



A METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA E OS CENTROS LINEARES O caso da Avenida Paulista

Autores:

Renata Priore Lima - UNIP - renataprili@gmail.com

Resumo:

Na sociedade atual, as conexões em rede estão cada vez mais presentes nas atividades cotidianas e acabam se materializando no espaço urbano, inclusive nas áreas centrais. Estas áreas, que se caracterizam pela concentração, mistura e vida urbana, costumam organizar-se a partir de redes hierarquizadas e tendem a se desenvolverem ao longo de eixos territoriais. Tomando como estudo de caso a Avenida Paulista em São Paulo, este artigo procura entender o processo histórico de evolução da avenida e explicar, do ponto de vista morfológico e sociológico, sua conformação como eixo estruturador da área metropolitana. A metodologia adotada inclui revisão da literatura, levantamento de documentos como plantas, projetos, leis e imagens de satélite, além do mapeamento, realizado in locu, das atividades e configuração dos térreos dos edifícios da avenida. Através da análise gráfica, procura-se evidenciar as principais ideias e leituras realizadas em diferentes escalas.

A METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA E OS CENTROS LINEARES

O caso da Avenida Paulista

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, as cidades se transformaram substancialmente assim como suas estruturas espaciais. A maioria destas mudanças ocorreu ao ritmo da evolução econômica, avanços tecnológicos e aceleração das atividades cotidianas. O crescimento da intermodalidade dos sistemas de transportes e do número de deslocamentos, renovação e extensão das redes de infraestruturas refletem sobre a forma urbana na qual se destacam duas características principais: estar organizada por redes múltiplas, sobrepostas e ramificadas; e condensar funções, atividades e fluxos ao longo de eixos territoriais conformando centralidades lineares.

Historicamente, a cidade de São Paulo se organizou no encontro de eixos territoriais configurados por caminhos de amplo alcance que interconectavam localidades distantes a escala nacional. Quando a cidade passou a se expandir no século XIX, muitas dessas rotas passaram a ser absorvidas pelo sistema de transporte urbano, incorporando fluxos e adquirindo cada vez mais importância, como explicam Ab'sarber (2004) e Franco (2005). Base para a construção da metrópole, muitos destes percursos passaram a concentrar o trânsito fluxos de pessoas, mercadorias e capital; e seu traçado foi utilizado na construção do sistema viário de alta capacidade, criando situações muito diversificadas, ora integrando e ora fragmentando o tecido urbano.

Com a ramificação e conexão das vias, foram se conformando redes urbanas bem hierarquizadas, onde o espaço adjacente passou a se desenvolver em conjunto com o viário. Estas transformações foram acompanhadas de mudanças na configuração dos terrenos situados nas bordas dos caminhos principais, interferindo no tipo de parcelamento, edificação e uso. Tal é o caso da Avenida Paulista que se transmutou de um bairro residencial a articulador de uma nova centralidade que, com o tempo, acabou assumindo o papel de centro principal da cidade.

A Avenida Paulista é comparável a outras centralidades vinculadas a eixos territoriais como a Avenida Champs Élysées em Paris, a Castellana em Madrid e a Avenida Diagonal em Barcelona, funcionando como uma guia na qual o movimento linear é capaz de rastrear a imagem da cidade, captando sua arquitetura, enlaces, símbolos e representações. Assim como as demais, sua análise detalhada é capaz de revelar as condições dos tecidos adjacentes, as

lógicas de organização interna dos edifícios, dos lotes, das quadras e da rede de espaços coletivos que a envolvem, sendo por isso de grande interesse do urbanismo contemporâneo, sobretudo da disciplina de projeto urbano.

Sua destacada importância foi motivo de atenção de diferentes planos, projetos e estudos acadêmicos, tais como o trabalho de Frúgoli Jr (2000), que explica sua conversão em centro financeiro, e o de Cordeiro (1981), que pesquisou o deslocamento do centro da cidade do seu núcleo original, denominado Triângulo, para o espigão da Avenida Paulista. Complementando estas análises, este artigo abordará a questão de construção da centralidade da via, de sua rede de espaços comuns e de sua importância na organização do espaço metropolitano. As análises se dão dentro de uma perspectiva morfológica, histórica e sociológica procurando entender como as dinâmicas da cidade, os projetos desenvolvidos, os fluxos, as mudanças na legislação, os novos modos de vida, entre outros fatores corroboraram na sua transformação.

Diante destas questões, esse artigo objetiva discutir aspectos teóricos relacionados consolidação dos eixos de centralidade metropolitanos e a importância da Avenida Paulista como centro principal e suporte da rede intraurbana da metrópole de São Paulo. E parte da hipótese de que, diferentemente dos nucleares, os centros lineares apresentam uma maneira particular de organizarem as intensidades e atividades urbanas, nas quais uma linha bem marcada (normalmente uma rua) atua como uma espécie de *hub*, ou conector em linha, no qual edifícios se vinculam ativando relações que costumam significar a conformação de novos espaços coletivos dotados de urbanidades¹ variada que aumentam as possibilidades de socialização.

Para isso, fundamenta-se a discussão teórica na literatura urbanística relativa ao tema das cidades contemporâneas tais como formações em rede, novas centralidades e axialidades. Para isso são interpretados mapas, plantas, fotos aéreas, projetos urbanos e arquitetônicos, peças gráficas de produção própria, leis e normas, bem como trabalhos de outros autores que estudam a Avenida Paulista. Além disso, esse estudo se apoia nos resultados da tese doutoral defendida em 2016 no Departamento de Urbanismo e Ordenação do Território da Universidade Politécnica da Catalunha.

REDE E EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO URBANA

Na cidade contemporânea, os modos vida vem passando por uma verdadeira revolução que, como exposto, tem refletido diretamente na morfologia urbana. Neste processo, é notório o impacto da tecnologia na maneira das pessoas se relacionarem. De acordo com Waal (2014), que investiga como as novas mídias interferem na cidade, quando se blogueia, twiteia, ou se envia mensagens de texto por whatsapp ou SMS a alguém que não

¹ Por urbanidade se entende o conjunto de relações que acontecem no espaço urbano, tanto no plano material como social. Sobre o assunto, ver Solà-Morales (2009).

está fisicamente presente, essa pessoa se incorpora a rede de espaços público que é parcialmente física e parcialmente virtual. Com isso se amplia a quantidade de conexões entre as pessoas, aumentando as possibilidades de encontro e interações. Estas possibilidades tendem a ser mais intensas em espaços físicos onde haja um grande número de pessoas online.

Ao abordar o tema, Castells (1997) apresenta a tese de que a sociedade atual, a qual denominou *sociedade rede*, possui uma estrutura característica da Era da Informação, e que de forma semelhante a sociedade de outros períodos, como o industrial, tomou forma em distintos modelos culturais e institucionais. Sua organização resultante da interação entre a revolução tecnológica, pautada pela digitalização eletrônica da informação e da comunicação, com a engenharia genética, reflete também na organização do espaço, ao mesmo tempo em que está condicionada pelos processos sociais, políticos, econômicos e culturais em curso.

Para explicar esse fenômeno, François Ascher (2010) propõe que a sociedade contemporânea, ou *sociedade do hipertexto*, funciona como uma grande rede onde estar conectado já não é opcional e se converteu em uma necessidade onde os indivíduos vivem em escalas e planos diferentes, passado continuamente de um espaço a outro (do trabalho ao doméstico e ao lazer), muitas vezes sem saírem do lugar. Assim se comunicam a distância ou se locomovem fisicamente, compondo sintaxes variadas, e estabelecem vínculos que são social e culturalmente heterogêneos e que conformam composições flexíveis e elásticas, adaptadas a distintos contextos².

Para o autor, as cidades funcionam como uma metáfora do hipertexto, de maneira análoga ao hipertexto do meio digital, e formam um conjunto de filamentos de todos os tipos conectados por veículos que se multiplicaram extraordinariamente e que, apesar de mais frágeis, são cada vez mais numerosos e flexíveis. No aspecto morfológico podem ser configurados por espaços públicos como ruas, calçadas e becos, ou através de espaço de uso público, aqui chamados espaços coletivos como galerias, recuos, bares, restaurantes, livrarias e demais espaços compartilhados. Ao se interconectarem formando uma rede, estes acabam interferindo sobre a cidade que também amplia o número de conexões.

Quanto ao seu aspecto físico e geométrico, as redes podem ser entendidas como um conjunto de nós interconectados, lembrando que um nó se forma quando uma curva intercepta a si mesma. Estas redes podem ser continuas ou descontínuas, lineares ou radiais ou estarem formadas por um conjunto de micro redes que asseguram a mobilidade dos distintos fluxos. Podem adquirir forma de estrela, espinha de peixe, malha ortogonal, anel, anel duplo, árvores, teia e inclusive assumir composições mais complexas dependendo do tamanho da cidade. Para Nikos (2005), as redes urbanas se caracterizam por, pelo menos, dois aspectos: estarem conformadas por nós de atividades humanas interconectados por caminhos (conectores), e por possuírem uma hierarquia ou lógica formal que permite que a rede se auto organize em diferentes níveis e escalas. Assim, essas tramas costumam funcionar

² Ascher (2010, p. 41-42) chama essa qualidade de "a força dos vínculos fracos".

a partir de uma organização fundada sobre uma ordem de prioridade ou subordinação entre os elementos de um conjunto, apresentando graus sucessivos de importância ou participação.

Em se tratando de redes urbanas, torna-se cada vez mais recorrente a presença eixos territoriais que se destacam na sua articulação e que chegam a ser a base de sua matriz morfológica. Esse tipo de composição vem orientando a elaboração de diferentes planos e projetos, como o Plano da Grande Londres (1944), o projeto da cidade de Hook (1963) por Buchanan e o de Viápolis de Uhlig (1979).

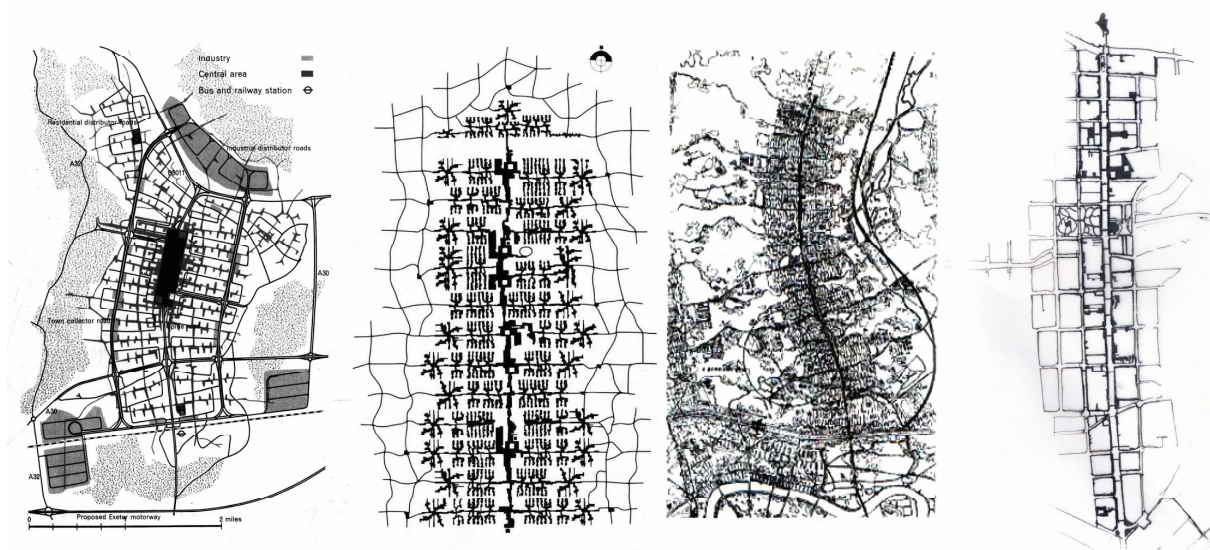


Figura 1: Estruturas urbanas lineares: Hook New Town, por Buchanan; Viapolis, por Klaus Uhlig; Plan del Gran Londres de 1944 y e Avenida Paulista, situação atual. Fonte: Uhlig (1979, p.12); Buchanan (1963), elaboração própria.

Os eixos territoriais são elementos geométricos retilíneos, tensionados nos dois extremos, que se destacam na rede intra e interurbana. Indicam organização e direção, conectando ou relacionando dois pontos extremos. No contexto urbano são como linhas mestres de alcance territorial que se singularizam claramente na hierarquia espacial. Além disso, tem a capacidade de expandir-se e de suportar o crescimento, as transformações tecnológicas e funcionais contingentes aos fenômenos urbanos atuais.

Os eixos conformam um espaço de geometria linear que permite a circulação de pessoas que vão a pé ou em veículos, e dão acesso aos edifícios que comportam as funções tipicamente urbanas. Esses caminhos são utilizados necessariamente para o deslocamento de um lugar a outro, em grande parte das atividades cotidianas, principalmente nas cidades grandes. Estes eixos constituem canais de movimento que comportam grandes fluxos e que têm enormes possibilidades de se incorporarem ao imaginário coletivo devido a sua fácil legibilidade. Sua notável presença faz com que nenhum elemento colocado em suas margens lhes sejam indiferentes. Do ponto de vista morfológico, os eixos são elementos sintetizadores da forma, condensando através de um único traço seu entorno, densidades, atividades e pessoas. Os eixos metropolitanos também apresentam grande capacidade centrípeta e costumam atrair equipamentos importantes, atividades urbanas e pessoas de diferentes

origens. Também apresentam uma forte tendência a acolher a uma complexa rede de espaços compartilhados, públicos e privados. Por esse motivo tem também grandes possibilidades de se converterem em lugar central (BARBA, 1994).

Os eixos de alcance territorial, segundo De la Torre (2006), quando bem projetados, podem ser importantes articuladores da urbanidade porque permitem o deslocamento em diferentes escalas, da local para a regional, algo essencial no funcionamento dos grandes centros urbanos. São peças-chave na organização da mobilidade porque permitem relacionar o sistema viário primário e secundário garantindo acessibilidade para as diferentes zonas.

Para Kevin Lynch (1964), os eixos metropolitanos são uma grande oportunidade como ferramenta de projeto urbano, porque eles são capazes de criar hierarquias espaciais através de um elemento unificador. Além disso, costumam ser esquemas viários de forte identidade, com seções longitudinais capazes de assumir suas distintas partes em uma experiência simultânea. A unidade formal da cidade aparece através deles não como forma global ou parte de um desenho homogêneo, mais precisamente pela singularidade e capacidade de criar sequência espaciais encadeadas e estabelecer relações de continuidade entre partes heterogêneas (Solà-Morales, 2009, p. 174).

Sua força e possibilidades de arranjos têm desafiado a arquitetos e urbanistas, cujas reflexões se expressam em experiências emblemáticas que vão desde as diagonais da Roma do Papa Sixto V e bulevares de Haussmann em Paris ao Eixo Monumental da cidade de Brasília. Além disso, também incorporam as propostas de cidades lineares, como a de Arturo Soria e Mata (1882), Milijutin (1930), Le Corbusier (1947) e Kenzo Tange (1960), entre outras que usam eixos mestre como princípio de crescimento, e que na maioria dos casos, trazem na sua essência a ideia de centralidade.

CENTROS LINEARES E SUA VERSÃO CONTEMPORÂNEA

A centralidade contemporânea é um termo elástico que pode ser interpretado de diferentes maneiras na literatura urbanística. Significa concentração, mistura, vida urbana e atualmente assume formas diversas que muitas vezes estão ocultas. De acordo com Serra (1996), a morfologia dos centros é complexa e consiste de interseção de diferentes escalas: a pequena, mais humana; e a grande ou monumental, que a relaciona com o resto da cidade.

Do ponto de vista morfológico, a palavra “centro” remete a ideia de uma forma nuclear ou polar, no entanto, “a centralidade é sempre mais uma geometria variável” (PORTAS, 2001, p. 122), o que de fato é observado na cidade atual, e que valida a existência de novas estruturas morfológicas e outros tipos de centralidade, tais como ortogonais, lineares, difusas ou de borda³. Serra (1996) sustenta que a vitalidade dos centros urbanos é marcada por

³ Também chamada *Edgecity*, são um tipo de Centros de Negócios construídos na zona rural com grande incidência nos Estados Unidos. Sobre o assunto, ver Garreau (1992).

limites econômicos e culturais e que quando eles alcançam a data de validade perdem vigor, exigindo ações e novas abordagens.

Segundo Parcerisa (2012), a evolução da área central e o deslocamento do centro principal é um processo que ocorre com muita frequência no qual a cidade procura se adaptar às novas demandas da sociedade. Desta maneira, seu centro de gravidade se transfere para novas áreas nas quais a oferta de terrenos, associada a boas condições de mobilidade, passam a atrair os novos empreendimentos e atividades características das áreas centrais. Assim que já não se pode falar em um centro único, mas na coexistência de subcentros que guardam certas relações de complementaridade com o núcleo central, podendo inclusive converter-se no novo centro principal.

Os centros são também territórios de grande personalidade e de acordo com Portas (2001), distinguem-se pela coesão dos usos dominantes e diferença das formas construídas nas quais se expressa a singularidade ou contraste com o resto. Costumam agrupar comércio, serviços, instituições e equipamentos culturais, de lazer, empresas TIC, entre outros. É verdade que estes usos são muito atraentes entre si, o que lhes imprime uma força centrípeta, principalmente o comércio. De acordo com Panerai (2002), este é um tipo de atividade que desempenha um papel unificador na definição de espaços centrais sendo quase que indispensável em qualquer centralidade. Ao assumirem novas funções, atividades, usos e usuários, também passam também a concentrar uma maior atenção em projetos urbanos e em investimentos públicos e privados distribuídos em diferentes escalas.

Por definição, a centralidade é algo que está no centro, mas nas condições atuais de transporte e acesso, as centralidades se tornaram possíveis em praticamente qualquer lugar do território urbanizado e apesar de estarem cada vez más dispersas e especializadas, não deixaram de se concentrar, multiplicar e diversificar, o que entre outros motivos se explica pelo alcance das redes de transporte e tecnologias de comunicação que ramificam e multiplicam as conexões sociais, físicas e virtuais. No entanto, no âmbito das novas condições e modos de vida, exprime as boas localizações, e se refere mais a capacidade ou vocação de certas áreas para conformarem-se como centro (ASCHER, 2001), e de serem reconhecidas, utilizadas e socialmente apropriadas como um espaço de convergência.

Com efeito, o traçado das rotas de transporte e das distintas infraestruturas de mobilidade condicionam espacialmente os novos centros e tem um impacto na sua morfologia. De acordo com Mayorga (2013), é impossível falar sobre lugares de centralidade sem mencionar as redes e espaços de infraestrutura, dado que o processo de urbanização passa por essas redes, produzindo novos sistemas de centros (polares ou lineares). Essas concentrações têm uma tendência a se desenvolverem nos lugares onde estão as melhores oportunidades de negócios e de acessibilidade, não só a pé, de metrô ou de carro, mas principalmente onde convivam diferentes modais. Dada a capacidade dos eixos metropolitanos de se conectarem e absorverem os grandes fluxos e infraestruturas e de articularem os tecidos adjacentes relacionando-os com o território, estas estruturas, normalmente articuladas por uma rua importante ou avenida, têm grande potencial de se converterem em áreas centrais e de se desenvolverem como centros lineares.

A centralidade linear é um tipo de centralidade reconhecível na cidade contemporânea que se desenvolve nas bordas de estradas e ou de eixos viários importantes nos quais os fluxos de pessoas, bens, capital são cada vez maiores e acabam se desdobrando em uma arquitetura singular com alta permeabilidade dos pavimentos situados ao nível do solo. Em certos casos, estes centros lineares podem assumir as características e funções do centro urbano principal, o que tem acontecido com uma frequência cada vez maior.

Embora possam estar escondidos, os centros lineares estão presentes na maioria das cidades. Eles se distinguem dos outros principalmente por sua morfologia, porque em vez de nuclear, que é a forma que assume a maioria dos centros tradicionais, se materializam com limites alongados, gerados ou deformados pela dinâmica da própria cidade. Também se diferenciam de outros centros especializados, como ruas comerciais como a Rua 25 de Março e Oscar Freire em São Paulo, por terem características e dinâmica próprias de um centro principal. Esse tipo de centro pode ser planejado ou espontâneo e costuma apresentar as seguintes características: significativa mistura de usos com alta concentração de comércio, escritórios e outros serviços; alto fluxo de pedestre e de capital; presença de diferentes modais de transporte incluindo os de alta capacidade; arquitetura simbólica com espaços coletivos nos pavimentos térreos organizados em rede; alta densidade construtiva e axilialidade como elemento de organização da forma.

A dimensão territorial é outra característica dos centros lineares que geralmente compõe eixos de longo alcance, conectando pontos estratégicos e vetores econômicos. Também é comum que coincidam com uma ou mais linhas de metrô e como cruzamentos entre outras rotas de transportes públicos. Sobre estas bases, Mayorga (2013, p. 380) argumenta que um grande desafio para o urbanismo de hoje é "voltar a fazer eixos para voltar a fazer cidade".

Em projetos recentes, esse tipo de centro se evidenciam, como por exemplo, na formação da Strip de Las Vegas, no projeto de intervenção de Bijlmer Strip de Rem Koolhaas para Bijlmermeer, na Holanda; em Paris Rive Gauche e sua Avenida de França, em Paris; e no novo trecho da Avenida Diagonal em Barcelona. O primeiro representa um processo quase espontâneo de formação de centralidade linear ao longo de uma rodovia; o segundo consiste em uma intervenção de requalificar um bairro moderno e monótono a partir da criação de um grande eixo central de atividades variadas articulado por um eixo viário central pensado para evitar a demolição completa do conjunto; e o terceiro aporta uma renovação de tecido industrial com a construção de um bairro novo estruturado por uma via principal que concentra escritório, comércio, instituições e outros serviços; e o último é também uma intervenção que renova um antigo tecido industrial, atual distrito 22@, e inclui a abertura de uma grande avenida diagonal também articuladora da proposta que dá continuidade à via projetada no século XIX de Idelfonso Cerdà.

No Brasil, um projeto muito conhecido dentro desta linha de atuação é o de Jorge Wilheim para Curitiba, de 1965, que relaciona o adensamento edificado com o sistema estrutural de mobilidade baseada no sistema de corredores de ônibus, implantado alguns anos depois por Jaime Lerner. Outro que traz uma abordagem semelhante é o Nova Paulista, do mesmo período, que garantiu a consolidação da Avenida Paulista como centro linear.

DE BOULEVARD RESIDENCIAL A CENTRO METROPOLITANO

No Brasil, um dos centros urbanos mais emblemáticos, e que realmente impressiona por sua intensidade e complexidade, está conformado ao longo Avenida Paulista. Este constitui um eixo extremadamente vibrante que agrega funções, trânsito de pessoas e valores simbólicos muito variadas sendo fundamental na dinâmica da região metropolitana. Sua formação associa as atividades urbanas de áreas centrais ao longo da avenida. Esse fenômeno, no qual diferentes fluxos e funções se condensam ao longo de grandes infraestruturas viárias, foi qualificado por Villaca (2001) como um fenômeno sintomático na cidade que em São Paulo que tem sido reforçado por planos urbanísticos, leis e projetos desenvolvidos ao longo de sua história.

De forma geral, a ocupação da cidade de São Paulo está profundamente ligada à sua geografia e aos seus traços territoriais. De acordo com Franco (2005), para entender a metrópole é realmente necessário decifrar a estreita relação que existe entre os atributos da geografia e da cidade historicamente construída sobre o Estado de São Paulo cujo resultado é marcado pela presença de grandes eixos. Os caminhos que partem do núcleo urbano original, ou que por ali se cruzam, são muito ramificados. Esses formam uma rede de vias radiais que se interceptam justamente no centro tradicional da cidade organizando uma espécie de teia irregular e descontínua que se apoia principalmente nos primeiros traçados.

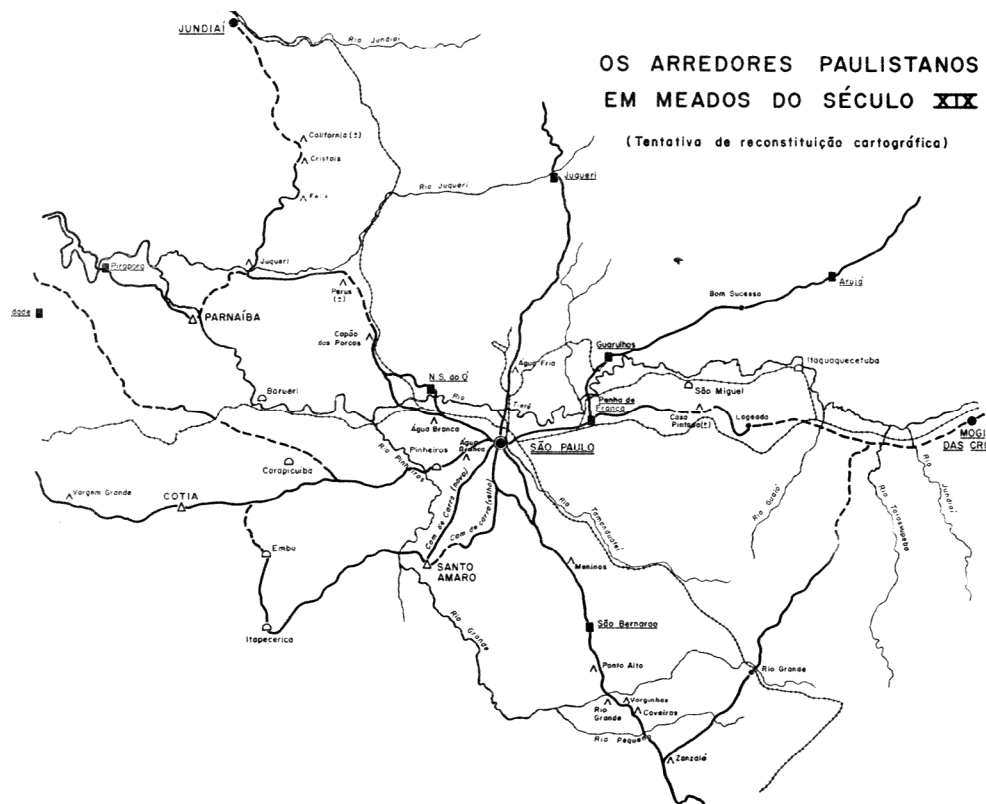


Figura 2: Caminhos territoriais estabelecidos até meados do Século XIX que se cruzam no centro de São Paulo. Fonte: Meyer (2004, p. 36).

Historicamente, no Brasil, a cultura urbanística portuguesa predominante nos séculos de domínio colonial determinou a maneira de fazer a cidade neste período. De acordo com Teixeira (2004), uma das principais características dos traçados viários lusitanos foi estarem influenciados pela "cultura do território". Esta maneira de fazer cidade considerava as linhas naturais no desenho urbano e se traduziu na grande capacidade de articulação e adaptação da malha viária e outros elementos da cidade às condições de cada local.

Com o tempo e alterações da política em Portugal, o traçado das cidades brasileiras tendeu cada vez mais a regularidade, até que, na metade do século XVIII, o uso da malha ortogonal como matriz do sistema viário tornou-se oficial, sob a influência do Marquês de Pombal. Reconhecido, entre outras ações, pelo projeto de reconstrução da Baixa de Lisboa em 1775, sua grande preocupação com a forma urbana se revelou na racionalidade adotada neste projeto, bem como na definição de novas diretrizes de expansão e criação de novas cidades, tanto no Reino e nas colônias. Com o tempo, esse modelo foi se tornando hegemônico tanto na Europa quanto na América, inclusive no Brasil. Em São Paulo influenciou a morfologia de uma série de bairros como Santa Ifigênia, Campos Elísios, Santa Cecília, entre tantos outros criados nesta época.

Na sequência, outras teorias foram se somando a cultura urbanística, com destaque à Cidade Linear de Arturo Soria y Mata e à Cidade Jardim de Ebenezer Howard. Soria propôs um modelo de crescimento urbano linear de caráter higienista que associa um bairro residencial de baixa densidade afastado do centro urbano a uma malha ortogonal articulada por um eixo central que concentra o viário, o transporte de massa, os serviços e os comércios. Essa proposta, agregada à cultura do território e à da grelha, foi determinante no projeto original da Avenida Paulista.

O projeto da Avenida Paulista nasceu de uma urbanização linear, idealizada pelo engenheiro Joaquim Eugenio de Lima no final do século XIX. Sua inauguração se deu no ano de 1891. A via foi concebida inicialmente como rua principal de um bairro de alto padrão, ao longo do qual passaria uma linha de bonde que permitiu que a urbanização fosse implantada de forma isolada em relação ao restante do tecido urbano. Até então a área era desocupada sendo apenas cruzada pelo caminho que ia em direção a Pinheiros, pela rua da Consolação, e pela rua Santo Amaro, atual Brigadeiro Luís Antônio.

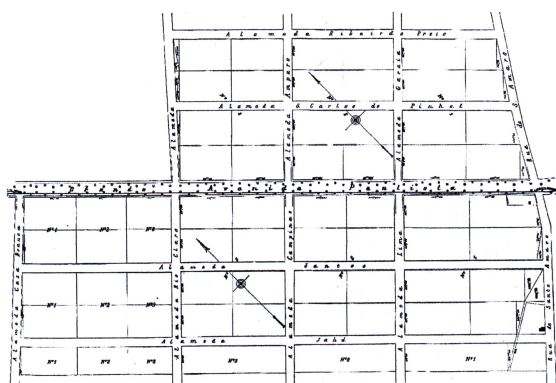


Figura 3: Planta do projeto de um trecho da Avenida Paulista, por Joaquim Eugenio de Lima e foto após alargamento dos passeios, tirada por Guilherme Gaensly em 1911. Fuente: Toledo (1987, p. 17, 130).

A rua foi toda arborizada, seguindo o projeto de Eugênio de Lima. A semelhança da proposta de cidade linear de Soria y Mata, os lotes eram grandes, e pela primeira vez na cidade só se permitia a construção de edifício que respeitasse recuos frontais e laterais. As calçadas eram estreitas nessa primeira configuração, mas foram conectadas a pequenas praças e a um parque, o Trianon. Em pouco tempo, a avenida que além de ser plana, possuir áreas verdes, oferecer belas vistas de seu entorno e fácil acesso por bonde, foi dotada de uma boa arquitetura, se transformou em um importante passeio público, assumindo muitas atividades de lazer da cidade como desfiles de carros além de manifestações cívicas.

A Paulista inaugurou a formação de um novo eixo territorial que ocupou a crista do Espigão Central com um trecho central de aproximadamente 2,8 km de comprimento e 30 metros de largura, a Avenida Paulista ocupou a posição mais elevada e plana deste divisor de águas entre os rios Tietê e Pinheiros. Esta área dista aproximadamente 3 quilômetros do centro histórico e se localiza 64 m acima de seu nível, situando-se entre as cotas 815 e 820. De lá pode ser vista a partir diferentes localidades, caracterizando-se também como referente visual. Como o maciço é levemente curvado, a avenida se acomoda em seu perfil adquirindo esta forma.

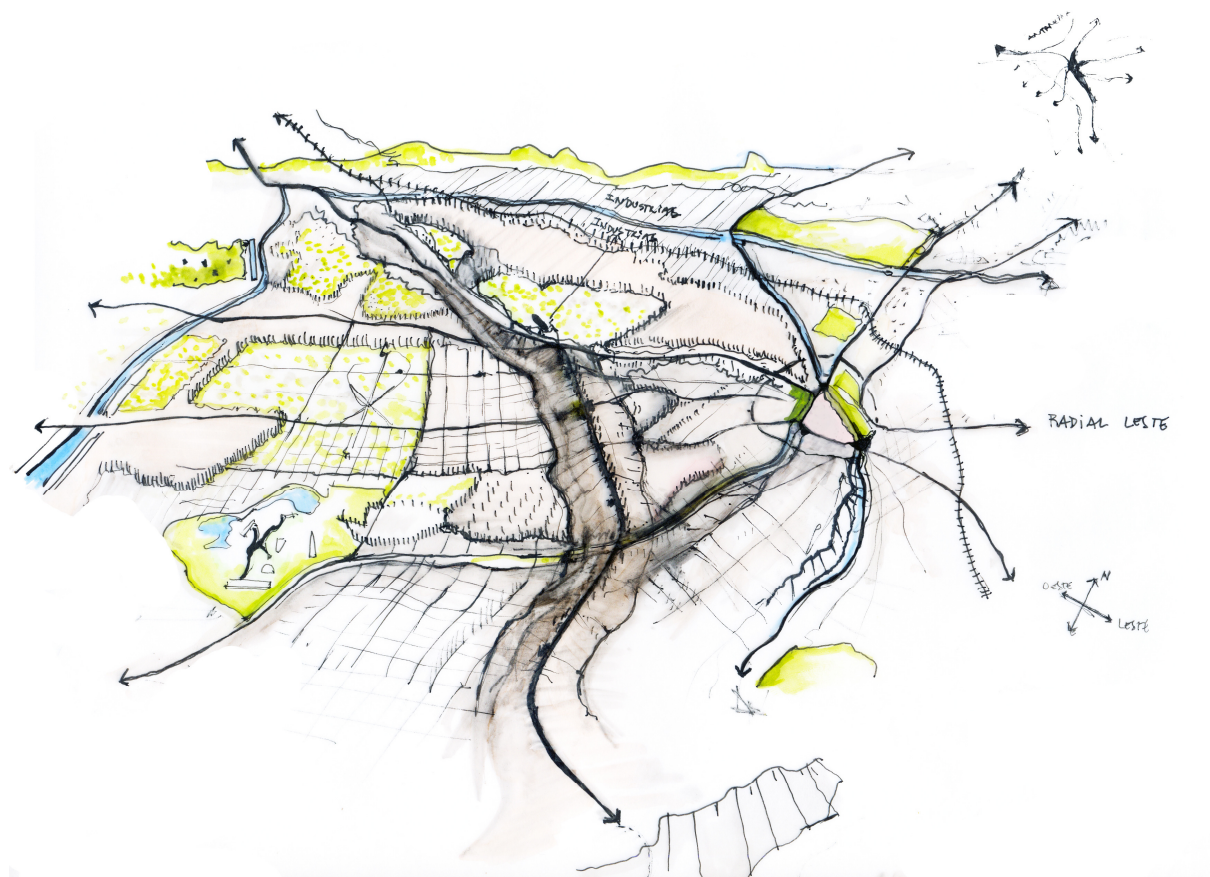
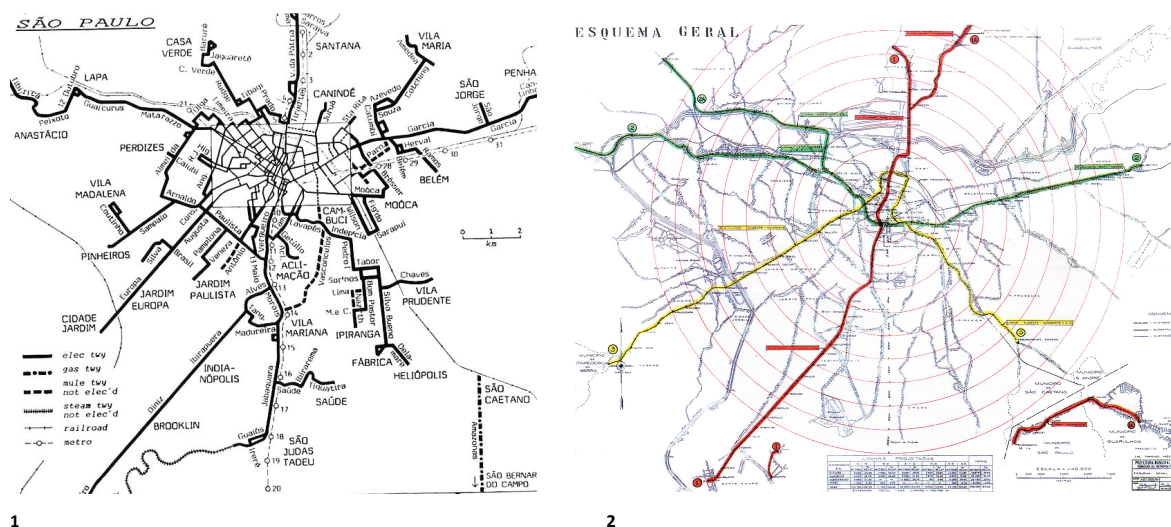


Figura 4: Croqui da avenida Paulista com destaque a sua situação geográfica e localização sobre a crista do Espigão Central. Fonte: Elaboração própria.

O desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo (do café, seguido pela industrialização) ao longo do século XIX e XX significou também a implantação de uma nova infraestrutura polarizada pela capital que refletiu na expansão e fortalecimento de uma rede de cidades na qual a capital reforçou sua condição de entreposto entre o interior e o Porto de Santos. Para Ferreira (2007), a base estrutura metropolitana foi realmente determinada, em grande parte, pelos investimentos importantes e a localização da estratégia de sistemas de transporte. Neste processo, foram aproveitados os caminhos coloniais como suporte para a implantação da ferrovia e posteriormente das rodovias.



1
2
Figura 5: 1. Redes de bondes implantadas a partir 1900 em São Paulo seguindo a estrutura radial preexistente; 2. Proposta para o metro de São Paulo de Prestes Maia, 1956 (não executada), segundo o modelo radial; Fonte: 1. Google Images (2018); 2. Zmitrowicz, (2009, p. 34).

A expansão econômica do Estado de São Paulo possibilitou a fundação de um grande número de cidades, fortalecendo algumas das antigas rotas, entre as quais se destaca a construção de um vetor muito potente ligando o interior com o litoral. Posicionado no sentido noroeste, este segue em direção a Ribeirão Preto, passando por cidades como Jundiaí, Campinas, Rio Claro, e São Carlos. No outro extremo, sentido sudoeste, chega ao porto internacional. Esta conexão, apesar de já existente ganhou importância ao longo do tempo e hoje é o maior eixo de circulação de mercadorias e capital do país (Silveira, 2009). Nesse sistema se manifesta uma conexão intraurbana formada por um conjunto de vias e infraestruturas a escala de cidade conectando-se com as avenidas Domingos de Morais e Jabaquara, ao sul; Doutor Arnaldo - Heitor Penteado - Cerro Corá, que se reforçam linearmente pela Avenida Paulista.

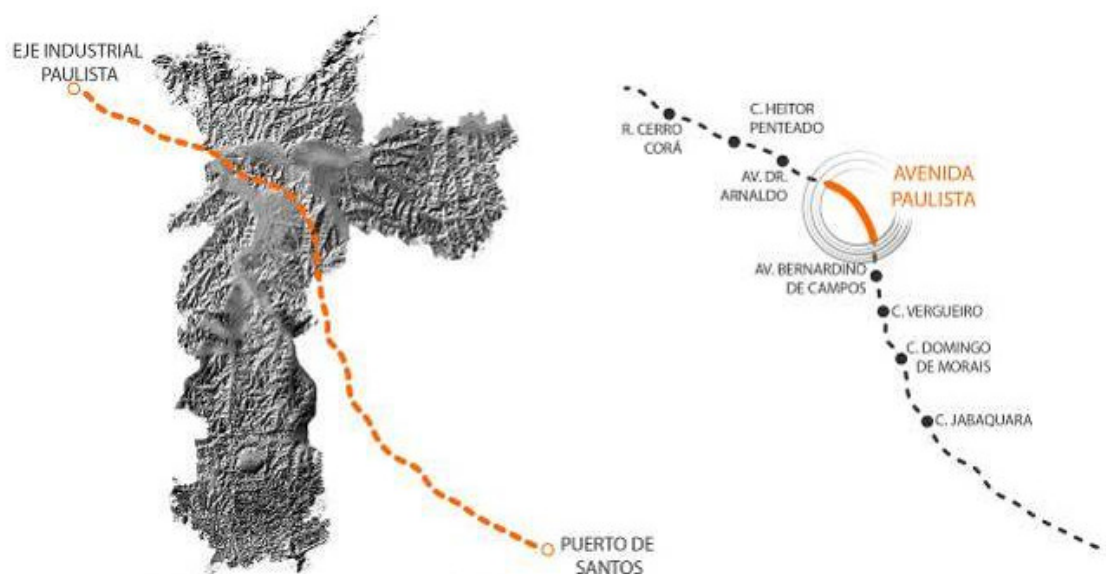


Figura 6: Localização do eixo da Avenida Paulista na crista do Espigão Central e suas extensões.
Fonte: Elaboração própria sobre foto aérea do Google Earth (2014).

A área central da cidade de São Paulo passou a se modificar muito rapidamente com a evolução da metrópole, tanto pelo aumento das atividades, cada vez mais complexas, quanto por ser o local onde a maioria dos caminhos e infraestruturas se encontravam. A avenida Paulista foi uma das vias que sofreu maior impacto. Muito cedo, por volta de 1900, as calçadas de toda a avenida foram alargadas, passando de 1,5 metros para aproximadamente 6 metros de largura ao passo em que o bonde passava a ser elétrico, ocupando o centro da via. Com boa acessibilidade, a avenida começou a atrair também equipamentos importantes, como o Instituto Pasteur, instalado em 1903, a Maternidade de São Paulo, inaugurada no ano seguinte e o Belvedere do Trianon, de 1910, que passaram a conviver com as mansões de membros da elite industrial em expansão.

Nos anos 1930 a população da cidade de São Paulo já havia ultrapassado um milhão de habitantes e crescia com muita velocidade. O número de carros começava a aumentar e as expectativas de um *boom* na produção preocupavam os atores envolvidos com o desenho da cidade. Isto gerou uma revisão na lógica de planejamento e no projeto do sistema viário. Neste período começou a ser implantada uma nova malha rodoviária, projetada para atender a uma grande capacidade de veículos. As propostas começaram a ser elaboradas a partir da década de 1920, por Ulhôa Cintra e Francisco Prestes Maia, nas quais a Avenida Paulista assumiu grande protagonismo. No Plano de Avenidas foi tratada como possível fragmento de uma perimetral a ser construída visando aumentar a eficiência do sistema radial preexistente, que seria parcialmente implantado décadas mais tarde. Mas uma das primeiras ações a impactá-la foi a construção do Sistema Y que consistia em uma via principal partindo do Triângulo Central, mais especificamente do Vale do Anhangabaú, em direção à Paulista e ao Rio Pinheiros. Esta se bifurcava em duas: a atual Brigadeiro Luís Antônio e uma nova via, que seria construída no fundo do Vale do Saracura, correspondente a Avenida 9 de Julho. Essa perfurou o Espigão Central através de um túnel e se estendeu até o Vale do Rio Pinheiros, o que facilitou muito o acesso aos bairros no setor sudoeste. A construção do túnel foi concluída em 1938, durante a primeira administração de Prestes Maia como prefeito. Mas o sistema Y só se completou na sua segunda administração (FRUGOLI JR, 2000).

A Paulista já estava toda parcelada e ocupada pelos anos trinta, mas, diferentemente do projeto original de Eugênio de Lima, os lotes eram de tamanhos variados pois não foram vendidos unitariamente com uma área predefinida, mas sim por metro de frente e de acordo as posses do comprador, tal como se costumava fazer na cidade tradicional. Os edifícios com frente para a Avenida Paulista foram implantados obedecendo os dez metros de recuo frontal e dois em cada lateral exigido por lei. O primeiro seria utilizado quatro décadas mais tarde para o alargamento da seção viária. A situação cadastral da época foi documentada pelo levantamento realizado pela empresa Sara Brasil (1930) que é muito representativo da situação da via antes do início de sua transformação.

O uso do solo, apesar de predominantemente residencial, seguia diversificando-se. Em 1934, por exemplo, foi construída a Capela São Luís, na esquina da Avenida Paulista com a rua Bela Cintra. Mas na intenção de interromper esse processo e evitar a diversificação dos usos, a avenida foi protegida por uma lei em 1937 (Lei 3.571/37) na qual foi enquadrada como zona estritamente residencial, provavelmente por pressão dos proprietários. Apesar disso, em poucos anos, nem a legislação e nem a pressão dos donos dos imóveis foram capazes de frear a multiplicação das atividades ao longo da via. Esse período coincidiu com a ascensão do ideário do Movimento Moderno que imprimiu sua marca na avenida nas décadas seguintes.

O edifício Colombo, no bairro Bela Vista, do arquiteto Rino Levi, de 1933, foi um dos primeiros construídos em linguagem moderna na cidade. Em 1941, o edifício Anchieta, projetado por M. M. Roberto no cruzamento da rua Consolação com a Avenida Paulista, se destacou pela arquitetura moderna de qualidade. Este foi o primeiro edifício em altura construído na avenida, inaugurando um processo de renovação que ocorreria lote a lote e que resultou no seu adensamento e verticalização. A via se transformou, a partir daí, em um conjunto mutante e dinâmico, onde muitos arquitetos de vanguarda puderam deixar sua contribuição.

Quando a expansão da cidade de São Paulo se acelerou nos anos 1950, o processo de metropolização se intensificou impactando a situação da avenida. A estas alturas, o centro da cidade (Triângulo mais Centro Novo), que havia sido adensado entre os anos 1910 e 1940, se encontrava completamente saturado e já não atendia às necessidades das novas instalações que iam surgindo. Isso favoreceu o desenvolvimento de novas centralidades e a expansão do centro principal. Enquanto alguns bairros como Lapa, Pinheiros e Santana foram desenvolvidos como centros locais de bairro, a Avenida Paulista se transformou em um vetor com alto poder de atração de novas atividades a nível de cidade.

Graças a novas técnicas de construção, os edifícios eram cada vez mais altos. A flexibilidade do concreto armado permitiu o surgimento de uma nova configuração dos térreos dos edifícios, muitos dos quais construídos sobre pilotis e com planta totalmente livre. Pouco a pouco os casarões burgueses foram demolidos cedendo espaços para os novos arranha-céus. O Belvedere do Trianon foi derrubado em 1950, anunciando rupturas que começavam a acontecer. No seu lugar foi construído, no ano seguinte, um pavilhão temporário para a realização da I Bienal Internacional de Arte de São Paulo de 1951. Pouco tempo depois, a arquiteta Lina Bo Bardi escolheu o terreno para a construção do Museu de Arte de São Paulo (MASP). Construído em concreto armado e inaugurado em 1968, foi concebido com um edifício “flutuante” como um grande vão livre de 74 metros de

comprimento. Este espaço juntou-se a área aberta do belvedere pré-existente, criando uma grande praça no nível da rua que, mais uma vez, tornou-se um marco e um ponto de encontro, agora da São Paulo moderna.

Quanto as mudanças de uso, em 1949 foi inaugurada a Sears (atual Shopping Paulista), o primeiro centro comercial do eixo. Esse só foi possível porque seu lote não fazia frente com a Avenida Paulista na qual ainda não estavam permitidos usos além do residencial. Alguns anos mais tarde, após a mudança da lei e aprovação da Lei municipal n. 4313/52, os usos comerciais, institucionais e serviços foram autorizados. Então, foi inaugurado o Conjunto Nacional em 1956, outro belo exemplar da arquitetura moderna nacional. Esse foi o pioneiro com uso misto, e incluía habitação, escritórios, cinemas e um shopping center no pavimento térreo.

Com a presença de um centro comercial em cada extremo da avenida, o Conjunto Nacional e a Sears, separados 2,2 km entre si, começou a se formar um novo fluxo de pedestres (e de possíveis consumidores) indo e vindo pela via, ativando o que Victor Gruen (1977) chamou de “efeito mercado” também conhecido como *Gruen Effect*⁴. Este explica a capacidade das pessoas se deslocarem distâncias consideravelmente grandes para aproveitar as condições e vantagens que oferecem os centros comerciais. A tensão positiva que se forma entre os dois pontos acaba provocando, segundo o autor, mudança de uso dos edifícios que estão no meio do caminho. Esse efeito acabou acelerando o aumento das atividades de comércio e serviços na Paulista e o surgimento de uma grande quantidade de edifícios multifuncionais com térreos cada vez mais permeáveis ao longo de todo o percurso.

Outro edifício emblemático deste período é o Quinta Avenida, de Melo Saraiva, também de uso misto, que possui um pavimento térreo com pequenas lojas e uma torre de escritórios e consultórios disposta perpendicularmente em relação à via. O edifício está parcialmente suspenso por pilotis o que lhe confere leveza. Nestes anos, o crescimento vertical também se intensificou com a construção dos conjuntos residenciais Saint Honore, Dumont Adams, Chipre, Três Marias, Nações Unidas e Paulicéia.

A escala de cidade, outras ações institucionais decorrentes do Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo de 1950, desenvolvido por Robert Moses, seguido do Plano Urbanístico Básico (PUB), refletiram na construção de uma estrutura robusta de vias expressas conectadas à rodovia que passou a ser utilizada como alternativa à rede ferroviária. O PUB, desenvolvido entre 1965 e 1968 e lançado em 1969, propôs um conjunto de hipóteses sobre os modelos de crescimento urbano para São Paulo sendo a que proposta final aprovada consistia em uma malha policêntrica, interconectada por corredores viários de alta densidade, muitos dos quais coincidentes com os velhos caminhos coloniais.

O PUB procurou valorizar traços preexistentes, mas também reconhecer a nova estrutura de transporte ancorada no transporte sobre pneus. Quanto ao tema da centralidade, reconheceu a importância dos eixos estruturais do transporte como potenciais articuladores de atividades múltiplas, e tornou-se um marco dentro do tema da centralidade

⁴ Ver Hardwick (2004).

linear. A ideia era fossem criados "Corredores de Atividades Múltiplas"⁵ de alta densidade, concentração de comércio, escritórios, centros cívicos, áreas verdes e equipamentos de ensino ao longo dos principais eixos viários. Na proposta, estes corredores conectavam o centro tradicional com sete subcentros nucleares através desses corredores que, por sua vez estariam sobrepostos à rede metroviária (SOMEKH & CAMPOS, 2002). O plano não foi implantado na íntegra, mas alguns de seus preceitos foram reforçados pela lei de zoneamento aprovada em 1972, que definiu padrões de alta densidade, uso misto e amplas possibilidades de crescimento em altura das áreas contíguas às vias principais. (FELDMAN, 2005).

Alguns anos mais tarde, entre os anos de 1970 e 1980, a proposta de crescimento linear do PUB foi reinterpretado no projeto CURA (Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada), parcialmente implementado (ANELLI, 2011, p. 40). Esta proposta, que vincula atividades e densidade ao longo dos eixos principais da metrópole, têm impactado até hoje os planos diretores do município, como no PDE de 2002, que definiu zonas de centralidade polar ou linear como critério para definição de usos e coeficientes urbanísticos; e o PDE, de 2014, que criou as ZEUs (Zonas de estruturação urbana), prevendo a alta densidade ao longo de eixos viários.

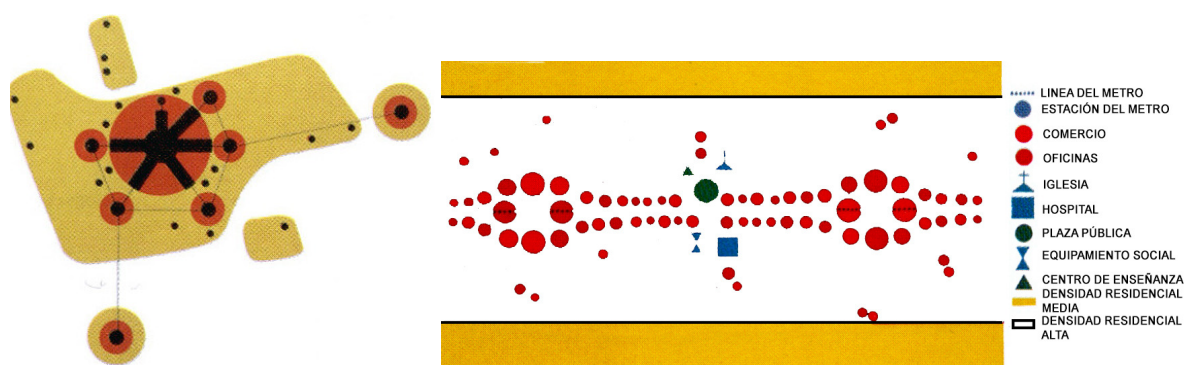


Figura 7: Modelo de desenvolvimento urbano segundo o PUB 1969 prevendo núcleos e corredores de centralidade com atividades múltiplas. Fonte: Somekh & Campos (2002, p. 116, 119).

Nos anos 1960 a estrutura radiocêntrica proposta por Prestes Maia e Ulhôa Cintra já havia sido abandonada como modelo de ordenação urbana. Baseado nas orientações do PUB, uma nova malha ortogonal, que incluía a Avenida Paulista como trecho fundamental da rede viária, estava em andamento. Este projeto deu origem a importantes debates no meio urbanístico, que se traduziram em propostas variadas para a avenida. Uma delas, apresentada pelo arquiteto Jorge Wilhelm, em 1965, propôs uma rota com quatro pistas para o trânsito rápido e uma pista lateral, em cada sentido, para o tráfego lento (FRUGOLI JR., 2000). Cândido Malta desenvolveu uma proposta de via expressa semienterrada praticamente descoberta, transposta apenas por passagens largas que interconectavam as duas margens da via que incorporariam áreas de convivência.

⁵ Outro projeto desenvolvido para a Paulista foi Segundo Anelli (2011), o conceito dos "Corredores de atividades múltiplas" de São Paulo incorporou discussões já apontadas pelos membros do Team X e seus sucessores, em projetos como os desenvolvidos pelo grupo MARS para Londres (1942); Golden Lane (de Alison e Peter Smithson, 1952), entre outros.



A ideia evoluiu e três anos mais tarde surgiu um projeto mais ousado: a construção de uma via expressa subterrânea ao longo de toda a extensão da avenida. Conhecido como Projeto Nova Paulista, buscava otimizar o fluxo viário, sem remover o espaço já conquistado pelos pedestres. Este foi desenvolvido pelos arquitetos da prefeitura em conjunto com o escritório de Figueiredo Ferraz, e uma vez aprovado começou rapidamente a ser implantado. No entanto, o alto custo da obra tornou sua conclusão inviável.

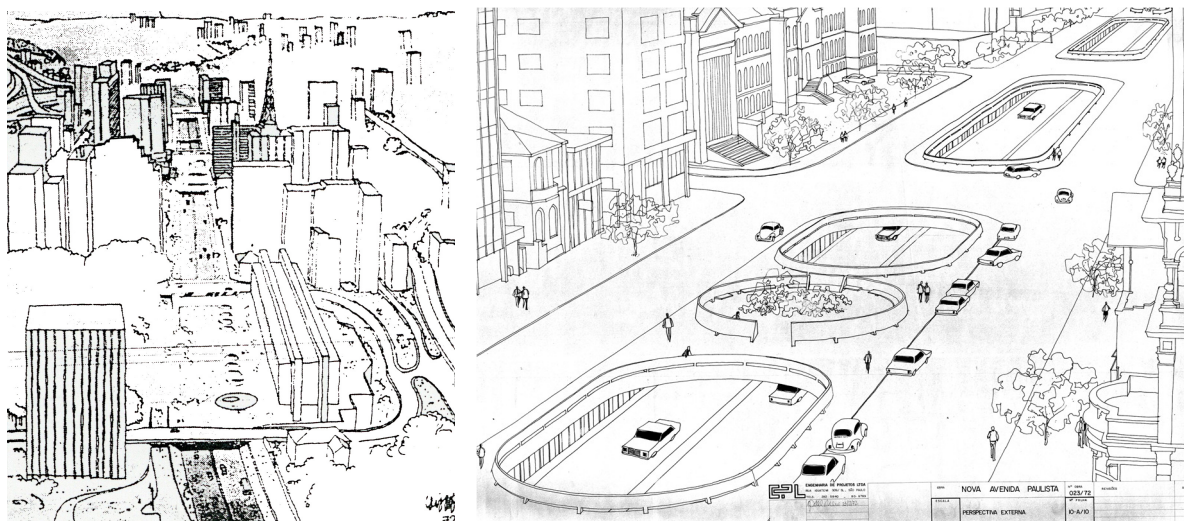


Figura 8: Propostas de renovação urbana para a Avenida Paulista: à esquerda a de Cândido Malta Campos dos anos 1960 (não realizada); à direita projeto Nova Paulista de Figueiredo Ferraz e Nadir Cura Mezerani, parcialmente implantado. Fonte: Campos Filho (1972); Mezerani (1972).

Quando o projeto Nova Paulista foi interrompido, no início da década de 1970, grande parte das fundações para suporte da via já havia sido executada. Apesar disso, um resultado significativo desta iniciativa foi haver realizado as desapropriações necessárias para o alargamento da avenida. O projeto foi substituído por outro economicamente mais viável que significou seu redesenho a partir do alargamento da seção total de 30 para 48 metros, aumento do número de pistas para carros e ônibus de 4 para 8 e alargamento dos passeios que em alguns pontos chegou a 10 metros. Esse alargamento foi possível pois ocupou, mediante desapropriação, o que anteriormente era o recuo frontal das mansões. Com isso, os edifícios passaram a ocupar o alinhamento, modificando completamente sua relação com a cidade.

A remodelação da Avenida Paulista incluiu também um novo paisagismo, desenvolvido pela arquiteta paisagista Rosa Kliass que propôs um desenho de piso para toda sua extensão, realizado em mosaico português nas cores preto e branco. O projeto previu também uma nova arborização e introduziu uma série de faixas de pedestres localizadas em pontos estratégico de travessia como em frente ao Conjunto Nacional. A fiação elétrica foi enterrada e o mobiliário urbano, incluindo semáforos e placas, foi substituído pelo conjunto desenvolvido pelo escritório de Ludovico & Martino. Essa requalificação afetou diretamente as atividades e desenho do pavimento térreo dos novos edifícios que se diversificaram muito neste período, incluindo a abertura de lojas de padrões muito variados, além de centros culturais, bares e restaurantes.

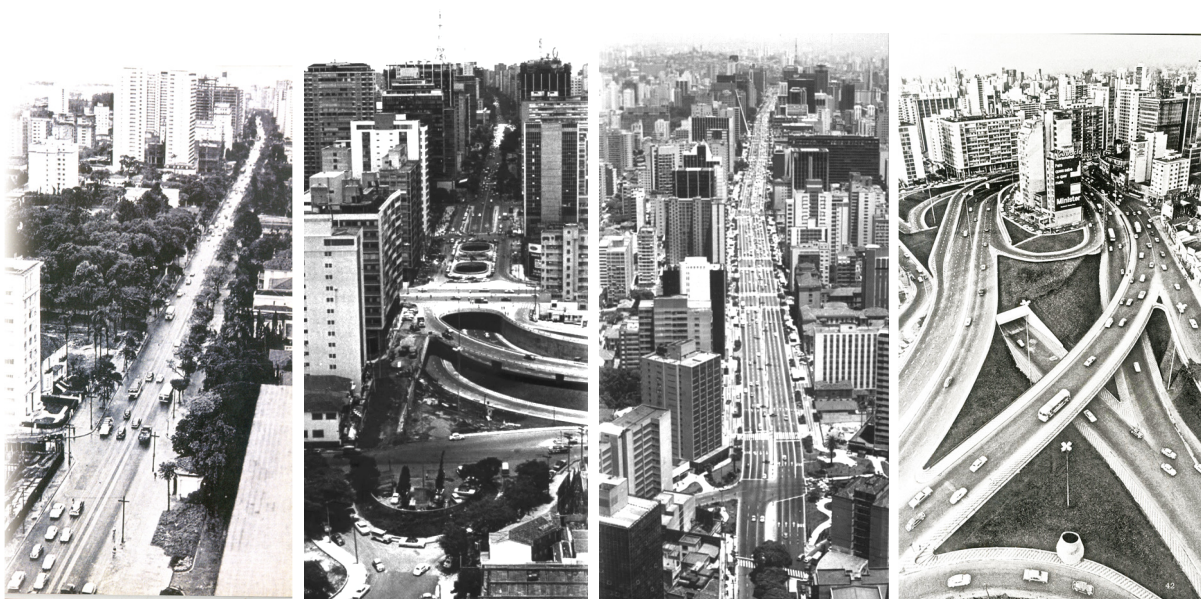


Figura 9: Avenida Paulista nos anos 1960, 1972 e 1978; nó viário onde a Paulista se conecta com a Av. Dr. Arnaldo e Rua da Consolação, de 1968. Fonte: D'Alessio, (2002, p. 61, 75, 76); Souza (2011, p 33).

Esta intervenção incluiu também a construção de dois grandes entroncamentos viários com interseções em diferentes níveis, um em cada extremo da avenida. A obra da conexão do extremo Norte, na qual a Paulista se enlaçou com as avenidas Dr. Arnaldo, Rebouças e rua da Consolação, foi iniciada em 1968; já a ligação do Sul, onde a continuação da Av. Paulista se encontra com a 23 de Maio, foi concluída em 1975 (Zmitrowicz & Borghetti, 2009). Toda essa reestruturação impactou as condições de mobilidade e acessibilidade da área e fortaleceu a importância do eixo formado pela Dr. Arnaldo, Paulista, Bernardino de Campos e Domingos de Moraes. Essas avenidas também passaram por obras de alargamento e renovação durante este período.

Outra mudança importante foi a desativação da linha de bonde da avenida na década de 1960 e substituição dos trilhos por uma espécie de ilha central. A escala da metrópole, começou a ser desenvolvido o projeto do metrô, a partir de 1966, após a criação da Companhia Metropolitana de São Paulo. As obras da linha 1 (Norte-Sul, azul) tiveram início em 1968 e o serviço entrou em funcionamento em 1974. Mas o sistema demoraria mais de uma década para chegar à Avenida Paulista.

No final dos anos 60 e início dos anos 70, Avenida Paulista atravessou um *boom* imobiliário que coincidiu, além das intervenções, com a grande entrada de capital internacional no país quando atingiu o maior preço por metro quadrado de solo da cidade (FRUGOLI, 2000). Por ter muitos lotes grandes, e ser uma via larga, foi possível a implantação de edifícios de grande porte sem maiores complicações com aspectos fundiários de desmembramento e remembramento. Dali, uma grande quantidade de sede dos bancos nacionais e estrangeiros mudou-se para a avenida, que adquiriu *status* de centro financeiro. O primeiro em se instalar foi o baco Sulamericano, desenhado pelo escritório do renomado arquiteto Rino Levi, inaugurado em 1962. Para se ter uma ideia deste fenômeno, em 1968, 70 das 89 sedes de banco existente na cidade se localizavam no Triângulo e apenas 14 na Avenida Paulista. No entanto, em 1987, quando o número total de instituições financeiras aumentou

na capital, restaram apenas 50 delas no Centro Histórico, enquanto o eixo do Paulista já abrigava mais de 80 instituições financeiras (REIS, 2004, p. 253).



Figura 10: Mapa Cheios e Vazios e Uso do Solo da Avenida Paulista em 2014. Fonte: elaboração própria.

Enquanto isso, a população da cidade passava de 4 para 8,5 milhões de pessoas e a área metropolitana de 5 a 12,5 milhões, havendo mais do que duplicado entre 1960 e 1980. Neste período já se falava em um centro expandido da cidade que partia do Triângulo Histórico, passando pelo Centro Novo, na Região da República, até alcançar a Avenida Paulista (Cordeiro, 1981). Rapidamente as antigas residências que ocupavam a avenida foram dando lugar a um número cada vez maior de edifício de uso misto, principalmente com comércio no térreo e torre de residência ou serviço, muitas das quais ocupadas por sedes de bancos nacionais e estrangeiros como o banco de Tóquio e o Citybank. Também foram inaugurados dois ícones da arquitetura moderna: o MASP da arquiteta Lina Bo Bardi, e a sede da

Fiesp/Ciesp/Sesi (Federação da indústria/Centro de Indústrias/Serviço Social da Indústria do Estado de São Paulo), outro projeto de Rino Levi, com forma de um trapézio apoiado sobre pilotis e térreo aberto ao uso público. E a medida em que aumentava o número de usuários, crescia a demanda por serviços complementares, tais como agências bancárias, supermercados, farmácias, entre outros.

No final dos anos oitenta a avenida já era a mais moderna de São Paulo, com edifícios de 20 andares em média. Nesta década foram derrubados quase todos os palacetes ecléticos remanescentes, muitos sem autorização. E ao mesmo tempo em que se intensificou o uso da rua para manifestações públicas e festivais, novos equipamentos culturais e de lazer foram sendo implantados, como salas de cinema, centros culturais e livrarias reforçando essa vocação do eixo. Em 1990, o metrô foi inaugurado e junto com ele mais instituições, consagrando assim sua condição de centro principal da São Paulo metropolitana.

Em 2008 a avenida passou por uma nova reforma na qual houve a substituição da pavimentação das calçadas de mosaico português por placas de concreto. A iluminação do canteiro central também foi trocada. Dois anos depois, foi inaugurada uma nova linha de metrô, a Linha Amarela, atendendo o setor norte da avenida, na altura da rua da Consolação, onde foi construída a Estação Paulista. Em 2015 foi inaugurada a ciclovia no canteiro central da via como parte de uma rede de ciclovias implantada na cidade. Estas mudanças reforçaram ainda mais a intermodalidade dos sistemas de transporte que caracteriza os centros lineares.

A construção de uma rede muito complexa de espaços compartilhados, tanto públicos quanto privados, foi se plasmando ao longo desse processo. Compõem essa rede, além dos clássicos espaços coletivos como calçadas, ruas, parques e praças, os térreos abertos nos quais se formaram desde galerias comerciais a pequenas praças construídas no interior do lote, chegando inclusive a se organizar em diferentes níveis, incluindo passagens subterrâneas como a Passagem Literária que acontece no encontro da Avenida Paulista com a rua da Consolação. As estações de metro construídas no subsolo também compõe esta rede já que são importantes polos geradores de urbanidade.

Ao analisar estes espaços, nota-se que os espaços coletivos da Avenida Paulista se destacam pela boa qualidade do desenho. Estes incluem jogos de aberturas, fechamentos e desníveis, que se organizam a partir de rampas, escadas, varandas, coberturas e bancos que criam contrastes estimulantes e convidativo para quem por ali caminha. Algumas das experiências mais interessantes da avenida são a Casa das Rosas, a Cetenco Plaza, o Masp e o Conjunto Nacional que permitem o acesso ao miolo de quadra e/ou sua transposição. Os espaços gerados entre os edifícios, ao integrar-se pelos passeios à avenida, vão criando sequências espaciais de grande interesse para os pedestres. Estas ganham vida com a presença de diversas atividades que ocorrem ao nível do solo, plantas superiores e inferiores, e facilitam a mobilidade constante de pessoas, bens e informações que se interligam costurando as várias camadas do ambiente urbano.

Mais recentemente, a sofisticação tecnológica, o desenvolvimento econômico e o crescimento dos fluxos financeiros têm gerado um aumento no tamanho das instituições públicas e privadas que já não encontram terrenos livres na avenida. Assim, começam a se formar novas centralidades para absorver estas demandas, sendo a mais importante delas a

que está se consolidando no eixo das avenidas Berrini e Faria Lima. Este eixo, localizado na várzea do Rio Pinheiros, também é organizado por uma estrutura linear. Com isso, já se pode falar em um novo fenômeno de deslocamento do centro principal, repetindo o que aconteceu entre 1950 e 1990 com a Avenida Paulista, mas em uma escala ainda maior.

Esta abordagem permite reconhecer que as atividades humanas estão permanentemente alterando e construindo novas configurações espaciais que, dentro do processo evolutivo, são cada vez mais extensas e complexas que as pré-existentes. Atualmente, estas surgem de um esforço de integração e concentração que parece contrariar a tendência a dispersão, volatilidade e desordem gerados pela diversidade de interesses, oportunidades, tensões e forças opostas da sociedade atual.

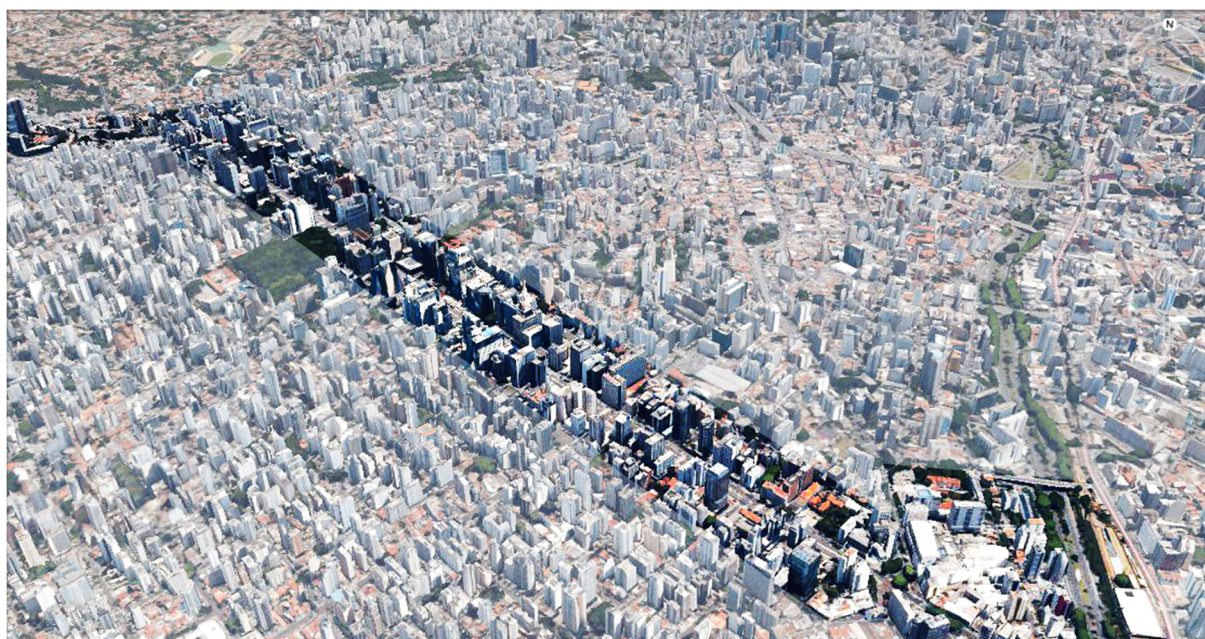


Figura 11: Imagem aérea com a Avenida Paulista em destaque. Fonte: Google Earth (2015) modificado.

CONCLUSÃO

Procurou-se demonstrar, tomando como estudo de caso a emblemática Avenida Paulista, que diferentemente dos nucleares, os centros lineares e suas extensões territoriais são estruturas da cidade contemporânea que apresentam uma maneira particular de organizar as intensidades e atividades urbanas, nas quais o sistema de mobilidade atua como uma conector em linha que possibilita o surgimento de espaços que não são nem público nem privado, mas tem uma natureza híbrida muito intensos e que acabam assumindo usos e simbologia do centro histórico ou tradicional, tal como apresentado como hipótese. Isso parece ser um fenômeno que se repete e que pode ser notado não apenas em São Paulo, mas em todas as metrópoles globais.

Surgem assim estruturas capazes de organizar e dar sentido ao território metropolitano, como é o caso dos centros lineares, nos quais a urbanidade pode expandir-se em muitos sentidos, extrapolando os espaços públicos tradicionais, contagiando de vitalidade os pavimentos térreos dos edifícios, os subsolos, as coberturas entre outros espaços

compartilhados, incluindo o espaço virtual. Estes aspectos ampliam e melhoram a relação entre a arquitetura e a cidade ao mesmo tempo em que intensificam e diversificam as possibilidades de contato entre as pessoas.

Se reconhece com isso que a formação deste tipo de centralidade assume uma nova condição e novas proporções, que se traduzem em um extraordinário aumento de escala das áreas centrais, pouco provável em tempos atrás. É interessante pensar que esses novos centros são capazes de estabelecer tipos de relações espaciais próprias que uma vez compreendidos podem ser utilizados como referência no planejamento e projeto de contextos similares ou servirem para pensar a cidade futura aproveitando as vocações urbanas que tem a ver com aspectos do próprio território, mas também com a cultura arquitetônica e urbanística de cada lugar.

REFERÊNCIAS

AB'SÁBER, Aziz Nacib. *São Paulo: ensaios e entrevistos*. São Paulo: Edusp, 2004.

ANELLI, Renato Luiz Sobral. *Plano e Conformação da Base Metropolitana: redes de mobilidade paulistanas*. Coleção Arquitetura Urbana Brasileira. Porto Alegre: Marca Visual Editoras, 2011.

ASCHER, François. Metropolização e transformação dos centros das cidades. (59 – 67). In: ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO, org. *O centro da metrópole: reflexões para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Terceiro Nome/ Imesp, 2001.

ASCHER, François. *Los Nuevos Principios del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial, 2010 [2001].

BARBA CASANOVAS, Rosa. Los ejes en el proyecto de la ciudad. *Geometria - Revista Semestral de Arquitectura y Urbanismo*. De los Ejes. 2º semestre, 02-17, 1994.

BUCHANAN, Colin, et all. *Traffic in Towns: a study of the long term problems of traffic in urban areas*. Report of the working Group. London: Her Majesty's Stationery Office, 1963.

CAMPOS FILHO, Candido Malta. *O Corredor Metropolitano como Estrutura Urbana Aberta para a Grande São Paulo*. Tese de Doutorado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1972.

CASTELLS, Manuel. *La sociedad red*. 3. ed. Madrid: Alianza Editorial, 2005 [1997].

CORDEIRO, Helena Kohn. Setorização e Estrutura Interna do Atual Centro Metropolitano de São Paulo. *Revista Brasileira de História*. ANPUH Brasil, Ano 1. v. 1, 59-80, 1981.

D'ALESSIO, V. *Avenida Paulista: a síntese da metrópole*. São Paulo: Dialeto Latin American Document, 2002.

- DE LA TORRE, María. *La urbanización de grandes ejes Metropolitanos*. Tese de Doctorado. Barcelona: DUOT, UPC, 2006.
- FELDMAN, Sarah. *Planejamento e zoneamento: São Paulo: 1947-1972*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Fapesp, 2005.
- FERREIRA, Teônia de Abreu. *Uma configuração do espaço urbano do município de São Paulo, por meio dos itinerários das linhas de ônibus: paisagens urbanas e memórias dos itinerantes (1960 – 1985)*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH / USP, 2007.
- FRANCO, Fernando de Mello. *A Construção do Caminho: A estruturação da metrópole pela conformação técnica das várzeas e planícies fluviais da Bacia de São Paulo*. Tese de Doutorado. São Paulo: FAU USP, 2005.
- FRÚGOLI JR., Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Edusp, 2000.
- GARREAU, Joel. *Edge City. Life on the new frontier*. Nueva York: Doubleday, 1992.
- GRUEN, Victor *El Corazón de Nuestras Ciudades: la crisis urbana, diagnóstico y curación*. Buenos Aires: Marymar, 1977.
- LYNCH, Kevin at all. *The View from the Road*. Cambridge: MIT Press, 1964.
- MAYORGA, Miguel Y. *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura*. Tese de doutorado. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña/ Departamento de infraestructura del Transporte y del Territorio, 2013.
- MEYER, Regina Maria P., GROSTEIN, Mara Dora, BIDERMAN, Ciro. *São Paulo Metrópole*. São Paulo, Edusp/ Imprensa Oficial, 2004.
- NIKOS A. Salingaros. *Teoría de la Red Urbana*. Título original: Principles of Urban Structure. Design Science Planning, 2005. Traducción: Nuria F. Hernández Amador. Salingaros, 2005. Disponível em <<http://zeta.math.utsa.edu/~yxk833/urbanweb-spanish.pdf>>. Consulta em: 13/10/2018.
- PARCERISA BUNDÓ, Josep. *Forma Urbis: cinco ciudades bajo sospecha*. Barcelona: Laboratório de Urbanismo, 2012.
- PANERAI, Philippe. *Proyectar la Ciudad*. Madrid: Celeste Ediciones, 2002.
- PORTAS, Nuno. As políticas de reforço das centralidades. (121-133). In: ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO, org. *O centro da metrópole: reflexões para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Terceiro Nome/ Imesp, 2001.
- REIS Nestor, Goulart. *São Paulo - Vila Cidade Metrópole*. São Paulo: FAPESP/ Takano Editora Gráfica, 2004.

- SERRA, Enric; ESPAÑOL, Joaquim; QUINTANA, Marius (ed.). *El Centre Reinventat*. Barcelona: Fundació Politecnica de Catalunya, 1996.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. Logística, sistemas de movimento, fluxos econômicos e interações Espaciais no território paulista: uma abordagem para a geografia dos transportes e circulação. *Revista Scripta Nova*. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Vol. XIII, núm. 283, 1 de febrero de 2009.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de. *De cosas urbanas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2009.
- SOMEKH, Nadia & CAMPOS, Candido Malta. *A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Editora Mackenzie/ Mackpesquisa, 2002.
- SOUZA, E. E. *Arquitetura Avenida Paulista: 1891: 120 anos: 2011*. São Paulo: Amplitude Editora, 2011.
- TEIXEIRA, Manuel C. (coord.). *A Construção da Cidade Brasileira*. Lisboa: Livros Horizonte, 2004.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Editora Empresa das Artes, 1996.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Editora Cosac e Naify, 2004.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Álbum iconográfico da Avenida Paulista*. São Paulo: ExLibris, 1987.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Rumo ao Paraíso: evolução de um bairro*. São Paulo: Racional Engenharia, sem data.
- UHLIG, Klaus. *Pedestrian Areas: from malls to complete networks*. London: Academy Editions, 1979.
- VILLAÇA, Flávio. *O Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo: FAPESP/ Instituto Nobel/ Lincoln Institute, 2001.
- WAAL, Martijn de. *The City as Interface: how new media are changing the city*. Rotterdam: Nai 010 Publishers, 2014.
- ZMITROWICZ, Witold & BORGHETTI, Geraldo. *Avenidas 1950-2000: 50 Anos de Planejamento da Cidade de São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

Outros meios

MEZERANI, Nadir Cura. Perspectiva para o Projeto Nova Paulista, 1972. Disponível no Arquivo da Biblioteca da Emurb, PMSP. Consulta: Janeiro de 2014.

SÃO PAULO/ PMSP. *Acto nº 663 de 1934*. Aprova a consolidação do Código de Obras Arthur Saboya abrangendo todas as disposições constantes de Leis e Actos, em vigor nesta data, referentes a construção, arruamentos, etc. 10 de agosto de 1934.

SÃO PAULO/ PMSP. *Ley nº 3571*. Declara aplicáveis as avenidas Paulista, Higienópolis, Angélica, Pedro I, Pompéia e rua Maranhão as exigências do artigo 40 do Ato 663 de 1934 e dá outras providências. 10 de agosto de 1937

SÃO PAULO/ PMSP. *Ley nº 4313/1952*. Acrescenta à Lei nº 3.571, de 7 de abril de 1937, artigos e parágrafos referentes a construções na Avenida Paulista. 29 de outubro de 1952.