

CENTRALIDADES CONTEMPORÂNEAS EM SÃO PAULO

Estudo sobre a construção do eixo Berrini - Chucri Zaidan

Contemporary Centralities in São Paulo
Study on the construction of the Berrini - Chucri Zaidan axis
Centralidades Contemporâneas em São Paulo
Estudio sobre la construcción del eje Berrini - Chucri Zaidan

Renata Priore Lima, Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade
Paulista, renataprilima@gmail.com

Adriana Massucatti Silva do Nascimento, Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Paulista
arq.drimassucatti@gmail.com

Amanda Bozzi Nunes, Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Paulista,
amanda.bozzi@hotmail.com

RESUMO

Este artigo investiga as mudanças morfológicas e funcionais da avenida Chucri Zaidan e sua relação com o novo eixo de centralidade urbana de São Paulo, composto também pela avenida Berrini. O estudo busca revelar as lógicas de construção e os processos que vem transformando a área em centro financeiro e eixo condensador de atividades de lazer, serviços, comércio e cultura que enriquecem a vida social da cidade. Para estudá-la, buscaremos identificar as principais transformações urbanas que ocorreram ao longo da história, desenhando as mudanças transcorridas na tipologia edificada, nos usos e contornos dos espaços públicos e coletivos. As análises serão embasadas por documentos oficiais, desenhos elaborados a partir de mapas cadastrais da prefeitura, dados coletados *in loco*, bem como na discussão teórica sobre a via como elemento estruturador dos espaços coletivos e de sua centralidade e urbanidade. Como resultado, verifica-se que este eixo se constrói como uma centralidade linear, mediante a implantação de edifícios de uso misto, com predominância de edifícios de escritórios, implantados em quadras parcialmente abertas configuradas com caminhos e áreas livres permeáveis, com ampla oferta de áreas verdes. Por outro lado, é carente de mistura social.

Palavras-chave: Centralidade Linear, Espaços Coletivos, Metrôpole de São Paulo, Vida urbana.

Linha de Investigação: B1_Teoria e História da Cidade e do Território.

ABSTRACT

This article investigates the morphological and functional changes of Chucri Zaidan avenue and its relationship with the new axis of urban centrality of São Paulo, also composed of Berrini Avenue. The study seeks to reveal the construction logics and the process that has been transforming the area into a financial center and condenser axis of a mixture of uses, including leisure activities, services, commerce and culture that enrich the social life of the area. To study it, we will seek to identify the main urban transformations that have occurred throughout history, drawing the changes that have occurred at the ground level, the building typology, the uses and contours of public and collective spaces. The analyses will be based on official documents, drawings drawn from registration maps of the city, on data collected on site, and on the theoretical discussion about the way as a powerful element of condensation of collective spaces and their centrality and urbanity. As a result, it is verified that the axis is constructed as a linear centrality, through the implementation of mixed-use buildings, with predominance of office buildings, implanted in partially open blocks configured with paths and permeable free areas, with a wide offer of green areas. On the other hand, it lacks social mixing.

Keywords: Linear Centrality, Collective Spaces, Metropolis of São Paulo, Urban life.

Linha de Investigação: B1_Theory and History of the City and the Territory.

RESUMEN

Este artículo investiga los cambios morfológicos y funcionales de la Avenida Chucri Zaidan y su relación con el nuevo eje de centralidad urbana de São Paulo, también compuesto por la Avenida Berrini. El estudio busca revelar las lógicas constructivas y el proceso que ha ido transformando la zona en un centro financiero y eje condensador de una mezcla de usos, incluyendo actividades de ocio, servicios, comercio y cultura que enriquecen la vida social de la zona. Para estudiarlo, buscaremos identificar las principales transformaciones

urbanas que se han producido a lo largo de la historia, dibujando los cambios que se han producido a nivel del suelo, la tipología del edificio, los usos y contornos de los espacios públicos y colectivos. Los análisis se basarán en documentos oficiales, dibujos extraídos de mapas de registro de la ciudad, en datos recopilados in situ y en la discusión teórica sobre el camino como un poderoso elemento de condensación de los espacios colectivos, de su centralidad y urbanidad. Como resultado, se verifica que el eje se construye como una centralidad lineal, a través de la implementación de edificios de uso mixto, con predominio de edificios de oficinas, implantados en bloques parcialmente abiertos configurados con caminos y áreas libres permeables, con una amplia oferta de áreas verdes. Por outro lado, carece de mazela social.

Palabras-clave: Centralidad Lineal, Espacios Colectivos, Metr poli de São Paulo, Vida urbana.

Linha de Investiga o: B1_Teor a e Historia de la Ciudad y el Territorio.

Introdu o

As cidades contempor neas est o em constante transforma o, assim como suas áreas centrais. Em São Paulo, maior cidade da América do Sul, essas áreas passam na atualidade por um profundo processo de reorganiza o. Enquanto algumas áreas perdem fun es e dinamismo, outras, antes formadas por tecidos urbanos convencionais, se reorganizam, absorvendo novos usos, fluxos e dinâmicas t picas dos centros tradicionais. A avenida Berrini e sua continua o, a avenida Chucri Zaidan são áreas de extrema importância para a dinâmica da cidade e da região metropolitana e têm se transformado rapidamente nas últimas décadas, organizando-se como eixo de nova centralidade.

Diante dessa realidade, este artigo propõe uma reflexão sobre o tema das centralidades urbanas contemporâneas e suas varia es, que adquirem novas formas e dinâmicas, com foco no estudo das avenidas Berrini e Chucri Zaidan, localizadas na Zona Sul da cidade de São Paulo. O estudo procura identificar a influência das redes de transporte, leis urbanísticas, projetos arquitetônicos e urbanos, as mudanças de uso e dinâmicas de organiza o e expansão da cidade, a partir de uma abordagem morfológica. Desta forma, busca contribuir com a compreensão das dinâmicas e lógicas espaciais e de projeto que configuram essa área que estrutura o território e as dinâmicas metropolitanas.

O objetivo principal deste artigo   investigar o processo de evolu o urbana da avenida Chucri Zaidan desde sua implanta o até a atualidade, buscando entender sua transforma o em centro linear metropolitano e revelar as dinâmicas, lógicas espaciais e solu es de projeto que aproximam o edifício da cidade, ampliando sua rede de espaços coletivos. Os objetivos específicos são: (i) aprofundar a discussão sobre os eixos de nova centralidade linear, relacionando-a com temas sobre sistema de transportes; arquitetura dos espaços coletivos e rela o edifício-cidade; (ii) entender o processo histórico de implanta o e evolu o funcionais e morfológica, com foco na região da avenida Chucri Zaidan e suas imedia es; (iii) explicar a organiza o espacial deste eixo, identificando projetos urbanos determinantes na sua configura o; (iv) verificar como se formam os espaços coletivos e a rede de espaços dos pedestres ao longo do eixo e sua rela o com os projetos de novos edifícios, buscando avaliá-los criticamente para entender como qualificam os espaços coletivos.

A hipótese deste trabalho considera que durante o processo de expansão da região metropolitana de São Paulo houve um deslocamento das fun es e dos fluxos do centro principal e da avenida Paulista para o eixo formado pelas avenidas Faria Lima, Berrini e Chucri Zaidan, que vem se organizando como centro linear. Considera-se que os novos fluxos de pessoas, veículos, capital, entre outros, geram dinâmicas que interferem no desenho e na configura o dos espaços de interface entre os edifícios e a cidade, impactando a configura o da rede de espaços coletivos e a urbanidade da via.

A metodologia adotada abrange as seguintes etapas: revisão da literatura sobre tema e área de estudo, coleta de informa es sobre projetos urbanísticos e arquitetônicos, legisla o urbanística, mapas cadastrais, planos diretores, cartas territoriais, planos topográficos, fotos aéreas e/ou de satélite, e o mapeamento e outros registros levantados *in locu* a partir de visitas a campo, pesquisa em arquivos e bases oficiais digitais e projetos da Opera o Urbana  gua Espreada. Nestas bases, serão analisados aspectos socioecon micos, dinâmicas e fluxos urbanos, atividades dos edifícios e uso do solo, redes de mobilidade e estrutura do parcelamento do solo contíguo ao eixo, a partir do redesenho e elabora o de diagramas que expliquem elementos marcantes do processo de evolu o urbana da  rea.

Este artigo está estruturado da seguinte forma: a primeira parte discute conceitualmente os eixos de estrutura o urbana e sua importância na organiza o da cidade contemporânea. A segunda, apresenta uma reflexão sobre a organiza o espacial do eixo em estudo e o impacto dos projetos urbanos e arquitetônicos

recentes, principalmente da Operação Urbana Água Espreada. A terceira trata dos novos espaços coletivos que se formam a partir da implantação de projetos arquitetônicos recentes na Avenida Chucri Zaidan. Por fim, são apresentadas as conclusões e as referências utilizadas neste estudo.

1. Eixos e redes de estruturação urbana e sua importância na organização da cidade contemporânea

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, têm a capacidade de se expandirem e suportarem o crescimento, as transformações tecnológicas e funcionais contingentes aos fenômenos urbanos atuais.

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 apresentam grande capacidade centrípeta e costumam atrair equipamentos importantes, atividades urbanas e pessoas de diferentes origens. E agregam uma forte tendência a acolher uma complexa rede de espaços compartilhados, públicos e privados. Por esse motivo têm grandes possibilidades de se converterem em lugar central (Casanovas, 1994).

Os eixos de alcance territorial, segundo De la Torre (2006), são peças-chave na organização da mobilidade porque permitem relacionar o sistema viário primário e secundário garantindo acessibilidade para diferentes zonas. Para Kevin Lynch (1964), os eixos metropolitanos são uma grande oportunidade como ferramenta de projeto urbano, porque são capazes de criar hierarquias espaciais através de um elemento unificador. Sua força e suas possibilidades de arranjos têm desafiado arquitetos e urbanistas, cujas reflexões se expressam em experiências emblemáticas tais como o Plano da Grande Londres (1944), o projeto da cidade de Hook (1963) por Buchanan e o de Viápolis de Uhlig (1979), entre outras que usam eixos mestre como princípio de crescimento, e que na maioria dos casos, trazem na sua essência a ideia de centralidade. Além dos centros lineares planejados, existem aqueles que foram se construindo como centralidade ao longo do tempo, tais como Castellana, em Madrid; Avenida Diagonal, em Barcelona; avenida Paulista, em São Paulo (figura 1).

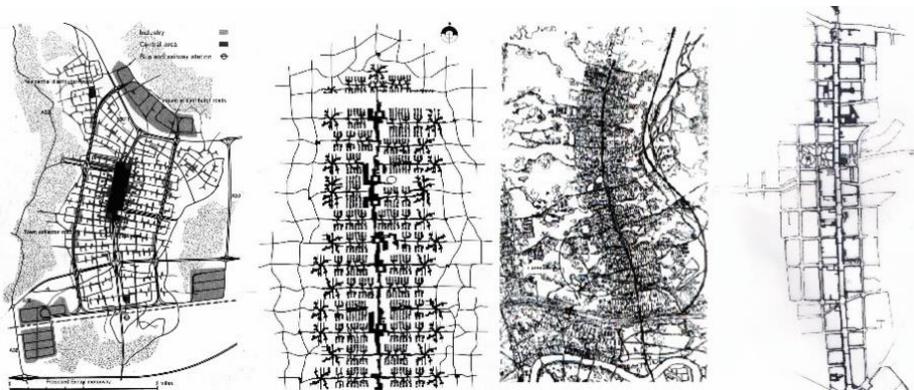


Fig. 1: Estruturas urbanas lineares organizadas por redes espaciais complexas e hierarquizadas. Da esquerda para a direita: Hook New Town, por Buchanan; Viápolis, por Klaus Uhlig; PlanelGrã Londres de 1944 y e Avenida Paulista, situação atual. Fonte: Uhlig, (1979, p.12); Buchanan, (1963); elaboração própria.

Existem certas características que costumam estar presentes nos centros lineares que são influenciadas pelo desenho da via e da arquitetura, tipo de uso dos edifícios lindeiros, qualidade da infraestrutura e diversidade do meio de transporte, forma de organizam dos espaços de circulação dos pedestres e dos espaços coletivos. As condições de acessibilidade e conectividade são igualmente relevantes na formação das dinâmicas e espacialidades dos eixos.

A centralidade contemporânea é um termo elástico que pode ser interpretado de diferentes maneiras na literatura urbanística. Significa concentração, mistura, vida urbana e assume formas diversas. De acordo com Serra et al. (1996), a morfologia dos centros é complexa e consiste na interseção de diferentes escalas: a pequena, mais humana; e a grande ou monumental, que a relaciona com as outras partes da cidade. De acordo com os autores, a vitalidade dos centros urbanos é marcada por limites econômicos e culturais que, quando alcançam a data de validade, perdem vigor exigindo novas ações e abordagens.

Segundo Bundó (2012), a evolução da área central e o deslocamento do centro para outros lugares é um processo que ocorre com muita frequência na cidade contemporânea que procura adaptar-se às novas necessidades da sociedade. O centro de gravidade da área urbana, segundo o autor, costuma migrar para territórios onde existam terrenos livres com dimensões razoáveis e boas condições de acessibilidade que passam a atrair novos empreendimentos e atividades que antes ocupavam o centro tradicional. Portanto, já não se pode falar na existência de um único centro, mas na coexistência de subcentros que guardam certas relações de complementaridade com o núcleo central, podendo inclusive converter-se em centro principal.

Os centros são 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 expressam a singularidade ou o contraste com o resto. Costumam agrupar comércio, serviços, instituições e equipamentos culturais, de lazer, empresas TIC, entre outros.

Por definição, a centralidade é algo que está no centro, mas dadas as condições de transporte e acesso, tornaram-se possíveis em praticamente qualquer lugar do território urbanizado. Apesar de estarem cada vez mais dispersas e especializadas, não deixaram de concentrar-se, multiplicar-se e diversificar-se, o que se explica pelo alcance das redes de transporte e das tecnologias de comunicação que ramificam e multiplicam as conexões sociais, físicas e virtuais. Também exprime as boas localizações, e se refere mais à vocação de certas áreas para conformarem-se como centro (Ascher, 2001), e de serem reconhecidas, utilizadas e socialmente apropriadas como um espaço de convergência. Do ponto de vista morfológico, a palavra "centro" remete à ideia de uma forma nuclear ou polar, no entanto, "a centralidade é sempre mais uma geometria variável" (Portas, 2001, p. 122), o que é observado na cidade atual que incorpora outros tipos morfológicos de centralidade tais como ortogonais, difusas, periféricas ou 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. O termo é conhecido na literatura urbanística por meio de trabalhos tais como os de Campos Filho (2003), Campos (2012), Leite (2017) e Lima (2020). Também está presente na legislação urbanística de São Paulo como no Plano Diretor do município de 2002 e na lei de zoneamento de 2004, onde a centralidade linear corresponde a um tipo de centralidade diferente da centralidade polar. No Plano urbanístico Básico (PUB) de 1968, já havia referência à sua organização segundo a nomenclatura de Corredores de Atividades Múltiplas (Lima, 2020). O desenho das infraestruturas urbanas atuais bem como as logísticas de circulação e transporte são determinantes neste tipo de organização.

Dada essa capacidade dos eixos metropolitanos se conectarem e absorverem os grandes fluxos e articularem os tecidos adjacentes, relacionando-os com o território, formam-se as centralidades lineares que normalmente são articuladas por uma rua importante ou avenida (Leite, 2017) e acabam atraindo uma arquitetura singular e muito permeável ao nível do solo (Lima, 2020).

Em São Paulo, o fenômeno de organização de centralidades lineares é recorrente, e tem acontecido em localidades e escalas diferentes. Isso acontece porque o urbanismo moderno da cidade é sem dúvidas o urbanismo das grandes avenidas, cujo resultado é uma estrutura urbana marcada pelos grandes eixos, dentre os quais muitos acabam apresentando algum trecho de centralidade. E embora possam estar ocultos no tecido urbano, os centros lineares estão presentes na maioria das cidades e se formam com uma frequência cada vez maior. Se diferenciam de outras áreas especializadas, como ruas comerciais, a exemplo da rua 25 de Março e Oscar Freire em São Paulo, por sua morfologia e funcionalidade e por terem características e dinâmica próprias dos centros tradicionais, tal como ocorre na avenida Paulista e mais recentemente no eixo Berrini - Chucri Zaidan.

2. Implantação e evolução do eixo Berrini - Chucri Zaidan

O eixo urbano Chucri Zaidan – Berrini está localizado na margem leste do Rio Pinheiros, na zona sul da cidade de São Paulo, próximo à marginal Pinheiros. É composto pelas avenidas Berrini, Chucri Zaidan (a mais recente delas), que se conectam linearmente com a avenida Faria Lima, que foi a primeira a desenvolver-se como centro linear, a partir de sua implantação nos anos 1970. Na região da Berrini, o crescimento urbano foi lento até os anos 1940, quando a avenida foi traçada nas terras banhadas pelo rio Pinheiros já retificado (1950) e suas margens foram parceladas pela empresa The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited (Figura 2).

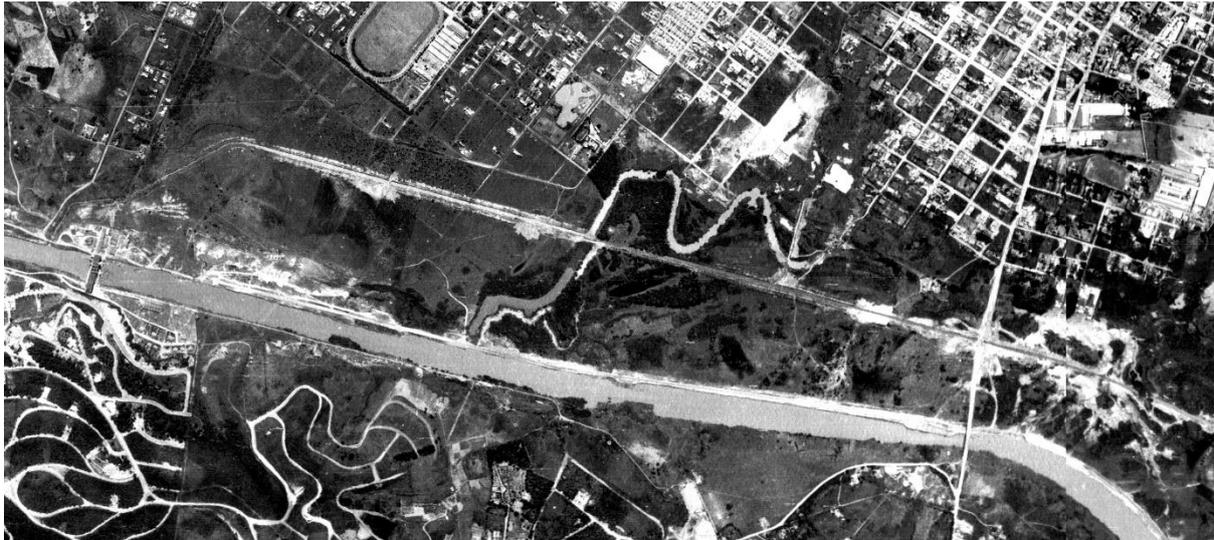


Fig. 2: Foto aérea da região em 1940, durante as obras de canalização do Rio Pinheiros onde nota-se que a área ainda estava desocupada. Fonte Geosampa (2022).

A retificação do Rio Pinheiros coincidiu com a aceleração do processo de industrialização que atingiu esta área desocupada que contava com terrenos grandes e chácaras. A região passou a atingir indústrias, principalmente a partir de 1957, quando um novo ramal ferroviário foi implantado pela Companhia Sorocabana. Esse novo ramal, conhecido como Linha Sul, Ramal de Pinheiros ou Ramal de Jurubatuba, se interligava ao ramal Mairinque-Santos e foi acomodado sobre a várzea do Rio Pinheiros, contíguo à área de estudos. Atualmente a Linha Sul foi incorporada pela CPTM, tendo sido rebatizada como Linha 9 da CPTM.

A estrada de Ferro Sorocabana foi um grande atrativo para a implementação de indústrias nas décadas seguintes à sua implantação. Outro fator que intensificou o assentamento de indústrias na região da atual avenida Berrini e Chucri Zaidan foi sua proximidade com o Rio Pinheiros que facilitou o descarte de resíduos. Nesse período, a área se transformou completamente, tanto dos seus aspectos morfológicos quanto pela transição de um ambiente rural para um ambiente urbanizado.

O desenvolvimento urbano da Faria Lima, que ocorreu principalmente a partir do seu alargamento e expansão em 1975, fortaleceu a formação deste vetor, que se estendeu para a Zona Sul da cidade, conectando-se, através da avenida Funchal, à Berrini. Em 1990 as atividades do setor terciários da Faria Lima já havia se expandido para a região da Berrini, com a implantação de empresas e bancos, edifícios de escritórios e centros comerciais de grande porte. Além disso, a avenida Paulista, que era o setor terciário mais ativo da cidade na ocasião, já se encontrava saturado e existia uma forte demanda por áreas para a expansão do setor de negócios.

Projetada pelos arquitetos Carlos Bratke, Roberto Bratke e Francisco Collet, a Berrini foi inaugurada em 1965. Em 1975, foram construídos os primeiros edifícios de escritórios, e em 1985 já existiam aproximadamente 20 edifícios (Nobre, 2000). Em seus 1870m de extensão, a área abriga edifícios emblemáticos como o World Trade Center. Com o tempo, foi se organizando na área uma centralidade intensa, que continua a se expandir, atraindo novas e mais robustas torres de serviços e de usos diversos, sendo objeto de intervenção de projetos urbanos e arquitetônicos de grande porte, muito deles orientados pelas premissas das Operações Urbanas Faria Lima e Água Espraiada.

As Operações Urbanas (O.U.) são instrumentos de intervenção que estabelecem determinadas regras urbanísticas e incentivos à densidade populacional e de construção em uma área específica da cidade com perímetro pré-determinado. Visam atingir metas de qualificação dos territórios que abrangem por meio de um conjunto de diretrizes urbanísticas, conforme estabelecido no Estatuto da Cidade. A Operação Urbana que engloba o eixo das avenidas Berrini e Chucri Zaidan é a O.U. Água Espraiada. Seu principal objetivo é reorganizar o tecido industrial em transformação, bem como melhorar a qualidade de vida na área, valorizando a paisagem urbana, criando áreas verdes e otimizando a infraestrutura existente a fim de gerar recursos financeiros (Figura 3).



Fig.3: Foto aérea da Berrini e Chucrí Zaidan. Fonte: Wikipedia (2022).

Hepner (2010) aponta que regiões como Pinheiros e Itaim Bibi se transformaram em áreas muito valorizadas, concentrando investimentos público privado que significaram a modernização na região. Estes investimentos ocorreram com a ampliação da avenida Faria Lima, a modernização do sistema de transporte com a implementação da Linha Amarela do Metro (Linha 4), a construção da Ponte Octávio Frias de Oliveira, conhecida como ponte Estaiada e, mais recentemente, com a implantação da avenida Chucrí Zaidan, entre outras ações.

A construção da avenida Chucrí Zaidan foi iniciada no ano de 2012 e concluída em 2018 como parte das ações da O. U. Água Espraiada. Em 2011, quando o projeto de prolongamento da avenida foi concebido, o alto congestionamento da Berrini já era muito intenso. Este foi planejado para abrigar um sistema de transporte coletivo definido por um corredor de ônibus e uma ciclovia, dando continuidade ao eixo formado pelas avenidas Luís Carlos Berrini e Faria Lima. O plano urbano desenvolvido pela Prefeitura também previu a instalação de ciclovia na calçada junto a Marginal Pinheiros. No âmbito privado, as transformações em curso apresentam uma tendência à construção de grandes empreendimentos de uso misto, cujos projetos, mesmo que indiretamente, procuram se relacionar de alguma forma com os fluxos e dinâmicas da cidade.

Quanto ao zoneamento, a maior parte da área analisada é classificada como Zona de Centralidade (ZC), que prevê o uso misto, incentivando a sua consolidação como centro linear. Mas apesar de contar com áreas comerciais e habitacionais, o uso do solo predominante é de serviços, sendo a maioria das construções caracterizada por torres de alto padrão. Seguindo as diretrizes da Operação Urbana Água Espraiada, também foram definidos dois setores destinados à habitação de interesse social (ZEIS) dentro do perímetro Chucrí Zaidan (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2018), o que trará mais diversidade social e de usos para área, que se organiza como centralidade estratégica no funcionamento da cidade.

3. Espaços coletivos da Avenida Chucrí Zaidan

Com base nas mudanças morfológicas e funcionais que vem ocorrendo no eixo Berrini – Chucrí Zaidan, serão analisados os projetos dos três empreendimentos mais recentes, implantados no setor mais novo, localizado entre a Chucrí Zaidan e a Marginal Pinheiros: o Rochaverá Corporate Towers, o Morumbi Corporate e o Complexo Multifuncional Parque da Cidade. Nestas análises serão avaliadas as características de sua implantação, atividades do pavimento térreo, permeabilidade, oferta de áreas verdes e a forma como esses edifícios se conectam com a cidade, criando espaços coletivos. Algo interessante de se observar é que apesar de terem sido construídos em décadas diferentes os três conjuntos se relacionam, projetos do escritório Aflalo&Gasperini Arquitetos, um dos maiores e mais importantes escritórios de arquitetura da Capital (Figura 4).



Fig.4: Imagem de satélite do antes (2008) e depois (2022) da implantação da avenida Chucrí Zaidan, com indicação da localização dos novos empreendimentos: 1. Morumbi Corporate; 2. Complexo Multiuso Parque da Cidade; 3. Rochaverá Corporate Towers. Fonte: Google Earth fotos históricas (modificado).

O conjunto Rochaverá foi o primeiro a ser construído, sua inauguração ocorreu em 2008. Localizado em um terreno de 37mil m², contém quatro torres de escritórios implantadas em torno de uma praça central. Através desta praça, se tem acesso aos lobbies de cada uma das torres, tanto por pedestres quanto por carros. Devido à implantação das torres, há outras três praças arborizadas com espécies da Mata Atlântica. Mas apesar dos lugares abertos para convívio, o acesso é controlado por agentes de segurança. Um aspecto interessante deste projeto é que a estação de trem Morumbi está implantada no mesmo terreno, permitindo o fluxo de pedestres em parte do terreno, criando uma relação entre a arquitetura e seu entorno. Nota-se que, apesar da boa permeabilidade visual, em algumas áreas, os canteiros são largos e são utilizados para delimitar o espaço (Figura 5).



Fig.5: Implantação e vista aérea do Rochaverá e da Estação Morumbi. Fonte: site AfaloGasperini.e Google Earth. Acesso: 16/04/2022

O projeto do Morumbi Corporate, assim como o do Rochaverá, partiu da premissa de integração do seu terreno com a paisagem urbana. O projeto é composto por duas torres de alturas diferentes. A torre mais alta, Golden Tower, contém 25 pavimentos e segue o alinhamento da torre mais baixa do conjunto Rochaverá. A outra torre, Diamond Tower, tem 17 pavimentos e está sutilmente rotacionada para acompanhar a curvatura da rua. Ambas estão interligadas por uma praça elevada que pode ser usada como área de convivência integrada à via pública. Esse conjunto deriva de uma expansão do Shopping Morumbi e desta forma integra programas multiusos como serviço e lazer. Os espaços de encontro e circulação localizados próximos da passarela que conecta o complexo ao shopping facilitam o acesso e ampliam a circulação de pessoas na região (Figura 6),

Para aumentar a quantidade de áreas verdes no perímetro da Chucri Zaidan, a O.U. também previu a destinar pequenas áreas verdes distribuídas de forma equilibrada dentro do setor e a implantação de um conjunto de parques, área de lazer e cultura. Essas áreas públicas seriam adquiridas através de desapropriação ou doação de área por parte dos futuros empreendimentos privados, algo que aconteceu com a implantação do parque linear dentro do empreendimento Parque da Cidade (PMSP, 2011).

O Complexo Multifuncional Parque da Cidade, que ainda está em fase de implantação, tem uso residencial, de comércio e serviços, e inclui, torres residenciais e de escritórios, shopping, hotel, restaurantes, lojas e um parque linear na parte posterior. Este parque está implantado paralelamente à marginal, sendo uma área privada de uso público. Nesta área também será implantada uma nova ciclovia, e trata-se de uma faixa *non aedificandi* da APP do rio (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2011). Neste projeto, 1/3 da área é ocupada por espaços livres projetados pelo escritório de paisagismo de Pamela Burton & Company e DW Santana. Nestes jardins foram implantadas espécies nativas, trazendo qualidade visual aos espaços de convívio e contemplação. Também buscou reduzir as ilhas de calor e favorecer a retenção de águas pluviais (Figura 6),



Fig.6: Implantação do projeto Parque da Cidade; Passarela conexão com Shopping Morumbi sobre a av. Chucri Zaidan. Fonte: site Ezetec (2022); foto de Adriana Massucati, tirada em 23 de março de 2022.

Nota-se que estas intervenções foram desenhadas a partir de novos paradigmas de arquitetura e urbanismo contemporâneos, que já não privilegiam apenas os automóveis e consideram a necessidade de incluir novas áreas verdes entre os edifícios. Além disso, os três projetos se relacionam e se abrem de alguma forma para a cidade, seja por meio de calçadas largas ajardinadas ou de praças localizadas no pavimento térreo que ampliam a percepção visual dos pedestres oferecendo continuidade e integração visual entre os edifícios e o contexto urbano. A partir de um tipo de implantação que parte da ideia de quadra permeável, com edifícios que se relacionam com a rua, os conjuntos incluem fachadas ativas em alguns pontos. Por outro lado, a vida urbana ainda é insipiente, e os térreos poderiam ser mais ativos, trazendo mais vitalidade para a rua.

4. Considerações finais

A região do eixo das avenidas Berrini e Chucri Zaidan, que dá continuidade à Faria Lima e que articula as quadras da margem direita do rio Pinheiros limitadas pelas pistas expressas da avenida das Nações Unidas, com seus polos de negócios, empregos e serviços, aéreas de lazer e cultura, tornou-se um dos setores mais importantes e estratégicos da região metropolitana de São Paulo. A Operação Urbana Água Espreada, responsável por grande parte da transformação da área, nasceu de um enorme esforço da prefeitura que

precisa ser reconhecido porque possibilitou a expansão e melhoria das redes transporte, melhorou as áreas de circulação de pedestres e garantiu a implantação de edifícios de usos mistos e térreos parcialmente ativos, bem como a reserva de terreno para a habitação de interesse social. Junto com o uso do solo de uso misto, e quadras articuladas por um eixo viário desenhado para diferentes modais, incluindo uma ciclovia, as estratégias de planejamento e projeto corroboraram para que o setor se organizasse como centro linear. E diferentemente de outras zonas em desenvolvimento na cidade, comumente fechadas por muros e outras barreiras físicas, os novos empreendimentos implantados ao longo do eixo estudado, principalmente no âmbito mais recente que se materializou com a conclusão da extensão da avenida Chucrí Zaidan, relacionam-se de alguma forma com seu entorno, ampliando a rede de espaços coletivos da área que, apesar de controlados e pouco ativos até o momento, criam sequências de quadras abertas permeáveis que aumentaram a cobertura vegetal com parques e praças definidas por uma arquitetura mais conectada com o espaço urbano.

Referências

- Ascher, F. (2001) Metropolização e transformação dos centros das cidades. Em: Associação Viva o Centro (org.) *O centro da metrópole: reflexões para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Terceiro Nome/ Imesp, pp. 59 – 67
- Bundó, J. P. (2021) *Forma Urbis: cinco ciudades bajo sospecha*. Barcelona, Laboratório de Urbanismo
- Campos, H. A. (2012) *Centralidades Lineares em Centros Metropolitanos: a terceira perimetral de Porto Alegre*. Santa Cruz: EdUniSC.
- Campos Filho, Candido Malta (2003). *Reinvente seu bairro: Caminhos para Você Participar do Planejamento de sua Cidade*, São Paulo: Editora 34.
- Casanovas, R. B. (1994). Los ejes en el proyecto de la ciudad. *Geometria - Revista Semestral de Arquitectura y Urbanismo*, De los Ejes (Barcelona) 2º semestre.
- De la Torre, María (2006) *La Urbanización de Grandes Ejes Metropolitanos* (tesis doctoral). Universidad Politécnica de Catalunya: DUOT.
- Hepner, A. (2010). *Desenho urbano, capital e ideologia em São Paulo: centralidade e forma urbana na marginal do rio Pinheiros*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo: São Paulo.
- Leite, J. S. (2017) *Ruas emergentes: tendências morfológicas e processos de transformação*. *Quaderns de Recerca en Urbanisme*. 7, 82-103. <https://raco.cat/index.php/QRU/article/view/321807> [Consultado em: 10 de outubro de 2021]. Doi:10.5821/qru.9596.
- Lima, R. P. (2020) *La Avenida Paulista como centro urbano lineal: espacios colectivos, plugins e interfaces urbanas*. Madrid: Editorial Arquia.
- Luz, R. A.; Rodrigues, C. (2020) *O processo histórico de ocupação e de ocorrência de enchentes na planície fluvial do rio Pinheiros de 1930 até os dias atuais*. *Geosp – Espaço e Tempo* (On-line), v. 24, n. 2, p. 340-360. Doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geosp.2020.164499>.
- Nobre, E. A. C. (2000) *Reestruturação econômica e território: expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros*. (Tese de Doutorado). Universidade de São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.
- Prefeitura Municipal de São Paulo (2014). *Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo*. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014>.
- Prefeitura Municipal de São Paulo (2018). Lei 16975/2018. <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16975-de-3-de-setembro-de-2018>.
- Prefeitura Municipal de São Paulo (2011). *Caderno Chucrí Zaidan*. <https://www.prefeitura.sp.gov.br/>
- Portas, N. (2001). As políticas de reforço das centralidades. Em: Associação Viva o Centro (org.) *O centro da metrópole: reflexões para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Terceiro Nome/ Imesp, pp. 121-133.
- Serra, E., español, J. & Quintana, M. (ed.) (1996) *El Centre Reinventat*. Barcelona: Fundació Politecnica de Catalunya.