

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

PRAÇA DA SÉ

---

EVOLUÇÃO URBANA E ESPAÇO PÚBLICO

RENATA MILANESI

DEDALUS - Acervo - FAU



20200018432

*signo:*  
1323946

ORIENTADORA: REGINA MARIA PROSPERI MEYER

---

SÃO PAULO 2002



711.52

M 589 p



Milanesi, Renata

M637p Praça da Sé: evolução urbana e espaço público / Renata  
Milanesi. - - São Paulo : s.n., 2001.  
205 p. : il.

Dissertação (Mestrado) - FAUUSP.

1. Espaços públicos - São Paulo (Cidade) - Teses 2. Praças -  
São Paulo (Cidade) - Teses 3. Urbanismo - São Paulo (Ci-  
dade) - Teses I. Título

CDU 712.25(816.11)

X-40242

## SUMÁRIO

---

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 – OS ESPAÇOS PÚBLICOS E A MODERNIDADE	7
1.1. ESPAÇOS PÚBLICOS E COLETIVOS NAS CIDADES MODERNAS	8
1.2. A QUESTÃO DA MODERNIDADE NA ARQUITETURA E NO URBANISMO	19
O novo paradigma urbano – a circulação	21
Os CIAMs e o coração da cidade	26
1.3. OS ESPAÇOS PÚBLICOS PAULISTANOS NO CONTEXTO DA MODERNIDADE	33
A construção da cena pública paulistana	37
CAPÍTULO 2 – A FORMAÇÃO HISTÓRICA DOS ESPAÇOS PÚBLICOS PAULISTANOS E SEUS ESPAÇOS CENTRAIS	47
2.1. ORIGENS DA CONFIGURAÇÃO URBANA	48
A Vila de São Paulo de Piratininga	52
A Formação da cidade	61
2.2. A PRAÇA DA SÉ NA METRÓPOLE DO CAFÉ	67
2.3. A CIDADE INDUSTRIAL	78
2.4. QUESTÕES SOBRE O URBANISMO PAULISTANO	82
CAPÍTULO 3 – O SISTEMA VIÁRIO E OS TRANSPORTES EM SÃO PAULO	87
3.1. O PAPEL DA PRAÇA DA SÉ NO SISTEMA VIÁRIO E NOS TRANSPORTES	88
3.2. SÍNTESE HISTÓRICA DAS PROPOSTAS PARA A IMPLANTAÇÃO DO METROPOLITANO NA CIDADE	105
Os anos 60 e o Projeto Hochtiet – Montreal – Deconsult	116
3.3. ALGUMAS RELAÇÕES ENTRE URBANISMO E TRANSPORTES	120
CAPÍTULO 4 – A NOVA PRAÇA DA SÉ	129
4.1. A EVOLUÇÃO DA PRAÇA DA SÉ E A INTRODUÇÃO DE UM NOVO MODELO: A PRAÇA-ESTAÇÃO METRÔ	130
Os projetos urbanos para a sé e para a estação	142
4.2. A REFORMULAÇÃO DA SÉ NOS ANOS 1970	161
CONSIDERAÇÕES FINAIS	179
BIBLIOGRAFIA	185
ANEXOS	200

## RESUMO

---

Este trabalho tem como base a evolução urbanística da Praça da Sé, principal espaço público da cidade de São Paulo. Ao longo do século XX, esse espaço foi objeto de inúmeras intervenções, principalmente de duas grandes reformulações nas décadas de 1910 e 1970. Nessa última intervenção, o local sofreu uma radical transformação com a implantação da estação Sé do Metrô. Esta obra causou grande impacto na cidade, alterando definitivamente seu espaço público mais relevante e subordinando-o às necessidades técnicas de operação do Metrô paulistano.

Na evolução da cidade muitas ruas e praças foram subordinadas à fluidez do tráfego e aos elementos de apoio aos transportes. Esta atitude resultou no empobrecimento dos espaços públicos e encontra na reforma da Praça da Sé dos anos 1970, um exemplo paradigmático. Ao considerar a praça pública como local de encontro e interação dos cidadãos, incorporada aos seus trajetos, percursos e práticas cotidianas, o estudo enfoca a questão dos espaços públicos na evolução urbana a partir da história da Praça da Sé. São discutidas as transformações ocorridas nesse espaço e sua relação com a estruturação da área central, principalmente quanto à hegemonia dos transportes e do sistema viário sobre os espaços coletivos e públicos da cidade.

Palavras – chave: espaço público; evolução urbana; praça; cidade de São Paulo; urbanismo.

## ABSTRACT

---

This dissertation deals with the urbanistic evolution of the Praça da Sé, the main public space of the city of São Paulo. Throughout the twentieth Century, this square was subjected to several state interventions, especially two major redevelopments in the decades of 1910 and 1970. Over the course of the latest intervention, the Square suffered a dramatic transformation, with the construction of the largest subway station in the city – the Sé station. This public work caused great impact in the city, changing forever its most relevant public space and subordinating it to the technical needs of the subway operation.

In São Paulo's recent history, many streets and squares have been subordinated to traffic priorities and to secondary transportation elements. This course of action has led to the impoverishment of the city's public spaces, a problem of which the Sé Square's latest redevelopment is a paradigmatic. I consider the public square as the locus of citizens' meetings and interaction, incorporated in their paths and daily practices. This study analyses the role of the public spaces in the urban scene, having the history of the Sé Square as a starting point, and focusing on its transformations, as well as on their relationship with the structure of the city centre, especially in regard to the hegemony of the transportation sector over the public and collective spaces of the city.

## AGRADECIMENTOS

---

Este trabalho contou com o auxílio de muitas pessoas direta e indiretamente.

Em primeiro lugar agradeço aos colegas da PUC Campinas, onde iniciei o mestrado, principalmente à Silvana, à Maria Lígia e à Andréa por compartilhar de muitas risadas conceituais. Em especial, agradeço ao Maíque pelo cuidado e precisão de seus comentários.

A Ricardo Azevedo que me apresentou à FAU USP e principalmente a Regina Meyer que me incentivou e acompanhou ao longo do trabalho.

À Silvia e à Taís pela paciência no tratamento das inúmeras fotos e imagens que garantiram a qualidade das ilustrações.

Aos amigos da pós Marinho e Jorge Ricca, com os quais mantive prazerosas discussões que me incentivaram durante todo o percurso. Ao Estevan pelo auxílio técnico nas imagens e, mais ainda, pela companhia em tantos temas e crises. Ao Álvaro, pela agradável companhia e por compartilhar de descobertas arquitetônicas em nosso dia-a-dia.

Às queridas cariocas Inês e Denise, pela força em minha estadia na cidade maravilhosa, no início do mestrado. Ao carinho e conforto, mesmo que à distância, das amigas do coração: Deny, Denise, Berê, Suzy, Lilian, Rosa e Malú. À Arlete agradeço a ajuda no texto e, mais importante, a sua força e exemplo na vida.

Por fim, agradeço à minha mãe pelo apoio e também por ter me apresentado a tantos pequenos recantos desta cidade. Aos meus irmãos pelo incentivo e ajuda com os pequenos.

Aos olhos brilhantes do Pedro e da Marina e à sua paciência pela minha ausência em tantos momentos.

Ao Eduardo, pela orientação e paciência nas inúmeras leituras do texto, pelas alegres bobagens e incentivo constante. Mas principalmente, pela insubstituível companhia aos degraus da Acrópole.

Esta dissertação contou com o apoio financeiro da FAPESP, através de bolsa de mestrado, que significou grande ajuda na realização do trabalho.

*Ao Pedro e à Marina*

## INTRODUÇÃO

---

*“ A Praça da Sé já foi tudo nesta cidade, mas entre tudo ela foi principalmente coração porque nela é que as pessoas que produzem passam e é sobre o destino das pessoas que produzem que nela se travaram batalhas – algumas verbais, outras mais duras.*

*... Ela foi principalmente – como desgraçadamente ainda continuará sendo – o ponto de transbordo de milhares de centenas de passageiros, obrigados inutilmente a utilizar-se de duas conduções somente para alimentar um sistema de transportes coletivo viciado, que vive da irracionalidade e da dupla tarifa paga pelo usuário...”*

*Folha de SP/ Odon Pereira/ Que a praça seja mesmo do povo. 17/02/78)*

A evolução das cidades e as transformações sociais, econômicas e políticas acarretam reformulações periódicas nos espaços cotidianos, principalmente dos espaços públicos centrais. Por sua localização e inserção na dinâmica econômica e social os largos, praças e ruas dos centros históricos são os espaços que prioritariamente sofrem as grandes reformulações.

No Brasil, as cidades foram implantadas visando o domínio colonial, com critérios da Coroa Portuguesa através das ordenações reais e sob a responsabilidade de implantação pelos engenheiros militares. Logicamente, as cidades e vilas mais importantes receberam registros mais qualificados e tinham planos mais elaborados, como Salvador, Olinda e posteriormente o Rio de Janeiro. Foi somente a partir do Século XVIII que os documentos se tomaram mais precisos e abundantes, apresentando não só as questões militares e defensivas mas assumindo um caráter urbanístico. Neste contexto, a Vila de São Paulo de Piratininga se configurava em um aglomerado rústico. No séc XVII a partir de São Vicente, o território paulista compreendia outras dez vilas, sendo que oito delas eram no planalto. (Reis Fo., 2000). Esta situação foi alterada a partir de seu papel como entreposto às minas de ouro nos sertões e de forma mais contundente a partir da chegada do café às terras paulistas, conforme descrito em inúmeros estudos. Já neste momento, os pontos de parada e encontro eram importantes locais de encontro e de apoio às atividades dos viajantes. O Largo da Sé era reconhecido como principal local de encontro

e festividades religiosas, não só aos moradores da Vila quanto aos moradores da região. Com o passar do tempo o local assumiu também as atividades de apoio ao comércio que se estabelecera nas ruas do triângulo e que, ao longo do século XX foi objeto de inúmeras intervenções pontuais, além das duas principais reformulações das décadas de 1910 e 1970.

Esta investigação parte da evolução urbanística da Praça da Sé, enquanto principal espaço público da cidade. O estudo enfoca a evolução da Praça da Sé a partir das transformações ocorridas nesse espaço e da interrelação destas com a estruturação da cidade, principalmente da hegemonia dos transportes e do viário na estruturação da cidade.

Buscando a reconstituição da configuração do local, verificamos que esse espaço público sofreu a sua primeira grande reformulação na década de 1910, quando de "Largo" de apoio às igrejas matriz e de São Pedro dos Clérigos, passou a "Praça" e assumiu uma grande escala com o início da construção da nova Catedral. A partir de então, seus limites pouco se alteraram e as obras ocorridas resultaram na implantação de mobiliário urbano e arborização principalmente na década de 1950, devido à comemoração do IV Centenário da cidade. Desde a sua ampliação, a Praça, mesmo sem apresentar uma configuração muito definida, assumiu sua vocação de apoio ao transporte coletivo da cidade, servindo de parada dos carros de praça, de bondes e posteriormente de ônibus e do Metrô.

Na década de 1970, o local sofreu uma radical transformação em sua estrutura com a implantação da estação Sé do metrô e da introdução de um novo modelo na cidade: a praça-estação-metrô. Esta relação se estabeleceu pelo fato de que a rede metroviária foi implantada buscando aproveitar as praças existentes para a construção de suas estações, tanto por representarem uma grande economia de recursos para desapropriações necessárias, quanto por poderem assumir projetos de renovação urbana, de grande interesse naquele momento (Bartalini, 1988). Devemos destacar que as praças em geral localizam-se em locais de fácil acesso e tem uma satisfatória inserção na malha viária, significando locais de boa visualização e apreensão da população. Como veremos no desenvolvimento do estudo, a reformulação da Sé significou uma obra de grande impacto e inovação tecnológica na cidade, resultando em uma construção de grande vulto que alterou quadras e edifícios. A obra e o projeto ocuparam por meses as páginas dos jornais e foram prioritárias nos órgãos técnicos envolvidos na questão. Essa intervenção alterou de vez o espaço público mais central da cidade e o [subordinou às necessidades técnicas da estação do metropolitano.]

Enfocamos especialmente a praça pública por assumir seu papel central de troca, encontro e interação dos cidadãos e estar incorporada aos trajetos, percursos e práticas cotidianos dos moradores da cidade. A praça é uma estrutura urbana particularmente destinada a cena e cenário da dinâmica urbana, fornecendo e trocando significados com o ambiente, com os usuários e com a paisagem urbana.

Esta riqueza e diversidade de fatores torna o resgate dos espaços públicos e coletivos de extrema relevância a fim de minimizar a tendência atual de espaços



configurados para o completo isolamento, através de normas e códigos particulares a cada grupo de indivíduos. Portanto, o trabalho busca contribuir para o resgate e a valorização dos espaços públicos centrais como contraponto a este crescente isolamento.

O resgate histórico dos espaços públicos centrais paulistanos tem grande relevância pela própria dinâmica da cidade, onde as transformações são em geral abruptas e permitem tanto valorizar quanto degradar um lugar em um ínfimo espaço de tempo. Muitos locais de encontro assumiram o caráter de circulação e passagem, resultando em setores descontínuos, sem coesão ou marcos de referência.

Ao procurar estabelecer uma análise da evolução da Praça da Sé, o estudo busca contribuir para uma melhor compreensão da arquitetura da cidade, resgatando sua imagem e concepções a fim de instrumentalizar o entendimento da cidade no decorrer do tempo e aponta para possíveis projeções no futuro. O estudo da relação entre as intervenções urbanas, especialmente as de transportes, e o seu impacto nos espaços públicos centrais da cidade é o objeto dessa dissertação.

No início do século XX, as propostas de reformulação dos espaços públicos centrais em São Paulo enfocaram principalmente os considerados enclaves urbanos, ou seja as baixadas e várzeas nas encostas da colina histórica, de difícil e onerosa solução na época. Assim, as propostas para a reformulação da Baixada do Carmo e para o Vale do Anhangabaú estiveram por muitos anos no centro das discussões. Entretanto, as propostas para o descongestionamento e embelezamento da área central envolveram pensar na reformulação da Praça da Sé, principalmente enquanto local satisfatório para a implantação do Paço Municipal, embora nunca concretizado.

No Brasil e em São Paulo, os conceitos urbanísticos europeus e norte americanos estavam presentes nos debates entre profissionais e administradores nas propostas para a reformulação dos espaços públicos e coletivos durante todo o século XX. Entre 1895 e 1930, as propostas concentraram-se em partes definidas das cidades, em geral nos setores centrais, e buscavam principalmente resolver questões de infraestrutura viária, saneamento e implantação de ferrovias (Leme, 1999). Na década de 1920, as cidades portuárias concentraram as atenções na reforma e ampliação dos portos. Um segundo período é definido por Leme, entre 1930 e 1950. Neste, o enfoque é o conjunto da malha urbana e a forma em que esta se articula, evidenciando a importância da circulação. Em São Paulo, o novo paradigma foi o Plano de Avenidas proposto por Ulhôa Cintra e Francisco Prestes Maia em 1930. O terceiro período citado, entre 1950 e 1964, indica a escala regional de planejamento urbano e a introdução de novas metodologias de trabalho, como a apresentada pelo Pe. Louis Joseph Lebreton em 1956 para São Paulo. A principal alteração se deu no enfoque social da pesquisa valorizando o estudo da situação local existente para dar base às proposições técnicas e de engenharia. A construção de Brasília voltou a acalentar os debates urbanísticos e evidenciou as potencialidades do movimento moderno e do modernismo.

A partir de 1964, o planejamento urbano se deu de modo centralizado decorrente do regime autoritário implantado a partir do golpe militar. As ações e propostas urbanas foram pautadas pela conjuntura política assumiam o caráter tecnocrático e monumental. Foi neste contexto, que o Metrô e a consequente reestruturação da cidade de São Paulo foram implementadas, significando abruptas interferências nos espaços públicos existentes.

A imagem de Brasil grande e a idéia de progresso respaldaram as ambiciosas realizações que incluíram a completa reformulação de setores da cidade. A maioria das praças de bairro que receberam estações foi ampliada e reformulada, ressaltando-se o caso da estação Ana Rosa onde houve uma perda de 1/3 da área da antiga praça ao sistema viário (Bartalini, 1988). As intervenções do Metrô buscavam aliar a imagem de eficiência do sistema de transportes à de agente modernizador das áreas afetadas. Nesse sentido, o autor define a reformulação da Sé, nos anos 70, como uma das grandes "Super produções" do Metrô.

Durante o século XX a Praça da Sé tomou forma e assumiu-se como o mais importante espaço público da cidade. Nela reforçaram-se as referências simbólicas religiosas, somadas às geográficas e cívicas que aglutinaram movimentos e manifestações variadas. Ao escolhermos este objeto de estudo entendemos que a praça pública é o local por excelência dos encontros fortuitos e da sociabilidade cotidiana. A sua centralidade se define por um uso multifuncional e pela diversidade de público que acolhe, permitindo uma mescla de valores e anseios. Em São Paulo, "a cidade se apresenta polifônica desde a primeira experiência que temos dela". (Canevacci, 1993)

A cidade se define por uma relação particular entre os espaços abertos e construídos que é específica para cada lugar. Porém, é nesses espaços abertos de ruas e praças que as tensões da cidade se evidenciam, pois explicitam os vários contextos presentes. As ruas se definem *a priori* por serem espaços de ligação e fluxo, ao contrário da praça, que se define por ser propícia a paradas, tanto breves, quanto longas. Desta forma, a praça central de uma cidade não se limita a sua extensão, abriga a interação dos moradores em ações espontâneas e inusitadas. Ela carrega e anuncia em si os signos presentes no conjunto da cidade. (De Carlo, 1983). A experiência moderna introduziu novos elementos para a vida pública, entre eles o uso espontâneo de ruas e praças com a presença de pessoas de diferentes grupos sociais que passeiam observando os outros que passam (Caldeira, 2000). Por outro lado se criaram espaços públicos especialmente designados ao lazer, como os parques, estádios e locais de exposições. Jane Jacobs (1961) enfatizava que o uso das calçadas e parques passou a definir um comportamento e um modo de contato específico desta nova civilidade. Nesse contexto, o tipo de uso depende da relação entre estes espaços e seu entorno.

Na modernidade os centros urbanos se qualificaram, assumindo a hegemonia do comércio e serviços de uso predominantemente diários e de âmbito regional, o que evidencia a importância de se manter o uso cultural e residencial para

maior dinamismo durante o período noturno e de finais de semana. Na área central os espaços coletivos apresentam, em geral, monumentos ou elementos de reconhecido valor cultural da comunidade e que permitem o uso de grande parcela dos moradores da cidade, com acesso e uso livres. De forma complementar, os espaços coletivos dos bairros isolados se restringem ao uso dos moradores daquele setor da cidade, onde em muitos casos surgem ruas sem saída ou cul-de-sac, que os restringem a uma população local (Cerasi, 1990). Esta escala pode ser notada junto à Sé, no bairro do Carmo, que assume um comércio de âmbito local, apesar da proximidade. A partir dos anos 60, a implantação dos shoppings centers criou um novo espaço de sociabilidade coletiva, porém, de uso restrito e seletivo.

A centralidade se define pela força dos locais de encontro e pelo reconhecimento de abrigar elementos de representação coletiva da cidade, incorporados e reconhecidos historicamente (Kostof, 1992). Entretanto, em São Paulo como em várias cidades ocidentais, as ruas e praças que serviam a interação social foram sendo subordinadas à fluidez do tráfego e aos elementos de apoio ao transporte coletivo. Esta atitude de incorporar os espaços públicos da cidade aos sistemas de transportes e vias, foi paulatinamente sendo assumida por parte dos administradores, evitando-se maiores custos em obras urbanas de apoio à liberação dos fluxos. Assim, muitas antigas praças tornaram-se paradas de ônibus e até grandes terminais, como visto na Praça da Sé – estação do metrô, na Praça da Bandeira – como terminal de ônibus e o no Parque D. Pedro II - terminal que ocupou grande parte do antigo parque público.

A dissertação se desenvolve em 4 capítulos, além desta introdução e de considerações finais. O Capítulo 1 discute a questão dos espaços públicos e coletivos da cidade no período moderno. Para tanto, busca identificar os conteúdos presentes nos debates e propostas urbanísticas e retoma as origens dos espaços e dos pensamentos urbanísticos à luz da formação da modernidade, descrevendo o modo de vida das grandes metrópoles em surgimento e as características desses lugares e dos novos comportamentos dos moradores frente às novas situações apresentadas nesses ambientes. A discussão retoma as questões do modernismo levantados principalmente quanto à circulação e ao coração da cidade, difundidos a partir dos encontros dos CIAMs. Ao final, apresenta a situação dos debates e propostas em São Paulo enfocando a área central e a Sé.

O Capítulo 2 apresenta a formação histórica dos espaços centrais, retomando a malha urbana colonial e reconstituindo a evolução da Praça da Sé e de alguns dos espaços públicos. Resgata as principais transformações da configuração inicial da trama urbana do centro da cidade de São Paulo, buscando retomar as origens da formação dos espaços públicos, principalmente o Largo da Sé a partir dos acréscimos, suprimentos e substituições das estruturas físicas no decorrer do tempo. Verificamos historicamente como a questão da propriedade da terra se apresentou no âmbito urbano e quais as

relações entre ela e as formas de regulação ou jurisprudências em vigor em vários períodos, assim como suas consequências na formação e manutenção dos espaços públicos. Apresento a transformação da cidade e sua inserção na região planaltina enquanto metrópole e posteriormente cidade industrial. Ao final, retomo o debate urbanístico com base nas transformações descritas.

O Capítulo 3 discute o setor de transportes e o sistema viário na cidade de São Paulo e suas consequências na transformação da Praça da Sé. Em seguida, apresenta um breve histórico das principais propostas para o metropolitano como opção para o transporte de massa na cidade de São Paulo. Busca-se focar os planos propostos e relacioná-los à situação urbana existente da cidade, em cada momento histórico. Destacam-se, também, algumas relações entre transportes, circulação e urbanismo.

O Capítulo 4 enfoca a mais recente reformulação ocorrida na Praça da Sé nos anos 1970, com a implantação do metrô na cidade de São Paulo. Descrevo detalhadamente o processo de produção desta intervenção, retomando os atores e acontecimentos relevantes. São apresentados também, os estudos do Metrô, o trabalho formulado por Roberto Burle Marx e os estudos desenvolvidos pela EMURB que configuraram as principais propostas e que subsidiaram as obras em andamento. Ao mesmo tempo descrevo o andamento das obras da estação, destacando as demolições ocorridas e a amplitude da intervenção. A reformulação da principal praça da cidade – a Sé, criou um espaço de dimensões monumentais de apoio à principal estação metroviária do recém implantado sistema. Por fim, teço comentários à situação atual da Praça da Sé analisando os vários espaços resultantes em seu interior e as relações com o entorno imediato.

Ao final apresento considerações finais que não pretendem encerrar o assunto, mas que ao contrário, valorizam e retomam um tema rico e relevante no contexto da cidade, qual seja as características e os conteúdos dos espaços públicos centrais da cidade de São Paulo.

## CAPÍTULO 1

---

### OS ESPAÇOS PÚBLICOS E A MODERNIDADE

*" a modernidade é o transitório, o fugidío, o contingente;  
é uma metade da arte, sendo a outra o eterno e o imutável"  
(Baudelaire, 1863 - " The painter of modern life",  
apud Harvey, 1989).*

## 1.1. ESPAÇOS PÚBLICOS E COLETIVOS NAS CIDADES MODERNAS

Em todas as épocas, a maioria das cidades apresentou espaços abertos que proporcionavam encontros sociais e permitiam expor questões de cunho público. Mesmo de forma espontânea, certos espaços permitiram aglutinar a comunidade sem no entanto, adquirir uma forma específica. Algumas ruas e mesmo cais assumiram um caráter de sociabilidade, embora não tenham sido pré destinados esta função. Muitos desses lugares eram, em geral, locais de circulação de pessoas ou mercadorias, que com o tempo, permitiam acontecer pequenas pausas dentre o movimento dos moradores.

Porém, de forma particular dentre todos os espaços públicos a praça se diferencia e se particulariza pelo fato de conter em seu projeto ou propósito construtivo, a intenção de acolher o ritual e a interação social (Kostof, 1992). Este diferencial em relação aos outros espaços públicos a torna especial, pois seu uso é definido a priori, como “coletivo”<sup>1</sup>.

Na história ocidental podemos destacar a existência da *ágora* grega e do *fórum* romano como locais de excelência da sociabilidade. Segundo Munford (1991)<sup>2</sup>, a *ágora* era o centro dinâmico e de encontro comunal, marcado para e pelo uso da palavra oral. Ela configurava um espaço aberto, de forma irregular e de propriedade pública e sua forma persistiu em vários países latinos com algumas variações, sem perder seu caráter de lugar da vida pública e política. Foi somente após o século VII, que este espaço passou a assumir também, a função econômica.



Fig 01- Reconstituição da ágora de Atenas, onde vê-se uma procissão a caminho da acrópole. Séc II AC.

<sup>1</sup> Conforme delimitado no texto da introdução, consideramos que o uso público e coletivo depende da possibilidade de interação dos indivíduos com caráter universal, condição que denominamos sociabilidade.

<sup>2</sup> Munford, L. 1991.

O fórum romano era o centro geográfico da cidade ortogonal romana, composto pelo cruzamento das duas ruas principais, formando os eixos do *cardo* e do *decumannus*, entre as muralhas que limitavam o complexo retangular da cidade em harmonia às leis sagradas. Nesse local, as funções religiosas e públicas se fundiam completamente.

Segundo a definição de Kostof (1992), as praças consistem em espaços livres, justamente para permitir a interação social e se definem pela contraposição de seus vazios e das massas de construções que os cercam, ou seja, pelos vários elementos de arquitetura em geral privada, que se estabelecia ao seu redor. Esta interação entre o vazio público e o maciço privado resulta em uma grande variação de ambientes que determinam cada praça, tornando cada projeto único.

O comportamento das pessoas no espaço público revela ações que geralmente não ocorrem no espaço privado, ou seja, este é o espaço onde se dão encontros familiares, sociais ou ocasionais que tem em comum a imprevisibilidade. Portanto, nesses espaços podem ocorrer situações inesperadas, que muitas vezes chegam a ser até ofensivas ou mesmo indiferentes aos usuários.

O caráter inerente da praça é, portanto, permitir a liberdade de ação social, inclusive a liberdade de estar ou ficar inativo naquele local. Esta possibilidade tornou-se de certa maneira, contraditória com a idéia moderna de produção, onde a cada espaço, a cada lugar, deveria corresponder uma função ou uso específico. Outro aspecto fundamental é que esta estrutura acolhe o ritual, pois a praça hospeda as atividades e celebrações comunitárias, de importância e de referência aos moradores. Por isso, os locais relevantes para a sociedade são aqueles que carregam historicamente, em sua configuração, a evidência formal de acontecimentos importantes para aquele grupo de pessoas. Em geral, estes locais recebem monumentos comemorativos, estandartes ou outros marcos simbólicos em relação aos acontecimentos históricos importantes.<sup>3</sup>

Segundo Kostof (1992), o objetivo histórico dos espaços públicos é o de abrigar a integração da comunidade, assim como arbitrar os seus conflitos sociais. Este é um aspecto aparentemente paradoxal pois compreende tanto as funções mais especializadas e organizadas, tais como o comércio e paradas militares, quanto as manifestações cívicas, em geral sob o comando da autoridade local, como também comporta eventos e atividades coletivas espontâneas. Nestas, a participação coletiva é potencializada e pode tornar-se inusitada, imprevisível e incontrolável.

Ao mesmo tempo que a praça expressa de forma marcante o poder local, expondo em geral os símbolos da coletividade, ela é o lugar onde a comunidade pode colocar este mesmo poder em teste, nas manifestações políticas.

---

<sup>3</sup> Sobre o centro ver Mircea Eliade, em "O mito do eterno retorno", onde se destaca a importância do centro para a religiosidade da população. (pág.26).

Os principais eventos coletivos não se dão em quaisquer espaços livres da cidade, pois tendem a aglutinar uma extraordinária força comunitária. Em geral, a aglutinação de pessoas se dá na praça central das cidades. Apesar da possibilidade de haver grandes praças em bairros afastados, estas servem mais a responder aos usos utilitários. Quando se coloca a necessidade de potencializar as reivindicações e dar publicização das ações os movimentos se dirigem ao centro, pois a praça central tem em si os elementos de referência daquela comunidade e é seu ponto focal.<sup>4</sup>

A praça serviu de elemento de prestígio e valorização aos bairros residenciais da elite burguesa, que adotaram vasta arborização. Elas eram rodeadas pelos palacetes privados, que por sua presença adquiriam maior dignidade. Desde o Renascimento, se buscou criar um sistema de composição e conjugação de variadas praças de forma a organizar a malha urbana. Este conjunto criou estruturas urbanas de grande impacto visual, evidenciadas principalmente nas perspectivas barrocas<sup>5</sup>. (Kostof, 1992 e Zucker, 1959). Os espaços abertos e as praças permitiam criar focos e valorizar os maciços construídos.

*“ O urbanismo barroco configura lugares, reconhece-lhes hierarquias e lhes ressalta propriedades. Para isto, figura articulações, distribui geometrias, condiciona trajetos e enfatiza perspectivas.”*

*(Azevedo, 1997)*



Fig. 02 – Piazza Navona, Roma.

<sup>4</sup> Os “squares” em Londres e em New York, representam praças residenciais, estruturadas inicialmente como praça fechadas conjugadas a um renque de sobrados para arrendamento. (ver, Milanese, 1997).

<sup>5</sup> Este esquema passou a ser uma tradição do desenho urbano nas escolas (ver L'enfant em Washington, Joseph-Marie Saget em Toulouse, Liblond em St Petersburg, entre outros). (Kostof, 1992)



Na história das cidades, as proporções das praças centrais se definiam pela capacidade de receber a população local nos eventos locais. Segundo Palladio:

*" a praça principal deve ter um tamanho que a multidão de cidadãos requeira, sendo que não deve parecer nunca inabitada, tendo apoio a outras de menor tamanho".*

(De Aedificatoria, apud Kostof, 1992, pág 137).

Além disso, a praça central deveria levar em conta as proporções dos edifícios adjacentes, formando um conjunto com gabarito esteticamente harmônico. Estas diretrizes de projeto sofreram total transformação quando o sistema capitalista se estruturou. Com o incremento da produção, as praças passaram a ser ampliadas para a necessária liberação dos fluxos e das integrações territoriais entre os setores produtivos da cidade. Em geral, o tamanho e a conformação se balizava menos na harmonia do lugar e mais em relação aos eixos dos principais fluxos de circulação, principalmente após a hegemonia dos transportes.

Deste modo, nas áreas centrais os próprios rituais comunitários foram se esvanecendo, e em muitas cidades, a praça central passou a assumir a função de ponto de transposição e fluxo de tráfego. A ampliação irrestrita desses espaços criou, em muitos casos, espaços amorfos, abertos em excesso.<sup>6</sup> Vários espaços mais periféricos foram sendo rapidamente incorporados à chamada área central e reformulados, visando a liberação da circulação das mercadorias e dos moradores.

A partir da Segunda metade do século XX, surgem as denominadas por Kostof de "design square", concebidas enquanto um edifício urbano, remetendo ao paradigmático New York Rockefeller Center<sup>7</sup>. A prática de elevar a praça como um *podium* permitia garantir maior relação com os prédios do entorno e garantir maior controle privado do espaço coletivo, ao mesmo tempo que a separava totalmente da esfera direta das ruas do bairro, garantindo um uso mais seletivo. Porém, os espaços resultantes não foram positivos, sendo revistas algumas normas em 1976, a fim de obrigar que os espaços fossem realmente estimulantes ao uso público e que estimulassem a presença dos cidadãos (Kostof, 1992).

---

<sup>6</sup> Espaços extremamente abertos geram em muitos casos a falta da sensação de pertencimento ou conforto, ou Agorafobia.

<sup>7</sup> A New York Rockefeller Center foi a primeira grande "designer square", construída entre 1931 e 1949. Leis especiais de zoneamento foram criadas nas cidades americanas entre 1950/1960 premiando os prédios que deixassem espaços abertos junto ao alinhamento ou nos recuos laterais. (Kostof, 1992).

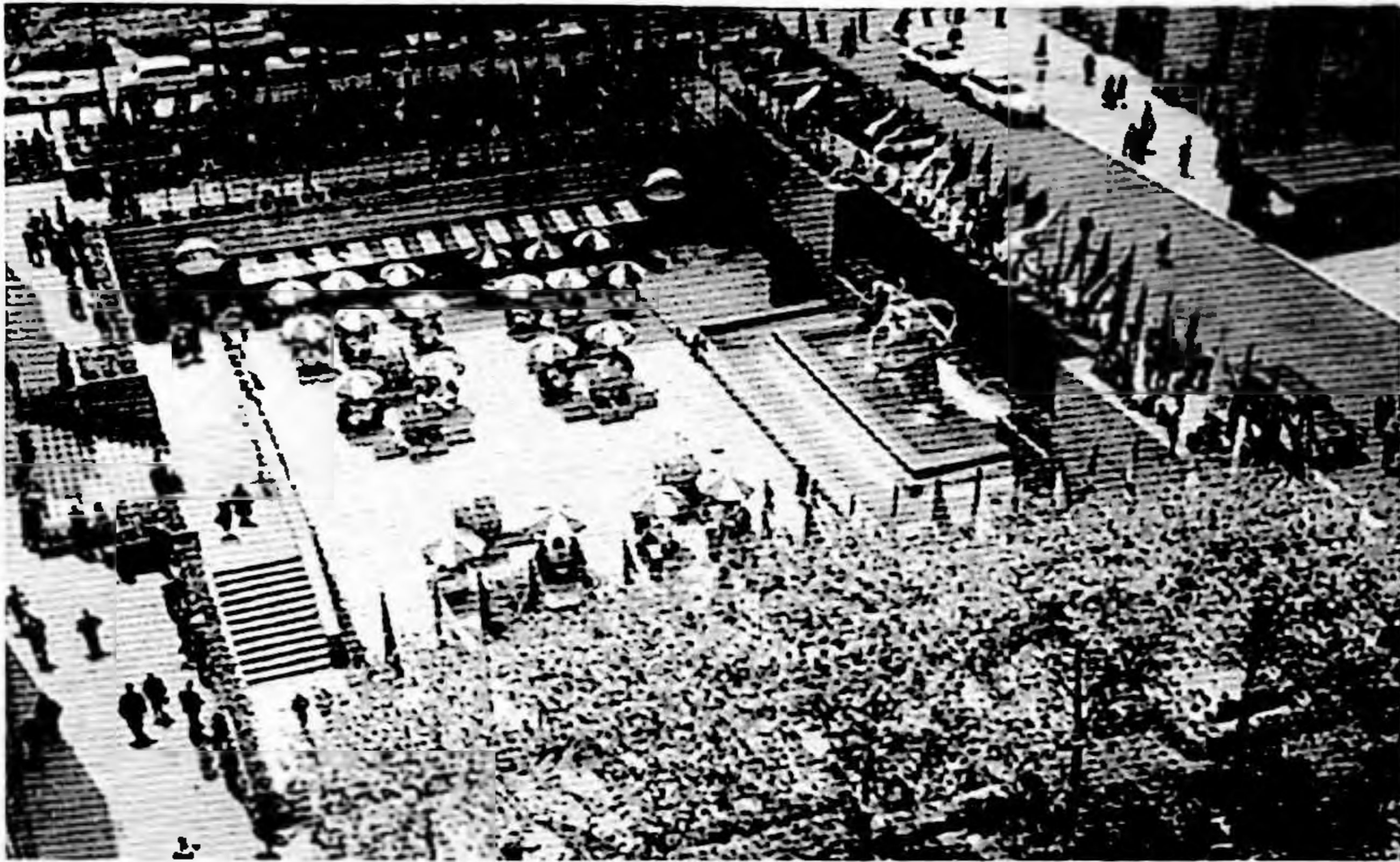


Fig 03 - New York Rockefeller Center, 1961.

Para esse autor, a década de 80 foi decisiva na eliminação do sentido vital das praças públicas. Ele justifica a idéia indicando que o modo de vida urbano ao final do Séc. XX, evidenciava a falta de necessidade de estar em praças públicas. Um dos motivos seria o de receber as novidades, supridas pela TV, pelo rádio e pelo jornal, outro motivo, seria a necessidade de abastecer-se com produtos e água, que fora eliminada pelos sistemas de atendimento domiciliar, desde o começo do século. Assim, a socialização diária junto aos espaços públicos era incentivada por necessidades utilitárias diárias que se desvaneceu no decorrer do século.

Nesse último período, o consumo ainda seria a última necessidade do indivíduo deixar seu espaço privado. Porém, com o surgimento dos Shoppings Centers<sup>8</sup>, o comércio e os serviços saíram dos espaços públicos e foram assumidos pelo espaço coletivo privado. Outro fator diferencial é a laicização da cultura que minimizou os rituais públicos, de fé e de poder.

Reiterando estas colocações, entendemos que os esforços de reinvestir na praça e enfatizar o uso público, resultaram em projetos de inovação física esteticamente elaborados mas destituídos de valor simbólico à toda a comunidade. Assim, mesmo obras de arte públicas transformaram-se em objetos de admiração sem carregar em si o fato histórico e realmente representar o inconsciente coletivo da população. Em geral, são encomendadas obras de arte a artistas importantes, mas que não se vinculam aos acontecimentos emblemáticos daquela cidade e portanto, perdem a simbologia e valor lúdico popular. A importância do monumento histórico se dá porque ele é uma construção que concentra valores da comunidade, característica tão relevante quanto sua qualidade estética. Estas obras devem buscar “reapresentar” estes valores, mesmo que somente traduzindo o gosto popular. Como exemplo podemos citar a, tanto da estátua do Cristo Redentor, no Rio de Janeiro e também a estátua do Bandeirante Paulista, na Av. Santo Amaro, em São Paulo.

---

<sup>8</sup> O “Shopping Mall” assumiu cada vez mais o conceito de praça pública. O pioneiro foi feito por Victor Gruen no “Southdale Shopping Center” nos subúrbios de Minneapolis, atingindo uma clientela totalmente motorizada. (Ver Kostof, 1992 e Pintaudi & Frugoli Jr., 1992)

As praças edificadas ou “designer squares” rejeitam em assumir-se como espaços neutros a serem marcados pelo e para o uso social, pois representam projetos arquitetônicos complexos, com espaços pré-definidos para usos previstos se propondo como formas redentoras e mitificadoras da identidade coletiva. Os espaços resultantes, em geral, causam certo estranhamento pela comunidade. Elas acabam por requerer interpretação, causando tanto admiração e divertimento, quanto repulsa, vista como uma obra escultural em si e para si, e não um espaço para o uso e reconhecimento daquela comunidade. Em todo o mundo, este tipo de praça invoca a introspecção estética e é, na maioria das vezes fruto de iniciativas privadas, que visam focos de especulação e valorização de complexos de escritórios de seu entorno (Kostof, 1992).

Podemos citar, como exemplo na cidade de São Paulo os edifícios do eixo da Av. Luis Carlos Berrini.<sup>9</sup> Outro importante modelo desta formatação foi a reforma da Praça Roosevelt na década de 70. Ela foi emblemática dentre as grandes intervenções empreendidas na área central de São Paulo e causou grande polêmica entre os profissionais e os moradores da cidade. Seus 30.000 m<sup>2</sup> foram divididos em 3 setores em níveis diferenciados a fim de liberar os acessos veiculares necessários na parte subterrânea. Apesar das críticas contundentes a este projeto, os espaços públicos decorrentes das posteriores intervenções junto às estações do metrô seguiram basicamente o mesmo princípio.<sup>10</sup>

Retomando as colocações de Lefèbvre (1969), lembramos que as necessidades antropológicas e sociais exigem mais do que a solução técnica de problema funcionais e operacionais, ou seja, exigem lugares e espaços para encontros não vinculados ao valor de troca e de mercado, mas que possibilitem a atividade criadora e simbólica da comunidade.

A questão dos espaços urbanos civis na cidade moderna destacou-se de maneira contundente na arquitetura a partir do séc. XVIII, porém somente durante o século XIX ela adquiriu maior complexidade reforçando o papel do planejamento territorial urbano e do desenho urbano dos espaços abertos e dos edifícios privados ligados ao serviço e ao comércio.

O capitalismo industrial fez surgir novas esferas de vida e consolidou a importância da arquitetura civil, em crescente expansão desde o Renascimento. Conforme comenta Zucker (1959), a partir do século XVI a cidade passou cada vez mais a simbolizar e a representar a ordem social que se estabelecia e também os governos locais. O surgimento da burguesia exigiu a ampliação da esfera pública que correspondia, no cotidiano urbano, ao aumento e à requalificação de eventos culturais e artísticos. Houve uma “demanda qualitativamente nova de criação arquitetônica; novos materiais e novas técnicas de construção; a sujeição da construção aos novos imperativos funcionais e econômicos”. (Habermas, 1987, pág. 118).

---

<sup>9</sup> Sobre o processo de ocupação do eixo Sudoeste da cidade ver Fix (2001) e Fujimoto (1994).

<sup>10</sup> Os próximos capítulos detalharão melhor estas questões.



Fig 04 – Covent Garden, Londres.

Segundo Habermas (1987), o “projeto de modernidade” entrou em foco durante o séc. XVIII quando o acúmulo de conhecimento trouxe a emancipação humana e o enriquecimento da vida diária que abrangia grande parte dos habitantes das cidades. Nesse sentido, a racionalidade era libertadora, pois o projeto moderno revelava as qualidades universais, eternas e imutáveis de toda a humanidade. (Harvey, 1989)

Nesse novo patamar de produção social, uma ampla expansão das atividades econômicas adquiriu maior constância e diversificação. Fez-se sentir, a preponderância das esferas do mundo leigo sobre as esferas do religioso o que alterou definitivamente as relações de uso dos espaços coletivos e o caráter dos rituais e comemorações de comunidades. Este processo se fez presente, em São Paulo, somente na virada do séc. XX. (Marx, 1989)

A grande escala da produção incentivou e ao mesmo tempo necessitava da ferrovia e de grandes redes de transportes. Estas por sua vez, exigiam a construção de grandes estruturas físicas de apoio que se tornaram símbolos da dinamização e de progresso econômico. As estações ferroviárias e as novas formas de comunicação e operação fabril impulsionaram o avanço e a inovação tecnológica. A maior escala física e o aumento da velocidade nas próprias relações humanas tornaram possível um novo tipo de convívio entre os moradores das cidades, caracterizado por uma maior proximidade física ligada aos congestionamentos, e também mais variada, anônima e fugidia.

Os novos ritmos da vida moderna foram rapidamente incorporados à cena urbana. A difusão dos estímulos ligados à máquina e às inovações foram introduzidos sem maiores resistências nas cidades que, como São Paulo e Chicago, não tinham resquícios históricos ou fortes tradições. (Harvey, 1989).

Segundo Bermann (1987), o ritmo moderno acarretou algumas reações. A primeira delas, de completa negação do ambiente urbano, defendendo a retomada da vida serena da pré modernidade, e uma outra, que subjulgava o homem ao ritmo frenético da mecanização e do tráfego, incorporando atitudes bruscas e futuristas, que recorria ao isolamento das ruas através dos carros. Esta segunda reação foi hegemônica e tornou-se um novo paradigma urbano que em última instância elimina a rua e o povo. Nesse

sentido, a esfera pública moderna se expande e se fragmenta, perdendo a nitidez e sentido. Ao mesmo tempo se exaspera a necessidade de encontrar raízes.

Para o autor, a sensação de nivelamento e uniformização introduzida no espaço público nas cidades modernas foram de difícil apreensão para o homem. A vida psíquica dos indivíduos na metrópole se insere ao nível do intelecto, que se situa em camadas mais conscientes e altas do psiquismo. Logo, é a mais adaptável de nossas forças interiores. A vida metropolitana implica portanto, em uma consciência elevada e na predominância da inteligência, permanecendo mais afastada das zonas mais profundas e ligadas à personalidade humana. Mas este é um mecanismo que a psique humana usa para se defender do poder avassalador da vida metropolitana e seu extremo fluxo de informações e mudanças.

Ao mesmo tempo, o anonimato e a insegurança frente ao desconhecido faziam recorrer a todo tipo de estímulo sensível que iria intensificar e até mesmo compensar o sentimento de vida das grandes cidades e metrópoles, como já expostos por Baudelaire na década de 1870, diante da formação das grandes metrópoles européias.<sup>11</sup> Dentre esses fatores urbanos destacamos a criação de grandes estruturas para venda e circulação de mercadorias, quais sejam, as grandes lojas de departamentos e os pavilhões de exposição que passaram a configurar espaços leigos em escala que anteriormente só eram vistas em edifícios de governo ou religiosos.

Na maior parte das cidades capitalistas de países desenvolvidos o modernismo em seus primórdios, baseou-se na experiência da explosão demográfica, na forte migração para os centros urbanos, na intensa industrialização, na mecanização dos esforços humanos e na conseqüente maciça reorganização dos ambientes construídos. Neste sentido, destacamos a consideração de Harvey (1989), de que o modernismo era essencialmente, uma arte das e nas cidades.

Segundo Bermann (1987), o modernismo foi a manifestação da arte e do pensamento de uma determinada fase do processo de modernização. Esta fase, que o autor considera como a terceira reação, teve como característica atingir todas as esferas da vida e resultou na ampliação irrestrita das possibilidades, permitindo inúmeros e fragmentados caminhos.

No início do século XX, houve uma forte tendência de extremos, uma de adoração e outra de negação da urbanidade.

De um lado, se louvava a máquina e a mecânica, que a partir da Segunda Guerra Mundial readequou-se para celebrar a tecnologia enquanto libertária e controladora. Por outro lado, defendia-se a impossibilidade de liberdade do homem nesse processo de produção, como destacado por Weber.

---

<sup>11</sup> Ver Baudelaire, C. 1985. As flores do mal. Rio de Janeiro: Ed. Nova fronteira.

Max Weber, em sua obra *A ética protestante e o Espírito do Capitalismo*, de 1904, afirma:

*"todo o poderoso cosmo da moderna ordem econômica é como um cárcere de ferro".... "como as pessoas que aí vivem foram moldadas por suas barras; somos sem espírito, sem coração, sem identidade sexual ou pessoal- quase podíamos dizer: sem ser."* (apud, Bermann, 1987, pag. 26)

O autor demonstra que a existência moderna é constituída de forças contraditórias, pois ao mesmo tempo que temos o desejo das raízes de um passado coerente e estável, temos o desejo de crescimento a partir de novas experiências. Estas possibilidades ilimitadas de vida foram incrementadas pela "internacionalização" do cotidiano e das trocas de informações.<sup>12</sup> O desejo por novas experiências geralmente decorre na destruição das paisagens físicas e sociais do próprio passado também desejado.

No âmbito da arquitetura, a própria produção de objetos para o uso doméstico em massa se tornou um desafio e induziu a orientação da produção arquitetônica a um conceito ampliado, apontando para a necessidade de "redesenhar arquitetonicamente o meio ambiente físico da sociedade burguesa em seu todo". Este novo desenho envolvia a apreensão das novas técnicas e a incorporação e aceitação da repetição de elementos préfabricados de peças seriadas. (Habermas, 1987, pág. 119)

A própria noção de mercado e mercadoria elimina a individualidade, pois depende de padronização de coisas e procedimentos. O controle das horas e dos compromissos, a pontualidade e a exatidão se tornaram mecanismos para garantir o cumprimento das atividades, bem como substituir qualquer impulso irracional e de envolvimento emocional. (Sevcenko, 1992; Bermann, 1987)

Como na maioria das cidades, atender às demandas da cidade capitalista foi o maior desafio da época. Esse desafio para atender à demanda crescente de serviços fez muitas vezes com que a arquitetura utilitária se liberasse da necessidade de atender às exigências artísticas e adotar soluções de baixa qualidade, embora constantemente justificada pelo volume da produção. (Habermas, 1987).

O redesenho das cidades tornou-se o foco principal de preocupação dos administradores e profissionais de arquitetura e engenharia. A cidade era entendida enquanto *área central* onde se aglutinavam as principais estruturas de comércio e serviços, assim como as residências da elite.

A expansão da modernização atingiu todas as esferas da vida pública e teve no modernismo a base de manifestação artística e de pensamento, como retratado por Bermann (1987), para o caso europeu.

---

<sup>12</sup> Mesmo não atingindo a totalidade dos indivíduos, a tecnologia de ponta ainda convive com setores da população em situações de vida rudimentares.

Muitas das antigas praças públicas foram criadas e reformuladas para atender aos novos hábitos de exposição da burguesia, com extensa arborização e trajetos pinturescos. Os pátios e largos historicamente ligados às estruturas religiosas passaram cada vez mais a assumir os usos civis, espaço de manifestação das vontades do povo e dos operários. Os espaços de convívio cotidiano eram aqueles onde o comércio e as atividades comemorativas se davam. (Kostof, 1992)

De forma contraditória, o “aburguesamento” das ruas trazia também luz e foco às condições da população empobrecida, passando de transeunte e observador a elemento de observação com toda sua nitidez. (Bermann, 1987). De fato, a pobreza urbana ganhou nova escala e visibilidade na Europa do séc. XVIII e no Brasil e em São Paulo, na virada do século XX.



Fig 05 – Periferia de Paris com moradias precárias, entre 1856/65. Foto de Charles Marville.

A constatação e a evidência de mazelas do capitalismo fomentou sérias críticas ao sistema, ao mesmo tempo que reforçou a convicção de administradores e técnicos da necessidade de reformar e “limpar” a cidade e a sociedade. Essa tendência, proveniente do séc. XIX, com base positivista, defendia o uso da tecnologia e a eficácia administrativa politicamente isenta de interesses, como modo capaz de resolver essas questões urbanas indesejáveis. Com base nesta visão, a reorganização física dos espaços iria garantir de forma paralela, a reorganização do indivíduo e da sociedade, que seria recuperada e redimida de suas fraquezas. O trabalhador operário era o modelo ideal do novo homem moderno.

Com base na divisão proposta por Harvey (1989), a primeira fase modernista remonta a Paris em 1848 e vai até o período anterior à Primeira Guerra Mundial. Esta fase teve um caráter de reação às novas condições de produção, ou seja, à máquina, à fábrica, à urbanização; à circulação; aos novos sistemas de transportes e comunicações; e ao consumo, com a ascensão dos mercados de massa, da publicidade, da moda das massas. Essa fase foi marcada mais pela reação do que pelo pioneirismo na produção de mudanças. Nesse sentido, a Bauhaus passou a exercer grande influência nas artes pois conseguiu redefinir a produção habilidosa de objetos estéticos voltados à produção em massa, com o treino do ofício artesanal para esta nova orientação (Harvey, 1989).

*“A cidade é simultaneamente o maquinário e o herói da modernidade”. (Certeau, 1984, pág 95, apud Harvey, 1989, p 34)*



Fig 06 e 07 – Cartazes informativos de conteúdo político russo, década de 1920.



## 1.2. A QUESTÃO DA MODERNIDADE NA ARQUITETURA E NO URBANISMO

Para Simmel (1973), a única forma de resposta psicológica à nova e enorme diversidade de experiências que as cidades modernas exigiam era de *ação* com a maior objetividade e racionalidade possível, buscando um afastamento que permitisse tolerar os extremos que surgiram. Este afastamento da subjetividade em prol da racionalidade levou a uma certa padronização de comportamento, disfarçada por subterfúgios supérfluos que utilizavam recursos visuais através de adereços e roupas, reforçando a estética da moda e de modelos, de posição social ou de excentricidades. Assim, a pessoa se destacava dos demais pela sua aparência externa sem precisar expor seu pensamento podendo deixar seu mundo privado e íntimo, resguardado.

Esta especialização criou a chamada atitude *blasé* ou de reserva, que se traduz na mais alta impessoalidade e depende da incapacidade em reagir a novas experiências com a devida energia e no embotamento do poder de discriminar. (Simmel, 1973).

A cidade em si, passou a ser o tema dominante na criação cultural, foco e fonte, em dois aspectos: tanto como local de origem do caos avassalador, quanto matriz de uma nova vitalidade emancipadora. (Sevcenko, 1992).

O ambiente urbano passou a assumir uma escala tão grandiosa que permitiu que a idéia da figura humana individual diminuísse enquanto a coletividade projetava-se como uma personagem em si mesma. Esta coletividade submetia-se ao mesmo conjunto de motivações e estímulos para as ações, como o cinema, a fotografia, os veículos automotores, o maquinário fabril e os esportes, entre outros. Estas, tornavam-se o novo eixo orientador da vida em um ambiente de espaço e tempo fragmentados que estabeleceu a rua como o lugar da aparência e da sensibilidade fugaz.

O mundo da razão, da palavra e da consciência, estabelecidos no século XIX já não permitia encontrar as respostas para enfrentar este mundo instável e turbilhante. Para tanto, delineava-se uma nova orientação vinculada ao primado do físico sobre o espiritual, do aqui e agora sobre o lá e o depois. Da ação sobre o pensamento, indo ao limite da sua decomposição ao visar o gesto puro, e do instinto sobre a consciência.

Nesse momento a arte passou a assumir a responsabilidade pela definição do essencial eterno e do imutável, já não mais um pressuposto cognitivo, reconhecível e analisado que buscava-se atingir. (Harvey, 1989). A linguagem assumia a possibilidade de expressar a si mesma, a partir da grande confluência de estilos, idéias, de novas escalas e de materiais. Surgia assim, uma nova tendência que se desvinculava da vida social, pois era ao mesmo tempo, objeto e tema da obra. Nessa linha, foi reforçado o abstrato e o processo da produção artística, com destaque os trabalhos de Picasso, Mondrian, Klee.

O surgimento de novos hábitos ligados a “diversões” faziam uma analogia do corpo humano à máquina. São reforçadas as ações coordenadas e rítmicas, adquiridas

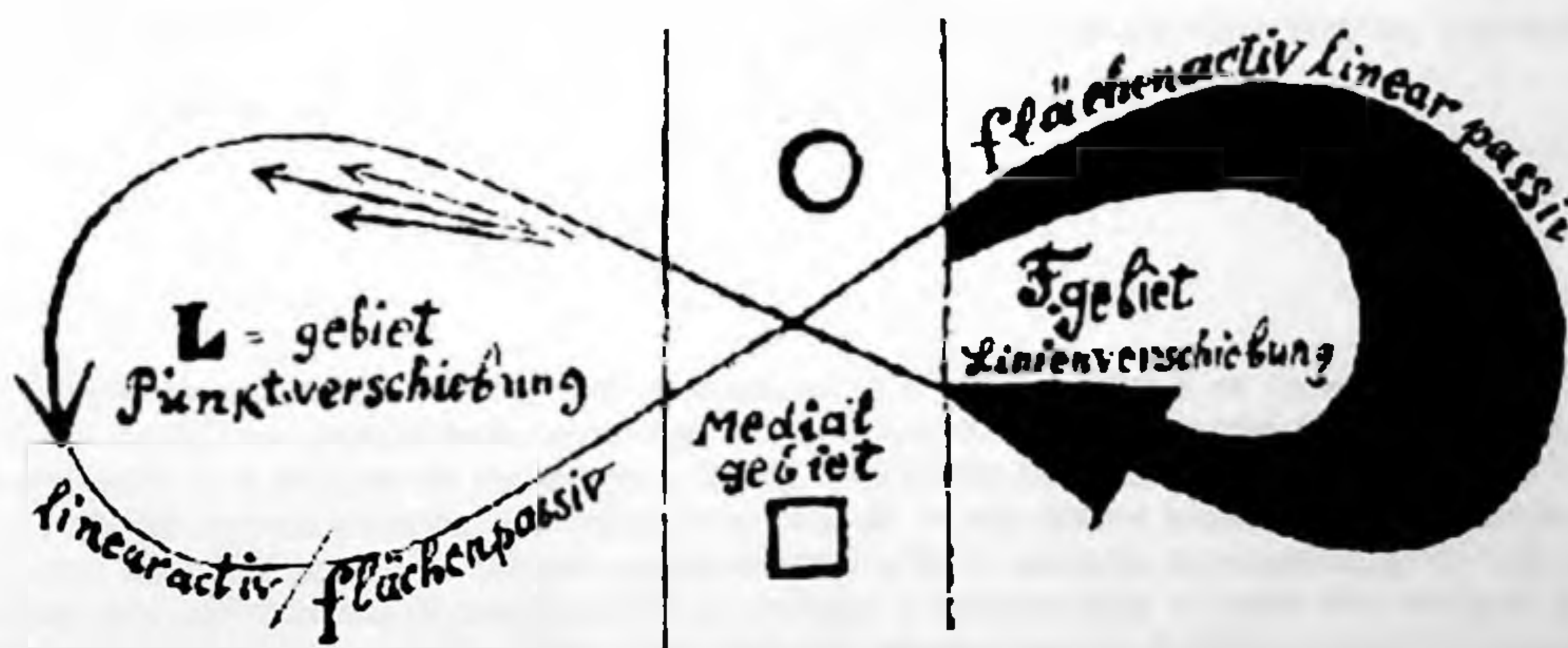
inclusive pela própria experiência da primeira guerra mundial. Valorizavam-se as marchas e os movimentos abruptos, além de tudo que resultasse em uma disposição imediata, em uma rapidez de reflexos e na agudez de concentração. O termo “moderno” passava a se referir a uma direção no futuro e não mais ao passado, dando um novo sentido à história. (Sevcenko, 1992). O moderno era sempre um futuro a atingir.

A noção de vanguarda ou o “avant-garde”, tem origem romântica e indica aquele que combate o costumeiro, avançando adiante do seu tempo. Contraditoriamente representar a realidade de sua época implicaria em recusá-la e se afastar das tendências de domesticação e uniformização impostas. Neste sentido, o autor declara que “os modernos substituem pela unidade, o par forma-contéudo” (Azevedo, 1997, pág. 44).



Fig 08 – Joost Schmidt. Anúncio para papel de parede na Bauhaus. 1931.

Fig 09 – Paul Klee. Esquema teórico de composição. As linhas ativa, medial e passiva. 1925.



## O novo paradigma urbano – a circulação

Segundo Bermann (1987), o novo paradigma urbano poderia ser traduzido pela transformação da rua em uma fábrica de tráfego. O homem passou a estar subjulgado a esse fluxo do tráfego, que o despoja de sua segurança, posteriormente recuperada pelo envólucro de seu automóvel que permite reavivar seu poder na urbanidade.

A implantação da Ringstrasse, entre 1861-1865, em Viena<sup>13</sup>, valorizou a questão de circulação nas intervenções urbanas e a considerou como principal elemento de articulação da malha urbana moderna. Esta tendência foi fortemente questionada por Camillo Sitte que defendia a praça como a principal estrutura cívica e vital da cidade. Ele entendia que a valorização das praças poderiam libertar o homem moderno da “inevitável solidão urbana” e deveriam resgatar a vida comunitária nas cidades.<sup>14</sup> Do ponto de vista estético, Sitte criticava o alinhamento das ruas e a regularidade, pois estas impediam a naturalidade humana e não correspondiam a um contexto específico ou histórico, que poderia aferir à cidade um caráter pintoresco<sup>15</sup>.(Sitte, 1992).

Otto Wagner exaltou a circulação, pois entendia que a liberação dos fluxos era o novo objetivo urbano na nova escala e forma de produção. Ele enfatizou em especial, a questão dos transportes, que deveria assumir a regulação dos traçados, mesmo que em substituição aos espaços de convívio.<sup>16</sup>

*“...a ferrovia municipal vinha substituindo a grande avenida, como símbolo da grandeza e progresso urbano, assim como na era da Ringstrasse, a avenida substituíra a praça” (apud Schorske, 1989, pág.97).*

---

<sup>13</sup> Entre 1861 a 1865, houve a reformulação do anel existente entre o centro e os subúrbios, onde era a antiga muralha da cidade. Buscando principalmente efetuar o “embelezamento da imagem da cidade” o projeto incluiu obras de infra-estrutura e a criação de legislação urbana, inexistente até então. A Ringstrasse era uma avenida que circundava a região central e servia de elemento de coesão. A arquitetura presente era de diversos estilos de acordo com o uso. Diferentemente do partido adotado em Paris, a avenida compunha-se de um todo onde a dissonância visual dos edifícios era desejado e não a unidade e regularidade. A partir dos debates ocorridos por causa principalmente dessa obra, Camillo Sitte e Otto Wagner estabeleceram distintas vertentes de pensamento e que se tronaram com o tempo dois paradigmas marcantes para o pensamento urbanístico(Schorske, 1989).

<sup>14</sup> Na verdade, Sitte apresentava uma certa negação aos novos rumos que a industrialização trazia, e em consequência, defendia a retomada de valores e modos de vida da antiguidade, ou mesmo renascentistas ou medievais, acreditando que a construção de espaços mais comunitários permitiria a almejada reforma social.

<sup>15</sup> O pintoresco é uma categoria estética surgida na metade do século XVIII, na Inglaterra, principalmente em contraponto ao jardim barroco francês, onde a naturalidade e a irregularidade controlada eram destaque. Como exemplo, podemos citar o Central Park de NY. Expressava um novo ideal para a vida social nas cidades, onde a questão da liberdade individual se evidenciava. De forma paralela, a vegetação do jardim pintoresco poderia se desenvolver integralmente sem impedir o desenvolvimento das outras espécies, exaltando a diversidade dos elementos, sendo realçados dentre as espécies escolhidas do ambiente selvagem.(Argan, 1983a)

<sup>16</sup> De maneira inovadora, em suas obras a questão estética assumiu uma linguagem simbólica de “modernidade” conjugada à funcionalidade, através do uso franco de materiais, principalmente com o novo vocabulário ornamental do ferro, que se impunha de maneira marcante a partir do Art Nouveau e das obras de Klimt.

*“ A arte tem a tarefa de adaptar a face da cidade à humanidade contemporânea”  
(Wagner, apud Schorske, 1989, pág 67)*

A partir da virada do século, novos costumes foram se consolidando e evidenciaram uma nova relação com o estar na cidade. O hábito de passear ao ar livre e de praticar esportes passaram a ser adotados pelos moradores citadinos como atividades do cotidiano.

Mais contundentes que Sitte, as tendências anti-urbanas adquiriram força novamente, encabeçados pelos “socialistas utópicos” que partiam da crítica à cidade, enquanto fenômeno e defendiam sua própria negação preconizando a retomada da vida no campo. De forma menos radical, porém com a mesma perspectiva, surgiram as propostas de E. Howard para a “cidade-jardim”<sup>17</sup>, que diluíam a densidade concentrada em vários núcleos contínuos de comunidades auto-suficientes unidas pela ferrovia e pelas estradas de rodagem. (Andrade, 1998; Toledo, 1992)

O fluxo intenso de circulação e tráfego tanto fragilizava quanto seduzia a todos os moradores, independente de sua classe social. Em São Paulo, como em Paris, de um ritmo lento na virada do séc. XX a cidade evoluiu para o ritmo frenético das grandes avenidas expressas. Sua implantação e fluxo intenso, desalojou os transeuntes e as atividades anteriores, mais tranquilas. As ruas passaram a ser exclusivamente a ligação entre dois pontos, distantes na maior parte das vezes, e não mais um lugar para simplesmente passear ou estar.

No caso europeu, a grande expansão e crescimento das cidades exigiu grandes programas de infra estrutura e de habitação em massa, que se realizaram efetivamente através de Estados centralizados e exigiram grandes investimentos, ao mesmo tempo que integravam a política de geração de empregos e a integração social dos trabalhadores.

O planejamento colocou-se como instrumento de racionalidade do uso do território, onde os planos determinavam todas as destinações das áreas, suas ligações e volumes configurando-se em projetos totalizantes e completos. A necessidade de construir em grande escala e de forma veloz incentivou a utilização de elementos padronizados e o uso racional das tipologias habitacionais.

Esse espraiamento urbano defendido enquanto conceito permitia interferir e agregar os setores anteriormente marginalizados, entretanto, enfraquecia a noção integrada e relacional dos espaços criando continuações dispersas sem conexões projetadas ou planejadas, em uma malha urbana desconexa e desfocada.

---

<sup>17</sup> As idéias de E. Howard estão contidas principalmente em sua publicação “Garden-cities of Tomorrow”, de 1902 e referem-se basicamente a um conteúdo utópico, na busca de um ambiente que reaproximasse o campo e a cidade. Sua concepção tomava como base as formas comunitárias de propriedade e produção da terra, objetivando a subsistência desta parcela da comunidade. A primeira cidade-jardim foi Letchworth, construída na Inglaterra em 1904, a partir de projeto de Raymond Unwin e Barry Parker. (Andrade, 1998).

A fase entre guerras do modernismo, enfocou a habitação social em larga escala<sup>18</sup>, na busca por uma arquitetura popular e econômica que garantisse a satisfação das necessidades básicas do operariado<sup>19</sup>. A idéia que norteava as propostas era a que havia surgido um novo indivíduo, que correspondia à nova forma de produção. Ele reagiria de forma única a todos os estímulos pois era exposto ao mesmo modo de produção, a capitalista. Esse princípio invariavelmente resultou em soluções similares e valorizava a padronização de elementos, sem no entanto se configurarem em normas. Havia a vontade de implementar a universalidade de direitos, principalmente do direito à moradia aos trabalhadores. A arquitetura moderna no início do século XX deteve-se na busca de soluções para a moradia operária, que passava a responder como em cliente coletivo<sup>20</sup>.

Esta produção habitacional para o operariado foi mais contundente em países de industrialização mais avançada, na Alemanha e também, no recém implantado sistema socialista na URSS, que exigia respostas imediatas à carência habitacional e que “representassem” inclusive, a nova sociedade em construção.<sup>21</sup> Os construtivistas russos afirmavam que a arquitetura era um instrumento para reconstruir o modo de vida, um “novo invólucro da nova sociedade” e portanto, deveria ser emblemática.

Na Alemanha e URSS houve uma industrialização “acelerada”, planejada ou incentivada por um Estado forte, centralizado e autoritário que buscava queimar etapas e promovê-las ao 1º “time”. Desta maneira, eles conseguiram avançar com a industrialização gerando uma modernização forçada. Este modelo tornou possível aos países atrasados almejam a modernização e o “progresso”, mesmo que o preço da miséria social tivesse que ser assumido, como posteriormente ocorreu no caso brasileiro. (Faoro, 1992)

Na Europa, as décadas que se seguiram a Segunda Guerra Mundial foram marcadas por um período heróico, na reconstrução dos países destruídos com esforços que invocavam à eficiência tecnológica e à utilidade<sup>22</sup> (Frampton, 1997). Segundo Harvey (1989), o mito da modernidade neste período era a própria utilidade, conforme defendia

---

<sup>18</sup> Essas idéias estavam fortemente estabelecidas na Alemanha, com Bruno Taut, Hannes Meyer, Ernest May e Walter Gropius, e na URSS, pelos arquitetos que se autodenominavam “construtivistas”, como Moisei Guinzburg, Vesnine e Ivan Leonidov. Na França essas discussões se davam por poucos profissionais, entre eles Le Corbusier e André Lurçat.

<sup>19</sup> As novas propostas partiam de uma recusa aos alojamentos produzidos na primeira fase de industrialização, onde procurava-se abrigar o maior número de trabalhadores no menor espaço possível. Essa lógica acabou produzindo grandes edifícios de 5 ou 6 andares, com pequenos pátios centrais, e onde o conforto era quase inexistente (na Alemanha estes prédios chamavam-se “Mietskaserne”).

<sup>20</sup> O trabalho da Bauhaus, na Alemanha, que buscava organizar de maneira concisa a vida urbana através da reformulação da produção de todos os objetos e utilitários da vida dos operários. em sua carta-programa Walter Gropius escrevia: “a arte e o povo devem formar uma unidade. a arte não deve mais ser o privilégio de uma minoria, mas a alegria e a vida das massas. Nosso objetivo é a integração das artes em uma grande arquitetura” (Kopp, 1990, pág. 28). Em sua primeira fase, a Bauhaus concentrou o ensino em marcenaria, desenho, pintura e design. O ensino de arquitetura foi introduzido posteriormente, sob a direção de Hannes Meyer, onde se consolida a idéia da arquitetura como obra de arte total, porém com um vínculo estrito ao canteiro e ao usuário, que na época era o operariado.

<sup>21</sup> No Brasil, fez-se sentir a realização de conjuntos para os trabalhadores através da carteira imobiliária dos fundos de pensão previdenciária – IAPIs, no Estado Novo. (Bonduki, 1998)

<sup>22</sup> Na Alemanha, o 3o Reich retomou as formas clássicas e monumentais para os edifícios “públicos” e as unidades isoladas para as casas populares. Dois grandes monumentos modernos foram erigidos, o primeiro, dedicado às vítimas das jornadas de março de 1920 em Weimar, projetado por Gropius, e o de Berlim, em memória a Karl Liebknecht e Rosa Luxemburgo, que foram completamente destruídos.

Le Corbusier. Esta época foi marcada pelos grandes conjuntos habitacionais com a utilização de uma grande racionalização da construção civil, e a introdução de novas tecnologias de peças pré moldadas e canteiros industriais.<sup>23</sup>

O conceito de *racionalidade* tornou-se central, cada vez mais identificado com eficiência tecnológica e pela produção industrial via máquina, criando bens socialmente úteis, de garantiriam a emancipação social. Entretanto, mesmo naquela época, havia muita resistência na defesa absoluta do poder da máquina, da fábrica e da cidade racionalizada, na redenção do mundo moderno. Surgia uma nova preocupação em oferecer uma concepção mais complexa para a redefinição das qualidades eternas da vida moderna.

*“ A imposição do Estilo Internacional como arquitetura de vanguarda, o modelo estético monumental e atemporal e a reprodutibilidade do espaço funcionalista constituíram-se como símbolo do progresso e do futuro das cidades.” (Barone, 2000, pág. 27)*

Um exemplo disso foi o ocorrido no próprio encontro dos CIAM V, realizado em Paris, em 1939. No encontro, aparecem preocupações com as estruturas históricas e o território onde cada cidade se insere, já se evidenciando uma desconfiança ao tom universalizante ideal de Le Corbusier.<sup>24</sup> Este encontro teve seus trabalhos organizados em um livro, por J. L. Sert com o título de *“Can Our Cities Survive?”* – publicado em 1942<sup>25</sup>. Uma das grandes novidades na época foram a utilização de fotos aéreas para o trabalho de planejamento urbano, garantindo uma visão do conjunto edificado. (Barone, 2000). Em seu discurso, o arquiteto polonês Symon Cyrkus, comentava:

*“ o melhor, o mais funcional plano técnico não poderá, por si só, melhorar a situação das massas operárias... a nova cultura operária será obra dos operários e nós seremos apenas seus colaboradores” (Kopp, 1990, pág. 151)*

A era da máquina, da velocidade e da eficiência, reforçou a idéia de “tipo” e a busca da forma pura e universal. Usava-se da correlação entre homem e máquina, e portanto, os espaços para sua vida poderiam ser standardizados, buscando maior eficiência e eficácia. A produção em larga escala, disponível desde então, pelos novos

---

<sup>23</sup> Somente na Inglaterra, o déficit habitacional, em 1945, era de 750.000 unidades. Na França os números eram maiores, estimando-se que deveriam ser produzidas 700.000 por ano. Esse processo foi responsável por uma política habitacional que previa a construção de componentes modulares, a fim da redução dos custos e de apresentar facilidade e rapidez na execução, numa pré fabricação em larga escala.

<sup>24</sup> Fase em que, segundo Frampton, Le Corbusier ainda tinha hegemonia conceitual nos CIAMs, com escassa produção efetiva ( entre 1933/47).

<sup>25</sup> Lembre-se que a Carta de Atenas também foi somente publicada em 1942.

materiais e tecnologias construtivas demonstrou ser possível produzir os objetos de uso de forma universal, fomentados pelo uso do aço e do concreto.

O período entre guerras foi um momento de muitos estudos e experimentos que buscaram reformular a produção da arquitetura e do urbanismo. Dentre os principais profissionais podemos citar Ernest May, W. Gropius e Le Corbusier, que lançaram diversos estudos para edifícios buscando módulos, recursos tipológicos e estudos para novas implantações e uso dos lotes urbanos.

Le Corbusier, defendeu não só uma nova estruturação do espaço construído, com base na idéia de universalidade, como também procurou determinar *ad hoc*, a maneira pela qual se daria o modo "moderno" de vida nas cidades, reduzindo-o em quatro funções básicas: habitar, trabalhar, circular e recrear. Segundo Toledo (1996), Le Corbusier retomou de certa maneira, as idéias dos utópicos, na medida que defendeu o resgate da unidade de vizinhança - as "ville- radieuse", apesar de defender o homem-tipo universal, ou seja a existência do *operário*.

Os modelos abstratos do urbanismo funcionalista, porém, se identificavam com a necessidade de reconstrução do pós-guerra nos anos 50. A simplificação do projeto adequava-se à produção em massa de grandes estruturas em territórios dos mais diversificados, obtendo-se a segregação funcional e imprimindo um ritmo conveniente. De fato, o mito racionalista enfocavam a despolitização e a abstração, mas na verdade acabaram por armar e valorizar tendências políticas autoritárias que se utilizaram destes conceitos e experimentações modernistas para práticas anti-libertadoras, as quais Harvey denomina de "modernismo reacionário" (pag 40).

Segundo Portas (1986), nas décadas de 1950 e 60 o urbanismo passou a assumir e focalizar um território mais amplo excedendo seu olhar para além do centro, inserindo uma nova dimensão no consciente. Esse caráter "expansionista" resultou em uma cidade com uma nova forma, mais ampla, que realizou uma substituição radical das estruturas preexistente em uma dispersão sem limites. Esta idéia favorecia as propostas do movimento moderno e na extensão da malha urbana.

Entretanto, a construção de cidades buscava imprimir a marca de uma mudança, de uma nova fase para o conjunto da sociedade. Brasília fazia parte da disposição do governo federal em assumir a política territorial como assunto de Estado, buscando o conjunto da rede urbana através de atribuições diferenciadas e ter a nova cidade como um elemento catalisador. (Meyer, 1991, pág. 259).

O modernismo trazia a tensão presente entre o nacional e o local, onde apesar da defesa das particularidades se introduzia a visão universal e internacional, difundidas na denominação de cidades "cosmopolitas".(Harvey, 1989). <sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> O próprio termo "cosmopolita" com base no conceito de "cosmos", indica uma ampliação e uma padronização de comportamento frente aos novos costumes. As cidades cosmopolitas são aquelas onde se determinam os mesmos hábitos de vida - chamados de "modernos" e até hoje almejados pelas comunidades mais periféricas ou "provincianas".

## Os CIAMs e o coração da cidade

A partir de 1928 iniciou-se a realização dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, onde se reuniam os principais arquitetos e urbanistas europeus e posteriormente, norte-americanos. Nos encontros foram formuladas as bases conceituais da arquitetura e urbanismo modernos. A primeira geração de profissionais defendia a criação de bases universais para a produção da arquitetura – traduzidas pela importância da habitação social para os operários – e das cidades – com base na Cidade Funcional.<sup>27</sup>

*“ A nova arquitetura pretendia inserir-se entre as novas formas de produção e solucionar os problemas decorrentes do novo contexto social” .*

*(Barone, 2000, pág. 19)*

A vanguarda da arquitetura moderna enfocou os primeiros trabalhos na célula mínima de moradia operária e contou com grandes avanços tecnológicos, principalmente na contribuição dos alemães e da Bauhaus. Estes estudos adotaram o novo modo de viver para o interior das casas e avançaram para a estruturação dos blocos de apartamentos e a relação entre eles no bairro. O próprio método de discutir os problemas nos CIAMs evidenciava o avanço nas escalas de estudo, assim, iniciado pela casa, partia para o bloco, a quadra, o bairro e a cidade. Em decorrência, a expansão do novo modo de vida urbano poderia estar decomposto em funções<sup>28</sup> e vislumbrava uma cidade composta pela somatória de setores cabendo a cada um deles um espaço específico, com características preestabelecidas. A nível mundial, arquitetura moderna ganhou novo impulso com as construções de grandes conjuntos habitacionais e as discussões e tentativas de uniformização das soluções. Houve grande aprofundamento nos estudos sobre o fluxo da produção em relação aos espaços, sobre os ambientes da vida doméstica adaptados ao novo ritmo de trabalho de todos membros da família, inclusive da mulher<sup>29</sup>.

Aos problemas de transporte de massa e de falta de infra-estrutura na periferia, somaram-se as questões quanto a ventilação, aos espaços verdes, à densidade, ao zoneamento e à insolação, como necessidades de projetos consistentes para as cidades

---

<sup>27</sup> Os CIAMs ocorreram em 10 edições durante 26 anos e pretendiam unificar e consolidar o trabalho de arquitetura e urbanismo à nível internacional. Ver Barone (2000). Deve-se lembrar que a partir de 1950 houve uma grande crítica às formulações dos primeiros encontros que se contrapuseram aos antigos modelos e buscaram relativizar os conteúdos.

<sup>28</sup> Seria decomposto em quatro funções básicas: habitar, trabalhar, circular e recrear. Suas propostas ousaram atingir índices inovadores, com densidades de 100 hab/ha, em setores habitacionais e pressupunham um planejamento totalmente centralizado pelo Estado.

<sup>29</sup> Como exemplo, temos os estudos das cozinhas em Frankfurt, baseadas nas teorias tayloristas de produtividade.



modernas. Os parâmetros foram publicados através da *Carta de Atenas*, o manifesto e futuro modelo para todas as intervenções e projetos das novas cidades (1933/IV CIAM).

O paradigma hegemônico criado nestes anos perdurou pelas décadas seguintes. A influência de Le Corbusier<sup>30</sup>, com ênfase no urbanismo funcionalista, exaltava a linha reta e a valorização dos fluxos diretos, que no Brasil foram incorporados com pouca reflexão por parte dos incorporadores privados.

A arquitetura moderna reivindicava a hegemonia nos estudos urbanos, principalmente os profissionais engajados nas teses do movimento moderno que se colocavam com total aptidão para enfrentar os problemas urbanos.

No contexto mundial, o debate teórico era impulsionado pelas idéias da nova geração de profissionais que participavam dos CIAMs. O debate sobre o tema “comunidade” foi retomado, principalmente pelos arquitetos vinculados ao grupo MARS<sup>31</sup>, que apresentavam novos fundamentos na defesa do núcleo urbano enquanto lugar de expressão da comunidade. Esta idéia entrava diretamente em conflito com a visão uniforme do urbanismo funcionalista de Le Corbusier, onde a questão do núcleo da cidade era vista somente como centro cívico (Barone, 2000).

Assim, a partir do 8º CIAM as discussões e preocupações tiveram novos direcionamentos, com grande revisão das questões urbanas, onde os termos e denominação dos temas sofreram alterações expondo uma guinada para aspectos humanistas, ressaltando-se as discussões com base no “coração” das cidades. Este aspecto será comentado com maior detalhe na próxima seção.

Os estudos passavam a se preocupar com as particularidades de grupos específicos e contextos locais, verificando quais seriam as reações humanas comuns em relação à arte moderna, e principalmente, quanto à arquitetura. Havia a noção de que dificilmente se alcançaria a satisfação do homem comum, sem que se efetuasse a integração completa das artes.

Esta nova geração encontrou apoio nas colocações de Giedion<sup>32</sup> que reforçava a importância dos espaços públicos. Para Giedion (1954), era evidente a importância da estética no desenvolvimento da arquitetura, enquanto parte da atitude que temos em relação ao mundo e sua interação na vida política. Desde o final dos anos 40, Giedion já defendia a necessidade de humanizar os espaços para recuperar as formas integradoras, referindo-se a Camillo Sitte e as praças italianas. Defendia que deveria haver um momento de inflexão do racionalismo produzido, a fim de abarcar as experiências e expressões emocionais. Em suas próprias palavras:

---

<sup>30</sup> Em 1929, Le Corbusier esteve em São Paulo, realizando palestra no Instituto de Engenharia, naquele momento presidido por Anhaia Mello e na Câmara Legislativa, a convite de Goffredo da Silva Telles. Defendeu a nova estruturação da cidade, que deveria abandonar sua escala de vilarejo jesuítico, assumindo sua função utilitária, verticalizando os espaços habitados. Dizia “a superfície do centro da cidade deve ser consagrada à circulação .....independente daqueles da habitação ou do trabalho que se desenvolvem em altura”. Após o encontro realizou um voo panorâmico e propôs dois enormes edifícios lineares que se cruzariam na colina central e percorreriam dois eixos transpondo vales e espigões. Ver Campos (1994).

<sup>31</sup> O grupo inglês – Mars- participou do encontro de 1951.

<sup>32</sup> Giedion participou dos CIAMs desde seu início em 1928.

*"... (que) os instrumentos produzidos se transformaram em mestres e propósitos de si mesmos. Nós estamos num momento de virada. O período do racionalismo está se aproximando do seu fim" (Giedion, 1954, pág. 41).*

Na década de 60, o grupo de arquitetos do Team X <sup>33</sup>deflagrou um grande contramovimento na arquitetura moderna, defendendo a rua, a casa, o bairro e a cidade em oposição às categorias dogmáticas modernistas. Mesmo assim, as propostas "tábua rasa" de Le Corbusier continuaram a prevalecer em muitos países, principalmente no terceiro mundo. Segundo Barone (2000), à nova geração interessava discutir "as relações sociais engendradas a partir do desenho do espaço urbano." (pág, 43)

Aldo van Eyck, ao final dos anos 50 dizia:

*"O homem é sempre e em toda parte essencialmente o mesmo. Tem o mesmo aparato mental, embora o use de modo diferente segundo seus antecedentes culturais ou sociais, ou segundo o modo de vida específico no qual está inserido."*  
(Aldo van Eyck apud Frampton, 1997, pág. 335).

Para Harvey (1989), o período pós 1945 ou do modernismo "universalista/funcionalista" se desenvolveu graças a uma certa estabilidade econômica sob o comando os EUA. Desta forma, ele considera que a arte, a arquitetura e a literatura eram as práticas do "establishment". Como consequência, reforçava-se as idéias de progresso linear e de verdades absolutas na reafirmação do planejamento racional totalitário, que contava naquele momento, com uma extraordinária possibilidade de padronização de conhecimento e de produção pelos recursos da informática.

Para o autor, se estabeleceram duas vertentes opostas e cruéis, de certa forma. O conhecimento e a arte estavam sendo produzidos por uma elite de pensadores com base nos CIAMs e produziram espaços impecáveis de poder. Para tanto, cita os projetos acéticos de Mies. De outro lado, se produzia habitação popular através de projetos alienantes e desumanizantes, na maioria das intervenções de grande porte européias. (Huysse, 1984 e Frampton, 1997).

---

<sup>33</sup> O Team X , foi assim denominado em decorrência da realização do 10º encontro dos CIAM, onde se propôs a própria extinção dos congressos (em 1956). Os principais profissionais envolvidos eram : Bakema, V.Eyck, Allinson e Peter Smithson, Candilis, Shad Woods, De Carlo, Coderch, Pogni, Soltan e Wewerka. Eles defendiam basicamente a importância de cada cultura, onde "os valores se constituíam historicamente em função de características locais e culturais.", onde a casa era a base dos projetos que se desenvolveriam para o bairro e para a cidade. Ver Barone (2000, pág, 47); Frampton (1997); Bruna (1998) e Arantes (1995, pág 123)

Fig 10 e 11 – G. Conrad. Casa em átrio. Bauhaus 1931.

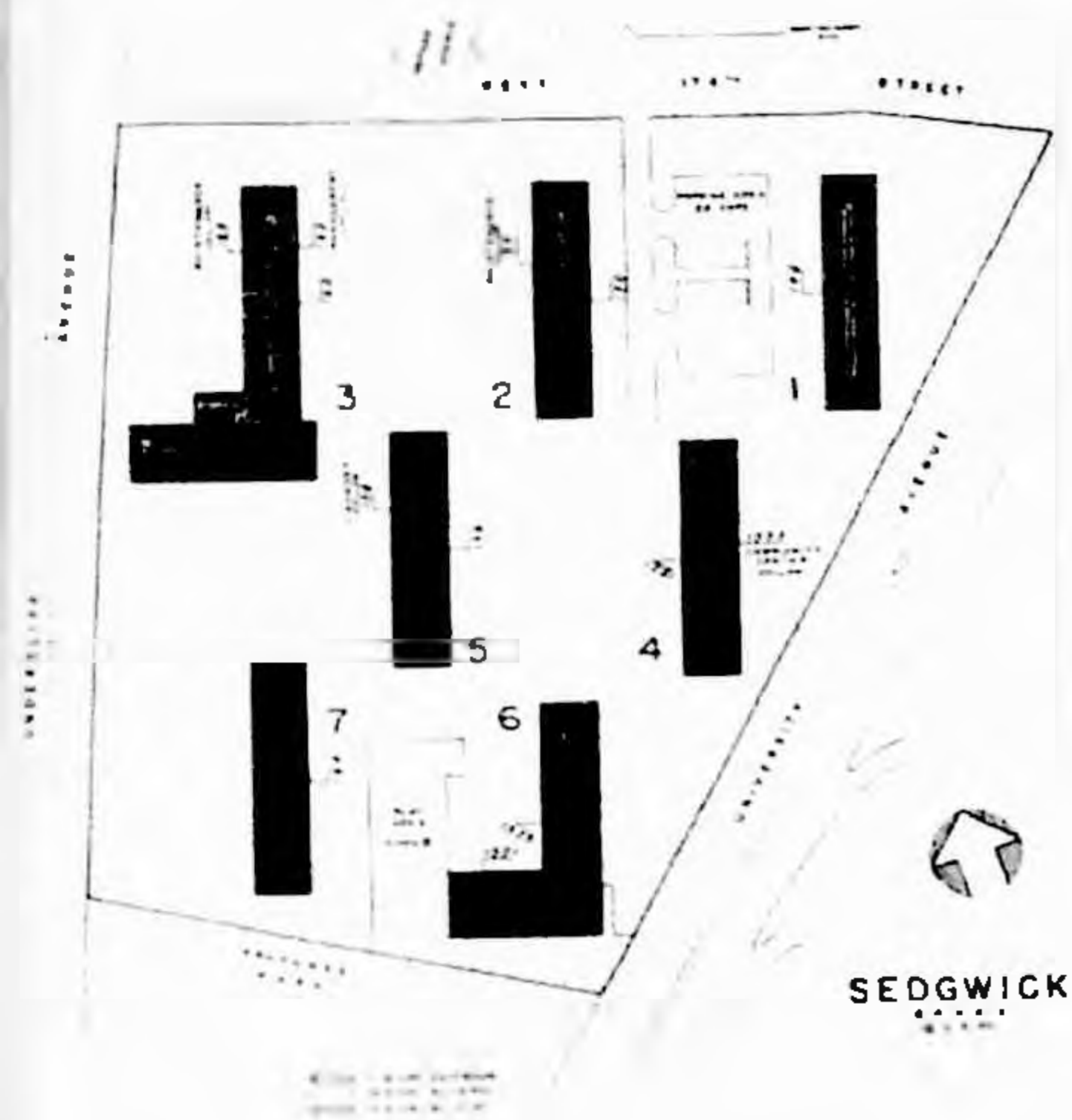
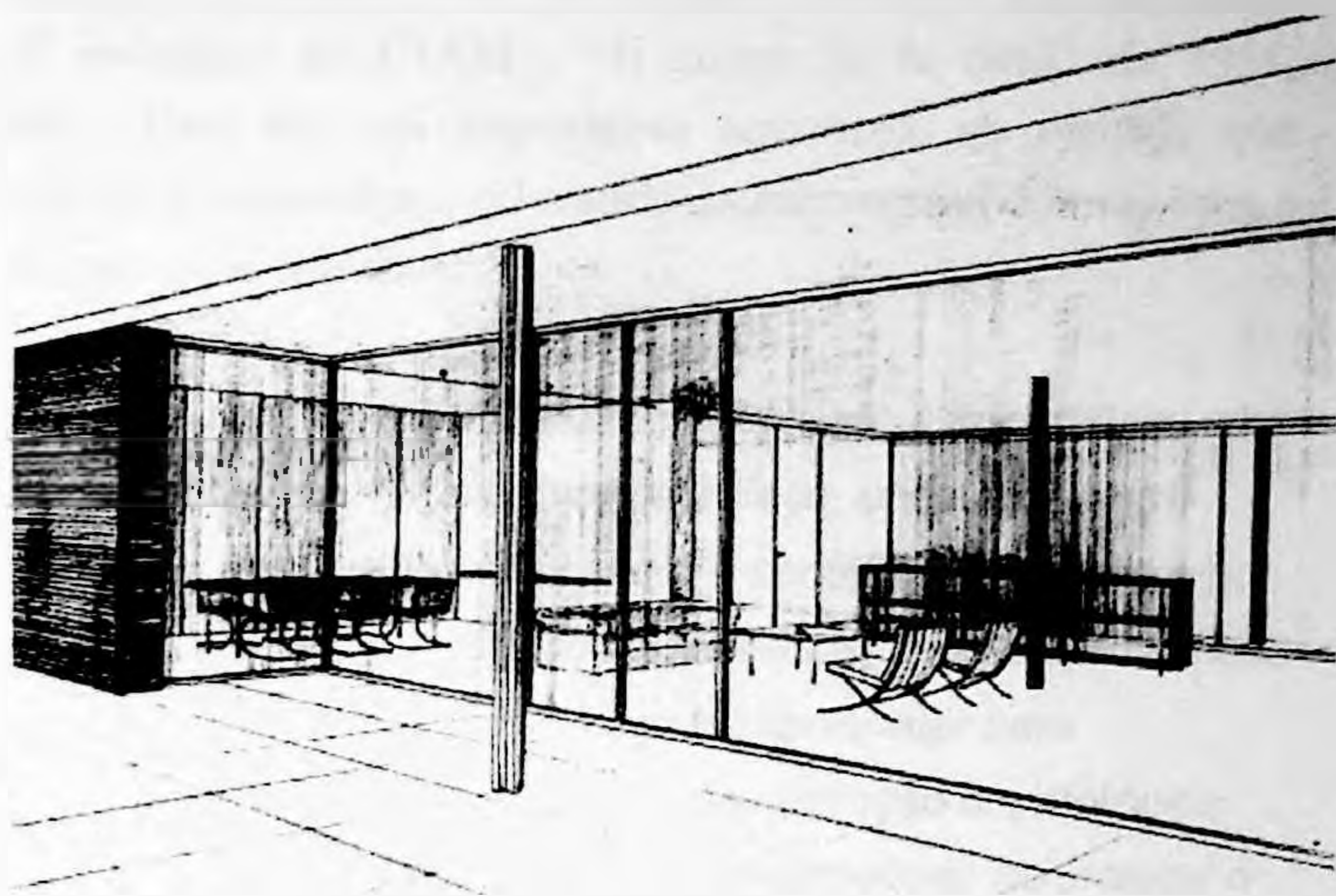
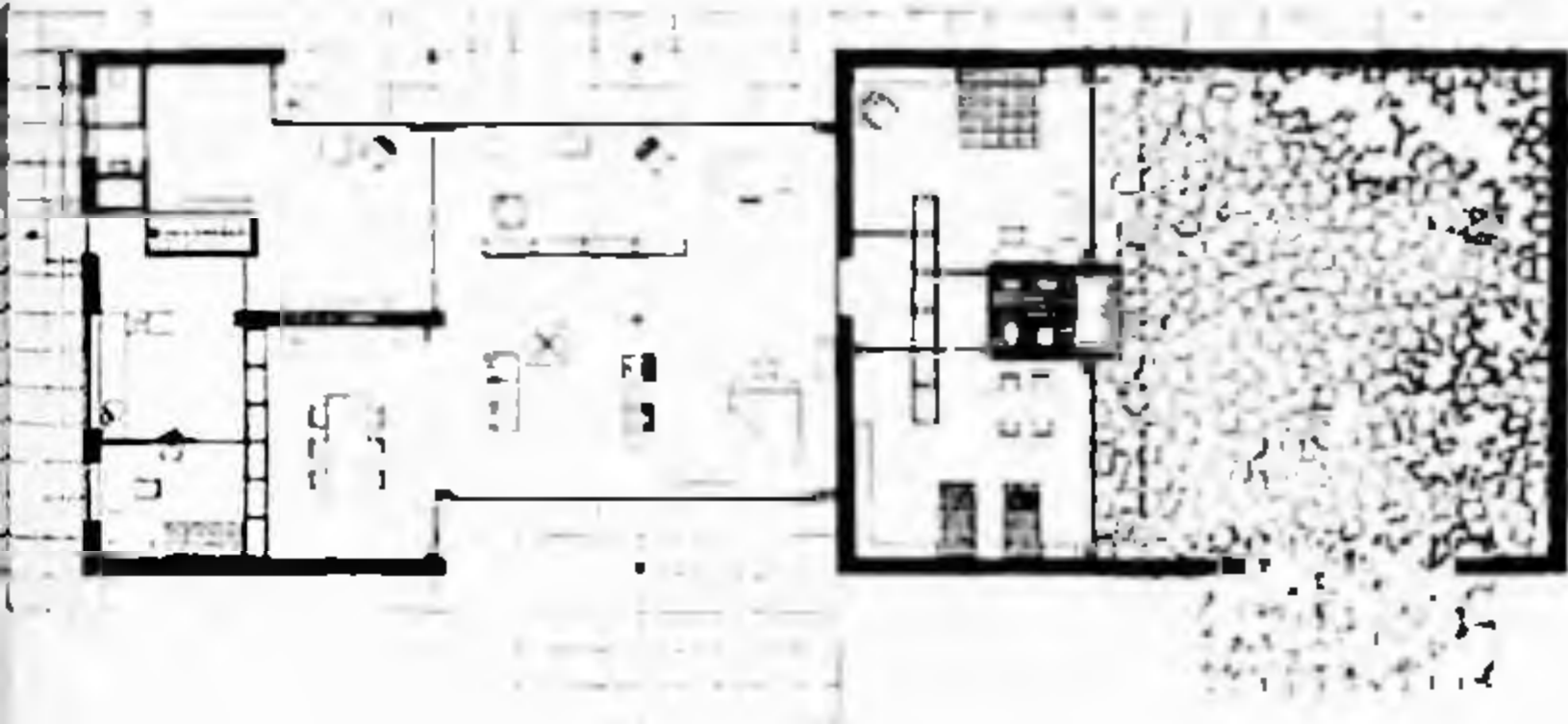


Fig 12 e 13 – Skidmore, Oowings e Merril. Proposta para conjunto de moradia popular no Harlem, NY, 1951.

A questão de centro e periferia, ou de núcleo urbano foi retomada definitivamente a partir do 8º encontro do CIAM - "Il cuore de la città" de 1951, conforme anteriormente citado. Esse foi um importante encontro, na medida que recolocava as orientações históricas da arquitetura, relevando as hierarquias dos espaços e formas tradicionais. O texto do encontro colocava:

*"Em cada cidade deve haver um só coração principal; O coração é um artifício, uma obra do homem; O coração deve ser um lugar livre de tráfego, onde o pedestre possa mover-se livremente; Os veículos devem chegar à periferia do coração e por ali estacionar, porém sem atravessá-lo; A publicidade comercial deve ser controlada e organizada; Os elementos variáveis ou móveis podem representar uma importante contribuição para vivificar o coração, e a sistematização arquitetônica deve ser projetada de forma a permitir a inclusão desses elementos; Ao projetar o coração o arquiteto deve empregar meios de expressão modernos, e sempre que possível, deve trabalhar com a colaboração de pintores e escultores."*

*(Giedion, 1951, pág. 164)*

Foram estabelecidos alguns parâmetros que permitiram retomar a hierarquia entre os espaços e setores da cidade. Todo o debate surgia de uma questão fundamental: seria possível criar novamente uma *sociabilidade*, entendida como uma das funções das cidades? Para tanto, seria necessário pensar quais eram os fatores que levariam o cidadão atual a deixar sua condição de espectador para agir ativamente de modo a compartilhar e se relacionar verdadeiramente com seus concidadãos.

Outro ponto relevante foi a defesa de projetos abertos, onde as condições peculiares de cada local deveriam definir o projeto e não mais fórmulas definidos *à priori*, através dos relatórios produzidos pelos congressos internacionais. Além disso, a cultura e a história tornaram-se pontos relevantes do projeto, já que o "Coração" deveria ser um lugar de reunião de pedestres, onde os valores humanos pudessem retomar sua importância coletiva. Assim, este lugar deveria propiciar o encontro dos vários grupos e classes sociais, que pudesse refletir uma consciência cívica, onde o urbanismo deveria integrar a arquitetura e as demais artes para realizar mais uma vez sua função social. Ao final, retoma o objetivo primeiro da CIAM de 1928, que era de centrar os projetos no homem.

*"o homem como centro de todas as coisas e frente a frente ao seus semelhantes"*  
*(Giedion, 1951, pág 168).*

A proposta buscava a "re-centralização" da cidade visando retomar o sentido da comunidade que havia sido dispersado pelo zoneamento funcional moderno. O consenso conceitual buscava reagregar a cidade criando um espaço físico onde o sentido

de comunidade pudesse se manifestar novamente, através de realizações diferenciadas. (Arantes, 1995, pág 122).

Gropius e Le Corbusier estavam presentes nesse Congresso e fizeram colocações no sentido de buscar uma nova escala aos espaços em relação a este centro urbano proposto. Embora o sentido comunitário e a escala humana nortearassem as propostas e projetos, nenhum expositor conseguiu realizar algo concretamente inovador ou consistente. Sert chegou a defender a criação de múltiplos “corações” buscando evitar resultados totalizantes.

Como consequência destes debates a cidade voltou a ser entendida enquanto um todo, embora fragmentado e ainda longe de estar unificado por um centro vital. (Arantes, 1995, pág 123) <sup>34</sup>

A crítica da arquitetura e do urbanismo sofreram um grande abalo e uma certa descontinuidade, na medida em que nos 1960 e 1970, o planejamento urbano se concentrou na crítica das formas capitalistas de produção do espaço urbano. Esta visão desqualificou e subordinou qualquer conteúdo estético, considerando-o atrelado à concepção elitista. Isto ao mesmo tempo, enfraquecia qualquer tentativa de qualificar satisfatoriamente os espaços destinados às classes menos favorecidas socialmente. Segundo Arantes (1995), a valorização do conceito de “Lugar” enquanto espaço singular de uma situação específica, realizada por Aldo Rossi em seu livro *La arquitectura de la Ciudad*<sup>35</sup>, hegemonizou o debate daquele momento. As propostas que se deram a partir de 1960, demonstraram favorecer as teorias de *lugar* ao invés do *plano*, em negação às concepções abstratas, sistêmicas, autoritárias e instrumentais.<sup>36</sup>

O movimento de contra cultura dos anos 60, reforçou o espírito de retorno à natureza e valorização da cultura, em um desejo de retomar ao uso da rua e das praças como elementos vitais da cidade. Porém, alguns profissionais produziram uma negação radical aos progressos técnicos, onde “a imagem idílica das ruas das cidades medievais tal como sonhadas por alguns urbanistas... pode ser sedutora, mas não corresponde ao que a história permite estabelecer” (Kopp (1990), pág. 251).

As décadas de 1960 e 1970 vieram reforçar os conceitos de *lugar*, de *território* e de *qualidade* da paisagem. Assim, muitos estudos se voltavam às questões de significação das formas simbólicas, das figurações e construções historicamente reconhecidas.<sup>37</sup> Estas resultantes promoveram novamente os *monumentos* enquanto construções de forte conteúdo simbólico e capazes de organizar a malha urbana difusa.

---

<sup>34</sup> Os CIAMs foram dissolvidos em 1956, como visto na seção anterior.

<sup>35</sup> Ed. Gustavo Gilli, 1983. No livro, escrito em 1966, o autor destaca que cada lugar é, além de seu componente físico ou suporte material, um espaço que circunscreve sentidos históricos e psicológicos de caráter coletivo.

<sup>36</sup> Ver também: Argan, 2001. *Projeto e destino*. SP: Ed. Ática.

<sup>37</sup> Como referência ao tema destaca-se a publicação de Aldo Rossi, em 1966, *Arquitetura da Cidade* (Ver Rossi, 1995.), onde expõe a preocupação com a dimensão antropológica e coletiva do lugar. Ver também o capítulo 4 de Frampton (1997).

Em todo o mundo, as propostas se voltaram à arquitetura vernacular ou mesmo às formas clássicas ou “pós-modernas” de exaltação de elementos decorativos<sup>38</sup>.

*“falar de forma urbana não significa ignorar os problemas sócio-econômicos nem acreditar que a arquitetura seja capaz de construir sozinha o espaço da cidade. Significa simplesmente, reconhecer a dimensão do visível no espaço urbano...”*  
(Huet, 1986, pág. 85).

Várias cidades investiram em obras monumentais para a exaltação do sentido cívico e de orgulho local, principalmente para eventos de grande envergadura e abrangência mundial, como no caso dos Centros Olímpicos ou estádios esportivos construídos para os jogos mundiais. Porém, sua realização não motivou ou requalificou a interação da vida pública. (Arantes, 1995).

---

<sup>38</sup> Como exemplo podemos destacar os arquitetos: Robert Venturi , Mario Botta e Ricardo Boffil, entre outros.

### 1.3 OS ESPAÇOS PÚBLICOS PAULISTANOS NO CONTEXTO DA MODERNIDADE

Segundo Ab'Saber (2000)<sup>39</sup>, a cidade de São Paulo é marcada pelas tortuosas ruas que se desdobram a partir do triângulo, adaptadas ao terreno da colina de origem. De lá, o centro se espalhou pelo vale encaixado do Anhangabaú, até a outra colina, já adquirindo um traçado reticulado e limitado por duas grandes Avenidas; a São João e a Ipiranga. As estruturas da residência da elite buscou tanto os terrenos íngremes do Pacaembú e do Morumbi, quanto a planície do Jardim América. Em ambos os casos, em um tecido rebuscado do urbanismo da City.<sup>40</sup> Em paralelo se davam as ocupações industriais e populares junto a ferrovia e às novas rodovias implantadas.

*"Ela não é uma cidade planejada pelos grandes governantes e administradores, mas o fruto de centenas ou milhares de propostas isoladas que constituíram mosaicos nos diferentes quadrantes da cidade, com interligações muito complexas e incluindo enclaves de grande pobreza." Ab'Saber, 2000, pág. 40)*

O centro histórico da cidade mantinha-se com grande prestígio e recebeu a maior parte dos investimentos públicos logo nas primeiras décadas do séc. XX provendo-o de novas estruturas de produção e de fluxo de mercadorias. As modificações propostas estavam em total sintonia com as idéias e influências urbanísticas dos países europeus e americanos. A burguesia local investia na construção de importantes edifícios, muitos deles de autoria do escritório Ramos de Azevedo, destacando o Teatro Municipal (1911), o edifício dos Correios e Telégrafos (1922), o Mercado Municipal (1933), no Palácio da Justiça, na Praça da Sé (1933). (Frúgoli Jr., 2000)

Entretanto, as grandes reformas ocorridas a partir de 1910, foram aos poucos dotando o centro de estruturas metropolitanas e modernas em substituição dos imóveis existentes de estilo colonial, sem maiores preocupações com o patrimônio histórico. (Simões Jr., 1990)

---

<sup>39</sup> Ver Ab'Saber (2000).

<sup>40</sup> A City of São Paulo Improvements Co. foi criada em 1911, por vários empresários europeus com sede em Londres e escritórios em São Paulo e no Rio de Janeiro. Investiu na compra de glebas de terras para negócios



Fig 14 – Teatro São Pedro

Fig 15 – Teatro Municipal de São Paulo

Estas reformas deram-se principalmente para a liberação do tráfego e para dotar a cidade de espaços que corresponderiam aos novos hábitos e costumes burgueses, principalmente quanto ao domínio e à apropriação dos espaços públicos e coletivos de caráter laico. O estar em público refletia uma crescente sociabilidade burguesa de exposição e consumo nas ruas. Este comportamento era totalmente inovador para a realidade paulistana, já que no final do séc. XIX o domínio das ruas era das classes populares, de estudantes e negros libertos. Assim como Paris, a cidade foi durante muito tempo um burgo de estudantes e esta condição, definia a paisagem das ruas.

O capital cafeeiro excedente avançou para várias frentes, inclusive para o setor imobiliário na produção de edificações e terrenos urbanos através de loteamentos. (Ribeiro, 1993). Esta diversificação de investimentos teve como consequência a concentração de grandes propriedades e a irrupção da especulação imobiliária no âmbito da produção edilícia privada. Desta forma, as primeiras décadas do séc. XX estabeleceram definitivamente o valor de uso da terra urbana suplementado pelo valor de mercado, ou seja, de troca. A produção de mercadorias desliga-se da tradição local e familiar, desenraizando-se da vida comunitária.

A periferia paulistana se configurava por uma somatória desarticulada de loteamentos, em porções de terrenos particulares sem a implantação de qualquer infraestrutura. O poder público não interferia ou legislava no sentido de exigir alguma coerência para se estabelecer uma continuidade entre os parcelamentos. Ele mantinha uma atitude tolerante e até conivente com esse tipo de empreendimento que acabou por responder pelo enorme espraiamento caótico das ocupações no território (Grostein, 1987).



A forma de moradia da população de baixa renda era o cortiço localizados em setores adjacentes ao centro, de menor valor imobiliário como o Brás e o Bexiga. Em um segundo momento, construíram-se vilas operárias e surgiram os loteamentos suburbanos que já contavam com a circulação de ônibus, a partir de 1925 (Grostein, 1987).<sup>41</sup>

Em contrapartida, os bairros paulistanos continuavam a ser abertos sem muito controle ou discussão pelos empreendedores privados e com ausência do setor público. A contínua malha de ruas e avenidas desconexas permitia a realização da cidade espraiada e sem limites. Em geral, somente as novas cidades planejadas contaram com um Plano Moderno, destacando-se Brasília (1960) e Goiânia (1937).<sup>42</sup> Mesmo estas cidades espraiavam-se pelas áreas periféricas.<sup>43</sup>

Muitos bairros de elite, promovidos pela Cia. City como o Jardim América e City Lapa tomaram como base as propostas de Urwin, Parker e E. Howard. Ressurgia assim, a discussão da unidade isolada no lote, retomada também na proposta para a Avenida Paulista, que apresentou vasta arborização e baixa densidade, considerados como elementos necessários à boa saúde e qualidade de vida, sendo largamente adotados pela burguesia paulistana.

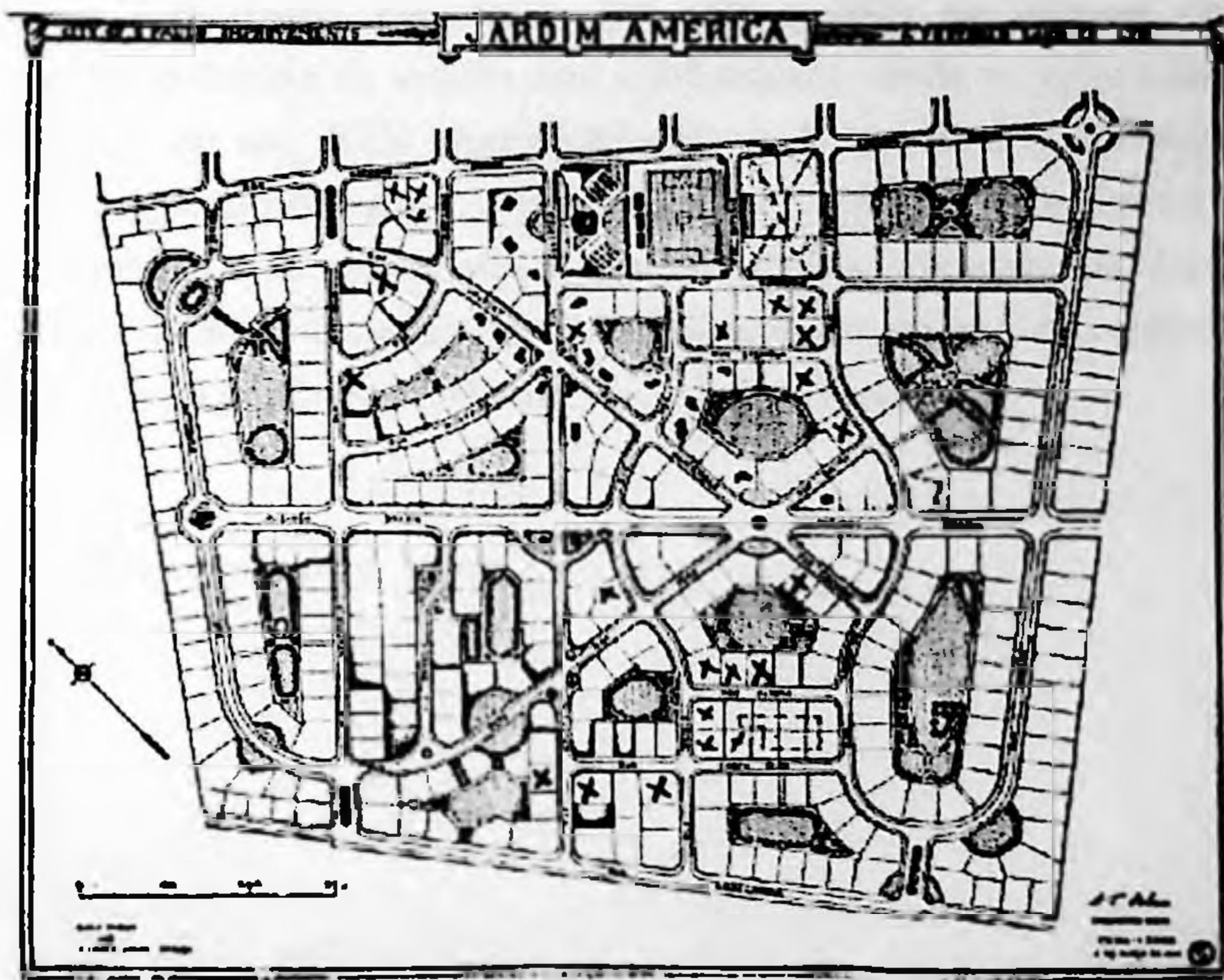


Fig 16 – Planta da primeira proposta para o parcelamento do Jardim América, Cia City – SP, 1919.

<sup>41</sup> Vale lembrar que a cidade era dividida pelas concessionárias em anéis concêntricos : partindo da área central, havia a área urbana ou cidade ( em um círculo de 3.300 m), a área suburbana e a rural. ( ver Grostein, 1987).

<sup>42</sup> As cidades de Belo Horizonte e Teresina foram planejadas ainda no final do século XIX, em 1897 e 1851 respectivamente.(Leme, 1999)

<sup>43</sup> Ver a dissertação de mestrado de Alves (1994).

Em áreas de alta declividade, como no caso do Pacaembú, optou-se por uma implantação com baixa densidade e repetiu-se as curvas de nível<sup>44</sup>. Estes novos bairros localizavam-se afastados do centro e contavam, já nesse momento, além de linhas de ônibus, com o uso dos automóveis apresentando recuos das edificações no lote que as assemelhavam às casas rurais.<sup>45</sup> É evidente que estes loteamentos só puderam atender às elites, devido ao custo da terra.

Todas estas novas configurações para tentar adequar ou inserir os espaços paulistanos nos “modelos” do que seria uma urbanização da modernidade criava uma nova paisagem na cidade. Embora ainda contasse com estruturas coloniais a cidade de São Paulo foi se adequando rapidamente à produção capitalista, no que Benedito de Lima Toledo denomina a *Segunda Fundação* da cidade (Toledo, 1983).

Assim como nas cidades européias, São Paulo efetuou a reestruturação dos espaços de convívio sem estabelecer de forma rígida a separação de usos e classes sociais. Este fator tornou-se contundente no urbanismo paulistano a partir dos anos 50, e principalmente, a partir da lei de zoneamento dos anos 70 onde os usos foram detalhadamente classificados e territorializados.

Desde a virada do séc. XX, São Paulo demonstrava seu descaso ao passado, que se refletia na valorização das novas estruturas em substituição de lugares de importância histórica. Entretanto, o debate da arquitetura e urbanismo ainda se aglutinava em torno da negação à produção do séc. XIX identificada como burguesa e sobretudo aos resquícios coloniais. Mesmo os movimentos neo-coloniais de rejeição ao ecletismo dos anos 20, nem bem consolidaram a preservação das estruturas coloniais da área central, nem conseguiram se sintonizar às experiências de arquitetura moderna dos países em desenvolvimento, principalmente da França, Alemanha e União Soviética.

---

<sup>44</sup> Esta opção iria se tornar rara na cidade, contrastando com a produção futura dos Conjuntos do BNH que resultaram em enormes volumes de terraplenagem.

<sup>45</sup> Discutiremos as propostas urbanas mais detalhadamente no Capítulo 2.

## A construção da cena pública paulistana

Em São Paulo, as primeiras praças se definiram pela ocupação das construções religiosas ou militares e se estruturaram configurando pequenos largos ou terreiros junto a elas. Em geral, algumas ordens religiosas, principalmente mendicantes, exigiam maiores espaços, pois atendiam a população nas ruas e lhes ofereciam alimentos (franciscanos).

De maneira geral, a existência de uma praça central em frente ao Palácio do governante esteve presente em quase todos os lugares do mundo. Em São Paulo, o Pateo do Colégio foi durante anos a principal praça e referência da cidade, sendo substituído paulatinamente em importância pelo Largo da Sé, após a expulsão dos jesuítas e a proclamação da República.



Fig 18 – Igreja de São Pedro dos Clérigos no Largo da Sé, 1860.



Fig 17 – Largo da Sé 1818.



Fig 19 – Pateo do Colégio, 1818.

Como já observamos, a reestruturação dos espaços paulistanos da área central deu-se, em um primeiro bloco, principalmente pelas propostas e intervenções da primeira República até a década de 1930.<sup>46</sup> Nesse momento, a cidade orgulhava-se de sua imagem de progresso e se expandia em direção aos bairros periféricos, incorporando as chácaras existentes e os centros secundários.

No início do séc. XX, a maior parte da população em São Paulo era ainda mantinha hábitos provincianos, baseados na vida comunitária. A noção de metrópole e suas implicações no cotidiano ainda não estava incorporada pelos moradores, apesar das bruscas transformações que a cidade passou a sofrer, principalmente a partir de 1850. Estas mudanças buscavam atender às necessidades da expansão cafeeira que avançava em ritmo muito rápido e introduzia um ritmo novo a uma comunidade que passara três séculos atrasada e sem recursos.<sup>47</sup>

Do ponto de vista social, a comunidade passou a incorporar os negros libertos a procura de trabalho. Entretanto, eles sofriam discriminação racial sendo preteridos aos imigrantes para sua inserção no mercado de trabalho e viviam de pequenos negócios e serviços, principalmente em comércio informal nas ruas e praças. Para os imigrantes, a cidade permitia a inserção no trabalho operário nas fábricas, com jornadas pesadas e sem nenhum aparato legal. Esta situação geralmente culminava em grandes manifestações e fez surgir de várias organizações operárias no estado. Os pequenos produtores rurais migravam à cidade, expulsos pelo avanço das grandes fazendas de café e pela concorrência das chácaras dos imigrantes na produção horti e fruti e acabaram sobrevivendo também de pequenos serviços locais<sup>48</sup>. A elite, por sua vez, se buscava reproduzir os padrões e costumes europeus de vida metropolitana, investindo e diversificando suas atividades econômicas.<sup>49</sup>

São Paulo, assim como Chicago, que nos anos 1890 foi o marco de cidade moderna, tornou-se a principal cidade brasileira a receber mais abertamente as possibilidades da modernidade e a fomentar o surgimento de vanguardas artísticas<sup>50</sup>. Diferentemente do Rio de Janeiro, ex capital do Império e que continha uma carga de referências históricas e tradições fortemente consolidadas no imaginário. Ao contrário, São Paulo se colocou disponível para receber as novas tendências e incorporar os modos “modernos” de ser.

---

<sup>46</sup> Muitas propostas dessa época foram realizadas somente em anos posteriores, embora mantidas as principais características do período de sua concepção. Ex: A Radial – Av. Itooró/ Av. Rubem Berta.

<sup>47</sup> Segundo Reis (1998), o período entre 1860 e 1910, foi marcado pela implantação do sistema ferroviário, não só como apoio ao avanço do café, mas como indutor da apropriação de terras.

<sup>48</sup> Ver Paoli (1991).

<sup>49</sup> Destacamos que nesse momento as mulheres, em geral, passaram a assumir o espaço público em uma atitude inovadora para a época.

<sup>50</sup> Junto às comemorações do Centenário da independência ocorreu a Semana de Arte Moderna, em fevereiro de 1922, marco da arte moderna brasileira que contou com nomes expressivos de artistas da época.

Esta foi uma etapa decisiva para o imaginário dos moradores e na realização de iniciativas para a definição de um padrão cultural de identidades, que se destinavam a mediar os confrontos sociais e principalmente a reorganizar os sistemas simbólicos e perceptivos da coletividade paulistana. (Sevcenko, 1992). Surgiram vários movimentos que buscavam uma identidade local coletiva.

Outro importante e peculiar fator no desenvolvimento da cidade foi seu repentino crescimento demográfico, acolhendo uma população diversificada, caracterizável como uma “coletânea” de povos e costumes, modernamente desenraizados e descontextualizados.

**Tabela 1 – Evolução da população da cidade de São Paulo**

ano	1874	1886	1900	1920
No. De habitantes	23.253	44.033	239.820	579.033

Fonte: Emplasa, 1983.

Embora a maior parte dos imigrantes vivesse em comunidades locais, em bairros isolados procurando manter tradições e identidades, era inevitável o surgimento de elementos de coesão entre elas. A nova geração, em grande parte de filhos de imigrantes exaltava a idéia do “novo”. A movimentação nas ruas era sinal do desejo de ação contínua. Havia grandes exposições de arte e espetáculos, competições esportivas, agitações operárias e tudo estava acontecendo no espaço público. Desta forma, ele passou a ser o foco de atenção recebendo e sendo o cenário para a interação deste grande contingente de pessoas.

Em São Paulo, a novidade dos anos 20 era o ressurgimento dos esportes que reforçava a possibilidade de se obter satisfação imediata, tanto para os praticantes quanto para os espectadores. A euforia carnavalesca, o flerte, a educação artística, a atração pelos automóveis, o florescimento da dança muito mais sensual e bruta, e até mesmo o uso de estimulantes como o café, o guaraná e a cocaína, demonstravam a atração por tudo que poderia potencializar a ação. (Sevcenko, 1992).

A nova ordem era valorizar a atividade e o ritmo frenético da vida. A ação e o trabalho passavam portanto, a ser entendidos como os motes da modernidade. Ao mesmo tempo que a cidade se sintonizava aos ritmos metropolitanos da Europa e Americanas imprimindo um tom universalizante, o tema do mito nacional e local passou a ser retomado.

A Semana de Arte Moderna de 1922 foi um evento dentro de uma grande programação de festa cívicas de comemoração dos 100 anos de independência, patrocinadas pelo Governador Washington Luiz. Na verdade, o evento indica que o “modernismo deflagrou os temas e inovações que já estavam colocados no horizonte cultural brasileiro”. (Saliba, 2002).

A universalização do tema de reinventar a história e romper com a tradição foi o mote hegemônico. Para nós brasileiros, as questões de fundo eram: o que é ser

moderno? E como atingir a modernidade? A primeira fase entendia que alcançá-la seria adotar os procedimentos europeus e seus temas, linguagens e técnicas da estética de vanguarda. Um segundo caminho apontava em se buscar uma entidade nacional, redescobri-la e reiventá-la.

*"precisamos ser nacionais, para que possamos ser universais"*

*(Andrade, M. apud Saliba, 2002)*

As vanguardas artísticas voltavam os ânimos para a busca de uma identidade nacional desprezando o europeísmo característico dos até o momento. O fortalecimento dessa "brasilidade" visava criar um ideário simbólico que pudesse estabelecer novos laços e resgatar elos.<sup>51</sup>

*"Vê-se uma obsessão na busca de um substrato mais íntimo e mais básico, regredindo às fontes de origem, no intuito de fundar uma nova ordem e um novo mundo". (Sevcenko, 1992, pág. 155).*

A maior parte das intervenções e propostas urbanísticas posteriores a 1930 assumiram definitivamente as principais questões da modernidade. As propostas de Prestes Maia na defesa do infinito espraiamento da malha urbana, estruturada por anéis concêntricos em determinadas distâncias do centro e por radiais para as ligações em todas as direções, estavam em grande sintonia com a modernidade e pela idéia de fluxo total e ilimitado. A proposta de Maia se baseia no ideário modernista do período entre guerras e na malha urbana direcionada ao uso do automóvel.<sup>52</sup>

As propostas viárias de Prestes Maia da década de 30 foram paulatinamente sendo executadas, assim como as obras de apoio aos centros de bairro, como mercados e praças junto as igrejas já existentes. Porém, a ênfase nas obras viárias deixou para um segundo plano de importância os edifícios e praças propostos para a área central. Para ele, deveria ser construído um centro cívico com as estruturas de governo edificadas formando um conjunto de construções e espaços públicos conjugados.<sup>53</sup>

Em suas propostas a importância do centro histórico era evidente, indicando e projetando grandes edifícios que formariam o centro cívico, além de pontes com sofisticados projetos. Ao mesmo tempo, Maia defendia que os bairros devessem formar uma malha de segunda importância, com centros regionais que também deveriam ser

---

<sup>51</sup> Segundo Sevcenko (1992), a obra "Os sertões" de Euclides da Cunha constituiu-se em um modelo na época, já que trazia as peculiaridades da cena brasileira, assim como "Urupês" de Monteiro Lobato (1918). O caipira e o sertanista eram os personagens-mito. Os artistas partiam em viagens ao interior em busca de dados para compor esta imagem, resgatando cenas e modos caipiras.

<sup>52</sup> Ver Maia (1930). As propostas urbanas serão vistas com maior detalhe nos próximos capítulos.

<sup>53</sup> Estas idéias serão apresentadas em maior detalhe no próximo capítulo.

valorizados, criando uma hierarquia evidente. Em vários bairros consolidados ele promoveu a criação de praças, mercados municipais locais e praças de igrejas locais.

Podemos notar que os espaços públicos na área central já estavam definidos na década de 1930, sendo sua maioria criados nas duas primeiras décadas do século XX. A partir de então estes espaços começaram a sofrer perdas de área, com supressões para, em geral, alargamento de vias para favorecer o sistema viário e de transporte na cidade.

A divisão da cidade em setores a partir da classificação de funções e atividades e grupos sociais teve seu início neste período da industrialização e foi sendo reforçada com o passar do tempo. Com base nesta visão surgiram as propostas de setorização de funções, defendida mais tarde pelos arquitetos modernistas, como Le Corbusier. Ainda nesse primeiro momento o funcionalismo se exaltava, defendendo a expressão da função de uso pensada para cada obra<sup>54</sup>. (Habermas, 1987)

O caráter dos espaços públicos e principalmente da praça, enquanto espaço que congregava múltiplas funções e usos, tendeu a desvanecer. A necessidade de liberar a circulação das massas exigiu grandes espaços que acabaram por subjugar os espaços de convívio aos de liberação dos fluxos e a hegemonia do automóvel. A existência de espaços livres, em geral de propriedade da municipalidade, os tornavam propícios ao uso da circulação, também por não onerar os cofres públicos caso fosse necessário liberar espaços privados através de dispendiosas desapropriações.

Por outro lado, ainda nos anos 60, a necessidade dos cidadãos de dirigir ao Centro era usual, já que as estruturas de telecomunicações e de distribuição de mercadorias e de serviços estavam ali concentradas. Somente nas décadas seguintes esta necessidade foi se enfraquecendo, na medida em que os centros de bairro foram se qualificando e receberam maiores e diversificadas estruturas de comércio e serviços. Ocorreu também, uma modernização nos sistemas de informação que foi sendo equipado facilitando o circuito e fluxo das notícias. Assim, ir ao centro e estar em público tornava-se gradativamente um evento esporádico e não mais uma ação cotidiana e de necessidade diária, como era no início do século XX.

Desta forma, São Paulo nem bem chegou a consolidar seu centro verticalizado dos anos 20, criado a partir da substituição do casario colonial, dotando-o de estruturas próprias de vida burguesa. Em poucos anos, estas estruturas estavam ultrapassadas, pela necessidade de resolver o problema histórico quanto a sua acessibilidade.

Logo, radicais transformações foram planejadas para sua inserção nos padrões das *expressways* dos anos 50 e da fase monopolista do capitalismo. Sem contar com projetos abrangentes, estas adaptações sempre foram realizadas por partes, fazendo

---

<sup>54</sup> Segundo Hardmann (1998), o modernismo no Brasil foi sendo cada vez mais confinado às questões estéticas e perdeu a visão social e cultural. Ao mesmo tempo, houve um retrocesso nas relações e contatos internacionais com outros artistas, até então em pleno vigor.

conviver até hoje, imagens de seus anos de existência, sem serem reconhecidas enquanto elementos históricos.

As vias para a liberação expressa dos fluxos atendiam a nova e grande frota de veículos particulares previstas, conjungado ao fato de não existir um sistema eficaz de trens ou do metropolitano, como já existentes em outros países. O sistema de ônibus existente na cidade nunca chegou a atender a toda a demanda e apresentava-se continuamente sobrecarregado, relacionado em grande parte ao espraiamento do casario urbano.

Nesse novo paradigma, a área central de São Paulo foi muito afetada, por apresentar grande densidade, optando-se por demolir-se grande parte das estruturas existentes sem qualquer preocupação com o valor patrimonial histórico do parque edilício ou urbano.

Segundo Meyer (1991), a década de 50 assistiu o confronto de um amplo leque de idéias urbanísticas que representavam, por sua vez, idéias de “cidade” e definiram um ponto de inflexão no urbanismo paulistano. Apesar de concentrar várias propostas e estudos, poucas obras foram realizadas no período.

Encomendado pela municipalidade, a proposta de Robert Moses<sup>55</sup>, enfatizou as semelhanças entre São Paulo e as cidades americanas sem dar atenção às diferenças locais. Suas propostas resultaram no “Programa de Melhoramentos Públicos”. O programa propunha algumas ações corretivas com ênfase na circulação baseada no veículo automotor e propondo o uso da “eficiente” expressway. (Lamparelli, 1995).

Nesse momento, foram realizadas importantes obras na cidade decorrentes das comemorações do IV Centenário de fundação da cidade, em 1954, período marcado pelos novos rumos da industrialização do pós segunda guerra. Dentre estas obras podemos citar a construção do Parque Ibirapuera, as avenidas Ipiranga e São Luis, Av. Rangel Pestana e a continuação da Av. 23 de Maio que complementava o sistema Y de Prestes Maia. (Meyer, 1998).

Em contrapartida, o professor Anhaia Mello, em seu “*Plano Regional de São Paulo*” defendia a restrição ao crescimento das cidades em uma visão quase *anti* urbana. A base era a idéia de regresso às relações do início da industrialização e de “domesticação” da metrópole.

O principal debate deu-se com as idéias de Prestes Maia que insistia em resolver o problema do transporte de massas e defendia que o processo de desenvolvimento não podia ser interrompido pela “ineficiência da máquina urbana”. Para ele, a grande questão da modernidade era prover a cidade para o futuro isto é, liberá-la aos fluxos visando um avanço permanente.

Outra grande contribuição para o debate da questão urbana foi o trabalho realizado sob a coordenação do Pe. Le Bret. No trabalho “*Estudo da Estrutura Urbana Paulistana*” realizado pela Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos

---

<sup>55</sup> Urbanista americano, convidado pelo prefeito Linneu Prestes a elaborar um estudo para a cidade na década de 1950.



Complexos Sociais-SAGMACS. O enfoque na situação real de cada situação era feito através de um amplo levantamento da situação existente, em um detalhado trabalho de campo. Este trabalho tinha uma metodologia e uma terminologia inovadoras, onde o próprio termo *cidade* era substituído por *aglomeração urbana*<sup>56</sup>. O estudo defendia a descentralização administrativa, considerando que a cidade encontrava-se poli nucleada, ordenando o território em todos os aspectos a fim de equilibrá-lo, incluindo os aspectos econômicos e sociais. Procurou redefinir os conceitos de desenvolvimento e subdesenvolvimento partindo da relação e de um equacionamento entre os recursos naturais e as necessidades humanas. (Lamparelli, 1995).

A retomada da questão cultural e histórica demorou a ser reconhecida no Brasil onde a arquitetura funcionalista continuava a prosperar. Podemos evidenciar esta resistência pelo conteúdo do documento do "1º Encontro de estudantes e arquitetos", realizado pelo IAB, em 1958. Nota-se uma unidade de postura dos profissionais em relação à arquitetura moderna e define a profissão com o seguinte texto:

*"o arquiteto é um construtor...no sentido de modificar a natureza e de dispor de materiais, fazendo que as obras tenham um sentido humano e social de ordenamento do espaço...compreende que a sua criação deve alcançar o belo, o humano, o social e o cultural ... de maneira inseparável e indescartável."* (IAB, 1958,pág. 5).

Mais à frente, o mesmo documento focaliza as condições de procura de serviços de arquitetura, onde aparece a nova inserção da arquitetura, na busca do orgânico, do útil e do funcional, isto é, inserida no mundo do consumo e da produção (IAB,1958,pág. 5).<sup>57</sup>

As principais obras da arquitetura moderna de grande porte deram-se no Rio de Janeiro, sede do governo federal, sob sua encomenda e incentivo.

*" No Rio de Janeiro, como sempre se menciona, foi implantada a arquitetura brasileira porque as iniciativas eram oficiais, o Estado Novo dava a possibilidade da emergência da arquitetura que fornecia uma nova imagem etc..."* (Artigas, 1988, pág. 100)

Mesmo contando com um corpo técnico totalmente sintonizado ao debate mundial estes experimentos não chegaram a ser implantados aqui, apesar da força do

---

<sup>56</sup> O trabalho incluía questões sociológicas e quantitativas. Utilizava a polarização caótico/orgânico fazendo uma analogia entre a cidade e um organismo vivo que deveria receber tratamento e se recuperar, numa concepção próxima aos sanitaristas do início do século (Saturnino de Brito, por exemplo).

<sup>57</sup> Devemos lembrar, que os anos 50 foram marcados pela polarização das idéias em um paralelo à guerra fria que se consolidava. Esta tendência reforçou a união dos profissionais em frentes amplas apesar de internamente haver várias diferenças estéticas.

operariado paulistano. A arquitetura de massa foi somente enfrentada no Estado Novo por Getúlio Vargas (Bonduki, 1998).

No mesmo momento, a metodologia introduzida em São Paulo pelo Pe. Lebrecht, apresentou as tendências do momento, buscando aproximar efetivamente a comunidade e a sociedade, o planejamento urbano e o urbanismo, com a aplicação de técnicas das ciências sociais para subsidiar o trabalho dos arquitetos. Porém, o funcionalismo aprofundou sua hegemonia e se adequou melhor a ideologia das classes dominantes, na implantação de políticas autoritárias, repressivas e segregacionistas decorrentes da ditadura militar. (Kopp, 1987)

A apreensão simplesmente formal dos postulados da arquitetura moderna por parte da iniciativa privada tornou-se uma armadilha, sem os significados de emancipação da classe trabalhadora e de igualdade dos cidadãos defendidas como base de suas propostas. O estilo universal continuou criando espaços utilitários padronizados e com características similares às grandes estruturas urbanas de apoio ao mercado internacional e global. Assim, os grandes centros comerciais, *shoppings malls* e aeroportos seguem, até hoje, o mesmo padrão estético, sem referências locais ou qualidade estética relevante.

No Brasil, a busca de um mínimo qualitativo para uma nova maneira de viver, defendida nas décadas de 1920 e 30, foi simplificada para um mínimo quantitativo que interferiu diretamente na qualidade das unidades habitacionais. Essa situação é presenciada até hoje nos programas habitacionais, mesmo os de iniciativa pública que continuam a produzir com o mínimo de qualidade em regiões afastadas com pouca e desqualificada urbanidade.

A modernização dos anos 70, no Brasil, foi marcada pela criação e desenvolvimento das estruturas urbanas em grandes escalas. (Reis Fo., 2000c).

Em paralelo às complexas estruturas produtivas assistimos a uma utilização indiscriminada de grandes conjuntos habitacionais, que reforçaram a extensão da periferia e negligenciaram a criação de lugares de encontro. O zoneamento rigoroso proposto e implementado pelo PUE e pelo PDDI, em 1971, foi muito mais utilizado para refrear o espraiamento da malha urbana do que para elevar a qualidade dos bairros, acabando por produzir um novo tipo de segregação sócio-espacial.

Ao final dos 50, uma nova discussão surgiu no âmbito internacional, com "*La Carta de los Andes*" (1958/Bogotá), no Seminário de Técnicos e Funcionários em Planejamento Urbano. Neste documento, procurou-se criar critérios para intervir no processo de deterioração das grandes metrópoles da América Latina. Dentre eles, três pontos mereceram destaque: o *Plano Geral Urbano* - entendido como uma política de longo prazo e vinculado à criação de um órgão metropolitano de planificação; o *Processo de Renovação Urbana*, que propunha ações para reequilibrar o desenvolvimento urbano de certos setores das cidades; e a *Habilitação de Áreas Subdesenvolvidas*, enfocando os grandes bairros de moradia precária visando elevar o nível de vida nas áreas mais pobres, com incentivo da conscientização da população para as questões urbanas em projetos coletivos de ajuda mútua. (Meyer, 1998)

Nos anos 60 todas essas idéias estavam bastante assimiladas nos estudos urbanos que se realizaram, principalmente na elaboração de planos regionais e pelas propostas de controle do zoneamento, que a partir da lei de 1972 evidenciou, principalmente, a preocupação no controle da expansão da cidade. Na década de 70, predominava a visão de regulação funcional e quantitativa, que resultou em fragmentação e desarticulação do crescimento e renovação urbana. (Portas, 1986).

Mesmo contando com visões mais complexas que buscavam maior integração dos espaços as propostas dos anos 50 e 60 para o transporte e para a liberação dos fluxos evidenciavam sua hegemonia no urbanismo paulistano. A metrópole paulista tornou-se cada vez mais fragmentada, desafiando as iniciativas do urbanismo, colocando em xeque a idéia modernista de abordagem global. Um dos grandes entraves conceituais foi o fato de que os profissionais não assumiram em tempo, a realidade metropolitana insistindo no enfoque interno da cidade, o que causou um grande impasse operacional. (Leme, 1999)

Somente a partir da década de 60, as intervenções e propostas começaram a apresentar um caráter regional e metropolitano. Em 1963, o Governo do Estado fez alguns estudos para a construção do anel rodoviário e do anel ferroviário da Grande SP, com ênfase nas questões regionais de transporte e circulação. Em 1967, foi criado o Gegran-Grupo Executivo da Grande São Paulo, incorporando as análises e propostas das questões de desenvolvimento, criando assim, um espaço administrativo e operacional para a questão. Essa atitude passou a ser reforçada pela criação das primeiras áreas metropolitanas, em 1969 pelo governo federal (Lei 14/1973). Outras obras significativas efetuadas na época foram a ligação da marginal direita do Tietê ao anel rodoviário; a construção da Av. 23 de Maio, prevista desde o "Plano de Avenidas", de 1930; o alargamento da rua da Consolação e da rua Amaral Gurgel; a abertura da Av. Água Funda e da Av. Sumaré, incluindo o acesso à via Anhanguera. Em 1965, foi criado o DERMU, responsável pelas obras viárias de grande porte com recursos do Fundo Rodoviário Nacional, que impulsionou obras de estradas de rodagem.

Segundo Meyer (1991), o grande aumento no número de carros, de 63.000 unidades em 1950, para 415.000 unidades em 1966 (559 %), legitimava as propostas de intervenção na malha viária.

Ao analisarmos as reformulações nos espaços públicos da cidade, observamos que a maioria se deu vinculada ou a partir de intervenções viárias ou metroviárias.<sup>58</sup> Principalmente a última, proveu espaços em bairros com melhor qualidade visual mas não conseguiu integrar ou requalificar o convívio nos bairros. Como veremos no Capítulo 4, Bartalini (1988), analisa as praças resultantes das intervenções do metrô que foram concebidas enquanto pontos de apoio às estações.

---

<sup>58</sup> Ver Bartalini (1988).

Na década de 90 a área central da cidade recebeu novas intervenções de grande porte. Criou-se o novo Parque do Anhangabaú, projeto também fortemente condicionado pela estrutura viária. A imensa laje criada buscava garantir a passagem expressa de veículos pelo túnel, no eixo Norte/Sul. Segundo Meyer (1998), essa intervenção deixa clara, a observação de Ignasi Solá-Morales de que a via expressa causa um grande impacto nos espaços locais pela grande desconexão que provoca, embora conecte dois pontos distantes.



Fig 20 – Vale do Anhangabaú após a reforma na década de 1990.

Devemos destacar que a cidade de São Paulo, em 1995, já aparecia como a 2ª maior cidade mundial e contava com 16,4 milhões de habitantes em 2000, segundo o Censo do IBGE.

Portanto, acredito que as praças deveriam ser pensadas e planejadas visando a retomada da integração e da liberdade social, e não como resultantes de reformulações viárias onde *a posteriori* se adequam os espaços e meandros com usos pré definidos em uma visão tecnocrática terminados que deverão permitir.

## CAPÍTULO 2

---

### A FORMAÇÃO HISTÓRICA DOS ESPAÇOS PÚBLICOS PAULISTANOS E SEUS ESPAÇOS CENTRAIS

*São Paulo pela noite.  
Meu espírito alerta  
Baila em festa a metrópole.*

....

*São Paulo noite e dia...*

*A forma do futuro  
Define as alvoradas:  
Sou bom. E tudo é glória.*

*O crime do presente  
Enoitece o arvoredo:  
Sou bom. E tudo é cólera*

*Andrade, Mário. 1985.*

## 2.1. ORIGENS DA CONFIGURAÇÃO URBANA

Nos primeiros séculos da colonização brasileira a Coroa Portuguesa não estabeleceu uma normatização específica para orientar a ocupação do território das novas formações urbanas, utilizando para tanto a transposição direta das Ordenações do Reino - Filipinas, de 1603. (Rolnik,1997).

Muitos trabalhos cartográficos foram elaborados por engenheiros militares que eram responsáveis pelo traçado e planos das primeiras aglomerações.(Reis Fo., 2000b).<sup>59</sup> Ressalte-se que muitas das implantações das vilas na colônia deram-se seguindo o padrão de concessão de terras das sesmarias rurais, principalmente em setores onde a agricultura era a atividade econômica hegemônica. Esse tipo de organização contemplava as cessões de datas de terras, os usos e permissões definido as terras públicas e privadas.<sup>60</sup>

O sistema de sesmarias estabelecia a concessão de terrenos com metragem padrão de 01 léguas em quadra – aproximadamente 36 km<sup>2</sup>, de caráter hereditário e imparcelável<sup>61</sup>. O uso desta porção de terra foi estabelecido e normatizado:

*“deveria explorá-la num prazo determinado, sob o risco de voltarem às mãos do Estado para nova distribuição”. (Marx, 1991, pág 34/35).*

As concessões eram feitas pelos Capitães-Hereditários e estavam à disposição de pessoas que detivessem recursos para desbravar as terras e efetuar benfeitorias, empreitada esta de grande vulto. A partir de 1549 o Governo Geral efetuou resgates dos terrenos concedidos e não produtivos, que passaram a ser considerados, portanto, “devolutos”.

Este sistema de concessões de terras por sesmarias foi responsável pelo extenso parcelamento rural, onde a Coroa permanecia como senhor direto e o sesmeiro como senhor útil. Neste sistema havia a possibilidade da Igreja receber dos fazendeiros, em doação, uma parcela de sua propriedade para ser erguida uma igreja e formada uma capela. Como instância da Igreja, a capela, por sua vez, tinha a permissão de conceder porções internas do seu terreno –as datas- à pessoas interessadas, em troca de um foro<sup>62</sup>. Esta forma de concessão permitiu o início de muitas aglomerações brasileiras, reunindo em torno da igreja várias famílias, que não teriam recursos suficientes para solicitar uma sesmaria rural diretamente da Corôa.

---

<sup>59</sup> Este trabalho era assim organizado em vários países. A cartografia sempre esteve ligada aos Estados nacionais aos engenheiros cartógrafos, que até o século XX provinham de meios militares.

<sup>60</sup> Estes termos: *público* e *privado*, na verdade, não seriam adequados nessa época onde tudo pertencia à Corôa, sendo melhor utilizados a partir da lei de Terras em 1850 e da República porém, os utilizamos com esta ressalva.

<sup>61</sup> Denominado de “Sistema de Morgadio” .

<sup>62</sup> Quantia em dinheiro, paga anualmente à capela.

À Coroa interessava este tipo de concessão, pois garantia a defesa do território ao mesmo tempo que obtinha lucros provindos da exploração agrícola. A atividade agrícola foi introduzida no Brasil por particulares em grandes parcelas de terra, com a cultura do açúcar. Essa produção caracterizava-se por necessitar de uma centena de escravos e se tornava lucrativa somente se implantada em larga escala, o que seria inviável em pequenas porções de terra (Prado Jr., 1987).

*"a mente de S. Majestade, diz um governador, parece dar preferência entre todas as classes de pessoas aos lavradores e estancieiros, cabeças de casal que tiverem maior quantidade de escravos e gados para povoar os sobreditos terrenos" (Prado Jr., 1987/pág. 15)*

O comércio estava limitado a alguns ambulantes, tanto por não haver mercado consumidor, quanto pela fazenda ser praticamente auto-suficiente, produzindo tecidos de algodão, móveis, instrumentos, arreios e alimentos para a subsistência. O fazendeiro necessitava somente comprar sal e artigos de luxo dando prioridade em investir todo o capital excedente em escravos (Bastide, 1954). Vale lembrar, também, que até o século XVIII a Corôa proibia qualquer produção manufatureira na colônia além do cultivo de espécies vegetais características do reino tais como castanheiras, oliveiras, etc.

Era portanto, no mundo agrícola que Portugal mantinha seu interesse, delegando às câmaras municipais os problemas das vilas e aglomerações existentes. De modo geral, a própria Câmara era formada por fazendeiros da região e tinha por principais tarefas fixar os salários e os preços das mercadorias, regular o curso e o valor das moedas, propor, e até recusar, tributos reais, organizar expedições contra o gentio, erguer arraiais e povoações e mesmo suspender e substituir governadores e capitães reais (Prado Jr., 1987).

Os proprietários de fazendas detinham grande poder não só em suas terras, mas também junto à vila mais próxima. Somente a partir de 1650 houve uma preocupação maior por parte da Coroa com o que ocorria nas cidades, pois até meados do séc XVII sua autoridade se restringiu, praticamente, aos limites do Governo Geral na Bahia.

A Igreja através de irmandades e congregações, compartilhava com os fazendeiros a autoridade local e o poder nas cidades. A falta de uma regulamentação civil específica para o contexto urbano, permitiu que os cânones religiosos fossem utilizados para orientar inclusive, a forma de ocupação física dos terrenos. Essas orientações chegaram a ser reconhecidas pelo Reino de Portugal e muitas vezes, sofreram acertos e adaptações de comum acordo entre a monarquia e o papado.

*"São Paulo foi durante muito tempo um burgo pobre, de pequenos proprietários ou de simples artesãos, de caçadores de Índios ou de aventureiros" (Bastide, 1954, pág 146).*

A autoridade do Estado em São Paulo somente fez-se presente no séc XVIII, com o declínio do poder das Câmaras e a instituição de governadores, fato que gerou a criação de um corpo fixo de funcionários locais. Em 1709 formou-se a “Capitania de São Paulo e de Minas Gerais do Ouro e em 1711 a Vila transformou-se em cidade, desmembrando-se em 1720 da Capitania de Minas Gerais.<sup>63</sup> Em 1748 a cidade volta a pertencer ao Governo Geral do Rio de Janeiro. Em 1765, reassume sua autonomia sob o governo de Morgado de Mateus, que a encontra em completo abandono, sem infra estrutura adequada e sofrendo perda de população que migrava para as regiões do ouro em Minas Gerais. O território ainda sofreu mais um desmembramento, em 1853, com a separação do Paraná.<sup>64</sup>

A Igreja também marcou sua aproximação à cidade com a criação do bispado em 1764<sup>65</sup>. Os poderes e prerrogativas da Igreja foram bastante reduzidas com a proclamação da Independência, mas somente com a República instaurou-se a separação dos poderes civis e eclesiais.

Esse quadro de abandono na região paulista foi sendo alterado vagarosamente durante o séc. XVIII e início do XIX, primeiramente com o fornecimento de tropas de muares para as regiões do interior. A grande mudança somente se deu com a chegada das plantações de café, após 1870, que se alastraram através das manchas de terra roxa encontradas.

---

<sup>63</sup> Em 1738, se desmembram também São Pedro do Rio Grande e Santa Catarina. Ver Alves (186).

<sup>64</sup> No período colonial, São paulo foi governada por 18 Capitães-generais – até a independência. No Império, havia o governo interino através de presidentes de província. Na República o sistema de governo era formado por governadores, presidentes e interventores. (Alves, 1986).

<sup>65</sup> Apesar do bispado da Bahia ter sido criado ainda em 1551, somente no séc. XVIII foram publicadas as *Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*, contendo aspectos de normatização do espaço urbano (Marx, 1991).





Fig 21 – Vista da cidade de São Paulo, porta sul, 1821.

A nova elite do café distinguia-se da anterior por empreender atividades econômicas diversificadas, detendo importantes “sociedades bancárias e ferroviárias, bem como detinha postos na administração pública” (Monbeig, 1984, pág 139). Isto veio a garantir sua predominância no quadro econômico tanto agrícola, quanto industrial.

A montagem da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, encarregada de escoar a produção cafeeira juntamente ao fomento de imigração de trabalhadores estrangeiros para o cultivo, com o apoio do governo, demonstraram o vulto e a abrangência das políticas privadas adotadas pela elite cafeeira para seu desenvolvimento.

Os reflexos dessa postura chegaram à cena urbana de forma marcante. A implantação de indústrias, a chegada de grandes contingentes de população mediterrânea e mais ainda, a emergência da questão imobiliária como frente de expansão de investimentos modificou radicalmente a paisagem urbana.

As antigas paragens das tropas sofreram grande estagnação enquanto se reforçavam as localidades contíguas às paradas dos trens. A cidade expandiu-se principalmente para a região oeste, evitando os obstáculos físicos da várzea do Carmo, que significavam intervenções mais onerosas e de maior porte. (Leme, 1982). Esse novo momento de grande transformação urbana gerou intervenções de grande porte em um ritmo frenético. (Toledo, 1983).

## A Vila de São Paulo de Piratininga

A São Paulo do início do século XX, por certo não demonstrava suas origens humildes e marcada pela falta de estrutura urbana e de civilidade, se comparada a outras vilas brasileiras da mesma época.

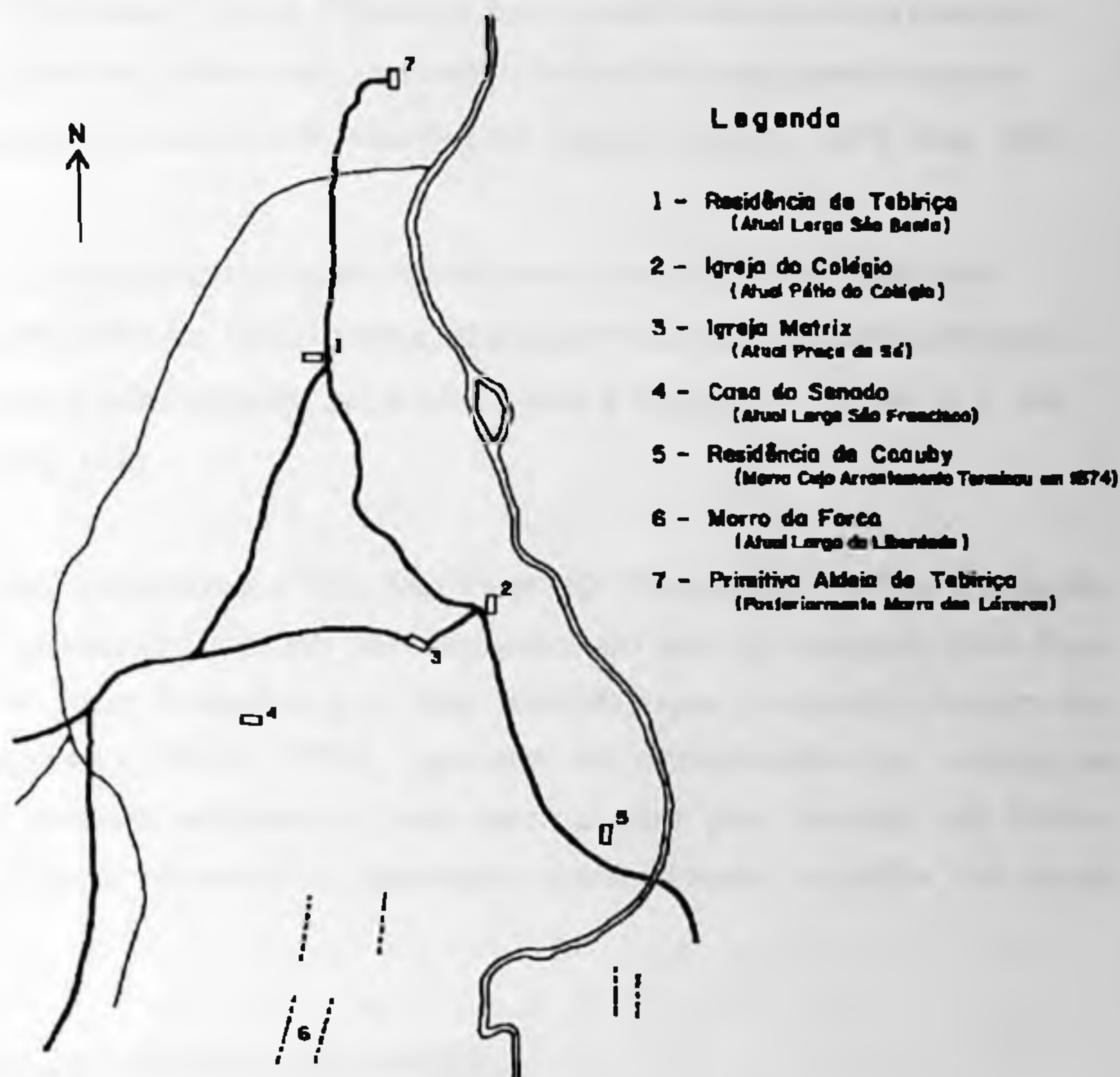
Em 1554, os jesuítas receberam uma parcela de terra para realizarem a catequese dos povos indígenas no planalto de Piratininga. Em carta a D. João III, o Pe. Manuel da Nóbrega descrevia a povoação em formação a partir de 1554 :

*“... e do mar dez leguas, pouco mais ou menos duas leguas de uma povoação de João Ramalho, que se chamava Piratinin onde Martim Afonso primeiro povoou, ajuntamos todos os que Nosso Senhor quer trazer à sua Igreja(...) e vae se formando formosa povoação e os filhos desta são os que se doutrinam no Colegio de São Vicente.*

*(Pe. Manuel da Nóbrega Apud Dick, 1996, pág. 55)*

O colégio dos jesuítas convivía com aldeamentos indígenas próximos e até contavam com eles para a defesa do sítio, tendo ao Norte a casa de Tibiriça<sup>66</sup> e a sudeste a casa de Caiuby<sup>67</sup>, chefes do povo guaianá. Segundo Dick (1996), os jesuítas instalaram-se junto a aldeias indígenas amigas: Piratininga e Maniçoba<sup>68</sup>.

Fig 22 – Mapa dos aldeamentos indígenas em 1560, elaborado por Afonso de Freitas.



Em 1560, o governador Mem de Sá ordenou a mudança da Vila de Santo André da Borda do Campo, fundada em 1538, para as terras de Piratininga, transformando o pequeno povoado em vila com funções administrativas próprias<sup>69</sup>. A colina do colégio dos jesuítas fora escolhida pela sua boa condição geográfica tanto para a defesa como também, pela facilidade de abastecimento de água e víveres. Uma vez que se havia demarcado o rossiço, embora sem muita precisão, o espaço de uso comum da população estava definido (Marx, 1991/ Bruno, 1991).

<sup>66</sup> Onde posteriormente se ergueu o Mosteiro de São Bento.

<sup>67</sup> Rua Tabatinguera ou Tabatagoera.

<sup>68</sup> A região oeste da cidade já havia sido desbravada por João Ramalho através de uma concessão feita pelo capitão Martim Afonso de Souza, em 1532.

<sup>69</sup> Constituída de Câmara, cadeia e pelourinho

Nesse momento deu-se a demarcação do primeiro perímetro do rossio. Para sua implantação delimitou-se o “rossio”<sup>70</sup> através de cinco tiros de besta, tendo como ponto central o largo da igreja matriz (Sé).

*“Esse rocio , nos tempos primitivos, sugeriu-se que fosse de “cinco tiros de besta, ao redor da vila”: os limites , porém, eram bastante vagos, coincidindo por vezes com trechos do Tamanduateí, do rio Pinheiros e chegando em alguns pontos ao Tietê.”...“Os alinhamentos porém eram naturais, confundindo-se quase sempre ainda com as margens dos rios e dos ribeirões da região” (Bruno, 1991, pág. 183).*

*“ media-se o que era espaço da vila pelo tamanho de cinco tiros de besta em derredor, com um diâmetro de 1000 metros: ‘daí para fora era o terreno chamado devoluto, fornecido aos interessados para seus sítios e fazendas” ( Silva, J. T. da Apud Dick, 1996, pág 118)*

A partir de então, instalou-se a Vila São Paulo de Piratininga ou São Paulo do Campo no local que sob o ponto de vista do parcelamento do solo, já contava com duas sesmarias concedidas, a de João Ramalho e a dos jesuítas, que portanto, devem ter sofrido sobreposições. Segundo Marx (1998), quando da demarcação do rossio, as parcelas de terrenos dos jesuítas afetados foram permutadas por outras em Cotia, Itapeceira e Boracéia. Podemos observar o incipiente assentamento, a partir das fotos apresentadas a seguir.

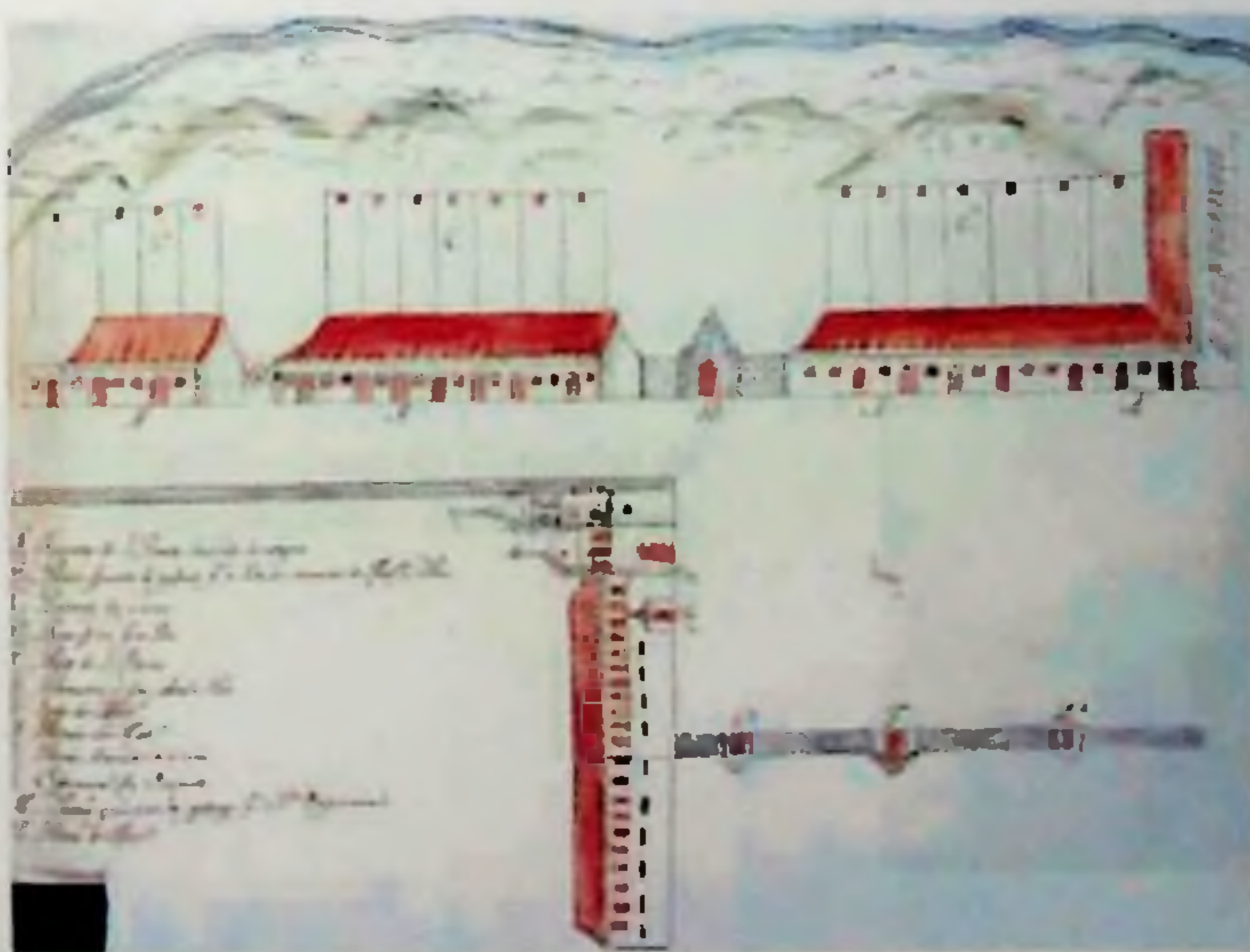


Fig 23 – Mapa do Largo de São Bento, 1797.

<sup>70</sup> O rossio ou rocio era uma pequena porção de terra demarcada no momento da criação da Câmara, configurando um espaço de uso comum para os moradores (Marx, 1991).

Fig 24 – Largo da Sé , junto à Rua do Imperador, 1887.



Com a chegada de muitos portugueses a maioria dos índios abandonou suas casas e se deslocou para paragens próximas, principalmente Pinheiros e São Miguel (Bruno, 1991)<sup>71</sup>.

Ainda neste momento, o entorno do rossio não estava ainda ocupado por sítios ou fazendas e era usado somente como paragem de tropeiros, como Jaraguá, Quitaúna, Guarulhos, Piqueri e com os índios Guaramomi.

Em 1575 a “Casa de Concelho” ou Câmara estava em construção junto ao pátio do colégio, em taipa e sapé, mas sua cobertura permaneceu incompleta por vários anos e por este motivo funcionava na casa dos conselheiros como também, por algum tempo, em uma velha casa alugada (Bruno, 1991). Podemos assim, perceber a falta de estrutura do povoado.

Fig 25 – Casa do Conselho da Vila São Paulo de Piratininga, 1630.



<sup>71</sup>Para tanto oficializou-se inclusive uma sesmaria, passada pelo capitão Jerônimo Leitão, em 12/10/1580, conforme se segue: “Jerônimo Leitão capitão desta Capitania de São Vicente pelo senhor Pedro Lopes de Souza capitão e governador della por el-rei nosso senhor, ... faço saber a todos os juizes... que esta minha carta de dada de terra de sesmarias de hoje para todo o sempre virem em como a mim enviaram a dizer os indios de Piratininga da aldeia de Pinheiros e da aldeia de Ururai ... dou aos *supplicants* no logar aonde o pedem seis leguas de terra são para os indios da aldeia de Pinheiros seis leguas de terra em quadra no sitio aonde pedem que é carapucuiba ao longo do rio umbiacaba...('carta de data de sesmaria das terras dos Índios' - Apud Dick, 1996, pág 62)

Este pequeno povoado contava com cerca de 100 moradores, segundo a Ata da Câmara de 23/05/1583) e servia de residência transitória para os principais moradores do entorno que a utilizavam para realizar seus negócios, para passar o domingo ou ir às procissões religiosas.<sup>72</sup> Era principalmente o local de concentração e preparação das “bandeiras”<sup>73</sup> e o local de negociar escravos indígenas.

Havia uma muralha que cercava toda a vila e a defendia dos ataques indígenas, contendo uma grande porta com guarita.<sup>74</sup> O perímetro da vila se desenvolvia pelos Largos de São Bento, São Francisco e alto da ladeira da Tabatinguera, atrás das ruas do Tesouro, Santa Teresa, Carmo e no Pátio do Colégio. No Mapa “Carta Capital de São Paulo, 1842”, apresentado a seguir, podemos constatar a configuração da área central e observar a existência de muralhas, ainda no séc. XIX.(Dick,1996)

---

<sup>72</sup> Durante os primeiros 200 anos era na Sé que se liam as leis chegadas de Portugal, oficializando-as. As procissões obrigatórias ajudavam a fixar a população agrícola dispersa, principalmente Corpus Christi, Sexta-feira da Paixão e Anjo Custódio (Jornal da Tarde, 17 de fevereiro de 1978).

<sup>73</sup> As bandeiras eram expedições ao interior para desbravamento de território e captura de índios para serviço escravo pois somente em 1758 uma medida do marquês de Pombal libertou os índios da escravidão.

<sup>74</sup> Segundo Bruno, 1991, em 1590 uma ata da Câmara fez referência a uma outra muralha que envolvia toda a parte ocupada, porém menor que o rossio.



Fig 26 - Pormenor do Mapa "Carta de São Paulo, 1842.

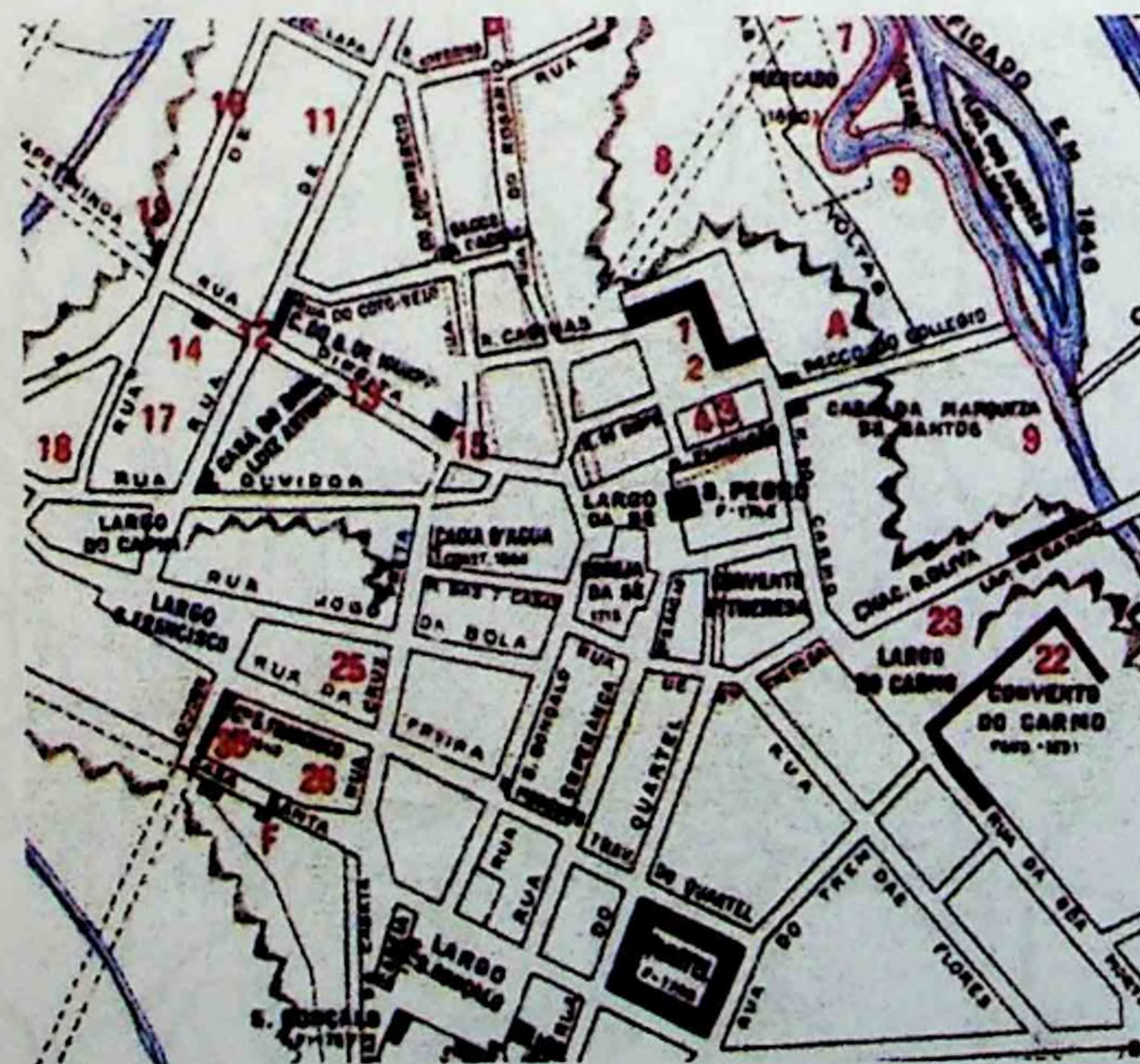


Fig 27 - Pormenor do Mapa "Plan ' Historia da Cidade de São Paulo, 1800-1874.

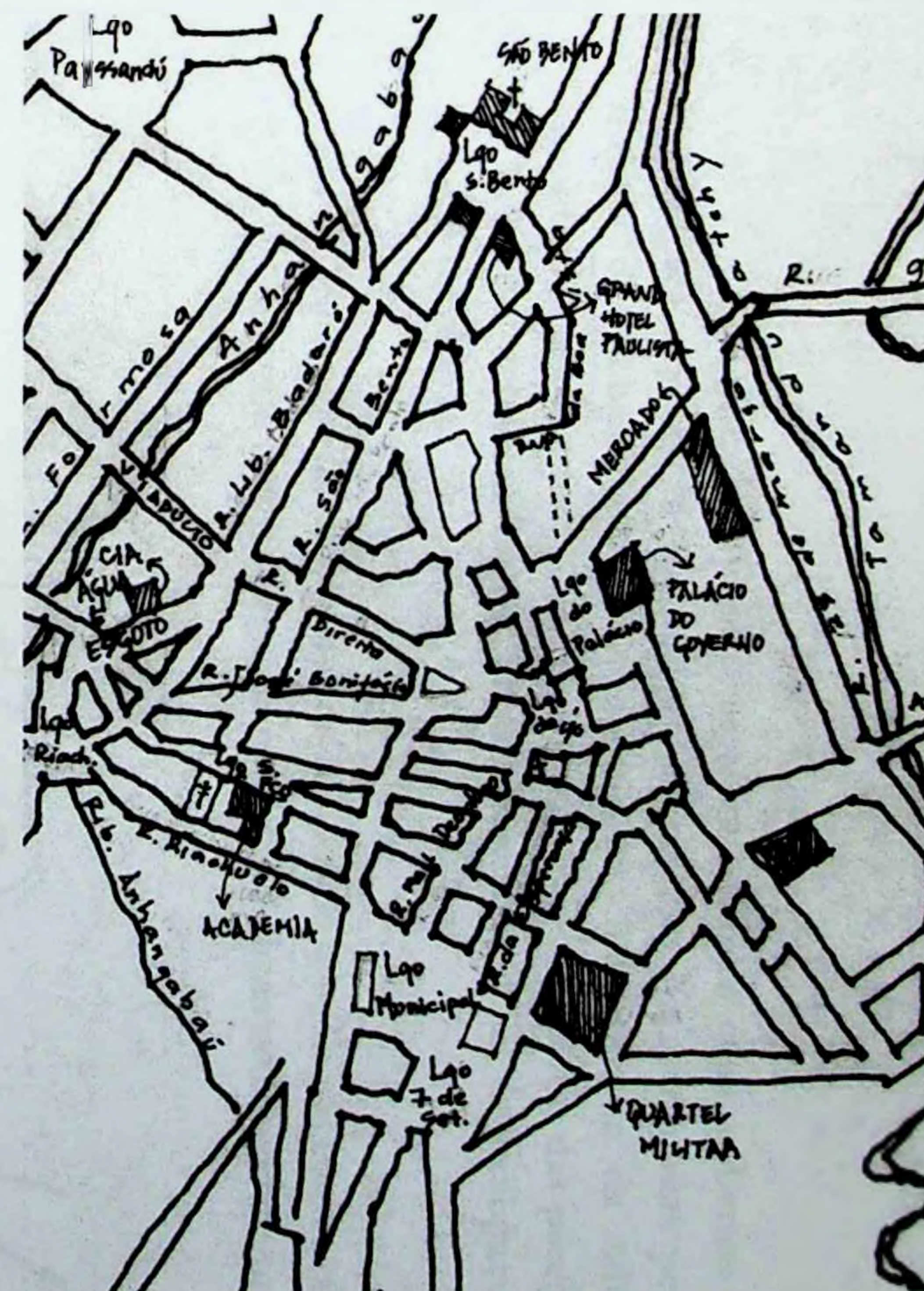


Fig 28 - Mapa indicativo da área central em 1891.

As primeiros prédios erguidos eram de taipa, cobertos de sapé, com largos beirais para a proteção das chuvas, já que não haviam muitas pedras na região para realizar os embasamentos. Os moradores utilizavam-se da tabatinga, barro claro encontrado na beira do Tamanduateí, para o revestimento das paredes devido a falta de cal na região. A baixada do tabatinguera servia também, de local para recreação, banhos e lavagem de roupas.

*“Para a direita do rio eram os campos de criação , os currais de gado, as matas do Caaguaçu e do Ipiranga, as chácaras e casas de campo” (Bruno, 1991/ pág 189)*

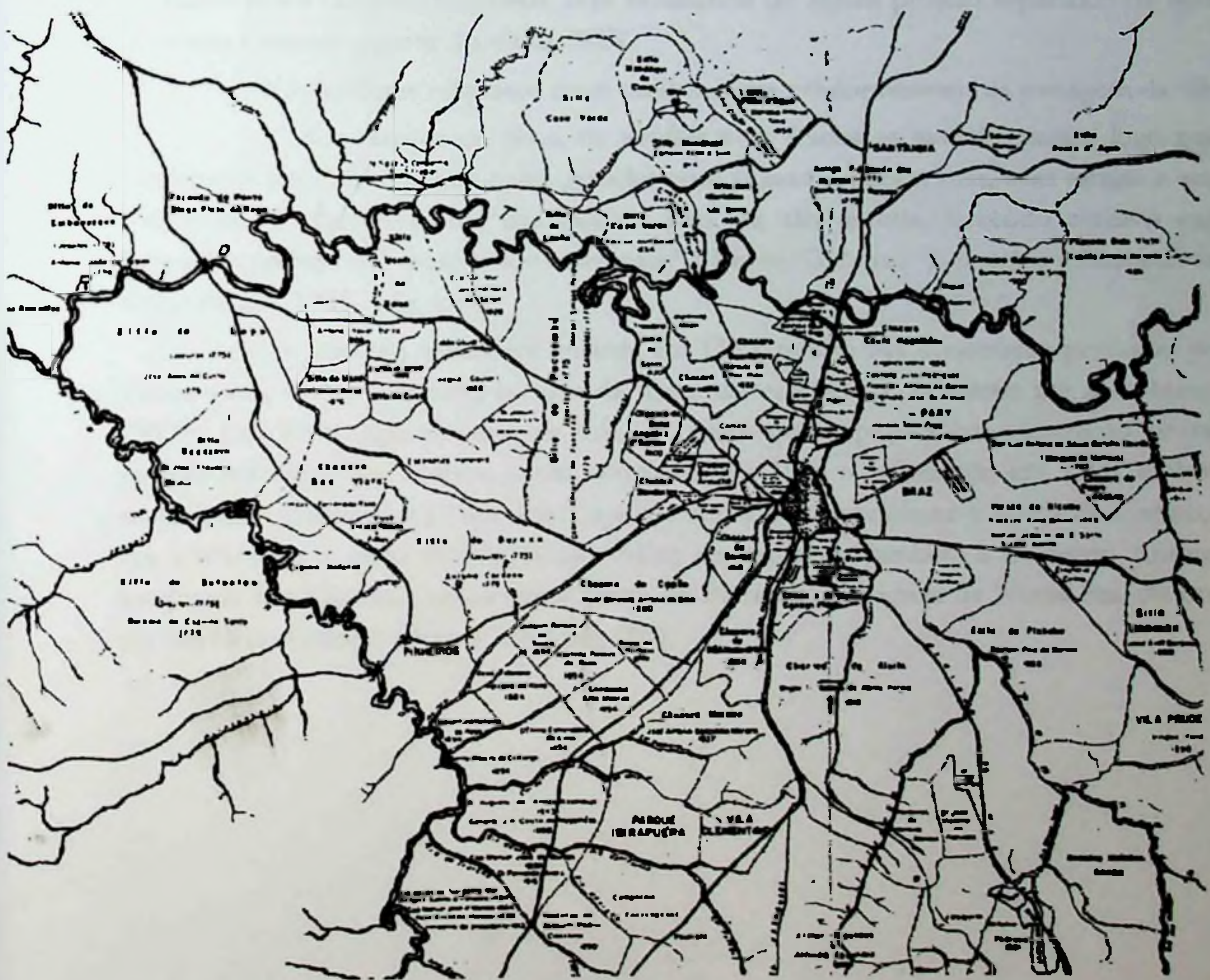


Fig 29 – Mapa das chácaras existentes no entorno da área central da cidade



Os caminhos existentes no interior do rossio serviam de ligação entre os primeiros edifícios religiosos e receberam sua denominação tendo estes como referência. Estas primeiras ruas da cidade eram muito tortuosas devido ao relevo acidentado e contornavam as depressões e formavam vários becos. As principais ruas eram as do “triângulo”, a Rua do Rosário (atual R. 15 de Novembro) e a Rua do Carmo, a caminho do Convento.

Além dessas ruas havia caminhos que davam saída da vila, que incluíam algumas pontes, desde o Caminho do Mar na direção sudeste ao Ipiranga, o de Virapoeira na região sul para Santo Amaro, o de Pinheiros na região oeste e para norte, o do Guaré ou Luz.

As praças que existiam eram simplesmente largos ou adros das Igrejas, definidos pelos cânones religiosos, sem resultarem de algum projeto específico os quais se deram somente a partir do século XIX.

Os edifícios religiosos eram muitos e eles predominavam na paisagem da vila.

“..dos morros os ricos, os jesuítas e os frades se assenhorearam logo para levantarem bem no alto suas casas-grandes com varandas para o mar, suas igrejas e seus conventos. O inconveniente das ladeiras não era tão grande, havendo escravo com fatura ao serviço das casas e dos conventos”.(Freire, Gilberto “Sobrados e Mucambos” Apud Bruno, 1991- pág. 194).

A primeira matriz foi iniciada em 1555, porém sua construção perdurou por vários anos, o que acarretou no uso da igreja do colégio como matriz até pelo menos 1559<sup>75</sup>. Em 1588, algumas atas da Câmara citam preocupações na construção de um templo principal, que acabou sendo concluído em 1593 e reformado em 1598, embora considerado sempre uma “humilde Capela”. Em 1592, concluiu-se a Igreja do Carmo, e em 1598/1600 a igreja de São Bento. Além destas, havia também a de Santo Antonio localizada nos Quatro Cantos (atual Praça do Patriarca) e a igreja de Nossa Sra. da Luz, no bairro do Guaré.<sup>76</sup> (Bruno, 1991, pág 105).

---

<sup>75</sup> A construção da primeira matriz foi iniciada em 1555, em taipa de pilão, mas em 1744 foi demolida por estar em ruínas, tendo sua reconstrução sido iniciada em 1745. (Porto, 1996)

<sup>76</sup> No século XVII a área central estava ocupada pelas ordens religiosas: os jesuítas se situavam em área delimitada entre dois rios históricos, os carmelitas em terras da Tabatinguera até as margens do Tamanduaiteí, os beneditinos aforavam parte de seus terrenos a particulares ao norte da vila e os Franciscanos em áreas além Anahangabaú, subindo pelo caminho da futura rua Santo Antonio e se alargando pela zona da Liberdade. (Bruno, 1991). Esses últimos, segundo Dick (1996), conquistaram a simpatia do povo ao servirem a “sopa dos pobres”, aos menos favorecidos.



Fig 30 – Largo da Sé, 1905.



Fig 32a – Igreja de São Pedro dos Clérigos no Largo da Sé, 1910.

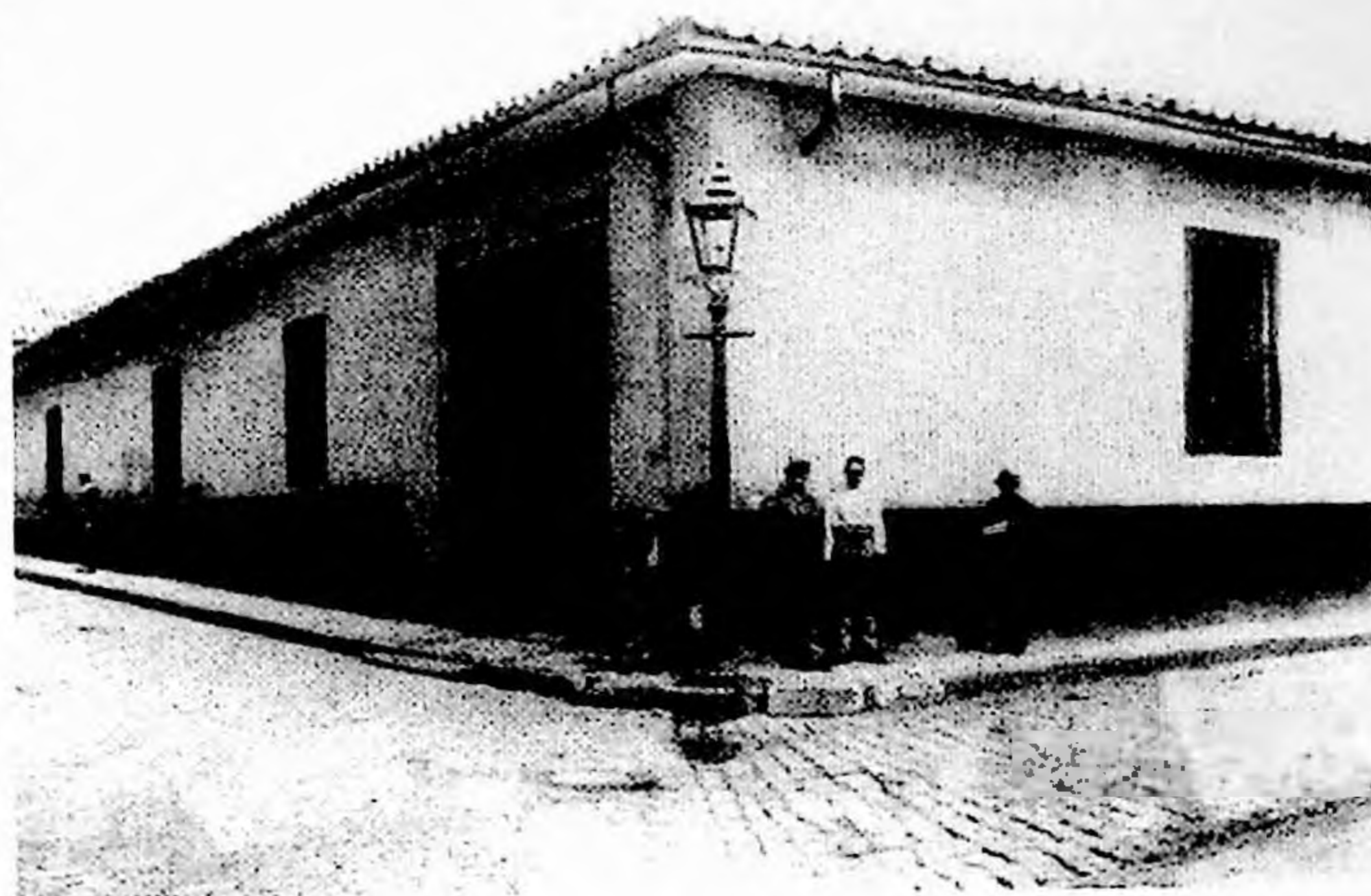


Fig 31 – Corpo de bombeiros , 1910.



Fig 32b – Largo da Sé, 1914.

Nesse momento alguns bairros aparecem discriminados como povoações existentes: Hipiramgua, Ponte Grande do Tabatinguera, a Birapueira, Santo Amaro, Pinheiros, Piquiri, Samambatiba e Embuaçava (Butantã). No final do século começaram a ser ocupados com roças o Mandaqui, Cutia, Carapicuíba, Juqueri e Parnaíba. (Bruno, 1991, pág. 189)

Ao final do século XVI, a Câmara procurou fazer uma nova delimitação do rossio a fim de organizar o espaço de uso comum colocando quatro marcos de pedra nas saídas principais da vila.

Ao mesmo tempo a atividade do tropeiro começou a ganhar importância na circulação de mercadorias, reforçada principalmente a partir da descoberta de ouro. A Vila passou a ser rodeada por várias paradas e funcionava como centro articulador dessa atividade, caracterizando-se por ser um importante entroncamento de estradas e caminhos.

### A formação da cidade

Em 1711 a vila passou à categoria de cidade, recebendo em 1724 carta de sesmaria, demarcada somente em 1769, conforme já comentado. O “rossio de meia légua” tinha como centro o largo da matriz e marcos nos limites na direções dos pontos cardeais. Segundo Nuto S’Antana, hoje estariam aproximadamente na Av. Celso Garcia (em direção à Penha), na Voluntários da Pátria (ao Norte) perto do Carandirú, à oeste próximo ao espigão da Paulista e para o sul, na altura do Ipiranga (Bruno, 1991, pág. 194).

Utilizando como base o mapa do “Sítio Urbano de São Paulo” de 1924, demarcamos de forma aproximada, os limites prováveis do 1º Rossio - em círculo, e o Rossio de meia légua - quadrado, conforme figura XX, apresentada a seguir. Conforme podemos observar, considerando o uso recorrente de acidentes geográficos como referências para a delimitação de propriedades além de aproveitar a escala gráfica constante no mapa, delimitamos o perímetro aproximado onde nota-se que o Rossio, ao norte, chegaria ao Tietê; no lado leste, seguiria pela várzea do Tamanduateí até o encontro com o rio Ipiranga, do lado sul, iria até o espigão da paulista e para oeste, seguiria pelo talvegue do rio Pacaembú. O mapa na página a seguir apresenta os limites prováveis do rossio, onde podemos obter alguns indícios dos limites da área que era considerada *cidade* aos habitantes e do restante, ou seja, os bairros.

A distribuição de terrenos no rossio ainda continuou a ser feita sem diretriz e acabava por não definir precisamente os limites dos espaços civis e eclesiais, provocando uma ocupação quase espontânea do solo urbano. Somente em 1753, nomeou-se um

“arruador” que passou a acompanhar a marcação das novas casas construídas, onde a própria disposição do prédio definia a posse do chão.(Rolnik, 1997)

Distante da rica região nordestina, as fazendas paulistas possuíam basicamente escravos indígenas, trazidos e substituídos pelas inúmeras investidas nos sertões. Essas expedições “bandeirantes” passaram a ser um lucrativo negócio arrebanhando um grande número de trabalhadores e até a um pequeno refluxo na população da cidade, fomentando a criação de vários povoados fora do termo da vila de piratininga.

A partir da extinção, em 1759, da Companhia de Jesus, com o confisco dos bens e sua incorporação à Coroa, houve uma reestruturação dos espaços urbanos e de seus usos. O colégio passou a ser utilizado como Palácio do Governo, neste momento utilizado pelos capitães-gerais que passaram a governar a cidade em uma clara manifestação de obter maior controle das atividades regionais e de seus homens<sup>77</sup>.

*...a fim de “cerrar as cortinas sobre um passado de aventuras e de ativa independência e inaugurar a administração colonial paulista” (Washington Luiz Apud Prado Jr., 1987/pág. 43).*

---

<sup>77</sup> Os primeiros governadores no século XVIII, foram : Morgado de Mateus (1766/1775); Martim Lopes (1775/1782), Francisco da Cunha e Meneses (1782/1786), Gama Lobo (1786/1788), Lorena (1788, 1797), Melo Castro e Mendonça (1797/1802) e Franca e Horta (1802/1811). Ver Bruno, 1991 e Alves, 1986).

# O SÍTIO URBANO DE SÃO PAULO

TOPOGRAFIA E DRENAGEM

EQUIDISTÂNCIA DAS CURVAS DE NÍVEL = 25 m

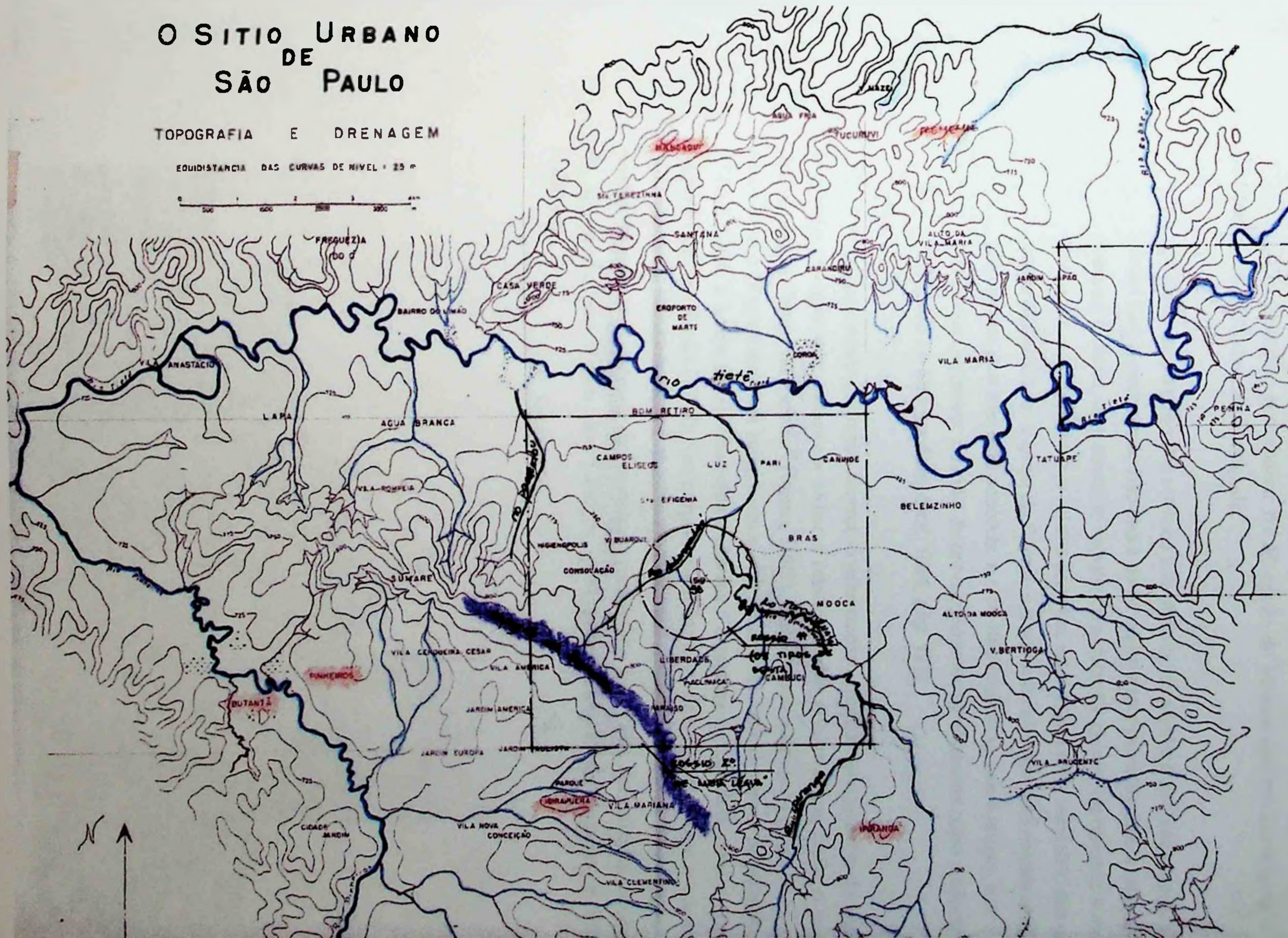
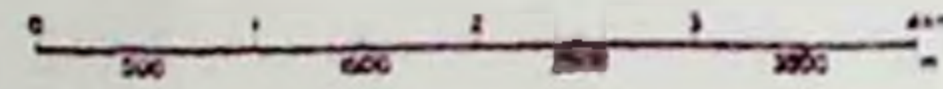


Fig 33 – Mapa com indicação dos dois rossios, com área aproximada de abrangência.

O primeiro governador foi Morgado de Mateus que em carta para o Conde de Oeiras, de 1776 descrevia a cidade:

*“...todas as paredes dos edifícios são de terra; os portais e alisares de pau por ser muito rara a pedra, mas não deixa de ter conventos e bons templos e altas torres da mesma materia, com bastante segurança e duração, os mais suntuosos e melhores são a Sé, este Colégio que foi dos Jesuítas, especialmente o seminário em que estou aquartelado, a igreja do Carmo, e o seu convento que está reedificando, a de São Bento, que não está acabada, e o de São Francisco, que é antigo, e o pretendem reformar, há mais de um recolhimento de mulheres coisa limitada”*  
(Morgado de Mateus Apud Dick, 1996, pág. 192).

Este novo contexto acarretou uma transformação contundente do espaço do pátio do colégio, que passava a sediar a residência dos governadores, onde o pátio era denominado “largo do Palácio” (Porto, 1996). Como consequência, o largo da Sé tornou-se o espaço hegemônico da religiosidade e de referência urbana para a população. Entre 1745 e 1764, a igreja foi reconstruída e elevada à categoria de Catedral, com a criação do bispado de São Paulo (1744): Seu corpo central formava dois ângulos retos e era acessado por ampla escadaria de pedra. Passou então, a concentrar as principais festividades, como ponto de partida e chegada das principais procissões. Em 1740, foi iniciada a construção da Igreja de São Pedro dos Clérigos, pelo padre Ângelo da Siqueira e Francisco Calheiros.



Fig 34 – Imagem da demolição da antiga Catedral para a ampliação do Largo e criação da Praça da Sé, 1912.



Fig 35 – Imagem da Praça da Sé, após as demolições e alargamentos, 1916.

Outras importantes construções foram erguidas, além de várias intervenções se intensificarem na área central. Em 1781, muitas ruas receberam calçamento; em 1784 construiu-se o edifício da cadeia no Largo de São Gonçalo e junto a ela o Teatro São José; entre 1776 e 1790 construiu-se o Quartel dos Voluntários Reais e em 1788 ficou concluído o Convento da Luz.<sup>79</sup> (Bruno, 1991 e Porto, 1996)

A cidade já se encontrava contornada por chácaras que forneciam alimentos e materiais à esta, desde plantações de chá, olarias até pedreiras. As atividades comerciais e de serviços na área central ainda era muito incipiente, somente apresentando concentrações da população nas festas religiosas, sendo que a presença nestas comemorações era obrigatória.

Em 1811, o Mal. Arouche Rendon proprietário de uma grande chácara, parcelou parte de sua propriedade formando duas praças para o exercício das milícias e algumas ruas para além do Anhangabaú. Esta área passou a ser chamada de “cidade nova”, onde hoje é a Praça da República. Esta denominação se deu somente a partir de 1889, antes era conhecida como “praça das milícias” ou “largo dos curros”, pois ali se realizavam touradas. (Porto, 1996)

O início do século XIX é marcado pela independência e a reorganização dos poderes e dos recursos da nação. Neste sentido, a questão da propriedade da terra tornou-se novamente central. O sistema de sesmarias foi suspenso e o morgadio também,

---

<sup>79</sup> Em 1799 um “aviso do Rei mandou conceder ao sargento-mor Antonio Marques da Silva, nomeado inspetor da obra, vinte datas de terra, com a testada de 273 braças, contadas desde os muros do padre capelão até o angulo defronte do espaldão, para se estabelecer o Jardim Botânico da Luz, o Hospital Militar e a Casa do Trem .(Bruno, 1991, pág. 173). Em Porto, 1996, consta que com o dinheiro arrecadado para a construção do Quartel foi construído o Jardim Botânico e o Hospital Militar.

permitindo o parcelamento dos terrenos. Em 1828 foi publicada a *1ª Carta de Lei* de D. Pedro I, onde definiram-se novas atribuições da Câmara Municipal, que passou a limitar-se aos problemas de ordem administrativa e não mais jurídicos. Neste mesmo ano foram fundados os cursos jurídicos da Academia de Direito de São Paulo e a cidade passou a receber um fluxo intenso de estudantes.

Em 1850 foi publicada a *Lei No. 601*, que passaria a ser conhecida como *Lei de Terras*, posteriormente regulamentada em 1854, através do *decreto No. 1318*. Na nova lei, os terrenos rurais somente poderiam ser adquiridos pela venda e compra, além de poderem ser subdivididos. Esta nova ordem implicava em inúmeras possibilidades para a configuração urbana, isto é, a partir desse momento, as propriedades passavam a ser um domínio absoluto e ter valor de mercado.

Apesar disso, no interior das terras do rossió o sistema de concessão de datas foi mantido até a proclamação da República, onde foi dado início à cobrança de impostos relativos à propriedade. A Câmara ainda era a entidade responsável por essas concessões<sup>80</sup>, inclusive para chácaras.

A partir de 1850, todas as propriedades deveriam ser registradas utilizando a jurisdição das freguesias da Igreja católica<sup>81</sup>, legitimando as ocupações das terras, tanto pela comprovação da carta de concessão da coroa quanto, pela posse e benfeitorias realizadas pelos usuários. Estes registros receberam um prazo definido para serem oficializados, tanto no âmbito rural como no urbano.

Neste momento, muitos dos grandes proprietários aproveitaram da falta de um aparato de fiscalização e de seu grande poder político e conseguiram a regularização de suas terras abarcando certas porções do entorno, ainda desocupadas. Mesmo as terras devolutas, na mão do Estado passaram a ter que ser vendidas. Com esta nova legislação, tornou-se relevante a questão dos alinhamentos para a definição de limites e a figura do “arruador” passou a ser determinante nas cidades, diferenciando o público do privado.

O espaço público ou até então o espaço coletivo passava a ser associado a uma jurisdição estabelecida com aparato legal. Se a questão do espaço público já se colocava pela sociabilidade, agora tinha também expressão jurídica e administrativa, definindo o poder municipal como guardião e responsável por ele, pelas obras necessárias e sua manutenção.

Outra importante questão apontada na Lei de terras foi quanto à possibilidade de venda de terras para o estabelecimento de colônias nacionais e estrangeiras, demonstrando o interesse conjunto do Estado e dos fazendeiros na promoção de imigração, política essa implantada nas décadas subsequentes.

---

<sup>80</sup> Na lei havia uma referência para uma regularidade nos tamanhos dos lotes urbanos - 500 braças em quadra, podendo subdividir em lotes de 10x50 braças (22x110m).

<sup>81</sup> Efetuada por parte dos párocos das igrejas que eram funcionários do Império (somente com a instauração da república houve a separação entre Igreja e Estado e os governos municipais assumiram tais tarefas). Em 1836 a cidade contava com três freguesias, a do Brás, a de Santa Ifigênia e a da Sé. Próximas à cidade havia a freguesia de Nossa Senhora do Ó e de Penha de França.



## 2.2. A PRAÇA DA SÉ NA METRÓPOLE DO CAFÉ

Quando o café iniciou sua grande expansão em terras paulistas a cidade ainda apresentava aspectos coloniais. Esta situação foi sendo rapidamente alterada principalmente a partir da segunda metade do século XIX, com a implantação da ferrovia (1867) e do sistema de bondes de tração animal, fatores que incentivaram o estabelecimento das moradias dos grandes produtores de café no centro urbano.

A aristocracia cafeeira e seus "Conselheiros" sempre estiveram em contato com as propostas e intervenções urbanas em andamento em outros países, principalmente da Europa. Essas intervenções passaram a influenciar os administradores em São Paulo, que timidamente iniciaram intervenções pontuais para o funcionamento e o embelezamento da área central.

Ao mesmo tempo, adquirir e parcelar lotes de terra estava se tornando um negócio lucrativo inclusive aos cafeicultores, e foi determinante na expansão urbana, principalmente nas chácaras, onde a especulação imobiliária avançou rapidamente. Não foi por outra razão que a maioria dos loteamentos realizados no período em zonas de expansão recebeu projetos simplificados, em geral em forma de quadriculado buscando o maior aproveitamento físico dos lotes e desrespeitando a topografia do sítio urbano. Para os loteamentos que visavam as populações de menor renda, não havia a previsão de áreas verdes, nem mesmo um estudo urbano que buscasse integrá-los e promover uma conexão física coerente entre eles.

A proclamação da República trouxe grandes mudanças ao espaço público, pela introdução de atividades mais diversificadas e constantes e também, pela paulatina substituição do caráter religioso pelo cívico.<sup>82</sup>

O largo da Sé passou a abrigar, cada vez mais, manifestações cívicas populares. A própria configuração dos espaços públicos foi focalizada e pensada enquanto elemento urbano a ser projetado. Em 1875, foi publicado o *Código de Posturas* pela Câmara Municipal evidenciando preocupações higienistas nas regulamentações<sup>83</sup>(Toledo, 1893). Em 1886, as *Posturas Municipais* condicionavam o alinhamento e a delimitação da servidão pública: ruas com 16m, avenidas com 25m e prédios com altura máxima de 17m.

João Teodoro Xavier de Matos, presidente da província entre 1872 e 1875 e efetuou obras de saneamento da Várzea do Carmo, para transformá-la em área de lazer; criou o Jardim da Luz; calçou o Largo da Sé com paralelepípedos e executou várias vias

---

<sup>82</sup> Muitos nomes de logradouros foram alterados neste momento e as legislações começaram a ser mais detalhadas quanto a eles.

<sup>83</sup> Estabelecia que as ruas deveriam medir 13 ou 22 m e as praças e largos deveriam ser quadrados, entre outras. Para outras informações sobre os higienistas ver o Costa (1997).

de conexão entre os bairros. Neste momento, as várzeas ainda estavam desocupadas, havia somente com casas junto às estradas de saída à cidade.

Em 1894 foi criado o *Código Sanitário* pelo Governo do Estado, e formada a Diretoria da Higiene, como resposta à grande epidemia de febre amarela de 1892, introduzindo também, o controle do afluxo da população imigrante à cidade e suas vilas operárias. As casas já apresentavam porão alto e vidros, com recuos para a rua.<sup>84</sup> O Estado se fazia mais presente, seguindo uma tendência que estava acontecendo ao mesmo tempo em vários países europeus.

A expansão do café e o fomento intenso à imigração resultou num excedente de população não aproveitado nas fazendas que acabou por se dirigir à cidade. Esse contingente não foi totalmente incorporado à indústria. Esses indivíduos criaram oficinas próprias para a produção de pequenos artefatos de caráter familiar, que em geral, se localizavam no fundo de suas moradias. O bairro do Brás<sup>85</sup> foi o primeiro bairro a abrigá-los, seguido pelo Bom Retiro, Mooca, Água Branca, Lapa e Ipiranga, concentrando a maioria de imigrantes em pequenas oficinas, cortiços e vilas (Rolnik, 1997).

Ao mesmo tempo implantavam-se os bairros de elite, em terrenos altos e arejados, como os Campos Elíseos, Higienópolis e Paulista<sup>86</sup> e nas baixadas, os populares a as atividades 'incômodas'. Nessas, localizaram-se os bairros operários, a Hospedaria dos Imigrantes<sup>87</sup>, o matadouro de Vila Mariana, os cemitérios e as indústrias, junto à ferrovia.

Na área central, os prédios comerciais começaram a substituir o casario colonial, onde o uso residencial passava a comercial e de serviços. A primeira linha de bondes implantada unia a Estação da Luz ao Largo da Sé, que passou a ser utilizado como local para estacionamento. O antigo adro formava um grande pátio, ainda rodeado por sobrados coloniais feitos de taipa que apresentavam ainda as janelas espacejadas.

Em 1873, o cenário do triângulo sofreu sensível alteração a partir da implantação de iluminação a gás, que permitia atividades no horário noturno, auxiliado pelo calçamento em paralelepípedos de granito que também foi implantado nos Largos da Sé e do Rosário. Estes investimentos evidenciavam o aumento da importância de São Paulo na economia do país e a imagem da cidade que passou crescentemente a receber maior atenção do Estado, assumindo uma nova postura e um novo ideário.

O incremento das atividades comerciais e de serviços exigia da esfera pública que assumisse as transformações necessárias das estruturas existentes para o novo modo de vida da burguesia ascendente. Os usos e costumes dependiam de se estabelecer uma

---

<sup>84</sup> Em 1892 houve a criação da 'Intendência de Obras Municipais', dirigida pela 'Comissão Técnica dos Melhoramentos da Cidade', inicialmente presidida pelo eng<sup>o</sup>. João Pereira Ferraz. Essa comissão tinha por tarefas, entre outras, efetuar um levantamento da planta cadastral do município, elaborar um mapa da cidade para a uniformização dos alinhamentos e edificações, além de fazer uma discriminação dos terrenos do patrimônio municipal. Instituiu-se para tanto a porta da Igreja da Sé como "marco zero" da cidade, servindo como referencial para a divisão de terras.

<sup>85</sup> O largo do Brás foi ponto de partida e chegada das tropas bandeirantes, onde localizava-se uma estalagem de José Brás. ( Eletropaulo, 1982)

<sup>86</sup> Ainda fora do perímetro urbano, que findava na Consolação.

<sup>87</sup> A hospedaria servia de ponto para triagem e controle sanitário dos imigrantes antes de seu encaminhamento para as fazendas ou outras atividades.

nova relação entre o público e o privado. Deste modo, as elites pretendiam que a cidade assumisse visualmente a sua importância e o seu prestígio como “Capital do Café” e metrópole cosmopolita.

Na virada do século, a cidade de São Paulo sofreu um grande crescimento demográfico, incrementado pela massa de imigrantes que, principalmente a partir de 1895, abandonou as fazendas de café e foi para as áreas urbanas, tentando escapar da crise da produção cafeeira. De 65.000 habitantes, em 1890, a cidade passou para quase 240.000, em 1900, conforme anteriormente apresentado. Na década de vinte, a população já estava em torno de 580 mil habitantes e saltou para 1.300 mil, em 1940.<sup>88</sup> (Ribeiro, 1993; EMPLASA, 1983)

Várias intervenções “sanitárias” estavam incorporadas às ações dos administradores locais e incluíam o alargamento e a abertura de vias, a execução de aterros, desmontes de morros e abertura de espaços para ventilação do ar, entre outros. Embuídas por esse ideário as praças sofreram mudanças em seu padrão espacial e funcional. Passaram a ser ampliadas e arborizadas, consideradas como locais de ventilação e renovação de ar, mesmo inseridas na malha urbana. Estas intervenções, no entanto, foram pontuais e não configuraram planos urbanos que apresentassem uma visão integrada, colaborando por transformar a cidade em um “lugar exclusivo de comércio e serviços, caro e excludente, símbolo da modernidade” (Rolnik, 1997, Pág. 107).

Com esta perspectiva citamos as obras do Conselheiro Antônio Prado<sup>89</sup>, principalmente obras de caráter funcional, obtendo uma melhoria no padrão de vida da população e na arborização e ampliação de várias praças e largos, sendo esta uma marca de sua gestão. Efetuou a remodelação do antigo Largo da Sé a partir de 1910, a partir da incorporação dos dois quarteirões demolidos entre as ruas Esperança e Marechal Deodoro, que permitiram a abertura do novo espaço da nova Praça da Sé (Sevcenko, 1992 e Toledo, 1996).

Foi nesse momento que se deu a construção do Teatro Municipal<sup>90</sup>, edifício que marcou definitivamente o cenário urbano e tornou-se um marco da vida burguesa na cidade.

---

<sup>88</sup> ... “ Ao contrário da Corte (Rio de Janeiro), São Paulo nunca teve presença significativa de escravos e nem elevada densidade demográfica. O aumento demográfico deu-se pela entrada da massa de imigrantes, principalmente depois de 1895, quando estes abandonaram as fazendas de café e foram para as áreas urbanas, devido à crise da produção cafeeira... De 65.000 hab. em 1890 passou a 240.000 em 1900.” (Ribeiro, 1993, pg. 100)

<sup>89</sup> Como primeiro prefeito da cidade (1898/1911), ..

<sup>90</sup> Projetado por Cláudio e Domiziano Rossi e Ramos de Azevedo e construído entre 1908 e 1911. Baseado na Ópera de Paris, destacava-se pela qualidade dos espetáculos, onde aconteciam os mais variados espetáculos e exposições das mais variadas tendências. Estes eram oferecidos a preços populares, o que permitia uma considerável frequência da população. (Sevcenko, 1992). Ao assumir a prefeitura, Raimundo Duprat (1911-1914) convidou o Arquiteto Joseph Antoine Bouvard para efetuar uma proposta de reurbanização da área central. A proposta de Bouvard buscou conciliar as propostas anteriormente apresentadas e compunha-se de três eixos básicos: o Teatro Municipal, o Vale do Anhangabaú, e o Centro Cívico. O Centro Cívico seria criado pelo conjunto dos edifícios do Paço Municipal, do Palácio da Justiça e do Congresso.

Fig 36 – Teatro Municipal pouco antes de sua inauguração, 1911. Ao lado pode-se observar o Teatro São José, posteriormente demolido para a construção do edifício da Light.



Ainda na gestão de Antonio Prado a remodelação da área central e principalmente, a região do Vale do Anhangabaú foi objeto de várias propostas, apresentadas tanto por equipes do governo como também por setores privados. O vale havia se tornado um enclave sem uma ocupação ordenada entre o “Triângulo” e a área de expansão de serviços e comércio em direção à atual Praça da República. Por essa razão esta intervenção tornou-se de grande importância para a cidade e foi adotada pela Prefeitura que resultou na sua efetiva urbanização configurando um grande parque contendo alguns edifícios administrativos.

No início do século XX, outras propostas para a área central foram apresentadas, pois tanto a questão dos congestionamentos não haviam sido resolvidas, principalmente na área do “triângulo”, quanto havia o interesse de promover a almejada ascensão estética da metrópole, começando pelo seu centro.

Essas obras de reformulação foram iniciadas e incluíram a urbanização do Anhangabaú e do Parque Dom Pedro II.

Na Praça da Sé, foram demolidos os quarteirões que a ligavam ao Largo de São Gonçalo (atual Praça João Mendes) e das duas antigas igrejas, a da Sé e a São Pedro dos Clérigos para a construção da nova Catedral, que foi iniciada em 1911<sup>91</sup>, conforme imagens anteriormente apresentadas.

Desta forma, a proposta inserida no “Plano de Melhoramentos da Província de São Paulo”, de Bouvard indicava a grande transformação e a ampliação do Largo da Sé. Com as demolições das antigas igrejas e quadras configurou-se um espaço aberto de

<sup>91</sup> Esta teve seu projeto ampliado incorporando os espaços destinados ao Paço Municipal e do antigo Teatro São José (atual praça João Mendes). A construção contou com a assistência técnica gratuita de Alexandre de Albuquerque, substituída posteriormente por Anhaia Mello.

grandes dimensões sendo incorporado também, o terreno do antigo Teatro São José destruído por um incêndio em 1898 (Porto, 1996).

O Largo da Sé foi, assim, transformado em Praça para receber a Catedral projetada pelo arquiteto alemão Maximiliano Hehl.

*“...o estilo art nouveau fazia furor, o velho colonial parecia coisa do passado, e decidiram adotar o modelo das grandes Catedrais da Idade Média. O arquiteto Maximiliano Hehl foi incumbido do projeto. Por ser alienígena preferiu o estilo gótico das catedrais francesas famosas de outros tempos. Ainda não estava conhecido o nosso estilo barroco, nos primórdios de Aleijadinho. Então imperava o Art Nouveau. O projeto de Hehl, que evocava a Notre Dame, as catedrais de Reims, Colônia e Milão, pareceu adequado e bom. ..”*

*(Ferreira, 1971, págs. 49 e 50)*

*“ São Paulo(...) é uma batida arquitetônica. Tem todos os estilos possíveis e impossíveis. E todos eles brigando com o ambiente. Quer os edifícios públicos quer as casas particulares aberram do solo em que se levantam.*

*... A preocupação de governantes e governados é derrubar para fazer maior e mais bonito. O que é muito louvável sem dúvida. A questão porém é que esse bonito é sempre importado. Daí o desastre estético-urbano. Lembra-se de construir uma catedral. Está certo. Mas a quem encomendam o projeto? A um alemão. E o alemão já sabe surge com uma coisa em estilo gótico. E essa coisa é aceita e está sendo feita.*

*(Machado, Alcântara apud Sevcenko, 1992, pág 119)*

Por interferência da Igreja, o projeto original foi alterado, e o espaço destinado à nova Catedral ampliado (Santos Jr.,1991). Esta passou a abranger o espaço anteriormente destinado ao Paço Municipal,<sup>92</sup> além do terreno onde havia o antigo Teatro São José (que ficava voltado para a Praça São Gonçalo/João Mendes e havia sido destruído por um incêndio em 1898). A nova praça passou a incorporar as três quadras já demolidas, mas permaneceu sem urbanização, configurando-se em um espaço aberto e vazio resultante das demolições efetuadas.

---

<sup>92</sup> O Paço Municipal teve sua pedra fundamental lançada em 1911 e sua construção foi autorizada pela Lei 867 de 30.12.1905. Em 1910 sua construção e exploração das obras foi dada ao escritório Ramos de Azevedo (Lei 1345 – de 26.08.1910), mas nunca chegou a ser executado (Diário popular, 07.06.1976).

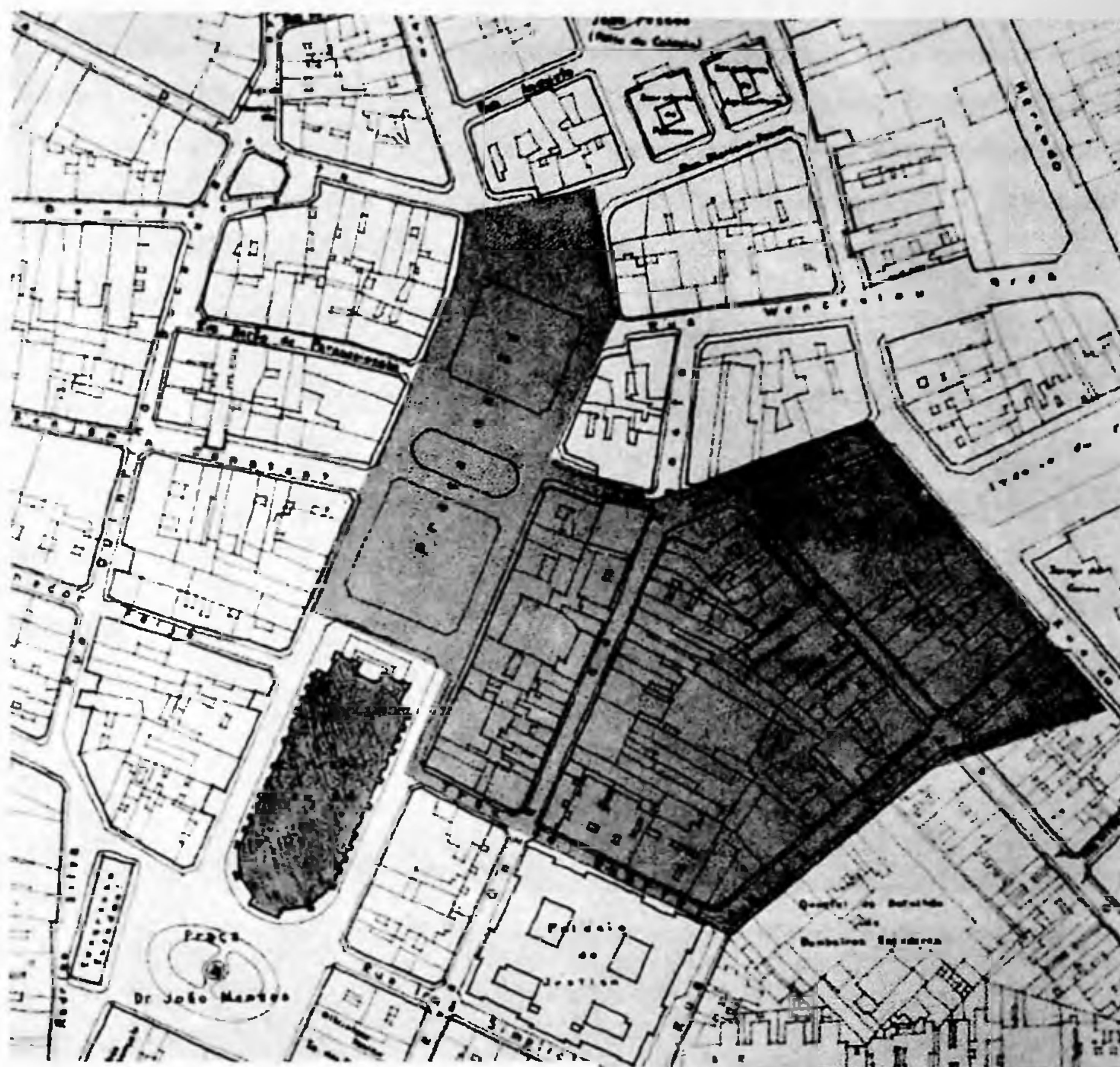


Fig 37 – Pormenor do Mapa SARA Brasil, 1930, com indicação da futura ampliação sob quadras existentes

Destaca-se que em 1920, foi lançada a pedra fundamental do Palácio da Justiça na Sé, que substituiria o antigo Quartel. Em 1922 inaugurou-se o edifício Santa Helena, em estilo neoclássico, onde funcionava o Cine Mundi e o Cine Sta. Helena<sup>93</sup>. Houve também, a construção do 1o. edifício em concreto armado, da Livraria Gazeau e o Palacete São Paulo. Esta grande verticalização evidenciava a importância da Sé como um local de prestígio.<sup>94</sup>

Apesar de todas as transformações ocorridas, o espaço central da Praça da Sé permaneceu sem uma adequação condizente com sua importância na dinâmica da área central. Apresentava um espaço pouco definido, sem equipamentos que estimulassem a permanência dos cidadãos confirmando e ao mesmo tempo assumindo-se enquanto lugar de passagem e circulação. Nesse período dos os últimos exemplares da arquitetura colonial sendo substituídos por edifícios dos mais diferentes estilos, projetados por

<sup>93</sup> Em meados dos anos 30, este edifício tornou-se famoso por abrigar o ateliê do grupo Sta. Helena, formado basicamente por representantes do proletariado imigrante, principalmente italianos. Estes artistas costumavam sair aos domingos para pintar cenas do cotidiano paulistano, dentre eles: Mário Zanini, Volpi, Rebolo, Aldo Bonadei, Humberto Rosa, etc (Catálogo da Exposição O grupo Santa Helena – 1996 – Centro Cultural Banco do Brasil)

<sup>94</sup> Os edifícios construídos na década de 1920 podem ser observados em Tabela em anexo, a partir levantamento efetuado no local e no mapa apresentado no Capítulo 4, elaborados pela autora.

construtores que eram em sua maioria, imigrantes. A verticalização do centro estava consolidada, principalmente na construção de edifícios de escritórios, fomentada pela grande valorização dos terrenos e pela legislação, onde um decreto estabelecia que o gabarito deveria ser de três ou mais pavimentos na área central. (Rolnik, 1997 e Sevckenko, 1992).

Fig 38 – setor interno da Praça da Sé, onde podemos verificar a existência de mictório público em ferro fundido, ao centro, 1916.



Fig 39 – Outra imagem da Praça da Sé, 1915.



Em contrapartida, nos bairros operários do Brás, o Bexiga, Móoca, Belenzinho e o Cambuci, os operários avolumavam-se em cortiços. Esses bairros normalmente ocupavam as várzeas e eram desprovidos de obras públicas, situação que se agravava tanto nos períodos de chuvas com graves enchentes, quanto nos períodos de escassez de água, onde a municipalidade bombeava água diretamente do Tietê, próximo a setores já bastante poluídos (Sevckenko, 1992).

Apesar dessas intervenções físicas, entretanto, os setores da cidade mais distantes do centro permaneciam sem qualquer controle, submetendo-se à prática especulativa sem qualquer regulamentação. A expansão urbana dava-se pela contínua produção de bairros desconexos entre si através de loteamentos promovidos por empresas privadas que tanto reforçavam a centralização de comércio e serviços, como reduziam a possibilidade de implantação de áreas verdes e amenidades para a população em geral<sup>95</sup>. Para a burguesia em ascensão, deu-se início à construção dos bairros jardins que introduziram uma nova estética urbanística na cidade.

*"A avenida Paulista era o topo por excelência, local do casario da elite. A classe ascendente expunha-se no curso de automóveis, na primeira via da cidade a ser asfaltada e arborizada. Dali se avistavam as várzeas do Tietê, Tamanduateí e do Pinheiros, ponteadas de casas humildes e o novo bairro-jardim, o Jardim América (1915), projetado por Barry Parker com inspiração nas cidades jardins de E. Howard." (Porto, 1996)*

Entre 1914 e 1920, Washington Luís assumiu a Prefeitura, fortemente preocupado em criar uma identidade "paulista" e empreendeu várias obras pretendendo preparar o espaço urbano para as comemorações do Centenário da Independência do Brasil. Para tanto, foram encomendadas inúmeras esculturas de artistas brasileiros e estrangeiros, destacando-se o Monumento às Bandeiras, de Victor Brecheret que deixava evidente a construção de um símbolo do poder paulista na figura do bandeirante<sup>96</sup>. Além disso, seu governo foi marcado pela preocupação em fortalecer o sistema viário e a abertura de estradas. (Lefèbvre, 1985).

As próximas décadas foram decisivas para a urbanização da cidade, com intervenções de grande abrangência onde a questão do transporte tornou-se o mote hegemônico. Vale lembrar que até a década de 30, a cidade era governada por representantes da elite cafeeira e que os imigrantes não podiam votar. Neste sentido ficava evidente que as obras se concentrassem no centro.

A administração de Pires do Rio (1926/1930), ampliou o atendimento de certos serviços à classe média, principalmente quanto ao transporte coletivo nas vilas operárias, mais distantes do local de trabalho, se comparadas às vilas do início do século que eram contíguas às fábricas. Foi nesse momento que encomendou-se o Plano de Avenidas de Prestes Maia e Ulhôa Cintra, que identificou e assumiu o sistema viário radiocêntrico da cidade paulistana.

---

<sup>95</sup> Em 1920 a proporção de área verde por habitante na cidade já apresentava a relação de 12.000 hab/ha, isto é, insatisfatória se comparada a Londres, com 1.031hab/ha ou a Paris 1.354hab/ha. (Sevcenko, 1992, pág. 132)

<sup>96</sup> Além disso, reorganizou o Museu Paulista com a criação de um departamento de História de São Paulo. Efetuou-se um levantamento do patrimônio da prefeitura, criou-se o escudo da cidade (com ramagens de café) e reorganizou-se o sistema educacional público.



Os setores de margem dos rios Tietê e Pinheiros<sup>97</sup> foram estudadas e se propôs a construção das marginais e retificações.<sup>98</sup>

Conforme podemos conferir nos mapas apresentados a seguir, o Plano de Avenidas organizava a cidade através de anéis concêntricos e radiais, privilegiando o transporte individual.

---

<sup>97</sup> As obras para o Rio Pinheiros estavam a cargo da Light, reservando 40m para as avenidas e dar uso de lazer e de estações de trem às remanescentes. (Leme, 1982)

<sup>98</sup> Estas avenidas já haviam sido propostas por Saturnino de Brito em 1923, através da "Comissão de melhoramentos do Rio Tietê" (Leme, 1982). No plano ele destacou algumas soluções européias para a desapropriação dos terrenos em troca de direito de construir em maior altura.

Fig 42 – Pormenor do mapa indicativo do Perímetro de Irradiação do Plano de Avenidas de P. Maia e U. Cintra, 1930.

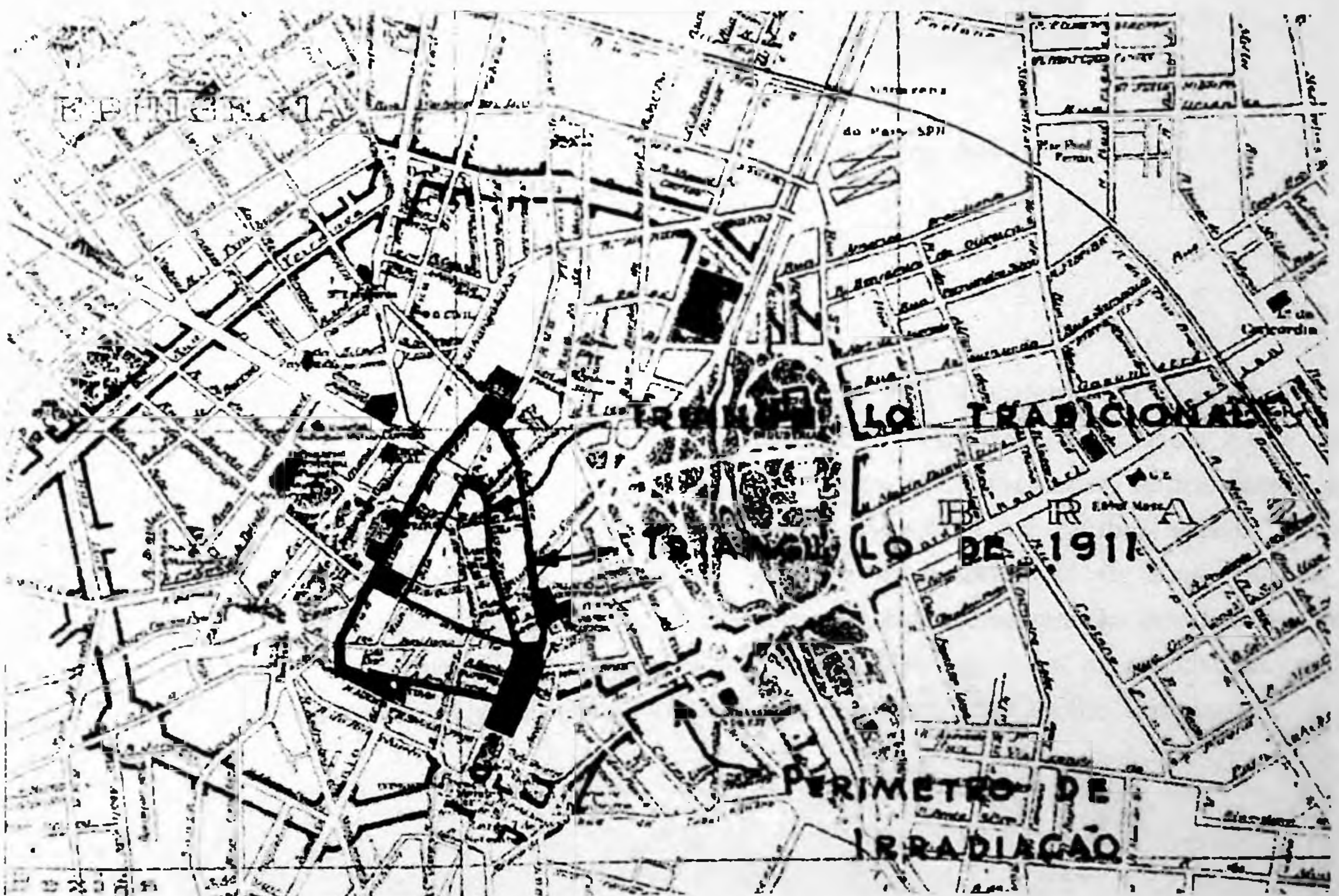
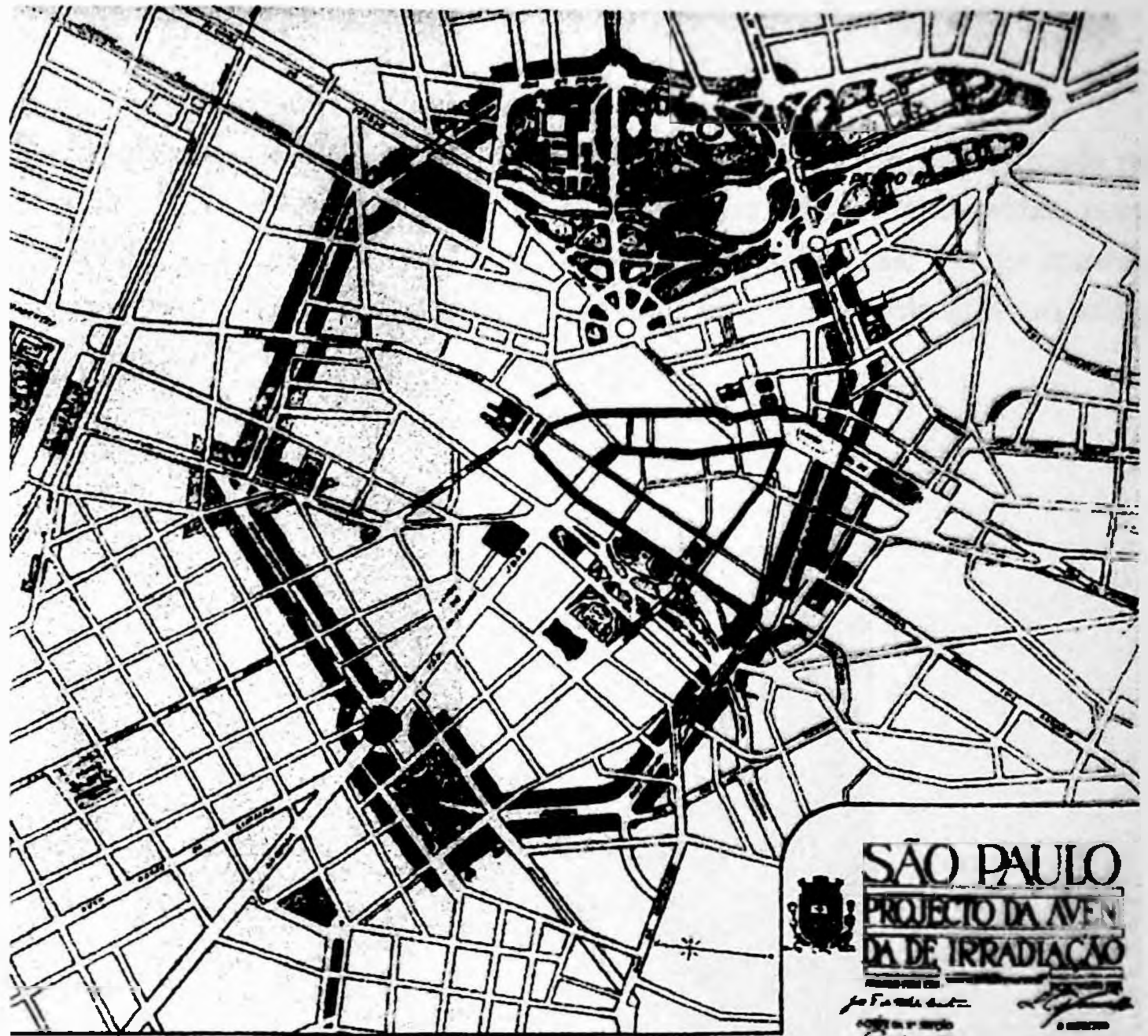


Fig 43 – Mapa da área central com a indicação dos perímetros concêntricos na malha viária. O 1º anel indica o tradicional triângulo; o 2º anel, apresenta o perímetro formado pelos alargamentos realizados em 1911; e o 3º indica a proposta do Plano de Avenidas.

A administração de Fábio da Silva Prado, entre 1934 e 1938, foi marcada por grande incentivo às atividades culturais, além de realizar obras viárias importantes, como a Av. Itororó, a Av. 9 de Julho, Av. Tiradentes e a Av. Rebouças. Prado também implementou o Parque do Ibirapuera e o novo Jockey Club, em substituição ao antigo hipódromo que retirou-se da Móoca.



Fig 44 – Praça da Sé em 1933, onde vê-se a Catedral em obras e veículos estacionados no espaço aberto à sua frente.

Ao assumir a prefeitura, Prestes Maia (1938/1945) efetuou revisão no Plano de Avenidas proposto anteriormente e iniciou uma série de obras na cidade. Além das importantes e estruturantes obras viárias, promoveu uma marcante remodelação de praças tanto nas áreas centrais quanto nos bairros, presentes até os dias atuais<sup>99</sup>. Além disso, incorporou normas de zoneamento contrapondo permissão de maior altura a recuos das edificações.(Leme, 1982). Lembramos que sua administração ocorreu em um período de modernização e diversificação das indústrias, com características mais protecionistas e autoritárias do Estado Novo com o governo de Getúlio Vargas.

---

<sup>99</sup> Ver a Praça Comélia, na Lapa.

### 2.3. A CIDADE INDUSTRIAL

No Brasil, o grande crescimento urbano trazia novas questões para as cidades brasileiras, ou seja, a escala e o ritmo de expansão. Aqui, a reestruturação produtiva ocorrida a partir dos anos 50, aprofundou a política de substituição das importações e a implantação de indústrias de base. A política econômica de Kubitschek instaurou a fase monopolista do capitalismo brasileiro, na qual São Paulo tornou-se o principal pólo do capital multinacional, principalmente americano. Isto resultou na implantação de um grande parque industrial conjugado à implantação da indústria automobilística (1956) e da indústria petroquímica, que garantiria a produção de combustíveis e de asfalto para as grandes obras viárias que se sucederam. Com essas transformações, a cidade teve que prover a grande demanda de infra estrutura e de insumos para as indústrias, como energia, abastecimento de água, sistemas de transportes, comunicações, etc. dando uma lógica setorial às políticas públicas implementadas.

O grande contingente de população migrando para São Paulo evidenciava o atraso nos investimentos em transporte de massa, sentido principalmente nos grandes congestionamentos da área central, onde a necessidade de “modernização” viária pressionava o poder público. A circulação das massa era a necessidade premente no debate urbano entre 1950 e 60.<sup>100</sup>



Fig 45 – Vista da Praça Clóvis, em 1952, com grande tráfego de veículos. À esquerda nota-se o antigo edifício do quartel de bombeiros, posteriormente demolido.

<sup>100</sup> Ver Preteceille (1986) e Jaramillo (1986).



Fig 46 – Antigo relógio e ponto de encontro na Praça da Sé, 1952



Fig 47 – Grande trânsito de pedestres na Rua Direita, 1960.

Muitos profissionais defendiam a recuperação de uma ordem urbana, na forma de organicidade em contraponto à considerada desordem consolidada<sup>101</sup>. Essas propostas procuravam prover a cidade de uma estrutura básica, tendo como principal tarefa integrar a enorme periferia ao centro. Essa diretriz entrava em contradição com os interesses e a forma com que o capital imobiliário privado havia produzido setores da cidade. Indicava que teriam que assumir a implementação de padrões mínimos de serviços e atributos urbanos por toda a malha da cidade e não só no centro e bairros de elite, como já era o costume (Meyer, 1991). Essa tarefa dependia de uma apreensão global, tanto das origens, quanto do funcionamento da produção da cidade irregular e periférica.

A estabilidade da produção permitia e ao mesmo tempo exigia o planejamento e a industrialização em larga escala na indústria da construção. Exigia também, novas técnicas de transporte de alta velocidade e de elevada densidade. (Harvey, 1989). Entretanto, de forma subliminar a estabilidade produtiva defendia e celebrava o poder e a racionalidade burocrática e corporativa.

No âmbito da arquitetura, isso representou um desprezo ao ornamento e à personalização, reforçou as perspectivas e os espaços maciços e uniformes optando pelo poder das linhas retas.<sup>102</sup> Segundo Huet (1986), a tendência geral do urbanismo do pós-

<sup>101</sup> Como anteriormente citado, destacam-se as propostas dos SAGMACS (1958), as propostas para os Planos Diretores elaboradas pelo Depto. de Urbanismo do Município de São Paulo e o Anteprojeto de Transporte Rápido Metropolitano, de Prestes Maia (1955). (Meyer, 1994)

<sup>102</sup> Harvey (1989), destacou também, que a experiência de Hiroshima e Nagasaki causaram traumas de

guerra ou “universalista” ilustrou perfeitamente a aceitação aos dogmas da Carta de Atenas.

*“Este novo tipo se contrapõe ao espaço da cidade histórica, criando um espaço onde a repetição industrial e a fragmentação técnica do zoneamento resultam em segregação”. Huet (1986)*

A cidade passava a se analisada como um sistema análogo à indústria automobilística, onde a decomposição dos fenômenos era o elemento chave, ou seja, da célula básica do alojamento ou moradia espraíariam-se as outras estruturas urbanas. A superfície do solo seria única, irretalhável e responsável pela integração entre o público e o privado, liberando-se o solo pelo uso postular dos pilotis. Desaparecia nessa visão, a hierarquia simbólica da relação entre os elementos da cidade histórica e a cidade passava a assumir-se como um único monumento em si, conforme a obra de Henry Lefebvre (1969)<sup>103</sup>.

No Brasil, esta forma de atuar foi amplamente adotada mesmo sem a defesa explícita das idéias funcionalistas e com pouca análise quanto aos seus conteúdos. O uso dos pilotis era comum apesar de não se postular a questão da propriedade do solo, liberando o solo somente em seu aspecto formal, mantendo-se o uso privativo .

Esta grande escala pode ser expressa pelo aumento da abrangência da malha urbana principalmente entre 1930 e 1954, quando foi incorporada uma área urbanizada de 270 km<sup>2</sup>, sem qualquer disciplina ou legislação específica. O crescimento urbano refletia a vocação industrial, da cidade que passou a assumir definitivamente a frente *desenvolvimentista* nacional. A preponderância das questões associadas ao sistema viário metropolitano tornou-se evidente, aproveitando-se do fato de que o poder municipal não interferia, de modo eficaz, nas diretrizes de crescimento da cidade que estava sob o comando quase exclusivo da iniciativa privada. (Meyer, 1991)

As novas atividades econômicas instauradas refletiram em um considerável crescimento da classe média que passou a pressionar pela expansão dos equipamentos sociais e ao atendimento dos serviços urbanos. De forma paralela, ocorreu um grande fluxo migratório do campo para a cidade em busca de emprego. Esta população passou a se concentrar nas periferias, totalmente desprovidas de infra estrutura básica e de serviços e equipamentos públicos.

As décadas de 40, 50 e 60 apresentaram grandes taxas de crescimento, contando com 5,2% , 5,3 % e 4,9 % ao ano, respectivamente (IBGE, Censos Demográficos). Esta imensa população representou uma grande demanda quanto à infra estrutura urbana, pois a ocupação do território pelas moradias precedia a implantação das redes de esgoto, abastecimento de água, energia elétrica e outros equipamentos.

---

difícil absorção e de representação, resultando em um reforço no período, ao expressionismo abstrato .O autor cita a obra de Pollock, nos EUA.

<sup>103</sup> Ver Lefebvre (1969).

A concentração de moradias em áreas desprovidas de condições básicas tornou evidente o atraso dos investimentos públicos nas regiões mais distantes do centro, principalmente quanto ao transporte de massa, sentido principalmente nos grandes congestionamentos da área central, de comércio e serviços concentrados e evidenciavam a necessidade de "modernização" de todo esse sistema metropolitano.

## 2.4. QUESTÕES SOBRE O URBANISMO PAULISTANO

Procurando circunscrever as questões que estiveram em destaque na comunidade de urbanistas e administradores na cidade de São Paulo, retornaremos ao início do século XX.

A primeira República foi palco de planos e reformas estruturais na maior parte das cidades brasileiras. Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Salvador, Porto Alegre, Santos, Rio Grande e Petrópolis sofreram grandes intervenções na malha e na infraestrutura urbanas. As obras evidenciavam os objetivos republicanos e das elites emergentes e configuravam-se principalmente em abertura de grandes avenidas, criação de novos espaços públicos, saneamento de áreas insalubres e a regularização do abastecimento de água. Ao mesmo tempo, tiveram início a elaboração de planos de melhoramentos e de estudos de legislação urbanística. (Andrade, 1994).

A São Paulo do início do século permanecia com sua estrutura viária colonial, praticamente intacta desde sua fundação. Conforme descrito anteriormente, somente a partir de 1870 os administradores locais iniciaram intervenções urbanas, incentivados pelo fato da cidade estar servindo de sede e moradia para os fazendeiros do café que buscavam maior facilidade para circular entre suas fazendas e o porto de Santos. Essas obras tiveram a influência da estética européia e visavam principalmente o embelezamento e o saneamento das cidades.

Para Toledo (1996), nesse processo duas tendências tornaram-se referências para o urbanismo paulista, a primeira a de Haussmann ou Parisiense<sup>104</sup>, que ele define como uma grande operação “cirúrgica” que priorizava o fluxo dos tráfegos, e uma segunda mais moderada, que o autor exemplifica como sendo a dos “sanitaristas” que procuravam manter o caráter original das cidades e a tratavam como um “organismo”.

Influenciados pela estética propugnada por E. Howard surgiram os bairros ou subúrbios propostos por Raymond Unwin e Barry Parker, em alguns bairros na cidade de São Paulo destinados à moradia de classes mais abastadas, nos loteamentos promovidos pela Cia. City<sup>105</sup>. Estas propostas aproveitaram-se da estética organicista das cidades-jardins, contrapondo-se aos bairros em malha ortogonal produzidos corriqueiramente pelos loteadores na maioria da cidade. Este padrão era encontrado principalmente nos setores mais populares, já que permitia um total aproveitamento dos terrenos e dispensavam projetos mais sofisticados. Desta forma, as sinuosidades e

---

<sup>104</sup> O plano de Haussmann para Paris, tinha como ponto principal a imagem de unidade e o fortalecimento do sentido da visão com o uso de perspectivas marcantes e de valorização dos monumentos. Os espaços públicos foram integrados ao projeto de arquitetura, concebidos de forma concomitante e unitária, a fim de garantir uma uniformidade geral à cidade, incorporando novas técnicas, procedimentos e materiais construtivos.

<sup>105</sup> Os bairros Jardim América e a City Lapa, entre outros, foram criados nesta época pela Companhia City of São Paulo Improvements que tinha a sede em Londres, e que contava com membros da elite paulistana, além de dirigentes da Light and Power. Desta forma, em meados de 1910, controlava cerca de 37% da malha urbana da cidade. (Sevcenko, 1992, pág 126)



curvaturas passaram a ser associadas aos bairros de elite, com lotes e passeios com metragens generosas e muita arborização.<sup>106</sup>

Fig 48 e 49 – Anúncios de venda dos lotes do Jardim América/Cia City, no jornal OESP. 1934.



Apesar do novo contingente populacional demandar que fossem realizadas intervenções urbanas de ordem funcional e não só “embelezadoras”, estas últimas tiveram prioridade, pois eram relevantes para as classes dominantes preocupadas com a imagem da cidade. A ocorrência de várias e grandes epidemias afetaram a todos os moradores e ocasionaram muitas mortes. No início do século XX, o ar era identificado como principal agente das manifestações de doenças<sup>107</sup>. Como decorrência, muitas intervenções passaram a centrar-se em abertura de vias, na execução de aterros e em desmontes de morros, para a eliminação de brejos e o controle de águas fétidas com o objetivo de sanear a cidade.

No caso brasileiro é importante citar as propostas de intervenção urbana defendidas por Saturnino de Brito que, segundo Andrade (1994), tinham uma perspectiva “organicista”, estabelecendo uma relação direta da cidade e do corpo humano. Seus projetos eram inovadores para a época, propondo a separação do esgotamento e da drenagem, o que possibilitava optar por canais a céu aberto. Esse elemento urbano “...modificou decisivamente a paisagem citadina, dando-lhe uma forma moderna e, de certo modo, pinturesca”. (Andrade, 1994, pág. 8). Adepto às idéias positivistas, a saúde era

<sup>106</sup> Outro modelo difundido na época, era relativo às propostas de F. Olmsted no sistema de parques e “parkways” (vias). Estes elementos eram estruturadores da malha urbana, buscando maior aeração aos centros e permitindo criar espaços de recreação às massas.

<sup>107</sup> Desde o final do séc. XVIII, as teorias miasmáticas identificavam o ar como transmissor de doenças. Posteriormente, outras descobertas na área da ciência médica especialmente através de Pasteur e Koch, e nas teorias de agentes internos ao corpo passaram a influenciar as propostas de intervenção na infra-estrutura. (Costa, 1985).

vista não só como fator físico, mas também, moral e desta forma o ambiente “limpo” seria sadio e seguro para a sociedade.

Nas primeiras décadas do século XX, as próprias renovações urbanas sofreram uma relativa reorientação, na medida em que as questões funcionais passaram a exigir soluções técnicas mais sofisticadas que pudessem responder às concentrações humanas com escalas cada vez maiores. Adotando o comentário de Vidler (1981), destacamos que a partir da virada do século XX, o termo “embelezamento” passou a ser paulatinamente substituído por “transformação”, o que evidencia, uma subordinação da questão estética ao progresso econômico e comercial. A esfera pública assumia assim, os hábitos e modelos burgueses. O tema predominante era a cidade, enquanto problema ou campo de conhecimento e a escala e a questão metropolitana e regional emergiam em consequência das relações estabelecidas.

Na maioria das cidades brasileiras os espaços públicos de convívio foram ampliados e arborizados, pois eram considerados locais de ventilação e renovação de ar, fundamentais ao bem estar de todos, e portanto deveriam estar inseridos por toda a malha urbana.<sup>108</sup> Em São Paulo, destaca-se a administração de Antônio Prado, que entre 1898 e 1911, ocupou o cargo de Prefeito, promovendo obras no sentido de melhorar o padrão de vida na cidade e o embelezamento de certos setores.

Antônio Prado deu início às grandes intervenções urbanas no centro da cidade. Foram realizadas obras de saneamento, de canalização de ribeirões e córregos e de expansão do abastecimento de água. A expansão da cidade rumo à colina adjacente se tornou premente e exigiu pensar na transposição do Vale do Anhangabaú, local que se tornara um obstáculo para a expansão urbana. Este foi o principal tema de intervenção urbana na primeira década do séc. XX. As propostas evidenciavam duas tendências divergentes. A primeira, buscava transformar o vale em um ambiente ajardinado, e a outra em vias de circulação que transporiam o centro fazendo as ligações com os bairros.

<sup>109</sup>

Ao assumir a prefeitura em 1911, Raimundo Duprat (1911-1914) procurou dar continuidade às obras de seu antecessor. A profusão de propostas para a área central gerou um impasse a ser resolvido pelo prefeito que, aproveitando a passagem do Arquiteto Joseph Antoine Bouvard pela cidade, convidou-o a opinar sobre o assunto. A proposta de J. A. Bouvard abrangia basicamente, a área central e compunha-se de três eixos básicos: o Teatro Municipal, o Vale do Anhangabaú <sup>110</sup> e o Centro Cívico. Este

---

<sup>108</sup> Nesta perspectiva, podemos citar as propostas de Pereira Passos no Rio de Janeiro em 1903.

<sup>109</sup> A criação de um grande jardim foi proposta pelo eng.º Augusto Carlos da Silva Telles, e a criação de um parque por Victor da Silva Freire, diretor do Serviço de Obras Municipais, e Eugênio Guilhem. As outras, enfatizavam a circulação, com a criação de um “boulevard” fazendo a ligação norte-sul da cidade, da proposta de Samuel das Neves (encomendado pelo governador), e no projeto proposto pelo eng.º Alexandre Albuquerque, que consistia em implantar 3 largas e extensas avenidas que se encontrariam em uma grande praça e onde, ao final de uma delas, seria construído um grande parque, um Jardim Botânico e um Zoológico.

<sup>110</sup> Segundo Sevckenko (1992), as propostas de Bouvard para o redesenho da orla da colina central, apagaram definitivamente os traços originais da paisagem. A reformulação do Largo da memória por Victor Dubugras, ligado a Bouvard, que teve grande impacto na opinião pública ao derrubar árvores centenárias.

último, seria criado a partir da construção dos edifícios do Paço Municipal, que nunca foi efetivado, além, do Palácio da Justiça e do Edifício do Congresso Estadual. O paço estaria junto à praça da Sé, em local liberado pela demolição de várias quadras e edificações, resultando em uma completa “reurbanização” do setor.<sup>111</sup>

Os parques e jardins urbanos foram largamente implantados nas cidades européias e americanas, e se destinavam à recreação da população e se impuseram na malha urbana de maneira definida e estrutural. Segundo Segawa (1996), desde o século XVII, o jardim público e a praça vem se distanciando tornando-se independentes. O jardim público buscou dar ordem à concentração caótica e complexa da praça, como antítese.

*“a praça é um espaço ancestral que se confunde com a própria origem de urbano. O mesmo não se pode afirmar do jardim ou do parque público, criações efetivamente materializadas enquanto espaços públicos urbanos – a partir do século XVII” (Segawa, 1996, 31).*

Em 1954 a Catedral da Sé foi inaugurada mesmo sem estar concluída, devido à comemoração dos 400 anos da cidade. A construção tem 11 metros de comprimento, 46 de largura e torres com 92 metros de altura e sua cúpula abrange 30 altura. Sua capacidade é para 8 mil pessoas.(Porto,1996)<sup>112</sup>.



Fig 50 e 51 – Imagens da Sé em 1954, com a cúpula inacabada e em 1958 com o início da construção das torres, respectivamente.

<sup>111</sup> Por lei da Câmara de 1911, decretou-se a desapropriação das edificações nas ruas Marechal Deodoro e Santa Teresa. Neste mesmo ano se firmou o acordo entre a Mitra e a Câmara de São Paulo para a realização das obras de ampliação. Em 25 de janeiro de 1912 foi constituída a “Comissão Executiva de Supervisão de Obras”.

<sup>112</sup> Sua cripta recebeu esculturas de Francisco Leopoldo e contém o mausoléu do cacique guainá “Tibirica”.



Fig 52 – Praça da Sé em 1960, ainda com a construção das duas torres em andamento.

## CAPÍTULO 3

---

### O SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTES EM SÃO PAULO

*“ Estamos, sob todos os pontos de vista, em um momento decisivo da nossa existencia urbana. No centro os arranha-céus se multiplicam; no taboleiro alem do Anhangabahú os primeiros grandes predios começam a emergir no meio do casario terreo; a Light prevê a renovação do contracto e intenta importantes transformações; a S. Paulo Railway vê igualmente o termo da sua concessão. Na propria administração municipal novo regimen se prepara com a cooperação do Estado. A varzea do Tietê, que por si só será uma cidade nova, acha-se em vias de completa metamorphose. Outras grandes obras se executam : calçamento, exgotto, abastecimento, grandes parques e edificios publicos. A situação geral do Estado é promissora. O proprio ambiente parece até certo ponto preparado ou, pelo menos, longe estamos daquelle sob o qual ha 30 annos se realizou a transformação do Rio de Janeiro.*

*Hoje possuímos alem disso os ensinamentos de todo o movimento mundial de urbanismo dos ultimos tempos, o que nos poderá evitar passos em falso a que outras cidades não escaparam .*

*A época é, assim, muito propria para o inicio dos melhoramentos.”*

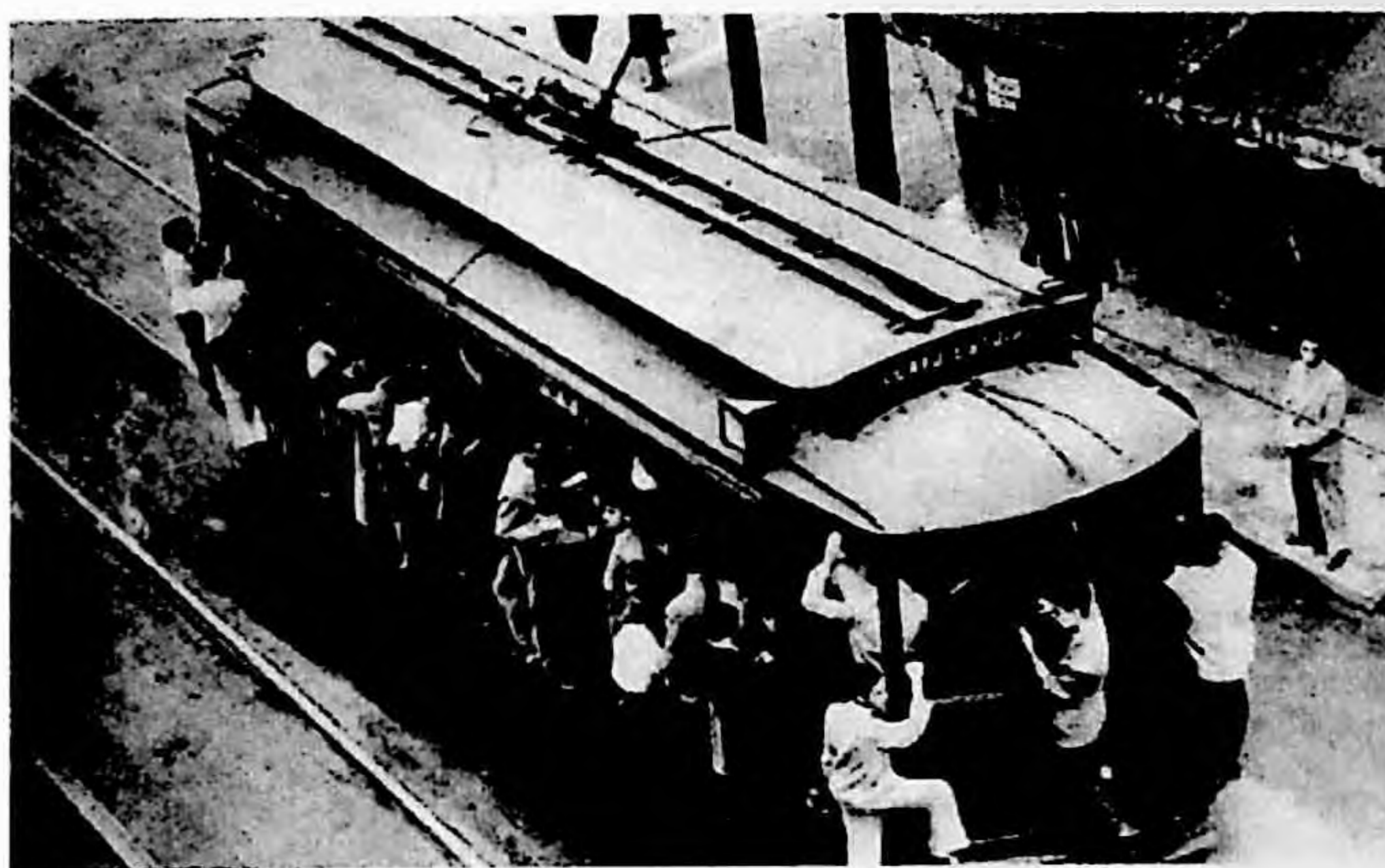
*Maia, F.P, 1930, pág 7.*

### 3.1. O PAPEL DA PRAÇA DA SÉ NO SISTEMA VIÁRIO E NOS TRANSPORTES EM SÃO PAULO

*...”o congestionamento urbano das cidades e o desejo de conservar os vestígios preciosos do passado, incitaram os urbanistas a procurar no subsolo um remédio salutar para a solução dos problemas dos serviços públicos, notadamente o da circulação e da proteção das cidades”. (Leão, 1945, pg. 23).*

A localização da Praça da Sé, junto ao vértice do triângulo formado pelas principais vias de tráfego, de comércio e de serviços do centro, a tornaram, a partir do final do século XIX, apoio ao transporte na cidade. O Largo comportou por vários anos o estacionamento de carruagens e carros de aluguel, à tração animal. A partir de 1872, a cidade contou com um sistema de bondes de tração animal, sob os serviços da “Cia de carris de ferro de São Paulo”. (Santos Jr. , 1991). A primeira linha de bonde ligava a Rua do Carmo à estação de estrada de ferro, passando entre outros lugares, pela Rua Santa Tereza e pelo Largo da Sé, em direção à Rua Direita e ao Largo São Bento. (Stiel, 1984).

Fig 53 – Bonde elétrico na Rua Florêncio de Abreu, 1958.



Desde 1900, a cidade de São Paulo passou a contar com serviço de transportes coletivos através de bondes elétricos em concessão da empresa inglesa São Paulo Tramway Light & Power Co. ou *Light*, que detinha o monopólio do fornecimento de energia, telefonia e transporte urbano sobre trilhos. A primeira linha seguia do centro para a Barra Funda (Rolnik, 1997, Stiel, 1984)<sup>113</sup>. Aos poucos, os

<sup>113</sup> Em 1901 a Cia Light instalou a 1ª usina hidrelétrica em Parnaíba, aproveitando uma queda d'água existente. Em 1907, foi construída a barragem de Guarapiranga, para garantir volume

bondes de tração animal que circularam até 1908 através da linha Santana, foram substituídos pelos elétricos. A maioria dos carros usados no sistema era construído aqui na cidade pela própria *Light* até a década de 1920, quando passaram a ser importados dos EUA e do Canadá. As principais linhas de bonde adotavam como ponto de partida o Largo da Sé e o Largo do Rosário. Estas não atendiam os bairros mais periféricos da cidade, mas de maneira geral passavam pelo centro.

Nesse momento, a utilização dos auto-ônibus passou a ser uma nova alternativa de transporte na cidade. Ao sistema de ônibus havia um controle precário, sem horários ou itinerários fixos e pouca qualidade na conservação dos equipamentos. (Bonduki, 1998).

Na década de 30, a cidade completou seu primeiro milhão de habitantes tornando-se motivo de grande orgulho por parte dos governantes que a expunham como a “capital do progresso” comparada a Chicago e Nova Iorque. Em 1934, o total de 1 milhão de habitantes utilizava um sistema de transportes que compreendia 550 carros de passageiros, em um total de aproximadamente 258 Km de linhas (Stiel, 1984), cuja distribuição por linha podemos observar na tabela apresentada a seguir:

---

suficiente nos meses de chuva. O local era usado para a recreação, contando com uma linha de bonde para o acesso, com duração de 50 minutos partindo do largo dos Piques. Esta linha serviu como indutora da urbanização ao redor de seu trajeto. (Eletropaulo, 1982.)

**Tabela 2 - Linhas e extensão das linhas de bonde  
1938**

<b>No.</b>	<b>Linha</b>	<b>Extensão em Km</b>
36	Angélica	21,4
3	Avenida Paulista	14,4
13	Barra Funda	12,6
24	Belém	11,7
5	Bela Vista	5,3
30	Bosque da Saúde	19,9
11	Bresser	21,4
49	Canindé	7,6
22	Cambucí	6,6
55	Casa Verde	11,9
51	Cidade Jardim	19,7
23	Domingos de Moraes	14,4
9	Duque de Caxias	8,5
20	Fábrica	17,1
21	Heliópolis	18,2
4	Ipiranga	14,2
1	Jaraguá	7,3
45	Jardim Europa	13,1
40	Jardim Paulista	10,7
44	Jardim Paulistano	13,2
35	Lapa	15,5
8	Móoca - via Piratininga	9,1
10	Móoca-via Rangel Pestana	9,1
53	Oriente	16,7
6	Penha - Largo do Tesouro	20,9
7	Penha - Largo da Sé	18,9
19	Perdizes	9,0
29	Pinheiros	13,6
43	Sant'Ana	11,4
42	Sant'Ana - Auxiliar	10,4
18	São Caetano	12,2
14	Vila Buarque	11,0
34	Vila Maria	14,4
27	Vila Mariana	11,4
32	Vila Prudente	16,0

Fonte: Leão (1945, pg. 269)



Outras empresas de serviços de bondes surgiram entre 1889 e 1891 incentivando a criação da “Companhia Viação Paulista” que unificou os serviços afins. A partir de 1896, estas empresas dividiram as atividades em 4 setores na cidade, evidenciando que o atendimento somente abrangia a região central, sendo:

- Setor 1: Bom Retiro – partia da Liberdade, seguia para Barra Funda, Paulista e Santo Antonio.
- Setor 2: Cambuci – Ipiranga até Vila Mariana.
- Setor 3: Santa Cecília - Perdizes ao Largo de Guainazes.
- Setor 4: Brás – Imigração até Rua Oriente.

Além destes itinerários haviam trajetos menores realizados por pequenas empresas, por exemplo, ligando a Ponte Grande até Santana e a Liberdade até Santo Amaro. (Stiel, 1984).

Prestando um serviço de péssima qualidade e com altas tarifas, as relações de conflito entre a municipalidade e a Light, tornaram-se cada vez mais desgastantes. Em 1937, a Cia Light informou que não pretendia continuar com a prestação dos serviços de transportes na cidade<sup>114</sup>. A continuidade dos mesmos ocorreu por determinação do governo federal, que, com o início da Segunda Guerra Mundial e o acirramento da crise de transportes, publicou o Decreto Lei no. 3366 para a manutenção dos serviços pela Light sem reajuste de tarifa. A partir de então, os serviços que já eram de baixa qualidade, foram paulatinamente sendo abandonados, com veículos em péssimas condições e sem reposição de peças danificadas, que se tornaram crescente foco de desagrado por parte da população. (Bonduki, 1998)

Durante a Segunda Guerra Mundial, a falta de peças de reparo e a dificuldade no estoque de combustíveis elevou novamente a importância do sistema de bondes, como alternativa ao ônibus. Ao final da guerra, o Decreto foi revogado e o contrato com a Light foi finalmente cancelado. O sistema de transportes passou a ficar a cargo da recém criada Companhia Municipal de Transportes Coletivos, em 1947.

Desde 1939, o Prefeito Prestes Maia<sup>115</sup>, criou a “Comissão de Estudos de Transportes Coletivos do Município de São Paulo”, para apresentar propostas para solucionar os problemas de deslocamentos e circulação na cidade. Tais estudos demonstraram que havia 94.000 pessoas que moravam em áreas totalmente desprovidas de transportes coletivos. Assim, o enfoque da prefeitura era para os

---

<sup>114</sup> A concessão de serviços à Light foi feita em 1901 e duraria 40 anos. (Ver Segatto , 1989; Bonduki, 1998 e Stiel, 1984).

<sup>115</sup> Francisco Prestes Maia assumiu a Prefeitura de São Paulo em 01.05.1938 até 10.11.1945. Seu governo buscou imprimir uma estrutura mais racional na cidade para adequá-la às necessidades de expansão industrial em curso. Ver PMSP, 1992.

serviços urbanos, principalmente aos transportes, à retificação do rio Tietê, à criação de mercados distritais para o abastecimento, à rearticulação dos serviços de gás e telefonia.

É interessante destacar, que ao final de seu governo Prestes Maia inaugurou o Centro Educacional e Desportivo do Ibirapuera, visando de certa forma, compensar as perdas criadas aos times de futebol de várzea que perderam seus campos pelas obras de retificação dos rios. (Bonduki, 1998).

A partir do “Plano de Avenidas” em 1930, de Prestes Maia e Ulhôa Cintra<sup>116</sup>, e da sua implantação na década de 40 ficou evidente a opção dos gestores públicos pelo automóvel e pelos transportes coletivos sob pneus. Esta opção culminou na determinação e qualificação da relação precária entre o centro e os bairros. O sistema viário composto pelo perímetro de irradiação, pelo sistema Y e pelas 10 avenidas radiais, consolidavam o modelo radiocêntrico da estrutura urbana pré existente na malha da cidade.

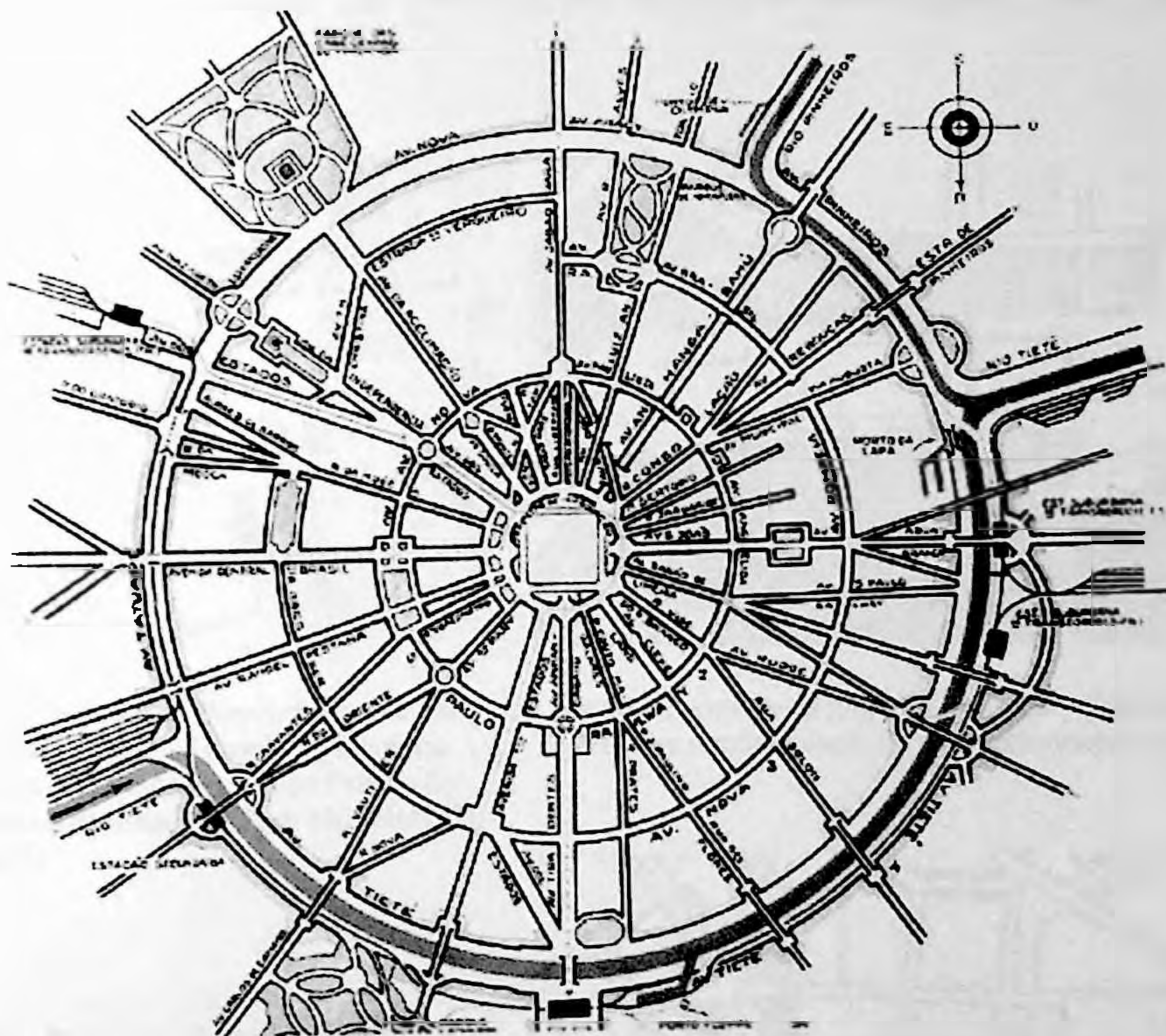


Fig 54 – Esquema teórico do Plano de Avenidas, proposto por Prestes Maia em 1930.

<sup>116</sup> O plano de Avenidas consistiu em uma proposta de circulação viária com base no uso de automóveis, a partir de ligações concêntricas que formariam anéis. Da área central saíam radiais que fariam as ligações com os bairros mais distantes. Ver Maia (1930).

Na primeira versão do Plano, do anel viário junto do centro partiriam as radiais, onde nenhuma atravessaria o anel, liberando-o de densa circulação. Porém, na versão posteriormente implantada o esquema adquiriu uma via diametral configurando o sistema Y e estabelecendo as ligações com as margens do Tietê e do Pinheiros.

Na proposta, Prestes Maia reitera a execução de um centro cívico, propondo profunda alteração na região da Sé, em um sistema de praças e estruturas públicas que formariam um eixo entre elas e o Parque Dom Pedro II. Devemos lembrar que a proposta de criação de um centro cívico foi colocada nas primeiras décadas do século XX, conforme os exemplos nas figuras a seguir.

As propostas de Victor da Silva Freire e Samuel das Neves foram muito similares e propunham um conjunto monumental, formado por nova Catedral, o Congresso Estadual, o Paço Municipal e uma esplanada. Bouvard comcebeu o Centro Cívico com o Palácio do Governo e uma grande Praça junto à Catedral. Em 1913, Rodrigues Alves em acordo com o Arcebispado, indicava a relocação da Catedral em direção ao largo Municipal (atual Praça João Mendes) e a abertura de esplanada que formaria a Praça da Sé, espaço que perdurou por mais de 60 anos. (Segawa, 2000, pág 100).



Fig 55 – Pormenor da proposta de Bouvard para o Centro Cívico junto à Catedral da Sé (1). O conjunto receberia novos edifícios junto à esplanada (4), sendo: Palácio do Governo (5), Congresso Estadual (2), Paço Municipal (3) e Palácio da Justiça (6).

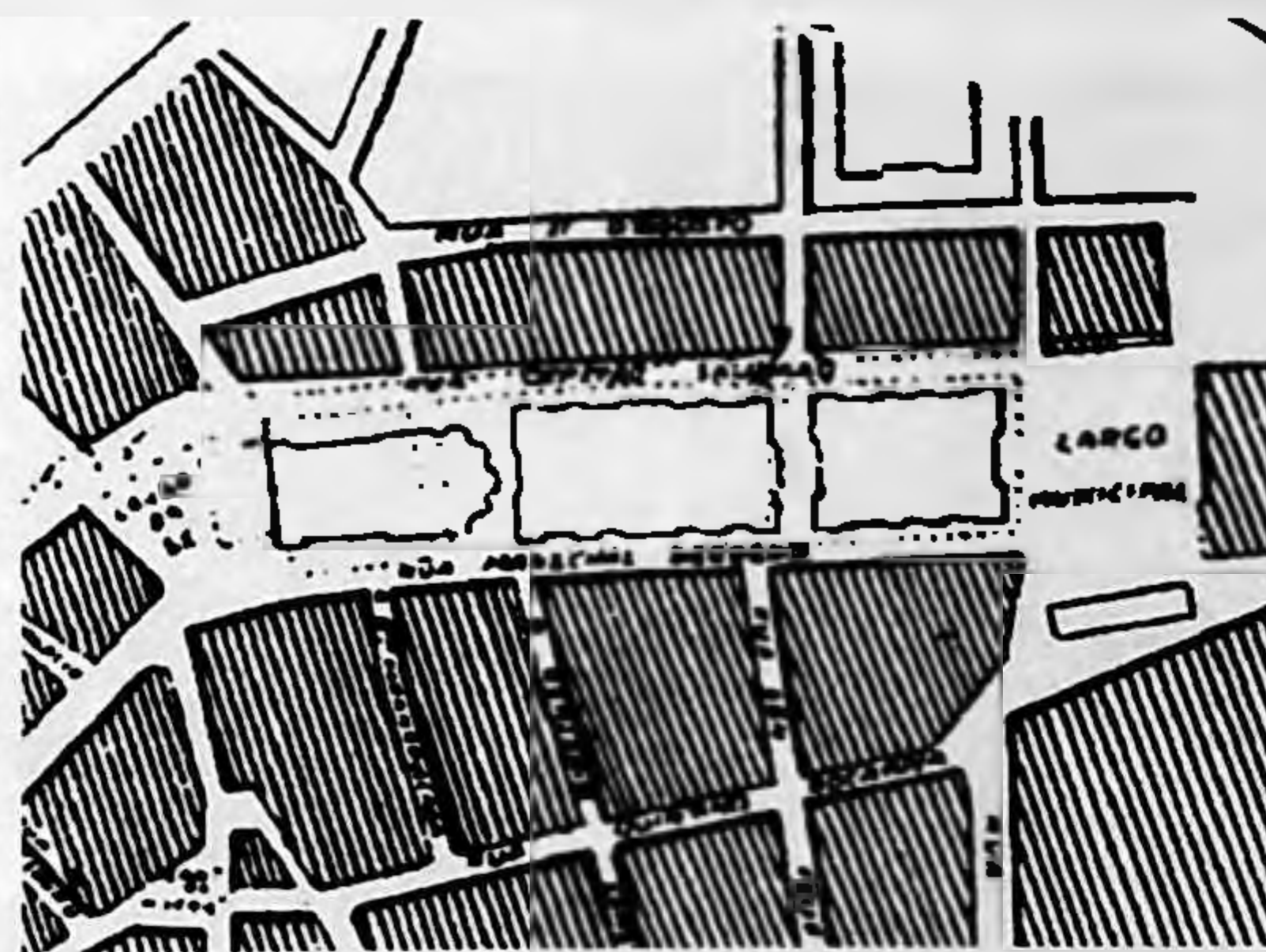
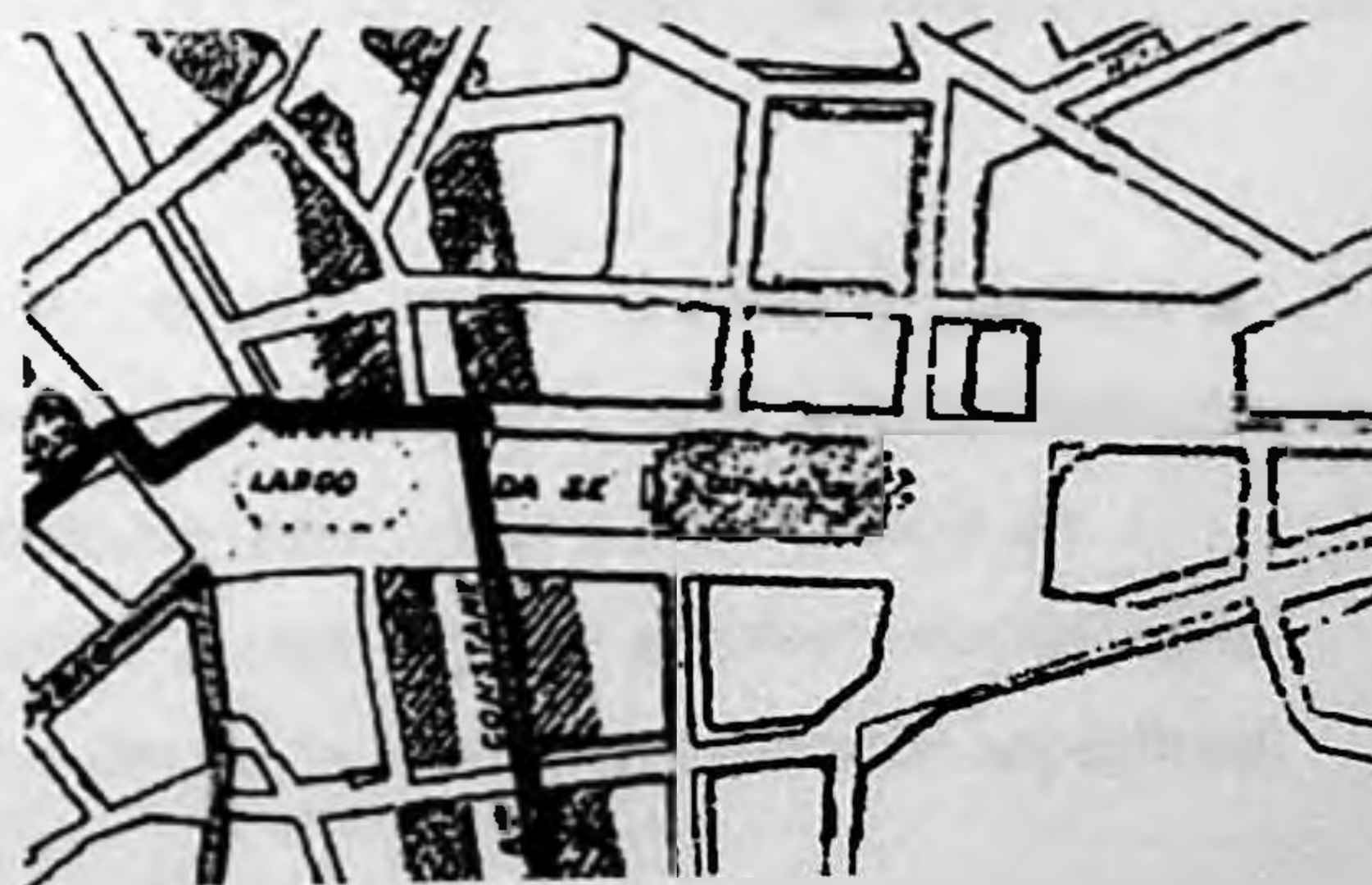


Fig 56 – Pormenor da proposta de Freire e Guilhem, de 1910, para a reformulação da área central/setor Sé.

Fig 57 – Pormenor da proposta de Ulhoa Cintra para a Avenida de Irradiação em 1930, onde destacamos a idéia de seccionar a Praça da Sé pela nova avenida. Esta proposta foi abandonada na versão final.



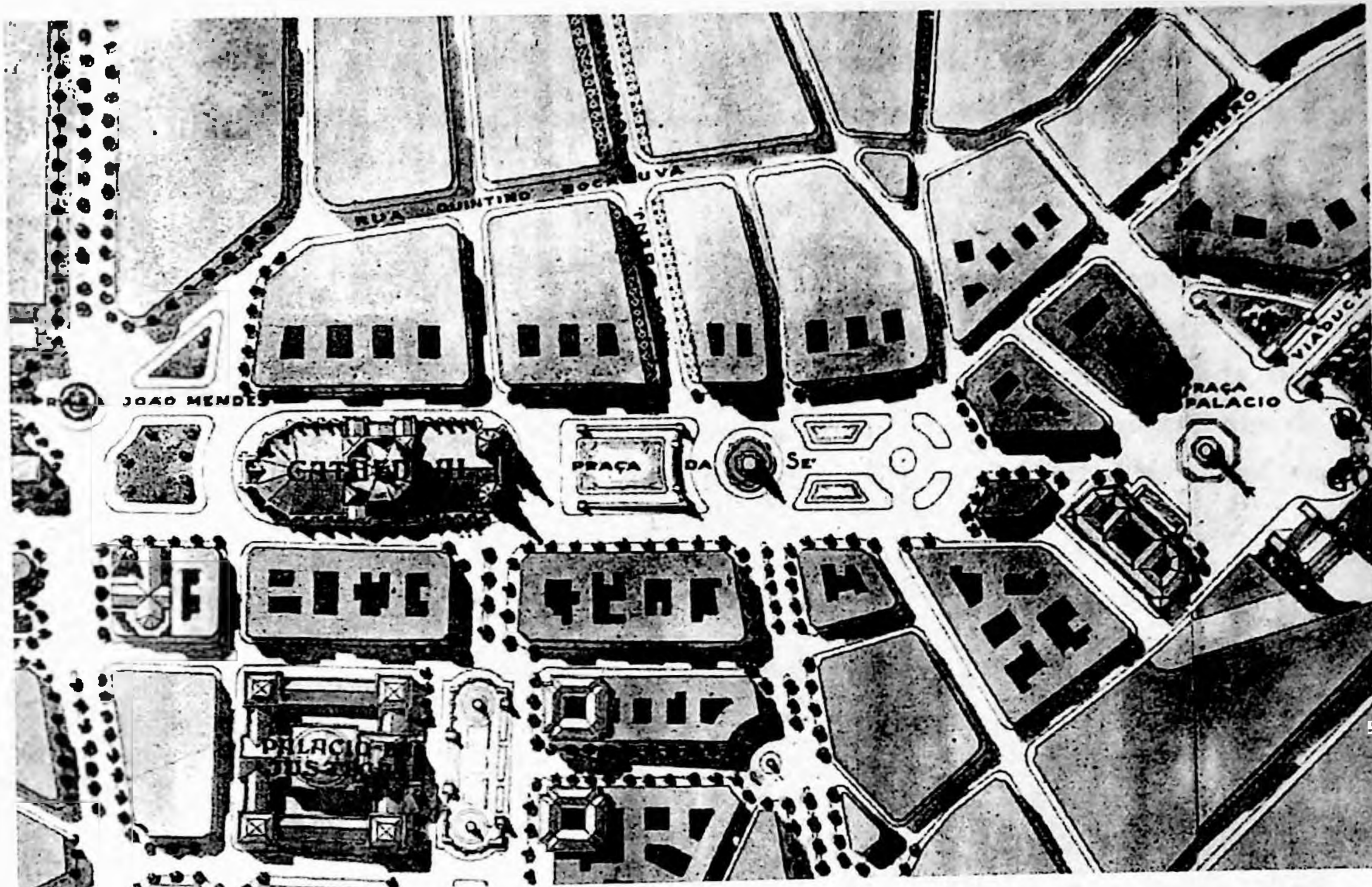


Fig 58 – Proposta para o Centro Cívico de Prestes Maia, formando um conjunto de edifícios públicos, praças, jardins e fontes, alcançando o Parque Dom Pedro II.

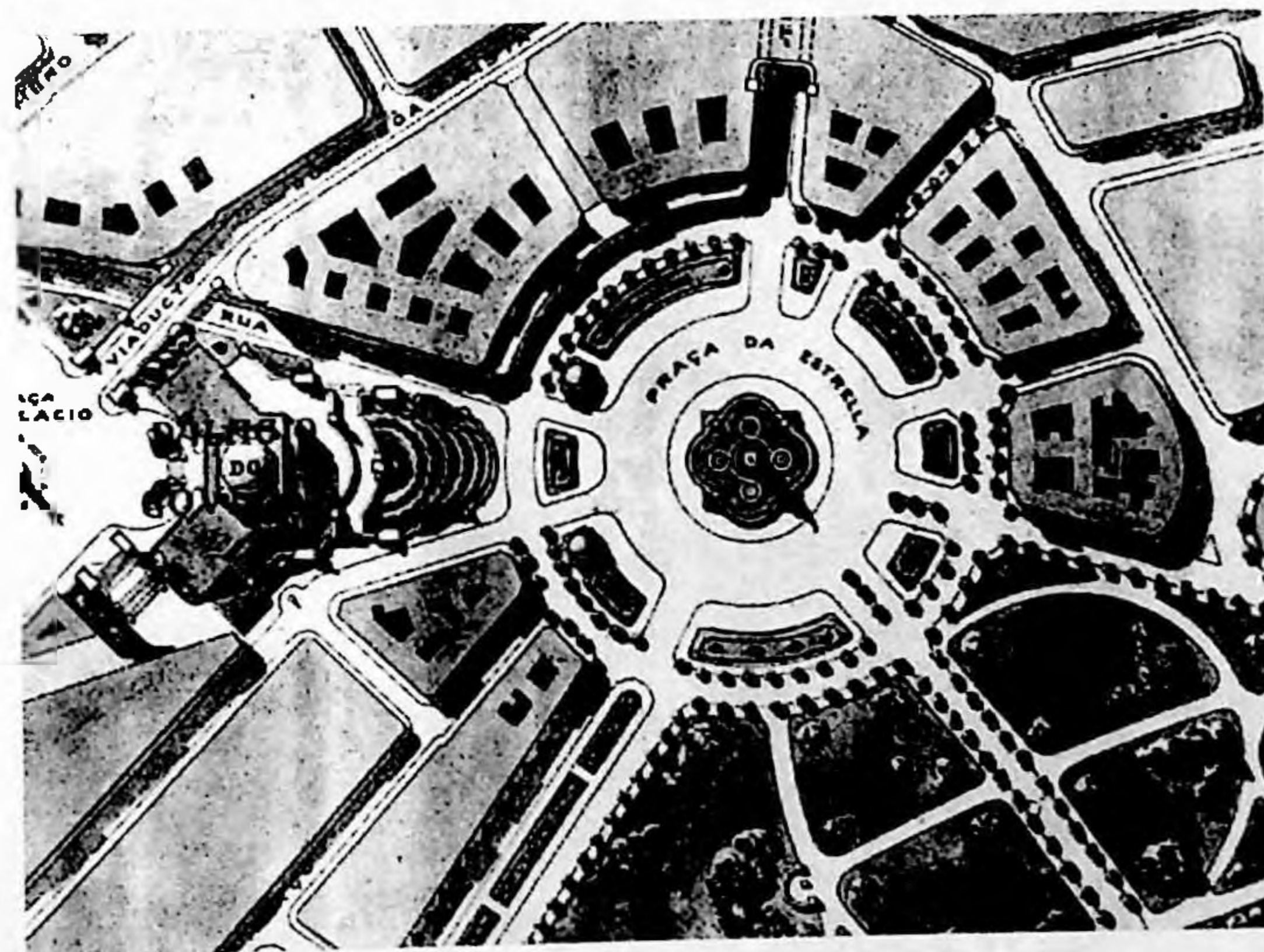


Fig 59 – Dando continuidade ao setor da Sé, seria aberta a Praça da Estrela que uniria o Centro Cívico ao Parque Dom Pedro II. Desta praça sairia um túnel de interligação com o Vale do Anhangabaú.

...“o problema máximo era o centro. Ao contrário do Rio de Janeiro, que teve a solução da Av. Central, já recebera SP por volta de 1911, uma primeira solução perimetral. A exiguidade da colina histórica fazia prever a insuficiência da solução ao fim de um quarto de século. ...A concepção é simples: envolvimento da área congestionada por um anel, a fim de provocar sua expansão superficial,

*o desvio das correntes diametrais e uma fácil distribuição perimetral do tráfego. No caso paulista, a Av. Circular, que lembra os Rings da Europa central e os boulevards parisienses, mede quilometro e meio de diâmetro e uma largura de 33 a 44m, passando por diversas praças e pontos notáveis". (Prestes Maia, 1942, apud Leão, 1945).*

Ao final de sua primeira administração, Prestes Maia transformou a paisagem da cidade que realmente assumiu um novo aspecto. Além da construção do Perímetro de Irradiação ou anel, no entorno do centro em uma versão revisada, deu início às obras das novas artérias radiais e perimetrais, com o remanejamento de praças para a adaptação aos veículos, além da conclusão de parte das obras de retificação do canal do rio Tietê<sup>117</sup>.

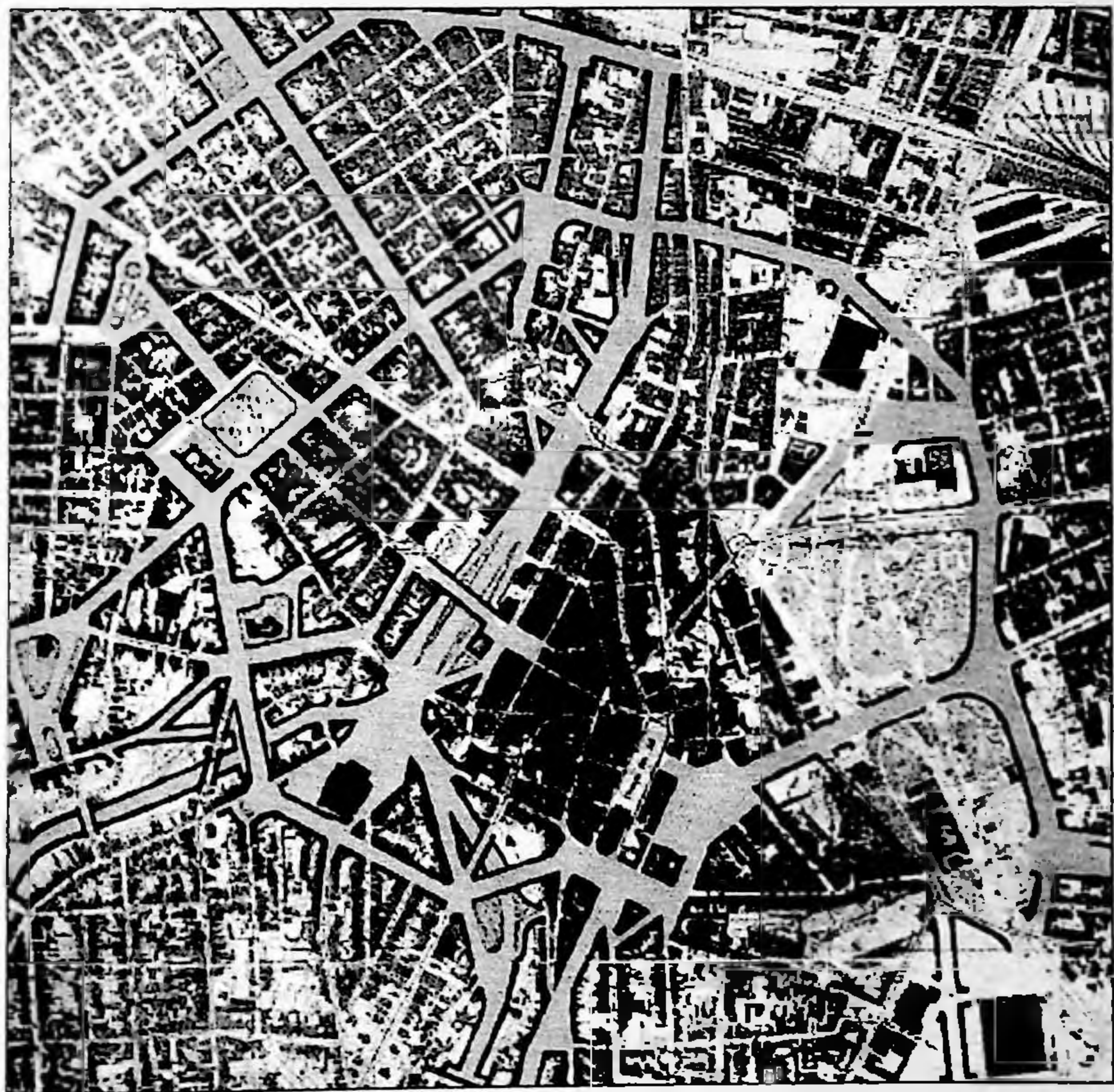


Fig 60 – “Planta Geral dos Melhoramentos de São Paulo” . 1945. Pormenor da planta onde se visualiza o perímetro de irradiação e sistema Y, implantado por Prestes Maia.

<sup>117</sup> Ver filme “Perímetro de Irradiação” de Primo Carbonari em 1945 e também Seabra (1987).

Nesta última versão do anel implantado, abandonou-se o eixo Viaduto São Francisco – R. Benjamin Constant que seccionava a Sé. O maior fluxo seria enviado pela parte posterior da Catedral, na praça João Mendes, seguiria pela Praça Clóvis e desceria pela Rangel Pestana, iniciando o uso do percurso que hoje em dia efetuamos. A previsão para implantação do metrô começou a ser preparada através da construção de aproximadamente 2 km de leito em linha dupla nos viadutos da Av. Circular<sup>118</sup>, de modo a facilitar as obras quando o viário construído estivesse saturado. (Toledo, 1992)



Fig 61 – Edifício da Caixa Econômica Federal, 1951. Nota-se o espaço central da praça servindo para estacionar veículos.

A situação da circulação e acessos da cidade nesse período pode ser ilustrada através dos Mapas “São Paulo: Planta de situação das vias de comunicação e acessos do Município da Capital”, de 1945 e do Mapa Diagrama em faixas de escoamento de passageiros de transporte coletivo de e para o perímetro central”. Ambos foram elaborados pelo engenheiro Mário Lopes Leão e demonstram a situação do Município antes do período das obras citadas, e demonstram que o tráfego entre o centro e a zona leste era muito intenso, devendo ser considerado como prioritário.

---

<sup>118</sup> A avenida Circular abrangia os Viadutos Jacareí, Viaduto 9 de Julho e D. Paulina.

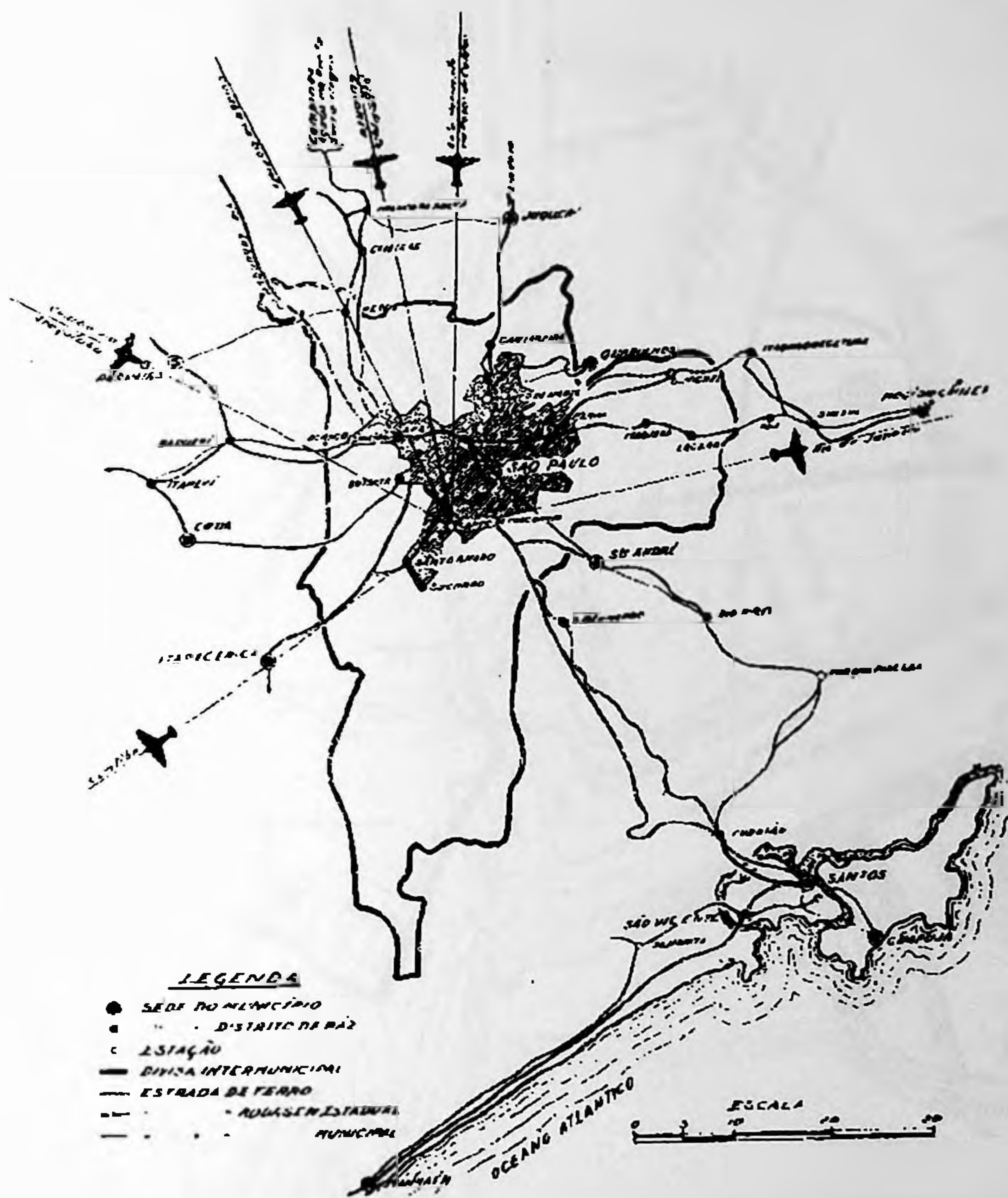
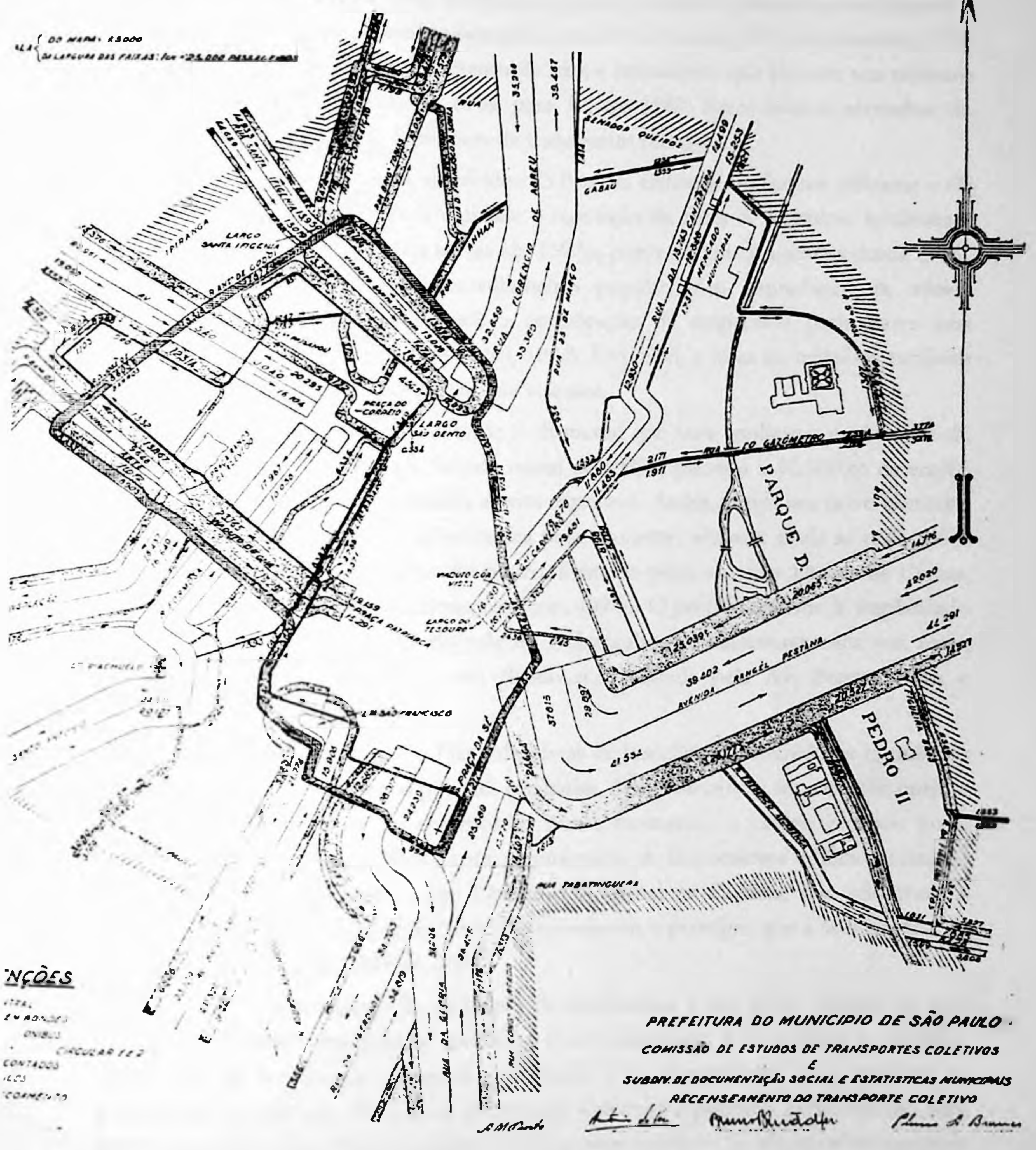


Fig 62 – Situação geral das vias de acesso e principais vias da cidade em 1945, apresentada por Mário Lopes Leão.

**CONTAGEM: ABRIL, MAI, JUNHO E JULHO DE 1939**



**Fig 63 - "Diagrama em faixas de escoamento de passageiros de transportes coletivos de e para o perímetro central - entre 6 e 24h em dias úteis" - 1939.**



Entre 1940 e 1960 houve um grande e rápido crescimento dos bairros e vilas na cidade. Entre algumas podemos citar a Vila Matilde, Vila Guilhermina, Vila Esperança, além do desmembramento de vários municípios que tiveram seu número triplicado, passando de 10, em 1940, para 30, em 1960. Estes bairros afastados do centro continuavam ser atendimento de transportes coletivos.

Em 1947, foram adquiridos 75 bondes elétricos, 30 ônibus elétricos e 60 auto-ônibus para uso em toda a cidade e reposição da frota de veículos, totalmente danificada. Houve o ajuste das tarifas em 150 %, pois estavam congeladas desde 1909, fato que causou grande descontentamento popular com depredação de vários veículos. Em 1958, foi autorizada a participação de empresas particulares nos serviços de transportes coletivos. (Stiel, 1984). Em 1953, a frota de tróleibus também foi aumentada, recebendo-se 125 novos veículos.

Em 1954 foi proposta a 2ª diametral que faria triplicar a capacidade de circulação de veículos. De um círculo inicial de 3000m passaria a 10.600 m na região central, além de serem introduzidas as vias expressas. Assim, surgia um novo conceito para direcionar a circulação radiocêntrica para diametral, embora ainda as realizações reafirmassem os anéis em torno do centro, formado pelas avenidas Duque de Caxias, R. Amaral Gurgel, R. João Teodoro (Grostein, 1994). O próprio sistema Y implantado estava reforçado e a travessia do vale do Anhangabaú se reafirmava cada vez mais, assumindo as ligações norte e sul, dando continuidade pela Av. Prestes Maia e Tiradentes.

À nível nacional, o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek iria impulsionar o processo de deslocamentos por vias asfaltadas, demonstrando a interrelação entre o urbanismo e a indústria de transportes. Nesse momento, o centro recebeu novo impulso no seu parque edilício, com a construção de importantes edifícios como o Edifício Itália e do Copan, e do Conjunto Nacional na Paulista, que adotavam a estética modernista. Estas construções evidenciavam o prestígio que a área central da cidade ainda mantinha. (Meyer, 1998)

O crescimento da utilização de automóveis e seu fluxo intenso na área central eram ainda um grande problema a ser enfrentado e permitiam a contínua insistência na criação de novas vias expressas e de alargamentos para resolver os problemas de trânsito. Porém, os transportes coletivos e públicos permaneciam sem muito incentivo. Em 1958, o serviço de transportes coletivos foi aberto a companhias particulares e, pouco a pouco, os bondes foram substituídos pelos ônibus à diesel, sendo que a última linha (Santo Amaro) permaneceu até 1968 (Stiel, 1984 e Grostein, 1994)

Embora as obras indicassem uma opção crescente pelo uso de automóveis particulares o debate entre a comunidade urbana apresentou muitas variações e diferentes contribuições. A implantação do metrô como modalidade de

transportes mas também, como elemento estruturador do urbanismo paulistano se destacou desde os anos 30, como pauta central dos debates profissionais. Mesmo colocando-se na defesa do metropolitano, já nos anos 30, Prestes Maia deu prioridade ao sistema viário destinado a veículos particulares cujas intervenções foram emblemáticas e definiram definitivamente a estrutura da malha central.

*"... um sistema de viação urbana não pode ser deixado ao sabor das empresas que o exploram. Ele constitui um elemento formidável e decisivo de vida e movimento. Na expansão das cidades o papel dos transportes rápidos é preponderante. ....O metrô assume francamente a função coletora e por seu raio de ação, é o instrumento que permite às grandes cidades modernas a sua extensão desmesurada".*

(Maia, 1930)

*"o bem estar e o progresso das aglomerações humanas dependem intimamente de serviços eficientes e com suprimento regular de água, gás, telefonia, luz, forças elétricas e transportes urbanos".*

(Anhaia Melo, apud Leão, 1945, pg. 27/28)

De forma conflitante, alguns urbanistas, como Anhaia Melo consideravam que a questão metropolitana devia ser vista sob o olhar regional, baseado em dois momentos: em 1930, com a crise do café e em 1954, pelo surto de industrialização e urbanização (Meyer, 1991)

Os estudos do engenheiro Mário Lopes Leão (1945), como veremos em detalhe mais adiante, também baseavam-se em uma visão urbana de conjunto, considerados através de três fatores básicos: das instalações, da circulação e da proteção ou abrigo. A partir destes fatores, o autor defendia o tratamento de sete problemas principais: as condições de transportes; de higiene; sociais; econômicas; estéticas; de defesa e das condições de vida das zonas periféricas que geralmente estavam ligadas à situação e localização das indústrias. Leão considerava que a grande cidade era "útil" na medida em que coordenava a vida coletiva.

*.... "o centro político, espiritual, científico e artístico para onde convergem os melhores valores formando os escóis indispensáveis à vida das Nações. É o centro coordenador e econômico insubstituível, propulsor das energias da vida coletiva" (Leão, 1945, pg. 30).*

O autor defendia que o sistema de transportes de uma grande cidade deveria ser coordenado para que não houvesse duplicação desnecessária e onerosa de cada modo de transporte, a partir de uma única orientação e diretriz.

Segundo Leão (1945), em 1939, 66,7% das pessoas que utilizavam de transporte coletivo davam preferência aos bondes, porém com acentuado crescimento da aceitação dos ônibus que nesse momento ainda eram em pequena quantidade. Isto se deu em grande parte pela melhoria dos carros, maior estabilidade dos horários, permanência de itinerário e regularidade da frequência dos veículos. A concorrência entre os dois serviços se intensificou pois o ônibus, tinha seu trajeto sobreposto ao do bonde, cuja qualidade, como já foi citado, ficou cada vez mais precária. Porém, nas horas de grande demanda o bonde ainda era o mais requisitado, mesmo superlotado, pois era mais barato.

A situação de tráfego evidencia na época, a falta de ligações circulares ou diagonais que obrigava a maioria das pessoas a cruzar o centro para atingirem outros bairros, como ainda acontece nos dias atuais. No Mapa apresentado a seguir, destacam-se os fluxos de maior movimento prioritariamente nos setores da Av. Rangel Pestana ⇒ Celso Garcia ⇒ Penha. Em segundo lugar, pela Rua da Glória ⇒ Lavapés ⇒ Independência ⇒ Ipiranga e em terceiro, pela Rua da Liberdade ⇒ Vergueiro ⇒ Domingos de Moraes ⇒ Vila Mariana. Por fim, o menor fluxo era em direção à Av. São João ⇒ Água Branca ⇒ Lapa.

Segundo Leão, 1945, o crescimento da população na época demonstrava maiores taxas principalmente na vertente leste do município, nos bairros de Vila Prudente, Vila Maria e São Miguel e secundariamente, em Vila Matilde, Lageado e Jardim Paulista.

**Tabela 3 – Taxas de crescimento da população por Distrito entre 1934 e 1940**

<b>Distritos</b>	<b>Taxas de crescimento</b>
Sé	-0,02 a - 0,01
Brás Bom Retiro Santa Efigênia	-0,01 a 0,00
Belenzinho Tremembé Pari	0,00 a 0,01
Consolação Moóca Liberdade Bela Vista	0,01 a 0,02
Osasco Santana Barra Funda Santa Cecília Cerqueira César	0,02 a 0,04
Itaquera Tucuruvi Cambuci Vila Mariana Perdizes Lapa	0,04 a 0,06
Perus Pirituba Nossa Sra. Do Ó Casa Verde Jardim América Butantã Indianópolis Saúde Aclimação Ipiranga Alto da Móoca Penha	0,06 a 0,10
Jardim Paulista Vila Matilde Lageado	0,10 a 0,15
Vila Maria São Miguel Vila Prudente	Mais de 0,15

Fonte: Leão, 1945, pág 87. Mapa "Distribuição ecológica de crescimento da população por distrito – entre 1934 e 1940, com base na divisão distrital de 1940 – PMSP".

Em análise aos dados apresentados torna-se claro, que a demanda por transportes se dava em direção à região leste, apesar de não ser prioritária nos investimentos públicos para o setor.

Como já visto, foi a partir da conclusão das obras de Maia no segundo mandato como prefeito, entre 1961 e 1965, que a cidade consolidou sua nova estruturação viária evidenciando a opção pelo transporte individual. Assim, houve a complementação das vias radiais e expressas, as ligações entre as marginais dos rios Tietê e Pinheiros e a implementação do eixo leste-oeste (Radial Leste).

Devemos lembrar que nas décadas de 1960 e 70, ocorreram a construção dos grandes conjuntos habitacionais populares do BNH, que ocuparam setores distantes no eixo leste da cidade, principalmente. Estas intervenções induziam e direcionavam as ocupações da população de baixa renda. A presença da Serra da Cantareira, ao norte, e das represas de Guarapiranga e Billings, ao sul, inibiam naquele momento as ocupações maciças. A região oeste dependia da transposição do rio Pinheiros e se deparava com o Município de Osasco.

Na administração de Paulo Maluf, entre 1969 e 1971, foram realizadas obras de complementação com base no plano das gestões anteriores. Porém, as intervenções continuavam a não levar em conta a demanda popular e tendiam a realizar ligações e obras de grande envergadura e com altos recursos, de interesse ao mercado imobiliário e empresas de construção civil.

Assim, foram realizadas as ligações leste-oeste, com as obras do elevador Costa e Silva sobre parte da Av. São João, e a reformulação da praça Roosevelt<sup>119</sup>. Esta obra resultou na interferência e desvalorização de um imenso setor residencial de média renda, existente desde Santa Cecília até Perdizes (Grostein, 1994). Devemos enfatizar que mesmo evidenciando prejudicar grande parte de um bairro da cidade, estas intervenções mostravam grande imponência e angariavam adeptos. Mais uma vez, as ligações leste-oeste concentraram investimentos em vias expressas para automóveis, criando estruturas de grande impacto na malha urbana existente.

Nos anos 1960 e início dos 70 a Praça da Sé não sofreu nenhuma intervenção física relevante, embora reforçasse seu papel de nó viário e de transbordo para a população que utilizava o sistema de ônibus. As intervenções para a implantação do metropolitano resultaram na necessidade de reformulação dos transportes coletivos e da criação de grandes terminais de ônibus distribuídos na malha viária, até então inexistentes.

---

<sup>119</sup> Estas interferências serão comentadas com maior detalhe, na próxima seção. A reformulação da Praça Roosevelt serviu de exemplo polêmico, ou mesmo de contraponto para as propostas para as praças nas próximas décadas.

Devemos ressaltar, entretanto, a proposta para a criação dos calçadões de pedestres para a área central. Estes fatores foram decisivos para a alteração dos usos e dos aspectos físicos do centro da cidade.

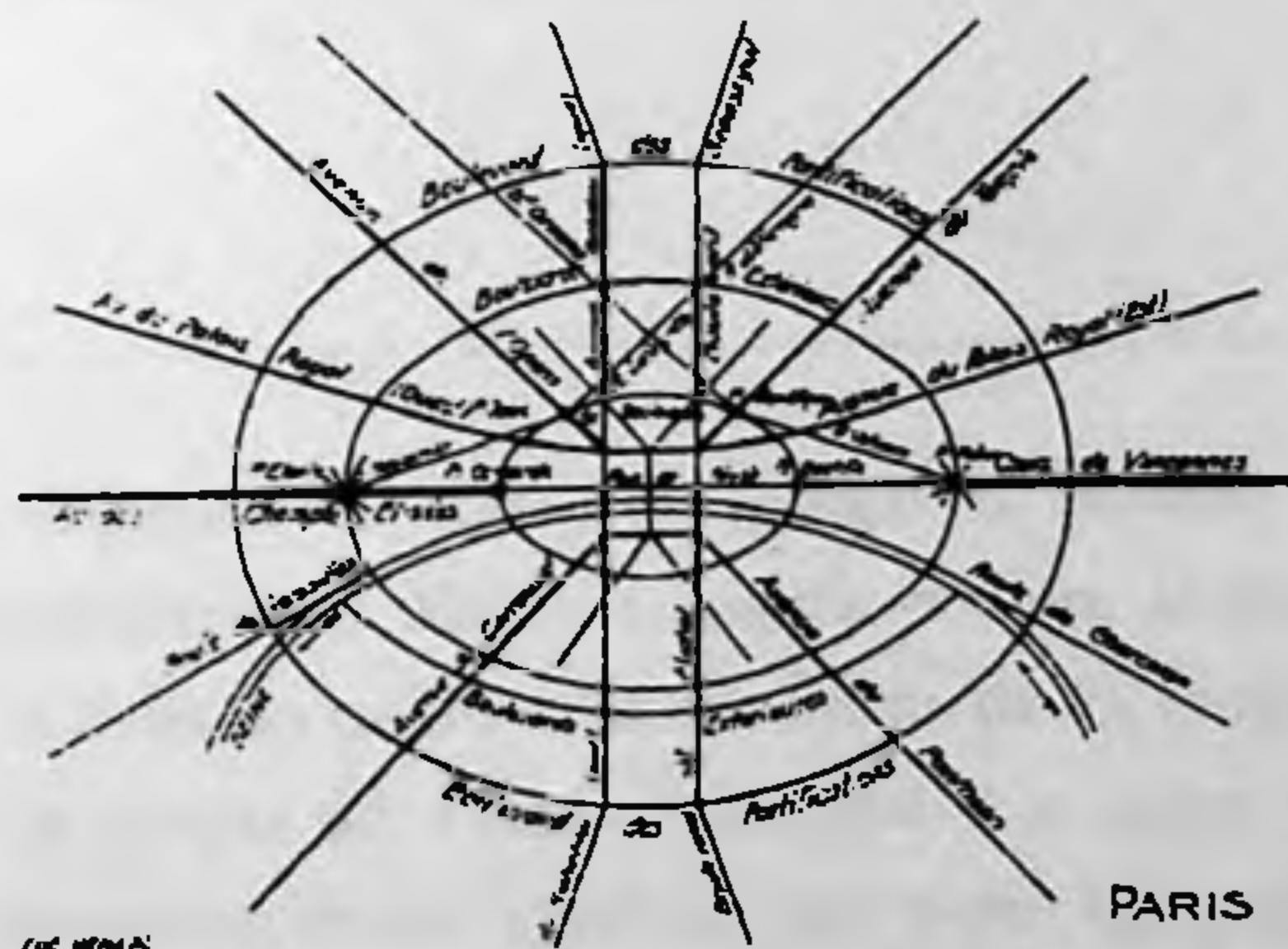
### 3.2. SÍNTESE HISTÓRICA DAS PROPOSTAS PARA A IMPLANTAÇÃO DO METROPOLITANO NA CIDADE

Os anos 50 e 60 foram marcados pela valorização e implantação de sistemas de transportes de apoio aos automóveis particulares e interferiram e alteraram de modo contundente as estruturas viárias do centro de São Paulo. Porém, ao final dos anos 70, a implantação do Metropolitano na cidade introduziu uma nova dinâmica aos espaços existentes. Induziu também, a ocupação de outros setores e bairros da cidade, evidenciando sua capacidade de qualificar o espaço urbano.

Assim, apresentaremos neste momento as principais propostas e de que formas elas mudaram a malha urbana. Em termos institucionais, as primeiras propostas e projetos para a implantação do metrô estiveram inseridas em estudos mais abrangentes sobre o transporte coletivo na cidade.

As primeiras propostas na defesa de um transporte sobre trilhos para uso urbano foram objetos de estudo em Paris, a partir da metade do século XIX. Porém, a primeira linha a circular foi a de Londres no ano de 1878. Na década de 1930, estudos suíços já indicavam algumas diretrizes básicas que deveriam ser observadas na escolha dos modos de transportes conforme a região de atendimento. Estas diretrizes demonstravam que o bonde seria o meio de transporte mais adequado para as massas, indicando intervalos entre 1 a 6 minutos; o trolebus seria adequado para intervalos de 6 a 12 minutos, e para terrenos acidentados e rampas fortes; e o ônibus aceitaria intervalos de 12 minutos ou mais, adequado a movimentos fracos com característica de complementar a linha de bondes, principalmente as radiais (Zuger e Denzer, "Revista Auto" 1941, apud Leão 1945).

Fig 64 – Esquema teórico para sistema viário e metrô de Paris, por Hénard.



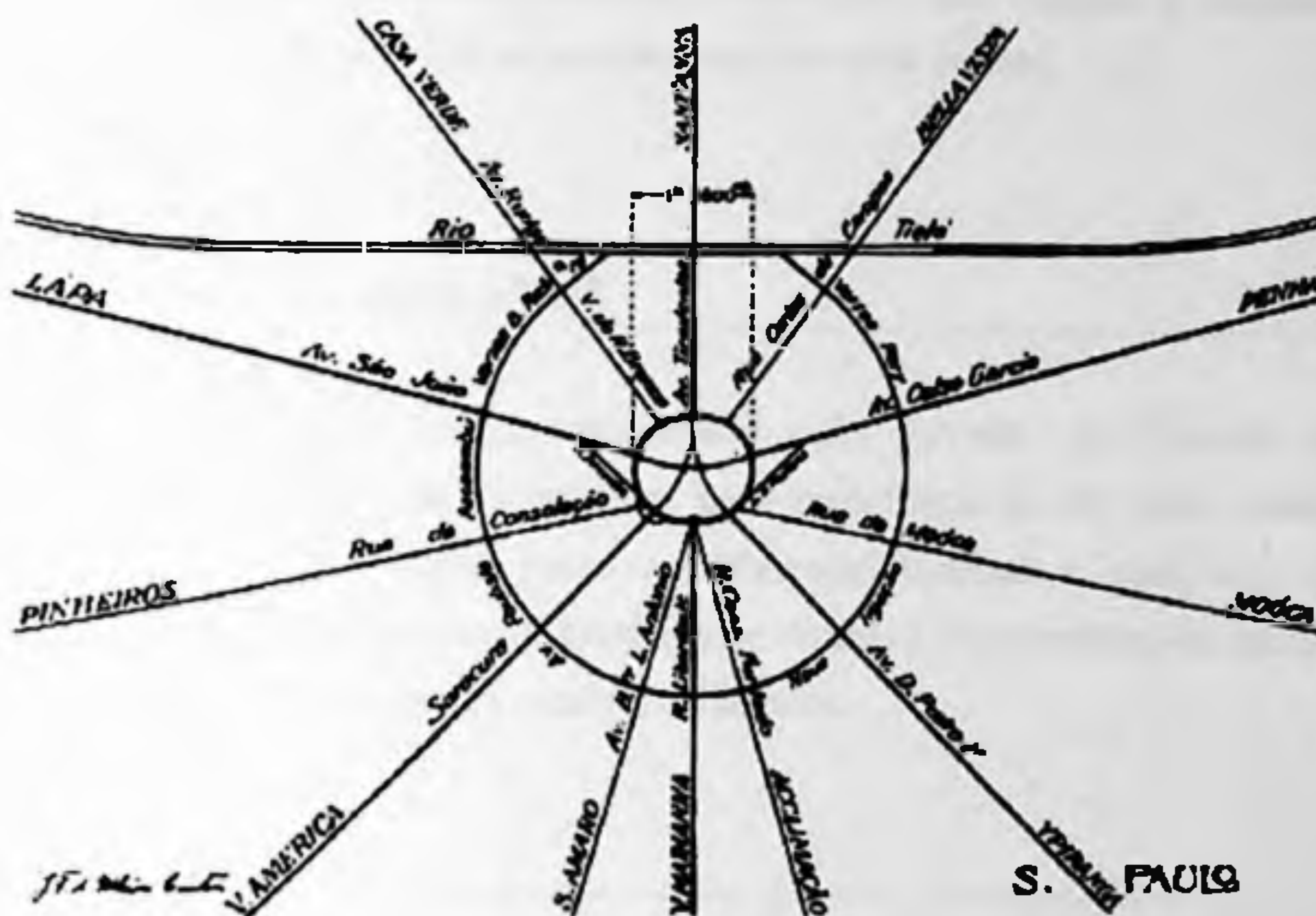


Fig 65 – Esquema teórico para o sistema viário e metrô para São Paulo, por P. Maia, 1930.

De maneira geral, o objetivo da implantação dos metropolitanos nas maiores cidades do mundo era, essencialmente, o de alcançar grandes radiais externas ligando-as às linhas locais e também alcançar as zonas centrais, atravessando-as em diametrais. Para sua otimização devia-se considerar um raio mínimo de ação de 6 km que, ao trabalhar em conexão com os demais modos de transportes, atingiria uma abrangência de 20 Km de raio. (Leão, 1945)

Os primeiros projetos para a implantação do metropolitano em São Paulo que merecem destaque, são os apresentados a seguir (Cardoso, 1983):

### Projeto Light – 1927

A Companhia Light, que detinha a concessão do serviço de bondes na cidade, efetuou um estudo para a implantação do Metrô. Consistia em um sistema conjunto de metrô, ônibus e bondes. A linha do metrô seria em forma de U, entre a várzea do Carmo (Pq. D. Pedro) e as praças do Teatro Municipal e o largo do Paissandú. A proposta, porém, não despertou muito interesse por parte do poder público, pois foi apresentada em um momento de muita apreensão quanto à continuidade do fornecimento de energia elétrica e mesmo de insegurança quanto ao



atendimento do aumento de demanda gerada. Até então, o fornecimento era insuficiente, causando grandes prejuízos à circulação dos bondes e demonstrando a operação desse tipo de sistema estava alcançando seus limites.

### Projeto Antonio Carlos Cardoso –1928

Este projeto foi encomendado pelo governo do Estado visando a substituição do Tramway da Cantareira, para transformá-lo em linha metropolitana com ligação à linha da Light junto ao Mercado Central e com um ramal para Guarulhos. Porém, esta proposta também se tornava comprometida na medida em que o fornecimento de energia era ainda insuficiente.

### Plano de Avenidas –1929/30

O plano de Prestes Maia e Ulhôa Cintra centrava-se na racionalização do sistema viário, porém estendendo-se sobre a questão ferroviária e dos transportes urbanos. O esquema proposto incentivava a expansão da cidade para novos eixos e tinha como foco central a circulação “a fim de espalhar o movimento e as atividades, além de multiplicar os centros”, permitindo “sanear e tornar acessíveis áreas deterioradas e abandonadas, reparando-as” (Prestes Maia (1930) apud Leão (1945), pg. 76). Propunha também, a transferência das linhas ferroviárias para as margens do Tietê, aproveitando seu leito para criar avenidas e usando a área central como conexão entre a ferrovia e o metrô. Nesse momento, defendiam as linhas rápidas e semi-rápidas para o transporte na área central. No esquema apresentado a seguir, podemos observar o modelo radial concêntrico para a circulação, de autoria de Prestes Maia, no qual as linhas de transporte rápido e semi-rápido são projetadas.

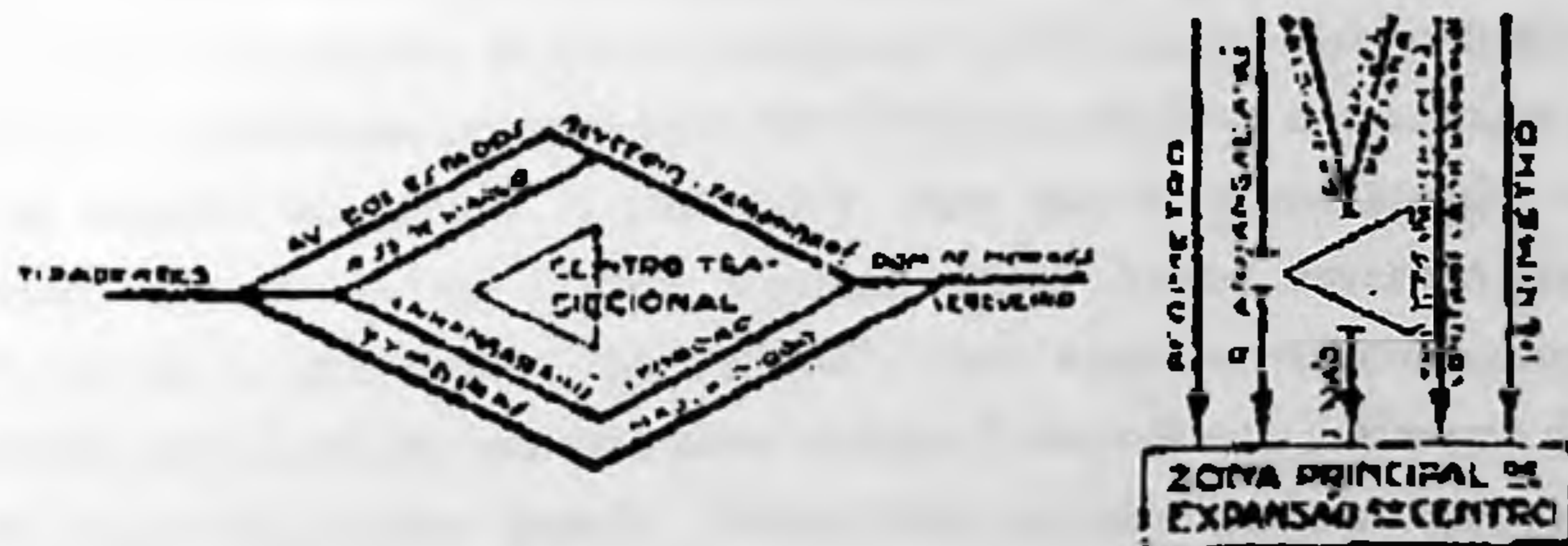
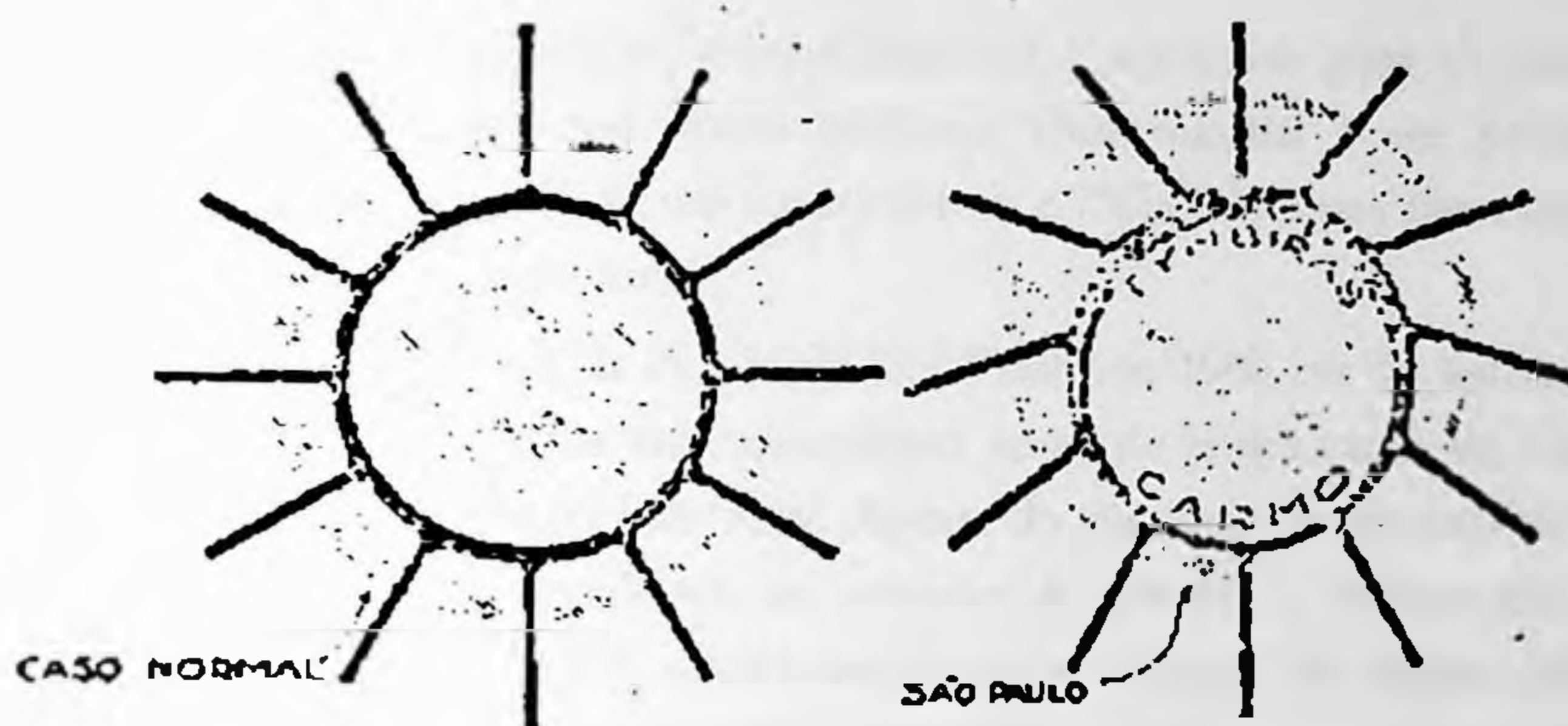


Fig 66 – Croquis do Plano de Avenidas indicando fluxos para descongestionar a área central de São Paulo, 1930.

SCHEMAS INDICANDO A MANEIRA DE AFASTAR DO CENTRO CONGESTIONADO OS TRAFEGOS N-S e E-O



SCHEMA DEMONSTRATIVO DA ZONA DE EXPANSÃO CENTRAL

Fig 67 – Croquis do Plano de Avenidas indicando a zona de expansão, 1930.

### Proposta de Engo. Mário Lopes Leão

Leão defendeu sua proposta para o metropolitano com ênfase no fato de que uma proposta de grande envergadura, como esta, deveria basear-se no conhecimento da dinâmica da cidade e na definição objetiva dos fins a atingir, bem como dos programas de ação (Leão, 1945). Ao estudar o sistema de transportes demonstrou as possibilidades teóricas, através de modelos de grande circulação na época, onde definia alguns trajetos básicos para as linhas do metropolitano.<sup>120</sup>

O autor utilizou-se de conceitos, parâmetros e critérios com base no esquema teórico de Ruhlmann, conforme croquis apresentado na página seguinte<sup>121</sup>. O esquema partiu de um sistema de linhas ortogonais quadriculadas, mais indicado para cidades onde o zoneamento permitia uma distribuição homogênea dos serviços e de moradia, em relação ao centro. A partir dele, para que se possa atender o movimento muito acentuado no centro, algumas destas linhas deveriam ser encurvadas, de forma a criar linhas “parabólicas”. Caso essas estivessem muito próximas, deveriam ser adequadas em uma linha circular, formando um perímetro de irradiação, com raio não muito grande. Outra linha circular poderia unir as

<sup>120</sup> Nesses estudos, nota-se grande influência dos trabalhos do italiano Cesare Chiodi.

<sup>121</sup> O esquema teórico de Ruhlmann, utiliza de gráficos sob a malha urbana pretendendo alcançar o melhor percurso a ser implantado.

extremidades das linhas parabólicas formando um segundo anel, conforme o esquema existente em Paris.

Quanto a relação tempo/distância a ser usada para os percursos dos pedestres, Leão considerou como distância ideal máxima a ser percorrida pelo pedestre até a estação, 400 m nas áreas centrais e 750 a 800m nas áreas mais afastadas do centro. (entre 6/7 minutos)

A população da cidade de São Paulo em 1940 era de aproximadamente 1.326 mil hab.<sup>122</sup>, com uma taxa geométrica anual de crescimento de 4,15% e uma densidade média de 888,50 hab/Km<sup>2</sup>. Apesar do aumento do número de habitantes, havia uma diminuição gradativa do número de bondes e ônibus em circulação. Estudos efetuados em 1939, confirmavam que o número de viagens efetuadas em transportes coletivos era de 1.382.999 passag/dia, maior que o número absoluto da população, sendo 898.283 (65%) por bondes e 484.712 (35%), por ônibus. Portanto, os ônibus em circulação não conseguiam retirar mais que 1/4 da demanda na área central, que contava com um movimento diário de 70% ou 1 milhão de pessoas, sendo que 162.000 usavam-na somente para baldeações. Os dados indicam que o sistema de transportes coletivos estava sobrecarregado e insuficiente tanto em número de passageiros quanto em linhas de atendimento no território. (Leão, 1945/EMPLASA, 1983)

A partir dessa situação precária, Leão estabeleceu uma comparação entre os modos de transportes, conforme tabela abaixo. Na Tabela 4, podemos observar que apesar de apresentar um custo de implantação muito maior que o ônibus e os bondes, os subterrâneos transportam sete vezes mais passageiros na metade do tempo do sistema de ônibus ou de bondes. Ao mesmo tempo, se conjugado ao sistema de elevados esta relação de custo tenderia a melhorar.

**TABELA 4 - Comparação entre os sistemas de transportes**

Sistema	Ônibus	Bondes	Elevado	Subterrâneo
Capacidade máxima de passageiros transportados	1	1,7	6	7
Velocidade	1	1	2	2
Custo de operação	2	1,7	2	1
Gasto do 1º investimento	1	2	12	36

Fonte: Leão, 1945, pg. 147

<sup>122</sup> A população indicada no Censo de 1940 era de 1.326.261 hab, segundo consta em Emplasa, 1983.

A partir da proposta, Leão defendeu a implantação do metropolitano enfatizando a urgência de sua realização apesar de ter um custo elevado e expôs enfaticamente sua capacidade de requalificar o espaço urbano. Nestes dois trechos de seu trabalho (Leão, 1945), fica evidente sua visão e defesa da implantação do metropolitano e a importância para a cidade

*“O metropolitano, por outro lado, não é simples meio de transporte. É também um elemento de urbanização:- afasta o homem da concentração excessiva do centro para o lar sadio do campo; permite que os arrabaldes ofereçam extensas zonas para moradia, áreas para o jardim, a horta e o pomar.” (pg. 226).*

*“O problema dos transportes coletivos constitui um problema social de solução inadiável; Os serviços de transportes coletivos devem ser unificados e integrados; Estes deverão estar sobre gestão de um órgão autárquico da municipalidade; o metropolitano deve ser coordenado com linhas de bonde, ônibus e trolebus; As linhas de trânsito rápido devem iniciar-se imediatamente, como também estudos do subsolo, sondagens e construções lindeiras; Construir um anel de irradiação subterrâneo, para receber as linhas tronco e radiais de interligação para a primeira etapa atingindo um raio de ação de 8 Km; o metropolitano deve ser a espinha dorsal do sistema de transportes coletivos; o metropolitano contribui para o embelezamento e para uma extensão urbana que vise os preceitos de higiene, além de permitir a melhora na questão da habitação e zoneamento; o metropolitano virá contribuir para resolver o problema de congestionamento; Sua construção não oferece dificuldades técnicas ou econômicas, pois é uma questão político-administrativa. Sua exploração deve ficar a cargo de uma empresa de economia mista, que se encarregará também pelos serviços oferecidos de superfície de modo coordenado.” (pgs. 235/236)*

No esquema proposto, conforme a figura apresentada a seguir, podemos identificar um modelo radiocêntrico com forma de estrela, que parte porém, de um anel perimetral central sem atravessar o anel de irradiação existente. Deste anel, saem 6 radiais, sendo a primeira, em direção ao Norte/Santana com bifurcação para a freguesia e Tucuruvi. A segunda, em direção à leste, para a Penha; uma terceira, para o Sudeste, para o Ipiranga; a quarta, saindo em direção à Vila Mariana, com bifurcação para Sto. Amaro e Saúde; a quinta, indo em direção a Pinheiros e Butantã; e por fim, a sexta para a Lapa.

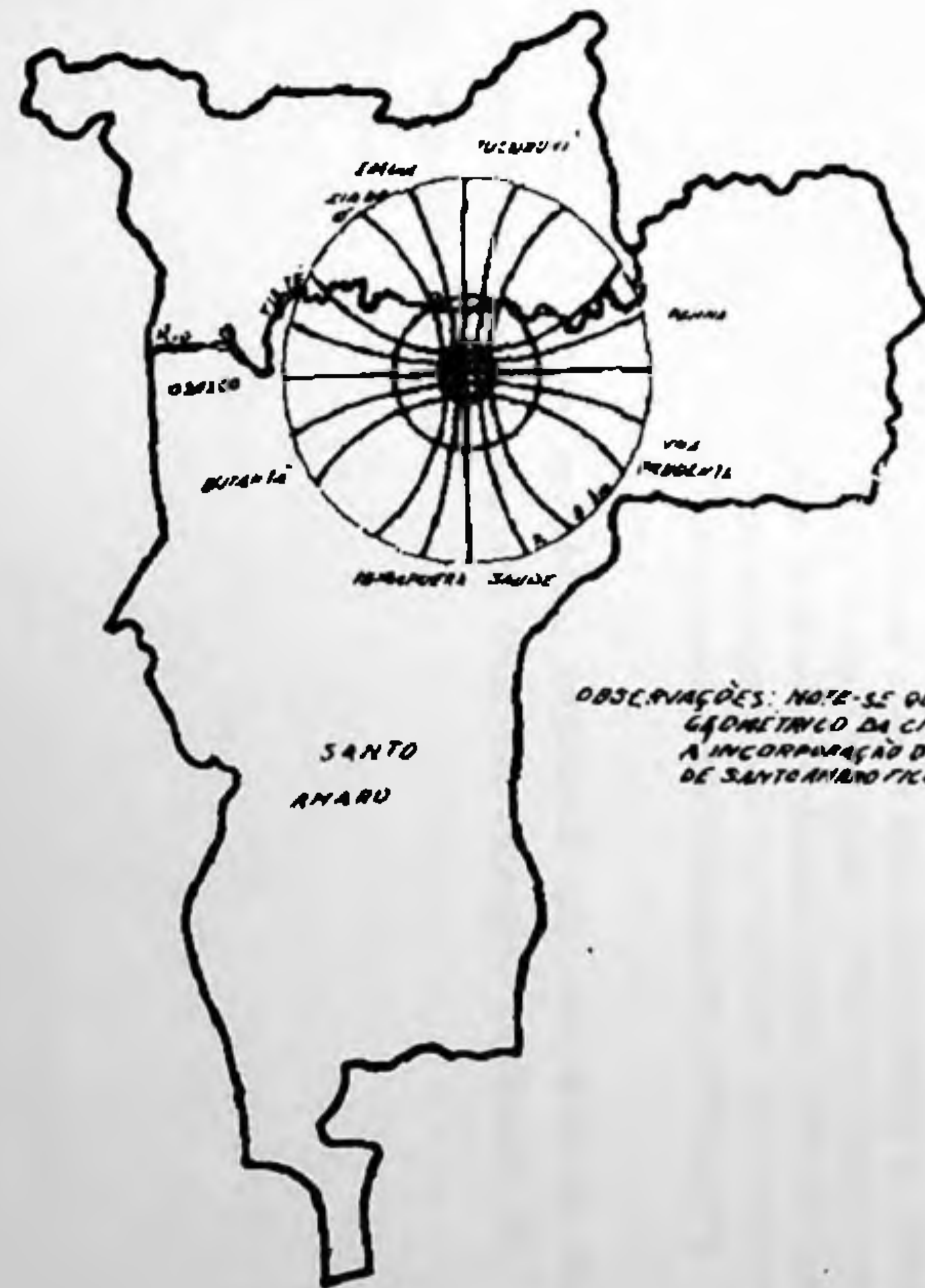


Fig 68 – Esquema teórico de Ruhlmann aplicado à malha urbana da área central da cidade de São Paulo, 1945.

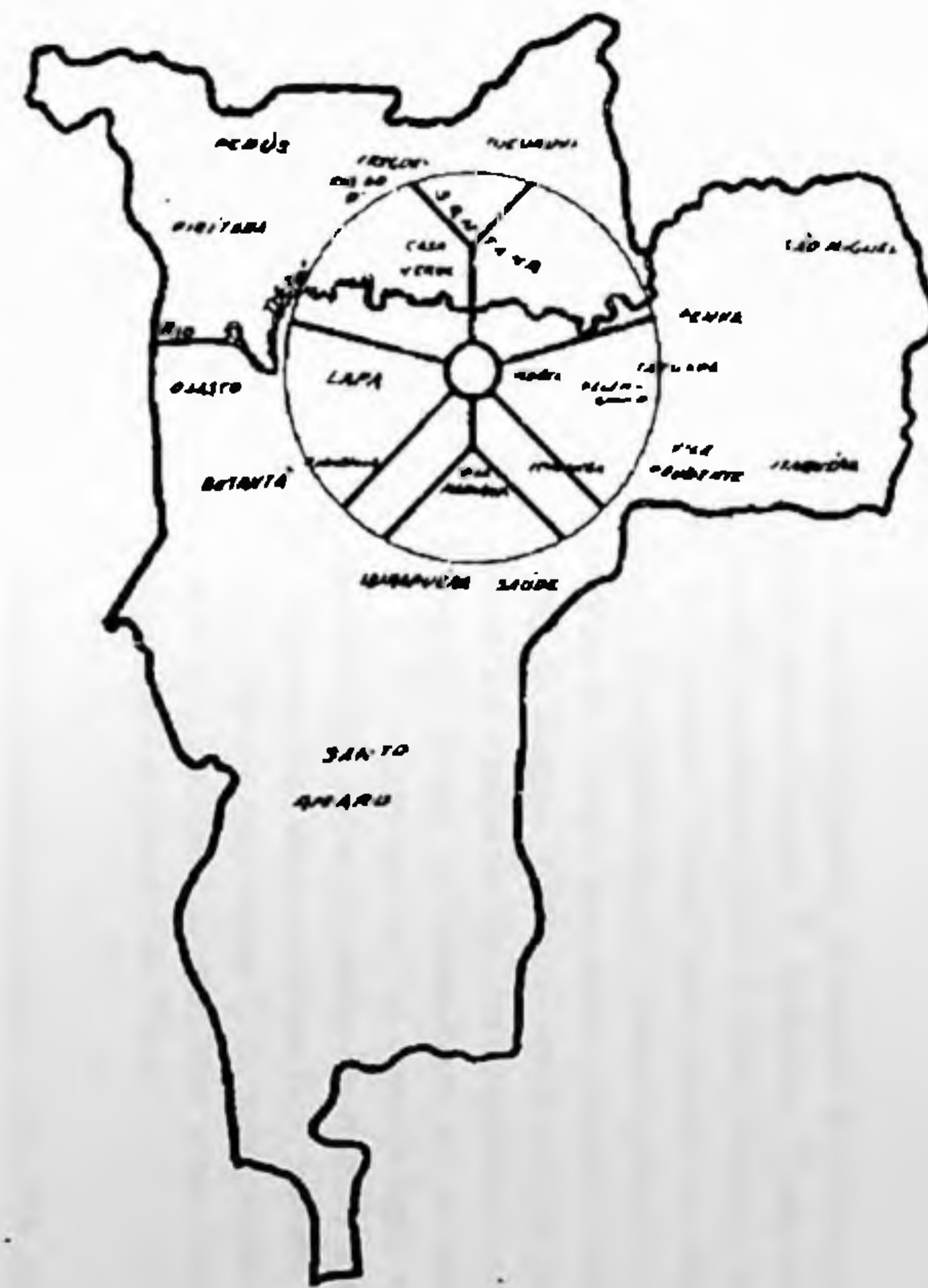


Fig 69 – Proposta para o traçado básico das linhas de metrô proposto por Mário Lopes Leão para São Paulo, em 1945.

Em seu trabalho, o autor apresentou um desenho para a linha subterrânea em túnel, incluindo medidas indicativas de apoio à implantação. Na área central, o anel subterrâneo proposto formaria o anel principal e teria o seguinte percurso proposto:

- Partindo da Estação 1-Praça da República, na esquina da Ipiranga, seguiria pela São Luiz até a Rua da Consolação até a Estação 2- Biblioteca. Desta, em túnel atravessaria o Viaduto Álvaro de Carvalho, seguindo pela 9 de julho, Viaduto Jacaré e Maria Paula até a Praça João Mendes. Da Estação 3- Maria Paula, junto a Rua Brigadeiro Luiz Antonio, seguiria para a Estação 4- Praça João Mendes. Desta, seguiria via túnel, através da Praça da Sé em direção ao Pátio do Colégio que seria a Estação 5. Nesta, seria localizada a Estação terminal da radial de Santana (Norte). O metrô seguiria pela avenida do Estado, atravessaria o Tamandateí até o pátio do Pari, encontrando-se com a SPRailway. Outras linhas seguiriam pela margem direita do Tamandateí sob as ruas São Caetano e João Teodoro seguindo até a Av. Cruzeiro do Sul (remodelação completa da linha da Cantareira). Em complementação, sairia um trecho em viaduto pela encosta até a Ladeira General Carneiro até o largo de São Bento, na Estação 6. Seguiria pelo novo viaduto em concreto até o largo Santa Ifigênia, na Estação 7, de onde partiria em curva até fechar o anel novamente ao encontrar a Estação 1. O anel teria, então, um perímetro de 3,5 Km, tendo um percurso máximo para o pedestre de 700m.
- Conforme já citado, deste anel partiriam as radiais , com saída em algumas estações. A partir da Estação 1, a linha bifurcada seguiria pela Av. Ipiranga até o Largo da igreja da Consolação, e daí até a Av. Paulista, Rua da Consolação e Av. Rebouças chegando ao Hospital das Clínicas, de onde partiria a céu aberto até o Rio Pinheiros. Da Estação 3, partiria um ramo pela Av. Itororó (23 de maio) até alcançar o parque e encontrar o Tramway de Santo Amaro. Na altura do Paraíso, haveria uma bifurcação em direção aos bairros de Vila Mariana, Jabaquara e Bosque da Saúde. Da Estação 4, seguiria um tramo em direção à encosta, entre a R. Tabatinguera e Glicério, atravessando o Parque D. Pedro II , encontrando-se com as linhas da Central e da SPRailway, que através de trasbordo atingiriam a Penha. Da Estação 5- Pátio do Colégio, estaria em plano inferior, o acesso ao terminal da radial norte fazendo ligação à linha da Cantareira. Da Estação 7- Santa Ifigênia, em túnel seguiria pela Av. Conceição, R. do Triunfo, Largo Gen. Osório até o terminal da EFSorocabana e SPRailway(Leão, 1945,pg 244).

Para as obras, estabelecia que este anel de irradiação deveria ser executado em 4 vias em toda sua extensão, totalizando 24,7 Km, conforme os seguintes trechos:

**Tabela 5 – Trechos indicativos para execução das obras**

Trecho	Km	tipo
Anel de irradiação	3,5	Túnel
Ligação Sorocabana	1,0	Túnel
Ligação Cantareira	3,0	Túnel
Ligação Pedro II	0,5	Túnel
Ligação Pedro II	1,7	Elevado
Radial Pinheiros	3,0	Túnel
Radial Pinheiros	4,0	trincheira
Radial Santo Amaro	6,5	Túnel e trincheira
Ramal Vila Mariana	1,5	Túnel
<b>Totais</b>	<b>24,7</b>	

Fonte: Leão, 1945, pg. 250

Além disso, elencou providências que deveriam ser tomadas para a melhora do sistema de transportes como um todo. Primeiramente, apontava evitar e remanejar as penetrações das vias férreas dentro da cidade; os excessivos cruzamentos, em torno de 60, com as ferrovias também deveriam ser suprimidos<sup>123</sup>

As linhas férreas deveriam ser eletrificadas e remodeladas, uniformizando-se as bitolas dos carros para 1,435m, que era o padrão utilizado pela Light. A linha da Cantareira poderia ser estendida em 1,5 Km, até o Pari, onde se encontraria com uma das futuras estações propostas. Os leitos existentes das estradas de ferro poderiam ser usados até sua transferência às margens do Tietê e posteriormente receberiam vias rápidas ou túneis de metrô.

Devemos lembrar que a implantação de obras nos leitos de rios eram vantajosas, na medida em que não eram de propriedade particular e portanto, não oncrariam os cofres com vultuosas desapropriações. Este procedimento, na ocupação de áreas livres, mesmo de praças para a implantação de equipamentos de apoio ao sistema de transporte tem sido corriqueiro na cidade até os dias atuais.

A proposta preocupava-se em garantir que os bairros de maior população estivessem servidos. Propunha também, que o sistema fosse complementado por linhas de ônibus leves e de trólebus, que partiriam das estações, além de linhas de ônibus pesados que poderiam formar outro anel de maior raio, ligando as radiais que passaria pela Av. Paulista, Av. Angélica, Praça Olavo Bilac, Al. Ribeiro da Silva, Al. Cleveland, Rua Mauá, Luz, R. São Caetano, R. Mons. Andrade, R. Oriente, R. Barão de Ladário, Av. Rangel Pestana, R. Piratininga, R. Barão de Jaguará, R. Lavapés, R.

<sup>123</sup> Na SPRailway havia 16 cruzamentos; na E.F.Sorocabana havia 9 cruzamentos e na Cantareira-27 cruzamentos, além de todas as cancelas de apoio.

Scuvero, R. Parecis, R. Pires da Mota, R. Apeninos, R. Paraíso e Praça Osvaldo Cruz. Este segundo anel ligaria todas as estações de estrada de ferro e atingiria a todos os hospitais.

### **Cia do Metro de Paris – 1947**

---

A Companhia do Metrô de Paris foi contratada pela prefeitura para elaborar um projeto completo de trânsito rápido a fim de descongestionar a área central. Entre 1951/53 o prefeito Armando de Arruda Pereira<sup>124</sup> quis implantar o metrô e contratou uma equipe técnica para elaborar estudos e sondagens. Na época havia uma grande preocupação em efetuar sondagens, pois as obras viárias recém executadas haviam danificado várias residências obrigando a prefeitura a arcar com muitas indenizações, que consumiram um grande vulto de recursos.

### **“Anteprojeto para um Sistema Rápido Metropolitano” – 1956**

---

O estudo “Anteprojeto para um Sistema Rápido Metropolitano” foi elaborado por uma comissão chefiada por Prestes Maia. A proposta abrangia uma visão mais global de cidade e previa diretrizes para a construção do sistema metroviário em 20 anos. A proposta também consistia em 6 radiais e uma interligação destas ao centro, totalizando uma extensão de 100 km de metrô, sendo 23% em linhas subterrâneas. A proposta propunha a integração do sistema com bondes e ônibus, mas não incluía a ferrovia. A comissão indicava que as radiais não deviam partir diretamente do centro, mas de terminais a serem criados. A primeira linha deveria ser a de maior facilidade de implantação (a de Sto Amaro) e não a de maior movimento, conforme pode ser visto no esquema apresentado a seguir. O projeto foi objeto de em licitação pública pela CMTC, que posteriormente foi anulada. Apesar disso, o estudo foi oficialmente incorporado no “Plano Urbanístico da Cidade”.(Cardoso, 1983 e Nigriello,1999).<sup>125</sup>

---

<sup>124</sup> Com o fim do Estado Novo, até 1953 todos os prefeitos foram nomeados. Somente nesse curto período a cidade teve 07 prefeitos, sendo que Arruda Pereira foi o último dos nomeados. Importante lembrar, que neste período as funções da prefeitura foram redefinidas, e gradualmente passou a assumir os encargos com a saúde, educação, assistência social, lazer, etc. Estas funções causaram grande impacto nas equipes técnicas do governo que se ampliaram para atender às novas demandas. Em 1953, havia forte pressão na demanda por serviços urbanos e melhora nas condições dos equipamentos urbanos. (PMSP, 1992).

<sup>125</sup> Em 1950, a população da cidade atingia 2.155.000 hab e em 1954 atingira a marca de 2,5 milhões de pessoas. (PMSP, 1992)





Fig 70 – esquema para o traçado em 1956.

### Departamento de Urbanismo –1957

Na gestão de Adhemar de Barros<sup>126</sup> foi elaborada uma outra proposta, pelo Departamento de Urbanismo que realizou uma revisão do último plano e optou por um traçado não centralizado, que ligava bairros afastados e densamente ocupados, eventualmente atravessando o centro ou seguindo por vias existentes. A primeira linha entrou em licitação e compunha-se do ramal Leste-Oeste, passando pela Av. Celso Garcia. Esta proposta foi muito criticada por Prestes Maia, que discordava da execução do ramal Leste-Oeste pois acreditava que a Av. em construção seria mais que suficiente para o atendimento da região.

<sup>126</sup> Ademar de Barros governou a cidade entre abril de 1957 e abril de 1961.

## Os anos 60 e o Projeto Hochtiet - Montreal - Deconsult

Em 1960, Prestes Maia foi eleito Prefeito e teve que enfrentar uma grave situação financeira. Sem condições de efetuar grandes obras tomou as providências para a preservação das áreas previstas para a implantação do metrô, através de algumas desapropriações. Ele previa a construção do 1o. trecho da linha Norte-Sul, em 12 km a partir do centro até atingir Santo Amaro (sendo o 2o. trecho o prosseguimento até Santana). O percurso iniciava-se no viaduto D. Paulina, aproveitaria o leito da Av. 23 de maio, pelo canteiro central, seguiria pelo túnel Paraíso e pela faixa dos bondes. Teria somente dois trechos subterrâneos: do Paraíso ao Ibirapuera e sob o centro de Sto Amaro. Esta opção demonstrava não necessitar de muitas desapropriações ou perfurações de grande vulto.

Na gestão de Faria Lima<sup>127</sup> as obras viárias retomaram um ritmo acelerado. Foram complementadas a Av. 23 de maio, a Rubem Berta, a Av. Cruzeiro do Sul; alargaram-se a Rua Vergueiro, a R. Domingos de Moraes e as marginais Tietê e Pinheiros. Construiu-se o segundo anel de irradiação (Pq. Dom Pedro II, nova Praça Roosevelt e Lgo. do Arouche), e dada continuação à Av. Radial Leste.

Em 1968, foi elaborado o Plano Urbanístico Básico PUB por um consórcio internacional, a partir da exigência em atender a Lei Federal na qual os municípios tinham que elaborar os Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado (PDDI) para, através deles, obterem recursos federais para seus projetos. Outro setor que recebeu fortes investimentos foi de educação, incluindo a criação de creches para crianças entre 0 e 4 anos.

Em 1966 foi criado o GEM - Grupo Executivo do Metrô (1966), especialmente para viabilizar a execução deste meio de transporte na cidade.<sup>128</sup> Para tanto, foi feita concorrência pública com participação de 17 empresas internacionais. O escopo dos trabalhos consistia na elaboração de um estudo de viabilidade econômica dos trens metropolitanos. O vencedor foi o consórcio formado pelas empresas Hochtiet-Montreal-Deconsult. O estudo foi entregue em 1968, estando previsto o início das obras no mesmo ano. O projeto contou com todo o apoio e autorização dos governos estadual e federal, permitindo buscar recursos para as obras no exterior.

<sup>127</sup> Foi prefeito entre abril de 1965 e abril de 1969.

<sup>128</sup> Posteriormente substituído pela Cia do Metrô, em 1968.

A proposta de implantação indicava que o primeiro trecho seria o da linha Norte-Sul, de acordo com o preconizado anteriormente por Prestes Maia. Porém, abandonava a idéia de aproveitar os leitos dos antigos bondes e da Av. 23 de Maio, que seria a opção mais fácil e de menor custo.

Fato interessante, é que o estudo Hochtiet-Montreal-Deconsult buscou justificar a linha Norte-Sul, defendida pelo próprio prefeito como prioritária, mesmo antes do término da fase de diagnóstica das demandas. Durante a elaboração dos estudos foi sendo demonstrada a necessidade real de priorizar a linha Leste-Oeste, que apresentava a maior demanda. Argumentava-se, entretanto, que este trecho exigia maior complexidade para a realização por estar em setores junto às ferrovias sob gestão estadual e federal, o que poderia significar em grandes negociações e retardar as obras.

Desta maneira, a fim de iniciar rapidamente a “obra de século”, Faria Lima alegou que havia dificuldades para a realização do trecho L/O, tanto problemas na topografia, na dificuldade da grande extensão da mancha urbana e também porque enfrentar a urbanização do setor leste implicaria em reformas radicais na cidade. Concluiu então, pela adoção da primeira etapa a linha Norte-Sul (Cardoso, 1983).

Segundo Bartalini (1988), os recursos para a implantação das primeiras estações do metrô eram de grande vulto e permitiram que os projetos abrangessem não só as estações, propriamente ditas, como também os espaços do entorno imediato<sup>129</sup>. Assim, aos projetos das estações correspondiam os complementares de renovação urbanística do entorno.

Desta forma, aproximadamente 50% das estações implantadas até o final da década de 1980, apresentavam praças correspondentes. Porém, destas somente algumas, dentre elas, a Estação Sé, a Conceição, a do Brás, a São Bento e a do Anhangabaú apresentavam espaços que poderiam ser definidas como “praças”, enquanto as demais, sugeriam simplesmente adequações de “sobras” das intervenções.

Esta opção pela Norte-Sul gerou muita polêmica na época, que inclusive estimulou a constituição de uma Comissão da Câmara Municipal para acompanhar os estudos em andamento pelo consórcio Hochtiet-Montreal-Deconsult, porém sem conseguir acesso a muitas informações.

O Projeto Hochtiet-Montreal-Deconsult (Rede Básica), de 1968, finalmente aprovado consistia em um sistema rádioconcêntrico em direção ao centro, podendo cruzá-lo, integrado à ferrovia e ao ônibus, que atuaria como alimentador do sistema. Foram criadas normas específicas para as áreas envolvidas em um raio de 500m de cada estação. A 1ª. fase, quase toda subterrânea (66 Km), atingia um raio de

<sup>129</sup> O Metrô definiu um raio de 500m entorno de cada estação como área de influência direta, objeto dos estudos.

5 a 8 Km do centro e seria implantada em 10 anos. As quatro primeiras linhas eram a Norte-Sul, a Leste-Oeste, a Oeste-Sudeste (Pinheiros/Via Anchieta), e o ramal da Av. Paulista (V. Madalena/Paraíso). (Cardoso, 1983).

Em 14/12/1968 as obras foram iniciadas pelo terminal no bairro do Jabaquara. A primeira viagem foi realizada em 1972, no trecho inaugural Saúde-Jabaquara, com 3,5 km de extensão. Nesse mesmo ano, iniciou-se a construção dos túneis tipo "shield" no centro. Porém, foi somente em 1974 que deu-se a abertura das operações à população, no trecho Vila Mariana-Jabaquara, com 6,5 km de extensão. No ano seguinte, deu-se a operacionalização da totalidade da linha Norte-Sul, com 16,7 km e 19 estações, assim como, teve início as obras da linha Leste-Oeste.

Os estudos da Cia do Metrô, de 1975, buscavam a substituição dos trens de subúrbio pelo metrô, diretriz presente no PUB e no PMDI, principalmente no ramal Leste-Oeste, viabilizadas através de convênio com a RFFSA. Outros critérios foram incorporados aos estudos, principalmente a operação integrada e coordenada dos transportes coletivos (metrô, trem e ônibus), além da priorização de linhas mais simples e de baixo custo, buscando atender às demandas insatisfeitas e ligar os principais polos de atividades.

Desta forma, as prioridades de implantação estabelecidas foram as seguintes:

- 1o.: trecho Lapa-Itaquera em detrimento do trecho Casa Verde-Vila Maria
- 2o.: trecho Santa Cecília-Barra Funda
- 3o.: trecho Paraíso-Delamare
- 4o. trecho Santana-Jaçanã
- 5o. trecho Paraíso-Madalena
- 6o.trecho Taboão-Clínicas
- 7o.:trecho Pedro II-Clínicas, que serviria para desafogar a estação Sé
- 8o.: trecho Pedro II-Delamare e Madalena-Lapa.

A proposta final buscou estabelecer uma maior integração regional, embora tendeu a reforçar novamente a região central do município, conforme pode ser visto no esquema apresentado a seguir.

Em 1978 inaugurou-se a estação central Sé, que em 1979 passou a servir de baldeação entre as duas linhas grandes linhas - N/S e L/O.



Fig 71 – Proposta do consórcio HDM , 1968.

No Capítulo 4, trataremos a implantação nos anos 70 com maior detalhe juntamente com a grande transformação decorrente da Praça da Sé.

### 3.3 ALGUMAS RELAÇÕES ENTRE URBANISMO E TRANSPORTES

Como foi visto nos capítulos anteriores, a partir do final da segunda guerra mundial, o processo de industrialização se intensificou e a cidade assumiu nova e imensa escala. Entre as décadas de 1940 e 1960 a população da cidade quadruplicou, exercendo grande pressão na periferia. A cidade também sofreu um aumento em sua área edificada, gerando um grande espraiamento dessa periferia e também, forte ocupação de vazios urbanos em áreas mais centrais.

*...“ a extensão do assalariamento, o acesso por ônibus à terra distante e barata da periferia, a industrialização dos materiais básicos de construção, somados à crise do aluguel e às frágeis políticas habitacionais do estado, tomaram o trinômio loteamento popular-casa própria-autoconstrução a forma predominante de assentamento residencial da classe trabalhadora” (Mautner, 1999, pág 248)*

A expansão dos setores mais afastados se deu principalmente pela incorporação dos antigos “subúrbios” e pelo surgimento de novos, que ocupavam anéis cada vez mais afastados, mantendo a estrutura radioconcêntrica da cidade. O grande fluxo de pessoas ocorreu pela atração das inúmeras indústrias implantadas durante o período da Segunda Guerra Mundial, principalmente no eixo do rio Tamanduateí, onde encontraram o satisfatório “trinômio”: ferrovia - área plana extensa - água fluvial, acompanhadas pela concentração de um grande número de moradias. Porém, o serviço de transporte ferroviário de passageiros não conseguiu atender a nova demanda. Conforme a classe média foi se alastrando pelas áreas mais afastadas, foi tido como natural que a solução de transporte se daria pelo uso do ônibus e do automóvel. (Langenbuch, 1971). Aos grupos sociais de menor renda estaria estabelecido a conjunção entre áreas periféricas com acessibilidade e infraestrutura precárias, e também, a opção ao loteamento irregular que significava a opção de menor custo e de inexistência de qualquer elemento de urbanidade. (Maricato, 1982)<sup>130</sup>

A oferta de áreas residenciais acompanhou a implantação dos novos eixos rodoviários e estabeleceu uma nova dinâmica na urbanização. Mesmo sem contar, em um primeiro momento, com linhas de ônibus ou bondes no início do século XX, os loteamentos populares distantes do centro foram muito procurados

<sup>130</sup> Ver Maricato (1982). A autora destaca que este tipo de ocupação apesar de urbana é desurbanizada se tomada à luz da técnica urbanística de planejamento. Ver o conceito de urbano-desurbanizado de Henri Lefebvre (1969).

pela população de baixa renda.<sup>131</sup> Um exemplo desta ocupação é o bairro de Rudge Ramos que surgiu em decorrência da abertura da Via Anchieta, que apesar de ser uma estrada acabou por tomar o caráter de rua do bairro.

Quanto às áreas destinadas à população de maior renda, podemos citar o loteamento da fazenda Morumbi, com características muito próximas dos antigos bairros jardins; do Jardim Bonfiglioli, com lotes para a classe média e a Granja Viana que oferecia “chácaras” residenciais com acesso pela Rodovia Raposo Tavares (Langenbuch, 1971).

Ao final dos anos 1940 houve um aumento da infra estrutura básica, com a abertura de grande número de rodovias no governo de Dutra e da construção de refinarias estatais de petróleo. Estas, não só almejavam garantir o abastecimento de combustível para a emergente frota veicular, como permitir a execução de novas estradas, possibilitando o recapeamento asfáltico. (Reis Fo., 1999)

A indústria automobilística, implantada em 1956 foi um fator determinante para a São Paulo e principalmente, para a região do ABC. Ela reforçou a preponderância das questões associadas ao sistema viário metropolitano e também, à garantia da grande demanda de infra estrutura e de insumos para as indústrias, tais como: energia, abastecimento de água, sistemas de transportes, comunicações, etc (Meyer, 1991).

A implantação de indústrias de bens de consumo era parte da estratégia de superar a crise econômica presente no início dos anos 1960, que contou com o incentivo à indústria da construção civil. Aqui, a implantação destas indústrias fomentou um grande fluxo migratório, principalmente da população nordestina em busca de postos de trabalho. Porém, a indústria não absorveu todo o montante de mão-de-obra disponível que passou a incrementar o setor terciário, com a expansão do comércio e serviços através de pequenos estabelecimentos. A grande indústria de produção de bens duráveis incentivou a criação de pequenas e médias oficinas de apoio, em geral para reparos vinculados à produção, dando a esse setor terciário características próprias, próximas ao setor secundário de caráter “reparador” (Oliveira, 1979). A oferta de moradia a esta população foi quase inexistente, decorrendo em uma expansão descontrolada da periferia, avolumando a parte “ilegal” de cidade (Bonduki, 1998; Mautner, 1999).

Novamente, o crescimento da cidade se instaurou sob o comando quase exclusivo da iniciativa privada.

*“(a cidade) era formada por um centro consolidado em crescimento vertical e uma periferia ampla e difusa, em permanente processo de expansão com um*

---

<sup>131</sup> Ver Bonduki e Rolnik (1982).

*mínimo investimento." (Meyer, 1994, pág. 242).*

Segundo Grostein, o loteamento clandestino nos anos 50, um fato não apenas consolidado mas sobretudo institucionalizado (Grostein apud Meyer, 1991, pág. 244). Segundo Mautner (1999), a política habitacional entre 1960 e 1980 foi baseada na conjunção de loteamentos clandestinos, na casa própria e na autoconstrução. Estas formas de produção incentivavam a periferização à margem da legalidade urbanística estabelecida.

Conforme Oliveira (1979) comenta, a questão da estruturação urbana esteve sempre ligada às atividades produtivas que nela se dão, impondo um ritmo e determinando os fluxos e deslocamentos humanos de forma própria. São Paulo foi a principal receptora do capital multinacional na instalação da fase monopolista do capitalismo brasileiro. Nesse sentido, assumiu crescentemente o papel de pólo centralizador dos fluxos de produção do capital, concentrando uma rede de cidades que forma uma órbita e um sistema regional urbano interrelacionado.<sup>132</sup> Seu papel em articular e gerar facilidade de circulação de pessoas e mercadorias a tornou pólo central dos fluxos de um território mais amplo. Em consequência, as cidades próximas também tem sofrido processo de terceirização da economia.

*"o estilo de expansão capitalista no Brasil nos últimos 20 anos levou a um processo de concentração de renda altamente exacerbado e ...deu margem a uma expansão dos serviços de consumo individual. Isto é, ... certos padrões do terciário são determinados pelo padrão de distribuição de renda." (Oliveira, 1979, pág. 161).*

As relações intra metropolitanas se estabeleceram rapidamente, criando um imenso fluxo de deslocamentos humanos entre as diferentes unidades administrativas. As cidades mais próximas se expandiram, porém "gravitavam" em torno de São Paulo, que cada vez mais passou a concentrar os capitais, postos de controle e especialidades (Langenbuch, 1971 e Oliveira, 1979).

O cenário político do final década de 60 caracterizou-se pela grande centralização do poder e, em consequência, foi marcado pela execução de políticas públicas de grande envergadura viabilizadas pela entrada de grandes fluxos de recursos financeiros externos. Essa nova forma de gestão pública teve um enfoque setorial, muitas vezes acompanhado pela criação de instituições e autarquias públicas, especialmente pensadas para a concepção e gestão de intervenções urbanas de grande porte que viessem a estabelecer uma certa ordem urbana. Vale lembrar, que a partir do AI5 os prefeitos voltaram a ser nomeados, encabeçados por Paulo Maluf (entre

---

<sup>132</sup> Em 1970, o Estado de São Paulo respondia por 58% do valor de transformação industrial do país, sendo que 28% provinha da capital. (PMSP, 1992)



1969 e 1971), J.C.Figueiredo Ferraz (entre 1971 e 1973) , Miguel Colassuono (entre 1973 e 1975), Olavo Setúbal (entre 1975 e 1979) , Reinaldo de Barros (entre 1979 e 1982) e Mário Covas (entre 1983 e 1985). (PMSP, 1992).

A década de 70 foi marcada pelo grande número de planos urbanos e territoriais que buscaram incorporar a dimensão metropolitana que a cidade apersentava. Esta abrangência foi instituída oficialmente a partir de 1973 e 1974.<sup>133</sup>

Este avanço na metropolização da cidade demonstrava que os limites físicos e administrativos já não tinham correspondência ao contorno sócio-econômico que estabelecia um enfoque muito mais amplo (Leme, 1982). O comércio atacadista reforçava a tendência histórica de concentração em setores cada vez mais especializados e consolidados da cidade.

Como anteriormente apresentado, a questão dos transportes na cidade já se colocara de maneira destacada há pelo menos 30 anos. Os estudos pertinentes ao setor, demonstram que desde a década de 1930, quando a cidade ultrapassou 1 milhão de habitantes já se justificava a adequada a utilização do sistema de trens metropolitanos. A cidade contava com 550 carros de passageiros, em um total aproximado de 258 Km de linhas de bonde e ônibus (Stiel, 1984). A implantação naquele período encontrariam com a vantagem de baixos custos para as desapropriações, pois os eixos estariam estabelecidos em muitos terrenos livres com baixo valor. Entretanto, esta grande demanda de transportes coletivos e o baixo custo da terra, não foi o bastante para viabilizar, a um custo razoável, nenhuma política de transporte rápido de massa. Sua implementação, na década de 1960, teve que enfrentar grandes e vultuosas somas de recursos para as desapropriações das áreas centrais, que nesse momento, já estavam densamente ocupadas.

A escolha das linhas prioritárias adotada pela Cia do Metrô buscou em primeiro lugar, a facilidade de projeto e construção. Além disso, considerou a integração aos outros modos de transporte para que não houvesse sobreposição, o volume de passageiros, a dimensão da demanda lindeira e o atendimento ao centro. O traçado da "rede básica" deveria procurar atingir os seguintes critérios:

*"atender as principais linhas de desejo de viagem; observar a estrutura radio cêntrica do sistema viário; promover o acesso ao centro da cidade; utilizar as vias com maior número de faixas e terrenos disponíveis; reduzir os custos de desapropriação; e observar as condições do solo mais adequadas". (Nigriello, 1999)*

Como instrumento para os estudos de implantação da Cia, foi elaborada a primeira pesquisa Origem/Destino do Metrô - OD/1967, que informava a

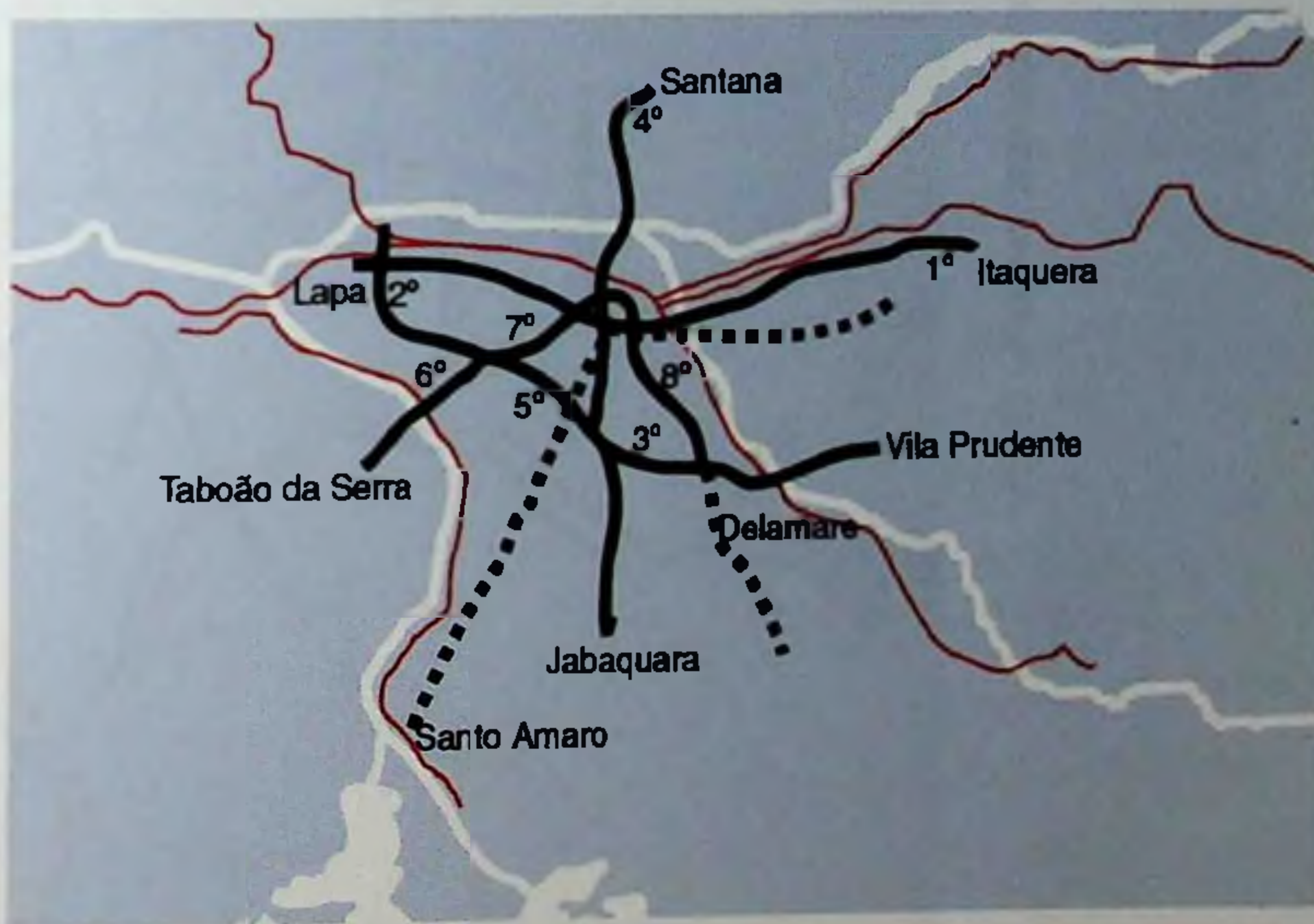
<sup>133</sup> Em 1970 foi realizado o primeiro PMDI , em 1982 o segundo PMDI e em 1994 o PMGSP. Ver Zaratin (1994).

mobilidade diária espacializada na área urbanizada escolhida. Nesse ano, ela abrangeu 15 municípios da grande São Paulo (Scatena, 1998).<sup>134</sup> O PUB realizado em 1968 já havia indicado a necessidade de 650 Km de linhas.

Segundo Nigriello (1999), inicialmente a Cia do Metrô executou os trechos alternados em várias linhas, chamados “trechos operacionais prioritários”, resultantes de estudos de demanda. Ineriu-se nessa lógica, a diretriz de não ultrapassar os limites políticos-administrativos do município de São Paulo. Para a operação, foi construído o pátio de Itaquera e o da Barra Funda, que seria provisório até ser substituído pelo da Lapa, que seria definitivo. A partir da estação terminal Jabaquara foram feitas as demais estações em direção ao norte: Conceição, Saúde, Praça da Árvore etc.

Vários estudos foram realizados pelo metrô buscando viabilizar sua implantação. Em 1982 outro estudo foi elaborado pela Companhia, e assumia os oito trechos da proposta anterior, além dos dois novos ramais: Paraíso-Moema e Vila Bertioga. Em 1985 estes estudos sofreram uma redução devido a falta de recursos, resultando em quatro linhas: de Tucuruvi ao Jabaquara (N/S); de Barra funda a Itaquera (L/O); Vila Madalena a Vila Prudente (Paulista) e Caxingui a Centro (Sudoeste), denominada “rede mínima”.

Fig 72 – Estudo do metrô para rede em 1975.



<sup>134</sup> Atualmente as pesquisas OD continuam a se executadas e são importante recursos para os estudos da metrópole.



Fig 73 - Proposta para rede "mínima", em 1985.

Em 1993, foram acrescentadas a essas linhas mais três: Capão Redondo-Guarulhos; Faria Lima-Conceição e Penha-Lapa e a extensão da linha sudoeste até o Tatuapé. Essa nova diretriz buscou dar respostas à situação demonstrada pela pesquisa O/D de 1987, com projeções até 2010. (Nigriello, 1999). Na década de 1990, os critérios foram revistos e incorporou-se efetivamente o transporte ferroviário existente, além de se levar em conta questões quanto ao atendimento das atividades de comércio e serviço. O enfoque das intervenções passou a absorver de maneira mais consistente a produção do espaço urbano decorrente da implantação da linha, fazendo com que houvesse preocupações em auxiliar o desenvolvimento urbano ou inibi-lo através de propostas das linhas perimetrais. Aparecia, finalmente, a preocupação com a qualidade de vida da população da cidade.

O plano de transportes em execução é a parte inicial do PITU – Plano Integrado de Transporte Urbano da RMSP, coordenado pelo governo do estado e prevê um investimento de U\$ 4,7 bilhões. Tem como diretriz a expansão da rede através de novas linhas a partir da conjugação das vias férreas existentes, estabelecendo alguns conjuntos de linhas estruturais de abrangência regional e de característica intermodal. Propõe um melhor planejamento do sistema com maior integração das relações financeiras e técnicas, com a meta de chegar ao ano 2004, com 148 Km de linhas em operação.<sup>135</sup>

Além disso, apresenta novas conexões entre as redes, criando estações de transbordo que possivelmente irão descarregar a Sé.

Segundo a Cia do Metrô, o planejamento da rede tem como objetivo reverter a predominância do uso do automóvel nas viagens. Disso depende um melhor atendimento aos locais de concentração de atividades de comércio e serviços e de grandes equipamentos urbanos, dando acesso a pólos regionais e promovendo o fortalecimento das conexões com a área central.

Os locais de integração entre os modos de transporte tem sido pensados não só a partir das necessidades do sistema de transporte, mas também como fatores de desenvolvimento urbano. Segundo a Companhia, os serviços têm sido geridos com a preocupação de “dotar a cidade de de um sistema de transportes coletivos que evite comprometer a cidade em sua função de cidade mundial” (Nigriello, 1999, pág. 15).

Conforme podemos notar, no decorrer do tempo os problemas de transportes deixaram de ser uma questão de trânsito e descongestionamento das áreas

<sup>135</sup> O PITU abrangeu um grande levantamento da situação da cidade e da região metropolitana apresentando alguns dados. A região metropolitana conta com 39 municípios e tem uma densidade de 2.131 hab/km<sup>2</sup>; em uma relação de 8.000 km<sup>2</sup> para 16.567.000 hab e apresenta 20% da frota nacional de veículos. No município a densidade é de 6.520 hab / Km<sup>2</sup>. Ver STM, 2000.

centrais para assumir um papel de maior abrangência e responsabilidade na própria estruturação da metrópole.

A implantação do metrô coincidiu com a fase do milagre econômico, vinculado a fluxos de capital estrangeiro e à pujança de São Paulo no contexto da ditadura militar com grande concentração de decisões. O metrô se colocava como um grande projeto, que exaltava a importância da tecnologia e do sentimento de progresso.

Apesar deste forte impacto, sua implantação não buscou uma política integrada de transporte coletivo, tendendo a priorizar as obras mais fáceis, mas de grande impacto político, para as quais foram encontradas várias justificativas aparentemente consistentes. Estas propostas não se constituíram em um plano global de melhoria do transporte coletivo e foram muito limitadas.

O metrô efetivamente contribuiu para desafogar o trânsito em corredores congestionados e tem aumentado sua participação nas viagens motorizadas, conforme pode-se observar na tabela a seguir:

**Tabela 6 - Evolução das viagens diárias**

<b>Ano</b>	<b>viagens diárias (1000)</b>	<b>viagens diárias atendidas pelo metrô (1000)</b>	<b>%</b>
1977	15.999	542	3,39
1987	18.816	1.438	7,64
1997	20.267	1.688	8,33

Fonte: Nigriello, 1999, pág. 19

Conforme demonstra a Tabela 6, há um aumento das viagens atendidas pelo metrô, embora seja ainda muito pequeno se comparado a outras grandes cidades. São Paulo apresenta um índice baixo de 37 viagens/habitante, enquanto que Viena apresenta 150 viag/hab e Tóquio 232 viag/hab. A expansão mínima necessária ao atendimento da demanda tem sido em torno de 64,5 Km, que totalizaria 108 Km de rede.<sup>136</sup>

Dados da Secretaria Municipal de Transportes, de 1997, demonstram que o transporte coletivo na cidade ainda se dá prioritariamente pelos ônibus, com 70% de viagens ou 6,5 milhões de viagens/dia. De forma contrária, o metrô e os trens são o principal meio de transportes coletivo em New York, Tóquio, Paris e Londres. O metrô paulista transporta em torno de 2,5 milhões de passageiros/dia e o sistema

<sup>136</sup> Devemos lembrar que o PUB, em 1968, já indicava a necessidade de 650 Km de redes de metrô.

ferroviário, gerido e operado pela CPTM cerca de 800 mil passageiros/dia, totalizando 3,3 mil passageiros.

O sistema viário principal é formado por cerca de 3 mil km de vias e encontra-se sobrecarregado. Nele, são percorridas 651 mil linhas a frota de ônibus municipais, além das 8,5 milhões de viagens de automóveis/dia. As principais demandas de fluxo localizam-se nos percursos da Celso Garcia, Radial Leste ao centro (25 a 30 mil passageiros/hora/sentido) e, da ligação sul ao centro, na 23 de maio e Ibirapuera/Santo Amaro. (SMT, 1997/ SPTrans, 2001)

Apesar de contar com 37,4 % da população da cidade, conforme podemos verificar na tabela apresentada a seguir, a zona leste mantém sua estrutura viária precária, com vias subdimensionadas que descarregam o fluxo na Radial Leste. A região sul, apresenta a Segunda maior população da cidade, embora também não apareça como prioritária nos investimentos em transporte coletivo.

**Tabela 7 - População por região da cidade- 1997**

Região da cidade	Total	%
centro	874.907	9,3
leste	3.532.390	37,4
norte	1.519.658	16,1
oeste	1.212.703	12,8
sul	2.317.537	24,5
<b>Total</b>	<b>9.457.195</b>	<b>100,0</b>

Fonte: pesquisa Metrô OD 1997.

Segundo, Déak (1999)<sup>137</sup> a construção do Metrô foi de grande importância para a discussão de transportes públicos e a pulverização das competências, entre o município e o Estado. Por se tratar de um poderoso elemento estruturador da configuração espacial da cidade, a definição da política para a sua expansão implantação deve buscar a intermodalidade e diretrizes unificadas entre os gestores públicos.

O ritmo lento de sua implantação, entre 2 a 4 Km/ano até 1990, teve como consequência a saturação do sistema viário que chegou a índices de congestionamento diários entre 120-160 Km nos dias ativas. Mesmo as intensas propostas de vias expressas na década de 70, baseadas no Plano de Avenidas de P. Maia, não chegaram a resolver a liberação efetiva dos fluxos de veículos.

<sup>137</sup> Déak, C. 1999. Elementos de uma política de transportes para Spaulo. In: Déak, C e Schiffer, S. (org.) . O processo de urbanização no Brasil. Spaulo: FUPAM/EDUSP, cap. 9.

## CAPÍTULO 4

---

### A NOVA PRAÇA DA SÉ

Praça da Sé  
Praça da Sé  
Hoje você é  
Madame Estação Sé  
Sé ... Quem te conheceu  
Há alguns anos atrás  
Como eu te conheci  
Não te conhece mais.  
Nem vai conseguir  
te reconhecer  
Se hoje passar por aqui  
Alguém que já faz  
Algum tempo que não lhe vê  
Pouca coisa tem que contar  
Pouca coisa tem que dizer  
É natural  
Nunca viu coisa igual.  
Da nossa praça da  
Sé de outrora  
Quase não tem mais nada  
Nem o relógio  
Que marcava as horas

Dindindindindin  
Nem o condutor  
Dois prá Light e um prá mim  
Nem o jornaleiro  
Provocando o motomeiro  
Nem os engraxate  
Jogando caxeta o dia inteiro.  
Era uma gostosura  
Ver o camelô  
Correr do fiscal da prefeitura.  
É o progresso  
É o progresso  
Mudou tudo, até o clima  
Você está bonita por baixo  
Você está bonita por cima.  
Só indo lá prá ver  
Mas não vá sozinho, meu senhor,  
Que o senhor vai se perder.  
Praça da Sé  
Praça da Sé  
Hoje você é  
Madame Estação Sé  
Pros namorados encontrar  
Com as namoradas  
Nem o velho bonde

#### 4.1 A EVOLUÇÃO DA PRAÇA DA SÉ E A INTRODUÇÃO DE UM NOVO MODELO: A PRAÇA – ESTAÇÃO METRÔ

##### ***A festa da nova Sé começa Hoje:***

*"A estação e integração das duas mais importantes linhas era inaugurada depois de sete anos de obras – com gastos de 600 milhões de cruzeiros na estação e de 150 milhões de cruzeiros na praça, com a promessa de servir por mais 50 a 100 anos. ... todo o sistema estaria concluído no ano 2000, abrangendo a linha leste /oeste e mais três. Para a inauguração foi montada grande esquema publicitário<sup>138</sup> e contou com o apoio da assessoria da imprensa do governo federal." (Folha de São Paulo:17.02.78)*

*"... MetrÓpole colocada diante de constantes desafios de crescimento, a epiderme da cidade de São Paulo se apresenta feita ora de veludo, ora de cicatrizes. Mas, na nova geografia urbana que se lança para o futuro, a Sé abre agora um regaço construído especialmente para o homem, onde este se reencontra com a cidade e redescobre que o desenvolvimento é uma benção e uma dádiva quando se orienta para o bem estar da população." (Azevedo, 1994)*

Desde a estruturação da cidade em meados do século XVI, a Praça da Sé dividiu com o Pátio do Colégio o papel de principal local de concentração da população e referência simbólica no centro urbano. Do alto da colina de Piratininga as principais ruas formavam o tradicional "triângulo", abrigando em seus vértices as igrejas de São Bento, São Francisco e a Sé, com seus respectivos Largos ou Pátios.

O Largo da Sé foi ponto de referência aos eventos religiosos e concentrou as principais festividades da região planaltina. O aspecto do local, com suas duas igrejas e casario colonial assobradado manteve-se inalterado até o final do século XIX. Porém, a partir da proclamação da República o Largo da Sé passou a assumir de forma crescente um caráter cívico, abrigando várias manifestações populares ligadas à dinâmica político partidária e de questões trabalhistas. Foi em 1892 que passou a ser oficialmente o centro geográfico da cidade, ou Marco Zero, local de especial importância para as definições territoriais e de propriedade. Ele define toda a numeração de testadas de lotes e o sentido das vias da cidade. Este marco é também, de forma simbólica, base para o sentimento de territorialidade e reconhecimento dos habitantes da cidade, mesmo dos que não são nascidos aqui.

<sup>138</sup> Foi chamada uma grande agência de publicidade (DPZ) para organizar o evento, que contou com a liberação da passagem do metrô e ofereceu festa para 200 mil pessoas.



Como descrito no Capítulo 2, ao final do século XIX, as quadras da área do entorno do Largo da Sé eram densamente ocupadas e recortadas por ruas e vielas estreitas. No Mapa de 1889, apresentado a seguir, notamos a existência de pequenos largos junto às igrejas que configuram espaços de interação da comunidade local. As vias existentes apresentavam larguras modestas para comportar o grande fluxo de pedestres. A parte sul da praça continha o Teatro São José, no Largo de São Gonçalo (atual Praça João Mendes).

No mapa de 1930 – SARA BRASIL, apresentado em pormenor a seguir, notamos a presença das quadras à frente do Palácio da Justiça e entre a Rua Silveira Martins, ainda com o prédio do quartel na Rua Anita Garibaldi. Esta situação demonstra ainda em 1930, uma malha densa e sem muitas aberturas aos fluxos, os largos estão ligados por vias de pouca largura que se mantêm basicamente com os alinhamentos coloniais.

Entretanto, devemos lembrar que apesar desta situação de densa massa construída a cidade contava, naquela época, com o Parque Dom Pedro II implantado no início do século XX configurando um espaço de dimensões grandiosas e de rica vegetação. Seu acesso principal se dava a partir da Sé através da Ladeira do Carmo<sup>139</sup>. Nos anos 30 e 40, a Praça da Sé se configurava como uma grande garagem ao ar livre, com os “carros de praça” junto ao largo e os carros particulares junto à catedral, divididos através de ponto de bonde que foi construído em 1934. Durante a Segunda Guerra Mundial, ela era o maior terminal de transporte coletivo da cidade, contando com 14 pontos iniciais de bondes e 21 de ônibus (Lefèvre, 1985).

Na sequência apresentamos o Mapa de 1954, onde podemos notar grandes transformações. A malha viária foi totalmente alterada pela implantação do sistema Y e de grande parte das propostas do Plano de Avenidas. Podemos observar que as vias do entorno da praça apresentam-se bem mais largas evidenciando a importância do transporte viário em detrimento ao uso de pedestres. Nesse momento a Praça Clóvis incorporava um grande fluxo de veículos servindo de conexão entre o viaduto D. Paulina e Liberdade e a Av. Rangel Pestana em direção à Móoca e Ipiranga. Além disso, servia de transbordo aos passageiros do transporte coletivo em baldeações entre as linhas. A Praça da Sé ainda permanecia como espaço de apoio à Catedral, como praça longitudinal em proporção satisfatória aos edifícios periféricos. As duas quadras laterais da praça permaneciam ocupadas por edifícios com gabaritos similares em altura. Os estilos arquitetônicos também apresentavam certa unidade permitindo criar um conjunto harmônico.

A rápida evolução da cidade e as grandes transformações ocorridas no início do século atingiram um patamar inédito, que Toledo (1983) considera uma nova fundação da cidade. Entretanto, essas transformações não se comparam às ocorridas nos anos 50 que trouxeram um novo patamar de urbanização, mais contundente que a

---

<sup>139</sup> O projeto do arquiteto francês J. A. Bouvard foi implantado e resultou em um espaço de grande qualidade na paisagem e de valorização do Rio Tamandateí. Nota-se no mapa a presença da Ilha dos Amores, ao centro.

anterior, impondo uma escala e relações inéditas entre os moradores que a caracterizaram definitivamente como a primeira metrópole do Brasil.

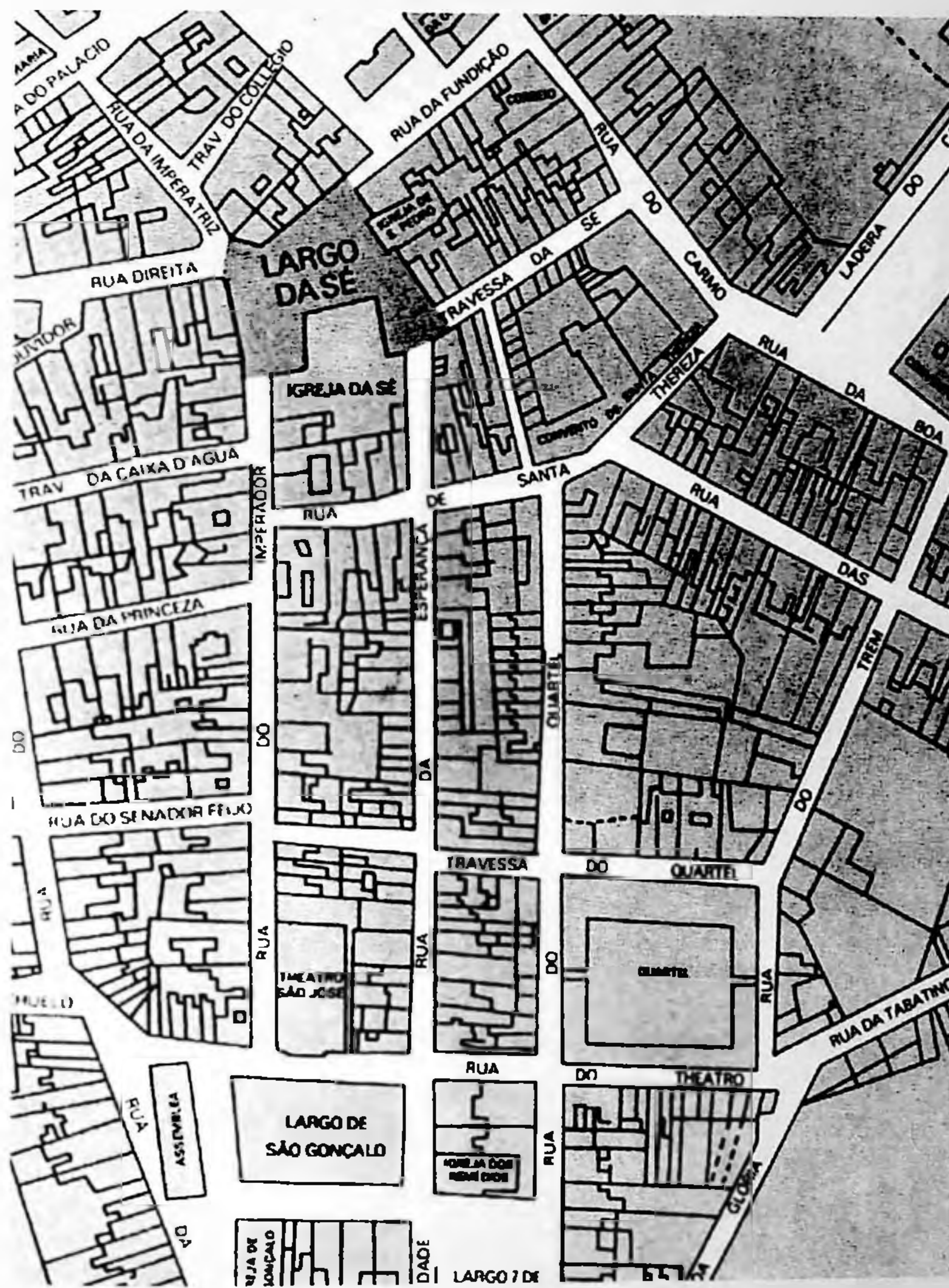


Fig 74 – Pormenor do mapa da área central em 1889, apresentando vias estreitas e quadras densas.

Fig 75 - Pormenor do Mapa SARA BRASIL 1930

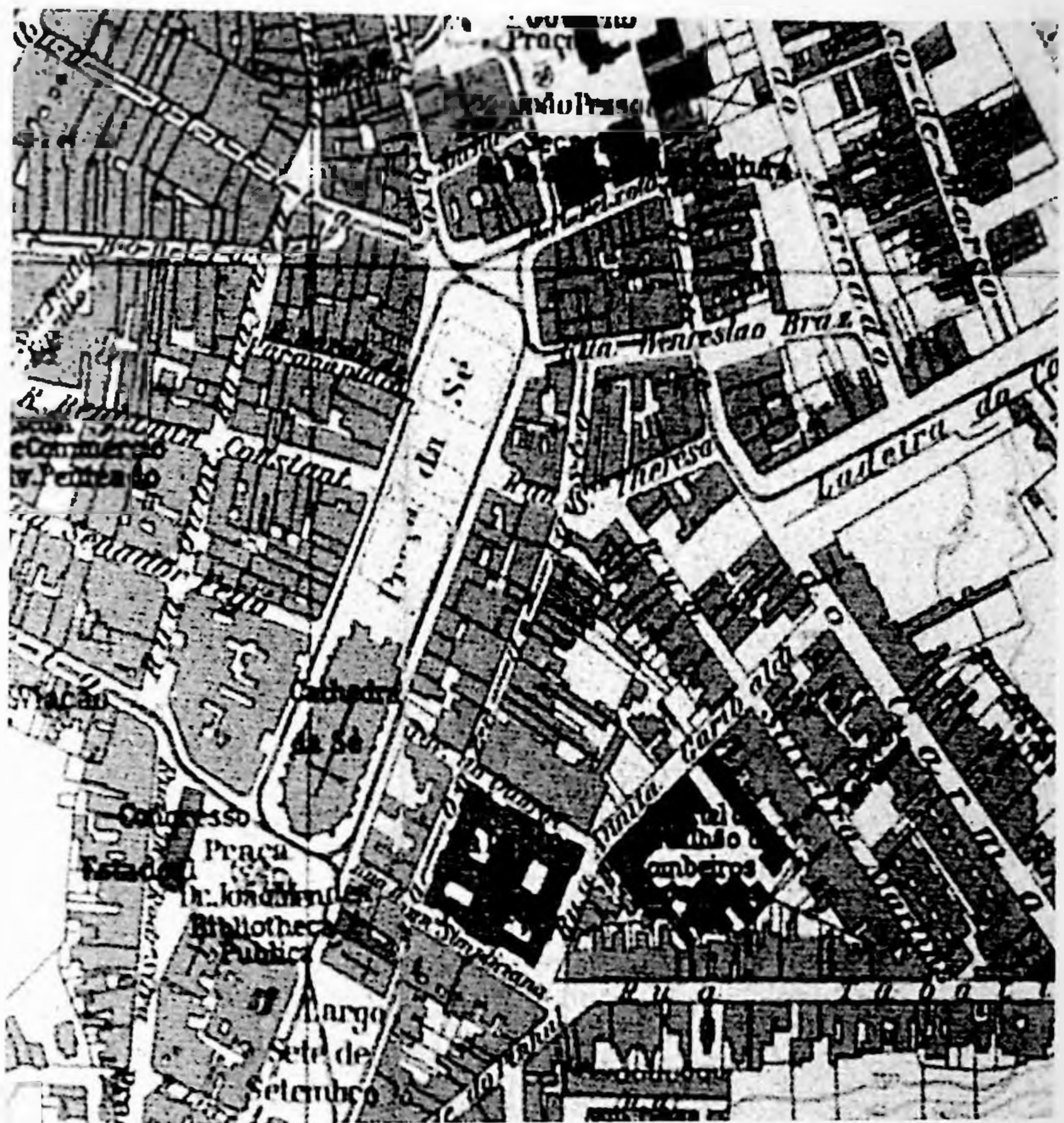
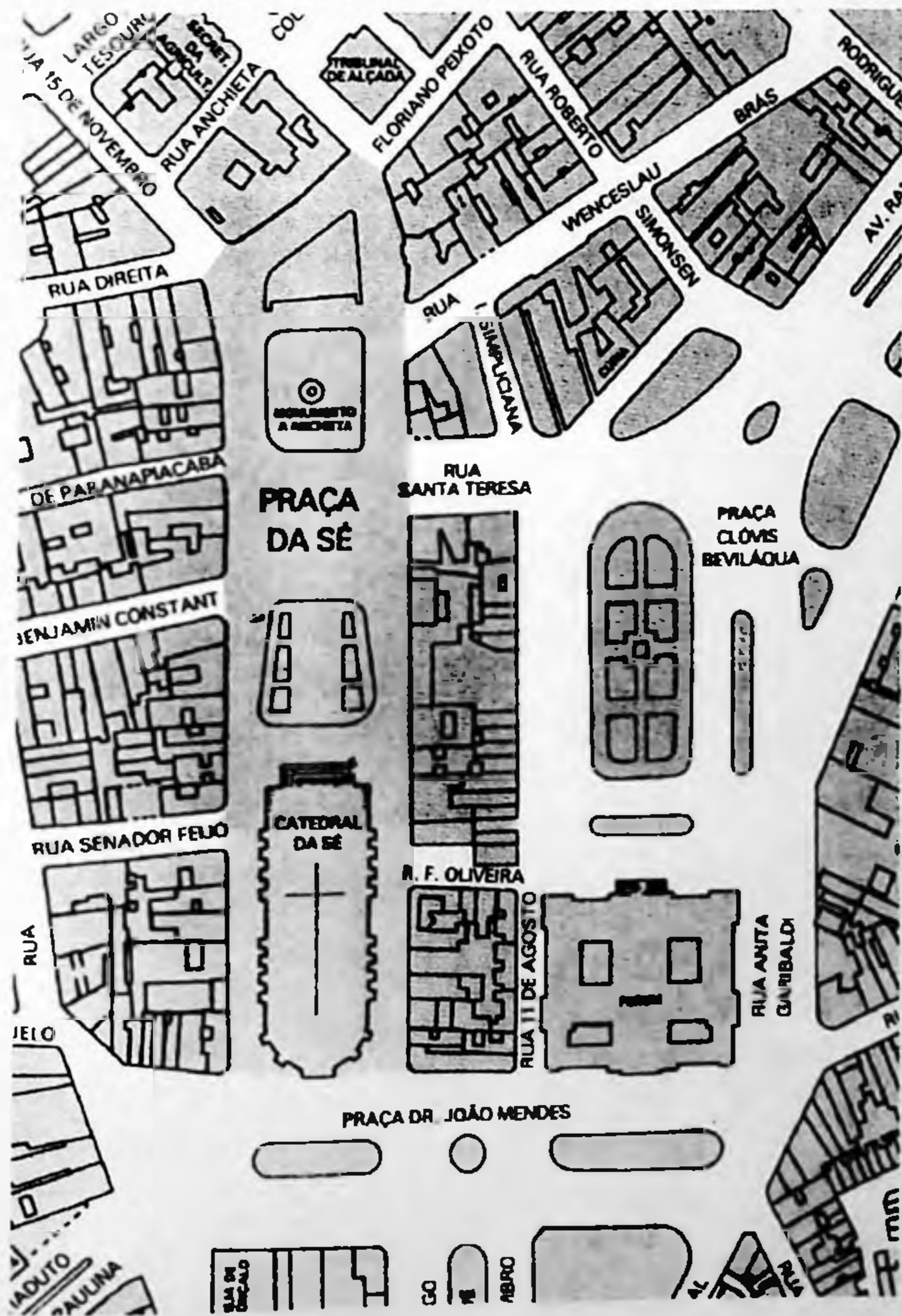


Fig 76 - Pormenor do mapa da área central 1954, onde observa-se a Praça Clóvis e a Sé.



Conforme anteriormente descrito, a área central sofreu uma profunda alteração em seu caráter funcional e espacial, transformando-se para responder a toda a cidade e também à região metropolitana.

*"A cidade era formada por um centro consolidado em crescimento vertical e uma periferia ampla e difusa, em permanente processo de expansão com um mínimo investimento." (Meyer, 1994, pág. 242).*

Até este momento, a Praça da Sé permaneceu como um grande espaço aberto, sem muitas interferências. Em 1952, ela foi remodelada para a comemoração do IV Centenário, incluindo a construção de um novo piso de mosaico preto e branco, além da instalação de bancos e as árvores próximas à igreja, que a dividiram entre as partes de cima e de baixo. Dois anos mais tarde, a praça recebeu o monumento a Anchieta.

As intervenções urbanas promovidas pelos prefeitos Francisco Prestes Maia, entre 1961/1965 e de Faria Lima, a partir de 1965, buscavam resolver a questão do transporte e deslocamento na cidade e apostaram claramente no transporte individual.

Todas as obras entre 1960 e 1970 resultaram em uma grande reestruturação do sistema viário na área central com objetivo de desafogar o trânsito, incluindo a implantação de várias vias expressas (tangentes) e de fundo de vale em direção aos bairros. Estas obras induziram a expansão de novos pólos de comércio e serviços, reforçando a tendência à concentração de atividades de destaque em direção à região sudoeste da cidade, com a execução da Marginal Pinheiros e o alargamento da Rua Iguatemi (atual Faria Lima).<sup>140</sup> Esta tendência de ocupação do setor oeste foi destacado anteriormente por Prestes Maia, no Plano de Avenidas de 1930, que o considerou propício à expansão da área central por sua satisfatória condição topográfica e pela fácil conexão aos outros setores da cidade.

A Praça da Sé permaneceu por décadas como o principal local de encontro e de manifestações cívicas, como já comentado em capítulos anteriores. Tanto aconteciam apurações das eleições, comemorações de feriado de 1º de Maio, quanto romarias e encontros do movimento sindical. Entretanto, durante o regime militar algumas dessas manifestações sofreram alterações em seu caráter, pois passaram a ser promovidas pelo governo. Destaca-se que a manifestação ocorrida em 1968, em comemoração ao dia 1º de maio culminou em tumulto e agressões às autoridades presentes, evento que permaneceu suspenso até aproximadamente os anos 80.

Com o passar do tempo muitos escritórios se transferiram ao centro novo junto à Praça da República, permanecendo principalmente escritórios de advocacia, pela proximidade do Fórum. Na foto aérea de 1968, conforme apresentado a seguir, podemos observar que o principal fluxo junto à Sé se dava pela Praça Clóvis, apesar de muitos ônibus estacionarem em frente ao edifício Mendes Caldeira. A estrutura viária, de forma geral, mantinha-se como a dos anos anteriores.

---

<sup>140</sup> Em 19 de maio de 1976 foi realizada audiência de apresentação dos projetos na Câmara Municipal. Ver Rolnik (1994).



Fig 77 - Foto aérea em 1968, onde pode-se observar as duas praças, Sé e Clóvis ainda separadas.

Nos anos 70, a população da cidade aproximou-se dos 6 milhões de habitantes<sup>141</sup> e a área do centro histórico iniciou um processo de abandono e de deterioração das estruturas urbanas. Evidenciava-se a migração do capital para novas centralidades, em especial na direção das avenidas Paulista e Faria Lima, principalmente pela maior facilidade de circulação.

A foto apresentada a seguir, de outubro de 1971 apresenta a mesma estrutura de quadras da foto anterior. Podemos observar também, o terreno vago no local onde foi demolido o Edifício Santa Helena. Antes de sua demolição ele abrigou um curso supletivo (madureza) e uma seção do INPS, demonstrando a sua decadência (Miyazaki et alli, 1979).

A foto de dezembro de 1975, mostra as duas praças – a Sé e a Clóvis já unidas, resultando na abertura do espaço de grande escala. A lateral leste da praça, junto ao bairro do Carmo se unifica em um único piso e se junta ao grande espaço, sem no entanto conter algum elemento que emoldure o vazio resultante. As obras da estação Sé aparecem em pleno desenvolvimento.

Fig 78 – Vista da Praça da Sé e da Clóvis em 1971. Observa-se a quadra no centro posteriormente demolida.

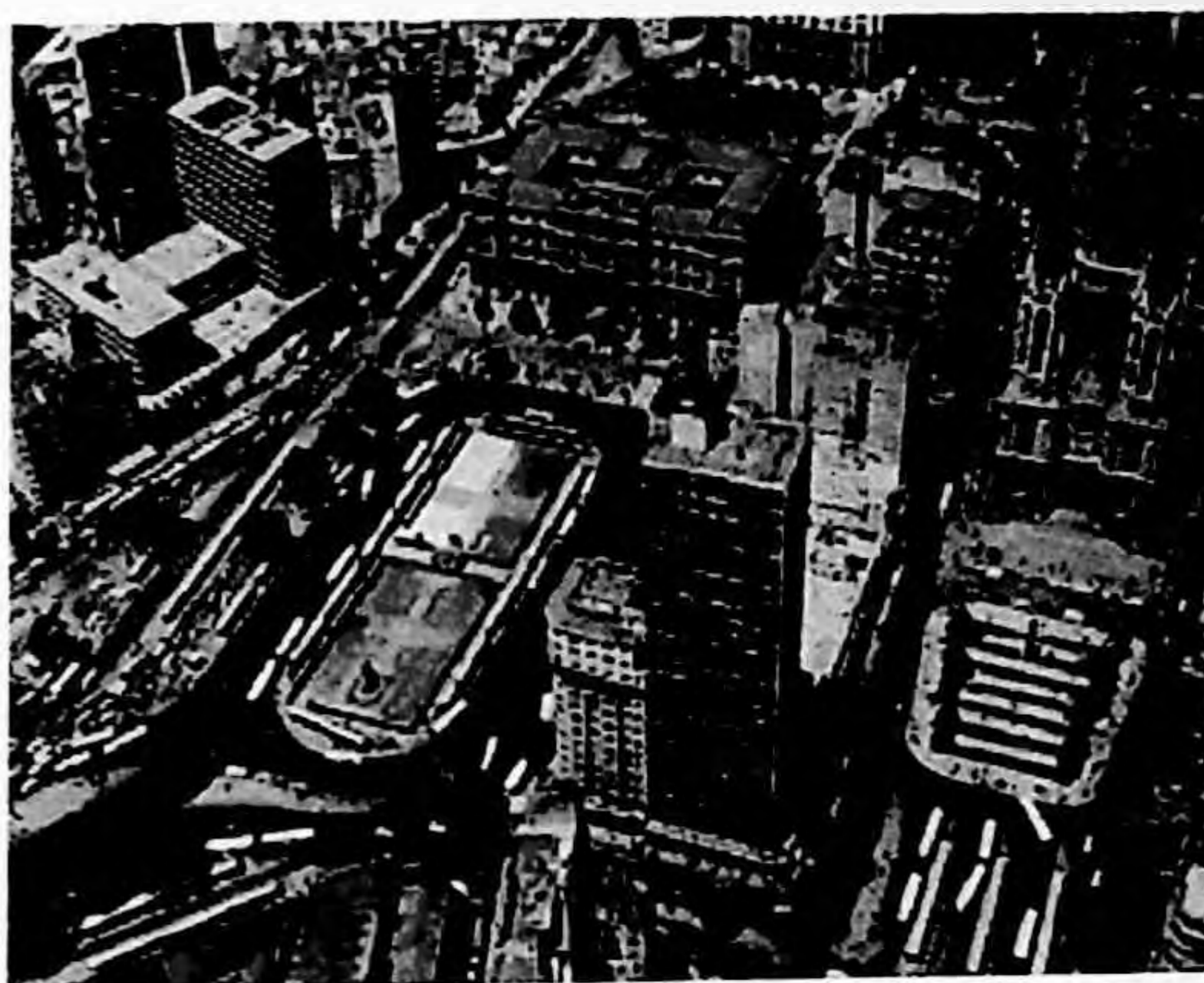


Fig 79 – Vista do mesmo local, em 1975, com as obras da estação em andamento.



<sup>141</sup> Ver IBGE – Censos Demográficos de 1960 e 1970. Em 1970 havia 5.924.615 habitantes e em 1960 eram 3.666.701 hab na cidade de São Paulo.

Nessa década, a Sé estava isolada de manifestações públicas espontâneas, fato que enfraquecia sua apropriação por parte dos moradores da cidade resultando em certa decadência dos seus edifícios, que sofreram crescente desvalorização e passaram a abrigar um comércio varejista destinado às classes populares. O uso como local de transbordo de linhas de transporte favorecia o comércio de passagem, com pequenos estabelecimentos de lanches rápidos, farmácias, açougue, cabeleireiro etc destinados às camadas populares. Internamente, os espaços abertos passaram a responder quase que exclusivamente como travessia e corredor de circulação de pedestres, na ligação entre os terminais de linhas de ônibus implantados (Santos Jr., 1991).

**Tabela 8- Características Sócio-econômicas da AR SÉ em 1970**

<b>Tipo</b>	<b>Dados</b>
Área	97 ha
População	8.600 hab
Densidade	89 hab/ha
Empregos em serviço	99.100
Empregos em indústria	4.000
Matrículas escolares	11.900
Usuários de ônibus	59,1%

Fonte: Sumário de dados da CIA do Metrô / maio 76/O transporte urbano na metrópole paulista - 1900/1960

Segundo Amadio (1998), foi a partir de 1976 que surgiu um grande debate sobre as perspectivas para a área central, no âmbito da Coordenadoria Geral de Planejamento – COGEP, que pretendia uma atuação conjunta para revitalizar a região. Como resultado, algumas ações concretas foram estabelecidas, incluindo a conclusão da Estação Sé do Metrô, ainda como Estação Clóvis Beviláqua, assim como das praças vinculadas a ela. Previa-se também, a construção de 60.000 m<sup>2</sup> de calçadas exclusivos de pedestres, entendido como elemento de recuperação urbana e que apresentavam clara opção pela circulação de pedestres em detrimento ao uso de veículos particulares nas ruas do centro. Indicava-se dar início à construção da linha Leste/Oeste do metrô, recuperar o Viaduto Santa Efigênia e o Edifício Martinelli. As diretrizes apontavam para a criação de mecanismos para o incentivo de participação da iniciativa privada no processo de revitalização urbana, porém sem efetivação naquele momento.

O processo de decadência do centro histórico era evidente e ao buscar revertê-lo, a prefeitura lançou um grande projeto de reurbanização da área central, onde a reforma da Praça da Sé assumiu grande importância e tornou-se o foco principal do projeto de modernização, ligado à idéia de progresso.

No encalço da implantação da primeira rede de trens metropolitanos, as praças de apoio passaram a ser objetos centrais de reforma e várias praças existentes

foram reformuladas. As primeiras a serem reformadas foram as ligadas às estações da porção sul da cidade (Bartalini, 1988)<sup>142</sup>.

Foi neste contexto que a grande reforma da Praça da Sé foi comunicada à cidade, tendo como objetivo a integração deste histórico espaço público ao sistema do metropolitano que já tomara frente na determinação dos projetos e na prioridade das obras. A obra da primeira linha do metrô – a Norte/Sul se iniciou pelas extremidades, ficando para o final a porção central, na parte mais consolidada da cidade. O primeiro trecho a ser inaugurado foi o Saúde-Jabaquara, em 08.09.1972. (Revista Engenharia, No 494).

As obras da estação Sé, ainda denominada na época de Clóvis Beviláqua, foram iniciadas em 1971, ainda sob a administração do prefeito Figueiredo Ferraz.<sup>143</sup> O projeto original foi alterado pelo prefeito, invertendo a previsão inicial dos estudos, a fim de agilizar a inauguração da mesma.

*“São Paulo e o restante do país passavam a conhecer diferentes terminologias técnicas. Era o resultado dos estudos e trabalhos para a construção do metrô. Ao lado dos projetos de arquitetura das estações, a engenharia se enriquecia de novas experiências, assimilando sistemas e se encaminhando para a aquisição e domínio de uma tecnologia metroviária considerável.”<sup>144</sup>*

*(Oliveira, Nildo C., 1988, pág 109)*

---

<sup>142</sup> Estações da linha Norte/Sul: Praça da Árvore, Saúde e outras. Este assunto já foi comentado no capítulo anterior. Ver Bartalini, 1988.

<sup>143</sup> A obra permaneceu cercada de tapumes, a estátua do Padre Manuel da Nóbrega foi transferida para o Parque do Ibirapuera e os pontos de ônibus foram deslocados para o Parque Dom Pedro II.

<sup>144</sup> Ver Revista Projeto 116/1988 pág 108 a 137. Parece que não só foram incorporadas tecnologias, como os canteiros serviram de experimento de técnicas, posteriormente exportadas, como para o Metrô de Caracas.



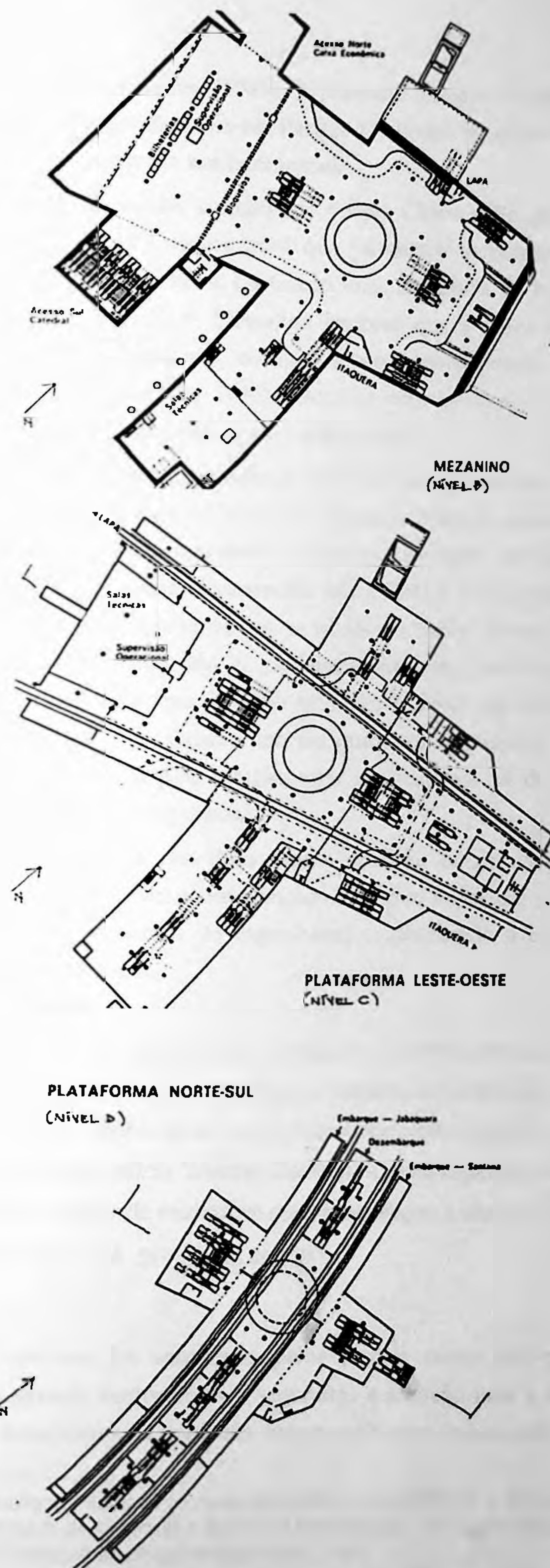


Fig 80 – Plantas esquemáticas da estação: mezanino, L/ O e N/S.

Segundo Lefèvre (1985), o primeiro projeto foi alterado, pois pretendia-se que a linha Leste-Oeste passasse no Parque D. Pedro II, sobre o Rio Tamaduateí, o que acarretava uma mudança na sua cota inicial.

Ferraz defendia a união das praças Clóvis e Sé, proposta que tomou vulto com o prefeito Miguel Colassuono<sup>145</sup> que prometeu incrementar o verde na cidade e plantar 10 mil árvores no local, buscando uma sequência de jardins que se estenderiam até o parque D. Pedro II.<sup>146</sup> Devemos lembrar que a Praça Clóvis Beviláqua era um espaço aberto, pentagonal que, como descrevemos há pouco, servia como um grande terminal de ônibus (Lefèvre, 1985). Durante esse governo o trecho Jabaquara – V. Mariana foi terminado e estendido até a Liberdade.

Em 1972 foram iniciadas as obras de estaqueamento onde ficava o edifício R. Monteiro, entre as praças da Sé e Clóvis. Segundo relatório sobre o comportamento dos edifícios, as obras de estaqueamento estavam causando interferências nas fundações, tanto do edifício R. Monteiro (construído entre 1943 e 1944) quanto do edifício Mendes Caldeira.<sup>147</sup> As escavações priorizaram as obras do trecho Norte/Sul. Em julho de 1972, havia 130 operários efetuando o estaqueamento em perfis metálicos e as paredes diafragma, atingindo uma área de 4 mil m<sup>2</sup> e produzindo um volume de escavação de 30 mil m<sup>3</sup>. Em 25 de julho do mesmo ano foi anunciada a mudança do nome da estação de Clóvis para Sé, justificada pela estação estar no principal nó do metrô paulistano e no subsolo da principal praça da capital.

A conjugação das duas praças resultou na implosão do edifício Mendes Caldeira. A implosão foi um acontecimento histórico na cidade e serviu de marco para a valorização do poder técnico da engenharia, evidenciando a enorme escala das obras públicas daquele momento.

*Para a liberação dos espaços necessários à construção da Estação Sé, o Metrô estudou os processos mais eficazes, seguros e econômicos de demolição. Na análise feita, destacou-se o processo denominado implosão, que foi adotado para a derrubada do Edifício "Mendes Caldeira". Com a implosão, os 30 pavimentos do prédio – o maior do mundo em que se empregou a técnica – caíram.*

*(Metrô. 1978. Sé. SP: Cia do Metrô).*

O evento foi anunciado pelos jornais como um grande acontecimento histórico, com grande importância à segurança e atenção para a evacuação da área do entorno. Uma hora antes da implosão foram realizados toques sonoros que se repetiram

<sup>145</sup> Miguel Colassuono permaneceu no cargo de prefeito entre 29/08/73 a 15/04/75. Ele foi Secretário de Planejamento do Estado de São Paulo e assumiu a Prefeitura em 1973 para cumprir o resto do mandato de Figueiredo Ferraz (Prefeitura Municipal de São Paulo, 1992)

<sup>146</sup> Esta proposta foi feita por Miguel Colassuono, que pretendia juntar a Sé, a Clóvis e o Largo 7 de setembro em um grande jardim de Burle Marx. (Marques e Markum, OESP 07.05.1976)

<sup>147</sup> Ver Ferrari e Salioni (1975).

nos 15 e 2 minutos que antecederam a demolição, que se seguiram por contagem regressiva. Para os trabalhos foi contratada uma empresa americana, a um custo de 2 milhões de cruzeiros (R\$ 1,8 milhões/ dez 2000) e produziu um volume de entulho na ordem de 2000 m<sup>3</sup>. (Metrô,1975)

Em 1974 as ruas Anita Garibaldi e 11 de agosto foram interditadas e vários edifícios foram demolidos, entre eles, o da Cúria Metropolitana na Praça Clóvis.



Fig 81 – Implosão do edifício Mendes Caldeira, de 30 pavimentos.

## Os projetos para a Praça e para a Estação Sé

Os primeiros estudos para a Estação Sé, foram elaborados diretamente pela Companhia do Metrô sob a responsabilidade do Eng. Roberto Macfadden<sup>148</sup>. Segundo Araújo (1987), “a Cia do Metrô tinha clara a importância do planejamento de transportes no reordenamento da cidade”. O primeiro projeto elaborado englobava somente a praça Clóvis Beviláqua que receberia as saídas da plataforma da Estação do Metrô. Entretanto, em um segundo momento o projeto ampliou sua abrangência, surgindo a proposta de aproveitar as obras do Metrô para promover uma total reurbanização do setor, incluindo a Praça da Sé. Dessa forma, surgia a proposta de incorporar as duas praças, através da demolição da quadra intermediária onde se localizavam vários edifícios de grande importância para a cidade, incluindo o edifício Santa Helena. Como consequência, foi chamado o escritório de Roberto Burle Marx para realizar os estudos da reurbanização da praça. (Miyazaki et alli, 1979)

As primeiras propostas para o Metrô retomaram as orientações do estudo propostas do consórcio HDM, conforme apresentados no capítulo anterior. Segundo Pedroso (Revista Projeto, 1988) quando o consórcio HDM iniciou a implantação da linha 1- NS, foi lançado um livro com orientações e princípios para o desenvolvimento dos projetos de apoio às estações. Estes, passaram a extrapolar o âmbito das estações, avançando para as praças e locais de transição entre estas e a malha existente. Segundo o Metrô, havia a preocupação em usar materiais e acabamentos que não exigissem muita manutenção, porém de bom aspecto e qualidade, a fim de inibir a depredação.

A Companhia do Metrô acompanhou o desenvolvimento do estudo pelo arquiteto Burle Marx, que já sofria as limitações das obras da estação, em estágio avançado com lajes definidas e executadas. O estudo foi apresentado em novembro de 1975 e propunha dois setores distintos em níveis bem demarcados, conforme demonstrado na figura a seguir. O piso da praça junto à desembocadura das ruas Benjamim Constant e Barão de Paranapiacaba seria estendido até os edifícios lindeiros com uso exclusivo de pedestres, evitando-se pista de rolamento. A parte mais próxima à Av. Rangel Pestana receberia maior volume de árvores procurando-se definir uma massa arbórea e dar um contorno à praça, estimando-se plantar um total de 500 árvores.

O estudo atendia à recomendação dos técnicos quanto à circulação e passagem de veículos e procurava criar vários recantos sobre um complexo desenho geométrico no piso, com o uso de pedras portuguesas em preto, vermelho e branco. Naquele momento, havia uma forte tendência entre os arquitetos em enfatizar a questão da circulação de pedestres em correspondência a desenhos de pisos.

O estudo proposto por R. Burle Marx apresentava um espelho d' água na área central da praça em auxílio ao esquema de refrigeração da estação e à estética do

<sup>148</sup> Roberto Macfadden era funcionário do Metrô e foi responsável pelos estudos da praça no primeiro momento. (Marques, 2002)

local. O espelho d'água seria circundado por canteiros, plantas aquáticas e uma escultura no centro, que serviria de ponto de atração. Diante do Palácio da Justiça, sugeriu criar um espaço para eventos cívicos, com árvores e bancos. Junto ao acesso norte da estação seria mantido o histórico ponto de encontro. (Jornal da Tarde, 07.05.1976)

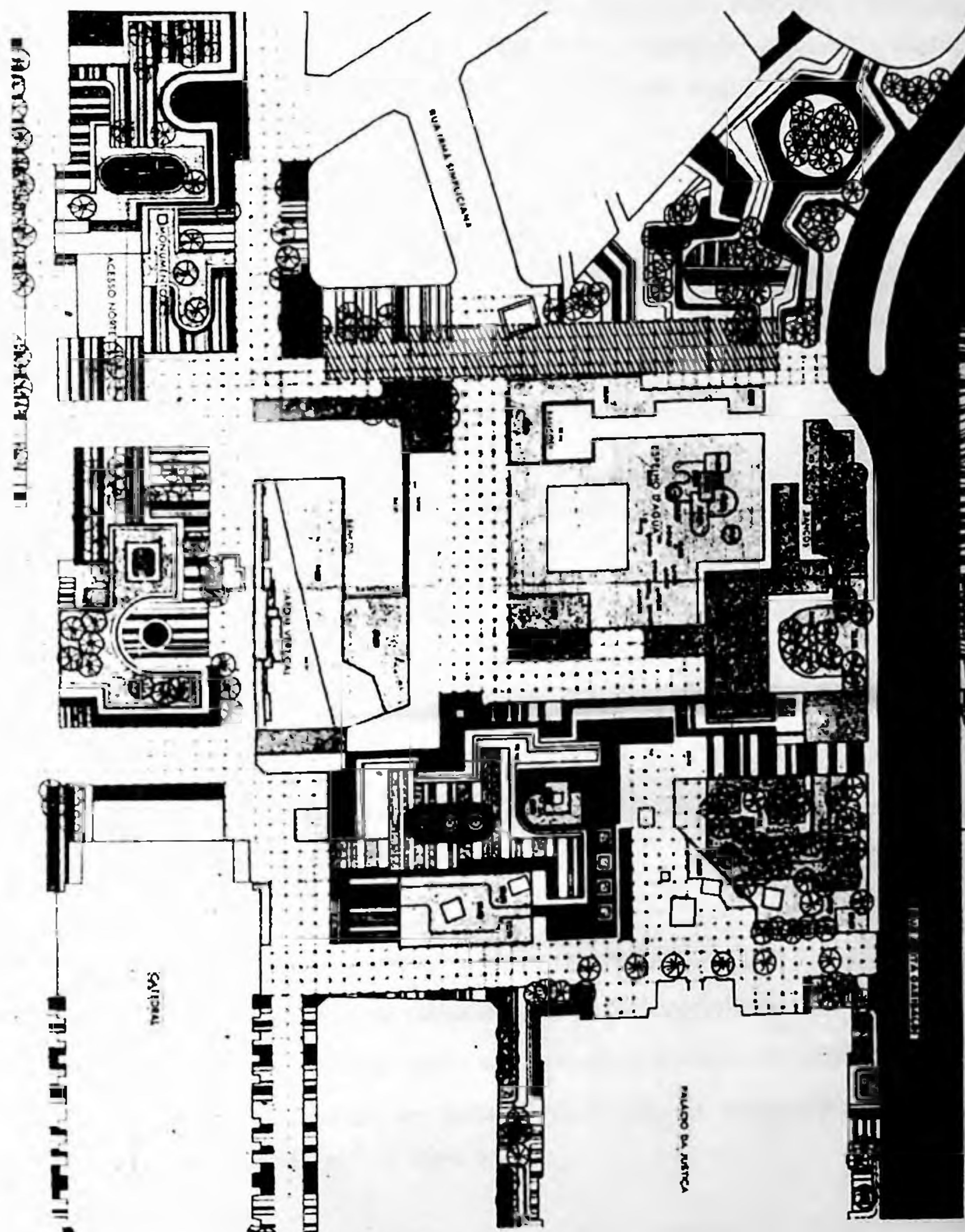


Fig 82 – Croquis com o projeto paisagístico de Roberto Burle Marx para a Praça da Sé.

Em consulta ao documento "Praça da Sé" – Critérios Físicos de Remanejamento" da Cia do Metrô, datado de 08.12.75, encontramos vários comentários e sugestões à projetista.<sup>149</sup>

Primeiramente, o documento destacava que o espaço resultante da demolição da quadra do edifício Santa Helena, criou um espaço retangular "desfigurado" e que o equilíbrio na volumetria deveria ser repensado. Além disso, solicitava a redefinição dos três setores resultantes: o plano inclinado em frente à Catedral – espaço 1, o platô à frente do Palácio – espaço 2, e o platô inferior criado pela estação do Metrô - espaço 3, conforme detalhado a seguir.

▪ **Praça fronteira à Catedral – espaço 1:**

"Constitui o plano inclinado que por sua vocação propicia concentrações cívicas e religiosas.

- Manter o volume atual do marco zero, evidenciando-o exclusivamente pelo tratamento do piso (diferenciação do desenho); elemento balizador (proposta de um relógio com a altura aproximada do conjunto de edifícios localizados à esquerda da Catedral);
- Redesenhar o piso da praça;
- Evidenciar a animação da periferia ... com a criação de atividades atrativas, por ex: bares de calçada, livrarias, discotecas, etc;
- Proposta de um parlatório para missas ao ar livre e manifestações culturais;
- Proposta de um pequeno anfiteatro ...

▪ **Praça fronteira ao Palácio da Justiça – espaço 2:**

▪ ...espaço definido pelo Palácio da Justiça...pelo peitoril limite da praça superior (plataforma). Essa plataforma se situa a 5m do nível inferior.

- Elemento balizador;
- Elemento água interligando o espaço 2 com o espaço 3...
- Tratamento do piso levando em consideração o fluxo de pedestres...
- Espaço para solenidades cívicas ligadas exclusivamente ao Palácio da Justiça;
- Recomposição da volumetria da praça. Revitalização do espaço (quadra intermediária) prevendo ligação futura ao largo 7 de setembro.

▪ **Praça Inferior definida pelo peitoril da plataforma e massa verde circundante – espaço 3:**

- Esse espaço tem como função principal a de se constituir em área de estar com equipamentos de animação.
- Sob a passarela serão propostos equipamentos; sanitários, telefones, ...etc....

<sup>149</sup> Não consta explicitamente se o documento se refere a uma revisão da proposta apresentada ou se lançava somente observações a qualquer projetista que porventura viesse a fazer o projeto.

- Espelho d'água com repuxos
- Área de estar
- Implantação do coreto, junto ao espelho d'água
  
- **Largo junto á Rua Direita e Rua Boa Vista- espaço 4:**
- Espaço existente arborizado
- ... monumento ao Padre Anchieta- manter na posição atual;
- equipamentos de estar;
- Proposta de anfiteatro...
- Transferir acesso á estação do metrô para a praça fronteira à Caixa Econômica Estadual;
- Equipamentos de atendimento público, venda de bilhetes, correio....
  
- **Largo delimitado pela Igreja do Carmo e Lateral da secretaria da Fazenda - espaço 5:**
- Desvinculação da praça da Sé, uma vez que sua função é de estar, servindo aos quarteirões adjacentes....
  
- **Área da Cúria**
- Recompôr o conjunto das quadras, ... estabelecendo sua volumetria, de modo a fechar o espaço da praça, alinhando com o prédio da Rua Anita Garibaldi.(Metrô, 1975)

Além destes pontos o documento detalhava alguns parâmetros quanto a vegetação, iluminação e ligações viárias e era acompanhado dos desenhos apresentados a seguir.



Fig 83 – Croquis 1 anexo ao Relatório do Metrô, 1975 (sem autor).



Fig 84 – Croquis 2 anexo ao Relatório do Metrô, 1975 (sem autor).

A operação do sistema se iniciou em 1975, com o primeiro teste na linha Norte/Sul passando direto na Estação Sé<sup>150</sup>, com inauguração oficial em agosto do mesmo ano, pelo novo prefeito Olavo Setúbal. Foi demolido na época mais um edifício - o Palacete Tina. (Teixeira Jr, 1978). Segundo o prefeito, a entrega das obras da estação Sé estava prevista para 1976 e a praça da Sé para 1977. Na época, ele salientava que os recursos do BNH, através de recursos do Programa CURA do governo federal<sup>151</sup>, para ações de renovação urbana, estavam vinculados à reurbanização das áreas atingidas pelas interferências das linhas do Metrô. Este fato sinalizava a importância dos projetos das praças de apoio às estações. Por ordem do prefeito todo o projeto e gerenciamento passou, a partir de então, a ser coordenado pela EMURB<sup>152</sup>.

<sup>150</sup> Em 1975 o ritmo das obras era bastante acelerado, com o lançamento de 3 mil metros cúbicos de concreto por mês.

<sup>151</sup> O Programa CURA foi criado em 1973 e funcionou em São Paulo até 1979 que financiou obras de renovação urbana associados ao metrô, com vastos recursos. (Ver Bartalini, 1988 e Nahas, 1982).

<sup>152</sup> A EMURB foi criada em 1972 no governo de Figueiredo Ferraz para gerar maior agilidade aos projetos e gerenciamento das grandes obras.



Em maio de 1976, através de uma maquete esquemática composta por elementos simplificados em isopor, o novo projeto da praça foi apresentado pela EMURB ao público, conforme apresentado a seguir. A proposta já apresentava todas as interferências da laje superior da estação central do Metrô, que nesse momento estava concluída.

Os técnicos encarregados pelo projeto pretendiam rever os estudos feitos anteriormente por Burle Marx. Julgavam necessitar de melhor adequação à escala humana e de buscar separar as circulações de passagem organizando a entrada ao Metrô. Além disso, buscava-se integrar os diferentes níveis dos pisos e reduzir os custos das demolições que haviam sido altos, até então. Apesar de apresentar a preocupação com as massas verdes, a questão da arborização não foi muito valorizada.

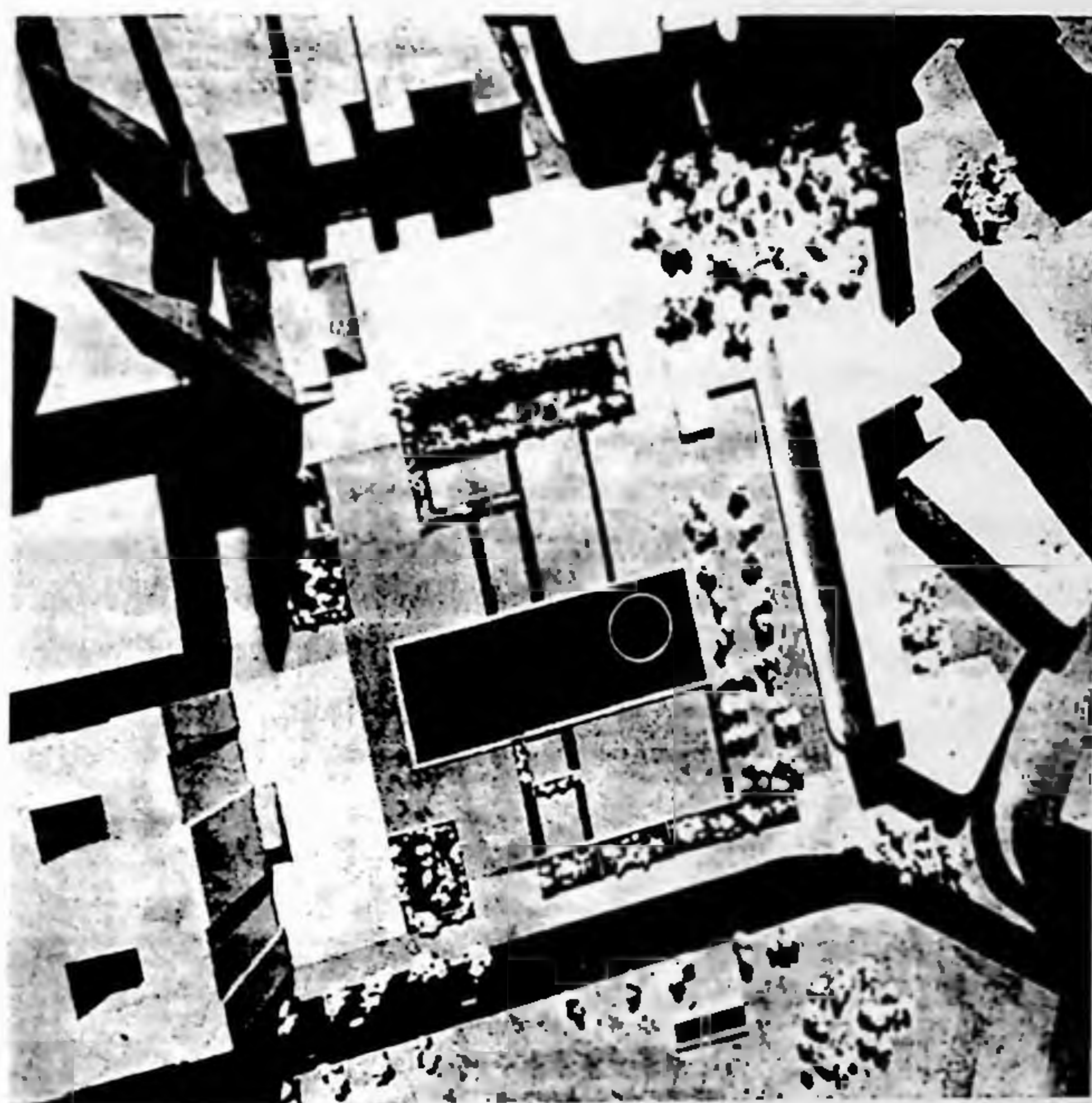


Fig 85 – Maquete apresentada pela EMURB, para o novo projeto sob sua coordenação.

A substituição do projeto de Burle Marx e a pouca arborização na nova proposta causaram grande desgaste na opinião pública, pois a sociedade civil descontente tinha no seu imaginário a possibilidade da cidade adquirir um “Central Park”, nos moldes de New York inspirados ainda pela idéia incutida por Colassuono anos antes. A proposta de criar um circuito verde a partir da união de várias praças e largos da área central foi incorporada pela maioria da população que reagiu fortemente às alterações expostas na maquete. Ocorreu que esta idéia de prover o centro de uma massa arbórea significativa, viável ou não, era também uma tentativa de evitar um projeto muito edificado como o que foi realizado em 1970, na Praça Roosevelt. Os moradores vislumbravam a possibilidade de, ao reformular a área central, prover definitivamente a cidade de áreas verdes.

*" A população está indisposta a aceitar a construção de qualquer coisa relacionada a concreto" (Mange, E. apud OESP 07.05.1976)*

A Praça Roosevelt havia sido objeto de ampla reforma no final da década de 1960, sendo inaugurada em 1970. O resultado do projeto causou grande descontentamento na sociedade paulistana que aspirava receber uma grande praça arborizada. Ela configura um amplo espaço edificado com 60.000 m<sup>2</sup> de área construída, sobre a via expressa leste-oeste. O programa funcional da praça abrangeu não só os usos de lazer e recreação, mas buscou incorporar equipamentos de cultura, educação e comércio varejista variado. Um dos autores a identificava como um espaço de características próximas aos shoppings centers. (Arantes, 1996)<sup>153</sup>

A linguagem construtiva empregada na Roosevelt com marcante uso de concreto aparente e pouca vegetação reforçou sua apropriação como um edifício e não como uma praça por parte dos moradores da cidade. Entre os vários fatores que podem justificar seu fracasso enquanto espaço público de uso coletivo podemos destacar: a própria multiplicidade de funções em um só espaço público; a sua situação de laje suspensa sobre viário de alta capacidade e fluxo; a falta de arborização no bairro e também, a sua localização na cidade, setor intermediário entre o centro e os bairros que a faz concentrar um público muito variado e de aspirações diversas.

Desta forma, a reformulação da Praça Roosevelt passou a ser referência negativa aos outros projetos posteriormente propostos para a reformulação de espaços públicos centrais. O fracasso da Praça Roosevelt provavelmente influenciou a escolha de Burle Marx para realizar os estudos da Praça da Sé, por sua reconhecida capacidade em realizar bons projetos que contemplavam a valorização da natureza. Entretanto, estava presente o desejo de se produzir na Sé uma megaestrutura capaz de redimir a situação de degradação da área central e se tornar um símbolo de modernidade.

Fig 86 – A nova Praça Roosevelt (1970).



<sup>153</sup> O projeto foi encomendado pelo Prefeito Figueiredo Ferraz, aos arquitetos Roberto Coelho Cardoso, Marcos de Souza Dias e Antônio Antunes Netto. A estrutura edificada da praça corresponde a quatro lajes. A 1ª forma um túnel com a via expressa, a 2ª um estacionamento, a 3ª um estacionamento e outros usos, a 4ª corresponde ao nível da rua, com lojas e lazer, e a cobertura ao uso recreativo. Ver detalhes em Arantes, P. F. 1996. "A Praça Roosevelt e a Construção Nacional Interrompida – um caso exemplar das grandes intervenções urbanas em São Paulo". SP: FAPESP/ FAUUSP – Relat. Final de Pesquisa de Iniciação Científica.

A polêmica gerada na Sé e o abandono da proposta de Burle Marx causou uma crise administrativa, repercutindo na possibilidade de demissão do presidente da EMURB Ernest Mange<sup>154</sup>. Setúbal justificava o projeto dizendo que a praça havia sofrido constante alteração e não havia o que conservar de vestígios do passado:

*'ela nada conserva de histórico que mereça preservação: sempre foi, como sempre será agora com o metrô, o lugar por onde passam milhares de pessoas indo para seus bairros ou correndo para o serviço, ou aquele espaço antigamente ocupado para comemorações políticas ou religiosas, pelos camelôs, ou pelos estudantes, que como eu, passavam por ela a caminho do colégio do Carmo'. ....*

No mesmo artigo, consta o depoimento de Mange :

*"ela terá bosques, grandes canteiros de plantas ornamentais e nada que recorde a desumana praça Roosevelt... É claro que não poderá ter árvores de copas com mais de 15 ou 20m, como a sibipiruna, pois tais espécies necessitariam lançar as suas raízes sobre a ampla área do subsolo já ocupada pelas instalações e túneis do metrô... "* (artigo OESP 07.05.1976)

O apoio do prefeito devolveu à EMURB o poder de decisão quanto ao rumo do projeto. O Departamento de Reurbanização do Metrô onde foram elaborados os primeiros estudos do escritório Burle Marx, estava afastado definitivamente dos trabalhos<sup>155</sup> (OESP, 30.04.1976). Os projetos passaram a ser elaborados pela equipe da EMURB, sob a coordenação do arquiteto José Eduardo de Assis Lefèvre<sup>156</sup> e Antonio Sergio Bergamin.

O novo estudo buscou valorizar os espaços dos dois edifícios existentes, da Catedral e do Palácio da Justiça. Manteve, entretanto, o uso do espelho d'água como elemento central da Praça para dar coesão ao conjunto. O uso da água em espaços públicos era um elemento inovador para a cidade. A proposta criava um novo edifício junto à rua Santa Teresa, com a finalidade de abrigar a Secretaria de Negócios Jurídicos da PMSP, proposta que foi abandonada no decorrer do projeto. Nesse momento, o prefeito também anunciava a demolição do Conjunto D'Argenzo, lindeiro à Praça.

A reurbanização da praça estava estimada em 40 milhões de cruzeiros, equivalente a aproximadamente R\$ 27,2 milhões (dez/2000) equivalendo a 5% do valor

<sup>154</sup> Mange foi discípulo de Le Corbusier, com quem viveu em Paris e desenvolveu o hábito de apresentar as idéias através de maquetes esquemáticas. (Marques e Markum, OESP 07.05.1976)

<sup>155</sup> Na época, o presidente do Metrô era Plínio Assman.

<sup>156</sup> Lefèvre passou a integrar a equipe em 1976, diretamente envolvido nesse projeto. Segundo o autor o projeto sofreu uma grande influência do trabalho do Arq. Yoshinobu Ashihara (ver bibliografia).

total gasto na obra da estação, com custo estimado em aproximadamente 800 milhões de cruzeiros (ou R\$ 544 milhões – dez 2000).<sup>157</sup>

É importante destacar que enquanto o novo projeto se preocupava com o detalhamento dos elementos construtivos, o avanço das obras criava situações irreversíveis e estabelecia a hegemonia total da obra da estação sobre a obra da praça. A grande crítica ao novo projeto, naquele momento deu-se pela proposta de construção do edifício na parte norte, que acabou sendo descartado como já comentamos. (Folha de SP/ 17.02.78).

Segundo entrevista com José Eduardo de Assis Lefèvre, os princípios adotados pela equipe da EMURB buscavam eliminar qualquer relação com a Praça Roosevelt e dar um uso mais humanista e de introdução de elementos de animação, principalmente com o uso de água e de esculturas. Para tanto, os detalhes construtivos foram valorizados, incluindo eliminar todos os peitoris, substituindo por jardineiras; evitar grandes escadarias, tendo no máximo lances de 1.20 m de desnível, de maneira a promover o alcance visual do pedestre ao patamar superior. Foi dada ênfase ao desenho do piso, adotando-se a proposta de Burle Marx em mosaico português nas quatro cores com requadros em granito, com prioridade para a circulação de pedestres, já considerando seu futuro incremento pelo uso da estação do metrô.

A proposta de vegetação buscou o uso de árvores para realizar enquadramentos nos espaços, principalmente os da igreja e do Palácio de Justiça, mantendo as palmeiras em frente à igreja. Segundo os paisagistas responsáveis, Paulo del Picchia e Vladimir Bartalini, as árvores foram escolhidas pelo porte e escala desejada em relação aos elementos de projeto, e por espécies nativas ou de fácil aclimação no local. Além disso, foram escolhidas espécies que tivessem relação com seu entorno imediato, como por exemplo o uso de chorões para as áreas com água.<sup>158</sup>

Em sua concepção geral, os projetistas consideravam que a praça teria dois tipos de usos básicos: o de estar ou remansos com bancos e o de circulação. Visualmente buscava-se introduzir o sentido de ortogonalidade, em contraste com os limites multidirecionais e difusos existentes no local. Os remansos serviam para suavizar a diferença de nível de aproximadamente 7 m entre o Palácio da Justiça e a cota da Rua Santa Tereza, formando patamares ligados por degraus.

A partir destes princípios, o projeto estruturou os elementos que se mantêm até os dias de hoje, incorporando de maneira evidente vários elementos presentes no primeiro estudo, de Burle Marx. O setor do antigo Largo não recebeu tratamento inovador e ainda hoje mantém-se fluído como espaço público. À frente da Catedral foi introduzida uma Rosa dos Ventos, integrada ao marco zero característico do local. Próximas à estátua de Anchieta, foram acrescidas árvores para que se delimitasse um

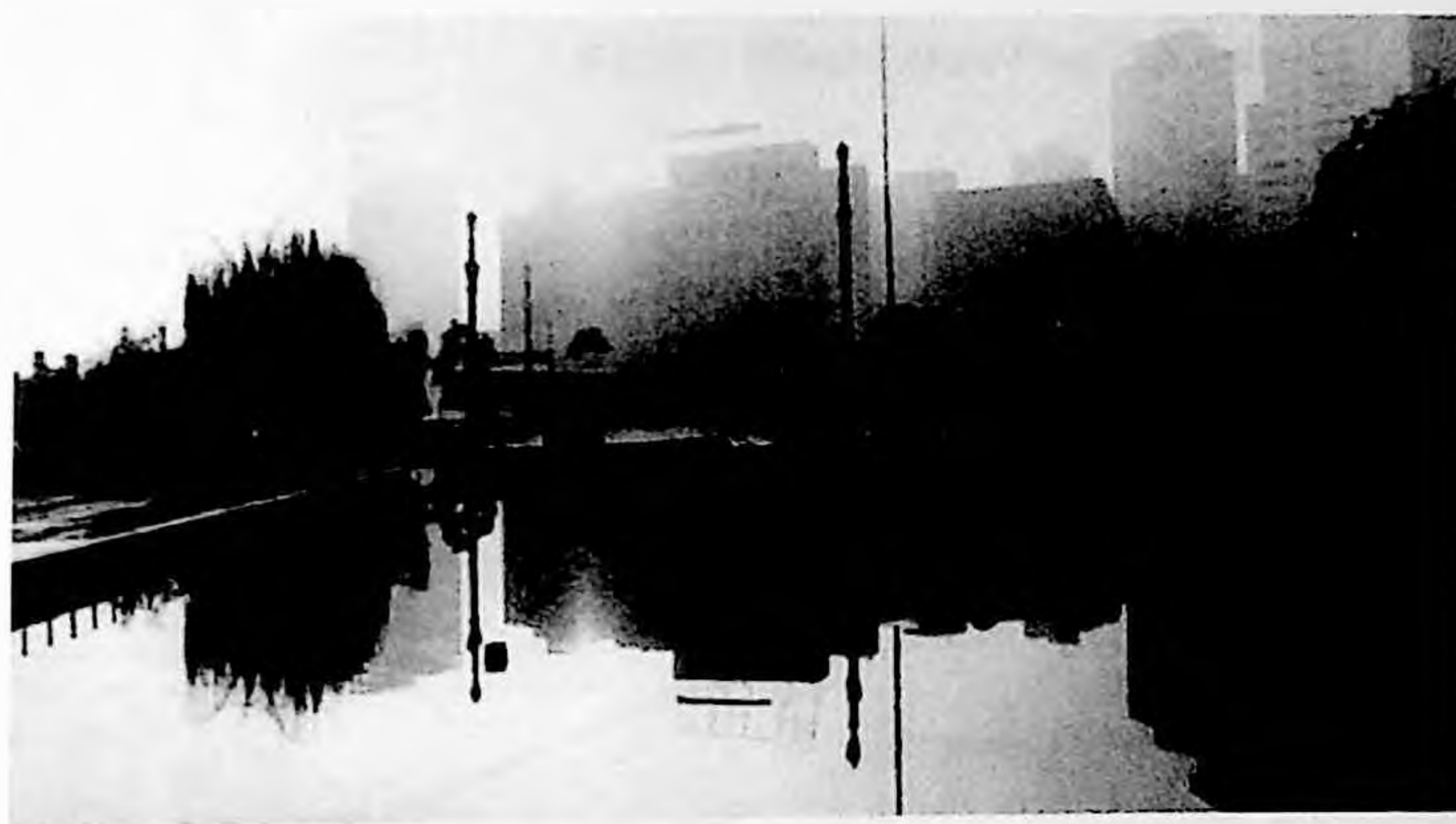
<sup>157</sup> A atualização utilizou o índice IGP- DI da FGV, obtido na Revista Conjuntura Econômica. Apenas para estabelecer um padrão de comparação, e verificar a grande envergadura da obra da estação central naquele momento, destacamos que as obras da Av. Águas Espraiadas, na década de 1990, custaram aproximadamente R\$ 730 milhões e o túnel do Ibirapuera/ Av. Kubitchek custou aproximadamente R\$ 900 milhões. (Marques, 2002).

<sup>158</sup> Foram plantadas 240 árvores, que junto com outras espécies permitiram uma área sombreada de 6 mil m<sup>2</sup>. Ver Revista Construção SP, 1978.

espaço retangular. Para os estudos dos chafarizes e quedas d'água foram elaborados estudos hidráulicos em conjunto com a escola Politécnica da USP, incluindo cascatas, repuxos e quedas d'água, contando com laboratórios e modelos em escala 1:5, com o apoio da empresa Técnicas. A partir da definição do ante-projeto, o Metrô contratou a Promom Engenharia para a execução do projeto executivo (ver Ficha Técnica apresentada em anexo).

Para as esculturas, formou-se uma comissão para a curadoria, presidida pelo arquiteto Domingos Theodoro de Azevedo Neto<sup>159</sup>, e foram chamados vários artistas plásticos em evidência na época. Cada um deles apresentou duas obras para cada um dos locais escolhidos. Coordenados pelo arq. Bergamini, foram feitos estudos para adequá-las à escala ideal em relação aos espaços aos quais estariam destinadas que, em geral, marcavam o cruzamento da circulação ou eram eixos de visão. A única escultura que não foi feita sob encomenda para a Sé foi a de Bruno George – o “Condor” dourado.<sup>160</sup>

Fig 87 – O Condor junto ao espelho d'água, 1979.



O relógio original da praça, conforme a foto apresentada no Capítulo 2, redondo de três faces não foi instalado na praça. A peça instalada foi obtida de uma antiga fábrica desapropriada pelo Metrô, na Rua Martin Bouchard e acabou sendo aproveitado na Sé a partir de uma reformulação que integrou-o a uma torre de vidro. (Lefèvre, 2000)

<sup>159</sup> Diretor de Planejamento da EMURB, no período de seu projeto e obra.

<sup>160</sup> Segundo consta na Revista Construção SP, 1978, os trabalhadores da obra chamavam a escultura de Bruno Georgi de “patão”. Os outros artistas presentes eram Franz Weissmann, Amilcar de Castro, Francisco Stockinger, Mário Cravo Júnior, Felícia Leiner, Caciporé Torres, Sérgio Camargo, Rubem Valentim, Domenico Calabrone, Nikolas Vlavianos, Yutaka Toyota, José Resende, Marcelo Nitsche e Ascânio Monteiro.



Fig 88 – Novo relógio e torre de vidro.

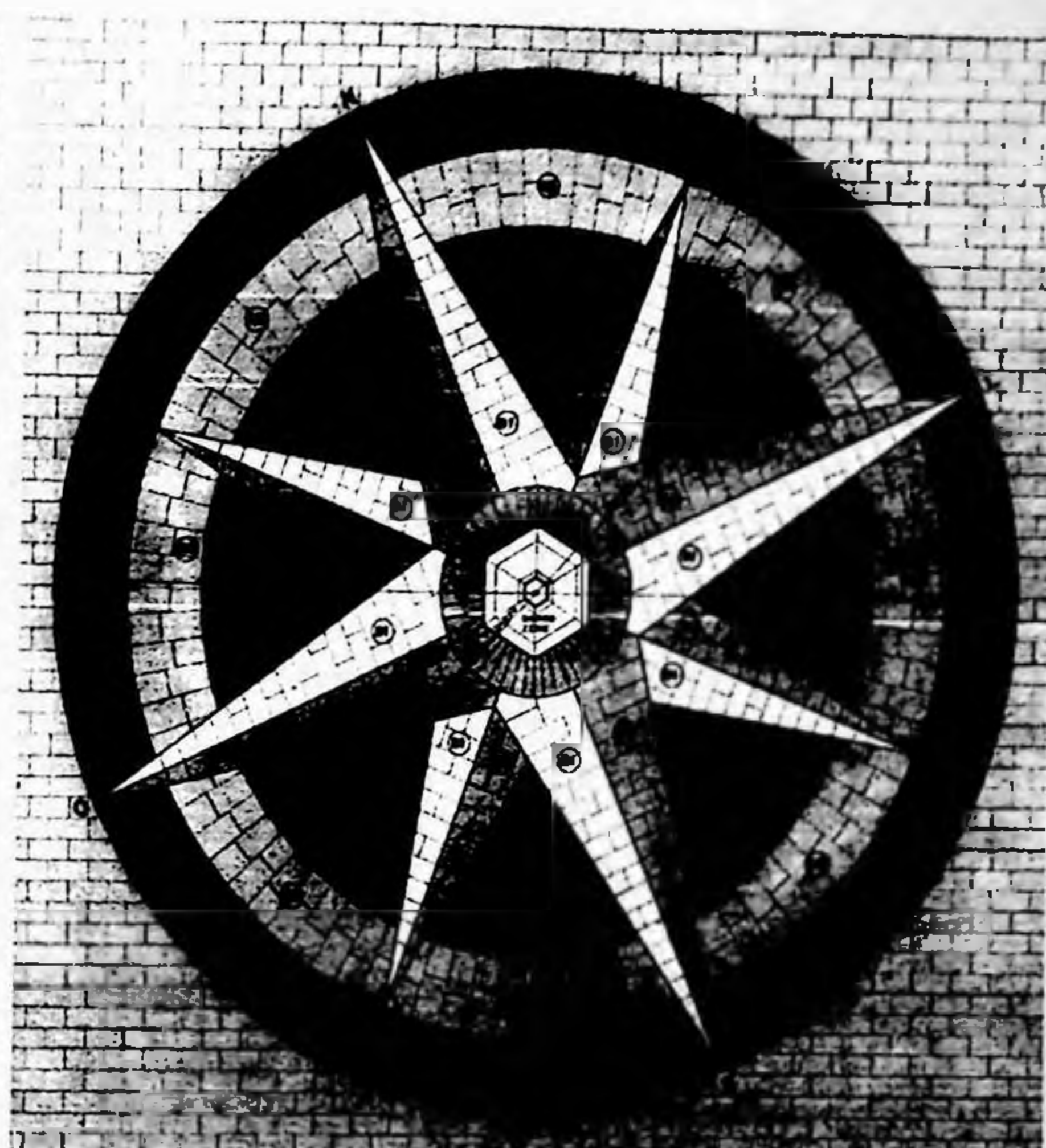


Fig 89 – Marco Zero e Rosa dos ventos.

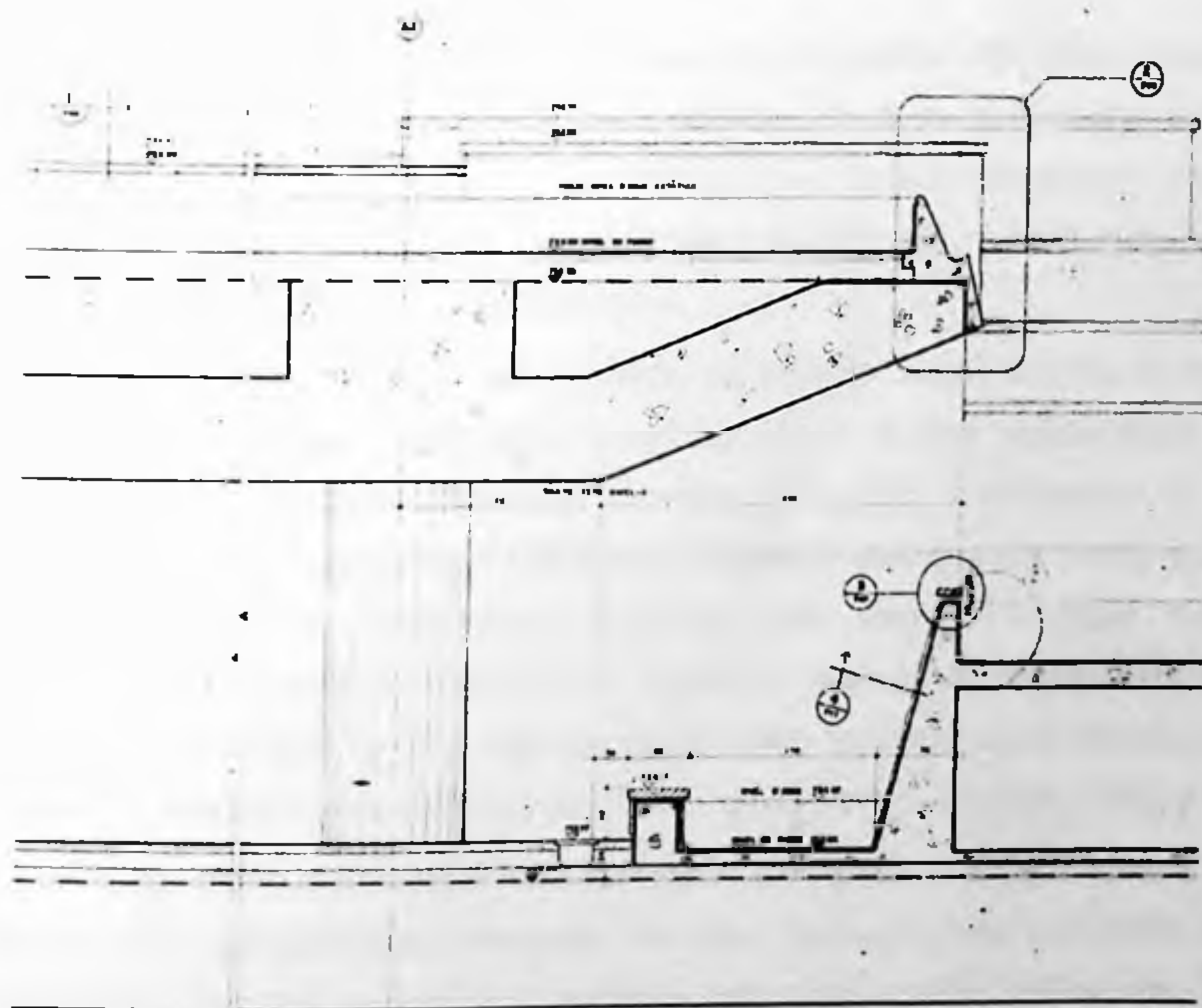


Fig 90 – Detalhe construtivo para o espelho d'água, EMURB.

Os primeiros projetos de estações tomaram como base uma concepção próxima à utilizada no Metrô parisiense, com o acesso às estações pelas extremidades das plataformas. Este sistema resultava, em geral, em um congestionamento nos pontos extremos e um vazio na parte central, sendo alterado posteriormente. Os primeiros trechos implantados transformaram o eixo Santana – Jabaquara em um grande canteiro de obras. Os primeiros projetos de estações foram detalhados no exterior, principalmente na Alemanha, até se adquirir tecnologia nacional que permitisse assumir a totalidade de sua implantação.<sup>161</sup>

A equipe responsável pela ambientação interna das primeiras estações foi coordenada pelo arq. Marcelo Fragelli. Como principal alteração, o arquiteto propôs a realocação dos acessos e buscou estabelecer um paralelo entre as estações e o mundo subterrâneo das “cavernas”. (Revista Projeto, 1988, pág 114).

*“ Nas estações da leste-oeste, a principal mudança iniciada na Sé foi a procura de maior interligação espacial com o exterior. Procuramos tornar a estação uma extensão da praça, das áreas de pedestres, reduzindo os acessos a apenas dois, de forma a tornar bem evidente a circulação em direção ao metrô”. (Roberto Ezell MacFadden, Revista Projeto no. 116/1988, pág. 114)*

Os projetos subsequentes buscaram uma maior adaptação à realidade e ao clima brasileiros, que pela concepção dos técnicos se daria pela maior interligação do espaço interno da estação com o espaço exterior. Essa interligação passou a ser reforçada, em contraponto ao partido inicial que assumia o caráter subterrâneo e em consequência afetavam menos a malha urbana circundante.

Esta opção ficou mais evidente na estação Santa Cecília, com o uso dos mezaninos para o percurso de acesso, suavizando o caráter subterrâneo da estação. Houve também, na estação Marechal Deodoro e na Sé, a utilização de aberturas e iluminação natural que permitia a existência de jardins naturais em níveis profundos em relação à rua. Porém, esta opção implicava em adquirir maiores terrenos para desapropriação, encarecendo os projetos. Segundo técnicos da companhia, uma estação enterrada consome cerca de 30 % de seu espaço para os sistemas de circulação de ar, ou seja ventilação, exaustão e insuflamento. (Lobo, apud Revista Projeto, 1988, pág.118).

Esta nova concepção mais integrada ao espaço externo acabava por colocar as estações como um elemento marcante nas ruas, causando uma inevitável interferência na paisagem dos bairros onde elas se estabeleciam, muitas vezes indesejada. Porém, esta opção estratégica para evidenciar a presença do Metrô em toda a cidade, reforçando sua imagem de empresa moderna preocupada com o avanço tecnológico e o progresso, enquanto implementadora de grandes intervenções.

---

<sup>161</sup> Somente na obra da estação Sé, foram retiradas 382.000 m<sup>3</sup> de terra (equivalente a 100 mil caminhões); reaterrados 90.000 m<sup>3</sup>; utilizadas 19.000 m de estacas metálicas; 5.000 ton de perfis metálicos; 17.000 m<sup>2</sup> de paredes diafragmas; 120.000 m<sup>2</sup> de formas para concreto, 10.000 toneladas de aço nas ferragens e 50.000 m<sup>2</sup> de área impermeabilizada. (OESP/ 17.02.1972).

*" parece que os mais de 50.000 m<sup>2</sup> preocupou a EMURB que resolveu ocupá-la e a entulhou e a programou: ...aqui entre; aqui, sente-se; aqui, aqui, levante-se e dirija-se à estação, aqui manifeste-se (mas não exagere, relativize é claro)". Neste texto, parece o que resultou óbvio, a praça é o espaço entre a Caixa e a estátua de Anchieta e o resto é a estação. (Oliveira, J. M. Folha de SP. 17.02.1978. "O passeio através da paisagem que o progresso adotou".)*

Do ponto de vista operacional, a Estação Sé buscou inovar com a utilização de uma única linha de bloqueios, fato que permitia maior economia de recursos e um menor número de funcionários para o controle e as bilheterias. Esta única linha e os grandes vãos foram projetados de forma a receber um enorme contingente de pessoas, calculado na época em 800.000 passageiros/dia. Desta forma, mesmo permitindo oito destinos diferentes entre as plataformas, os fluxos estariam definidos, e com o auxílio da comunicação visual seriam evitados grandes equívocos ou dificuldades na orientação pelos usuários.

Como vimos, a Prefeitura pretendia revitalizar a área central e defendia que a nova estação, a nova praça e a implantação do projeto "Calçadão" contribuiriam para o aumento de atividades, principalmente ligadas ao turismo. Além disso, a proposta de construção do edifício da Secretaria de Negócios Jurídicos na Praça da Sé induziria a concentração de atividades de caráter jurídico, renovando o seu uso. Nota-se que o incremento ao turismo visava atrair uma população de alta renda e não a população imigrante, principalmente nordestina que já havia assumido a Praça da Sé como local de encontro e lazer.

A proximidade do Fórum, do Palácio e da Catedral se colocam como indutoras de uso. As instituições ligadas à justiça, ao ensino e ao direito concentram os profissionais e estudantes e a igreja atua como referência na religião de âmbito metropolitano. Nos dias de hoje, nota-se a presença intensa e constante de oradores e religiosos de todos os credos.

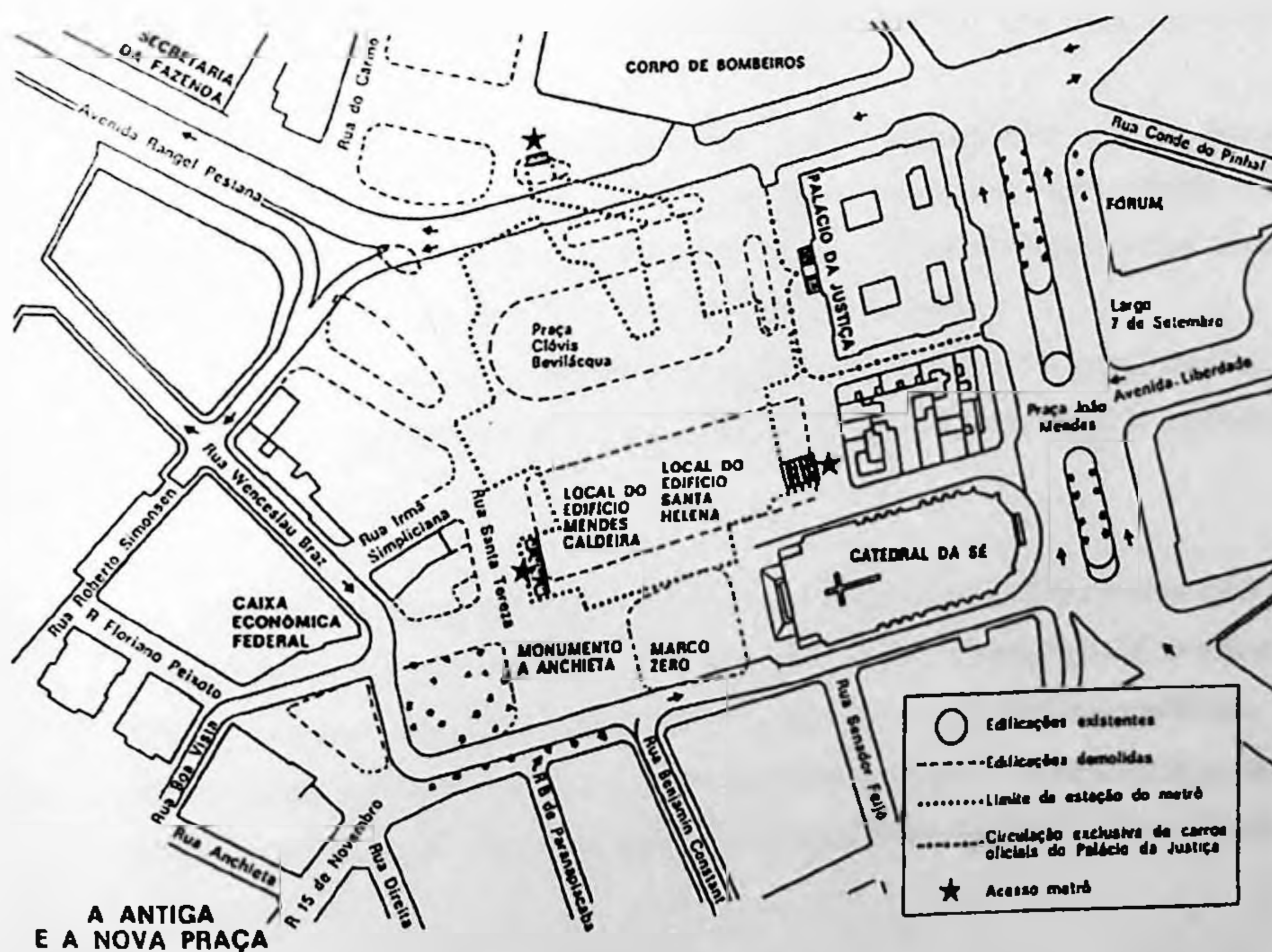
Segundo Lipai (1981) o primeiro projeto para a Praça da Sé baseou-se em criar um espaço livre para a circulação de pessoas, para encontros e debates públicos. Em seu trabalho ela indica que os técnicos da EMURB pretendiam aprofundar a análise sobre o espaço público e realizava uma proposta inovadora<sup>162</sup>. Assim, envolveram-se em debates e estudos com base nos autores de referência sobre o tema, ou seja, K. Lynch, C. Alexander, G. Cullen, Hall, Sommer e Y. Ashihara. Lipai comenta que estes autores adotavam os avanços das teorias da Gestalt e se aproximavam na psicologia do conhecimento, buscando estudar o comportamento e os hábitos dos usuários dos espaços da cidade. Apesar de estudos detalhados, a tentativa em inovar no sentido de uso na praça parece não levado em consideração as aspirações e o contexto existente por parte dos usuários e moradores da cidade, que demonstravam concepções mais tradicionais.

<sup>162</sup> As questões que os arquitetos se colocavam eram: como projetar para um coletivo? Como de dão as interações entre usuários? Em que tipo de espaços?





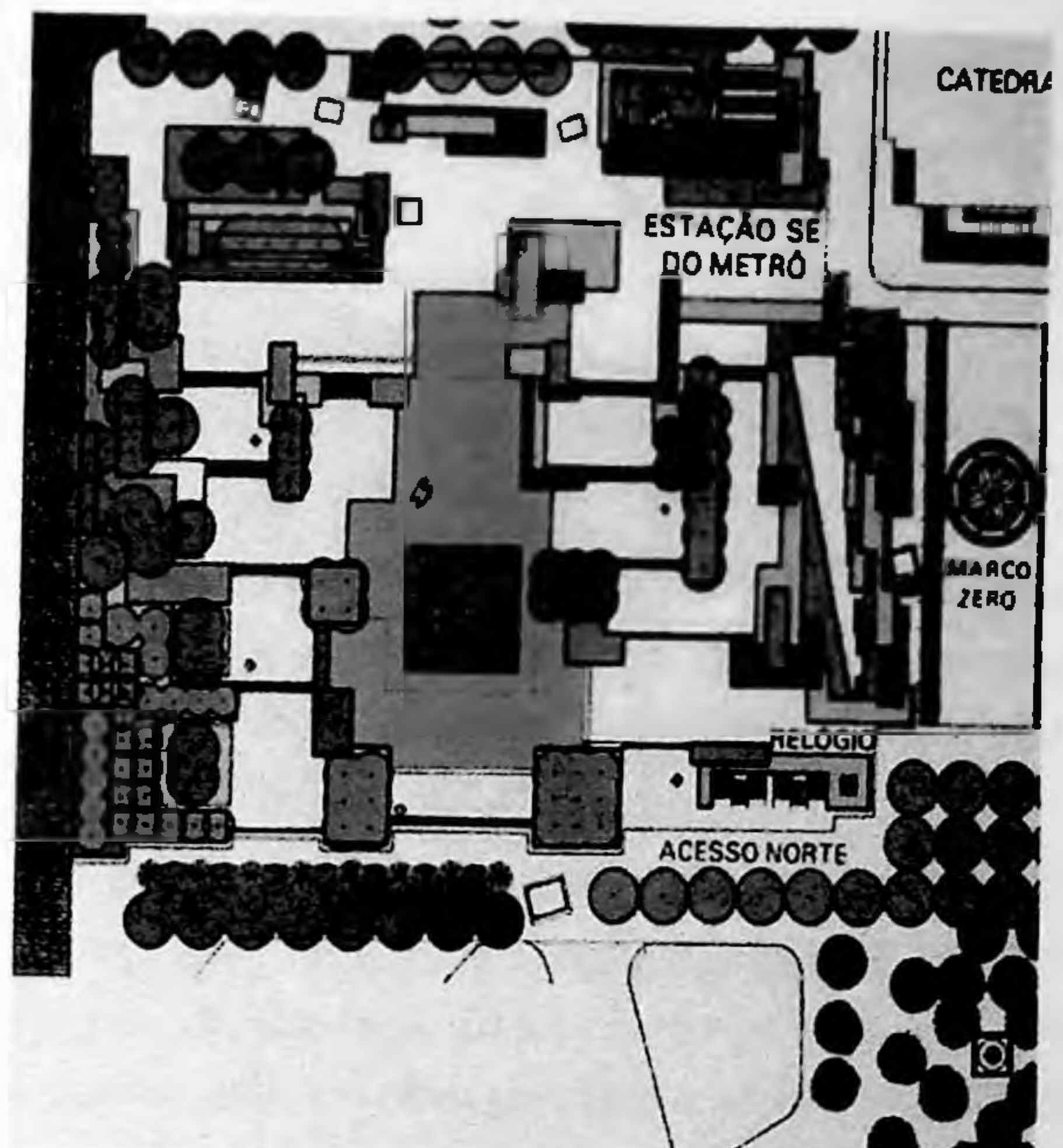
Fig 91 e 92 – fotos atuais, junto à entrada norte do Metrô.



A ANTIGA E A NOVA PRAÇA

Fig 93 – Mapa da antiga e nova Praça da Sé.

Fig 94 – Mapa da proposta para a Praça da Sé, implantada.



A praça resultou em um espaço totalmente subordinado à estação, que acabou impondo muitas interferências e limites para as soluções arquitetônicas, apresentando várias críticas ainda durante o andamento das obras. O arquiteto Benedito de Lima Toledo já ressaltava serem inadequados os afloramentos da estação e considerava que o espaço criado era gigantesco embora sem escala. Segundo ele, “primeiro arrasaram a área e depois fizeram o projeto ... falta à praça unidade, coesão, escala humana – ela apresenta grandeza sem monumentalidade”.(Revista Construção SP, 1978).

Esta sensação de imensidão sem escala é fortemente notada quando se caminha pela praça, pois o projeto não conseguiu estabelecer uma relação com as estruturas do seu entorno imediato, ou seja, a cidade. Ela se restringiu a sua função de apoio à estação central, com enfoque restrito ao espaço interno.

Na época, Setúbal já admitia que o projeto da praça foi condicionado pelas obras subterrâneas, em contraponto ao que dissera dois anos antes quando apresentou o projeto.

*“...A estação foi projetada sem preocupação urbanística, dentro de uma visão metroviária. O projeto de Burle Marx não condizia com a estrutura de concreto que havia embaixo. Tivemos de adaptá-lo às condições que já estavam definidas, procurando mudar o que era possível, de forma a integrar a estação-praça, dentro de uma visão arquitetônica, urbanística e funcional conveniente”. (Olavo Setúbal, 1978)*

O resultado fez surtir muitas críticas ao projeto. Domingos Theodoro de Azevedo Neto, Diretor de Planejamento da EMURB, argumentava que a praça não era um monumento arquitetônico, podendo ser considerada uma anti-arquitetura, no sentido em que tinha como principal elemento de composição os próprios usuários. Esta afirmação sugere a intenção dos técnicos em produzir um espaço qualificado, porém, o resultante do projeto foi muito restritivo e acabou impondo e até inibindo o comportamento dos usuários, de maneira autoritária.

Ao mesmo tempo, Dom Evaristo Arns, na época Cardeal-arcebispo da metrópole, salientava haver uma ambiguidade na própria destinação do espaço, desejando ser ao mesmo tempo estação e lugar de reuniões, o que seria de difícil apreensão para a população.<sup>163</sup>

Quanto à praça Clóvis Beviláqua, reformulada em conjunto com a Sé, os técnicos buscaram realizar um espaço mais íntimo em relação ao setor do bairro do Carmo. A proposta previa menor piso de circulação concentrando paradas de ônibus. Indicava-se a construção de um play-ground, uma área reservada a telefones e sanitários públicos. Ela se desenvolveria em dois planos distintos, um junto ao Corpo de Bombeiros e outro no terreno desocupado na Rua do Carmo. Ao final do conjunto haveria um belvedere com vista para o Parque Dom Pedro II (City News, 06.01.1980). Os usos ligados ao bairro não chegaram a ser implantados e o espaço onde se daria o belvedere encontra-se com grades e foi incorporado ao edifício da Secretaria de Estado da Fazenda, como entrada aos serviços do "Poupa-Tempo".

Embora os técnicos enfatizarem preocupação com os usuários, a Praça da Sé resultou em um espaço com excessivo detalhamento. Não há local para o movimento e circulação espontâneas ou para apreciar a praça em sua amplitude, pois cada espaço de parada permite uma visão restrita e parcial na abrangência restrita a cada remanso. Mesmo em andares superiores de edifícios vizinhos é difícil apreendê-la visualmente em sua totalidade. A intensão de ver e ser visto no espaço público se restringe muito no contexto da praça.

Em termos de estrutura da cidade, a lógica da implantação do metropolitano reforçou a histórica centralidade do triângulo e a lógica radioconcêntrica do sistema viário paulistano aumentando ainda mais a circulação nestas ruas e praças. Como já descrito, apesar da existência de estudos que apontavam para um desenho mais elaborado para as linhas do Metrô, a situação econômica e política refletiu na execução do eixo norte e sul ao dar prioridade os setores de menor dificuldade construtiva e poucas desapropriações, ganhando tempo ao começar das extremidades e enfrentando as soluções de menores custos.

Ao lançar as redes subterrâneas do eixo Norte/Sul a Cia do Metrô assumiu definitivamente a hegemonia no reordenamento da cidade à nível de planejamento urbano e adquiriu grande poder decisório quanto aos rumos possíveis de expansão da malha urbana (Araújo, 1987).

<sup>163</sup> Revista Construção São Paulo, 1978.

Uma das hipóteses que podemos estabelecer é que o projeto, realizado em momento político com características repressivas, tendia a evitar a implementação de espaços amplos que permitissem a aglomeração de pessoas. É interessante destacar que o fluxo é orientado basicamente aos pontos de escoamento de tráfego, como paradas de ônibus e entradas do Metrô. Nos locais onde se apresentam espaços mais íntimos, nos remansos, as dimensões são reduzidas e não permitem a presença de muitas pessoas.

O contexto político da época implicava em uma difícil relação entre a sociedade civil e os governos, marcado pela ausência da participação da sociedade nos projetos propostos e implantados. Embora sem resultado, muitos profissionais efetivaram críticas ao projeto na época.

Nas palavras de Oliveira (1988, pp.109), podemos identificar o estado geral da sociedade brasileira naquele momento:

*“ A época, caracterizada pela marcha a ré imposta à democracia, favorecia a concentração de poderes. E, com o povo afastado de qualquer processo de discussão mais amplo, as deliberações entre grupos tinham curso tranquilo. Começava a febre do “Brasil Grande”, a marca registrada de todas as obras da década de 1970.”*

A partir dos anos de 1990, a área central voltou a ser objeto de inúmeras propostas e recebeu a colaboração de novos atores, principalmente do terceiro setor, na mobilização por sua recuperação e renovação.

O Eixo Sé-Arouche foi proposto pelo poder público, em 1990, inserido e articulado a outras obras de recuperação daquele momento e tendo sua implantação entre 1991 e o final de 1992.<sup>164</sup> O Eixo se iniciava na Praça da Sé, percorria a R. Direita, Praça do Patriarca<sup>165</sup> e Viaduto do Chá, até chegar à Praça Ramos de Azevedo de onde alcançava o Largo do Arouche e a Av. Vieira de Carvalho<sup>166</sup>. O projeto abordou os principalmente aspectos de paisagem urbana, com atenção especial ao controle de anúncios e ao acabamento dos pisos dos passeios e ao mobiliário urbano.

Como principal articulação da iniciativa privada podemos citar a Associação Viva o Centro, criada em 1991, que articulava os principais proprietários de estabelecimentos comerciais e de serviços, encabeçados pelo Banco de Boston com sede na R. Líbero Badaró. Além de sistematizar informações e de realizar debates e publicações se desenvolveram grupos de atuação, através das Ações Locais no âmbito das ruas, que realizam pequenos programas. A visão da entidade no entanto, reforça o uso

<sup>164</sup> Estavam previstas a conclusão do novo Vale do Anhangabaú, a recuperação do Palácio das Indústrias para a transferência da Prefeitura Municipal, o restauro do Teatro Municipal, da Casa no.1 e da Marquesa e da Biblioteca Municipal.

<sup>165</sup> Neste momento, foi feita a proposta de nova cobertura pelo arq. Paulo Mendes da Rocha, em atual execução. A proposta inicial, propunha a construção de um centro cultural (Prestes Maia) que acabou sendo assumido como filial do Museu de Arte de São Paulo, na galeria. O local permaneceu por muitos anos ocupado pela COHAB-SP como central de atendimento aos mutuários.

<sup>166</sup> A Rua São Bento foi posteriormente incorporada ao Eixo Sé-Arouche.

elitista da área central onde a recuperação tende a expulsar a população de menor renda, principalmente moradores das áreas possivelmente valorizadas, como o que ocorreu em vários países.

Em 1993, a prefeitura municipal criou o PROCENTRO, órgão subordinado à Secretaria Municipal de Habitação de São Paulo e encarregado de retomar a recuperação da área central. Apesar do caráter amplo, as ações que inicialmente se colocaram envolviam propostas de restauração de fachadas, melhoria na acessibilidade, ordenação do espaço público, aumento da segurança, determinação e ampliação do perímetro das operações urbanas no centro e incentivo às atividades culturais, de lazer e turismo (Amadio, 1998).

Em 1996, foi lançado o "Concurso de Idéias para um novo centro de São Paulo"<sup>167</sup> e também o concurso para o Centro Cultural dos Correios<sup>168</sup>, sem no entanto, estarem articulados. O concurso para a área central iria subsidiar a própria definição dos limites para a Operação Urbana Centro<sup>169</sup>, e seria o instrumento norteador das propostas a serem encaminhadas nos anos seguintes.

*"tais intervenções devem buscar a transformação desta área central em um grande, forte e eficiente Centro Metropolitano capaz de permitir que São Paulo assumira a sua condição de cidade mundial" (PMSP/SEHAB, Edital do Concurso, 1996 apud Amadio, 1998)*

Estes concursos tem se evidenciado eficazes instrumentos de elaboração de propostas, onde participam grandes empresas de projetos e obras. Muitas vezes, as propostas não vencedoras são detalhadas e permanecem como estoque de projetos e permitem serem rapidamente oferecidos e implantados se de interesse por parte dos governantes.

No presente momento, existem várias propostas e realizações que buscam retomar a recuperação da área central, tanto da PMSP quanto do governo do Estado quanto da iniciativa privada. Dentre elas destacamos a criação da Agência de Desenvolvimento da área central / PMSP, a recuperação do complexo Cultural Júlio Prestes, o restauro do Teatro São Pedro, o Centro Cultural dos Correios, o Shopping Light, o restauro da Catedral da Sé, a reabilitação do antigo prédio do Dops – em Escola Superior de Música e Memorial do Cárcere, o restauro do Museu de Artes Sacras, a restauração da Pinacoteca do estado e a polêmica São Paulo Tower.<sup>170</sup>

<sup>167</sup> Participaram do concurso, 64 propostas.

<sup>168</sup> Patrocinado pelo Bank Boston.

<sup>169</sup> A operação urbana é um instrumento urbanístico onde se definem as parcerias entre o poder público, a sociedade civil e a iniciativa privada a fim de ser empreendida uma revitalização de um setor da cidade, delimitado e com normatização específica, estabelecida na lei. Muitas delas estão na proposta do novo Plano diretor da Cidade, em debate na Câmara Municipal.

Atualmente, os movimentos de moradia organizados tem realizado propostas e ocupações de edificios, pressionando os órgãos públicos a criarem programas para a efetiva recuperação de edificios para uso residencial nas áreas centrais para a população de baixa renda.

## 4.2. A REFORMULAÇÃO DA SÉ

As transformações da Praça da Sé e o modelo praça-estação Metrô, causaram uma radical reestruturação da malha viária da área central. A reforma consolidou a evidente vocação de circulação ligada aos transportes, como nó central e apoio ao sistema viário da cidade.

A Praça da Sé passou a abranger uma área de 37.500 m<sup>2</sup><sup>171</sup>, significando um aumento de 750% em relação ao período anterior às obras. Insere-se, portanto, entre as Ruas Anita Garibaldi, Santa Tereza e a Praça João Mendes. Dela, partem as Ruas Riachuelo, Senador Feijó, Benjamin Constant, Barão de Paranapiacaba, Direita, 15 de Novembro, Floriano Peixoto, Roberto Simonsen e a Av. Rangel Pestana (antiga Ladeira do Carmo). Se atentos à qualidade da denominação das ruas de seu entorno podemos conferir sua histórica importância, pois que ainda abriga o Palácio de Justiça e a própria Catedral da Sé, conforme o Mapa da malha viária no entorno da Praça apresentado a seguir.

O projeto da estação prevaleceu sobre a antiga praça, demonstrando a forte presença funcionalista e quantitativa no partido de projeto adotado. Segundo Meyer (1998), tanto as intervenções de Prestes Maia, na década de 30, como as efetuadas a partir dos anos 60 na área central tiveram a circulação viária como paradigma, porém, a primeira buscou uma estruturação da área central, enquanto que as últimas simplesmente buscaram atender ao fluxo pretendido reformulando as praças existentes em suportes do setor viário.

As imagens da inauguração da praça e as do ano de 1979, apresentadas a seguir, demonstram o resultado da intervenção. Fica evidente que as proporções da área de piso em relação aos edifícios lindeiros não permitem uma relação de gabarito satisfatória.

A Clóvis transferiu toda a distribuição de fluxos de veículos, assumida nos 20 anos anteriores para a Sé, que pela implantação do metrô passa a revalorizar o pedestre. É importante destacar que na década de 1970, tanto a Roosevelt caracterizada enquanto laje de via expressa de veículos, quanto a Sé enquanto laje do metrô, introduzem os grandes fluxos subterrâneos, que significam uma nova dimensão – a vertical – entre piso e subsolo - introduzida e reforçada com o Metrô.

A Catedral e o Palácio da Justiça, prédios de referência na cidade, perderam suas praças de apoio que se unificaram mas não são sentidas em unidade. A relação com o entorno não integrou os gabaritos e estilos dos edifícios presentes, parecendo se impor ao existente. A apreensão global, portanto, tornou-se difusa e os percursos criados internamente através dos patamares acabaram por retalhar qualquer amplitude e monumentalidade possível.

<sup>171</sup> Antes da radical reformulação dos anos 70 ela apresentava uma área de 5.000 m<sup>2</sup>.

"As fontes, esculturas e patamares criados não cumprem uma função articuladora ...onde a arte parece querer substituir e compensar a própria vida urbana que dali se ausentou". (Meyer, 1998, pág. 10).

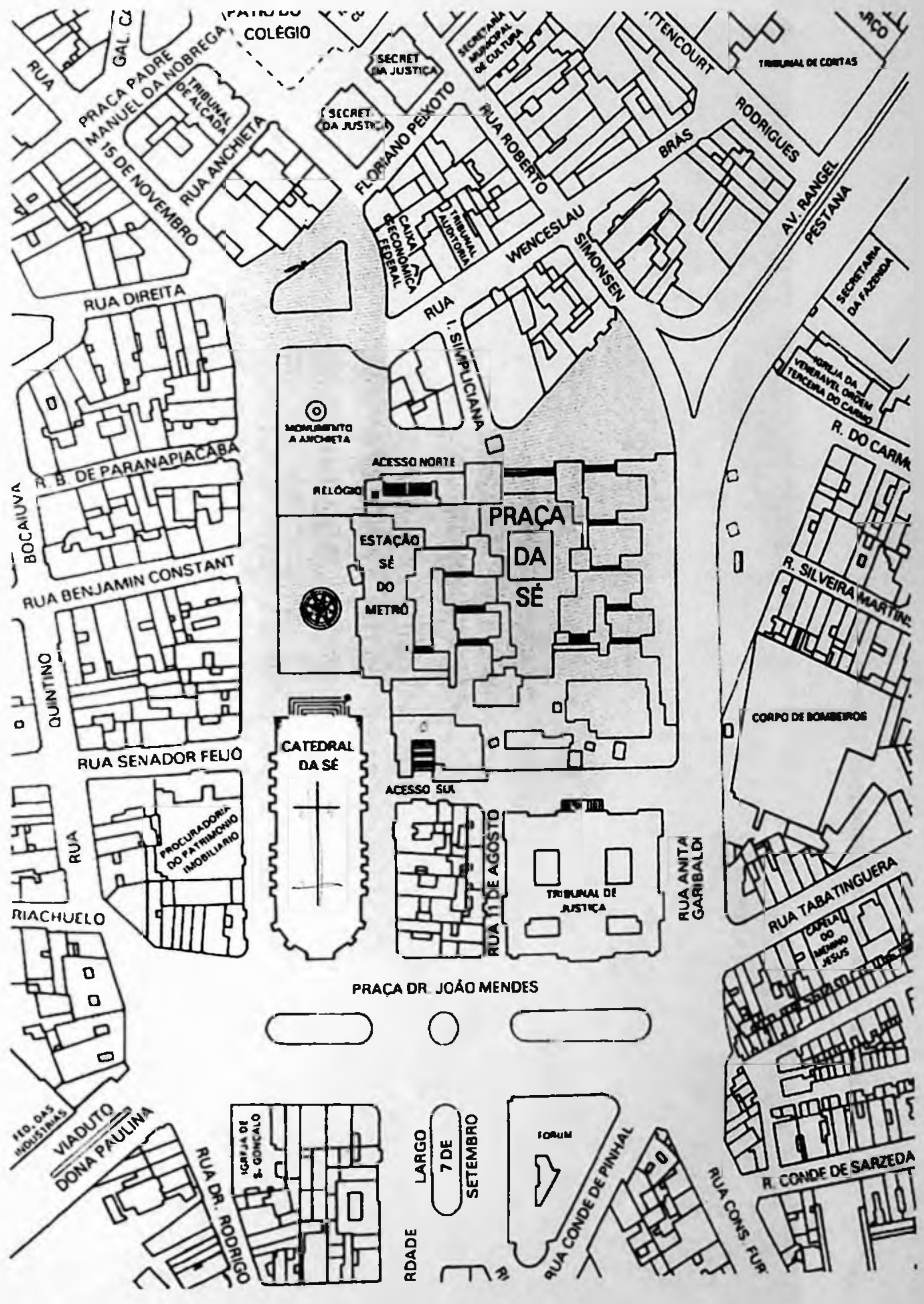


Fig 95 – Mapa da situação da estrutura urbana da região da Praça da Sé, em 1978, após a reformulação do setor.





Fig 96 – Foto da inauguração da Praça da Sé.

97



98



99



100



101

Fig 97, 98, 99, 100, 101 – Imagens da Praça da Sé, em 1979.

Ao mesmo tempo que certos setores da praça tem um fluxo intenso de pessoas outros se destinaram a estares e a paradas no movimento. A praça abrange em suas estruturas lindas todo o tipo de uso urbano, residências, comércio e serviços.<sup>172</sup> Sua parte interna, além de forte circulação, abriga ambulantes, vendedores e crianças sem teto. Seus remansos permitem o descanso e abrigo de pessoas, principalmente das crianças moradoras de seus terraços. Como já visto em detalhe, a praça se estabelece sobre a laje da principal estação e entrocamento de trens do metropolitano paulista. Seu espaço é marcado pela circulação e passagem de pedestres. Em alguns setores apresenta um viário com rolamento, com conte com acesso a veículos. Junto ao palácio o rolamento permite somente a passagem e acesso de veículos para a garagem do edifício.

*"República e Sé são Praças retangulares, grandes, associadas a edifícios dominantes junto aos quais se desenvolvem áreas pavimentadas razoavelmente contínuas e amplas, em oposição ao restante da praça, onde predominam os caminhos, pequenos estares e canteiros." (Bartalini, 1988, pág. 156)*

Nas ruas do entorno permanecem existem inúmeras paradas de ônibus para todas as direções da cidade e na praça passam várias linhas<sup>173</sup>.

À leste, mantém a ligação à zona leste da cidade através da baixada do Carmo, junto ao trecho da Praça Clóvis Bevilácqua, onde predomina o uso residencial, evidenciando uma população de renda média. Junto a este setor há o edifício do Corpo de Bombeiros bem próximo do local que antigamente abrigava o quartel<sup>174</sup>.

Junto à igreja, no lado esquerdo predominam edifícios que apresentam, em geral uso misto, conforme podemos conferir na tabela apresentada a seguir. Os imóveis apresentam razoável padrão de conservação e mantém-se com uso intenso abrigando empresas de pequeno e médio porte. Estes edifícios foram em sua maioria, erguidos entre as década de 1920 e 1950, época de grande prestígio da Praça.

Este lado ainda apresenta um gabarito de referência, importante no contexto da praça, pois seus edifícios da década de 20 e 30 apresentam alturas pouco variáveis, entre 9 e 12 pavimentos, o que satisfatoriamente emoldura a lateral do espaço e o qualifica. Entretanto, a praça apresenta alguns imóveis baixos, de construção mais recente que não apresentam qualquer preocupação estilística, que indicam uma possível inserção na praça em sua fase de declínio de importância. É interessante destacar que há terrenos livres junto à praça, fato significativo para o "coração" da cidade.

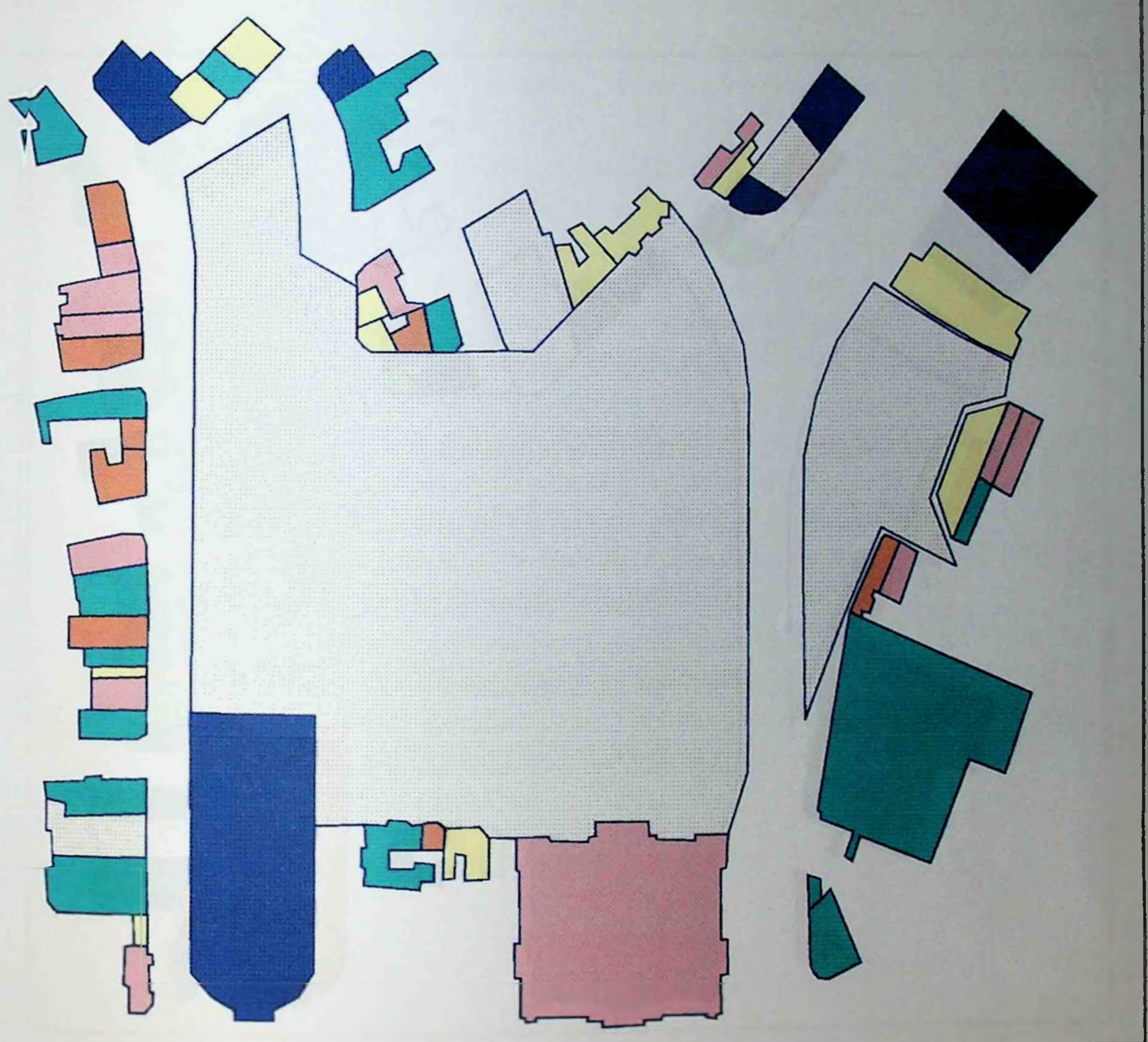
Nos Mapas apresentados a seguir, podemos verificar as relações entre a volumetria dos edifícios pelas alturas correspondentes e o piso da praça, bem como o período de construção dos mesmos.

<sup>172</sup> A Sé insere-se na zona de uso Z5002, que permite as categorias de uso residencial, comercial e serviços, além de indústrias com especial controle. (Ver Mapa de Zoneamento PMSP/ data).

<sup>173</sup> Conforme anteriormente visto são 46 linhas de passagem e destas 9 tem parada na Sé.

<sup>174</sup> O quartel era no local onde atualmente está o edifício da Caixa Econômica Federal.

# Construções da Praça da Sé por altura

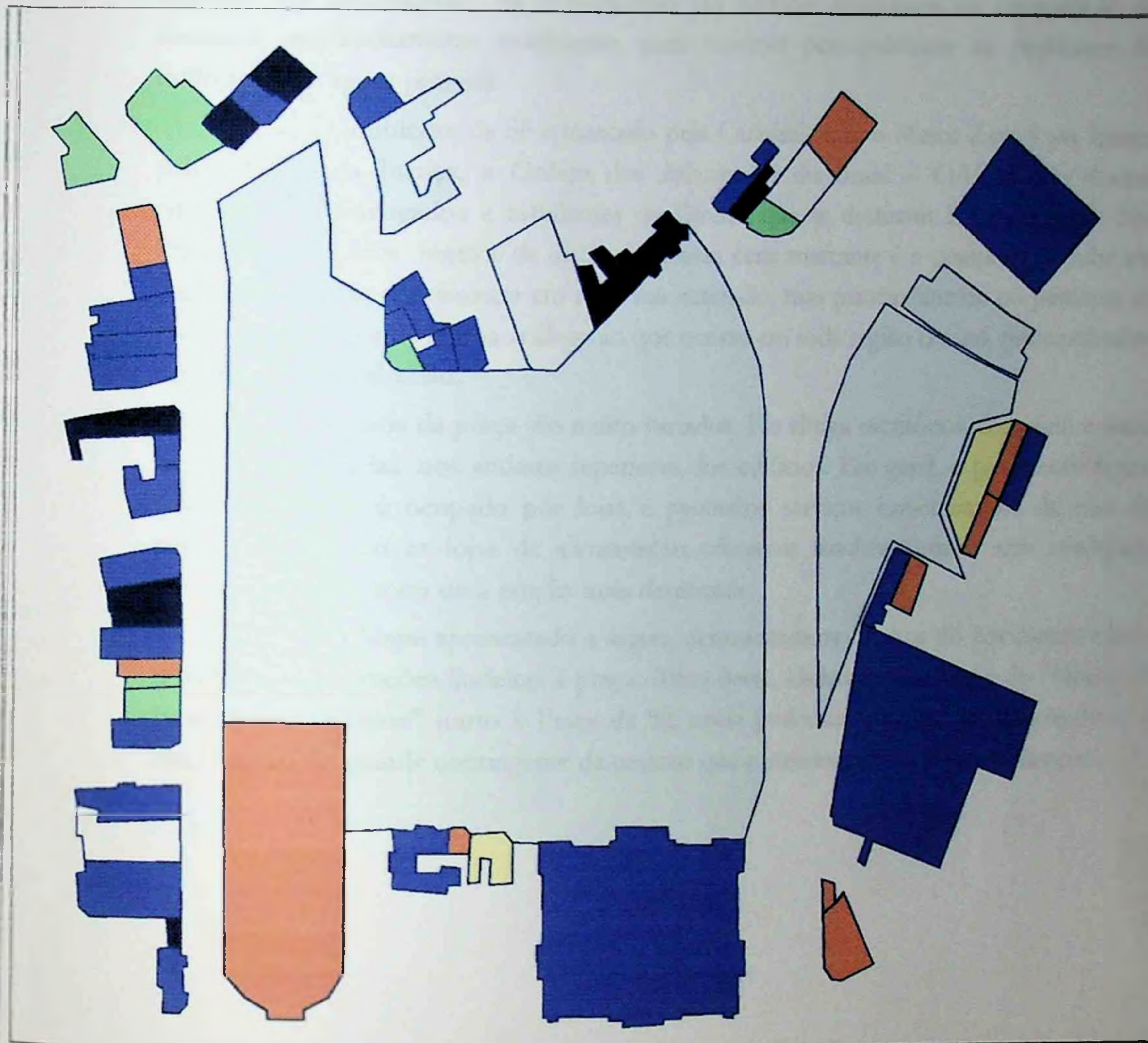


**Legenda**  
**Altura (em Metros)**

White	0
Yellow	1 a 9
Pink	9 a 18
Orange	18 a 27
Teal	27 a 36
Black	36 a 100

Fonte: Pesquisa primária sobre base digitalizada pela autora a partir de foto aérea de 2000.

## Edifícios da Praça da Sé por ano de construção



Legenda	
ano de construção	
□	Sem Infor./Praça
■	1888 to 1920
■	1920 to 1940
■	1940 to 1960
■	1960 to 1980
■	1980 to 2001
□	Vago

Fonte: Pesquisa primária sobre base digitalizada pela autora a partir de foto aérea de 2000.

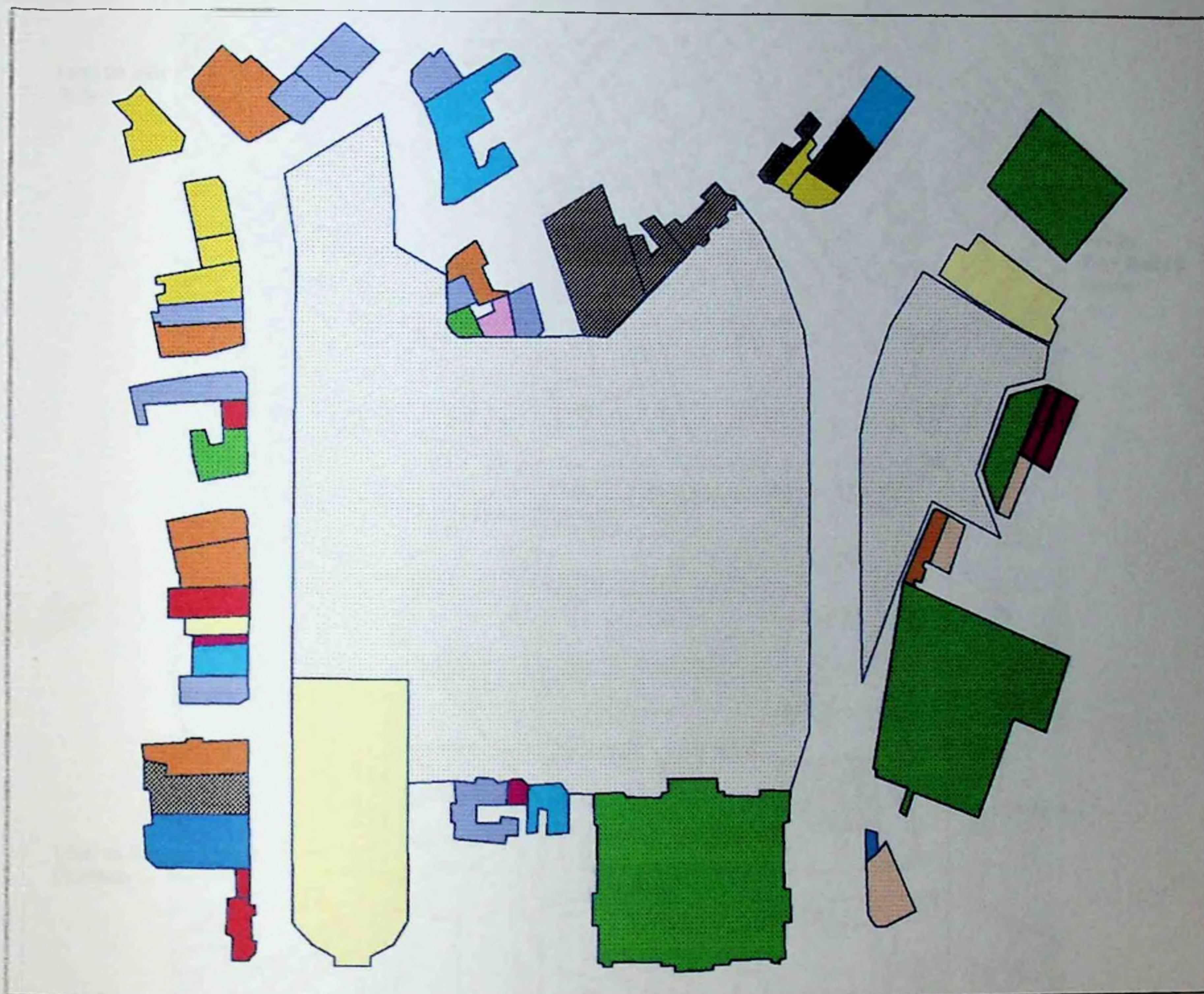
A Catedral nunca teve sua construção finalizada de acordo com o projeto original. As dificuldades na manutenção do edifício resultaram na necessidade de restauro, em andamento atualmente, para resolver principalmente os problemas de infiltração de águas pluviais.

O ambiente da Sé é marcado pela Catedral, com o Marco Zero à sua frente, pelo Palácio da Justiça, a Ordem dos Advogados do Brasil – OAB e pela intensa circulação de advogados e estudantes de Direito que se destinam à Faculdade de São Francisco a poucos metros de distância. Outra cena marcante é o comércio popular em bancas montadas diariamente em toda sua extensão, mas principalmente no percurso de maior circulação e de forma análoga ao que ocorre em toda região central, principalmente nos setores do Calçadão.

Os usos da praça são muito variados. Ela abriga escritórios, comércio e ainda algumas residências, nos andares superiores dos edifícios. Em geral, o pavimento térreo das construções é ocupado por lojas e pequenos serviços característicos de ruas de passagem. Mesmo as lojas de alimentação oferecem lanches rápidos sem configurar espaços que permitam uma estadia mais demorada.

No Mapa apresentado a seguir, demonstramos os usos do pavimento térreo de todas as construções lindeiras à praça. Além deste, elaboramos o Mapa de “Fluxos de Pedestres e veículos” junto à Praça da Sé, onde podemos observar as circulações e a distribuição de grande contingente de pessoas que a atravessam em todas as direções.

## Tipos de Uso no pavimento térreo nos edifícios da Praça da Sé



Legenda	
Tipos de uso no térreo	
	banco (4)
	bar (10)
	escritório (1)
	estacionamento (2)
	farmácia (4)
	foto/xerox (4)
	hotel (1)
	igreja (3)
	loja essências (3)
	múltiplo uso (7)
	roupas/sapatos (8)
	serviço público (8)
	vago (5)





Ao analisarmos a Praça da Sé podemos estabelecer algumas considerações. Para tanto, realizamos uma setorização dos espaços e “territórios” criados pelos diferentes usos e características físicas, conforme descrição e Mapa de Setorização, apresentados a seguir.

▪ **Setor Verde - Sul – Praça da Catedral**

Apresenta um conjunto bem definido e é reconhecido pela população como praça religiosa e de manifestações civis e políticas. A praça da Catedral com suas palmeiras é o espaço mais usado e visitado ainda por turistas e para moradores da cidade em passeio. Ela une-se ao espaço contíguo à estátua Anchieta e ao setor original da Sé, junto à Caixa Econômica Federal através de suave declive. Como já comentamos, os edifícios formam um anteparo agradável que auxilia visualmente o conjunto.

▪ **Setor Rosa - Norte – Antigo Largo da Sé e praça de apoio à Caixa Econômica Federal**

Este espaço se encontra sobre o antigo Largo da Sé e apesar de não conter um tratamento paisagístico interessante, apresenta boa relação com o entorno. Atualmente, encontra-se totalmente ocupado por bancas de venda de bilhetes de transportes e de loteria que impedem sua plena utilização pela população. O edifício da Caixa Econômica Federal tem uma forte presença que é reforçada pela abertura do largo, que no início do século XX, dava apoio à Igreja de São Pedro dos Clérigos que estava ali erguida.

▪ **Setor Azul - Norte – Cúria / Av. Rangel Pestana**

As duas quadras junto à Rua Irmã Simpliciana tem um aspecto difuso com edifícios de estilos variados, sem boa qualidade arquitetônica construídos em períodos diversos. Vale destacar o sobrado de propriedade da Mitra, antiga Cúria que encontra-se muito deteriorado. Na esquina com a Rua Irmã Simpliciana há um terreno vago sem uso definido. Visualmente esta quadra prejudica o conjunto, pois não colabora com algum elemento interessante nem mesmo apresenta um gabarito que auxilie a emoldurar os espaços. Junto a ela, em rampa há um trecho ajardinado que não dialoga com os canteiros da parte superior da praça e carece de um tratamento paisagístico de maior relevância. Ela apresenta média intensidade de circulação de pessoas e tem área bastante sombreada.

Junto à Av. Rangel Pestana apresenta um conjunto bastante fluído e diversificado. As árvores de maior porte efetuam um limite tênue e pouco definido, sem no entanto, permitir ou um limite visual ou uma abertura que poderia dialogar a um possível horizonte através da avenida. Toda a circulação ao Parque Dom Pedro II, onde atualmente está o Terminal de ônibus e futuramente será implantado o primeiro trecho do VLP, é realizada de maneira induzida por este trecho da

Praça, onde se define claramente o eixo leste – oeste, conforme o mapa de fluxos apresentado.

- **Setor Azul - Sul - Palácio da Justiça**

Apresenta uma situação favorável pela qualidade do edifício que a envolve, porém seu uso limita-se à entrada do Palácio. À sua frente há uma pequena esplanada sem abrigar uso frequente de permanência. Em geral, o fluxo se faz no sentido leste-oeste de pouca intensidade de fluxo. Apresenta pista de rolamento para acesso de veículos às garagens do edifício.

- **Setor Lilás - Leste – Clóvis e Corpo de Bombeiros**

O lado direito da Sé, com variados remansos e canteiros não permite o acesso à via e nem a praça Clóvis Beviláqua. A estreita calçada resulta em um espaço sem muita circulação ou atrativos, uma vez que não se visualiza a praça da Sé, onde seus canteiros se desenvolvem em cotas bem mais altas. Atravessando a rua, ao lado da Clóvis se apresenta um conjunto de edifícios pouco definido, anteriores às transformações da década de 70 e claramente vinculados ao bairro do Carmo. Tem-se uma sensação de vazio sem uma apropriação pela população que circula em busca das inúmeras paradas de ônibus.



Fig 106 e 107 – Fotos atuais do setor.

- **Setor Laranja – Centro da Praça**

A parte central da praça concentra 2 usos principais: de circulação e transbordo e de atividades diversas dos moradores e meninos de rua.

A circulação se dá nas extremidades e pelo perímetro da praça, mesmo havendo entradas internas que são pouco usadas e permanecem fechadas na maior parte

dos dias<sup>175</sup>. O principal fluxo ocorre no sentido Leste-oeste e nas entradas da estação do metrô. Há muitas pessoas que saem do metrô – Norte em direção ao Calçadão, Rua Barão de Paranapiacaba. Como transbordo de passageiros, a praça oferece um pequeno comércio de apoio, incluindo lanches, drogarias e açougue. Muitas pessoas circulam pelo eixo da Catedral onde existem bancas de comércio informal e oradores de diferentes credos.



Fig 108 e 109 – Fotos atuais da parte central da Praça da Sé.

▪ **Setor Amarelo – Centro da Praça junto ao espelho d' água**

Os canteiros centrais são totalmente ocupados pelos moradores de rua e meninos que os utilizam plenamente tanto para abrigo à noite, como para lavagem de roupas e banho, graças a presença de abundantes fontes e a falta de sanitários públicos na área central. O próprio projeto ao criar ambientes muito intimistas favoreceu sua apropriação pela população moradora de rua. A dificuldade de acesso e visualização de vários canteiros propiciam a insegurança e favorecem assaltos e atitudes inconvenientes. Este é o setor menos satisfatório da proposta realizada nos anos 70.



Fig 110 e 111 - Portão de acesso (fechado) junto à entrada Sul da estação e corredor subterrâneo de ligação entre o setor do Carmo e o acesso Sul da estação.

<sup>175</sup> Apesar do Metrô informar que a entrada junto à escultura de Marcelo Nitchie permanece fechada somente nos finais de semana, em inúmeras vistorias de campo que realizamos, ela encontrava-se fechada, com o gradil trancado por um arame.

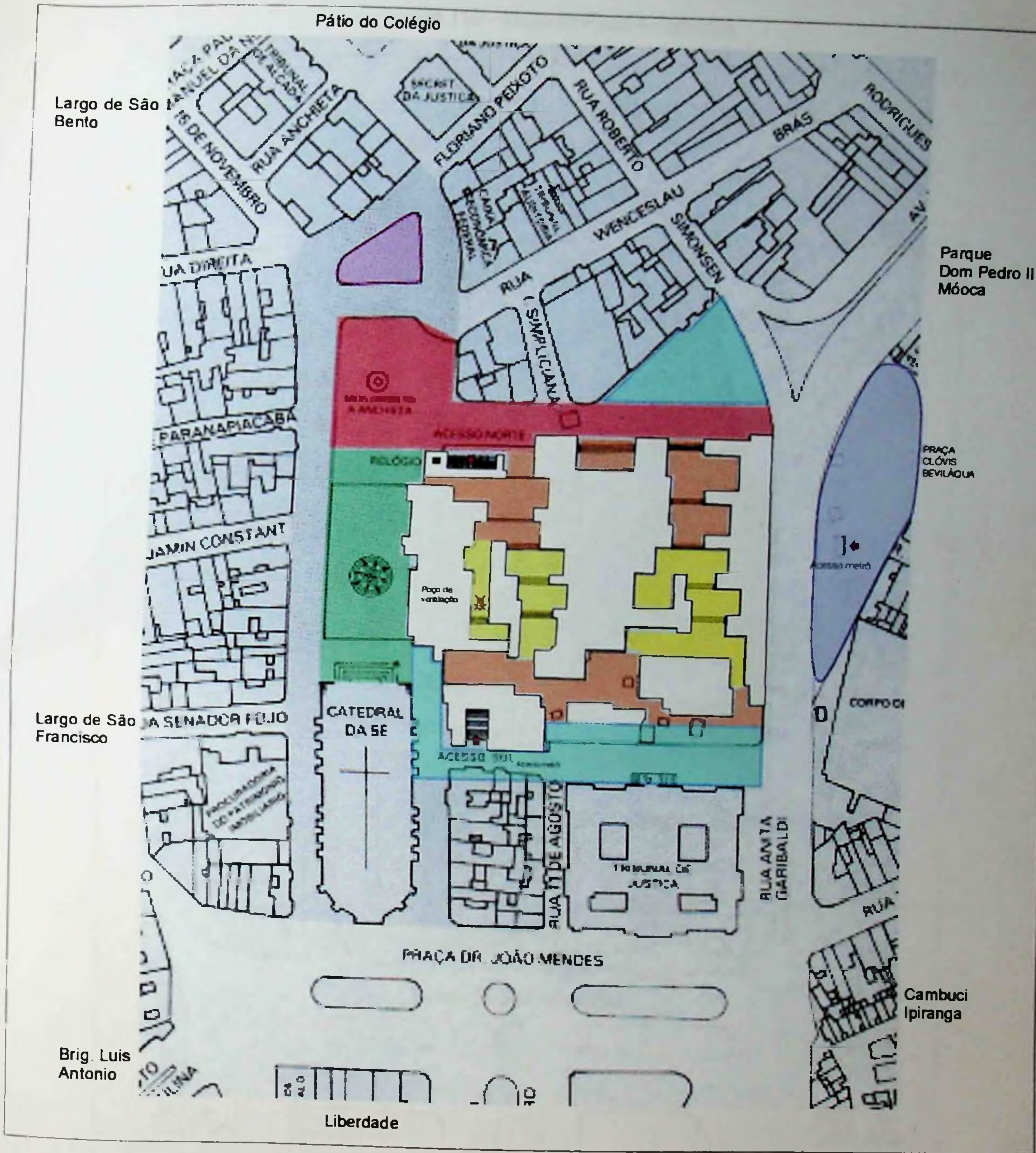
No Mapa de Pisos e canterios apresentado a seguir, podemos verificar que, apesar da Sé assumir o uso hegemônico da circulação na história da cidade o projeto implantado realizou um jogo de pisos e canteiros que limitam os fluxos de pedestres, criando setores intransponíveis com canteiros e espelho d'água que impedem travessias espontâneas.

Se compararmos de forma preliminar, as áreas intransitáveis com as de piso, notamos que ao contrário de reforço de sua vocação, o projeto tem certo equilíbrio, onde aproximadamente 40% do piso não permite tráfego. Não obstante, os espaços deixam de valorizar as perspectivas, decorrendo em vistas multifacetadas e difusas.



Fig 112 e 113 – Imagens atuais da Praça da Sé.

Fig 114 - Mapa de Setorização na Praça da Sé



**Legenda**

	Setor da Praça da Catedral, local de concentrações e manifestações populares - satisfatoriamente apropriado pela população
	Antigo Largo da Sé, atua como praça de apoio ao Ed. CEF, com venda de bilhetes.
	Área com circulação intensa, com ambulantes e oradores - há uso dos bancos e sombras pela população
	Área com circulação menos intensa, de interface aos edifícios lindeiros
	Área com pouca circulação e pouco utilizada
	Área utilizada pela população em situação de rua, com bancos água e sombra
	Área com boa circulação utilizada como ponto de paradas de ônibus e pelos moradores do Bairro do Carmo.

Mapa: elaboração pela autora com base no mapa do Metrô, 1978



Fig 116 – Catedral da Sé, vista do Parque Dom Pedro II.



Utilizando a descrição de Marques (1994), afirmamos que a praça resultou em um conjunto inapreensível, composta de uma superabundância de imagens e elementos que nos impedem de identificar uma totalidade.

Apesar de destacar questões técnicas relevantes o projeto não conseguiu atender a complexidade de seu programa de forma totalmente satisfatória. Temos clareza, no entanto, da dificuldade em enfrentar uma obra desta envergadura e de tamanha carga simbólica na cidade.

*“Os outros espaços abarcados pelo inclinado polígono irregular que circunscrive a Praça são objeto de variadas apropriações: entre alas de palmeiras, profetas e milagreiros apregoam seus produtos; menores se banham nos repuxos e cascatas; desocupados ocupam bancos e sombras; narinas inalam exalações de colas e esmaltes; pedestres se apressam acossados por espreitas e alaridos. Em meio à azáfama, referentes prolixos passam despercebidos; Catedral; Palácio da Justiça; Carmo; relógio tetrafonte totemizado em prisma negro; rosa dos ventos apontando direções intersecantes no marco-zero; espelhos d’água; chafarizes e cascatas; esculturas espargidas lá e acolá; grelhas e fosso de ventilação; escaads entre patamares acessos à estação; bancas de camelô; engraxates, vendedores, pedintes e tomantes; alguma vegetação e muita gente. (Marques, A. R., 1994)*

Ricardo A. Marques, descreve de forma pertinente a sensação que a praça oferece aos usuários. Os incontáveis estímulos e a falta de composição são marcantes e nos incentivam a compará-la ao sentimento que a própria metrópole paulista nos faz vivenciar. Neste sentido, a Sé se combina com a cidade enquanto espaço múltiplo, incongruente e polifônico, como definida por Canevacci (1993).

Rolnik (1994) destaca que o significado e a função dos espaços são os termos básicos para a análise das intervenções urbanas. As alterações físicas podem concretizar as diversas visões de espaços da cidade e principalmente a visão de seu centro. Segundo a autora, a tendência de expansão das elites em direção ao sudoeste da cidade criou um impasse para a retomada da importância do centro histórico. Este mantém-se como nó viário e de circulação, mas as empresas e as sedes do capital migraram para o sudoeste, fazendo que ele absorvesse as atividades mais populares e seu característico “comércio de circulação”.

Fig 117 - Foto aérea em 2000, onde pode-se observar a grande Praça da Sé.





## CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

O resgate histórico dos espaços públicos centrais paulistanos tem grande relevância pela própria dinâmica da cidade, marcada por transformações abruptas que permitiram tanto valorizar quanto degradar locais em um ínfimo espaço de tempo. Muitos espaços públicos de encontro definiram-se com o caráter de circulação e passagem, resultando em lugares descontínuos, sem coesão ou marcos de referência. Outros resultaram de projetos satisfatórios, sem no entanto permitir uma boa relação com as estruturas construídas do entorno. Por outro lado, os espaços de convivência coletiva privada absorveram grande parcela do convívio entre os moradores, entremeadas pelo consumo massivo e a promessa de segurança desses espaços.

Desta forma, o resgate dos espaços públicos e coletivos é de extrema relevância a fim de minimizar a tendência atual de formatar setores de completo isolamento, através de normas e códigos particulares a cada grupo de indivíduos. Os espaços restritos e delimitados, públicos e privados, tendem a valorizar o esquema binário - bloco construído e via de uso exclusivo de circulação. Este esquema é reforçado pela existência de grandes condomínios de média e alta renda enclausurados e de acesso controlado. Por outro lado, o acesso aos bairros pobres é limitado pela própria existência de violência e insegurança que intimidam os outros moradores da cidade àquele espaço, e portanto definem o uso desses espaços formando guetos sem portões.

O trabalho busca, portanto, contribuir para o resgate e a valorização dos espaços públicos como contraponto a este esquema de isolamento crescente no urbanismo paulistano das últimas décadas.

Em inúmeras sociedades os espaços abertos assumiram grande importância na vida coletiva e se transformaram em referências para os moradores. Mesmo sem contar com um projeto pré definido, estes locais passaram a adquirir importância simbólica nas comunidades pelo seu poder de integrar manifestações civis, religiosas e possibilitar as mais variadas trocas.

Como discutiu-se no Capítulo 1, estes espaços abertos formam uma relação interdependente com os sistemas construídos privados e os complementam. As ruas e praças públicas permitem a socialização diária das pessoas impulsionada tanto pelas necessidades utilitárias quanto pela necessidade de vislumbre da cena pública, principalmente a partir da modernidade. A vida burguesa ampliou a esfera pública e a valorizou, abrangendo todas as classes sociais em um incontestável acúmulo de conhecimento e riquezas. Porém, o novo sistema econômico se concentrou na valorização da técnica, da produtividade e da máquina enquanto a pobreza urbana se evidenciava nas ruas.

A necessidade de readequar a produção econômica repercutiu em novos projetos para as cidades, onde a liberação dos fluxos e produtos era o novo porta-voz do progresso humano. A circulação e os transportes assumiram a articulação da malha urbana, redefinindo os espaços abertos enquanto canais a serem desobstruídos. Em geral, as praças públicas tenderam a dar apoio aos veículos e terminais de ônibus e bondes, liberando os pisos internos para incorporar o fluxo incessante de pedestres.

A transformação de São Paulo em metrópole do café seguiu as tendências do urbanismo eclético europeu do final do século XIX, criando a cena pública paulistana. A cidade assumiu-se como cidade moderna, apta a abrigar a vanguarda do espírito e da arte modernistas. Sua receptividade já estava evidenciada pela mescla das culturas imigrantes, que imprimiam um novo colorido à cidade e uma noção cosmopolita. O centro abrigava comércio e serviços sofisticados, com ruas e praças bem cuidadas e ajardinadas. A Praça da Sé sofreu grande transformação na década de 1910, com a demolição do antigo casario colonial substituídos por altos edifícios de escritórios e eventos culturais. Até os anos 60, a Sé era um local valorizado e de referência aos moradores da cidade, que a viam como o "centro da cidade".

Como vimos no Capítulo 2 que enfocou a evolução histórica da cidade com ênfase nas propostas urbanísticas. Até 1930 as obras concentraram-se na área central e buscaram reformular partes da cidade. No âmbito destas transformações, a evolução da Praça da Sé se torna ilustrativa. Como Largo de apoio à igreja matriz concentrou as principais comemorações religiosas da comunidade, que representava uma vila rústica da Capitania de São Vicente. Como o passar do tempo e a expulsão dos jesuítas, o Pateo enquanto principal espaço público foi suplantado pela Sé, que passou a abrigar as manifestações públicas, as concentrações operárias para reivindicações e as festividades cívicas. O espaço da praça foi ampliado com a demolição da primeira matriz e das quadras posteriores, criando uma nova perspectiva e a possibilidade da construção da nova Catedral, em escala compatível com a nova metrópole do café. Entretanto, o espaço permaneceu por vários anos com um aspecto indefinido, sendo ocupada crescentemente pelos carros de aluguel e pelas paradas de bondes e ônibus.

A partir do Plano de Avenidas, de 1930, Prestes Maia introduziu definitivamente o novo perfil da cidade, qual seja: a hegemonia da circulação viária e a possibilidade de um espraiamento dos sistemas construídos através de infinitas vias formando anéis e radiais. Esta nova escala de urbanização fomentou o surgimento de novas centralidades e repercutiu de forma brusca nos espaços históricos de convívio e sociabilidade. Muitas praças sofreram grande impacto em sua estrutura, como a Sé e a Clóvis Beviláqua, que recebiam intenso fluxo de veículos e paradas de ônibus e bondes, principalmente servindo de transbordo aos moradores da zona leste.

A partir dos anos 1950, com a hegemonia do automóvel definida a escala de planejamento da cidade passou a ser regional e metropolitana. A cidade de São Paulo assumiu a sua centralidade na industrialização do país.

Pela importância no urbanismo da cidade, o Capítulo 3 destacou a questão

dos transportes e do sistema viário em relação a urbanização da cidade. Para tanto, enfocamos a implantação do sistema de bondes e de ônibus, descrevendo as propostas para o metropolitano mesmo que não implementadas naquele momento. A partir dos anos 1950, a Praça da Sé se tornou o principal entroncamento entre trabalho e moradia, ainda concentrada na Zona Leste e Sudoeste da cidade, em direção à Mooca, ao Ipiranga.

Nas propostas viárias elaboradas entre 1900 e 1930, a Sé aparecia em segundo plano, ainda como apoio ao anel viário central ou como local para a implantação do Paço Municipal ou Centro Cívico. A fragilidade das tortuosas ruas da colina histórica entretanto, não puderam acomodar a nova escala de fluxos de mercadorias, veículos e pessoas e os intensos congestionamentos justificavam a realização de grandes obras viárias. Os vales já transpostos, permitiam a ampliação do centro e a consolidação de centros regionais em bairros mais distantes. O amplo parque industrial se dirigiu para as vertentes sudeste em direção a São Caetano, Diadema, Santo André e São Bernardo, impulsionadas pelas montadoras de veículos e indústrias de apoio. A periferia da cidade se alastrou em uma ocupação sem urbanidade, acomodando a massa trabalhadora que não apresentava condições de inserir-se no mercado formal imobiliário ou mesmo de financiamento através do BNH. Esta nova escala urbana fomentou a retomada das propostas do sistema de transportes coletivos de alta capacidade, resultando na implantação do metropolitano a partir dos anos 60. Essas obras causaram um impacto marcante na cidade, pois foram realizadas sobre estruturas construídas consolidadas, significando altos investimentos do poder público. Apresentamos as várias propostas para a implantação do metropolitano que haviam sido formuladas a partir da década de 1920, incluindo a proposta da Companhia Light que defendia um complemento intermodal entre bondes e Metrô. Porém, como vimos, as obras viárias foram priorizadas, incentivando o uso dos automóveis particulares e consolidando a configuração radiocêntrica da cidade.

O Capítulo 4 apresentou de forma detalhada o processo de implantação da Estação Sé do Metrô e a consequente reformulação da Praça da Sé nos anos 1970. Nesse momento a praça servia de estacionamento para veículos particulares e paradas de ônibus e bondes. Porém, apresentava satisfatória escala em relação ao entorno e cumpria vocação de átrio à igreja e às manifestações cívicas. Em 1966, a criação do Grupo Executivo do Metrô, iniciou seus trabalhos com a contratação de um estudo para viabilizar a implantação do metropolitano. Os estudos elaborados pelo Consórcio Hochtief-Montreal-Doconsult foram finalizados em 1968, indicando a linha Norte-Sul como prioritária, ao contrário dos estudos anteriores, que apontavam a Leste-Oeste como a de maior demanda potencial. Esta opção nos indica que o uso visou atender primeiramente à classe média do setor Sul e depois incorporar os usuários de menor renda, embora fossem mais numerosos. Esta opção dava-se também pela facilidade de implantação, uma vez que o Metrô na Zona Leste apresentaria grande interfaces com a rede ferroviária, implicando em gestões com os níveis estadual e federal de governo, tendendo a retardar as obras.

Entretanto, ressaltou-se que os projetos do Metrô extrapolaram as estações e

serviram de motivação para grandes interferências na malha urbana existente, defendidas enquanto renovações urbanas. Assim, a intervenção na Praça da Sé, que passou a ser a principal Estação do Metrô, não se conteve ao sub-solo e extrapolou sua contundente interferência alterando completamente o principal espaço público da cidade.

O projeto da praça foi iniciado em momento posterior ao da estação, com as obras adiantadas e várias demolições definidas, resultando em grandes limitações ao projeto. A Praça a ser projetada já se configurava como a "laje da estação", sofrendo todas as interferências necessárias ao sistema subterrâneo, como afloramentos de poços de ventilação, cotas de nível e aberturas para os acessos. A subordinação do projeto da praça ao projeto da estação não foi muito contestada naquele momento, tendo as reivindicações se concentrado em exigir praças com vasta arborização. O estigma da Praça Roosevelt, enquanto uma praça-edifício ficou evidente, e o primeiro projeto do Metrô buscou valorizar a vegetação e convidou o paisagista Roberto Burle Marx para realizar os estudos. Seu estudo resultou em um elaborado desenho de piso em mosaico português e na proposição do uso de alguns elementos de motivação da praça, como um espelho d'água central e várias esculturas.

Porém, ao assumir o controle dos projetos por ordem do prefeito Olavo Setúbal, a EMURB resolveu descartar o estudo de Burle Marx e realizar o projeto que acabou por ser efetivamente implantado. Apesar de manter vários elementos propostos anteriormente, o projeto resultou em uma setorização excessiva dos espaços. Os detalhes foram muito valorizados, principalmente os repuxos, cascatas e as esculturas. A vegetação foi definida buscando valorizar cada espaço projetado. Tanto o projeto quanto as obras foram realizados sem participação e exposição ao público, permanecendo entre os tapumes até o dia de sua inauguração em 1978, justificados por ser um "presente" à população.

O projeto da Praça da Sé resultou em uma somatória de espaços setorizados, com fluxos e circulações delimitadas. O espaço da antiga Praça da Sé, em frente à Catedral, resultou em um espaço bem solucionado, onde foram mantidas as escalas, contando com novo piso, arborização e mobiliário. A área incorporada da antiga Clóvis, junto ao Palácio da Justiça, se transformou em um conjunto de patamares em níveis, contíguos com bancos e jardineiras. Este setor é formado por remansos onde o acesso é muito restrito, o que facilitou sua apropriação quase exclusiva pelos moradores de rua, adultos e crianças. Sua proximidade às fontes e repuxos incentivam seu uso para a higiene diária dos sem teto.

A principal entrada do Metrô ao Norte capta e distribui o fluxo de pedestres na transversal de passagem Leste-Oeste e é o mais intenso. Porém, a parte Norte, junto aos prédios da Cúria, resultou em um canteiro extenso, que apesar de bem arborizado não mantém boa relação nem com os edifícios do entorno e nem com o restante da praça.

A Praça Clóvis acabou configurada em alguns canteiros e como zona intermediária entre a via de grande fluxo criado na Rua Anita Garibaldi até a Av. Rangel

Pestana e o bairro do Carmo. O novo alinhamento da Rua Anita Garibaldi e a existência de grandes desníveis nos canteiros da Sé, impedem a circulação de pedestres entre as praças, permitido somente em dois pontos: junto ao Palácio e junto à Cúria. A Clóvis apresenta ainda, várias paradas de ônibus que se dirigem a Zona Leste da cidade. Vários setores não permitem boa visibilidade e parte da praça projetada está atualmente com restrito apresentando gradil. Algumas entradas da estação Sé mantêm-se fechadas e permitem aos moradores de rua encontrar bons recantos para estar, pois configuram-se em vielas sem saída.

Todo o processo de reformulação da Praça da Sé ocorreu em um momento de restrição à participação da sociedade nos rumos de decisões políticas que evidenciava o caráter centralizador e tecnocrático das instituições públicas.

Desde o momento de sua inauguração várias críticas foram formuladas ao espaço resultante. As propostas do Metrô apresentaram, em geral, boas soluções técnicas mas eram definidas posteriormente, como apoio ao sistema implantado. Isto é, o sistema de transportes tinha a prioridade nos desenhos e nas propostas, subordinando de modo contundente os projetos urbanos dos espaços públicos que herdavam as limitações que este lhes impunha. É evidente a preocupação e o esforço dos técnicos na qualidade dos detalhes e nos elementos internos às praças, principalmente na Sé, buscando qualificar o espaço interno.

Porém, é na sua relação com o entorno e na sua exacerbada delimitação de setores e usos internos que o espaço ficou empobrecido. Novamente destacamos que os fluxos de veículos e a circulação de pedestres tomou a frente nas decisões de projeto, estando claramente organizados, isto é, estimulados em certos setores e impedidos em outros. Os afloramentos e embocaduras das entradas do Metrô são elementos marcantes na praça e definem os espaços restantes.

A separação da Sé e da Clóvis por uma via de fluxo intenso, permitindo a passagem através de faixas de travessia esvaziou a conjugação histórica entre as duas, embora a Sé tenha incorporado, em área, grande porção de sua antiga parceira. A área adquirida, em frente ao Palácio se configura no espaço de menor sucesso do projeto. Embora apresente ricos detalhes construtivos e de cuidada vegetação, os restritos fluxos de circulação, a falta de visibilidade e o excesso de recantos limitam seu pleno uso e apropriação pela maioria das pessoas da cidade.

Ao observarmos a estrutura da colina central antes da implantação do metropolitano, verificamos a existência de um sistema interligado entre as praças e largos em uma conjugação de espaços e aberturas que criavam passagens e ligações ainda na escala do pedestre. As principais referências formavam um circuito de fácil acesso ao pedestre: a partir do Largo de São Francisco atingi-se a Praça João Mendes e a Sé, podendo dirigir-se ao sul, através do Largo 7 de Setembro e à Liberdade. Da Sé chegava-se ao Pateo ou partia-se no sentido leste através da Clóvis Beviláqua, através da Rua Tabatinguera ou pela larga Av. Rangel Pestana. A Praça junto à Catedral e a Praça Clóvis

à frente do Palácio da Justiça permitiam criar um sistema coeso de espaços abertos em conjugação através de pequenas quadras edificadas. Estas quadras criavam limites visuais adequados aos espaços abertos em escala satisfatória. Embora naquele momento, já sofressem grande interferência das vias veiculares de fluxo intenso permitiam compor alguns conjuntos edilícios bem resolvidos. As quadras demolidas entre as praças Sé e Clóvis desfizeram os enquadramentos entre os gabaritos, que não foram revistos através de outro elemento. O monumental espaço aberto da praça se dissimula em recortadas vistas e apesar de imenso piso, aproximadamente metade não se apresenta com acesso ou circulação livres, configurando-se em setores de contemplação. Talvez este seja um dos princípios equivocados do projeto, ou seja, o caráter restritivo ou repressivo de sua rigidez e exatidão em concreto.

Tanto na Sé quanto no Largo São Bento, as praças resultantes das intervenções do Metrô foram muito invasivas. O Largo São Bento acabou ficando no sub-solo da antiga praça, rompendo com a possível ampliação do setor, responsável por importante abertura para onde convergem grande fluxo de pedestres das vias de São Bento, 15 de Novembro, Boa Vista e Líbero Badaró. Os projetos, apesar de interessantes, não se adequaram ao entorno e ao parque edilício circundante.

O trabalho buscou ao mesmo tempo analisar as obras implementadas e defender a revalorização na praça pública e do pedestre criando um ponto de resistência ao encarceramento dos moradores da cidade em estruturas fortificadas. As praças e as ruas podem reassumir um papel central na promoção de interação dos cidadãos se incorporada nos trajetos, percursos e práticas cotidianas dos moradores da cidade. Se valorizados o espaço público participa como cena e cenário da dinâmica urbana, fornecendo e trocando significados com os usuários e com a paisagem urbana.

## BIBLIOGRAFIA

---

- Ab'Saber, A. 2000. Geografia da necessidade. In: Revista URBS, dez/jan.
- Alves, W. 1994. A moldura do cartão postal- entre a lei e a realidade da ocupação da Pampulha. Presidente Prudente: UNESP, dissertação de mestrado.
- Alves, A. 1986. Os homens que governaram São Paulo. SP: EDUSP/Nobel.
- Amadio, D. 1998. Alguma coisa acontece. Uma investigação sobre o Centro de São Paulo. São Paulo: FAUUSP, dissertação de Mestrado.
- Anderson, S. (org.). 1991. On streets. Massachusetts : MIT Press.
- Andrade, C. 1991. O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna. In: Revista Espaço e Debates, n. 34. São Paulo: NERU.
- \_\_\_\_\_. 1994. Projetos e estudos urbanísticos do Engo. Saturnino de Brito para algumas cidades fluminenses na virada do século: a emergência de um novo saber sobre a cidade. São Carlos: Anais do 3º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. CDRom.
- \_\_\_\_\_. 1995. Dar forma ao informe: o urbanismo e a crise da cidade moderna. In: Gonçalves, Maria Flora (org.). 1995. O novo Brasil Urbano: impasses, dilemas e perspectivas. Porto Alegre: Mercado Aberto.
- \_\_\_\_\_. 1997. Confinamento e deriva: sobre o eclipse do lugar público na cidade moderna. In: Souza, C. e Pesavento, S. Imagens Urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Porto Alegre: UFRGS.
- \_\_\_\_\_. 1998. Barry Parker: um arquiteto inglês na cidade de São Paulo. São Paulo: FAU-USP - Tese de Doutorado
- Andrade, M. 1985. De Paulicéia desvairada a café (Poesias Completas)- 1955. São Paulo: Círculo do Livro/ Livraria Martins Editora.
- Andrade, O. 1928. O largo da Sé e evolução do local. São Paulo:
- Andrade, O. 1990. Serafim Ponte Grande. São Paulo: Globo, Secretaria Estadual da Cultura.
- Arantes Neto, A. 2000. Paisagens paulistanas: transformações do espaço público. Campinas: Ed. Unicamp/ Imprensa oficial do Estado de SP.
- Arantes, O. 1995. O lugar da arquitetura depois dos modernos. São Paulo: EDUSP.
- Arantes, O. (org.). 1998. Acadêmicos e Modernos: textos escolhidos III- Mário Pedrosa. São Paulo: Edusp.
- Araújo, A. . 1987. Leitura de usos no Transporte Metroviário - Estação Sé . São Paulo: FAUUSP, tese de doutorado.
- Argan, G. 1983a. Da Hogarth a Picasso, l'arte moderna in Europa. Milano: Giangiacomo Feltrinelli Editore.
- \_\_\_\_\_. 1983b. A história na metodologia do projeto. São Paulo: revista Caramelo no.
- \_\_\_\_\_. 1992. Arte moderna. São Paulo: Cia das Letras.

- \_\_\_\_\_. 1992. História da arte como história da cidade. São Paulo : Martins Fontes Editora.
- \_\_\_\_\_. 2001. Projeto e destino. São Paulo : Ática Editora.
- Artigas, V.** 1988. As posições dos anos 50. In: Revista Projeto, no. 109.
- Aymonino, C.** 1972. Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna. Barcelona: Gustavo Gili AS.
- Azevedo, R.** 1979. Memória da Sé. IN: DPH/SMC/PMSP. Museu Histórico da Imagem fotográfica da cidade de São Paulo. São Paulo: Projeto Museu de Rua.
- \_\_\_\_\_. 1994. Praça da Sé. IN: São Paulo: centro XXI. São Paulo: Ass. Viva o Centro.
- \_\_\_\_\_. 1997. Metrópole e abstração. São Paulo: FFLCH/USÃO PAULO: tese de doutorado
- Azevedo, A.** 1958. A cidade de São Paulo - Estudos de geografia urbana. São Paulo: Ed. Nacional.
- Bachelard, G.** 1993. A poética do espaço. São Paulo : Martins Fontes Editora.
- Barone, A.** 2000. TeamX, arquitetura como crítica. SP: FAUUSP – dissertação de mestrado
- Barros, F.** 1971. O nobre e antigo bairro da Sé. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo.
- Bartalini, V.** 1998. Praças do Metrô: enredo, produção, cenário, atores. São Paulo: FAU/USP - Dissertação de Mestrado.
- Bastide, R.** 1954. Brasil, terra de contrastes. São Paulo /Rio de Janeiro: Difel
- Beguín, F.** 1991. As maquinarias inglesas do conforto. IN: Revista Espaço e Debates, n. 34.
- Belgoioso, A.** 1988. Milano: qualita della citta e progettazione urbana. Milano.
- Benevolo, L.** 1981. Origens da urbanística Moderna. Lisboa: Editora Presença.
- \_\_\_\_\_. 1984. A cidade e o arquiteto. São Paulo: Martins Fontes.
- \_\_\_\_\_. 1993. História da cidade. São Paulo : Editora Perspectiva.
- \_\_\_\_\_. 1993. The european city. Oxford : Blackwell Pub.
- Berman, M.** 1987. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade (1940). São Paulo: Ed. Schwarcz.
- Bonduki, N.** 1998. Origens da habitação social no Brasil. São Paulo: FAPESP/Estação Liberdade.
- Bonduki, N. e Rolnik, R.** 1982. Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho. In: Maricato, E. A produção da casa e da cidade capitalista no Brasil. São Paulo: Alfa-Ômega.
- Boyer, M.** 1996. The city of collective memory – its historical imagery and architectural entertainments. London:
- Bresciani, M.** 1981. As sete portas da cidade. IN: Revista Espaço e Debates, 34.
- Brockhampton.** 1995. Dictionary of Architecture. Londres: Brockhampton Press.
- Bruna, P.** 1998. História social da arquitetura e do urbanismo modernos. São Paulo : Fau-Usp, disciplina oferecida no curso de mestrado em estruturas ambientais urbanas, anotações de aulas por Renata Milanesi.
- Bruno, E.** 1991. História e Tradições da cidade de São Paulo. São Paulo : Hucitec.
- Bueno, L.** 1994. O saneamento na urbanização de São Paulo. São Paulo : FAU/USP - Dissertação de Mestrado.



- Caldeira, T.** 2000. Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Ed. 34 letras.
- Campos, C.** 1998. Em nome da cidade : introdução e apropriação do urbanismo nos debates da Câmara paulistana na década de 20. Campinas: V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo.
- Canevacci, M.** 1993. A cidade Polifônica – estudo sobre a antropologia da comunicação urbana. São Paulo: Studio Nobel.
- Cardoso, M.** 1983. O metrô e a urbanização de São Paulo. São Paulo: FAUUSP/ Dissertação de mestrado.
- Carpintero, M.** 1990. A construção de um sonho: habitação econômica e discussões SP 1917-1940. Campinas: IFCH/Unicamp, Dissertação de Mestrado.
- Carvalho, A.** 1944. São Paulo antigo. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado.
- Castells, M. e Borja, J.** 1997. Local Y global- la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Taurus/Pensamiento.
- Cavalcanti, L.** 1993. Modernistas na repartição. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ.
- \_\_\_\_\_. 1995. As preocupações do belo. Rio de Janeiro: Taurus Ed.
- Cerasi, M.** 1990. El espacio colectivo de la ciudad. Barcelona: Oikos-TAU.
- Choay, F.** 1965. O urbanismo - utopias e realidades, uma antologia. São Paulo : Editora Perspectiva.
- CIAM.** 1941. La carta de atenas. In: El urbanismo de los CIAM. Col. Documentos del siglo veinte.
- Cintra, J. U.** 1924. Projeto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação. São Paulo: Boletim do Instituto de Engenharia, SP, 5 (24): 331-336/jan/mar 1924.
- Cohen, H.** 1984. São Paulo centro: A cidade observada. São Paulo: FAU/USP, Dissertação de Mestrado.
- Colguhoun, A.** 1991. Modernity and the classical tradition – architectural essays – 1980/1987. Massachusetts: MIT Press.
- Companhia do Metropolitano de São Paulo.** 1975. Praça da Sé: Critérios Físicos de Remanejamento (Relatório conjunto CMSP e EMURB de diretrizes do projeto da Praça da Sé). São Paulo: Cia do Metrô.
- \_\_\_\_\_. 1978. Sé. São Paulo: Cia do Metrô/ SP.
- Construção São Paulo.** 1978. O que a cidade ganhou com a praça-estação. São Paulo: Pini editores, Revista no 1568.
- Cordeiro, H.** 1980. O centro da Metrópole Paulistana: Expansão Recente. São Paulo: FFLCH/USP, Tese de Doutorado/ Editora da USP.
- Costa, N.** 1985. Lutas urbanas e controle sanitário. Petrópolis: Vozes.
- Costa, C.** 1997. Do higienismo ao ecologismo: os discursos sobre o espaço urbano. In: A cidade e o urbano. UFC.
- Coutinho, E.** 1998. O espaço da Arquitetura. São Paulo: Ed. Perspectiva: Col. Estudos/ Filosofia da Arte, no. 59.
- Crosby, T.** 1969. Architecture city sense. London: Studio Vista.
- \_\_\_\_\_. 1970. The necessary munument. London: Studio Vista (1925)
- De Carlo, G.** 1983. C'était un projet pour le Piazzale Della Pace, a Parme. In: L'idée de la Ville - actes du

- colloque international de philosophie et d'architecture de Lyon. Guéry, F. (org.). Paris: Collection Miliex / Champ Vallon.
- Deák, C. 1999. Elementos de uma política de transportes para São Paulo. IN: Deák, C. e Schiffer (org.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: FUPAM / EDUSP, cap. 9.
- Deák, C. e Schiffer, S. (org). 1999. O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fupam.
- Decca, E. 1991. O estatuto da história (depoimento). In: Revista Espaço e Debates, n. 34.
- Dick, M. 1996. A dinâmica dos nomes na cidade de São Paulo - 1554-1897. São Paulo: Annablume.
- Drost, M. 1994. Bauhaus – 1919/1933. Berlim: Benedikt Taschen.
- Eletropaulo. s/data. São Paulo: registros 1899-1940. Álbum comemorativo com as fotos de Militão de Azevedo e texto de Benedito de Toledo e José Pontes. Fotos do acervo Eletropaulo.
- \_\_\_\_\_. s/data. Evolução urbana da cidade de São Paulo 1872-45. CDHEI (02 vol)
- Emplasa. 1983. Reconstituição da Memória Estatística da Grande São Paulo. São Paulo: Emplasa, vol. 2.
- Faoro, R. 1992. A questão nacional: a modernização. In: Revista Estudos Avançados n. 6, pp 7-
- FAU/USP. 1997. Cidades jardins: a busca do equilíbrio social e ambiental, 1898-1998. Catálogo da Exposição na III Bienal internacional de Arquitetura. São Paulo: FAU/USP.
- Ferrari, O. e Salioni, C. 1975. O comportamento do edifício R. Monteiro durante as obras da estação Sé do Metrô de São Paulo. São Paulo: Cia do Metrô/ SP.
- Ferreira, M. 1971. O nobre e antigo bairro da Sé. São Paulo : Departamento de Cultura.
- Fix, M. 2001. Parceiros da exclusão. São Paulo: Boitempo Ed.
- Fletcher, B. 1954. A history of architecture on the comparative method. London: B. T. Batsford Ltd.
- Frampton, K. 1997. História crítica da arquitetura moderna. São Paulo: Martins Fontes, tradução Jefferson Luiz Camargo.
- Freire, V. 1911. Melhoramentos de São Paulo. Revista Polytechnica, São Paulo , 6(33): 91-145, fev/mar 1911.
- \_\_\_\_\_. 1914. A cidade salubre. In: Revista Polytechnica, n.48 pp 319-354.
- \_\_\_\_\_. 1942. Urbanismo. In: Revista de Engenharia, 1(3), pp 76-80.
- Freitas, A. 1911. Plan'história da cidade de São Paulo . In Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo - volume XVI.
- Frúgoli Jr. , H. 2000. Centralidade em São Paulo: trajetórias e negociações na metrópole. São Paulo: Fapesp/Edusp/Cortez Ed.
- Fujimoto, N. 1994. A produção monopolista do espaço e a desconcentração do terciário na gestão da cidade de São Paulo. São Paulo: Depto de Geografia/USP, dissertação de mestrado.
- Giedion, S. 1951. El corazón de la ciudad: resumen . IN: Sert , J.L., E. N. Rogers , J. Tyrwhitt (org.). 1951. Por una vida más humana de la comunidad – VIII CIAM / Londres. Barcelona: Ed. Científico- médica.
- \_\_\_\_\_. 1954. A decade of contemporary architecture. Zurique: ed. Girsberger
- \_\_\_\_\_. 1968. Espace, temps, architecture. Bruxelles: la Connaissance.

- Gois, H. e Spelzon, M. 1989. O engenheiro Leão e o metrô de São Paulo. São Paulo: FAUUSP/ Trabalho de disciplina (AUT-800/ prof. Dr. Phillip Gunn)
- Estado de São Paulo. 1984. Bens culturais arquitetônicos no município e na Região Metropolitana de São Paulo. Secretaria dos negócios metropolitanos/ emplasa/sempla
- Grostein, M. 1987. A cidade clandestina: os Ritos e os Mitos. São Paulo: FAUUSP/tese de doutoramento.
- \_\_\_\_\_. 1994. A reconstrução permanente. IN: São Paulo: centro XXI. São Paulo: Ass. Viva o Centro.
- Guaraldo, E. 1995. São Paulo, paisagem e paisagismo na 1ª República. São Paulo: FAU/USP, Dissertação de Mestrado.
- Habermas, J. 1987. Arquitetura Moderna e Pós-moderna. In: Novos Estudos CEBRAP, No 18.
- Hall, E. 1977. A dimensão oculta. Rio de Janeiro : Editora Francisco Alves.
- Hardmann, F. 1998. Antigos modernistas. São Paulo: Conferência Encontro História USP.
- Harouel, J.-L. 1990. História do Urbanismo. Campinas/SP : Papyrus.
- Harvey, D. 1989. Condição pós-moderna. São Paulo:Ed. Loyola.
- Hobsbawn, E. 1994. The age of Extremes – A history of the world, 1914-1991. New York: First Vintage Books Edition.
- Holston, J. 1993. A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: CIA das Letras.
- Huet, B. 1986. A cidade como espaço habitável – alternativas à carta de atenas. IN: Revista arquitetura e urbanismo. São Paulo: au, dez/jan, 86/87
- IAB. 1958. Documentos dos Trabalhos- 1o Encontro de estudantes e arquitetos. São Paulo: Fau-usp, Leituras de Arquitetura Contemporânea no Brasil.
- Instituto Cultural Itaú. 1993. Praça da Sé. Cadernos Cidade de São Paulo no. 4, São Paulo: Instituto Cultural Itaú.
- Jacobs, J. 1992. The death and life of great American Cities. New York: Vintage Books Edition.
- Jamarillo, S. 1986. Crise dos meios de Consumo Coletivo e Capitalismo periférico. In: Revista Espaço e Debates, no. 18, ano VI, vol. 2.
- Kliass, R. 1993 . Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade. São Paulo : Pini.
- Kopp, A. 1987. Modernismo hoje. In : Revista AU - dez/jan, 1986/87, conferência. São Paulo: ed. Pini.
- \_\_\_\_\_. 1990. Quando o modernismo não era um estilo e sim uma causa. São Paulo: Nobel.
- Kostof, S. 1992. The city assembled: the elements of urban form through history. London: Thames and Hudson.
- Kühl, B. 1998. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial/FAPESP/Secretaria de Estado da Cultura.
- Lamparelli, C. 1995. O ideário do Urbanismo em São Paulo em meados do século XX – Lois-Joseph Lebreton e a pesquisa urbano-regional no Brasil. São Paulo: FAU-USP, cadernos do LAP, no. 05.
- Langenbuch, J. 1971. A estruturação da Grande São Paulo. Rio de Janeiro: IBGE, tese de doutoramento FFCL/ Rio Claro/ Campinas.

- Le Corbusier.** 1992. O urbanismo. São Paulo:Ed. Martins fontes.
- Leão, M.** 1945. O metropolitano em São Paulo. São Paulo: Inst. de engenharia de SP.
- \_\_\_\_\_. 1946. Remodelação do serviço de transporte coletivo da cidade de São Paulo. São Paulo : PMSP/Palestras publicadas na imprensa/ Comissão de estudos de Transportes coletivos.
- Lefebvre, H.** 1969. El derecho a la ciudad. Barcelona: Ed. 62
- Lefèvre, J.** 1985. O transporte coletivo como agente transformador da estruturação do centro da cidade de São Paulo. São Paulo: FAUUSP/ Dissertação de mestrado.
- Leme, M.** 1982. Planejamento em São Paulo:1930-1969. São Paulo: FAUUSP, Dissertação de Mestrado.
- \_\_\_\_\_. 1990. Revisão do Plano de Avenidas: um estudo sobre planejamento urbano em São Paulo - 1930. São Paulo: FAU/USP, Tese de Doutorado.
- \_\_\_\_\_. 1991. A formação do pensamento urbanístico em São Paulo, no início do séc XX. In: Espaço & Debates, No 34. São Paulo: NERU.
- \_\_\_\_\_. 1995. Urbanismo, esse desconhecido. In Gonçalves, Maria Flora (org.). 1995. O novo Brasil Urbano: impasses, dilemas e perspectivas. Porto Alegre: Mercado Aberto.
- \_\_\_\_\_. 1997. A formação do pensamento urbanístico no Brasil 1895-1965. Campinas: V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, arquivo eletrônico/CD.
- \_\_\_\_\_. (org.).1999. Urbanismo no Brasil – 1895-1965. São Paulo: FUPAM , Estúdio Nobel.
- Leme, M. , Meyer, R., Grostein M.** 1999. “Seminários de história da cidade e do urbanismo”. São Paulo: disciplina mestrado FAUUSP, anotações de aula por Renata Milanesi.
- Lima, S. e Carvalho, V.** 1997. Fotografia e cidade . São Paulo: Fapesp e Mercado das Letras.
- Lipai, A.** 1981. Arquitetura: interações homem/ambiente um estudo interdisciplinar. São Paulo: FAU/USP, Dissertação de Mestrado.
- Lourenço, M.** 1999. Bens Imóveis tombados ou em processo de tombamento da USP. São Paulo: Edusp/ Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.
- Lynch, K.** 1960. The image of the city. Massachussets : The Technology Press/Harvard University Press
- \_\_\_\_\_. 1972. A cidade como meio ambiente. In: Revista Cidades- A urbanização da humanidade. Rio de Janeiro: Zahar Ed.
- Madanipur, A.** 1996. Design of urban space – na inquiry into a socio-spatial process. England: John Wiley & Sons.
- Maia, F.**1930. Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo. São Paulo: ed. Melhoramentos.
- \_\_\_\_\_. 1942. Os Melhoramentos de São Paulo (palestra por ocasião da semana do engo). São Paulo: PMSP.
- Maia, F. e Cintra, J. U.** 1924/1926. Um problema atual, os grandes melhoramentos. São Paulo: Boletim do Instituto de Engenharia no. 26/27 (pag. 56-60).
- Mariani, R.** 1986. A cidade moderna entre a história e a cultura . São Paulo: Nobel/ Instituto Italiano di Cultura.
- Maricato, E. (org.)** 1982. A produção capitalista da casa(e da cidade). São Paulo: Alfa-Omega.

- \_\_\_\_\_. 1996. Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. São Paulo: Hucitec.
- Marques, E. e Torres, H.** 2000. São Paulo no contexto do sistema mundial de cidades. In: Novos Estudos, no 56.
- Marques, E.** 2002. Elites políticas e redes sociais. São Paulo: relatório de pesquisa, CEBRAP/FAPESP.
- Martins, A.** 1973. São Paulo antigo - 1554-1910. São Paulo: Conselho Estadual de Cultura.
- Martins, M.** 1980. São Paulo Metrópole e isso tudo: 1920 a 1980. São Paulo: FAU/USP, Dissertação de Mestrado.
- Marx, M.** 1980. Cidade Brasileira. São Paulo: Melhoramentos / Ed. da Universidade de São Paulo.
- \_\_\_\_\_. 1988. Nosso chão: do sagrado ao profano. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo.
- \_\_\_\_\_. 1991. Cidade no Brasil: terra de quem?. São Paulo: Nobel/ Edusp.
- \_\_\_\_\_. 1998. Anotações em aula da Disciplina: Apropriação da terra e trama urbana Brasileira, por R. Milanesi. São Paulo: disciplina do mestrado FAUUSP.
- Mautner, Y.** 1999. A periferia como fronteira de expansão do capital. IN: Déak e Schiffer (org.) . 1999. O processo de urbanização no Brasil. São Paulo:FUPAM/ EDUSP.
- Meyer, R.** 1978. The urban spatial organization in Latin America in the colonial period: two strategies. London: University College / School of Environmental Studies, dissertação de mestrado.
- \_\_\_\_\_. 1991. Metrópole e Urbanismo: São Paulo anos 50. São Paulo: FAU/USP, tese de Doutorado.
- \_\_\_\_\_. 1994. Centro da metrópole como projeto. IN: São Paulo: centro XXI. São Paulo: Ass. Viva o Centro.
- \_\_\_\_\_. 1998. O centro no caminho da metrópole. São Paulo: xerox.
- Milanesi, R.** 1997. O surgimento dos squares em Londres. Campinas: FAU/PUC, mimeo.
- Miyazaki, E. et alli.** 1979. Praça da Sé. São Paulo: FAU/USP, trabalho final de graduação.
- Monbeig, P.** 1984. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Hucitec/Polis.
- Montaner, J.** 1993. Después del movimiento moderno- la arquitetura de la segunda mitad del siglo XX. Barcelona: Gustavo Gili.
- \_\_\_\_\_. 1997. La modernidad superada: arquitetura, arte y pensamiento del siglo XX. Barcelona : Gustavo Gili
- Morris, A.** 1984. História de la forma urbana. Barcelona: Gustavo Gili.
- Morse, R.** 1970. Formação histórica de S. Paulo: de comunidade a metrópole. São Paulo: DIFEL
- Moura, C. (org.).** 1998. Vida cotidiana em São Paulo no século XIX. São Paulo: Ateliê Editorial/UNESP/ Imprensa Oficial do estado – Secretaria de Estado da Cultura.
- Mumford, L.** 1991. A cidade na história, suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes
- Najar, A.** 1991. Políticas públicas no Brasil: Estado de Bem-estar social ou de segurança nacional? Uma discussão sobre a política de saneamento para áreas urbanas entre 1970/1984. Rio de Janeiro: IPPUR/Dissertação de Mestrado.
- Nigriello, A.** 1999. A expansão da rede de metrô em São Paulo. São Paulo: Revista dos Transportes Públicos- ANTP-ano 21-1999/2º. trimestre.

- Niyazaki, E. Fayerztazn, N. e Souza, O. 1979. A praça da Sé. São Paulo: FAU-USP, trabalho final de graduação.
- Norberg-schulz, C. 1980. Genius Loci – towards a phenomenology of architecture. New York: Rizzoli.
- Oliveira, F. 1979. O terciário e a divisão social do trabalho. In: Estudos Cebrap No. 24.
- Oliveira, N. 1988. A cidade e a arquitetura em vinte anos de metrô. In: Revista Projeto no. 116. São Paulo: Projeto ed.
- Paoli, M. 1991. São Paulo operária e suas imagens- 1900/1940. In: Revista Espaço e Debates , no. 33.
- Paris-Projet. 1993. Réflexions sur L' Espace Public. Paris: Revista Paris-Projet No. 30/31.
- Paulhans, P. (org.). 1979. La ciudad peatonal. Barcelona: Gustavo Gili.
- Pinacoteca de São Paulo. 1990. Calixto e a Iconografia Paulista. Congresso de Gand - 1913 – Urbanismo.
- Pintaudi, S. e Frugoli Jr., H. 1992. Shoppings Centers, espaço, cultura e modernidades nas cidades brasileiras. São Paulo: UNESP.
- Pinto, A. 1930. A catedral de São Paulo. IN: Revista dos Tribunais. São Paulo
- Plunz, R. 1990. A history of housing in New York City. Nova Iorque: Columbia University Press.
- Portas, N. 1965. A cidade como arquitetura. Lisboa: Livros Horizonte.
- \_\_\_\_\_. 1986. O projeto urbano entre o planejamento e a arquitetura. IN: Espaço e debates, 1986 / No. 17.
- Porto, A. 1997. História da Cidade de São Paulo através de suas ruas. São Paulo: Carthago Editorial.
- Prado Jr., C. 1936. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: Revista do Arquivo Municipal, jan 1936, pp. 223/37.
- \_\_\_\_\_. 1987. Formação econômica do Brasil. Rio de Janeiro: Zahar.
- Prefeitura Municipal de São Paulo. 1913. Melhoramentos da Capital: 1911-1913. Prefeito Barão de Duprat. São Paulo: 1913.
- \_\_\_\_\_. 1954. Comissão do IV Centenário - São Paulo antigo : plantas. Prefácio de Sérgio Milliet, Comissão do IV Centenário (11 plantas).
- \_\_\_\_\_. 1979. Leste-Oeste: em busca de uma solução integrada. São Paulo: Cia do Metrô/ SP.
- \_\_\_\_\_. 1987. Catálogo das obras de arte em logradouros públicos em São Paulo: Regional da Sé. São Paulo: PMSP/SMC-DPH.
- \_\_\_\_\_. 1992. O poder em São Paulo: história da administração pública da cidade 1554-1992. São Paulo: Cortez Ed.
- \_\_\_\_\_. 1997. Fura-Fila- Veículo leve sobre pneus- uma alternativa de transporte de baixo custo e rápida implantação. São Paulo: PMSP/SMT.
- Preteceille, E. 1986. Políticas Urbanas e Serviços coletivos: um balanço das pesquisas. IN: Revista Espaço e Debates, no. 18, ano VI, vol. 2.
- Reis Fo., N. 1995. Notas sobre o urbanismo no Brasil – primeira parte: período colonial. São Paulo: FAU-USP –

- cadernos de pesquisa do LAP/Série Urbanização e Urbanismo (no 8).
- \_\_\_\_\_. 1998. Cultura e estratégias de desenvolvimento. São Paulo: FAU-USP – cadernos de pesquisa do LAP/Série Urbanização e Urbanismo (no 23).
- \_\_\_\_\_. 1999. Questões sobre urbanização. São Paulo: FAU-USP, disciplina AUH-828: anotações da disciplina.
- \_\_\_\_\_. 2000. Notas sobre a evolução dos estudos de história da urbanização e do urbanismo no Brasil. São Paulo: FAUUSP, cadernos do LAP.
- \_\_\_\_\_. 2000. Imagens do Brasil colonial. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado e EDUSP.
- Revista Construção São Paulo**. 1978. O que a cidade ganhou com a praça-estação. São Paulo: Pini editores, Revista no 1568.
- Revista de Engenharia**. 1911. Projeto de Alexandre Albuquerque.
- Revista Engenharia**. 1993. O Metrô de São Paulo: cronologia de uma história. IN: Revista Engenharia, No 494.
- Revista do Arquivo Municipal**. 1990. (poesia) Variações sobre o nome de Mario de Andrade de Manuel Bandeira. São Paulo : SMC/PMSP- DPH
- Revista Engenharia**. 1998. Metrô 30 anos de São Paulo. IN: Revista Engenharia, no 529/1998 – ano 56/ Engenho ed. Técnica Ltda.
- Ribeiro, M.** 1993. História sem fim. Inventário de saúde pública . São Paulo: Unesp.
- Rolnik, R.** 1981. Cada um no seu lugar - São Paulo, início da industrialização: geografia do poder. São Paulo: FAU - USP, Dissertação de Mestrado.
- \_\_\_\_\_. 1997. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: FAPESP/ Studio Nobel.
- Rossi, A.** 1995. A arquitetura da cidade. São Paulo: Martins Fontes Editora.
- Saldanha, N.** 1993. O jardim e a praça: o privado e o público na vida social e histórica. São Paulo: Edusp.
- Santos Jr., W.** 1991. São Paulo: Praça da Sé, transformações e usos. São Paulo: FAUUSP - Dissertação de Mestrado.
- Santos, C.** 1988. A cidade como um jogo de cartas. Niterói: UFF: EDUFF/ Projeto Eds.
- Santos, M.** 1999. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: HUCITEC.
- Scatena, J.** 1998. O metrô e o conhecimento da dinâmica da metrópole. IN: Revista Engenharia, no 529. Número temático Metrô 30 anos de São Paulo, Ano 56
- Scherer, R.** 1995. Notas sobre o planejamento e método. São Paulo: FAU/USP – Cadernos de Pesquisa do LAP/Série Urbanização e Urbanismo (No. 10)
- Schorske, C.** 1989. Viena, Fin-de-siècle: política e cultura. São Paulo: Ed. Schwarcz.
- \_\_\_\_\_. 2000. Pensando com a história: indagações na passagem para o modernismo. São Paulo: Cia das Letras.
- Seabra, O.** 1987. Os meandros dos rios nos meandros do poder : Tietê e Pinheiros. São Paulo: tese de

doutoramento, FFLHC-USP

**Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos.** 2000. PITU –Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2020. SP: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, CD.

**Segatto, H.** 1989. A república e a Light. In: Eletropaulo – Memória – ano 2.

**Segawa, H.** 2000. Prelúdio da metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX. São Paulo: Ateliê Ed.

\_\_\_\_\_. 1994. Cidades: do sementeiro ao jardineiro (passando pelo médico). São Carlos: Anais do 3o Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, CD Rom.

\_\_\_\_\_. 1996. Ao amor ao público. São Paulo: Ed. Studio Nobel/Fapesp.

**Sennett, R.** 1974. The fall of public man. New York: W. W. Norton & Company.

\_\_\_\_\_. 1990. The conscience of the eye: the design and social life of cities. New York: Alfred A. Knopf Inc.

\_\_\_\_\_. 1994. Flesh and Stone: the body and the city in western civilization. New York: W. W. Norton & Company.

**Sevcenko, N.** 1992. Orfeu extático na Metrópole. São Paulo: Companhia das Letras.

\_\_\_\_\_. 1995. A questão cultural no embate de diferentes planos: metrópole x nação x mundo. In: Gonçalves, M. (org.). 1995. O novo Brasil Urbano: impasses, dilemas e perspectivas. Porto Alegre: Mercado Aberto.

\_\_\_\_\_. 2000. Pindorama Revisitada. São Paulo: Peirópolis, série cidadão.

**Sica, P.** 1982. Historia del urbanismo – el siglo XIX. Madrid: Instituto de estudios de administracion local.

\_\_\_\_\_. 1982. Historia del urbanismo – el siglo XX. Madrid: Instituto de estudios de administracion local.

\_\_\_\_\_. 1982. Historia del urbanismo – el siglo XVIII. Madrid: Instituto de estudios de administracion local.

**Simmel, G.** 1973. A metrópole e a vida mental. (1911). In: O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar Editores.

**Simões Jr., J.** 1990. O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo. In: Revista Espaço & Debates, Nº 34.

**Sitte, C.** 1992. A construção das cidades segundo seus princípios artísticos. São Paulo : Editora Ática.

**Soja, E.** 1994. O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos EUA: virando Los Angeles pelo avesso. In : Santos, M. ; de Souza, M. e Silveira, M. (org.). Território : globalização e fragmentação . São Paulo: Hucitec / Anpur.

**Solà-morales, I.** 1995. Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea. Barcelona: Gustavo Gili.

**Somekh, N.** 1997. A cidade vertical e o urbanismo modernizador. São Paulo: Fapesp/Nobel.

**Spirn, A.** 1995. O jardim de granito: a natureza no desenho da cidade. São Paulo: EDUSP (1947).

**Stiel, W.** 1978. História dos transportes coletivos em São Paulo. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil.

\_\_\_\_\_. 1984. História do transporte urbano no Brasil: Bondes e Troleibus. São Paulo: PINI/ Brasília: EBTU.

**Summerson, J.** 1986. The architecture of the eighteenth century. London: Thames and Hudson.



- Tafari, M. e Dal Co, F. 1991. Architecture Contemporaine. Paris: Gallimard/ Electa.
- Teixeira, M. e Valla, M. 2000. O urbanismo Português – séculos XVIII e XIX : Portugal e Brasil. Lisboa: Livros Horizonte.
- Telles, A. 1907. Melhoramentos de São Paulo. São Paulo: Esc. Prof. Salesianas.
- Thuler, Mons. J. 1956. Guia da Catedral Metropolitana de São Paulo. São Paulo: Gráfica Siqueira.
- Toledo, B. 1983 . São Paulo: Três cidades em um século. São Paulo: Livraria Duas Cidades.
- \_\_\_\_\_. 1996. Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes.
- Vidler, A. 1981. Los escenarios de la calle: transformaciones del ideal y de la realidad . In: Anderson, Stanford (org.) Calles: Problemas de estructura y diseño. Barcelona: Ed. Gustavo Gilli.
- Villaça, F. 1999. Uma contribuição para a história do Planejamento urbano no Brasil. In: Deák, C. e Schiffer, S. (org) . O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fupam.
- Weber, M. 1973. Conceito e Categorias de cidade (1921). In: Velho, O (org.) O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar ed.
- Wick, R. 1992. Pedagogia da Bauhaus. São Paulo: Martins Fontes.
- Zaratin, S. 1994. O centro e a posição metropolitana. In: São Paulo: centro XXI. São Paulo: Associação Viva o Centro.
- Zevi, B. 1970. História da arquitetura moderna. Lisboa: Ed. Arcádia.
- Zucker, P. 1959. Town and square. Nova Iorque: Columbia University Press.

#### Fontes:

##### Folha de São Paulo

- Rouanet, S. P. 1995. Volta do nacionalismo prejudicou o projeto.
- Data 20.01.1978 – Um relógio antigo e os novos monumentos na Praça da Sé
- Data 17.02.1978 – A festa da nova Sé começa hoje

##### O Estado de São Paulo

- Data 07.05.1976 – A Praça da Sé: Há uma crise na Prefeitura: qual é o melhor projeto?
- Data 07.06.1976 – A Praça da Sé: O prefeito e o arquiteto vão explicar
- Data 14.09.1977 – Visite a praça que o metô escondia
- Data 16.02.1978 – Madame estação Sé – visita e música de Adoniram Barbosa
- Data 17.02.1978 – Abre-se a Praça: 400 anos de história
- Data 05.03.1980 – A Sé não é o cartão de visita de São Paulo

##### City News

- 06.01.1980 – Uma praça como antigamente: a nova Clóvis

##### Veja SP

- 05.11.1997 – A praça é nossa

#### Arquivos consultados

- Depto. do Patrimônio Histórico e Departamento de Parques e Áreas Verdes da Prefeitura Municipal de São Paulo

- EMURB/ Metrô: acervo técnico e bibliotecas
- Museu da Imagem e do Som, Museu Histórico Nacional, Museu Paulista, Instituto de Engenharia.
- Fundação Padre Anchieta, Instituto Cultural Itáú.
- Bibliotecas e arquivos das universidades de São Paulo e Pontifícia Universidade de Campinas .
- Periódicos: O Estado de São Paulo, Folha de São Paulo, Diário Popular, revistas “A Construção SP” e “Revista Ferroviária”, etc.
- Biblioteca Mário de Andrade

## IMAGENS

---

### Capítulo 1

- Figura 1 – Kostof, 1992, pág. 153.  
Figura 2 – Kostof, 1992, pág. 145.  
Figura 3 – Cartão postal, 1961.  
Figura 4 – Kostof, 1992, pág. 163.  
Figura 5 – Kostof, 1992, pág. 53.  
Figura 6 – Maiakovsky, 1920. “O grito dos ucranianos e russos é um só: não haverá senhor algum a dominar o trabalhador”. Litogravura. Retirado de folder da exposição “Arte gráfica russa 1904-1942” organizada pelo Centro Cultural Banco do Brasil em 2001.  
Figura 7 – Klutssis, Sienkin e Rodchenko, 1924. “Lenin”. Retirado de folder da exposição “Arte gráfica russa 1904-1942” organizada pelo Centro Cultural Banco do Brasil em 2001.  
Figura 8 – Joost, 1931. Retirado de Wick, 1989, pág. 413.  
Figura 9 – Klee, 1925. Retirado de Wick, 1989, pág. 337.  
Figuras 10 e 11 – Conrad, 1931. Retirado de Droste, 1994, pág. 215.  
Figuras 12 e 13 – Skidmore, Oowings e Merrill, 1951. Retirado de Plunz, 1990, págs. 265/266.  
Figura 14 – Eletropaulo, 1982.  
Figura 15 – Eletropaulo, 1982.  
Figura 16 – Bacelli, sem data, pág. 106.  
Figura 17 – Bruno, 1991, pág. 167, Desenho de Thomas Ender, reproduzido originalmente no livro “Velho São Paulo” de Afonso de Taunay.  
Figura 18 – Bruno, 1991, pág. 126, Desenho de Thomas Ender, reproduzido originalmente no livro “Velho São Paulo” de Afonso de Taunay.  
Figura 19 – Bruno, 1991, pág. 126, Desenho de Thomas Ender, reproduzido originalmente no livro “Velho São Paulo” de Afonso de Taunay.  
Figura 20 – Jornal Folha de São Paulo, obtido no site do jornal.  
Figura 21 – PSMP/AR Sé, 2001. Retirado do folheto “Reconstruir o Centro”, fotografia de Gal Oppido.

### Capítulo 2

- Figura 21 – Reis Filho, 2000, pág. 191, Original manuscrito da Coleção Dr. João Garcez, 1821.  
Figura 22 – Emplasa. Retirado do site da empresa. Original de Afonso de Freitas em 1560.  
Figura 23 – Reis Filho, 2000, pág. 192. Original manuscrito no Arquivo Distrital de Braga.  
Figura 24 – Bruno, 1991, pág.  
Figura 25 – Bruno, 1991, pág. 167. Quadro de Walter Rodrigues do acervo do Museu Paulista.  
Figura 26 – Toledo, 1996, pág. 24.  
Figura 27 – Toledo, 1992, pág. 59.  
Figura 28 – Toledo, 1992, pág. 32.  
Figura 29 – Toledo, 1992, pág. 57.  
Figura 30 – Instituto Itaú Cultural, 1993, pág. 10. Original no acervo do DPH/PMSP.  
Figura 31 – Instituto Itaú Cultural, 1993, pág. 14. Original no acervo do DPH/PMSP.  
Figura 32a – Instituto Itaú Cultural, 1993, pág. 15. Original no acervo do DPH/PMSP.  
Figura 32b – Secretaria Municipal de Cultura/PMSP, 1979, pág. 85.  
Figura 33 – Mapa da autora sobre a “Planta da Cidade de São Paulo” de 1924, conforme cópia de Toledo, 1992, pág. 16.  
Figura 34 – Secretaria Municipal de Cultura/PMSP, 1979, pág. 91.  
Figura 35 – Instituto Itaú Cultural, 1993, pág. 23. Original no acervo da Cúria Metropolitana.  
Figura 36 – Eletropaulo, 1982.  
Figura 37 – Secretaria Municipal de Cultura/PMSP, 1979, pág. 51.  
Figura 38 – Secretaria Municipal de Cultura/PMSP, 1979, pág. 99.  
Figura 39 – Secretaria Municipal de Cultura/PMSP, 1979, pág. 89.  
Figura 40 – Secretaria Municipal de Cultura/PMSP, 1979, pág. 87.  
Figura 41 – Toledo, 1992, pág. 97. Original no acervo do DPH/PMSP, fotografia de Edison de Aquino.  
Figura 42 – Secretaria Municipal de Cultura/PMSP, 1979, pág. 89.  
Figura 43 – Leão, 1945, pág. 77.

- Figura 44 – Toledo, 1992, pág. 124.  
 Figura 45 – Instituto Itaú Cultural, 1993, pág. 10. Original no acervo do DPH/PMSP.  
 Figura 46 – Cartão postal, 1952, .  
 Figura 47 – Cartão postal, 1952, Ed. Melhoramentos.  
 Figura 48 – Bacelli, sem data, pág. 114. Originalmente no Jornal O Estado de São Paulo, 2/9/1934.  
 Figura 49 – Bacelli, sem data, pág. 115. Originalmente no Jornal O Estado de São Paulo, 16/12/1934.  
 Figura 50 – Instituto Itaú Cultural, 1993, pág. 24. Original no acervo do Masp.  
 Figura 51 – Instituto Itaú Cultural, 1993, pág. 10. Fotografia de Alice Brill.  
 Figura 52 – Instituto Itaú Cultural, 1993, capa. Original no acervo de Rubens Fernandes Jr.

### Capítulo 3

- Figura 53 – Stiel, 1984, pág. 454.  
 Figura 54 – Toledo, 1992, pág. 88.  
 Figura 55 – Toledo, 1992, pág. 160.  
 Figura 56 – Segawa, 2000, pág. 100.  
 Figura 57 – Toledo, 1992, pág. 156  
 Figura 58 – Toledo, 1992, pág. 157  
 Figura 59 – Toledo, 1992, pág. 151.  
 Figura 60 – Toledo, 1992, pág. 153.  
 Figura 61 – DPH. Cartaz da Agenda Cultural.  
 Figura 62 – Leão, 1945.  
 Figura 63 – Leão, 1945.  
 Figura 64 – Toledo, 1992, pág. 122.  
 Figura 65 – Toledo, 1992, pág. 122.  
 Figura 66 – Maia, 1930, pág. 60.  
 Figura 67 – Maia, 1930, pág. 60.  
 Figura 68 – Leão, 1945.  
 Figura 69 – Leão, 1945.  
 Figura 70 – Nigriello, 1999, pág. 8.  
 Figura 71 – Nigriello, 1999, pág. 9.  
 Figura 72 – Nigriello, 1999, pág. 14.  
 Figura 73 – Nigriello, 1999, pág. 14.

### Capítulo 4

- Figura 74 – Metrô, 1978.  
 Figura 75 – Toledo, 1992.  
 Figura 76 – Metrô, 1978.  
 Figura 77 – Foto aérea de 1968. Empresa Base.  
 Figura 78 – Metrô, 1978.  
 Figura 79 – Metrô, 1978.  
 Figura 80 – Revista Construção, 1978, pg. 18 e 19.  
 Figura 81 – Metrô, 1978.  
 Figura 82 – Jornal O Estado de São Paulo, 07/05/1976.  
 Figura 83 – Metrô, 1975, pg. 9.  
 Figura 84 – Metrô, 1975, pg. 8.  
 Figura 85 – Jornal O Estado de São Paulo, 07/05/1976.  
 Figura 86 – Arantes, 1996.  
 Figura 87 – Miyazaki et alli, 1979, pg. 115.  
 Figura 88 – Fotografia da autora, 2002.  
 Figura 89 – Planta da Emurb.  
 Figura 90 – Planta da Emurb.  
 Figura 91 – Fotografia da autora, 2002.  
 Figura 92 – Fotografia da autora, 2002.  
 Figura 93 – Revista Construção, 1978, pg. 20.  
 Figura 94 – Metrô, 1978.  
 Figura 95 – Metrô, 1978.  
 Figura 96 – Jornal da Tarde, 17/02/1978. Fotografia de Rolando de Freitas.

- Figura 97 – Miyazaki et alli, 1979, pg. 112.  
Figura 98 – Miyazaki et alli, 1979, pg. 44.  
Figura 99 – Miyazaki et alli, 1979, pg. 53.  
Figura 100 – Miyazaki et alli, 1979, pg. 115.  
Figura 101 – Miyazaki et alli, 1979, pg. 42.  
Figura 102 – Mapa da autora sobre foto aérea de 2002.  
Figura 103 – Mapa da autora sobre foto aérea de 2002.  
Figura 104 – Mapa da autora sobre foto aérea de 2002.  
Figura 105 – Mapa da autora sobre Mapa do Metrô, 1978.  
Figura 106 – Fotografia da autora, 2002.  
Figura 107 – Fotografia da autora, 2001.  
Figura 108 – Fotografia da autora, 2002.  
Figura 109 – Fotografia da autora, 2000.  
Figura 110 – Fotografia da autora, 2002.  
Figura 111 – Fotografia da autora, 2001.  
Figura 112 – Fotografia da autora, 2002.  
Figura 113 – Fotografia da autora, 2002.  
Figura 114 – Mapa da autora sobre Mapa do Metrô, 1978.  
Figura 115 – Mapa da autora sobre Mapa do Metrô, 1978.  
Figura 116 – Fotografia da autora, 2002.  
Figura 117 – Foto aérea de 2000. Empresa Base/PMSP.

# ANEXOS

**Quadro dos Edifícios da Praça da Sé  
Levantamento de Campo 2000/2002**

Código no mapa	Altura do edifício	Ano de Construção	Tipo de Uso
0	0	0	uso público
1	36	1970	roupas/sapatos
2	45	1964	múltiplo uso
3	9	1890	bar
4	33	1940	bar
5	9	1888	bar
6	39	1928	bar
7	30	0	banco
8	18	1930	múltiplo uso
9	6	1926	bar
10	3	1970	serviço público
11	24	1940	hotel
12	36	1940	bar
13	0		vago
14	9	1890	vago
15	9	1890	vago
16	18	1940	estacionamento
17	9	1920	roupas/sapatos
18	72	1970	roupas/sapatos
19	0		estacionamento
20	66	1960	banco
21	60	1940	serviço público
22	9	0	igreja
23	2	1989	serviço público
24	18	1960	foto/xerox
25	12	1940	foto/xerox
26	30	1960	loja essências
27	12	1960	loja essências
28	27	1940	múltiplo uso
29	36	1940	serviço público
30	36	1960	escritório
31	36	1960	loja essências
32	15	1935	serviço público
33	6	1990	banco
34	24	1960	foto/xerox
35	33	1940	bar
36	97	1954	igreja
37	15	1930	farmácia
38	6	1920	farmácia
39	30	1930	escritório
40	0		vago
41	30	1925	múltiplo uso
42	30	1925	bar

<b>Código no mapa</b>	<b>Altura do edifício</b>	<b>Ano de Construção</b>	<b>Tipo de Uso</b>
43	12	1980	banco
44	3	1970	foto/xerox
45	33	1960	igreja
46	21	1940	farmácia
47	30	1920	múltiplo uso
48	18	1924	múltiplo uso
49	24	1924	serviço público
50	27	1929	farmácia
51	33	1920	bar
52	21	1940	múltiplo uso
53	12	1940	bar
54	18	1922	roupas/sapatos
55	12	1922	roupas/sapatos
56	21	1960	roupas/sapatos



Mapa base - levantamento de campo



## ANEXO 2 - FICHAS TÉCNICAS

---

### ESTAÇÃO SÉ DO METRÔ

- Área : 32.700 m<sup>2</sup>
- Responsáveis técnicos: Metrô (PMSP)
- Arquitetos Roberto MacFadden/José Paulo De Bem/ Marcelo Fragelli
- Colaboração : Arq. Álvaro Macedo (Promon)
- Consultor: Arq. Tallie Maule (Metrô de São Francisco - EUA)
- Gerenciamento dos projetos : Promon Engenharia
- Responsável pela obra: Camargo Correa (início da obra: out/1971 e final: 1978)
- Características do projeto :
  - Nível A : laje / piso da praça, com os 02 acessos ao 1o subsolo
  - Nível B : 16 escadas rolantes e duas fixas acessam o hall com bilheterias (14) e bloqueios (60). Corredores com escadas para acesso as plataformas de trens.
  - Nível C: Plataformas leste /Oeste , sendo uma central
  - Nível D: Plataformas norte/Sul, sendo uma central , onde as plataformas se cruzam em ângulo reto.

#### Conceito básico adotado :

- A estação deveria ser uma continuidade da cidade e estabelecer contatos visuais entre o interior e o exterior.
- Espaços amplos
- Grande sistema de aeração
- Iluminação natural (maracanã)
- Utilização de acabamentos de alto padrão (inox) e linhas sinuosas para amenizar as pesadas estruturas de concreto
- Comunicação visual mais direta

## PRAÇA DA SÉ

- Área : 52.400 m<sup>2</sup>
- Responsáveis técnicos:
- 1º projeto : Metrô / Burle Marx (1975)
- 2º projeto: EMURB/ José Eduardo Assis Lefèvre / Antonio Sérgio Bergamim (1976)
- Paisagismo: Arq. Paulo Del Picchia/ Arq. Vladimir Bartolini
- Gerenciamento dos projetos :Promon Enga.
- Responsável pela obra: Camargo Correa (início da obra: out/1971 e final : 1978)
- Conceito básico adotado (2º projeto):
- A praça deveria ser o novo cartão postal da cidade – um monumento, ao mesmo tempo atendendo a três funções básicas: de circulação para os usuários do metrô, de espaço para manifestações cívicas e culturais e de lazer.
  
- Características do projeto :
- recantos para lazer e contemplação (patamares/ sala de estar)
- canteiros ajardinados e setores com árvores
- utilização de espelhos d'água
- utilização de acabamentos de alta resistência (granito, concreto e mosaico português)
- afloramentos da estação através de elementos determinantes da paisagem (cobertura de vidro blindado do maracanã)
- utilização de obras de arte de vários artistas brasileiros
- aproveitamento de alguns elementos do local (relógio inglês, da rosa dos ventos e dos postes de ferro)
- ampliação da área das duas praças com as demolições efetuadas
- ampliação da arborização (240 árvores)

Fonte: Revista Construção SP, 1978.