

## EXPANSÃO DO EIXO DE CENTRALIDADE METROPOLITANA CONTEMPORÂNEA EM SÃO PAULO Avenida Chucri Zaidan e a construção da sua urbanidade

The expansion of the metropolitan centrality axis in São Paulo  
Chucri Zaidan Avenue and the construction of its urbanity

**Renata Priore Lima**

Universidade Paulista/ Universidade Presbiteriana Mackenzie; [renataprillima@gmail.com](mailto:renataprillima@gmail.com)

**Adriana Massucatti Silva do Nascimento**

Universidade Paulista; [arq.drimassucatti@gmail.com](mailto:arq.drimassucatti@gmail.com)

**Mateus da Silva e Santos**

Universidade Paulista; [mateussilvasanto.09.11@gmail.com](mailto:mateussilvasanto.09.11@gmail.com)

### RESUMO

A expansão da avenida Chucri Zaidan, localizada na zona sul da cidade de São Paulo, que vem ocorrendo desde o início dos anos 2000, dá continuidade ao potente eixo financeiro formado pelas avenidas Faria Lima e Berrini e tem provocado uma rápida transformação da área, que se fortalece como centro linear metropolitano. Diante deste fenômeno, este estudo objetiva identificar e analisar as mudanças morfológicas e das dinâmicas urbanas na área, seus impactos na paisagem urbana, nos espaços coletivos e em sua urbanidade. A metodologia utilizada compreende a revisão da literatura urbanística, a caracterização da área de estudo, a análise dos projetos implantados na área e a problematização do processo de transformação arquitetônica, urbanística e paisagística e sua relação com os espaços coletivos da cidade. Como resultado, busca contribuir com a reflexão sobre a produção da cidade contemporânea, suas estruturas espaciais e seus impactos nas dinâmicas sociais.

**Palavras-chave:** Centralidade Linear, Espaços Coletivos, Metrópole de São Paulo, Urbanismo Contemporâneo.

**Bloco temático:** Espaço público e projeto urbano na metrópole contemporânea.

### ABSTRACT

The Expansion of Chucri Zaidan Avenue, located in the southern part of the city of São Paulo, since the early 2000s is a continuity of the powerful financial center formed by Faria Lima and Berrini avenues and has caused a rapid transformation of the area, which is strengthened as a metropolitan linear center. In view of this phenomenon, this study aims to identify and analyze the spatial changes, the dynamics of organization and expansion of the city, their impacts on the urban landscape, on collective spaces and on its urbanity. The methodology used includes the review of the urban literature, the characterization of the study area, the analysis of the projects implemented in the area and the problematization of the process of architectural, urbanistic and landscape transformation and its relationship with the collective spaces of the city. As a result, it seeks to contribute to the reflection about the production of the contemporary city, its spatial structures and social dynamics.

**Keywords:** Linear Centrality, Collective Spaces, Metropolis of São Paulo, Contemporary Urbanism.

**Topic:** Public space and urban project in the contemporary metropolis.

## Introdução

As cidades contemporâneas estão em constante transformação, assim como suas áreas centrais. Em São Paulo, as centralidades passam por um profundo processo de reorganização. Enquanto algumas áreas perdem dinamismo, outras, antes formadas por tecidos urbanos convencionais, se transformam absorvendo novos usos, fluxos e microdinâmicas típicas das áreas centrais.

A morfologia das centralidades contemporâneas difere das tradicionais, tendendo a organizarem-se ao longo de eixos de transporte metropolitanos. A vocação e a capacidade dos eixos absorverem os grandes fluxos e de articularem os tecidos adjacentes relacionando-os com o território resultam na organização de centralidades lineares ao longo de vias importantes, onde a intensidade do fluxo de pessoas torna-se um terreno fértil para a diversificação das atividades urbanas (Lima, 2020; Leite, 2017).

Entretanto, nem sempre as novas centralidades atraem projetos de arquitetura que estabelecem um diálogo com a cultura urbanística local e com as características preexistentes. Como resultado, essas áreas frequentemente se desenvolvem como espaços genéricos e de passagem, desprovidos de personalidade e profundidade. Essa discussão é abordada por Koolhaas (2011) em seu livro 'A Cidade Genérica'. Além disso, Gehl (2013), no livro 'Cidade para Pessoas', explora a ideia de que esses espaços podem ser funcionalistas, mas carecem de vitalidade urbana.

Um caso interessante para discutir essa questão é o da expansão da avenida Chucrí Zaidan, que dá continuidade ao potente centro financeiro formado pelas avenidas Faria Lima e Berrini e tem provocado uma rápida transformação da área desde o início dos anos 2000, consolidando-se como centro linear metropolitano. Essa intervenção está relacionada com as ações da Operação Urbana Água Espreada (PMSP, 2011).

Diante deste processo, este artigo objetiva identificar e analisar as mudanças e permanências morfológicas, funcionais e das dinâmicas urbanas decorrentes da extensão da avenida Chucrí Zaidan, procurando compreender as estratégias de projeto dos espaços públicos e privados e seus impactos na paisagem urbana, na configuração dos espaços coletivos e nas relações sociais.

A metodologia utilizada compreende: revisão da literatura urbanística; coleta de dados oficiais (projetos urbanísticos e arquitetônicos, fotos aéreas/satélite de distintas épocas, mapas cadastrais, planos diretores, legislação); mapeamento e outros registros levantados *in loco*; produção de mapas e diagramas (uso do solo, gabarito de alturas, entre outros) realizados em diferentes escalas, analisados dentro de uma perspectiva histórica.

## 1. Breve caracterização do eixo Faria Lima – Berrini - Chucrí Zaidan

O eixo de centralidade metropolitana em estudo está localizado na margem esquerda do rio Pinheiros, na Zona Sul da cidade de São Paulo. É composto pelas avenidas Berrini e Chucrí Zaidan que se conectam linearmente com a avenida Faria Lima, que foi a primeira a desenvolver-se como novo centro financeiro a partir dos anos 1970 (Fig.1).

Historicamente, esse território teve um crescimento lento até os anos 1940, quando o rio Pinheiros foi retificado, o fluxo invertido e as margens parceladas. Até então contava apenas com grandes glebas desocupadas e chácaras. A retificação coincidiu com a aceleração do processo de industrialização da cidade, impactando na instalação de indústrias na área, principalmente a partir de 1957, quando um novo ramal ferroviário foi implantado margeando o rio Pinheiros, que corresponde à atual Linha 9 Esmeralda da CPTM.

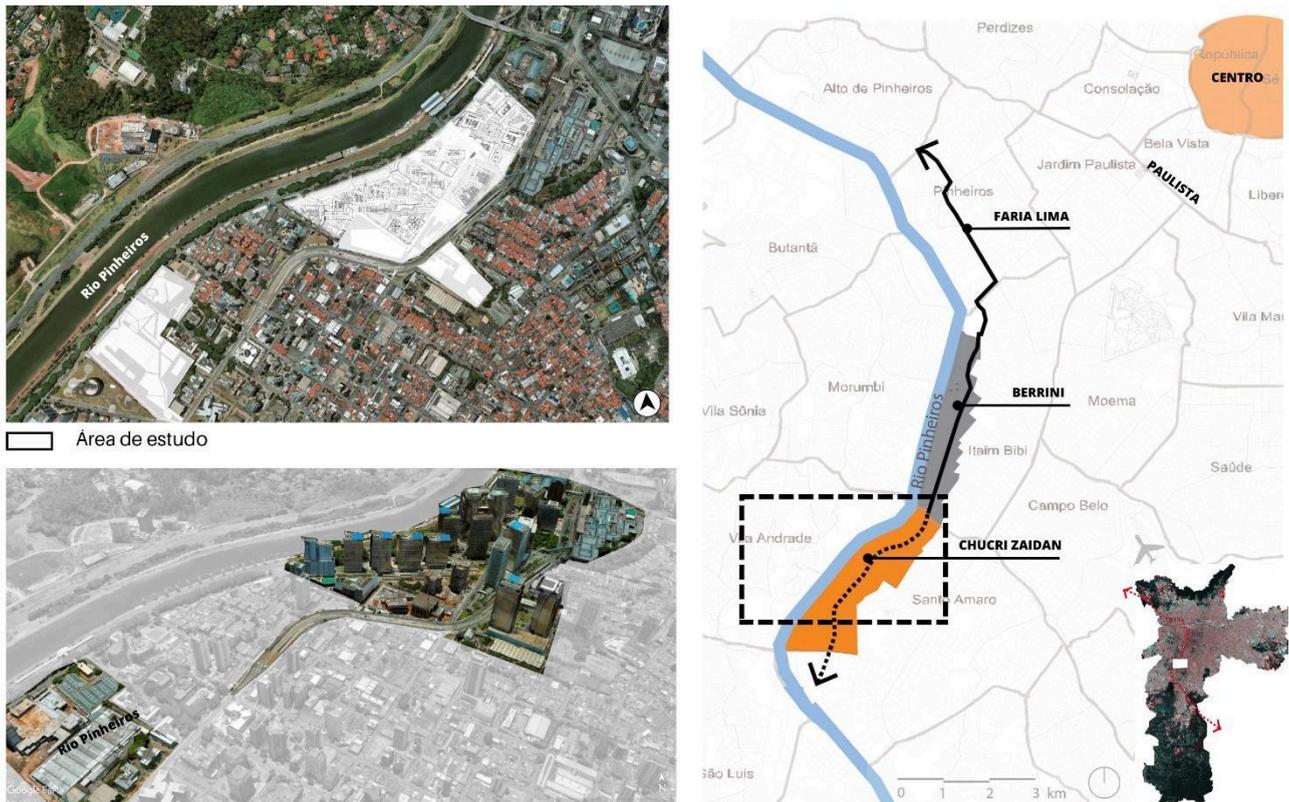


Fig. 01 Inserção urbana da área de estudos e a configuração do eixo de centralidade metropolitana formado pelas avenidas Faria Lima, Berrini e Chucr Zaidan. Fonte: Elaborado pelos autores a partir de dados coletados e imagens do Google Earth (2024).

O desenvolvimento urbano da Faria Lima, que ocorreu principalmente a partir do seu alargamento e expansão em 1975, passou a atrair empresas, bancos, edifícios de escritórios e centros comerciais de grande porte. A presença da linha do trem também facilitou seu acesso bem como a conexão com a avenida Berrini.

A avenida Berrini foi inaugurada em 1965 e os primeiros edifícios de escritórios implantados na via são de 1975. Em 1985 já existiam aproximadamente 20 edifícios dando continuidade à expansão das atividades do setor terciário da Faria Lima (Nobre, 2000). Neste momento, a avenida Paulista, que era o setor terciário mais ativo da cidade, já se encontrava saturada e existia uma forte demanda por novas áreas para a expansão do setor de negócios.

Hepner (2010) aponta que regiões como Pinheiros e Itaim Bibi se transformaram desde então em áreas muito valorizadas, concentrando investimentos públicos e privados que significaram a modernização da região. Estes investimentos ocorreram na implementação da Linha Amarela do Metrô (Linha 4), a construção da Ponte Estaiada, entre outras ações (Fig. 2).

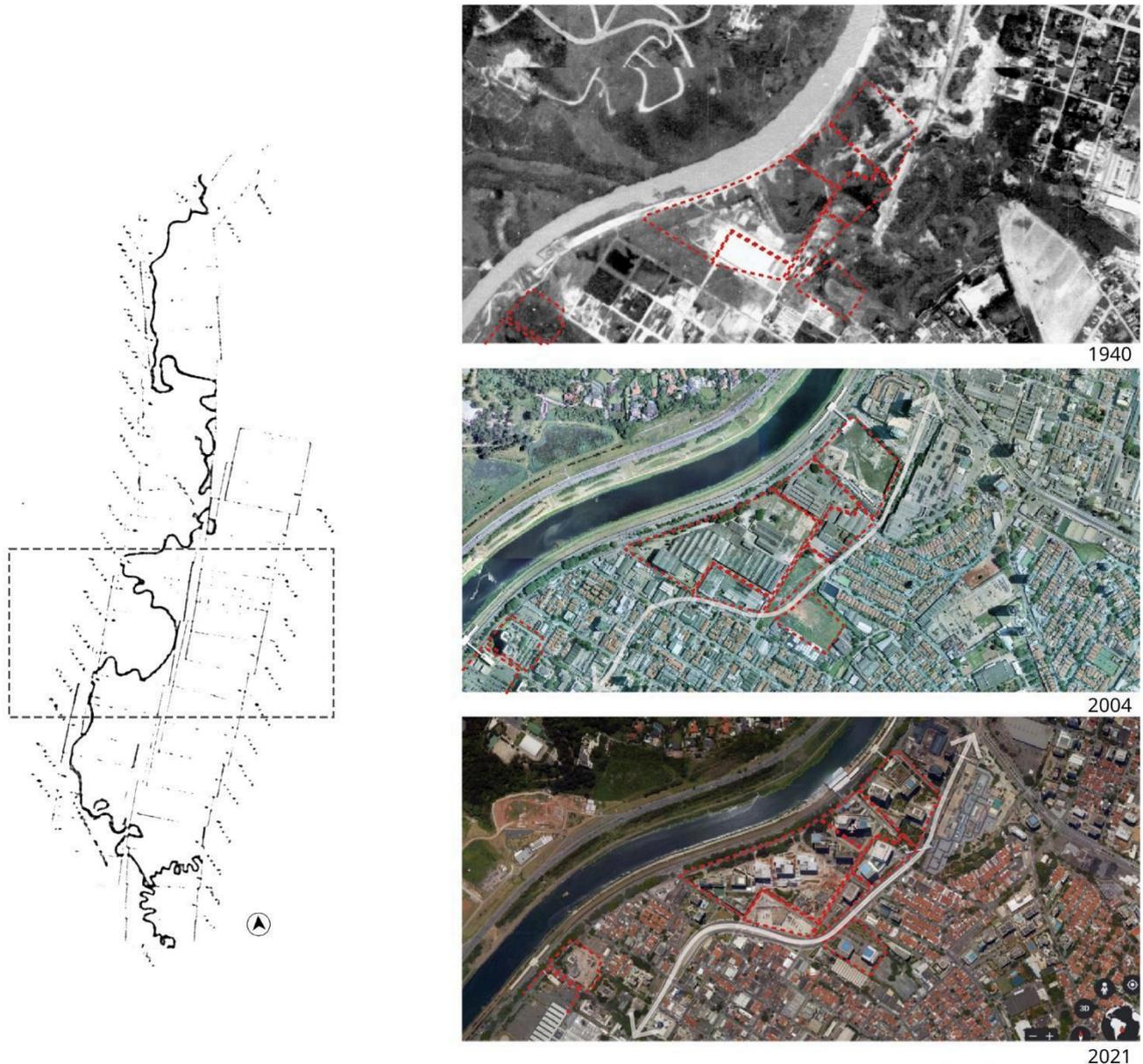


Fig. 02 Projeto de retificação do rio Pinheiros e evolução urbana em distintas épocas. Fonte: Elaborado pelos autores com fotos do Geosampa (1940) e Google Earth (2004 e 2021).

## 2. Estratégias de projeto urbano e arquitetônico da avenida Chucri Zaidan

Em 2011, quando o projeto de prolongamento da avenida Chucri Zaidan foi desenvolvido pela prefeitura de São Paulo, o alto congestionamento da Berrini já era expressivo e sobravam poucos terrenos livres para a instalação de novas empresas. A ampliação foi iniciada em 2012 e o primeiro trecho foi concluído em 2018 como parte da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada.

A seção viária da nova avenida inclui um corredor de ônibus e uma ciclovia no centro da via, além dos leitos carroçáveis (três faixas de cada lado) e passeios com larguras variadas entre 2,5 e 3,2 m. O projeto também previu a instalação de ciclovias na calçada contígua à marginal Pinheiros (Figura 3 e 4). A estação de trem Morumbi é um dos principais meios de transporte disponíveis, transportando milhares de pessoas diariamente. O monotrilho, que ligará a estação Morumbi ao aeroporto de Congonhas, está em construção. A marginal Pinheiros, com suas 4 faixas de via expressa de cada lado e duas pistas locais facilita o acesso por automóvel.



Fig. 03 Histórico de desenvolvimento da avenida Chucrri Zaidan. Elaborado pelos autores com fotos próprias e imagens do Google Images (2023).

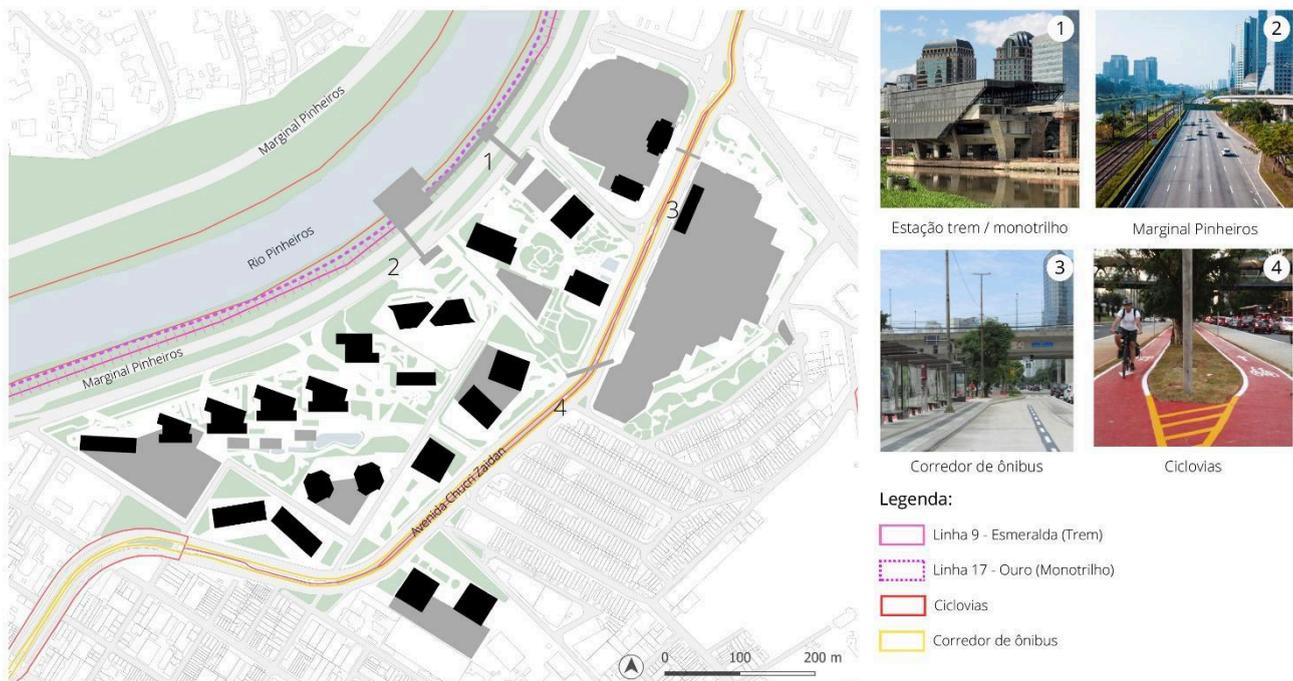


Fig. 04 Diagrama de transportes da área. Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados do Geosampa (2023).

Quanto ao zoneamento, a maior parte da área é classificada como Zona de Centralidade (ZC), que admite uso misto possibilitando 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 caracterizadas por torres de alto padrão. Seguindo as diretrizes da O.U.C.A.E, foram definidos dois setores destinados à habitação de interesse social (ZEIS) dentro do perímetro Chucrri Zaidan (PMSP, 2018), os quais são fundamentais para desenvolvimento social da área, mas estão muito aquém da demanda existente.

Para aumentar a quantidade de áreas verdes no perímetro e criar espaços de lazer e cultura, a O.U. previu pequenas praças e parques que foram adquiridas através de desapropriação ou doação por parte dos empreendimentos privados, como o parque linear do conjunto Parque da Cidade (PMSP, 2011).

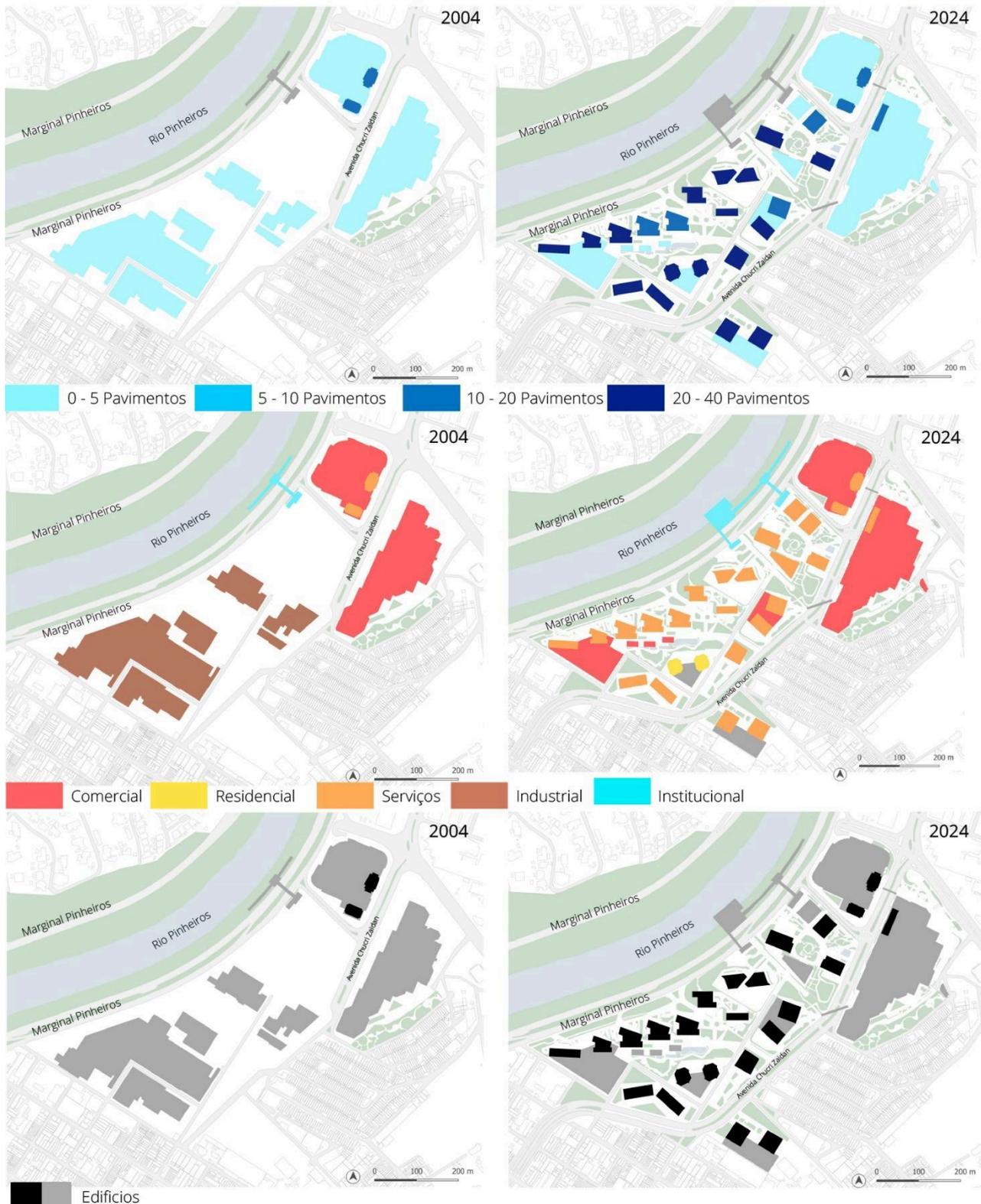


Fig. 05 Mapas gabarito de altura, uso do solo e cheios e vazios, antes e depois da expansão da avenida Chucr Zaidan.  
Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados do Geosampa 2023.

Ao comparar o mapa de uso do solo de 2004 com o de 2024, nota-se que a mudança de usos foi muito significativa, principalmente nas antigas glebas industriais convertidas em lotes de uso misto, com serviços, comércios e residências. A taxa de ocupação dos novos lotes é menor do que a dos preexistentes, mas por

outro lado, o coeficiente de aproveitamento é maior pois os edifícios mais recentes são muito mais altos. Antes das intervenções, em 2004, predominavam os edifícios de até 5 pavimentos, enquanto na situação atual, a maioria das torres supera 20 pavimentos, impactando sensivelmente a paisagem.

No mapa de cheios e vazios, os centros comerciais preexistentes, Market Place e Morumbi, ocupam quase toda a quadra e seus terrenos são pouco permeáveis. Por outro lado, os edifícios novos possuem fruição pública organizada por uma rede de caminhos conectada a praças e jardins, seguindo os princípios de quadra aberta (Fig. 5).

### 3. Configuração dos espaços coletivos da avenida

No âmbito privado, as transformações em curso no eixo da Chucrí Zaidan apresentam uma tendência a abrigar grandes empresas, dando continuidade às características prévias do eixo, mas impressionam por suas proporções. No total, foram identificados sete grandes projetos implantados na área: Rochavirá Corporate Towers, W Torre Morumbi, Parque da Cidade, Morumbi Corporate, Capital Corporate Office e EZ Esthers Towers. Em frente a este conjunto e ao lado do Shopping Morumbi está o EZ Towers, além de outros que estão em obras (Fig. 06 e 07).

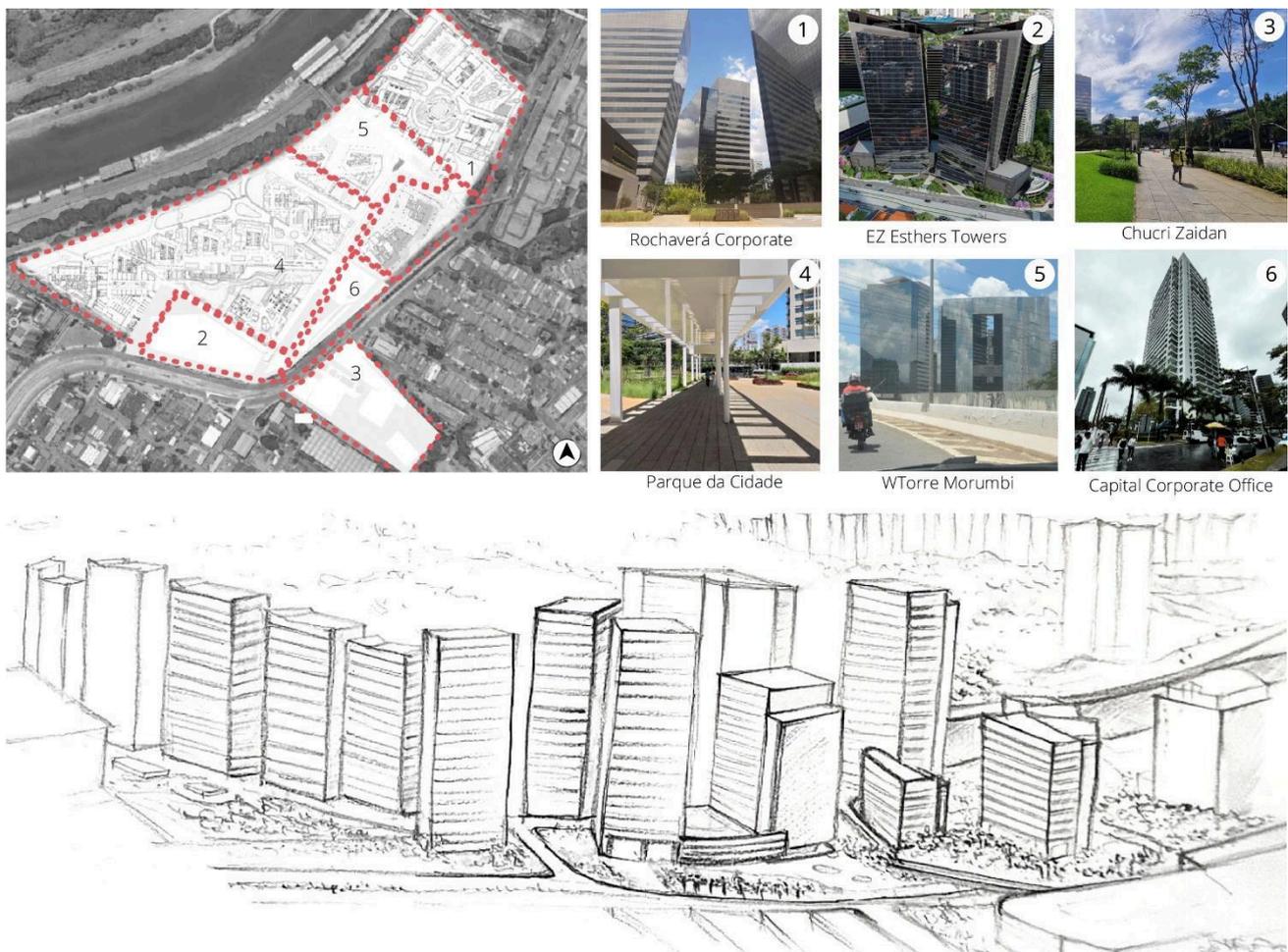


Fig. 06 Planta térreo, perspectiva e fotos dos principais empreendimentos e da Chucrí Zaidan. Fonte: Elaboração própria e imagens Google Earth 2024.

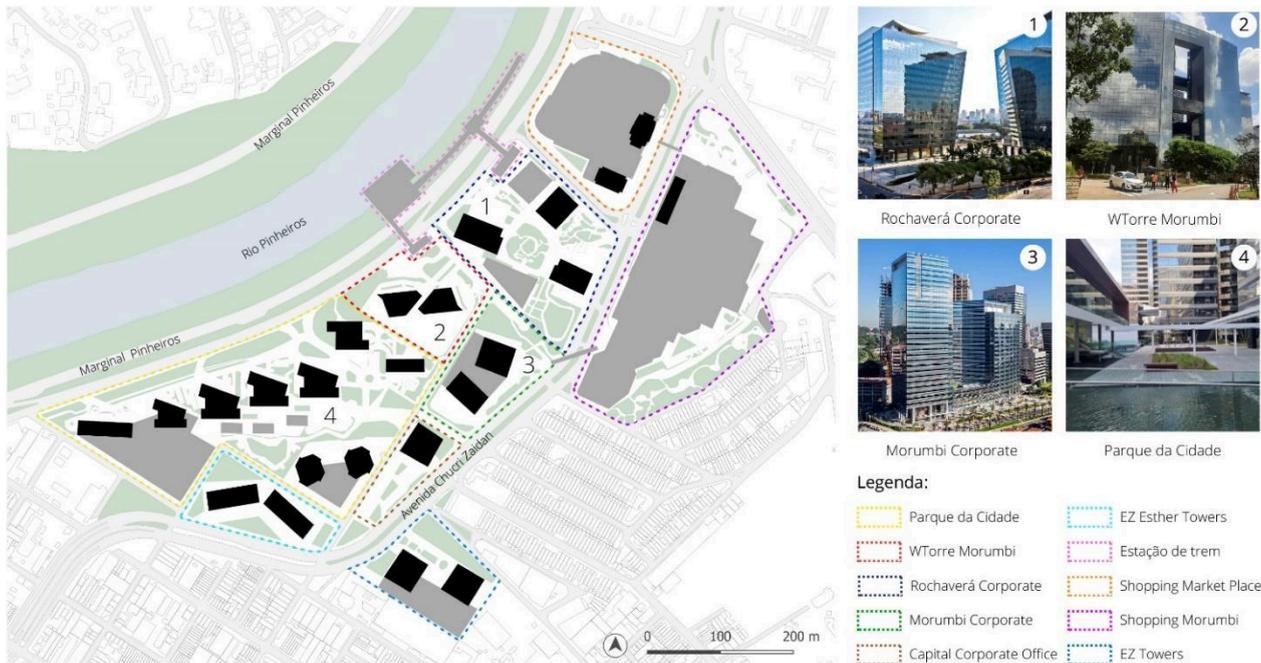


Fig. 07 Localização dos principais empreendimentos da área. Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados do Geosampa 2023.

Nesta etapa da pesquisa, foram analisados quatro projetos deste conjunto: Rochaverá, WTorre Morumbi, Parque da Cidade e Morumbi Corporate, que procuraram incorporar terrenos permeáveis de uso público, qualificando os espaços coletivos. Algo interessante de se observar é que, apesar de terem sido construídos em décadas diferentes, os quatro são projetos do escritório Aflalo e Gasperini Arquitetos, um dos maiores e mais importantes da cidade.

O primeiro conjunto a ser implantado foi o Rochaverá, inaugurado em 2008. Sua volumetria é composta por quatro torres de escritórios de alturas variadas (sendo a mais alta de 31 andares) integradas por uma praça central. O Morumbi Corporate, de 2013, está conformado por duas torres conectadas por um embasamento. A área do terreno é de aproximadamente 2 ha e a área total construída é de 135 mil m<sup>2</sup>. O projeto do Morumbi Corporate partiu da premissa de integração com a paisagem urbana. A altura das torres é variada, 21 e 29 pavimentos. A mais alta, Golden Tower, segue o alinhamento do edifício mais baixo do conjunto vizinho, o Rochaverá. A torre de 21 andares está sutilmente rotacionada para acompanhar a curvatura da rua. Ambas estão interligadas por uma praça elevada que pode ser usada como área de convivência. Esse conjunto deriva da expansão do Shopping Morumbi, com o qual se conecta por uma passarela.

O WT Morumbi é composto por duas torres corporativas de 27 andares, conectadas por um embasamento e por passarelas localizadas em pavimentos intermediários. O edifício foi inaugurado em 2015, ocupa um terreno de 2,2 ha e tem uma área construída de 178 mil m<sup>2</sup>. Mas o maior e mais recente desses conjuntos é o Parque da Cidade, de 2021, localizado em um terreno de 8 hectares, com área construída de 596 mil m<sup>2</sup>. A altura de suas torres varia, chegando a 24 pavimentos, e o programa é de uso misto incluindo escritórios, residências, restaurantes, lojas, hotel, cinema e auditório, integrados por praças e jardins. Também conta com um parque linear contíguo à marginal Pinheiros (Fig. 08).

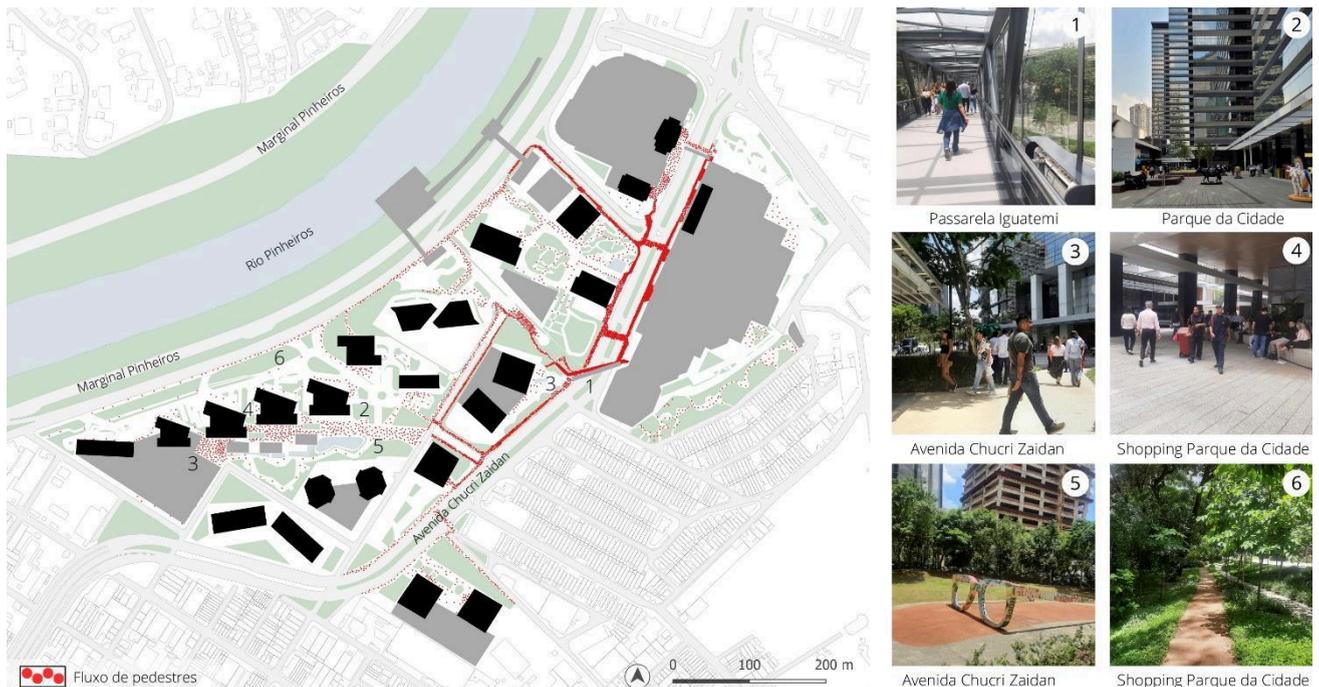


Fig. 08 Fluxo de pedestre na área de estudos. Fonte: Elaborado pelos autores.

O Rochaverá abriga três praças bem arborizadas e ajardinadas. No entanto, apesar de serem espaços abertos para convívio, essas praças são predominantemente contemplativas, com acesso controlado por agentes de segurança, o que inibe a permanência e as interações sociais. A praça central é circundada por vias de acesso para automóveis. A maioria das pessoas que as frequentam são trabalhadores locais que aproveitam o horário de almoço para permanecer ali, enquanto os moradores e transeuntes raramente as utilizam, deixando-as desocupadas fora desses horários. Um aspecto interessante desse projeto é que a Estação Morumbi de trem foi integrada ao mesmo terreno, permitindo o fluxo de usuários do transporte público pelo térreo e conexões com os demais edifícios do entorno, fortalecendo a relação entre a arquitetura e a cidade.

No Morumbi Corporate, os espaços de encontro e de circulação estão localizados próximos à passarela de pedestres, que o conecta ao Shopping Morumbi. Esta passarela é muito utilizada no horário do almoço. Entre os halls de acesso das torres corporativas, há uma entrada que, por meio de escadas rolantes, direcionam o usuário para uma praça suspensa coberta, rodeada por restaurantes. No entanto, mesmo sendo um lugar aberto ao público, seu acesso é discreto. Além disso, o térreo deste edifício tem uma barreira criada pela área de manobra de veículos situada no recuo frontal, tornando os espaços coletivos pouco convidativos.

No WTorre Morumbi, de forma semelhante ao Morumbi Corporate, grande parte do térreo é destinada para veículos, apesar de abrigar pequenos cafés. Por outro lado, mais próxima à Chucrri Zaidan, existe uma área aberta de alimentação que acomoda food trucks. Apesar de pouco qualificada, esta área permite a conexão do fluxo intenso de pedestres que se forma entre a WTorre, o Morumbi Corporate e passarela do Shopping Morumbi. Os food trucks atendem quem trabalha no local, mas permanecem fechados após o expediente.

O Parque da Cidade é o mais interessante dos empreendimentos do ponto de vista do desenho do espaço coletivo, apresentando térreo permeável ao pedestre com menor fluxo de veículos, que ficam setorizados na parte de trás do conjunto. A presença do centro comercial no centro da quadra acentua sua centralidade e acaba deixando o espaço ativo em outros horários além do laboral. O mobiliário urbano, assim como o desenho dos jardins é sofisticado, com diferentes tipos de bancos e mesas, paraciclos e lixeiras, bem como equipamentos de academia ao ar livre, sanitários e obras de arte. Dispõe também de um grande espelho d'água com cadeiras de praia, gazebos e espaços "instagramáveis".

A implantação dos edifícios deste conjunto consiste em uma sequência linear de torres conectadas por um eixo diagonal coberto por uma marquise que protege os pedestres das intempéries e organiza o fluxo pedonal. O térreo das torres de escritórios é parcialmente aberto, com áreas sob pilotis que criam microdinâmicas sociais entre os usuários da região. O parque urbano, contíguo à marginal, oferece espaços de caminhada e permanência, atividades físicas e playground (Fig. 9).



Fig. 09 Desenho dos espaços livres do empreendimento Parque da Cidade e corte da seção típica da expansão da Chucuri Zaidan. Fonte: PMSP (2011), desenhos elaborados pelas estudantes Letícia Fernandes e Letícia de Souza.

De forma geral, avalia-se que os projetos analisados tiveram êxito em renovar e consolidar a região como um polo econômico e centro linear metropolitano, atraindo mais investimentos e incorporando conceitos interessantes do urbanismo contemporâneo, entre os quais o uso de quadras abertas, com diversidade programática e volumétrica, bem como a integração dos empreendimentos privados com os espaços públicos e as principais redes de transporte. Também aumentou a quantidade de áreas verdes entre os edifícios, o que significou um incremento da cobertura vegetal, favorecendo o microclima local, e desencadeiam dinâmicas que ramificaram e diversificaram a rede de espaços coletivos.

Com relação às limitações dos projetos, as análises indicam que os edifícios estão excessivamente separados entre si, apesar da proposta de integração prevista pelos arquitetos e estão muito afastados da rua, contribuindo pouco para sua urbanidade. O tráfego de veículos no interior dos lotes prejudica, em diversas situações, o fluxo dos pedestres. Os espaços abertos privados de uso público são excessivamente vigiados e controlados, o que acaba inibindo a espontaneidade das interações sociais. As análises também apontam que a oferta de atividades culturais e de habitação de interesse social na área é limitada, o que enfraquece a construção da identidade local. Além disso, os térreos poderiam ser mais ativos para aumentar a vitalidade da rua e os espaços coletivos mais convidativos ao público externo, já que muitos são apenas lugares de passagem ou permanecem fechados fora do horário comercial, o que não contribui para a diversidade e a qualidade das relações sociais.

## Considerações finais

Com base nos objetivos deste artigo, é possível concluir que as intervenções urbanas promovidas pela Operação Urbana Água Espreada têm impulsionado uma profunda transformação do eixo Faria Lima – Berrini, especialmente com a extensão da avenida Chucuri Zaidan. Essas intervenções estão contribuindo para

a criação de uma centralidade linear a escala metropolitana, destacando a vocação de São Paulo como polo terciário nacional e internacional.

Do ponto de vista morfológico e das dinâmicas urbanas, observou-se que o projeto avançou em relação à Faria Lima e Berrini. Isso ocorreu mediante o uso de quadras abertas, diversidade programática e da presença de uma rede de espaços de uso coletivo bem distribuída e integrada aos edifícios pré-existentes. No entanto, os empreendimentos pecam pelo excesso de controle, limitando sua capacidade de promover a pluralidade. Além disso, os edifícios estão afastados da rua, que apesar de ser muito bem ajardinada, não é valorizada como espaço social.

A intervenção ainda é recente, e os resultados obtidos podem alterar-se com o tempo. No entanto, por se tratar do maior projeto urbano em andamento na cidade, é interessante que continue sendo investigado sob diferentes prismas, podendo servir de subsídio para discutir o aproveitamento dos altos investimentos públicos e privados em projetos de renovação urbana para tornar as cidades socialmente mais diversas e inclusivas.

## 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 (59 – 67). São Paulo: Terceiro Nome/ Imesp.

HEPNER, A. (2010). Desenho urbano, capital e ideologia em São Paulo: centralidade e forma urbana na marginal do rio Pinheiros. Dissertação. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo: São Paulo.

GEHL, J. (2013). Cidades para Pessoas. São Paulo: Perspectiva.

KOOLHAAS, R. (2011) [1997]. La Cidade Genérica. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli.

LEITE, J. S. (2017) Ruas emergentes: tendências morfológicas e processos de transformação. Quaderns de Recerca en Urbanisme. 7, 82-103. Doi:10.5821/qru.9596.

LIMA, R. P. (2020) La Avenida Paulista como centro urbano lineal. Madrid: Editorial Arquia.

LIMA, R. P., NASCIMENTO A. M., e NUNES, A. B. (2022). Centralidades Contemporâneas em São Paulo. Estudo sobre a construção do eixo Berrini - Chucri Zaidan. Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Curitiba. doi:10.5821/siu.12201

Prefeitura Municipal de São Paulo (2018). Lei 16975/2018. São Paulo.

Prefeitura Municipal de São Paulo (2011). Caderno Chucri Zaidan. São Paulo.