

# Fragmentos de uma cidade palimpsesto

Marina Schahin Coccaro

**Orientador:** Prof. Fabrizio Lenci (Escola da Cidade).

**Pesquisa:** Trabalho de Conclusão de Curso, Escola da Cidade, 2019.

Este trabalho parte da indagação sobre a orientação espacial das pessoas no cotidiano e o papel das referências geográficas e arquitetônicas na paisagem urbana. Esse questionamento levou à observação de dois elementos — um farol e uma igreja — localizados nos extremos opostos da cidade de São Paulo — leste/oeste — e que se aproximam pelo papel que desempenham enquanto referências na paisagem. Carregados de teor simbólico/poético, tanto o farol do Jaguaré quanto a basílica da Penha são arquiteturas verticais construídas em cotas elevadas, garantindo destaque na paisagem paulistana. O modelo

de desenvolvimento da metrópole não favoreceu a manutenção de visuais e características geomorfológicas do território, culminando numa sobreposição de elementos construídos — vias, pontes, viadutos, edifícios — em desarmonia com as possibilidades preexistentes da paisagem, como colinas e vales e inclusive os marcos arquitetônicos. Da mesma maneira e por consequência desse mesmo modelo em andamento, o farol do Jaguaré e a basílica da Penha correm o risco de serem invisibilizados como pontos de referência da cidade. Assim, este trabalho lança luz sobre intervenções de resgate e reinserção desses marcos na paisagem.

**Palavras-chave:** marcos; paisagem; verticalização.

## Fragments of a palimpsest city

This work questions people's spatial orientation in their daily lives and the role of geographical and architectural references in the urban landscape. This questioning led to the observation of two elements — a lighthouse and a church — located on extreme opposites of São Paulo — east/west — which resemble each other due to the role they play as references in the landscape. Both carry within a symbolic/poetic meaning, and are vertical architectures built on high terrains, which guarantee them a spotlight on the landscape of São Paulo. The city's model of development hasn't favored its views and geomorphological characteristics, culminating in the overlap of different built elements, such as streets, avenues, bridge, and buildings, conflicting with existing characteristics of the landscape, like valleys, hills, and even architecture landmarks. Likewise, the lighthouse of Jaguaré and the Penha Basilica risk fading away as reference points in the city due to this ongoing model of development. This work sheds a light on interventions that can rescue and reinsert these marks on São Paulo's landscape.

**Keywords:** landmark; landscape; verticalization.

## Fragmentos de una ciudad palimpsesto

Este trabajo tiene como punto de partida la indagación sobre la orientación espacial de las personas en su cotidiano y el rol de las referencias geográficas y arquitectónicas en el paisaje urbano. Tal cuestionamiento llevó a la observación de dos elementos — un faro y una iglesia — ubicados en extremos opuestos de la ciudad de São Paulo — este/oeste — y que se asemejan por la función que desempeñan en cuanto referencias en el paisaje. Cargados de teor simbólico/poético, el Farol do Jaguaré y la Basílica Nossa Senhora da Penha son arquitecturas verticales construidas en cotas altas, asegurando el protagonismo en el paisaje de la ciudad. El modelo de desarrollo de la metrópoli no ha favorecido el mantenimiento de las características visuales y geomorfológicas del territorio, llevando a una superposición de elementos construidos — avenidas, puentes, viaductos, edificios — en desarmonia con las posibilidades preexistentes del paisaje, como colinas y valles, incluso con los marcos arquitectónicos. Asimismo, el Farol do Jaguaré y la Basílica Nossa Senhora da Penha corren el riesgo de desaparecer como puntos de referencia de la ciudad, como resultado de ese mismo modelo recurrente. El trabajo tiene como propósito arrojar luz sobre intervenciones de rescate y reinsertión de esos marcos en el paisaje.

**Palabras clave:** marcos; paisaje; verticalización.

## 1. INTRODUÇÃO

Caminhar por determinados lugares de São Paulo pode ser um ato nostálgico. Aos mais sensíveis e atentos, é comum se deixar levar por um sentimento de pesar ao imaginar o que nossa cidade poderia ter sido e como poderíamos tê-la construído. Ao longo do século XX, tendo a modernização como meio e propósito, o crescimento foi impulsionado. São Paulo começou a se expandir de maneira desenfreada, verticalmente e horizontalmente, processo que acarretou transformações drásticas em sua paisagem.

O desejo incontido de transformar São Paulo em uma grande metrópole, o crescimento econômico e populacional e a verticalização vieram acompanhados de uma expansão de ordem equivocada, e causaram impactos contundentes na paisagem — como a retificação e tamponamento de córregos e rios, pontes, viadutos e grandes movimentos de terra — desconfigurando referenciais geográficos como colinas e vales. Dessa mesma maneira, a configuração do espaço construído acabou destituindo — por demolição ou sobreposição — a relevância de marcos arquitetônicos que antes caracterizavam a cidade. No livro "São Paulo, metrópole 65: corpo e alma do Brasil" (1965), Jorge Wilhelm descreve os efeitos do desenvolvimento urbano na interação entre ambiente construído e natural, entendendo também as possibilidades negligenciadas nesse processo:

Se examinarmos a realidade urbana de SP, a ocupação do seu solo, a transformação da paisagem natural do sítio em paisagem cultural urbana, torna-se chocante a contradição entre possibilidades e realização. Em lugar de uma cidade caracterizada pelo espigão central divisor de águas e pelos dois grandes rios que definem a região, vemos seus vales desocupados, os cursos de água inutilizados para a vida urbana e o espigão desaproveitado como unidade. Em lugar de acentuação das diferenças de altitude e aproveitamento das partes altas, com visuais excelentes, vemos a valorização de baixadas insalubres. Em lugar de um sistema viário adaptados às magníficas e constantes sequências colina-vale-colina, vemos um traçado de

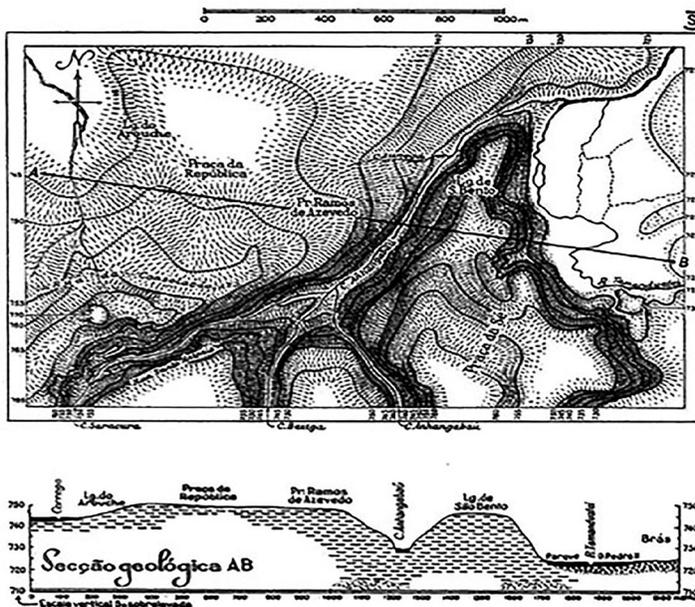
origem rural e descontínuo, imposto inadequadamente a um relevo que lhe é antagônico, acarretando um trânsito torturado. (WILHEIM, 1965, p.51).

Este trabalho pretende, após uma leitura detida da cidade e de seus tempos, imaginar intervenções na paisagem que atuem na contramão do apagamento das referências arquitetônicas e geográficas na cidade, tendo como estudo de caso o farol do Jaguaré e a basílica da Penha. Para dar respaldo a essas ações, é necessário compreender um pouco mais sobre a localização específica desses objetos na metrópole, além de analisar como diferentes momentos do desenvolvimento da cidade se refletiram nas regionalidades onde se encontram esses marcos.

O farol do Jaguaré e a basílica da Penha são exemplos de objetos arquitetônicos cujos significado, visibilidade e relação com a paisagem se transformaram radicalmente ao longo do desenvolvimento urbano em São Paulo. Construído em 1940, o farol, no alto de uma colina às margens do rio Pinheiros, tinha como função guiar navegantes fluviais. O entorno que o cerca nada mais tem a ver com o seu antigo propósito — o rio, retificado e canalizado, não se presta mais à navegação e suas margens são avenidas expressas. A verticalização também compromete a visibilidade do marco: o que antes se encontrava em destaque para que pudesse emitir luz e ser visto, agora precisa ser encontrado no emaranhado de edifícios que o circundam. Da mesma maneira, a basílica da Penha — às margens do rio Tietê, com torres de 60 metros de altura e também no topo de uma colina — antes se destacava na paisagem e, hoje, se mescla às construções, rodeada por um entorno em verticalização com quem compete e por quem ora é obstruída.

## 2. MAR DE COLINAS

Preferidas para a localização de habitat urbano, através de todas as épocas da história da cidade, as colinas de São Paulo caracterizam sobretudo a paisagem metropolitana.



**FIG. 1:**  
Planta e corte  
do centro de  
São Paulo.  
Fonte:  
AB'SABER, 1957,  
p.20.

A elas se devem, por outro lado, soluções urbanísticas especiais, tais como as nossas tradicionais ladeiras e escadarias, os grandes viadutos, galerias e túneis. (AB'SABER, 2007, p.15).

Repousando acima de uma colina desenhada pelos rios Tamanduateí e Anhangabaú, surgem os primeiros indícios do que viria a ser a cidade de São Paulo (FIG. 1). O sítio escolhido para abrigar a sua fundação, consolidada em 1554 por jesuítas portugueses, foi cedido pelos Guaianazes que estrategicamente ocupavam a colina. O local gozava de uma visão ampla do território, fator importante e estratégico na hora de começar uma cidade. A implantação da urbe em área elevada sempre fora uma característica vital do colonialismo português: ao ocupar o topo das regiões, os portugueses se asseguravam de que estariam protegidos e preparados para se organizarem contra qualquer ataque que aparecesse a distância. Além de contar com uma vista panorâmica do seu entorno, o local do nascimento de São Paulo se mostrava privilegiado também em outro aspecto; rodeado por áreas alagáveis, a colina histórica se mantinha intacta em épocas de chuva, assemelhando-se a uma ilha em um mar de colinas (LOBO; SIMÕES JÚNIOR, 2012).

No início do século XIX, moradores de São Paulo se referiam ao triângulo

histórico da cidade como "para dentro das pontes". Feirantes, tropeiros e viajantes que desejavam adentrar tal território deveriam pagar pedágio, além de apresentar uma guia aos fiscais que patrulhavam as pontes informando a hora de entrada. Isso se devia ao fato de que, para acessar essa região, era necessário atravessar os vales formados pelos rios que cruzavam aquele começo de cidade. Desde os primórdios da criação de São Paulo, seu meio geofísico e sua hidrografia demonstravam um papel imprescindível no funcionamento e na estruturação da cidade. (TOLEDO, 1983).

Com a chegada de capital através do café, iniciou-se o processo de crescimento da cidade. A localização estratégica de São Paulo começou a atrair os olhares de fazendeiros que almejavam um entreposto entre as terras produtivas e o porto de Santos. Conforme a cidade se expandia, os rios que abraçavam a colina histórica (Tamanduateí e Anhangabaú) começaram a ser encarados como um empecilho que proibia a urbe de se estender para os lados. Antes vitais para a implantação de São Paulo, o Tamanduateí e o Anhangabaú passaram a dificultar a ampliação da cidade e, assim, o poder público começou a pensar numa nova forma de traçado urbano que regesse São Paulo.

Após "saltar de colina em colina" (AB'SABER, 2007, p.14), a cidade finalmente

se desapega da acrópole e se expande até ocupar áreas mais baixas e de várzeas. A identidade da cidade de São Paulo está atrelada à sua geografia e à sua arquitetura. Ao tomar partido de seus desníveis, topografia acentuada e vales, São Paulo cria uma arquitetura de cunho próprio, construída de maneira que pudesse vencer tais empecilhos da paisagem e ampliar o uso do solo de forma horizontal. Não por acaso certas construções se deram no topo de colinas: dessa maneira, exerceriam sua influência na cidade desde um ponto privilegiado, de fácil visão.

Pode-se dizer que toda a suntuosidade urbanística que tão bem caracteriza a paisagem do centro da cidade de São Paulo está ligada às condições de detalhe do relevo das colinas regionais. A despeito da onda imensa do casario que mascarou o assoalho topográfico original, as colinas constituem o traço marcante da paisagem urbana, exigindo do pesquisador cuidados especiais. (AB'SABER, 2007, p.15).

As características marcantes de uma cidade organizam o território: o entendimento sobre a cidade se amplia quando existem marcos na paisagem que ajudam a guiar quem está se locomovendo dentro dela. Em seu livro "A imagem da cidade", Kevin Lynch afirma que "olhar as cidades pode dar um prazer especial, por mais comum que possa ser o panorama. Como obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala; uma coisa só percebida no decorrer de longos períodos de tempo" (LYNCH, 1997, p.1). Geografia e arquitetura se entrelaçam na construção da identidade da cidade e nos contam sobre a capacidade que os habitantes têm de se orientar espacialmente através dela. Marcos arquitetônicos e geográficos preservam a memória e constituem a identidade de um lugar, além de serem referências cotidianas de localização na paisagem.

### 3. CRESCER PARA CIMA

À partir de então, os grandes empreendimentos imobiliários vieram destruir, um a um, os documentos

arquitetônicos da cidade. Os poderes públicos sempre ficaram para trás da iniciativa privada e um código de obras anacrônico permitiu um uso do solo abusivo. Os símbolos urbanos, a imagem da cidade, os monumentos históricos deixaram de entrar na composição das preocupações das autoridades. Mas nunca é tarde para se começar. (TOLEDO, 1983, p.141).

A virada do século XX veio acompanhada da verticalização de São Paulo, cuja concentração era central e dedicada ao setor terciário. Foi o edifício Sampaio Moreira que deu a São Paulo seu ar de cidade grande, e, portanto, estabelece o que Samuel Kruchin chama de "arquétipo metropolitano": um edifício que simboliza a potência de sua cidade (KRUCHIN apud FORTUNATO, 2012, s.p.).

Responsável não apenas pelo Plano de Avenidas (assunto que será abordado mais adiante), o governo de Prestes Maia também incentivou a verticalização de moradias na cidade, cujo início se deu em 1927 através do Edifício Martinelli. No entanto, a verticalização só foi legalizada dois anos depois, com o Código de Obras Arthur Saboya. A construção do Martinelli provou que a cidade tinha os avanços tecnológicos e estruturais suficientes para continuar subindo, o que resultou na exibição dos padrões arquitetônicos das grandes capitais europeias e estadunidenses, algo que deslumbrou a classe média e a fez receber o novo movimento de braços abertos.

Nadia Somekh explica o processo de verticalização em São Paulo em seis períodos, caracterizados por marcos específicos. Sua análise abraça o período de 1920 a 1994, e os marcos de uso terciário, depois residencial, envolve o estilo de construção europeu e americano, abarca a intensificação do uso do automóvel na Cidade, o aquecimento econômico, os financiamentos do Banco Nacional de Habitação, o Plano Diretor, a Lei de Zoneamento, enfim, uma complexidade de fatores que, tecidos juntos, levaram São Paulo a crescer para cima, ora em épocas mais intensivas, ora mais amenas. (FORTUNATO, 2012, s.p.).

A princípio, a verticalização realizada na área central de cidade correspondia à imagem inovadora que São Paulo desejava transmitir, porém não tardou para que ela se tornasse fundamental para a concentração de comércio, serviço e moradia, fatores necessários para manter a cidade em andamento. Nos anos 1960, São Paulo se transforma no polo industrial e financeiro do país. Vinte anos depois, o capital financeiro se torna mais importante do que o industrial, acarretando a transposição do setor industrial para fora das grandes cidades. Antes receptiva com as indústrias, São Paulo passa por um processo de desindustrialização, o que resulta na desocupação e na falta de uso de terrenos e construções localizadas em áreas de alto valor imobiliário. Aproveitando a vacância desses terrenos privilegiados, o mercado imobiliário passa a comprá-los para construir edifícios, transformando antigos lotes em barreiras visuais para a cidade.

O aumento de construções verticais se deu de tal maneira que a paisagem da cidade passou a ser estampada por elas. Rapidamente, tais construções se espalharam para outras regiões da cidade, não se limitando somente à região central. Ab'Saber (2004, p.23) comenta que em São Paulo todos queriam "espaço para erguer arranha-céus", afirmação que, nitidamente, ainda se encaixa nos dias de hoje devido ao *boom* imobiliário que a cidade tem vivido nas últimas décadas. A partir do começo do século XXI, o mercado imobiliário passa a construir edifícios homogêneos pela cidade, desconsiderando o entorno e a história de cada lugar onde os novos projetos serão inseridos. A verticalização que se deu a partir do *boom* imobiliário "massifica e generaliza" (FORTUNATO, 2012, s.p.). Seus gabaritos causam uma perda da visão do horizonte, o que prejudica nosso senso de orientação dentro de São Paulo.

Uma possível explicação para a verticalização desmedida da cidade é a necessidade de criação de novas moradias para atender a população paulistana, que parece continuar crescendo intensamente. Porém, se analisarmos os dados do Seade (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados), a primeira década do século XXI teve um aumento de 9% da população paulistana (SÃO PAULO, 2011). Na década anterior, o IBGE aponta que o aumento

da população foi de 12%, e, na década anterior a esta, 15% (BRASIL, 2010). Ou seja, a população da área metropolitana da cidade vem decaindo com o passar do tempo, ao contrário do que o mercado imobiliário nos faz crer. Além disso, existe uma discrepância entre o total de domicílios ocupados e vacantes:

Dados recentes do censo realizado pelo IBGE (34) indicam, em números, que a Capital possui 3.928.331 de domicílios particulares (até cinco famílias ou cinco pessoas sem grau de parentesco), sendo que deste total, 397.791 (10%) estão vagos ou fechados e 59.974 (2%) são de uso ocasional. E se consideramos os domicílios coletivos, do total de 5.117, estão vagos 2.299 (45%). (FORTUNATO, 2012, s.p.).

Além de agravar a falta de orientação e de referência na cidade, a verticalização contribuiu para a alteração do relevo, movimentando toneladas de terra para construir fundações de edifícios que esbarram no céu. A verticalização e o uso agressivo do solo proporcionaram diversas mudanças na paisagem e alteraram marcos que antes eram característicos para a cidade. Trocar construções térreas por edifícios construídos de maneira aleatória é uma ação que chapa a paisagem da cidade, obstrui visuais e o horizonte e deixa cicatrizes abertas espalhadas por ela. Wilhelm (1965) explica que o próprio processo de metropolização de São Paulo deu as costas ao seu sítio natural e deixou em segundo plano seus rios, relevos e florestas de tal forma que as visuais panorâmicas só fossem vistas de maneira acidental, em algum respiro de uma rua mais elevada. Já os seus rios renegados continuam esperando que algum projeto paisagístico os insira na paisagem de maneira mais proveitosa, assim como os europeus fizeram com seus rios.

A verticalização desenfreada que São Paulo vivenciou no último século é uma das responsáveis pelo rompimento entre a cidade e sua geografia e entre a cidade e sua memória. Grandes infraestruturas urbanas chegam a preencher um papel morfológico devido à verticalização rampante. O conjunto arquitetônico transforma-se em um relevo construído, onde edifícios passam a exercer um papel

topográfico, sobressaindo na paisagem e alterando seu horizonte. Existe uma incongruência na expansão e no crescimento da cidade; Lucrécia Ferrara afirma que isso acontece devido a uma carência de identidade na hora de projetar a cidade: "São Paulo apenas se expande, cresce, desdobra-se sem emblemas e sem códigos" (FERRARA apud CALLEGARI, 2017 p.58).

#### 4. CIDADE PALIMPSESTO

O binômio demolição/construção resultou em uma verticalização que destruiu o patrimônio da cidade. (SOMEKH, 2017, s.p.).

Ao contrário de cidades onde podemos fazer a "leitura" de suas histórias nos edifícios, o crescimento de São Paulo se deu com o sacrifício do seu passado. Perdulariamente, ao invés de construir "ao lado" se construiu em cima. (TOLEDO, 1983, p.120).

São Paulo é uma cidade palimpsesto, palavra de origem grega que significa "um imenso pergaminho, cuja escrita é raspada de tempos em tempos, para receber de outra nova, de qualidade literário inferior, no geral." (TOLEDO, 1983, p.67). É uma cidade com diversas escritas que, conforme raspadas, revelam tempos pretéritos. Cada camada guarda consigo uma memória do seu tempo. Podemos, através do estudo de sua geografia e arquitetura, entender o significado dessa paisagem complexa e sobreposta? Schulz (1980) afirma que o propósito da arquitetura é ajudar o ser humano a habitar. Isso acontece quando o ser humano consegue se orientar dentro de um espaço, portanto atribui a ele uma característica distinta e passa a enxergá-lo como lugar. Um espaço é transformado em um lugar quando o ser humano consegue identificar-se com esse ambiente e quando o experimenta de forma significativa.

Desde os tempos arcaicos o *genius loci*, ou 'espírito do lugar', tem sido reconhecido como a realidade concreta que o homem deve encarar e aceitar em sua vida diária. A arquitetura significa visualizar o *genius loci*, e a tarefa do arquiteto é criar lugares significativos, pelos quais ajuda o homem a habitar. (SCHULZ et al., 1980, p.5).

Grandes cidades costumam ter como cartão postal uma construção emblemática ou algum marco geográfico que a torna singular. Já a identidade de São Paulo se encontra na falta disso. O denominador comum da cidade são suas camadas sobrepostas, que se assemelham a uma colcha de retalhos. Por mais que contemos com uma falta de uniformidade no espectro geral da nossa cidade, continuo me perguntando: existem marcos na paisagem paulistana que servem de referência para as pessoas se orientarem espacialmente? O que esses marcos representam na história da cidade? Por meio desses questionamentos, analisarei como as transformações urbanas influenciaram a relação entre os marcos com a paisagem.

Toledo explica que São Paulo passou por uma epidemia de urbanização: "epidemia pela rapidez de propagação do processo, epidemia por seus aspectos patológicos de crescimento desordenado, sem infraestrutura." (1983, p.67). A obstinação por transformar São Paulo em uma capital digna de uma economia efervescente sacrificou seu ambiente natural, e sua verticalização a transformou em uma cidade sem horizonte.

Há de se considerar que o apagamento da importância de um marco não se dá apenas pela demolição do próprio: quando seu entorno é alterado drasticamente e ele tem sua visão obstruída, sua memória se torna pouco cultivada. Quando analisamos quais monumentos são cuidados e preservados, entendemos qual a história da cidade que ela pretende cultivar e passar adiante. Quando são construídos edifícios que prejudicam o entorno e barram a visão que se tem de um marco da cidade, assume-se que a relevância que tal marco tem na cidade é pouca. É possível medir os valores de uma cidade através do que ela considera um monumento/marco. O investimento emocional na cidade é a maneira com que seus habitantes escolhem interagir com ela, o que esses marcos significam para as pessoas e como elas escolhem interagir com eles. Uma cidade com identidade traz uma sensação de pertencimento aos que lá habitam.

Ao postular que as paisagens fornecem elementos indispensáveis para a compreensão da cultura local, Lewis

(1979) diz que toda alteração significativa na paisagem implica em recíproca alteração significativa na cultura. Ademais, a convergência de paisagens, isto é, locações diferentes com paisagens em aproximação, indica convergência de culturas. (FORTUNATO, 2012, s.p.).

Não existe apego em São Paulo: tudo pode ser erguido tanto quanto demolido. São Paulo apaga seus marcos constantemente para erguer edifícios altos, brilhantes e mais modernos. Ao olhar de Lewis (1979 apud FORTUNATO, 2012), o apagamento desses marcos é responsável pela degradação da memória da cidade e pelo distanciamento entre os moradores com a história de onde eles vivem. Alguns exemplos desse descaso pelos bens patrimoniais foram a demolição da Vila Operária Tatuapé e da antiga mansão Matarazzo na Avenida Paulista; duas construções que ocupavam o lugar de memória sobre outra maneira de habitar a cidade.

Em maio de 2019, moradores do Tatuapé pediram pelo tombamento da Vila e agendaram uma reunião com o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Conpresp) para discutir o assunto. Infelizmente, a Vila foi demolida antes de que essa pauta pudesse ser discutida.

A Prefeitura de São Paulo embargou no sábado (31) a demolição por falta de tapumes no local. Mesmo sem a autorização, a empresa fez a demolição e foi multada em R\$ 40 mil por ter realizado o serviço sem tapumes. Além disso, por ter desrespeitado o embargo, recebeu outra multa, de R\$ 4 mil. (ALDANO, 2019, s.p.).

Em 1996, depois de a família Matarazzo ganhar a disputa judicial contra a Prefeitura sobre o tombamento da casa, iniciou-se o projeto de demolição do imóvel.

O palacete esteve envolvido em uma polêmica disputa judicial entre a família e a Prefeitura de São Paulo. Foi tombado em 1989 a contra gosto da família, que tentou implodir o imóvel de madrugada. Não deu certo. A estrutura

do casarão resistiu as explosões. Na época, a prefeita Luiza Erundina pretendia instalar no imóvel o Museu do Trabalhador. Mas, o projeto não foi adiante. Em 1994 a família conseguiu reverter o tombamento e reaver a mansão. (BATISTA, 2015, s.p.).

No terreno da antiga Vila Operária será construído um empreendimento imobiliário. Já no terreno da antiga mansão foi construído um shopping center.

A maneira com a qual lidamos com urbanismo e planejamento das cidades hoje em dia explicita a maneira como temos tratado nossa geografia. Antes primordial para o estabelecimento e o crescimento da cidade, a geografia de São Paulo passou a ser renegada e deixada em segundo plano. No artigo "Cidade, patrimônio, herança e inclusão: em busca de novos instrumentos" (2017), Somekh afirma que em São Paulo ocorre um movimento cíclico entre demolições e novas construções, além de discorrer sobre o termo "ambiência urbana", considerado por Ulpiano Bezerra de Meneses como "um sistema de objetos, socialmente apropriados, percebidos como capazes de alimentar representações de um ambiente urbano" (MENESES apud SOMEKH, 2017, s.p.).

Nadia Somekh fala ainda sobre as cidades brasileiras que são produzidas em um "modelo urbano sem urbanidade" (SOMEKH, 2017, s.p.), onde a verticalização destrói o patrimônio da cidade. Há, em São Paulo, uma desconsideração da arquitetura e do urbanismo pelo solo natural da cidade, algo que acaba desconfigurando a geografia do lugar. Além de indiferentes a ela, o ambiente construído (edifícios, viadutos e o sistema viário) não se preocupa em criar referências visuais, e acaba por se transformar em uma massa disforme que se insere aleatoriamente sobre o território natural.

## **5. PLANO AVENIDAS (ALTERAÇÃO DO SOLO DA CIDADE ATRAVÉS DO TEMPO)**

Os rios Tietê e Pinheiros, com seus meandros e áreas alagadiças, constituíam, ainda durante a primeira metade do século xx, sério obstáculo para sua transposição, conseguida precariamente por algumas pontes

e "aterrados". Vários projetos de canalização tinham sido estudados. Pretendia-se conseguir, além da navegabilidade do canal, o loteamento das áreas que permaneciam desocupadas nas extensas várzeas. (ZMITROWICZ; BORGHETI, 2009, p.96).

O filme "Entre rios" (FERRAZ et al., 2009) apresenta um panorama do desenvolvimento da cidade de São Paulo desde a sua fundação, traçando um paralelo entre as condicionantes geográficas anteriores à ocupação e as principais transformações na paisagem ao curso da história da metrópole até a contemporaneidade. O enfoque principal do filme é a relação da cidade com os rios em diferentes momentos da história. Os rios como elementos estruturantes e a relação que estabelecem em cada momento da evolução urbana configuram uma espécie de termômetro que caracteriza as intenções, além de preconizar determinados impactos a respeito da interação homem-paisagem na consolidação da metrópole São Paulo. A presença dos rios foi decisiva na implantação do assentamento jesuíta que, alguns séculos depois, se transformaria na metrópole em que vivemos hoje. Os rios representavam o acesso, como vias de transporte, e ao mesmo delimitavam o território.

Em 1867, foi inaugurada a São Paulo Railway, responsável por conectar a cidade ao mar. O Vale do Tamanduateí foi escolhido para servir de rota para os trens devido à sua posição estratégica. A implementação dos trilhos na cidade constatou o seu início de modernidade e descaracterizou sua relação com os rios de forma permanente; isso que serviu como porta de entrada da modernidade na cidade também marcou o término da importante relação que São Paulo tinha com seus rios. Repentinamente, os rios paulistanos se transformaram em impedimentos de expansão, e, portanto, deveriam ser transpostos. O Viaduto do Chá foi a primeira infraestrutura urbana de São Paulo que transpôs um vale de rio e articulou o centro velho com a nova parte da cidade. (SOMEKH; CAMPOS FILHO, 2002).

Conforme São Paulo se expandia, novos problemas surgiam. Em 1878, foi construída a Companhia de Águas e Esgotos Cantareira, cujo objetivo era

abastecer a cidade. No entanto, o número de pessoas que passaram a habitar a cidade aumentava em ritmo acelerado, ocasionando um consumo de água mais elevado e, conseqüentemente, uma quantidade maior de esgoto. Sem ter para onde ir, o esgoto da cidade era despejado nas áreas de várzeas dos rios existentes, o que acarretou um sério problema sanitário em São Paulo. Visando combater esse problema, o presidente da província da época (que estava endividado) passa a aterrar as áreas de várzea do rio para criar loteamentos. Assim, o lucro gerado pela venda dos lotes ajudaria a aliviar sua dívida, além de solucionar o problema sanitário.

O início do século xx foi pautado pelo espraiamento da cidade e pelo desejo de criar um sistema que pudesse unir os diferentes bairros espalhados nas novas áreas urbanas. Surgiu, então, a necessidade de pensar a cidade como um sistema. As condições originais do solo paulistano já não eram limitadoras para a criação de um novo desenho de cidade e, a partir da chegada avassaladora do capital e dos imigrantes, São Paulo passa a urgir por um crescimento sem precedentes na história do país.

A criação de novos lotes, bairros e vias que se conectassem entre si motivou engenheiros e arquitetos que desejavam dar uma nova cara para a cidade. Rios de planície, como o Anhangabaú e o Tamanduateí, não se encaixavam nos padrões dos rios sem tantos meandros das capitais europeias que encantavam a elite brasileira em suas viagens ao velho continente, de tal forma que suas curvas foram retificadas e seu leito, afundado. Pelo menos assim esses rios se tornariam úteis no olhar do poder público da cidade, já que dessa maneira eles levariam o esgoto despejado neles para longe rapidamente. Na década de 1920, esses dois rios que antes desempenharam um papel fundamental para o primeiro ensaio urbanístico de São Paulo se transformaram em áreas de parque (Vale do Anhangabaú e Parque Dom Pedro II). Este feito demonstrou que São Paulo tinha o conhecimento e a infraestrutura necessária para se desvencilhar das "barreiras" que lhe haviam sido impostas pela natureza. Porém, ao se expandir para fora desses dois rios, a cidade se viu na mesma situação novamente ao se deparar com os rios

Pinheiros e Tietê, dois rios de meandros, lentos e cujo formato serpenteante formava curvas. Suas áreas de várzea logo passaram a despertar enorme interesse mobiliário; elas atingiam até 1km de distância, e, portanto, prejudicavam os que se assentavam nas proximidades dos rios, população majoritariamente pobre e sem recursos para comprar melhores terrenos. (FERRAZ et al., 2009).

São Paulo ambicionava transparecer um estilo arquitetônico e urbanístico que fizesse jus à sua pujança econômica e ao seu avanço industrial. O anseio por construir uma imagem moderna e global falava alto, o que resultou no apagamento dos traços provincianos ainda remanescentes na cidade. Na tentativa de transformar São Paulo em uma cidade vanguardista, surgiu a ideia de que ela fosse regida pelo automóvel. Dessa maneira, foi criado um plano cuja função primordial era implementar o sistema rodoviário na cidade.

Elaborado pelo engenheiro Prestes Maia, o Plano de Avenidas tinha como premissa criar grandes eixos de circulação no formato de anéis concêntricos que circundassem o centro de São Paulo, tendo como protagonista o automóvel. O plano prezava pelo escoamento do tráfego na região central. Para viabilizar esse plano urbano, foi necessário mudar o relevo de grandes áreas da cidade, alterando sua topografia e reajustando massivas camadas de terra de forma a construir as novas avenidas que moldariam o movimento do carro em São Paulo.

As suaves colinas que antes se esparramavam pelo solo paulistano se desvaneceram com o tempo: as poucas que continuam em pé estão majoritariamente camufladas e asfixiadas embaixo de infraestruturas e construções urbanas. É raro perceber o relevo natural da cidade: as densas camadas de concreto utilizadas na construção de pontes, viadutos e edifícios não nos permitem observar os vales que estão vencendo, nem o solo que está tocando. Devido ao crescimento desproporcional e frenético da cidade, seu desnível topográfico é soterrado por toneladas de construções cujo cunho é unir São Paulo vencendo seus infinitos vazios, sejam eles rios, córregos ou vales.

Em meados do século XX, meios de transporte sobre rodas passam a disputar seu lugar na cidade com os já existentes bondes da companhia Light, cuja presença foi descartada pelo plano rodoviário que passou a reger a cidade. O automóvel se consolidou, então, como o meio de transporte ao qual o sistema viário da cidade se adaptaria. A partir de 1970, cidades no mundo todo passaram a contar com a presença de vias de circulação em suas paisagens. No caso de São Paulo, tais vias comprometeram a condição do ar, da água e da vegetação da cidade. A partir da construção de infraestrutura de grande escala, São Paulo passa a ser percebida pelos seus moradores como uma cidade "feia" (FERRARA apud CALLEGARI, 2017, p.52).

Dada a rapidez e a abrangência da expansão viária na cidade, os antigos caminhos de água se transformam em caminhos para carros. O domínio sobre a hidrografia local se evidenciou a partir do encontro da cidade com os rios Tietê e Pinheiros e, na década de 1940, sob comando das companhias Light e City, foram iniciadas a retificação dos dois. A retificação desses dois rios mudou permanentemente tanto o bairro da Penha quanto o Jaguaré. As áreas de várzeas de ambos logo foram aterradas, loteadas e postas à venda. A relação entre as colinas que abrigam tanto a Basílica da Penha quanto o Farol do Jaguaré e o seu meio natural se viu interrompida pelos eixos viários construídos em suas bases (FIG. 2).

Caráter de uma cidade é dado principalmente pelo seu sítio, pelo conjunto da arquitetura e do gosto coletivo ali representado pela escala de seus espaços abertos; e fundamentalmente, pela adequação de um fator ao outro [...] do ponto de vista da paisagem urbana, este processo de metropolização acarretou uma ocupação desorganizada e descontínua, inadequado ao caráter do sítio e à sua topografia; no entanto, por estar o processo ainda em andamento, o desenvolvimento da cidade permite ainda possibilidades únicas [...]. (WILHEIM, 1965, p.33).

Wilheim (1965) discorre então sobre variadas oportunidades paisagísticas que a cidade de São Paulo teria se seu



**FIG. 2:**

Foto aérea demarcando a colina da Penha, a colina do Jaguaré, e os rios Pinheiros e Tietê.

Fonte: GOOGLE EARTH. Editado pela autora.



crescimento urbano tivesse sido mais congruente e tivesse tomado como partido sua topografia natural, sem priorizar um sistema rodoviarista que acabaria rasgando e seccionando a cidade. O autor menciona as áreas desocupadas no Vale do Tietê, a topografia acidentada e seus excelentes visuais, a presença dos rios Tietê e Pinheiros e seus vales, entre outras. Vale ressaltar que muito mudou desde a época que Wilhelm escreveu seu livro, portanto os lugares sugeridos para intervirmos já não carregam as mesmas oportunidades de antes. Já se passaram cinquenta e quatro anos e nenhuma das soluções paisagísticas abordadas pelo arquiteto foram sequer consideradas.

## 6. MARCOS NA PAISAGEM

As pessoas desenvolvem ligações muito fortes com essas formas claras e diferenciadas tanto em decorrência do passado histórico quanto de suas próprias experiências. Cada cena é imediatamente identificável e traz a mente um turbilhão de associações. Há uma total harmonia das partes. O ambiente visual torna-se parte integrante da vida dos habitantes [...] parece haver um prazer simples e automático, um sentimento de

satisfação, presença e certeza, que decorre da simples contemplação da cidade ou da possibilidade de caminhar por suas ruas. (LYNCH, 1997, p.103).

Em seu livro "A imagem da cidade", Kevin Lynch descreve uma imagem como um "conjunto de sensações experimentadas ao observar e viver em determinado ambiente." (LYNCH, 1997, p.23). A imagem de uma paisagem seria, portanto, o resultado da vivência entre o observador e seu meio. Lynch também explica que um marco é qualquer aspecto de uma paisagem que se destaca do resto, algo singular que aporta identidade para o lugar onde está inserido. No entanto, cada observador dá seu próprio sentido para o que ele vê dependendo de sua situação social e cultural, e da sua maneira individual de conceber o que aparece em uma imagem.

Segundo Lynch (1997), a apreensão que cada indivíduo tem sobre uma cidade varia conforme sua situação sociocultural, porém se os indivíduos vivem em situações parecidas, as perspectivas que eles têm perante um mesmo marco seriam semelhantes. Isso explica o sentimento nostálgico que os moradores mais antigos da Penha e do Jaguaré têm com seus bairros. A verticalização nesses bairros prejudica a leitura que seus moradores têm da paisagem do lugar, o que resulta em um enfraquecimento da cultura local.

Marcos geofísicos que antes estruturavam a paisagem paulistana perderam importância com a onda de verticalização de São Paulo, com poucos pontos que sirvam de marcos na paisagem. A verticalização exagerada apagou marcos que antes eram significantes para o entendimento da cidade como um todo e transformou a cidade numa paisagem homogênea, com poucos destaques.

## 7. REIVINDICAÇÃO DA PAISAGEM DE SÃO PAULO

A paisagem urbana também é algo a ser visto e lembrado, um conjunto de elementos que esperamos que nos dê prazer. (LYNCH, 1997, p.1).

Este sítio geográfico, rico em colinas, vales, rios e florestas, limitado em algumas direções e de fácil ocupação em outras, rico em visuais dramatizadas por invejáveis pontos de observação, rico em variedade topográfica e vegetal, este é o sítio urbano da atual São Paulo metropolitana. (WILHEIM, 1965, p.52).

Em sua tese de doutorado, Angelo Bucci discute a diferença entre os planos horizontais e verticais e suas respectivas importâncias no desenho e no traçado urbano.

A hipótese é que da mesma maneira e porque a cidade está contida no interior dos edifícios, os edifícios se dissolvam para compor o ambiente da cidade [...] nessa dissolução não há substituições, nenhuma das partes cede à outra, as duas dimensões se sobrepõem e coexistem, de maneira que ambas estão sempre presentes nos espaços que antes eram identificados com cada uma delas: o interior e o exterior. (BUCCI, 2010, p.65).

Assim, aqui propomos uma intervenção que transforma essa ideia em algo literal: o projeto de cortar prédios pelo meio, aproveitando de suas estruturas pré-existentes. Inspirada pela "não arquitetura" de Gordon Matta Clark, a intervenção pretende transformar edifícios maciços em elementos fluidos, sem vedação ou revestimento, possibilitando novas visuais

dos marcos que antes eram obstruídos por esses edifícios. Dessa maneira, é possível imaginar uma cidade com mais vistas, com mais porosidade, onde seus marcos se conectam através da visão. O objetivo dessa provocação é criar possibilidades estratégicas de paisagens (FIG. 5; FIG. 6).

Este projeto é uma provocação direta sobre a inserção desmedida e aleatória de elementos predominantemente verticais que comprometem a identidade de regionalidades e bairros onde estão inseridos. Essa provocação materializa-se através da subtração de andares inteiros dos edifícios que obstruem a vista do Farol e da Basílica na intenção de resgatar visuais, fazendo reaparecer esses marcos que atualmente estão ocultados.

A intervenção proposta trata da arquitetura por subtração em dois edifícios que escondem atrás de si marcos responsáveis por caracterizar seus respectivos bairros em tempos passados. Tanto o Farol do Jaguaré quanto a Basílica da Penha têm um *genius loci*, um espírito próprio do lugar que guarda memórias e experiências significativas para as pessoas que conviveram nos bairros em que eles estão.

As vizinhanças e as cidades também têm almas, almas complexas, formadas pela influência de gerações sucessivas. [...] A alma de qualquer cidade é individual por direito, uma presença formada gradativamente com a passagem do tempo e por todo o povo que lá viveu e lá experimentou suas alegrias e tristezas por todos os séculos. Quanto mais velha é uma cidade, menos a sua alma pode (deve) ser alterada pelas gerações derradeiras. Veja Roma, por exemplo: por centenas de anos ela foi o ponto de encontro daqueles que tinham alguma coisa a dizer. Virgílio, Ovídio, Michelangelo, Rafael, Pico, Bramante, Cellini, Caravaggio, Bernini, Borromini, Horácio, Giordano Bruno e milhares de outros pensadores e artistas lá foram para viver e para morrer. Como poderiam as pedras de Roma serem as mesmas do que as pedras de Los Angeles? Estou certo de que se eu fosse raptado, vendado, transportado e depois solto em uma rua obscura de Milão ou de Bolonha que fosse completamente desconhecida



**FIG. 3:**

Reportagem publicada no caderno Cotidiano da Folha de S. Paulo sobre o ocultamento da Basílica da Penha devido à verticalização do bairro.

Fonte: Foto cedida por Anna Beatriz Ayroza Galvão.

para mim, tão logo eu fosse solto eu saberia em qual cidade estaria. Eu diria imediatamente: "Esta é Milão" ou "Esta é Bolonha". Porque a minha pele teria sentido o espírito do ar, dos telhados, dos estuques e das cores da cidade. (DE CRESCENZO, 1989 apud REIS, 2017 p.1).

O bairro da Penha foi um dos primeiros de São Paulo, e representou uma porta de entrada para a cidade, servindo como ponto de chegada para os viajantes recém ingressos. Sua implantação vantajosa lhe fez prosperar economicamente devido à proximidade do Rio Tietê, que lhe garantia acesso rápido e fácil às mercadorias que chegavam na cidade. Desde sua colina era possível avistar o planalto do Piratininga, portanto os habitantes do bairro conseguiam fazer previsões meteorológicas sobre a região. O centro histórico da Penha, pela legislação municipal, é uma Zona Especial de Preservação Cultural (Zepoc). Além disso, está protegido por processo de tombamento desde 2004; o Conpresp é responsável por decidir quais mudanças podem ou não ocorrer dentro do perímetro tombado. Hoje em dia, o bairro é considerado prova viva das transformações econômicas, sociais e urbanísticas que São Paulo viveu nos últimos séculos.

A capela Nossa Senhora da Penha é uma das poucas construções paulistanas remanescentes do século XVII. Sua presença

resiste às mudanças incertas regidas pelo mercado imobiliário e pela verticalização. Nas suas proximidades, a exatos 200 metros de distância, a Basílica da Penha, de maior escala e pompa, foi erguida alguns séculos depois e passou a ser considerada a maior referência visual do bairro.

Em uma reportagem para o jornal Folha de S. Paulo em 2015, moradores antigos do bairro manifestaram pesar ao perceberem que um marco tão emblemático para a população local logo se perderá no meio de prédios (FIG. 3). Quando foi construída, na década de 1960, a tônica do bairro era de uma cidade de interior, que ainda transparecia o passado rural que foi atribuído ao bairro desde o começo da cidade de São Paulo. A presença de construções religiosas era também uma das principais características do bairro, cuja primeira igreja havia sido construída em 1682. (RODRIGUES, 2015).

A 20km no sentido oeste, chegamos a outra construção também obscurecida pela verticalização. Igualmente próximo de um rio importante para a cidade e localizado em ponto alto do relevo, o Farol do Jaguaré simboliza São Paulo como cidade palimpsesto. O farol leva o mesmo nome do bairro em que está localizado, e já vem observando São Paulo por setenta anos. Antes uma antiga fazenda, o bairro do Jaguaré foi comprado pelo engenheiro Henrique Dumont Villares com o intuito



**FIG. 4:**

Vista do Farol do Jaguaré de dentro da casa de um morador do bairro.

Fonte:  
CALLEGARI,  
2017, p.42.

de criar um projeto de urbanização que dividiria o terreno de 165 alqueires em áreas residenciais, comerciais e industriais. Além de idealizar o projeto urbano do bairro, Villares foi responsável pela construção do Farol, cujo tombamento pelo Conpresp se deu no ano 2000 devido à insistência dos moradores do Jaguaré. (CALLEGARI, 2017, p.37).

Ao caminhar pelo bairro, é possível avistar vestígios de tempos passados que revelam as histórias vividas naquele local. Camadas urbanas sobrepostas revelam as diferentes ocupações construídas no bairro, como galpões industriais e trilhos de trem, que depois de desativados foram ocupados por construções irregulares e moradias precárias.

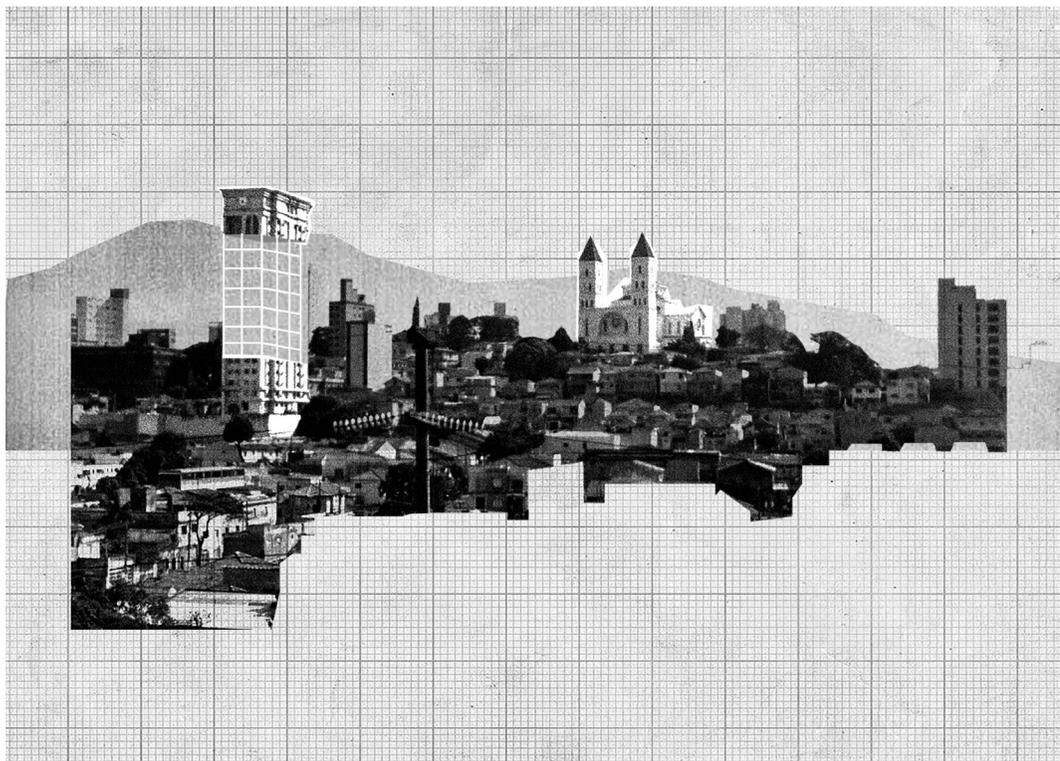
Um antigo morador do bairro, João Pierondi, recorda os anos áureos do bairro com nostalgia. Hoje, com 82 anos, diz que as badaladas do relógio do farol orientavam os operários que trabalhavam no local (FIG. 4).

Escutava-se de longe, pois ainda havia muito silêncio. Nunca o visitei, mas tenho boas lembranças de suas badaladas. As coisas se perdem, vão sendo descontinuadas, assim como o trem que acabou. Hoje é só caminhão, a cidade poluída, congestionada. Tenho pena de termos perdido tantas coisas antigas que eram bonitas. (PIERONDI apud CALLEGARI, 2017, p.39).

A relação que temos com a cidade muda com a presença da tecnologia no nosso dia a dia; somos reféns de mapas e outros aplicativos virtuais que nos direcionam sem termos necessidade de olhar ao nosso redor. Já não é necessário procurar pontos de referência visual pela cidade porque uma tela digital auxilia, sugere nossos percursos e nos oferece as coordenadas necessárias para nos acharmos dentro de São Paulo, que pode parecer tão vasta quanto o oceano.

Em uma cidade quase sem horizontes como São Paulo, atravessar as pontes que cruzam os rios é uma das poucas maneiras para se conseguir uma visão panorâmica da cidade, com um ponto de fuga. Transpor os rios é um ato simbólico, já que o horizonte se revela através dessa ação. Dada a retificação dos rios Pinheiros e Tietê, tornou-se difícil alcançar as colinas onde estão inseridos o Farol e a Basílica: as margens dos rios se transformaram em vias expressas, de acesso precário e praticamente impossível para pedestres. A única maneira pela qual conseguimos avistar a amplitude da paisagem que bordeia o rio é através da janela de um automóvel ou de um trem.

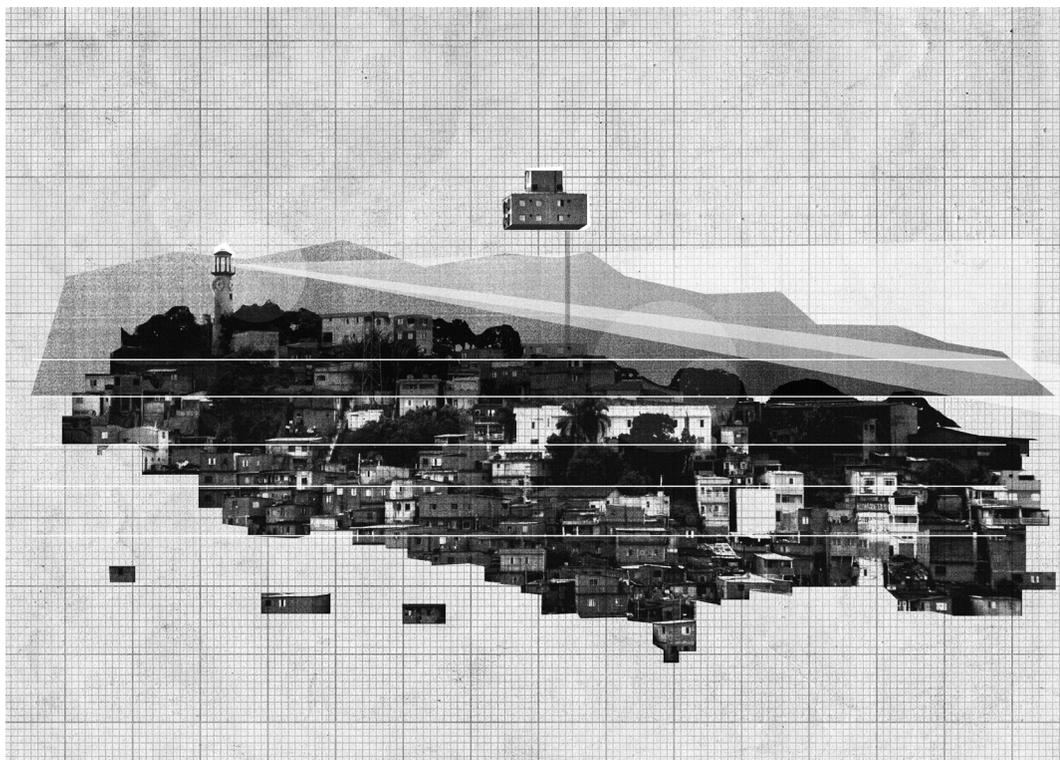
Não se trata, aqui, de criar novos pontos referenciais na paisagem, mas sim evidenciar dois marcos já existentes: um que já se encontra no processo de ser engolido pela verticalização de seu bairro e o outro que se encontra obsoleto e obscurecido por



**FIG. 5:**

Colagem da intervenção idealizada no edifício que obstrui a vista do Basílica da Penha.

Fonte: Elaborado pela autora.



**FIG. 6:**

Colagem da intervenção idealizada no edifício que obstrui a vista do Farol do Jaguaré.

Fonte: Elaborado pela autora.

um edifício construído justo à sua frente. Os pavimentos dos edifícios que impossibilitam a visão que esses marcos têm da cidade seriam então retirados.

## 8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A inquietação perante a complexidade de São Paulo motiva o trabalho a trazer à luz marcos que foram ofuscados tanto pela verticalização desregulada quanto pela alteração da topografia da cidade. As referências visuais que temos da cidade de São Paulo são ofuscadas pela verticalização descomedida e pela expansão horizontal que vêm acontecendo desde os primeiros ensaios de modernização da cidade. Essas ações resultaram no ocultamento de marcos que, além de heranças materiais, carregam consigo memórias do passado, sendo considerados também heranças imateriais da nossa história. Tanto o Farol do Jaguaré quanto a Basílica da Penha perderam relevância na paisagem, e este trabalho propõe que ela seja resgatada.

Surge então uma indagação sobre os lugares onde os elementos verticais da cidade estão inseridos e como eles contribuem para a identidade desses lugares. Embora os bairros do Jaguaré e da Penha não tenham sido inteiramente engolidos pela verticalização, a localização das construções mais altas de cada entorno coincide com o campo de visão dos marcos dos analisados.

A partir das intervenções criadas, as identidades locais de cada bairro reassumem seus postos como marcos referenciais para os moradores, reforçando o elo entre cidadão e território. Fomenta-se, assim, a reflexão sobre a construção da identidade da cidade e o vínculo dos habitantes com a cidade, memória e geografia e a relevância que o resgate de marcos geográficos e arquitetônicos tem nessa tarefa.

A partir dessa discussão sobre um desenvolvimento que ignora as referências visuais e a memória da cidade, propõe-se uma intervenção de mitigatória. Entretanto, essa ação não impede o problema para sempre. Por essa razão, faz-se necessário incorporar o zelo pelas referências visuais dentro do planejamento urbano das nossas cidades, através da criação de políticas públicas e instrumentos

legais, o que seria um grande passo para garantir que a memória seja preservada, incentivar a noção de pertencimento e a construção democrática da cidade.

---

## REFERÊNCIAS

- AB'SABER, Aziz Nacib. **Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo**. São Paulo: FFCLUSP, 1957.
- \_\_\_\_\_. O solo de Piratininga. In: BUENO, E. **Os nascimentos de São Paulo**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004.
- \_\_\_\_\_. **Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo**. Cotia: Atelier Editorial, 2007.
- ALDANO, Mariana. Após a demolição, vila no Tatuapé da década de 50 é tombada. **G1 - Globo**. São Paulo. 3 set. 2011. Disponível em: <g1.globo.com/sp/após-paulo/noticia/2019/09/03/após-demolicao-vila-no-tatuape-da-decada-de-50-e-tombada.ghml>. Acesso em: set. 2019
- BASTISTA, Liz. Era uma vez em SP... mansão dos Matarazzo. **Acervo Estadão**. São Paulo. 31 jul. 2015. Disponível em: <acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,era-uma-vez-em-sp-mansao-dos-matarazzo,11299,0.htm>. Acesso em: ago. 2019
- BRASIL. **Primeiros resultados do Censo 2010**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010.
- BUCCI, Angelo. **São Paulo, razões de arquitetura: da dissolução dos edifícios e de como atravessar paredes**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- CALLEGARI, Bruna. **Farol invisível: fenômeno urbano e paisagem no Jaguaré**. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.
- FERRAZ, Caio Silva; ABREU, Luana; SCARPELINI, Joana. **Entre rios: a urbanização de São Paulo**. [Filme-vídeo]. Produzido pelo coletivo Santa Madeira, direção de Caio Sílvia Ferraz. São Paulo: Centro Universitário Senac, v.25, 2009. Disponível em: <www.youtube.com/watch?v=Fwh-czFwNlC>. Acesso em: ago. 2019.
- FORTUNATO, Ivan. Mooca, ou como a verticalização devora a paisagem e a memória de um bairro. **Arquitextos — Vitruvius**, ano 12, n.140.05, jan. 2012. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.140/4189>. Acesso em: set. 2019
- LOBO, Manuel Leal da Costa; SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo. **Urbanismo de colina: uma tradição luso-brasileira**. São Paulo: Editora Mackenzie, 2012.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- REIS, Elisabete Rodrigues dos. Lugar do sentido. **Revista do NUFEN**, v.9, n.2, p.109-123, 2017.
- RODRIGUES, Artur. Novas construções já atrapalham vista da tradicional basílica da Penha, em SP. **Folha de S. Paulo**. 17 ago. 2015. Disponível em: <www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1669578-novas-construcoes-ja-atrapalham-vista-da-tradicional-basilica-da-penha-em-sp.shtml>. Acesso em: set. 2019
- SCHULZ, Christian Norberg. **Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture**. Londres: Academy Editions, 1980.
- SÃO PAULO. **Sistema SEADE de projeções populacionais: projeção de população residente na Região Metropolitana de São Paulo**. São Paulo: Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional, 2011. Disponível em: <www.seade.gov.br/produtos/projpop/index.php>. Acesso em: set. 2019
- SOMEKH, Nádia; CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **A cidade não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no**

século xx. São Paulo: Editora Mackenzie, 2002.

SOMEKH, Nadia. Cidade, patrimônio, herança e inclusão: em busca de novos instrumentos. **Arquitextos – Vitruvius**, ano 18, n.211.00, dez. 2017. Disponível em < [www.vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/18.211/6825](http://www.vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/18.211/6825)>. Acesso em: set. 2019

TOLEDO, Benedito de Lima de. **São Paulo**: três cidades em um século. São Paulo: Editora Duas Cidades, 1983.

ZMITROWICZ, Witold; BORGHETI, Geraldo. **Avenidas 1950-2000**: 50 anos do planejamento da cidade de São Paulo. São Paulo: Edusp, 2009.

WILHEIM, Jorge. **São Paulo, metrópole 65**: corpo e alma do Brasil. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965.

---

## **SOBRE A AUTORA**

Arquiteta e urbanista graduada pela Escola da Cidade em 2019.

[marinacoccaro94@gmail.com](mailto:marinacoccaro94@gmail.com)