

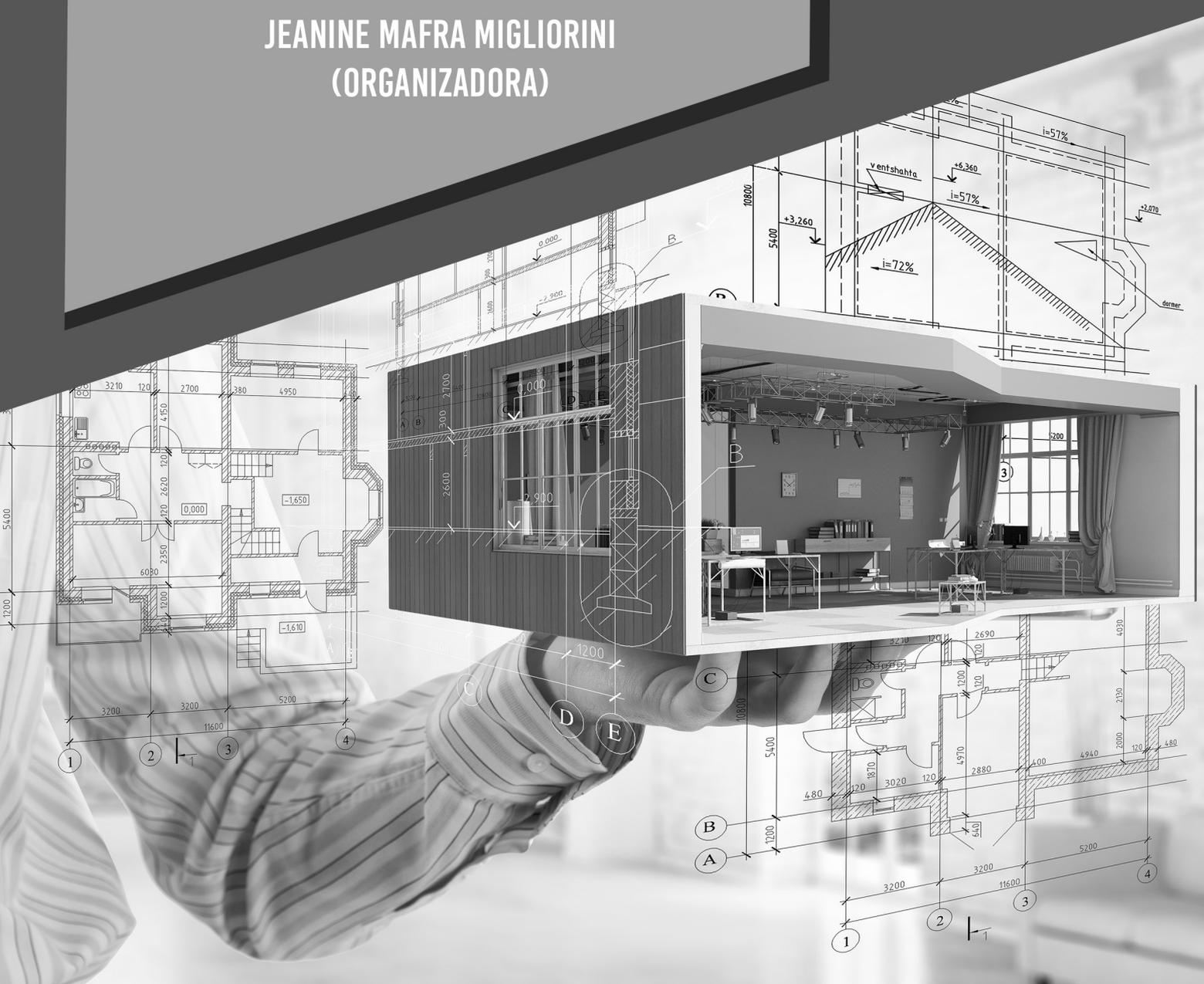
ARQUITETURA E URBANISMO: ABORDAGEM ABRANGENTE E POLIVALENTE 2

JEANINE MAFRA MIGLIORINI
(ORGANIZADORA)



ARQUITETURA E URBANISMO: ABORDAGEM ABRANGENTE E POLIVALENTE 2

JEANINE MAFRA MIGLIORINI
(ORGANIZADORA)



Editora Chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Assistentes Editoriais

Natalia Oliveira

Bruno Oliveira

Flávia Barão

Bibliotecário

Maurício Amormino Júnior

Projeto Gráfico e Diagramação

Natália Sandrini de Azevedo

Camila Alves de Cremo

Karine de Lima

Luiza Batista 2020 by Atena Editora

Maria Alice Pinheiro Copyright © Atena Editora

Edição de Arte Copyright do Texto © 2020 Os autores

Luiza Batista Copyright da Edição © 2020 Atena Editora

Revisão Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora

Os Autores pelos autores.



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

A Atena Editora não se responsabiliza por eventuais mudanças ocorridas nos endereços convencionais ou eletrônicos citados nesta obra.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense

Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa

Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá

Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará

Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima

Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Instituto Internazionale delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof. Dr. Antonio Pasqualetto – Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Prof. Dr. Cleberton Correia Santos – Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Profª Drª Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia
Prof. Dr. Écio Souza Diniz – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Fágner Cavalcante Patrocínio dos Santos – Universidade Federal do Ceará
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jael Soares Batista – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Profª Drª Lina Raquel Santos Araújo – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Pedro Manuel Villa – Universidade Federal de Viçosa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Talita de Santos Matos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Tiago da Silva Teófilo – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. André Ribeiro da Silva – Universidade de Brasília
Profª Drª Anelise Levay Murari – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof. Dr. Douglas Siqueira de Almeida Chaves -Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Edson da Silva – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Profª Drª Eleuza Rodrigues Machado – Faculdade Anhanguera de Brasília
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Profª Drª Eysler Gonçalves Maia Brasil – Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
Prof. Dr. Ferlando Lima Santos – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia

Prof. Dr. Fernando José Guedes da Silva Júnior – Universidade Federal do Piauí
Profª Drª Gabriela Vieira do Amaral – Universidade de Vassouras
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Helio Franklin Rodrigues de Almeida – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Iara Lúcia Tescarollo – Universidade São Francisco
Prof. Dr. Igor Luiz Vieira de Lima Santos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Jesus Rodrigues Lemos – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Jônatas de França Barros – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Luís Paulo Souza e Souza – Universidade Federal do Amazonas
Profª Drª Magnólia de Araújo Campos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcus Fernando da Silva Praxedes – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Mylena Andréa Oliveira Torres – Universidade Ceuma
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Paulo Inada – Universidade Estadual de Maringá
Profª Drª Regiane Luz Carvalho – Centro Universitário das Faculdades Associadas de Ensino
Profª Drª Renata Mendes de Freitas – Universidade Federal de Juiz de Fora
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Alexandre Leite dos Santos Silva – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Eduardo Sanches de Andrade – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Carmen Lúcia Voigt – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Douglas Gonçalves da Silva – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Dra. Jéssica Verger Nardeli – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
Prof. Dr. Juliano Carlo Rufino de Freitas – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Luciana do Nascimento Mendes – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Marques – Universidade Estadual de Maringá
Profª Drª Neiva Maria de Almeida – Universidade Federal da Paraíba
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Linguística, Letras e Artes

Profª Drª Adriana Demite Stephani – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Angeli Rose do Nascimento – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro
Profª Drª Denise Rocha – Universidade Federal do Ceará
Prof. Dr. Fabiano Tadeu Grazioli – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso
Profª Drª Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará
Profª Drª Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste

Profª Drª Sheila Marta Carregosa Rocha – Universidade do Estado da Bahia

Conselho Técnico Científico

Prof. Me. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo

Prof. Me. Adalberto Zorzo – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza

Prof. Me. Adalto Moreira Braz – Universidade Federal de Goiás

Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Me. Alexsandro Teixeira Ribeiro – Centro Universitário Internacional

Prof. Me. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão

Profª Ma. Anne Karynne da Silva Barbosa – Universidade Federal do Maranhão

Profª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico

Profª Drª Andrezza Miguel da Silva – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia

Prof. Dr. Antonio Hot Pereira de Faria – Polícia Militar de Minas Gerais

Prof. Me. Armando Dias Duarte – Universidade Federal de Pernambuco

Profª Ma. Bianca Camargo Martins – UniCesumar

Profª Ma. Carolina Shimomura Nanya – Universidade Federal de São Carlos

Prof. Me. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Prof. Ma. Cláudia de Araújo Marques – Faculdade de Música do Espírito Santo

Profª Drª Cláudia Taís Siqueira Cagliari – Centro Universitário Dinâmica das Cataratas

Prof. Me. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará

Profª Ma. Daniela da Silva Rodrigues – Universidade de Brasília

Profª Ma. Daniela Remião de Macedo – Universidade de Lisboa

Profª Ma. Dayane de Melo Barros – Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Me. Douglas Santos Mezacas – Universidade Estadual de Goiás

Prof. Me. Edevaldo de Castro Monteiro – Embrapa Agrobiologia

Prof. Me. Eduardo Gomes de Oliveira – Faculdades Unificadas Doctum de Cataguases

Prof. Me. Eduardo Henrique Ferreira – Faculdade Pitágoras de Londrina

Prof. Dr. Edwaldo Costa – Marinha do Brasil

Prof. Me. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita

Prof. Me. Eivaldo de Sousa Costa Junior – Prefeitura Municipal de São João do Piauí

Profª Ma. Fabiana Coelho Couto Rocha Corrêa – Centro Universitário Estácio Juiz de Fora

Prof. Dr. Fabiano Lemos Pereira – Prefeitura Municipal de Macaé

Prof. Me. Felipe da Costa Negrão – Universidade Federal do Amazonas

Profª Drª Germana Ponce de Leon Ramírez – Centro Universitário Adventista de São Paulo

Prof. Me. Gevair Campos – Instituto Mineiro de Agropecuária

Prof. Dr. Guilherme Renato Gomes – Universidade Norte do Paraná

Prof. Me. Gustavo Krahl – Universidade do Oeste de Santa Catarina

Prof. Me. Helton Rangel Coutinho Junior – Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro

Profª Ma. Isabelle Cerqueira Sousa – Universidade de Fortaleza

Profª Ma. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia

Prof. Me. Javier Antonio Albornoz – University of Miami and Miami Dade College

Prof. Me. Jhonatan da Silva Lima – Universidade Federal do Pará

Prof. Dr. José Carlos da Silva Mendes – Instituto de Psicologia Cognitiva, Desenvolvimento Humano e Social

Prof. Me. Jose Elyton Batista dos Santos – Universidade Federal de Sergipe

Prof. Me. José Luiz Leonardo de Araujo Pimenta – Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria Uruguay
Prof. Me. José Messias Ribeiro Júnior – Instituto Federal de Educação Tecnológica de Pernambuco
Profª Drª Juliana Santana de Curcio – Universidade Federal de Goiás
Profª Ma. Juliana Thaisa Rodrigues Pacheco – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Kamilly Souza do Vale – Núcleo de Pesquisas Fenomenológicas/UFPA
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Profª Drª Karina de Araújo Dias – Prefeitura Municipal de Florianópolis
Prof. Dr. Lázaro Castro Silva Nascimento – Laboratório de Fenomenologia & Subjetividade/UFPR
Prof. Me. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Ma. Lilian Coelho de Freitas – Instituto Federal do Pará
Profª Ma. Liliani Aparecida Sereno Fontes de Medeiros – Consórcio CEDERJ
Profª Drª Lívia do Carmo Silva – Universidade Federal de Goiás
Prof. Me. Lucio Marques Vieira Souza – Secretaria de Estado da Educação, do Esporte e da Cultura de Sergipe
Prof. Me. Luis Henrique Almeida Castro – Universidade Federal da Grande Dourados
Prof. Dr. Luan Vinicius Bernardelli – Universidade Estadual do Paraná
Prof. Dr. Michel da Costa – Universidade Metropolitana de Santos
Prof. Dr. Marcelo Máximo Purificação – Fundação Integrada Municipal de Ensino Superior
Prof. Me. Marcos Aurelio Alves e Silva – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo
Profª Ma. Maria Elanny Damasceno Silva – Universidade Federal do Ceará
Profª Ma. Marileila Marques Toledo – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Prof. Me. Ricardo Sérgio da Silva – Universidade Federal de Pernambuco
Prof. Me. Rafael Henrique Silva – Hospital Universitário da Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Ma. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Me. Sebastião André Barbosa Junior – Universidade Federal Rural de Pernambuco
Profª Ma. Silene Ribeiro Miranda Barbosa – Consultoria Brasileira de Ensino, Pesquisa e Extensão
Profª Ma. Solange Aparecida de Souza Monteiro – Instituto Federal de São Paulo
Prof. Me. Tallys Newton Fernandes de Matos – Faculdade Regional Jaguaribana
Profª Ma. Thatianny Jasmine Castro Martins de Carvalho – Universidade Federal do Piauí
Prof. Me. Tiago Silvio Dedoné – Colégio ECEL Positivo
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Arquitetura e urbanismo: abordagem abrangente e polivalente

2

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira
Bibliotecário: Maurício Amormino Júnior
Diagramação: Maria Alice Pinheiro
Edição de Arte: Luiza Batista
Revisão: Os Autores
Organizadora: Jeanine Mafra Migliorini

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

A772 Arquitetura e urbanismo [recurso eletrônico] : abordagem abrangente e polivalente 2 / Organizadora Jeanine Mafra Migliorini. – Ponta Grossa, PR: Atena, 2020.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5706-196-1

DOI 10.22533/at.ed.954202407

1. Arquitetura. 2. Planejamento urbano. 3. Urbanismo. I. Migliorini, Jeanine Mafra.

CDD 720

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br


Ano 2020

APRESENTAÇÃO

Ao estudar e escrever sobre arquitetura nos deparamos com um universo que vai além da ciência, essa realidade abrange acima de tudo o social, uma vez que a arquitetura é feita para o homem exercer seu direito ao espaço, da maneira mais confortável possível. O conceito do que é exatamente esse conforto muda significativamente com o passar dos tempos. Novas realidades, novos contextos, novas tecnologias, enfim, uma nova sociedade que exige transformações no seu espaço de viver.

Algumas dessas transformações acontecem pela necessidade humana, outras, cada vez mais evidentes, pela necessidade ambiental. Um planeta que precisa ser habitado com consciência, de que nossas ações sobre o espaço possuem consequências diretas sobre nosso dia a dia. Esta discussão é necessária e urgente, nossos modos de construir, de ocupar devem estar em consonância com o que o meio tem a nos oferecer, sem prejuízo para as futuras gerações.

As discussões sobre essa sustentabilidade vão desde o destino e uso das edificações mais antigas, que são parte de nosso patrimônio e são também produto que pode gerar impactos ambientais negativos se não bem utilizados; do desaparecimento ou a luta pela manutenção da arquitetura vernacular, que respeita o meio ambiente, à aplicação de novas tecnologias em prol de construções social e ecologicamente corretas.

Não ficam de fora as abordagens urbanas: da cidade viva, democrática, sustentável, mais preocupada com o bem estar do cidadão, dos seus espaços de vivência, de permanência e a forma como essas relações se instalam e se concretizam, com novas visões do urbano.

Para tratar dessas e outras tantas questões este livro foi dividido em dois volumes, tendo o primeiro o foco na arquitetura, no espaço construído e o segundo no urbano, nos grandes espaços de viver, na malha que recebe a arquitetura.

No primeiro volume um percurso que se inicia na história, nos espaços já vividos. Na sequência abordam as questões tão pertinentes da sustentabilidade, para finalizar apresentando novas formas de produzir esse espaço e seus elementos, com qualidade e atendendo a nova realidade que vivemos.

No segundo volume os espaços verdes, áreas públicas, iniciam o livro, que passa por discussões acerca de espaços já consolidados e suas transformações, pela discussão sobre a morfologia urbana e de estratégias possíveis de intervenção nesses espaços, também em busca da sustentabilidade ambiental e social.

Todas as discussões acabam por abordar, na sua essência o fazer com qualidade, com respeito, com consciência, essa deve ser a premissa de qualquer estudo que envolva a arquitetura e os espaços do viver.

Jeanine Mafra Migliorini

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
ÁREAS DE PRESERVAÇÃO E URBANIZAÇÃO: O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NO LITORAL PAULISTA	
Isabella Silva de Serro Azul Gabriela Sayuri Durante Samuel Bertrand Melo Nazareth	
DOI 10.22533/at.ed.9542024071	
CAPÍTULO 2	13
ANÁLISE MORFOLÓGICA DE PADRÕES ESPACIAIS DA VEGETAÇÃO NATIVA REMANESCENTE DO MUNICÍPIO DE POÇOS DE CALDAS, MG, COMO SUBSÍDIO PARA CONSTRUÇÃO DE INFRAESTRUTURA VERDE	
Leandro Letti da Silva Araújo Evandro Ziggiatti Monteiro	
DOI 10.22533/at.ed.9542024072	
CAPÍTULO 3	30
EVOLUCIÓN DE LAS TIPOLOGÍAS DE ESPACIOS VERDES PÚBLICOS EN EL PAISAJE URBANO. RESCATE DE LA MEMORIA VEGETAL EN VALPARAÍSO	
Cristóbal Cox Bordalí Constanza Jara Herrera	
DOI 10.22533/at.ed.9542024073	
CAPÍTULO 4	63
ARBORIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS EM IRUPI-ES: UMA ANÁLISE DA MORFOLOGIA URBANA DOS BAIROS CAROLINO BARBOSA E JOÃO BUTICA	
Eduardo Machado da Silva Wagner de Azêvedo Dornellas	
DOI 10.22533/at.ed.9542024074	
CAPÍTULO 5	88
PERCEPÇÃO AMBIENTAL E ANÁLISE MORFO-ESPACIAL DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS: UM ESTUDO EM CIDADES DE MÉDIO PORTE NO RIO GRANDE DO NORTE/RN	
trícia Caroline da Silva Santana	
DOI 10.22533/at.ed.9542024075	
CAPÍTULO 6	102
ENTRE BELÉM/PA E RECIFE/PE, TERRITÓRIOS DESENHADOS EM PROCESSOS RESTRITIVOS, PERMISSIVOS, OCULTOS E PACTUADOS À LEGISLAÇÃO URBANO AMBIENTAL	
Ramon Fortunato Gomes Ricardo Batista Bitencourt	
DOI 10.22533/at.ed.9542024076	
CAPÍTULO 7	116
PROJETO E PLANEJAMENTO URBANOS FRENTE AOS PARADIGMAS ECOLÓGICOS DA AGRICULTURA URBANA	
Bruno Fernandes de Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.9542024077	

CAPÍTULO 8	129
A EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE SANTOS E O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO DE 1532 A 1930	
Hilmar Diniz Paiva Filho Roberto Righi	
DOI 10.22533/at.ed.9542024078	
CAPÍTULO 9	145
PATRONES DE LOCALIZACIÓN E INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA RELIGIOSA CATÓLICA EN SANTIAGO DE CHILE. 1850 – 1950	
Mirtha Pallarés-Torres Maria Eugenia Pallarés-Torres Jing Chang Lou	
DOI 10.22533/at.ed.9542024079	
CAPÍTULO 10	159
ESTUDO DE UM FRAGMENTO URBANO: O BAIRRO-JARDIM CHÁCARA FLORA, SÃO PAULO	
Luciana Monzillo de Oliveira Maria Pronin	
DOI 10.22533/at.ed.95420240710	
CAPÍTULO 11	175
MARCAS E MATRIZES DA CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM URBANA NO ALTO DA BOA VISTA, RIO DE JANEIRO	
Leonardo Rodrigues Pereira	
DOI 10.22533/at.ed.95420240711	
CAPÍTULO 12	187
CEAGESP: RECONVERSÃO E PROJETO URBANO?	
Bárbara Pereira Baptista Nadia Somekh	
DOI 10.22533/at.ed.95420240712	
CAPÍTULO 13	203
A EVOLUÇÃO DAS INTERVENÇÕES URBANAS SOBRE A CONFORMAÇÃO DA PAISAGEM DE UMA CENTRALIDADE LINEAR: AVENIDA REBOUÇAS, EM SÃO PAULO	
Maria Pronin Luciana Monzillo de Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.95420240713	
CAPÍTULO 14	219
AFINAL, O QUE SÃO ECOVILAS? EM BUSCA DE UMA DEFINIÇÃO	
Juliana Viégas de Lima Valverde	
DOI 10.22533/at.ed.95420240714	
CAPÍTULO 15	233
ESTRATÉGIAS DE PROJETO PARTICIPATIVO EM ÁREAS DE VULNERABILIDADE SOCIAL	
Júlio Barretto Gadelha Tomaz Amaral Lotufo	
DOI 10.22533/at.ed.95420240715	

CAPÍTULO 16	267
MOBILIDADE ATIVA E CAMINHABILIDADE: ENSAIO PROJETUAL NA AV. JAIR DE ANDRADE	
Mateus Marcarini Zon	
Larissa Leticia Andara Ramos	
Laura Lopes Akel	
Natália Brisa do Nascimento Santos	
DOI 10.22533/at.ed.95420240716	
CAPÍTULO 17	279
PRÁTICAS URBANAS CRIATIVAS: ESTUDO, ANÁLISE E IMPACTO DE AÇÕES TÁTICAS NO ESPAÇO PÚBLICO	
Carolina Vitória Ortenzi Bortolozzo Carvalho	
DOI 10.22533/at.ed.95420240717	
CAPÍTULO 18	296
GESTÃO URBANA E PARTICIPAÇÃO SOCIAL: REFLEXÃO EM TEMPOS DE DISSENSO	
Andre Reis Balsini	
DOI 10.22533/at.ed.95420240718	
SOBRE A ORGANIZADORA	309
ÍNDICE REMISSIVO	310

A EVOLUÇÃO DAS INTERVENÇÕES URBANAS SOBRE A CONFORMAÇÃO DA PAISAGEM DE UMA CENTRALIDADE LINEAR: AVENIDA REBOUÇAS, EM SÃO PAULO

Data de aceite: 05/07/2020

Data de submissão: 06/05/2020

Maria Pronin

Universidade Presbiteriana Mackenzie, Faculdade
de Arquitetura e Urbanismo
São Paulo – SP

<http://lattes.cnpq.br/6055077332037143>

Luciana Monzillo de Oliveira

Universidade Presbiteriana Mackenzie, Faculdade
de Arquitetura e Urbanismo
São Paulo – SP

<http://lattes.cnpq.br/4466485917049814>

Texto publicado originalmente no Caderno de Publicação do 9º Fórum de Pesquisa FAU-Mackenzie, realizado entre os dias 21 a 23 de outubro de 2019.

RESUMO: O atual Plano Diretor Estratégico (PDE) do Município de São Paulo (Lei 16.050/2014) incorporou, entre suas diretrizes gerais e princípios estruturadores, medidas baseadas no Desenvolvimento Orientado pelo Transporte e que buscam por um modelo de cidade que se adensa de forma articulada às redes de mobilidade. O objetivo da pesquisa é verificar o impacto dessa nova diretriz do PDE de São Paulo sobre a configuração urbana da

cidade. A Avenida Rebouças foi selecionada para uma pesquisa de base empírica sobre a atual situação dos empreendimentos que estão previstos em função do recente interesse do setor imobiliário na região. Os procedimentos utilizados compreendem: levantamento historiográfico e cartográfico da Avenida Rebouças e análise da evolução das intervenções que ocorreram a partir do século XX na cidade com reflexo no sistema viário e na qualidade do espaço urbano. A análise dos dados obtidos através da identificação e levantamento dos empreendimentos propostos a partir de 2014 no trecho selecionado, elaboração de cartografias dos imóveis demolidos, lotes lembrados e implantação das novas edificações demonstram que a Avenida Rebouças apresenta, atualmente, um processo singular de transformação da urbana. **PALAVRAS-CHAVE:** Avenida Rebouças, sistema viário, qualidade do espaço urbano

THE EVOLUTION OF URBAN
INTERVENTIONS ON SHAPING THE
LANDSCAPE OF A LINEAR CENTRALITY:
REBOUÇAS AVENUE, IN SÃO PAULO

ABSTRACT: The current City of São Paulo Strategic Master Plan (SMP) (Law 16.050/2014)

incorporated, among its general guidelines and structuring principles, measures based on Transport-Oriented Development that seek for a city model that is articulated around mobility networks. The objective of this research is to verify the impact of this new SMP directive of São Paulo on the urban configuration of the city. Avenida Rebouças was selected for an empirical research on the current situation of the projects that are planned due to the recent interest of the real estate industry in the region. The used procedures include: historiographic and cartographic research of Avenida Rebouças and analysis on the evolution of interventions that occurred since the 20th century in the city, with impacts on the road system and in the quality of the urban space. The analysis of the data obtained through the identification and research on the proposed projects from 2014 on the selected section, the mapping of demolished properties, remounted lots and the implementation of new buildings show that Avenida Rebouças currently has a unique process of urban transformation.

KEYWORDS: Avenida Rebouças, road system, quality of urban space.

1 | INTRODUÇÃO

O deslocamento diário de grande parcela da população para vencer as distâncias entre moradia, trabalho, escola e equipamentos de uso público, contribui para a falta de qualidade de vida nas grandes cidades. A deficiência do transporte público disponível para a população também contribui para piorar a situação, uma vez que incentiva a utilização de automóveis particulares para a realização dos deslocamentos, gerando congestionamentos e excesso de emissão de gases nocivos à saúde.

Para conter o crescimento horizontal das cidades e o consequente espraiamento pelo território e visando diminuir a necessidade do movimento pendular da população entre moradia e trabalho, na virada do século XXI evidenciou-se a discussão sobre a questão da alta densidade demográfica e construtiva vinculada ao conceito de cidade compacta.

Uma das premissas envolvidas nesse conceito é otimizar o uso das infraestruturas disponíveis e necessárias nos bairros, utilizando da alta densidade demográfica e construtiva em áreas próximas à rede de transporte público, com o objetivo de promover menores deslocamentos da população, principalmente o modal ciclovitário e os percursos a pé. Para isso há o incentivo à criação de espaços públicos de qualidade e usos mistos e diversificados em áreas próximas às habitações.

Esse conjunto de pressupostos deu origem ao conceito de Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (DOT), que conforme denominado por Calthorpe (1993), define um modelo de planejamento do uso e ocupação do solo vinculado à capacidade e qualidade da rede de transporte público disponível.

O uso do solo e os sistemas de trânsito devem ser planejados juntos. Isso pode parecer óbvio, mas por muito tempo os dois foram desconectados. [...] Um Desenvolvimento Orientado pelo Transporte é uma comunidade de uso misto dentro de uma distância média de 2.000 pés [609,60 metros] de um ponto de transporte público e área comercial central. O DOT mistura residências, lojas, escritórios, espaços abertos e usos públicos em um ambiente caminhável, tornando-se conveniente para moradores e funcionários circularem de bicicleta, a pé ou carro. (CALTHORPE, 1993, p. 55-56).

O atual Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, aprovado e sancionado pela Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 incorporou entre suas diretrizes gerais e princípios estruturadores, medidas baseadas no DOT, e que buscam por um “modelo de cidade que se adensa de forma concomitante e articulada à expansão das redes de mobilidade” (SÃO PAULO, Município, 2014, p.10).

Para discutir o impacto dessa nova diretriz do PDE de São Paulo sobre a configuração urbana da cidade, o presente trabalho selecionou uma importante via da zona oeste do município, a Avenida Rebouças, para uma pesquisa de base empírica sobre a atual situação dos empreendimentos imobiliários que estão previstos e em desenvolvimento na região delimitada. O recente interesse do setor imobiliário desencadeou um processo de mudança na oferta de imóveis que irá conformar uma nova paisagem urbana na região.

A Avenida Rebouças, com 4 quilômetros de extensão, faz parte do complexo viário que interliga o centro da cidade com a zona oeste, partindo da Av. Ipiranga, Rua da Consolação, passando pela Avenida Rebouças, Avenida Eusébio Matoso, e a partir da Ponte Eusébio Matoso que cruza o Rio Pinheiros, permitir o acesso a três importantes vias: Avenida Vital Brasil, Rodovia Raposo Tavares e Avenida Professor Francisco Morato.

Os procedimentos empregados na pesquisa compreendem: levantamento historiográfico e cartográfico de formação da Avenida Rebouças; análise historiográfica das intervenções que ocorreram a partir do século XX na cidade de São Paulo e seu reflexo no sistema viário e na qualidade do espaço urbano; levantamento e análise das restrições urbanísticas impostas pelos Planos Diretores e Leis de Zoneamento vigentes no século XX, sobre a configuração da Avenida Rebouças; identificação e levantamento de dados dos empreendimentos propostos a partir de 2014 no trecho selecionado; elaboração de cartografias para análise dos imóveis demolidos, lotes lembrados e implantação das novas edificações propostas pelos empreendedores; análise dos resultados da pesquisa e considerações finais.

2 | HISTÓRICO DA FORMAÇÃO DA AVENIDA REBOUÇAS

A avenida recebeu esse nome em homenagem ao engenheiro e abolicionista André Rebouças. Negro, de família livre, foi responsável pelo projeto e pela construção da estrada de ferro entre Curitiba e Paranaguá, juntamente com seu irmão, Antônio Pereira Rebouças Filho (ROSA, 2003).

A avenida já constava como Doutor Rebouças na Planta Geral de São Paulo,

organizada em 1897 sob a direção de Gomes Cardim (Figura 1), intendente de obras e na Planta Geral da Cidade de São Paulo, de 1905, adotado pela Prefeitura Municipal para uso de suas repartições (Figura 2) (PASSOS; EMÍDIO, 2009, p.36, 37, 50 e 51).

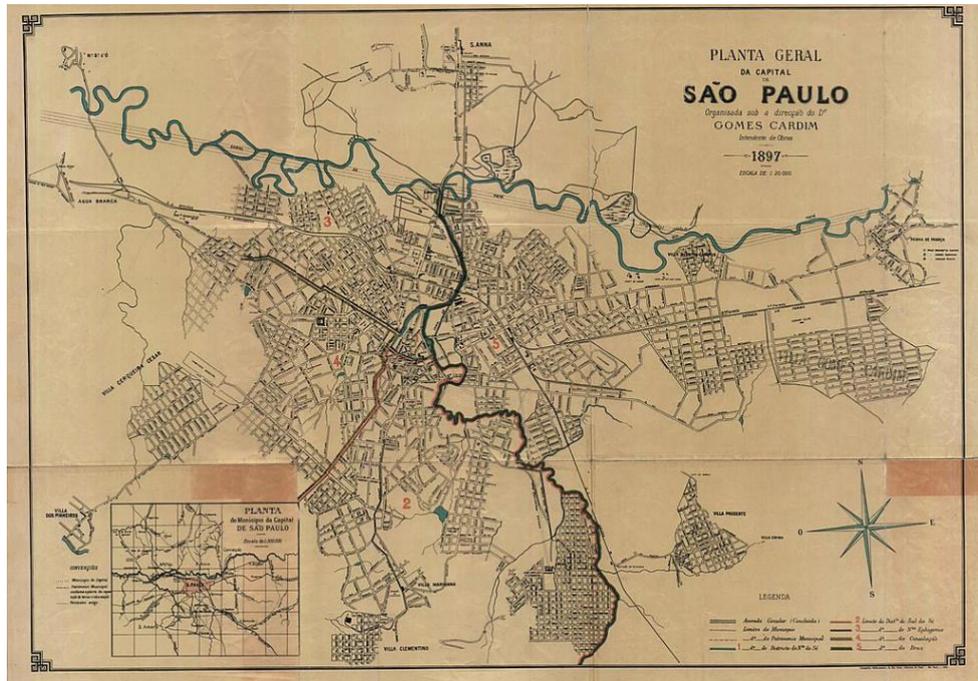


Figura 1: Planta Geral da Capital de São Paulo de Gomes Cardim, 1897.

Fonte: PASSOS; EMÍDIO, 2009, p.36 e 37.



Figura 2: Detalhe da Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1905, adotada pela Prefeitura Municipal para uso de suas Repartições.

Fonte: PASSOS; EMÍDIO, 2009, p. 50 e 51.

Nessas plantas (1897 e 1905) já constava a antiga Villa Cerqueira César, do lado direito da Avenida Rebouças, para quem se dirige ao bairro de Pinheiros a partir do

Centro. Loteada no final do século XIX, a Villa Cerqueira César se situava nos limites do quadrilátero formado pelas atuais: Rebouças – Doutor Arnaldo – Galeno de Almeida – Pedroso de Moraes. Do outro lado da avenida aparece na planta de 1905, a Villa América, que, a partir de 1960 passou a se chamar Bairro Cerqueira César, nos limites do atual quadrilátero: Rebouças – Paulista – Nove de Julho – Estados Unidos.

No mapa de 1905 (Figura 2) a Avenida Doutor Rebouças se iniciava no cruzamento da Rua da Consolação com a Avenida Paulista, onde, um pouco mais adiante, formava-se um triângulo pelas seguintes ruas: Rua da Consolação, que daí continuava para sudoeste, quase paralela à Avenida Rebouças; Alameda Santos, a sudeste, paralela à Avenida Paulista e, para noroeste, a Estrada Municipal (antigo Caminho de Emboaçava, depois Estrada do Araçá, atual Avenida Doutor Arnaldo).

A Avenida Rebouças já constava com esse nome na planta da cidade de 1930 (Sara Brasil) até cruzar o córrego Rio Verde, uma região de charco e de difícil transposição na época (hoje Praça Portugal). A partir desse ponto há uma curva onde começa a Rua dos Pinheiros, e a atual Avenida Rebouças se chamava Rua Itapirussu, conforme a Planta de São Paulo Sara Brasil (1930). A mesma continuava, em linha reta, na direção sudoeste com o nome de Rua Boaventura Rosa (aproximadamente a partir da Rua Groenlândia) até a Rua Iguatemi (atual Avenida Brigadeiro Faria Lima) (BACELLI, 1982).

Nas primeiras décadas do século XX, a Avenida Doutor Rebouças, como muitas outras ruas da cidade, não tinha calçamento, nem guias, era lamacenta em dias de chuva e poeirenta em dias secos, segundo relatos de moradores de região. Antônio Barreto do Amaral (1969) comenta que, quando a empresa canadense São Paulo Tramway Light & Power instalou os trilhos do bonde elétrico que seguia pela Rua da Consolação com destino ao bairro de Pinheiros, teve de fazer um desvio para a Estrada do Araçá e depois para a Rua Teodoro Sampaio. Dessa forma, foi possível alcançar o Largo de Pinheiros em 1909. Entre meados dos anos 1930 e o início dos anos 1940, essas ruas foram alargadas e asfaltadas para além da Rua Iguatemi, porém a Avenida Rebouças não alcançaria a ponte sobre o Rio Pinheiros (REALE, 1982).

A Avenida Doutor Rebouças e a Rua da Consolação faziam parte do antigo Caminho dos Pinheiros, que levava ao bairro de Pinheiros, um dos mais antigos de São Paulo. O nome do bairro se refere às araucárias, espécie nativa de pinheiro, presentes na região. A origem do bairro, no século XVI, segundo Antônio Barreto do Amaral (1969), remonta ao aldeamento estabelecido por índios tupis nas margens do Rio Jeribatiba (antigo nome do Rio Pinheiros), em 1560, após os portugueses ocuparem suas terras em São Paulo de Piratininga. Temendo sua dispersão, os jesuítas os reuniram em duas aldeias: de São Miguel e dos Pinheiros, controladas por eles até serem expulsos da colônia, em 1640. Com o tempo, os índios escravizados pelos colonos despovoaram o núcleo dos Pinheiros, que permaneceu estagnado por quase um século, com pouquíssimos moradores. Em 1681 havia lá apenas “19 indivíduos e, em 1767, somente 14 homens e 11 mulheres,

residindo em quatro fogos” (AMARAL, 1969, p.18).

Os habitantes da Vila de São Paulo percorriam o caminho que conduzia ao antigo núcleo dos Pinheiros, partindo da Sé, pelo Caminho Direito de Santo Antônio (nome que se dava à atual Rua Direita). Depois desciam o morro para atravessar o vale Anhangabaú, e então encontravam o Caminho dos Pinheiros, que mais tarde passou a ter o nome de Rua da Consolação. No início do século XVII, esse era um dos principais caminhos da Vila de São Paulo. Filhos e netos dos conquistadores foram morar nas suas proximidades e, assim, povoaram as terras de Pinheiros. Fernão Dias possuía lá uma fazenda de criação e, depois, seu neto Fernão Dias Pais, o “Caçador de Esmeraldas”, um sítio conhecido como Sítio do Capão, para onde foi transferida a Sede da Sociedade Hípica Paulista em 1921, e hoje conhecido como Jockey Club de São Paulo.

Os mais antigos monumentos históricos, tais como sedes de fazendas e capelas rurais, pertenciam aos homens poderosos da época do desbravamento e foram preservados desde o século XVII. Posteriormente, foram restaurados e conservados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Esses monumentos encontram-se nos municípios de São Paulo, São Roque, Cotia, Itapeverica da Serra e Sorocaba. Luís Saia (1978), apresenta um mapa esquemático da localização desses sítios. A leste de São Paulo de Piratininga, no caminho para o Vale do Paraíba e Minas Gerais, os sítios de Tatuapé, São Miguel, Itaquaquetuba, Mogi e Escada. Na direção oposta, a oeste, partindo de São Paulo de Piratininga e atravessando o Rio Pinheiros, os sítios de: Caxingui (Butantã), Calu, Embu (M’Boi), Mandu, Padre Inácio, Cotia, Santo Antônio, São Roque, Parnaíba e outros, na direção de Sorocaba.

A travessia do Rio Jeribatiba era feita primeiro de barco (no século XVII), depois por diversas pontes de madeira construídas ao longo do século XVIII pelos moradores de Parnaíba, Itu e Sorocaba. Estas se deterioravam e eram reconstruídas inúmeras vezes, até que uma ponte metálica finalmente foi construída em 1865. Os caminhos na mata, a partir do Litoral Paulista e em direção ao sertão, eram percorridos a pé pelos primeiros exploradores portugueses que aqui chegaram à procura de riquezas minerais e aprisionavam os índios. Segundo Sérgio Buarque de Holanda (1957), a locomoção animal seria muito difícil em lugares acidentados para os homens de São Paulo que se deslocavam pelas trilhas indígenas. As primeiras cavalgaduras apareceram em rota para o sertão somente no século XVIII e pelas terras já desbravadas e povoadas. No século XVII, as cargas e os passageiros eram levados pela Serra de Paranapiacaba pelo Caminho do Mar, em redes nos ombros de dois índios.

Ainda nos primórdios da colonização no século XVI, as expedições que partiam à procura de riquezas e aprisionavam índios abriram caminhos que ligavam São Vicente no Litoral Paulista com o Paraná e o Paraguai, seguindo antigas trilhas indígenas já existentes desde épocas mais remotas e abrindo outros caminhos na mata. O antigo caminho indígena era conhecido como Peabiru. Segundo estudiosos, o nome tem diversos significados na

língua tupi-guarani, tais como: caminho (pe) de grama amassada (abiru), ou caminho da montanha do sol, segundo Sérgio Buarque de Holanda e Luís Galdino apud Cecília Prada (2011). Piru também poderia significar Peru, de acordo com a mesma autora. Esse caminho teria uma extensão total de 3000 km. Partindo do litoral brasileiro (São Vicente, Cananéia e também de Santa Catarina) e seguindo na direção oeste, o caminho formado por uma rede de trilhas atravessava o Rio Paranapanema em direção ao Paraná (Campos Mourão, Peabiru e, mais a sudoeste, Pitanga), atravessava o Paraguai, nas proximidades de Iguassu e a Bolívia, alcançando Cusco, no Peru, com outras ramificações para o litoral do Pacífico.

Estudos arqueológicos de diferentes pesquisadores, com base em artefatos indígenas encontrados ao longo desse caminho e que identificaram técnicas incaicas de construção das trilhas, levantam hipóteses de ter havido trocas entre culturas de diversas tribos indígenas e os povos andinos desde tempos mais remotos. Contudo, a hipótese mais reconhecida é a da competição entre portugueses e espanhóis pelas minas de ouro e prata dos povos andinos, antes mesmo de Pizarro e da conquista espanhola em 1532. É conhecida a expedição do português Aleixo Garcia em 1524, que, seguindo para os Andes, teria chegado nessa data na Bolívia (BOND, 1998).

Com a descoberta do ouro em Minas Gerais, intensificou-se o comércio de gêneros alimentícios e outros para o abastecimento dos arraiais que iam se formando em torno das jazidas e centros urbanos que cresciam no decorrer do século. O deslocamento para comércio de animais conduzidos, por tropeiros em grupos (tropas), entre São Paulo e Rio Grande do Sul com finalidade de transporte de muares (do Paraguai), cavalos, bois e carne salgada para o garimpo. No Sul, os gaúchos criavam, abatiam e salgavam a carne, que era comercializada em feiras que aconteciam em Sorocaba, a oeste de São Paulo de Piratininga, onde havia exposições dos animais para venda, assim como de outros gêneros e utensílios para o garimpo.

O antigo Caminho de Pinheiros era parte do caminho do Sertão, que também tinha outros nomes: Caminho de Peabiru, Caminho de Cotia, Caminho de Sorocaba e Caminho das Tropas. Foi percorrido primeiro pelos bandeirantes e depois pelos tropeiros (até o final do século XIX). José Antônio Teixeira Cabral, na “Estatística da Imperial Província de São Paulo” de 1827, aponta a Estrada da Província de São Paulo a Itapetininga com início na capital, seguindo na direção oeste para Cotia, São Roque, Sorocaba e Itapetininga. Havia outras ramificações para Ibiúna (Una), Santana de Parnaíba, Paranapanema e outras. A partir de 1954, o trecho até Itapetininga passou a ser conhecido como Rodovia Raposo Tavares.

3 | INTERVENÇÕES QUE OCORRERAM A PARTIR DO SÉCULO XX NA CIDADE DE SÃO PAULO E SEU REFLEXO NO SISTEMA VIÁRIO E NA QUALIDADE DO ESPAÇO URBANO

Nos primeiros anos do século XX a cidade tinha um sistema de transportes coletivo sobre trilhos, cuja concessionária era a canadense São Paulo Tramway Light & Power, desde 1901. A cidade, que crescia para além do triângulo fundamental, passou por intervenções na primeira década de 1900. Nessa época foram feitas as transposições dos rios Tamanduateí e Anhangabaú, criados parques e as ruas centrais ganharam novos padrões urbanísticos. Renato Anelli (2007) faz uma análise do Centro de São Paulo em meados dessa década, apontando haver articulação entre diferentes escalas e elementos urbanos, como o projeto dos trilhos do bonde com calçadas, pavimentação, iluminação pública, drenagem e gabaritos das edificações ecléticas. Essa articulação se deu graças a intervenções e a partir da adaptação do projeto de Bouvard em 1911, que criou a nova Rua Líbero Badaró entre o Anhangabaú e o Triângulo do Centro Velho.

Na década de 1920, a cidade passou a crescer mais rápido e a expandir-se horizontalmente, comprometendo o equilíbrio entre sistema viário e demais elementos urbanos. A empresa que controlava o transporte sobre trilhos, para melhor atender a essas novas exigências de transporte público, propôs um sistema de metrô articulado com bondes e ônibus (Plano Integrado de Transportes, elaborado entre 1924 e 1927). O plano, contudo, foi recusado pela administração municipal, após debate entre políticos de diversas correntes (ANELLI, 2007).

Interesses imobiliários estavam envolvidos e optou-se pela adoção de um modelo de centro com maior densidade populacional para comércio e administração e periferia mais rarefeita e estendida horizontalmente para residência e indústria. Foi exatamente o que apresentou o Estudo para o Plano de Avenidas (autores: Prestes Maia e Ulhôa Cintra) encomendado pelo então prefeito de São Paulo, Pires do Rio (1926 -1930), como proposta de estrutura para o sistema viário da cidade.

Outra questão relevante que colaborou na opção pelo Plano de Avenidas e na recusa da proposta da Light & Power foi a adoção de um modelo industrial em aproximação com os Estados Unidos e em consonância com a política “rodoviarista” de Washington Luís, como observa Renato Anelli (2007). Nessa época interesses da indústria automobilística já se faziam presentes, segundo comentário de Nabil Bonduki (1997). Tudo isso acabou contribuindo para que a escolha tivesse recaído sobre uma proposta de mobilidade urbana com base em transporte sobre pneus.

Os autores do estudo para o Plano de Avenidas foram Francisco Prestes Maia, engenheiro e arquiteto, Secretário de Vias Públicas da Prefeitura do Município de São Paulo na época e João Florence Ulhôa Cintra, engenheiro civil, trabalhando, então, na Prefeitura na Divisão de Cartografia da Diretoria de Obras.

O conceito do Perímetro de Irradiação, de autoria de Ulhôa Cintra (Figura 3) e que

O Plano de 1930 apresentou um esquema para a cidade, configurando diversos anéis radioconcêntricos e vias diametrais, num sistema geométrico e abstrato com o principal objetivo de sanar os problemas da cidade, a partir de uma estrutura racional para o sistema viário. Na época, as ruas estreitas e com trilhos do centro não comportavam mais a quantidade de veículos e pedestres que circulavam por lá desordenadamente.

Um modelo alternativo ao congestionamento foi apresentado por Inácio Luís Anhaia Melo, que foi prefeito de São Paulo por um curto período, em 1931, e que era favorável à descentralização. Apresentou uma proposta com núcleos, ideia inspirada em Ebenezer Howard que, em 1898, propôs para Londres núcleos autossuficientes, na periferia, as cidades-jardins. Após a Primeira Guerra, com o uso do automóvel, esses núcleos mais afastados e dependentes dos centros das cidades passaram a ser ligados por vias asfaltadas, configurando os subúrbios-jardins destinados à classe média, e que passaram a ser modelo muito bem aceito na América do Norte.

Após a Segunda Guerra e a saída de Maia da prefeitura, em 1945, as ideias de cidade polinuclear passaram a ser incorporadas ao debate urbanístico e social pelos arquitetos, época em que se criou o Departamento de Urbanismo na Prefeitura de São Paulo, em 1947. Porém, um pouco depois disso, em 1949, o prefeito Lineu Prestes contratou a equipe de Robert Moses (autor da Highway Research Board e responsável pela criação de diversos projetos em Nova York, no período de 1938 a 1964, adaptados à expansão horizontal, ligando subúrbios-jardins distantes). Aqui, ele e sua equipe deram a sugestão para que as Avenidas Marginais Pinheiros e Tietê recebessem o tráfego das Rodovias Estaduais, o que acontece até os dias atuais (ANELLI, 2007).

A ideia central do conceito do Perímetro de Irradiação de Ulhôa Cintra foi de criar um anel perimetral circundando o Centro Velho e o Centro Novo da cidade de São Paulo e, com isso, evitar a penetração em sua área central para prevenção do congestionamento, através das Vias Radiais que receberiam o fluxo dos veículos (Figura 5). Esse anel era formado por grandes avenidas no seguinte circuito: Avenida Ipiranga, Avenida São Luís, Praça João Mendes, Parque Dom Pedro II, Senador Queiroz, retornando para a Avenida Ipiranga pela Praça da República. As vias radiais formavam uma malha de estruturação, sendo elas: Avenida São João, Rua da Consolação (no prolongamento da Avenida Ipiranga), Avenida 9 de Julho e Avenida Tiradentes (MEYER, CUNHA Jr. e FONTENELE, 2018).

Com o crescimento da cidade e com a sua expansão horizontal, muitas transformações tiveram lugar nas áreas centrais no período entre as décadas de 1930 e 1960. Nesse período o mercado imobiliário passou a incorporar o racionalismo moderno, como observa Renato Anelli (2007) e o Centro Novo passou a ostentar uma arquitetura de qualidade estética e funcional que até hoje é considerada ícone da arquitetura moderna paulista.



Figura 5: Perímetro de Irradiação.

Fonte: TOLEDO, 1996, p. 124.

Nesse período de consolidação do Centro Novo ocorreu uma aproximação da arquitetura com o urbanismo, segundo Meyer, Cunha Jr. e Fontenele (2018). O alargamento de ruas do Centro Novo estimulou a verticalização e um decreto de 1940 foi criado para gabaritos com mínimo de 39 metros de altura para edificações. Um regulamento de 1941 para recuos promovia o descolamento das fachadas laterais e permitiu um tratamento arquitetônico de todas as fachadas. Com maior desenvolvimento da indústria e com a metropolização de São Paulo foram construídos imóveis com características novas, tais como escritórios para sedes administrativas das indústrias, residenciais e de uso misto, hotéis, comércio no piso térreo, restaurantes e cinemas.

Nessa época foram criados espaços privados para uso público de qualidade, tais como calçadas bem executadas, plantio de árvores mobiliário urbano, galerias comerciais e pilotis que permitiam boa integração do espaço interno com o externo e privilegiaram o pedestre.

Com a expansão da metrópole nas décadas seguintes foram surgindo novas centralidades, principalmente na direção sudoeste, como a Avenida Paulista, mais tarde a Avenida Brigadeiro Faria Lima e, depois, a Avenida Luís Carlos Berrini, porém sem a mesma integração da arquitetura com o espaço público. A cidade de São Paulo deixou de ser centro industrial e passou a se transformar em centro de serviços a partir da década de 1990, com a globalização. O setor tem crescido juntamente com os setores bancário e financeiro.

Novos centros de serviços e de compras, que passaram a ser também opção para

lazer, constituíram espaços semipúblicos fechados, isolados do espaço público aberto. Condomínios residenciais isolados e protegidos criaram barreiras intransponíveis, promovendo a segregação social, enquanto o espaço público se deteriorava (PRONIN, 2004).

Meyer, Cunha Jr. e Fontenele (2018), comentando sobre posturas permanentes a partir do Plano Urbanístico Básico (PUB) de 1968 até o atual Plano Diretor de 2014, referem-se à importância da “urbanidade” citando Solà Morales (2008). O autor faz recomendação para se projetar com especial cuidado os terrenos das edificações, garantindo uma boa articulação do interior com o exterior, do espaço público com o privado.

4. OS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS DA AVENIDA REBOUÇAS A PARTIR DE 2016

Para verificar o processo de transformação recente pelo qual está passando a Avenida Rebouças, selecionou-se como recorte espacial o trecho com extensão de 1.500 metros entre a Avenida Henrique Schaumann/Avenida Brasil até a Avenida Brigadeiro Faria Lima, para levantamento de dados. Foram selecionadas três categorias de análise para verificação dos instrumentos urbanísticos adotados nos empreendimentos em projeto e implantação no trecho selecionado, que estão vinculadas às propostas do novo PDE (SÃO PAULO, Município, 2014): calçadas ampliadas; uso comercial no pavimento térreo, com fachadas comerciais voltadas para as vias lindeiras aos lotes (fachada ativa) e proposta de uso misto nas edificações.

A partir das informações obtidas pela observação no local e em endereços eletrônicos de divulgação dos imóveis que serão construídos, foi possível identificar seis empreendimentos em diferentes fases de desenvolvimento (Quadro 1), sendo que: dois empreendimentos já estão com as obras iniciadas; dois estão fechados por tapumes, mas ainda não há movimentação de construção; um fez as demolições necessárias e atualmente está sendo utilizado como estacionamento; e apenas um deles ainda não demoliu os imóveis existentes e tem apenas um outdoor comunicando que em breve haverá um lançamento de novo edifício (Figura 6). Para a implantação dos seis empreendimentos foram necessárias as demolições de 26 edificações.

	Shpaisman	SKR Pinheiros	Helbor Wide	White 2880	You, Faria Lima	JFL
Endereço	Av. Rebouças, 2100	Rua dos Pinheiros, 423	Av. Rebouças, 2636	Av. Rebouças, 2880	Av. Rebouças, 3026	Av. Rebouças, 3084
Projeto de Arquitetura		SPBR Arquitetos	Marchi Arquitetura	Aflalo e Gasperini	Könisberger Vannucchi	Aflalo e Gasperini
Área (m2)	3.014,66	3.493,88	4.685,38	3.072,00	1.605,41	1.886,20
Nº pav.		26	31	32	24	29
Total unid.			339		188	167
Vagas estac.			Sim	Sim	Sim	Sim

Usos		Residencial	Residencial, comercial	Residencial, corp., com.	Residencial e comercial	Residencial, escritórios
Calçadas ampliadas			X	X	X	X
Uso comerc. no térreo			X	X	X	X
Uso misto edificações			X	X	X	X

Quadro 1: Empreendimentos lançados e previstos para a Avenida Rebouças, no trecho entre a Avenida Brasil e Avenida Brigadeiro Faria Lima

Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019.



Figura 6: Perspectivas dos empreendimentos lançados na Av. Rebouças a partir de 2016.

Fontes: Skyscrapercity, SKR Pinheiros, 2019; HELBOR WIDE, 2019; White 2880, 2019; YOU Faria Lima, 2019, SAMARENG, 2019.

4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme a historiografia levantada foi possível verificar a importância da Avenida Rebouças desde os tempos dos bandeirantes, quando ainda era parte do antigo Caminho dos Pinheiros, que ligava a São Paulo de Piratininga com as zonas oeste e sul do Brasil. A partir do século XVIII, esse caminho era percorrido pelos tropeiros que comercializavam os gêneros alimentícios vindos do Rio Grande do Sul e das feiras de Sorocaba para abastecimento e centros urbanos que se formavam no entorno das jazidas da região das Minas Gerais.

Depois de um período de harmonia entre os elementos urbanos e o sistema viário que perdurou até aproximadamente 1920, a cidade passou a expandir-se horizontalmente, comprometendo esse equilíbrio e evidenciando os problemas de mobilidade. Foi então, proposto o Plano de Avenidas (autoria de Prestes Maia e Uilhôa Cintra), que foi efetivado na administração Prestes Maia e contemplava um sistema esquemático de vias perimetrais e radiais. A Avenida Rebouças, continuação da Rua da Consolação, é uma das radiais que perduram até hoje na direção sudoeste, ligando o centro com a perimetral no trecho da Avenida Marginal Pinheiros.

Em função do alargamento das avenidas, que envolvem as regiões centrais, ocorreu uma verticalização em toda a região do centro novo. Entre as décadas de 1930 e 1960,

o racionalismo moderno presente na arquitetura emergente incentivou o uso misto das edificações, tais como residências, serviços e comércios, restaurantes, cinemas e galerias no pavimento térreo, havendo uma integração entre o espaço público e o privado. Após os anos 1960, novas centralidades surgiram, mas sem as mesmas características do espaço público. Desde então a Avenida Rebouças se manteve como uma rota importante para acessar as centralidades que foram surgindo na direção sudoeste, tais como Avenida Paulista, Avenida Brigadeiro Faria Lima, Avenida Luis Carlos Berrini e Avenida Nações Unidas.

Diante desse cenário, ao se estudar a questão específica da articulação entre edificação e espaço público, a partir da análise dos dados obtidos dos 6 empreendimentos, objetos de pesquisa e segundo as três categorias selecionadas (uso misto na edificação; uso comercial no pavimento térreo e calçadas ampliadas) pode-se constatar que:

Dois empreendimentos (Shpaisman e o SKR Pinheiros) ainda não disponibilizaram dados suficientes sobre os projetos para que possam ser identificadas as categorias;

Os outros quatro empreendimentos (Helbor, White 2880, You Faria Lima e JFL Realty) atendem às três categorias analisadas.

Esse resultado demonstra que ao menos do lado pertencente ao bairro de Pinheiros da referida avenida espera-se haver uma boa integração do espaço público, as calçadas e os espaços privados dos térreos das novas edificações. Já no lado oposto, a legislação continua mantendo a característica horizontalizada das construções. Assim, é possível concluir que o PDE vigente aponta na direção correta ao inserir instrumentos urbanísticos que estimulam maior integração entre o edifício e o espaço público.

REFERÊNCIAS

AMARAL, Antônio Barreto do. **O bairro de Pinheiros**. Série história dos bairros de São Paulo II. Departamento de Cultura da Secretaria de Educação e Cultura da Prefeitura do município de São Paulo, 1969.

ANELLI, Renato. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo. Das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. **Arquitextos**, São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, mar. 2007. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>. Acesso em: 22 jul. 2019.

ANTONELLI, Diogo. **O último dos tropeiros**. Jornal Paranaense – Gazeta do Povo, 31/01/2014. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/o-ultimo-dos-tropeiros-efuegy2r4ubr2kge7ivlp8wge/>. Acesso em: 12 de julho de 2019.

ARROWSMITH, John. Londres, 1844. **Mapa das tropas**. Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/56/Detalhe_do_mapa_Brazil_%281844%29%2C_de_John_Arrowsmith.jpg. Acesso em: 22 jul. 2019.

BACELLI, Roney. **Jardim América. Série História dos bairros de São Paulo**. Vol.20. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico. Divisão do Arquivo Histórico, Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, 1982.

BOND, Rosana. **A saga de Aleixo Garcia, o descobridor do Império Inca**. Florianópolis. Editora Insular,

1998.

CABRAL, José Antônio Teixeira. **A estatística da Imperial Província de São Paulo (1827)**; org., transcr. E notas paleográficas Cristina Antunes; apr. José de Souza Martins São Paulo: EDUSP, FAPESP, 2009, p.121.

CALTHORPE, Peter. **The next american metropolis: ecology, community and the american dream**. Nova York, Princeton Architectural Press, 1993.

HELBOR WIDE. **Portal JM Marques**. Disponível em: <http://www.jmmarques.com.br/pagina/empreendimento/wide-sao-paulo=696>. Acesso em 23 jun. 2019.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Caminhos e Fronteiras**. Rio de Janeiro: Ed. José Olímpio, 1957.

MEYER, Regina; CUNHA JR., Jaime; FONTENELE, Sabrina. Centro Novo de São Paulo. Um projeto de chão. **Arquitextos**, São Paulo, ano 19, n. 221.00, Vitruvius, out. 2018. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.221/7146>. Acesso em 22 jul. 2019.

PRADA, Cecília. **Peabiru, a trilha misteriosa**. Revistas – Online – SESC SP, 08/09/2011.

PASSOS, Maria Lúcia Perrone; EMÍDIO, Teresa. **Desenhando São Paulo: Mapas e literatura: 1877 – 1954**. São Paulo: SENAC. Imprensa oficial, 2009.

PRONIN, Maria. **Interação do edifício com o ambiente urbano: do espaço privado para o espaço público**. Tese de Doutorado, São Paulo, FAUUSP, 2004.

QUINTELLA, Sérgio; FARIAS, Adriana. Nova Rebouças: Após anos de degradação, a avenida ganhará um “banho de loja” com a chegada de mais de 2000 apartamentos e salas comerciais nos próximos meses. **Veja São Paulo**, São Paulo, 31 out. 2018.

REALE, Ebe. **Brás, Pinheiros, Jardins**. São Paulo: EDUSP, 1982.

ROSA, Sílvia Costa. **1001 Ruas de São Paulo. Guia sobre a História dos Homenageados nas Placas da Cidade**. São Paulo, Panda Books, 2003.

ROSÁRIO, Mariana. Era uma vez uma avenida: com construções vazias e pichadas a Rebouças enfrenta crise comercial e imobiliária. **Veja São Paulo**, São Paulo, 18 out 2017.

SAIA, Luís. **Morada Paulista**. São Paulo: editora Perspectiva, 1972.

SAMARENG. **Projeto Rebouças 3084**. Disponível em: <https://www.samareng.com.br/copia-forum-embu-das-artes>. Acesso em 23 jun 2019.

SKYSCRAPERCITY. **SKR Pinheiros**, 2019. Disponível em: www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=2074245. Acesso em 23 jun 2019.

SÃO PAULO (Município). **Lei nº 16.050**, de 31 de julho de 2014. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, Texto da Lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2014.

SÃO PAULO (Município). **Lei nº 16.402**, de 22 de março de 2016. Lei do Zoneamento que disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo do Município de São Paulo. São Paulo: PMSP, 2014.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as origens do Urbanismo em São Paulo**. São Paulo: Empresa das artes, 1996.

YOU Faria Lima. In: **You Inc e Tibério**, 2019. Disponível em: <https://www.youinc.com.br/empreendimento/>

you-faria-lima-venda-apartamento-studio-1-2-dormitorios-pinheiros-av-reboucas-sao-paulo-sp/. Acesso em 20 jun. 2019.

WHITE 2880. Disponível em: https://white2880.com.br/?utm_source=google&utm_medium=cpc&gclid=EAlalQobChMIjpu82pX44gIVEIORCh3duwFtEAAYASAAEgJO4PD_BwE#contato. Acesso em: 20 jun. 2019.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Agricultura Urbana 116, 118, 122, 126

Análise Espacial 13

Arborização Urbana 24, 63, 65, 66, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 84, 85, 86, 87

Áreas Verdes 5, 21, 36, 37, 41, 42, 60, 63, 64, 65, 75, 82, 87, 101, 117, 162, 171, 195, 241

Assentamentos Sustentáveis 219

C

Calçada 79, 267, 276, 278, 291

Cambio Climático 30, 31, 37, 61

Caminhabilidade 259, 267, 269, 270, 272, 276, 278, 289

Cidade 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 16, 17, 18, 22, 64, 65, 66, 67, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 81, 84, 87, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 101, 103, 107, 108, 109, 110, 113, 114, 117, 118, 120, 121, 123, 124, 125, 129, 130, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 159, 160, 161, 162, 163, 166, 167, 168, 171, 172, 173, 174, 175, 184, 185, 186, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 210, 212, 213, 215, 217, 231, 234, 235, 236, 237, 240, 241, 242, 243, 247, 248, 250, 255, 259, 260, 264, 265, 267, 268, 269, 270, 276, 278, 280, 281, 282, 283, 284, 286, 287, 289, 290, 291, 292, 294, 295, 296, 297, 299, 301, 303, 307, 308

Cidade-Jardim 159, 160, 162, 171

Comunidades Alternativas 219, 226, 232

Comunidades Intencionais 219, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 229, 231

Convívio Social 105, 188, 279, 280, 285, 286, 291

Crescimento Urbana 102

Cultura da Sustentabilidade 219

D

Desenvolvimento Sustentável 1, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 86, 177, 224, 225, 231, 288, 294

E

Ecologia de Paisagens 13

Ecologia Urbana 116, 120, 121, 123, 125

Escola Sem Muros 234, 235, 236, 238, 240, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 251, 258, 260, 261, 262, 263, 264

Espaços Públicos 27, 84, 88, 89, 91, 92, 93, 97, 98, 100, 101, 204, 264, 267, 268, 269, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 288, 289, 290, 291, 292

Evolução Urbana 10, 129, 144

F

Fragmentação Espacial 13, 15, 27

G

Gestão Urbana 113, 291, 296, 297, 298, 300, 303, 307

H

História Urbana 176

I

Infraestrutura Religiosa Católica 145, 147, 153, 154, 155

Infraestrutura Verde 13, 14, 16, 21, 22, 24, 27, 28

L

Legislação Ambiental 15, 102

legislação Urbanística 102, 104, 109, 113

Lugar Público 279

M

Mobilidade Ativa 267, 269, 270, 272, 274, 276, 278

Morfologia Urbana 28, 63, 65, 88, 102, 103, 105, 107, 159, 160, 161, 173, 174, 186

O

Ocorrências Urbanas 102, 103, 105, 106, 107, 108

P

Paisagem 13, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 27, 28, 61, 65, 71, 112, 117, 119, 120, 121, 125, 127, 137, 162, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 203, 205, 253, 263, 281, 283, 293, 301

Paisaje Cultural 30, 32

Participação Social 90, 93, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 306, 307

Patrones de Localización 145, 151

Pedestre 5, 11, 12, 213, 267, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 276, 278

Percepção 63, 71, 75, 87, 88, 91, 93, 98, 99, 100, 123, 124, 177, 178, 248, 253, 255, 259, 264, 270

Planejamento Urbano 5, 6, 64, 101, 102, 103, 104, 105, 110, 113, 116, 124, 125, 199, 240, 279, 282, 288, 291, 300

Políticas Públicas 1, 3, 4, 8, 11, 90, 105, 192, 240, 264, 282, 291, 296, 297, 298, 303, 304, 305
Práticas Urbanas Criativas 114, 279, 282, 283, 284, 286, 287, 289, 291, 293, 294
Processamento de Imagens 13
Processo de Projeto 233, 234, 260
Projeto Urbano 98, 161, 187, 191, 200, 201, 298

Q

Qualidade do Espaço Urbano 203, 205, 210, 267

R

Reconversão 187, 191

Resiliência Urbana 116, 118, 123

S

Serviços do Ecossistema 116, 117, 118, 121, 122, 125

Sistema Viário 5, 11, 15, 72, 170, 173, 195, 198, 203, 205, 210, 212, 215

T

Trama Urbana 47, 141, 145, 146, 149, 152, 157

U

Urbanismo 1, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 16, 28, 36, 61, 63, 101, 114, 129, 139, 142, 145, 159, 163, 167, 171, 175, 188, 190, 194, 195, 196, 197, 199, 201, 202, 203, 212, 213, 216, 217, 219, 221, 229, 230, 231, 234, 265, 267, 278, 284, 286, 287, 288, 291, 293, 294, 296, 307, 309

Urbanização 1, 3, 4, 7, 10, 11, 15, 18, 64, 67, 106, 112, 116, 117, 118, 130, 139, 143, 193, 196, 241

V

Vegetação 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 72, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 87, 106, 111, 114, 163, 173, 195, 272, 276, 278

ARQUITETURA E URBANISMO: ABORDAGEM ABRANGENTE E POLIVALENTE 2

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 

ARQUITETURA E URBANISMO: ABORDAGEM ABRANGENTE E POLIVALENTE 2

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 