço físico. O não reconhecimento destas camadas significa a perda de suas informações e, conseqüentemente, da memória coletiva e do valor simbólico atribuído ao lugar.

A historicidade das camadas é um atributo da paisagem dependendo da variedade de períodos morfológicos, da força da morfologia de determinado período, do arranjo espacial, da integração entre as categorias formais e do efeito particular de estruturas dominantes como igrejas, monumentos, indústrias, entre outros. Equilibrando transformações e permanências, a historicidade representa, para a paisagem contemporânea, a continuidade das estruturas formais de tempos passados, permitindo a identificação de aspectos históricos, sociais e culturais (COSTA; NETTO, 2015).

1.1. Bases conceituais da morfologia urbana

1.1.1. A abordagem histórico-geográfica

A abordagem histórico-geográfica tem origem em MRG Conzen (2004), geógrafo alemão que conceitua a paisagem urbana na investigação das mudanças e permanências. Ele estuda a forma urbana em três aspectos:

- **Plano urbano (lote)** – a lógica de ocupação do território, a forma de organização do espaço em relação à topografia e ao sítio;
- **Parcelamento do solo (quarteirões)** – as ruas e o sistema de ruas, as parcelas e a sua agregação em quarteirões, e as plantas das edificações;
- **Tecido urbano (agrupamento dos quarteirões) e padrão de uso e ocupação tanto do solo quanto das edificações** – o uso determina a forma da edificação e suas dimensões.

O estudo morfogênico requer uma estrutura temporal para referenciar o esquema de todos os períodos morfológicos. “Os períodos morfológicos são definidos como parte de processos de transformação cultural continua, nos quais a história geral e regional, a história do Planejamento Urbano, o urbanismo, a arquitetura, a tecnologia, a economia e outros aspectos relevantes da cultura estão todos presentes” (COSTA, 2015, p. 69).

Com base nos conceitos sobre morfologia urbana em abordagens histórico-geográficas, MRG Conzen (2004) analisa a forma urbana a partir de **períodos morfológicos** entendidos como a relação entre os fatos históricos (delimitação de datas) e as materializações na paisagem urbana (períodos evolutivos).

Estudiosos da ocupação do espaço urbano da antiga província de São Paulo, tais como Simões Jr, Benedito Toledo de Lima e Nestor Goulart Reis Filho, reconhecem a ocupação da área central de São Paulo em dois momentos: o desbravamento e a colonização do território e a expansão urbana resultante do ciclo cafeeiro. Esta dissertação divide estes dois momentos em Período Colonial e Império e Período Republicano.

A forma urbana no Vale do Anhangabaú foi se estruturando ao longo destes períodos históricos e se transformando em consequência dos processos econômicos, políticos e sociais que ali se implantaram.

Com base no livro *Fundamentos da Morfologia Urbana* de Staël Pereira Costa (2015), desenvolvido em parceria com o Laboratório da Paisagem EUAFMG, a organização dos períodos morfológicos, neste trabalho, dar-se-á a partir dos períodos históricos brasileiros acima citados, relacionando-os com os períodos evolutivos mais relevantes que alteraram a paisagem urbana no Vale. Assim, os períodos morfológicos do Vale serão classificados da seguinte forma:

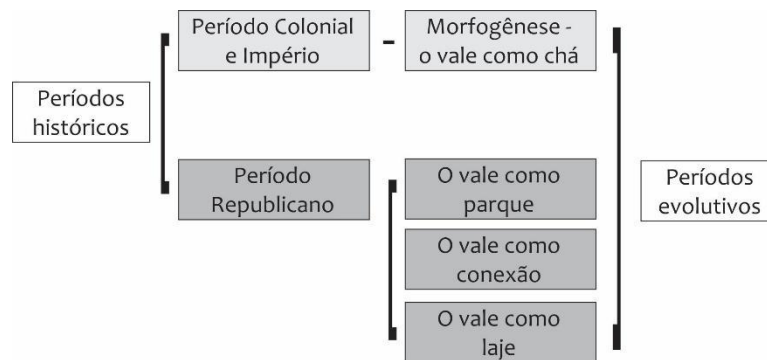


Figura 1. Os períodos morfológicos do Vale do Anhangabaú. [Diagrama produzido pela autora utilizando como base os estudos de Staël Pereira da Costa em parceria com o Laboratório da Paisagem da EUAFMG, 2014].

Assim sendo, a estrutura urbana do Vale do Anhangabaú, em 2018, contém a sucessão das transformações destacadas pelos períodos morfológicos. O resultado na paisagem urbana contemporânea é um acúmulo de formas, ou seja, a materialização de sua história na paisagem.

1.1.2. A Abordagem tipológica projetual

Savério Muratori, em 1959, é o primeiro a refletir sobre a forma da cidade com o objetivo de evitar a ruptura entre as disciplinas técnicas e as disciplinas históricas e teóricas no contexto urbano. “Integra o estudo teórico, a análise arquitetônica e o levantamento construtivo, definidos como uma história do espaço edificado” (MURATORI, 1959 apud PANERAI, 2006, p. 122).

Muratori analisa o tecido urbano através de diversos níveis de leitura:

- **O edifício (o lote edificado)** – edifício ancorado no chão – incluindo espaços abertos;

- **O agrupamento dos lotes** – revela a organização elementar do tecido conforme o período de formação e sua localização na cidade, “caracterizado pelo papel estruturante dos espaços públicos, a posição dos monumentos, a lógica do adensamento e do crescimento interno, assim como as possibilidades de associação com outras formas do tecido” (PANERAI, 2006, p. 123).

As relações entre os tipos, o contexto urbano e os períodos morfológicos estabelecem características da estrutura urbana e da paisagem. O método de interpretação de Muratori sobre a forma urbana está diretamente relacionado a esta dissertação quando, a partir da organização do tecido urbano, seus elementos são analisados e associados de forma comparativa com as camadas históricas visando a compreensão da heterogeneidade da forma urbana existente atualmente na área do Vale do Anhangabaú.

1.2. Elementos da Morfologia Urbana

José Garcia Lamas, em seu livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, estuda essencialmente “os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura” (LAMAS, 2016, p. 27)². Segundo ele, o estudo da Morfologia Urbana deve ser elaborado de forma fragmentada através da leitura de elementos morfológicos do espaço urbano, assim como da articulação destes elementos entre si.

É possível definir a forma urbana a partir de elementos da realidade, não apenas como se organizam e definem os elementos morfológicos no espaço urbano, mas também como se relacionam as conexões destes aspectos aos

² Em nota Lamas apresenta a palavra ‘paisagem’ no sentido de ‘parte do território ou paisagem que a natureza apresenta ao observador’, portanto no sentido da descrição dos aspectos exteriores de uma realidade.

modos de utilização e de comunicação figurativa, constituindo assim a arquitetura da cidade. Assim, o Vale do Anhangabaú será relacionado à compreensão das formas urbanas e à leitura do espaço abrangido pelo observador, na escala da rua ou praça.

Para Lamas (2016), pode-se aplicar ao espaço urbano um método interpretativo semelhante ao utilizado na arquitetura, cujo primeiro passo é o estabelecimento de elementos, para então compreender qual a escala de análise. São definidos onze elementos morfológicos da cidade: o solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado, a praça, o monumento, a árvore e a vegetação e o mobiliário urbano.

O solo – o pavimento: “é a partir do território existente e da sua topografia que se desenha ou se constrói a cidade; o começo é no ‘chão que se pisa’, onde é possível identificar os elementos morfológicos do espaço urbano. Não é somente a topografia e a modelação do terreno, mas são também os revestimentos e pavimentos, os degraus e passeios empedrados, os lances, as faixas asfaltadas e tantos outros aspectos” (LAMAS, 2016 p. 80).

Os edifícios – o elemento mínimo: “são definidos como o menor elemento morfológico identificável na cidade” (LAMAS, 2016, p. 84). É por meio dos edifícios que se organiza o espaço urbano e, em uma relação dialética, a forma urbana é determinada e condicionada à tipologia edificada.

O lote (ou a parcela fundiária): é o princípio essencial da relação dos edifícios com o terreno; seu papel no processo de constituição de uma cidade ocorre principalmente pela dissociação do domínio público do privado.

O quarteirão: “sua definição tanto pode basear-se na sua forma construída como no processo de traçado e divisão fundiária” (LAMAS, 2016, p. 86). É um espaço delimitado pelo encontro de três ou mais vias. Pode ser ainda a parte mínima identificável na estrutura urbana. “O quarteirão organiza também outros elementos urbanos como o lote e o edifício, o traçado e a rua, além das relações estabelecidas com os espaços públicos, semipúblicos e privados” (LAMAS, 2016, p. 94).

A fachada: é o elemento morfológico que apresenta a relação do edifício com o espaço urbano. Ela revela as propriedades distributivas (programa, função, organização), o tipo edificado, além de características e linguagem arquitetônica.

O logradouro: é definido como a área não ocupada dos lotes privados. Refere-se à área livre dos lotes, um complemento residual. “É através da utilização e do desenho do logradouro que se faz parcialmente a evolução das formas urbanas do ‘quarteirão’ e do ‘bloco’” (LAMAS, 2016, p. 98).

O traçado ou a rua: é colocado como um dos elementos mais fáceis de identificação no tecido urbano e no ato de projetar. Regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga os vários espaços e partes da cidade. “O traçado estabelece a relação mais direta de assentamento entre a cidade e o território e, como elemento morfológico, existe em diferentes níveis ou escalas” (LAMAS, 2016, p. 100).

A praça: a definição de praça na cidade tradicional implica a estreita relação do vazio (espaço de permanência) com os edifícios e as fachadas. Implica um projeto espacial, diferindo-se de espaços residuais. Rotatórias ou resquícios do desenho urbano não são praças, possuem geometria variável. A praça caracteriza-se como espaço coletivo de importante significado nas cidades e trata da relação do vazio com os edifícios e fachadas. Segundo Lamas “a praça é o lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestações de vida urbana e comunitária e de prestígio, e, conseqüentemente, de funções estruturantes e arquiteturas significativas” (LAMAS, 2016, p. 102).

O monumento: é um elemento diferenciado tanto por sua configuração e localização na cidade quanto por seu significado. A análise dos monumentos permite questionar o estudo funcionalista das cidades, pois um monumento tem caráter mais amplo do que representar uma determinada função urbana, como vias ou praças, uma vez que tem significados culturais, históricos e estéticos.

A árvore e a vegetação: do canteiro à árvore, ao jardim de bairro ou ao grande parque urbano, as estruturas verdes consistem em elementos

identificáveis na estrutura urbana. “Caracterizam a imagem da cidade e desempenham funções compositivas e ordenadoras no desenho urbano” (LAMAS, 2016, p. 106.).

O mobiliário urbano: é um importante elemento da morfologia, quando entendido como elementos móveis que equipam a cidade, como, por exemplo, os bancos e placas de sinalização, ou os elementos construídos como quiosques ou pontos de ônibus. Entretanto, Lamas (2016, p. 108) destaca que também poderiam ser abordados os elementos ‘parasitários’, típicos da sociedade de consumo, como anúncios, sinais, néons, luzes entre outros.

Philippe Panerai em seu livro *‘Análise Urbana’*, publicado em 1999, apresenta os elementos construtivos da cidade sob dois pontos de vista:

- Os **tecidos urbanos**, em escala intermediária em que se mesclam vias, parcelamentos e edificações;
- As **tipologias** abordando o “debate entre o ‘saber arquitetônico’ e o ‘saber urbano’” (PANERAI, 2006, p. 12). O autor orienta a discussão a partir de uma superposição de três conjuntos: a rede de vias, os parcelamentos fundiários e as edificações.

Para Panerai, essa definição põe em “evidência os elementos que permitem que as diferentes partes da cidade evoluam ao mesmo tempo em que são mantidas a coesão de conjunto e a clareza da sua estrutura” (PANERAI, 2006, p. 12).

A rede de vias – vias e espaços públicos: o espaço público compreende a totalidade das vias – ruas e vielas, bulevares e avenidas, largos e praças, passeios e esplanadas, cais e pontes, e também rios e canais, margens e praias. “Esse conjunto organiza-se em rede, a fim de permitir a distribuição de bens e a circulação de móveis e semoventes. A rede é contínua e hierarquizada” (PANERAI, 2006, p. 81).

A largura das vias, as distâncias entre cruzamentos e os afastamentos entre ruas paralelas caracterizam o tecido de uma cidade. O espaço da via pode ser objeto de análises específicas, como a relação entre a rua e as calçadas, os materiais de pavimentação, a vegetação e o mobiliário urbano. Estas

características permitem mostrar uma cultura urbana local que não se expressa somente na arquitetura do edifício. Permite, igualmente, pensar o espaço público como rede técnica para, partindo do visível, registrar a matéria de que são constituídas diversas infraestruturas.

Os recortes fundiários e parcelares: a representação negativa (figura e fundo) da rede de vias faz aparecer o domínio construído. Segundo Panerai (2006, p. 88), “a análise parcelar pode utilizar diversos pontos de vista, uns ressaltando as regularidades e os agrupamentos, e outros, as fragmentações e as singularidades”.

O confronto entre as ruas e as parcelas fundamenta o modo como se relacionam os tecidos urbanos. O autor destaca a importância da análise da **edificação** e dos conceitos da tipologia construída.

A partir da apresentação dos conceitos e dos elementos da morfologia desenvolvidos neste capítulo, foram elencados, para melhor compreensão de cada período morfológico, quatro elementos que estruturam a leitura do Vale: a topografia, o traçado urbano, a praça e as edificações.

A **topografia** foi escolhida como elemento de estudo, pois ela se altera enquanto elemento morfológico ao dividir o Vale em duas partes: sendo uma, a praça, e outra, a rua que se transforma em túnel; o **traçado urbano** engloba os elementos de rua, quarteirão e lote, a importância da análise deste elemento se fundamenta ao contrastar os períodos e as sobreposições de camadas que distinguem a paisagem em cada nova intervenção na área.

A **praça** se faz importante como leitura ao buscar a compreensão dos espaços livres e as dinâmicas dos espaços públicos e seus significados ao longo da consolidação do Vale.

Por fim, se faz importante também o entendimento das **edificações** que alteraram a paisagem do Vale do Anhangabaú e da área central da cidade de São Paulo ao longo dos anos.

A forma como eles se organizam no espaço urbano ao longo do tempo consolida inúmeras camadas históricas sobrepostas. Estes elementos físicos construídos [e reconstruídos] do passado da cidade, os processos de sobreposições e de transformações do espaço urbano delimitam no tempo os períodos morfológicos.

1.3. Análise visual e Percepção Urbana

Enquanto a Morfologia Urbana desenvolveu instrumentos e métodos para analisar a forma da cidade como uma lógica das forças sociais, a análise visual e a percepção urbana são formas de qualificar as experiências urbanas como atividades perceptivas para a compreensão das estruturas.

A partir destas leituras subjetivas sobre os espaços urbanos é possível entender suas qualidades, avaliando as relações entre a forma urbana e a apropriação dos espaços. A vitalidade urbana procura sintetizar estas qualidades do espaço. Jane Jacobs (2009)³ assume a posição de que a vitalidade está intimamente relacionada com a interação social, com a diversidade de usos e com a qualidade dos lugares. Para ela, a integração e a diversidade de usos são meios de promover segurança, atividades e interação entre as pessoas.

O autor Kevin Lynch elabora, em sua primeira publicação *A Imagem da Cidade*, a leitura da cidade, desenvolvendo na análise perceptiva as questões de legibilidade e imagibilidade em cinco itens:

- Pontos nodais: “são locais estratégicos da cidade onde o observador pode entrar, são focos intensivos para os quais ou a partir dos quais ele se locomove. Segundo Lynch os nós podem ser basicamente junções, locais de interrupção do transporte, um cruzamento ou uma convergência de vias, momento de passagem de uma estrutura a outra” (LYNCH, 2011, p. 53).

³ Jane Jacobs, em sua obra *Morte e vida das grandes cidades*, evidencia o olhar subjetivo sobre a cidade, criticando, principalmente, importantes símbolos da arquitetura moderna como Howard e Le Corbusier, compreendendo os fundamentos urbanos mais decorrentes das grandes cidades – a insegurança e a falta de vitalidade. JACOBS, 2009.

- Marcos: referem-se ao elemento urbano que se destaca na paisagem; possuem forte imagibilidade, como edifícios, sinais, lojas ou montanhas, entre outros.
- Vias: são os canais de circulação pelos quais o observador se movimenta, podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias, etc. Segundo Lynch (2011, p. 52), “para muitas pessoas são estes os elementos predominantes em sua imagem”.
- Bairros: são áreas da cidade de certa extensão e que o observador identifica ‘de dentro’ como possuindo uma identidade própria, ou ‘de fora’ se realmente puderem ser vistos de longe.
- Limites: são elementos não utilizados como percursos e geralmente demarcam o limite de uma área, representam uma interrupção na continuidade da imagem urbana.

A análise visual de Gordon Cullen explora o drama e os efeitos emocionais sentidos a partir do espaço edificado, apresentando três maneiras pelas quais o espaço pode gerar respostas emocionais:

- Ótica: considera as experiências visuais e estéticas do percurso, importante conceito visual serial que analisa os deslocamentos no espaço: a deflexão (desvio angular da visada), o incidente (atrai o olhar), os estreitamentos (convergem o olhar) e a antecipação (desperta a curiosidade).
- Lugar: possui um sentido topológico e tem a ver com a posição do indivíduo em relação a um conjunto de elementos que conformam o ambiente. Segundo Cullen, “este tipo de percepção integra-se numa ordem de experiências ligadas às sensações provocadas por espaços abertos e espaços fechados” (CULLEN, 2017, p. 11).
- Conteúdo: refere-se a conjuntos de significados percebidos durante experiências no espaço através de elementos como cor, textura, escala e estilo, entre outros. Intimidade, multiplicidade de usos, escala, confusão, complexidade e antropomorfia são algumas das categorias a serem analisadas pelo autor.

Estas experiências visuais, as relações e os significados do lugar serão estudados no período morfológico do **Vale como laje**. As relações do homem

com o espaço, utilizando como uma das ferramentas de análise perceptiva, serão apresentadas em forma de desenhos e fotografias.

CAPÍTULO 2. O Espaço Urbano do Vale do Anhangabaú

A construção da cidade, de uma parte da cidade, combina ação do tempo às distintas operações sobre o solo e às edificações, e a complexidade no seu resultado não é somente uma repetição de tipos ou uma sobreposição de tecidos, sem que expressem o processo encadeado nas formas e nos momentos construtivos que se sucedem com ritmos próprios. Distâncias ou continuidades, alienações e vazios, perfis e encontros, casarões e monumentos descrevem assim a sequência do processo temporal materializado em formas estáticas. (SOLÀ-MORALES, 1997, p. 19).

A força da relação caminho versus cidade é de tal ordem que certas cidades assemelham-se a uma sucessão de vias em torno das quais se organiza o tecido urbano. No caso do Vale do Anhangabaú, situado em um íngreme vale, os primeiros caminhos traçados buscavam romper a topografia e estão presentes até hoje desenhando a continuidade do espaço: como a Avenida São João (antiga ponte Açu) e o já extinto Largo da Memória onde se localizava a ponte Lorena e hoje se localiza o Terminal Bandeira.

O antigo rio que desenhava a topografia e que atualmente dá o nome ao Parque Anhangabaú foi retificado, ao longo do século XX, como canal de locomoção ligando a cidade de São Paulo no sentido Norte/Sul. A Avenida Prestes Maia segue desenhando o antigo fundo de vale, e as Avenidas Vinte e Três de Maio e Nove de Julho (avenidas importantes para a estruturação do Plano de Melhoramentos de Prestes Maia – o sistema ‘Y’) também derivam da bifurcação do rio na geografia do espaço.

Duas vias ‘aéreas’ conectam os planaltos da área central de São Paulo, denominados como Centro Velho e Centro Novo, e atualmente estruturam a circulação – são elas: o Viaduto do Chá e o Viaduto Santa Efigênia.

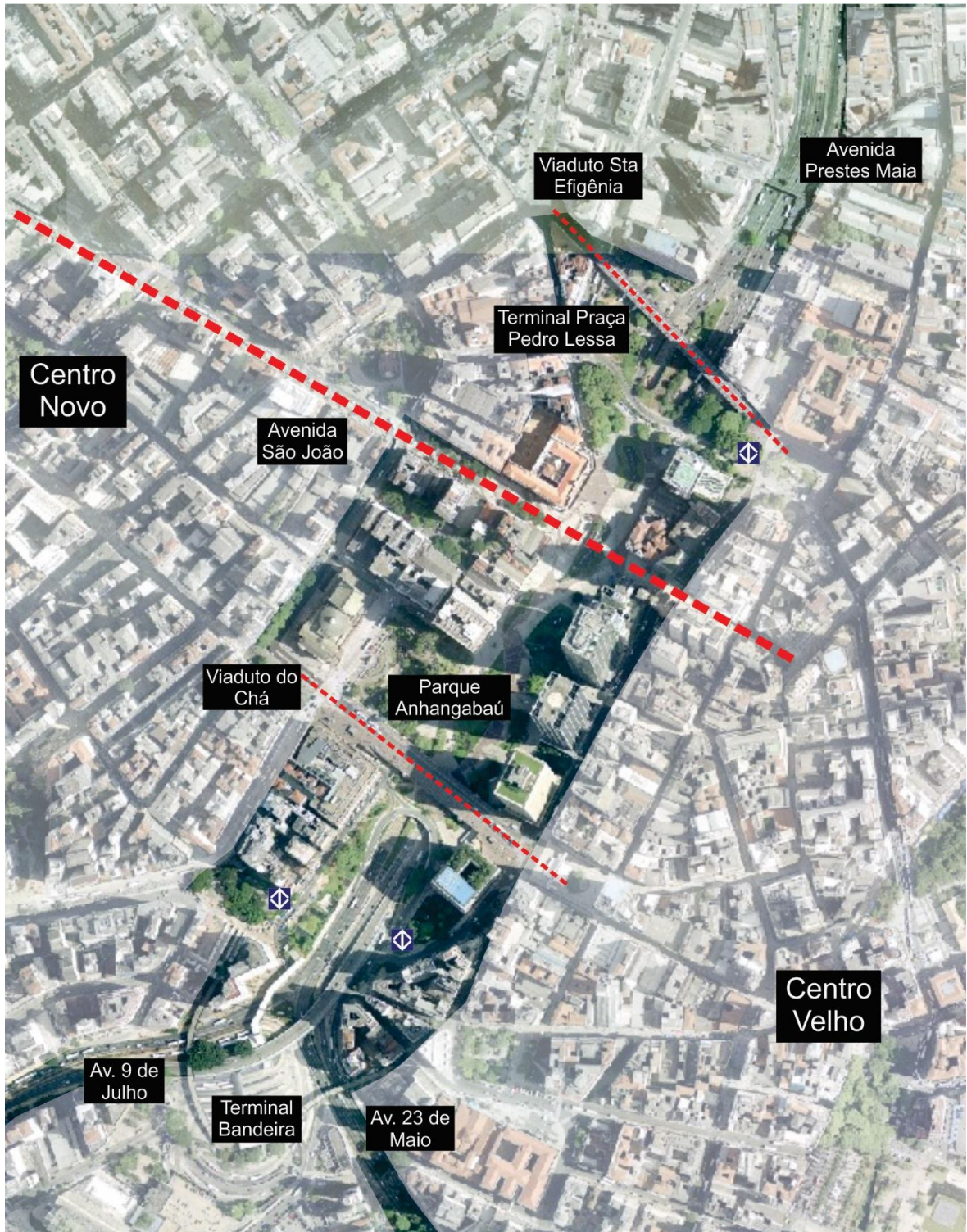


Figura 2. Mapa de localização. [Imagem produzida pela autora utilizando como base o Google Maps].

A área de estudo desta dissertação engloba quatro pontos nodais⁴ importantes que organizam o sistema viário de transporte público (ver Figura 2) – são eles: o Terminal de ônibus Praça Pedro Lessa, a Estação de Metrô São Bento, a Estação de Metrô Anhangabaú e o Terminal Bandeira.

A imagem do Vale do Anhangabaú, além de ser associada a uma junção de vias e transposições, sendo um ponto nodal estruturalmente vital para a cidade, também possui inúmeros edifícios que marcam⁵ a paisagem urbana da área por seu valor histórico, como o Teatro Municipal, o Edifício Sede dos Correios, o Edifício Matarazzo (atual sede da Prefeitura Municipal da cidade), o Edifício Altino Arantes e o Edifício Martinelli. (Figura 3)



Figura 3. Vista da cidade. [Imagem produzida pela autora utilizando como base o Google Maps].

⁴ A partir dos conceitos de Lynch (2011, p. 80-81), apresentados no capítulo 1, “os pontos nodais são focos estratégicos, nos quais o observador pode entrar; podem ser terminais de ônibus e metrô, grandes praças, formas lineares de uma certa amplitude ou mesmo bairros inteiros”.

⁵ Retomando, novamente, os conceitos de Lynch (2011, p.88), “os marcos são pontos de referência externos ao observador, são facilmente compreendidos na paisagem por sua importância ou localização especial”.

A delimitação da área de estudo se deu, portanto, a partir de dois pontos: o primeiro é o Viaduto Santa Efigênia e o segundo, o antigo Largo da Memória (hoje Terminal Bandeira). Estas escolhas se dão pelo fato de que a Avenida Prestes Maia antes do Viaduto Santa Efigênia possui outros elementos que não foram modificados com a implantação da praça laje. No Largo da Memória foi implantado o sistema 'Y' do Plano Prestes Maia que descaracterizou totalmente a área.

2.1. A construção do espaço – leituras

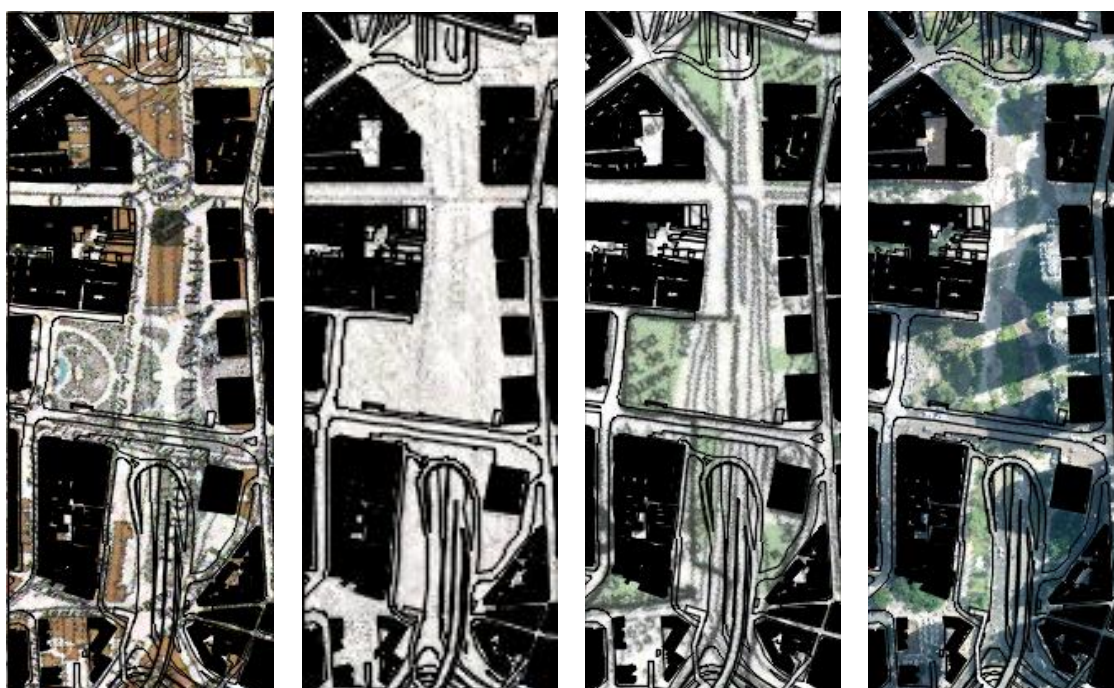


Figura 4. Sobreposição de mapas com a base de estudo em destaque como contraste de figura e fundo. [Imagem produzida pela autora utilizando mapa disponibilizado pelo site da Prefeitura Municipal de São Paulo na plataforma GeoSampa].

O primeiro passo para a uma leitura do espaço do Vale do Anhangabaú, foi a realização de mapas de sobreposição trazendo o entendimento das camadas da área. Os mapas utilizados são disponibilizados no site da Prefeitura Municipal de São Paulo na plataforma GeoSampa, sobre as bases de

1930 (levantamento da empresa SARA BRASIL), o levantamento de 1954 (desenvolvido pela VASP Cruzeiro), o levantamento das áreas verdes publicado em 1988 e, por fim, a ortofotografia de 2004, desenvolvida pela Prefeitura. Estas bases, sobrepostas ao desenho atual da cidade, permitem compreender a construção e a reconstrução deste tecido urbano que será amplamente discutido nos períodos a seguir.

No primeiro mapa – Sara Brasil de 1930 – observa-se o desenho do parque de Bouvard consolidado; no centro da imagem, seguindo para a direção sul da cidade (neste momento o Largo da Memória se encontrava integrado ao desenho do parque), também é possível notar a consolidação de praticamente todos os alinhamentos no Vale. Com a sobreposição da imagem, percebe-se que a Avenida São João não fazia parte da mesma leitura que se tem nas outras imagens, pois possuía características muito diferentes do parque de Bouvard com duas quadras que conformavam uma praça. Muito diferente da próxima imagem, de 1954, que concretizou o Plano de Prestes Maia, demolindo estas quadras que conformavam a Praça do Correio no cruzamento com a Avenida São João. Neste momento, a avenida passa a integrar o desenho no fundo do Vale, porém o Largo da Memória ainda fazia parte deste traçado.

A consolidação dos anéis viários do sistema ‘Y’ é apresentada na imagem do mapa de 1988; nesta imagem, observa-se também a grande quantidade de espaços residuais que ‘sobraram’ do desenho do viário de Prestes Maia.

A última imagem, de 2004, já apresenta o novo Parque sobre a laje consolidado, uma enorme esplanada (como nomeava o arquiteto ganhador do concurso), que segmenta os níveis do Vale, sendo o primeiro um túnel, por onde é possível liberar o fluxo de automóveis que conectam importantes áreas da cidade (sentido onde a cidade cresceu, a partir de 1950) e, na superfície, um parque de estar, retomando, de certa forma, a primeira intervenção na área feita por Bouvard.

A partir desta sobreposição de imagens, foi possível entender os fragmentos, as camadas sobrepostas e os conflitos com a preservação dos

legados, fruto das reconstruções da paisagem que alteraram as dinâmicas do espaço ao longo do tempo. E, em pouco tempo, em apenas cem anos, este lugar se construiu e se reconstruiu. A seguir, neste trabalho, será apresentado cada período morfológico e as alterações no espaço urbano do Vale.

2.2. O vale como plantação de chá

Topografia

Para compreender a configuração do Vale é necessário retomar a história, na formação da área envoltória onde a topografia descreveu a implantação e o desenho da cidade de São Paulo. Na planta topográfica de São Paulo (Figura 5) é possível notar o íngreme desnível entre o Largo São Bento que ocupa aproximadamente a cota 745⁶ (indicada na imagem) e o córrego Anhangabaú na cota aproximada de 725. O vale do Anhangabaú era um vale simétrico, entre dois patamares – a Praça Ramos de Azevedo e o Largo São Bento.

⁶ Apesar de a Figura 5 apenas indicar o Largo São Bento na cota 745, nesta cota está inserida a maior parte da cidade consolidada até o início do séc. XX, área que hoje é denominada de Centro Velho.

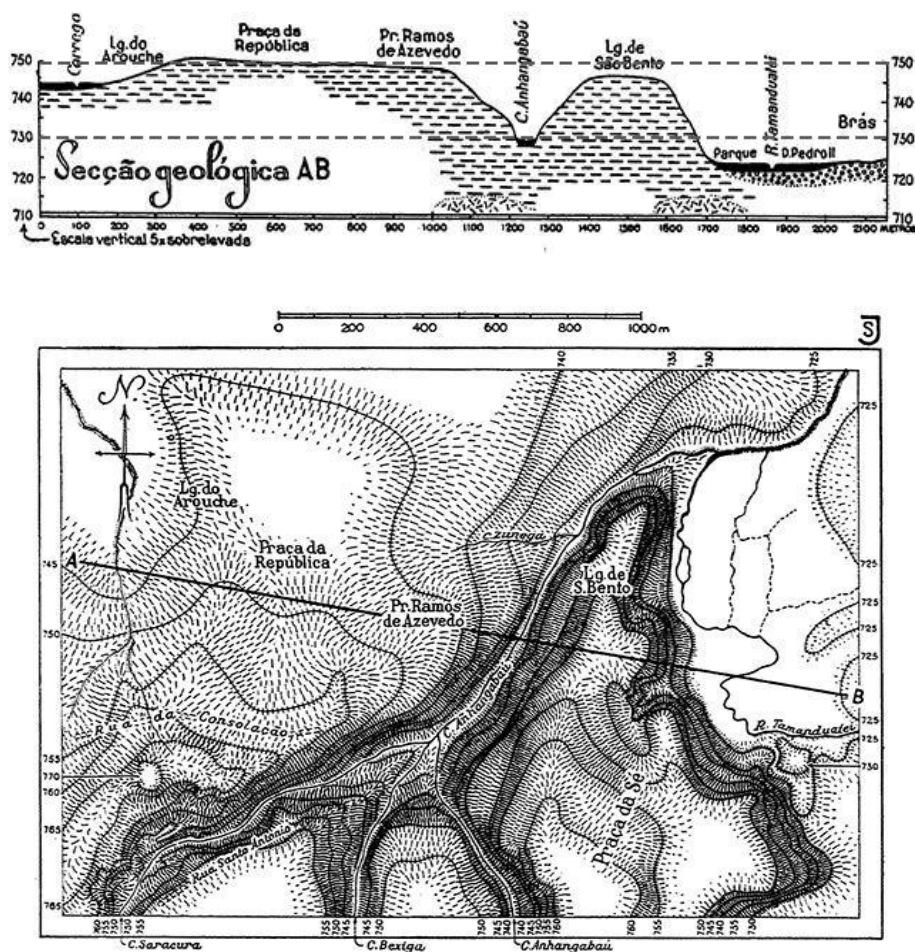


Figura 5. Planta topográfica da área central de São Paulo e Seção geológica. [AB'SABER, Aziz, 2004, p. 15].

A seção topográfica, acima citada, representa a área mais íngreme do Vale. Nas primeiras décadas do século XIX, o núcleo urbano da cidade de São Paulo se restringia ao 'Triângulo' formado pelos vértices das três ordens religiosas: o Convento São Francisco, o Convento do Carmo e o Mosteiro de São Bento⁷. O Vale do Anhangabaú, neste momento, caracterizava-se como um fundo de vale e por ser utilizado para plantações de chá. (Figura 6)

⁷ É possível encontrar a descrição sobre a primeira ocupação da cidade de São Paulo em diversos autores, tais como: TOLEDO, 2004, p. 23 e SIMÕES JUNIOR, 1995, p. 22.

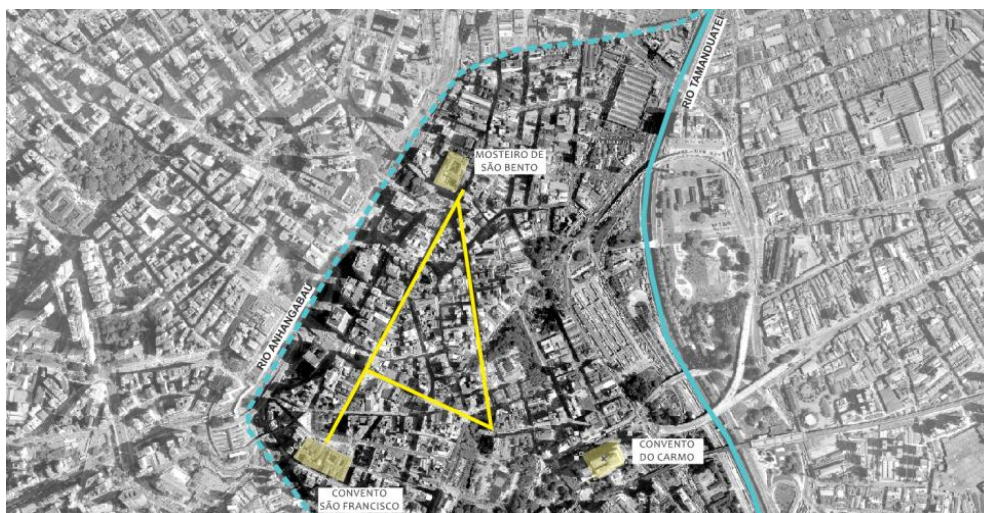


Figura 6. Triângulo da formação do núcleo urbano de São Paulo, em destaque o rio Tamanduateí e em tracejado o Rio Anhangabaú. Intervenção em foto aerofotogramétrica de 2004. [Imagem produzida pela autora utilizando como base mapa disponibilizado pelo site da Prefeitura Municipal de São Paulo na plataforma GeoSampa].

Traçado urbano

Como já visto no capítulo 1, em os '*Elementos da Morfologia Urbana*', o traçado urbano trata das relações da forma urbana entendendo os traçados das vias, dos alinhamentos e dos parcelamentos fundiários. Portanto, na análise da Figura 7, é possível entender a gênese da morfologia do Vale do Anhangabaú a partir da leitura dos primeiros trechos de transposição sobre o Rio Anhangabaú: a ponte Açú (indicada pela letra 'Q'), sendo atualmente a Avenida São João, a Ponte Lorena e o Largo do Riachuelo, mais tarde conhecido como Largo da Memória (indicado pela letra 'R'), onde a travessia se dava pela topografia mais suave.

Em 1810, o engenheiro militar Rufino José Felizardo e Costa desenhou a planta da cidade de São Paulo. Segundo Reis Filho (2004), é possível identificar nesta planta, as ruas da 'cidade nova', na margem oeste do Anhangabaú, como as Ruas Ipiranga e Aurora, às quais se tinha acesso pelas vias São João, Palha e Consolação. No século XIX, a partir de registros cadastrais da cidade de São

Paulo, feitos por engenheiros militares⁸, é possível entender as primeiras conexões do planalto consolidado como área central e seus arredores.

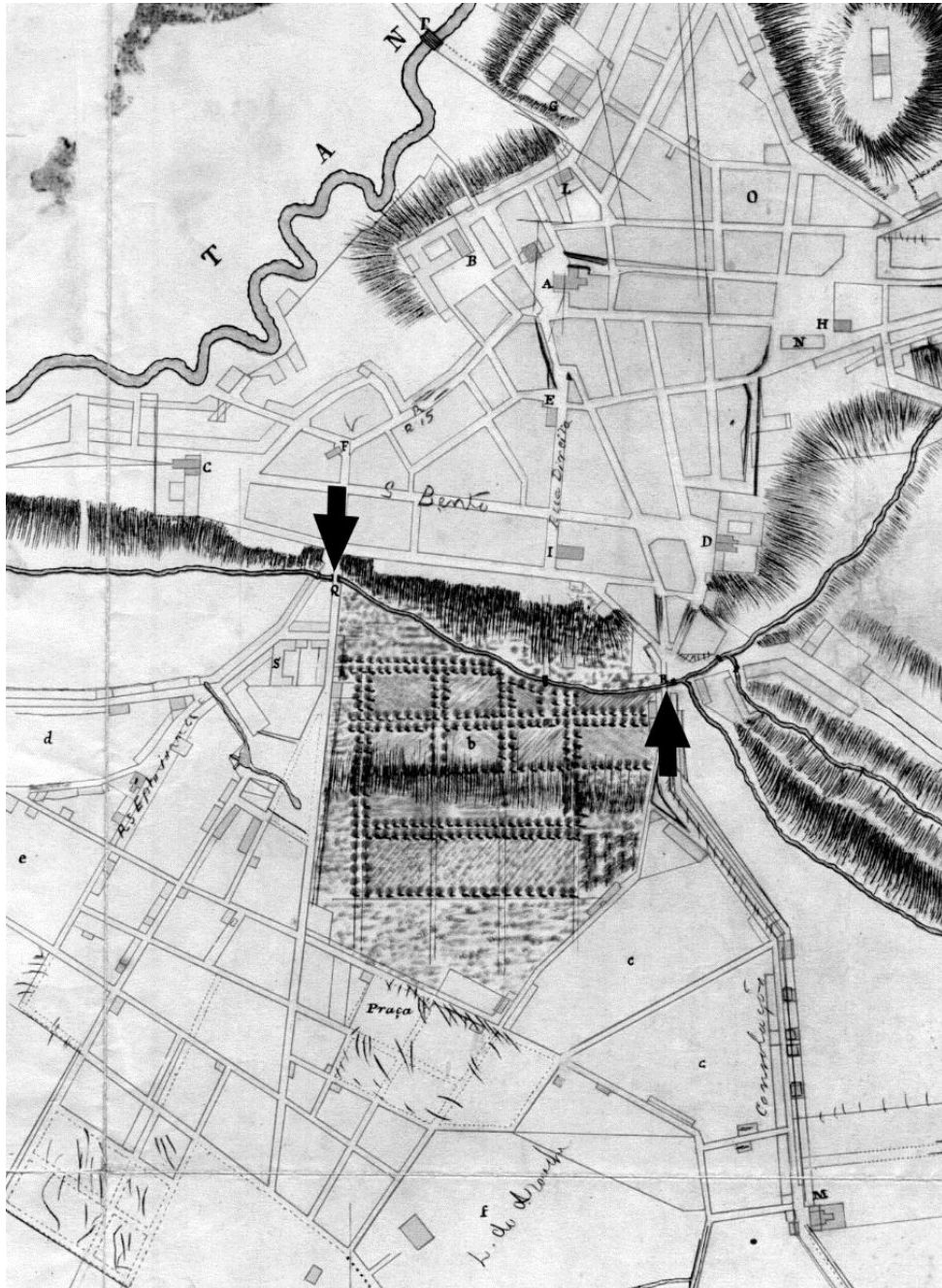


Figura 7. Pormenor da planta da cidade de São Paulo de 1810, realizada por Rufino José Felizardo e Costa. Destaca-se, pela letra 'b', a plantação de chá delimitada pelas transposições (letra 'Q' e 'R' – ponte Açú e ponte Lorena respectivamente). [Acervo DPH].

⁸ Para citar alguns engenheiros militares responsáveis pelo cadastro da cidade: em 1810 – Engenheiro Rufino José Felizardo e Costa, em 1842 – Engenheiro José Jacque da Costa Ourique, em 1855 – Engenheiro Carlos Frederico Rath, entre outros.

As consolidações destas travessias se estabeleceram principalmente pelas suas relações às questões de distribuição de água com a 'bica' da Zunega, onde hoje se encontra o Largo Paissandu com a Avenida São João e, na outra extremidade, nas ladeiras da Consolação e da Memória, um importante ponto de parada para os viajantes que seguiam pelo 'sertão' no caminho para Sorocaba.

Segundo Reis Filho, mesmo loteado, o bairro 'novo' continuava pouco construído e pouco habitado, com exceção do eixo da Rua Consolação e da Rua do Seminário. Nesse período, a população não ultrapassava 5.400 habitantes (SANT'ANNA, 1937/1944, Vol. IV p.122 apud REIS FILHO, p. 253).

De Toledo elucida:

O núcleo central da cidade, o Triângulo, chamava-se, em tempos idos, 'para dentro das pontes'. No início do século XIX, feirantes e tropeiros, ao passar com seus animais carregados de mantimentos pelas 'pontes de fora' como as de Pinheiros, Santana, Emboaçava, pagavam pedágio e recebiam uma guia que deveriam apresentar aos fiscais, os 'comandantes das pontes' como eram chamados. (TOLEDO, 2004, p. 40).

Abaixo seguem duas imagens que retratam a Ponte Açu, ambas em 1827, a primeira de Charles Landseer e a segunda de Jean Baptiste Debret.

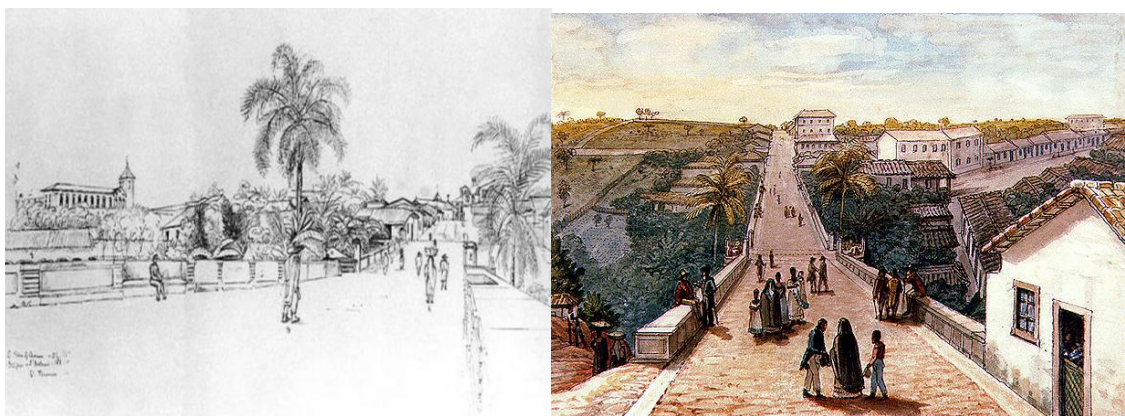


Figura 8. Vista da Ponte Açu sobre o Rio Anhangabaú, 1827. [TOLEDO, 2004, p. 44-45].

Na outra ponta do 'Triângulo' da área central, na ladeira de São Francisco, era possível observar que, do outro lado do Vale do Anhangabaú surgia uma 'cidade nova' (ver Figura 9).



Figura 9. Ladeira de São Francisco, 1860. Vista para a 'cidade nova': ao centro da imagem, o chafariz do Largo dos Piques. [Foto de Militão Augusto de Azevedo - Seção Arquivo de Negativos/DIM/DPH/SMC/PMSP].

Segundo Simões Junior: “o Piques era um local de parada e abastecimento de tropas, pois aí existiam o chafariz, um largo e diversos estabelecimentos de venda de gêneros, entre os quais um que era conhecido como Loja dos Tropeiros. Além disso, no largo eram realizados os mais importantes leilões de escravos da cidade” (SIMÕES JUNIOR, 2004, p. 25). O autor ainda afirma que, “embora o Piques apareça hoje como ponto de convergência de arruamentos urbanos, na realidade, em relação à trama definida pela rede de caminhos de tropa, ele assumia na época o papel funcional de **local de passagem**, e não de **origem de caminhos**. Esse papel irradiador ficava restrito ao núcleo central da cidade, mais especificamente à região da Sé” (SIMÕES JUNIOR, 2004, p. 26).

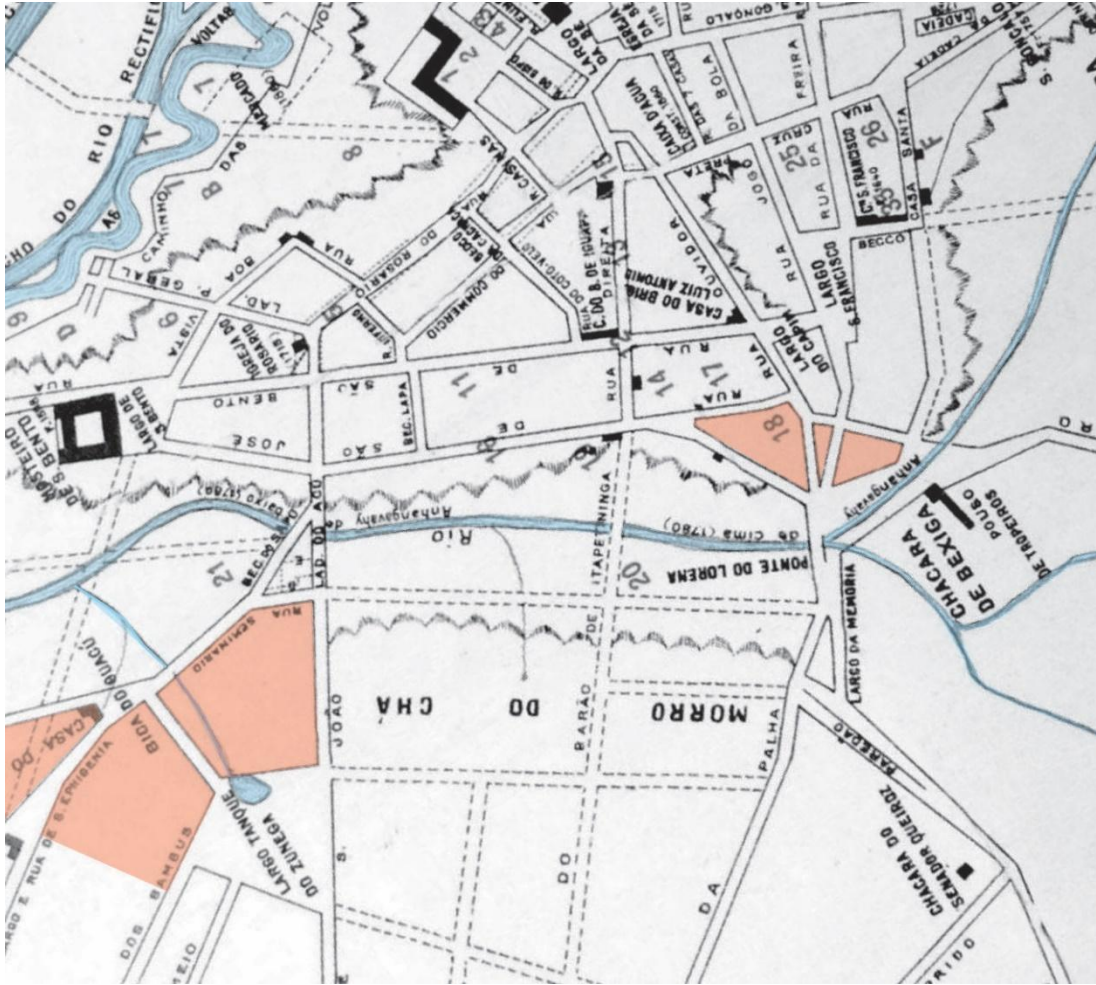


Figura 10. Pormenor do Plano – História da Cidade de São Paulo, por Afonso de Freitas – 1800-1874. [TOLEDO, 1996, p. 59].

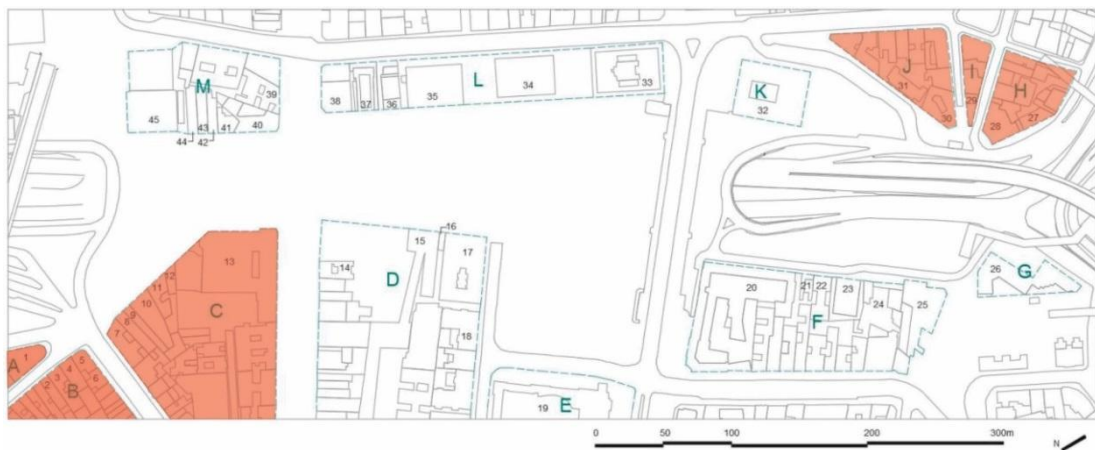


Figura 11. Planta base para o estudo da configuração atual do Vale. Observar os alinhamentos que se mantiveram ao longo da consolidação. [Base em CAD disponibilizada pela Prefeitura Municipal de São Paulo com alterações realizadas pela autora].

No Pormenor do Plano (Figura 10), notam-se os primeiros alinhamentos já consolidados no tecido urbano confrontando com o tecido atual que segue na imagem abaixo (Figura 11), estando eles situados: na Rua do Seminário com as quadras A, B e C e na Ladeira São Francisco nas quadras indicadas por H, I e J.

É possível observar a projeção dos traçados que se consolidaram anos mais tarde no Vale, como a Rua Formosa, o Viaduto do Chá e parte da Avenida Anhangabaú.

Simões Junior destaca a importância destas vias para a estruturação da ocupação e expansão da cidade:

Essa rede viária foi a definidora de toda a estrutura de ocupação urbana da Província de São Paulo, tendo sido utilizada como meio predominante de transporte até a chegada da ferrovia, em 1867. Por este motivo, ela exerceu enorme influência no desenvolvimento intraurbano da cidade de São Paulo, especialmente na sua parte mais central, local para onde todos esses caminhos convergiam. (SIMÕES JUNIOR, 2004, p. 13).

Conforme dados de Reis Filho (2004)⁹, entre 1872 e 1893 a cidade de São Paulo passa de uma população de aproximadamente 26.000 habitantes para 130.750 habitantes. Ainda segundo o autor, o avanço das ferrovias levou ao aumento das atividades comerciais, mais recursos aos cofres públicos e o fluxo dos imigrantes, principalmente europeus.

Em 1855, foi aberta a Rua Formosa, que estabelecia uma conexão importante de saída para Campinas pela Rua São João, enquanto a saída para Pinheiros e Sorocaba era dada pela Ladeira dos Piques e pela Rua Riachuelo. (Figura 12)

⁹ Segundo dados da EMPLASA (1980-83) na virada do século a população da cidade contava com 239.820 e o Estado com 2.282.279 habitantes. SANT'ANNA, 1937 apud REIS FILHO, 2004, p. 253.



Figura 12. Mappa da Capital da P. de São Paulo seus edifícios públicos, hotéis, linhas férreas, igrejas, bondes, passeios etc. Publicado por Fernando de Albuquerque e Jules Martin em 1877. Observar a nova configuração urbana em destaque a linha férrea, a estação Júlio Prestes e o Parque da Luz. [Disponível em: Informativo Arquivo Histórico Municipal/PMSP, SMC e DPH - <http://www.arquiamigos.org.br>].

Destacadas em vermelho, na Figura 13, estão as conexões¹⁰ mais importantes na cidade em 1880. Esses fluxos ligavam as estações ferroviárias ao centro da cidade e às áreas de expansão. Em laranja destacam-se a Rua Direita e a Rua Itapetininga, desconectadas entre si onde a topografia se apresentava mais íngreme. Nestes pontos, o Rio Anhangabaú e o Vale eram obstáculos físicos à travessia de pedestres e ao crescimento da cidade.

Apesar do obstáculo físico, o crescimento da cidade, nesse período, já ultrapassava o Vale do Anhangabaú e já havia ocupação do outro lado do Vale, hoje denominado Centro Novo, assim como também se expandia em direção à estação da Luz. Neste momento, há a consolidação das duas travessias – a Avenida São João e o Largo do Riachuelo ou da Memória – locais onde a ocupação ocorre preferencialmente na continuidade entre os dois lados da cidade.

A declividade mais acentuada em alguns pontos do Vale propiciou a formação de novos pavimentos por meio da anexação de níveis intermediários formados por tecidos urbanos diferenciados como pontes, passarelas, entre outros.

A superação da travessia pelo planalto se dá com a construção do Viaduto do Chá em 1892 e, posteriormente, com o Viaduto Santa Efigênia em 1913. Com os viadutos, a região ganha um papel fundamental no novo arranjo urbano da cidade. Antes dos viadutos, a travessia era obrigatoriamente feita através de duas passagens pontes. Os viadutos mudam significativamente esses fluxos e trazem ao Vale certo esvaziamento, pois as pessoas deixam de descer e circular por ele.

¹⁰ As conexões destacadas no mapa indicam: 1. O Largo da Sé (Centro Velho); 2. O Largo São Francisco (saída às regiões de Sorocaba e Jundiaí, pela Rua do Riachuelo); 3. Ladeira dos Piques em direção ao litoral; 4. Higienópolis e Campos Elíseos; 5. Bairro da Luz (estações São Paulo Railway – Santos-Jundiaí e Sorocaba).



Figura 13. Pormenor da planta da cidade de São Paulo levantada pela Cia Cantareira e Esgotos, por Henry B. Joyner em 1881. Em destaque estão os principais fluxos e direções do crescimento da cidade, círculos em amarelo apresentam áreas de topografia íngreme. [Disponível em: Informativo Arquivo Histórico Municipal/PMSP, SMC e DPH - <http://www.arquiamigos.org.br> com alterações realizadas pela autora].

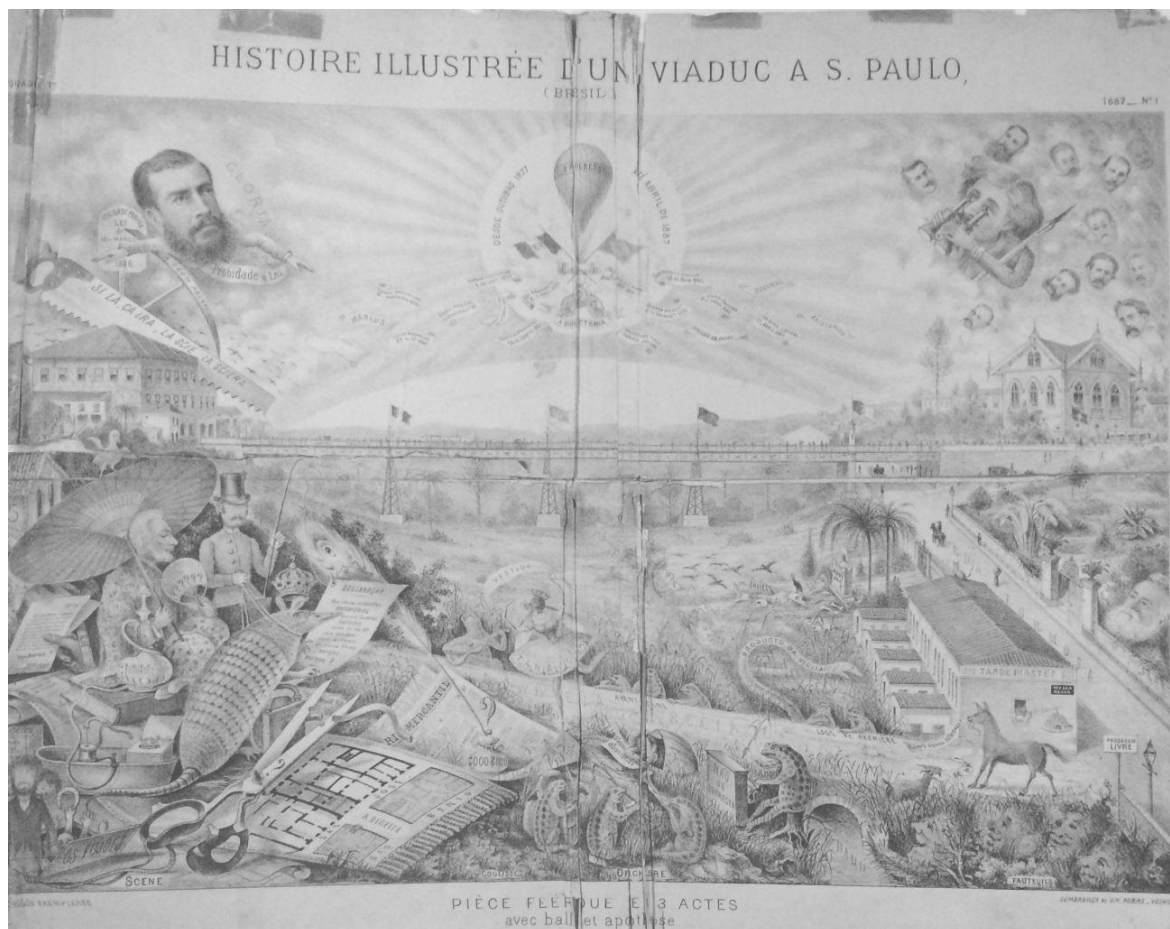


Figura 14. Construção do Viaduto do Chá por Jules Martin, 1887. [TOLEDO, 1996, p. 63].

Em 1877, Jules Martin expõe em sua oficina uma litografia que ilustrava a travessia em nível entre a Rua Direita e o Morro do Chá. (Figura 14)

Está, nas vidraças do Sr. Jules Martin, um belo quadro litográfico representando o que por vezes se tem falado entre nós como meio plausível de ligar por meio de uma linha de bondes a Rua Direita, isto é, o centro da cidade, ao novo e próspero bairro do Morro do Chá, Rua da Palha e Largo dos Curros. (TOLEDO, 1996, p. 61)¹¹.

Portanto, no final do século XIX, Jules Martin incentivou a construção da ligação do Centro Velho da cidade ao Centro Novo em direção ao Oeste,

¹¹ Nota publicada no *Jornal Província de São Paulo* em 5 de outubro de 1877 in TOLEDO, 1996, p. 61.

seguindo para os novos bairros, como exemplo, Campos Elíseos. Era o Viaduto do Chá que cortava o vale de plantações de chá.

A primeira ocupação no fundo do vale do rio Anhangabaú, retirando parcialmente as plantações de chá, levou a cidade a permanecer 'de costas' para o vale, no qual havia o predomínio de uma ocupação de casario residencial. Na figura abaixo é possível observar a consolidação do casario e as plantações de chá; ao fundo, observa-se o Viaduto do Chá e, no centro da imagem, o Rio Anhangabaú já canalizado.



Figura 15. Imagem das plantações de chá de 1897 e ao fundo o Viaduto do Chá de Jules Martin recém-inaugurado. Foto: G. Gaensly e Lindeman. [TOLEDO, 1996, p. 17].



Figura 16. Planta da área central da cidade. Observa-se a irregularidades dos lotes no Centro Velho e, em destaque, a regularidade do casario na Rua Formosa. [TOLEDO, 1996, p. 68-69].

No mapa acima (Figura 16) observam-se os lotes e a sua configuração – a irregularidade dos traçados dos lotes do Centro Velho. Já na encosta oposta, o traçado é mais regular e as pequenas fachadas configuravam na paisagem do Vale uma imagem de casario pobre e simples. É possível observar também, na imagem acima, em amarelo, a repetição da tipologia das edificações com frente para a Rua Formosa.

O Viaduto Santa Efigênia tinha como premissa estabelecer a conexão em nível entre o Largo São Bento e o Largo Santa Efigênia. Sua inauguração aconteceu em 1913, pelo prefeito Raymundo Duprat. Com a construção dos viadutos, os fluxos viários da região foram alterados.

Quando o Santa Efigênia foi construído, o trecho do vale sobre o qual se projetava não fazia parte do 'recinto Anhangabaú'. Até aquele momento o limite norte do recinto era denominado pelo fundo das construções voltadas para a Rua São João. Ali terminava o Anhangabaú. Portanto, naquele momento a região além da São João não representava uma continuidade daquele vazio. Isso só aconteceria muitos anos depois. O fundo do vale

encontrava-se densamente ocupado por pequenas edificações, térreas ou com dois pavimentos, sobre as quais o viaduto foi instalado estabelecendo uma relação bastante conflituosa. (HEREÑÚ, 2007, p. 55).

Pode-se observar nas imagens abaixo (Figura 17 e Figura 18) o Viaduto Santa Efigênia por entre inúmeras construções.



Figura 17. Casario consolidado no fundo do vale contrastando com o Viaduto Santa Efigênia, que atravessa sobre as casas. [TOLEDO, 1996, p. 162].



Figura 18. Vista da construção do Viaduto Santa Efigênia tomada da igreja de mesmo nome. Observar a ligação com a Rua do Seminário e a cidade consolidada na cota mais baixa do Vale (Avenida São João). [TOLEDO, 1996, p. 71].

Edificações

Nestor Goulart Reis Filho (2004) apresenta em seu livro '*São Paulo: vila, cidade e metrópole*' elementos construtivos arquitetônicos característicos da cidade colonial. Estes exemplos dos padrões apresentados pelo autor podem ser confirmados nos registros fotográficos de Militão Augusto de Azevedo.

Abaixo (Figura 19), uma das imagens de Militão do Largo da Memória, de 1860, na qual, em primeiro plano, pode-se observar o casario predominantemente térreo com janelas com vergas retas e beirais compridos, ao fundo o sobrado da Ladeira do Meio, onde antes era a Loja América, apresenta beiral mais curto, janelas com arcos plenos e bandeiras e peitoril ornamentados.



Figura 19. Largo da Memória, 1860. Foto de Militão Augusto de Azevedo. [Seção Arquivo de Negativos/DIM/DPH/SMC/PMSP].

Segundo Reis Filho (2004), apesar de as casas construídas a partir de 1820 adotarem novos padrões de acabamentos sem peitoris de madeira e muxarabis, Militão (que iniciou seus trabalhos de documentação nas décadas de 1860/1870) registrou um número significativo destes elementos coloniais, principalmente na área central.

Com o crescimento da cidade, após a implantação das ferrovias, como já visto anteriormente, uma série de residências de alto padrão passam a ser construídas segundo os cânones de uma nova estética – o ecletismo – abandonando o tradicional estilo colonial. Segundo Simões Jr, a cidade começa a se preocupar com as questões da manutenção de uma aparência condigna a essa ‘fachada’, chegando até mesmo a ser prescrita no Código de Posturas de 1875 que, em seu artigo, dizia:

(...) as frentes e outões das casas da cidade bem como os fundos que deitarem para outras ruas e especialmente para a várzea do Carmo serão caiados durante o segundo trimestre de cada ano civil; assim como no mesmo tempo serão pintadas as portas, janelas e batentes. (SIMÕES JUNIOR, 2004, p. 40)¹².

Neste momento, passam a ser adotadas as platibandas, principalmente em ruas movimentadas, como no caso da imagem com vista para a Rua São João, também de Militão, em 1887 (Figura 20). As velhas casas de taipa são substituídas pelo sistema estrutural de tijolos e com isso é possível alcançar maiores alturas, como no caso dos dois edifícios, em primeiro plano, nos quais se podem observar os três andares.



Figura 20. Ladeira de São João, 1887. Fotografia de Militão Augusto de Azevedo. [Seção Arquivo de Negativos/DIM/DPH/SMC/PMSP].

¹² Resolução nº 62, de 31 de março de 1875, da Câmara Municipal de São Paulo, também conhecida como ‘Código de Posturas da Câmara Municipal da Imperial Cidade de São Paulo’ in SIMÕES JUNIOR, 2004, p. 40.

2.3. O vale como parque: o parque de Bouvard

No princípio era o pântano, com valas de agrião e rãs coaxantes. Hoje é o parque do Anhangabaú, todo ele relvado, com ruas de asfalto, pérgola grata a namoricos noturnos, e Eva de Brecheret, a estátua dum adolescente nu que corre – e mais coisas. Autos voam pela via central, e cruzam-se pedestres em todas as direções. Lindo parque, civilizadíssimo. (LOBATO, 2009, p. 63).

O primeiro período morfológico – o **Vale como plantação de chá** – teve como objetivo recompor, de maneira breve, o processo de desenvolvimento e formação da área, porém, será no período Republicano que ocorrerá a primeira transformação no sentido atribuído ao lugar.

A cidade de São Paulo se transforma, no começo do século XX, em uma cidade industrial com o aparecimento de bairros industriais e operários, com fábricas de grande porte, sobretudo na indústria têxtil. O crescimento da cidade neste período é impressionante. Segundo Reis Filho (2004), a população da cidade em 1890 era de aproximadamente 65.000 habitantes e, em 1935, este número cresce para 1.060.120 habitantes (SANT'ANNA, 1937 apud REIS FILHO, 2004). Era uma dimensão comparável à de muitas das principais cidades europeias.

O autor esclarece que “o cenário econômico de São Paulo se transforma de comércio de produção agrícola para uma produção industrial, sendo polo de produção, de distribuição (devido ao grande sistema ferroviário do Estado) e de comércio” (REIS FILHO, 2004, p. 141). Além disso, os serviços públicos também tiveram grande impulso durante o período que contava com a Primeira República:

Água e esgoto, com administração pública, em decorrência dos investimentos em infraestrutura realizados pelo governo estadual; luz, telefone e gás, com investimentos de capitais estrangeiros; correios e telégrafos, como iniciativa do governo federal. Nos primeiros dias de regime republicano, quando estava sendo construído o conjunto de edifícios públicos do Pátio do Colégio, os

Correios, pertencentes a Eduardo Prates, foram instalados na esquina da Rua do Tesouro, em frente ao Palácio.

Depois, na época de alargamento da antiga Rua São João para transformá-la em avenida, entre 1920 e 1922, foi construído um grande edifício para sede dos Correios e Telégrafos, no Anhangabaú, diante do local em que esteve o Mercado São João. Este foi demolido para abertura da que foi depois a Praça do Correio. A importância desses serviços públicos não era apenas a da presença de suas sedes e edificações em vários pontos das cidades, mas também a da presença de um serviço permanente de comunicações, que mantinha a cidade articulada com todos os estados do país e com o exterior. (REIS FILHO, 2004, p. 145-150).

Esta leitura sobre o **Vale como parque** apresentará elementos morfológicos necessários ao entendimento da forma urbana configurada no Vale nos dias de hoje.

Topografia

Segundo Campos, os debates em torno da remodelação do Anhangabaú, “entre 1910 e 1911 confrontavam as ideias do diretor de obras Vitor Freire, defensor das áreas verdes e de um urbanismo pitoresco que tirasse partido do relevo acidentado da cidade, com os interesses imobiliários, obcecados pela ideia de bulevares retilíneos” (CAMPOS, 2004, p. 78).

Em 1911, foi elaborado o projeto Parque Anhangabaú pelo arquiteto francês Joseph Bouvard (o qual será descrito mais a frente, no subcapítulo Praça). Esse projeto criou um desenho simétrico, com um eixo que marcava o terraço dos palacetes Prates e o Teatro Municipal, valorizando a paisagem e os grandes edifícios ali presentes.

O Rio Anhangabaú, pouco antes da implantação do projeto, foi canalizado e coberto, eliminando parte da barreira entre os planaltos da cidade.

“Nem tudo belvedere, nem tudo palácios; um pouco de cada um”. Bouvard soube agenciar os desejos da Prefeitura que visavam integrar a Rua Líbero Badaró com o Anhangabaú e a iniciativa

privada (principalmente o Conde Prates), que pretendia construir no Vale. Seu projeto valorizou a paisagem da área e de suas encostas e, na lateral do Teatro, propôs a Praça Ramos de Azevedo (1912) e o monumento a Carlos Gomes (1922), conformando a ocupação das encostas com as edificações que emoldurariam o novo parque. (CAMPOS, 2004, p. 78)¹³.

Na Figura 21 é possível observar a integração do planalto ao Vale pelo desenho na topografia do Parque de Bouvard.



Figura 21. Viaduto do Chá e Praça Ramos de Azevedo. Acessos desenhados na topografia ligando o planalto ao vale. Ao fundo situa-se o Edifício Prates, 1920. [Disponível em: São Paulo do passado - http://www.hagopgaragem.com/sp_diversos14.html].

Apesar das alterações na paisagem urbana, o vale se configura como um fundo de vale do Rio Anhangabaú, com a mesma declividade vista no período morfológico anterior, mesmo após o rio ser canalizado e o Parque ser construído.

¹³ A primeira seção do plano de Bouvard. Os blocos do Vale do Anhangabaú, Revista de Engenharia, nº4, setembro de 1911, p. 97 In CAMPOS, 2004, p. 78.

Traçado urbano

O início do século XX foi marcado por inúmeras obras de infraestrutura urbana em São Paulo, entre elas, o alargamento e o nivelamento de ruas próximas ao Vale, exemplo da Rua Líbero Badaró e da Rua Conselheiro Crispiniano.

O traçado no Vale foi reconfigurado através da consolidação da Rua Formosa, do alargamento da Rua São João, do Largo da Memória, do Largo Riachuelo e da Rua Dr. Falcão.

Segundo Campos:

A ideia de uma 'Avenida Central' em São Paulo foi retomada pelo prefeito Raimundo Duprat (1911-1914) e deu origem à **Avenida São João**, cujo traçado retilíneo e relativamente plano se prestou ao bulevar parisiense demandado na época. Ladeada pela Delegacia Fiscal (1917) e pela Sede dos Correios (1921), voltava às costas ao Anhangabaú, adotando um padrão convencional, embora pontuado por praças – o Largo do Paissandu (1906), a Praça Júlio de Mesquita (1920) e a Praça Marechal Deodoro (1929). (CAMPOS, 2004, p. 78).



Figura 22. Avenida São João, 1925. À esquerda, a Delegacia Fiscal e, ao fundo, o Edifício Sede dos Correios. [Disponível em: Fragmentos urbanos - <http://mapio.net/pic/p-20134632/>].



Figura 23. A Praça do Correio com o Mercado Municipal. 1910. [Disponível em: São Paulo do passado - <http://www.hagopgaragem.com>].



Figura 24. A Praça do Correio e o Edifício Sede dos Correios. Ao fundo, o bulevar arborizado da Avenida São João. 1935. Foto de autoria desconhecida [IMS].

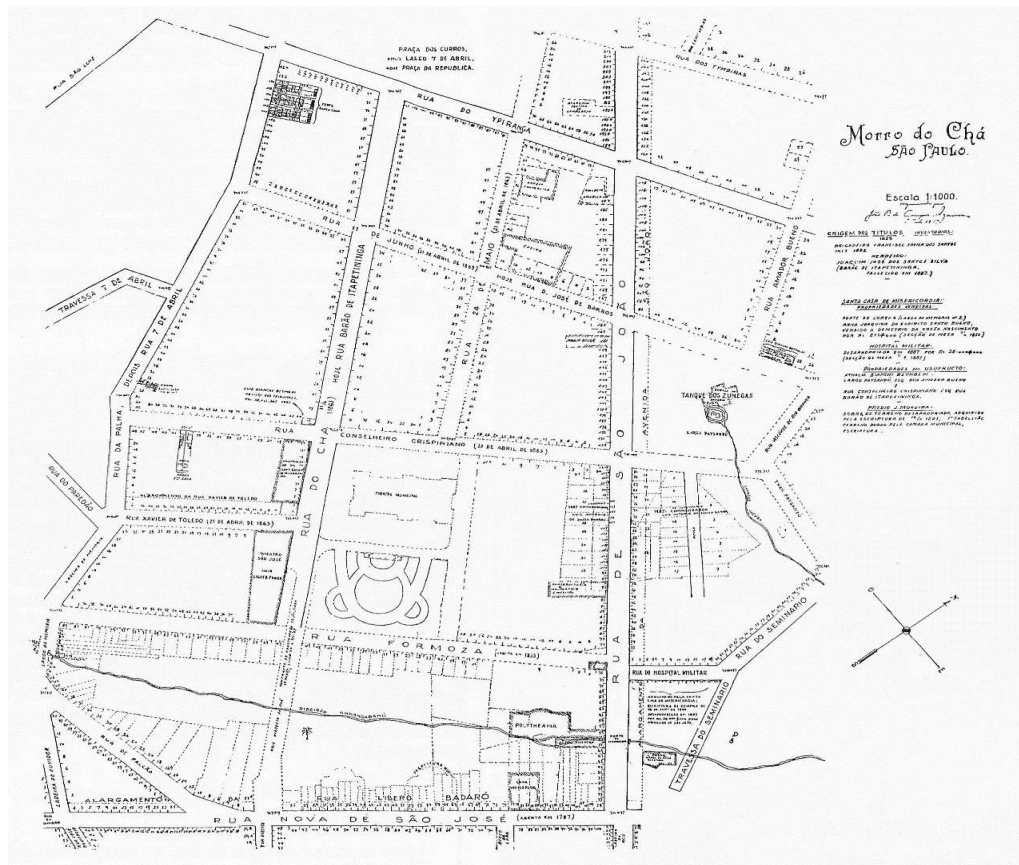


Figura 25. Realinhamento da Avenida São João. Mapa elaborado por João B. Campos Aguirra, 1917. [TOLEDO, 1996, p. 78].



Figura 26. Área de estudo. [Base em CAD disponibilizada pela Prefeitura Municipal de São Paulo com alterações realizadas pela autora].

A comparação das imagens da Figura 25 e da Figura 26 permite o entendimento da gênese da estrutura urbana do Vale existente e hoje consolidado. Os alinhamentos das quadras 'A', 'B', 'C', 'H', 'I' e 'J' já haviam se

estabelecido antes de 1810 (como visto no capítulo anterior), assim como a transposição pelo Rio Anhangabaú na ponte Açu, que se configura atualmente como a Avenida São João. Neste momento, de transformação e ocupação do Vale, pode-se observar a consolidação do desenho da Praça Ramos de Azevedo e das quadras 'D', 'E', 'F' e 'L', pelo estabelecimento das Ruas Líbero Badaró, Avenida São João, Rua Formosa e Conselheiro Crispiniano.

Na imagem abaixo, datada de 1913, podem ser observados o alargamento da Rua Líbero Badaró, a desapropriação de inúmeros lotes e edificações, assim como a proposta de implantação dos Edifícios dos Prates.

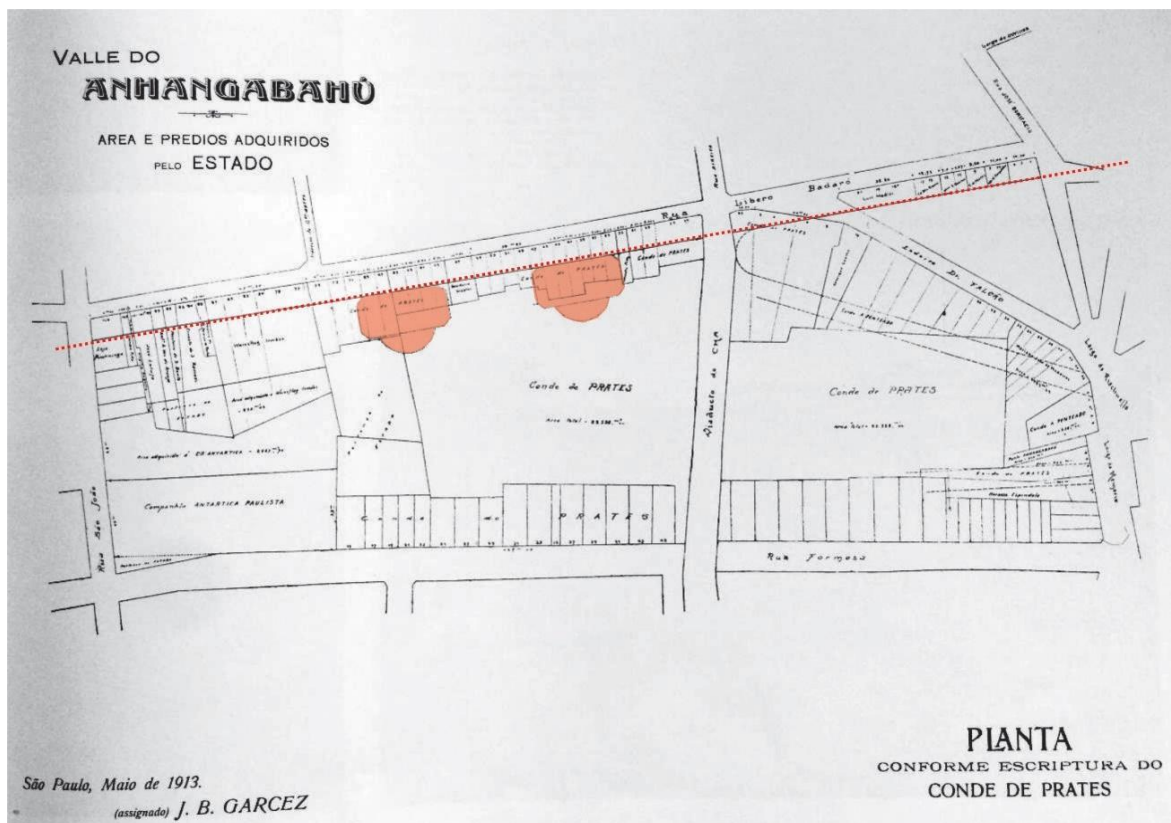


Figura 27. Em destaque na imagem o realinhamento da Rua Líbero Badaró e a proposta de implantação dos Edifícios Conde Prates. Mapa do Engenheiro J. B. Garcez, 1913. [TOLEDO, 1996, p. 79].

Segue abaixo a visão de Silva Telles¹⁴ referente ao Plano de melhoramentos da área central, especificamente da Rua Líbero Badaró, e sua importância para a complementação do plano de valorização da paisagem na área do Vale do Anhangabaú:

A nossa antiga Rua de São José impõe-se seja radicalmente transformada. O seu alargamento constitui medida de primordial para esta capital.

Não representa este melhoramento tão-somente dotar o Centro da cidade de uma rua ampla, que aliviará consideravelmente a movimentação central, trazendo conforto à população; esta simples consideração tornaria imprescindível a transformação desta viela acanhada, sombria e mal habitada, em uma avenida que estará fadada a ser a mais bela rua da capital.

(...) refiro-me à desapropriação da face ímpar da Rua Líbero Badaró, o que ulteriormente seria complementado pela desapropriação da face par da ladeira Dr. Falcão.

Daríamos ao Centro da cidade um verdadeiro desafogo, dotaríamos São Paulo de uma bela avenida central, dominando esse vale sob dois viadutos, hoje tão mal aproveitado e que poderá transformar-se em um sítio encantador.

Seria o complemento indispensável ao belo e imponente Teatro Municipal, que mal se compreende tenha como panorama da cidade essa fila repugnante de fundos de velhas e primitivas habitações.

Oportunamente deverá ser empreendida a desapropriação das casas, face ímpar da Rua Formosa. Evitar-se-á assim que apresente o Teatro Municipal para quem a ele se dirige, indo da cidade pelo viaduto, como primeiro plano de perspectiva, fundos de velhas casinhas da Rua Formosa; só assim conseguirá esta justificar o nome com que se orna. (TELLES apud SIMÕES JUNIOR, 2004, p. 85-86).

Abaixo, Campos deixa claro que, mesmo sendo obras de grande envergadura, ligadas ao traçado viário, elas não tinham como prioridade alcançar grandes conexões urbanas, mas sim, valorizar a paisagem da área central da cidade:

No primeiro período pós-guerra emergiu um novo protagonista urbano: o automóvel. O ideário rodoviário divulgado por

¹⁴ Vereador da cidade de São Paulo, entre os anos de 1905 e 1911, apresentou inúmeros projetos ligados a questões de transporte coletivo e controle de áreas de expansão. TELLES, Augusto Carlos da Silva. Os melhoramentos de São Paulo (São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas), 1907, p. 47 apud SIMOES JUNIOR, 2004, p. 85-86.

Washington Luís foi assumido entusiasticamente pela elite paulistana. Logo os carros particulares tomaram conta do parque Anhangabaú e da Praça da Sé, tornados grandes estacionamentos ao ar livre, e a partir de 1924 (...) um sistema viário abrangente **não era** prioridade, e o foco das atenções continuava a ser o centro. As melhorias atingiam pontos limitados e traziam concepções divergentes, no caso do parque Anhangabaú e da Avenida São João, resultando em realizações fragmentadas (CAMPOS, 2004, p. 80-81, grifo nosso).

Segundo Simões Jr., “Bouvard, apesar de sua nacionalidade, não era defensor das intervenções ao estilo ‘haussmanniano’, o qual preconizava o arrasamento de quarteirões nas áreas históricas e a abertura de avenidas de traçado retilíneo. Afinal, ele era um arquiteto de visão mais organicista do que racionalista” (SIMÕES JUNIOR, 2004, p. 131).

No relatório apresentado para o prefeito municipal Raimundo Duprat em 1911, Bouvard diz:

É preciso, para esse fim, abandonar o sistema arcaico do xadrez absoluto, o princípio por demais uniforme da linha reta, vias secundárias que nascem sempre perpendicularmente da artéria principal. É necessário, numa palavra e no estado atual das coisas, enveredar pelas linhas convergentes, radiantes ou envolventes, conforme casos. (BOUVARD, 1911, p. 4 apud TOLEDO, 2004)¹⁵.

¹⁵Joseph Antoine Bouvard, Relatório apresentado ao prefeito municipal, Raimundo Duprat, 1911 (Processo nº 26.221/11).

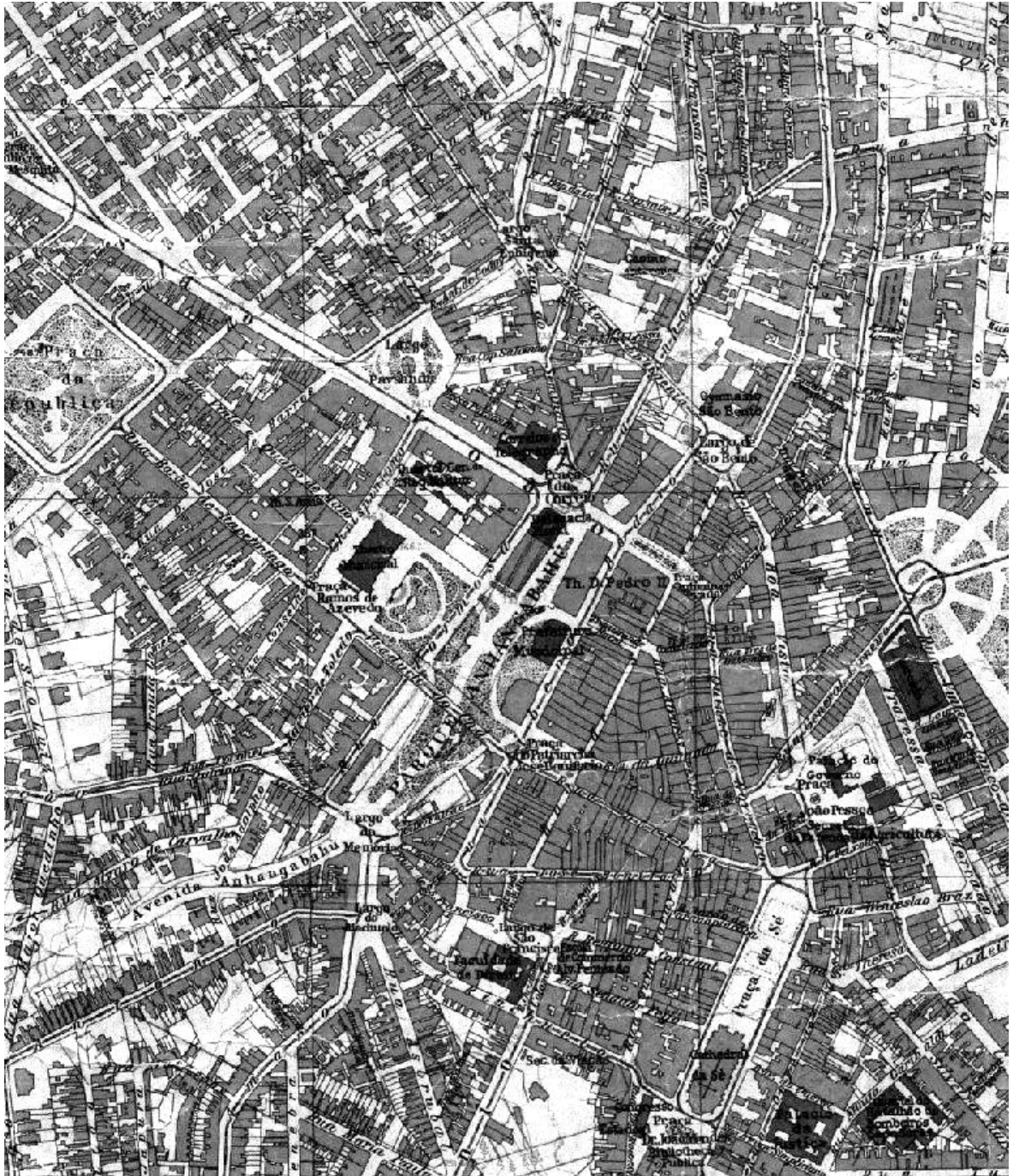


Figura 28. Pormenor Mapa Sara Brasil de 1930. [Disponível em: Sistema de consulta do mapa digital da cidade de São Paulo - <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/>].

Observa-se na Figura 28, o desenho do traçado orgânico de Bouvard que deixa evidente seu cuidado com a ocupação do terreno, considerando as encostas íngremes do vale, assim como a valorização dos edifícios do entorno, como os edifícios Prates e o Teatro Municipal. Na imagem abaixo, podemos observar que a Avenida São João está completamente desconectada da leitura

do Parque Anhangabaú, possuindo características de praça pública urbana distinta ao parque. Diferente da antiga ponte Lorena, no Largo da Memória, que após o seu redesenho foi integrada ao Parque pela Avenida.

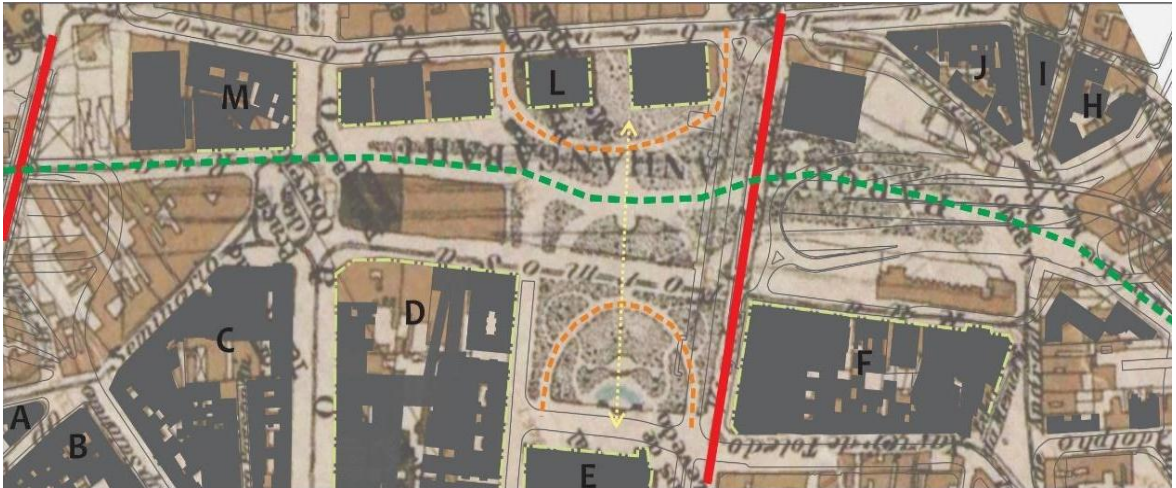


Figura 29. Sobreposição sobre o mapa de Sara Brasil com a consolidação do Vale existente. Parque de Bouvard em pormenor da planta da cidade de 1930, sobreposição em destaque os edifícios existentes hoje e em destaque cores os alinhamentos das quadras, os percursos do projeto de Bouvard e o eixo de ligação entre os Edifícios Prates ao Teatro Municipal e a Praça Ramos de Azevedo. [Mapa disponível em Geosampa com alterações realizadas pela autora].

A última intervenção que altera o traçado, neste período morfológico, será a implantação do novo Viaduto do Chá, que redesenha o traçado das Praças Ramos Azevedo e Patriarca. Serão tratadas as alterações do desenho das praças do Patriarca e Ramos de Azevedo no próximo subcapítulo.

Em 1938, o Viaduto do Chá de Jules Martin foi substituído pelo novo Viaduto do Chá de Elisiário Bahiana através de concurso público.



Figura 30. Novo Viaduto do Chá. Alteração do traçado das Praças. 1938. [Disponível em: São Paulo do passado - <http://www.hagogparagem.com>].

Segundo o estudo do Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo realizado por Prestes Maia em 1930:

O viaduto do Chá, supõe-se reconstruído; não mais a estrutura atual, reticulado de palitos, mas um grande arco de concreto armado, matéria que permitirá uma silhueta monumental, mas suficientemente esguia para não obstruir a vista. Não esquecer que os pontos de vista principais para contemplação do Paço são de sobre os viadutos e em especial do próprio Viaduto do Chá. (TOLEDO, 1996, p. 74).

Na Figura 30, é possível observar o novo alinhamento do Viaduto do Chá de concreto armado, mais largo à esquerda, e o Viaduto de Jules Martin em estrutura metálica sendo desmontado à direita. No fundo da imagem, pode-se observar a construção do Edifício Matarazzo (sede atual da Prefeitura da Cidade); com a alteração do alinhamento do Novo Viaduto, o Edifício ganha um pequeno largo, valorizando o acesso.

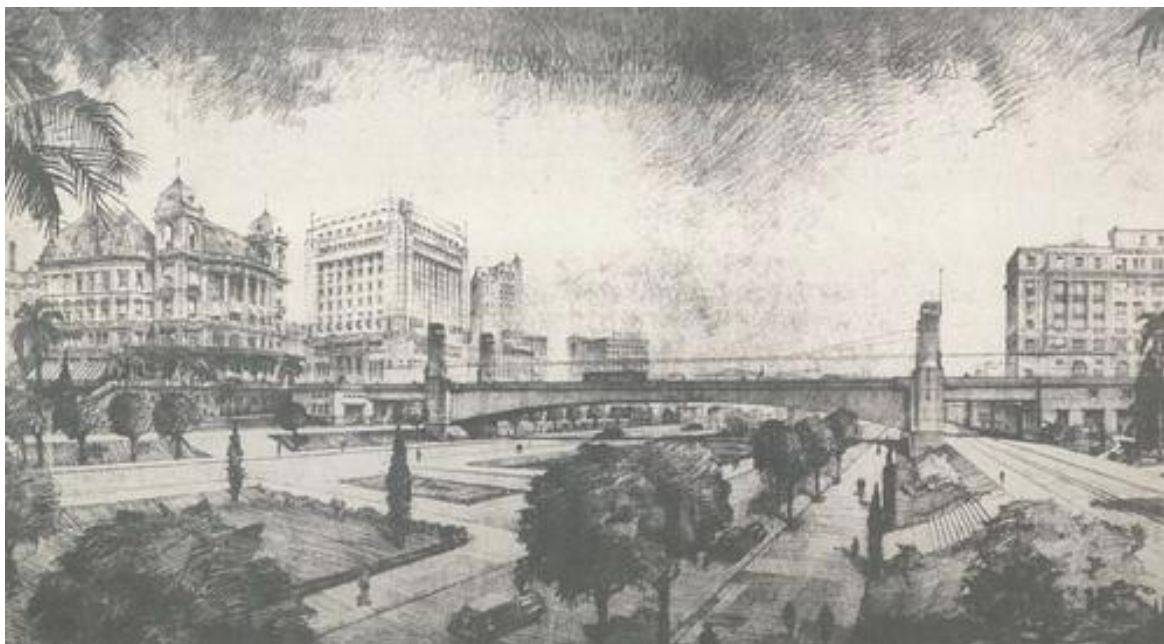


Figura 31. Novo Viaduto do Chá, 1934. Projeto vencedor do arquiteto Elisiário Bahiana. Perspectiva. [TOLEDO, 2004, p. 154].

Praça

Neste subcapítulo serão tratadas as questões relativas ao elemento urbano praça, quando entendido como um sistema de espaço livre público de convívio e lazer, como Largos, Praças e Parques.

Praça do Correio

As primeiras transposições pelo vale, as pontes Açú e Lorena se transformam após a canalização do Rio Anhangabaú, em Praça do Correio e Largo da Memória respectivamente, enfatizando a importância destas transposições ao longo do tempo. A Avenida São João na altura da Praça do Correio e o Largo da Memória são os principais elementos de ligação em nível de um lado a outro do vale. Estes elementos trazem a continuidade urbana e a cidade para o Vale. E estes lugares possuíam dinâmicas urbanas diferenciadas da paisagem do restante do Vale.

A Praça do Correio configurada no fundo do Vale com a Avenida São João era um local ativo e de vida urbana intensa. Toledo descreve as camadas da

consolidação deste lugar após a demolição do Mercado Municipal para a construção da Praça do Correio:

(...) o pequeno quarteirão triangular formado pela ladeira do Açú, Rua do Seminário e Beco do Sapo foi, em 1888, demolido para dar lugar ao mercado de São João, o qual, foi demolido, cedeu lugar a uma estátua que não ficou no lugar por muito tempo. Afinal estamos falando de São Paulo. (TOLEDO, 2004, p. 42).

As figuras que se seguem apresentam a Praça do Correio em dois momentos: o primeiro com a demolição do Mercado Municipal, o segundo com definição do alinhamento da praça.



Figura 32. Demolição do antigo mercado de São João. Parte da Avenida São João e da Rua do Seminário. 1914. [Disponível em: Álbum Comparativo da Cidade de São Paulo – 1862,1887 e 1914. - <http://www.hagopgaragem.com>].



Figura 33. Praça do Correio, observar conformação das quadras envoltórias, duas faces não fazem parte do contexto atual da área. [Disponível em: São Paulo Antiga - <http://www.saopauloantiga.com.br/cinema-central-delegacia-fiscal/>].

Parque Anhangabaú

Como visto anteriormente, o parque de Bouvard era configurado, de um lado, pelos palacetes Prates; do outro lado, pelo Teatro Municipal e, mais tarde, pelo Hotel Esplanada; ao norte, ficavam o edifício da Delegacia Fiscal, a Praça do Correio e a Avenida São João. Ao Sul, o Largo da Memória.

Bouvard estrutura o traçado do parque e estabelece que:

Em todas estas disposições cumpre não esquecer a conservação e **criação de espaços livres**, de centros de vegetação, de reservatórios de ar. Mais a população aumentará maior será a densidade de aglomeração, mais crescerá o número de construções, mais alto subirão os edifícios, maior se importará a urgência de espaços livres, de praças públicas, de squares, de jardins, de parques. (BOUVARD, 1911 apud TOLEDO, 2004, p. 122-123, grifo nosso).¹⁶

¹⁶ Relatório de Bouvard de 15 de maio de 1911.

Segundo Toledo “Bouvard relutou muito em aceitar a construção dos ‘blocos do Anhangabaú’, voltados para a Rua Líbero Badaró. Entendia que entre a Rua Líbero Badaró e o Teatro Municipal deveria haver apenas jardim” (TOLEDO, 2004, p. 123).



Figura 34. O parque de Bouvard, em 1925. No fundo do Vale o desenho orgânico do Parque e, ao fundo, os Palacetes Prates, que anos mais tarde, serão substituídos pelos Edifícios Matarazzo, Conde Prates e Mercantil Finasa. Foto de Autoria Desconhecida [REIS FILHO, 2004, p. 152].

O parque de Bouvard incorpora o quintal como espaço público de fluxo, lazer e contemplação. Inúmeros fatores contribuíram para a mudança na paisagem do Vale, as casas que se encontravam consolidadas na área foram demolidas e os planos de melhoramentos da cidade, que promoveram o alargamento da Rua Líbero Badaró, alteraram as edificações que antes estavam de ‘costas’ para o Vale, permitindo a reconstrução dos edifícios e da paisagem na área.



Figura 35. Imagem dos Palacetes Prates nos anos 20. Observar as escadarias que integravam a cidade ao Vale. [Disponível em: São Paulo antiga - <http://www.saopauloantiga.com.br/palacete-prates/>].

O parque foi a primeira tentativa de dar continuidade urbana através do vale e da qualificação do espaço público entre as duas encostas. O desenho do parque de Bouvard entendia a topografia do vale e tinha como preocupação a descida pela encosta emoldurando o 'antigo' vazio¹⁷.

¹⁷ Vazio no sentido de não urbanizado, pois nestas encostas se encontravam as plantações de chá.

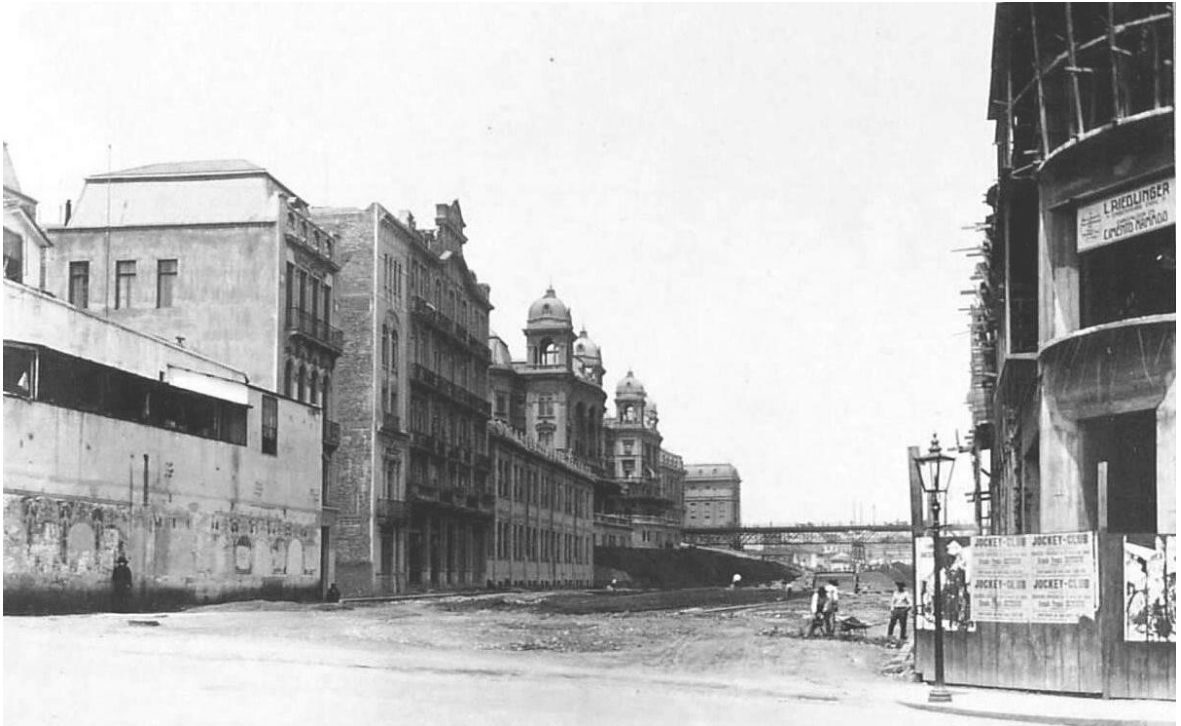


Figura 36. Entrada ao Parque Anhangabaú. Na lateral direita, o Edifício da Delegacia Fiscal e, no fundo, as torres do Edifício Prates. 1916. [Disponível em: Álbum Comparativo da Cidade de São Paulo, 1916, organizado pelo Exm^o. Sr. Dr. Washington Luiz Pereira de Souza – prefeito do Município - http://www.hagopgaragem.com/sp_comparativo3.html].



Figura 37. Viaduto do Chá e Parque Anhangabaú em construção. 1916. [Disponível em: Álbum Comparativo da Cidade de São Paulo, 1916, organizado pelo Exm^o. Sr. Dr. Washington Luiz Pereira de Souza - http://www.hagopgaragem.com/sp_comparativo3.html].



Figura 38. Edifício Prates ou Palácio da Prefeitura e Parque do Anhangabaú em construção. Ao fundo a construção do Edifício da Delegacia Fiscal em frente à Praça do Correio. 1916. [Disponível em: Álbum Comparativo da Cidade de São Paulo, 1916, organizado pelo Exm^o. Sr. Dr. Washington Luiz Pereira de Souza – <http://www.hagopgaragem.com>].



Figura 39. Edifício Conde Prates e os caminhos ao Parque. [Disponível em: São Paulo do passado - <http://www.hagopgaragem.com>].

Observa-se na Figura 38 e Figura 39 a preocupação com o desenho do calçamento acompanhando a topografia e integrando as encostas ao fundo do Vale.

Largo da Memória

O Largo da Memória, no início do século XIX, era apenas um barranco margeando o caminho de saída para Sorocaba. Seu formato triangular foi definido a partir da topografia.

Em 1814, Daniel Pedro Miller construiu o Chafariz dos Piques, em estilo neoclássico, para atender as tropas de mulas. “Entre 1919 e 1922, o Largo da Memória passou por uma reforma que o tornaria rua exclusiva para pedestres, uma das primeiras do gênero na cidade” (TOLEDO, 2004, p. 131).



Figura 40. Largo da Memória. 1930. [Disponível em: São Paulo do passado - <http://www.hagopgaragem.com>].

Toledo segue descrevendo o Largo:

A praça mantém sua característica de ponto de intensa circulação e as escadas são enfatizadas, adquirindo inegável sentido escultural, de caráter *art nouveau*. (...) as escadas tratadas com inegável sentido escultural parecem cascatas articulando o Parque Anhangabaú à Rua Xavier de Toledo. O projeto de Dugubras enfatizou o caráter **de praça de circulação de pedestres** do largo, criando, ainda, junto às escadas, pequenas êxedras curvas para comodidade dos pedestres. As lajes de piso acompanham a curvatura das escadas. Nos azulejos aparece o brasão da cidade, pela primeira vez usado em obra pública. O antigo e incômodo barranco transformou-se na praça mais bem projetada da cidade. (TOLEDO, 2004, p. 131).

Pode se observar na Figura 40 a relação entre a escala da praça e os edifícios do entorno, com residências térreas. Uma volumetria compatível com as dimensões da praça.

Praça do Patriarca

Durante o governo do Barão de Duprat (1911-1914), a Praça do Patriarca foi reformulada e aberta para o Viaduto do Chá. Segundo Benedito Lima de Toledo, o primitivo viaduto do Chá, colocado no alinhamento da Rua Direita, ficou excêntrico em relação à nova Praça, já o segundo Viaduto do Chá “teria ambientação muito equilibrada e a pequena Igreja de Santo Antônio finalmente ganharia espaço livre à frente e, ao contrário das anteriores que deram nome aos largos fronteiros, este templo passou a ser conhecido como Igreja de Santo Antônio da Praça do Patriarca” (TOLEDO, 2004, p. 91).

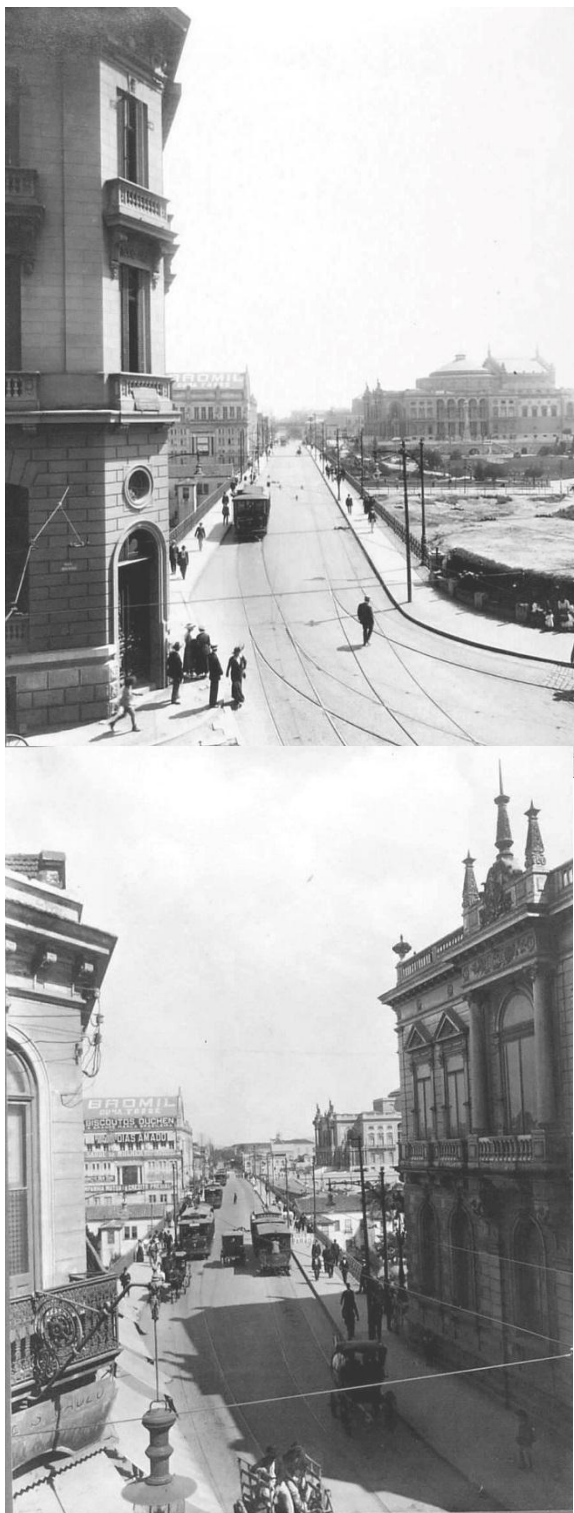


Figura 41. Dois momentos da Praça do Patriarca e o Viaduto do Chá. Na primeira imagem (1911) não havia a consolidação de uma praça, apenas o prolongamento do Viaduto do Chá aliado à Rua Direita, na segunda imagem (1916) a demolição da Residência do Barão de Tatuí e, conseqüentemente, o alargamento da praça. [Disponível em: São Paulo do passado - <http://www.hagopgaragem.com>].



Figura 42. Abertura da Praça do Patriarca, que implicou na demolição parcial do quarteirão. Observar o ‘primitivo’ Viaduto do Chá alinhado à esquerda com a Rua Direita e, ao fundo, a Praça Ramos de Azevedo com seu desenho simétrico, emoldurando o teatro Municipal. [Cartão postal. TOLEDO, 2004, p. 92].



Figura 43. Foto da Praça do Patriarca reformulada com novos alinhamentos e eixo com o Viaduto do Chá. Foto de Benedito J. Duarte retratando a Praça do Patriarca. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hapoggaragem.com>].



Figura 44. Fotos do Viaduto do Chá. Alinhamentos do primitivo Viaduto (estrutura metálica de 1892) – Praça Ramos de Azevedo e Praça do Patriarca. 2018. [Acervo da autora].

Praça Ramos de Azevedo

Como já apresentado anteriormente, o desenho de Bouvard para a Praça Ramos de Azevedo era de um percurso simétrico na encosta do Vale. Com a implantação do Viaduto do Chá de Elisiário Bahiana, a praça foi reformulada e se tornou assimétrica.



Figura 45. Praça Ramos de Azevedo, consolidação da Rua Formosa e construção do Parque de Bouvard, 1910. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hapoggaragem.com>].



Figura 46. Observar que o desenho geométrico e simétrico da Praça foi alterado devido à construção do Novo Viaduto do Chá. [Cartão postal Colombo. TOLEDO, 2004, p. 177].

Fotografias deste período permitem entender e dimensionar a importância da paisagem do Vale para a cidade de São Paulo. Ali tudo era novo, tudo havia sido construído: o desenho do passeio na topografia, os edifícios nas encostas valorizando os visuais para o Parque no fundo do Vale, a via de circulação sinuosa e orgânica. Segundo Hereñú (2007) a escala desse empreendimento era inédita para os padrões paulistanos. Sua construção simboliza o auge da representação urbana da elite cafeeira.

Análise da configuração da Praça do Patriarca e da Praça Ramos de Azevedo

A partir da leitura comparativa dos três momentos (o primeiro de 1892 a 1910, o segundo 1911 a 1937 e o terceiro de 1938 a 1992), compreende-se a forma urbana das praças do Patriarca e Ramos de Azevedo. (Figura 47)

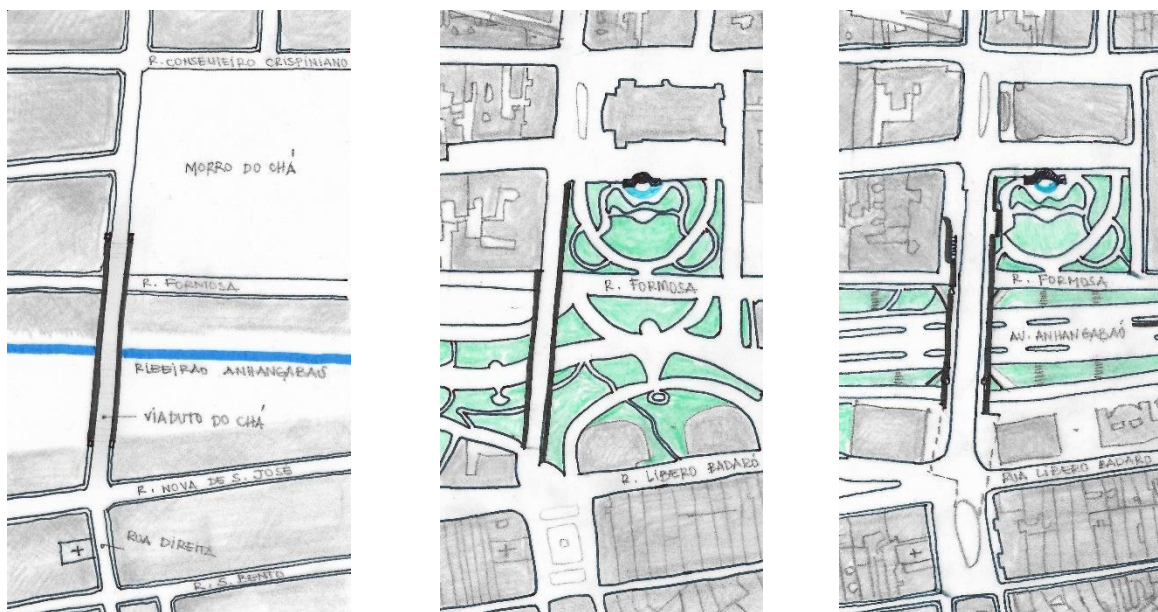


Figura 47. Mapas esquemáticos, base para comparação das estruturas das Praças Ramos de Azevedo e do Patriarca. [Análises produzidas pela autora].

Na primeira imagem, o traçado urbano não contemplava ambas as praças, elas só se consolidarão no tecido urbano após a construção do Viaduto do Chá e da ocupação na encosta oposta do Ribeirão Anhangabaú.

Na segunda imagem, a Praça Ramos de Azevedo já se encontra consolidada. O Teatro Municipal e a Esplanada do Teatro são inaugurados em 1911 e, em 1922, o conjunto escultórico denominado *Monumento a Carlos Gomes*. O Hotel Esplanada, importante edifício compositivo da praça, foi inaugurado em 1923 e o edifício Alexandre Mackenzie - Light em 1926, completando a paisagem da praça.

A Praça do Patriarca, neste mesmo momento, já se encontrava alargada após a demolição da residência do Barão de Tatuí. Em uma de suas extremidades, localizava-se a importante loja de departamento Mappin Stores que, anos mais tarde, se instalaria na Praça Ramos em frente ao Teatro.

Já no terceiro momento, com a reconstrução do Viaduto do Chá, alterando seu alinhamento, modifica-se a paisagem de ambas as Praças. Na

Praça Ramos de Azevedo altera-se o desenho simétrico de Bouvard e na Praça do Patriarca alinha-se o eixo do Viaduto ao centro da praça.

Na terceira imagem, pode-se observar, em tracejado, a consolidação da Galeria Prestes Maia aproveitando o vazio da estrutura do Viaduto e proporcionando uma passagem coberta e qualificada para os pedestres que atravessavam da Praça ao Vale do Anhangabaú.

Edificações

Segundo Malta (2004), as prioridades assumidas pelo regime republicano ganharam corpo no espaço urbano. Em primeiro lugar, a salubridade física e moral: desde a década de 1890 políticas sanitaristas afastaram o fantasma das epidemias e justificaram medidas segregadoras, afetando a população mais pobre. Paralelamente, o governo estadual encetou a construção dos grandes edifícios públicos que abrigariam as instituições republicanas. Quase sempre com projeto do escritório de Ramos de Azevedo, surgiram os prédios das Secretarias da Agricultura e da Justiça; a Escola Normal (atual Escola Estadual Caetano de Campos); o Liceu de Artes e Ofícios (atual Pinacoteca); o Quartel da Luz; as escolas situadas no Brás, na Luz, na Avenida Paulista, entre outras regiões; o Palácio das Indústrias; o asilo do Juqueri; a Penitenciária do Estado; o Palácio da Justiça e assim por diante.

Priorizou-se acima de tudo a criação de uma área central com espaços e edificações de prestígio, capaz de desempenhar suas funções de dominação local e regional. A colina histórica, que até pouco antes abrigava a cidade como um todo, misturando diferentes usos e estratos sociais, seria transformada em núcleo central com função terciária e perfil elitizado, comandando um território urbano em expansão contínua. (CAMPOS, 2004, p. 72).

Entre 1903 e 1911, foi construído o Teatro Municipal, primeira grande obra modernizadora na área do Anhangabaú. A seguir, do outro lado do Viaduto

do Chá, onde mais tarde seria erguido o Edifício Sede da Light, foi construído o Teatro São José.

O teatro São José tirava partido de sua implantação topográfica, pois possuía conexões com a parte alta da cidade através do Viaduto e da Rua Xavier de Toledo e pela parte baixa, através da Rua Formosa.

Segundo Simões Jr. (2004), na época de sua inauguração, o Teatro Municipal foi considerado a construção mais importante de todo o Estado de São Paulo e uma das mais belas da América do Sul. Esse processo de valorização do Vale do Anhangabaú teria início durante a construção desse teatro (1903-1911) e continuaria num 'crescendo', aumentando vertiginosamente sua importância e criando assim as condições para o surgimento de um projeto melhor.

A legislação incentivou a substituição do casario colonial exigindo a construção nos novos alinhamentos e um mínimo de dois andares conforme lei municipal de 1912¹⁸ que estabelecia a continuidade volumétrica nos edifícios do mesmo quarteirão. Porém, nos anos de 1920, com as mudanças do sistema construtivo, o Código de Obras de 1920 altera a volumetria no centro da cidade e regulamenta alturas de até três vezes a largura da rua nas vias mais largas, abrindo caminho para a construção de edifícios como o Sampaio Moreira (1924) e o Martinelli (1930).

Portanto, como afirma Someck, “a verticalização de São Paulo teve como marco o ano de 1920 com a promulgação da Lei nº 2332 regulamentando as alturas dos edifícios e o uso do elevador, elemento central no processo” (SOMECK, 2014, p.29). Apesar de as verticalizações começarem no período **Vale como parque**, as edificações alteraram a paisagem da área central no período do **Vale como conexão**.

Erguido pela Cia Antarctica, o Cine Central ocupou o mesmo terreno onde estiveram antes o Cine Bijou (considerado o primeiro cinema da cidade) e o Teatro Politeama. Ambos foram destruídos por um incêndio em 1914. Em 1921, o prédio foi ocupado pela Recebedoria de Rendas (conhecido também como

¹⁸ Lei Municipal nº 1585, de 3/9/1912.

Delegacia Fiscal) e, em 1947, foi demolido para a remodelação do vale do Anhangabaú. O Edifício dos Correios, em frente à praça que leva o mesmo nome, foi construído em 1920, na área do antigo Seminário das Educandas, assim como o Teatro Municipal, também projeto do escritório de Ramos de Azevedo, tendo sido concluído em 1922.



Figura 48. Edifício da Delegacia Fiscal, em frente, a Praça Giuseppe Verdi, que anos mais tarde será chamada de Praça do Correio. No centro da Praça o monumento a Verdi. Na lateral esquerda do edifício a Rua Anhangabaú e à direita a Rua Formosa. Editado entre 1911-1913 pela Typographia Brazil de Rothschild & Co. nº 22. [Disponível em: Sampa Histórica – <https://sambahistorica.wordpress.com/2013/08/09/cine-central-delegacia-fiscal/>].

Segue nas imagens (Figura 49, Figura 50, Figura 51 e Figura 52) a análise comparativa dos edifícios que configuravam a Praça do Correio e que estão presentes na paisagem urbana até os dias de hoje.



Figura 49. Base de estudo. [Base em CAD disponibilizada pela Prefeitura Municipal de São Paulo com alterações realizadas pela autora].

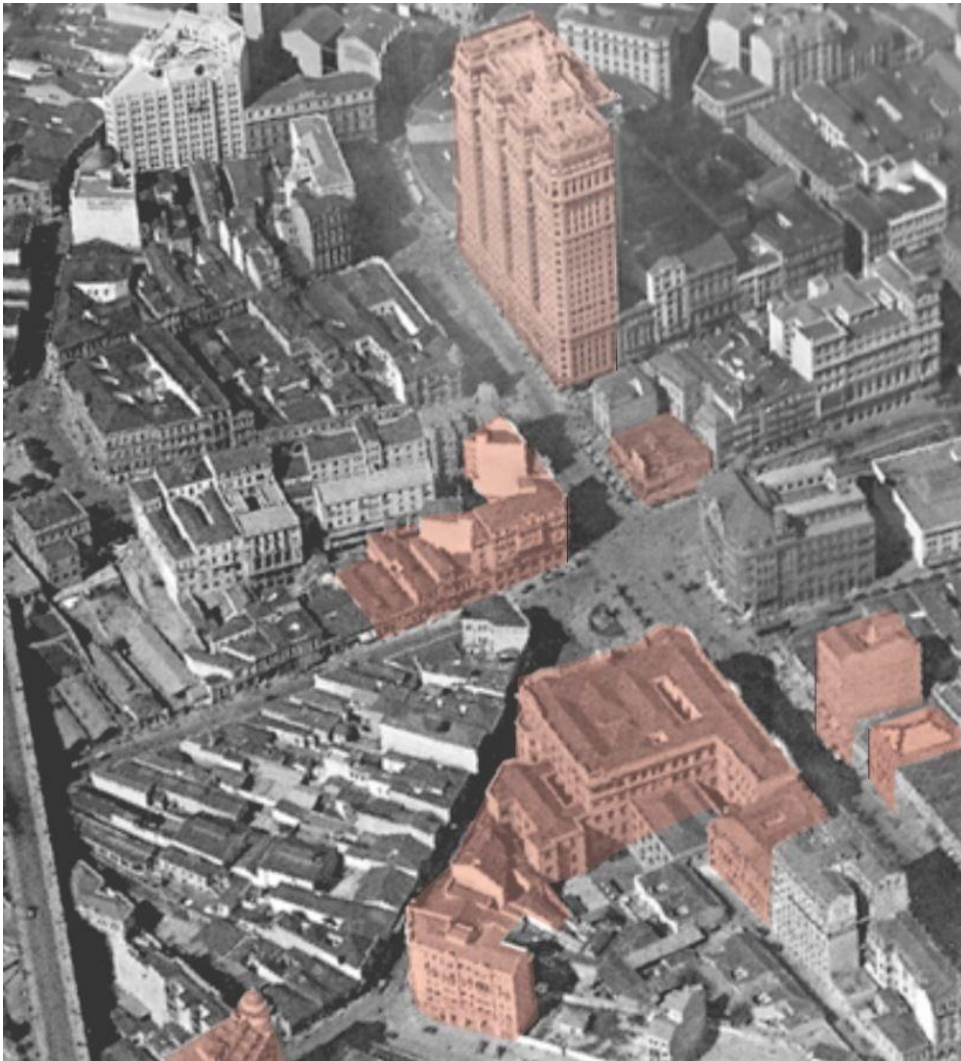


Figura 50. Vista aérea do centro de São Paulo, por volta de 1930. Ao centro a Praça do Correio, a Avenida São João e o antigo Edifício da Delegacia Fiscal. Ao fundo o Edifício Martinelli. Em hachura os edifícios que se mantêm na paisagem urbana hoje. [Coleção particular de A. Salatini in REIS FILHO, 2004, p. 156].



Figura 51. Imagem retirada do Google Maps demonstrando análise comparativa com a imagem acima.



Figura 52. Foto da quadra 'M', apenas o edifício. [Acervo da Autora].

A encosta leste do vale entre as Ruas São João e Dr. Falcão Filho, junto à Rua Líbero Badaró, era de propriedade do Conde de Prates. Samuel das Neves e seu filho Cristiano Stockler das Neves eram arquitetos de prestígio na época e consolidaram a paisagem do Vale. Os Neves mantiveram o desenho de Bouvard: os dois blocos na encosta evidenciando a simetria com o Teatro Municipal. (Figura 53)

Segundo Hereñú:

A linguagem utilizada pelo escritório em todas essas obras, sua 'escolha estilística', foi motivo de polêmicas e debates públicos, seja pela sua rejeição à arquitetura moderna, seja pela sua rejeição à arquitetura neocolonial, em voga nos anos 20 e cujo maior expoente em São Paulo era Ricardo Severo. Figuras como Mario de Andrade e Monteiro Lobato publicaram artigos condenando a produção do escritório. (HEREÑÚ, 2007, p. 121).



Figura 53. Imagem dos Palacetes Prates e o Viaduto do Chá. [IMS].

Na mesma encosta, do outro lado do Viaduto do Chá, encontrava-se o *Grand Hotel Rôtisserie Sportsman* construído por volta de 1912, também pelos Neves. Foi demolido em 1934 para a construção do Edifício Matarazzo, hoje sede da Prefeitura (ver Figura 54, Figura 55 e Figura 56).



Figura 54. *Grand Hotel Rôtisserie Sportsman*. Vista da Praça do Patriarca. Postal da década de 1920. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].



Figura 55. *Grand Hotel Rôtisserie Sportsman*. Vista do Vale do Anhangabaú. Postal da década de 1920. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].



Figura 56. Após a demolição do Hotel o edifício Matarazzo sendo construído. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

Na encosta oposta do Vale do Anhangabaú, na Rua Formosa, pode-se observar o conjunto de residências formando uma composição harmônica de gabarito (grande maioria possuindo apenas dois pavimentos), com vergas retas e platibandas típicas do estilo eclético. Interessante observar as residências que faziam costas com o Parque Anhangabaú. Elas estavam em processo de demolição, característico deste momento, quando a cidade, principalmente na região central, estava apagando seu passado com a arquitetura colonial. Na comparação da Figura 57 com a Figura 58 (apresentadas a seguir) nota-se o único remanescente deste período da Rua Formosa na quadra do Edifício Sede da Light.

Mais à frente, ainda na Rua Formosa, pode-se observar outro remanescente – o Cine Cairo, presente na iconografia desde a década de 30. O Cine Cairo foi o único edifício com frente para a Rua Formosa que restou na composição da paisagem atual e, hoje, está integrado ao projeto da Praça das Artes.

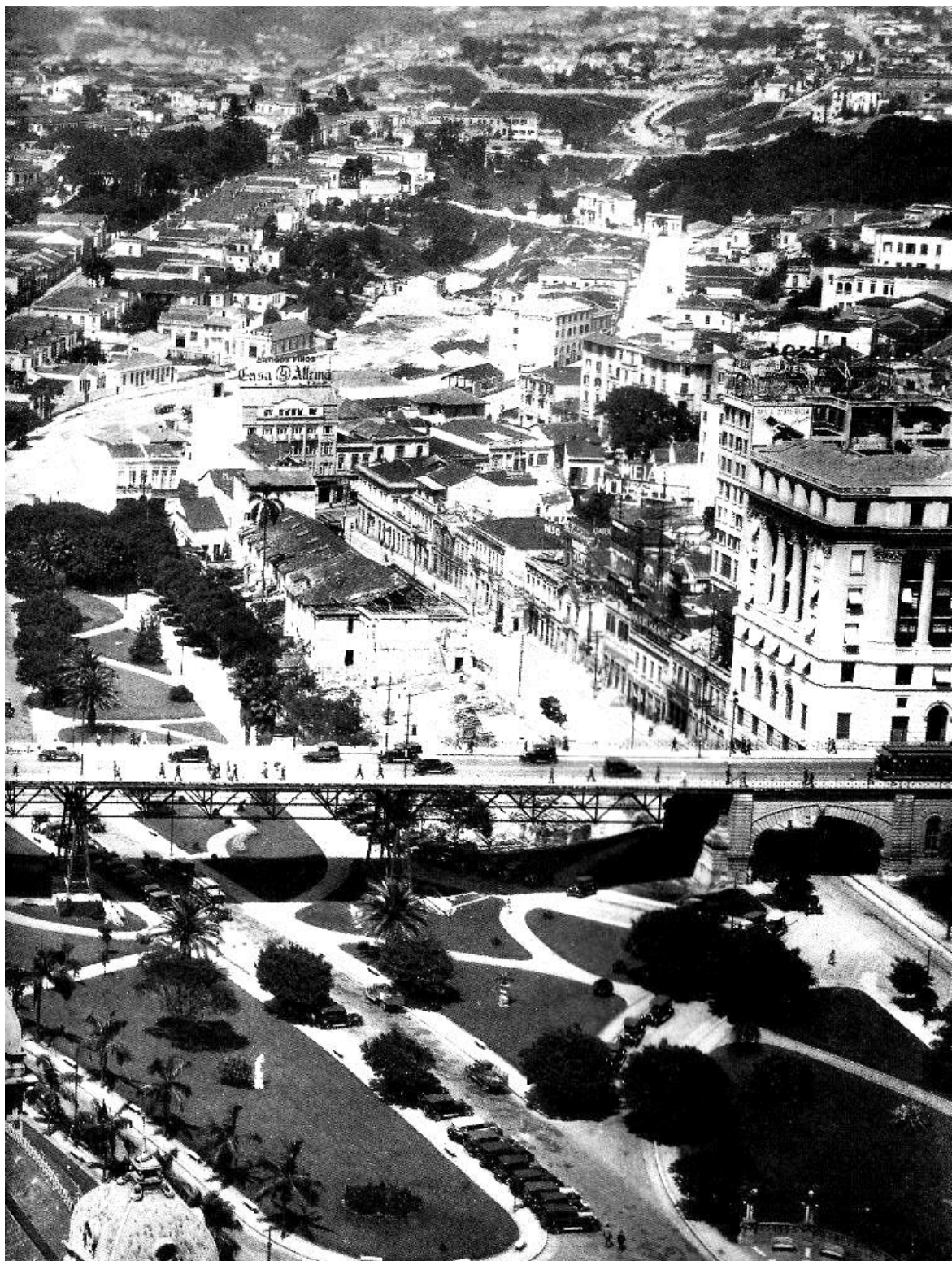


Figura 57. Foto tomada do Edifício Martinelli no rumo sul. No centro da imagem, o Parque Anhangabaú. A Rua Formosa e o casario próximo à Ladeira dos Piques. Cartão Postal s. ed. [TOLEDO, 1996, p. 177].



Figura 58. Foto dos edifícios da Rua Formosa, em destaque o único casario remanescente. [Montagem realizada pela autora, foto tirada em 2018].



Figura 59. Rua Formosa. Ao fundo, o Hotel Esplanada; em destaque, o Cine Cairo como único remanescente desta quadra com frente à Rua Formosa. [NOSEK, 2013, p. 25].



Figura 60. Vistas do Cine Cairo, integrado ao projeto da Praça das Artes. [Disponível em: Cumulus Nimbus - <http://masaokamita.blogspot.com.br/2013/10/pracadas-artes-brasil-arquitetura-vista.html>].

2.4. O vale como conexão: a implantação do Plano de Avenidas

Como visto no capítulo anterior, no período morfológico do **Vale como parque**, a remodelação urbanística de São Paulo se pautava em valores estéticos e representativos, afirmando a área central da cidade como área residencial de qualidade para a elite paulistana.

Campos afirma “que as pressões de crescimento, exacerbadas pela industrialização, esgotaram os modelos urbanísticos da Primeira República” (CAMPOS, 2004, p. 81).

Este período morfológico – o **Vale como conexão** – distingue-se do período anterior pelas mudanças político-econômicas que alteram a dinâmica da cidade como um todo.

A crise de 1929 leva ao colapso o mercado do café e a tradicional economia agrária no país. Com o final da Segunda Guerra Mundial, em 1945, há um desenvolvimento industrial. Portanto, o pós-guerra alavancou os investimentos públicos na cidade, voltando-os para obras de infraestrutura, de transporte e geração de energia.

Segundo Reis Filho, “era a época dos primeiros planos rodoviários, que ligavam a cidade de São Paulo com rodovias modernas e pavimentadas às várias regiões do Estado e a seguir às outras regiões do País” (REIS FILHO, 2004, p. 190).

Em 1940, a cidade de São Paulo já ultrapassava 1.300.000 habitantes; com o fim da Guerra, em 1950, São Paulo tinha 2.227.512 habitantes e, dez anos mais tarde, já ultrapassava 3.700.000 habitantes¹⁹.

¹⁹ Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Sinopse Estatística do Estado de São Paulo*. Rio de Janeiro, IBGE. 1952 e Governo do Estado de São Paulo. *Sumário de Dados da Grande São Paulo*. São Paulo. EMPLASA, 1977. REIS FILHO, 2004, p. 253.

Os novos modos de vida segundo Reis Filho:

Até meados dos anos 50, o comércio estava todo localizado na área Central. (...) os restaurantes também ficavam no Centro. (...) Entre 1950 e 1960 esse padrão generalizou-se. O aumento significativo do número de habitantes induziu a rápidas mudanças nos modos de viver, aproximando-os dos padrões europeus e norte-americanos, entre as faixas média e alta. (REIS FILHO, 2004, p. 196).

Traçado urbano

O aumento populacional, o aparecimento dos ônibus e o transporte por automóvel individual na gestão de Pires do Rio (1926-1930) incentivaram a expansão territorial horizontal e a verticalização. Nesta gestão, por exemplo, aprova-se a construção do Edifício Martinelli considerado o primeiro arranha-céu da cidade.

Segundo Silva (2004), a ocupação efetiva das áreas mais afastadas dependia da conexão com o centro e com o resto da cidade.

Entre 1934 e 1938, durante a administração do Prefeito Fábio Prado, foram executadas inúmeras obras de espaços públicos e edifícios privados em estilo *art déco* na área central da cidade. Um exemplo destas obras é o Viaduto do Chá – projeto de Elisiário Bahiana, já apresentado no capítulo anterior. O *art déco* designa um estilo com predominância de formas retilíneas com a aplicação de ornamentos geometrizados como propagado pela *Exposition Internationale des Arts Décoratifs e Industriels Modernes*, organizada em Paris, em 1925.

Nesta época, teve início a implantação do Plano de Avenidas, que havia sido definido inicialmente pelo engenheiro João Florence Ulhôa Cintra em meados de 1920 e desenvolvido depois pelo engenheiro arquiteto Francisco Prestes Maia. O Plano de Avenidas teve impulso maior depois de 1938, quando Prestes Maia assume o cargo de Prefeito.

Sendo o Vale um lugar de representação na paisagem da cidade, o parque de 'estar' e suas vias de baixa velocidade dão espaço aos novos signos

crucial seria um ‘Perímetro de Irradiação’, um largo circuito de avenidas em torno do centro” (CINTRA, 1924, p. 131 apud SOMECK; CAMPOS, 2002, p. 57)²⁰.

Anos mais tarde, Cintra e Prestes Maia estruturam o Plano de Avenida, tendo o Vale do Anhangabaú como peça central manifestada em duas escalas: a primeira, mais abrangente, se dá no âmbito da estruturação viária norte-sul da cidade, através do ‘Sistema Y’ e a segunda, mais pontual, revela a configuração de uma ‘sala de visitas’ da cidade. (HEREÑÚ, 2007, p. 181).

Nas Figuras 62 e 63 está apresentado o ‘Sistema Y’, como o conjunto de três avenidas – Anhangabaú, 9 de Julho e 23 de Maio – que realizam a ligação norte-sul da cidade. No centro deste esquema, o centro histórico é representado como um quadrado em branco, preservado do fluxo de veículos e acessível em todas as direções.



Figura 62. Esquema do sistema proposto no Plano de Avenidas para a circulação na área central, com o Perímetro de Irradiação, em preto, superposto ao Sistema ‘Y’. O Vale do Anhangabaú ocupa o centro do quadrado. [HEREÑÚ, 2007, p. 178].

A principal ênfase era a consolidação de um sistema viário que combinava a implantação de um perímetro de irradiação com um conjunto de avenidas radiais e perimetrais. Segundo Silva (2004), o perímetro de irradiação ampliaria a área central com a construção de um anel de acesso e de distribuição, que abarcaria o Centro Novo e superaria o congestionamento do restrito triângulo histórico. As avenidas radiais fariam a ligação com os bairros periféricos e o

²⁰ CINTRA, J.F. Uihôa: ‘projecto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação’ in boletim do Instituto de Engenharia nº 24 (vol. V) janeiro a março de 1924.

sistema perimetral se articulava com as avenidas radiais, constituindo assim as bases para uma progressiva expansão territorial da cidade.

Segundo Campos e Someck (2002), é possível identificar como pressupostos centrais do plano o princípio do crescimento (horizontal e vertical, destacando a expansão do centro), o papel crucial da circulação (dando-se preferência ao transporte rodoviário e automóvel) e a ideia de uma estrutura urbana, voltada ao crescimento e apoiada no arcabouço viário (expressando-se pelo modelo radial-perimetral aplicado a São Paulo).

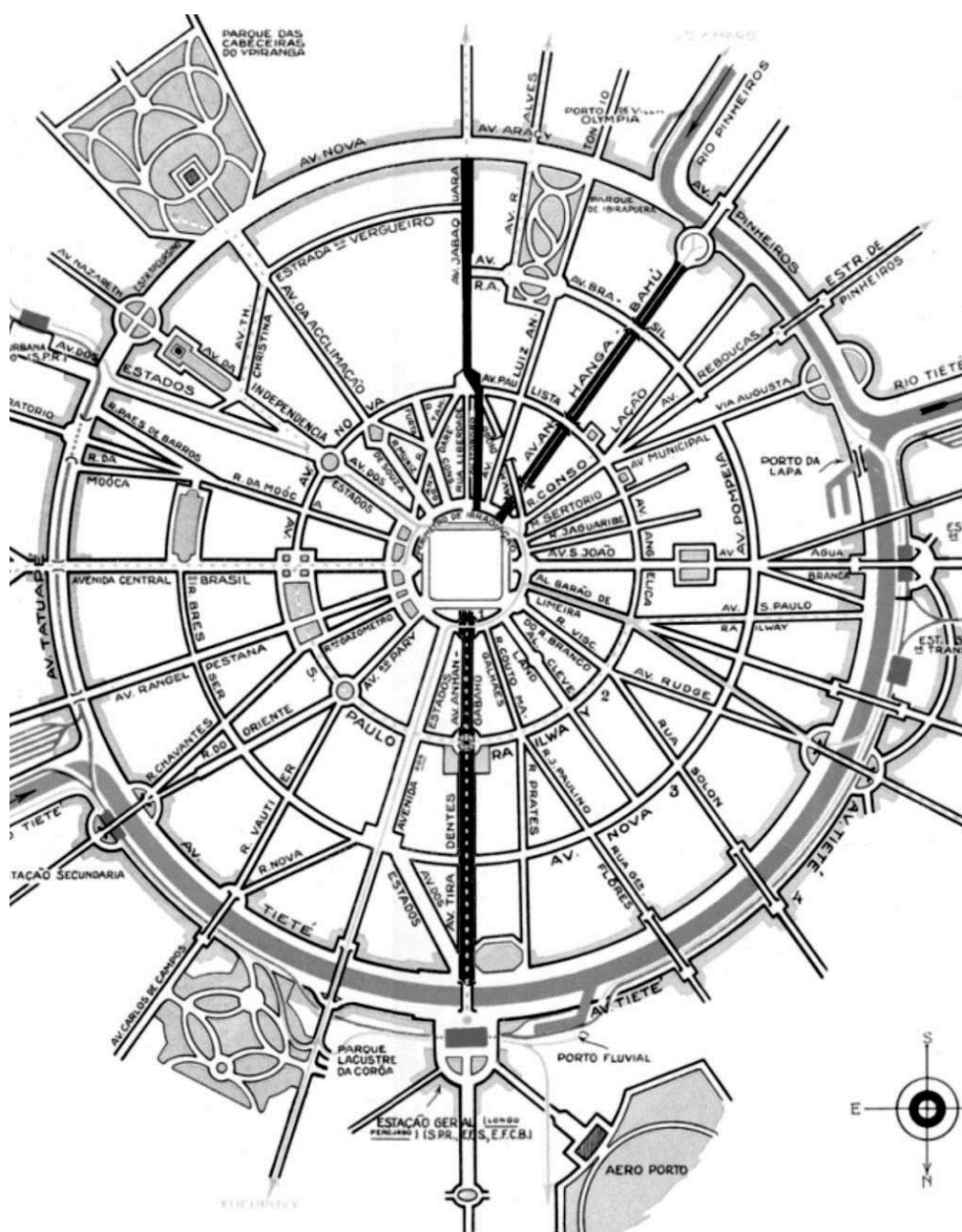


Figura 63. Esquema teórico do Plano de Avenidas propondo uma estrutura viária radial-perimetral para São Paulo. 1930. [TOLEDO, 1996, p. 160].



Figura 64. Pormenor do mapa mostrando as propostas do Plano de Avenidas para a área central, 1950. [TOLEDO, 1996, p. 147].

Benedito Lima de Toledo apresenta, em seu livro *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*, três configurações da Avenida de Irradiação, sendo a primeira a gênese do Plano de Avenidas com a influência dos diagramas desenvolvidos por Hérnard e a segunda, na qual se mantêm os desenhos orgânicos de Bouvard, respeitando o lugar como recinto de lazer e contemplação da cidade, como se observa no desenho do Vale do Anhangabaú, na Figura 64. Na mesma imagem pode-se ver que a quadra onde a Delegacia Fiscal está implantada ainda permanece inalterada, o que não acontecerá na terceira configuração. O traçado urbano ainda sofrerá inúmeras alterações, porém os alinhamentos das quadras estão praticamente consolidados quando comparados com os alinhamentos existentes hoje no Vale.

No final de 1929, São Paulo recebe a visita do arquiteto franco-suíço Le Corbusier, o qual, a partir de uma visão moderna, buscava novas formas de ocupação do território e da construção das cidades. Acerca do Plano que estava em estudo na cidade diz:

No gabinete do prefeito de São Paulo examino com curiosidade, no plano mural da cidade, meandros significativos. Noto algo pertinente: ruas sinuosas passam por debaixo de outras ruas construídas em forma de viadutos. Pergunto ao prefeito: 'os senhores acaso estão na iminência de uma crise de circulação?' Ora, São Paulo, a perder de vista soma suas colinas. O funcionário encarregado já deve considerar as colinas, traça ruas curvas e viadutos, uma rede que se contorce como lombrigas (...) os senhores enfrentam uma crise de circulação, não é possível fazer escoar rapidamente o trânsito numa cidade que tem 45 quilômetros de diâmetro, cujas ruas mais parecem dédalos e estão sempre entupidas. (LE CORBUSIER, *Corolário Brasileiro*, 2004 p. 232 apud RODRIGUES, 2010, p. 215).

Segundo Rodrigues (2010, p. 220-221), "Prestes Maia não acreditava que o alargamento e ruas preexistentes, definidas anteriormente por Freire, que a abertura de avenidas centrais aos moldes parisienses ou mesmo que a solução de tábula rasa centrada na figura de Le Corbusier, apresentada pelos urbanistas modernos, fossem aptos a solucionar o problema".



Figura 65. Vista da quadra onde se encontrava a Delegacia Fiscal, nesta data ainda consolidada. Observar a Avenida Anhangabaú e seu traçado sinuoso cercado de jardins arborizados. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].



Figura 66. Vista da Avenida Anhangabaú, parcialmente retificada. Ao fundo o Edifício do Mappin, o Hotel Esplanada acompanhando o gabarito do Teatro Municipal e a construção da fundação do Edifício CBI. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

A versão definitiva que Prestes Maia acabou implantando quando assumiu a Prefeitura em 1938 terminou sendo uma síntese das anteriores. Campos e Someck apresentam, de forma resumida, a implantação das obras viárias do Plano de Avenidas na cidade:

Em sua primeira gestão como prefeito, nomeado pelo Estado Novo (1938-1945), Prestes Maia priorizou as grandes obras viárias constantes de seu plano e particularmente sua 'pedra angular', o Perímetro de Irradiação – composto pelas Avenidas Senador Queiroz, Ipiranga, São Luís, os Viadutos Nove de Julho, Jacareí, Dona Paulina, a Praça Clóvis Bevilacqua (atualmente integrada à Praça da Sé), o alargamento do início da Avenida Rangel Pestana e a Avenida Mercúrio. Um impressionante rol de obras transformou a cidade em grande canteiro, atingindo também algumas vias radiais previstas (túneis da Avenida Nove de Julho, Avenidas Liberdade, Casper Líbero, Rio Branco, Ruas Barão de Limeira, Major Diogo e assim por diante), o início do 'sistema Y' (Avenida Prestes Maia, pistas do Vale do Anhangabaú, Ponte das Bandeiras) e da segunda perimetral (Avenida Duque de Caxias, Rua Amaral Gurgel) além de outras realizações. (SOMECK; CAMPOS, 2002, p. 68-69).



Figura 67. Perímetro de Irradiação e radiais do Plano de Avenidas implantados entre 1938 e 1945 pelo Prefeito Prestes Maia. [TOLEDO, 1996, p. 151].

Portanto, nos primeiros anos da gestão de Prestes Maia, “um grande número de obras foi implantado, tendo como referência o Plano de Avenidas, mas nem todas as obras que figuravam no plano foram efetuadas, como por exemplo, a Avenida Iporó (futura Avenida 23 de Maio) ou a ligação do Anhangabaú com a Avenida Tiradentes” (SILVA, 2004, p. 111). Muitas destas obras não realizadas foram concretizadas décadas mais tarde.



Figura 68. Edifício da Delegacia Fiscal sendo demolido e conexão entre a Avenida Anhangabaú e Tiradentes sendo consolidada. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

Observa-se, na área do Vale, na Figura 67 e na imagem acima, a remoção da quadra onde a Delegacia Fiscal estava implantada, transformando a paisagem urbana e o traçado no Vale. Anos mais tarde, com a conexão da Avenida Tiradentes (Figura 69 e Figura 70) e o prolongamento da Avenida Anhangabaú previsto até o Jardim América, o vale se configura como uma área de fluxo intenso, tanto de automóveis na via expressa como de pedestres que cruzam do Centro Velho ao Centro Novo, e vice-versa. Por ser um lugar de conexão da cidade, o Vale passou a ser um espaço de parada de ônibus (Figura 71).



Figura 69. Conexão da Avenida Tiradentes à Avenida Anhangabaú. No centro da imagem, o Viaduto Santa Efigênia e a Praça Pedro Lessa. [TOLEDO, 1996, p. 163].



Figura 70. Imagem comparativa. Avenida Tiradentes e Avenida Prestes Maia (antiga Avenida Anhangabaú, agora em forma de túnel). Na parte inferior o Mosteiro de São Bento. [Google Maps, acesso em: 2018].

O projeto de avenidas de Prestes Maia transforma o Vale em um eixo viário que consolida um crescimento no sentido norte-sul da cidade, definindo onde seriam os novos investimentos do poder público. No sentido norte, com o prolongamento da Avenida Tiradentes, a conexão com o primeiro terminal aeroportuário de São Paulo, inaugurado em 1929 – o Campo de Marte – já no sentido sul, com o prolongamento da Avenida 9 de Julho, consolida a ligação à Paulista e aos Jardins, novos bairros da elite paulistana. O Vale se configurava, neste momento, como o centro destes dois polos.



Figura 71. Paradas de ônibus na região do Vale. Ao fundo o Viaduto do Chá e o Edifício Sede da Light. Anos 1950. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

Uma das áreas de maior conflito, de acordo com a iconografia da época, era a Avenida São João na altura do cruzamento com o Vale (onde antes era a Praça do Correio); ali, os problemas de atropelamentos passaram a ser comuns. De acordo com a reportagem do jornal *O Estado de São Paulo* publicado em 23 de maio de 1942 (Figura 72), a solução seria a construção de uma passagem inferior para veículos neste cruzamento.

A passagem foi finalizada em 1950, no governo de Adhemar de Barros, e por isso, recebeu o nome de ‘Buraco do Adhemar’. (Figura 73)

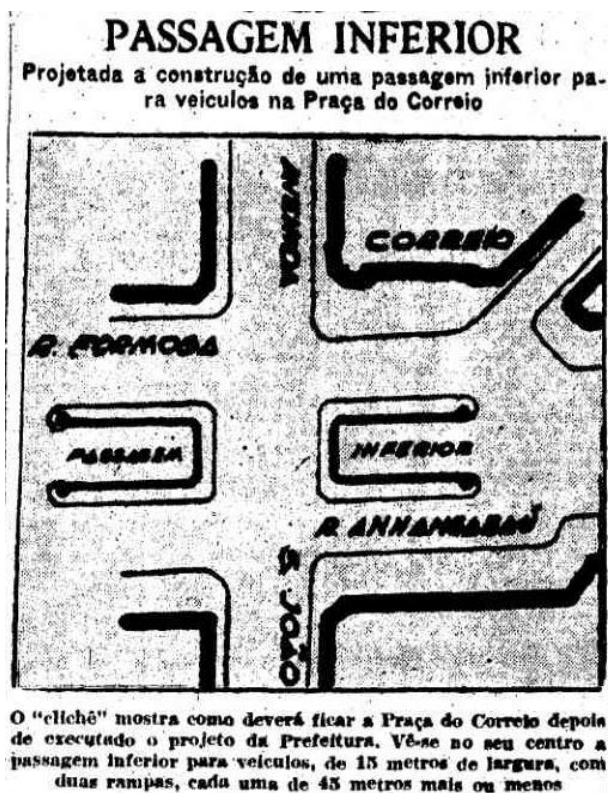


Figura 72. Recorte de jornal - o Estado de São Paulo do dia 23 de maio de 1942, apresentando a proposta viária para facilitar o sistema viário no Vale do Anhangabaú, conhecido anos mais tarde por buraco do Adhemar. [<http://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,como-era-sao-paulo-sem-o-vale-do-anhangabau,9028,0.htm>].



Figura 73. Imagem da enchente no Buraco do Adhemar em 1958, publicado pelo Estado de SP. [<http://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,fotos-historicas-piscina-no-anhangabau,11433,0.htm>].



Figura 74. Planta do centro de São Paulo. A consolidação do 'Sistema Y' e suas relações com as principais avenidas nos arredores. Pormenor do Mapa do Município de São Paulo e São Caetano do Sul. Ano 1971-1972 – Edição 1 – IGGSP – Folha 5. [Acervo CAD PUC Campinas].



Figura 75. Imagem da Avenida Anhangabaú sentido 'Sistema Y'. Ao fundo a Praça da Bandeira e o Largo da Memória. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagogaragem.com>].

Em 1961, Prestes Maia foi eleito, pela segunda vez, como prefeito da cidade. Ainda teve a oportunidade de abrir uma grande avenida que estava incluída no plano com o nome de Avenida Itororó: a atual Avenida 23 de Maio. (Figura 74)

Foi em 1968 que se iniciam as obras do Metrô, tendo a princípio o investimento do município de São Paulo, apenas em 1975 que os trens começaram a circular, primeiro o do Jabaquara à Vila Mariana, e depois, até à Liberdade. O trecho entre Leste-Oeste da cidade só foi inaugurado em 1979.

Inúmeras propostas foram elaboradas para a região do Vale nas décadas de 1960 a 1980, entre elas:

- A megaestrutura de Nestor Goulart Reis Filho (1972) que consistia em um edifício multifuncional que preenchia todo o vale desde a Praça da Bandeira até a Avenida Senador Queiroz.

- Plano de Reorganização do Vale do Anhangabaú de Vilanova Artigas, que em 1974 foi contratado pela Prefeitura através da EMURB/COGEP²¹ para elaborar um plano que ia da Praça da Bandeira ao Viaduto Santa Efigênia. Visava organizar a operação do transporte público (ônibus) e resolver as relações entre pedestres e automóveis. A solução proposta pelo arquiteto foi uma série de passarelas em locais estratégicos ao fluxo de pedestres na área.

As imagens que se seguem retratam a área do Vale do Anhangabaú entre os anos de 1971 e 1980, foram base para o Estudo do Arquiteto e Urbanista Vilanova Artigas e fazem parte do banco de dados virtual *Arquiografia*²², elaborado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).

Pode-se observar nestas imagens que o Vale concentrava e direcionava o fluxo das pessoas, principalmente, em função do transporte público. Evidenciando a importância da área, ainda neste período, como um espaço de múltiplas funções urbanas: pedestres, transporte público e veículos particulares. Um lugar simbólico de conexão.

Havia no traçado urbano e nas edificações, articulações e continuidades – escadarias, passarelas, a Galeria Prestes Maia, entre outras – que enfatizavam uma relação entre os espaços públicos e privados, em linhas gerais, existia no Vale uma intensa vida urbana.

É importante ressaltar, que desde os anos 1960, estavam sendo elaboradas propostas para a área, todas com o intuito de fragmentar a topografia do fundo de vale, criando níveis intermediários. Apenas em 1981, com o concurso de Requalificação do Vale do Anhangabaú, que a proposta de um grande parque sobre uma laje, efetivamente, alterará a paisagem da área e, conseqüentemente, as dinâmicas urbanas neste espaço público.

Quando a nova laje é consolidada como parque, ela interrompe e elimina todos esses os fluxos, esvaziando a área do parque de sentido e função

²¹ Criada pela Lei Municipal nº 7670 de 24 de novembro de 1971, a EMURB – Empresa Municipal de Urbanização, foi uma instituição responsável por um impressionante número de estudos para a área central, inclusive organizou o Concurso Público de 1981 para o Vale do Anhangabaú.

²² <http://www.arquiografia.org.br>

para a metrópole. Restou ao Vale o sentido primário de praça, de descanso, contemplação. Nada a ver com a dinâmica de centro de cidade.

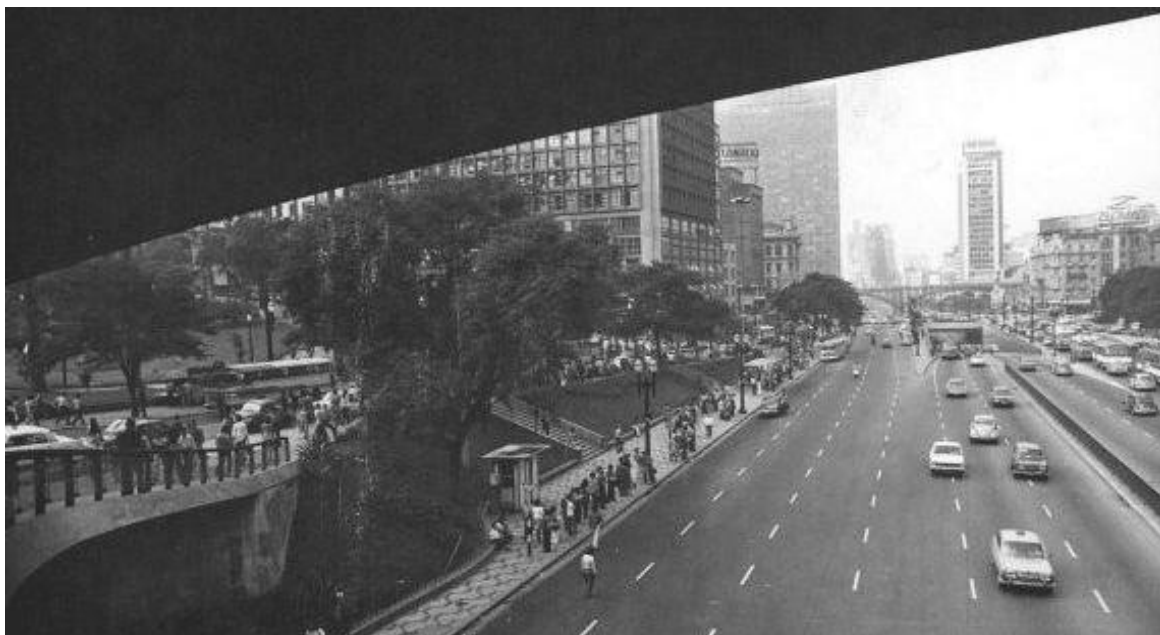


Figura 76. Imagem da Avenida Anhangabaú, pista central. Ao fundo a passagem inferior – Buraco do Adhemar, onde é possível observar a quantidade de pessoas no ponto de ônibus, tanto na pista central como na pista marginal próxima à encosta do Vale. 1971 – 1980. [Acervo da biblioteca da FAUUSP – Disponível em: Arquigrafia -- <http://www.arquigrafia.org.br>].



Figura 77. Intensa concentração de pedestres nas calçadas e nos pontos de ônibus. Ao fundo o Teatro Municipal. Na imagem é possível observar os desníveis entre as pistas centrais e as pistas marginais. 1971 – 1980. [Acervo da biblioteca da FAU USP – Disponível em: Arquigrafia - <http://www.arquigrafia.org.br>].



Figura 78. Intenso fluxo de pedestres na passarela. 1971 – 1980.

[Acervo da biblioteca da FAU USP – Disponível: Arquigrafia - <http://www.arquigrafia.org.br>].



Figura 79. Intensa concentração de pedestres nas calçadas e nos pontos de ônibus. 1971 – 1980.

[Acervo da biblioteca da FAU USP – Disponível em: Arquigrafia - <http://www.arquigrafia.org.br>].

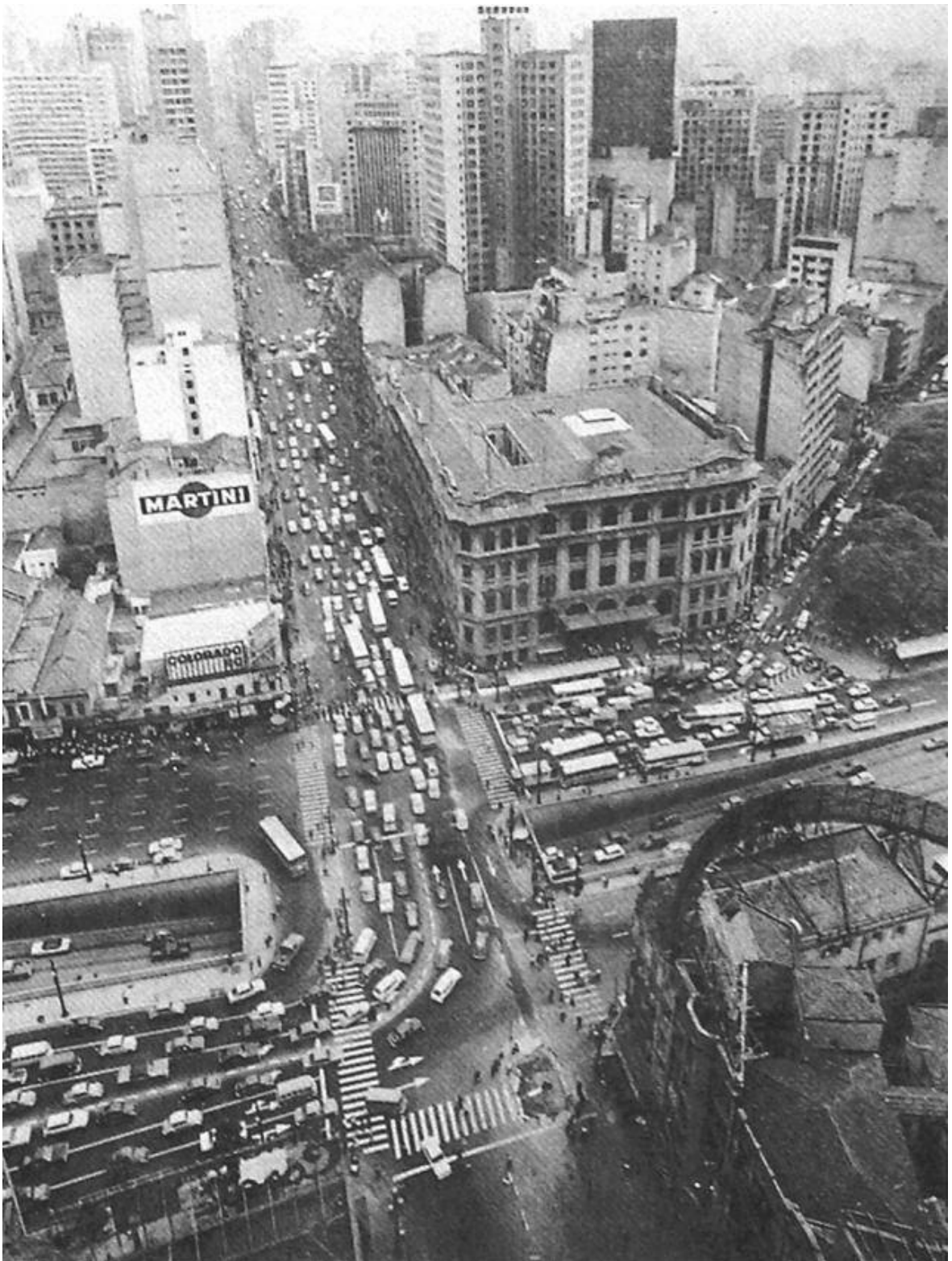


Figura 80. O Vale do Anhangabaú e o Buraco do Adhemar, em 1974 (foto do JT). Jornal da tarde. [<http://blog.pittsburgh.com.br/2013/05/centro-paulistano-discutido-1974/>].

Edificações

Como já vimos anteriormente, a verticalização iniciou-se quando o Vale ainda era parque, mas sua imagem simbólica mais representativa será no período do **Vale como conexão**.

No centro, os arranha-céus se multiplicam; além do Anhangabaú, os primeiros grandes prédios começam a emergir no meio do casario térreo. [...] grandes obras se executam: calçamento, esgoto, abastecimento, grandes parques e estacionamentos públicos. A situação geral do Estado é promissora. [...] hoje possuímos, além disso, os ensinamentos de todo o movimento mundial do urbanismo, o que nos poderá evitar passos em falso aos quais outras cidades não escaparam. (Prestes Maia, 1930, p. 7 apud SOMECK, 2014, p. 83).

Na área central da cidade, reformulada principalmente durante a administração de Prestes Maia, em algumas ruas, foi seguido um gabarito uniforme de altura, mas já se começava a estabelecer um padrão americano de recorte nas alturas, com diferentes recuos, ainda dentro da lei, conferindo uma aparência diversificada aos edifícios.

O centro passa por grandes reformulações, o pequeno triângulo se esparrama para o outro lado do Viaduto do Chá: o Mappin Stores na Xavier de Toledo, o comércio fino na Barão de Itapetininga, a construção da Biblioteca Municipal marcando o aparecimento da praça Dom José Gaspar, das Ruas Marconi e Araújo. Para lá se dirigiam boa parte dos estudantes depois da aula, fazendo uso desse espaço de leitura, estudos e acesso aos livros. Interagiam ainda com grupos de poesia, de história da arte, e absorviam informações nos debates que ocorriam no anfiteatro. Os casarões da São Luís são demolidos, a Avenida e o Viaduto 9 de Julho são construídos. Do vale à Praça da República vai se instalar o Centro Novo. No local circulam a crescente classe média, os comerciários, profissionais liberais, artistas e intelectuais.

Vizinhas a esse núcleo estão a Faculdade Mackenzie e as faculdades recentemente criadas de Sociologia e Política, de Filosofia e Ciências Humanas, Arquitetura e Economia da Universidade de São Paulo, público certo para as inúmeras salas de cinema que se estendem pela Cinelândia paulista: Ipiranga e São João. (GAMA, 2004, p. 138).

Segundo Someck:

Prestes Maia defendia uma verticalização ou adensamento no 'lugar certo', onde o viário permitisse. Para ele, o zoneamento em São Paulo não era tão complexo e científico, nem tão discutido como o de Nova York. A verticalização da cidade era vista de forma positiva, desde que definidos os lugares onde deveria ocorrer e regulamentadas as regras de edificações para evitar congestionamentos e, principalmente, melhorar o espaço urbano do ponto de vista estético. (SOMECK, 2014, p. 81-82).

A linha arquitetônica conhecida como *art déco* correspondia a uma geometrização de formas externas, pondo em evidência a racionalidade do processo construtivo, com o uso do concreto, como afirmação técnica e estética desta modernização:

Até 1945 havia empenho em conferir uma aparência 'moderna' ao Centro, contrapondo-se em boa parte aos padrões europeus, da fase anterior. A área do Anhangabaú e a Rua Líbero Badaró mostravam em vários edifícios essa tendência. Nessa rua, a reforma do edifício que se destinaria ao Automóvel Clube é bem sintomática. Adquirido pela Cia Paulista de Estradas de Ferro para a instalação de seus escritórios, teve seu projeto reformulado, o que lhe conferiu caráter mais moderno, pondo em evidência o uso do concreto neste tipo de arquitetura.

Do outro lado do Viaduto do Chá, ele mesmo um documento característico da época, ergueu-se o edifício de propriedade da Santa Casa na Praça Ramos de Azevedo, com projeto do mesmo arquiteto Elisiário Bahiana e caráter arquitetônico moderno. (REIS FILHO, 2004, p. 201).

Segundo Nadia Someck em seu livro '*A Cidade Vertical e o Urbanismo Modernizador*', a verticalização em São Paulo começou na área central, é possível concluir esta afirmação a partir das figuras que seguem (Figura 81 e Figura 82). Os edifícios verticais, segundo a autora, eram destinados principalmente ao uso terciário e abrigavam sedes de empresas, ou mais ocasionalmente hotéis.

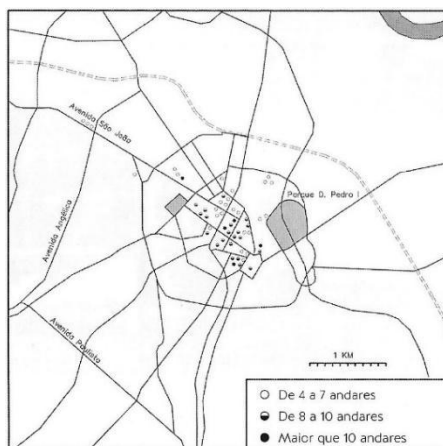


Figura 81. Verticalização na área central de São Paulo, análise de 1920 a 1929. [SOMECK, 2014, p. 152].

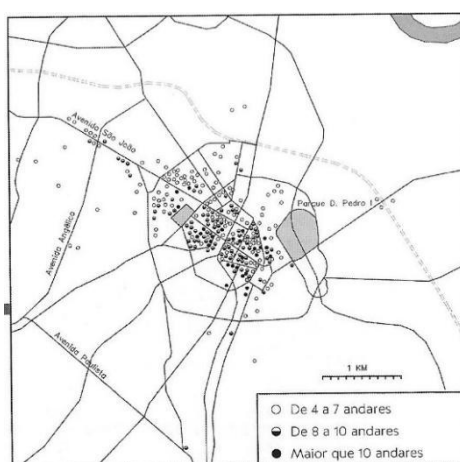


Figura 82. Verticalização na área central de São Paulo, análise de 1929 a 1939. [SOMECK, 2014, p. 153].

Os edifícios a seguir serão analisados cronologicamente e compõem a imagem do Vale do Anhangabaú, portanto alguns deles não estão diretamente inseridos nas bordas do fundo de Vale. A partir do mapa (Figura 83) serão apresentados os edifícios que configuram o período. Em laranja estão destacados os edifícios que não sofreram alterações neste período e, portanto, são vestígios do **Vale como plantação de chá** e/ou do **Vale como parque**. Também foram destacadas neste mapa as áreas verdes, que neste momento, com exceção da Praça Ramos de Azevedo e do Largo dos Piques, se configuram como espaços residuais²³, consequência do traçado viário.

²³ Para Huet (2001, p. 147-151) espaços residuais são entendidos como sobras, um espaço forçadamente sem forma própria, sem sistema simbólico preciso e sem nome, insignificante e inominável no sentido etimológico da palavra. O espaço público urbano é considerado residual,

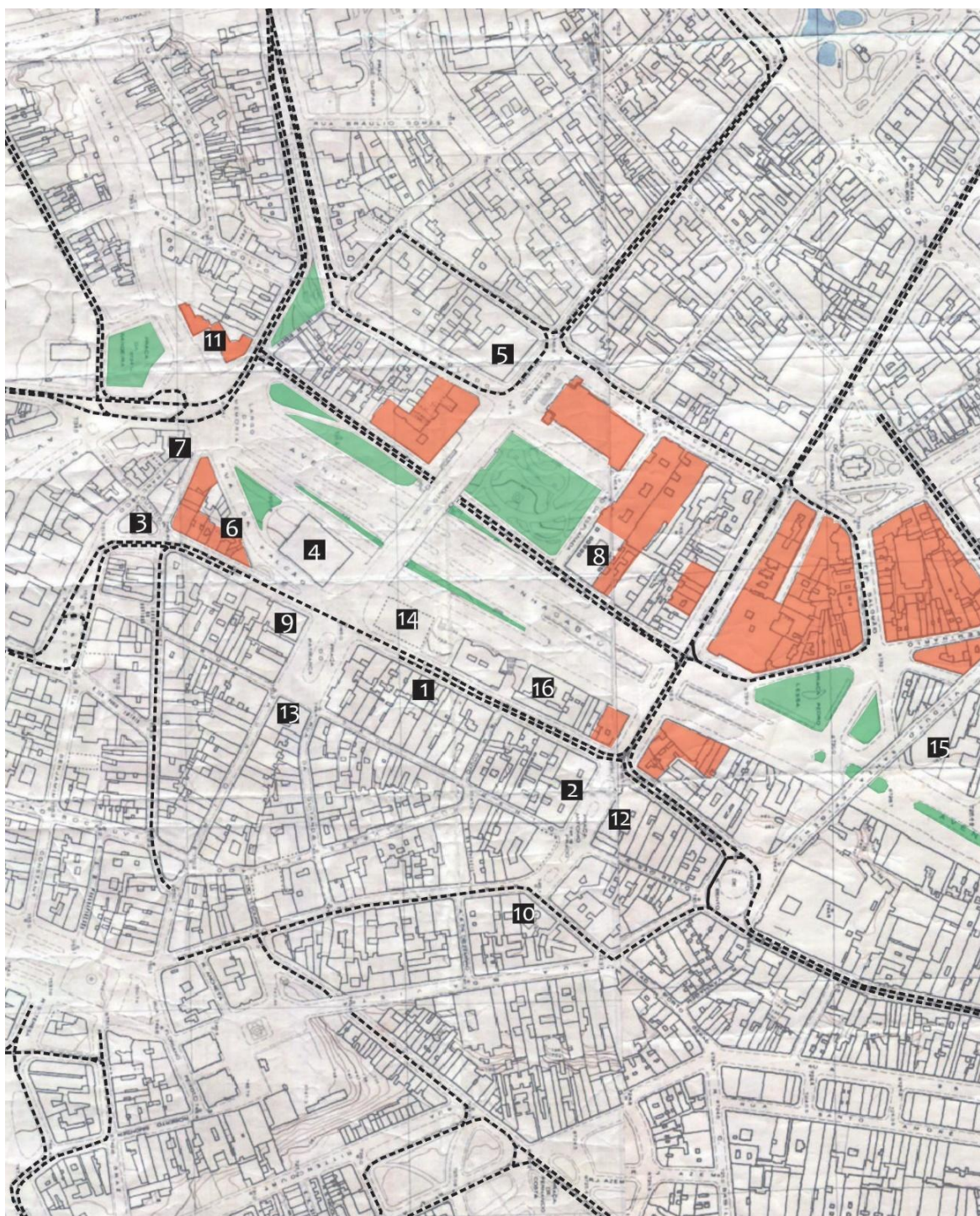


Figura 83. Pormenor do mapa da cidade de 1954 elaborado pela VASP Cruzeiro. Em laranja os alinhamentos consolidados, em verdes os espaços residuais do traçado viário e a numeração para indicação das edificações que seguem. [Disponível em: Sistema de consulta do mapa digital da cidade de São Paulo – <http://geosampa.prefeitura.sp.org.br/>, com alterações feitas pela autora].

sua forma resulta dos objetos arquitetônicos (incluem-se em objetos arquitetônicos as obras viárias no traçado urbano).

1. Edifício Sampaio Moreira (1924)

Projeto de Cristiano Stockler das Neves e Samuel das Neves, o edifício está localizado na Rua Líbero Badaró, número 346, e foi nomeado como o primeiro arranha-céu da cidade com seus 12 pavimentos sendo, após apenas cinco anos, superado pelo Edifício Martinelli. Seu estilo eclético de arquitetura compõe e cria um eixo visual com o Teatro Municipal, na encosta oposta ao Vale.



Figura 84. Edifício Sampaio Moreira por entre os Palacetes dos Prates. Em primeiro plano o Viaduto do Chá e ao fundo o Edifício Altino Arantes. [IMS].

2. Edifício Martinelli (1929)

Localizado na Avenida São João esquina com a Rua São Bento foi o pioneiro no programa de uso coletivo, sendo escritório, comércio, apartamentos residenciais e lazer. José (Giuseppe) Martinelli e Ítalo Martinelli foram os responsáveis pelo projeto dos 31 pavimentos (sendo o primeiro parcialmente enterrado).

Segundo Fialho (2007), foi um dos maiores edifícios de concreto armado do mundo e assim como o Edifício Sampaio Moreira possui estilo eclético.

Por volta de 1970 torna-se um cortiço e em 1972 foi interditado e passou por obras de recuperação. Foi reinaugurado em 1979.



Figura 85. Edifício Martinelli em construção no final da década de 1920 e Avenida São João, já com as obras de alargamento executadas. Podem ser observadas as edificações em primeiro plano, no cruzamento da Avenida São João com a Praça do Correio. Elas permanecem até os dias de hoje na paisagem do Vale. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

3. Edifício Saldanha Marinho (1933)



Figura 86. Edifício Saldanha Marinho na década de 1930. Observa-se o conjunto arquitetônico eclético da Rua Líbero Badaró e o contraste com o Edifício no fim da via. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

Com sua posição estratégica na Rua Líbero Badaró, o edifício Saldanha Marinho abrigou a sede da Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Estado de São Paulo.

Projetado por Elisiário Bahiana, possui estilo *art déco* característico das obras do arquiteto, que também projetou o Viaduto do Chá, o Edifício João Bricola (Mappin na Praça Ramos de Azevedo), ambos na região do Vale do Anhangabaú, além do Edifício A Noite na Praça Mauá no Rio de Janeiro.

Importante ressaltar a composição de estilo arquitetônico eclético da Rua Líbero Badaró e o contraste com a ‘nova’ arquitetura de Bahiana.

4. Edifício Conde Matarazzo (1935)



Figura 87. Edifício Conde Matarazzo sendo construído no final da década de 1930. Observar a Avenida Anhangabaú traçada no fundo da imagem e a consolidação do Edifício Saldanha Marinho no final da Rua Líbero Badaró. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

No final da década de 1930 foi inaugurado o Edifício Conde Luís Eduardo Matarazzo para abrigar a Sede da IRFM – Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo. Foi projetado por Ricardo Severo e Marcello Piacentini, em 1935, e está localizado em um local estratégico que permite que se tire proveito da topografia e dos acessos: pela Rua Líbero Badaró esquina com a Dr. Falcão Filho, pelo Viaduto do Chá (que, após a substituição do antigo viaduto, deixa um espaço remanescente criando um pequeno Largo de entrada ao edifício) e pelo Vale do Anhangabaú. Em 1973 o mesmo foi vendido ao Banespa e atualmente a Prefeitura Municipal ocupa o edifício.

Anteriormente o aspecto da área era bastante diferente do que se tornou após a construção do edifício, tendo passado por diversas transformações dadas pelas construções situadas no mesmo terreno. As sucessivas sobreposições de edifícios, comuns na área central da cidade, fizeram com que o antigo edifício projetado por Samuel e Cristiano das Neves, o *Grand Hotel Rôtisserie Sportsman*, que mantinha uma composição arquitetônica com os Palacetes Prates do outro lado do Viaduto do Chá, fosse demolido e em seu lugar construído o Edifício Matarazzo, agora em estilo *art déco*, assim como o Viaduto de Elisiário Bahiana. O mesmo conta com 14 pavimentos, e foi um dos percursos diretos na alteração da paisagem do Vale.



Figura 88. Edifício Conde Matarazzo na década de 1950. [Disponível em: Sampa histórica – <https://sambahistorica.wordpress.com/2013/09/08/o-ultimo-dos-moicanos/>].

5. Edifício João Bricola (1936)



Figura 89. Vista do Teatro Municipal em frente ao Edifício João Bricola. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

Localizado em frente ao Teatro Municipal, foi um dos projetos de Elisiário Bahiana na região do Vale. É possível observar a composição do estilo *art déco* do edifício João Bricola e o Viaduto do Chá.

Sediou durante anos, a loja de departamentos Mappin Store que estava localizada anteriormente na Praça do Patriarca e, em 1939, muda-se para a Praça Ramos de Azevedo.



Figura 90. Vista do Edifício João Bricola, que sediou o Mappin Store, no cruzamento da Rua Xavier de Toledo com a Praça Ramos de Azevedo. Foto de 1977. [sambahistorico.wordpress.com].

6. Edifício Rodhia (1943)

Os quinze pavimentos do Edifício Rodhia ou Edifício São Joaquim foram construídos entre os anos de 1943 a 1946 e configuram mais um expoente do estilo *art déco* projetado por Henri Sajous. Localizado na Rua Dr. Falcão Filho, tem vista para o Vale do Anhangabaú e compõe a paisagem do Largo da Memória próximo à Praça da Bandeira.



Figura 91. Verticalidade na Rua Dr. Falcão Filho. Edifícios da esquerda para a direita: Martinelli, Altino Arantes, Sampaio Moreira, Palacetes Prates, Matarazzo, Hotel Othon e Rodhia. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

7. Hotel São Paulo (1946) e Palácio Riachuelo (1927)

No encontro das Ruas Dr. Falcão Filho, José Bonifácio, São Francisco e Riachuelo se encontra o Largo da Memória, próximo à Praça da Bandeira.



Figura 92. Subida ao Centro Velho do Largo da Memória. Imagem retratada por Militão em 1860 com casario colonial. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].



Figura 93. Sobreposição de camadas ao longo do tempo reconfiguraram o desenho da paisagem. Consolidação do Largo com o Edifício do Palácio Riachuelo. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].



O hotel São Paulo, de 18 andares, está localizado entre as Ruas São Francisco e Riachuelo. Possui estilo neoclássico e foi inaugurado em 1946, alcançando o auge nos anos 1950 e 1960, quando marcou a história da hotelaria na cidade ao ser o primeiro a oferecer banheiro em todos os quartos. No fim da década de 70, as obras do metrô provocaram a queda do movimento de hóspedes e o hotel entrou em decadência.

O prédio acabou invadido depois de anos de desocupação. O anúncio, ao lado, foi publicado dia 12 de junho de 1946, no jornal *O Estado de São Paulo*.

Figura 94. Propaganda do Hotel São Paulo. [acervo estadão.com].



Figura 95. Vista do conjunto do Largo da Memória sentido Centro Velho. À esquerda da imagem, o Edifício Rodhia, no centro o Palácio Riachuelo, ao fundo pode-se observar parte do Edifício Saldanha Marinho e o Hotel São Paulo. A pequena edificação, resquício da arquitetura colonial, foi suprimida anos mais tarde. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].



Figura 96. Largo da Memória e, ao fundo, a Praça da Bandeira; observa-se no lado esquerdo da imagem a verticalização do Centro Velho. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

8. Edifício CBI – Esplanada (1946)



Figura 97. Edifício CBI – Esplanada em contraste com o Hotel Esplanada à esquerda da imagem. [causp.gov.br/cbi-esplanada-histórico].

O CBI – Esplanada foi empreendido por um grupo de investidores nacionais e imigrantes poloneses, que escolheram o polonês Lucjan Korngold para projetar o edifício localizado entre o Teatro Municipal, a Praça Ramos de Azevedo, o Hotel Esplanada e a Rua Formosa.

O edifício de 35 pavimentos rompe com a paisagem historicista do entorno e insere uma arquitetura moderna com ênfase em aspectos tecnológicos e funcionalistas.



Figura 98. Vista da Avenida Anhangabaú anos 1950 com a consolidação de vários arranha-céus, estabelecendo a paisagem atual do Vale. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

9. Hotel Othon (1947)

Outro edifício a compor a paisagem vertical do Vale do Anhangabaú é o prédio do Othon Palace Hotel, no centro velho de São Paulo, na Praça do Patriarca, com projeto do arquiteto Philipp Lohbauer.

Com seus 25 pavimentos, o edifício foi um dos ícones da rede hoteleira paulistana até fechar suas portas no final de 2008. Inaugurado em dezembro de 1954 abrigava, no último andar, um dos mais luxuosos restaurantes da capital, o *Chalet Suisse*, com vista para o Vale do Anhangabaú.



Figura 99. Propaganda do Estadão da inauguração do Hotel.



Figura 100. Antônio Gaudeiro, 1988. [Folha de São Paulo].

10. Edifício Altino Arantes (1947)

Projetado por Plínio Botelho do Amaral e, anos mais tarde, substituído por José Camargo, responsável pela construtora Camargo e Mesquita Engenharia, Arquitetura e Construtores LTDA, o Edifício Altino Arantes, sede do Banco Banespa, com 35 pavimentos, teve como inspiração a arquitetura *art déco* do Empire State Building (1931) em Nova York.

O edifício ganha destaque na paisagem dos anos de 1940, principalmente pela sua localização estratégica no final da Avenida São João, na parte mais alta da colina, em frente à Praça Antônio Prado.



Figura 101. Foto da década de 1950 com o Edifício Martinelli e mais acima o Edifício Altino Arantes. Na parte inferior da imagem, podemos observar alguns edifícios remanescentes no Vale atual. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

Segundo Fialho (2007), o banco foi privatizado em 2000 e adquirido pelo grupo Santander, que transformou o edifício em museu – o Farol Santander – reunindo mais de 2000 objetos que fazem parte de quase 100 anos da existência do banco.



Figura 102. Avenida São João na altura da Praça Paissandu. Ao fundo o Edifício Altino Arantes, à esquerda o Banco do Brasil e à direita o Edifício Martinelli. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

11. Edifício Brasilar (1949)

Na década de 1950, a paisagem do Largo da Memória ganha mais um arranha-céu. Um conjunto residencial com 25 andares.



Figura 103. Construção do Edifício Brasilar na década de 1950. Vista da Avenida Anhangabaú. No centro da imagem, pode-se observar o Othon Palace, o Rodhia, o Palácio Riachuelo e o Hotel São Paulo. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

EDIFICIO BRASILAR

REALIZAÇÃO DO
BANCO HIPOTECARIO LAR BRASILEIRO



Companhia Construtora CAPUA & CAPUA S. A.

ENGENHEIROS RESPONSÁVEIS DA OBRA DO EDIFÍCIO BRASILAR

DR. JULIO CAPUA — DR. DOMINGOS PERRONI

MATRIZ — RIO DE JANEIRO

RUA DA ASSEMBLEIA, 104 - 7.º

TELE (FONE: 42-4127 - REDE INT.
GRAMAS: "CONCASA"



FILIAL — SAO PAULO

R. Brásilio Gomes, 25 - 10.º pv - s 1009

TELE (FONE: 4.7747
GRAMAS: "CONCASA"

Figura 104. Propaganda do Edifício Residencial Brasilar. [Folha da Manhã de 24 de julho de 1949, p. 5.- <http://noticiassp.tumblr.com>].



Figura 105. Vista da construção do Edifício Brasil na década de 1950. Foto tomada, provavelmente, do Edifício Martinelli; na parte inferior da imagem, pode-se observar os Palacetes Prates configurando a paisagem eclética do Vale e, ao fundo, a enorme quantidade de arranha-céus presentes no Centro Novo da cidade. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

12. Edifício Banco do Brasil (1955)



Figura 106. Construção do edifício do Banco do Brasil na Avenida São João na década de 1950. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

O autor do projeto do edifício de 22 pavimentos e de volume escalonado proposto para sediar o Banco do Brasil na Avenida São João foi o mesmo que desenvolveu o projeto inicial do Edifício Altino Arantes. O arquiteto Plínio Botelho do Amaral apresenta uma transição entre o *art déco* e o moderno.

13. Edifício Barão de Iguape (1956)

Localizado na Rua Direita com a Praça do Patriarca, no lugar do antigo edifício Mappin, o Edifício Barão de Iguape foi projetado em 1956 por Skidmore, Owens & Merrill (SOM), Jacques Pilon e Giancarlo Gasperini.

O edifício de 30 pavimentos incorporou uma imagem de grandes torres norte-americanas modernas em *'curtain wall'* e estrutura metálica. Assim como o Edifício Conde Prates, que será visto a seguir, apresenta uma composição tripartite, sendo um bloco comercial no nível da Praça, a caixa envidraçada dos pavimentos tipo e na cobertura as áreas técnicas.

Abrigou a antiga sede do Banco Moreira Sales e representa, como afirma Fialho (2007), a fase de consolidação da arquitetura moderna em São Paulo.

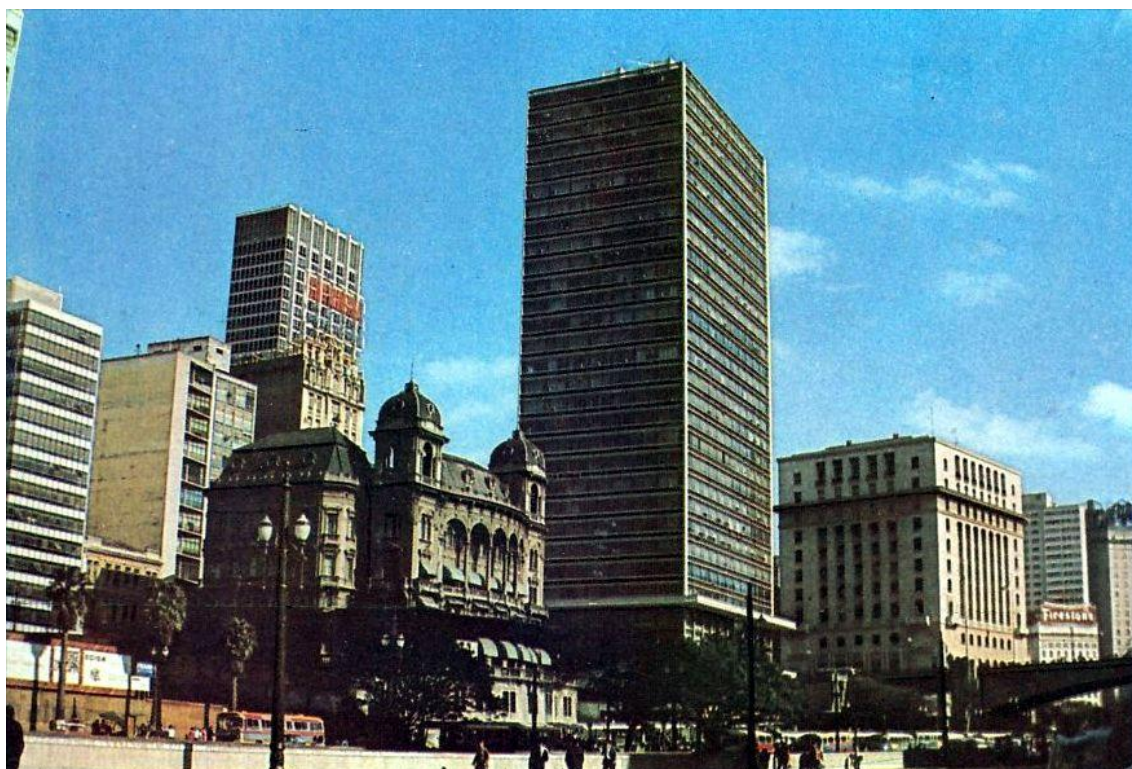


Figura 107. Vista do Vale do Anhangabaú na década de 1950, onde ainda permanece um dos Palacetes Prates; no fundo, os edifícios Sampaio Moreira e Barão de Iguape; ao lado do palacete, o Edifício Conde Prates e passando o Viaduto do Chá, o Edifício Matarazzo. O postal faz parte de uma série lançada pela Secretaria de Turismo no governo de Abreu Sodré (1967-1971). [sambahistorica.wordpress.com].

14. Edifício Conde de Prates (1956)



Figura 108. Imagens da construção do Edifício Conde de Prates. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

Os dois palacetes que faziam parte da paisagem do **Vale como parque** foram vendidos no mesmo ano, em 1951. Enquanto um deles foi rapidamente desocupado e demolido no mesmo ano, o outro, que abrigava a câmara, foi palco de uma longa novela.

O edifício de 36 pavimentos, projetado pelo arquiteto Giancarlo Paganini, está localizado entre a Rua Líbero Badaró, a Avenida Anhangabaú e a Praça do Patriarca, o mesmo foi mais um dos inúmeros casos de sobreposições na área do Vale.



Figura 109. Propaganda do Prédio Prates, verticalização na área central da cidade. [saopauloantiga.com.br/palacete-prates/].

15. Edifício Mirante do Vale (1960)

Antes denominado como Palácio Zarzur Kogan, seus 51 andares são acessados pela Avenida Prestes Maia, pela Praça Pedro Lessa e Rua Brigadeiro Tobias. Os autores do projeto foram Waldomiro Zarzur e Aron Kogan.



Figura 110. Vista da Avenida Anhangabaú sentido Viaduto Santa Efigênia. Na imagem, pode-se observar a consolidação da paisagem. [Acervo da biblioteca da FAU USP].

16. Banco de Boston (1961) | Edifício Grande São Paulo (1971) | Banco Mercantil Finasa (1974)



Figura 111. Vista da Avenida Anhangabaú sentido Viaduto do Chá, o casario na encosta leste em frente à Praça Pedro Lessa permanece inalterado; após o cruzamento com a Avenida São João, pode-se observar uma concentração de arranha-céus compondo a paisagem do Vale do Anhangabaú. [Disponível em: São Paulo do passado – <http://www.hagopgaragem.com>].

O conjunto de edifícios que ocupa a encosta leste do Vale data das décadas de 1960 e 1970, com isso a paisagem do Vale do Anhangabaú se consolida, se tornando mais próxima da existente nos dias de hoje.

O edifício do Banco de Boston permitia o acesso tanto pela Avenida Anhangabaú como pela Rua Líbero Badaró. O projeto de seus 25 andares contou com o desenho escalonado de Assumpção Engenharia e Construção S.A. A sede do banco mudou de endereço em 2005. O projeto da nova sede pertence ao grupo SOM.

O edifício Grande São Paulo com 36 pavimentos foi projetado por Jorge Zalupir e José Gugliotta e é um dos únicos exemplares que possuem garagem. E, por fim, o edifício do Banco Mercantil que adquiriu o Palacete Prates

ocupado, na época, pelo poder legislativo da cidade. Entretanto, pela demora da câmara em desocupar o imóvel, o palacete permaneceu mais tempo na paisagem do Vale.



Figura 112. Edifícios que ocupam a encosta leste do Vale do Anhangabaú, mudança na paisagem com a sobreposição dos edifícios ecléticos pelos modernos arranha-céus. [Acervo da biblioteca da FAU USP].

Estes grandes edifícios modernos inaugurados no Vale, principalmente entre as décadas de 1960 e 1970, todos na faixa de trinta andares e com amplas lajes, visavam suprir a demanda por escritórios na área central e foram os elementos chave da composição da paisagem urbana da cidade de São Paulo.

No próximo período – o **Vale como laje** – pouco se alterará a paisagem em relação aos edifícios, pois a maioria deles já se encontram consolidados até a década de 1980. Os edifícios que completarão a paisagem atual são o Banco Mitsubishi (1987), próximo à estação São Bento do Metrô, o Edifício Davilar (1994) na Rua Formosa e a Praça das Artes na Avenida São João (2004).

2.5. O vale como laje: a esplanada de Wilhelm

A introdução deste período morfológico, o **Vale como laje**, visa compreender os fenômenos de descentralização e de deterioração na **área central** da cidade de São Paulo, pois durante a primeira metade do século XX o centro foi um espaço das elites, de forte presença de lugares de entretenimento e lazer, comércio diversificado e hotéis. Após a década de 1960, a cidade passou por um crescimento horizontal e vertical intenso criando outras áreas valorizadas na cidade, ao passo que o centro foi sendo gradativamente abandonado e entregue à deterioração de seus equipamentos públicos. Como afirma Frúgoli Jr. “o centro tradicional passou a ser cada vez mais identificado como espaço das classes populares, incluindo uma grande porcentagem de migrantes nordestinos” (FRÚGOLI Jr, 2000, p. 38).

A questão de revitalização urbana das áreas centrais está conectada, por sua vez, ao surgimento de outros subcentros, ou, sob outro prisma, à configuração de um contexto multipolar, dentro do qual o centro tradicional passa a competir com os demais, principalmente do ponto de vista econômico. O processo de expansão metropolitana, portanto, torna a questão da centralidade ainda mais complexa. Em alguns casos, os subcentros guardam certas relações de complementaridade com o núcleo central, mas passam muitas vezes a competir economicamente de forma mais acirrada com o centro tradicional, de modo a se tornarem ou almejarem se tornar os ‘novos centros’. Isso se dá, em particular, pela lógica dessa expansão, que acarreta, muitas vezes a fuga de empresas para os subcentros e a deterioração urbana do núcleo original, concomitantemente à mudança na composição social da população que passa a habitar este último, marcada pela forte presença das classes populares. (FRÚGOLI Jr, 2000, p. 26).

Foi por meio do processo descentralização que a burguesia e a alta classe média abandonaram o comércio e os serviços (e, mais tarde, suas residências) do centro principal, transferindo-os para a região da Paulista/Augusta (VILLAÇA, 2004).

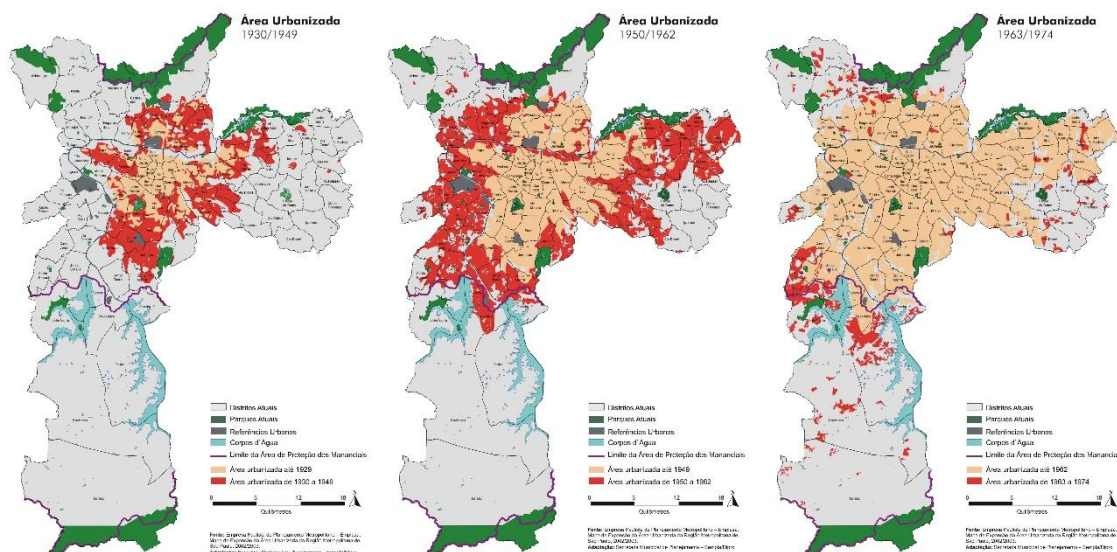


Figura113. Mapas do crescimento da área urbanizada na cidade de São Paulo. O tom rosado indica a área urbanizada e em vermelho o crescimento. O primeiro mapa aponta o crescimento de 1930 a 1949, o segundo mapa de 1950 a 1962 e o terceiro 1963 a 1974. [Mapas desenvolvidos pela PMSP e estão disponíveis no site <http://smul.prefeitura.sp.gov.br>].

Segundo Frúgoli Jr, “o **processo de crescente popularização** do centro foi concomitante ao início da evasão de empresas e bancos para outros subcentros, à deterioração de parte de seus equipamentos urbanos e ao declínio de seu valor imobiliário” (FRÚGOLI, 2000, p. 61).

A partir da década de 1970, intensificou-se a elaboração de planos, de programas e projetos de intervenção na área central. Dentre eles, por exemplo, o diagnóstico e mapeamento da região da Luz desenvolvido pelo escritório Rino Levi Arquitetos e Associados e pelo escritório de Vilanova Artigas expondo, como apontado no período anterior, o estudo para melhoria dos conflitos entre automóveis e pedestres no Vale do Anhangabaú.

Durante os anos 70 novas obras públicas introduzem elementos no equacionamento dos problemas da cidade e de seu Centro. Os investimentos públicos que resultaram na implantação do metrô provocaram ao mesmo tempo a reorganização do transporte público por ônibus e a instalação de novos terminais no Centro, que por sua vez criaram correntes de circulação de usuários que demandam atenção. A implantação das linhas do metrô de São Paulo e a construção de estações na área central produziram uma nova Praça da Sé e introduziram o conceito de áreas desenhadas

exclusivamente para pedestres, os calçadões. (GROISTEIN, 1994, p. 7 apud FRUGOLI Jr, 2000, p. 62).

No governo de Olavo Setubal (1975-1979) destaca-se o **Plano Integrado para a Área Central** que propunha a revitalização por meio da implantação das linhas do metrô. Em 1975, a COGEP (Coordenadoria Geral de Planejamento – atual SEMPLA), em conjunto com o IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba) elabora um ‘Seminário Internacional de Revitalização de Áreas Centrais’ no qual se discutiu a relação da rua e do pedestre. Nele foram apresentadas experiências internacionais como o projeto de pedestrianização de Munique para os Jogos Olímpicos e que contou com a presença do arquiteto e então ex-prefeito da cidade de Curitiba, Jaime Lerner, com sua experiência sobre a transformação da rua, o resgate do uso da mesma como ponto de encontro e espaço público e a recuperação dos valores tradicionais da cidade.

Como resultado deste seminário é elaborado o **Plano de Revitalização do Centro de São Paulo**, cujo secretário era Candido Malta Campos Filho, que propõe a revalorização do pedestre com a construção dos calçadões (Figura 11114) e a reformulação das praças do metrô (Praça da Sé, Praça da República e Largo São Bento) como tentativa de solucionar os conflitos entre o pedestre e o transporte coletivo e individual. Apesar de denominado como plano, as iniciativas não chegaram a configurar um conjunto de intervenções, e sim, uma série de obras pontuais com o objetivo de atrair interesses econômicos.



Figura 114. Os calçadões na área central da cidade. Alternativas de mobilidades propostas na década de 1970. [Prefeitura de São Paulo. São Paulo, a cidade, o habitante, a administração: 1975-1979. Relatório das atividades desenvolvidas pela prefeitura de São Paulo na gestão de Olavo Setúbal].

Segundo Nobre, “em 1981, 12 mil veículos circulavam no Vale por hora/pico e, em dez anos, esse número subiu para 15 mil. Aproximadamente um milhão e meio de pessoas transitavam pela região do Viaduto do Chá” (NOBRE, 1992, p. 32).

Na gestão seguinte, de Reinaldo de Barros (1979 – 1982), a principal medida no sentido de revitalizar o centro foi a abertura de um concurso para a remodelação do Vale do Anhangabaú, com um júri composto por membros da Empresa Municipal de Urbanismo (EMURB) e do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB). Participaram mais de cento e cinquenta escritórios de arquitetos, e o vencedor foi o projeto coordenado por Jorge Wilhelm e Rosa Kliass, que propunha a substituição do grande eixo viário norte-sul, que dividia o Vale ao meio, por uma imensa praça voltada ao lazer, retomando o projeto formado por Bouvard nos anos de 1910.

Assim sendo, a solução proposta foi construir entre os Viadutos do Chá e Santa Efigênia dois túneis cobertos por uma grande praça. Os dois túneis, com 490m de extensão, 230m de rampas, 5,5m de altura e 14m de largura, com quatro pistas, garantiriam o fluxo ininterrupto do tráfego. Na superfície, uma área de 52,5 mil metros quadrados permitiria a circulação livre dos pedestres, além de espaços para lazer e repouso, espetáculos ao ar livre, anfiteatros e cafés emoldurados por espelhos d'água, canteiros e áreas verdes.

A implantação do projeto de reurbanização do Anhangabaú teve início em agosto de 1986, no governo de Jânio Quadros (1986-1988), que realizou a primeira fase da intervenção proposta com a construção da primeira passagem subterrânea no sentido norte-sul sob o vale.

Neste período, alguns pontos do projeto vencedor foram revistos e a ideia inicial de cobrir a Praça da Bandeira com uma laje-jardim e acomodar as 75 linhas de ônibus abaixo dela foi inviabilizada pelo rebaixamento do piso do terminal e dos problemas das frequentes inundações na área (seria necessário redimensionar todas as galerias das Avenidas Nove de Julho e Vinte e Três de Maio, tornando o custo da obra inviável). A segunda modificação no projeto foi a alça que daria acesso do túnel à Avenida São João.

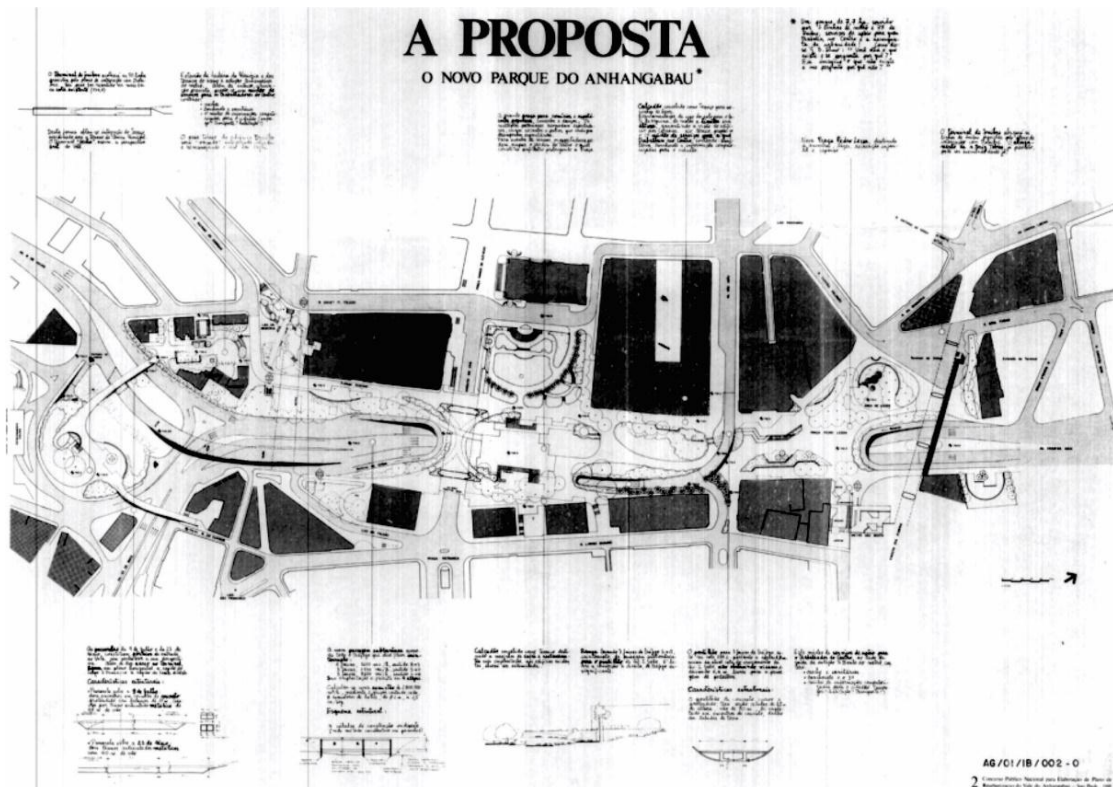


Figura 115. Prancha do projeto vencedor, contendo o resumo das propostas. [Arquivo EMURB in HERENÚ, 2007, p. 312].

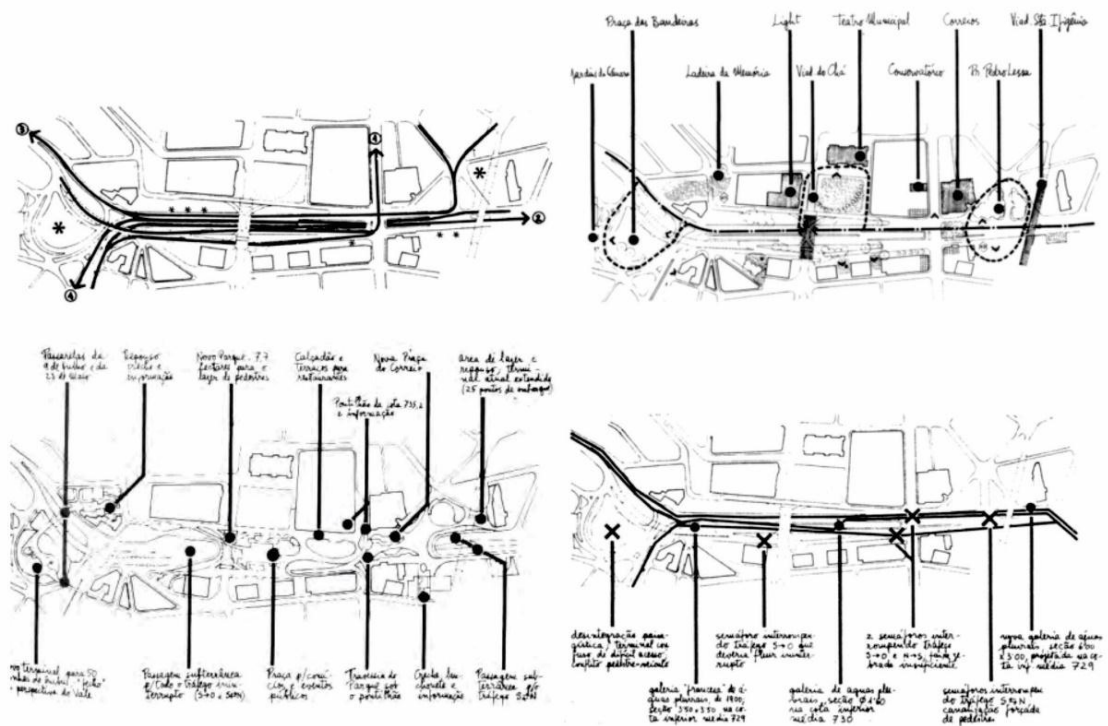


Figura 116. Prancha do projeto vencedor, diagnósticos elaborados para o concurso: tráfego a acomodar, valores paisagístico-culturais a preservar, programa proposto e interferências a considerar e conflitos a resolver. [Arquivo EMURB in HERENÚ, 2007 p. 314].

A gestão de Luiza Erundina (1989-1992) decidiu finalizar as obras e ficou responsável pela segunda parte do túnel e a consolidação do parque. Outro projeto desenvolvido no governo de Luiza Erundina foi o **Projeto Sé-Arouche**, constituído basicamente pela limpeza de alguns espaços públicos por meio da retirada dos excessos de anúncios e painéis publicitários das fachadas, assim como a eliminação de equipamentos e mobiliários urbanos desnecessários. Esse projeto criou um impacto muito positivo na qualidade da paisagem urbana atual do Vale do Anhangabaú.

Concomitante à inauguração do Parque e “baseando-se nas ideias de transformação e revalorização da região central, um grupo de proprietários urbanos – de diversos setores da economia, serviço, comércio, instituições privadas e mesmo públicas” (MEYER et al, 1993, p. 12 apud FRUGOLI Jr, 2000, p. 69), fundam, em 1991, a Associação Viva o Centro (AVC) capitaneada pelo Banco de Boston e com a consultoria das arquitetas Regina Prospero Meyer e Marta Dora Grostein. A AVC procurava estabelecer uma forma de unir interesses que estariam relacionados ao processo de deterioração da área central com os interesses mais amplos, como um interlocutor entre o poder público e as demais instituições da sociedade no intuito de revalorizar o centro. A Prefeitura buscou ajuda da iniciativa privada para realizar seus projetos, e as empresas e organizações estabelecidas principalmente em torno do Vale do Anhangabaú precisavam viabilizar o acesso e a circulação de veículos na área.

Na Figura 117, podem-se observar as extensões dos calçadões entre o Centro Velho e Novo, as consolidações destas áreas exclusivas aos pedestres datam de 1975 a 1985; como já visto anteriormente, é importante ressaltar que após a implantação do Parque no traçado urbano as dinâmicas relacionadas a estas vias exclusivas se alteram e foram, durante anos, alvo de estudos e críticas, principalmente pela AVC.

A Associação Viva o Centro discutiu longamente os caminhos da área central e colaborou em inúmeras ações junto aos órgãos públicos, tratava de assuntos como as questões dos camelôs, das pessoas em situação de rua, dos transportes, das comunicações, da infraestrutura urbana, do patrimônio histórico entre outros, mas na área do vale, efetivamente, apenas foram pontuadas

propostas de reconexão, que não foram efetivadas e não possuem escala para recuperar a dinâmica urbana do local.

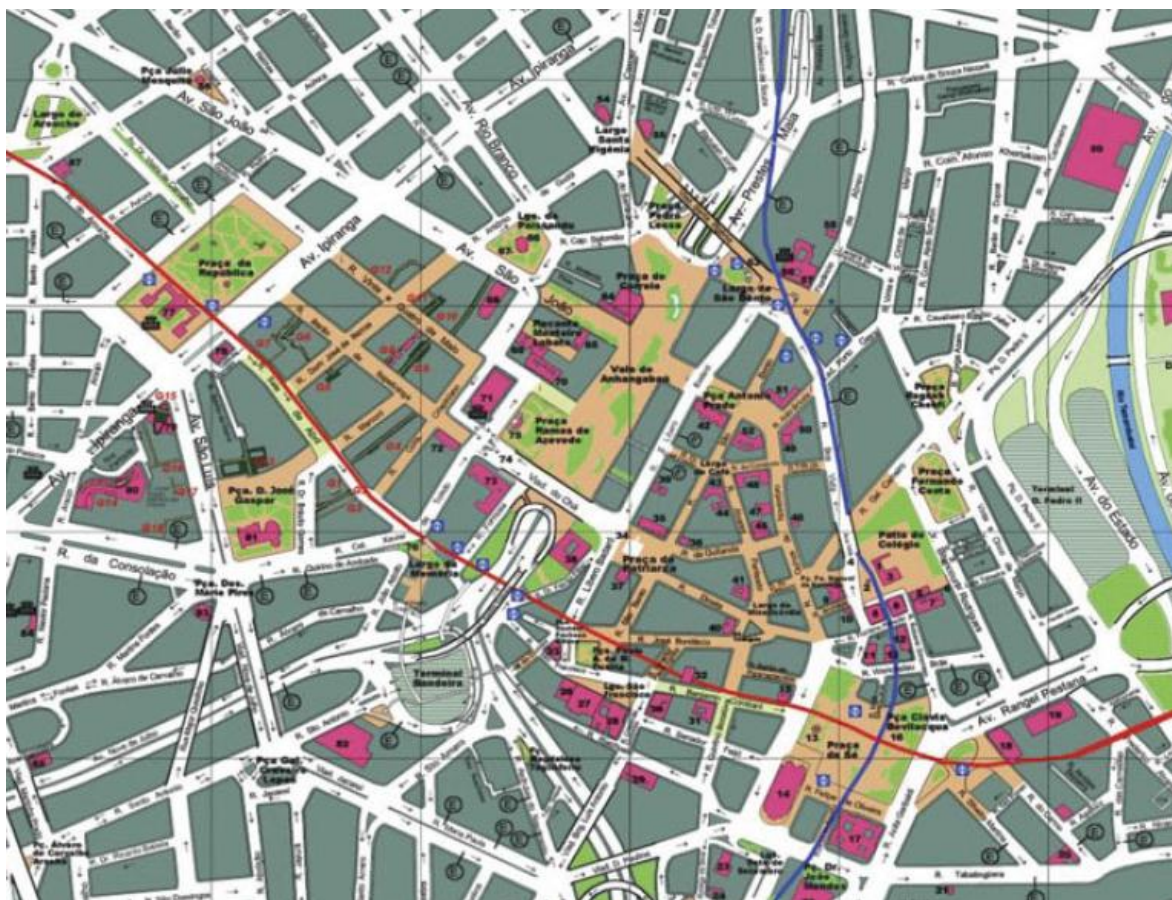


Figura 117. Mapa desenvolvido pela Associação Viva o Centro. Análise dos calçadões na área central de SP. Os terminais de metrô e os terminais de ônibus nas extremidades do Parque Anhangabaú. [Lume/LabHab (FAU-USP) e Associação Viva o Centro].

Este último período morfológico retrata o Vale após a implantação do Parque Anhangabaú, no qual se consolidaram os traçados urbanos atuais e se modificou a topografia do ‘antigo’ fundo de vale, criando um nível intermediário.

Apesar da saída de várias atividades, notadamente ligadas às elites, o Vale, principalmente no período do **Vale como conexão**, configurava-se como um lugar de destino de milhares de pessoas de várias classes sociais, diferentemente do restante da área central que apresentou certo esvaziamento quando as elites a abandonaram.

Com a implantação do parque e com as novas funções atribuídas ao lugar, o Vale do Anhangabaú se caracteriza hoje, como um lugar esvaziado em relação à área central e à sua escala monumental.

O centro, portanto, transformou-se, não esvaziou, possui áreas com atividades específicas com movimento durante todo o dia, entrando por um período da noite. O oposto da área residual do vale que, após a implantação da laje, esvaziou o lugar, principalmente pela saída das conexões do vale com a cidade, pois o projeto contemplou os acessos à área central próxima ao Vale pelas bordas, entendendo o Vale apenas como passagem.

Na década de 90, o novo Parque Anhangabaú acrescentou ao Centro mais um exemplo de espaço urbano destruído em nome da circulação viária. Nesse caso, a magnitude do conflito pedestre-automóvel serviu de justificativa e conduziu a intervenção. A imensa laje recobre o túnel e garante a circulação com padrão de via expressa para o intenso fluxo de veículos que corta o Centro no eixo norte-sul. (...) O espaço resultante correspondendo à cobertura do sistema viário não esconde a impotência de uma 'praça' cujo programa apoia-se exclusivamente nas questões que marcam as relações conflitantes (...). Assim, uma vez enfrentando o problema e separadas as funções veículos em baixo e pedestres em cima, ocorreu a indesejável 'inundação de espaço' que carregou consigo a força articuladora de funções e símbolos do antigo Vale do Anhangabaú. (MEYER, 1999, p. 33 apud HERENÚ, 2007, p. 327).

É certo que a laje desgastou as relações humanas que caracterizavam o vale nos períodos anteriores, criando um imenso espaço residual que não agregou novos valores à área central. (Figura 118)



Figura 118. A imagem apresenta o Vale do Anhangabaú consolidado e a cidade de São Paulo. [HEREÑÚ, 2007.]

Topografia

Como já apresentado, a proposta da laje para o Parque Anhangabaú segmentava o fundo de vale em dois níveis, sendo um, a praça entre as cotas 735 e 730 e o outro, os túneis entre as cotas 720 e 725. (Figura 119)

Retomando o **Vale como plantação de chá**, na Figura 5, pode-se observar que a cota do planalto (onde se deu a primeira consolidação da cidade – Centro Velho) é na cota, aproximada, de 745.

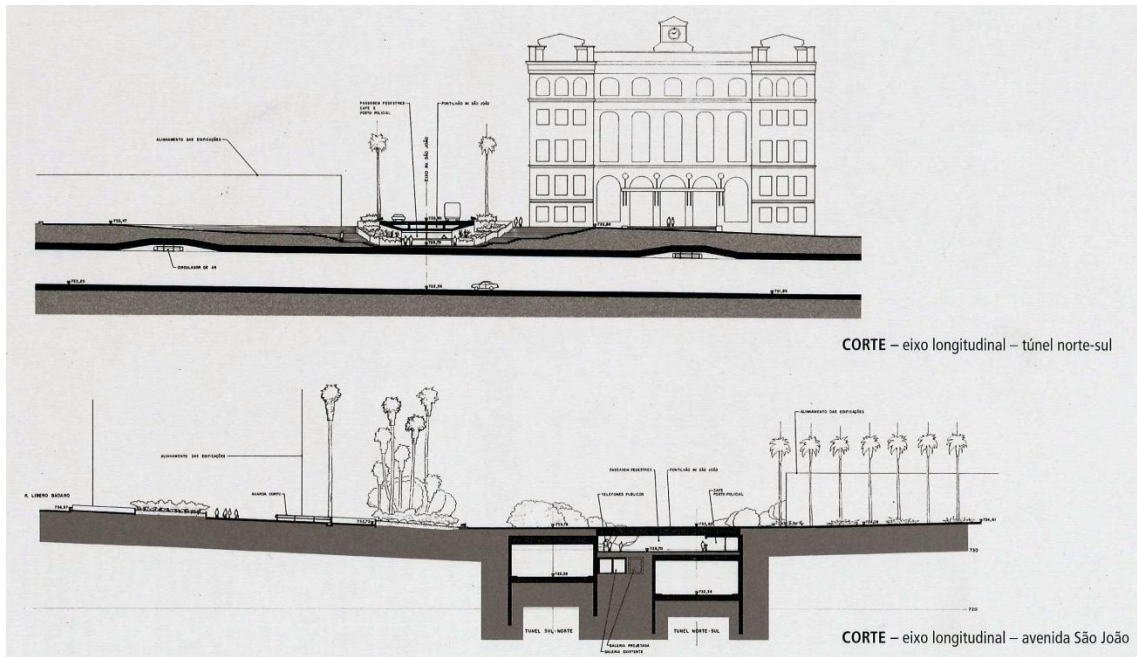


Figura 119. Corte esquemático do túnel norte-sul e da Avenida São João. [KLIASS, 2006].

Em uma análise de figura-fundo, o mapa, Figura 120, contrasta a topografia com o sistema viário e as edificações na região de estudo, sendo que, em vermelho e laranja escuro, a cota varia entre 740 e 745, em laranja claro, a variação está entre 740 e 735, em ocre, entre 735 e 730, enquanto que em amarelo, as cotas estão abaixo de 730. O que este mapa deixa evidente é a composição das bordas do fundo do vale, que tornou a proposta do projeto da laje viável, pois os edifícios e as vias que o margeiam possuíam os níveis ideais para a instalação da praça (cota 730 a 735).

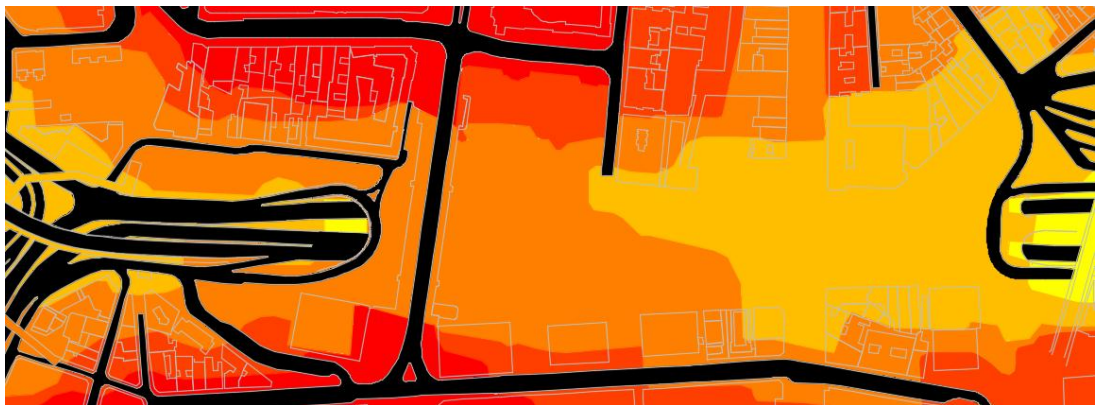


Figura 120. Mapa figura-fundo contrastando a topografia, as edificações e o sistema viário.



Figura 121. As imagens acima apresentam os níveis intermediários no Vale, sendo eles o túnel, a laje no nível intermediário e acima o Viaduto do Chá (conectando as cotas mais altas da encosta). As tomadas de foto são nas proximidades dos acessos à estação Anhangabaú em direção ao túnel da Avenida Prestes Maia. [Acervo da autora].

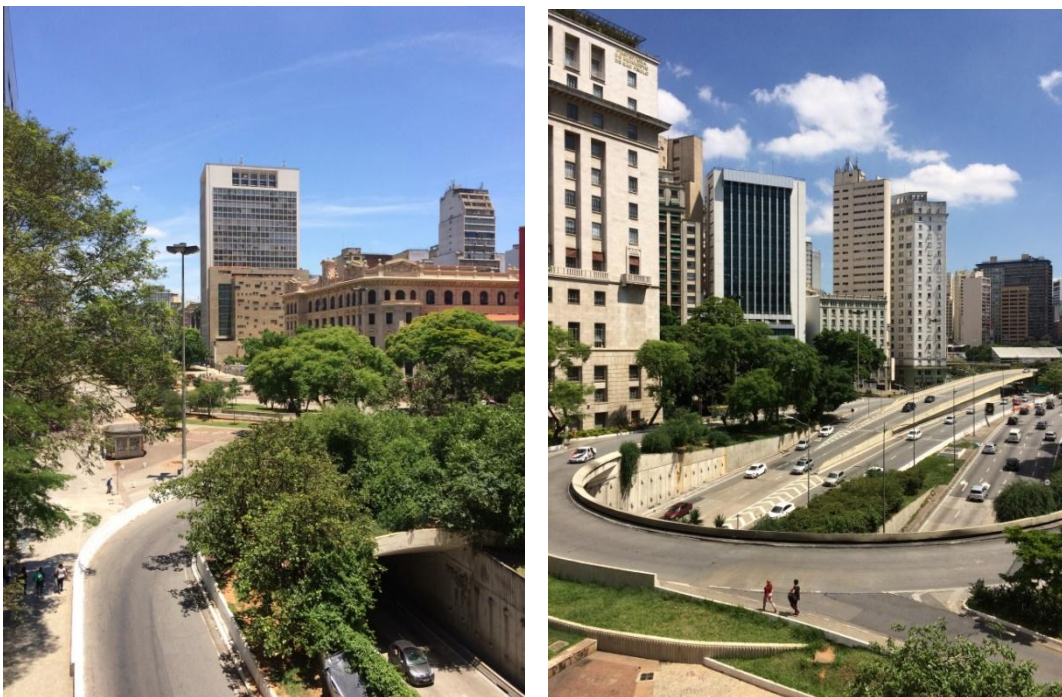


Figura 122. As fotos acima apresentam os níveis intermediários. A tomada das fotos foi a partir dos Viadutos Santa Efigênia e do Chá (nas cotas mais altas da encosta) em direção aos dois níveis abaixo: o primeiro a laje/parque, onde se observa poucas pessoas transitando e o segundo nível na cota de fundo de vale onde se encontram os automóveis na Avenida Prestes Maia. [Acervo da autora].

De todo o levantamento feito na área de estudo, apenas as escadarias, na Figura 123, foram identificadas como um problema de nível para a implantação da laje. Os demais edifícios que emolduram o Parque se adaptaram à sua construção sem que precisassem ser adicionadas escadas ou rampas.



Figura 123. As imagens apresentam o único espaço onde o nível da praça precisou ser readequado, em função do acesso ao edifício. Edifício localizado entre o Parque e a Avenida São João, em frente ao Edifício dos Correios. [Acervo da autora, 2017].

Após a compreensão do relevo, esta subcapítulo – *Topografia* – analisará, também, os acessos em desníveis, pois estes acessos conectam o Parque ao planalto.

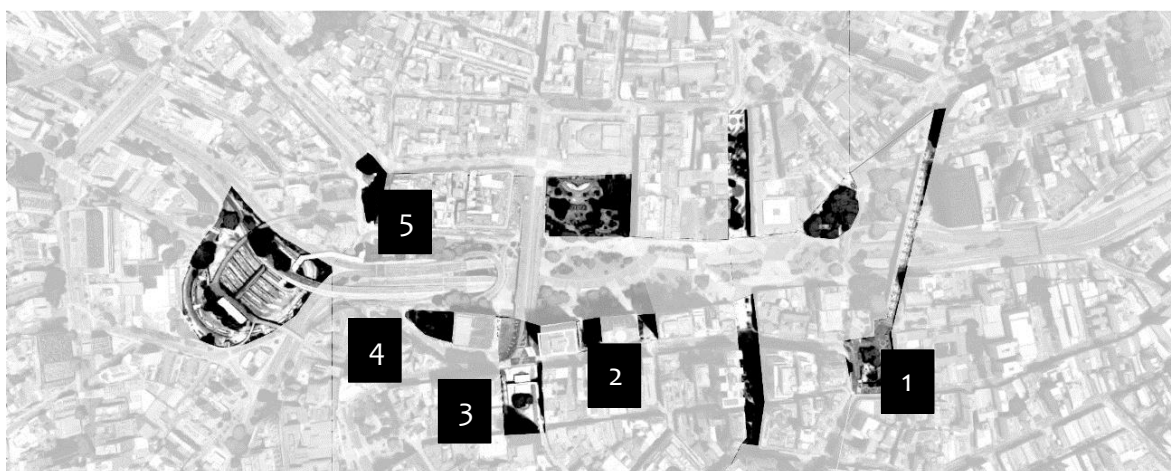


Figura 124. Mapa de identificação dos acessos em desníveis e os espaços livres que articulam o Vale. [Google Maps com intervenção da autora].

1. O acesso do Metrô São Bento ao Vale – as estações de metrô possuíam no projeto inicial um caráter de porta de entrada ao Parque, mas o acesso de quem chega pela Avenida Prestes Maia é estrangulado, o local não possui perspectivas para a contemplação do parque e a estação fica restrita a um canto, de certa forma, isolada. Pode-se observar na Figura 126 que o ângulo de visão de quem chega ao Vale pela estação é uma grande alça de retorno.



Figura 125. Acesso da Estação São Bento de metrô ao Parque Anhangabaú. A paisagem que se abre ao acessar o Parque é um a grande alça de retorno da Avenida Prestes Maia. [Acervo da autora].

2. As escadarias ao lado dos antigos Palacetes dos Prates – estas escadarias estão consolidadas desde o período morfológico do **Vale como parque**, pois faziam parte do desenho que integrava o Parque de Bouvard à Rua Líbero Badaró no início do século XX; hoje, elas são locais sujos e mal cheirosos. Vale ressaltar que a escadaria próxima ao Edifício Conde de Prates apresenta uma visão privilegiada tanto para quem está abaixo do nível (no Parque) observando o Edifício Sampaio Moreira e também a escultura de Giuseppe Verdi (escultura que antes ocupava o centro da Praça dos Correios – ver subparte ‘Praça’ em **Vale como parque**), quanto para quem a contempla acima do nível na Rua Líbero Badaró, pois o local se torna um mirante em direção ao Teatro Municipal.

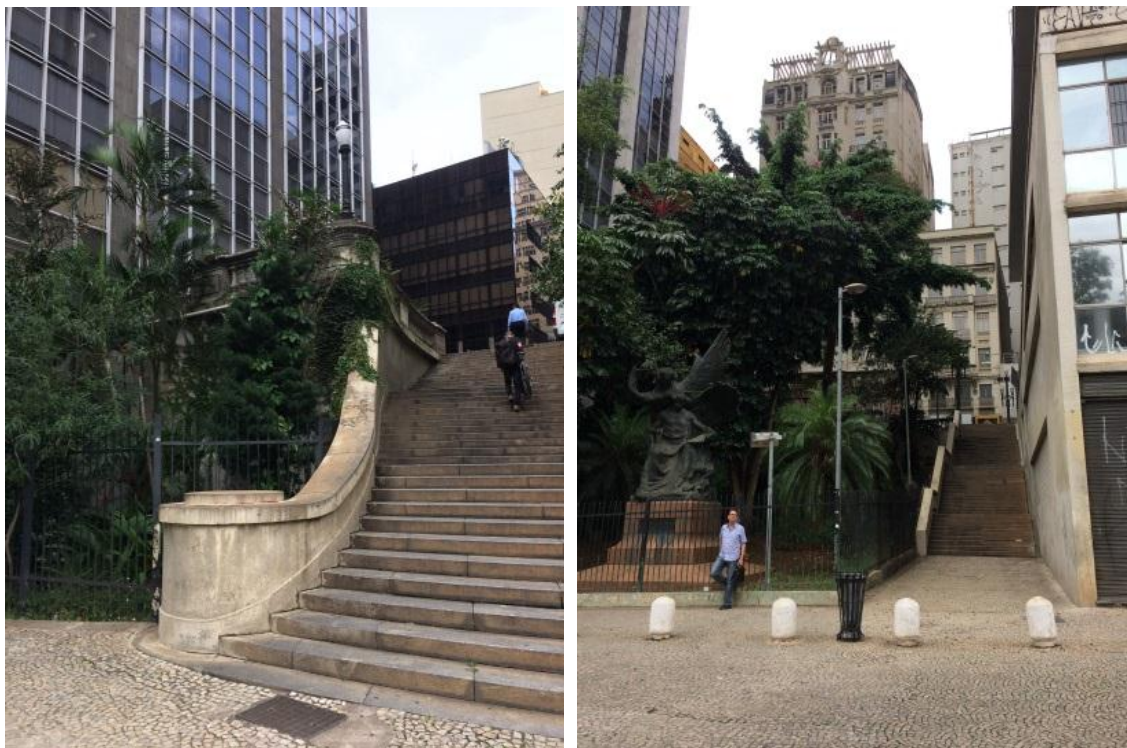


Figura 126. Imagens das passagens/escadarias que interligam a Rua Líbero Badaró com o Parque Anhangabaú; o local não é qualificado, porém possui alguma circulação. Como podemos observar na imagem, um ciclista utiliza a escadaria para continuar seu percurso. O cheiro no local é muito ruim. [Acervo da autora].

3. A consolidação da galeria Prestes Maia (Figura 128 e Figura 129) também faz parte de um período morfológico anterior, mas esta interligação entre os níveis ainda se encontra aberta e funciona em horários específicos, com atendimento de serviços sociais. No ano de 2004, houve uma proposta de requalificação da área (tanto no planalto como no Vale) com a criação do museu MASP Centro. Infelizmente, o projeto não foi adiante e as suas amplas salas, hoje, são ocupadas por serviços sociais e refeitórios.

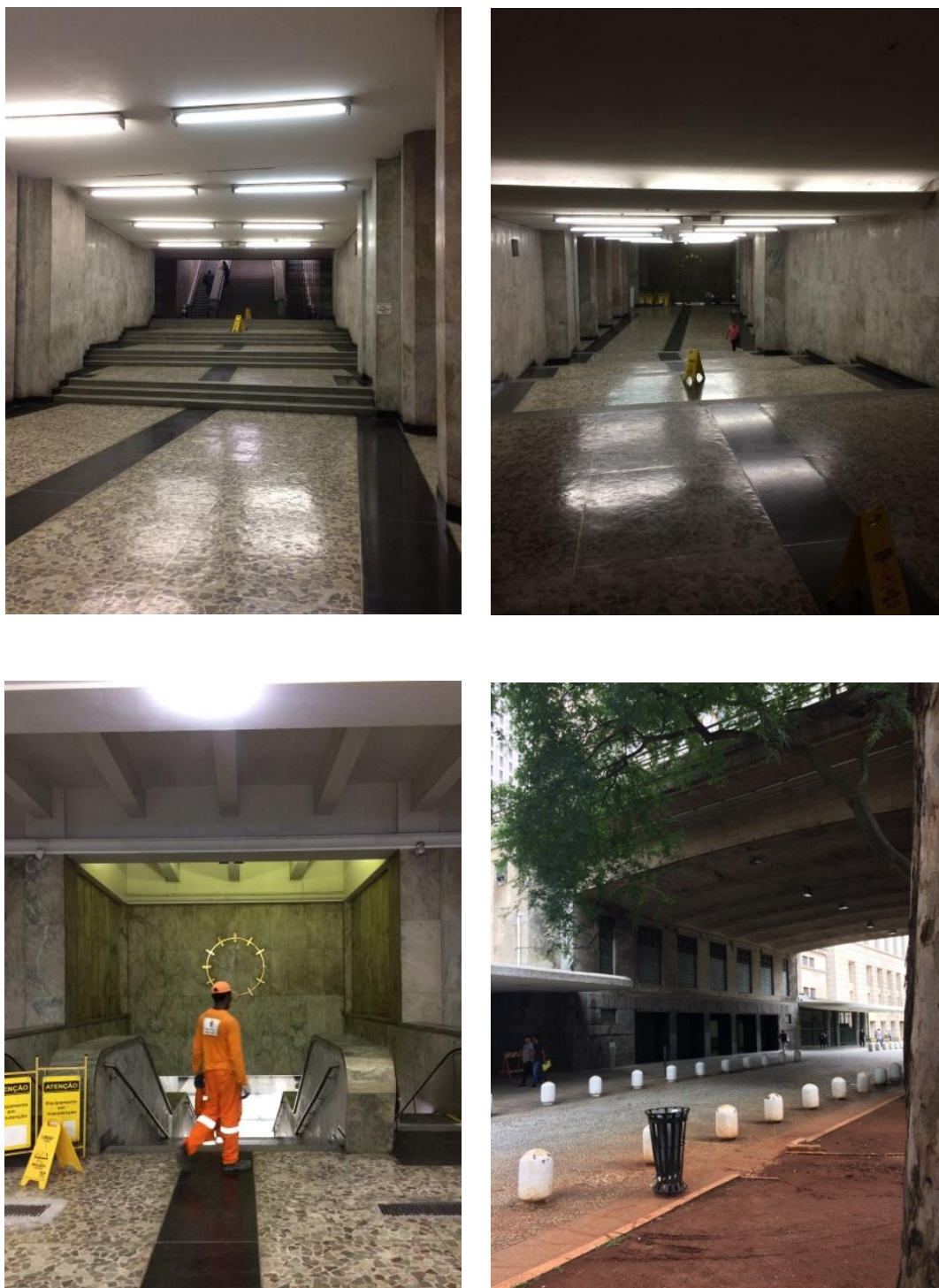


Figura 127. Imagens internas da Galeria Prestes Maia. [Acervo da autora].

4. O mesmo lado, oeste do vale do Anhangabaú, pode-se encontrar uma das entradas para o Metrô Anhangabaú. Esta entrada surge de forma tímida no desenho da calçada e, talvez, seja a único acesso que configure uma perspectiva do Parque (ou pelo menos uma parte). A entrada voltada para a Praça da Bandeira (acesso por escada), onde não existe conexão com o desenho urbano,

estrangula a passagem dos pedestres na calçada e dá a sensação de que todo o fluxo da área deve, impreterivelmente, acessar o metrô.



Figura 128. Entradas do metrô Anhangabaú na encosta oeste do Vale. A primeira imagem apresenta a entrada acompanhando o desenho da calçada e do percurso; já na segunda imagem, o acesso por escadas para a estação estrangula a calçada e dificulta a travessia e a passagem dos pedestres. [Acervo da autora].

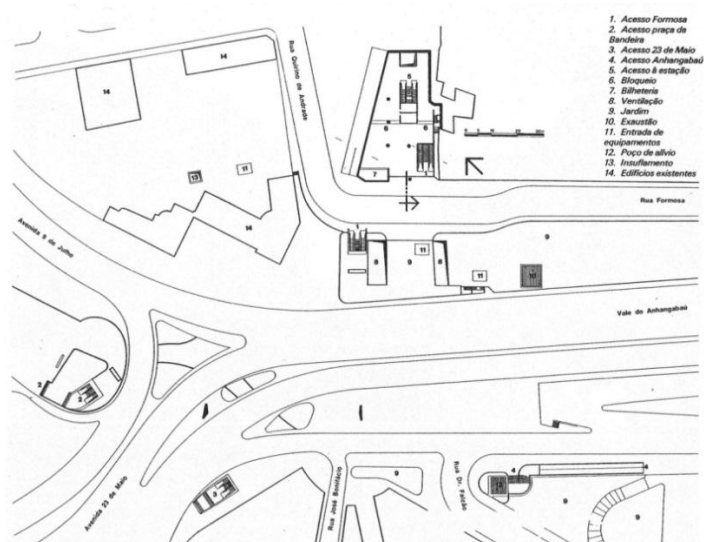


Figura 129. Planta dos acessos à estação de metrô Anhangabaú. Observa-se que os acessos não dialogam com o contexto do Parque. [Revista projeto 58 - dez. 1983].

5. O acesso à estação Anhangabaú no lado leste do Vale possui as mesmas características dos acessos citados anteriormente, pois na Rua Formosa a saída que deveria ter uma perspectiva ao Parque, como porta de entrada ao lugar, se configura em um espaço estrangulado e descolado da leitura do Parque. Os pedestres acessam o planalto pela lateral do Viaduto do Chá por uma escadaria.



Figura 130. Imagens dos acessos do Terminal Anhangabaú no lado leste do Vale. Na imagem ao lado, a escadaria na lateral do Viaduto do Chá que conecta o vale ao Planalto. [Acervo da autora].

Praça

Abrigo, sombra, conveniência e um ambiente aprazível são as causas mais frequentes da apropriação de espaço, as condições que levam à ocupação de determinados locais. O facto de se assinalarem esses locais com elementos de carácter permanente pode contribuir para indicar os tipos de ocupação que existem na cidade e criar um meio ambiente que não seja fluído e monótono, mas sim estático e equipado. (CULLEN, 2017, p. 25)²⁴.

²⁴ Cullen definindo o conceito de território ocupado.

Não serão discutidos neste trabalho, em profundidade, os conceitos de praças e parques, mas a proposta é entender a área 'vazia' do Vale do Anhangabaú nos termos de um espaço público que morfologicamente se distingue dos espaços canais de circulação constituídos pelas ruas.

Estes grandes espaços públicos urbanos possuem uma natureza associada a múltiplas funções, tanto comerciais, sociais, como religiosas ou políticas.

O Parque Anhangabaú já possuiu essas múltiplas funções, mas hoje possui uma leitura desconexa no espaço; talvez pela sua monumentalidade, ou pela organização espacial da área, o resultado no espaço são formas fragmentadas, como por exemplo: a Praça Pedro Lessa, a Praça do Café, a Praça Ramos de Azevedo e outros espaços residuais que assumem características de espaços públicos abertos.

Ao observar a consolidação da Praça do Café, pode-se notar que o eixo da Avenida São João foi interrompido por um conjunto composto de canteiros e espelhos d'água e do espaço rebaixado destinado ao café e aos banheiros públicos, descaracterizando o eixo monumental desta via. Apesar de o eixo visual ser mantido com a solução de um desenho rebaixado do nível da Avenida, esta proposta interrompe o fluxo e, conforme já apresentado, os pedestres precisam contornar este espaço, dificultando o tráfego.

Este elemento no meio do parque não compreendeu a força do eixo da Avenida São João, consolidado antes mesmo do crescimento da cidade, ainda no século XIX, sendo uma das primeiras consolidações de transposição ao rio Anhangabaú – a antiga ponte Açú. (Figura 131 e Figura 132)

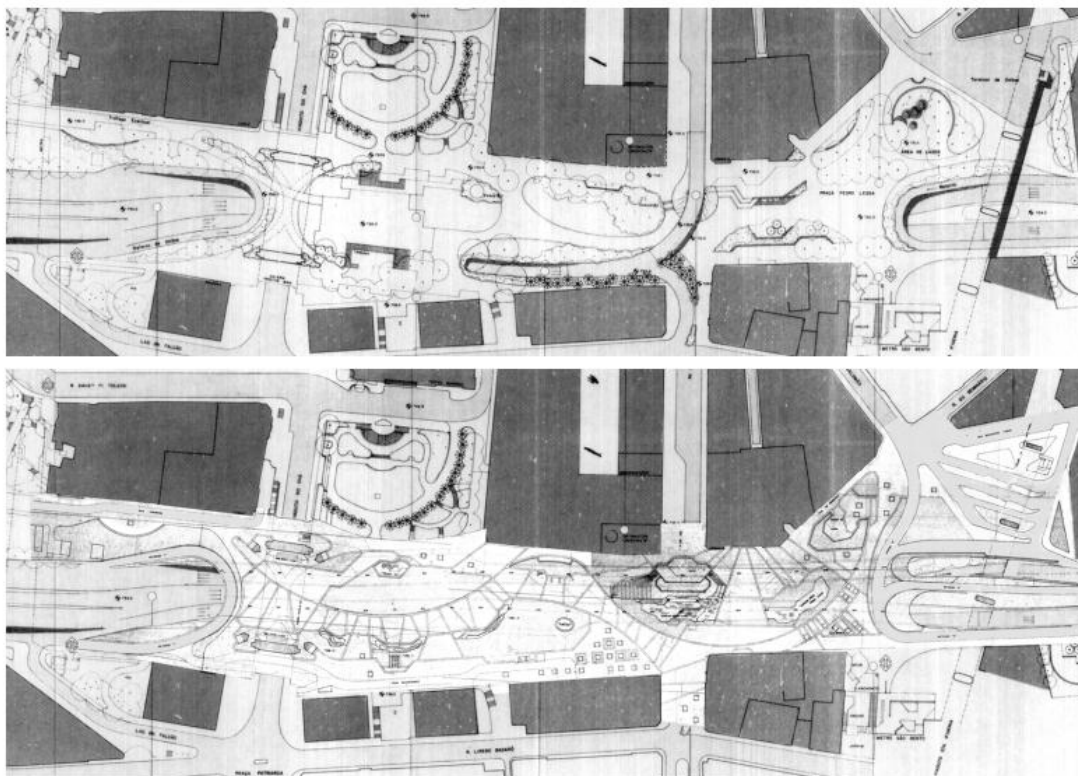


Figura 131. Pormenor da planta geral do projeto vencedor e pormenor da planta do projeto executado (modificação realizada pela equipe vencedora do concurso). Percebe-se que a alça de acesso do túnel à Avenida São João foi eliminada e, em seu lugar, está a Praça do Café. [Arquivo EMURB in HEREÑÚ, 2007 p. 328].



Figura 132. Imagens da Praça do Café. [Acervo da autora].



Figura 133. Planta detalhada do Vale do Anhangabaú. [Arquigrafia – QUAPÁ].

Na imagem (Figura 133), pode-se observar o projeto final consolidado no vale e, na imagem abaixo (Figura 134), nota-se que na frente da Praça Ramos

de Azevedo a proposta era de um espaço que seria destinado a comícios e eventos públicos. Segundo o autor do projeto em entrevista à revista AU, a praça seria um lugar para eventos e manifestações públicas, um espaço especializado e isolado da vida da cidade. Mas, ao longo dos anos, o desenho foi modificado e, onde antes estava previsto um espaço livre para a acumulação do público, foi instalado um canteiro com um pequeno conjunto de arquibancadas, indicando que ali não seria o local para estas atividades e que a praça não pode receber eventos, mesmo tendo sido originalmente voltada a essa função, e os frequentadores não possuem espaço para permanecer na área.

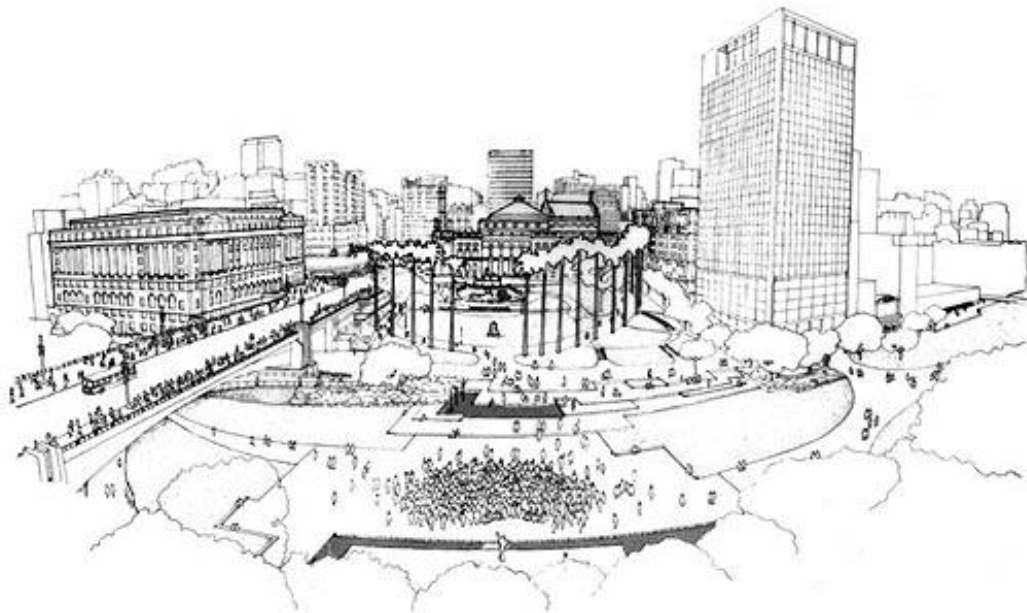


Figura 134. Perspectiva elaborada para o concurso, ao fundo o Teatro Municipal e à direita o Edifício CBI, à esquerda o Edifício Alexandre Mackenzie (Light). [<http://www.jorgewilheim.com.br/legado/Projeto/visualizar/1835>].

Hoje, pode-se observar que a apropriação também é dificultada pela ausência de equipamentos públicos de abrigo (havendo somente as árvores), presença de postes de iluminação que não possuem alcance para iluminar todo o Parque, apenas em áreas específicas, aumentando a insegurança e contribuindo para o aumento da violência na região. Não existem equipamentos e mobiliário urbano, o que dificulta ainda mais a apropriação na área.

No trecho sul do vale, o projeto vencedor do concurso contemplou a reformulação da Rua Formosa e da ladeira Dr. Falcão Filho, com a reorganização do sistema de circulação e da vegetação para atender às interferências da estação de metrô Anhangabaú. A Rua Formosa foi destinada ao uso local com fechamento da via para os automóveis e desenhou-se um espaço contínuo entre a rua, os espaços residuais e a Ladeira da Memória.

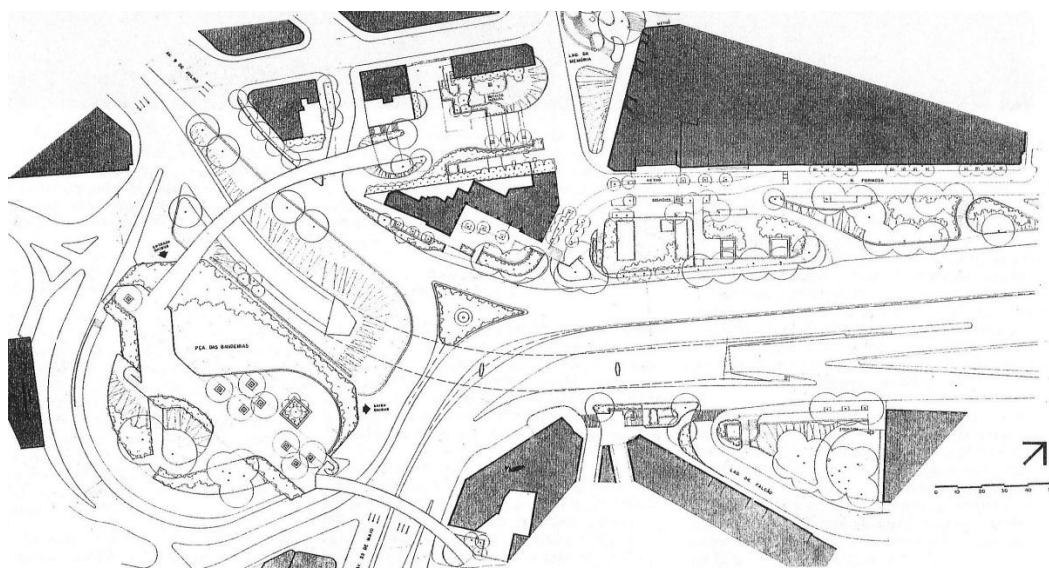


Figura135. Plano de reurbanização do Vale do Anhangabaú, projeto do setor sul. [Revista projeto, 58 – dez, 1983].

O projeto não foi consolidado e a Rua Formosa foi aberta para os automóveis, no lugar onde existe uma alça de acesso pela Avenida Prestes Maia. A imagem (Figura 138) apresenta o ponto nodal das passarelas e da estação de metrô que desembocam na Ladeira da Memória, observa-se o fluxo intenso na área. Na imagem (Figura 139) nota-se a ausência da calçada que impede a passagem dos pedestres em um desenho que prioriza o automóvel.



Figura 136. Saída da passarela do Terminal Bandeiras à Rua Formosa. [Acervo da autora].

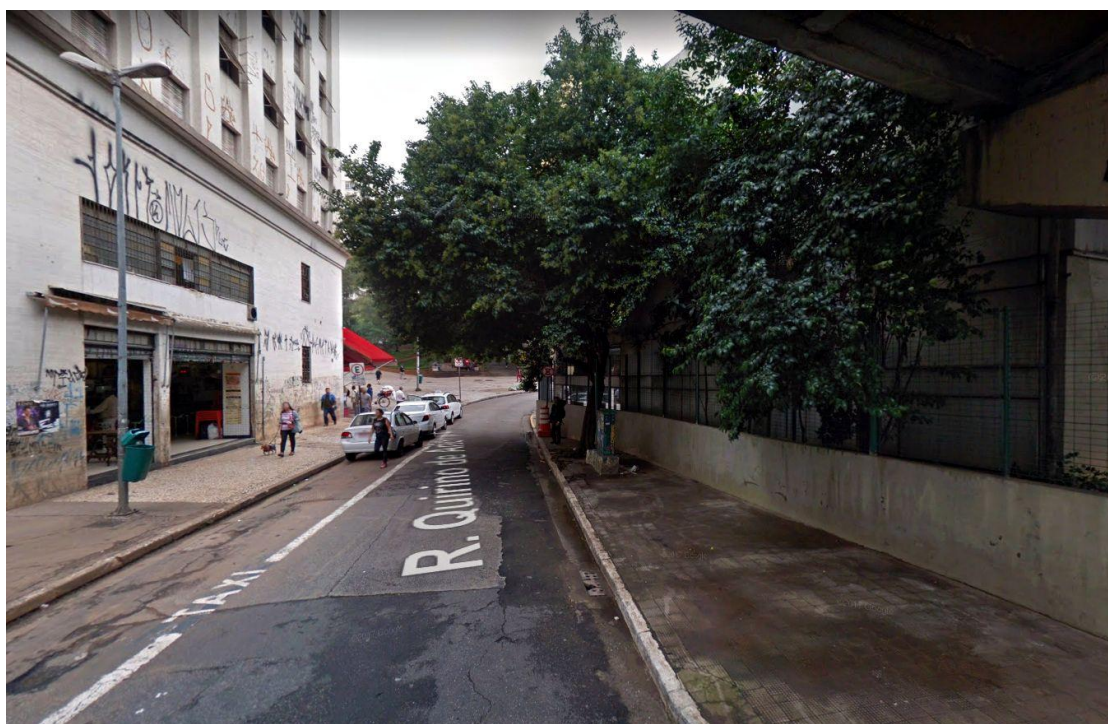


Figura 137. Alça de acesso da Avenida Prestes Maia à Rua Formosa, entroncamento da saída da passarela que interrompe a passagem do pedestre. [Google Maps, Acesso em: 2018].

Traçado urbano

Segundo Lynch define-se vias como:

Canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial. Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias. Para muitas pessoas, são estes os elementos predominantes em sua imagem. Os habitantes de uma cidade observam na à medida que se locomovem por ela, e, ao longo dessas vias, os outros elementos ambientais se organizam e se relacionam. (LYNCH, 2011, p. 52).

Portanto, ao segmentar os canais de circulação sobre o fundo do vale, colocando os pedestres na superfície e os automóveis e o transporte público no subsolo, o Vale do Anhangabaú torna-se um lugar ilegível, pois este elemento (vias) responsável pela organização do espaço não se relaciona mais com os demais elementos (topografia, praça, edificações entre outros), por ser a via a responsável pela dinamização do espaço urbano.

O autor também diz que as vias subterrâneas (neste caso o túnel, mas também se pode dizer o mesmo do metrô) são exemplos de dissociação, pois não são ligadas ao resto do ambiente urbano, e que as entradas para as estações na superfície são pontos estratégicos da cidade, porém ligam pontos de conexões invisíveis.

O edital do concurso de Requalificação do Vale do Anhangabaú entendia como primordial propostas que envolvessem a circulação viária e de pedestres, o uso dos espaços públicos, os equipamentos locais e metropolitanos, a regulamentação do uso do solo e a valorização e a preservação de bens tombados. Vale ressaltar que os três projetos premiados neste concurso apresentavam basicamente o mesmo partido: a segregação dos fluxos de veículos e pedestres através do rebaixamento da avenida e a configuração de uma esplanada em sua cobertura.

O projeto consolidado apresenta uma leitura urbana na Avenida Prestes Maia em três momentos: o primeiro, antes do Viaduto Santa Efigênia,

onde a avenida se caracteriza como uma via estruturadora com atividades diversas no nível do solo; o segundo momento se refere ao túnel, quando a via se desconecta da cidade, perdendo as referências urbanas, e por fim, o terceiro momento, no entroncamento viário das Avenidas Nove de Julho e a Avenida Vinte e Três de Maio, onde a avenida se comporta como um limite²⁵ urbano, por ser inacessível aos pedestres, organizando a circulação deles apenas por vias aéreas, como passarelas de conexão aos lados do vale, que exigem das pessoas caminharem por um longo percurso para a travessia.

Nesse último momento, a Avenida Prestes Maia é o espaço resultante de um desenho urbano tendo o automóvel como protagonista, que é principal responsável pela total descaracterização do Largo da Memória.

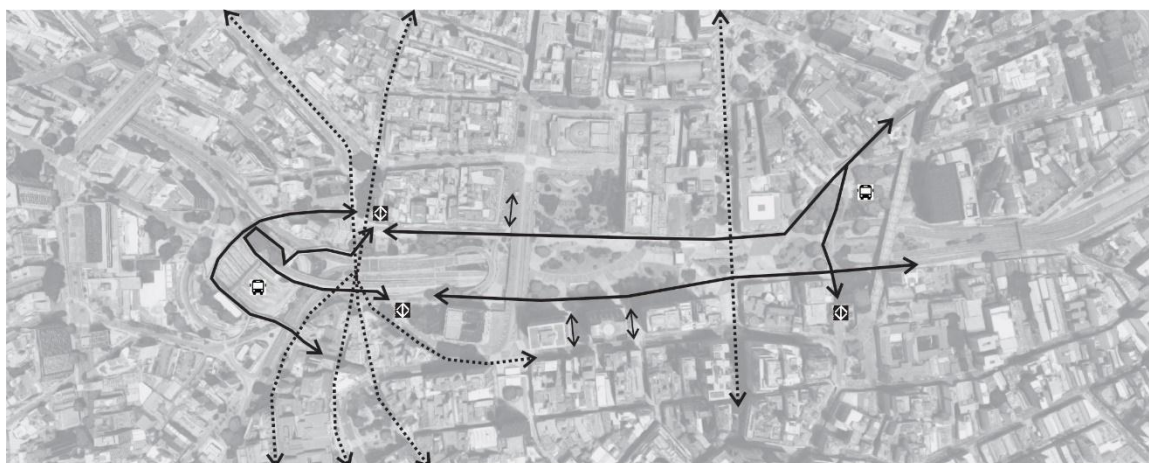


Figura 138. A imagem apresenta os fluxos de pedestres: em linhas contínuas, é apresentado o percurso atual das pessoas; em linha tracejada, as primeiras travessias no Largo da Memória e na Avenida São João pelo Vale (no período do Vale como plantação de chá). [Google Maps com intervenção da autora].

²⁵ Os limites são definidos por Kevin Lynch como elementos lineares constituídos pelas bordas de duas regiões distintas, configurando quebras lineares na continuidade. São fortemente percebidos não apenas visualmente, mas também contínuos na sua forma e sem permeabilidade à circulação. Outra característica dos limites é que eles podem ter um efeito de segregação nas cidades. Limites numerosos e que atuam mais como barreiras do que como elementos de ligação acabam separando excessivamente as partes da cidade, e prejudicando uma visão do todo. (LYNCH, 2011).



Figura 139. Vista do Viaduto do Chá em direção à Praça das Bandeiras, antigo Largo da Memória, totalmente desconectado para a travessia em nível pelo pedestre. [Acervo da autora, 2018].



Figura 140. Vista da passarela que liga o Terminal Bandeiras com a Ladeira Largo da Memória, desconexão com os lados da cidade. [Acervo da autora, 2018].

Outra via descaracterizada na área do Vale é a Avenida São João (Figura 141) Após a compreensão da importância desta avenida no desenho urbano, apresentado nos períodos morfológicos anteriores, e também, entendida a segmentação da via pela Praça do Café na subcapítulo ‘Praça’ (deste período morfológico), a Avenida São João é, sem sombra de dúvidas, a Avenida de maior importância na região central quando se analisa o Vale do Anhangabaú, pois ela, além de sua importância como conexão, se estabelecia como uma área destinada ao comércio, ao teatro e ao cinema, sendo um importante ponto de entretenimento. Esta via, aos olhos da população, ainda permanece como uma área de valor simbólico do lugar, ligada principalmente ao segmento de diversão e lazer da população.



Figura 141. Avenida São João, importante eixo de conexão ao Vale, conformado desde o primeiro período morfológico tem vocação aos equipamentos de lazer e entretenimento. [Acervo da autora, 2018].

Outra alteração no sistema viário no Vale ocorreu com a consolidação da Praça Pedro Lessa que, segundo Hereñú, “terminaria por inviabilizar a Praça, pois o dimensionamento final do terminal de ônibus, o desenho da alça de retorno sobre a ‘boca’ do túnel e sua ligação com as ruas do Seminário e Capitão Salomão reduziram a área dessa praça a um terço do que havia sido prevista, impossibilitando sua utilização como área de lazer” (HEREÑÚ, 2007, p. 331).



Figura 142. Imagens do Terminal Pedro Lessa entre as ruas do Seminário e Capitão Salomão. [Acervo da autora].

Com o desenvolvimento das obras (entre os anos de 1983 e 1992), tornou-se conveniente incorporar uma área de embarque e desembarque de passageiros na área do Parque Anhangabaú. A princípio, o túnel não deveria receber paradas, pois os cem pontos de embarque, exigidos pelo programa do concurso, foram resolvidos com a criação dos dois terminais nas extremidades do Parque – Bandeira e Pedro Lessa; porém, segundo Wilhelm, em entrevista à Ana Luiza Nobre (1992, p.32), as plataformas no túnel seriam provisórias após todas as linhas estarem implantadas nos terminais e elas seriam qualificadas com isolamento acústico e protegidas do trânsito e da exaustão de gases dos automóveis. Após a desativação destas plataformas, estas áreas poderiam ser utilizadas por táxis.

Hoje, essa plataforma que deveria ser provisória se tornou permanente, e ainda existe um fluxo de passageiros que utilizam este espaço como embarque e desembarque; no entanto, a preocupação do arquiteto em qualificar a parada

não se consolidou, o que torna o lugar extremamente perigoso ao acesso e à permanência. (Figura 143)

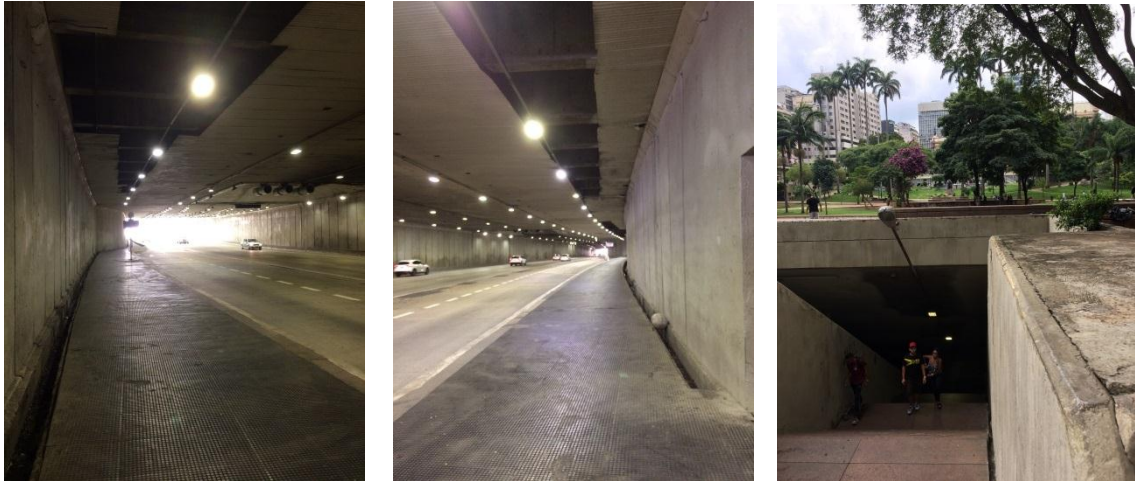


Figura 143. Imagens referentes à escadaria que dá acesso ao ponto de ônibus localizado na Avenida Prestes Maia, abaixo da praça. Este ponto de ônibus seria desativado após a finalização dos terminais nas bordas do parque. [Acervo da autora].

Outro aspecto importante de análise no traçado urbano é o trajeto habitual das pessoas no Parque Anhangabaú. A Figura 144 faz parte de uma leitura do fluxo de pedestres que circulam pelo Parque, elaborada pela Prefeitura Municipal de São Paulo em 2013; e percebe-se que os deslocamentos das pessoas, neste lugar, se estabelecem pelas bordas e que a intensidade destes fluxos por hora comprova como este parque não se estrutura como um lugar dinâmico onde poderia existir a apropriação do espaço urbano.

Não existe motivo para que as pessoas se apropriem do Parque, pois ele não apresenta uma dinâmica urbana própria de área central de uma cidade metropolitana. Afirma-se isso ao observar as passagens em nível (Viaduto do Chá e Santa Efigênia) que juntas compreendem, praticamente, o movimento de todos os pedestres que circulam pelo Parque.

Outro ponto importante a observar nesta figura é a direção do deslocamento, concentrada na borda do Parque, na estação de metrô São Bento. As duas estações que deveriam estruturar a apropriação na área do Vale são

isoladas, intensificando o esvaziamento. Portanto, os fluxos que cortam o parque se tornam de pouca importância.

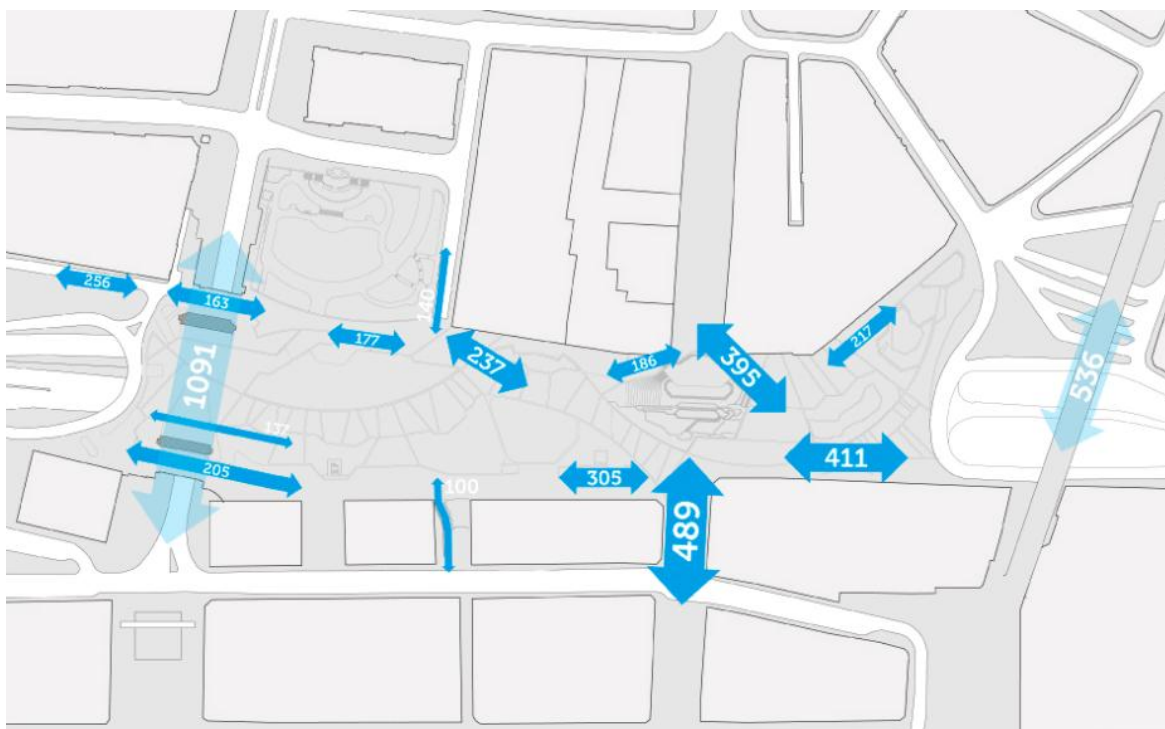


Figura 144. Fluxo de pedestres por hora. [SP Urbanismo Gestão Urbana Projetos urbanos Requalificação do Anhangabaú. [Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/anghangabau/>].

Segundo Mac Fadden, “90% das pessoas que se dirigiam ao centro usavam o metrô e ônibus e/ou trem de subúrbio, apenas 10% utilizavam o automóvel individual. No caso, se em 1972, 100 mil pessoas se deslocavam para esta área no horário de maior movimento, em 1992, seriam 150 mil que seguem na mesma direção”²⁶. O que afirma que o dinamismo econômico da área central continuava intenso e que, inclusive, houve um aumento. Além do fato de que automóvel não representava o articulador da descentralização ou esvaziamento, como asseverava a AVC.

²⁶ Revista obra planejamento e construção, julho, 1992 p. 24-26. Entrevista com Roberto Mac Fadden, vice-presidente da Empresa Municipal de Urbanização (EMURB).

O jornal O Estado de S. Paulo²⁷ publicou, em 1992, uma matéria com o título 'Acesso difícil para carros esvaziou Centro', na qual dizia que um estudo técnico a respeito da desvalorização patrimonial da região central, desenvolvido pela Adviser Consultoria LTDA e pela Associação Viva o Centro, diagnosticou a desvalorização dos imóveis e o processo de esvaziamento do centro em função da dificuldade de acesso e de estacionamento para veículos particulares um dos principais fatores que levaram à desvalorização e ao êxodo muitas empresas da área. A matéria segue apresentando dados sobre o centro e encerra com um entendimento da área afirmando:

Os veículos de segurança patrimonial inclusive de emergência e mesmo particulares podem circular na área do Vale, afinal não foi o calçadão que deteriorou o centro. Muito ao contrário. O que foi abandonado ao longo das últimas décadas provocando a deterioração foi o perfil de fixação da população, a saída dos órgãos públicos e das empresas²⁸.

Atualmente, dentro do contexto dos fluxos de passagem, o Anhangabaú concentra um deslocamento considerável de pessoas que estão indo ao trabalho ou voltando pra casa, porém se comparado a todo seu sítio, ainda permanece vazio.

Em meio às pessoas que apenas circulam tendo o Vale como rota, os skatistas ainda garantem um movimento dentro desse espaço. Sua esfera de **permanência não existe**, poucas pessoas têm **o vale como destino**.

Edificações

“É através dos edifícios que se constitui o espaço urbano e se organizam os diferentes espaços identificáveis e com 'forma própria': a rua, a praça, o beco, a avenida ou outros espaços mais complexos.” (LAMAS, 2016, p.

²⁷ Jornal *O Estado de S. Paulo*, caderno Cidades, de 23 de junho de 1992.

²⁸ Idem

84)²⁹ Das relações tipologia-morfologia, ressalta-se o espaço urbano, o qual depende dos tipos edificadas e do modo como estes se agrupam.



Figura 145. Mapa de análise dos edifícios que constituem o Vale do Anhangabaú atualmente. [Base em CAD disponibilizada pela Prefeitura Municipal de São Paulo com alterações realizadas pela autora].

Durante todo o trabalho nota-se que, no Vale do Anhangabaú, as diversas sobreposições das edificações e das tipologias resultam de uma forma dialética da forma urbana. O casario miúdo das adjacências da Avenida São João não se desfigurara, mesmo com as inúmeras intervenções urbanas. Importante ressaltar que este entroncamento entre o Vale e a Avenida São João era um ponto nodal, extremamente vital, como já afirmado anteriormente, com a consolidação desde a ponte Açu, quando o Vale era plantação de chá, com a formação da Praça do Correio, quando o Vale era parque, e como passagem de pedestres (buraco do Adhemar) no período do Vale como conexão.

Diversos autores³⁰ afirmam que o Vale deveria assumir uma posição de verticalização, afinal ali se projeta como símbolo do processo de renovação da

²⁹ Referência aos estudos de Aymonino, e Rossi sobre as relações entre a morfologia urbana e a tipologia edificada; os elementos primários da forma urbana são identificados com os tipos construtivos, agrupam-se em diferentes padrões, decorrentes da sua função e forma, estabelecendo relações biunívocas e dialéticas com as formas urbanas.

área central e, com a presença deste casario, tem estoque imobiliário para a modernização.

Duas Operações Urbanas foram formuladas tendo o Vale do Anhangabaú incluído na proposta de requalificar a área central da cidade e de buscar investimentos para o redesenho – sendo a primeira a OU Anhangabaú e a segunda, em vigor até os dias atuais, a OU Centro.

A Câmara Municipal aprovou a Lei nº 11.090 em setembro de 1991, responsável pela criação da OU Anhangabaú. O arquiteto Fabio Penteadó projetou um edifício que poderia consumir o estoque total de 150 mil metros quadrados no perímetro do Anhangabaú, reunindo escritórios, hotel, térreo com lojas e interligação com a estação São Bento do metrô, entre a Avenida São João e o Vale do Anhangabaú (na quadra 27 onde hoje, se localiza a Praça das Artes). O projeto foi uma crítica à Lei e mostrava o absurdo de se implantar um estoque limitado de área construída.

A Operação Urbana Anhangabaú foi a única lei deste tipo aprovada em 1993; como instrumento de parceria entre poder público e iniciativa privada, ela apresentou resultados modestos e foi reformulada na OU Centro, que ampliou o perímetro de ação e flexibilizou mecanismos para atrair investimentos do setor imobiliário.

A OU Centro tinha como diretrizes principais reverter o processo de deterioração, a desvalorização e o esvaziamento do Centro e estipulava diretrizes como a ordenação e limpeza dos espaços públicos com a retirada dos camelôs, o remanejamento de terminais de ônibus e a melhoria dos acessos e a implantação de estacionamento para veículos particulares.

A operação foi responsável por algumas ações pontuais no Vale, principalmente ligadas a novos usos do remanescente. Nos anos de 1990, o Edifício Alexandre Mackenzie, antiga sede da Light e, anos mais tarde, o Prédio

³⁰ Ver publicação da URBS p. 31-37, quando se discute a verticalização da área central e principalmente a paisagem do Vale, criticando o casario localizado na Avenida São João, argumentando que estes, pertencentes ao começo do século não condizem com a paisagem que se espera para a área.

do Correio, fruto de concurso vencido pelo escritório UNA, para a reconversão de parte do edifício em Centro Cultural.

Outra proposta para requalificação do Vale foi a transformação da Galeria Prestes Maia em espaço cultural, que abrigaria a sede centro do MASP; deveria ter sido inaugurada em 2004, mas o projeto não se completou e o espaço permanece esvaziado e repleto de guichês de órgãos públicos.

No mesmo momento em que a área central estava enfrentando o problema do esvaziamento pelas elites, a sede da Prefeitura Municipal também abandona a área e muda-se, em 1956, para o Ibirapuera ocupando o Palácio das Nações, onde ficou instalada até 1992. No governo de Luiza Erundina, transferiu-se a prefeitura para o Palácio das Indústrias no Parque Dom Pedro e, em 2004, no governo de Marta Suplicy, a sede da Prefeitura volta para o Vale no Edifício Matarazzo, antiga Sede do Banespa – tornando-se o Palácio Anhangabaú. O Edifício Martinelli, desde a sua renovação em 1979 (no governo de Olavo Setubal), é ocupado pela EMURB e pela COHAB.

Apesar dessas inúmeras ações pontuais, acima citadas, o Vale, por sua dimensão e pela sua condição de espaço residual, permanece esvaziado, mas em locais onde se conecta com a metrópole, principalmente junto às estações de metrô, observa-se que o seu uso é mais ativo e pode-se estruturar algum tipo de concentração de um hábito ou de uma atividade especial, dinâmicas mais próprias da cidade, enquanto espaço público, tendo em vista toda sua trama urbana que o conforma, a sua resultante histórica, a sua centralidade dentro do contexto urbano, o carregado de significado histórico que define o Vale como lugar.

CAPÍTULO 3. Considerações Finais

3.1. Análise do Vale

Para compreender o espaço urbano, estabelece-se uma abordagem a partir de três escalas: a primeira com relação direta com as pessoas – a escala da rua percebida como **a escala do lugar**; a segunda corresponde à estrutura geral do lugar onde as pessoas se encontram – **a soma dos lugares** entendida como paisagem urbana e onde o espaço é definido; e a terceira abordagem relaciona-se às transformações, **à construção e à reconstrução**, para a consolidação do lugar a partir das ações dos diversos agentes sociais.

Pode-se fazer uma leitura da cidade a partir de três vertentes: a primeira, o estudo morfológico, entendendo as camadas, as relações entre os lugares, a continuidade, a permeabilidade e as sobreposições na forma urbana; a segunda, a categorização dos espaços, entendendo os usos dos edifícios, como por exemplo, comercial, institucional, serviços ou residencial e, por fim, os modos como às pessoas se apropriam destes espaços. Portanto, a preocupação central desta análise, a seguir apresentada, vai além das relações morfológicas para o entendimento das ações sociais em relação ao Vale, chega à compreensão das relações que estruturam o espaço com as identidades sociais.

A forma urbana da cidade é sempre entendida como imperfeita. Por isso, é constantemente feita, refeita e desfeita – construída e reconstruída, e, como resultado deste processo de transformação, surgem, em muitos casos, conflitos com a preservação dos legados construídos nas cidades. Com esta perspectiva, o estudo do lugar contribuiu para o entendimento de que, no tecido urbano, coexistem diferentes elementos da forma urbana, produzidos em diferentes tempos e com ciclos de vida autônomos.

Observando estes inúmeros fragmentos de tempos anteriores e a partir da elevação, Figura 146, foi possível compreender o contexto e o resultado na paisagem do Vale, como um espaço amorfo, que se consolidou de forma

incompleta, mas que, em anos anteriores, representou simbolicamente a paisagem de modernidade e vanguarda para a cidade de São Paulo.

Na análise da imagem, observa-se que a concentração de edifícios mais antigos se encontra próxima à Avenida São João, ponto de extrema importância na vida paulistana de lazer e comércio no início do século passado, (notar que os edifícios que permanecem nesta área são de estilo eclético e compõem com a paisagem deste período). Nas décadas de 40 e 50, com o crescimento da cidade e com a abertura da Avenida Anhangabaú, a estrutura da Avenida São João começa a se desintegrar e atrai novos públicos para a área. Hoje, a área consolidou-se com inúmeros edifícios informalmente ocupados, um comércio informal e áreas de prostituição.

Apesar dos incentivos fiscais, fruto das Operações Urbanas na área central da cidade, hoje, estes fragmentos permanecem na paisagem, porque esta 'esplanada' não resgata os valores das épocas passadas, e não conforma um espaço público de uso público, e sim, um espaço amorfo, indiferente e sem interação com os lados das encostas.

Assim acontece na ponta oposta da área de estudo, próximo à estação de metrô Anhangabaú, onde a leitura é semelhante, e, apesar de concentrar alguns arranha-céus, datados da década de 50, estes são, em sua maioria, ocupados por movimentos de moradias. Prevalece na área comércios informais e populares, principalmente na Rua Formosa.

Já nos arredores do Viaduto do Chá, nas proximidades do Teatro Municipal e do Edifício Matarazzo (onde hoje está instalada a Prefeitura Municipal), os edifícios sofreram as maiores alterações, foram reconstruídos (década de 10) e reconstruídos (década de 50). Apesar destas reconstruções, a implantação destes arranha-céus permanecem inalterada, preservando o espaço aberto público das encostas, fruto do desenho de Bouvard.

Porém, no chão, onde estes edifícios, hoje, tocam a laje, não se conectam a ela, como antes o faziam quando o chão era avenida. Existem nestes edifícios apenas acessos a automóveis e alguns poucos serviços, o que inviabiliza a apropriação da área, e, principalmente, uma geração de fluxos para o parque.

A demora na consolidação da proposta, as inúmeras alterações no projeto, a degradação e a popularização da área central da cidade levaram ao abandono o Vale. Os fluxos não mais convergem para esta área, levando-a ao esvaziamento e trazendo com ele todos os problemas sociais de áreas esvaziadas como insegurança, prostituição, degradação, marginalização entre tantos outros.

Seguindo exemplos internacionais de requalificação de áreas centrais, a mais recente aposta da Prefeitura Municipal é a construção de um edifício de grande porte, de cunho cultural, que consolidaria uma integração entre os níveis da encosta e promoveria melhorias no espaço público na área do Vale. A Praça das Artes, apesar de incompleta, já apresenta sinais que não possui um programa cultural aberto e amplo que irradie melhorias para o entorno ou que traga mais investidores para a área.

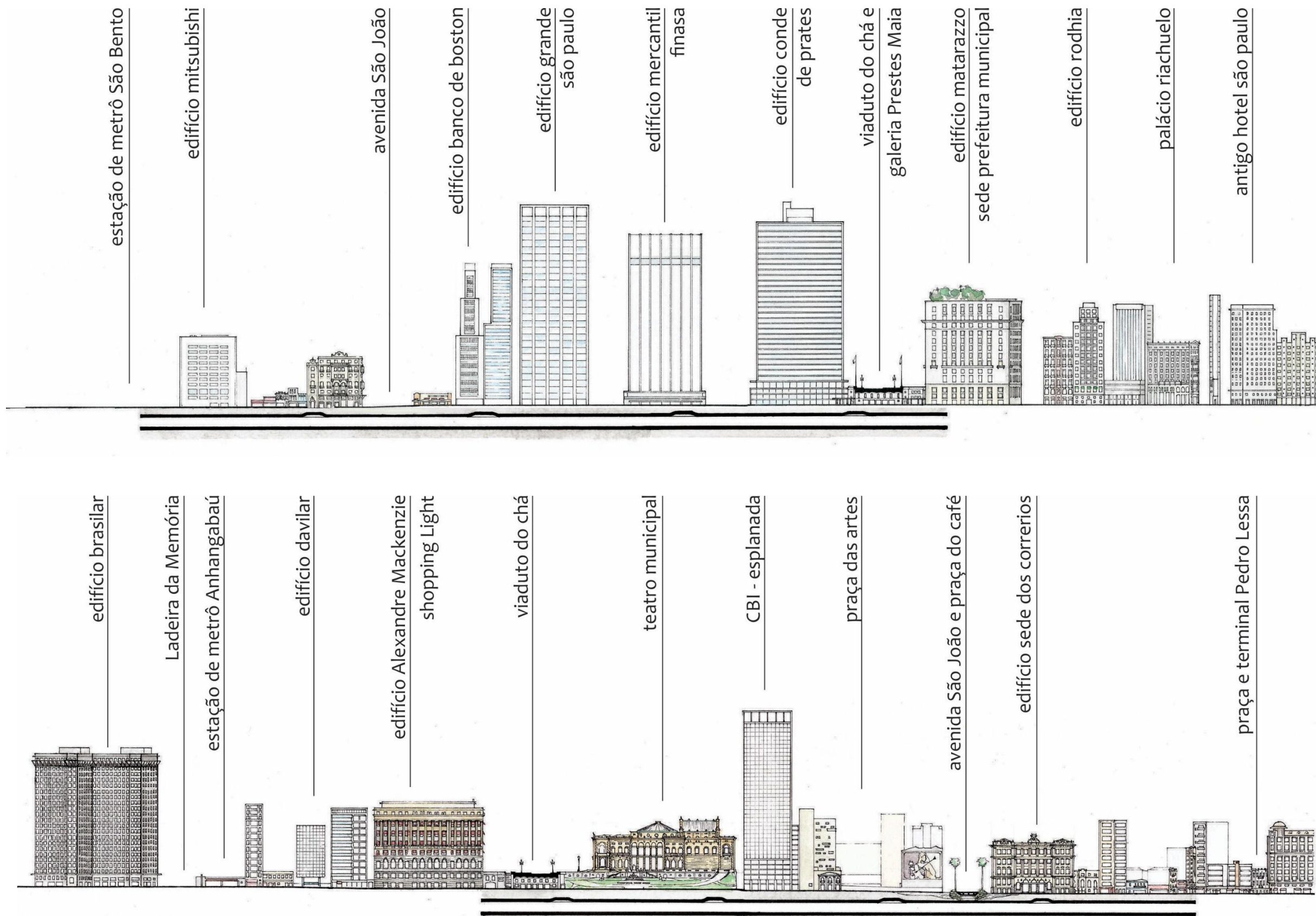


Figura 146: Elevação das encostas leste e oeste do Vale do Anhangabaú. Observar conformação híbrida dos edifícios na paisagem e o nível intermediário formado pelos Viadutos, laje/prança e túnel/avenida. Desenhos elaborados por Vagner Tonoli. [Acervo da autora].

3.2. Conclusão

O Vale do Anhangabaú foi construído e reconstruído durante todo o século XX, e este trabalho se estruturou considerando a forma urbana como forma do lugar e de uma época, analisando as camadas sobrepostas na área. O estudo do sítio desde a fundação da cidade de São Paulo revela questões fundamentais do raciocínio construtivo e dos aspectos que compõem o imaginário e constroem certo modo de ver o lugar.

Conforme apresentado anteriormente, dividiu-se a construção do espaço do Vale em quatro períodos morfológicos: o primeiro entendia o lugar como plantação de chá em cuja topografia natural corria o Rio Anhangabaú, seu limite estendia-se até o Tamanduateí; o segundo se torna mais claro, regular e fechado, principalmente com a implantação do projeto de Bouvard, que definiu limites, conciliou conflitos e integrou o Largo da Memória, mas não era espacialmente completo, pois a Praça do Correio, na Avenida São João, não fazia parte da mesma leitura; o terceiro período foi marcado pelas propostas de Prestes Maia que, em suas proposições iniciais, apresentava um vale fechado e protegido, mas o projeto implantado foi diferente, ao projetar o sistema 'Y' – em vez do monumental espaço fechado, o Vale consolidou-se como um monumental eixo de passagem, com a presença de uma grande quantidade de fluxo de veículos e pedestres; esta configuração prevaleceu até os anos 1990, quando se apresenta o quarto e último período – o túnel e a praça, no qual se reconstruiu a topografia do lugar e tirou dele o fluxo, esvaziando-o.

O Vale nunca se completou, a paisagem ainda é aberta, inconclusa, e sua função também é indefinida. Hoje é uma esplanada na superfície e um tronco viário no subsolo. E esta esplanada é um lugar problemático, somente passagem de pessoas que cruzam apressadas e onde poucos querem permanecer, como alguns skatistas no final da tarde. Quem atravessa o Vale não o vê. O projeto da laje retirou do parque as funções que mantinham o fluxo de pessoas em direção ao vale, ou seja, o projeto da laje e as novas funções (ou não funções) previstas provocaram ou aceleraram o esvaziamento da área.

O trabalho procurou entender como as diferentes relações espaciais e simbólicas se alteraram de acordo com a demanda e os objetivos de cada época, numa tentativa de verificar as relações do Vale com seus principais (e primeiros) eixos estruturantes: **o Largo da Memória e a Avenida São João.**

Entre construções e reconstruções, o Vale foi-se desenhando – o Parque Anhangabaú de Bouvard eliminou, ou pelo menos tentou eliminar, a imagem simplória da cidade e construiu um lugar de estar sobre as plantações de chá; a construção da avenida destruiu a tranquilidade do parque e reconstruiu o modo como os paulistanos se apropriaram dele; e por fim, a construção do parque sobre a laje, configuração atual do Vale do Anhangabaú, construiu um novo sentido geográfico, mas não reconstruiu o valor simbólico deste lugar com a cidade de São Paulo enquanto metrópole. Antes mesmo de os espaços públicos propostos sobre a laje serem construídos, um a um, perderam suas características e seus sentidos.

O Vale ainda aguarda definição como o grande cenário urbano e o mais generoso espaço público do Centro da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAHÃO, Sérgio Luís. **Espaço público**: do urbano ao político. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2008. 196p.

AB'SABER, Aziz. O sítio embrionário de São Paulo: 1554-1822. In: CAMPOS, Candido Malta et al (Org.). **São Paulo, metrópole em trânsito**: percursos urbanos e culturais. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 14-21.

ALEXANDER, Christopher. **Uma linguagem de padrões**. São Paulo: Bookman Companhia Ed, 2012. 1215p.

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. **O Lugar da Arquitetura depois dos Modernos**. 3. ed. 1. reimpr. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2015. 246p.

BENFATTI, Denio Munia et al (Org.). **Portzamparc e o urbanismo contemporâneo**. Óculum: Revista universitária de arquitetura, urbanismo e cultura, Campinas, v. 9, p.14-33, ago. 1997. Semestral.

BORJA, J., & MUXÍ, Z.. **El espacio público**: ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa, 2003.

CAMPOS, Candido Malta. Trezentos anos em trinta: a remodelação de São Paulo sob a Primeira República. In: CAMPOS, Candido Malta et al (Org.). **São Paulo, metrópole em trânsito**: percursos urbanos e culturais. São Paulo: Senac São Paulo, 2004. p. 72-81.

COSTA, Staël de Alvarenga Pereira; NETTO, Maria Manoela Gimmler. **Fundamentos da Morfologia Urbana**. Belo Horizonte: Com Arte, 2015. 236p.

CONZEN, MRG. **Alnwick, Northumberland**: a study in town-plan analysis. London: Institute of British Geographers, 1969. 140p.

CONZEN, MRG. **Thinking about urban form**: paper o urban morphology, 1932-1998. Bern: Peter Lang, 2004. 304 p.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70 Ltda., 2017. 202p.

FELDMAN, Sarah. A configuração espacial da metrópole. In: CAMPOS, Candido Malta et al (Org.). **São Paulo, metrópole em trânsito**: percursos urbanos e culturais. São Paulo: Senac São Paulo, 2004. p. 124-129.

FERRARA, Lucrecia D' Alessio. **Os significados urbanos**. São Paulo: Universidade de São Paulo - Fapesp, 2000. 185p.

FIALHO, Roberto Novelli. **Edifícios de escritórios na cidade de São Paulo**. 2007. 385 f. Tese (Doutorado) - Curso de Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16138/tde-18052010-155700/pt-br.php>>. Acesso em: 15 maio, 2018.

FRÚGOLI Jr, Heitor. **Centralidade em São Paulo**: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Cortez: Editora da Universidade de São Paulo, 2000. 254 p.

GEHL, Jan. **Novos espaços urbanos**. Barcelona: GG, 2002.

HEREÑÚ, Pablo Emílio Robert. **Sentidos do Anhangabaú**. 2007. 383 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16136/tde-17052010-145047/pt-br.php>>. Acesso em: 15 maio, 2018.

HUET, Bernard. Espaços públicos, espaços residuais. In: MEYER, Regina M. Proserpi. **Os Centros da Metrópole**: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Terceiro Nome: Associação Viva O Centro, 2001. p. 147-151.

IDOETA, Irineu; IDOETA, Ivan Valeije; CINTRA, Jorge Pimentel. **São Paulo vista do alto**: 75 anos de aerofotogrametria. São Paulo: Érica, 2004. 96p.

INSTITUTO CULTURAL ITAÚ (São Paulo) (Ed.). **Praça Ramos, Viaduto do Chá, Praça do Patriarca**. 2. ed. São Paulo: ICI, 1994. 35 p. 1 v. (Cadernos da cidade de São Paulo).

_____. **Largo São Bento, Viaduto Santa Efigênia, Largo Santa Efigênia**. 2. ed. São Paulo: Ici, 1992. 29 p. 3 v. (Cadernos da cidade de São Paulo).

_____. **Largo da Memória**. 2. ed. São Paulo: ICI, 1992. 27p. 6 v. (Cadernos da cidade de São Paulo).

INTERNACIONAL SEMINAR ON URBAN FORM (Ed.). **ISUF**. 1994. Disponível em: <<http://www.urbanform.org>>. Acesso em: 15 maio, 2018.

ITAÚ CULTURAL (São Paulo). Ministério da Cultura (Org.). Enciclopédia Itaú Cultural. 2018. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br>>. Acesso em: 15 maio, 2018.

KLIASS, Rosa Grena; ZEIN, Ruth Verde. **Rosa Kliass**: desenhando paisagens, moldando uma profissional. Rio de Janeiro: Editora Senac Rio, 2006. 224p.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 2. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009. 510p.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 8. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2016. 590p.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 227p.

LOBATO, Monteiro. **Negrinha**. 2.ed. São Paulo: Globo, 2009. 205p.

NOBRE, Ana Luiza. **O Vale do Anhangabaú**: Revista AU, nº42, jun/jul 1992.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In: NESBITT, Kate (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica 1965-1995. São Paulo: Cosac & Naify, 2006. p. 443-460.

NOSEK, Victor. **Praça das Artes**. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2013. 105p.

OLIVEIRA, Vitor (Porto) (Org.). **Revista de Morfologia Urbana**. 2013. Disponível em: <<http://pnum.fe.up.pt/index.php/journal-of-urban-morphology/>>. Acesso em: 15 maio, 2018.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. São Paulo: Editora UnB, 2006. 198p.

PANERAI, Philippe; DEPAULE, Jean-Charles; CASTEX, Jean. **Formas Urbanas: a dissolução da quadra**. São Paulo: Bookman Companhia Ed, 2013. 238p.

PILAGALLO, Oscar. **São Paulo: de vila a metrópole**. São Paulo: Folha de São Paulo, 2012. 64p. (Coleção Folha Fotos Antigas do Brasil).

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 8. ed. São Paulo: Perspectiva, 2004.

_____. **Urbanização dispersa e mudanças no tecido urbano**. São Paulo: LAP - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 2004.

_____. **São Paulo: vila, cidade e metrópole**. São Paulo: RESTARQ/Via das Artes, 2004. 259p.

_____. **Dois séculos de projetos no Estado de São Paulo: grandes obras e urbanização**. São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010. 3 v.

RIO, Vicente del. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Editora Pini Ltda., 1990. 198p.

RODRIGUES, Gustavo Partezani. **Vias públicas: tipo e construção em São Paulo (1898-1945)**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010. 320p.

ROSSI, Aldo. **Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014. 118p.

SÃO PAULO. Eudes Campos. PMSP/SMC/DPH (Org.). **São Paulo antigo: plantas da cidade**. 2007. Disponível em: <<http://www.arquiamigos.org.br>>. Acesso em: 15 maio, 2018.

SÃO PAULO. PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. (Ed.). **Mapa digital da cidade de São Paulo**. 2018. Disponível em: <<http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>>. Acesso em: 15 maio, 2018.

SILVA, Luís Octávio da. Verticalização, expansionismo e grandes obras viárias: a modernização limitada. In: CAMPOS, Candido Malta et al (Org.). **São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 100-111.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **Anhangabaú: história e urbanismo**. São Paulo: Editora Senac São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004. 192p.

SOLÀ-MORALES, Manuel de. Las formas del crecimiento. In: SOLÀ-MORALES, Manuel de (Org.). **Las formas de crecimiento urbano**. Barcelona: Edicions de La Universitat Politècnica de Catalunya, 1997. p. 19-22. Artigo publicado em 'Lotus International', 1986 - Spazio, tempo e città.

SOMECK, Nádia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**. 2. ed. São Paulo: Editora Mackenzie e Romano Guerra Editora, 2014. 247p.

SOMECK, Nádia; CAMPOS, Candido Malta (Org.). **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. São Paulo: Mackenzie, 2002.

SEGAWA, Hugo. **Prelúdio da Metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000. 192p.

TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século**. 3. ed. São Paulo: Cosac & Naify, 2004. 104p.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Anhangabaú**. São Paulo: Fiesp, 1989. TOLEDO, Benedito Lima de. **Anhangabaú**. São Paulo: Fiesp, 1989.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa de Artes, 1996.