UNIVERSIDADE SÃO JUDAS TADEU

Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo

Mestrado em Arquitetura e Urbanismo

Kamilla Almeida Xavier

Degradação de área pública urbana:

O caso do Parque Dom Pedro II, em São Paulo.

SÃO PAULO

2023

Kamilla Almeida Xavier

Degradação de área pública urbana:

O caso do Parque Dom Pedro II, em São Paulo.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo, Curso de Mestrado, da Universidade São Judas Tadeu como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Guillermo Vázquez Ramos.

SÃO PAULO
2023

FICHA CATALOGRÁFICA

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca da Universidade São Judas Tadeu
Bibliotecária: Marieta Rodrigues Brechet - CRB 8/10384

X3d

Xavier, Kamilla Almeida.
Degradação de área pública urbana: O caso do Parque Dom Pedro II, em São Paulo. / Kamilla Almeida Xavier- São Paulo, 2023.
f. 257 il.; 30 cm.

Orientador: Fernando Guillermo Vázquez Ramos.
Dissertação (mestrado) – Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, 2023.

1. Morfologia urbana. 2. Segregação espacial. 3. Legislação urbana. 4. Políticas urbanas. I. Vázquez, Fernando Guilhermo. II. Universidade São Judas Tadeu, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

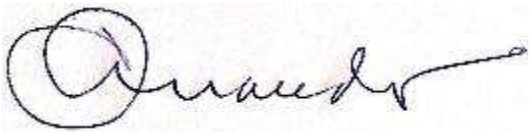
CDD 22 – 720

FICHA DE APROVAÇÃO

Dissertação de mestrado do(a) **Kamilla Almeida Xavier**, intitulada "**Degradação de área pública urbana: O caso do Parque Dom Pedro II, em São Paulo.**", apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo, curso de Mestrado, da Universidade São Judas Tadeu, na área de concentração Gestão, Cultura e Qualidade de Vida em Áreas Metropolitanas. Os membros da Banca Examinadora consideraram o(a) candidato(a) aprovado(a). Data: 14/03/2023.

Banca examinadora

Professor Doutor Fernando Guillermo Vázquez Ramos (orientador) - Universidade São Judas Tadeu (USJT)



Professor Doutor Adilson Costa Macedo - Universidade São Judas Tadeu (USJT)

Professor Doutor Sergio Luis Abrahão - Universidade Paulista (UNIP)

FICHA DE APROVAÇÃO - EDIÇÃO REVISADA

Eu, Prof. Dr. **Fernando Guillermo Vázquez Ramos**, orientador do trabalho realizado por **Kamilla Almeida Xavier**, declaro que a edição revisada desta dissertação cumpre os requisitos exigidos pelo Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo.

Professor Doutor Fernando Guillermo Vázquez Ramos - Orientador

A minha família e amigos.

AGRADECIMENTOS

De fato, uma pesquisa com um extenso tempo de duração termina inegavelmente por ser oriunda do auxílio de inúmeros colaboradores, e esta não se evade de tal realidade. Sendo assim, sou grata por pequenos e grandes favores, sugestões, correções, críticas, apontamentos, auxílios, entre outras contribuições. E é de suma importância, lembrar que ao fim do percurso, devido a sua extensão, é possível que alguma contribuição não seja lembrada, e desde já, desculpo-me por tais omissões não propositais.

Agradeço, a Universidade São Judas Tadeu (USJT), pela bolsa de premiação do Exame Nacional de Desempenho dos Estudantes (ENADE) que possibilitou o meu ingresso e o desenvolvimento desta pesquisa no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo (PGAUR), bem como ao Coordenador do curso Prof. Dr. Fernando Guillermo Vázquez Ramos, os avaliadores do processo seletivo e entrevistadores, a secretaria do programa PGAUR e a todo o corpo docente e colaboradores que auxiliaram nesta jornada.

O fundamental agradecimento ao orientador deste trabalho, o Prof. Dr. Fernando Guillermo Vázquez Ramos, presente em todos os processos determinantes, desde a entrevista para o ingresso no curso, e que aceitou a tarefa de orientar-me e acolher-me. Esta pesquisa se deve muito à sua intercessão, a seus comentários precisos, às críticas pertinentes que acarretaram qualitativamente a pesquisa.

Aos alunos e ex-alunos, e a rede de colaboração criada, que me auxiliaram, seja com informações ou com observações sobre a pesquisa, críticas e apontamentos que se integraram na constituição deste estudo.

Ao apoio das instituições e funcionários, como a Biblioteca Prestes Maia, por permitir o meu acesso ao acervo e disponibilizar materiais referentes ao Plano de Avenidas de Prestes Maia, e a SP Urbanismo, em especial ao Marcos da Silva Gomes, pela disponibilidade de receber-me e auxiliar-me, consentindo o meu acesso ao acervo documental e contribuindo com a obtenção de dados de extrema importância para a discussão sobre o Parque Dom Pedro II, em São Paulo.

Por fim, gostaria de agradecer aos integrantes da banca de qualificação, os Prof.s Drs. Adilson Costa Macedo e Sergio Luis Abrahão que contribuirão grandemente para este trabalho com os seus apontamentos, críticas e correções, agregando conhecimento e qualidade a esta pesquisa.

RESUMO

A abordagem desta pesquisa sobre a degradação urbana da área pública do Parque Dom Pedro II, em São Paulo. Tem por objetivo verificar os principais fatores que coadjuvaram para a instauração do fenômeno de degradação, bem como, documentar o longo processo de transformação no objeto do estudo empírico. O método adotado para a investigação segue os passos dos estudos de morfologia urbana, e consiste em considerar o viés historiográfico, morfológico, político e social, apoiando-se na literatura especializada sobre o tema, no material documental proveniente dos acervos iconográficos e históricos da cidade, nas informações oriundas de fontes digitais e disponibilizadas pela prefeitura municipal. Apropriando-se da perspectiva da escala humana e urbana para análise das suas dinâmicas. Resultando no mapeamento do sítio e na concepção de levantamentos com a finalidade de registrar e analisar o panorama do processo de degradação do espaço verde de lazer paulistano. Constatando através de uma ótica multidisciplinar a influência das diferentes condicionantes sobre tal fenômeno, como, o crescimento vertiginoso que levou a modernização da urbe, as políticas urbanas que privilegiaram os meios de transporte público e privado em detrimento ao espaço verde e levaram a perda de grande parcela da vegetação, a construção de barreiras ocasionadas pelas políticas rodoviaristas e da implantação de grandes equipamentos como o metrô e o terminal de ônibus, e as demasiadas intervenções agenciadas no espaço que alteraram significativamente o seu caráter, promovendo assim, a compreensão das complexidades locais e os processos determinantes que incentivaram a degradação descaracterizando a área que, na atualidade, se encontra exclusa do sistema de parques urbanos, passando a ser uma rótula do sistema viário de conexão entre a zona Leste e o Centro, reduzido a uma área de passagem e conjunto de ações paliativas.

Palavras-chave: Morfologia urbana. Segregação espacial. Legislação urbana. Políticas urbanas.

ABSTRACT

The approach of this research on urban degradation of public area of Dom Pedro II Park, in São Paulo. It aims to verify the main factors that helped to establish the degradation phenomenon, as well as to document the long process of transformation in the object of empirical study. The method adopted for the investigation follows in the footsteps of studies of urban morphology, and consists of considering the historiographical, morphological, political, and social bias, based on the specialized literature on the subject, on documentary material from the iconographic and historical collections of the city, on information from digital sources and made available by the city hall. Appropriating from the perspective of the human and urban scale for analysis of its dynamics. Resulting in the mapping of the site and the design of surveys with the purpose of recording and analyzing the panorama of the process of the degradation process of the green leisure space of São Paulo. Noting through a multidisciplinary perspective the influence of the different conditions on this phenomenon, such as the vertiginous growth that led to the modernization of the city, the urban policies that favored the means of public and private transport to the detriment of the green space and led to the loss of a large portion of the vegetation, the construction of barriers caused by highway policies and the implementation of large equipment such as the subway and the bus terminal, and the too many interventions promoted in space that have significantly altered its character, thus promoting the understanding of local complexities and the determining processes that encouraged degradation by mischaracterizing the area that is currently excluded from the urban parks system, becoming a kneecap of the road system of connection between the East and the Center, reduced to a passing area and set of palliative actions.

Keywords: Urban morphology. Spatial segregation. Urban legislation. Urban policies.

RESUMEN

El enfoque de esta investigación sobre la degradación urbana del área pública del Parque Dom Pedro II, en São Paulo. Su objetivo es verificar los principales factores que ayudaron a establecer el fenómeno de degradación, así como documentar el largo proceso de transformación en el objeto de estudio empírico. El método adoptado para la investigación sigue los pasos de los estudios de morfología urbana, y consiste en considerar el sesgo historiográfico, morfológico, político y social, basado en la literatura especializada sobre el tema, en material documental de las colecciones iconográficas e históricas de la ciudad, en información de fuentes digitales y puesta a disposición por el ayuntamiento. Apropiarse desde la perspectiva de la escala humana y urbana para el análisis de sus dinámicas. Resultando en el mapeo del sitio y el diseño de levantamientos con el fin de registrar y analizar el proceso de degradación del espacio verde de ocio de São Paulo. Observando a través de una perspectiva multidisciplinaria la influencia de las diferentes condiciones en este fenómeno, como el crecimiento vertiginoso que llevó a la modernización de la ciudad, las políticas urbanas que favorecieron los medios de transporte público y privado en detrimento del espacio verde y llevaron a la pérdida de una gran parte de la vegetación, la construcción de barreras causadas por las políticas viales y la implementación de grandes equipamientos como el subterráneo y la terminal de autobuses, junto a las demasiadas intervenciones promovidas en el espacio que han alterado significativamente su carácter, promoviendo así la comprensión de las complejidades locales y los procesos determinantes que fomentaron la degradación al caracterizar erróneamente el área, que actualmente está excluida del sistema de parques urbanos, convirtiéndose en una rótula del sistema vial de conexión entre el Este y el Centro, reducido a un área de paso y conjunto de acciones paliativas.

Palabras clave: Morfología urbana. Segregación espacial. Legislación urbanística. Políticas urbanas.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Mapa de situação do Estado de São Paulo, em destaque a cidade de São Paulo dentro da mancha do estado. Montagem realizada a partir de mapa coletado no Google Earth. Autor: Kamilla Xavier. Fonte: Adaptado de Google Earth (2022). 37
Figura 2. Mapa de situação da cidade de São Paulo, em destaque a área central onde se localiza o Parque Dom Pedro II. Montagem realizada a partir de mapa coletado no Google Earth. Autor: Kamilla Xavier. Fonte: Adaptado de Google Earth (2022). 38
Figura 3. Mapa de situação Parque Dom Pedro II, em destaque os corredores viários. Montagem realizada a partir de mapa coletado no Google Earth. Autor: Kamilla Xavier. Fonte: Adaptado de Google Earth (2022). 39
Figura 4. “Inundação da Várzea do Carmo”, em 1898, Óleo sobre tela de Benedito Calixto — Acervo do Museu Paulista, no canto direito, é possível ver parte do antigo colégio, usado como Palácio do Governo. Do lado esquerdo, essa construção com um grande pátio é o antigo Mercado dos Caipiras (ficava no final da Rua Municipal, atual General Carneiro). Autor: Benedito Calixto. Fonte: Herculano (2013). 41
Figura 5. Várzea do Carmo, em 1821. À esquerda encontra-se a torre da Igreja do Carmo e no centro a Ladeira do Carmo e a ponte, atual Rangel Pestana. Autor: Arnauld Pallière. Autor: desconhecido. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Arnaud_Palli%C3%A8re>. Acesso em: 20 out. 2021. 42
Figura 6. Vista do Largo do Carmo em direção à Ladeira do Carmo e a Igreja do Carmo/Carmelitas , em 1817. Autor: Thomas Ender. Fonte: Silva (2012). 42
Figura 7. Vista da Várzea do Carmo a partir do Pátio do Colégio, ao fundo a Igreja e Convento das Carmelitas/Carmo, em 1817. Autor: Thomas Ender. Fonte: Silva (2012). 43
Figura 8. Rebanho de ovelhas pastando na Várzea do Carmo, em 1910. Autor: Vincenzo Pastore. Acervo Instituto Moreira Salles. Fonte: Ribeiro (2012). 43
Figura 9. Mapa da cidade de São Paulo, em 1810, primeiro registro cartográfico da capital paulista, o Rio Tamanduateí possui apenas duas travessias, sendo estas a ponte da Fonseca (2) no topo e a do Carmo (1) logo abaixo em destaque junto ao trecho das “sete voltas”. Autor: desconhecido Fonte: Adaptado de Silva (2012). 44
Figura 10. Vista da Ponte do Carmo, em 1885. Que se manteve desde os primórdios da ocupação da várzea. Autor: Marc Ferrezz. Fonte: Herculano (2013). 44

Figura 11. Mapa da cidade de São Paulo, em 1842, em destaque o trecho do Rio Tamanduateí designado como das “sete-voltas”. Tal como em 1810 (Figura 9), há apenas os dois pontos de travessia do rio em destaque a do Carmo (1) e a da Fonseca (2). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012). 46
Figura 12. Mapa da cidade de São Paulo, em 1847. O local ainda possui somente as travessias citadas Carmo (1) e Fonseca (2), e o trecho do Rio Tamanduateí das “sete-voltas” se mostra, mas retilíneo, quando comparada ao mapa de 1842 (Figura 11). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012). 46
Figura 13. Vista da Ladeira do Carmo, em 1862. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012). 47
Figura 14. Mapa da Cidade Imperial de São Paulo para serviços geodésicos e hidráulicos, em destaque o Rio Tamanduateí retificado e sem o porto, em 1855. Autor: Carlos Rath. Fonte: Adaptado de Moroz; Gouveia (2016) 48
Figura 15. Vista da Várzea do Carmo a partir do Pátio do Colégio, em 1862, com o Rio Tamanduateí retificado. Quarenta anos após a narrativa do francês Saint-Hilaire, em 1822. E no mesmo ponto de vista da imagem de 1817 (Figura 7). Autor: Militão Augusto de Azevedo. Fonte: Herculano (2013). 48
Figura 16. Vista da Várzea do Carmo, com o Rio Tamanduateí retificado, em 1862. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012). 49
Figura 17. Mapa da cidade de São Paulo, em 1868. Uma nova travessia (1) da várzea aparece em destaque (Gasômetro), que corresponde ao aterrado do Gasômetro e o caminho do Brás (2) no bairro do Brás (Figura 18). Com a chegada da ferrovia à cidade, os mapas da capital como indicado no mapa acima passaram a ser concebidos com o Norte na parte superior da folha, em destaque a linha férrea (pontilhado). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012). 50
Figura 18. Vista da cidade de São Paulo do Caminho do Brás mostrando o panorama do bairro, em 1897. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012). 51
Figura 19. Várzea do Carmo, lavadeiras às margens do Rio Tamanduateí. À direita, o Pátio do Colégio; à esquerda, a Igreja de São Paulo, Praça da Sé. Registro de Vicente Pastore, em 1894. Autor: desconhecido. Fonte: SABESP (2003). 51
Figura 20. Cartão postal da Ilha dos Amores, em 1920. A Ilha formou-se de sobra de terra da primeira retificação do Tamanduateí. As igrejas que aparecem são, à esquerda a Igreja do Carmo, à direita, a primeira torre é da Igreja do Colégio e a segunda da Igreja de São Bento. Autor: desconhecido. Fonte: Herculano (2013). 53

Figura 21. Vista da Rua General Carneiro, em 1862. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012). 54
Figura 22. Planta da capital do estado de São Paulo, em 1877. Em destaque o aterrado do Gasômetro (2)(Figura 17) que está consolidado, também é visível a Ilha dos Amores (1), ao lado a Rua Vinte e Cinco de Março (3) do Mercado do Peixe (4) e por fim a ferrovia (pontilhado). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009). 55
Figura 23. Planta da capital do estado de São Paulo, em 1881. Em destaque a São Paulo Railway (1) e Estrada de Ferro central do Brasil (2) que tem início no Brás, também pode-se notar o crescimento no setor oeste (3), demonstrado pelos loteamentos (1) e também nas adjacências da linha férrea (pontilhado) no Brás e Pari (4). Área estimada da Várzea do Carmo (parque): 157,22 hectares. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009). 56
Figura 24. Projeto de retificação do Tamanduateí, em 1894, em destaque o projeto para a retificação do Rio Tamanduateí (tracejado). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012). 57
Figura 25. Planta da capital do estado de São Paulo, em 1890. É possível ver em destaque as linhas que atendiam o setor leste já unificadas (1889) (pontilhado) e a Hospedaria dos Imigrantes (1). E em comparativo com o mapa de 1881 (Figura 23) o mapa evidencia o crescimento dos bairros adjacentes a ferrovia, principalmente ao que se refere ao setor leste. Autor: Jules Martin. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009). 59
Figura 26. Mapa da cidade de São Paulo, em 1897. Em destaque os rios de São Paulo, e hidrografia do Tamanduateí e Tietê (pontilhado). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012). 60
Figura 28. Fotografia esquina as Rua Líbero Badaró com a ladeira de São João, em 1912. A imagem evidencia ao fundo o Palacete do barão de Tatuí, utilidade pública 09/09/1911, e demolido para o alargamento da via posteriormente. Fonte: D'Elboux (2015). 63
Figura 29. Mapa da cidade de São Paulo, em 1901. Em destaque os bairros do Pari (1), Brás (2), Belém (3), Cambuci (4) e Mooca (5), que eram ligados pelas linhas de bonde, também se pode verificar a espação da cidade em sentido a os setores leste e oeste sendo a ferrovia (pontilhado). Autor: Guilherme Gaensly. Fonte: Adaptado de Silva (2012). 64
Figura 30. Planta geral da cidade de São Paulo, em 1905. Em destaque os setores lestes (2) e oeste (1) onde verificar os principais eixos de expansão a espação da cidade, e o crescimento exorbitante quando comparado com o mapa de 1901 (Figura 29). Autor: Alexandre Marino Cococi e Luiz Fructuoso e Costa. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009). 65

Figura 31. Ponte da Tabatinguera sobre o Tamanduateí, em 1915. Fonte: Silva (2012). 65
Figura 32. Postal das lavadeiras às margens do Tamanduateí, em segundo plano a Ponte do Carmo. Registro de Guilherme Gaensly, em 1900/1905. Fonte: Herculano (2013). 66
Figura 33. Registro das lavadeiras às margens do Tamanduateí, em 1900/1910. Autor: Vicenzo Pastore – Acervo Instituto Moreira Salles. Fonte: Herculano (2013). 67
Figura 34. Fotografia do Rio Tamanduateí, em 1900. Autor: Guilherme Gaensly Fonte: Silva (2012). 67
Figura 35. Vista da Várzea do Carmo a partir da Rua Florêncio de Abreu, em 1905. Fonte: Silva (2012). 69
Figura 36. Rio Tamanduateí já retificado com uso recreativo, em 1910. Autor: Vincenzo Pastore. Fonte: Silva (2012). 69
Figura 37. Imagem que mostra em destaque o Rio Tamanduateí retificado, também é bondes trafegando sobre ponte acima do rio, no final da década de 1910. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/a-historia-do-parque-d-pedro/>. Acesso em: 10 out. 2022. ...69
Figura 38. Retificação do Rio Tamanduateí, em 1914. Autor: desconhecido. Fonte: Moroz; Gouveia (2016). 70
Figura 39. Parque Buttes-Chaumont, Paris, Grands Travaux d"Haussaman, em 1867. Em destaque a linha ferrovia (pontilhado) e os equipamentos (1-6). Disponível em: <https://es.wikipedia.org/wiki/Parc_des_Buttes-Chaumont>. Acesso em: 20 junho. 2022. ...76
Figura 40. Estampa 6 - Projeto do parque, a ser criado na Várzea do Carmo. Na prancha: Ville de São Paulo. Parc a crer dans le quartier des Carmes. Cópia do primeiro Projecto Bouvard. In: São Paulo (Município), Duprat, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo. Em destaque a linha ferrovia (pontilhado) e os equipamentos (1-6). São Paulo: Vanorden. 1912. 81p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Fonte: Adaptado de D'Elboux (2015). 76
Figura 41. Estampa 6 - Projeto do parque, a ser criado na Várzea do Carmo. Na prancha: Ville de São Paulo. Parc a crer dans le quartier des Carmes. Cópia do primeiro Projecto Bouvard. In: São Paulo (Município), Duprat, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo. Em destaque as duas travessias apontadas a da Gasômetro e a do Brás (1 e 2) e o Rio Tamanduateí (tracejado). São Paulo: Vanorden. 1912. 81p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Fonte: Adaptado de D'Elboux (2015). 77
Figura 42. Central Park de Nova York, Manhattan, criada por Frederck Law Olmsted, em 1865. Disponível em: < https://www.geographicus.com/P/AntiqueMap/centralpark-louisprang-1865-2 >. Acesso em: 01 jan. 2023. 78

Figura 43. Redesenho da Estampa 06: Variante de projeto de parque a ser criado na Várzea do Carmo. Plano de Joseph Antoine Bouvard para a Várzea do Carmo. Autor: DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Raymundo Duprat. Autora: Kamilla Xavier. Fonte: Acervo pessoal. 78
Figura 44. Redesenho da Estampa 07: Variante de projeto de parque a ser criado na Várzea do Carmo. Em destaque os terrenos para venda (cinza). Autora: Kamilla Xavier. Fonte: Acervo pessoal. 79
Figura 45. Redesenho do projeto de Cochet. Chama-se atenção para o parque desenvolvido por Cochet com base o projeto de Bouvard e as alterações realizadas principalmente quando se compara com as imagens anteriores (Figura 43 e 44). Autora: Kamilla Xavier. Fonte: Acervo pessoal. 81
Figura 46. Vista noturna do Palácio das Indústrias do ponto de vista do Rio Tamanduateí, em 1919. Escritório Ramos de Azevedo. Acervo AHMWI. Fonte: Ribeiro (2012). 83
Figura 47. Cartão Postal fotográfico do Palácio das Indústrias, na década de 1920. Coleção Apparecido Salatini. Fonte: Ribeiro (2012). 83
Figura 48. Palácio das Indústrias, postal colorido, em 1920/30. Com o passar dos anos, o prédio abrigou a Assembleia Legislativa, Delegacia, IML, a Prefeitura e atualmente abriga o Museu Cata-Vento. Fonte: Herculano (2013). 84
Figura 49. Cartão Postal fotográfico do Palácio das Indústrias, na década de 1930. Coleção Apparecido Salatini. Fonte: Ribeiro (2012). 84
Figura 50. Vista da cidade em destaque a Várzea do Carmo e no fundo a chaminés das fabricas, em 1916. Fonte: Silva (2012). 85
Figura 51. Vista da cidade em destaque a Várzea do Carmo ainda se alagando, em 1918. Fonte: Silva (2012). 85
Figura 52. Vista da cidade em destaque a Várzea do Carmo ainda se alagando, em 1918. Fonte: Silva (2012). 86
Figura 53. Vista da cidade em destaque a Várzea do Carmo e os edifícios da galpões da época, em 1918. Fonte: Silva (2012). 86
Figura 54. Imagem do Palácio das Indústrias, em 1920. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/a-historia-do-parque-d-pedro/>. Acesso em: 10 out. 2022. ... 87
Figura 55. Ala direita do Claustro na Exposição de 1917. Foto interna do pavilhão de exposições durante a primeira exposição municipal realizada. Fonte: Lima (2021). 87
Figura 56. Comparação do projeto final com o que foi implantado, acima o Projeto de reurbanização desenvolvido por Bouvard com as alterações de Cochet. (Toledo, 1996, p. 22.),

e abaixo a planta da cidade de São Paulo, em 1929 (Passos; Emídio, 2009, p. 110), que demonstra o parque já finalizado, chama-se atenção para o setor onde se encontra o quartel, que difere totalmente do plano. Autora: Kamilla Xavier. Fonte: Acervo pessoal. 88
Figura 57. Imagem do Parque Dom Pedro II, em 1920. Fotografia tirada do Palácio das Indústrias. No plano intermediário direito, o antigo Mercado dos Caipiras, que ficava no final da Rua General Carneiro. No meio do Parque, o coreto da Ilha dos Amores. Fonte: Herculano (2013). 89
Figura 58. Imagem do parque, em 1928. Exibindo a Rio Tamanduateí retificado, as alamedas arborizadas e a ponte. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012). 89
Figura 59. Imagem do parque, em 1928. Exibindo no centro da imagem o Rio Tamanduateí retificado. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).....90
Figura 60. Imagem do parque, em 1928. Exibindo o Rio Tamanduateí. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012). 90
Figura 61. Imagem do parque, em 1928. Exibindo a ponte. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012). 90
Figura 62. Postal da vista do Parque Dom Pedro às margens do Tamanduateí, em 1933. E acima é possível ver a passagem do Graff Zepellin sobre o Parque Dom Pedro II. Fonte: Herculano (2013). 91
Figura 63. Planta da capital do estado de São Paulo, em 1924. Chama-se atenção para as dimensões da cidade neste momento em que se encontra em processo de modernização e o desenvolvimento dos setores leste (2) e oeste (1) seguindo o eixo da ferrovia (pontilhado) e a estação Brás (3). Autor: Jules Martin. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009). 91
Figura 64. Planta da cidade de São Paulo, em 1929. Em destaque o Parque Dom Pedro II já consolidado e a construção do Mercado Municipal (1928) (1) e a linha férrea (pontilhado). Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009) 92
Figura 65. Foto do Parque Infantil Dom Pedro II, em 1937. Momento em que o parque possuía seu uso voltado principalmente para o caráter recreativo. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012). 93
Figura 66. Rua General Carneiro, vista em direção ao Parque Dom Pedro II, em 1920. Fonte: Silva (2012). 94
Figura 67. Corte da Planta da Cidade de São Paulo, SARA Brasil , em 1930. Em destaque as linhas de bonde que cruzavam a área pelos três eixos existentes (tracejado duplo), sendo: Gasômetro/General Carneiro (1), Carmo/Rangel Pestana (2) e Tabatinguera/Rua da Mooca (3) e o Mercado Municipal (4). Fonte: Adaptado de Revista Veneza (1930). 95

Figura 68. Vista aérea do Parque Dom Pedro II, em 1935. Voltada para a direção sul, chama-se atenção para as linhas de bonde atravessando o parque bem como em suas adjacências (tracejado duplo), na imagem é possível notar também na parte de cima da imagem as glebas desocupadas (1), onde posteriormente viria a ser construído o conjunto habitacional do IAPI. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).....96
Figura 69. Diagrama de circulação viária em torno do centro, em 1911. Victor Freire propunha a articulação entre as avenidas radiais e anéis perimetrais. Em destaque o trecho onde o Parque Dom Pedro II se localiza no plano. Autor: Victor da Silva Freire. Fonte: Adaptado de Silva (2012). 98
Figura 70. Diagrama de circulação viária radioconcêntrica para São Paulo, em 1920. Em destaque o trecho onde o Parque Dom Pedro II se localiza no plano. Autor: Ulhôa Cintra. Fonte: Adaptado de Silva (2012).....98
Figura 71. Diagrama esquemático teórico do Plano de Avenidas, de 1930. Em destaque o trecho onde o Parque Dom Pedro II se localiza no plano. Autor: Prestes Maia. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009).....99
Figura 72. Versão do perímetro de irradiação passando pela Rua Tabatinguera, em 1930. Em destaque as vias que fariam parte da perimetral (amarelo) e o trecho onde o Parque Dom Pedro II se localiza no plano. Autor: Prestes Maia. Fonte: Adaptado de Silva (2012). 100
.....100
Figura 73. Perímetro de irradiação, versão final do Plano de Avenidas. Em destaque as vias que compunham o plano (amarelo) e a ligação da praça Clóvis Bevilaqua (6) com a Avenida Rangel Pestana (5). As vias alargadas para fazer parte da perimetral as vias entre o parque e o bairro do Brás, as Ruas da Santa Rosa (3) e Figueira (4). A continuação da Avenida Mercúrio (2), cruzando o Rio Tamanduateí sobre uma ponte ligando a avenida Senador Queiroz (1), entre o Mercado Municipal e o Palácio das Indústrias. Fonte: Adaptado de Anelli (2007).....101
Figura 74. Edifício Guarani, arquiteto Rino Levi, em 1936. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012). 102
Figura 75. Imagem do Parque Dom Pedro II. A esquerda, se encontra o Pátio do Colégio (Pateo do Collegio) e a direita o Edifício Altino Arantes e o Martinelli. É possível ver a grande massa verde preservada (Parque Dom Pedro II) em meio ao centro de São Paulo tomado por edifícios em altura, em 1947 . Foto de Dmitri Kessel. Fonte: Herculano (2013). 103
Figura 76. Imagem do Parque Dom Pedro no início da década de 1950. Chama-se atenção para os edifícios em altura no fundo da imagem. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/a-historia-do-parque-d-pedro/>. Acesso em: 10 out. 2022.....103

Figura 77. Fotografia do Parque Dom Pedro II do final dos da década de 1950. Em evidência, a estátua “O Semeador” do escultor italiano Gaetano Fraccaroli, atualmente localizada na Praça Apecatu, entre o Ceasa. A direita e o Parque Villa-Lobos, o edifício do antigo Banco das Nações, ao lado o Edifício do Banco do Brasil em frente ao Edifício Martinelli e o Edifício Altino e os demais edifícios em altura no fundo. Autor: Werner Haberkorn Acervo do Museu Paulista - USP. Fonte: Herculano (2013). 104
Figura 78. Estudos iniciais para implantação da segunda perimetral. Em destaque a ligação Leste-Oeste e a Radial Leste (traço), até as proximidades da ferrovia (pontilhado). Autor: Desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012). 106
Figura 79. Estudos iniciais para implantação da segunda perimetral de 1953. Em destaque para a Radial Leste (traço) e a continuidade da ligação Leste-Oeste (tracejado ponto), ambas até as proximidades da ferrovia (pontilhado). Autor: Desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012). 106
Figura 80. Parque Dom Pedro II, em 1954. Chama-se atenção para o parque cortado pelas vias implantadas (tracejado ponto). Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/fotos/2013/01/fotos-compare-vistas-aereas-atuais-de-sao-paulo-com-1954.html#F690537>. Acesso em: 20 out. 2021. 107
Figura 81. Vista de parte da área do Parque Dom Pedro II, em 1954. Chama-se atenção para o parque cortado pelas vias de ampla dimensão implantadas. Autor: desconhecido Fonte: Silva (2012). 108
Figura 82. Foto de parte da área do Parque Dom Pedro II, em 1956. Chama-se atenção para o carro transitando nas dependências do parque junto aos pedestres. Autor: desconhecido Fonte: Silva (2012). 108
Figura 83. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 1958. Em destaque, o trecho da Radial Leste (traço) (2), entre as Rua Piratininga (1) nas proximidades da ferrovia (pontilhado) e finalizando na Rua da Figueira (3), nota-se também os edifícios Colégio São Paulo (4), Edifício São Vito (5) e os edifícios residenciais na Rua do Glicério (6). Fonte: Adaptado de Google Earth (2022) 110
Figura 84. Vista de parte da área do Parque Dom Pedro II, em 1958. Chama-se atenção para a presença da massa verde do parque no ambiente já totalmente construído do centro da cidade, Autor: desconhecido Fonte: Silva (2012). 111
Figura 85. Cartografia Metropolitana com recorte na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 1970. Em destaque o Diário Popular (1), adjacente ao Palácio das Indústrias, correspondendo os Viadutos Mercúrio (2) e Vinte e Cinco de Março (3),o conjunto de ligação

Leste-Oeste e os demais viadutos da Leste-Oeste (4), correspondente, ao Antônio Nakashima (5), a Radial Leste (6) e a Av. do Estado (tracejado). Fonte: Adaptado de Gegran (2022) ...112
Figura 86. Complexo Viário Parque Dom Pedro II - SP, em 1970. Chama-se atenção para a grande área ocupada pelo terminal. Autor: Ivo Justino. Acervo do Museu as Cidade. Fonte: Herculano (2013).....113
Figura 87. Complexo Viário do Parque Dom Pedro II — SP, em 1970. Na foto é possível ver os Viaduto Glicério, Viaduto Diário Popular, Palácio das Indústrias, Viaduto 31 de Março. Autor: Ivo Justino. Acervo do Museu as Cidade. Fonte: Herculano (2013). 114
Figura 88. Vista aérea do Parque Dom Pedro II, exibindo os edifícios São Vitor e Mercúrio. Chama-se atenção para o fato que mal se pode identificar mais as áreas verdes do parque. Autor: desconhecido. Disponível em: < https://arquivo.arq.br/projetos/edificio-sao-vito>. Acesso em: 10 out. 2022. 114
Figura 89. Vista de parte da área do Parque Dom Pedro II, em 1971. É possível ver o complexo de vias nas adjacências do parque bem como em seu interior, a presença de pouca área verde, e a quebra do traçado e da conexão com o entorno. Autor: desconhecido Fonte: Silva (2012). 115
Figura 90. Complexo Viário Parque Dom Pedro II — SP, em 1971. Chama-se atenção para o nó de vias e viadutos que se tornou o parque. Fonte: Helm (2011). 115
Figura 91. Estudos iniciais para implantação do sistema metropolitano de trens subterrâneos, é possível ver três trechos destacados em preto que passam pela área do Parque Dom Pedro II, em São Paulo. Autor: Desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).....116
Figura 92. Vista de parte da área do Parque Dom Pedro II, em 1987. Chama-se atenção para os viadutos já finalizados e a implantação da estação de Metrô Pedro II a esquerda. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012). 118
Figura 93. Projeto da área do Parque Dom Pedro II, com plano realizado pela EMURB, em 1990. Acervo SP Urbanismo. Autor: desconhecido Fonte: SP Urbanismo (2023a) 119
Figura 94. Vista da maquete da área do Parque Dom Pedro II, com plano realizado pela EMURB, em 1990. Autor: desconhecido. Fonte: Maubertec (2022).....119
Figura 95. Estudos para o projeto de Restauração do Palácio das Indústrias, em 1990. “Lina Bo Bardi”, São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi; Imprensa Oficial, 2008. Croqui da arquiteta Lina Bo Bardi, referente ao projeto pensado para o Palácio das Indústrias e seu anexo. Autor: Lina Bo Bardi. Fonte: Freitas (2011). 120
Figura 96. Estudos para o projeto de Restauração do Palácio das Indústrias, em 1990. “Lina Bo Bardi”, São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi; Imprensa Oficial, 2008. Croqui da arquiteta

Lina Bo Bardi, referente ao projeto pensado para o Palácio das Indústrias e seu anexo. Autor: Lina Bo Bardi. Fonte: Freitas (2011). 121
Figura 97. Estudos para o projeto de Restauração do Palácio das Indústrias, em 1990. “Lina Bo Bardi”, São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi; Imprensa Oficial, 2008. Desenho 3D da proposta para o Palácio das Indústrias e seu anexo. Autor: Lina Bo Bardi. Fonte: Freitas (2011). 122
Figura 98. Estudos para o projeto de Restauração do Palácio das Indústrias, em 1990. “Lina Bo Bardi”, São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi; Imprensa Oficial, 2008. Croqui do jardim. Autor: Lina Bo Bardi. Fonte: Freitas (2011). 122
Figura 99. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2002. Em destaque o trecho do antigo VPL e atual Expresso Tiradentes nas imediações do Parque Dom Pedro II. Fonte: Google Earth (2022) 124
Figura 100. Projeto para aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, por Fernando Chacel, em 2002. (SVMA, 2015) .Fonte: Sales; Lucchese (2016) 125
Figura 101. Projeto para aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, por Fernando Chacel, em 2002. Acervo SP Urbanismo. Fonte: SP Urbanismo (2023a) 126
Figura 102. Projeto para aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, por Fernando Chacel, em 2002. Acervo SP Urbanismo .Fonte: SP Urbanismo (2023a) 126
Figura 103. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2008. Em destaque o trecho do antigo VPL e atual Expresso Tiradentes nas imediações do Parque Dom Pedro II, e as duas estações desse sistema, uma próxima à estação Pedro II da linha 3-vermelha do metrô (2) e outra próxima ao terminal de ônibus municipal na margem esquerda do Tamanduateí (1). Fonte: Google Earth (2022) 127
..... 127
Figura 104. O Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II, em 2011. Fonte: Helm (2011). 129
..... 129
Figura 105. Inserção-1, onde é possível ver a implantação do projeto na área do Parque Dom Pedro II, permitindo a comparação com a realidade existente (Figura 106). Fonte: Helm (2011). 130
Figura 106. Vista aérea do Parque Dom Pedro II. E dos viadutos e avenidas que funcionam como barreiras. Fonte: Helm (2011). 130
Figura 107. Terminal-1, onde é possível ver a implantação da estação intermodal. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 131

Figura 108. Terminal-2, onde é possível ver a implantação da estação intermodal e a praça central e a passagem do rio. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 131
Figura 109. Estação Intermodal. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 132
Figura 110. Inserção-3. Exibindo a implantação lagoa de retenção na escala do pedestre. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 132
Figura 111. Inserção-2. Exibindo a implantação lagoa de retenção. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 133
Figura 112. Inserção-4. Mostrando os equipamentos do SESC e SENAC e sua relação com o Mercado Municipal. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 133
Figura 113. SESC e SENAC. Imagem dos edifícios criados para abrigar as instituições SESC e SENAC. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 134
Figura 114. Inserção-5. Imagem dos edifícios criados para abrigar as instituições SESC e SENAC, em perspectiva aérea, evidenciando a conexão com a cidade. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 134
Figura 115. SESC-2. Imagem da praça localizada na laje do edifício. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 135
Figura 116. Corte. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 135
Figura 117. Arco Oeste — 01. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 136
Figura 118. Arco Oeste — 04. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 137
Figura 119. Vista aérea do Parque Dom Pedro II — SP, em 2011. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011). 138
Figura 120. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Chama-se a atenção para a realidade do espaço verde descaracterizado e desconectado. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022) 140
Figura 121. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 144
Figura 122. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 144
Figura 123. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 144
Figura 124. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 145
Figura 125. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 145

Figura 126. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 145
Figura 127. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 146
Figura 128. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 146
Figura 129. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 146
Figura 130. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 146
Figura 131. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 147
Figura 132. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 147
Figura 133. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 147
Figura 134. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 148
Figura 135. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 148
Figura 136. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 148
Figura 137. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 149
Figura 138. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 149
Figura 139. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 149
Figura 140. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d) 149
Figura 141. Imagem aérea 153
Figura 142. Perspectiva do Porto Madeiro - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Britto (2013) 156

Figura 143. Perspectiva do Porto Madeiro - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Britto (2013) 156
Figura 144. Perspectiva do Porto Madeiro - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Britto (2013) 157
Figura 145. Perspectiva do Porto Madeiro - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Britto (2013) 157
Figura 146. Perspectiva do Porto Madeiro - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Britto (2013) 157
Figura 147. Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Soares (2013) 160
Figura 148. Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Soares (2013) 161
Figura 149. Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Soares (2013) 161
Figura 150. Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Soares (2013) 161
Figura 151. Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Soares (2013) 162
Figura 152. Vista aérea do estado de São Paulo com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Google Earth (2022) 163
Figura 153. Vista aérea da urbe paulistana com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Google Earth (2022) 163
Figura 154. Mapa macrozona, com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 165
Figura 155. Mapa Setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana (2A), com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 166
Figura 156. Mapa de Perímetro de Ação Regional, com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 168
Figura 157. Mapa de Parques Municipais e Urbanos e Lineares, com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: 169
Figura 158. Mapa de Perímetro de Zonas, com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 170

Figura 159. Mapa de Uso Predominante de Solo Fiscal, com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022).....171
Figura 160. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Chama-se atenção para o panorama local e suas complexidades. Autor: desconhecido. Disponível em: < https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/diego-zanchetta/parque-d-pedro-ii-no-centro-de-sao-paulo-vai-ganhar-pista-de-skate/>. Acesso em: 10 out. 2022.....173
Figura 161. Mapa dos cheios e vazios na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022).....174
Figura 162. Mapa de gabarito do Parque Dom Pedro II - São Paulo. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 175
Figura 163. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, exibindo o gabarito da área, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....176
Figura 164. Mapa dos usos na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 177
Figura 165. Mapa dos edifícios tombados na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 179
Figura 166. Mapa dos edifícios tombados nas adjacências do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 180
Figura 167. Imagem do Pateo do Collegio-São Paulo. Autor: desconhecido. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/P%C3%A1tio_do_Col%C3%A9gio>. Acesso em: 10 out. 2022. 181
Figura 168. Imagem da Praça da Sé e da Fachada da Catedral da Sé -São Paulo. Autor: desconhecido. Disponível em: <https://www.infoescola.com/sao-paulo/catedral-da-se/>. Acesso em: 10 out. 2022. 182
Figura 169. Mapa dos edifícios tombados nas imediações do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 183
Figura 170. Imagem da fachada da Casa das Retortas -São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: UNESP (2019).....185
Figura 171. Imagem do projeto do Museu da História de São Paulo e Sede do SPDOC no Conjunto das Retortas-São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: VD arquitetura (2022).....185
Figura 172. Corte do projeto do Museu da História de São Paulo e Sede do SPDOC no Conjunto das Retortas-São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: VD arquitetura (2022).....186
Figura 173. Imagem do projeto do Museu da História de São Paulo e Sede do SPDOC no Conjunto das Retortas-São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: VD arquitetura (2022).....186

Figura 174. Imagem da maquete do projeto do Museu da História de São Paulo e Sede do SPDOC no Conjunto das Retortas-São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: VD arquitetura (2022) 186
Figura 175. Imagem do edifício da Comgás-São Paulo. Autor: desconhecido. Disponível em: <https://mobile.facebook.com/comgasoficial/>. Acesso em: 10 out. 2022. 187
Figura 176. Imagem da fachada do edifício do Mercado Municipal de São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Mercado Municipal (2022) 188
Figura 177. Projeto de Reurbanização Parque D. Pedro II – Mercado Municipal Central, de 1987. Acervo SP urbanismo. Autor: desconhecido. Fonte: SP Urbanismo (2023b) 189
Figura 178. Projeto de Reurbanização Parque D. Pedro II – Mercado Municipal Central, de 1987. Acervo SP urbanismo. Autor: desconhecido. Fonte: SP Urbanismo (2023b) 189
Figura 179. Projeto de Reurbanização Parque D. Pedro II – Mercado Municipal Central, de 1987. Acervo SP urbanismo. Autor: desconhecido. Fonte: SP Urbanismo (2023b) 190
Figura 180. Projeto de Reurbanização Parque D. Pedro II – Mercado Municipal Central, de 1987. Acervo SP urbanismo. Autor: desconhecido. Fonte: SP Urbanismo (2023b) 190
Figura 181. Mapa dos edifícios notáveis nas imediações do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 191
Figura 182. Imagem da fachada Sesc Parque Dom Pedro II -São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: SESCSP (2021) 193
Figura 183. Imagem do projeto Sesc Parque Dom Pedro II -São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Una (2022b) 194
Figura 184. Mapa dos edifícios tombados na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 195
Figura 185. Imagem do Antigo Quartel localizado no Parque Dom Pedro II - SP. Autor: desconhecido. Disponível em: <h https://saopauloantiga.com.br/batalhao-de-guardas/>. Acesso em: 10 out. 2022. 196
Figura 186. Imagem do Palácio das Indústrias localizado no Parque Dom Pedro II- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Oliveira (2013a) 197
Figura 187. Mapa dos edifícios notáveis na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 198
Figura 188. Escola Estadual de São Paulo. Autor: desconhecido. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Escola_Estadual_S%C3%A3o_Paulo#/media/Ficheiro:E.E._S%C3%A3o_Paulo_(Gin%C3%A1sio_do_Estado).JPG>. Acesso em: 10 out. 2022. 199

Figura 189. Projeto Escola Estadual de São Paulo localizada no Parque Dom Pedro II- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Acrópole (1959) 200
Figura 190. Escola Estadual de São Paulo localizada no Parque Dom Pedro II- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Acrópole (1959) 200
Figura 191. Imagem do Estação Pedro II da linha 3-Vermelha do Metrô- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022) 201
Figura 192. Imagem do Terminal Parque Dom Pedro II- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: MMBB (2022) 202
Figura 193. Imagem do Terminal Mercado do Expresso Tiradentes localizado no Parque Dom Pedro II- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022) 203
Figura 194. Foto aérea do Parque Dom Pedro II- São Paulo, em 2022. Chama-se atenção para o panorama do parque e os limites ocasionados, pelas vias, o rio, os viadutos, que ainda que penetráveis causam uma ruptura no território. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022) 205
Figura 195. Mapa da distribuição do fluxo metropolitano com demarcação na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011) 206
Figura 196. Mapa do sistema viário principal. Autor: desconhecido. Fonte: Programa do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo — Emurb 207
Figura 197.Terminais metropolitanos. Autor: Alterado por Kamilla Almeida Xavier Fonte: Programa do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo - Emurb 208
Figura 198. Mapa do sistema de transporte sobre trilhos. Autor: desconhecido. Fonte: Programa do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo — Emurb 209
Figura 199. Mapa do Terminal Parque D. Pedro II, Terminal Expresso e Linhas de Ônibus. Autor: desconhecido. Fonte: Programa do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo — Emurb 210
Figura 200. Diagramas de eixo de fluxos. Em destaque os obstáculos que atuam como barreira segregando e dividindo a área em setores. Autor: desconhecido. Fonte: Una (2022a) 211
Figura 201. Mapa da Avenida do Estado na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Em destaque a Avenida do Estado. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022). 212
Figura 202. Diagramas de obstáculos e áreas residuais. Chama-se atenção para como as vias e o rio atuam desconectando e subdividindo a área do parque. Autor: desconhecido. Fonte: Una (2022a) 213

Figura 203. Diagramas de obstáculos e áreas residuais. Chama-se atenção para como as vias e o rio atuam desconectando e subdividindo a área do parque. Autor: desconhecido. Fonte: Una (2022a)..... 213
Figura 204. Mapa de vias na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Em destaque os pontos das fotos abaixo. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 214
Figura 205. Av. Mercúrio 165, ao lado do Viaduto Diário Popular no Parque Dom Pedro II (1), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)..... 215
Figura 206. Imagem do Parque Dom Pedro II ao lado do terminal de ônibus (2), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022) 215
Figura 207. Av. do Estado nas proximidades do metrô Pedro II e da Escola Estadual de São Paulo (3), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)..... 215
Figura 208. Av. do Estado em frente ao metrô Pedro II (4), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)..... 216
Figura 209. Av. do Estado 4125, no Parque Dom Pedro II, embaixo do Viaduto Leste-Oeste (5), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022) 216
Figura 210. Av. do Estado 4129, embaixo do complexo viário Evaristo Comolatti (6), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)..... 216
Figura 211. Av. do Estado 4505, embaixo do Viaduto Gov. Roberto Abreu Sodré (7), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)..... 217
Figura 212. Av. do Estado 4567 (8), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022) 217
Figura 213. Mapa dos sentidos de fluxo e níveis de intensidade na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 218
Figura 214. Mapa dos acessos a área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)..... 220
Figura 215. Acesso (1) - principal entre o Palácio das Indústrias e o terminal Parque Dom Pedro II- São Paulo, acesso visível e movimentado, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)..... 221
Figura 216. Acesso (2) - principal entre o Palácio das Indústrias e o terminal Parque Dom Pedro II- São Paulo, acesso escondido e pouco visível, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)..... 221

Figura 217. Acesso (3) - ao lado do Palácio das Indústrias se encontra obstruído por grades, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....221
Figura 218. Acesso (4) - ao lado da praça central do Parque Dom Pedro II, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....222
Figura 219. Acesso (5) - nas proximidades da Escola Estadual de São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....222
Figura 220. Acesso (6) - na Av. do Estado nas proximidades da Escola Estadual de São Paulo , em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....222
Figura 221. Acesso (7) - ao nas proximidades do metrô Pedro II, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....222
Figura 222. Mapa das travessias de pedestres na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022).....223
Figura 223. Travessinha (1) - principal entre o Palácio das Indústrias e o terminal Parque Dom Pedro II- São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....224
Figura 224. Travessinha (1) - principal entre o Palácio das Indústrias e o terminal Parque Dom Pedro II- São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....224
Figura 225. Travessinha (2) - obstruída pela via do Expresso Tiradentes, na proximidade do metrô Pedro II- São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....224
Figura 226. Mapa da distribuição do fluxo de pedestre na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)...225
Figura 227. Croqui de comparação da área verde ao longo dos anos no Parque Dom Pedro II-SP, realizado com base nas imagens aéreas dos períodos e na cartografia disponível, utilizando o modelo de representação no Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011).....230
Figura 228. Mapa de áreas verdes e vegetação na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022).....231
Figura 229. Imagem da praça central (1) nas proximidades do Palácio das Indústrias no Parque Dom Pedro II- São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....232
Figura 230. Imagem da área verde (2) nas proximidades da Escola Estadual de São Paulo no Parque Dom Pedro II- São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022).....232
Figura 231. Croqui de comparação da Hidrografia ao longo dos anos no Parque Dom Pedro II-SP, realizado com base nas imagens aéreas dos períodos e na cartografia disponível, utilizando

o modelo de representação no Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011)..... 233
Figura 232. Mapa de topografia e perfil do rio na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022) 234
Figura 233. Imediações do Terminal Parque Dom Pedro II e Terminal Mercado. Autor: Vilmar Marinho (1). Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011) 235
Figura 234. Imediações do Mercado Municipal de São Paulo (2), 2021. Autor: desconhecido. Disponível em: < https://noticias.r7.com/sao-paulo/chuva-em-sp-causa-alagamentos-e-deixa-cidade-em-estado-de-atencao-01012021#/foto/4>. Acesso em: 10 out. 2022. 235
Figura 235. Rua 25 de Março (3), abril 2010. Autor: desconhecido. Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011)..... 235
Figura 236. Rua 25 de Março (4), fevereiro 2010. Autor: Gilson Monteiro. Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011) 235
Figura 237. Rua 25 de Março (5). Autor: Marcio Fernandes/AE. Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011)..... 235
Figura 238. Planta da capital do estado de São Paulo, em 1890. Autor: Jules Martin. Fonte: Passos; Emídio (2009). 238
Figura 239. Corte da Planta da Cidade de São Paulo, SARA Brasil , em 1930. Fonte: Revista Veneza (1930)..... 239
Figura 240. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 1958. Fonte: Google Earth (2022) 240
Figura 241. Cartografia Metropolitana com recorte na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 1970. Fonte: Gegran (2022)..... 241
Figura 242. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2002. Fonte: Google Earth (2022) 242

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Documentação apresentada por Bouvard. Autor: DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Raymundo Duprat, realizado com base em D'Elboux (2015). Autora: Kamilla Xavier. Fonte: Adaptado de D'Elboux (2015). 74

Tabela 2. Estimativa do número de árvores por habitante em São Paulo, em 2012 com base nos índices de cobertura verde obtidos por imagem de satélite.1 Fonte: Buckeridge (2015).....229

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIU	Área de Intervenção Urbana – Setor Central
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico de São Paulo
CONPRESP	Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo
ENADE	Exame Nacional de Desempenho dos Estudantes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MZURB	Macrozona Urbana
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
ONU	Organização das Nações Unidas
PGAUR	Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo
PGIRS	Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Cidade de São Paulo
PIB	Produto Interno Bruto
PIU	Projeto de Intervenção Urbana
PLANMOB	Plano de Mobilidade de São Paulo
PPP	Parceria Público Privada
RAE	Repartição de Águas e Esgoto de São Paulo
SMUL	Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento
USJT	Universidade São Judas Tadeu

SUMÁRIO

1 Introdução 34

2 Apresentação 37

3 Formação histórica do Parque Dom Pedro II (1554-1930) 41

3.1 Antecedentes 41

3.1.1 A economia cafeeira e a implantação da ferrovia (1867) 50

3.2 Várzea do Carmo e a paisagem em transformação (1870-1890) 52

3.2.1 A gestão de João Teodoro: o precursor do plano de implantação do parque na Várzea do Carmo (1872-1875) 53

3.2.2 A gestão de João Alfredo: a continuidade dos melhoramentos (1885-1886) 57

3.3 Desenvolvimento de projetos, a Exposição Industrial no Palácio das Indústrias e a criação do Parque Dom Pedro II (1890-1920) 60

3.3.1 A gestão de Antônio Prado: as transformações modernistas da urbe (1899-1910) . 61

3.3.2 A gestão de Raymundo Duprat: o plano para a Várzea do Carmo (1911-1914) 68

3.3.3 A passagem de Joseph-Antoine Bouvard por São Paulo e o plano para a Várzea do Carmo (1911) 70

3.3.4 Características do plano de Bouvard para a Várzea do Carmo 75

3.3.5 O projeto de E.F. Cochet para a Várzea do Carmo (1914) 80

3.3.6 A construção do Palácio das Indústrias e a Exposição Industrial (1911) 82

3.4 Formação da paisagem do espaço público do Parque Dom Pedro II (1920-1930) 87

4 Restruturação Urbana na área do Parque Dom Pedro II (1930-1980) 94

4.1 Rodoviarismo e a implantação do Plano de Avenidas de Prestes Maia e a degradação da paisagem do Parque Dom Pedro II (1930-1950) 94

4.1.1 Plano de Avenidas de Prestes Maia (1930) 97

4.2 Descaracterização da paisagem do Parque Dom Pedro II (1950-1980) 104

4.2.1 Implantação da infraestrutura de transporte público no Parque Dom Pedro II (1970-1980) 113

5 Requalificação Urbana para Parque Dom Pedro II (1980-2014) 117

5.1 Surgimento dos projetos de requalificação para a área do Parque Dom Pedro II (1980-1990) 117

5.2 Restauração do Palácio das Indústrias - Lina Bo Bardi (1990-1992) 120

5.3 Operação Urbana Centro (1997) 123

5.4 Projeto Parque Dom Pedro II - Fernando Chacel (2002) 125

5.5 Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II - FAUUSP-FUPAM, Hereñú + Ferroni Arquitetos, Una Arquitetos e Metrópole Arquitetos (2011) 128

6 Contemporaneidade do Parque Dom Pedro II (2014-2022) 138

6.1 Parque Dom Pedro II hoje (2022) 138

6.2 Parceria Público Privada para revitalização do Parque Dom Pedro II (2022) 140

6.3 Projeto de Intervenção Urbana – PIU Setor Central e Área de Intervenção Urbana - AIU Setor Central (2020–2022) 150

7 Projetos urbanos de recuperação bem-sucedidas em âmbito mundial 152

7.1 Operação Porto Madero, em Buenos Aires. 152

7.2 Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri. 158

8 Legislação no contexto do Parque Dom Pedro II 163

8.1 Legislação incidente na área do Parque Dom Pedro II (2022) 163

9 Análise morfológica no contexto do Parque Dom Pedro II 172

9.1 Forma urbana e seus elementos 172

9.2 Os marcos urbanos, ou as edificações notáveis no entorno e no Parque Dom Pedro II 178

9.2.1 Edifícios tombados nas adjacências do Parque Dom Pedro II 180

9.2.2 Edifícios tombados nas imediações do Parque Dom Pedro II 183

9.2.3 Edifícios notáveis nas imediações do Parque Dom Pedro II 191

9.2.4 Edifícios tombados no Parque Dom Pedro II 195

9.2.5 Edifícios notáveis no Parque Dom Pedro II 198

9.3 Barreiras urbanas na estrutura da cidade: vias e limites urbanos 204

9.3.1 Incompatibilidades da escala de projeto urbano com a escala local.....205
9.3.2 Efeitos da ruptura no ambiente urbano.....211
9.4 Áreas verdes, função e importância no contexto urbano e a realidade do espaço verde abandonado no caso Parque Dom Pedro II.....226
9.5 Hídrica: rios e alagamentos no contexto do Parque Dom Pedro II 233
10 Segregação.....236
10.1 A segregação no contexto do Parque Dom Pedro II.....236
10.2 O impacto da modernização da urbe sobre o Parque Dom Pedro II.....237
11 Considerações finais.....243
Referências 249

1 Introdução

A pesquisa analisa aspectos que norteiam a discussão sobre a degradação de área pública urbana, e justifica-se pela importância de reconhecer os fatores do processo que circundam o fenômeno da descaracterização da área do estudo empírico, considerando as diferentes condicionantes afetadas, e documentando as alterações ocorridas em diversos âmbitos, no contexto do Parque Dom Pedro II, localizado na zona central da cidade de São Paulo — Sé. Concebido no final do século XIX como um parque urbano, na atualidade se encontra excluso de tal sistema, visto que já não apresenta todas as características inerentes, devido à priorização de veículos em detrimento as áreas verdes, a perda do caráter de bem-estar e lazer, somada ao abandono do centro histórico e a deterioração da paisagem. Para tal, buscou-se uma ótica multidisciplinar para construção de argumentos e uma análise aprofundada que compreenda as questões da degradação de maneira mais abrangente, elencando os processos determinantes que incentivaram a instauração do fenômeno nesta importante área pública de lazer e de controle ambiental da urbe, e considerando seu histórico com uma das mais antigas e notórias áreas da cidade, que atualmente, é caracterizado como uma área de grande fluxo de veículos e pessoas, com nítido caráter de passagem, uma rótula viária, sinônimo da degradação das áreas verdes e da perda de espaços voltados ao bem-estar e o lazer dos cidadãos e ociosa devido às barreiras que a estrutura viária lhe impõe.

A metodologia utilizada segue os passos dos estudos de morfologia urbana, apoiado na pesquisa bibliográfica especializada sobre o tema, no trabalho com acervos iconográficos e históricos da cidade, assim como das informações provenientes das fontes digitais disponibilizadas pela prefeitura municipal — todavia, é de suma importância ressaltar que devido ao momento de pandemia em que esse estudo foi realizado, houve restrições acerca da obtenção de informações em loco, exceto, pela quantidade de materiais de grande importância em acervo, disponibilizada pela SP Urbanismo, que não foi incorporado totalmente a pesquisa, mas abre caminho para um futuro doutorado.

Visto a inegável a importância do resgate histórico da área para o entendimento das complexidades, conexões, simbolismos, forma, continuidades e rupturas locais, que levaram o parque ao contexto atual, ocasionadas pela estruturação e desenvolvimento espelhados em intervenções que marcaram profundamente sua relação com o entorno imediato e seu arranjo espacial, será abordado em um primeiro momento o viés historiográfico, sobre o contexto político e social, onde serão analisadas, fotos gráficas, fotos aéreas, mapas e imagens que

evidenciam o desenvolvimento ocorrido na área do parque, desde o início da sua ocupação até os dias atuais, e tendo em conta, sua inserção na lógica da cidade, de modo a considerar o todo.

Para promover um melhor entendimento, na organização e na leitura do material, será utilizada a divisão com base nos períodos históricos, regulada nos acontecimentos que alteraram significativamente o local, produzindo com base em dados, um panorama histórico do desenvolvimento do sítio, dentro das suas principais características espaciais, simbólicas, funcionais e sociais, promovendo uma análise que seja capaz de reconhecer, suas conexões, continuidades e rupturas, ao longo do tempo, promovendo a compreensão dos eventos que transformaram fortemente as relações em escala local e cunharam descontinuidades no território.

Em um segundo momento, serão desenvolvidos os estudos morfológicos, abordando os temas relacionados a forma urbana, barreiras, hídrica, segregação espacial, entre outros, analisados com base na literatura especializada sobre o tema, no estudo da cartografia, imagens aéreas, e na construção de materiais, como, croquis e levantamentos, fundamentados no conteúdo documental, desenvolvendo um estudo e um melhor entendimento das características espaciais, funcionais, conexões e rupturas, para a obtenção de informações acerca do fenômeno de degradação presente no território.

A análise consiste em considerar as novas condicionantes que vigoram na área nos últimos anos, conjuntamente com o legado rodoviarista de décadas, desenvolvendo uma leitura nas diversas escalas. O sítio onde se encontra o parque atualmente ocupa uma posição considerada estratégica na capital paulista, no que desrespeito ao sistema rodoviário e transporte público, a região é atravessada pelo complexo de avenidas e viadutos integrantes do sistema viário metropolitano, e dotado de grandes equipamentos do sistema de transporte sobre trilhos e rodoviário. Os impactos locais decorrentes da presença destes equipamentos, acarretaram fortes condicionantes em sua organização funcional e estrutura física, e na sua parcela de área verde. Somadas a todas as complexidades que esses elementos impõem, se encontra o Rio Tamanduateí, que compõe uma barreira quase intransponível. A presença de tais condicionantes, bem como, outros fatores importantes para a compreensão da complexidade da área, serão analisados separadamente, com o intuito de facilitar o entendimento e elucidar a dinâmica do fenômeno de degradação que se autoalimenta. Sua finalidade última é compreender as complexidades de um problema contemporâneo: a degradação permanente do ambiente urbano e a ineficácia das políticas públicas relacionada com o automóvel.

Mediante o reconhecimento do local dentro das suas complexidades histórico-cultural, social, política e morfológica, apontando a perversidade do processo de crescimento

da cidade que descartou rios e parques, centrando o processo de construção da cidade na mobilidade, e consequentemente ocasionando violência, abandono e degradação.

2 Apresentação

O Parque Dom Pedro II, está localizado no estado de São Paulo (Figura 1), que possui de uma área territorial de 248.219.485 km² (IBGE, 2023), com uma população estimada de 46.649.132 pessoas (IBGE, 2023) e densidade demográfica de 166,25 hab./km² (IBGE, 2023).

Figura 1. Mapa de situação do Estado de São Paulo, em destaque a cidade de São Paulo dentro da mancha do estado. Montagem realizada a partir de mapa coletado no Google Earth. Autor: Kamilla Xavier. Fonte: Adaptado de Google Earth (2022).

Inserido na área central da capital paulistana (Figura 2 e 3), com o PIB — Produto Interno Bruto — per capita de cerca de R$60.750,09 (IBGE, 2023), o valor representa uma grande parcela do PIB estadual, e no ranking estadual e nacional se encontra em 1º lugar (IBGE, 2023). A urbe Paulistana também apresenta 92.6% de domicílios com esgotamento sanitário apropriado, 74.8% de domicílios urbanos em vias públicas com arborização e 50.3% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização apropriada — presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio — (IBGE, 2023).

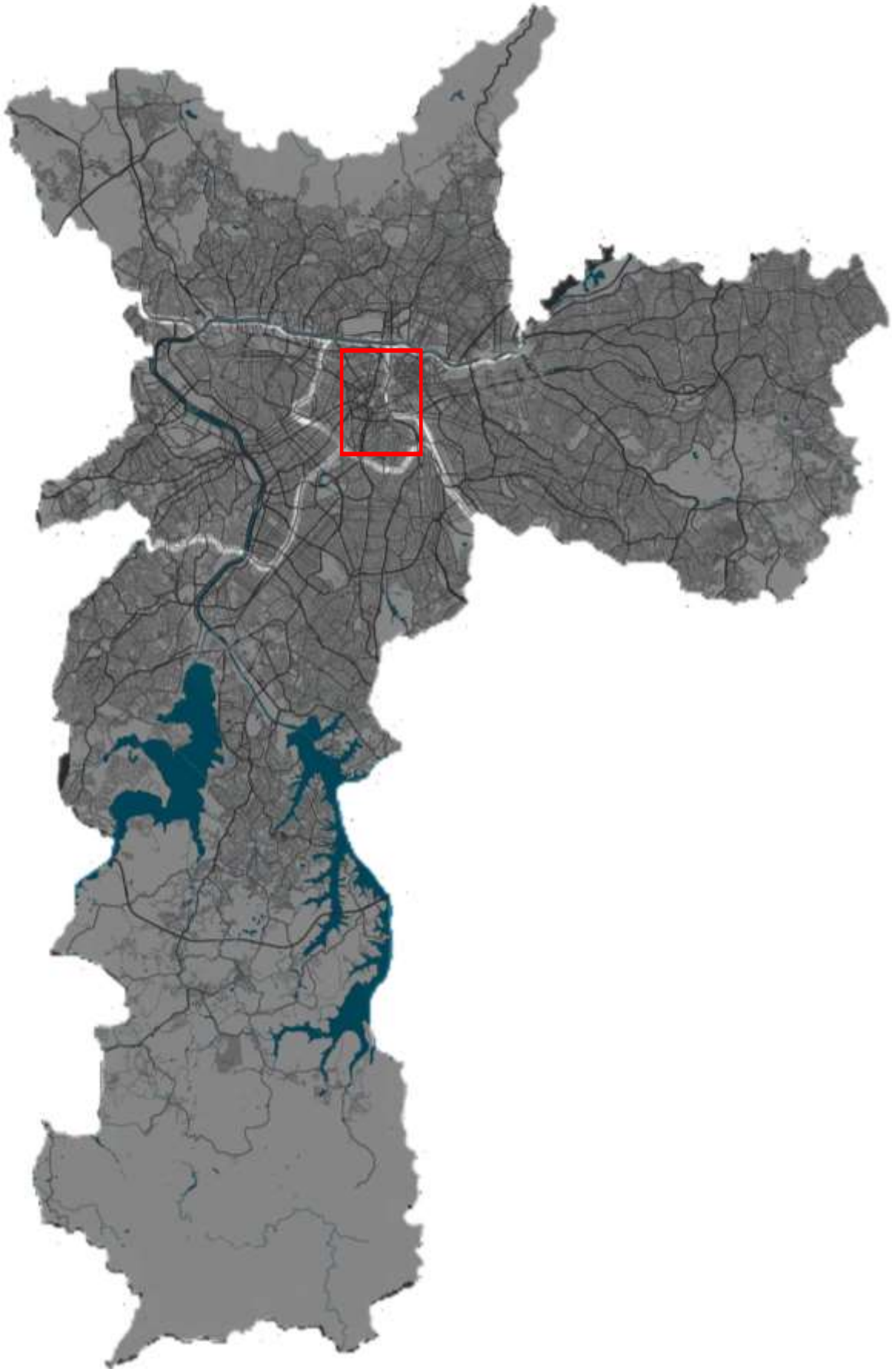


Figura 2. Mapa de situação da cidade de São Paulo, em destaque a área central onde se localiza o Parque Dom Pedro II. Montagem realizada a partir de mapa coletado no Google Earth. Autor: Kamilla Xavier. Fonte: Adaptado de Google Earth (2022).

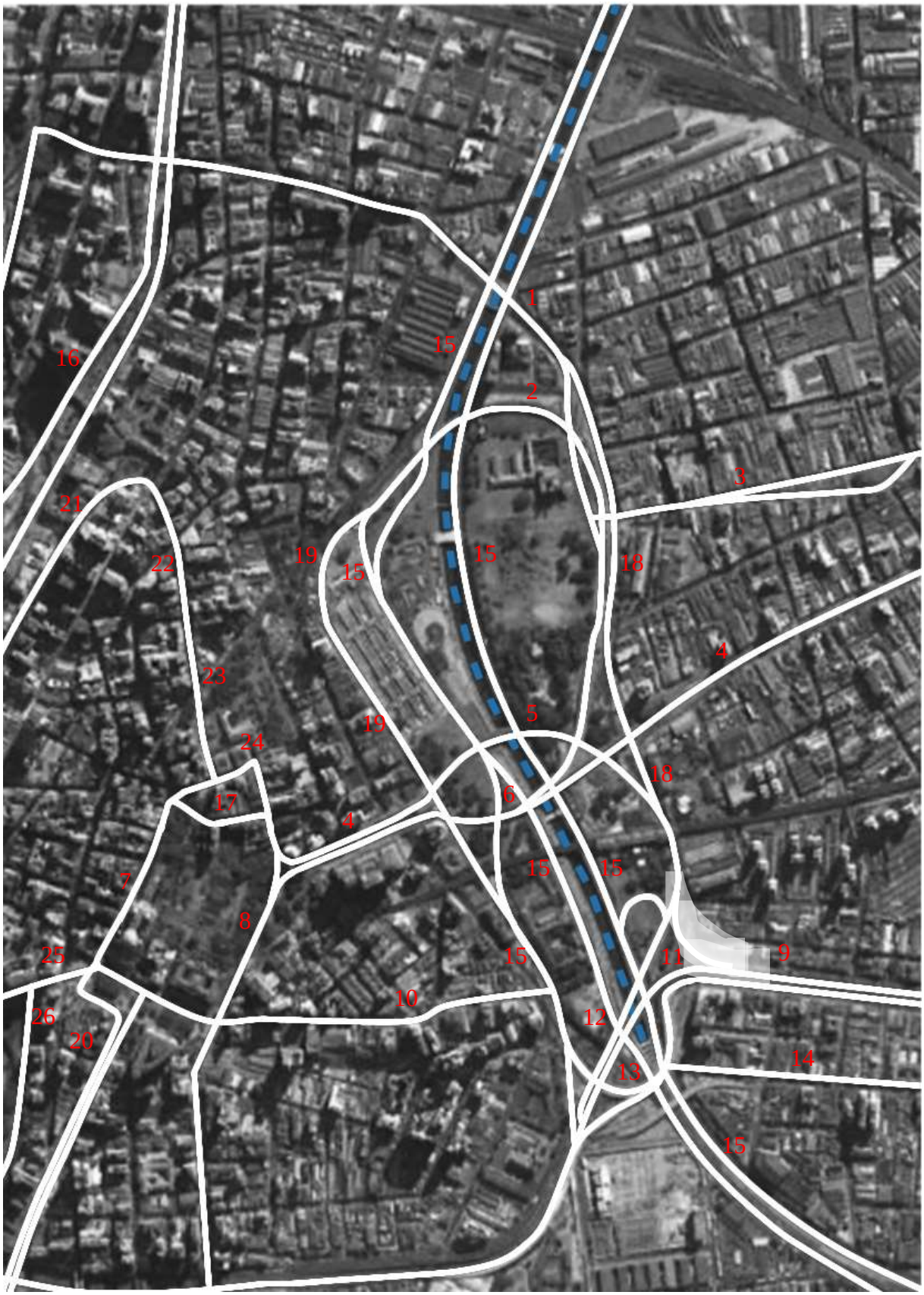


Figura 3. Mapa de situação Parque Dom Pedro II, em destaque os corredores viários. Montagem realizada a partir de mapa coletado no Google Earth. Autor: Kamilla Xavier. Fonte: Adaptado de Google Earth (2022).

0 75 375

Legenda

1. Av. Mercúrio
2. Viaduto Diário Popular
3. Rua do Gasômetro
4. Av. Rangel Pestana
5. Viaduto Antônio Nakashima
6. Viaduto Vinte e Cinco de Março
7. Praça da Sé
8. Rua Anita Garibaldi
9. Av. Alcântara Machado/ Radial Leste
10. Rua Tabatinguera
11. Complexo Viário Evaristo Comolatti
12. Viaduto Leste-Oeste
13. Viaduto Therezinha Zerbini
14. Rua da Mooca
15. Av. do Estado
16. Av. Prestes Maia
17. Rua Venceslau Brás
18. Rua da Figueira
19. Parque Dom Pedro II
20. Av. da Liberdade
21. Rua Libero Badaró
22. Rua Boa Vista
23. Largo do Páteo do Colégio
24. Floriano Peixoto
25. Viaduto Dona Paulina
26. Rua Dr. Rodrigo Silva

A área onde se encontra o Parque Dom Pedro II — SP, localiza-se na zona central da capital paulistana, na subprefeitura da Sé e ao lado do centro histórico da urbe, rodeado por edifícios notáveis, como, o Mercado Municipal, Pateo do Collegio, a Praça da Sé e a Catedral, e caracteriza-se atualmente com uma região de fluxo intenso, de pessoas e veículos. Ainda que popularmente conhecido como “Parque”, não possui a atribuição legal de um parque urbano propriamente dito, auferindo a definição de canteiro/praça pela legislação vigente, visto a perda de características essenciais para assim defini-lo.

3 **Formação histórica do Parque Dom Pedro II (1554-1930)**

3.1 Antecedentes

Fundada no alto de uma colina e cercada pelos rios Tamanduateí, Anhangabaú e Tietê, a ocupação territorial da cidade de São Paulo e seu desenvolvimento estiveram fortemente relacionados à sua privilegiada situação geográfica. A sua proximidade ao Rio Tamanduateí desempenhou um papel essencial, visto que as inundações (Figura 4) recorrentes do rio neste período constituíam um aspecto positivo, dada a transformação da colina em uma península, constituindo assim uma fronteira natural, condição esta que motivou os jesuítas a erguerem neste local o Collegio com desígnio de reunir os índios de Piratininga. (SILVA, 2012) O sítio também era caracterizado por seu potencial de produção de alimentos, navegação, pela proximidade do porto de Santos e a entrada para o interior do país, particularidade esta que a posteriori foi fundamental para a implantação das relações comerciais paulistanas.

Figura 4. “Inundação da Várzea do Carmo”, em 1898, Óleo sobre tela de Benedito Calixto — Acervo do Museu Paulista, no canto direito, é possível ver parte do antigo colégio, usado como Palácio do Governo. Do lado esquerdo, essa construção com um grande pátio é o antigo Mercado dos Caipiras (ficava no final da Rua Municipal, atual General Carneiro). Autor: Benedito Calixto. Fonte: Herculano (2013).

Os usos do rio e da várzea eram inúmeros, e diversas vezes conflitantes, a mais natural era a utilização do rio com a função de estabelecer a ligação fluvial com as demais vilas do planalto, e garantir o abastecimento de produtos agrícolas provenientes de outras fazendas, mas, por outro lado, constituía um obstáculo à expansão da cidade em direção ao setor leste, privilegiando o crescimento do setor oeste. A travessia desta barreira natural era realizada através de pontes sobre os canais ou aterros, entre eles, os principais eram, o aterro do Carmo, que partia do sopé da Ladeira do Carmo, cruzava a extensão da várzea pelas pontes, do Carmo,

do Ferrão e do Meio, e chegava ao Brás e à estrada da Penha. Considerada a principal entrada da cidade no setor leste, visto que constituía ligação com a Corte, em segundo plano, com menos importância, havia outra travessia feita através da ponte da Mooca. (SILVA, 2012)

Inserido neste contexto se encontra a área onde futuramente viria a ser constituído o Parque Dom Pedro II, em seus primórdios conhecido por Várzea do Carmo, "Várzea" por referir-se a uma planície aluvial de condições cultiváveis constantemente fertilizadas pelas inundações do Rio Tamanduateí, e "do Carmo" em alusão à Igreja das Carmelitas, ou como também conhecida Igreja do Carmo (Figura 5), encontrada nas proximidades. A denominação também era imputada à ladeira e à ponte (Figura 5–7) (disposta em sua extremidade, atual trecho que corresponde à Avenida Rangel Pestana.

Figura 5. Várzea do Carmo, em 1821. À esquerda encontra-se a torre da Igreja do Carmo e no centro a Ladeira do Carmo e a ponte, atual Rangel Pestana. Autor: Arnauld Pallière. Autor: desconhecido. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Arnaud_Palli%C3%A8re>. Acesso em: 20 out. 2021.

Figura 6. Vista do Largo do Carmo em direção à Ladeira do Carmo e a Igreja do Carmo/Carmelitas , em 1817. Autor: Thomas Ender. Fonte: Silva (2012).

Figura 7. Vista da Várzea do Carmo a partir do Pátio do Colégio, ao fundo a Igreja e Convento das Carmelitas/Carmo, em 1817. Autor: Thomas Ender. Fonte: Silva (2012).

> A diferença de cota entre o triângulo histórico e a várzea, assim como a instabilidade do terreno alagadiço e as periódicas cheias do rio não estimularam a ocupação da área neste primeiro momento de sua trajetória. [...] Na "Planta da Imperial Cidade de São Paulo", levantada em 1810 (Figura 9) pelo Capitão de Engenheiros Rufino J. Felizardo e Costa, pode-se notar como o trecho do rio Tamanduateí mais próximo à colina — conhecido como as "sete voltas", praticamente encostava no sopé de suas encostas, impossibilitando qualquer tipo de ocupação das terras baixas. (SILVA, 2012, p. 32)

Entre os séculos XVI e XVIII, o sítio da Várzea do Carmo foi escolhido pelos primeiros colonos europeus para ser ocupado, devido à sua condição adequada para o pastio de animais, atividade que chegará até o século XX (Figura 8), e sua adjacência ao Rio Tamanduateí. Para solucionar a necessidade de transpor o rio, tendo em vista a dificuldade nesta ação, foram construídas as pontes do Carmo (Figura 9 e 10) e a da Fonseca (Figura 9), a outra opção era recorrer a canoas para sobrepujar o rio, tais quais se encontravam atracadas no porto junto à ladeira, atual Ladeira Porto Geral.

Figura 8. Rebanho de ovelhas pastando na Várzea do Carmo, em 1910. Autor: Vincenzo Pastore. Acervo Instituto Moreira Salles. Fonte: Ribeiro (2012).

Em 1810, é dado início à procura por soluções sanitaristas, o que propiciou a construção de uma vala na parte central da Várzea, com o propósito de conter os alagamentos. (SABESP, 2003). As constantes enchentes ocasionadas pelas cheias do rio, sob a ótica dos habitantes, ainda que toleráveis, passaram a ser compreendidas como problema, devido à insalubridade gerada pelas águas estagnadas que frequentemente ocasionava doenças à população.

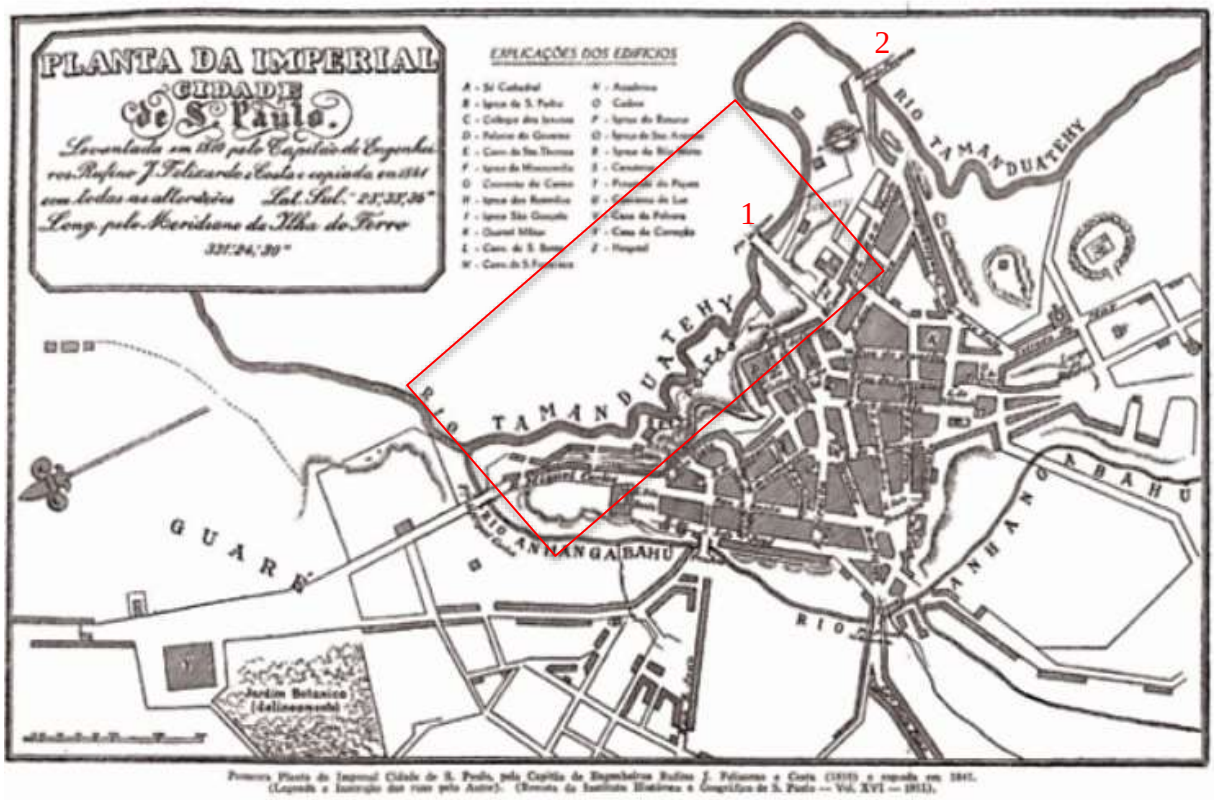


Figura 9. Mapa da cidade de São Paulo, em 1810, primeiro registro cartográfico da capital paulista, o Rio Tamanduateí possui apenas duas travessias, sendo estas a ponte da Fonseca (2) no topo e a do Carmo (1) logo abaixo em destaque junto ao trecho das “sete voltas”. Autor: desconhecido Fonte: Adaptado de Silva (2012).

Figura 10. Vista da Ponte do Carmo, em 1885. Que se manteve desde os primórdios da ocupação da várzea. Autor: Marc Ferrezz. Fonte: Herculano (2013).

Todavia, é importante salientar que os problemas referidos, em relação à várzea, não tinham origem em sua natureza, mas na incompatibilidade com o modelo de urbe que se pretendia construir no sítio, e tornava a apropriação da área cada vez mais difícil, nas especificidades do local que não atendia aos padrões urbanísticos da época, e se afastavam progressivamente da realidade natural do espaço.

Os rios e ribeirões, encantavam inúmeros estrangeiros que se encontravam de passagem na cidade paulistana, dentre eles, o botânico francês Auguste Saint-Hilaire, que em 1822, dá o panorama deste cenário a partir do ponto de vista obtido do Pátio do Colégio, com um aspecto entre rural e vilarejo:

> O Tamanduateí vai serpenteando através das pastagens úmidas, [dando] mais encanto à paisagem. [...] Planície sem acidentes que apresenta uma encantadora alternativa de pastagens rasteiras e de capões de mato pouco elevados [...] nas partes em que há mais água, o solo é entremeado de montículos cobertos de espessos tufos de relva. (SAINT-HILAIRE, 1822, apud HERCULANO, 2013).

O rio serpenteava toda a região com suas "sete voltas" (Figura 11 e 12), característica que conferiu à ruela em suas margens o nome de "Beco das sete voltas". O potencial de navegação do Tamanduateí também teve caráter fundamental para a instauração das relações comerciais paulistanas, importância reiterada pelo "Porto Geral", que se encontrava disposto em uma das voltas, e intitulado assim pela população por sua soberania em relação a outros portos existentes.

Em 1830, o problema relacionado às águas foi colocado em pauta novamente, como uma prioridade, tendo em vista que a cidade continuava a se alagar durante seis meses ao ano. (SABESP, 2003). O ofício do governo da Província enviado ao Senado da Câmara disserta sobre as consequências decorrentes de intervenções realizadas no curso do rio, bem como esclarece a necessidade de soluções.

> A soberba elevação dos homens pretendendo superar as Altas Ideias do Supremo Autor da Natureza, a repetir nesta cidade a cena da Torre de Babel, pela qual projectaram os Gigantes combater o Céu, propuseram-se a inverter o natural despenho do rio Tamanduatehy [...] são notorias as sensiveis consequencias em prejuizo público da população [...] cujas aguas estagnadas annualmente produzem halitos pestiferos de hervas curtidas, e corpos corruptos, cujos effluvios communicados aos habitantes pela athmosphera motivam as frequentes epidemias que opprimem a humanidade, com indizivel estrago, especialmente de crianças, que resistem menos, às tosses convulsivas, sesões e erysipelas e mais enfermidades extranhas no paiz. (Registro Geral, de 04.09.1823, apud MOROZ; GOUVEIA, 2016).

Figura 11. Mapa da cidade de São Paulo, em 1842, em destaque o trecho do Rio Tamanduateí designado como das “sete-voltas”. Tal como em 1810 (Figura 9), há apenas os dois pontos de travessia do rio em destaque a do Carmo (1) e a da Fonseca (2). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

Figura 12. Mapa da cidade de São Paulo, em 1847. O local ainda possui somente as travessias citadas Carmo (1) e Fonseca (2), e o trecho do Rio Tamanduateí das “sete-voltas” se mostra, mas retilíneo, quando comparada ao mapa de 1842 (Figura 11). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

Em 1849, durante a gestão do Padre Vicente Pires de Motta na presidência, iniciou-se às primeiras obras de retificação do Tamanduateí, realizadas sob a responsabilidade do engenheiro Carlos Bresser, que alterou o trecho final do rio, entre a ladeira do Carmo (Figura 13) e sua foz, deslocada do setor nordeste para o noroeste, e que colocou um fim à existência das famosas "sete voltas" — leito primitivo do Rio Tamanduateí —, e do porto, inviabilizando a navegação (Figura 14–16). O beco se converteu em rua, e em 1865, a então Rua de Baixo, que fazia referência ao fato de se implantar na parte baixa da cidade, passa a se chamar 25 de março, nome atual, em homenagem à primeira Constituição do Império, proclamada em 1824. (SÃO PAULO, 2021).

> [...] Cortaram-se-lhe diversas curvas nas baixadas de São Bento, para a formação da atual Rua Vinte e Cinco de Março, desviando-lhe o curso no trecho em que, da confluência do Anhangabaú, dirigia-se para nordeste, através da várzea do Pari, até contornar o morro desse nome, para alcançar o Tietê. O canal aberto em direção noroeste cortou a Avenida Tiradentes, ao tempo aterrado de Santana, estabelecendo ali a Ponte Pequena e demandando, em linha reta, à corrente do Tietê. (AMARAL, 1980, p.449, apud MOROZ; GOUVEIA, 2016)

Figura 13. Vista da Ladeira do Carmo, em 1862. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

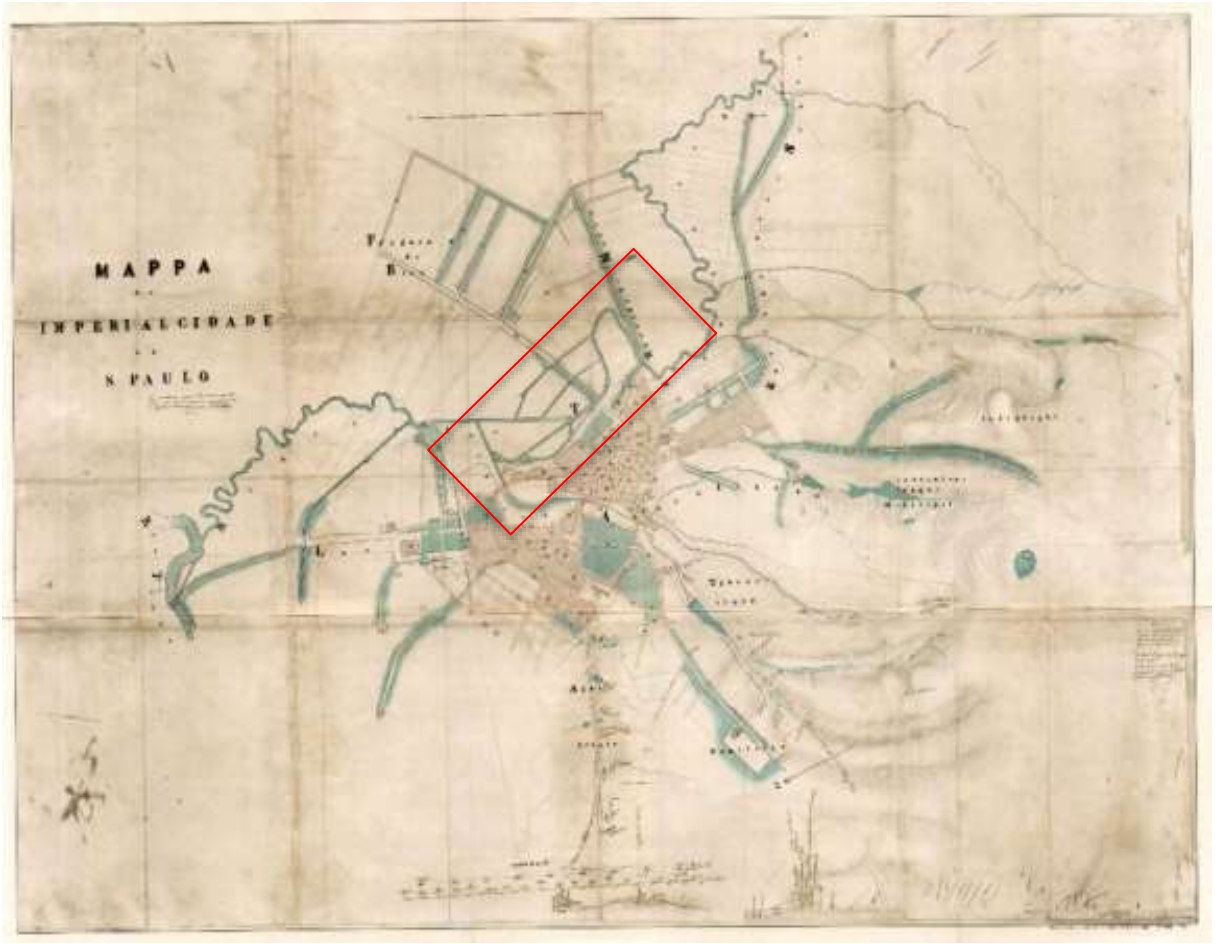


Figura 14. Mapa da Cidade Imperial de São Paulo para serviços geodésicos e hidráulicos, em destaque o Rio Tamanduateí retificado e sem o porto, em 1855. Autor: Carlos Rath. Fonte: Adaptado de Moroz; Gouveia (2016)

Figura 15. Vista da Várzea do Carmo a partir do Pátio do Colégio, em 1862, com o Rio Tamanduateí retificado. Quarenta anos após a narrativa do francês Saint-Hilaire, em 1822. E no mesmo ponto de vista da imagem de 1817 (Figura 7). Autor: Militão Augusto de Azevedo. Fonte: Herculano (2013).

Figura 16. Vista da Várzea do Carmo, com o Rio Tamanduateí retificado, em 1862. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

Em 1863, surge o Plano Geral de Melhoramentos da Cidade, que sugeria a canalização e retificação do Tamanduateí, a criação de bulevares ao longo do canal do rio e a construção de pontes. Embora não tenha sido implantado, o plano trouxe consigo a essência que seria resgatada posteriormente por outras propostas, principalmente ao que se refere à junção entre a proposta de canalização do rio com a implantação do sistema viário com base em bulevares, áreas arborizadas, com referência na estética urbana, importada na época da Europa.

Embora o projeto de Carlos Bresser não tenha sanado os problemas das inundações, houve uma insistência por parte do poder público em iniciativas para promover a implantação de edifícios públicos no sítio da várzea, bem como a locação de um sistema viário para promover uma melhor ligação entre os bairros no setor leste da cidade. Não obstante, a área adquirida com a retificação, foi utilizada para a construção do antigo Mercado Municipal, em 1867, também conhecido como Mercado Caipira, no intuito de reforçar a vocação comercial já constatada na área através do Porto Geral. (SILVA, 2012)

3.1.1 A economia cafeeira e a implantação da ferrovia (1867)

Em 1867, é implantada a estrada de ferro São Paulo Railway (Figura 17), marco fundamental para o início do processo de desenvolvimento da urbe paulistana. A linha fazia o percurso Santos — Jundiaí, que possuía como eixo o vale do Rio Tamanduateí, atravessando a capital por meio dos terraços fluviais do Tamanduateí e Tietê (SILVA, 2012) considerado o melhor trajeto para a ligação entre o litoral e o planalto. Sua localização estratégica, entre as lavouras de café do oeste paulista e o porto de Santos, foi fundamental para que a industrialização embrionária paulistana se estabelecesse justaposta a seus trilhos e assim a cidade passou a se beneficiar da economia cafeeira, se expandir, com a formação de bairros centrais como Brás (Figura 18), Mooca etc., e tornando imprescindível uma série de melhoramentos.

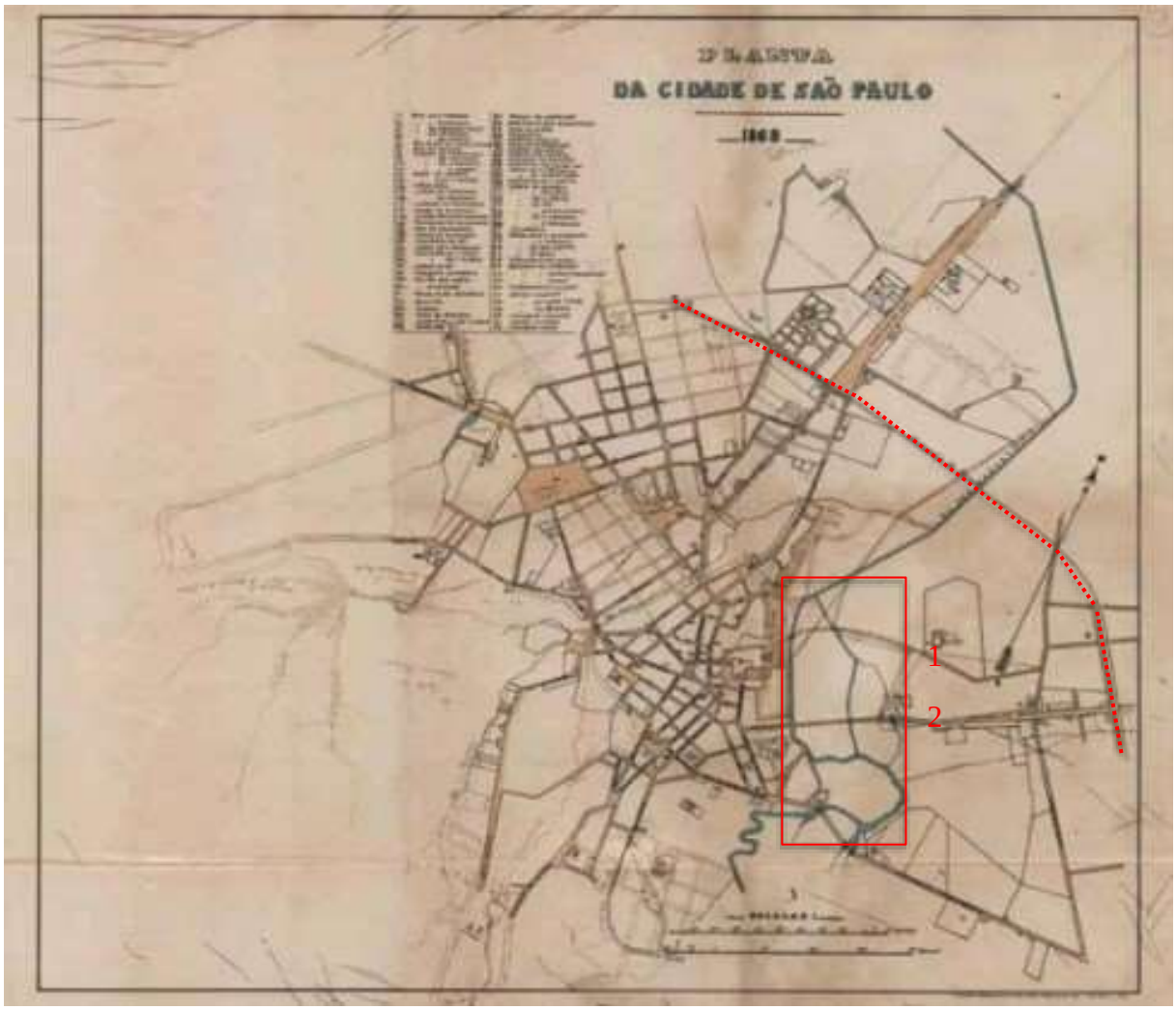


Figura 17. Mapa da cidade de São Paulo, em 1868. Uma nova travessia (1) da várzea aparece em destaque (Gasômetro), que corresponde ao aterrado do Gasômetro e o caminho do Brás (2) no bairro do Brás (Figura 18). Com a chegada da ferrovia à cidade, os mapas da capital como indicado no mapa acima passaram a ser concebidos com o Norte na parte superior da folha, em destaque a linha férrea (pontilhado). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

Figura 18. Vista da cidade de São Paulo do Caminho do Brás mostrando o panorama do bairro, em 1897. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

No cenário de mudança de paradigmas de produção e crescimento vertiginoso da urbe paulistana, a paisagem da Várzea do Carmo e o Rio Tamanduateí — que por um longo período teve suas margens utilizadas como ponto de encontro e lazer, assim como para banhos, despejo de dejetos e detritos, e sobretudo pelo ofício das lavadeiras (Figura 19) — bem como o semblante semirrural, que harmonizara com a cidade de barro do período colonial, passa a ser incompatível com o contexto vigente de transformações econômicas e populacionais que a urbe paulistana atravessava, os impactos decorrentes deste contexto de crescimento acelerado trouxeram à pauta discussões acerca de projetos para responder às demandas destas mudanças.

Figura 19. Várzea do Carmo, lavadeiras às margens do Rio Tamanduateí. À direita, o Pátio do Colégio; à esquerda, a Igreja de São Paulo, Praça da Sé. Registro de Vicente Pastore, em 1894. Autor: desconhecido. Fonte: SABESP (2003).

Inúmeros são os fatores que levaram a essa transformação, como, a relação de proximidade da cidade de São Paulo com o Porto de Santos e a entrada para o interior do país, bem como as transformações econômicas e do modo de produção, que levou a cidade de uma economia de subsistência a uma economia baseada na industrialização e exportação. O vigente cenário expôs a necessidade de mudanças, de embelezamento e de uma paisagem que correspondesse à realidade das transformações ocorridas no contexto socioeconômico. A pequena cidade de barro não representava mais os ideais das classes dominantes paulistanas, ao que se refere principalmente à elite cafeeira apoiada pela (e na) economia agroexportadora, e pelo governo. O poder político e o poder econômico almejavam um cenário urbano próximo ao europeu, e a projeção de uma imagem da cidade no âmbito internacional.

3.2 Várzea do Carmo e a paisagem em transformação (1870-1890)

Ainda que importantes ações tenham sido empreendidas anteriormente na área da Várzea do Carmo, como, por exemplo, o início da procura por soluções sanitaristas (como a vala na parte central da Várzea, de 1810), e a execução das primeiras obras de retificação do Tamanduateí (Carlos Bresser, de 1849), possivelmente o evento mais importante que dá início às grandes transformações urbanas e culturais seja a implantação da São Paulo Railway (1867), marco basal para o início do processo de desenvolvimento tanto no cenário político quanto econômico brasileiro e em destaque da capital metropolitana, como já foi comentado.

Esse cenário de acelerado crescimento econômico, populacional e de expansão do seu tecido urbano, entre 1870 e 1910, em virtude da onda especulativa imobiliária, que levou ao loteamento de inúmeras chácaras adjacentes ao núcleo da cidade, seguindo a lógica da transformação de terra rural em urbana, com a valorização das novas áreas.

A industrialização da urbe paulistana se desenvolveu inicialmente alicerçada pela mão de obra de imigrantes, originários principalmente da Itália e Espanha. Esses povos traziam consigo técnicas construtivas, que contribuíram grandemente com as mudanças na morfologia e na fisionomia da cidade. E como consequência dessas mudanças, a São Paulo colonial, constituída pela cidade de barro, predominantemente construída em taipa, e telhas de barro, seria absolutamente transformada no século seguinte, apresentando traços característicos da cidade europeia.

> O período entre a chegada da ferrovia e o término da construção do Parque Dom Pedro II foi marcado por rápidas e radicais transformações nos bairros a leste do rio Tamanduateí e na própria Várzea do Carmo. O estabelecimento da indústria nos antigos terrenos das chácaras do Brás e da Mooca selou a transição definitiva do caráter predominantemente rural deste setor da cidade de São Paulo. A presença da

> indústria promoveu a formação dos bairros operários do Brás, da Mooca e do Belém, que cresceram de forma muito acelerada a partir da década de 1870. A estrutura fundiária original destas terras, constituída por grandes glebas rurais, deu origem à configuração que permanece até hoje, na qual grandes lotes ocupados por galpões industriais convivem com terrenos extremamente compartimentados, ocupados por conjuntos habitacionais e vilas operárias (SILVA, 2012, p. 35–46)

O crescimento destes bairros no setor leste trouxe consigo a necessidade de melhorias e modernização dos serviços e equipamentos ligados ao sistema viário e transporte público, exigindo do poder público ações.

3.2.1 A gestão de João Teodoro: o precursor do plano de implantação do parque na Várzea do Carmo (1872-1875)

Neste contexto de busca por melhoramentos é retomada a discussão sobre as correções do Tamanduateí, problema que ganhara força. Entre 1872 e 1875, na gestão do Presidente da Província — equivale ao Governador — João Teodoro (1828–1878), apontado como um dos predecessores do urbanismo brasileiro, e responsável pelo início da transformação da capital paulista, sobre sua diligência se executou o primeiro trecho da canalização do rio, que o transformou em mais retilíneo entre o Brás e a Luz. A gestão foi responsável também por melhorias no traçado da região, o ajardinamento do lugar, a implantação de quiosques e a construção da Ilha dos Amores (Figura 20 e 22) entre o aterro do Carmo e o recém-aterrado do Gasômetro, a ilha foi implantada no nível da Rua Vinte e Cinco de Março, e utilizou de uma curva suave existente no canal do Rio Tamanduateí, que se consagrou como ponto de importância local (HERCULANO,2013), mas apesar dos esforços o problema com as inundações não cessara mantendo-se até os dias atuais.

Figura 20. Cartão postal da Ilha dos Amores, em 1920. A Ilha formou-se de sobra de terra da primeira retificação do Tamanduateí. As igrejas que aparecem são, à esquerda a Igreja do Carmo, à direita, a primeira torre é da Igreja do Colégio e a segunda da Igreja de São Bento. Autor: desconhecido. Fonte: Herculano (2013).

Responsável por várias intervenções no sistema viário de toda a cidade, João Teodoro construiu uma nova travessia para a várzea, que se somou às outras duas já existentes (do Carmo e da Fonseca), realizou o aterro do Gasômetro, ligando a Rua General Carneiro (Figura 21) à Rua do Gasômetro, e melhorando a comunicação entre o bairro do Brás e o triângulo histórico, função que até o presente momento era realizada somente pelo aterro do Carmo. Também foram criadas vias para estabelecer ligações entre outros bairros da cidade, como a Rua Nova, atual João Teodoro, que ligou o bairro da Luz com o Brás e a Rua Tabatinguera concebeu uma ligação com a Rua do Lava-pés por meio da Rua Conde d'Eu, atual Rua do Glicério. E segundo Silva (2012, p. 46), "estas intervenções viárias implementadas articulavam-se entre si, esboçando um primeiro circuito viário ao redor da cidade".

Figura 21. Vista da Rua General Carneiro, em 1862. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

João Teodoro também foi o precursor da ideia de instauração de um parque urbano para a área da Várzea do Carmo. O parque também recebeu um ajardinamento completo e instalações de banho, no entanto, o tratamento paisagístico, divergia em relação ao restante da várzea, que ainda continuava a receber o despejo de dejetos e detritos. Este ensejo do parque com uso recreativo durou até o ano de 1888, quando foi aterrado o canal que separava a Ilha dos Amores da Rua Vinte e Cinco de Março, para a instalação do Mercado do Peixe.

Em 1872, deu-se início à circulação dos primeiros bondes pela urbe, movidos a tração animal, e em 1875, foi criada a linha que fazia ligação com a ponte do Mercado, o aterro do Gasômetro, até a chácara de Júlio Joly, localizado no caminho da Penha. A linha em questão passava pela estação Norte, que se encontrava ao lado da estação Brás da linha férrea São Paulo Railway e ia até o centro paulistano pelo Pátio do Colégio. (SILVA, 2012)

Ainda em 1875, foi implantada a Estrada de Ferro do Norte, que ligava São Paulo à Cachoeira Paulista, levando ao Rio de Janeiro, no ano de 1877, com o terminal localizado no largo da Concórdia no Brás, lugar onde já existia uma estação pequena de passo da estrada inglesa. (SILVA, 2012) Neste mesmo ano o aterro da Gasômetro já se encontrava consolidado (Figura 22). Em 1880, são retomadas a discussão acerca do embelezamento da Várzea do Carmo e a busca por soluções contra as enchentes e melhoramentos para a cidade de São Paulo.

Figura 22. Planta da capital do estado de São Paulo, em 1877. Em destaque o aterrado do Gasômetro (2)(Figura 17) que está consolidado, também é visível a Ilha dos Amores (1), ao lado a Rua Vinte e Cinco de Março (3) do Mercado do Peixe (4) e por fim a ferrovia (pontilhado). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009).

Em 1881, a distribuição de água passou a ser planejada de forma sistemática e organizada, a Companhia de Águas e Esgotos, neste momento discorre sobre os prognósticos anteriores de crescimento da cidade em sentido ao setor norte, não se realizaram, devido à instalação do sistema ferroviário de suporte a produção cafeeira, seja pela São Paulo Railway ou Estrada de Ferro central do Brasil (Figura 23), fator que pode ter determinado a interrupção do crescimento em sentido ao setor norte da cidade e promovido a aceleração do crescimento do setor oeste, nas proximidades da linha férrea. (D'ELBOUX, 2015)

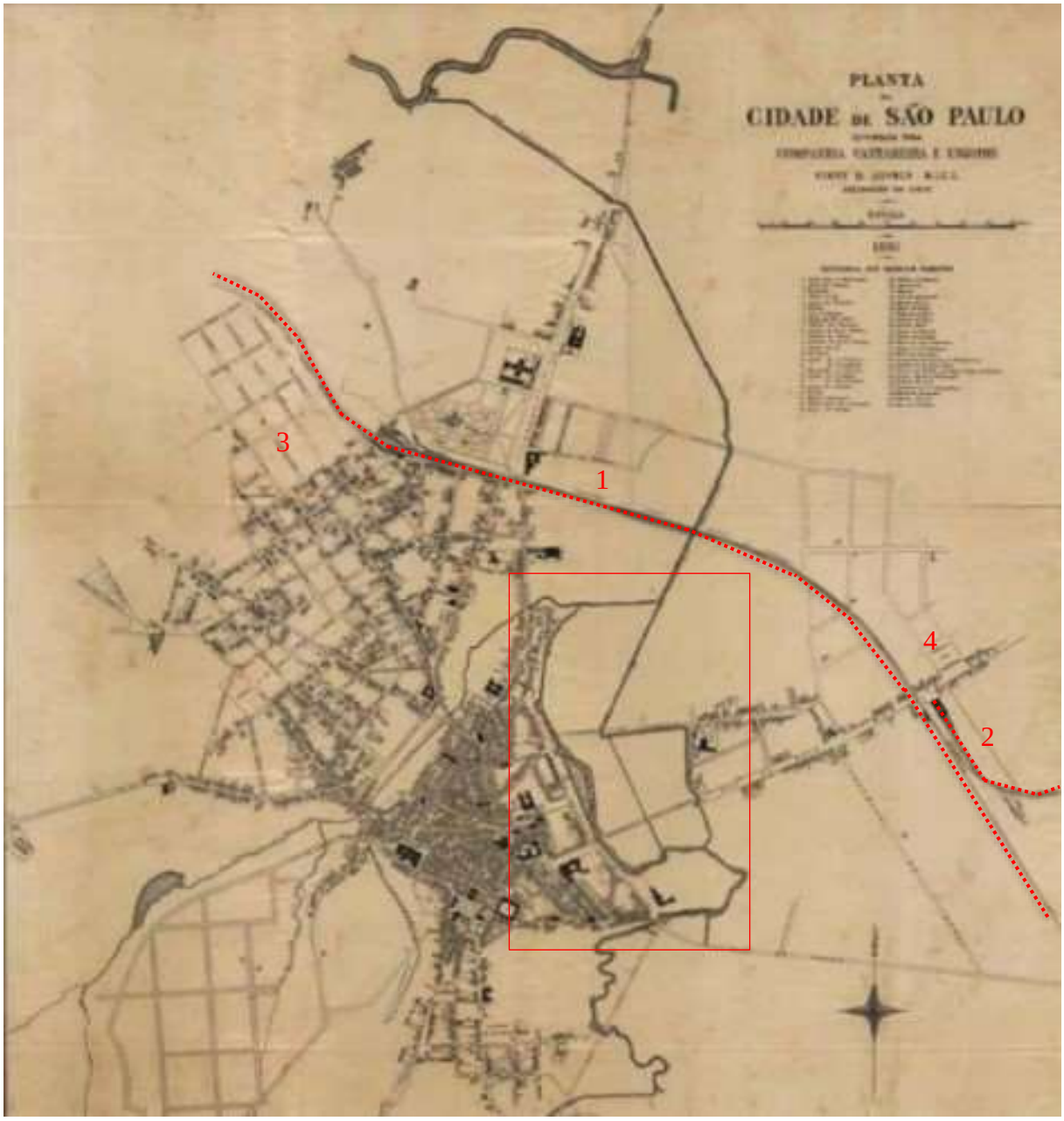


Figura 23. Planta da capital do estado de São Paulo, em 1881. Em destaque a São Paulo Railway (1) e Estrada de Ferro central do Brasil (2) que tem início no Brás, também pode-se notar o crescimento no setor oeste (3), demonstrado pelos loteamentos (1) e também nas adjacências da linha férrea (pontilhado) no Brás e Pari (4). Área estimada da Várzea do Carmo (parque): 157,22 hectares. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009).

3.2.2 A gestão de João Alfredo: a continuidade dos melhoramentos (1885-1886)

Durante a administração de João Alfredo (1885–1886), foi dada continuidade às intervenções iniciadas por João Teodoro, devido a sua ligação com o grupo político de seu antecessor. Sua administração teve um curto período de duração, porém marcante. Entre as medidas implementadas:

> A Comissão Geográfica e Geológica foi criada; organizou-se um levantamento estatístico da província e, em 1886, foi promulgado o novo Código de Posturas, em substituição ao vigente, de 1875. Durante sua administração deu-se início à construção do atual Museu do Ipiranga, concebido originalmente como um monumento comemorativo à Independência. Foram contratados projetos de retificação do no Tamanduateí e do ribeirão Anhangabaú (Figura 24). Este começou a ser retificado nesse mesmo período. João Alfredo organizou um "ambicioso programa de obras, que não chegou a ser realizado. Esse programa incluía, entre outras medidas, um boulevard circular que completaria aquele circuito viário criado por João Teodoro. (D'ELBOUX, 2015, p. 248)

Figura 24. Projeto de retificação do Tamanduateí, em 1894, em destaque o projeto para a retificação do Rio Tamanduateí (tracejado). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

Em 1886, havia várias linhas que atendiam aos bairros do setor leste do Tamanduateí, da Rua Brás à Mooca, do largo do Rosário ao Brás, da Rua do Brás à estrada de

ferro inglesa e da Rua do Brás à estrada de ferro do norte e tiveram sua unificação, em 1889 (Figura 25). (SILVA, 2012) No ano de 1886, o engenheiro francês Jules Revy, que estava em São Paulo a convite do presidente da província João Alfredo Correa de Oliveira, foi convidado para procurar soluções alternativas de saneamento da várzea, e a partir dos estudos do francês, os médicos Samuel Malfatti e Miranda Azevedo, em 1889, realizaram uma proposta onde a Várzea do Carmo era aproveitada, o plano não foi implantado. (JORGE, 2012)

Neste período, simultaneamente aos esforços de reurbanização das áreas envolta da cidade, especialmente aquelas do setor leste, adveio um grande incentivo à imigração, com a inauguração da Sociedade Promotora de Imigração, que agenciava estrangeiros e facilitava seu transporte ao Brasil, italianos, franceses, árabes, espanhóis e chineses, esses dentre outros imigrantes atraídos pela cultura do café protagonizaram grandes mudanças urbanísticas da cidade de São Paulo no final do século XIX[1].

A onda imigratória e o crescimento do consumo e da exigência de maior variedade de produtos, promoveram o crescimento do setor fabril de São Paulo, o que acarretou a necessidade da utilização da mão de obra estrangeira, principalmente na indústria de fiação e tecelagem. Os imigrantes britânicos, escolheram o centro da urbe para estabelecer a moradia, especialmente a classe burguesa, enriquecendo o estilo das casas, incrementando a arquitetura e dando um aspecto industrial às construções, com o uso de elementos como o ferro e o vidro. Tais elementos desenvolvidos nas indústrias favoreceram uma maior diversidade construtiva e combinações de estilos, o que culminou na estética do ecletismo arquitetônico. E assim a cidade de taipa, foi reconstruída com tijolos e ferro, com contribuição da mão de obra e das técnicas trazidas pelos imigrantes. (TOLEDO, 1989)

A construção de uma nova imagem da nação, se fazia necessária para o Brasil nesse novo mundo liberal, e, por outro lado, era uma forma de articular a renovação e a permanência da estrutura social e econômica vigente. (BERNARDINI, 2008) Servindo assim aos ideais da incipiente República, representada pela mesma oligarquia rural que sustentou o regime Imperial, e que no presente momento sustentava o novo regime.

> O Programa [republicano paulista] combinava propostas progressistas identificadas com a corrente positivista, como a necessidade de se estabelecer ações voltadas à educação da população ou a liberdade de crença, deixando transparecer de forma implícita que, estava nas mãos dos homens do Partido [o PRP], realizar o projeto modernizador para o "pais". Estavam lançadas, pois, as diretrizes que norteariam sua atuação quando se tornasse governo em São Paulo e que deveriam ser implementadas

[1]É de extrema importância ressaltar que o imigrante tinha seu trabalho remunerado, possibilitando que este pudesse desfrutar da economia e dos recursos da cidade como consumidor. (MOTA, 2007) Esse perfil de cidadão não foi estendido aos escravizados, que desde 1888 deixou milhares de pessoas desatendidos de qualquer medida social o econômica por parte do Estado no processo de reintegração.

de forma pacífica, sem mudanças radicais. A proposta de uma nova sociedade republicana de acordo com as bases partidárias, compreendia, tão somente, uma reestruturação administrativa que trouxesse condições à burguesia paulista de reproduzir seu capital... (BERNARDINI, 2008, p. 33, apud D'ELBOUX, 2015, p. 239)

Figura 25. Planta da capital do estado de São Paulo, em 1890. É possível ver em destaque as linhas que atendiam o setor leste já unificadas (1889) (pontilhado) e a Hospedaria dos Imigrantes (1). E em comparativo com o mapa de 1881 (Figura 23) o mapa evidencia o crescimento dos bairros adjacentes a ferrovia, principalmente ao que se refere ao setor leste. Autor: Jules Martin. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009).

3.3 Desenvolvimento de projetos, a Exposição Industrial no Palácio das Indústrias e a criação do Parque Dom Pedro II (1890-1920)

Em 1890, surge a Comissão do Saneamento das Várzeas da Capital do enfrentamento de intervenções, formada pelos engenheiros Paula Souza e Theodoro Sampaio e orientada a realizar estudos completos e regulares dos terrenos e da hidrografia do Tamanduateí e Tietê (Figura 26), realizando o levantamento de plantas, organizando projetos e orçamentos detalhados de obra, dando escopo para que as administrações do Estado e do Município deliberassem sobre o assunto. (D'ELBOUX, 2015)

Figura 26. Mapa da cidade de São Paulo, em 1897. Em destaque os rios de São Paulo, e hidrografia do Tamanduateí e Tietê (pontilhado). Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

Com o afastamento de Paula Souza a convite de outros encargos, coube à Theodoro Sampaio redigir o relatório final, onde discorreu sobre questões urgentes e intervenções de caráter viário e estético:

> A várzea do Anhangabaú caracterizava-se pela sua funda depressão, usada como depósito de lixo, um verdadeiro 'foco pestilencial, contra todas as boas regras da higiene'. Considerando-o como ameaça à saúde pública da cidade, a comissão realizou estudos naquele local a fim de executar um projeto de melhoramentos que atendessem aos princípios da higiene, circulação e estética. Os trabalhos percorreram o ribeirão

> da sua foz, no Tamanduateí, até o tanque do Saracura no Bexiga, sendo que os trabalhos de nivelamento foram restringidos ao trecho compreendido entre a ponte do Piques e a Rua Florêncio de Abreu [...] mesmo tratando-se de um plano de saneamento para as várzeas da capital, os estudos apresentados pela comissão desdobram se em um acurado plano urbanístico preocupado em planejar [...] Lembramos a conveniência de se proceder à arborização de tão grande terreno construindo um jardim modelo, já quanto à estética que não deve de modo algum ser descurada [...]. Um vasto jardim como o que projetamos para a várzea do Carmo, abrangendo uma superfície de 31 hectares, deve ser aproveitada para mais alguma coisa além de um simples efeito de estética, sendo então o maior jardim existente dentro de uma cidade. (COMISSÃO DO SANEAMENTO DAS VARZEAS. Relatório dos estudos para o saneamento e aformoseamento das várzeas adjacentes a cidade de São Paulo apresentado ao Presidente do Estado Dr. Américo Brasiliense de Almeida Mallo, pela Comissão para esse fim nomeada em 1890 polo então governador Dr. Prudente José de Moraes e Barros. São Paulo, 1991, p. 96, apud D'ELBOUX, 2015, p. 254–255)

Dentre as medidas apresentadas, a decisão de fechar o ribeirão com uma galeria, composta por "arcos plenos de 5,50 m² de secção", sobre o qual indicava a construção de uma avenida, justaposta ao canal do Tamanduateí, de sua foz até o mercado de São João, propunha também a implantação de avenidas arborizadas ao longo do canal, que realizariam a ligação entre a área central e os bairros industriais — Brás, Mooca e Ipiranga — e o ajardinamento nas áreas de várzea, enaltecendo as virtudes das áreas verdes que resultariam do processo. (D'ELBOUX, 2015, p. 254–255)

Não obstante, a Várzea do Carmo no que lhe concerne também estava na mira das intervenções, devido à sua proximidade da região central e sua característica de porta de entrada de imigrantes que chegavam à Hospedaria dos Imigrantes e no bairro do Brás (Figura 25), era vista como uma área importante de valorização dos terrenos salubres.

Durante esses anos que seguiram, muitas intervenções foram implementadas na região da várzea, dentre elas muitas obras de infraestrutura, sendo assim um indicativo de que a área não se encontrava abandonada, exemplos destas intervenções seriam, as novas pontes construídas: a da Avenida Tiradentes (1894) e a da Rua São Caetano (1895), consideradas uma novidade no campo da engenharia, e realizadas no momento da inserção de novos materiais — concreto e metal — e novas técnicas construtivas refletindo uma modernidade vigente, e posteriormente, grande parte dessa infraestrutura existente seria aproveitada no projeto realizado por Bouvard (1911), e mais adiante por Cochet (1914).

3.3.1 A gestão de Antônio Prado: as transformações modernistas da urbe (1899-1910)

Neste contexto de melhoramentos, despontam em São Paulo as diligências de João Teodoro (1872–1875), e de Antônio Prado (1899–1910), ligado às oligarquias do café, foi responsável pelas primeiras transformações modernizadoras da urbe, como a substituição dos

bondes puxados por burros pelos tracionados a energia elétrica, tal qual quanto a implantação de planos de melhoramentos e embelezamento, como, pavimentação e alargamento de ruas, plantação de árvores ao longo das principais vias, ajardinamento das praças, e a construção de uma edificação baseada na Ópera de Garnier de Paris, o Teatro Municipal. (ESCUDERO; ABRAHÃO, 2017) Projetado por Domiziano Rossi e construído por Ramos de Azevedo, o teatro, era símbolo da riqueza e pujança paulista trazida pelo café, idealizado como elemento qualificador do local escolhido para ser símbolo e cartão postal da cidade. (D'ELBOUX, 2015)

A preocupação com o espaço público, traduzia a necessidade encontrada de equipará-los aos novos edifícios que substituíam as antigas construções coloniais, visto a necessidade de que a cidade se tornasse mais nobre, excedendo as preocupações higienistas características do período. Não obstante, a este processo, estaria a Várzea do Carmo, que não se adequava aos novos modos civilizatórios da sociedade da época, se tornando uma paisagem incômoda que remetia a cidade rural. Inserida na região central, a Rua Líbero Badaró também era alvo da administração paulistana, a mesma havia se deteriorado durante o processo de crescimento urbano, e carecia de intervenção (Figura 27–28).

Figura 27. Fotografia da Rua Nova São José, atual Líbero Badaró, com oito metros de largura, desprestigiada devido a grande quantidade de prostibulo, que permaneceu desta forma até seu alargamento, em 1911. Fonte: D'Elboux (2015).

Figura 28. Fotografia esquina as Rua Líbero Badaró com a ladeira de São João, em 1912. A imagem evidencia ao fundo o Palacete do barão de Tatuí, utilidade pública 09/09/1911, e demolido para o alargamento da via posteriormente. Fonte: D'Elboux (2015).

Em 1900, a Companhia Canadense estabeleceu a conexão com uma linha de tração elétrica entre o bairro da Barra Funda e o largo São Bento, a primeira da capital a usar a nova tecnologia. No mesmo ano foi inaugurada a primeira linha para o bairro do Brás, já em 1902 foi criada a linha para a Mooca. E por volta de 1910, já havia múltiplas linhas de bondes movidos a energia elétrica que atravessam a Várzea do Carmo, constituindo a ligação entre os bairros do Brás, Belém, Cambuci, Mooca e Pari (Figura 29), com o centro da cidade.

Ainda no âmbito ferroviário, além das estações anteriormente citadas (Brás e Mooca), implantadas nas proximidades da várzea, e das inúmeras e significativas linhas de bonde presentes, é de suma importância destacar a implantação do Tramway da Cantareira contíguo ao aterrado do Gasômetro, em 1901. A linha que tinha início ao norte do Tietê, no bairro de Santana, seguia à calha do Rio Tamanduateí, e findava na Rua Jorge Miranda, próximo ao convento da Luz. Em 1905, é construída uma pequena estação junto ao aterrado do Gasômetro, e a ligação da linha do Tramway (SILVA, 2012). Também é possível verificar o crescimento desmedido dos setores adjacentes as linhas férreas principalmente nos setores leste e oeste da cidade (Figura 29 e 30).

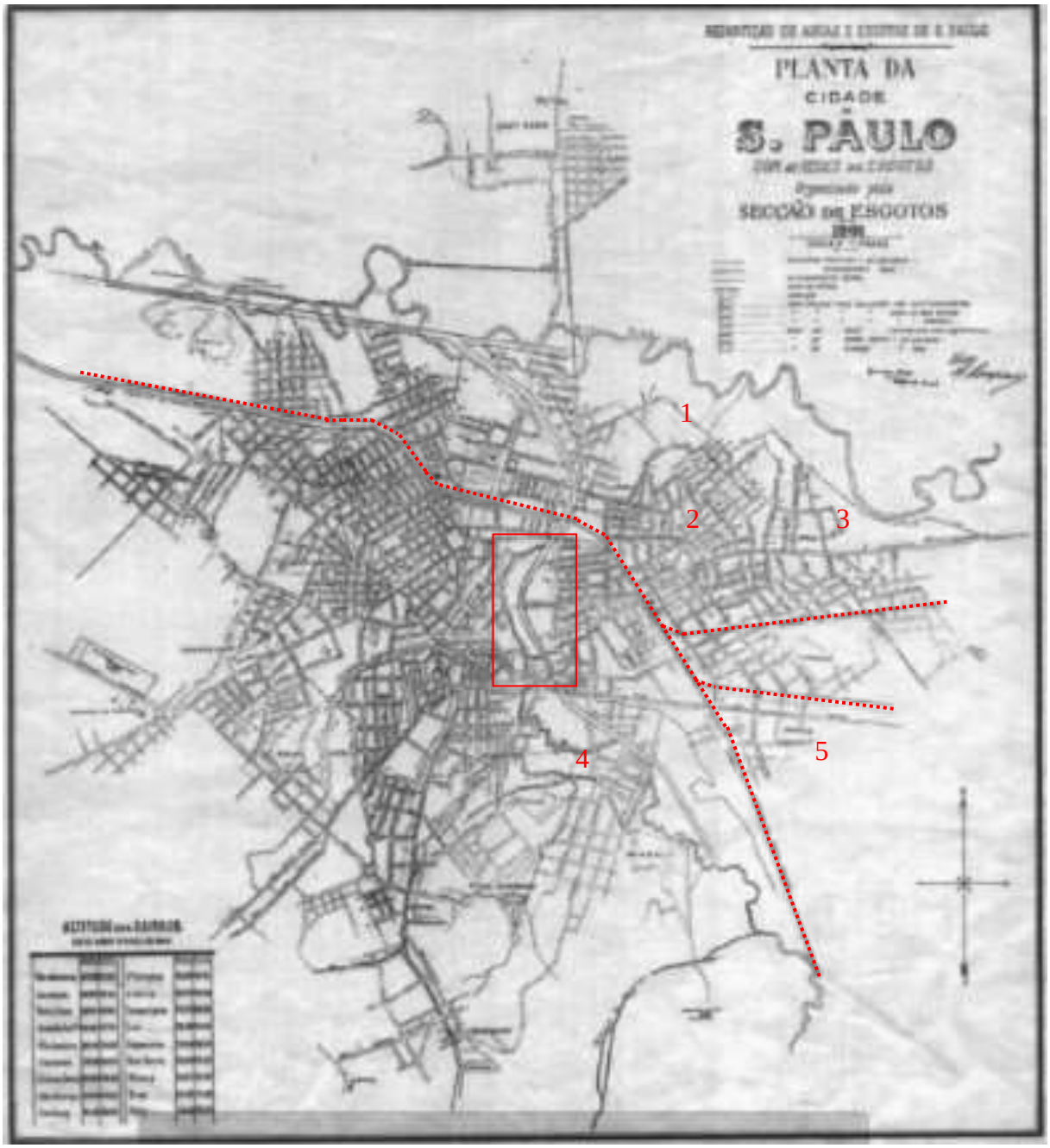


Figura 29. Mapa da cidade de São Paulo, em 1901. Em destaque os bairros do Pari (1), Brás (2), Belém (3), Cambuci (4) e Mooca (5), que eram ligados pelas linhas de bonde, também se pode verificar a espação da cidade em sentido a os setores leste e oeste sendo a ferrovia (pontilhado). Autor: Guilherme Gaensly. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

Em relação à estruturação dos bairros — Brás e Mooca — no que se refere à sua conexão com a Várzea do Carmo e o centro da cidade de São Paulo, é estabelecida, neste período, por meio de três eixos que realizavam a travessia do Rio Tamanduateí, sendo: o primeiro composto pela Rua General Carneiro, aterrado do Gasômetro e Rua do Gasômetro, ligando o Pátio do Colégio (Pateo do Collegio) ao largo da Concórdia; o segundo pela ladeira do Carmo, aterrado do Carmo e Rua Rangel Pestana, ligando o antigo largo da Sé ao largo da

Concórdia e, por fim, o terceiro eixo passando pela Rua Tabatinguera, ponte da Tabatinguera (Figura 31) e Rua da Mooca, conectando a praça João Mendes ao bairro da Mooca. (SILVA, 2012)

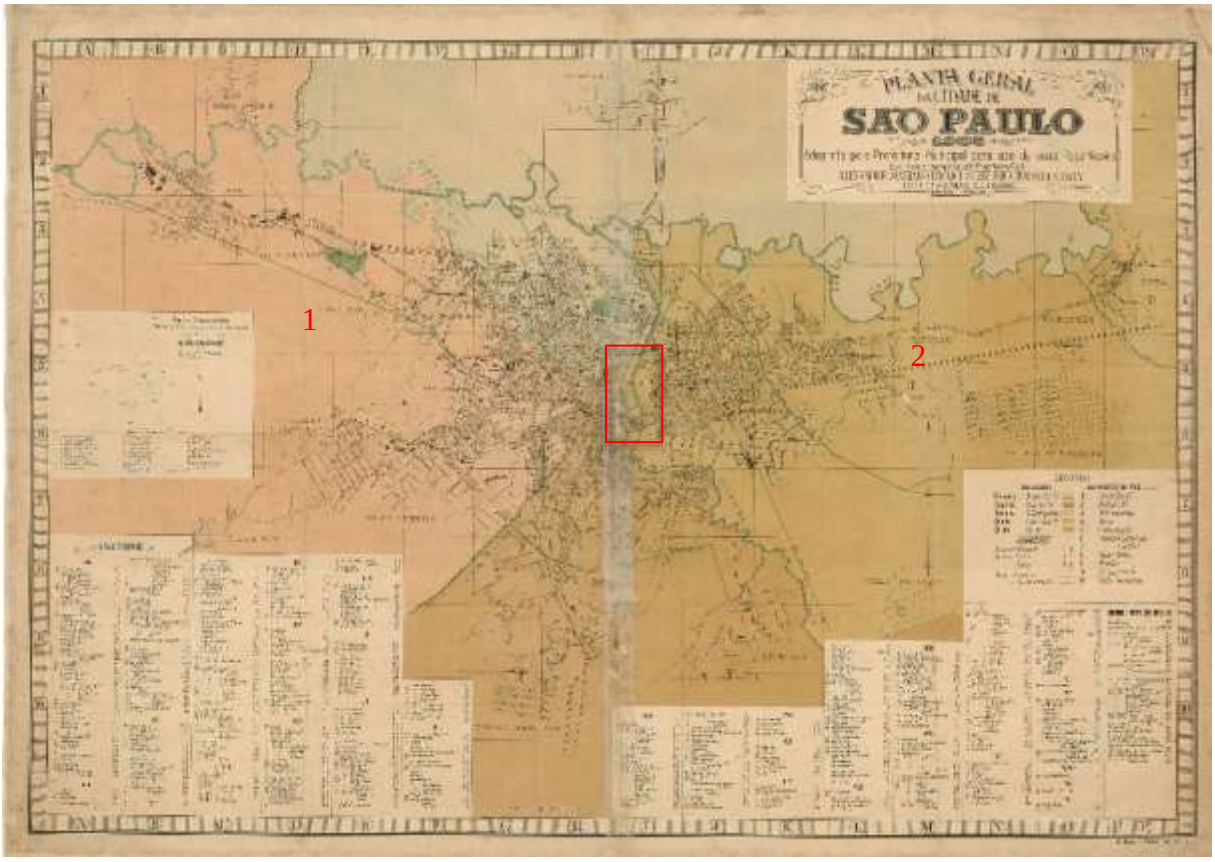


Figura 30. Planta geral da cidade de São Paulo, em 1905. Em destaque os setores lestes (2) e oeste (1) onde verificar os principais eixos de expansão a espação da cidade, e o crescimento exorbitante quando comparado com o mapa de 1901 (Figura 29). Autor: Alexandre Marino Cococi e Luiz Fructuoso e Costa. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009).

Figura 31. Ponte da Tabatinguera sobre o Tamanduateí, em 1915. Fonte: Silva (2012).

Assim sendo, em um primeiro momento do desenvolvimento dos bairros industriais, localizados no setor leste paulistano — Brás e Mooca — as ligações no sentido Leste-Oeste eram de suma importância. Neste contexto, ainda não havia esboço de uma linha viária que atravessasse a várzea no sentido norte-Sul. A ligação era feita por meio de linha férrea, como foi visto ao tratar da Tramway da Cantareira, o mesmo acontecia com a estrada de ferro inglesa que constituía a ligação com as cidades do sudoeste paulista (atual ABC). Em 1918, o terminal da linha Tramway da Cantareira foi deslocado das proximidades do aterro do Gasômetro para a estação Tamanduateí, recém-construída e com dimensões modestas.

As mudanças urbanas nos bairros Brás e da Mooca, ainda contrastariam com a área da Várzea do Carmo, até a década de 1920. Mesmo com as tentativas primárias de urbanização, como as ações tomadas por João Teodoro, a área ainda se caracterizava como um pântano usado para atividades de despejo de entulho e efluentes da cidade, bem como as atividades anteriormente citadas como a lavagem de roupas e pastio de animais (Figura 32–34).(SILVA, 2012)

Figura 32. Postal das lavadeiras às margens do Tamanduateí, em segundo plano a Ponte do Carmo. Registro de Guilherme Gaensly, em 1900/1905. Fonte: Herculano (2013).

Figura 33. Registro das lavadeiras às margens do Tamanduateí, em 1900/1910. Autor: Vicenzo Pastore – Acervo Instituto Moreira Salles. Fonte: Herculano (2013).

Figura 34. Fotografia do Rio Tamanduateí, em 1900. Autor: Guilherme Gaensly Fonte: Silva (2012).

3.3.2 A gestão de Raymundo Duprat: o plano para a Várzea do Carmo (1911-1914)

Sob a administração de Raymundo Duprat, que partilhava o objetivo de continuidade dos melhoramentos de seu antecessor Antônio Prado, inúmeras propostas foram realizadas, entre elas:

> - Projeto de Augusto da Silva Telles (1906), em seu projeto de reurbanização do Anhangabaú, visava transformar a Rua Líbero Badaró, então centro de prostituição e cortiços, em uma "bela avenida central" pelo seu alargamento e demolição dos edifícios do lado ímpar, sobre o Vale do Anhangabaú. O que era um dos "fundos" da cidade seria transformado em belvedere dominando o vale;
> - Projeto de Alexandre de Albuquerque (1910), seu projeto ficou conhecido como o das "grandes avenidas", baseado na superposição de novos eixos viários sobre o tecido urbano existente, nos quais três vias largas e retas cortariam os bairros do Morro do Chá e Santa Ifigênia;
> - Projeto Freire-Guilhem (1911), combinava com uma versão mais elaborada da proposta de Silva Teles para o Anhangabaú com outras ideias em pauta na prefeitura: um viaduto ligando a Rua Boa Vista ao Largo do Palácio, o prolongamento da Rua Onze de Junho até o Largo de Santa Ifigênia, o alargamento dos cruzamentos mais problemáticos do centro comercial (Rua do Comércio com a Rua de São Bento e São Bento com a Rua Direita), e o alargamento da Rua de São João até a largura inédita de 40 metros, o que superaria os 33 metros da Avenida Central carioca, com um nível superior em viaduto que ligaria a Praça Antônio Prado ao Largo do Paissandu, e um nível inferior dando acesso ao vale;
> - Projeto Samuel das Neves (1911), que representava os interesses do estado, propunha abrir uma nova rua no coração do "triângulo", do Viaduto Boa Vista a Brigadeiro Luís Antônio, na qual "toda a edificação obedeceria ao tipo da Rua Rivoli, de Paris" e ainda garantia a ocupação dos dois lados das ruas Formosa e Líbero Badaró exaltava o tratamento do Vale do Anhangabaú enquanto bulevar arborizado e edificado, formando no lugar do parque, uma "avenida-parque". (ESCUDERO; ABRAHÃO, 2017, p.220)

Todavia, nenhuma das propostas retratadas anteriormente com o desígnio de "Melhoramentos para a Capital", teve a aprovação, além de que algumas delas receberam fortes críticas.

Em 1910, após um amplo debate que contou com a presença da iniciativa privada e do poder público, optou-se pela implantação de um parque na área (Figura 35), dispondo da retificação do rio (Figura 36), — proposta em 1897 e concretizada só em 1914 — que já se encontrava canalizado (Figura 37 e 38). É importante salientar que, neste período, a atividade construtora, alimentada pela dinâmica imobiliária, já conferia um ar de ostentação a cidade que transmitia uma aparência mais europeizada. (D'ELBOUX, 2015)

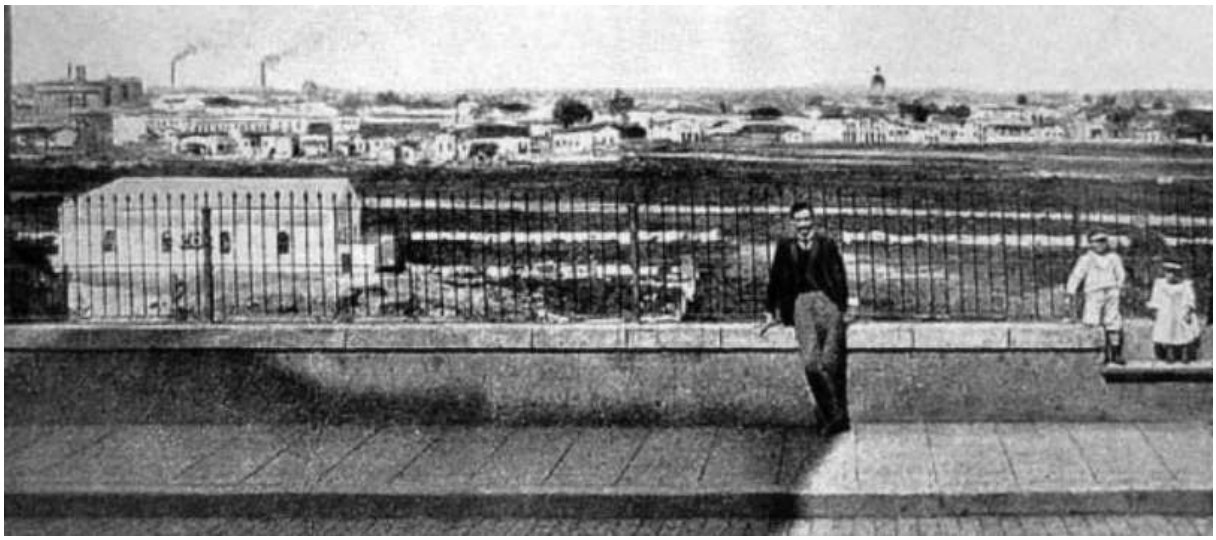


Figura 35. Vista da Várzea do Carmo a partir da Rua Florêncio de Abreu, em 1905. Fonte: Silva (2012).

Figura 36. Rio Tamanduateí já retificado com uso recreativo, em 1910. Autor: Vincenzo Pastore. Fonte: Silva (2012).

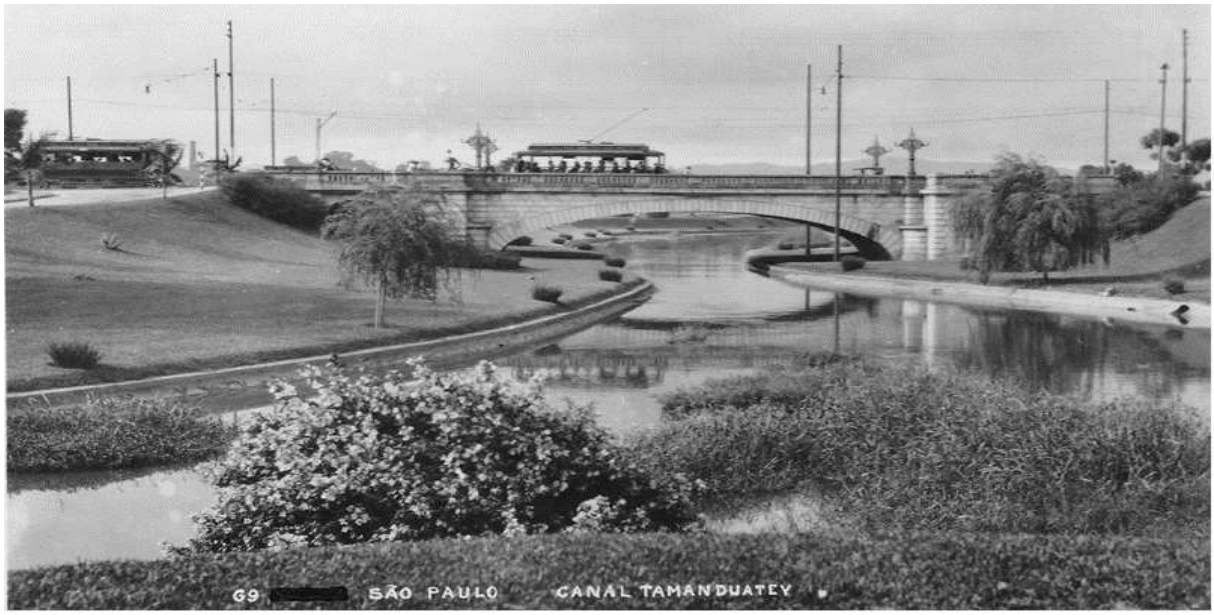


Figura 37. Imagem que mostra em destaque o Rio Tamanduateí retificado, também é bondes trafegando sobre ponte acima do rio, no final da década de 1910. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/a-historia-do-parque-d-pedro/>. Acesso em: 10 out. 2022.

Figura 38. Retificação do Rio Tamanduateí, em 1914. Autor: desconhecido. Fonte: Moroz; Gouveia (2016).

3.3.3 A passagem de Joseph-Antoine Bouvard por São Paulo e o plano para a Várzea do Carmo (1911)

Em busca de modelo considerado mais moderno e cativante, o prefeito Raymundo Duprat encomendou ao versado arquiteto e paisagista francês Joseph-Antoine Bouvard, diretor do Departamento de Arquitetura, Vias Públicas e Paisagismo de Paris. Discípulo do engenheiro Jean Charles Alphand, responsável pelos projetos de grandes parques em Paris, o do Bois de Boulogne e do Bois de Vincennes, o Montsouris, Monceau e Buttes-Chaumont, implantados sobre a administração de Haussmann na capital francesa.

De passagem em direção a Buenos Aires, Argentina, onde havia sido chamado para elaborar um grande projeto de reurbanização da capital portenha, visando aproximar sua imagem da estética francesa de Haussmann. Durante sua viagem, Bouvard passou pela capital paulista, convidado pela Câmara Municipal, e em dois meses, elaborou o Plano Bouvard, neste relatório eram apresentadas propostas urbanísticas para a cidade, bem como dois projetos ícones do período para a área central de São Paulo: o Projeto para o Vale do Anhangabaú e o do Parque Dom Pedro II. Seguindo a recomendação de Bouvard, após quatro anos, o projeto da criação do parque foi aprovado. (SILVA, 2012)

É de suma importância ressaltar os planos realizados por Bouvard no período — Buenos Aires, Rosario e São Paulo — organizavam-se a partir de uma planta geral, todavia no plano de São Paulo apenas a parte central era considerada, já em Rosario e Buenos Aires, os

desenhos abarcavam até os limites do município. A causa dessa limitação pode estar ligada à estruturação do sistema municipal paulistano, não tão ordenado neste momento e ainda muito ruralizado, e a falta de uma planta cadastral geral da cidade, onde os mapas existentes não compreendiam a totalidade do município. (D'ELBOUX, 2015)

> Em São Paulo foi apresentado um jogo de plantas que se articulam, mas nota-se a falta da planta geral do conjunto. Um desenho que poderia dar a dimensão da proposta frente à dimensão da cidade. [...] Observa-se que a totalidade do território bonaerense é comtemplado pelo *Nuevo Plano* de 1909. Em 1910, Rosario possuía outra configuração territorial, mesmo assim, o plano procurava dar conta de toda sua extensão. Em São Paulo isso está longe de ocorrer. É bem verdade que a área do município de São Paulo é bem maior do que a de Buenos Aires e Rosario, mas mesmo considerando apenas a área efetivamente urbanizada, o plano de São Paulo mostra-se demasiado parcial. [...] Assim, não é só a topografia movimentada ou a ausência de uma quadrícula imposta rigidamente como a hispânica, que pode explicar o crescimento irregular da capital paulista. Também a desorganização e o desconhecimento de seu próprio território em muito colaborou para que isso ocorresse. (D'ELBOUX, 2015, p. 186-187)

É evidente que as questões de esfera estadual e municipal neste momento tem papel fundamental nas transformações das áreas centrais da capital paulista. Bernardini (2008), examina a contribuição da Secretaria de Agricultura e Obras estadual na implantação do estado republicano paulista, evidenciando uma percepção de uma organização — menos urbanística e mais administrativa — e as tensões entre ambas as esferas que refletiriam na construção da cidade no início da República.

> Esta abordagem, [...] quase sempre vinculada ao universo municipal, na esfera da administração pública introduz com timidez as limitações administrativas e financeiras das prefeituras e câmaras municipais paulistas na Primeira República, frente as condicionantes legais impostas pelo projeto federalista. Neste quadro em que as políticas municipais são os limites da intervenção, não se questiona o porquê dessa atuação limitada" dos profissionais do urbanismo, restritos a reformas de partes ou trechos e a ausência na construção do ideário ou concepção urbanística destes personagens, de planos de conjunto, abrangentes e sistémicos. (BERNARDINI, 2008, p. 49)

Desde os momentos iniciais do período republicano, a câmara colocava em pauta a necessidade de que a área central da cidade se adequasse ao seu novo momento de "metrópole agroexportadora"(D'ELBOUX, 2015, p. 231), e centro financeiro da economia cafeeira, a sociedade e o poder público ansiavam pela inserção da paulistana no circuito cultural internacional, parte deste pressuposto a premissa da contratação de um especialista estrangeiro para promover esses melhoramentos, e decidir o melhor para a cidade.

Joseph Bouvard, era considerado experiente e competente para executar os melhoramentos pretendidos pelo prefeito Duprat. A escolha de contratar um arquiteto estrangeiro, deixando de lado os arquitetos e engenheiros nacionais e suas propostas que disputavam a oportunidade, bem como Augusto da Silva Telles, Alexandre de Albuquerque, Samuel Neves, representante do Governo do Estado e Victor Freire, Diretor de Obras da cidade

de São Paulo, em sociedade com seu vice Eugênio Guilhem (ESCUDERO, ABRAHÃO 2017), deve ser compreendida como uma decisão estratégica de um embrionário marketing urbano. O reconhecimento da relevância da implantação de um equipamento que tivesse o reconhecimento de uma obra internacional, e a manifestação desse ideal de uma metrópole aspirante ao reconhecimento mundial, interessava grandemente a elite paulistana.

Em 17 de março de 1911, o vereador Alcântara Machado, propôs a contratação de Joseph Bouvard, realizando um discurso perante a tribuna da Câmara, ele justifica a ação com base na soberania de São Paulo:

> Sr. Presidente, venho justificar, em rapidas palavras, o projeto prestigiado pelo apoio de todos os collegas presentes, e que tenho a honra de enviar á mesa.
>
> O problema da transformação de S. Paulo é da maior actualidade.
>
> Deante do progresso fulgurante, que em brevíssimos annos transformou a velha aldeia provinciana em um centro de civilização, de actividade e de cultura, erguendo a nossa capital á categoria de segunda cidade do Brasil e de terceira da America do Sul; - deante da formosa perspectiva que um futuro bem proximo nos promette e assegura, porque o dia está bem perto em que a rede ferroviaria que de S. Paulo se irradia, attingirá a Argentina e o Uruguay, ao sul, e a Bolívia, a oeste, tornando assim nossa vassalla e tributária uma zona immensa e opulenta, e completando a obra histórica das bandeiras de outrora: [..] é mais que legitima a preoccupação de transformar a nossa <<urbs>> alargando-lhe conforto. mandando-lhe as imperfeições, realçando-lhe as bellezas e erguendo-a, enfim, á altura de seus magnificos destinos. [...] Não se invoque o exemplo do Rio de Janeiro. As situações são completamente dispares. No Rio de Janeiro havia, o que não ha felizmente em S. Paulo, o problema sanitário, o problema da salubridade urbana, a reclamar solução immediata e inadiavel.[...]
>
> Se ha um modelo a seguir, vamos buscal-o em Buenos Aires. Olhemos para a Argentina [ ] o método efficaz com que a municipalidade buenairense encara e resolve questões dessa ordem. [...] Que fizeram os argentinos? Inocaram o concurso de uma notabilidade mundial, o sr. Bouvard. (O Requerimento n.10, de 19911, foi à mesa, lido, posto em discussão e aprovado sem debate, na 9ª Sessão ordinária, de 17 de março de 1911. SÃO PAULO (MUNICÍPIO), 9ª. SESSÃO ordinária em 17 de março, 1911, apud D'ELBOUX, 2015, p. 231-232)

Anteriormente a elaboração do plano por parte de Bouvard, houve a formalização de um contrato entre o arquiteto e a Prefeitura de São Paulo, concretizado às vésperas da entrega das plantas e do relatório. (D'ELBOUX, 2015)

Em 15 de maio de 1911, Bouvard, encaminhou, do nº 55 de Rue Verneuil, em Paris, um relatório conciso dos estudos de melhoramentos para a capital do estado de São Paulo. O relatório compreendia um conjunto de peças gráficas, totalizando 7 estampas aquareladas e um diagrama (Tabela 1), e destacava que tais proposições baseavam-se na cidade real, para tal, levava em conta estudos da intensidade de circulação dos bairros, de terreno, dos monumentos, do movimento comercial, das características atraentes entre outros aspectos. O francês, observou que a capital paulista, no cenário vigente, crescia desmedidamente sobre os espigões das colinas de acesso fácil, mas, o mesmo não ocorria nos seus vales em decorrência do difícil acesso. Observada tal realidade, recomendou, que os claros fossem preenchidos, o abandono

das linhas retas e a exploração do relevo dos terrenos, acompanhando as linhas convergentes, envolventes ou radiantes, manobras que além do efeito espacial, traria o efeito pitoresco, desejado no período.

Nº DA ESTAMPA	DESCRIÇÃO NA LEGENDA DA ESTAMPA	IMAGEM
1	*1e. Plan général de la Ville portant indication des dispositions proposées, pour le présent et pour l'avenir.* Planta nunca divulgada. Não se sabe se foi encaminhada ou não para a Câmara Municipal. Não for localizada até a presente data.	Não encontrada
2	*2e. Plan d'ensemble des dispositions prévues, pour le centre de la capitale.* Na prancha: "Ville de São Paulo. Dispositions proposées pour le centre de la CAPITALE. Cópia do projecto BOUVARD Esta planta é reproduzida no Relatório de 1911 como "Estampa 4-Flanta de conjunto das modificações no centro da cidade (BOUVARD)".	
3	*3e. Plan d'altenement et d'élargissement de la rue da Conceição, pour former un boulevard constituant une voie de large circulation et une entrée magistrale dan l'ate de la gure des voyageurs de Luz.* Planta nunca divulgada. Não se sabe se foi encaminhada ou não para a Câmara Municipal. Não foi localizada até a presente data	Não encontrada
4	*4e. Plan de dispositions proposées pour la partie de la ville comprise entre les Rues Liberto [sic] Badaró et Formosa.* Planta nunca divulgada. Não se sabe se foi encaminhada ou não para a Câmara Municipal. Não foi localizada até a presente data. O Relatório de 1911... afirma que esse "primeiro projecto" está reproduzido em pequena escala na estampa de conjuncto sob nº 4" (Relatório de 1911, 1012, p.11)	Não encontrada
5	*5e. Dro-variante, en vue de la construction de det batiments symetriques, en bordure du parc.* Planta nunca divulgada. Não se sabe se foi encaminhada ou não para a Câmara Municipal. Não foi localizada até a presente data. O Relatório de 1911... apresenta, na estampa 5, uma versão modificada dessa planta, produzida pela Diretoria de Obras Municipais, datada de 1912. Provavelmente foi produzida para integrar o relatório do prefeito para o ano de 1911.	Não encontrada
6	*6e. Plan du parc a crear dans le quartier des Carmes* Na pranchs Parc a creer dans le quartier des Carmes Cópia do projecte BOUVARD"	

	Esta planta é reproduzida no Relatório de 1911... como "Estampa 6- Projecto de um parque, a ser creado na Varzea do Carmo".	
7	*7e. Dio-Fariante en vue de l'alienation d'une parti des terrains* Na prancha: "Projecto de Parque Edificios públicos e arruamento da VARZEA DO CARMO" Esta planta é reproduzida no Relatório de 1911... como Estampa 7- Variante do projecto de parque, a ser criado na Varzea do Carmo, tendo em vista a alienação de uma parte dos terrenos.	

Tabela 1. Documentação apresentada por Bouvard. Autor: DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Raymundo Duprat, realizado com base em D'Elboux (2015). Autora: Kamilla Xavier. Fonte: Adaptado de D'Elboux (2015).

No decorrer do relatório geral produzido por Antoine Bouvard, a preocupação com o crescimento da capital paulista é notável, e o surgimento da necessidade de melhoramentos na urbe, especialmente no que se refere ao descongestionamento da área central — Centro Histórico — e o embelezamento, também não passou em branco o potencial adquiria com sua nova paisagem urbana.

> Enquanto o inglês Barry Parker metamorfoseava o Parque da Avenida, os franceses Bouvard e Cochet redesenhavam a orla da colina central da cidade, apagando os últimos traços originais ao redor do santuário onde os jesuítas haviam celebrado a sua fundação, transformando as vertentes do Anhangabaú e os pântanos do Tietê num panorama cenográfico dos mais elegantes, com toques decór europeu ponteados de palmeiras e vastos tapetes gramados recortados de trilhas, passeios e canteiros. O lance final dessa reforma da paisagem foi estabelecido pelo arquiteto franco-argentino Victor Dubugras, ligado ao grupo de urbanistas encabeçados pela sumidade internacional, o arquiteto Bouvard. Ele foi encarregado de desmatar, desarborizar ajardinar e redecorar o Largo da Memória e seu tradicional obelisco, na embocadura do Vale do Anhangabaú. (SEVCENKO, 1992, p. 15)

O Plano de Melhoramentos para a urbe paulistana de Bouvard, procurou explorar meios de aliviar o trânsito na área central, de modo que não provocasse sua descaracterização, sem perder de vista o alto custo que as possíveis desapropriações nesta área gerariam, devido ao fato de se tratar de propriedades dos poderosos da época (descendentes dos barões do café); assim optou-se pela concepção de circuitos externos para receber e distribuir tais fluxos viários. O plano se encontrava embasado em quatro linhas de ação: 1. Conceber um belo espaço público na Várzea do Carmo (parque); 2. Conceber um belo espaço público no Vale do Anhangabaú (parque); 3. A criação de novos meios de comunicação dos bairros com o centro; 4. Centro Cívico. E para possibilitá-las, em 1911, três seções conectadas ao plano foram aprovadas, sendo: Lei nº 1.457, de 9 de setembro; Lei nº 1473, de 10 de dezembro e a Lei nº 1.484 de 24 de dezembro. (ESCUDERO; ABRAHÃO, 2017). Raymundo Duprat, durante sua

administração, priorizara a implantação da primeira seção, contudo, não conseguira conclui-la em virtude de questões econômicas.

A Várzea do Carmo, área que como apontamos é portadora de uma rica história, que funcionava como um "banco de terras" (D'ELBOUX, 2015, p. 510–511), destinado a absorver as cheias, não conseguiu preservar essa função original e seria ocupada rapidamente no século XX devido a sua proximidade com o triangulo histórico de São Paulo. Os novos investidores urbanos, como Victor Nothmann e Martinho Burchard, que também possuíam terras em outras localidades (neste caso, no Ipiranga) pressionaram para a transformação, tanto ao poder público como ao mercado local. No entanto, vale salientar que essa realidade não significava que a área se encontrava abandonada, pois, como vimos tinha sido pauta de inúmeros projetos e trabalhos de reformulação urbana desde 1850.

3.3.4 Características do plano de Bouvard para a Várzea do Carmo

Bouvard, como anteriormente declarado, era discípulo de Alphand, criador de grandes projetos de parques parisienses implantados durante a administração de Haussmann, e devido a esta aproximação, o arquiteto naturalmente recorre às mesmas concepções e premissas para a criação dos seus projetos de parque, como pode se notar no projeto elaborado para a Várzea do Carmo, que possuí muitas similaridades com o parque de Buttes-Chaumont (Figura 39 e 40), um exemplar da grande competência de Alphand.

Comparativamente ambos os projetos possuem semelhanças, a mais evidente apesar de um tanto quanto superficial é a forma e a presença das curvas. No entanto, os elementos de importância a serem observados, são os projetuais, ambos exibem a presença de um corpo hídrico, ramal ferroviário, serviços à população, amplas áreas gramadas, caminhos sinuosos, relação com o sistema viário em seu entorno, e a proximidade com os bairros populares.

Porém, apesar das semelhanças os projetos apresentam amplas divergências, o parque Buttes-Chaumont (Figura 39), tem em sua concepção a ferrovia na parte interna do parque, porém segregada. Na de Bouvard para o Carmo (Figura 40), o inverso acontece, a ferrovia se encontra segregada do desenho geral, mas está localizada dentro do parque, implantada no nível do pedestre, ocasionando interferências no uso. Características estas que evidenciam a disparidade de preocupações, em Paris, a experiência visual — onde o usuário do parque, estando em suas dependências, aprecia-se o trem, como uma alegoria da modernidade,

em São Paulo, a funcional, pois o trem está implantado como meio de acesso de pessoas e mercadorias, ao parque e a área central. (D'ELBOUX, 2015)

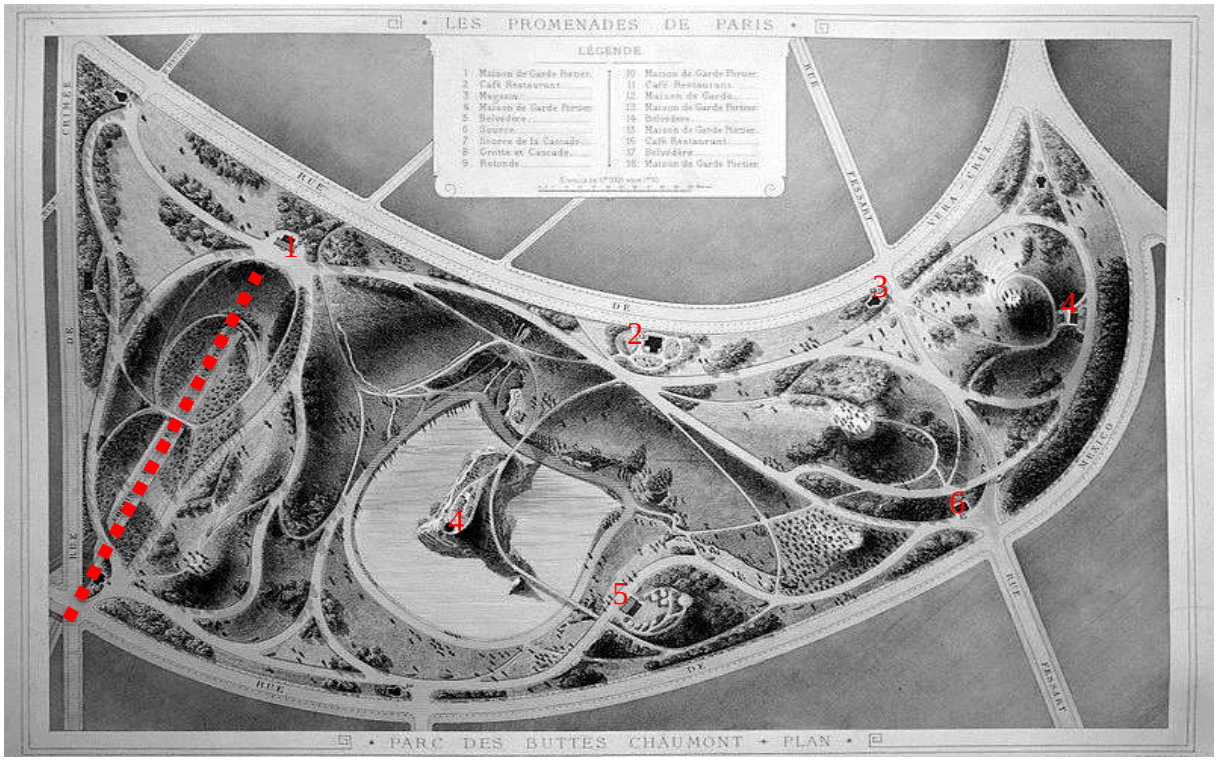


Figura 39. Parque Buttes-Chaumont, Paris, Grands Travaux d"Haussaman, em 1867. Em destaque a linha ferrovia (pontilhado) e os equipamentos (1-6). Disponível em: <https://es.wikipedia.org/wiki/Parc_des_Buttes-Chaumont>. Acesso em: 20 junho. 2022.

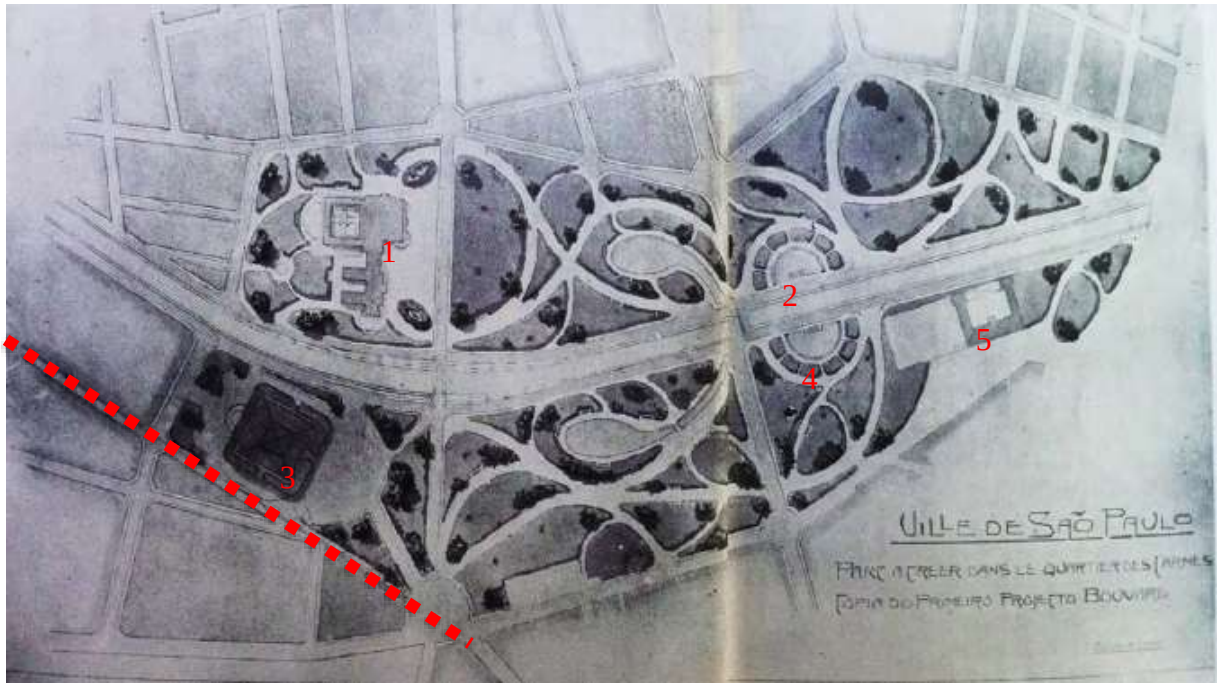


Figura 40. Estampa 6 - Projeto do parque, a ser criado na Várzea do Carmo. Na prancha: Ville de São Paulo. Parc a crer dans le quartier des Carmes. Cópia do primeiro Projecto Bouvard. In: São Paulo (Município), Duprat, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo. Em destaque a linha ferrovia (pontilhado) e os equipamentos (1-6). São Paulo: Vanorden. 1912. 81p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Fonte: Adaptado de D'Elboux (2015).

Ambos também divergem em respeito às avenidas laterais, Bouvard, mantem as avenidas recém-construídas, de modo a propor um parque longitudinalmente dividido por uma ampla faixa central composta por duas avenidas e o eixo do rio, divisão esta enfatizada pela simetria imposta na concepção do parque, mesmo que, lido como um conjunto, há apenas duas ligações entre as partes, sendo elas, as pontes do Gasômetro e do Brás (Figura 41).

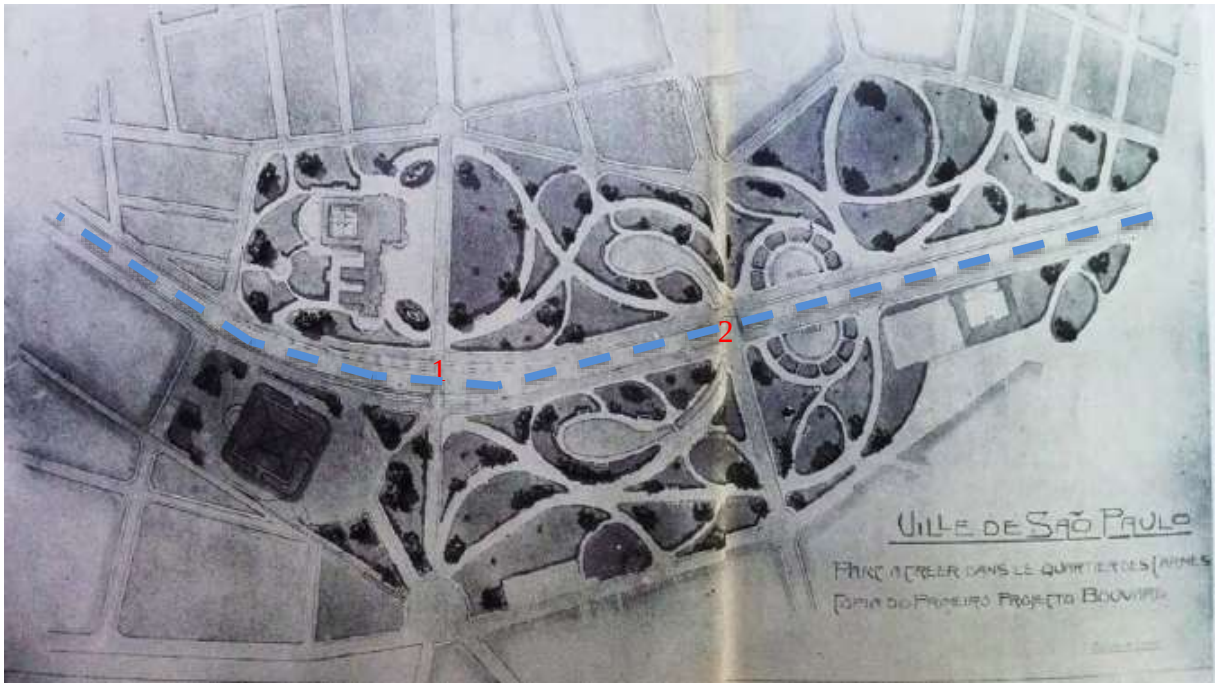


Figura 41. Estampa 6 - Projeto do parque, a ser criado na Várzea do Carmo. Na prancha: Ville de São Paulo. Parc a crer dans le quartier des Carmes. Cópia do primeiro Projecto Bouvard. In: São Paulo (Município), Duprat, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo. Em destaque as duas travessias apontadas a da Gasômetro e a do Brás (1 e 2) e o Rio Tamanduateí (tracejado). São Paulo: Vanorden. 1912. 81p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Fonte: Adaptado de D'Elboux (2015).

> Ao que parece, Bouvard, tendo que lidar com as disputas do Anhangabaú e dispondo de pouco tempo, pode ter optado por preservar as recém-instaladas avenidas para não criar um novo ponto de discórdia. [...] Essa solução, reitera-se, não decorrida de uma limitação do projetista, já que Bouvard conhecia muito bem a solução dada para o mesmo tipo de problema no parque Buttes-Chaumont, quanto à segregação da ferrovia. (D'ELBOUX, 2015, p. 512)

Bouvard, também possuía conhecimento referente a solução criada por Frederick Law Olmsted para o Central Park de Nova York, que implantou as vias segregadas destinadas a tráfego de veículos pelas dependências do parque. (D'ELBOUX, 2015) Idealizado por Olmsted, na década de 1850, foi resultado de um concurso para um projeto de um parque de grandes dimensões em Manhattan, em Nova York, buscando atender as necessidades geradas pelo rápido crescimento, e oferecer aos habitantes um ar campestre, e um refúgio do estresse citadino (Figura 42).

Figura 42. Central Park de Nova York, Manhattan, criada por Frederck Law Olmsted, em 1865. Disponível em: < https://www.geographicus.com/P/AntiqueMap/centralpark-louisprang-1865-2 >. Acesso em: 01 jan. 2023.

Os arquitetos paisagistas Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux, conceberam um parque que buscava incorporar variedade de experiências e paisagens, tal projeto compartilhara com os demais a similaridade no tratamento estético, onde recorria à assimetria, o emprego das formas curvas, em busca de uma estética pitoresca, que compreendia gramados extensos, riachos, amplos lagos e bosques, interligados por caminhos sinuosos e um passeio por onde transitaria carruagens, outra similaridade é a construção de edifícios de serviços à população.

Atentando-se de forma mais aprofundada ao projeto apresentado por Bouvard para ao Carmo — Parque Dom Pedro II — que proporcionava duas opções, onde, a primeira sugeria a utilização de toda a área disponível para a implantação do parque (Figura 43), e a segunda que aconselhava a alienação de aproximadamente um terço da área da várzea e propiciava a comercialização das sobras de terreno, garantindo parte equivalente retorno financeiro para o investimento público, dentre elas a instaurada foi a segunda opção (Figura 44).

Figura 43. Redesenho da Estampa 06: Variante de projeto de parque a ser criado na Várzea do Carmo. Plano de Joseph Antoine Bouvard para a Várzea do Carmo. Autor: DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Raymundo Duprat. Autora: Kamilla Xavier. Fonte: Acervo pessoal.

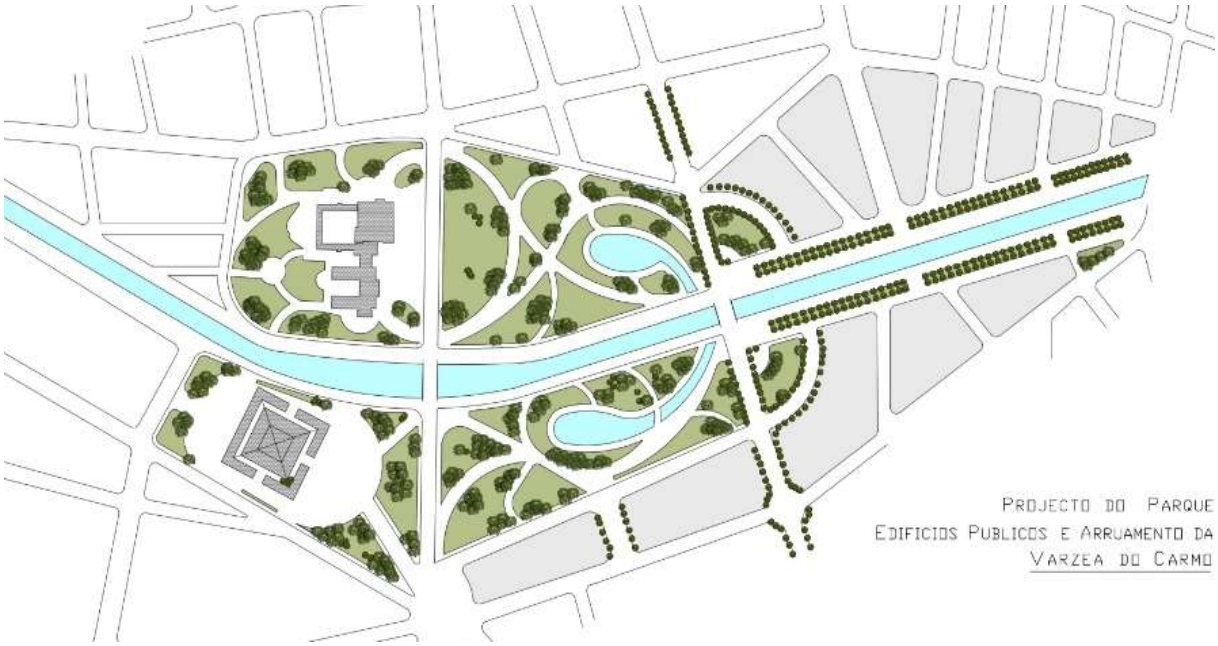


Figura 44. Redesenho da Estampa 07: Variante de projeto de parque a ser criado na Várzea do Carmo. Em destaque os terrenos para venda (cinza). Autora: Kamilla Xavier. Fonte: Acervo pessoal.

O intuito era que as vendas dos terrenos, então valorizados pela construção do parque e pelo saneamento da várzea, pagassem a implantação do novo espaço de lazer. O plano de Bouvard indicava a construção de um sistema viário sinuoso que cortava a área da várzea do Tamanduateí, criando grandes canteiros de forma irregular, aparentemente atribuído ao plantio, não existindo menção a qualquer tipo de equipamento (esportivo ou de qualquer outro caráter), propondo apenas a construção do Palácio das Indústrias (uma exigência das autoridades). O projeto propunha a criação de duas grandes praças hemisféricas junto à ponte localizada na continuação da ladeira do Carmo, sendo implantada uma em cada margem e cujo leito continuaria restrito ao canal retificado. A presença da água seria valorizada dentro do parque por meio da construção de dois lagos pequenos, um em cada margem, conectados ao rio por um canal estreito. Na variante que propunha a alienação dos terrenos, por sua vez, era mantido o desenho para o setor norte, todavia no setor sul, recomendava avenidas largas e arborizadas com fileiras duplas de árvores, uma a cada lado do rio. (KLIASS, 1993; SILVA, 2012)

> O Plano Bouvard propunha, pela primeira vez na capital paulista, mais do que um sistema de áreas verdes para a cidade, a ideia de seu crescimento ordenado, a partir da organização do sistema viário e, principalmente, da ordenação da paisagem urbana, a partir da noção de embelezamento urbano praticado em Paris, a partir da segunda metade do século XIX. Além disso, ainda continha, de forma prevalente, em virtude da força simbólica da cultura francesa e, portanto, das operações engendradas pelo Barão Haussmann em Paris, a ideia de aformoseamento ou embelezamento urbano como diretriz principal para alcançar-se níveis satisfatórios de qualidade de vida no ambiente urbano. O plano contemplava principalmente as áreas do Anhangabaú e da Várzea do Carmo, o atual Parque D. Pedro II, além de áreas consideradas periféricas

> àquela altura, como a região da Chácara da Floresta, junto ao no Tietê e os ama baldes da Água Branca e Santana. (D'ELBOUX, 2015, p. 434)

O arquiteto francês também teria insinuado o período de irradiação em seu relatório original, onde faz menção às "voies enveloppantes" e às "nouvelles distributions in amphithéâtre", que traduzidas são "vias envolventes" e "vias em anfiteatro", soluções anteriormente propostas por Freire-Guilhem, por exaustivos outros estudos e posteriormente confirmadas por Bouvard. (D'ELBOUX, 2015, p. 526)

A análise das estampas de Bouvard, não deixa claro se os caminhos eram destinados só a pedestres, ou se havia a possibilidade dos automóveis (ainda em pequeno número na capital) tivessem acesso a todos os setores do parque projetado, pois, pelos desenhos (à largura das vias indicadas), haveria possibilidade da circulação de automóveis pelas alamedas sinuosas. Realidade que é possível ver ainda hoje nos setores do Parque Três de Fevereiro, no bairro de Palermo, em Buenos Aires, projetado pelo arquiteto paisagista Charles Thays com base nos estudos realizados por Bouvard. (SILVA, 2012)

É de estrema importância ressaltar que o projeto de Bouvard não é o que foi executado na Várzea do Carmo, ainda que seus estudos tenham servido como base. O traçado que realmente foi levado acabo foi desenvolvido anos depois pelo arquiteto paisagista francês Francisque Cochet, radicado no Rio de Janeiro.

3.3.5 O projeto de E.F. Cochet para a Várzea do Carmo (1914)

O acordo entre a Direção de Obras e a Companhia da Várzea do Carmo, responsável pela gestão de obras, só ocorreu em setembro de 1918, no final do mandato de Washington Luís (1914–1918). Na ocasião, o arquiteto E.F. Cochet, em sociedade com o engenheiro Antônio de Almeida Braga, concebeu algumas alterações importantes e significativas no projeto original de Duprat (Figura 45), expandindo a calha do rio na área central do parque, movimentando o tráfego de veículos para seu entorno, prevendo o loteamento do setor noroeste da várzea, a construção de um mercado público — Mercado Municipal, inaugurado em 1938 — em substituição ao da Rua Vinte e Cinco de Março. No entanto, a implementação do plano foi lenta e gradual devido à realidade econômica herdada das melhorias de Antônio Prado, que aumentaram a dívida passiva do município de São Paulo. (ESCUDERO; ABRAHÃO, 2017; D'ELBOUX, 2015)

Figura 45. Redesenho do projeto de Cochet. Chama-se atenção para o parque desenvolvido por Cochet com base o projeto de Bouvard e as alterações realizadas principalmente quando se compara com as imagens anteriores (Figura 43 e 44). Autora: Kamilla Xavier. Fonte: Acervo pessoal.

A implantação do Parque Dom Pedro II conforme o projeto realizado pelo paisagista Francisque Cochet, foi a resultante de um longo processo de busca por soluções de saneamento para a área, atrelada a procura pela criação de um sistema de áreas verdes, com base da noção de embelezamento parisiense, a aproximação com a cultura francesa e as operações empreendidas pelo Prefeito do Sena Haussmann, em Paris.

> Segundo os promotores do dessecamento da várzea o argumento de que as águas paradas eram a fonte de doenças e mal-estar para a população se mesclavam a outros elementos de retórica que associavam a condição marginal da área — no sentido de não fazer parte da cidade propriamente dita, ainda que cercada pela colina histórica e pelos bairros operários do Brás e da Mooca — a toda sorte de atividades marginais e ilícitas.(SILVA, 2012, p. 48)

Os projetos iniciais realizados para o sítio, até este momento, propunham retificação e canalização do trecho do Rio Tamanduateí e defendia na mesma medida a implantação de obras no âmbito viário que promovesse um circuito em volta do centro da cidade, realizando a ligação das áreas de expansão urbana no setor leste do rio. A junção entre saneamento e a implantação de um novo sistema viário, que conversasse com a criação de novas áreas de lazer para os bairros operários, eram atributos comuns ao projeto de boulevard circular, idealizada durante a gestão de João Alfredo Correia de Oliveira (1885–1886). Seguindo estas características propostas foram realizadas, entre elas, a de Saneamento e Aformoseamento da Várzea do Carmo, feita por empreendedores privados em 1889, e a Grande Avenida Circular de Ferraz e Gomes Cardim em 1897 e a do Circuito Externo de Vitor da Silva Freire. (SILVA, 2012)

O projeto realizado por Cochet não difere em muitos aspectos do estudo inicial de Joseph-Antoine Bouvard (1911), no que se refere ao quesito do ajardinamento em estilo *paysager*, com caminhos sinuosos, plantio informal e grandes áreas gramadas. No entanto, existem diferenças funcionais entre eles, no projeto de Francisque Cochet o rio deveria ser alargado entre os antigos aterros do Carmo e do Gasômetro, formando um grande lago e pequenas ilhas, também havia a previsão de implantar inúmeros equipamentos esportivos, criando uma composição inédita para os parques públicos deste período.

> ... a área posta a nossa disposição e os bairros do entorno onde a população se concentra nos levaram naturalmente a estudar um complexo diversificado onde grande parte foi reservada às áreas de recreação e jogos infantis, e áreas de esportes para os adultos.
>
> A experiência nos tem mostrado que os parques públicos não devem ser somente passeios agradáveis e reservas de ar puro, mas devem também propiciar educação física às crianças, repouso aos adultos e desenvolvimento da raça. (KLIASS, 1993, p. 117, apud SILVA, 2012, p. 50)

Outra alteração significativa, por parte de Cochet, foi a ampliação da calha do Rio Tamanduateí na altura média do parque e deslocando o trânsito viário para sua periferia, o que promoveu uma maior qualidade paisagística e preservou as pontes existentes — Gasômetro e do Brás — conferindo unidade ao parque. (D'ELBOUX, 2015)

Era proposto para a área da várzea um parque com uso mais relacionado ao cotidiano da vida e às necessidades de lazer da população operária dos bairros do Brás e da Mooca. O plano foi aprovado, em 1914, na Câmara Municipal de São Paulo, e compreendeu a não alienação dos terrenos.

3.3.6 A construção do Palácio das Indústrias e a Exposição Industrial (1911)

Em 1911, é iniciada a construção do exemplar que melhor representa o cenário da época, o Palácio das Indústrias — antes da construção do parque —, projeto de Domiziano Rossi com a colaboração do Escritório de Ramos de Azevedo, implantado no Parque Dom Pedro II, como uma mistura de estilos típica da arquitetura eclética paulistana da virada do século.

O pavilhão foi projetado especialmente para sediar exposições de eventos (Figura 46–49). Com essa atribuição em mente, foi utilizado, ainda em construção, para a primeira exposição da indústria que já afetava ampla e geralmente os destinos da urbe paulistana, desde máquinas aos processos produtivos. Assim, a Exposição da Indústria ocupou a parte construída até então — térreo, galerias laterais e claustro — , sendo o prédio inaugurado oficialmente em

1917 — um ano antes da Primeira Guerra Mundial, época de grande mobilização de forças.(LIMA, 2021)

Figura 46. Vista noturna do Palácio das Indústrias do ponto de vista do Rio Tamanduateí, em 1919. Escritório Ramos de Azevedo. Acervo AHMWI. Fonte: Ribeiro (2012).

Figura 47. Cartão Postal fotográfico do Palácio das Indústrias, na década de 1920. Coleção Apparecido Salatini. Fonte: Ribeiro (2012).

Figura 48. Palácio das Indústrias, postal colorido, em 1920/30. Com o passar dos anos, o prédio abrigou a Assembleia Legislativa, Delegacia, IML, a Prefeitura e atualmente abriga o Museu Cata-Vento. Fonte: Herculano (2013).

Figura 49. Cartão Postal fotográfico do Palácio das Indústrias, na década de 1930. Coleção Apparecido Salatini. Fonte: Ribeiro (2012).

Embora a alegoria de uma exposição industrial que acontece em um edifício ainda em construção não surtisse efeito na época, ela se apresenta como uma evidência do anseio dos paulistanos de colocar sua cidade, e estado, no caminho da industrialização, mesmo que a realidade fosse diferente (Figura 50–53). A alegoria do progresso, grupo escultórico do artista italiano Nicola Rollo, é uma referência interessante em tal aspecto, quando imaginamos o "progresso" que representa um arado puxado por bois.

Figura 50. Vista da cidade em destaque a Várzea do Carmo e no fundo a chaminés das fabricas, em 1916. Fonte: Silva (2012).

Figura 51. Vista da cidade em destaque a Várzea do Carmo ainda se alagando, em 1918. Fonte: Silva (2012).

Figura 52. Vista da cidade em destaque a Várzea do Carmo ainda se alagando, em 1918. Fonte: Silva (2012).

Figura 53. Vista da cidade em destaque a Várzea do Carmo e os edifícios da galpões da época, em 1918. Fonte: Silva (2012).

No entanto, a exposição representou o culminar do seguimento dos eventos industriais que ocorriam na urbe desde 1875. É importante salientar que o edifício só foi totalmente finalizado, em 1924.

Embora o marco arquitetônico não tenha sido apresentado como um emocionante legado da industrialização, como os edifícios das grandes exposições universais de Paris e Londres, a "grande" exposição de 1917, caracteriza a expressão do pensamento dentro dos parâmetros e desejos locais da classe industrial paulista do século XX, bem como se insere na representação do processo de modernização da capital. O Palácio (Figura 54), sede da exposição (Figura 55), é a materialização das aspirações de modernização da sociedade paulista, liderada pela classe dirigente, que, no entanto, por meio de elementos representacionais e alegóricos, reconhece as forças sociais que integram essa força motora, que lentamente no início se concentrou nos processos de industrialização, que transformaram definitivamente a cidade no segundo quartel do século XX. A construção é um expoente da distinta arquitetura eclética que cristaliza o novo arcabouço social da cidade multicultural, incipiente e globalizada.

Figura 54. Imagem do Palácio das Indústrias, em 1920. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/a-historia-do-parque-d-pedro/>. Acesso em: 10 out. 2022.

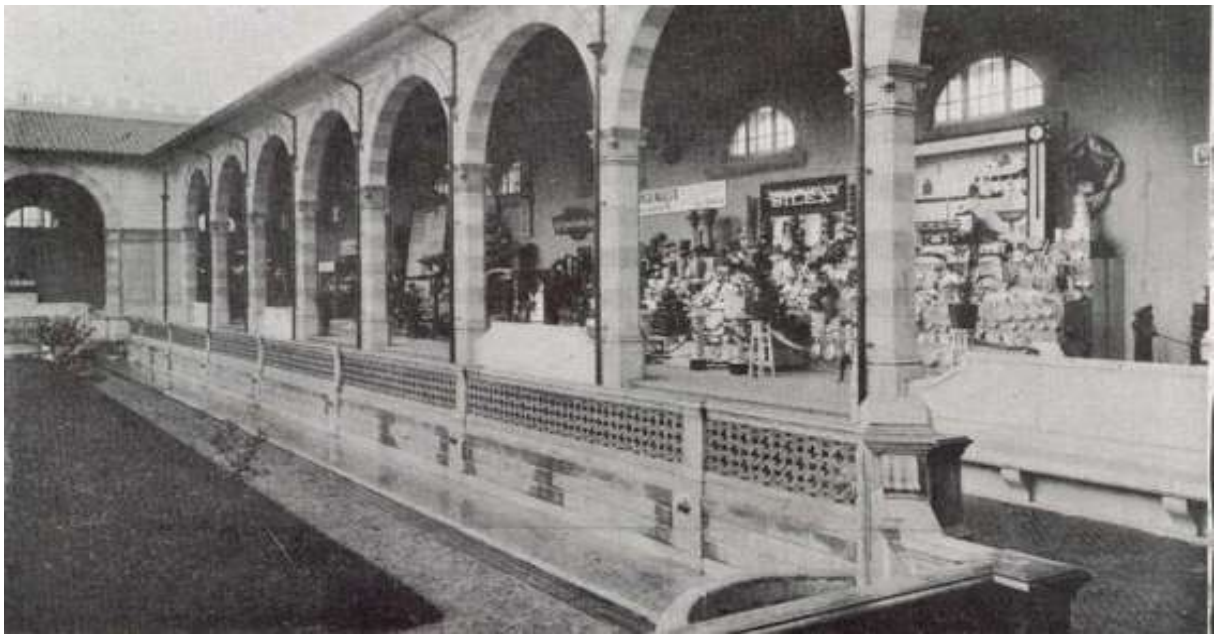


Figura 55. Ala direita do Claustro na Exposição de 1917. Foto interna do pavilhão de exposições durante a primeira exposição municipal realizada. Fonte: Lima (2021).

3.4 Formação da paisagem do espaço público do Parque Dom Pedro II (1920-1930)

Em 1922, foi inaugurado o Parque Dom Pedro II, integrado às comemorações do Centenário da Independência, mesmo sem a completa finalização de seu paisagismo. O parque incluía o edifício colonial pré-existente adaptado em 1905, para uso como quartel e armazém da Força Pública, a Ilha dos Amores e a construção do Palácio das Indústrias, e tornou-se uma das áreas de lazer de maior importância para a população do bairro do Brás e sua adjacência (Figura 56).

Figura 56. Comparação do projeto final com o que foi implantado, acima o Projeto de reurbanização desenvolvido por Bouvard com as alterações de Cochet. (Toledo, 1996, p. 22.), e abaixo a planta da cidade de São Paulo, em 1929 (Passos; Emídio, 2009, p. 110), que demonstra o parque já finalizado, chama-se atenção para o setor onde se encontra o quartel, que difere totalmente do plano. Autora: Kamilla Xavier. Fonte: Acervo pessoal.

Na conjuntura de desconstrução geográfica da Várzea do Carmo, de modernização da cidade e do embrionário desenvolvimento da indústria paulistana, ergue-se o Parque Dom Pedro II, como manifestação espacial e urbana do ideário paulista, que com suas alamedas arborizadas, tornou-se um dos maiores e mais atraentes espaços públicos da urbe (Figura 57–62). Em 1924 (Figura 63), dois anos após sua inauguração, já havia afirmado sua importância na dinâmica urbana, caracterizando-se como uma área voltada para usos institucionais e corporativos.

Figura 57. Imagem do Parque Dom Pedro II, em 1920. Fotografia tirada do Palácio das Indústrias. No plano intermediário direito, o antigo Mercado dos Caipiras, que ficava no final da Rua General Carneiro. No meio do Parque, o coreto da Ilha dos Amores. Fonte: Herculano (2013).

Figura 58. Imagem do parque, em 1928. Exibindo a Rio Tamanduateí retificado, as alamedas arborizadas e a ponte. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

Figura 59. Imagem do parque, em 1928. Exibindo no centro da imagem o Rio Tamanduateí retificado. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

Figura 60. Imagem do parque, em 1928. Exibindo o Rio Tamanduateí. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

Figura 61. Imagem do parque, em 1928. Exibindo a ponte. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

Figura 62. Postal da vista do Parque Dom Pedro às margens do Tamanduateí, em 1933. E acima é possível ver a passagem do Graff Zepellin sobre o Parque Dom Pedro II. Fonte: Herculano (2013).

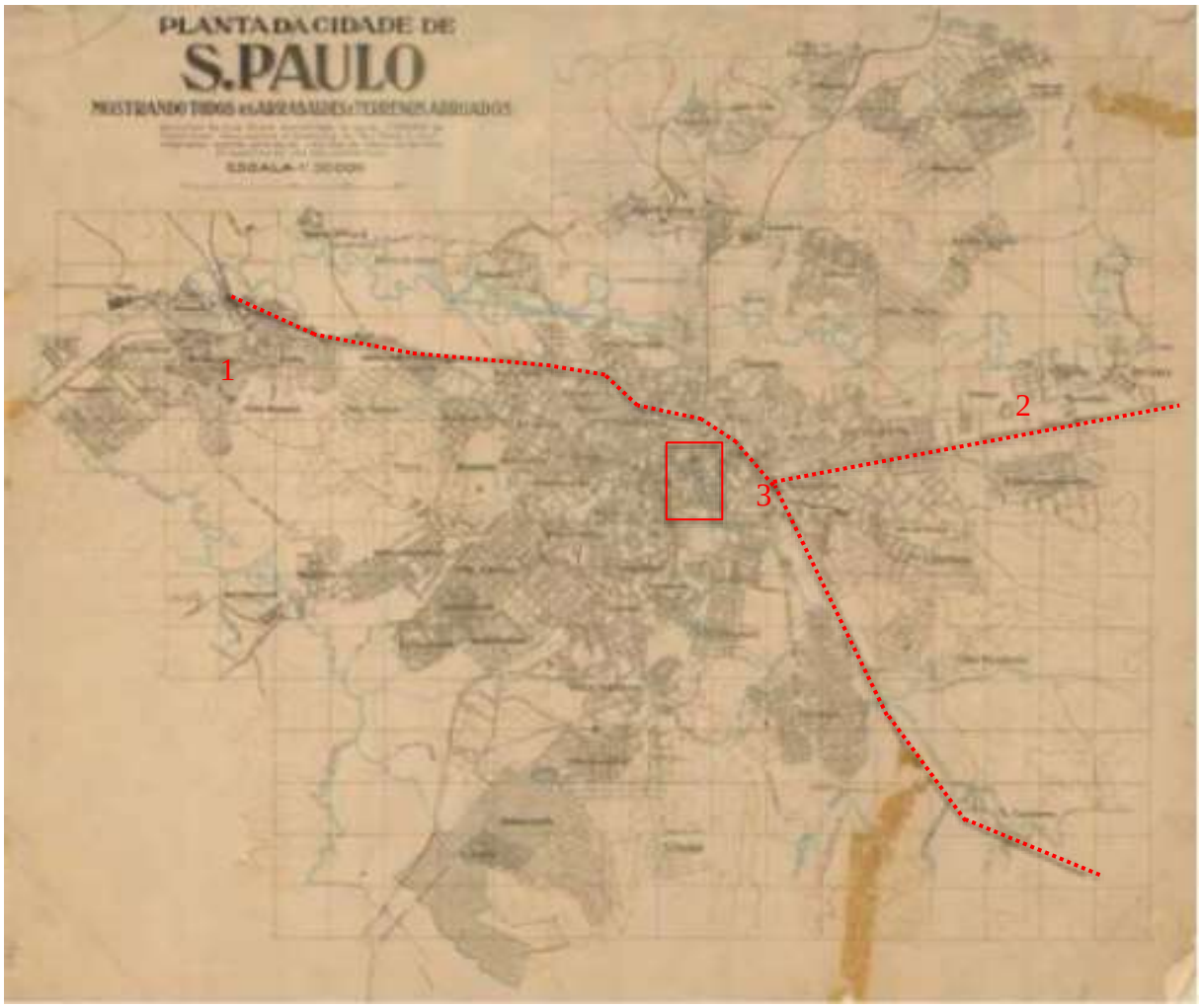


Figura 63. Planta da capital do estado de São Paulo, em 1924. Chama-se atenção para as dimensões da cidade neste momento em que se encontra em processo de modernização e o desenvolvimento dos setores leste (2) e oeste (1) seguindo o eixo da ferrovia (pontilhado) e a estação Brás (3). Autor: Jules Martin. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009).

A implantação do Mercado Municipal no ano de 1928 (Figura 64), reforçou a vocação comercial presente na área, e em seu entorno, principalmente ao que se refere ao Bairro do Brás que se encontra nas proximidades, consolidando a única área de abastecimento de grãos e hortifrutigranjeiros da capital paulista conhecida Zona Cerealista, que permaneceu até a década de 1960, com a inauguração do Ceagesp (1969) na zona oeste. O desenvolvimento das atividades ligada ao comércio no bairro do Brás foi considerado o fator inicial do processo de perda de habitantes iniciado na década de 1940. (MEYER, 2010)

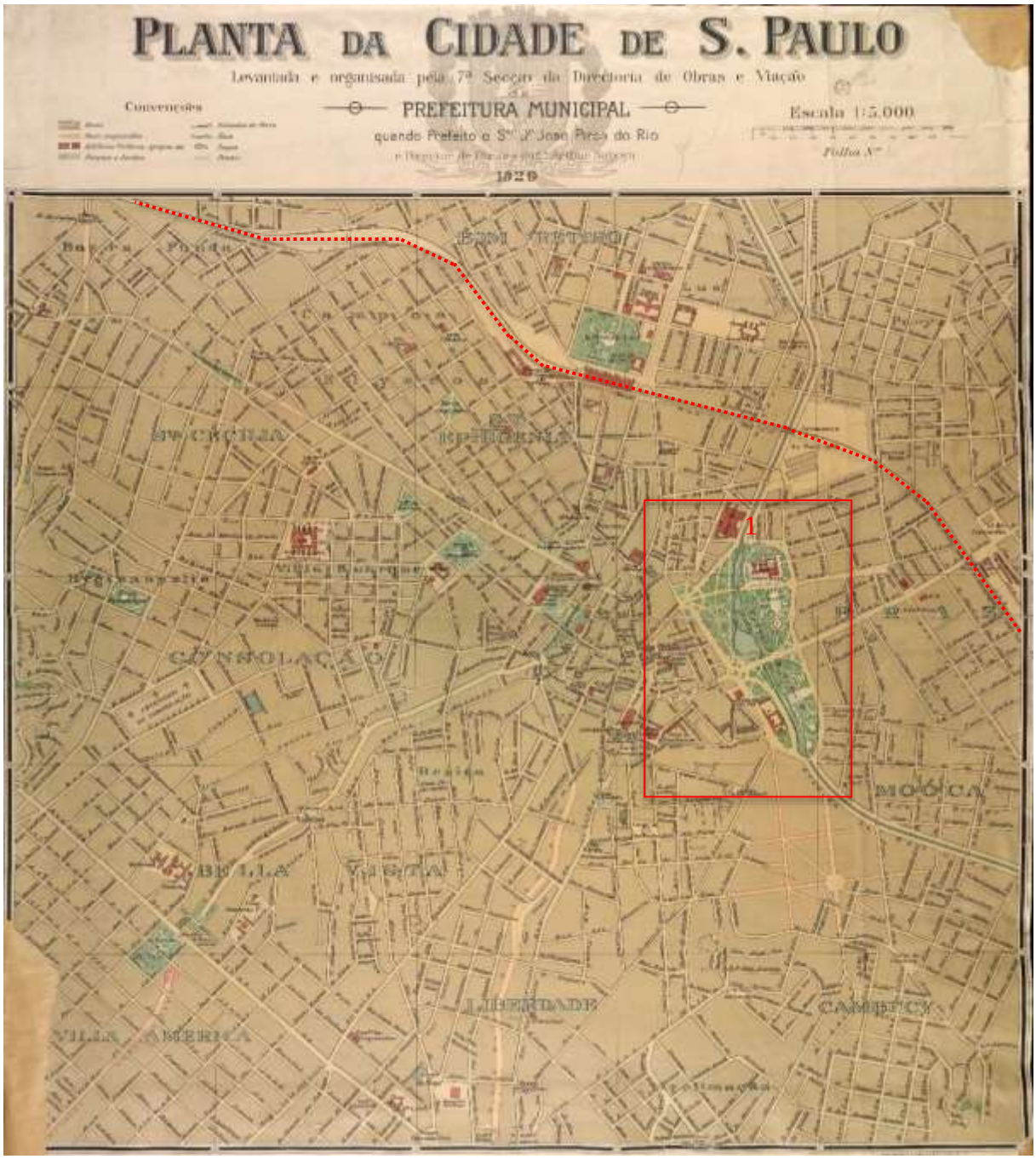


Figura 64. Planta da cidade de São Paulo, em 1929. Em destaque o Parque Dom Pedro II já consolidado e a construção do Mercado Municipal (1928) (1) e a linha férrea (pontilhado). Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009)

Com a associação funcional do parque ao nível de escala local e o tratamento do parque voltado para a vizinhança e não para um parque metropolitano pensado na escala da cidade. O projeto desenvolvido por E.F. Cochet atrela seu futuro aos bairros operários — Brás e Mooca — superpopulosos. Deste modo, que a representatividade e valor agregado ao parque dependiam diretamente do uso que os habitantes destes locais fariam. (SILVA, 2012)

A concretização dessa associação constituiria um problema em relação à organização funcional da área, quando a partir de 1940, poucos anos a pós a construção do parque, os bairros operários começassem a perder população. Também deve se considerar, os descaminhos na implantação dos equipamentos e nos serviços de ajardinamento, que de fato deixou claro que para a administração pública o aterrado da área da várzea tinha como principal objetivo eliminar o problema com as enchentes. A escolha da primeira variante do projeto de Cochet para a execução demonstrou o desinteresse da iniciativa privada em investir nos terrenos que a segunda opção oferecia. (KLIASS, 1993)

A perda de população dos bairros operários vizinhos ao parque teria um papel devastador em sua existência, principalmente em relação ao funcionamento da área com caráter recreativo associado à tipologia de parque urbano (Figura 65), somado ao processo de implantação de avenidas e ligações viárias entre 1930 e 1940, com a implementação do Perímetro de Irradiação projetado pelo engenheiro Francisco Prestes Maia, durante sua primeira gestão como prefeito da capital (1938–1945) — que com a abertura da Radial Leste na década de 1970 — marcou os rumos da área. (SILVA, 2012)

Figura 65. Foto do Parque Infantil Dom Pedro II, em 1937. Momento em que o parque possuía seu uso voltado principalmente para o caráter recreativo. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

4 Restruturação Urbana na área do Parque Dom Pedro II (1930-1980)

4.1 Rodoviarismo e a implantação do Plano de Avenidas de Prestes Maia e a degradação da paisagem do Parque Dom Pedro II (1930-1950)

É importante ressaltar que mesmo com a inauguração do parque no ano de 1922, nada mudou em relação à estrutura viária que interligava o centro com os bairros operários do Brás e da Mooca. Na análise do mapa de 1930 (Figura 67), é possível ver as linhas de bonde que cruzavam a área pelos três eixos existentes antes da implantação do parque, sendo: Gasômetro/General Carneiro (Figura 66), Carmo/Rangel Pestana e Tabatinguera/Rua da Mooca (Figura 68). As linhas se ligavam a rede de trilhos existente no Centro Histórico, e suas principais paradas eram nos largos de São Bento, Sé e Praça João Mendes, ainda é possível observar o Mercado Municipal, o novo mercado, que teve sua construção iniciada em 1928, projetado pelo escritório de Ramos de Azevedo — personalidade notável no âmbito da construção neste período — e que conjuntamente com o Palácio das Indústrias se encontrava no setor de maior representatividade do parque, a construção foi realizada no intuito de substituir o antigo mercado existente na Rua Vinte e Cinco de Março, e terminou em 1932. (SILVA, 2012)

Figura 66. Rua General Carneiro, vista em direção ao Parque Dom Pedro II, em 1920. Fonte: Silva (2012).

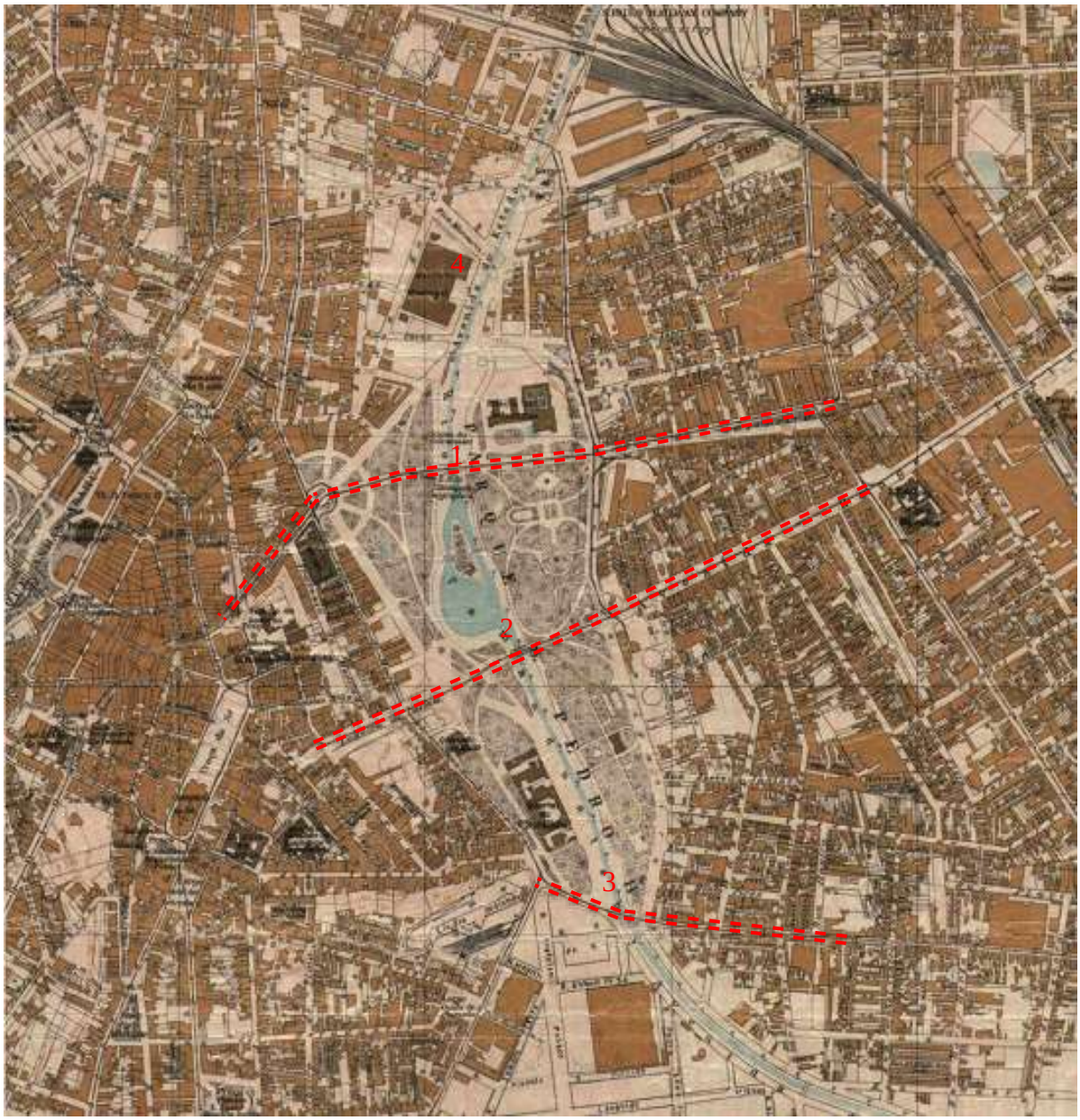


Figura 67. Corte da Planta da Cidade de São Paulo, SARA Brasil , em 1930. Em destaque as linhas de bonde que cruzavam a área pelos três eixos existentes (tracejado duplo), sendo: Gasômetro/General Carneiro (1), Carmo/Rangel Pestana (2) e Tabatinguera/Rua da Mooca (3) e o Mercado Municipal (4). Fonte: Adaptado de Revista Veneza (1930).

0 100 500

Área estimada do parque: 115,32 hectares

Obs.: levando em conta os edifícios e a equipamentos implantados.

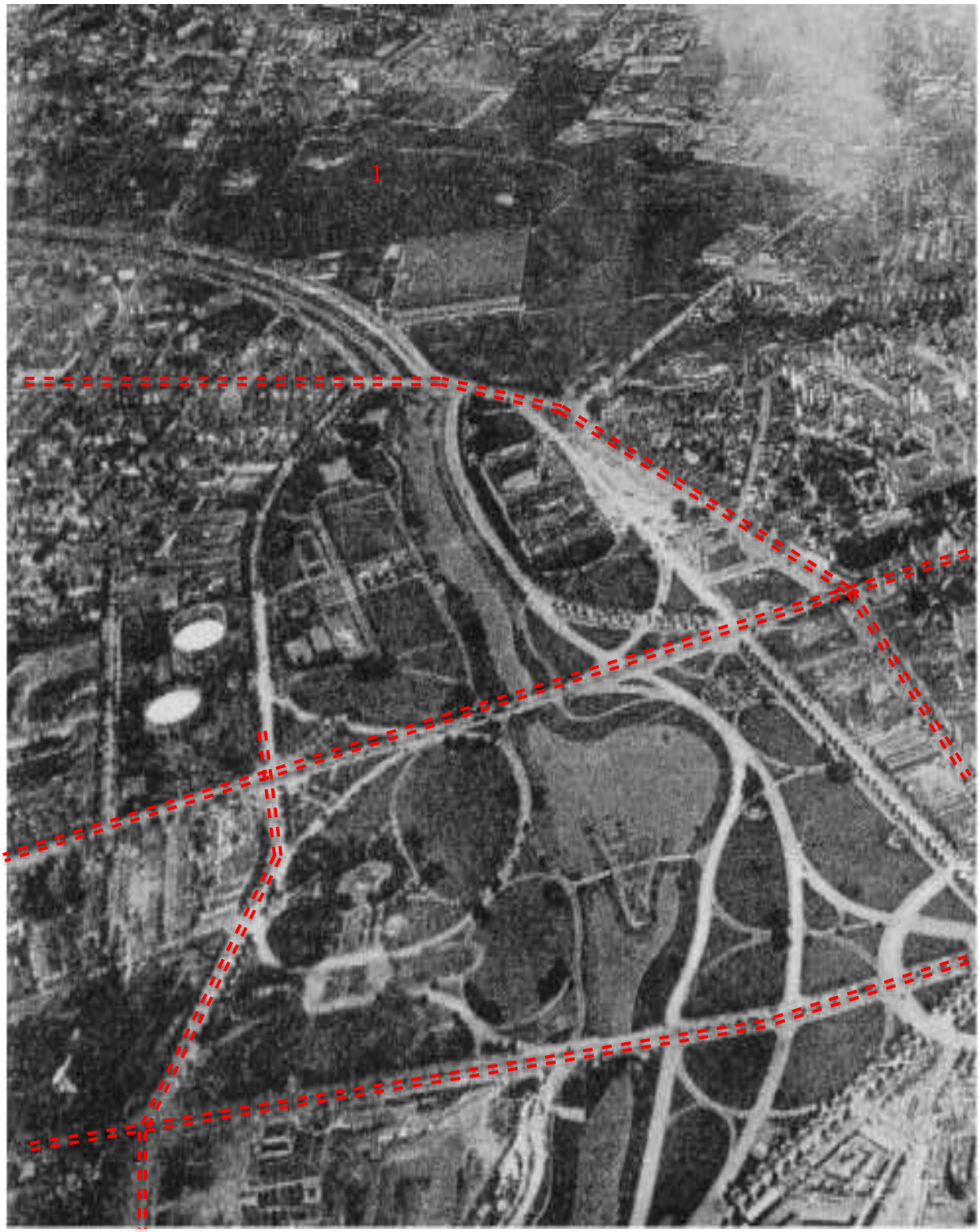


Figura 68. Vista aérea do Parque Dom Pedro II, em 1935. Voltada para a direção sul, chama-se atenção para as linhas de bonde atravessando o parque bem como em suas adjacências (tracejado duplo), na imagem é possível notar também na parte de cima da imagem as glebas desocupadas (1), onde posteriormente viria a ser construído o conjunto habitacional do IAPI. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

O crescimento vertiginoso, populacional e econômico, de São Paulo no pós-guerra, associado à modificação das tendências de crescimento da metrópole, no sentido sudoeste —

após 1940 —, são fatores responsáveis pela perda de personalidade do parque, que mudou rapidamente de uso.

As autoridades tentam atender o desenfreado desenvolvimento urbano da metrópole, modernidade e progresso — principalmente ao que se refere ao automóvel —, propiciando a destruição sistemática de grande parcela dos edifícios imperiais e coloniais, a cidade "europeizada" no final do século XIX, extinguiu-se rapidamente, afetando o parque. Neste momento, o Parque D. Pedro II foi compreendido no Plano das Avenidas (1930), pelo Engenheiro Francisco Prestes Maia, que declarou: "Estamos, sob todos os pontos de vista, em um momento decisivo de nossa existência urbana. No centro os arranha-céus se multiplicam (...) A época é, assim, muito própria para o início dos melhoramentos." (MAIA, 1930, p.7). Embora nos 20 anos seguintes, até 1950, o parque se estabelecesse como o pulmão verde da cidade, seria substituído como área de lazer por novos parques a oeste — como o Ibirapuera — .

4.1.1 Plano de Avenidas de Prestes Maia (1930)

O Plano de Avenidas foi a principal proposta urbanística para cidade até o período, pela primeira vez considerando a urbe por completo, não apenas a área central, propondo um projeto de intervenção e rearranjo espacial, um verdadeiro plano geral. Apenas em 1938, quando o interventor Adhemar Pereira designou Maia o prefeito, o plano foi parcialmente implantado. Prestes Maia permaneceu no cargo por dois mandatos até o ano de 1945, e realizou uma série de obras previstas em seu plano, em que determinou que a urbe fosse organizada com um sistema perimetral radial em que a terceira perimetral, denominado sistema *parkway*, e era composta pelas marginais Pinheiros e Tietê, seguindo pelas cabeceiras do Ipiranga e descendo o vale do Tamanduateí, o plano determinou os rumos do crescimento de São Paulo. (TOLEDO, 1996)

O período em que foi concluída a construção do Parque Dom Pedro II coincide com o começo do processo de adequação e estruturação da metrópole paulistana. As preocupações dos profissionais giravam em torno das questões de mobilidade conjuntamente com o modelo de desenvolvimento a ser implantado para a metrópole. Em 1930, o Plano de Avenidas de Prestes Maia, foi apresentado, e resgatava a proposta de um perímetro de avenidas de irradiação, abrangendo a área central da cidade, tal como, Bouvard já havia insinuado em seu relatório geral (1911), e nas propostas de Victor da Silva Freire (1911) (Figura 69) e João Florence de Ulhôa Cintra (1920) (Figura 70). (MEYER, 2010)

Figura 69. Diagrama de circulação viária em torno do centro, em 1911. Victor Freire propunha a articulação entre as avenidas radiais e anéis perimetrais. Em destaque o trecho onde o Parque Dom Pedro II se localiza no plano. Autor: Victor da Silva Freire. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

Figura 70. Diagrama de circulação viária radioconcêntrica para São Paulo, em 1920. Em destaque o trecho onde o Parque Dom Pedro II se localiza no plano. Autor: Ulhôa Cintra. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

A proposta de Ulhôa Cintra, recomendava a ligação entre o Parque Dom Pedro II e a colina por meio do eixo Carmo/Rangel Pestana, com o alargamento da Rua Anita Garibaldi, a implementação da proposta tinha como implicação o corte da área do parque devido a uma larga avenida, que segregava a porção norte, onde se localizava o Mercado Municipal e o Palácio das Indústrias, da porção sul.

Prestes Maia, propunha a implantação de uma estrutura viária radioconcêntrica que orientasse o crescimento da cidade e organizasse os fluxos viários. Além do perímetro de irradiação, cuja função era evitar que os fluxos viários atravessassem o centro da cidade, distribuindo-os pelas avenidas radiais, seu plano também sugeria a implantação de um segundo anel sobre o leito do sistema de linhas férreas e um circuito de *parkways* ao longo das várzeas dos rios Pinheiros e Tietê, percorrendo as cabeceiras do Ipiranga e chegando até o Tamanduateí e sua confluência com o Tietê, traçado do sistema este que coincide aproximadamente com o atual limite do centro expandido da capital (Figura 71). (SILVA, 2012, p. 55–56)

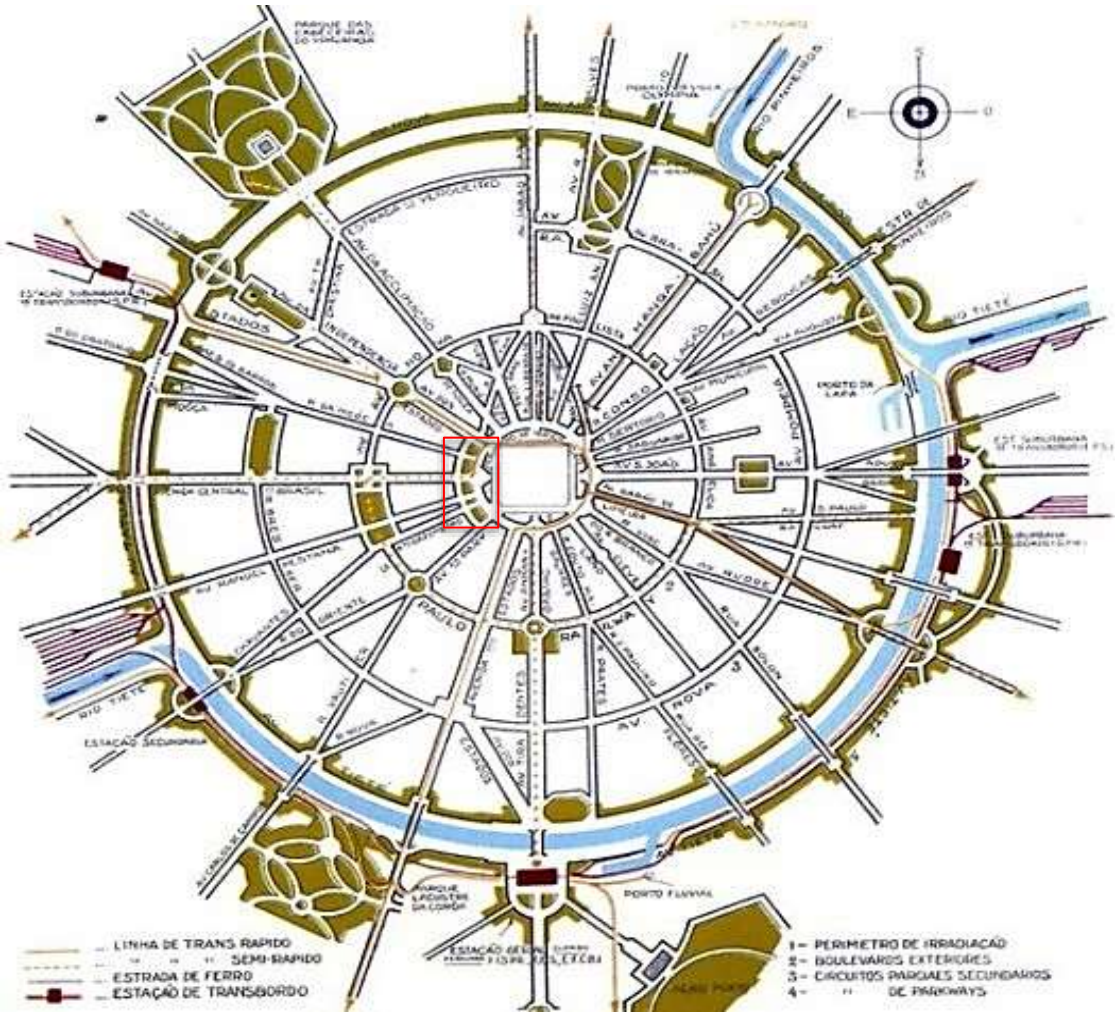


Figura 71. Diagrama esquemático teórico do Plano de Avenidas, de 1930. Em destaque o trecho onde o Parque Dom Pedro II se localiza no plano. Autor: Prestes Maia. Fonte: Adaptado de Passos; Emídio (2009).

Prestes Maia, sugeria a ligação entre a colina e a várzea por meio da Rua Tabatinguera, de modo a garantir a permanência do Parque Dom Pedro II no perímetro de avenidas (Figura 72). (SILVA, 2012, p. 56)

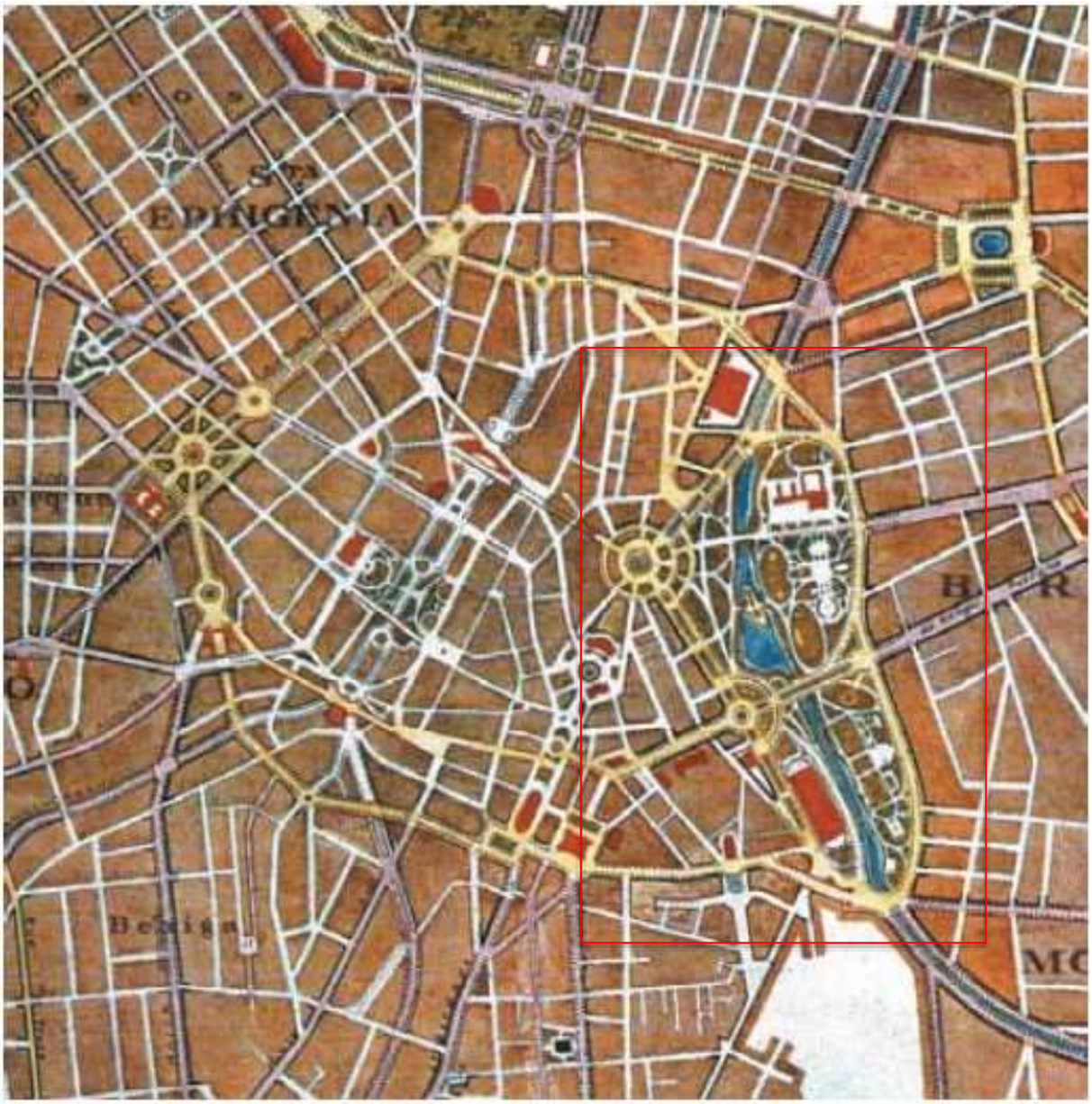


Figura 72. Versão do perímetro de irradiação passando pela Rua Tabatinguera, em 1930. Em destaque as vias que fariam parte da perimetral (amarelo) e o trecho onde o Parque Dom Pedro II se localiza no plano. Autor: Prestes Maia. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

0 100 500

A solução que propunha a ligação por meio da Rua Tabatinguera foi trocada pela ligação da praça Clóvis Bevilaqua com a Avenida Rangel Pestana, cortando o parque em dois setores. Foram alargadas para fazer parte da perimetral as vias entre o parque e o bairro do Brás, as Ruas da Santa Rosa e Figueira. Também foi aberta a continuação da Avenida Mercúrio,

cruzando o Rio Tamanduateí sobre uma ponte ligando a avenida Senador Queiroz, entre o Mercado Municipal e o Palácio das Indústrias (Figura 73). Além desta nova ponte — Mercúrio — foram erguidas mais duas na mesma localidade, em 1945, totalizavam-se seis travessias viárias sobre o rio, somadas a mais duas pontes pequenas dentro do parque, ponte está remanescente do projeto de Cochet, onde se encontrava uma ilha, entre as travessias citadas anteriormente, cinco se localizavam no setor norte e apenas uma no setor sul, a ponte Tabatinguera. (SILVA, 2012, p. 56–63)

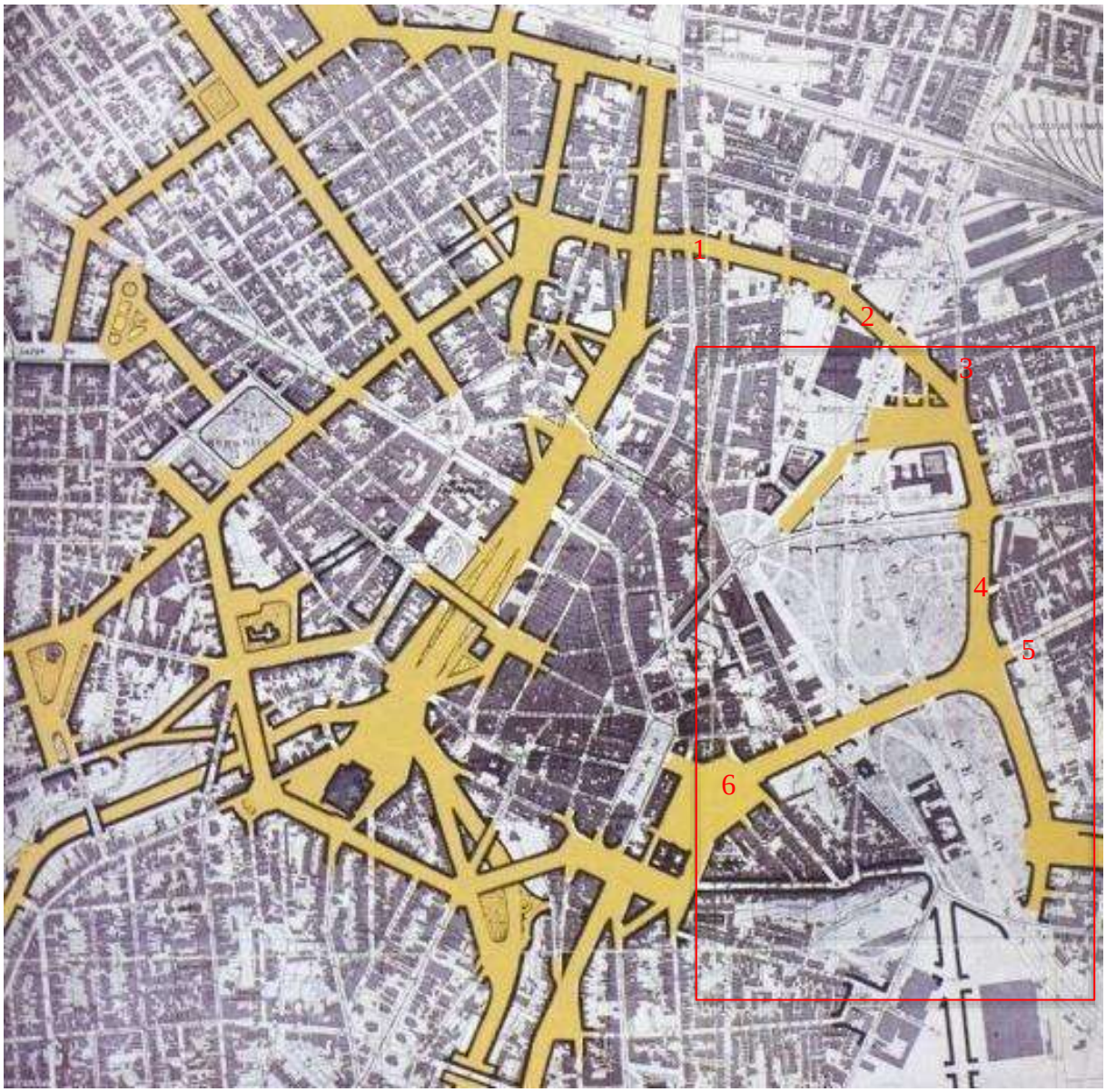


Figura 73. Perímetro de irradiação, versão final do Plano de Avenidas. Em destaque as vias que compunham o plano (amarelo) e a ligação da praça Clóvis Bevilaqua (6) com a Avenida Rangel Pestana (5). As vias alargadas para fazer parte da perimetral as vias entre o parque e o bairro do Brás, as Ruas da Santa Rosa (3) e Figueira (4). A continuação da Avenida Mercúrio (2), cruzando o Rio Tamanduateí sobre uma ponte ligando a avenida Senador Queiroz (1), entre o Mercado Municipal e o Palácio das Indústrias. Fonte: Adaptado de Anelli (2007).

0 100 500

Em 1945, as intervenções viárias haviam sido realizadas e já era possível ver seu impacto na organização espacial e na paisagem do Parque Dom Pedro II, com a intervenção na avenida Rangel Pestana:

> Com o reforço do eixo da avenida Rangel Pestana definindo claramente a divisão entre os setores norte e sul. Mais do que uma simples divisão física, o alargamento da avenida Rangel Pestana marcou a divisão simbólica entre um setor dotado de equipamentos públicos e edifícios representativos, ao norte, de um setor essencialmente ocupado apenas por áreas ajardinadas ao sul. Apesar da presença do antigo edifício do hospício, ocupado então pelo Segundo Batalhão de Guardas e o parque Infantil do Brás, o trecho do parque ao sul da ponte do Carmo não contava com nenhum outro equipamento que pudesse ser comparado ao Palácio das Indústrias ou ao Mercado Municipal. Além disso, tinha como vizinhos em sua extremidade sul grandes terrenos que permaneciam vazios e que só viriam a ser ocupados no início da década de 1960, ao contrário do setor norte, densamente ocupado. (SILVA, 2012, p. 56)

Dentro deste período a ilha dos amores também deixou de existir, devido ao fato que o canal que a definia havia sido aterrado e transformado em uma área ajardinada, e foi construído o primeiro edifício alto na área do parque, o Edifício Guarani (Figura 74), projetado por Rino Levi e inaugurado, em 1942, que fechava a perspectiva de quem se aproximava sentido ao centro pela Avenida Rangel Pestana. Acontecia uma associação entre grande avenida/arranha-céu (Figura 75–77) nos trechos do perímetro de erradicação que consolidava o anel em torno da área central, concretizando assim a imagem moderna que a metrópole paulistana almejava.

Figura 74. Edifício Guarani, arquiteto Rino Levi, em 1936. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

Figura 75. Imagem do Parque Dom Pedro II. A esquerda, se encontra o Pátio do Colégio (Pateo do Collegio) e a direita o Edifício Altino Arantes e o Martinelli. É possível ver a grande massa verde preservada (Parque Dom Pedro II) em meio ao centro de São Paulo tomado por edifícios em altura, em 1947 . Foto de Dmitri Kessel. Fonte: Herculano (2013).

Figura 76. Imagem do Parque Dom Pedro no início da década de 1950. Chama-se atenção para os edifícios em altura no fundo da imagem. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/a-historia-do-parque-d-pedro/>. Acesso em: 10 out. 2022.

Figura 77. Fotografia do Parque Dom Pedro II do final dos da década de 1950.
Em evidência, a estátua "O Semeador" do escultor italiano Gaetano Fraccaroli, atualmente localizada na Praça Apecatu, entre o Ceasa. A direita e o Parque Villa-Lobos, o edifício do antigo Banco das Nações, ao lado o Edifício do Banco do Brasil em frente ao Edifício Martinelli e o Edifício Altino e os demais edifícios em altura no fundo. Autor: Werner Haberkorn Acervo do Museu Paulista - USP. Fonte: Herculano (2013).

4.2 Descaracterização da paisagem do Parque Dom Pedro II (1950-1980)

A implantação das avenidas que faziam parte do primeiro perímetro de irradiação tivera grande impacto sobre a área. Descrito por os autores como negativo, devido ao fato de que o parque teve que ceder espaço para a construção das alças viárias — sacrifício de áreas públicas e verdes em prol da mobilidade —. (KLIASS, 1993; MEYER, 2010; SILVA, 2012) E, por outro lado, o parque também configurava uma ruptura de aproximadamente quinhentos metros de largura sobre o eixo radial — Rangel Pestana — que ligava a área central a zona leste, que diferentemente de outras radiais não foi capaz de expandir para fora de suas adjacências o padrão de urbanização que a assinalava.

Em 1950, a cidade continuava a crescer e o ideário de implantação de avenidas assumiu uma nova escala. Em um estudo solicitado pela prefeitura municipal ao engenheiro Robert Moses, responsável pelo programa de construção de vias expressas em New York, o mesmo sugeriu a continuidade das obras no âmbito do sistema viário, entretanto, adotando as características de vias expressas, limitando os acessos e sem a existência de cruzamentos em nível, tais medidas tinham como objetivo facilitar o fluxo de veículos, e levava em conta a

diretriz de Prestes Maia, o Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo, encontrada no Plano de Avenidas, que propunha a implantação da Rodovia Expressa da Penha, que atualmente corresponde a Avenida Radial Leste (Figura 78 e 79). (MEYER, 2010; SILVA, 2012)

A implantação dessa política "rodoviarista", e a aproximação da urbe paulistana com os Estados Unidos da América na década de 1950, e seu modelo industrial, resumiu claramente uma linha de intervenção urbana ligada à ideia de expansão ilimitada e a busca de soluções em grandes obras urbanas, para alcançar tal objetivo, áreas verdes públicas e de lazer a população seriam sacrificadas — devido ao alto custo que desapropriações causaria, o poder público então passou a ver tais áreas como *bancos de terra*, fazendo-se indiferente ao bem-estar e lazer dos habitantes, e principalmente com o meio ambiente.

Os impactos trazidos pela perda de população (a partir de 1940) somada as ações rodoviarista empreendidas até o momento — de acordo com Plano de Avenidas —, já podiam ser observadas. Neste contexto o parque já havia sofrido danos consideráveis em sua qualidade paisagística, bem como, a descaracterização da área como espaço de lazer e bem-estar da população. O parque, anteriormente considerado a materialização do ideário paulistano, devido a, suas alamedas arborizadas, importância reiterada nas dinâmicas da cidade, vocação comercial, institucional e corporativa, passou a sofrer com as intervenções viárias realizadas devido à preocupação dos profissionais tão-somente com a mobilidade e com o modelo a ser implantado.

A urbanização da área do parque, tal como, a do centro histórico passaram a ser compreendidas como obsoletas diante das demandas do período, em contrapartida, as ações implementadas em prol de modernização alteraram significativamente sua paisagem, entre elas, a extinção de boa parte dos edifícios coloniais, que afetou diretamente o cenário do parque, a construção das vias — como a Rangel Pestana — que dividiu o parque em dois setores — norte e sul —, a abertura das vias em seu entorno por sua vez o e segregaram e o desconectaram dos edifícios em sua adjacência causando a quebra de relações, já as vias expressas — alta velocidade e sem cruzamento em nível — também contribuíram ainda mais para essa realidade, dificultando o acesso e acarretando uma sensação de insegurança aos transeuntes e usuários do parque que tinha seu uso intimamente atrelado aos bairros vizinhos (Figura 80 e 82).

Figura 78. Estudos iniciais para implantação da segunda perimetral. Em destaque a ligação Leste-Oeste e a Radial Leste (traço), até as proximidades da ferrovia (pontilhado). Autor: Desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

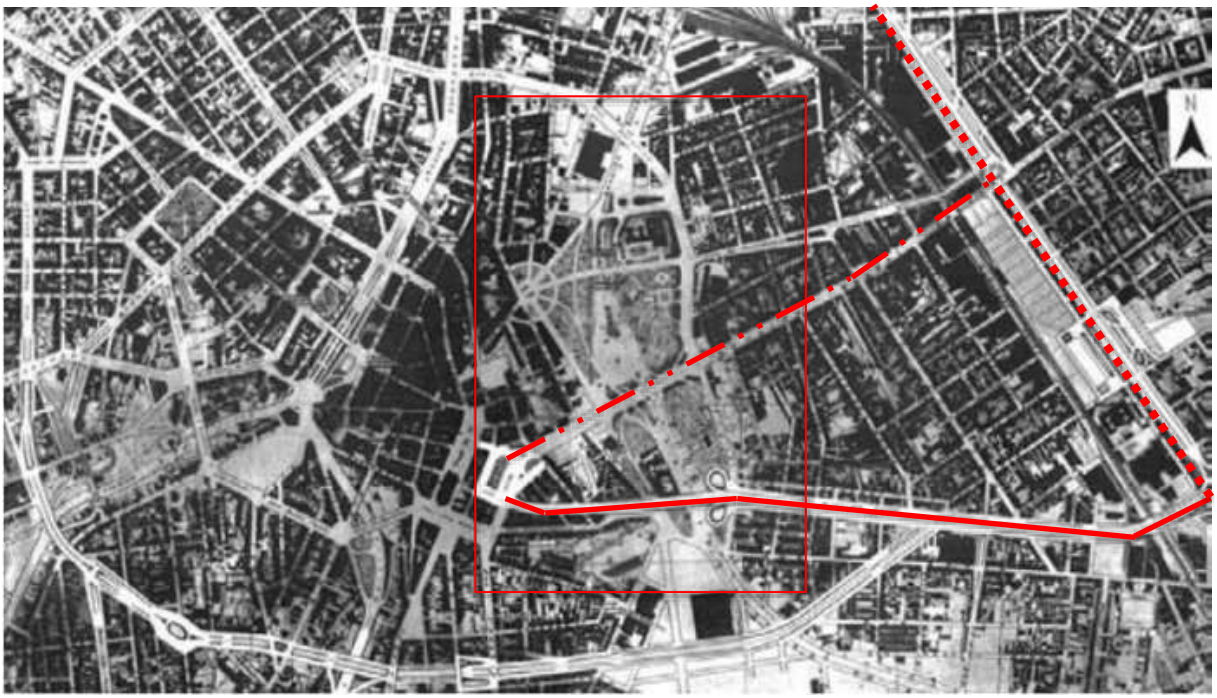


Figura 79. Estudos iniciais para implantação da segunda perimetral de 1953. Em destaque para a Radial Leste (traço) e a continuidade da ligação Leste-Oeste (tracejado ponto), ambas até as proximidades da ferrovia (pontilhado). Autor: Desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

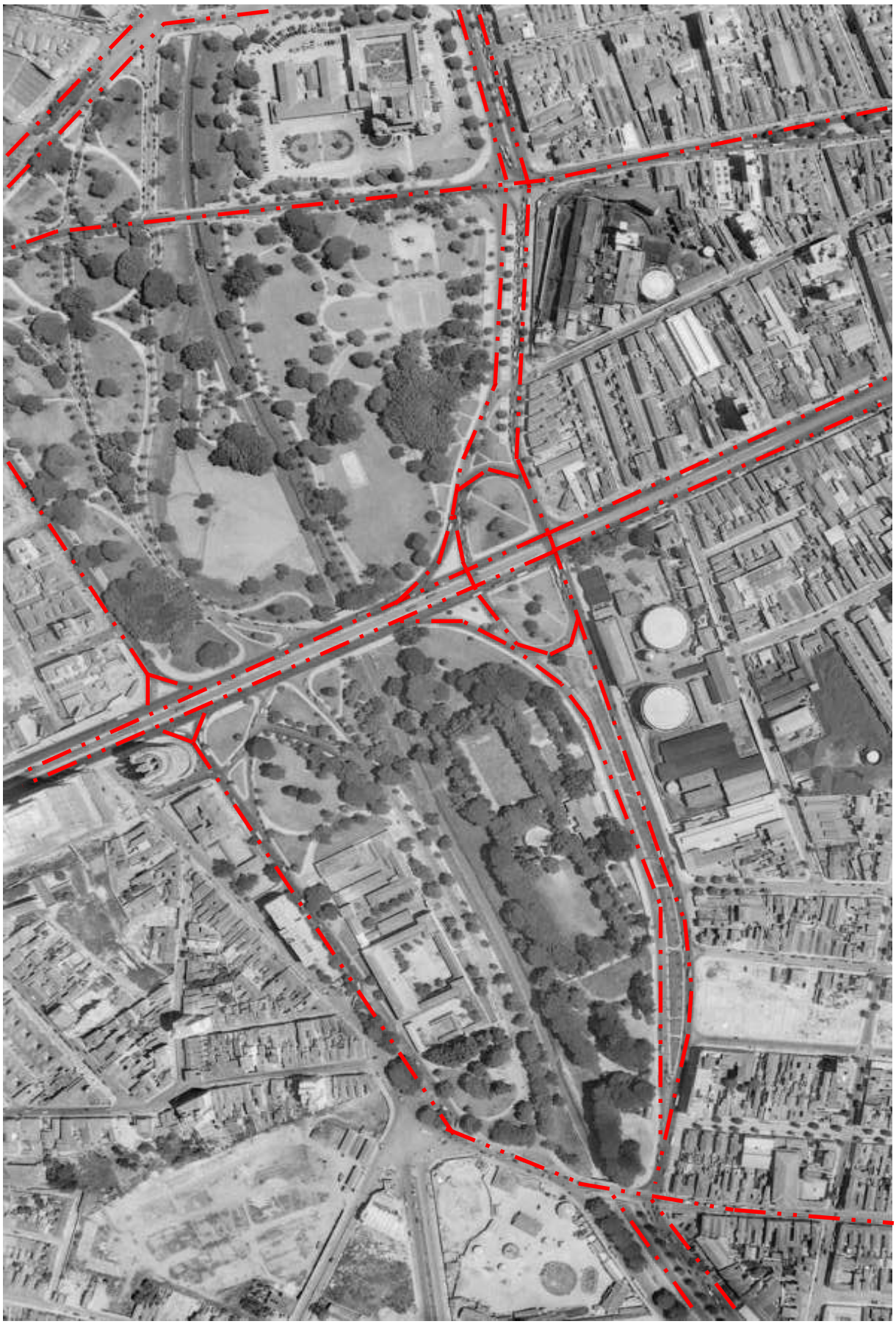


Figura 80. Parque Dom Pedro II, em 1954. Chama-se atenção para o parque cortado pelas vias implantadas (tracejado ponto). Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/fotos/2013/01/fotos-compare-vistas-aereas-atuais-de-sao-paulo-com-1954.html#F690537>. Acesso em: 20 out. 2021.

Figura 81. Vista de parte da área do Parque Dom Pedro II, em 1954. Chama-se atenção para o parque cortado pelas vias de ampla dimensão implantadas. Autor: desconhecido Fonte: Silva (2012).

Figura 82. Foto de parte da área do Parque Dom Pedro II, em 1956. Chama-se atenção para o carro transitando nas dependências do parque junto aos pedestres. Autor: desconhecido Fonte: Silva (2012).

Em 1955, deu-se início as demolições para a abertura da Radial Leste. O segmento realizado se estendia do Parque Dom Pedro II à Rua Piratininga, nas proximidades à linha férrea (Figura 83). O projeto inicial sugeria a criação de uma via com pouco mais de dez quilômetros de extensão, cruzando a ferrovia por meio de um viaduto e possibilitando que as áreas municipais periféricas a leste se integrassem ao centro.

As intervenções viárias iniciais na área do parque para a implantação do perímetro de irradiação e a inauguração da Radial Leste teve duplo impacto na região. Por um lado, ampliou sua esfera de influência, abrindo a possibilidade de conectar o parque a bairros mais longínquos da capital. Por outro lado, resultou na desapropriação de inúmeras construções e na descontinuidade da malha viária anterior a sua implantação. Tais aspectos foram responsáveis por mudar consideravelmente a mobilidade de pedestres e veículos nos bairros que a avenida corta, constituindo uma barreira física entre os bairros industriais — Brás e da Mooca—, e ainda hoje é considerado um dos fatores de maior impacto na organização morfológica e espacial do centro da urbe paulistana e responsável pelo problema de acessibilidade na escala local — o que incidiu diretamente na segregação espacial do parque, e o transformou de difícil acesso para transeuntes — (MEYER, 2010; SILVA, 2012).

Em 1958 (Figura 83), o segmento da Avenida Radial Leste é finalizado na Rua da Figueira, por meio da qual se atingia o perímetro de irradiação finalizado um ano antes. Além da implantação desta avenida de grandes dimensões na área do parque, também havia uma série de terminais de ônibus localizados nas praças Clóvis Beviláqua e Sé, que acomodavam os fluxos provenientes dos bairros da zona leste. Na vista aérea deste ano (Figura 83), é possível notar a presença do Colégio São Paulo, edificação modernista implantada dentro da área do parque entre o Palácio das Indústrias e a Avenida Rangel Pestana, bem como o Edifício São Vito — atualmente demolido —, segunda edificação alta construída localizado no setor norte do perímetro do parque, realizado pela construtora Zarzur & Kogan entre 1954 e 1959, voltado para uso residencial e com o térreo ativo utilizado para uso comercial. Também é possível notar a implantação de edifícios residenciais no antigo terreno da companhia de transporte de bondes, na Rua do Glicério, localizada no sul do parque, que ocupou o vazio existente e consolidou o uso residencial do bairro. (SILVA, 2012).

Figura 83. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 1958. Em destaque, o trecho da Radial Leste (traço) (2), entre as Rua Piratininga (1) nas proximidades da ferrovia (pontilhado) e finalizando na Rua da Figueira (3), nota-se também os edifícios Colégio São Paulo (4), Edifício São Vito (5) e os edifícios residenciais na Rua do Glicério (6). Fonte: Adaptado de Google Earth (2022)

0 100 500

Área estimada do parque: 74,95 hectares

Obs.: levando em conta os edifícios e a equipamentos implantados

Nessa circunstância, como parte do plano do traçado, o parque (Figura 84) recebeu, entre outras ações, a pavimentação das faixas da Avenida do Estado (Figura 85), adjacentes ao Rio Tamanduateí. A inauguração da Avenida do Estado tornou-se o marco da consolidação do processo de degradação da paisagem do parque. Nos primórdios de 1960, deu-se início a

construção da principal infraestrutura viária, neste contexto os principais fluxos entre a zona leste e a área central da cidade, era realizado através do eixo Anita Garibaldi[2]/Rangel Pestana.

Figura 84. Vista de parte da área do Parque Dom Pedro II, em 1958. Chama-se atenção para a presença da massa verde do parque no ambiente já totalmente construído do centro da cidade, Autor: desconhecido Fonte: Silva (2012).

As intervenções realizadas no sistema viárias visando a criação de um sistema de conexão rápida continuaram no segundo mandato de Prestes Maia como prefeito (1961–1965), no qual se deu seguimento aos estudos realizados em 1950, que consideravam o sistema de conexão rápida por vias expressas urbanas como a solução adequada às necessidades de mobilidade da urbe paulistana. (MEYER, 2010; SILVA, 2012).

Maia, que abandonou o padrão urbano de suas primeiras intervenções viárias realizadas para consolidar o perímetro de irradiação, apontou as limitações do esquema rádio concêntrico presente em suas propostas da década de 1930 e enfatizou a carência de uma ligação diametral entre as regiões Leste e Oeste. Também assinalou a necessidade de concluir a Radial Leste e a implantação de viadutos atravessando o Parque Dom Pedro II, consolidando o perímetro de irradiação e promovendo o acesso aos terminais de ônibus e táxi nas praças Sé e Clóvis Bevilaqua. (SILVA, 2012)

Ao final do mandato do prefeito Faria Lima (1965–1969), a prefeitura iniciou a execução das obras no sistema viário para o prolongamento da Radial Leste. E no início dos anos 1970, o complexo de viadutos acima do parque foi concluído durante a gestão de Paulo

[2] A Rua Anita Garibaldi é correspondente a antiga Ladeira do Carmo.

Maluf (1969–1971). O primeiro viaduto implantado foi o Diário Popular, adjacente ao Palácio das Indústrias, e tanto a continuidade da Rua Rangel Pestana — correspondendo os Viadutos Mercúrio e Vinte e Cinco de Março —, quanto o conjunto de ligação Leste-Oeste e os demais viadutos da Radial Leste — correspondentes aos viadutos Antônio Nakashima e Leste-Oeste — foram projetados pelo escritório de arquitetura Aflalo e Gasperini (Figura 85). (MEYER, 2010)

Figura 85. Cartografia Metropolitana com recorte na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 1970. Em destaque o Diário Popular (1), adjacente ao Palácio das Indústrias, correspondendo os Viadutos Mercúrio (2) e Vinte e Cinco de Março (3),o conjunto de ligação Leste-Oeste e os demais viadutos da Leste-Oeste (4), correspondente, ao Antônio Nakashima (5), a Radial Leste (6) e a Av. do Estado (tracejado). Fonte: Adaptado de Gegran (2022)

Área estimada do parque: 64,41 hectares

0 100 500

Obs.: levando em conta os edifícios e a equipamentos implantados

As ações empreendidas neste cenário, mais uma vez impactaram no parque, que no passado já havia perdido parte de sua área verde, entre outros impactos, e teve mais uma grande parte da vegetação remanescente retirada, perdendo espaço novamente para as infraestruturas viárias, e ocasionando uma maior descontinuidade no âmbito do Parque Dom Pedro II.

4.2.1 Implantação da infraestrutura de transporte público no Parque Dom Pedro II (1970-1980)

Em 1970, em resposta à crescente dificuldade de circulação de veículos no centro e à conversão de ruas do Centro Histórico em áreas exclusivas para pedestres, foram construídos um terminal de ônibus e um estacionamento na parte noroeste do parque. A maioria dos coletivos, cujos destinos eram a Praça da Sé e Clóvis Beviláqua, foram transferidos para o grande terminal implantado no Parque Dom Pedro II (Figura 86) .

Figura 86. Complexo Viário Parque Dom Pedro II - SP, em 1970. Chama-se atenção para a grande área ocupada pelo terminal. Autor: Ivo Justino. Acervo do Museu as Cidade. Fonte: Herculano (2013).

A consolidação da Avenida do Estado como importante conexão expressa entre os municípios do sudoeste paulista (ABC) e a Marginal Tietê, bem como o tamponamento do segmento do Rio Tamanduateí entre o Parque Dom Pedro II e a Avenida Dom Pedro I, localizada no Ipiranga, coroou o processo dramático de transformação da configuração funcional e espacial da área do parque em um pequeno intervalo de anos. De modo que se até os anos 1960 a área do parque se encontrava próxima à configuração do projeto original de E.F.

Cochet, com a construção da infraestrutura viária iniciada na década de 1970, e o processo de degradação desencadeado, sua organização interna e relação com os bairros vizinhos se alterou profundamente (Figura 87–90). (SILVA, 2012)

Figura 87. Complexo Viário do Parque Dom Pedro II — SP, em 1970. Na foto é possível ver os Viaduto Glicério, Viaduto Diário Popular, Palácio das Indústrias, Viaduto 31 de Março. Autor: Ivo Justino. Acervo do Museu as Cidade. Fonte: Herculano (2013).

Figura 88. Vista aérea do Parque Dom Pedro II, exibindo os edifícios São Vitor e Mercúrio. Chama-se atenção para o fato que mal se pode identificar mais as áreas verdes do parque. Autor: desconhecido. Disponível em: < https://arquivo.arq.br/projetos/edificio-sao-vito>. Acesso em: 10 out. 2022.

Figura 89. Vista de parte da área do Parque Dom Pedro II, em 1971. É possível ver o complexo de vias nas adjacências do parque bem como em seu interior, a presença de pouca área verde, e a quebra do traçado e da conexão com o entorno. Autor: desconhecido Fonte: Silva (2012).

Figura 90. Complexo Viário Parque Dom Pedro II — SP, em 1971. Chama-se atenção para o nó de vias e viadutos que se tornou o parque. Fonte: Helm (2011).

Ainda em 1970, iniciou-se a construção da malha metroviária paulista, e a implantação do metrô, inicialmente baseada em estudos de um consórcio de empresas nacionais e estrangeiras — Hochtief, Montreal e Deconsult — elaborado (Figura 91), em 1967. O projeto original previa a construção de quatro linhas diametrais: Santana-Jabaquara, Casa Verde-Vila Maria, Pinheiros-Anchieta e Vila Madalena-Paulista. A primeira linha, de norte a sul, foi entregue em 1974, com pequenas mudanças em relação ao projeto original. O traçado da linha Leste-Oeste foi redesenhado no início da década de 1970, sendo inaugurada 1979, o primeiro trecho conectando a Praça da Sé ao Brás, e a estação de metrô "Pedro II", ocasionando à remoção de mais vegetação da área do parque, e em 1988, toda a linha foi entregue, com a configuração atual. Em simultaneidade com construção que completaria as instalações existentes na área do Parque Dom Pedro II, um terminal de ônibus, localizado no setor Norte-Noroeste, entre o Viaduto Diário Popular e o Viaduto Antônio Nakashima, iniciado em 1971. (HERCULANO, 2013; SILVA, 2012, p. 69)

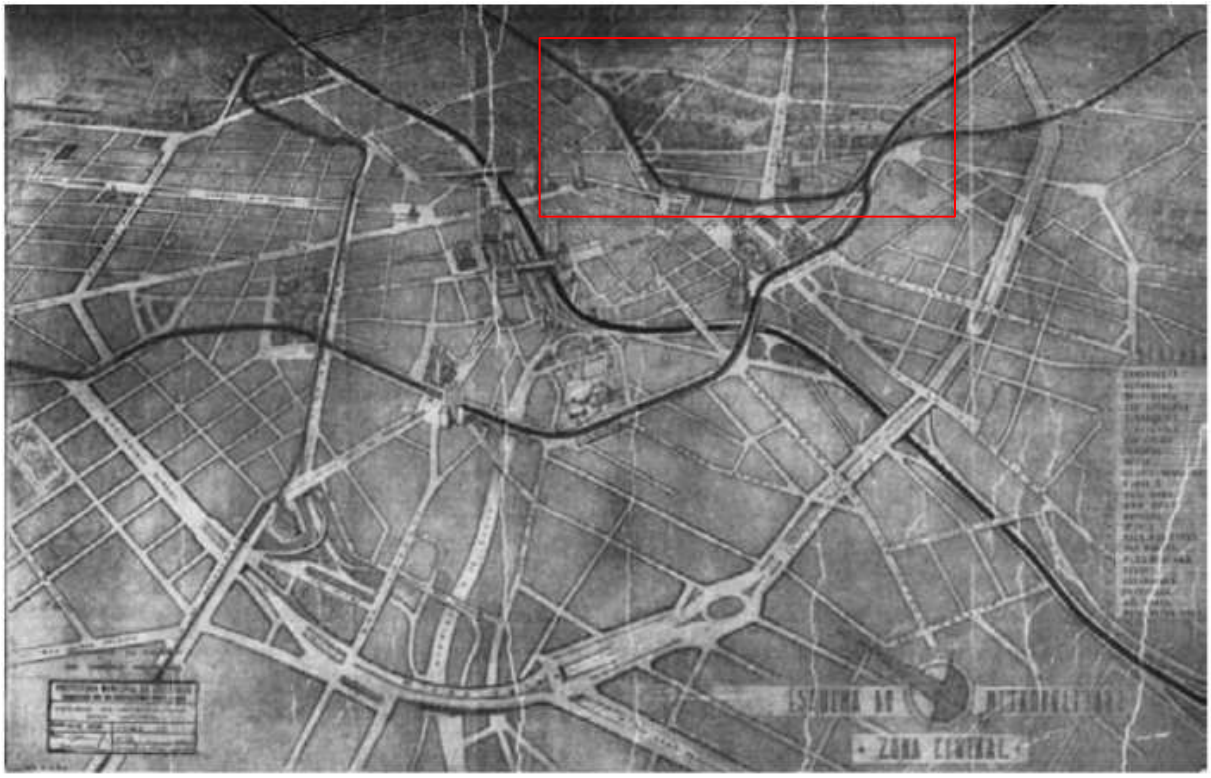


Figura 91. Estudos iniciais para implantação do sistema metropolitano de trens subterrâneos, é possível ver três trechos destacados em preto que passam pela área do Parque Dom Pedro II, em São Paulo. Autor: Desconhecido. Fonte: Adaptado de Silva (2012).

Destaca-se, neste momento, a mobilidade e o transporte público, como grandes agentes impulsionadores do urbanismo do século XX. Devido à necessidade de transformações modernizadoras e o modelo rodoviarista implementado, grandes mudanças no âmbito da cidade

foram ministradas, e principalmente em sua área central, ações estas que somadas a mudança do centro econômico da urbe e o esvaziamento por parte da população dos bairros adjacentes, trouxe inúmeros prejuízos ao parque. Tais fatores somados a implantação do Plano de Avenidas, que promoveu a construção da radial leste, ligações viárias, entre outras ações de importância no âmbito da mobilidade, conjuntamente com as medidas em prol do transporte público, como, a estação de ônibus e o metrô, causaram um desmonte da paisagem do parque, que perdeu espaço para as intervenções de ambos os setores, bem como, a redução de sua vegetação inúmeras vezes neste processo, a perda do seu caráter de área de lazer e bem-estar, a segregação da área e a desconexão com suas adjacências por meio da quebra de relação.

5 Requalificação Urbana para Parque Dom Pedro II (1980-2014)

5.1 Surgimento dos projetos de requalificação para a área do Parque Dom Pedro II (1980-1990)

Na década de 1980, o parque era caracterizado como um canteiro de obras do da canalização do Tamanduateí e do Metrô conjuntamente com o terminal de ônibus.

A escolha de implantar todo o trecho leste da linha sobre o leito existente da Ferrovia Central Brasileira teve sérias implicações para os setores urbanos atravessados. A desapropriação foi maior no segmento entre o Parque Dom Pedro II e a estação Bresser, onde a linha do metrô se ligava com as linhas ferroviárias provenientes da estação Brás Roosevelt. A construção da estrada e das estações elevadas entre o Centro Histórico e o fundo ferroviário além do Tamanduateí concebeu uma faixa de áreas residuais, que se somaram as criadas pela implantação das vias expressas. Embora tenham sido consideradas soluções para a reabilitação desta faixa expropriada, nomeadas pelo programa Brás CURA (Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada), os resultados não foram suficientes para a reversão do fenômeno de degradação espacial, responsável pelo esvaziamento funcional e a desorganização do bairro. (ANELLI, 2010)

Em 1987, encontrava-se concluída a estação Pedro II, bem como, o trecho elevado da via que sai da colina histórica ao nível da rua (Figura 92). As intervenções físicas propostas foram amparadas pelo papel estimulante das transformações geradas pela requalificação do parque e pela relocalização da sede municipal para a área. Compreendendo o Centro Histórico

e bairros da Várzea do Carmo, essa operação urbana, em geral, sugeria a permanência e requalificação da função residencial do bairro, especialmente para os habitantes de baixa renda, além da retirada do comércio atacadista do Espace Center e a instalação de lojas de serviços de suporte ao uso residencial. (SILVA, 2012)

Figura 92. Vista de parte da área do Parque Dom Pedro II, em 1987. Chama-se atenção para os viadutos já finalizados e a implantação da estação de Metrô Pedro II a esquerda. Autor: desconhecido. Fonte: Silva (2012).

Por meio do diagnóstico sobre o impacto das intervenções rodoviaristas, que elaboradas com uma lógica setorial, procuraram atender apenas as demandas de circulação veicular, foi constatado o processo de deterioração espacial que afetou o parque. Deu-se assim início às propostas para a recuperação e reurbanização da área. Via de regra, foi detalhado nos projetos, o que se supõe ser uma postura de oposição à existência de infraestrutura viária. Ou seja, para contestar a uma lógica espacial, setorial e mono-funcional caracterizada pela presença de ruas e viadutos, propõe-se outra lógica setorial também mono-funcional partindo da conjectura de que as funções conexas ao uso do parque — a presença da natureza, atividades esportivas, espaços contemplativos etc. — seriam afetadas, fortemente o suficiente para reverter o impacto negativo das intervenções viárias.

Em 1989, a Empresa Municipal de Urbanização de São Paulo (EMURB), produziu um documento, nomeado "Parâmetros para definição do programa do Parque D. Pedro II – Relatório de visita e análise do Parque Ibirapuera", que culminou na produção do "Projeto Funcional da Renovação Urbana do Parque D. Pedro II", que entre os serviços executados incluía a elaboração do "Projeto Básico do Parque Dom Pedro II" (Figura 93 e 94). Constando neste projeto estudos sobre o Sistema Viário, Terraplenagem, Obras de Arte e de Edificações",

Execução de Sondagens e Ensaios para Pavimentação, elaboração do Memorial Descritivo das Obras e o Memorial de Quantitativos para subsidiar a contratação das obras, assim como, a atualização do Levantamento Topográfico do local e o Cadastro e Remanejamento das Interferências. (MAUBERTEC, 2022; SP URBANISMO, 1989)

Em 1990, a EMURB, abriu uma concorrência nº 242410100, para o Projeto de Revitalização do Parque Dom Pedro II, que contou com a participação da Método Engenharia, Heleno & Fonseca Construtécnica S.A. e a Azevedo & Travassos S.A., que encaminharam as propostas a Rua São Bento, 405 – 17º andar, em 1991. (SP URBANISMO, 2023a)

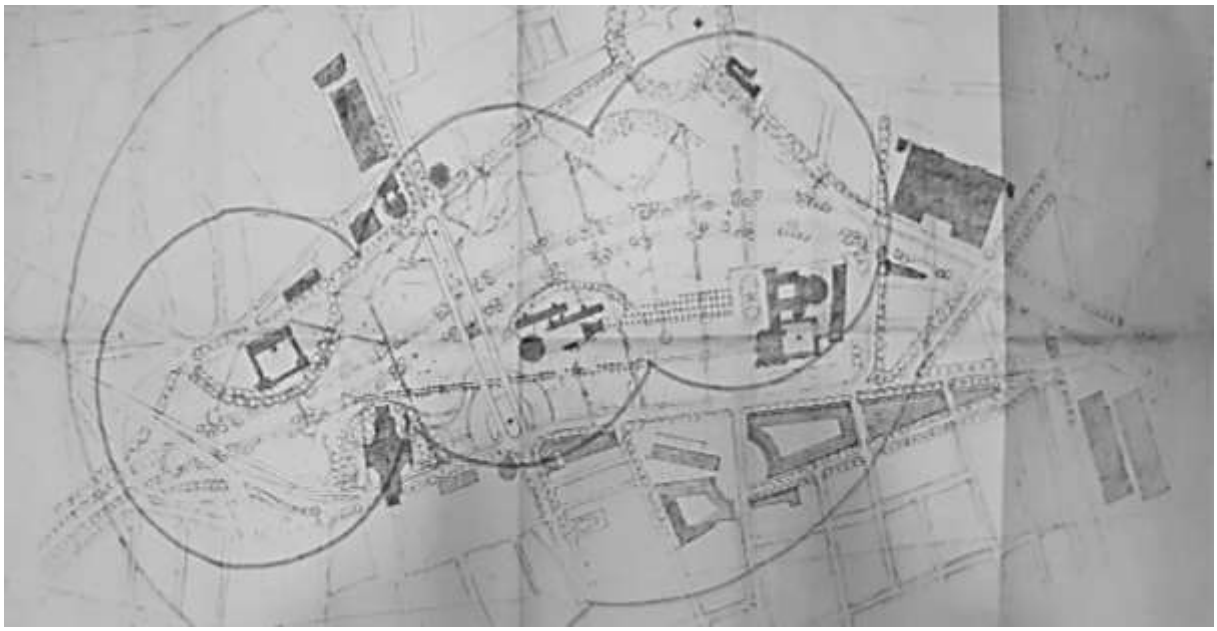


Figura 93. Projeto da área do Parque Dom Pedro II, com plano realizado pela EMURB, em 1990. Acervo SP Urbanismo. Autor: desconhecido Fonte: SP Urbanismo (2023a)

Figura 94. Vista da maquete da área do Parque Dom Pedro II, com plano realizado pela EMURB, em 1990. Autor: desconhecido. Fonte: Maubertec (2022).

5.2 Restauração do Palácio das Indústrias - Lina Bo Bardi (1990-1992)

Em 1990, durante o mandato da prefeita Luiza Erundina (1990–1992), a arquiteta Lina Bo Bardi, realizou uma reflexão acerca da Restauração do Palácio das Indústrias, promovida para a instalação da sede da administração municipal, essa seria a primeira resposta aos anos de tratamento do Parque Dom Pedro II, como um conjunto de aglomerado viário. Em sua concepção Lina, que se mantendo no âmbito da arquitetura do palácio projetado por Domiziano Rossi, com a colaboração de Ramos de Azevedo, discorre sobre sua importância, valorizando sua postura icônica e seus elementos ecléticos, criados como uma representação direta da urbe paulistana. Enfatiza também, a necessidade de integrá-lo definitivamente ao parque, por meio de um desenho contemporâneo, e propõe a demolição do viaduto Diário Popular, possibilitando assim a realização de um projeto para ocupar seu lugar, um pavilhão anexo, para abarcar as demais funções do programa, dando espelho a um grande jardim vertical que faria fundo ao prédio principal, iluminado em tons de amarelo e vermelho, "o fogo do nascimento da indústria", promovendo uma visualização plena da colina histórica, do Collegio e do parque (Figura 95–98). (FREITAS, 2011)

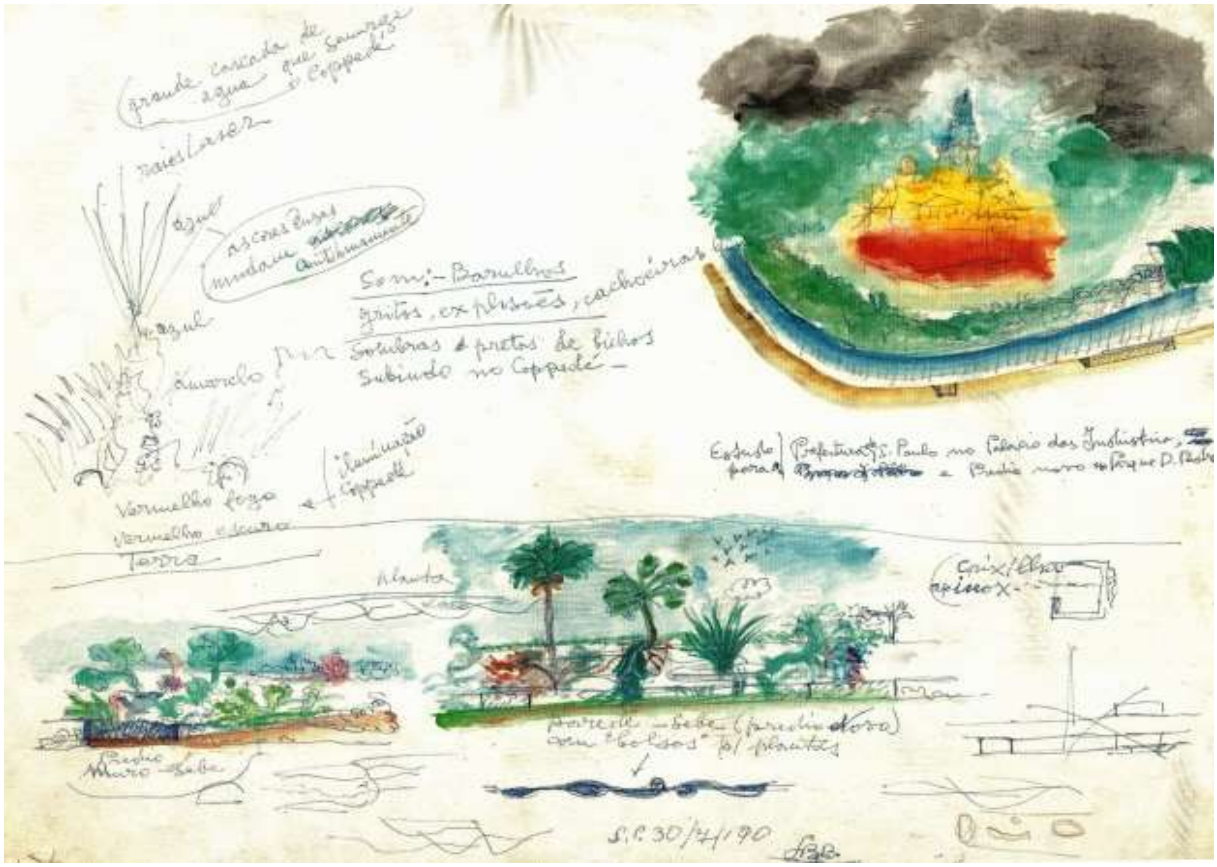


Figura 95. Estudos para o projeto de Restauração do Palácio das Indústrias, em 1990. "Lina Bo Bardi", São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi; Imprensa Oficial, 2008. Croqui da arquiteta Lina Bo Bardi, referente ao projeto pensado para o Palácio das Indústrias e seu anexo. Autor: Lina Bo Bardi. Fonte: Freitas (2011).

Figura 96. Estudos para o projeto de Restauração do Palácio das Indústrias, em 1990. “Lina Bo Bardi”, São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi; Imprensa Oficial, 2008. Croqui da arquiteta Lina Bo Bardi, referente ao projeto pensado para o Palácio das Indústrias e seu anexo. Autor: Lina Bo Bardi. Fonte: Freitas (2011).

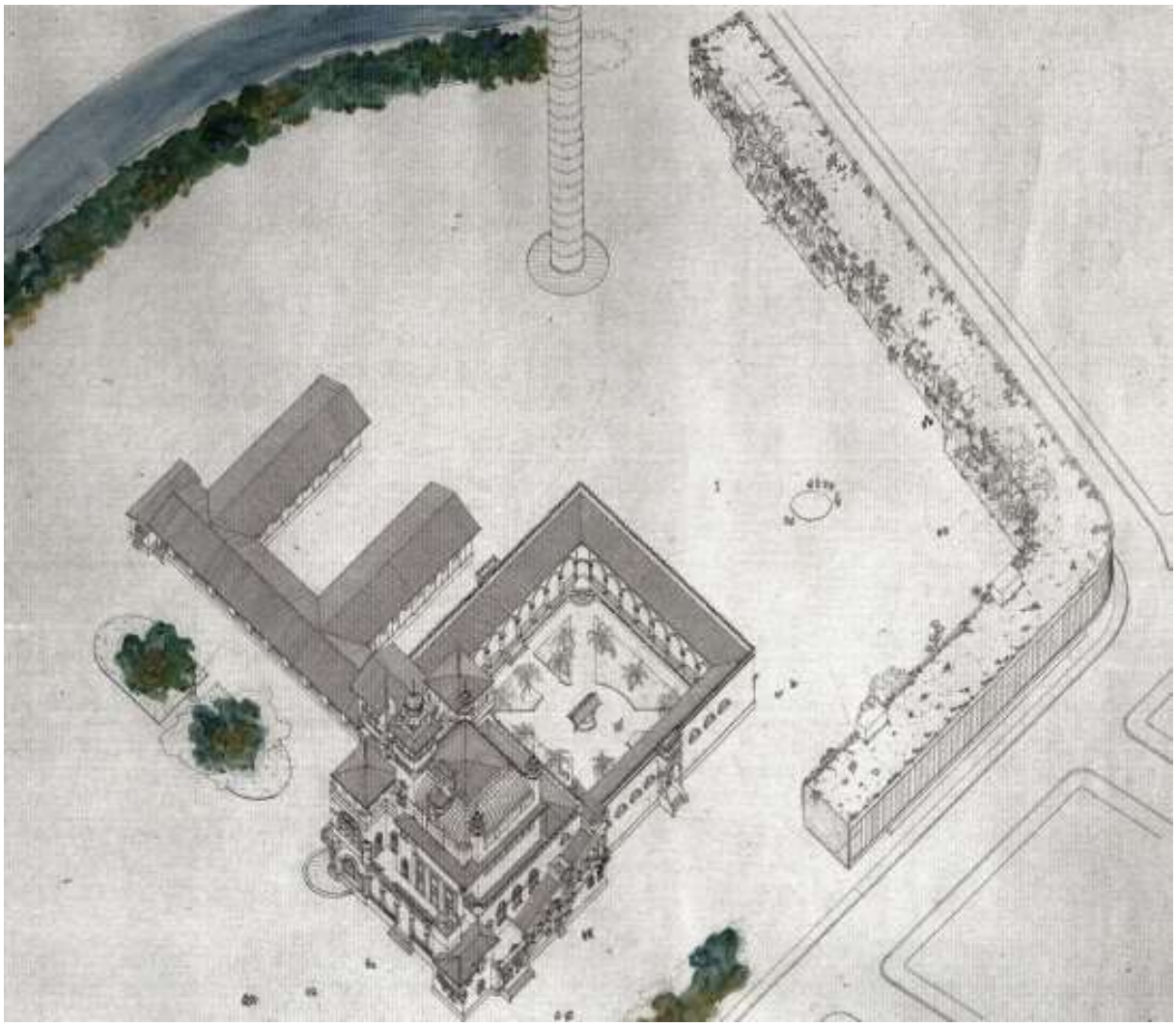


Figura 97. Estudos para o projeto de Restauração do Palácio das Indústrias, em 1990. “Lina Bo Bardi”, São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi; Imprensa Oficial, 2008. Desenho 3D da proposta para o Palácio das Indústrias e seu anexo. Autor: Lina Bo Bardi. Fonte: Freitas (2011).

Figura 98. Estudos para o projeto de Restauração do Palácio das Indústrias, em 1990. “Lina Bo Bardi”, São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi; Imprensa Oficial, 2008. Croqui do jardim. Autor: Lina Bo Bardi. Fonte: Freitas (2011).

Lina Bo Bardi propõe em seu texto/projeto uma síntese, espacial e histórica, vista como uma obra prima, onde a autora pontua a necessidade de uma mudança do pensamento habitual, que delineia uma degradação, antes mesmo que possa ser identificada no território. O discurso, e a proposta, da arquiteta se encontram intimamente entrelaçados, demonstrando autenticidade e sustentação teórica. Bo Bardi, buscava dispor às pessoas o que elas necessitavam, através de poucos instrumentos:

> [...] basta que o arquiteto, em sua sensibilidade, seja capaz de entender aquilo que chama de "presente histórico", o conhecimento humano que persiste estratificado na matéria histórica dos edifícios, não importando o estado que chegou até nós pelas gerações anteriores. Em uma atitude que contempla a crítica tipológica de Aldo Rossi (1995) , nada mais são do que essa essência do lugar — tanto formal, como social e histórica — que, se bem interpretada e atenciosamente trabalhada em qualquer projeto, traduz-se em verdadeira arquitetura e em uma cidade que pode ser continuada, novamente destinada ao futuro ou "revitalizada" — se quisermos usar a expressão que se está tencionando. (FREITAS, 2011, *online*)

A concepção da arquiteta, todavia, não possuía uma unidade em se tratando do parque, pois abordava em exclusivo a Restauração do Palácio das Indústrias, configurando à proposta como uma tentativa de solução pontual, através da intervenção realizada no edifício, que deveria servir como a gente promotor de novos melhoramentos na área, e caracterizando-se como demonstrativo de um plano de intervenções muito mais focado nas questões arquitetônicas do que urbanas.

5.3 Operação Urbana Centro (1997)

Em 1997, a área da Operação Urbana Parque Dom Pedro II/Pari, foi contemplada pela Operação Urbana Centro (Lei Municipal n° 12.349/97), que abrangeu os bairros centrais e os bairros, Glicério, Brás, Bixiga, Vila Buarque e Santa Ifigênia, a mesma foi submetida à aprovação da Câmara Municipal, e previa a conversão do Parque Dom Pedro II em um grande parque central da cidade como parte das propostas urbanísticas voltadas principalmente para propiciar o desenvolvimento dos bairros por meio da promoção do investimento imobiliário do setor privado. (MEYER, 2010)

No entanto, no ano 2000, praticamente nada foi alterado na paisagem do parque, exceto pela construção de um novo viaduto, o Viaduto Governador Roberto Abreu Sodré, que liga a Rua da Mooca ao Glicério. Os projetos iniciados na década de 1980 e não implementados ou parcialmente, um após o outro, não conseguiram reverter o processo de deterioração da região. Suas atuações excessivamente locais, desconsiderando questões de escala

metropolitana, os impediu de ter força para encarar o impacto das intervenções viárias que destruíram o parque projetado por Cochet no início do século XX. (MEYER, 2010)

Durante a campanha eleitoral e a gestão do prefeito Celso Pita (1997–2000), foi proposta a ideia de uma ligação entre Sacomã e o Centro via VLP, um modelo de transporte público de capacidade média, sugeriu inicialmente uma extensão de 8,5 quilômetros. Sob o comando de Marta Suplicy (2001–2004), as obras interrompidas foram retomadas e o traçado proposto se estendeu até São Mateus, no extremo leste da capital paulista (Figura 99).

Figura 99. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2002. Em destaque o trecho do antigo VPL e atual Expresso Tiradentes nas imediações do Parque Dom Pedro II. Fonte: Google Earth (2022)

0 100 500

5.4 Projeto Parque Dom Pedro II - Fernando Chacel (2002)

No mandato da Marta Suplicy (2001–2004), na prefeitura da cidade, foi realizado pelo paisagista Fernando Chacel, um projeto para o parque, a concepção do arquiteto considerava a situação de abandono expressa na área, em 2002, e propunha intervenções no sítio e em suas adjacências. Chacel, considerou em seu projeto não somente intervenções paisagísticas, mas a importância do verde remanescente — o parque —, localizado na área central da cidade. Em prol de novos usos, o Palácio das Indústrias e o edifício São Vito seriam destinados respectivamente para as atividades, eventos e habitação. Todavia, o projeto estabelecido para o parque, teve suas obras iniciadas e em pouco tempo foram paralisadas, por conta de problemas com as empresas envolvidas. (SALES; LUCCHESE, 2016)

Chacel, propunha um parque esquipado com quiosques, banca de jornal, área de eventos, estacionamento, e a criação de uma nova configuração de espaço de lazer para a urbe que não tivesse seu funcionamento atrelado apenas as atividades desenvolvidas *in loco*, mas também, as desempenhadas em seu entorno, o autor promove também em seu projeto a criação de espaços de estar e integração para os transeuntes e para aqueles que possam ocasionalmente permanecer por determinado tempo (Figura 100). (SALES; LUCCHESE, 2016) No entanto, o projeto do paisagista, segrega seus melhoramentos na parcela leste do parque. (Figuras 101 e 102)

Figura 100. Projeto para aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, por Fernando Chacel, em 2002. (SVMA, 2015) .Fonte: Sales; Lucchese (2016)

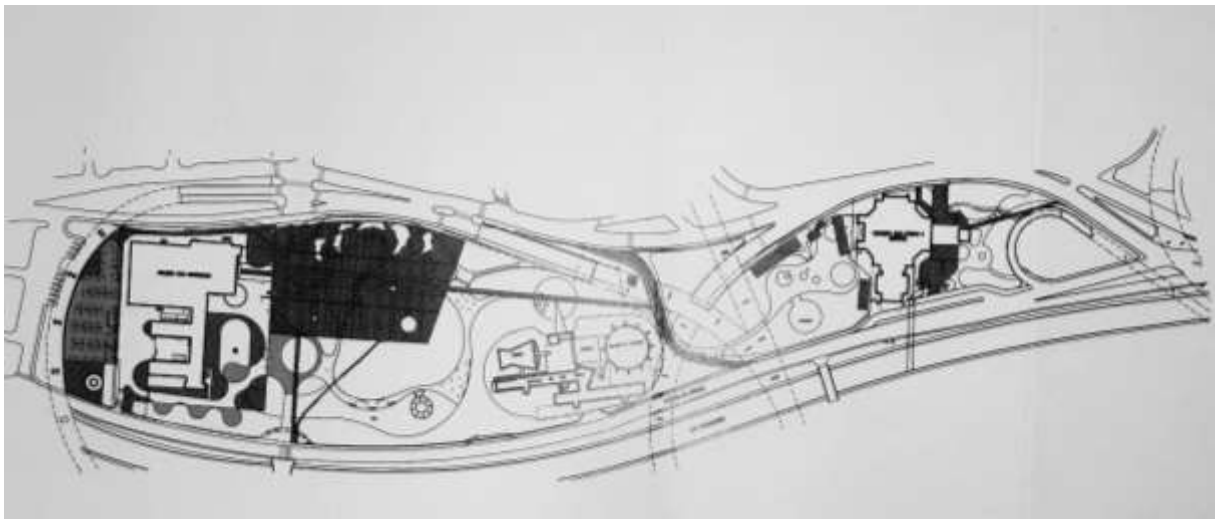


Figura 101. Projeto para aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, por Fernando Chacel, em 2002. Acervo SP Urbanismo. Fonte: SP Urbanismo (2023a)

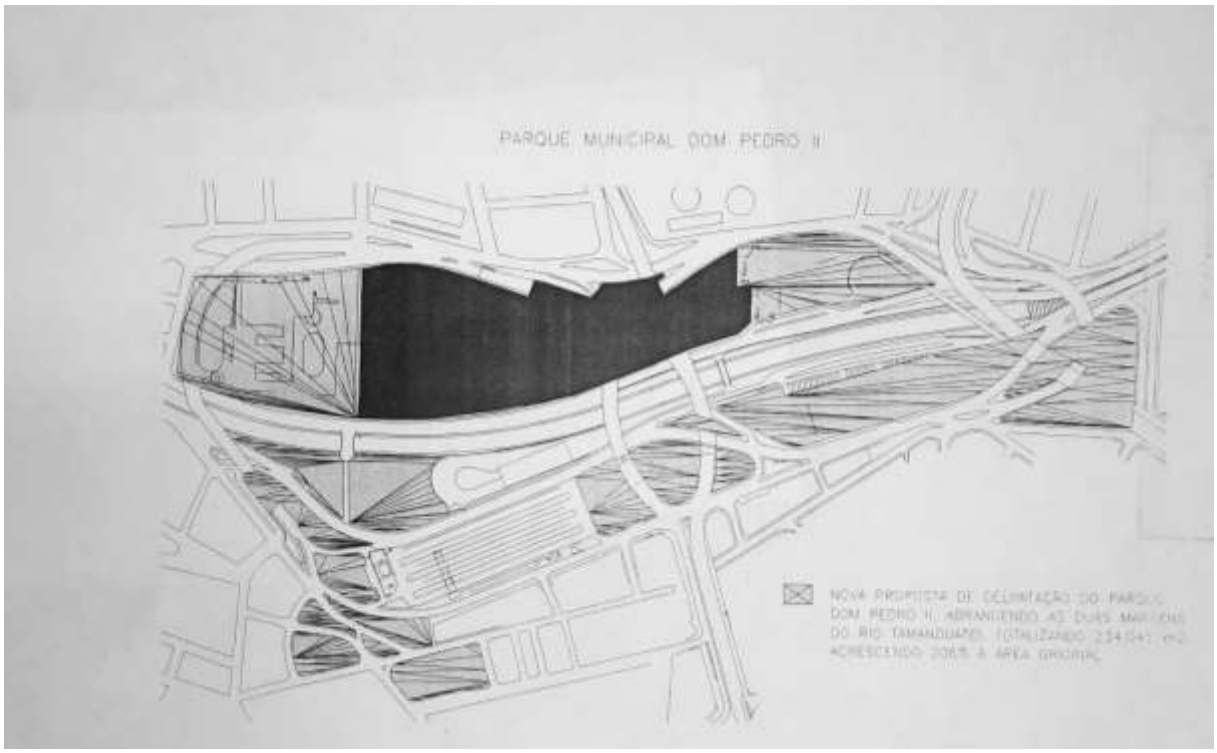


Figura 102. Projeto para aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, por Fernando Chacel, em 2002. Acervo SP Urbanismo .Fonte: SP Urbanismo (2023a)

Sob a direção dos prefeitos, José Serra (2005–2006) e Gilberto Kassab (2006–2012), o projeto do VLP foi relançado e renomeado Expresso Tiradentes. Aderindo um desenho em forma de "Y", com uma bifurcação nas proximidades da praça Ari Rocha, na região do Ipiranga, o conjunto de vias elevadas para circulação de ônibus convencionais. O sistema liga atualmente a estação do metrô Sacomã da linha 2- verde ao Parque Dom Pedro II. Duas estações desse sistema foram construídas na área do parque, uma próxima à estação Pedro II da linha 3-

vermelha do metrô e outra próxima ao terminal de ônibus municipal na margem esquerda do Tamanduateí, e todas as passarelas e estações do sistema foram projetadas pelo arquiteto Ruy Ohtake (Figura 103).

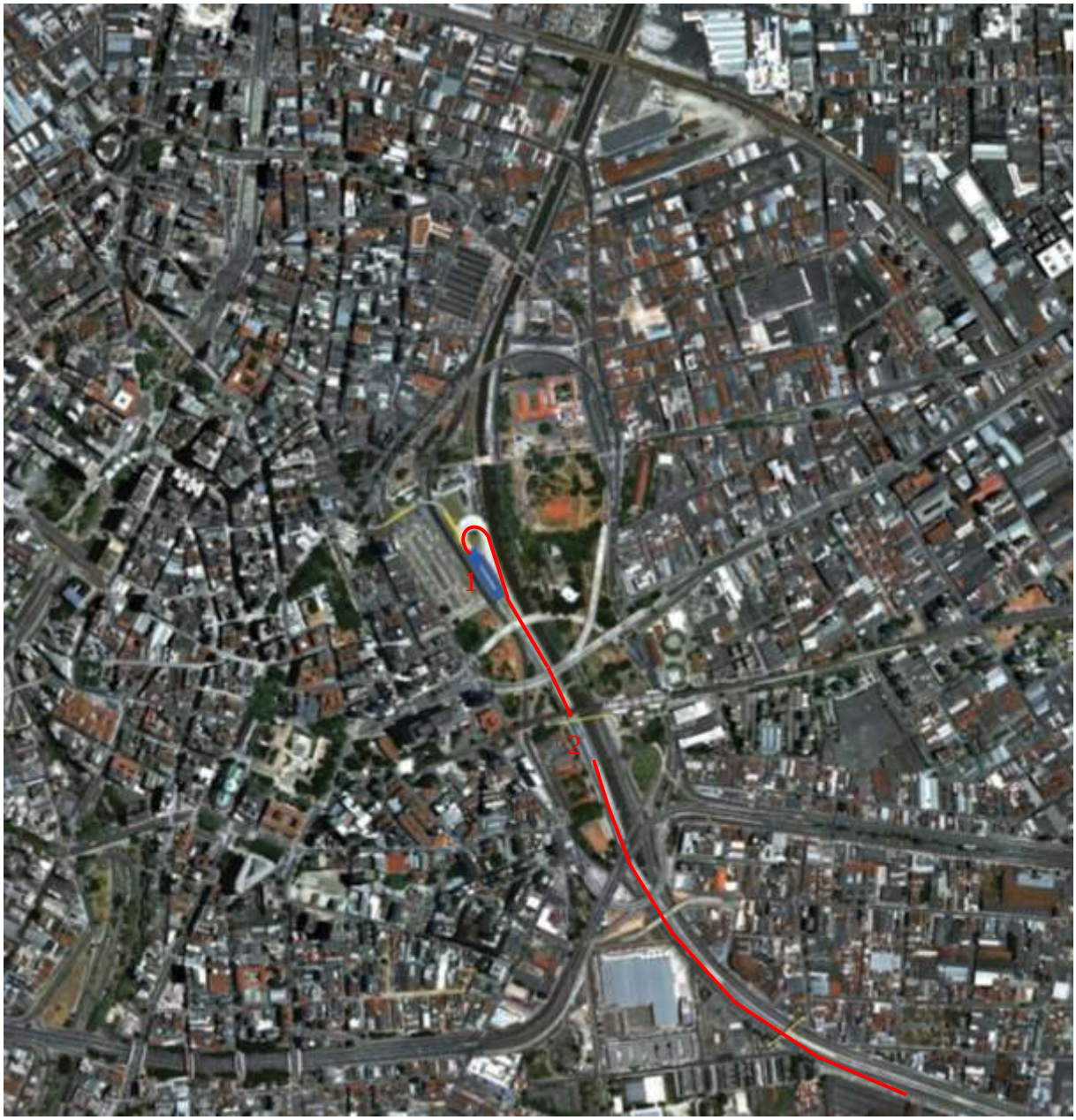


Figura 103. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2008. Em destaque o trecho do antigo VPL e atual Expresso Tiradentes nas imediações do Parque Dom Pedro II, e as duas estações desse sistema, uma próxima à estação Pedro II da linha 3-vermelha do metrô (2) e outra próxima ao terminal de ônibus municipal na margem esquerda do Tamanduateí (1). Fonte: Google Earth (2022)

> Assim como na ocasião da chegada do metrô à área, a possibilidade de se pensar desde o início a construção das estações do expresso Tiradentes representava uma grande oportunidade de reorganização espacial da área do parque e de reorganização do sistema de transporte público já implantado. Infelizmente a lógica setorial dos projetos já implantados no parque prevaleceu também na elaboração do projeto para a via e as estações Dom Pedro II e Mercado do expresso Tiradentes. Ao invés de promover novas ligações para pedestres entre os dois lados do rio no nível do térreo da cidade, ambas estações foram conectadas aos equipamentos existentes através de longas passarelas elevadas, acrescentando mais elementos ao complexo de pontes e viadutos presentes na área. A via por onde circulamos ônibus também criou uma nova barreira junto ao rio Tamanduateí, dificultando ainda mais o cruzamento de pedestres entre as duas margens. (SILVA, 2012, p. 78)

5.5 Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II - FAUUSP-FUPAM, Hereñú + Ferroni Arquitetos, Una Arquitetos e Metrópole Arquitetos (2011)

Em 2011, durante a administração do Prefeito Gilberto Kassab (2006–2012), foi desenvolvida por uma extensa equipe[3] o Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II, realizado entre 2009–2011, e coordenado pelas arquitetas Regina Meyer e Marta Grostein (FAUUSP-FUPAM) e pelos escritórios Hereñú + Ferroni Arquitetos, Una Arquitetos e Metrópole Arquitetos. A elaboração do projeto com o desígnio de requalificação da área contou com a participação técnicos de múltiplos departamentos da Prefeitura Municipal de São Paulo e de outras empresas e instituições envolvidas com o parque e seu entorno (Figura 104).

As intervenções do Parque Dom Pedro II, propunha irradiar para além de dos seus limites internos uma requalificação urbana, promovendo melhoramentos também nos bairros do entorno. E se organiza resumidamente em 3 eixos:

- Sistema viário;
- Transporte público;
- Lagoa de retenção.

[3] Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano Miguel Luiz Bucalem - secretário FAUUSP – FUPAM Regina Meyer - coordenação geral Marta Grostein José Borelli - coordenação administrativa (FUPAM) Una Arquitetos Cristiane Muniz, Fábio Valentim, Fernanda Barbara, Fernando Viégas. Colaboradores: Ana Paula de Castro, Carolina Klocker, Eduardo Martorelli, Fabiana W. Cyon, Filipe dos Santos Barrocas, Igor Cortinove, Miguel Muralha, Roberto Galvão Júnior. Estagiários: Bruno Gondo, Henrique te Winkel, Luccas Matos Ramos. H+F arquitetos + Metrópole arquitetos Anna Helena Villela, Eduardo Ferroni, Pablo Hereñu Colaboradores: Bruno Nicoliello, Cecília Torres, Liz Arakaki, Renan Kadomoto, Thiago Moretti, Tammy Almeida Estagiários: Carolina Yamate, Carolina Domshcke, Felipe Chodin, Karina Kohutek, Luisa Fecchio, Natália Tanaka, Nike Grote. Consultorias: Readequação do sistema de drenagem do Parque Dom Pedro II: Hidrostudio Aluísio Canholi (coordenador), Adriano Estevam, Julio Canholi, Gustavo Coelho Consultoria de aspectos funcionais do sistema de transporte público e de Sistema Viário: VETEC Engenharia Victor Abel Grostein, José Roberto Baptista, Marcela da Silva Costa, Thiago Von Zeidler Gomes. Agradecimentos Nelson Kon e Roberto Mac Fadden.
O caderno do plano encontra-se disponível para consulta nas bibliotecas da FAUUSP e da Escola da Cidade.

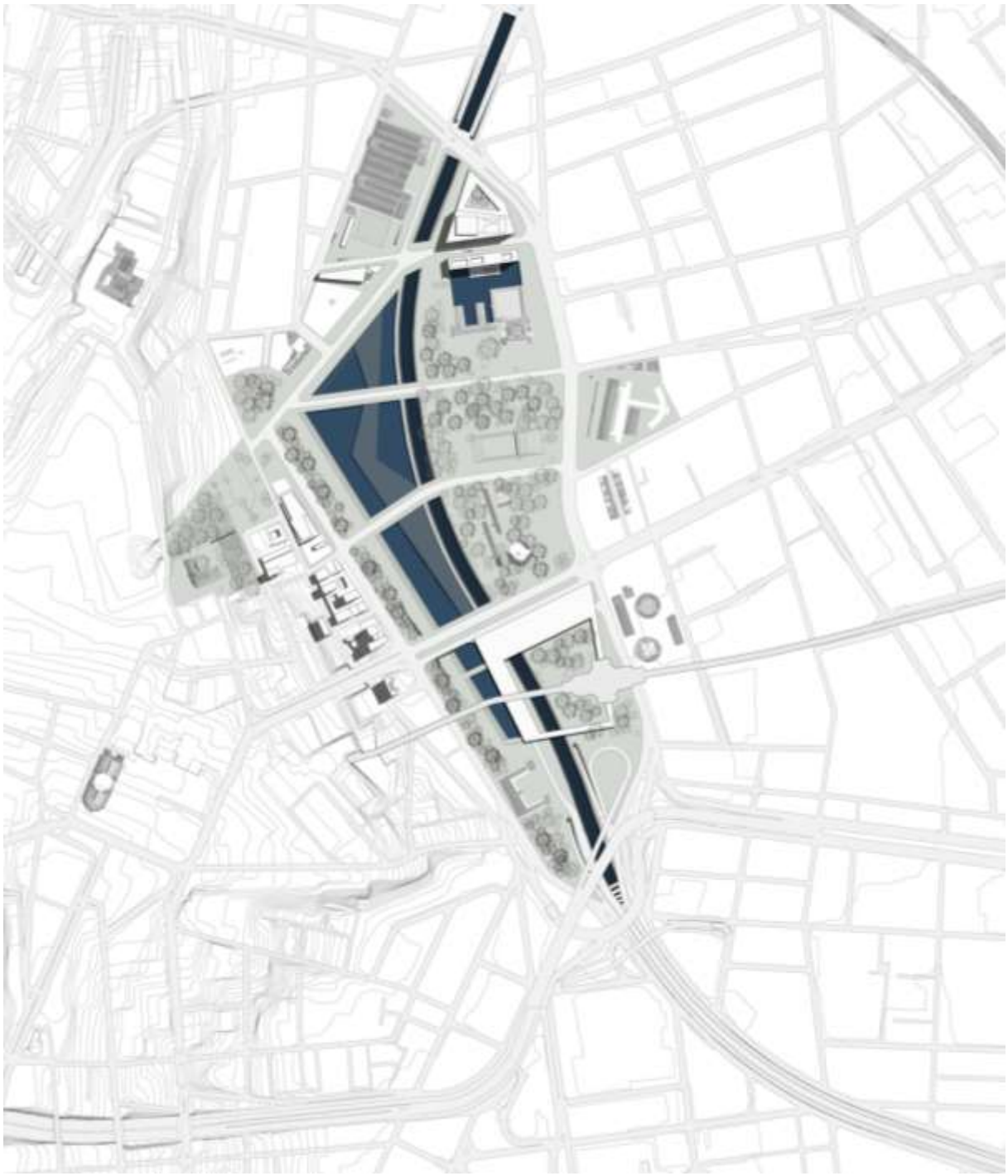


Figura 104. O Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II, em 2011. Fonte: Helm (2011).

0 75 500

O projeto para o sistema viário: propunha estender o rebaixamento da Avenida do Estado, definida parcialmente pela prefeitura da cidade, levando até as proximidades do metrô no fim do parque, permitindo assim a demolição de quatro dos viadutos que atravessam a área. Promovendo uma ampliação da permeabilidade, com a implantação de novas travessias de

pedestres, melhorando significativamente a acessibilidade local e a conexão dos diversos setores (Figura 105).

Figura 105. Inserção-1, onde é possível ver a implantação do projeto na área do Parque Dom Pedro II, permitindo a comparação com a realidade existente (Figura 106). Fonte: Helm (2011).

Figura 106. Vista aérea do Parque Dom Pedro II. E dos viadutos e avenidas que funcionam como barreiras. Fonte: Helm (2011).

As propostas para o transporte público: com as alterações no sistema viário, possibilidades se abririam de reordenação dos três sistemas de transporte público existentes atualmente no parque. O projeto sugeria a implantação de uma estação intermodal junto à

Estação Pedro II do metrô, articulando com uma melhor adequação às demandas de trocas de sistemas e linhas, como o acesso ao centro da cidade para o usuário que tem a região como destino. A nova estação seria implantada no entorno de uma praça arborizada e sua organização propunha conforto a todos os usuários (Figura 107–109). (HELM, 2011)

Figura 107. Terminal-1, onde é possível ver a implantação da estação intermodal. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

Figura 108. Terminal-2, onde é possível ver a implantação da estação intermodal e a praça central e a passagem do rio. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

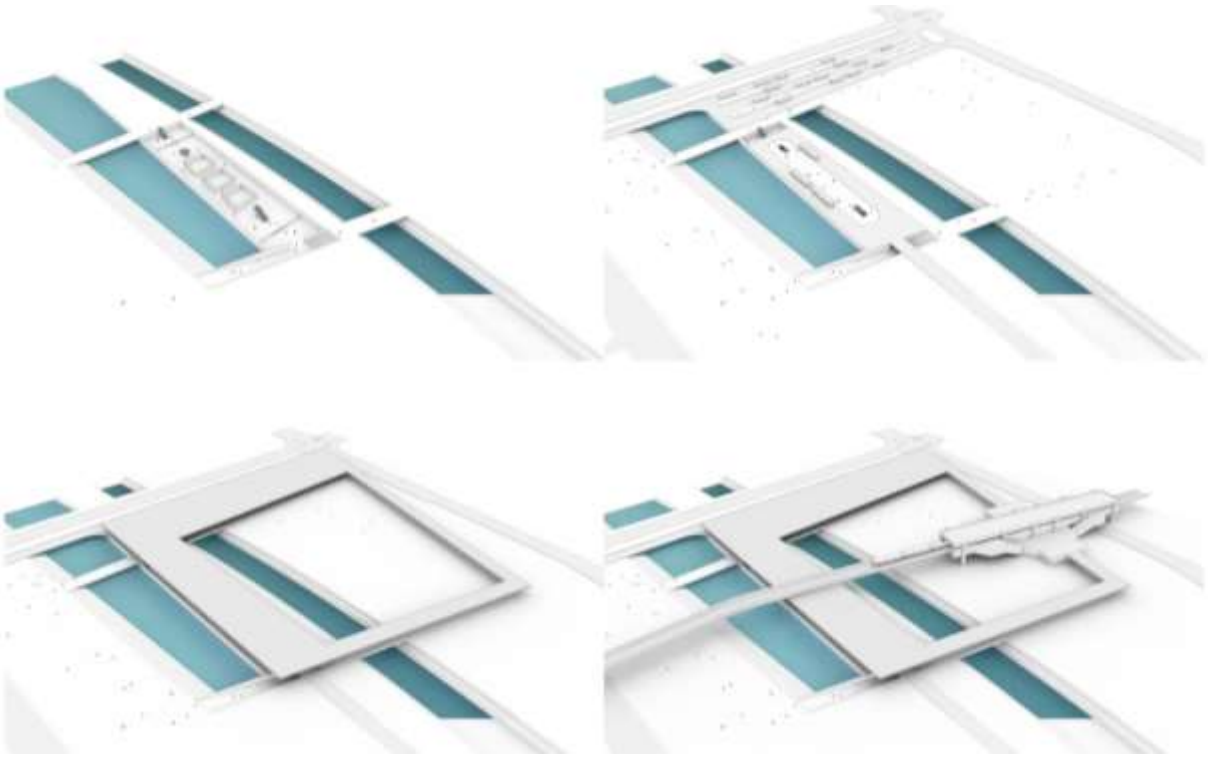


Figura 109. Estação Intermodal. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

A proposta de uma lagoa de retenção: em um parque que cumpre várias funções, é um elemento determinante no desenho do espaço público, na sua organização e na criação de uma nova paisagem urbana. A lagoa foi pensada para reter o excedente de águas da chuva durante os períodos de alta pluviosidade, evitando assim alagamentos na área, ela possui um sistema natural de filtragem através de zonas de alagamento construídas. (Figura 110 e 111).

Figura 110. Inserção-3. Exibindo a implantação lagoa de retenção na escala do pedestre. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

Figura 111. Inserção-2. Exibindo a implantação lagoa de retenção. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

A proposta antevê também duas intervenções nos setores Oeste e Norte:

Arco Norte: o setor Norte do parque tem como uma das principais características a presença de importantes construções históricas, principalmente o que se refere a Casa das Retortas (1898), o Palácio das Indústrias (1920), e o Mercado Municipal (1933). E se encontram totalmente desconectados entre si e com seu entorno, mesmo com a grande proximidade física, isolados, e resultam num espaço urbano desarticulado. O projeto buscou por meio das intervenções do transporte público e no sistema viário, definidas, reintegrar esse setor com o parque e seu entorno (Figura 112). (HELM, 2011)

Figura 112. Inserção-4. Mostrando os equipamentos do SESC e SENAC e sua relação com o Mercado Municipal. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

O projeto propõe uma praça localizada ao lado do Mercado Municipal e duas construções, o SENAC — Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial — e o SESC — Serviço Social de Comércio —, ambas instituições que proporcionam, atividades de lazer, esportes, cursos profissionalizantes e cultura. (Figuras 113–115)

Figura 113. SESC e SENAC. Imagem dos edifícios criados para abrigar as instituições SESC e SENAC. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

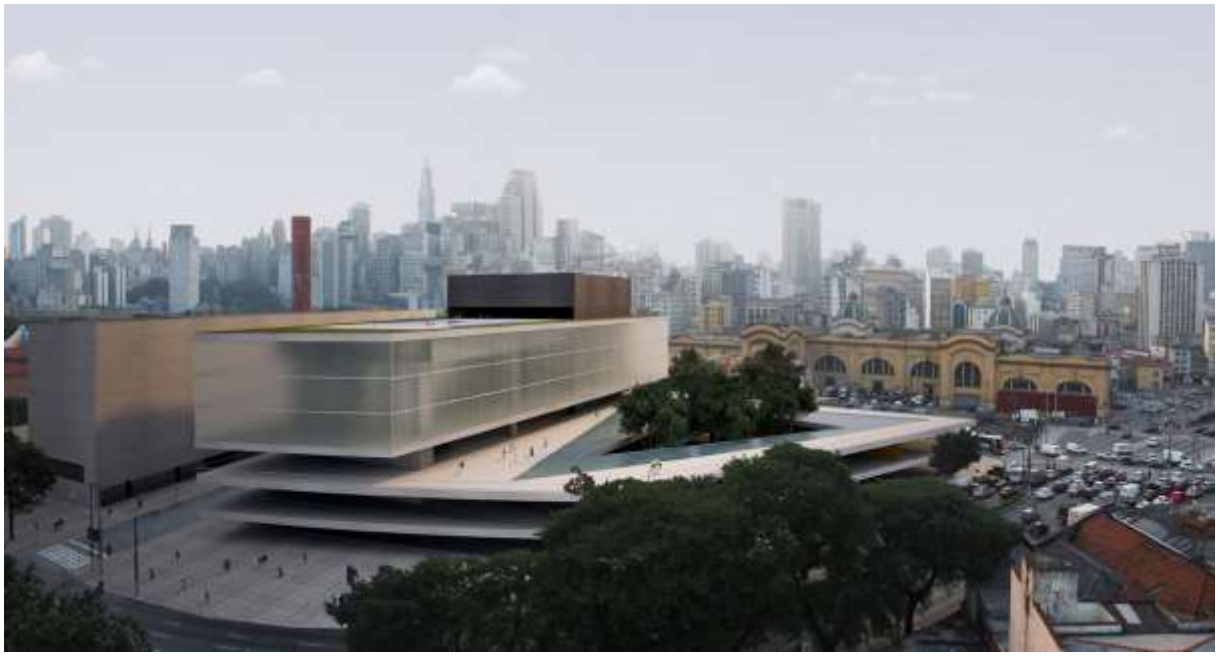


Figura 114. Inserção-5. Imagem dos edifícios criados para abrigar as instituições SESC e SENAC, em perspectiva aérea, evidenciando a conexão com a cidade. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

Figura 115. SESC-2. Imagem da praça localizada na laje do edifício. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

Arco Oeste: a proposta desenvolvida para o Setor Oeste do parque, é composta por um conjunto que totaliza novas quadras, dispostas ao longo da Rua Vinte e Cinco de Março, entre a Avenida Rangel Pestana e a Ladeira General Carneiro. Por meio da constatação da realidade de subutilização do local, e levando em conta os impactos das ações previstas no Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II, foi desenvolvida uma estratégia de transformação urbana estruturada em ações públicas de ação imediata, e ações complementares de médio e curto prazo, associado a iniciativas privadas, em prol de reurbanização dessa área de estrema importância (Figura 116–118). (HELM, 2011)

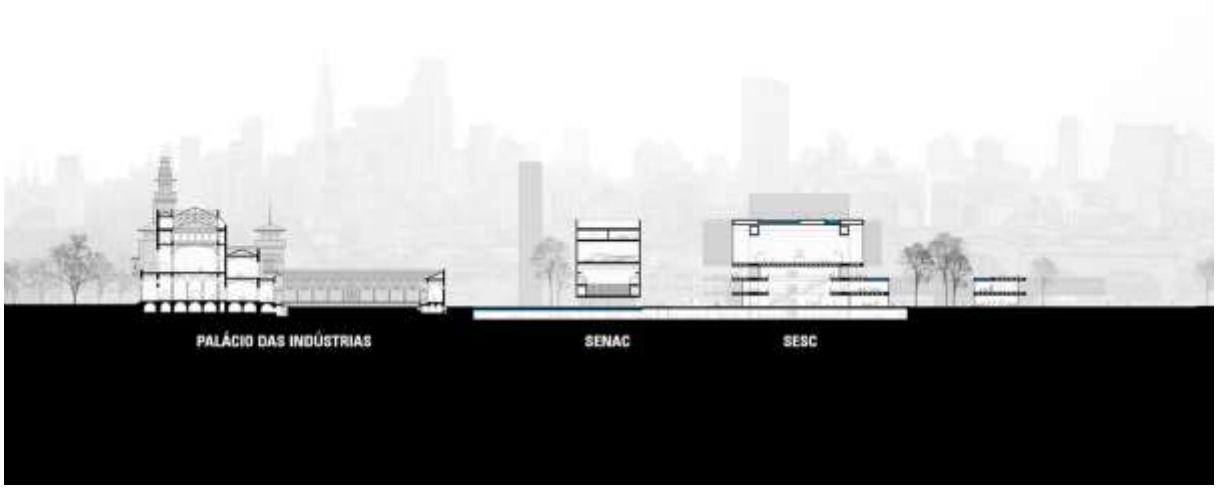


Figura 116. Corte. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

Figura 117. Arco Oeste — 01. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

Figura 118. Arco Oeste — 04. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

A concepção realizada pelo Una, compreendeu uma ótica multidisciplinar sobre os problemas evidenciados na área do parque, e apresenta uma verdadeira assepsia. O projeto exibe a demolição da quadra dos edifícios São Vito e Mercúrio, e a criação de novos edifícios de organismos independentes, que além de promover uma nova estética, demonstra uma resposta ao problema de falta de políticas públicas eficazes na área, por outro lado, a demolição de ambos os edifícios, contrariam a demanda e as indicações de promoção de moradia estabelecida para o centro da urbe.

As demolições dos viadutos, teriam benefícios em se tratando da melhoria da visualização da paisagem, a quebra das barreiras, e a reconexão do centro histórico com a Zona Leste, as lagoas de retenção — que possui função e estética similar aos piscinões — teria o papel de conter a água excedente.

Todavia, mesmo com a aprovação do plano e a aceitação das medidas apresentadas, desde o início do período de implantação até o atual momento, muito pouco ou quase nada da proposta foi realizada na área (Figura 119), dentre as edificações e equipamentos propostos apenas o SESC foi executado, no entanto, de modo temporário, construído com containers e estruturas pré-moldadas, e nada se parece com o que foi proposto, um edifício de extrema qualidade arquitetônica, em 2020 após receber a autorização municipal e de concluir a licitação

para as obras, que serão realizadas pela JL Construções, a estrutura está sendo desmobilizada, a previsão para a conclusão da estrutura definitiva é de 46 meses. (SESCSP, 2021)

Assim sendo, como foi apontado no decorrer dos anos foram inúmeras as propostas de intervenção visando requalificar o Parque Dom Pedro II, e a não implantação total ou parcial destas propostas evidencia o desinteresse por parte do poder público, e em alguns casos da iniciativa privada em empreender na área.

Figura 119. Vista aérea do Parque Dom Pedro II — SP, em 2011. Autor: desconhecido. Fonte: Helm (2011).

6 Contemporaneidade do Parque Dom Pedro II (2014-2022)

6.1 Parque Dom Pedro II hoje (2022)

A área do parque atualmente ocupa uma posição estratégica na urbe paulistana, em termos de sistema de transporte público e rodoviário, e se encontra interseccionado por um complexo de viadutos e vias expressas, integrantes do sistema viário metropolitano, associados à presença de equipamentos em grande escala do sistema de transporte sobre trilhos e pneus. Embora já tenha se passado quase quarenta anos do surgimento das primeiras propostas de

recuperação para o Parque Dom Pedro II, o cenário encontrado pouco difere da realidade do fim dos anos 1970 e início dos anos 1980, situação agravada com a implantação das estações da linha Expresso Tiradentes, que ocasionou uma degradação física ainda maior na área do Parque.

Atualmente, a área se caracteriza como uma rótula viária, estabelecendo uma área com caráter nítido de passagem, seja ele do sistema viário ou do sistema modal. A região tornou-se sinônimo da perda de espaços voltados ao lazer e bem-estar e de áreas verdes, se convertendo em um espaço verde ocioso devido às barreiras que a estrutura viária lhe impõe. As transformações sofridas pelo parque entre 1950 e 2000, o segregaram e degradaram, com o intuito de privilegiar principalmente o sistema viário, o transformando em uma colcha de retalhos de ações paliativas de mobilidade e uso urbano, deixada de lado pelos investimentos públicos e pelo mercado imobiliário.

Ao longo do tempo foram formuladas inúmeras propostas de intervenção para o Parque Dom Pedro II — SP. Algumas mais pontuais foram realizadas, com o propósito de tentar resgatar parte do parque como área de lazer ou dar continuidade a obras relacionadas ao sistema viário da área, e a não implantação total ou parcial dos planos, se encontra relacionada ao pouco ou nenhum interesse do poder público e da iniciativa privada no local.

A realidade do parque evidencia o insucesso das políticas públicas relacionadas ao tratamento dos espaços verdes na cidade de São Paulo, condicionada principalmente à definição da infraestrutura de transporte, mas também à falta de compreensão dos problemas hídricos que afetam este sítio desde a fundação da cidade. Todavia, antes da transformação da cidade em polo industrializado e grande metrópole, a situação da Várzea do Carmo não era propriamente um problema, mas sim uma solução para a adversidade das águas em uma área que assim como São Paulo é altamente irrigada. O caráter disfuncional, senão perverso, da legislação e do planejamento da cidade de São Paulo se deve à complexidade exigida pela construção de uma megalópole, que a submeteu ao enfrentamento de uma infinidade de problemas e pressões, de cunho econômico, social e técnico, bem como a falta de visão dos políticos. No entanto, não podemos excluir desta perversidade os técnicos que durante décadas determinaram os caminhos que a cidade deveria seguir para enfrentar os desafios deste desenvolvimento, e transformaram a área do parque em um resíduo urbano (Figura 120).

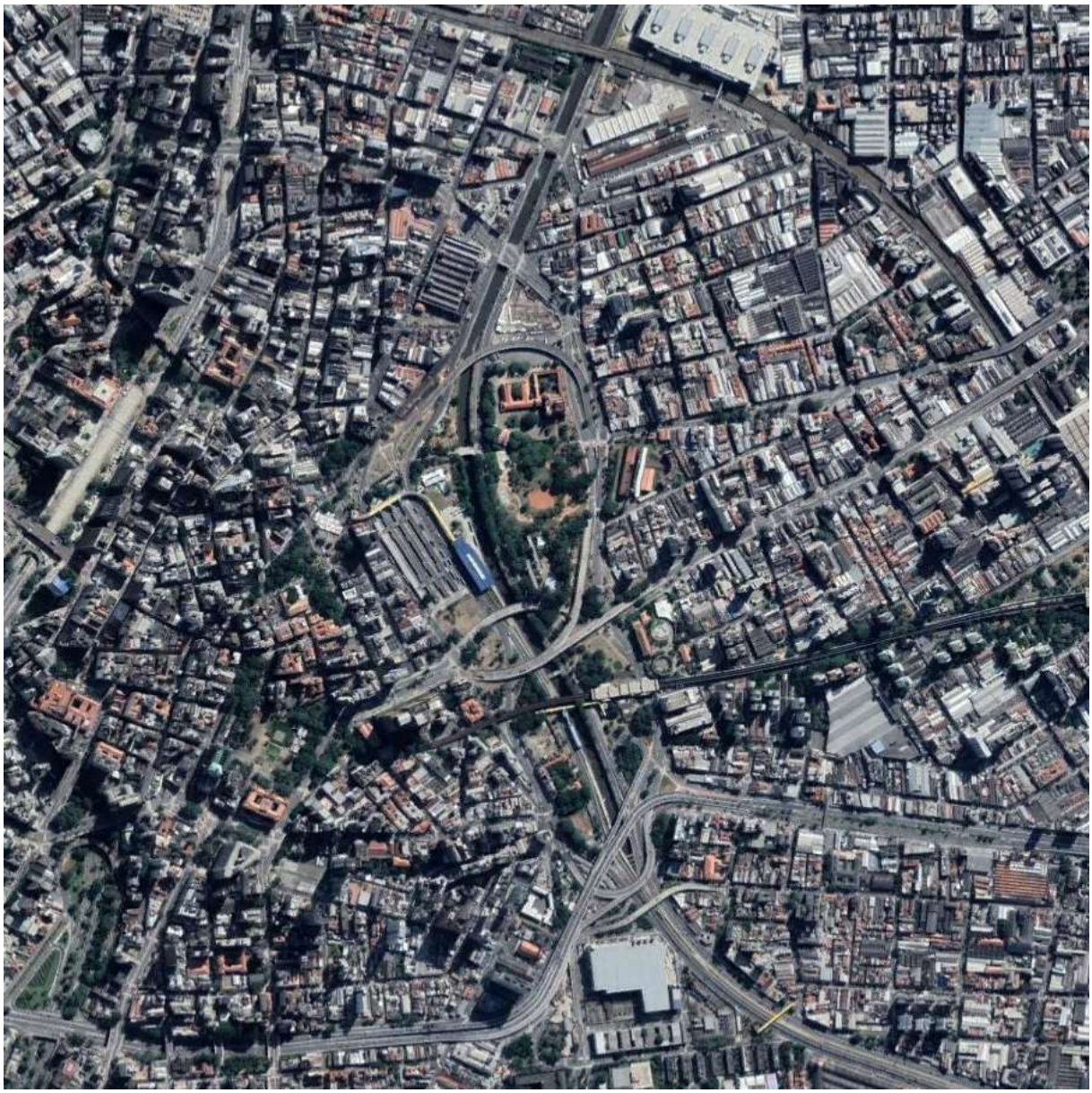


Figura 120. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Chama-se a atenção para a realidade do espaço verde descaracterizado e desconectado. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

0 100 500

6.2 Parceria Público Privada para revitalização do Parque Dom Pedro II (2022)

Em 2022, a prefeitura da cidade de São Paulo abriu uma consulta pública para o plano de requalificação da área — Parque Dom Pedro II —. E em 02 de junho, lançou a PPP para a revitalização Parque Dom Pedro II. A PPP de Terminais do Bloco Leste, tem a previsão de investimentos de R$ 678,9 milhões, a publicação feita pela Secretaria Especial de Comunicação, discorre que, o projeto tem como intuito atender as pendências históricas da região, como, por exemplo, a escassez de áreas verdes, os problemas de circulação para

pedestres, a difícil integração entre o Brás e o Centro Histórico, a deterioração do patrimônio histórico, as enchentes e a ausência de segurança. (SÃO PAULO, 2022a)

A proposta apresentada pela prefeitura compreende a modernização do Terminal de Ônibus Parque Dom Pedro II, que ganhará em sua cobertura uma praça panorâmica com restaurantes e lojas comerciais, melhoramentos viários para a organização do trânsito e ampliação das áreas verdes, recuperação de praças, alternativas de drenagem e o restauro do Quartel do 2° Batalhão de Guardas, atualmente sem utilização e que receberá um novo uso como equipamento social para cursos gratuitos.

O projeto promete usar os mais modernos conceitos do urbanismo contemporâneo, e pretende devolver a qualidade ambiental da área, que anteriormente já foi um parque voltado para o bem-estar e lazer da população. A implantação de aproximadamente 100.000m² de áreas verdes, está prevista, bem como a implantação de novos equipamentos de iluminação, mobiliário urbano e atividades sem custo para a população. (SÃO PAULO, 2022a)

A área verde remanescente do antigo parque tem como premissa ser ampliada e requalificada, serão criadas também três praças e as praças Fernando Costa e Ragueb Chohfi, serão modernizadas. De caráter urbano o plano pretende promover uma melhor ligação da Zona Leste com o centro e a Estação Pedro II do Metrô, será construída uma nova Ponte do Carmo, em substituição aos Viadutos Vinte e Cinco de Março e Antônio Nakashima. Também serão promovidos meios sustentáveis de transporte, sendo cerca de 2 quilômetros de ciclofaixas e ciclovias, dotados de bicicletários e com um sistema próximo às faixas exclusivas para ônibus.

As novas plataformas serão 20% maiores em prol de um maior conforto para os mais de 77 mil usuários, além disso, será facilitada a integração com o Expresso Tiradentes, a nova estrutura ainda abrigará linhas do corredor. Prevendo também a inclusão das linhas do futuro BRT da Radial Leste, e as transferências para as estações do Metrô Pedro II e Sé serão encurtadas. Será criado um boulevard que facilitará o fluxo de pedestres ao Gasômetro, realizando a conexão da região da Vinte e Cinco de Março até o Brás com a ciclovia, quiosques de alimentação, vista privilegiada para o Centro Histórico da urbe e mobiliário urbano. (SÃO PAULO, 2022a)

> Desoneração
>
> O projeto da PPP de Terminais do Bloco Leste gera R$ 1,29 bilhão em desoneração pelo período de 30 anos de duração da construção. Parte dessa redução de gastos será investida diretamente nas melhorias da região.
>
> A Prefeitura irá investir R$ 678,92 milhões conforme a entrega das intervenções no entorno do Parque Dom Pedro II - todos os recursos investidos no projeto são oriundos da desoneração prevista pelo menor custo da Prefeitura com a operação dos Terminais no Bloco Leste nos 30 anos de duração do projeto. O parceiro privado receberá uma

> contraprestação mensal de, no máximo, R$ 7,54 milhões para a operação de todos os terminais da zona leste.
>
> A concessão terá um prazo de 30 anos, mas os benefícios serão percebidos pela população logo após o início da operação pelo parceiro privado, com a implantação imediata de maior segurança, maior intensidade nos serviços de limpeza e de zeladoria. (SÃO PAULO, 2022a)

As obras de intervenção serão divididas nas seguintes áreas de atuação, sendo o total de seis:

1. REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL PARQUE DOM PEDRO II:
    - Demolição parcial do atual Terminal
    - Construção do Novo Terminal
    - Implantação de Praça elevada
    - Implantação de Área para Exploração Comercial
2. OBRAS MELHORAMENTOS VIÁRIOS:
    - Demolição do Viaduto Nakashima e do Viaduto 25 de Março
    - Construção da Nova Ponte do Carmo
    - Alargamento da Avenida do Estado
    - Supressão de ramificações de viário da Av.do Estado
    - Inserção do acesso do BRT ao Terminal por ponte
3. CAMINHOS DE CONEXÃO:
    - Criação de Boulevard
    - Implantação de quiosques de alimentação e serviços
    - Implantação de mobiliário urbano e sinalização
    - Iluminação
4. ÁREAS VERDES E MANEJO AMBIENTAL:
    - Reforma do espaço público existente
    - Implantação de novas ÁREAS VERDES
    - Requalificação dos taludes do Rio Tamanduateí com recomposição da Mata Ciliar
    - Replantio de árvores existentes e plantio de novas árvores
    - Requalificação das Praças Ragueb Chohfi e Fernando Costa
    - Implantação de nova Praça
5. DRENAGEM:
    - Inserção de Piscinão
    - Implantação de área verde gramada na cobertura do Piscinão
    - Jardins de chuva e demais estruturas de drenagem necessárias

6. REQUALIFICAÇÃO E OPERAÇÃO DO 2º QUARTEL DO BATALHÃO DE GUARDAS
    - Restauro e reforma do edifício
    - Implantação de Escola Técnica de Nível Médio (SÂO PAULO, 2022d)

Em comparativo com o plano de revitalização desempenhado pelo Una Arquitetos, realizado em 2011, o novo projeto apresentado pela PPP (Figura 121–140), se mostra um tanto quanto simplificado, mesmo que possua similaridades com anterior, como a criação de uma lagoa, e os espelhos d'água distribuídos pelo parque. A concepção atual tem seu recorte de área excluindo partes integrantes do território do parque, mantém poucos acessos e travessias, ao que se pode observar pelo desenho, apenas uma travessia de pedestre é apresentada, encontrada no setor norte, nomeada como Boulevard com quiosques, também demonstra a possibilidade de travessia pela Ponte do Carmo — localizada no local da demolição dos viadutos —, que, no entanto, não tem ligação com a área do parque e visa realizar a ligação dos bairros a leste com o centro, realidade que confere a proposta a não resolução do problema de permeabilidade, conferindo a manutenção da dificuldade de permear a área, por parte dos transeuntes que precisam percorrer longas distâncias para acessar as dependências ou mesmo atravessá-lo, o plano também a borda o que chama de requalificação dos taludes, reforma e implantação de novas áreas verdes, ações estas que muito se parecem com apenas uma renovação da imagem, empreendendo melhorias com o plantio de vegetação, e no âmbito viário, o alargamento da Avenida do Estado, esta concepção conserva as vias alterando apenas o viaduto central da área, e empreendendo a alargamento de umas das principais barreiras encontradas no entorno do parque.

É possível notar que a proposta desenvolvida pela PPP, não apresenta solução quando se trata de problemas já diagnosticados na área, como, a permeabilidade para os pedestres, demonstrada pela implantação de uma única passagem por dentro do parque, que faria a ligação Leste-Oeste, unindo os setores do parque, e o novo viaduto, que funcionária como uma travessia, mas que, no entanto, não possui relação com o parque, e que, coloca o pedestre junto ao carro, a barreira do Rio Tamanduateí permanece, bem como, a da Avenida do Estado que receberia um alargamento, ocasionando ainda mais dificuldade de transposição, visto a sua característica de via de alta velocidade, denotando que a proposta tem um caráter muito mais voltado para a resolução do problema com as águas e de renovação da imagem, do que realmente em resolver os problemas como a segregação espacial, e a desconexão do parque com o entorno ocasionada principalmente pelo sistema viário em suas adjacências, mantendo o parque dividido e segregado tanto no âmbito interno quando de suas proximidades.

Figura 121. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 122. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 123. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 124. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 125. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 126. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 127. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 128. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 129. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 130. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 131. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 132. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 133. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 134. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 135. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 136. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 137. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 138. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 139. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

Figura 140. Perspectiva ilustrativa da proposta - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: São Paulo (2022d)

6.3 Projeto de Intervenção Urbana – PIU Setor Central e Área de Intervenção Urbana - AIU Setor Central (2020–2022)

O Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Setor Central, insere-se em um perímetro de 2.098 ha, desmembrado em dois setores: Setor Centro Histórico, nos distritos da República e Sé, e o Setor Centro Metropolitano, que abrange total ou parcialmente os distritos do Brás, Belém, Bom Retiro, Pari, e Santa Cecília.

O projeto objetiva principalmente o incentivo à habitação, buscando atrair cerca de 220 mil residentes para a região, visando também, a integração e qualificação do território, em busca de dar suporte ao adensamento construtivo e populacional desejado, ao fortalecimento econômico e a diversificação populacional. As ações propostas contemplam diversos eixos, conexos, com a qualificação do habitat, a preservação do patrimônio histórico, a mobilidade e o meio ambiente. (SÃO PAULO, 2023)

As intervenções propostas seriam custeadas com o pagamento da outorga onerosa, sendo destinados, ao menos, 40% para o atendimento habitacional de baixa renda, 20% para aperfeiçoamentos na rede de equipamentos públicos e 5% para preservação do patrimônio histórico, ambiental e cultural. (SÃO PAULO, 2023)

A deliberação sobre a implantação dessas intervenções, seriam acompanhadas, por um conselho gestor, coordenado pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, com a contribuição da SP Urbanismo — antiga EMURB — e a cooperação de entidades e órgão da administração municipal e da sociedade civil. (SÃO PAULO, 2023)

> As ações adotadas pelo Município para a requalificação do Centro seguem as diretrizes do Plano Diretor (PDE), amplamente debatido em 2014, responsável pelo planejamento urbano da cidade até 2029. Trata-se de parte integrante de um sistema de renovação dos espaços voltados para pedestres, em conjunto com diversas outras ações em andamento – além do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Setor Central –, como a reforma dos calçadões, requalificação de edifícios e terrenos abandonados ou subutilizados, a viabilização do Parque Augusta, o Parque Minhocão, a revitalização do Largo do Arouche e Praça Roosevelt e a concessão da cobertura do Martinelli à iniciativa privada, com programa de curadoria, loja e restaurante. (SÃO PAULO, 2023)

O projeto, também confere a revogação da Operação Urbana Centro, estabelecida em 1997, substituída por um novo instrumento, nomeado Área de Intervenção Urbana Setor Central (AIU), e os recursos remanescentes conta da Operação Urbana, transferidos para a área, descartando prejuízos a intervenções aprovadas. E a Lei 17.844/2022, que estabelece a Área de Intervenção Urbana (AIU) do Setor Central, foi sancionada em 15 de setembro de 2022. (SÃO PAULO, 2023)

A AIU, afirma que 118 km de caminhos verdes serão requalificados ou implantados, além da previsão de 32 áreas verdes. Visando combater o aquecimento global e conectar os espaços públicos, a prefeitura da urbe, mediante da Secretaria municipal de Urbanismo e Licenciamento — SMUL — e a SP Urbanismo, propõe a arborização de vias na região central, com o percentual de duas vezes o existente. (SÃO PAULO, 2022c)

Área de Intervenção Urbana — Setor Central, possui a mesma inserção do PIU, estando localizada em um perímetro de 2.098,e matem a divisão em dois setores, sendo: Setor Centro Histórico, nos distritos da República e Sé, e o Setor Centro Metropolitano, que abrange total ou parcialmente os distritos do Brás, Belém, Pari, Bom Retiro e Santa Cecília.

O plano urbanístico, aprovado no ano de 2022, prevê a recuperação e implantação dos cainhos verdes, e trata-se de ruas arborizadas que proporcionam a conexão entre praças e parques, sistema de transporte, equipamentos públicos e outros pontos importantes. Que tem como principal objetivo a melhora da experiência dos transeuntes, promovendo áreas sombreadas e temperaturas mais amenas durante o deslocamento. (SÃO PAULO, 2022c)

Entre os 118 km de caminhos verdes, contabiliza-se 57,4 km de recuperação de caminhos já existentes e 60,7 km de implantação de novos caminhos. E abrange 93 vias na cidade, que apresentam intensa circulação de pedestres, como, a Rangel Pestana, Bom Jardim, Celso Garcia e Avenidas do Estado, além de áreas degradadas, como a conhecida por Cracolândia. A definição das vias contempladas foi realizada com base no mapeamento elaborado pela SP Urbanismo, que realizou a identificação de logradouros com características similares, ou seja, vias com alto fluxo de pedestres, que conectam múltiplos espaços e cujas calçadas possuem largura aceitável para receber estas áreas verdes. (SÃO PAULO, 2022c)

> Novas áreas verdes
>
> Além dos Caminhos Verdes, a AIU do Setor Central prevê a implantação de 24 novas áreas verdes e a recuperação de 8 áreas verdes já existentes, como praças e canteiros. O objetivo é contribuir para a melhoria do microclima do Centro, redução das áreas de inundação e aumento das áreas verdes de lazer.
>
> Entre as novas áreas verdes, destacam-se seis áreas próximas aos rios Tietê e Tamanduateí, local que hoje apresenta baixa capacidade de absorção de águas pluviais. Por outro lado, a Praça Nicolau de Morais Barros, na Santa Cecília, é um exemplo de área verde a ser requalificada.
>
> Licenciamento
>
> A AIU do Setor Central estabelece que novos empreendimentos plantem árvores em, ao menos, 50% da área permeável do terreno. Um exemplar a cada 25 m² de área permeável deverá ser implantado. Estas regras são facultativas para os imóveis com área inferior a 500 m². (SÃO PAULO, 2022c)

A concepção tem como referência intervenções implantadas com êxito pelo mundo. Entre elas, destaca-se a criação de corredores verdes em Medellín, na Colômbia, que diminuiu a média de temperatura da cidade em 2°C. (SÃO PAULO, 2022c)

7 Projetos urbanos de recuperação bem-sucedidas em âmbito mundial

7.1 Operação Porto Madero, em Buenos Aires.

A cidade de Buenos Aires, tem em suas condições topográficas, propriedades que favorecem as instalações portuárias. Os rios que têm origem no centro do continente, desaguam no Rio de La Plata, levando e acumulando sedimentos que se assentam em bancos de areia em frente ao centro da urbe. E desde seus primórdios, as costas barrentas vinham sendo utilizadas como cais. Em meados do século XIX, a cidade desmembrava suas instalações portuária entre dois rios, sendo, uma doca na Boca Del Riachuelo e outra sob o Rio de La Plata. Entretanto, a urbe não conseguiria sustentar sua primazia comercial com o continente europeu sem realizar uma revisão em suas instalações, devido ao longo processo de carga e descarga ocorrido em detrimento as dificuldades de acesso de grandes embarcações sobre o leito arenoso. (BRITTO, 2013)

Diante da ineficácia de seus métodos e tecnologias portuárias, e o crescente fluxo comercial, o governo de Buenos Aires, deu início a esforços para implantar um novo porto na urbe. Em 1881, a discussão sobre o local de implantação do porto mudou de direção, devido a duas ocorrências que convergiram: a primeira, a decisão do governo de alistar o país na divisão internacional do trabalho como exportador e produtor de produtos primários; e segundo, a qualificação da cidade de Buenos Aires como capital federal.

Em 1882, foi aprovada pelo governo a proposta do engenheiro Eduardo Madero, que mantinha a proposição de criar dois canais de acesso — sendo norte e sul —, por meio de uma sequência de quatro diques dispostos linearmente e ligados por eclusas, devido à necessidade de abandono da ideia de recostar-se em uma de suas fronteiras administrativas. (BRITTO, 2013)

Madero, articulou seu projeto fazendo-o repousar sobre duas bases: o capital britânico e a técnica; principal motivação para a escolha por parte dos líderes argentinos. A Hawshaw, Son & Hayter oferecia o auxílio necessário para a execução e a Baring Brothers de Londres dava subsidio financeiro. Os projetos de Huergo e Madero, possuíam similaridades, ambos se recostavam sobre o centro da urbe, no entanto, divergiam substancialmente em relação ao acesso ao porto, um optava por canal simples, outro duplo, bem como, no sentido dos diques, perpendiculares ou paralelos à costa.

Em 1886, o vice-presidente, Francisco B. Madero — tio do Eduardo — assinou a aprovação do projeto final para a implantação do porto. Em 1889, foi nomeado como Puerto Madero, como forma de expressar descontentamento devido à demora das obras, a corrupção dos legisladores, as vantagens dos negociantes e a ineficácia do sistema empregado. Ainda que, a aprovação do projeto tenha demonstrado problemas operacionais, quando implantada a primeira sessão, verificou-se que "nenhum barco podia entrar com confiança no cais, já que seus canais se foram mal dragados e mal projetados, e até mesmo suas complexas comportas e pontes giratórias foram tachadas de inúteis e custosas". (BRITTO, 2013, *online*) Quase dez anos após o início das obras, sua implantação resultou no dobro do montante previsto. (BRITTO, 2013)

O crescimento dos negócios demonstrou que as instalações portuárias se tornaram obsoletas e seus métodos de carga ultrapassados. A inutilização da Dársena Norte, a falta de capacidade e os problemas das ferrovias de acesso às docas, compunham as principais adversidades técnicas expostas. Em 1908, o Poder Executivo autorizou a criação de um novo porto, proposto pelo Elmer L. Corthell, o engenheiro norte-americano, por meio de uma sequência de cinco barragens sem eclusas, perpendiculares à costa — assim como a proposta anteriormente acrescentado por Huego — localizadas ao norte das dependências de Puerto Madero. Em 1911, deu-se início a construção do chamado Puerto Nuevo, e perdurou até 1925, e pouco antes de sua inauguração, rapidamente dobrou sua capacidade de funcionamento, atuando em complemento as instalações de Riachuelo e Puerto Madero, no entanto, devido a sua eficácia e hegemonia operacional, lhes conferiu uma desativação gradual. (BRITTO, 2013)

Ademais, na medida que as navegações expandiam de tamanho, a tarefa de travessar as mangas que contavam os diques de Puerto Madero, tornava-se mais complexa, o porto começou a si deterioração, caindo desuso, levando ao seu abandono e decadência (Figura 141).

Figura 141. Imagem aérea Porto Madero, em Buenos Aires. 1989. Disponível em: < https://pt.slideshare.net/gabrielranieri/apresentao-porto-madero2>. Acesso em: 01 jan. 2023.

Reurbanização do antigo porto

A partir da proposta realizada por Manuel de Solá-Morales para o Moll de La Fusta, em Barcelona, na qual, era estabelecida a alteração do antigo porto para um eixo de expansão, modificando as vias de veículos e renovando depósitos, adveio a ideia de re-funcionalizar as antigas instalações de Puerto Madero, com o propósito de instituir um novo diálogo entre a cidade e o rio. Com a formação da Corporação Antigo Puerto Madero, deu-se início a concepção de um plano para a área e a promoção de atividades imobiliárias orientada, com a participação igualitária do governo nacional e local e uma empresa anônima.

Em 1990, o debate se intensificou, em decorrência da doação do projeto por Barcelona, para o então, Município da Cidade de Buenos Aires, resultando em um Concurso Nacional de Ideias, que instaurou e promoveu a Sociedade Central de Arquitetos, responsável por definir uma linha de desenvolvimento para a construção de um setor da cidade que se encontrava em situação de obsolescência. (BRITTO, 2013)

As premissas constituídas para a reurbanização da área do antigo porto, com cerca de 170 hectares, se focaram em cinco objetivos estruturais:

- Converter a área para salvá-la da decadência e deterioração;
- Recompor seu caráter, preservando o forte poder evocativo;
- Hospedar atividades terciárias que exijam uma localização central;
- Recuperar uma aproximação mais efetiva do rio com a cidade;
- Reposicionar a área central, equilibrando os setores norte e sul. (BRITTO, 2013)

Objetivando restaurar uma cicatriz e recuperar demandas urbanas, promover a implantação de novos equipamentos, e valorizar as preexistências e as características míticas e simbólicas locais. Dentre os mais de 100 projetos participantes do concurso, três obtiveram a primeira posição, e em parceria concluíram o projeto em 1992, apresentando o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, que apontou os eixos estruturais que orientou as intervenções. (BRITTO, 2013)

A reconstrução da cidade a partir de um plano

O plano realizado para Puerto Madero, buscava sanar a demanda de escritórios da nova geração, no qual, a eficácia de seu funcionamento estava atrelada a plantas flexíveis e amplas dimensões e alta capacidade de adaptação a mudanças. Ação realizada em um terreno localizado no centro, em um setor industrial inalterado, que não possuía utilização portuária e crescia em direção ao sul da urbe, buscando reverter o processo de degradação local.

Em se tratando da acessibilidade de suas pontes, expressa na área, o plano, buscou a geração de um lugar de prestígio com a expansão lateral do setor central, com ênfase na preservação de suas características intrínsecas, a codificação que faz referência ao conceito de distritos do Código de Planejamento Urbano. Com uma área máxima de construção de 1,5 milhões de metros quadrados, o projeto consistiu em uma faixa estreita urbanizada que se estende entre e quatro diques e um grande parque, concebido por reservas verdes. A conexão transversal, que acontece com as mangas dos diques existentes, é possibilitada por grandes avenidas localizadas nas extremidades e nos eixos centrais, desenvolvendo uma melhor permeabilidade e uma conexão com a cidade existente. Entre estes eixos, localizados no parque, estão dispostos os lotes, para construção dos edifícios em altura, que emolduram a silhueta da "Casa Rosada" e ressalta o designado "Eixo de Maio", reforçado futuramente com a criação de um acesso de pedestres proporcionado pela ponte de Calatrava. (BRITTO, 2013)

O conjunto tem sua estrutura regida por um sistema de avenidas e a modulação dos diques, que possibilita identificar e caracterizar setores distintos: os cheios e vazios das docas, que não acatam o traçado da urbe; os elevadores e guindastes de grãos que fazem alusão ao antigo porto e os edifícios dos moinhos.

O projeto abrangia a reabilitação de antigas docas do setor oeste — completados em sua maioria atualmente —, a conservação dos edifícios com valor patrimonial, a implantação de uma faixa estreita de edificações no setor leste — até sete pisos — com predominância de uso residencial, a prolongação das vias, a implantação dos conjuntos de torre, e um grande parque que reestruturaria a relação da urbe com o rio. (BRITTO, 2013)

> Em certos casos o Estado deve atuar como promotor, em outros, como regulamentador, e às vezes, como financiador. Se o valor deste projeto tivesse sido custeado pelo Estado nacional, teria sido impossível de se resolver. Mas se o Estado cria um slogan do projeto e toda a sociedade o materializa, temos aqui um bom exemplo de gestão urbana. A operação Puerto Madero propôs um novo modelo de gestão territorial no ambiente local que permitiu requalificar as terras portuárias inutilizadas para usos urbanos de qualidade.
>
> Foi o Estado Nacional que forneceu terras do governo local, os indicadores urbanísticos; e um concurso nacional que ofereceu ideias gerais para desenvolver o Plano Diretor. A Corporação Antiga Puerto Madero proporcionou a infraestrutura e convocou a iniciativa privada para intervir sobre os lotes resultantes em função do plano setorial. Serviços foram realizados, abriram-se ruas, pontes foram alargadas, foram geradas avenidas, construíram-se praças e parques, equiparam com o mobiliário. (BRITTO, 2013, *online*)

A renovação do setor leste, localizado entre as antigas docas, preservou o edifício do estoque e proporcionando oferta de serviços e espaços públicos de qualidade, já no setor oeste foram realizadas intervenções com base nas vigas das torres. Como resultante, da capacidade de atrair novos usos, exposta na área de influência no formato de inúmeros projetos

urbanos. No entanto, sua instauração ocasionou fortes processos de gentrificação no perímetro da intervenção, que levou a expulsão dos residentes, lojas e estabelecimentos comerciais tradicionais, em prol de novas marcas. (BRITTO, 2013)

No entanto, Porto Madeiro (Figura 142–146), vem buscando se integrar a cidade desde sua reabilitação. Existe, também, o fato de que uma enorme parte da renda excedente gerada pela operação, nunca foi repassada para melhoramentos em outras localidades, como o setor sul da cidade, além da ausência de promoção de habitação social. (BRITTO, 2013)

Figura 142. Perspectiva do Porto Madeiro - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Britto (2013)

Figura 143. Perspectiva do Porto Madeiro - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Britto (2013)

Figura 144. Perspectiva do Porto Madeiro - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Britto (2013)

Figura 145. Perspectiva do Porto Madeiro - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Britto (2013)

Figura 146. Perspectiva do Porto Madeiro - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Britto (2013)

Apesar dos problemas exibidos, a operação realizada em Buenos Aires, é um demonstrativo bem-sucedido de ação articulada entre o poder público e privado, que equilibrou ações imobiliárias, com o governo nacional e local e uma empresa anônima, elaborando premissas para orientar o desenvolvimento por meio de eixos de estruturação. O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano criado, apontou os eixos estruturais que orientou as intervenções, e centrou ações conforme as demandas e as características intrínsecas locais, trabalhando com a concepção de desenvolvimento orientado, e apresentando premissas segundo a necessidade e demanda de cada setor, realidade que se semelha a composição dos planos desenvolvidos pela legislação urbanística de São Paulo, todavia, difere quando se trata do interesse de empreender em intervenções em áreas consideradas obsoletas.

7.2 Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri.

> Os rios conectam as cidades com sua história, topografia e geografia. Podem ser também espaços democráticos e de inclusão social, dando a pessoas de diferentes classes, origens e culturas as mesmas possibilidades de acesso a sua orla. Essa é a opinião do arquiteto Ginés Garrido, responsável pela revitalização da orla do rio Manzanares, em Madri, um projeto que transformou uma área de rodovias em um dos maiores espaços de convivência da capital espanhola e reconectou a população ao seu patrimônio natural. (SOARES, 2017)

Em passagem por terras brasileiras, o arquiteto espanhol, Ginés Garrido, partilhou a experiência contida com a revitalização do Rio Manzanares, em Madrid, que converteu seis quilômetros de avenidas em vias subterrâneas, e devolveu a orla do rio aos habitantes, criando quadras esportivas, parques e uma praia urbana. E nas palavras do arquiteto, o projeto teve como maior provocação "fazer a população acreditar que a mudança era possível." (GARRIDO, apud SOARES, 2017, *online*).

Área degradada

Em 2005, as margens do Rio Mazanares eram de uso rodoviário, e compreendia as pistas da rodovia M-30, com um fluxo diário de cerca de 200 mil veículos. No labirinto de pontes e vias expressas construídas nos anos de 1970, o rio passou a ser apenas um detalhe na paisagem da urbe. Em suas proximidades a degradação crescia simultaneamente com o número de habitantes vivendo em condições precárias, devido à poluição sonora produzida pelo ruído do tráfego de veículos e pela falta de equipamentos públicos. Situação que motivou a prefeitura de Madri, a dar um novo sentido a área, priorizando a implantação de outros modais que não o automóvel individual. Através de um concurso, foi selecionado o projeto coordenado pelo

arquiteto Garrido, após seis anos, enfrentando a resistência da opinião pública e com um investimento de cerca de 5,1 bilhões de euros, a implantação foi concluída. (SOARES, 2017)

O projeto tem como grande diferencial a realização de uma leitura global do Rio Mazanares. “Nós percebemos que era necessário entender todo o curso do rio, não apenas o trecho que passava por Madri” GARRIDO, apud SOARES, 2017, *online)*, explicando que o conceito era conectar as pessoas, do mesmo modo, que o curso d’água conectava as regiões distintas. O Rio Manzanares não possui grandes extensões, o mesmo nasce a 70 km ao norte de Madri e tem sua foz 20 km ao sul da urbe, mas ganha notoriedade pela localização em uma região seca, com pouca precipitação e poucos rios, características essas, que apresentavam uma dificuldade extra ao projeto que buscava tornar a cidade mais verde, apesar da barreira climática. “Nesse sentido, é mais fácil realizar esse tipo de obra em São Paulo, por exemplo, onde chove muito”. (GARRIDO, apud SOARES, 2017, *online*)

Opinião pública e vontade política

Os obstáculos climáticos não foram os únicos encontrados, devido ao fato que a população da urbe era contra a obra a princípio. A comunicação em relação aos objetivos de uma duradoura e enorme intervenção no âmbito urbano deveria ter ocorrido de melhor maneira. Para Garrido, “Com a construção dos túneis, a percepção era de que o transporte por carros seria priorizado”, (GARRIDO, apud SOARES, 2017, *online*). Em busca de corrigir a falha no diálogo, a equipe buscou absorver as demandas na medida do possível. (SOARES, 2017)

As reivindicações dos habitantes da região se materializaram e estão demonstradas nos equipamentos esportivos e sociais implantados nas margens do Manzanares. “A população de Madri [e especialmente a do bairro] foi muito paciente, pois suportou por anos uma obra que não entendia muito bem” (GARRIDO, apud SOARES, 2017, n.p.), a entrega rápida — seis anos — foi uma das principais razões da mudança de ponto de vista da população. (SOARES, 2017)

> Garrido ressalta que uma obra desse porte não pode ser empreendida sem os cidadãos, mas chama a atenção também para o restante do tripé: a gestão pública – “que precisa ter determinação política, coragem e ousadia para realizar uma intervenção desse porte”; e as equipes técnicas, de acordo com ele, “frequentemente desvalorizadas e mal pagas, mas que guardam saberes únicos sobre a cidade”. (GARRIDO, apud SOARES, 2017, *online*)

O espaço público do Rio

Atualmente, a região comporta áreas livres e de convívio que se desdobram por 253 mil metros quadrados, apresenta, 17 áreas de recreação infantil, quadras esportivas, pistas de skate, pistas de escalada e corrida, espaços de convívio social e para paradas, grande oferta de transporte público, e também uma praia urbana no verão (Figura 147– 151). O coordenador do projeto chama atenção para as avenidas, que por meio da criação dos túneis, permitiu a criação de grandes espaços verdes. "É uma construção artificial, mas que nos lembra o que somos e o que queremos ser e priorizar" (GARRIDO, apud SOARES, 2017, *online*).

> Garrido defende também que quanto mais espaços públicos há em um país, mais democrático ele é, sendo possível criar novos vínculos com os rios em quaisquer cidades. "É claro que [O Madrid Río] não foi fácil, só foi possível porque houve vontade política e disponibilidade econômica. Madri também é uma cidade menor, o que simplifica alguns processos", argumenta, destacando o projeto como uma nova referência para a Espanha. [...]"Nosso objetivo foi, desde o primeiro dia, que os cidadãos pensassem naquele espaço como feito para eles, como um lugar em que era permitido se apropriar." (GARRIDO, apud SOARES, 2017, *online*)

Figura 147. Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Soares (2013)

Figura 148. Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Soares (2013)

Figura 149. Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Soares (2013)

Figura 150. Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Soares (2013)

Figura 151. Revitalização da orla do Rio Manzanares, em Madri - Vista geral do projeto. Autor: desconhecido. Fonte: Soares (2013)

8 Legislação no contexto do Parque Dom Pedro II

8.1 Legislação incidente na área do Parque Dom Pedro II (2022)

A região onde está localizado o parque, situa-se no distrito da Sé, na divisa com a Subprefeitura da Mooca. Inicialmente conhecida como Várzea do Carmo, é um dos principais acessos à área do Centro Histórico da urbe paulistana. E tem em seu território uma série de condicionantes legais, que serão apresentadas no decorrer desta análise (Figura 152 e 153) .

Figura 152. Vista aérea do estado de São Paulo com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Google Earth (2022)

Figura 153. Vista aérea da urbe paulistana com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Google Earth (2022)

Macrozona (Figura 154)

Estruturação e Qualificação Urbana — MZURB

Art. 10. A Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, situada integralmente na Zona Urbana, apresenta grande diversidade de padrões de uso e ocupação do solo, desigualdade socioespacial, padrões diferenciados de urbanização e é a área do Município mais propícia para abrigar os usos e atividades urbanos.

§ 1º Para orientar o desenvolvimento urbano e dirigir a aplicação dos instrumentos urbanísticos e jurídicos para atingir os objetivos específicos, a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana subdivide-se em 4 (quatro) macroáreas, delimitadas:

I — Macroárea de Estruturação Metropolitana;

II — Macroárea de Urbanização Consolidada;

III — Macroárea de Qualificação da Urbanização;

IV — Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana. (SÃO PAULO, 2022)

Os objetivos da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana são:

I — Promoção da convivência mais equilibrada entre a urbanização e a conservação ambiental, entre mudanças estruturais provenientes de grandes obras públicas e privadas e as condições de vida dos moradores;

II — Compatibilidade do uso e ocupação do solo com a oferta de sistemas de transporte coletivo e de infraestrutura para os serviços públicos;

III — orientação dos processos de reestruturação urbana de modo a repovoar os espaços com poucos moradores, fortalecer as bases da economia local e regional, aproveitar a realização de investimentos públicos e privados em equipamentos e infraestruturas para melhorar as condições dos espaços urbanos e atender necessidades sociais, respeitando as condicionantes do meio físico e biótico e as características dos bens e áreas de valor histórico, cultural, religioso e ambiental;

IV — eliminação e redução das situações de vulnerabilidades urbanas que expõem diversos grupos sociais, especialmente os de baixa renda como pessoas em situação de rua, catadores e trabalhadores ambulantes, a situações de riscos, perigos e ameaças;

V — Diminuição das desigualdades na oferta e distribuição dos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas entre os distritos;

VI — Desconcentração das oportunidades de trabalho, emprego e renda, beneficiando os bairros periféricos;

VII — Manutenção, proteção e requalificação das zonas exclusivamente residenciais consideradas as disposições dos arts. 27 e 33 desta lei. (SÃO PAULO, 2022)

Mapa de Macrozona

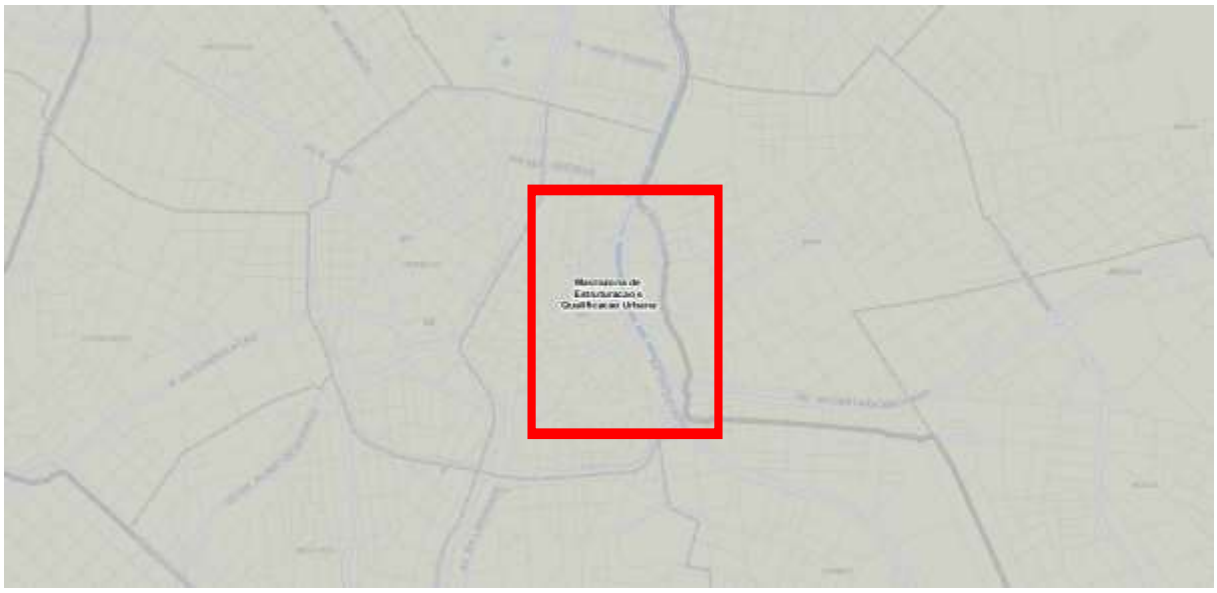


Figura 154. Mapa macrozona, com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Legenda

Estruturação e Qualificação Urbana — MZURB

Setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana (2A) (Figura 155)

Setor central

> Art. 11. A Macroárea de Estruturação Metropolitana abrange áreas das planícies fluviais dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, com articulação com o Centro e prolongamento junto às avenidas Jacu-Pêssego, Cupecê e Raimundo Pereira de Magalhães e das rodovias Anhanguera e Fernão Dias e caracteriza-se pela existência de vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias que articulam diferentes municípios e polos de empregos da Região Metropolitana de São Paulo, onde se verificam processos de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo, com a necessidade de equilíbrio na relação entre emprego e moradia.
>
> Parágrafo único. As porções dos territórios que integram a Macroárea de Estruturação Metropolitana passam por processos de mudanças nos padrões de uso e ocupação e conversão econômica, com concentração de oportunidades de trabalho e emprego geradas pela existência de legados industriais herdados do passado, novas atividades produtivas, polos de atividades terciárias, grandes vias estruturais e infraestruturas que fazem parte dos sistemas de transporte coletivo de massa. (SÃO PAULO, 2022)

Os objetivos específicos da Macroárea da Qualificação da Urbanização são:

> I — Controle dos processos de adensamento construtivo em níveis intermediários de modo a evitar prejuízos para os bairros e sobrecargas no sistema viário local de áreas localizadas em pontos distantes dos sistemas de transporte coletivo de massa;
>
> II — Melhoria e complementação do sistema de mobilidade urbana, com integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário, hidroviário e de circulação

de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas;

III — Melhoria das condições urbanísticas dos bairros existentes com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;

IV — Incentivo à consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta de serviços, comércios e equipamentos comunitários;

V — Ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e emprego nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades existentes, criando polos de atração em localidades intermediárias entre centro e periferia;

VI — Promoção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares existentes, ocupados pela população de baixa renda, com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;

VII — Estímulo à provisão habitacional de interesse social para a população de baixa renda, incluindo pessoas que ocupam logradouros e praças públicas, de forma a contribuir para a redução do déficit habitacional existente;

VIII — Proteção, recuperação e valorização dos bens e áreas de valor histórico, cultural e religioso. (SÃO PAULO, 2022)

Mapa de Setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana (2A)

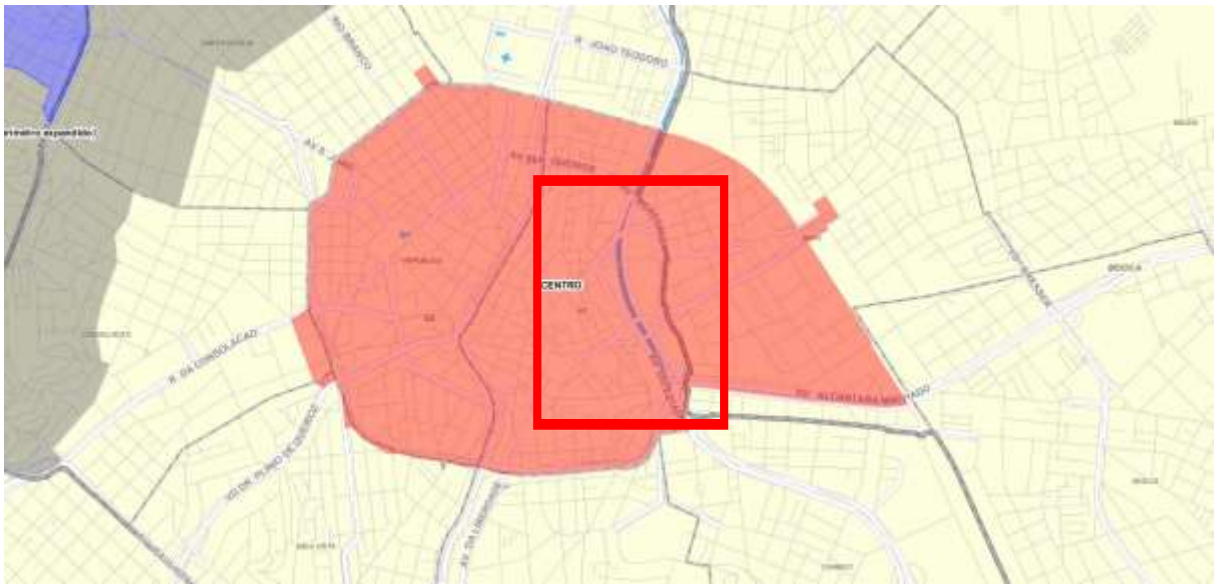


Figura 155. Mapa Setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana (2A), com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Legenda

- **Setor central**

Perímetro de Ação Regional (Figura 156)

Objetivos do Plano presentes no Caderno de Ação Regional Sé[4], são:

[4] Secretarias Envolvidas, SMPED;SMS;SMADS;SMC;SMDU;SEME;SIURB;SMSU;SES;SVMA;SMT;SME. Atores Envolvidos, SP TURIS;Ilume.CONDEPHAAT.

- Atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais de educação, de assistência social e de lazer e esportes;
- Atender a população em situação de vulnerabilidade social a população em situação de rua e a população usuária de drogas;
- Qualificar os espaços livres públicos os vinculados aos equipamentos públicos, os vinculados aos polos atrativos e os vinculados às áreas de lazer;
- Atender a demanda por espaços livres públicos de lazer e esporte;
- Qualificar os parques existentes as questões de acessibilidade e conectividade, as questões de tratamento das bordas e as questões de atendimento às demandas da população;
- Promover a conservação das paisagens e do patrimônio material e imaterial da região;
- Promover a recuperação e conservação ambiental das áreas verdes;
- Promover a coleta e destinação de resíduos sólidos, de acordo com o Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Cidade de São Paulo - PGIRS;
- Melhorar a acessibilidade e mobilidade local e de acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo - PLANMOB;
- Melhorar a segurança pública local. (SÃO PAULO, 2022b)

Diretrizes:

- Desenvolver ações de assistência social para atender a população em situação de vulnerabilidade social, como população em situação de rua e usuária de drogas;
- Qualificar os espaços livres públicos, garantindo acessibilidade universal, segurança e conforto para o pedestre, através de arborização, implantação de mobiliário urbano e melhoria da iluminação pública;
- Elaborar um projeto paisagístico para o parque que propicie o convívio social e permanência, sendo o agente integrador dos equipamentos públicos e culturais;
- Promover atividades contemplativas, esportivas e de lazer;
- Melhorar o acesso ao parque, criando possibilidades alternativas de conexão com seu entorno;
- Implementar sinalização voltada para pedestres, indicando os principais equipamentos e referências urbanas;
- Preservar o patrimônio histórico e a paisagem do parque, valorizando bens tombados, históricos ou de interesse cultural;
- Promover ações de educação ambiental;
- Elaborar plano especial de varrição e coleta seletiva;
- Estudar alternativas para a circulação viária no perímetro, considerando inclusive a demolição do Viaduto Diário Popular e implantar novas sobreposições do Rio Tamanduateí, transformando o parque em agente qualificador das conexões entre as várias áreas significativas de seu entorno;
- Estudar alternativas de melhoria da qualidade urbana no entorno da estação de metrô Parque Dom Pedro II;
- Conservar as passagens de pedestres que cruzam o parque e possibilitar conexões acessíveis e seguras;
- Criação de um Conselho Gestor. (SÃO PAULO, 2022b)

A região do parque tem um papel estratégico dentro das dinâmicas urbanas da metrópole paulistana. E se encontra envolvida no panorama de melhoramentos, dos quais, os objetivos abrangem as mais diversas áreas de ação, e em sua totalidade buscam promover, o equilíbrio entre a urbanização, o meio ambiente e a melhora qualitativa na vida dos habitantes, nos sistemas de transporte público, no uso e ocupação do solo, na infraestrutura de serviços públicos e equipamentos entre outros. Dentre todos os objetivos previstos para o local, os que mais se aproximam da necessidade específica se encontra no Perímetro de Ação Regional (Sé), que compreende melhor as características intrínsecas da área.

Mapa de Perímetro de Ação Regional

Figura 156. Mapa de Perímetro de Ação Regional, com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Legenda

- **Perímetro de ação Regional**

Parques Municipais e Urbanos e Lineares (Figura 157)

Quando examinada a situação do Parque Dom Pedro II, mediante o sistema de parques urbanos, foi possível verificar que o mesmo nem se quer é considerado um parque na legislação, visto que já não apresenta todas as características inerentes, devido à priorização de mobilidade em detrimento as áreas verdes, a perda do caráter de bem-estar e lazer, somada ao abandono do centro e a deterioração da paisagem, ainda que tenha seu nome atribuído como um, e caracterize uma área verde de grandes dimensões em meio ao centro histórico da capital, desempenhando um papel de importância como única área verde da localidade, a mesma se

encontra subjugada por áreas consideravelmente menores, como, por exemplo, o Jardim da Luz encontrado nas proximidades, assim como os demais.

Esta situação se mostra um tanto controversa, principalmente levando em conta as inúmeras tentativas de requalificação da área considerada e nomeada em projetos como parque, e é um demonstrativo de como a legislação, assim como o poder público tem uma postura um tanto quanto descuidada em relação as áreas verdes de bem estar e lazer da capital, vistas muitas vezes como reserva de terras utilizadas para desenvolvimentos de outros setores e usos, em detrimento do auto custo que desapropriações podem causar, utilizadas a grosso modo principalmente para a implantação de infraestrutura viária e de transporte público, pois as mesmas não oferecem benefícios e arrecadação como outros usos.

Mapa de Parques Municipais e Urbanos e Lineares

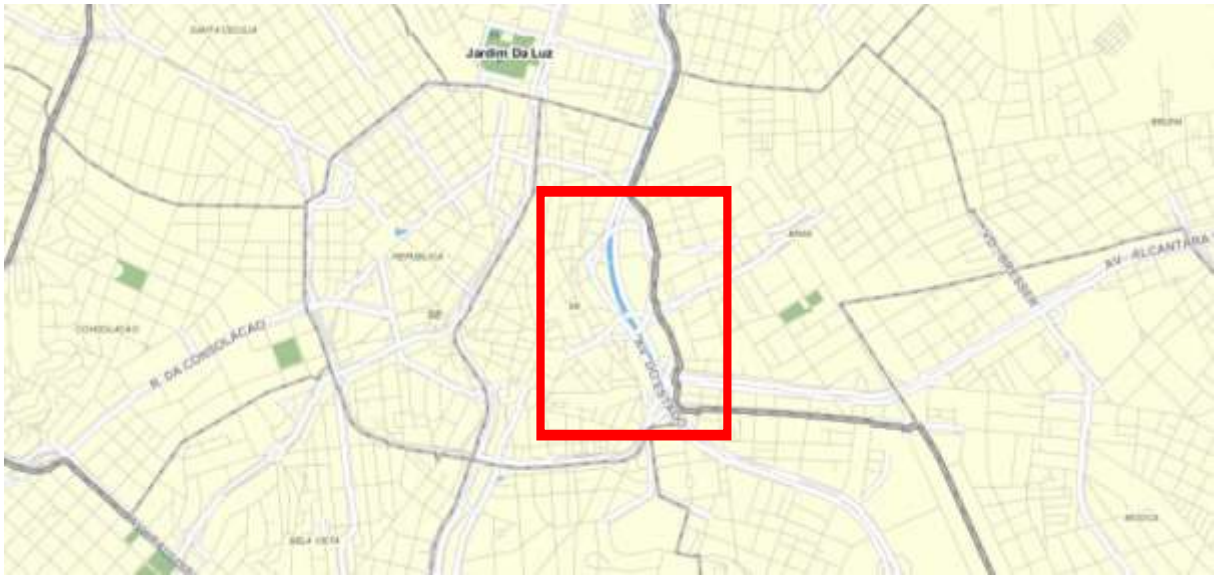


Figura 157. Mapa de Parques Municipais e Urbanos e Lineares, com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Legenda

- **Parques Municipais e Urbanos e Lineares**

Perímetro de Zonas (Figura 158)

Denominado como Praça/Canteiro — o Parque Dom Pedro II não é visto pela legislação como parque urbano e não integra o sistema de parques da cidade, como exibido anteriormente —, a área não possui legislação incidente ao que se refere ao zoneamento, mesmo não apresentando informações legislativas que atuam sobre ele, a análise permite verificar a

predominância das Zonas e Centralidades — ZC — e Zonas Predominantemente Residenciais — ZPR —. Sendo respectivamente:

- Zonas de Centralidades são porções do território localizadas fora dos eixos de estruturação da transformação urbana destinadas à promoção de atividades típicas de áreas centrais ou de subcentros regionais ou de bairros, em que se pretende promover majoritariamente os usos não residenciais, com densidades construtiva e demográfica médias e promover a qualificação paisagística e dos espaços públicos.
- Zonas Predominantemente Residenciais são porções do território destinadas majoritariamente ao uso residencial, bem como a atividades não residenciais compatíveis com o uso residencial, com densidades construtiva e demográfica baixas. (SÃO PAULO, 2022)

Mapa de Perímetro de Zonas

Figura 158. Mapa de Perímetro de Zonas, com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022.
Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Legenda

ZC	ZMISa	AC-1
ZCa	ZEIS-1	AC-2
ZC-ZEIS	ZEIS-2	ZEU
ZCOR-1	ZEIS-3	ZEUa
ZCOR-3	ZEIS-4	ZEUP
ZCOR-3	ZEIS-5	ZEUPa
ZCORa	ZDE-1	ZEM
ZM	ZDE-2	ZEMP
ZMa	ZPI-1	**ZPR**
ZMIS	ZPI-2	ZER-1

ZER-2
ZERa
ZPDS
ZPDSr
ZEPAM
ZEP
ZOE
Praça/Canteiro

Uso Predominante de Solo Fiscal (Figura 159)

Composto predominantemente pelos usos comercial, serviço e residencial. O parque em seu invólucro possui uma maior concentração do uso de comércio e serviço nos setores norte, nordeste e noroeste, já os demais setores misturam usos como residencial e comércio/serviços, indústrias e armazéns, equipamentos públicos e escolas.

Apesar de muito presente no Marco Regulatório da cidade, pouco se tem visto em medidas efetivas, a área permanece subutilizada e degradada, cortada por viadutos, vias e pela Avenida do Estado, dotado de grandes equipamentos de transporte e de bens tombados, fechado por gradil — que confere a sensação de insegurança aos transeuntes — e com cerca da metade da área verde original.

Mapa de Uso Predominante de Solo Fiscal

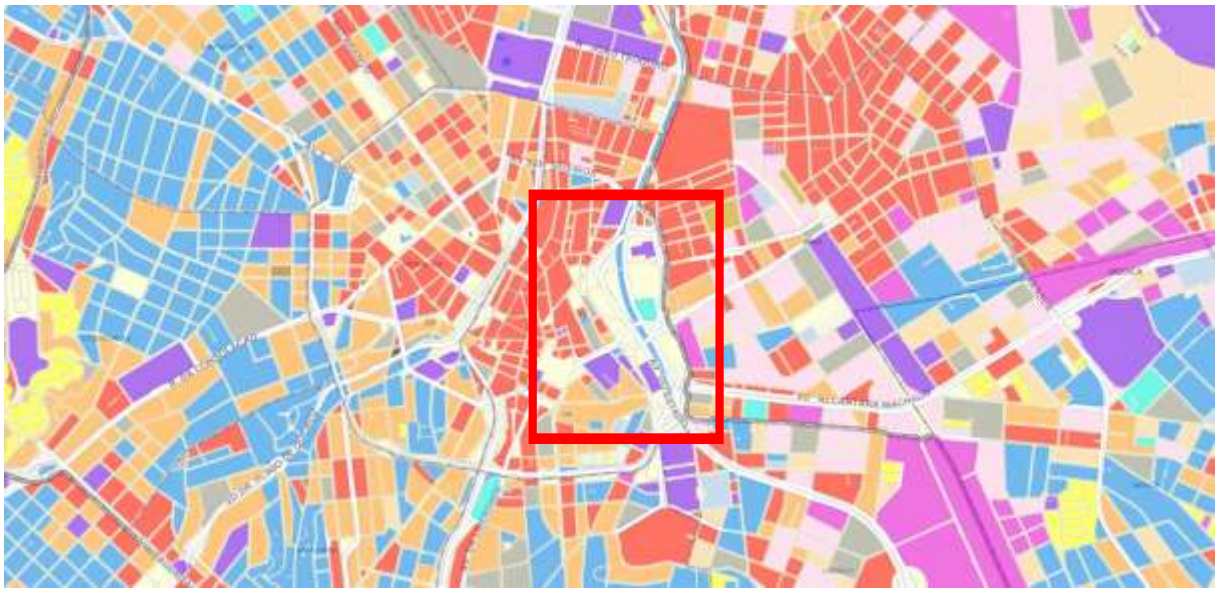


Figura 159. Mapa de Uso Predominante de Solo Fiscal, com a localização do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Legenda

- Resid. horiz. baixo padrão
- Resid. horiz. médio/alto padrão
- Resid. vertical baixo padrão
- Resid. vertical médio/alto padrão

Comércio e serviços

Indústria e armazéns

Residencial e Indústria/serviços

Residencial e Indústria/armazéns

Comércio/serviço e Ind./armazéns

Garagens

Equipamentos públicos

Escolas

Terrenos vagos

Outros

Sem predominâncias

Sem informação

9 Análise morfológica no contexto do Parque Dom Pedro II

9.1 Forma urbana e seus elementos

> A paisagem urbana é, para além de outras coisas, algo para ser apreciado, lembrado e comtemplado. [...] Comtemplar a cidades pode ser especialmente agradável, por mais vulgar que o panorama possa ser. Tal como uma obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala, algo apenas perceptível no decurso de grandes períodos de tempo. O *designer* de uma cidade é, assim, uma arte temporal, mas raramente pode usar as sequências controladas e limitadas de outras artes temporais como, por exemplo, a música. Em ocasiões diferentes e para pessoas diferentes, as sequencias são invertidas, interrompidas, abandonadas, anuladas. Isto acontece a todo passo. (LYNCH, 1982, p 9-11).

A cidade não é apenas uma forma perceptível por milhões de pessoas, dos mais variados contextos sociais e personalidades, é produto de muitos construtores, que modificam constantemente a sua estrutura por motivos particulares, promovendo mudanças constantes, nessas relações é apenas parcialmente possível controlar o seu crescimento e sua forma, neste processo não existe um resultado final, mas sim uma contínua sucessão de fases. Em uma urbe, é raro um meio ambiente belo e agradável, porém a única característica de importância de uma bela cidade, é quando a sua relevância concebe um significado espacial. (LYNCH, 1982)

Uma estrutura física integral e viva, pode produzir uma clara imagem e desempenha um papel social. Fornecendo materiais para a criação de símbolos e memórias coletivas,

lembranças comuns, mitos sociais entre outros. O meio ambiente deve fornecer segurança, mas também intensificar a profundidade e a interação humana. A cidade é um símbolo poderoso de uma sociedade complexa, e pode ser parte de sua expressão (Figura 160). (LYNCH, 1982)

Figura 160. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Chama-se atenção para o panorama local e suas complexidades. Autor: desconhecido. Disponível em: < https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/diego-zanchetta/parque-d-pedro-ii-no-centro-de-sao-paulo-vai-ganhar-pista-de-skate/>. Acesso em: 10 out. 2022.

O espaço do parque é a única área verde livre nas proximidades do Centro Histórico, o qual é predominantemente construído (Figura 161), e conforme os levantamentos realizados por meio de análise *in loco* e via Geosampa, constatou-se que o gabarito da região é composto por diversos níveis de construções, que variam de 1 a 25 pavimentos, com a predominância de edifícios baixos de 1 a 3 pavimentos, decorrentes dos antigos assentamentos ligados ao passado da área, em principal ao que se refere a sua herança industrial, que deixou um legado de vilas operárias no local, incluído neste panorama também se encontram os edifícios em altura implantados no centro velho. Não podemos excluir deste panorama os fatores vigentes, que apontam a tendência de crescimento de implantação de edifícios em altura, principalmente nas proximidades do Brás, e seguem em sentido ao bairro da Mooca, beirando o eixo de desenvolvimento previsto em legislação. O Parque Dom Pedro II, é parte integrante de um meio ambiente extremamente construído, com pouca presença de áreas verdes e de lazer para a população, o que evidencia ainda mais sua importância como um sopro verde na área central (Figura 162 e 163).

Figura 161. Mapa dos cheios e vazios na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

0 50 200

Figura 162. Mapa de gabarito do Parque Dom Pedro II - São Paulo. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Legenda

- 1 a 3 pavimentos
- 4 a 6 pavimentos
- 7 a 15 pavimentos
- 16 a 20 pavimentos
- 21 a 25 pavimentos

Figura 163. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, exibindo o gabarito da área, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

A ligação da região do parque com a área central da cidade, interfere significativamente em suas relações, e quando analisadas, evidencia a sua ligação e seu papel de mediação com os bairros do Brás, Mooca e Pari, conhecidos pela atração de pessoas fomentada pelo seu forte caráter comercial. A análise de classificação de uso do solo (Figura 164), demostrou a predominância do uso comercial, principalmente nas localidades do Brás e do Centro Histórico, resultado já esperado com base no panorama local. A utilização para habitação, se encontra presente no setor e pode ser considerado o segundo uso predominante, mesmo que em menor escala, e aparece concentrado principalmente nas antigas vilas operárias, nos edifícios em altura, e dentro do uso misto de Comercial/habitacional, presentes principalmente no setor Sul e Sudeste. Se tratando dos fluxos locais, os dados caracterizam circulação intensa entre os setores Leste-Oeste, devido à forte presença do caráter comercial em ambos. Quando se trata da parcela de habitantes que residem na região, a realidade expressa acaba por reforçar a compreensão da necessidade da reconversão da área do parque em uma área de lazer, e permanência, bem como o replantio, promovendo assim seu uso pleno, desvencilhando-se de seu caráter apenas de passagem, e proporcionando uma maior segurança e qualidade de vida para aos moradores e transeuntes da área.

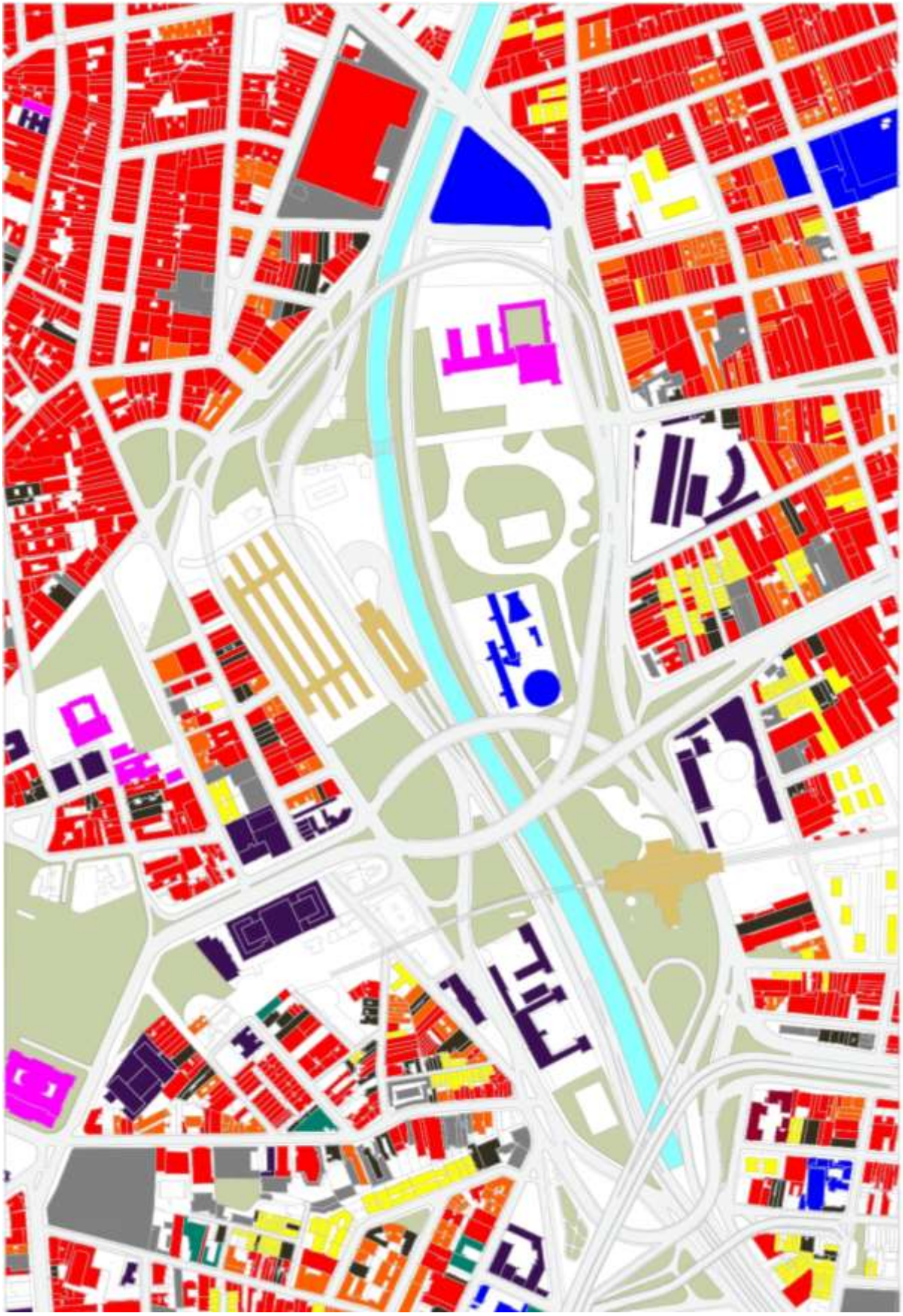


Figura 164. Mapa dos usos na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

0 50 200

Legenda

- Comercial
- Comercial/Habitacional
- Habitacional
- Público
- Escola
- Abandonado
- Vazio/Estacionamento
- Lazer
- Igrejas
- Hospitais
- Transporte Público

9.2 Os marcos urbanos, ou as edificações notáveis no entorno e no Parque Dom Pedro II

Visto a importância histórica da área — abordada anteriormente —, é de extrema relevância que seja dado espaço ao levantamento dos edifícios notáveis, seja no interior do parque, ou em seu envoltório. Para tal, serão apresentados os edifícios notáveis e sua história, no intuito de promover um breve fichamento do patrimônio construído da região e dos edifícios tombados (Figura 165).

Figura 165. Mapa dos edifícios tombados na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

9.2.1 Edifícios tombados nas adjacências do Parque Dom Pedro II

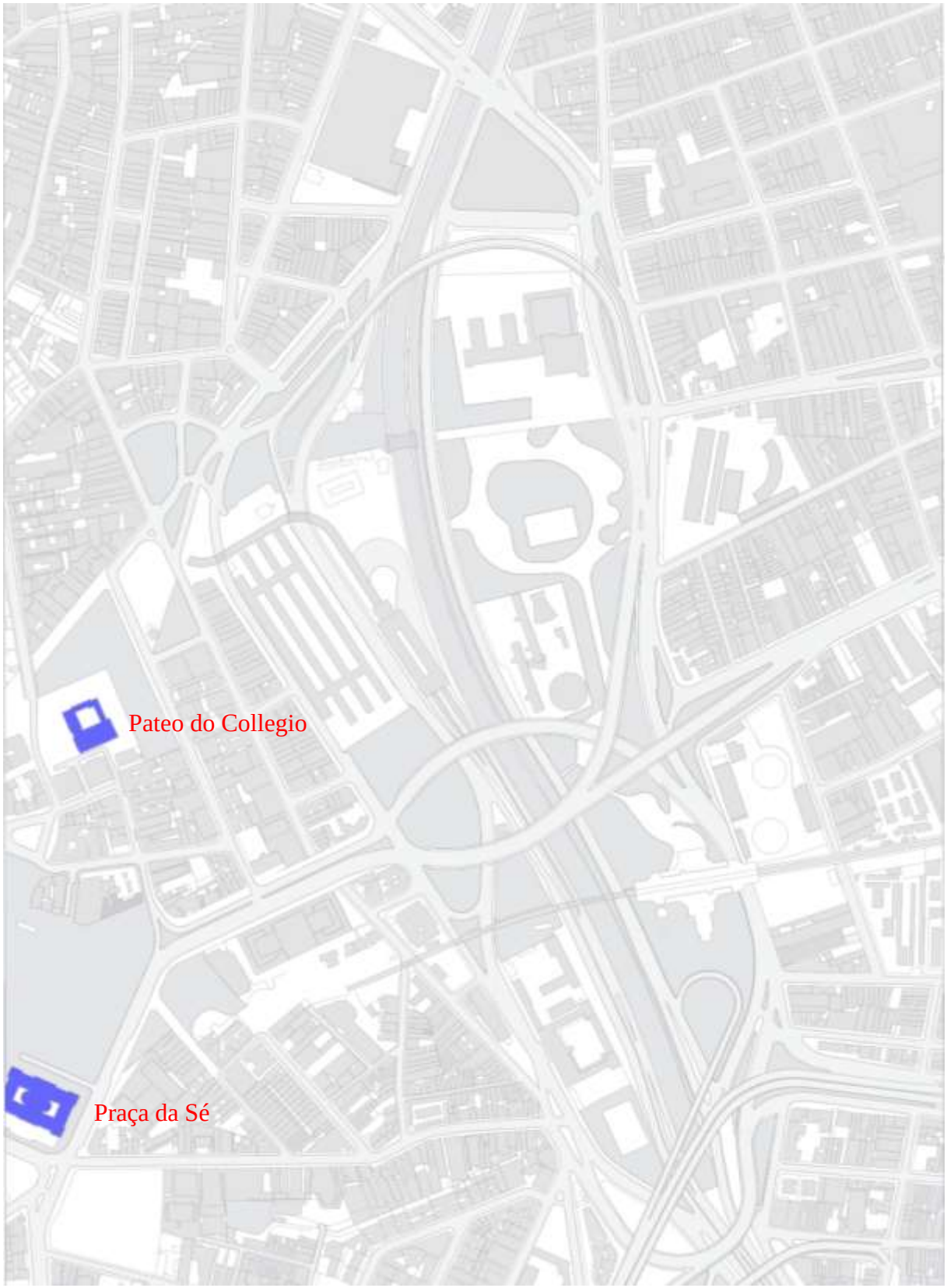


Figura 166. Mapa dos edifícios tombados nas adjacências do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

0 50 200

Pateo do Collegio

A construção da réplica (Figura 167), durante a remodelação dos anos 1950 e 1970, ocupa o lugar da construção original, e causou muitos debates. A fundação da urbe se deu em 1554, quando foi instalado o Real Colégio de Piratininga e uma pequena igreja, substituída em 1556, que sobreviveu a expulsão dos jesuítas em 1640, e retornaram em 1653, quando o edifício foi praticamente reconstruído, tornando-se uma terceira construção, realizada em taipa e pilão, o modelo construtivo da época. Em 1759, com a expulsão dos jesuítas do país, a edificação abrigou os governadores da província, e atravessou uma série de reformas para a adaptação ao uso. Em 1881, o prédio passou por outra reforma, adquirindo características europeias, que dividiu opiniões. Durante os anos foram realizadas diversas alterações e a situação de degradação só aumentou. Em 1907, a demolição do conjunto e a construção de algo novo foi cogitada. Em 1932, o edifício continuava a abrigar órgãos governamentais e era a sede da Secretaria da Educação e Saúde Pública, que permaneceu até a devolução do terreno para os jesuítas em 1953. O edifício começou a ser demolido, segundo consta em documentação, por conta do mal estado e um novo conjunto arquitetônico foi apresentado. Neste processo muito foi perdido, mas uma grossa parede de taipa foi descoberta e preservada. Em 1970, foi realizada a construção da réplica no local, construída em concreto, entre outras características que se contrapõe com a realidade da construção colonial, e apesar do pedido de tombamento da área pelo CONDEPHAAT em 1975, as obras não foram descontinuadas, e finalizadas tempos depois. (VIGOLI, 2020)

Figura 167. Imagem do Pateo do Collegio-São Paulo. Autor: desconhecido. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/P%C3%A1tio_do_Col%C3%A9gio>. Acesso em: 10 out. 2022.

Praça da Sé

A praça e a Catedral da Sé (Figura 168), tem suas histórias vinculadas à fundação de São Paulo. Sua primeira versão foi construída em 1519, no terreno escolhido pelo cacique Tibiriçá, e sua construção foi realizada em taipa e pilão. Em 1745, recebeu o título de Catedral, e devido à precariedade que se encontrava, foi erguida uma segunda versão. No início do século XIX, surgiram projetos para as reformas do Largo da Sé. Em 1888, foi realizada a primeira assembleia sobre-a a construção, e em 1889, ficou decidido que o estilo da catedral seria gótico e o responsável seria Maximiliano Hehl, e o local escolhido para implantação seria a Sé e não a praça da República, e a antiga igreja seria demolida, a construção foi enredo de uma disputa entre a Prefeitura e a Cúria, motivada pelo fato que na Sé projetada pelo arquiteto R. Azevedo, um Paço Municipal substituiria o Pateo do Collegio. Em 1913, deu se início a construção que terminaria após 45 anos, em 1954, as torres principais seriam concluídas, em 1970. E devido à Segunda Guerra Mundial, o material que devia ser importado, passou a ser comprado em Ribeirão Pires. O responsável pelos desenhos dos vitrais foi o paulista José W. Rodrigues e a execução ficou a cargo de Corado Sorgenicht Filho — autor dos vitrais do mercado municipal —. A Catedral possui 112 m x 47 m de largura, construída de granito maciço, além de 800 toneladas de mármores raros, estátuas de bronze, uma escultura de Fernando Leopoldo e abriga o museu do cacique Tibiriçá. E após passar por um reparo mais recente foi reinaugurada. (OLIVEIRA, 2022)

Figura 168. Imagem da Praça da Sé e da Fachada da Catedral da Sé -São Paulo. Autor: desconhecido. Disponível em: <https://www.infoescola.com/sao-paulo/catedral-da-se/>. Acesso em: 10 out. 2022.

9.2.2 Edifícios tombados nas imediações do Parque Dom Pedro II

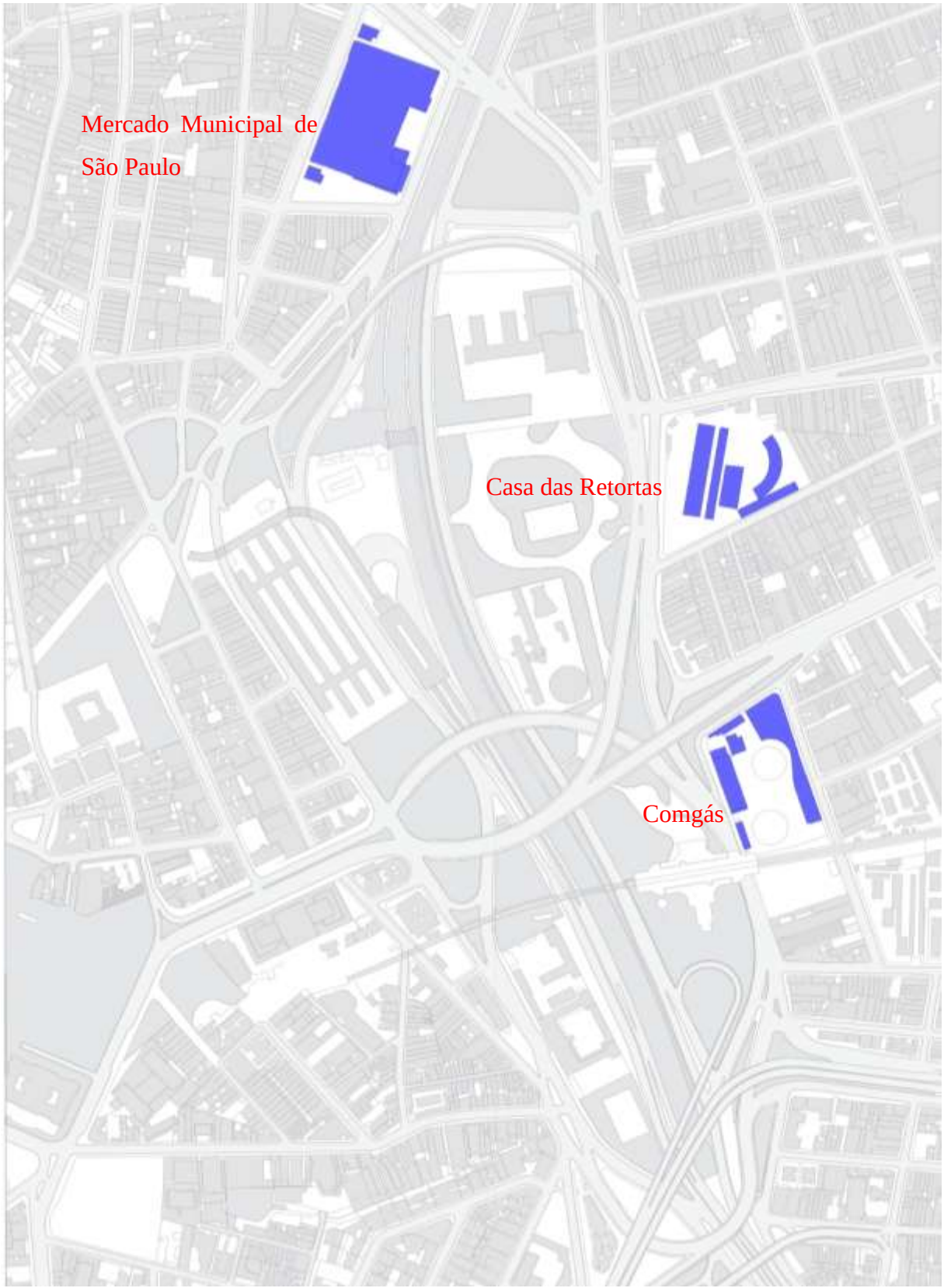


Figura 169. Mapa dos edifícios tombados nas imediações do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Casa das Retortas

Inaugurado em 1889, nas comemorações do centésimo aniversário da indústria, a Casa das Retortas (Figura 170) foi construída às margens do rio Tamanduateí, na Rua da Figueira, 77. A The San Paulo Gás Company de nacionalidade inglesa, inspirou-se nos edifícios industriais ingleses para erguer sua fábrica, toda em alvenaria e tijolos aparentes. Os técnicos da companhia inglesa chegaram em 1870, para realizar a instalação da fábrica, sendo exigido pelos paulistanos que a instalação fosse realizada distante do centro, o local escolhido então, foi o Brás. Em 1822, foi inaugurada a primeira usina e ampliada mais tarde em 1899, com a construção da Casa das Retortas. Denominada como retortas em referência ao instrumento usado para a transformação do carvão em gás. A edificação passou por ampliação em 1920, e em 1972, foi desativada, e em 1978 foi restaurada. O edifício abrigou o Arquivo Histórico Municipal e o Departamento do Patrimônio Histórico, sendo tombado pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo — CONPRESP — e pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico de São Paulo — CONDEPHAAT —. (UNESP, 2019)

No início dos anos 2000, foi iniciado um projeto para transformar o local em Museu da História do Estado de São Paulo, que deveria ter sido finalizado em 2011, no entanto o mesmo não foi bem recebido pelos críticos e se encontra parado. (UNESP, 2019) O projeto de responsabilidade do arquiteto Pedro Mendes da Rocha, Vera Domschke, Eduardo Spinazzola, Cristiano Arns Kato com a colaboração de, Alan Chu Silveira, Carol Moreira, Brígida Garrido, Gabriela Frare A., Geórgia Lafraia, Pedro Millan, Philip Stessens, Rodrigo Ferreira, Marco Zanotto, Maria Marinho, Pedro Pasquali e Otavio Sasseron, foi realizado entres os anos de 2009–2010 (Figura 171–174). (VD ARQUITETURA, 2022)

> O partido para a implantação do Museu da História de São Paulo e Sede do SPDOC no Conjunto das Retortas consistiu em concentrar os núcleos expositivos permanentes na Casa das Retortas e em um edifício Anexo em estrutura metálica, com escadas de segurança, elevadores, sanitários e grande salão de exposições. Este último estabelece um eixo na zona intermediária entre as duas fachadas históricas da Casa das Retortas e da antiga Oficina, sendo paralelo a estas, e flutua acima do acesso pela rua e da Praça Interna de Convivência.
>
> Sob este edifício encontra-se o eixo do Acolhimento, acesso principal dos espaços expositivos. É composto por uma sucessão de rampas que descem para o saguão de Acolhimento dos visitantes e de controle dos acessos, e outra sequência de rampas e escadas que retornam ao nível da Praça de Convivência, onde estão os serviços de loja, livraria e restaurante. Na extremidade deste eixo, uma Praça Coberta para o Embarque e Desembarque dos visitantes do Museu.
>
> A antiga Oficina, o outro edifício histórico de maior porte, ficou destinada às exposições de curta permanência. Neste sentido, consideramos a preservação e restauração dos demais edifícios tombados.
>
> Imaginamos criar um piano nobile no piso térreo da Casa das Retortas que se interliga, através de um passadiço, ao Galpão das Oficinas.

Finalmente, adotamos um novo edifício, no limite extremo do Passadiço, que venha abrigar o SPDOC, Administração do Museu e Auditório. Esta nova construção, com 6 pavimentos, é em concreto armado e com o aspecto de um arco. É um centro de armazenagem de informação que abriga os acervos do Centro de Documentação e Biblioteca. Coroando este edifício, um terraço / mirante com cobertura em laje de concreto, permite um lugar agradável para contemplar a Cidade. (VD ARQUITETURA, 2022)

Figura 170. Imagem da fachada da Casa das Retortas -São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: UNESP (2019)

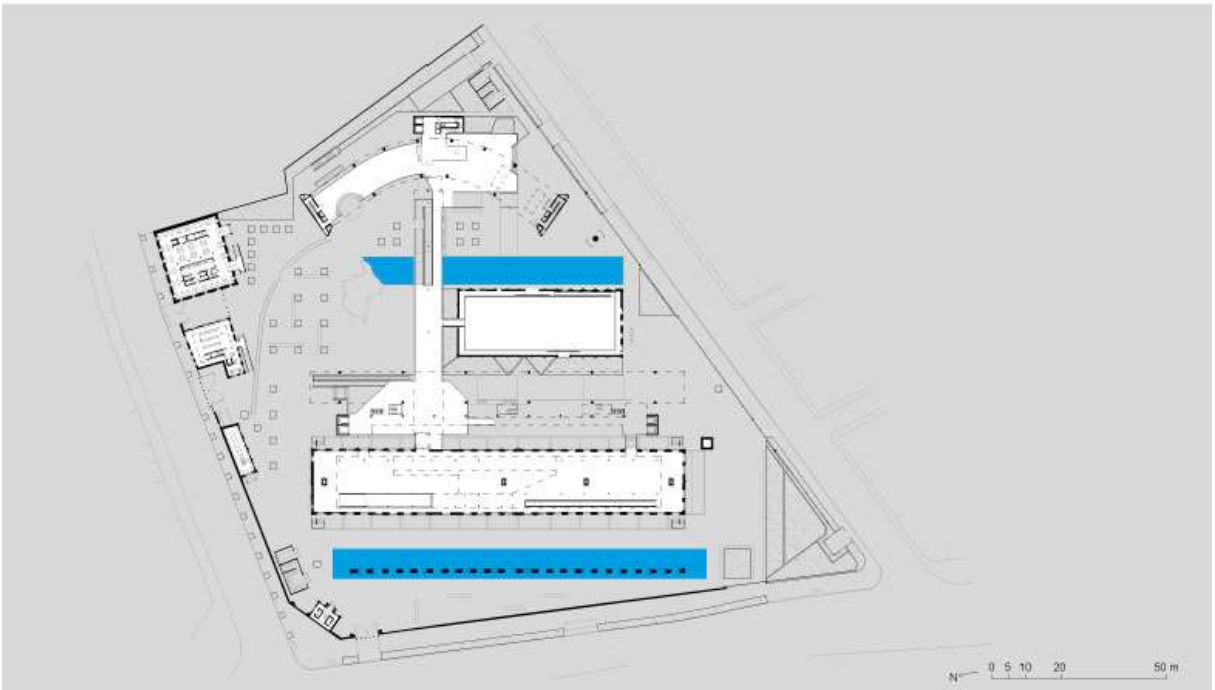


Figura 171. Imagem do projeto do Museu da História de São Paulo e Sede do SPDOC no Conjunto das Retortas- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: VD arquitetura (2022)

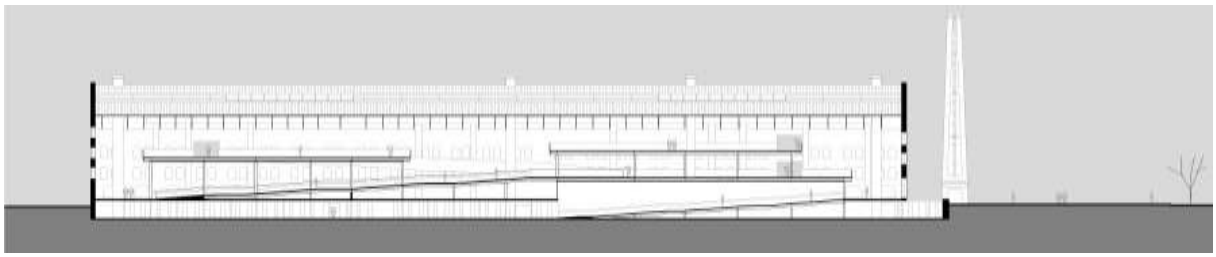


Figura 172. Corte do projeto do Museu da História de São Paulo e Sede do SPDOC no Conjunto das Retortas-São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: VD arquitetura (2022)

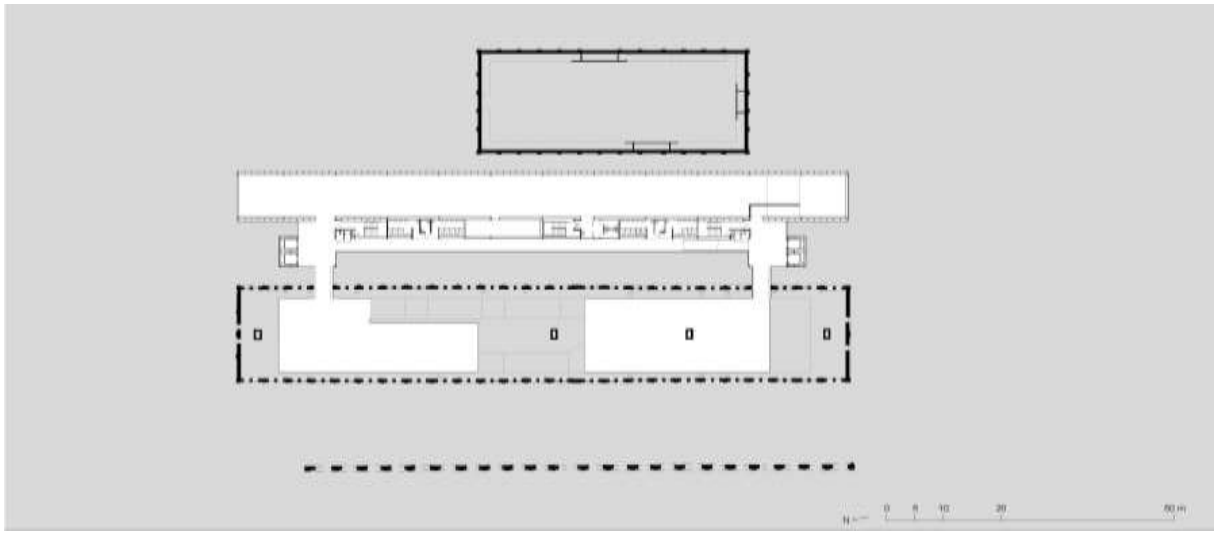


Figura 173. Imagem do projeto do Museu da História de São Paulo e Sede do SPDOC no Conjunto das Retortas-São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: VD arquitetura (2022)

Figura 174. Imagem da maquete do projeto do Museu da História de São Paulo e Sede do SPDOC no Conjunto das Retortas-São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: VD arquitetura (2022)

Comgás

O Complexo da Gasômetro (Figura 175) , localizado no Brás, passou por uma restauração após trinta anos desativado, para retomar o uso como central de operações da companhia. A empresa criada para iluminar as ruas de São Paulo em 1872, teve seu prédio usado na primeira metade do século passado para a ampliação da distribuição do gás, quando as ruas e casas da urbe eram iluminados a gás, teve seu complexo tombado pelo patrimônio histórico.

A restauração que visa a utilização do edifício para receber novamente a sede da empresa — Comgás —, iniciou-se em 2006 e custou R$ 38 milhões, durante este processo foram preservados detalhes da construção original, onde a sede da companhia Comgás permaneceu instalada de 1890 a 1972, o complexo recebeu o restauro de suas superfícies construídas em tijolos que se encontravam em situação de deterioração, que foram lixadas e refeitas, o mesmo aconteceu com a estrutura de balões de armazenamento de gás, originarias da Inglaterra, e possuem características da arquitetura industrial em ferro, trazidas e montadas em 1890 e 1908. Neste processo a edificação também recebeu modernizações, como, por exemplo, equipamentos com tecnologia para reaproveitamento e resíduos e água. (RIBEIRO, 2022)

Figura 175. Imagem do edifício da Comgás-São Paulo. Autor: desconhecido. Disponível em: <https://mobile.facebook.com/comgasoficial/>. Acesso em: 10 out. 2022.

Mercado Municipal de São Paulo

O Mercado Municipal de São Paulo (Figura 176), inaugurado em 25 de janeiro de 1933, o edifício foi projetado pelo Escritório do arquiteto Francisco Ramos de Azevedo em 1926. Com o estilo neoclássico e características góticas, se desenvolve numa área construída de 12.600 m² às margens do rio Tamanduateí, na Rua da Cantareira, 306, e segue o modelo utilizado pelo Mercado Central de Berlim, coberto e dotado de torreões laterais, planta modulada executada na Alemanha, a construção da estrutura de concreto e alvenaria de tijolos, e os vitrais executados pelo famoso artista russo Conrado Sorgenicht Filho — conhecido pelo trabalho realizado na Catedral da Sé e em 300 outras igrejas brasileiras —, são 32 painéis subdivididos em 72 vitrais.

Após a Segunda Guerra Mundial, com a economia nacional aquecida, tornou-se o principal entreposto de alimentos. Entretanto, na década de 1960, com o surgimento do Ceasa o comércio do mercado declinou, e somado ao entorno tomado pela falta de segurança e de higiene, contribuíram para sua degradação, o que fez ser cogitada a sua demolição. O prédio foi salvo, graças aos feirantes, proprietários dos boxes e simpatizantes, que registraram o prédio no Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado — Condephaat —, e conseguindo recursos para restaurá-lo nos anos 1970 e 1980 (Figura 177–180). (MERCADO MUNICIPAL, 2022)

Figura 176. Imagem da fachada do edifício do Mercado Municipal de São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Mercado Municipal (2022)

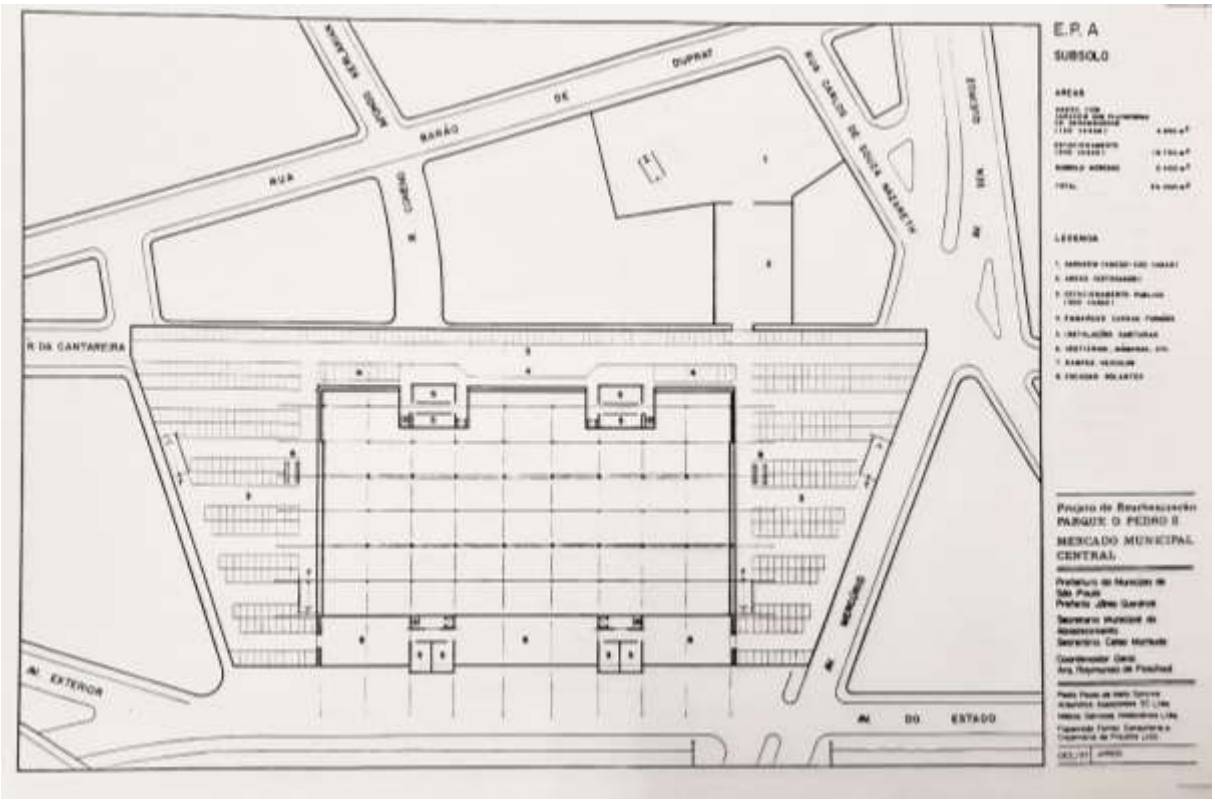


Figura 177. Projeto de Reurbanização Parque D. Pedro II – Mercado Municipal Central, de 1987. Acervo SP urbanismo. Autor: desconhecido. Fonte: SP Urbanismo (2023b)

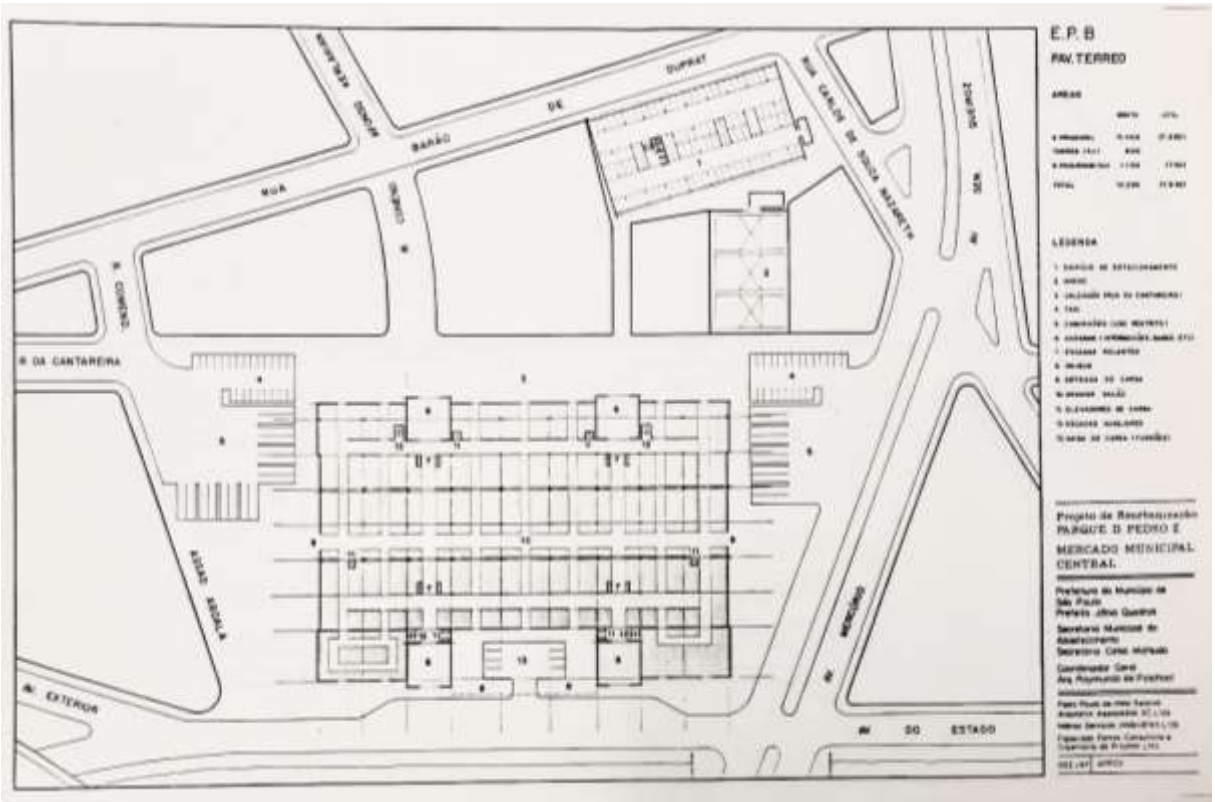


Figura 178. Projeto de Reurbanização Parque D. Pedro II – Mercado Municipal Central, de 1987. Acervo SP urbanismo. Autor: desconhecido. Fonte: SP Urbanismo (2023b)

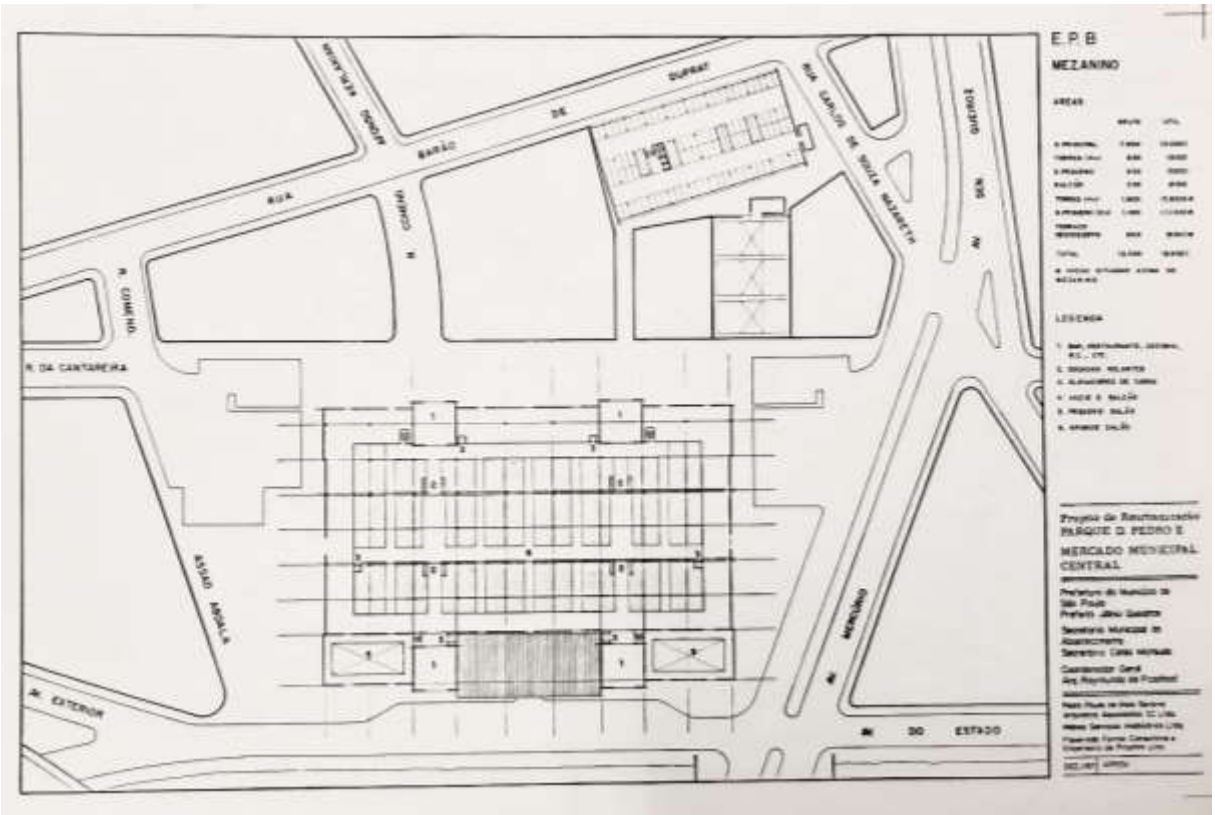


Figura 179. Projeto de Reurbanização Parque D. Pedro II – Mercado Municipal Central, de 1987. Acervo SP urbanismo. Autor: desconhecido. Fonte: SP Urbanismo (2023b)

Figura 180. Projeto de Reurbanização Parque D. Pedro II – Mercado Municipal Central, de 1987. Acervo SP urbanismo. Autor: desconhecido. Fonte: SP Urbanismo (2023b)

9.2.3 Edifícios notáveis nas imediações do Parque Dom Pedro II

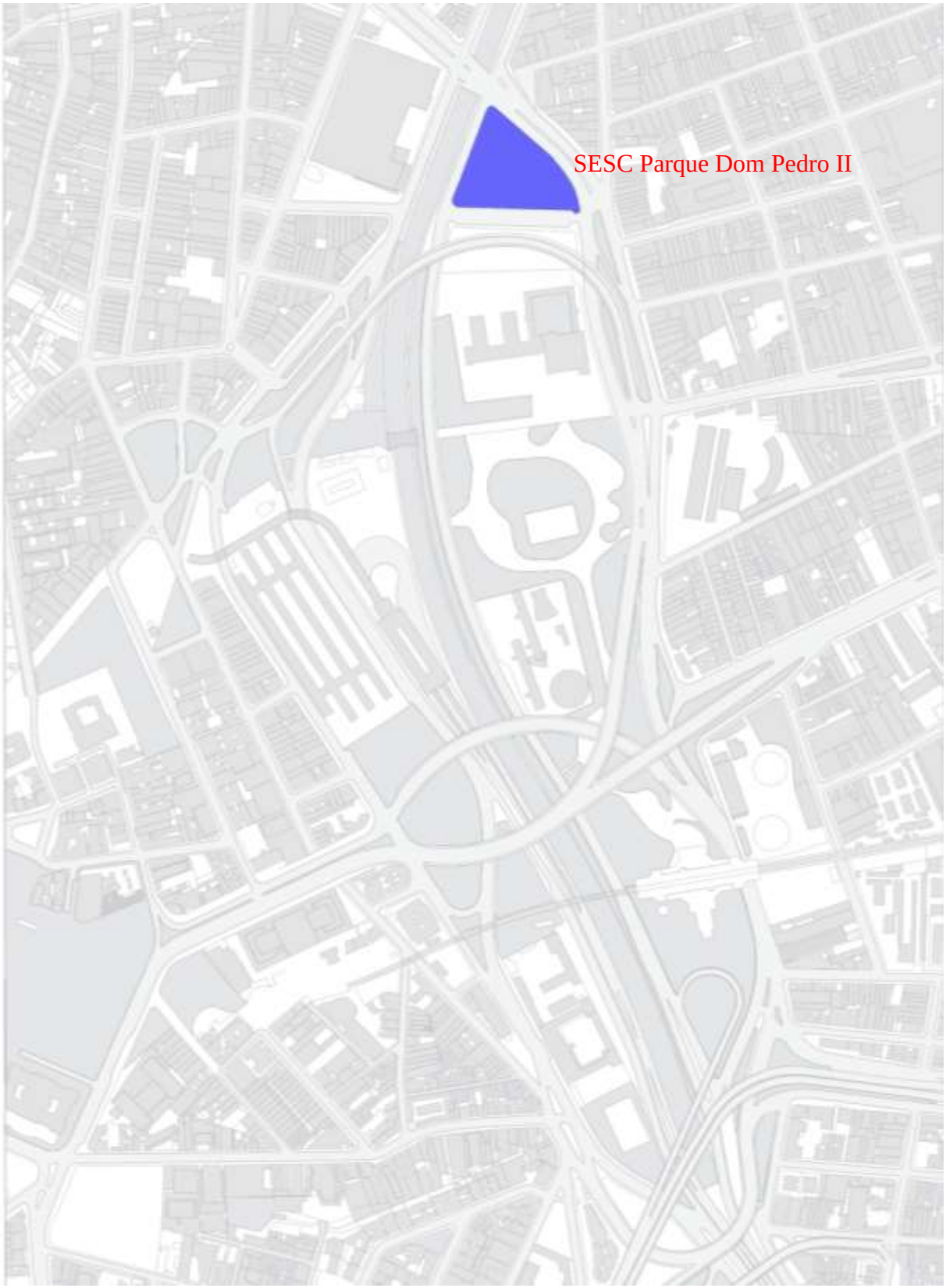


Figura 181. Mapa dos edifícios notáveis nas imediações do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

0 50 200

SESC Parque Dom Pedro II

O Projeto do Sesc Parque Dom Pedro II (Figura 182), concebido pelo UNA arquitetos, tem sua origem no desenvolvimento de um plano urbano para a região realizado em 2011. O edifício é compreendido como o elemento de maior importância na requalificação da área, e possui em seu projeto um conjunto de atividades de esporte, cultura e educação aberta às pessoas que frequentam a região, além da atração de públicos diversos para a localidade. (UNA, 2022a) E sua concepção:

> Define calçadas arborizadas e uma convidativa transparência das atividades que se desenvolvem no edifício. O paisagismo do projeto procurou a maior densidade possível de vegetação, o que define qualidades específicas para os diversos espaços que desfrutam desse contato, além de estender a massa arborizada ainda existente do Parque Dom Pedro II para essa ponta norte da região.
>
> Para proporcionar livre acesso ao público e potencializar as atividades oferecidas, um volume horizontal de dois pavimentos ocupa grande parte da área da quadra. Essa volumetria procura fazer referência ao gabarito baixo das construções da região do Brás, sem alinhamento frontal, característico da paisagem circundante. Foram propostos 3 acessos ao edifício, voltados para cada uma das ruas que margeiam as faces dos lotes, como uma maneira de integrar o edifício à cidade e animar o passeio público.
>
> No nível térreo estão as diversas oficinas, a central de atendimento, uma cafeteria e uma sala de espetáculos. Esses programas estão localizados ao redor de um pátio densamente arborizado, que permite que atividades em andares distintos se relacionem visualmente e possam também se abrir para um espaço mais resguardado em relação à Avenida do Estado e à Avenida Mercúrio, vias de tráfego intenso. A sala de espetáculos foi desenhada para atender a configurações diversas, com várias possibilidades de montagem de cena e localização do público. A sala tem portas retráteis na face voltada à avenida do Estado, o que permite que ela se abra para a cidade e se relacione diretamente com o entorno.
>
> Os espaços internos do prédio foram pensados a partir de sua relação com o exterior: a visibilidade das atividades é um convite às pessoas que por lá circulam a usufruírem desse novo espaço, ao mesmo tempo em que as pessoas que usufruem das atividades oferecidas dentro do edifício possam sentir-se em contato direto com a cidade, incentivadas a usufruir da multiplicidade de usos desse entorno.
>
> A circulação interna entre os primeiros pavimentos é feita por escadas rolantes que ligam o nível térreo ao amplo terraço que caracteriza o segundo pavimento. O primeiro andar acomoda a comedoria, biblioteca e áreas administrativas. A comedoria é um salão amplo com transparência tanto para o pátio arborizado como para a zona leste, mais diretamente, para a região do Brás. A biblioteca ocupa toda a fachada sul do edifício, voltada para a Praça São Vito.
>
> No segundo pavimento está localizada a convivência e grandes varandas. Proporciona também um passeio pelo terraço, ao redor das copas das árvores, que revela vistas sobre esse trecho da cidade. Ao redor do vazio triangular do pátio, há um espelho d'água e, no perímetro externo, um jardim faz a mediação com a paisagem.
>
> Esse pavimento já está acima do viaduto Diários Associados, assim essa grande varanda já oferece uma vista ampla do Palácio das Indústrias, uma perspectiva que se amplia nos pavimentos superiores.
>
> Um segundo volume, mais elevado, contém uma quadra poliesportiva, além de áreas reservadas para atividades esportivas diversas e uma ampla sala de ginástica. Uma pista de aquecimento, que margeia toda a fachada do edifício, permite que os usuários possam correr ou caminhar com vistas sobre abertas para o entorno.

> A cobertura do prédio é ocupada pelo conjunto aquático, que inclui uma piscina coberta para treino e mais duas piscinas de lazer ao ar livre. Ao redor dessas piscinas , um amplo jardim aberto ao público permite visuais para todos os lados, revelando de uma cota mais elevada novas vistas sobre a cidade.
>
> Assim, em sua implantação, o edifício do Sesc procurou relações diretas com esse cenário expressivo da urbanização de São Paulo, oferecendo aos seus visitantes vistas para o Palácio das Indústrias, Mercado Municipal, Casa das Retortas, Gasômetro, a Colina Histórica e todo skyline do centro e zona norte e leste.
>
> Sua volumetria buscou graduar suas alturas: os dois primeiros pavimentos ocupam uma grande extensão do terreno, enquanto um segundo volume, um pouco mais alto, ocupa apenas uma parte da projeção do edifício. Por fim, um terceiro volume, mais alto, está interno ao volume principal, bastante recuado das divisas. Esse recurso reforça a horizontalidade do edifício, respeitando e valorizando os edifícios do entorno, de modo que sua inserção seja delicada e transformadora nas relações diretas que procurou estabelecer com as pessoas e a ocupação histórica da região central de São Paulo. (UNA, 2022b)

O SESC foi instalado em 2015, como uma ocupação temporária, e em maio de 2017, com uma estrutura temporária, coordenado pelo SESC Carmo, no espaço concedido pela prefeitura da cidade — local onde se encontrava o edifício São Vito demolido entre os anos de 2010 e 2011 —. O SESC Parque Dom Pedro II (Figura 183) , com 9000 m² de área construída a 800 m da estação de Metrô Pedro II, teve sua implantação composta por contêineres e estruturas pré-moldadas, e abrigou uma série de atividades, como shows, espaço de leitura, espaço ambiental, espaço de brincar, espaço expositivo, quadras poliesportivas, jogos de mesa, tênis de mesa, tenda e pista de corrida. Em 2020, após receber a autorização municipal e a conclusão a licitação para as obras, a estrutura foi desmontada, e a conclusão da estrutura definitiva é prevista para 46 meses. O projeto a ser construído, visa prover a integração direta do espaço com a cidade, sem muros e sem mediações, e rendeu ao UNA três prêmios na oitava Premiação Saint-Gobain AsBea. (SESCSP, 2021)

Figura 182. Imagem da fachada Sesc Parque Dom Pedro II -São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: SESCSP (2021)

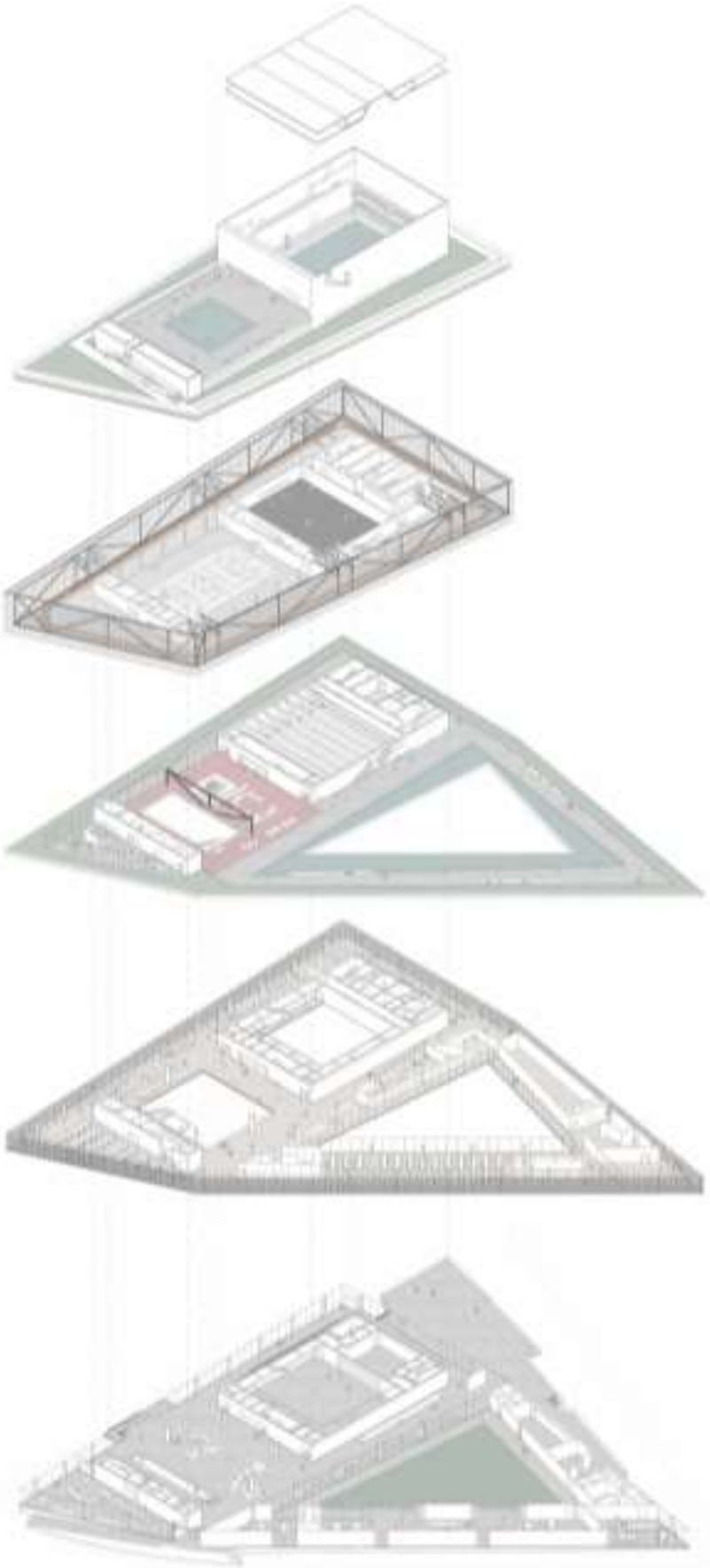


Figura 183. Imagem do projeto Sesc Parque Dom Pedro II -São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Una (2022b)

9.2.4 Edifícios tombados no Parque Dom Pedro II

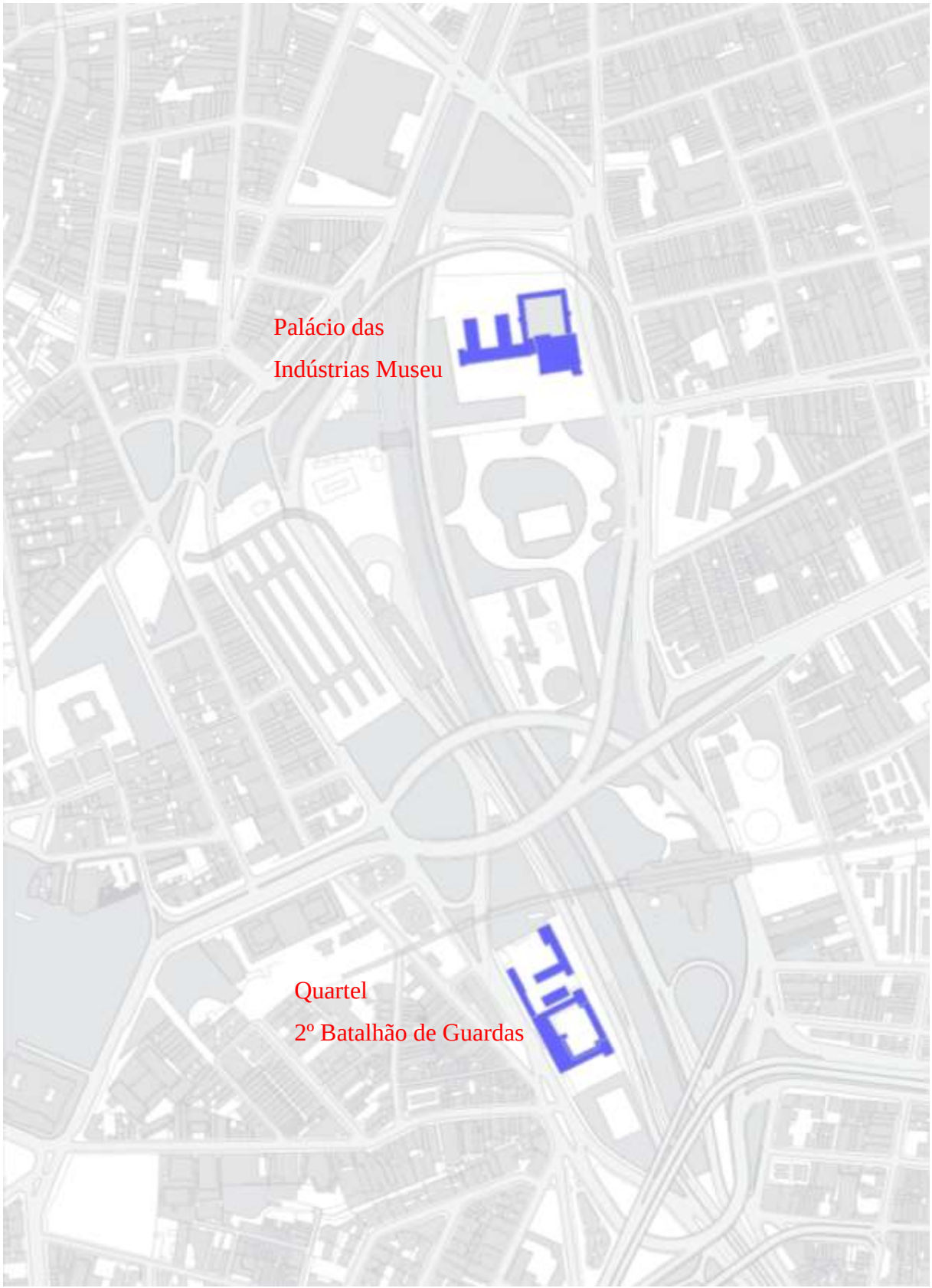


Figura 184. Mapa dos edifícios tombados na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Quartel 2º Batalhão de Guardas

O Antigo Quartel (Figura 185), Quartel Tabatininga ou 2º Batalhão de Guardas, possui 8400 m². Segundo a matéria do Estadão, há o "boato" de que o foi um presente de D. Pedro I a Domitila de Castro Canto e Mello, este boato se tornou parte do folclore paulistano e ainda persiste nesse edifício. Porém, a história mais aceita é que no local havia a chamada Chácara do Fonseca, momento este que foi erguido o primeiro corpo da construção principal, realizada em taipa e pilão, tabique e pau-a-pique. O edifício foi ganhando complementos ao longo das décadas, em prol de permitir os novos usos, entre eles, Convento das Irmãs Duarte — 1852 —, Seminário de Educandos — 1860 —, Seminário de Educandas — 1861 — e Hospício dos Alienados — entre 1862 e 1905 -. Em 1905, a edificação foi adaptada para alocar o quartel e o almoxarifado da Força Pública. Em 1964, com a intervenção militar, foi tomado pelo exército e passou por várias denominações, entre elas, 7ª Companhia de Guarda e, 2º Batalhão de Guardas, este perdurou até 1992. Em 1995, o quartel foi ocupado pelo 3º Batalhão da Polícia de Choque do Estado de São Paulo, dando início ao processo de degradação. Em 1981, o edifício foi tombado pelo — Condephaat. E dez anos após, pelo Conpresp. Em 2012, o governo do Estado anunciou que a construção seria transformada em Museu Histórico da Polícia Militar e Fábrica de Cultura. Mas infelizmente, está abandonado pelo poder público, sem reparos e prestes a cair. (OLIVEIRA, 2019)

Figura 185. Imagem do Antigo Quartel localizado no Parque Dom Pedro II - SP. Autor: desconhecido. Disponível em: <h https://saopauloantiga.com.br/batalhao-de-guardas/>. Acesso em: 10 out. 2022.

Palácio das Indústrias Museu Catavento

O edifício foi construído entre 1911 e 1924, a idealização do Palácio das Indústrias (Figura 196) que incluía também a agricultura e a pecuária, teve influência na expansão da malha urbana e na urbanização do Vale do Anhangabaú, que neste período já possuía a construção do teatro Municipal, com as chamadas propostas de "Melhoramentos da Cidade de São Paulo". Projeto de Domiziano Rossi com a colaboração do Escritório de Ramos de Azevedo, o pavilhão foi projetado especialmente para sediar exposições e eventos. Em 1911, com a proposta do francês Bouvard, quando surgiu a implantação de dois grandes parques, o que se localizava na Várzea do Carmo, já compreendia a construção do edifício, o anteprojeto, e suas linhas arquitetônicas já havia sido concebido no ano anterior, em 1910.

Mesmo com o projeto do parque sendo desenvolvido por outro francês, Couchet, o arquiteto manteve a inserção do palácio. O edifício implantado no Parque Dom Pedro II, mistura estilos da típica arquitetura eclética paulistana da virada do século, estrutura metálica importada no prédio principal, acabamento tijolo aparente, inúmeros elementos decorativos, como touros, cachorros, elementos ligados a produção, seteiras e cumes de muradas. E foram agregados posteriormente um claustro, uma longa galeria, com dois anexos, que mantiveram um estilo semelhante. A área total da edificação é de cerca de 8000 m². A construção foi utilizada como delegacia de polícia, entre outros usos. E atualmente abriga o Museu Catavento, e se encontra tombado integralmente. (OLIVEIRA, 2013a)

Figura 186. Imagem do Palácio das Indústrias localizado no Parque Dom Pedro II- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Oliveira (2013a)

9.2.5 Edifícios notáveis no Parque Dom Pedro II

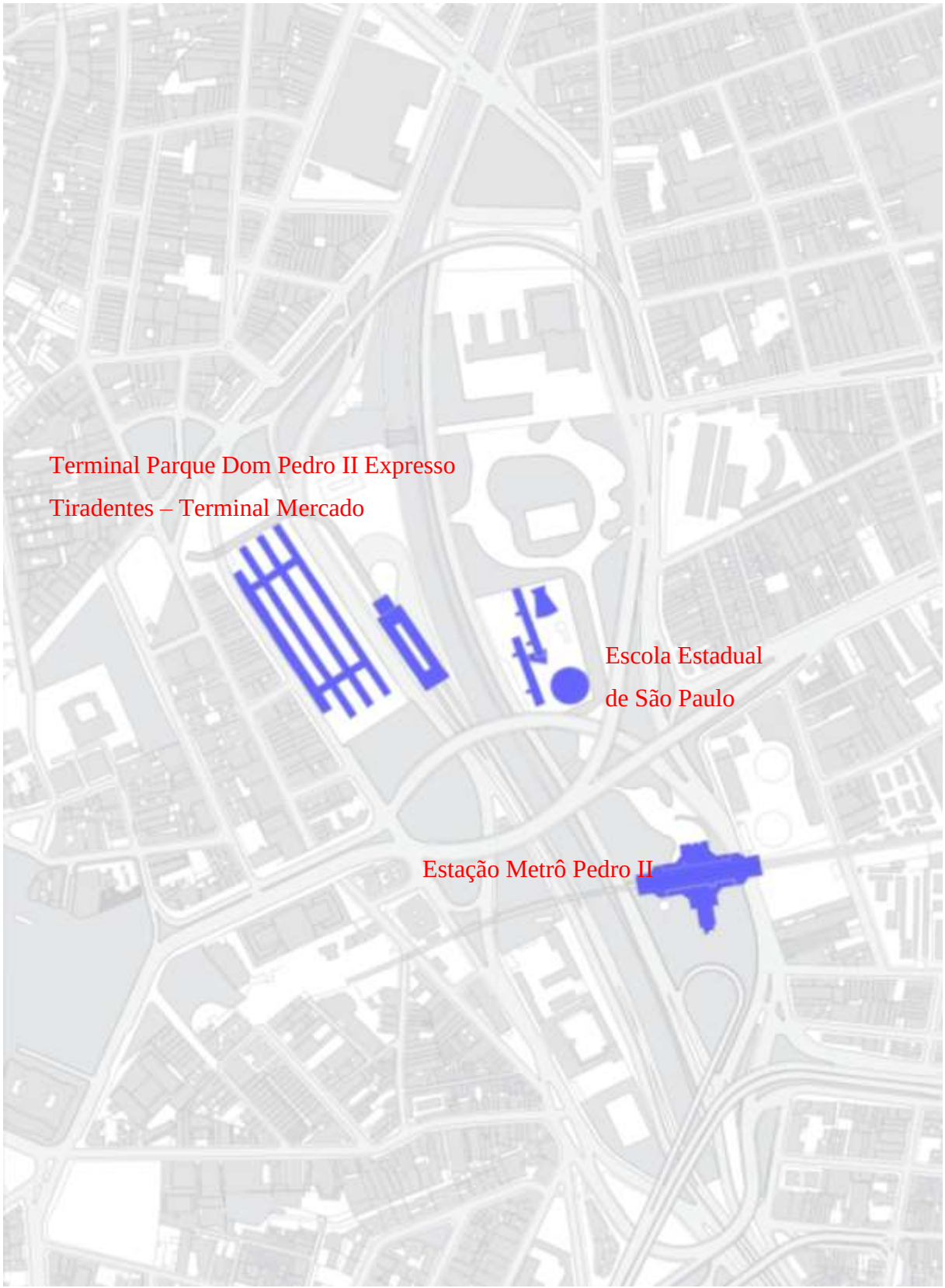
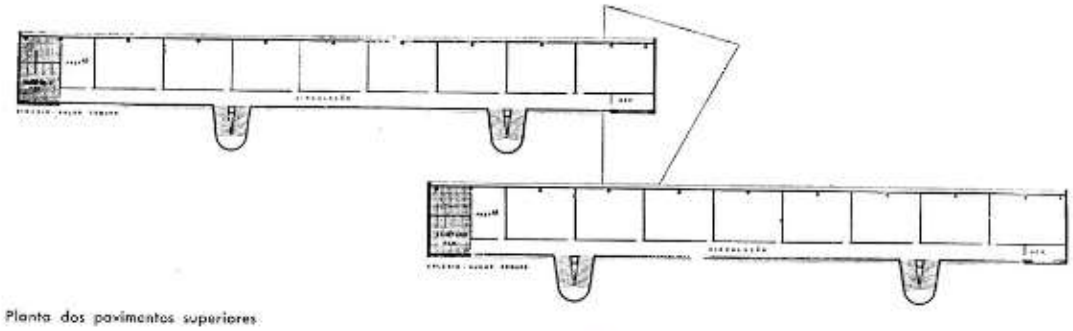


Figura 187. Mapa dos edifícios notáveis na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

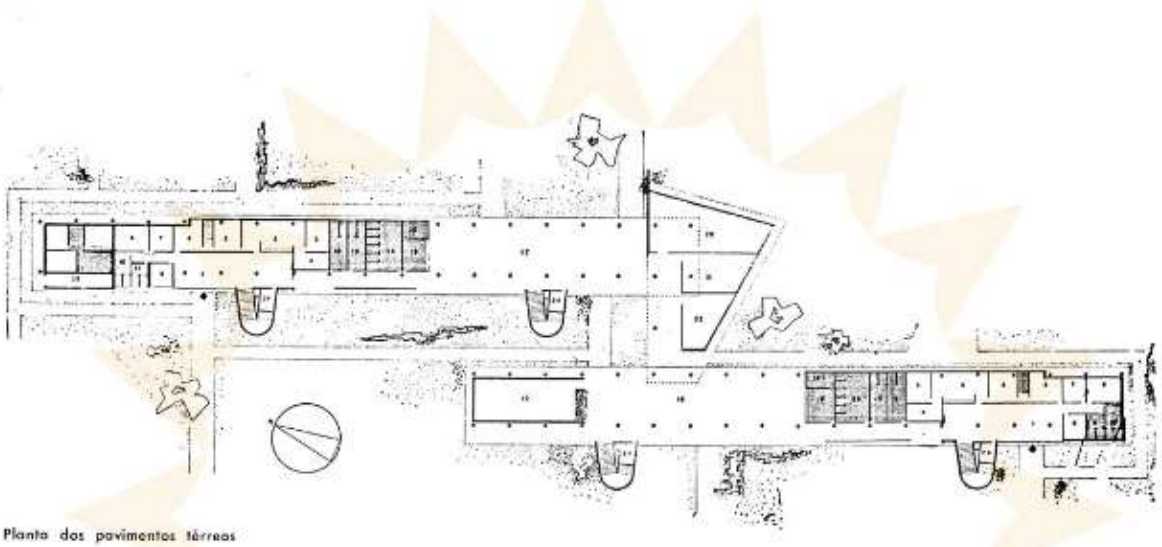
Escola Estadual de São Paulo

A Escola Estadual São Paulo (Figura 188–190), localizada na Rua da Figueira, 500, no bairro Brás - Distrito do Brás, na zona Central, São Paulo — SP. Teve sua construção empreendida entre os anos de 1956–1959, surgindo pela primeira vez nos mapas da capital no fim dos anos 1950, os arquitetos responsáveis pelo projeto forma Rubens Azevedo, Rubens Cardieri, e a construção ficou sobre a responsabilidade de Alberto Badra e Miguel Badra Jr. & Companhia Ltda., desempenhada em concreto a escola é de propriedade original do Governo do Estado de São Paulo. O projeto faz parte dos projetos elaborados entre os anos 1950 e 1960, momento significativo no âmbito da arquitetura escolar paulista, devido ao crescimento político e econômico, e a efervescência cultural, devido à proximidade com o IV Centenário em São Paulo, a construção de Brasília, o novo cinema, a televisão e a bossa nova. O ginásio, foi projetado para receber cursos ginasial e colegial, para cerca de 3 mil alunos, em três períodos, ginásio coberto para esportes e auditório para conferências. O espaço para as salas foi dividido em dois blocos, um para o ginásio e outro para o colégio. E para distribuir de forma mais adequada as salas foi necessário fazer a distribuição também nos pavimentos superiores, a distribuição dos blocos obedeceu a critérios de melhor insolação para salas de aula, bem como, uma circulação adequada interna e externa. E ambos os blocos têm a administração separada, localizadas no pavimento térreo, proporcionando um controle melhor das atividades. (FERREIRA, 2006; ACRÓPOLE, 1959)

Figura 188. Escola Estadual de São Paulo. Autor: desconhecido. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Escola_Estadual_S%C3%A3o_Paulo#/media/Ficheiro:E.E._S%C3%A3o_Paulo_(Gin%C3%A1sio_do_Estado).JPG>. Acesso em: 10 out. 2022.



Planta dos pavimentos superiores



Planta dos pavimentos térreos

1 — Hall; 2 — secretaria; 3 — secretária; 4 — arquivo; 5 — diretoria; 6 — inspetoria; 7 — insp. alunos; 8 — insp. alunos; 9 — orient. educacionais; 10 — sanit. masc.; 11 sanit. fem.; 12 — vest. fem.; 13 — vest. masc.; 14 sanit. fem.; 15 — distrib.; 16 — cozinha; 17 — recreio fem.; 18 — grêmio; 19 — recreio; 20 — biblioteca; 21 — ex-alunos; 22 — congregação; 23 — sanit. masc.; 24 — depósito; 25 — apart. zelador.

Figura 189. Projeto Escola Estadual de São Paulo localizada no Parque Dom Pedro II- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Acrópole (1959)

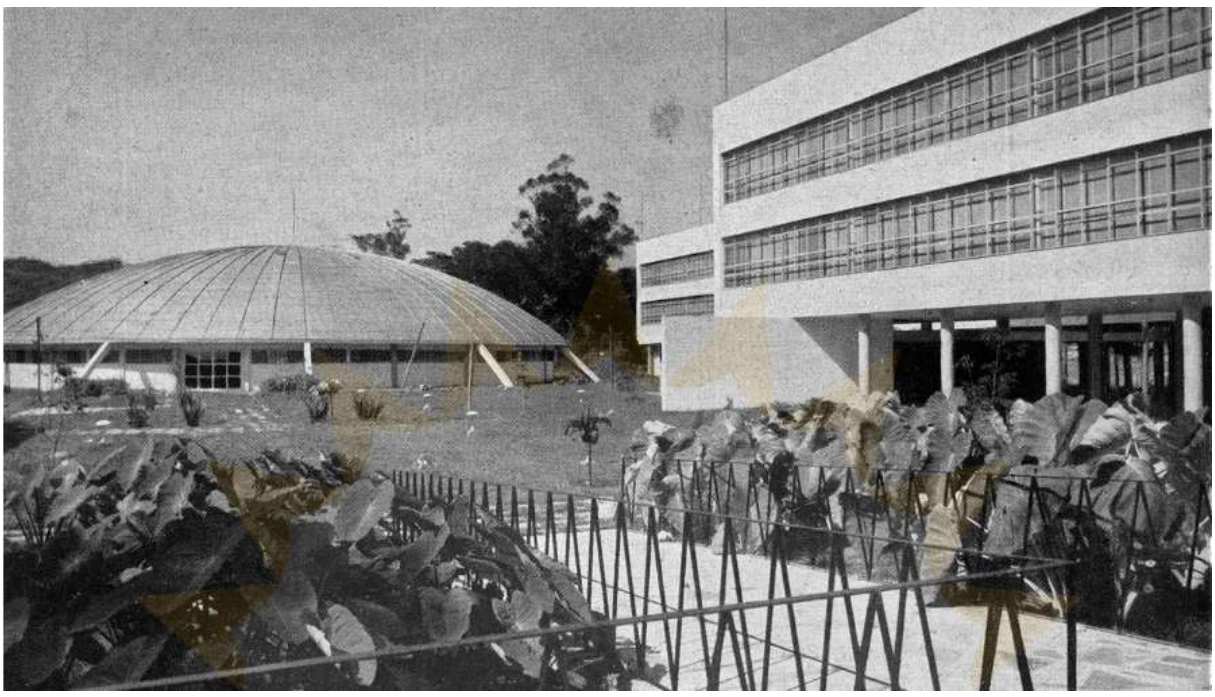


Figura 190. Escola Estadual de São Paulo localizada no Parque Dom Pedro II- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Acrópole (1959)

Estação Metrô Pedro II

Inaugurada em 1979, e finalizada em 1980, a Estação Pedro II (Figura 191) da Linha 3-Vermelha do Metrô de São Paulo , está localizada na Rua da Figueira, e sua a implantação do trecho no centro de São Paulo passou por uma série de alterações. Em 1972, a linha foi renomeada como Nova Leste e ligaria a Sé a Guaianazes, e seria implantada em paralelo com os trilhos ferrovia, e por tanto a linha dependeria da modernização e reabilitação da ferrovia. Entretanto, os planos foram alterados novamente, desta vez o metrô chegaria até Itaquera, ao lado da antiga ferrovia, mas a implantação já surgiu carregada. As desapropriações foram motivo de discussão e geraram custos enormes e a descaracterização das áreas principalmente na região do Brás — que se mantém até os dias atuais —, em 1976, durante as demolições foi necessário a realização de uma grande operação sanitária de desinsetização e desratificação. Em 1979, foi entregue o trecho que compreendia a ligação da Praça da Sé ao Brás, e somente nove anos depois foi inteiramente concluída. Um ponto interessante é que a Pedro II em seu plano original previa a ligação com a linha Sudeste-Sudoeste, atual Linha 4-Amarela, mas o projeto passou por alterações. Mudança que acarretou uma plataforma subterrânea inutilizada, que pode ser vista através de uma claraboia no nível do térreo, o espaço este que recebeu a função de armazenamento de materiais por algum tempo. No dia 28 de julho de 2021, a plataforma desativada recebeu um novo uso, como abrigo emergencial para moradores de rua, no projeto conhecido como “Noites Solidarias”. (MEIER, 2021; OLIVEIRA, 2014a)

Figura 191. Imagem do Estação Pedro II da linha 3-Vermelha do Metrô- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Terminal Parque Dom Pedro II

A instalação atual do Terminal (Figura 192) foi construída em 1997, idealizado por Paulo Mendes da Rocha e MMBB. Para a realização do projeto foram adotados dois parâmetros, devido à exigência de uma técnica rigorosa, foram utilizadas a longa linha reta e a extensa área perfeitamente horizontal. Acomodando três linhas retas operacionais, com plataformas paralelas e iguais a sua extensão, o apoio e os serviços gerais se encontram instalados numa quarta paralela secundária. A construção associou três técnicas distintas, de fabricação independente, os pilares e fundações foram construídos em concreto armado com 20 m de espaçamento, e fundidas no local, a estrutura superior metálica, manta ou lençol de fibra de vidro suspensa da estrutura metálica. Suas plataformas medem 230 m cada, com 1380 m de frentes de embarque, sua área total compreende 23805,69 m² e a área coberta 9292,27 m², e teve sua construção concluída em 120 dias. (MMBB, 2022)

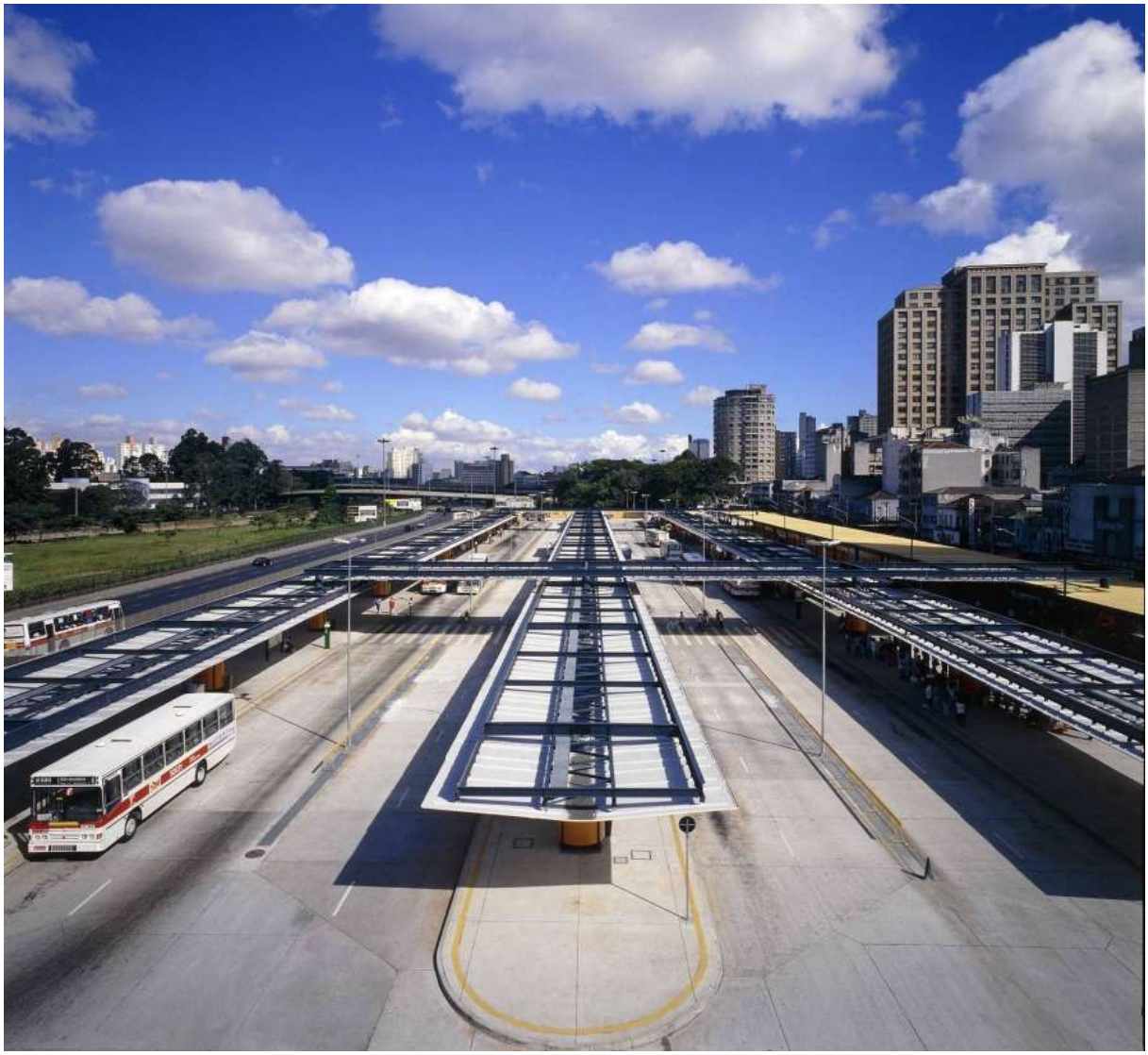


Figura 192. Imagem do Terminal Parque Dom Pedro II- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: MMBB (2022)

Expresso Tiradentes – Terminal Mercado

O Expresso Tiradentes (Figura 193) foi implantado em 2007, o seu projeto arquitetônico ficou a cargo de Ruy Ohtake. A prefeitura organizou um concurso para a concepção do projeto da via elevada, dos terminais e estações, foram convidados os escritórios Carlos Bratke, Júlio Neves, João Toscano e Ruy Ohtake, que se consagrou vencedor. O arquiteto teve a colaboração de Carlos Roberto Azevedo e Felix de Araújo. O autor, em setembro de 2007, deu alguns detalhes meses após a inauguração:

> Desenhamos uma manta metálica transparente para abrigar o terminal Mercado, configurando o espaço de uma "gare", que acolhe os passageiros, sem que se perca a vista para a cidade. Uma obra com característica expressiva na região e que faz um bonito contraponto com o Mercado.
>
> O Terminal Sacomã tem outra complexidade. No pavimento superior, além da chegada e saída de veículos do elevado, haverá uma intensa circulação de público. No térreo do terminal chegam 52 linhas de ônibus provenientes do ABC, O mezanino. intermediário, com alguns serviços. Essa obra, pelo seu porte, poderá dar início a requalificação do bairro do Sacomã [...] 2007, conclui-se a 1ª etapa do Expresso Tiradentes, o trecho Mercado (Centro da cidade) ao Sacomã. 8.5 km de extensão. A maior parte em via elevada. Tempo de percurso 14 minutos - 14 minutos, uma façanha. Com sol ou chuva. Com ou sem congestionamento, pois sendo via elevada, independe das condições de trânsito nas ruas. 14 minutos. O automóvel gasta mais de 40 minutos. Qualidade de transporte. Dignidade de serviço público.” (RUY OHTAKE, 2007, apud BAZANI, 2017)

Figura 193. Imagem do Terminal Mercado do Expresso Tiradentes localizado no Parque Dom Pedro II- São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

9.3 Barreiras urbanas na estrutura da cidade: vias e limites urbanos

A forma urbana é regida pelos elementos morfológicos e pelo espaço que deles se origina. As vias, estradas, avenidas, linhas de trânsito, canais ou ferrovias são de grande importância para transformar o espaço, não só para a arquitetura, mas também para o urbanismo que compartilha o mesmo propósito e trabalha lado a lado. Segundo Lynch, "a análise da forma existente e seus efeitos no cidadão é uma das pedras angulares do desenho da cidade" (LYNCH, 1982, p. 12), de modo que o desenvolvimento e crescimento da cidade é diretamente afetado por sua estrutura.

A análise do crescimento da cidade permite compreender as mudanças registradas na área e comprovar as razões do atual assentamento. E para o autor, a paisagem urbana é:

> Algo a ser visto e lembrado, um conjunto de elementos do qual esperamos que nos dê prazer. Olhar para 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 de grande escala, uma coisa só percebida no decorrer de longos períodos de tempo. (LYNCH, 1982, p. 12)

Lynch caracteriza o limite como a fronteira entre duas regiões, ou seja, uma descontinuidade linear na continuidade, costas marítimas ou fluviais, corte de caminho-de-ferro, espaços em construção, nas quais uma grande parcela dessas barreiras é "abstrata" e podem ser descontínuas, mas penetráveis, todavia mantém uma área isolada da outra, tais limites são mais como uma "costura" em muitos casos do que uma ruptura, e muitas vezes as próprias vias podem formar um limite (Figura 194). (LYNCH, 1982)

O resultado dessa ruptura pode ser exageradamente forte, no caso da infraestrutura, principalmente quando se trata da dimensão da via e do volume de tráfego. Dando origem a composição de camadas, que dá origem ao vazio urbano, essas camadas também são responsáveis por determinar a quebra ou a intensidade da comunicação das margens.

Atualmente, os limites, são sobretudo infraestruturas, com foco em interligar/aproximar regiões distantes. No entanto, ao aproximar o que está distante da cidade, criando um vasto território, acaba por conceber rupturas no próprio tecido da cidade. Esses efeitos decorrem em uma confrontação não ajustada de duas escalas territorial, infraestrutura e local, dos volumes de construção existentes, de modo que a infraestrutura seja planejada ao nível funcional, e fortuitamente é pensada na escala dos parcelamentos e malhas de vias do espaço onde se insere. (LYNCH,1982)

As barreiras são frequentemente associadas a limites lineares, mas para Kevin Lynch, as barreiras não são apenas linhas, mas zonas que separam classes econômicas, comunidades étnicas ou atividades funcionais de diferentes capacidades.

São importantes a abordagem e a caracterização referente às barreiras ou obstáculos construídos, elementos edificados que rompem o tecido urbano, assemelhando-se a uma muralha, uma via, um canal, uma linha férrea, ou uma grande propriedade, que tornam-se barreiras, porque estão fechadas para o exterior e inacessíveis, impossibilitando-nos de as ultrapassar e romper. (LYNCH, 1982)

Para alguns autores, como Lynch, os limites não apenas caracterizam um obstáculo físico, mas também podem demonstrar a existência de barreiras políticas e sociais.

Figura 194. Foto aérea do Parque Dom Pedro II- São Paulo, em 2022. Chama-se atenção para o panorama do parque e os limites ocasionados, pelas vias, o rio, os viadutos, que ainda que penetráveis causam uma ruptura no território. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

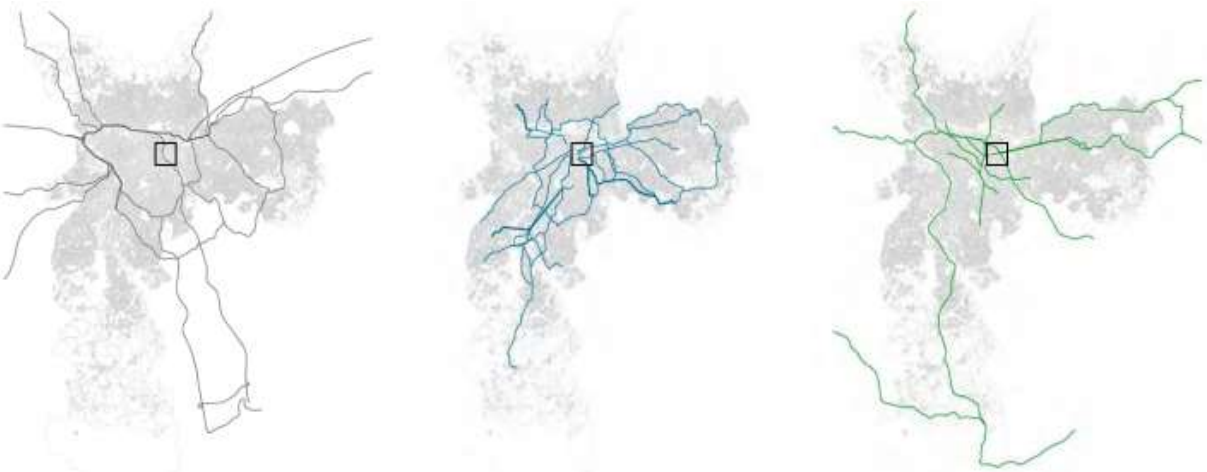
9.3.1 Incompatibilidades da escala de projeto urbano com a escala local

As vias e viadutos, implantados para facilitar as conexões viárias em escala metropolitana, terminaram comprometendo drasticamente as ligações de pedestres em escala local (Figuras 195). A construção das vias expressas da Avenida do Estado reforçou a barreira criada pelo rio e afastou ainda mais as duas margens, tanto funcionalmente quanto fisicamente. Posteriormente a implantação do complexo viário, o território foi dividido em quatro setores, cuja comunicação mútua foi significativamente interrompida pelas intervenções.

Cada um dos setores, terminou desenvolvendo características particulares como podemos ver através das análises, principalmente devido os equipamentos presentes em seu interior e o modo como o sistema viário passou a regular sua relação com os bairros do entorno (Figura 196–199). Os setores ao norte da Avenida Rangel Pestana, significativamente separados não apenas pelo Rio Tamanduateí, mas também pela Avenida do Estado, continuaram os mais bem equipados. O setor noroeste ganhou um terminal de ônibus e estacionamento, por conta da proximidade da colina histórica e da Rua Vinte e Cinco de Março. Apesar do alargamento da via que separava o terminal de ônibus da zona comercial da Rua Vinte e Cinco de Março, este setor manteve-se relativamente bem ligado à zona envolvente, sendo o único setor que manteve resquícios das funções ligadas ao parque, arquitetadas meio século antes, como o Palácio das Indústrias e do Ginásio São Paulo. (SILVA, 2012)

Os outros dois setores a sul da Avenida Rangel Pestana mantiveram-se como ilhas rodeadas por vias expressas e viadutos, zonas de difícil conexão com o entorno e praticamente sem usos relacionados. No setor sudoeste, então ocupado pelo Segundo Batalhão da Guarda do Exército — local do antigo hospício -. O prédio tombado pelo Conpresp ainda ocupa, embora abandonado, praticamente toda a área desse setor. O setor sudeste se encontra completamente vazio, ocupado apenas por árvores que sobraram do projeto de Cochet. Nesse setor, onde foi posteriormente construída a estação Pedro II da linha 3-vermelha do metrô de São Paulo.

O grave impacto físico no território do parque, que carretou à sua divisão em unidades espaciais não funcionais e desconexas conjuntamente com a implantação da infraestrutura viária pesada, foi completado pelo processo de despejo de moradores nos bairros do Brás e da Mooca, especialmente nos trechos mais alterados pelas obras.



Vias expressas Corredor de ônibus Transporte sobre trilhos

Figura 195. Mapa da distribuição do fluxo metropolitano com demarcação na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo. Autor: desconhecido. Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011)

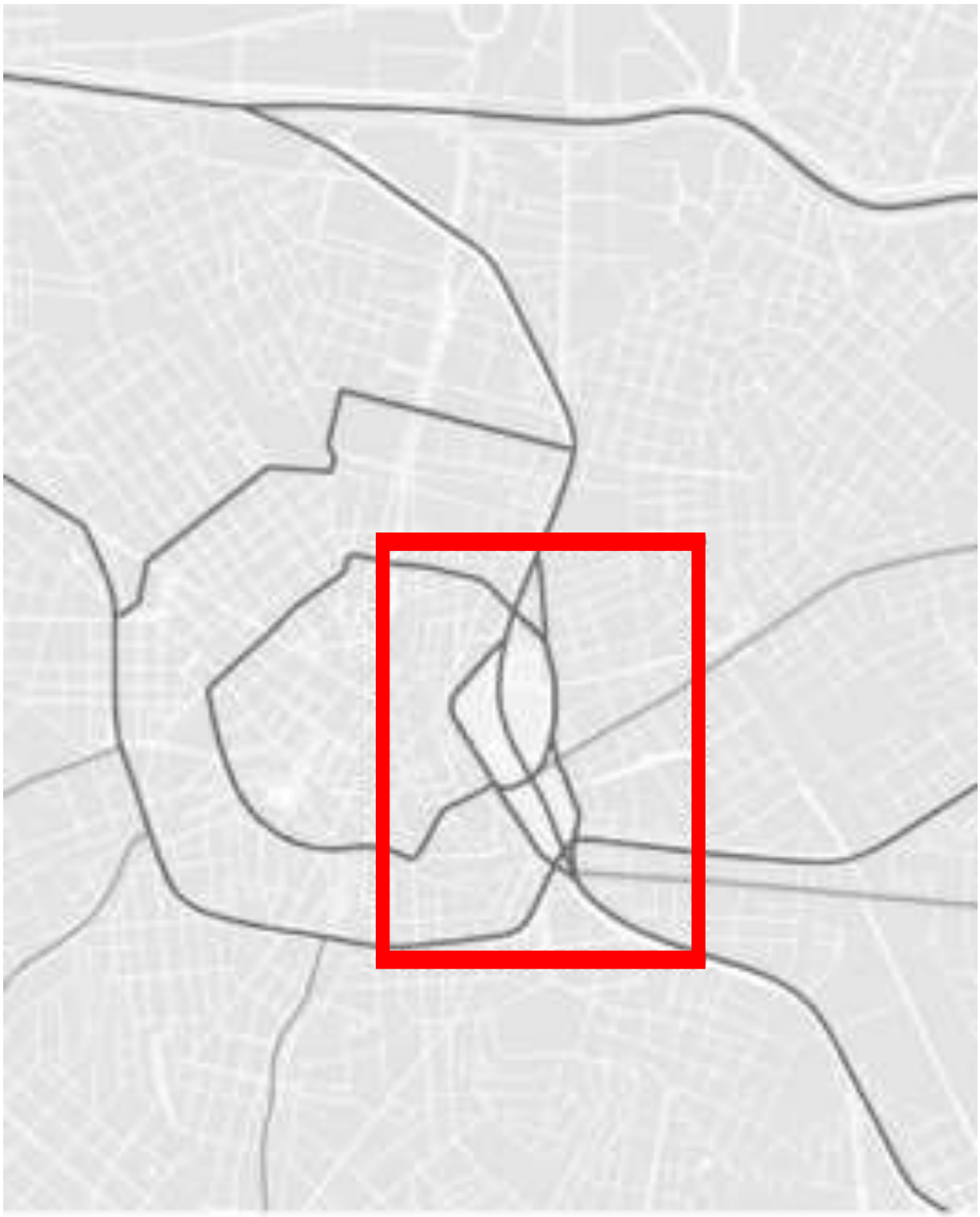


Figura 196. Mapa do sistema viário principal. Autor: desconhecido. Fonte: Programa do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo — Emurb

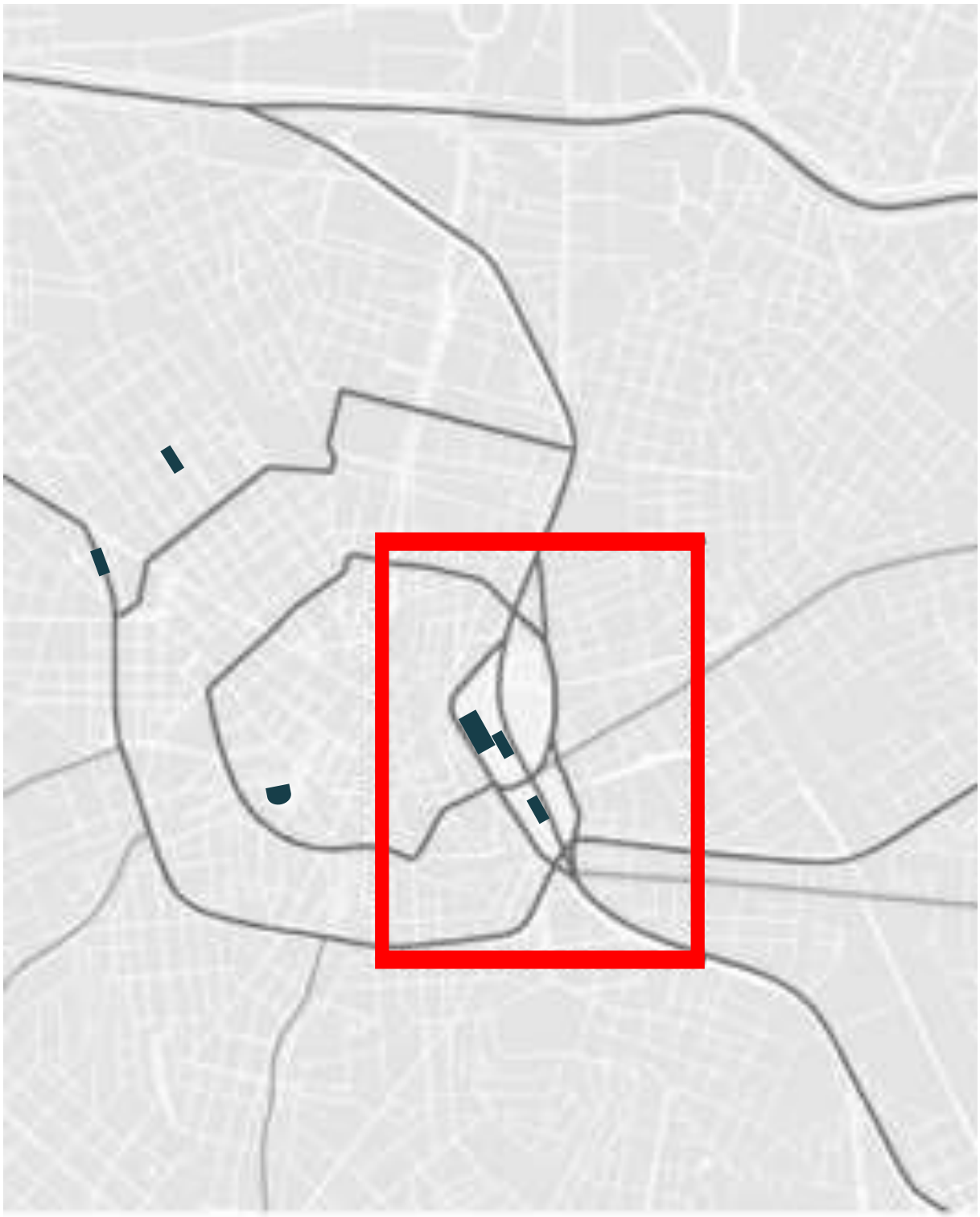


Figura 197.Terminais metropolitanos. Autor: Alterado por Kamilla Almeida Xavier Fonte: Programa do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo - Emurb

Figura 198. Mapa do sistema de transporte sobre trilhos. Autor: desconhecido. Fonte: Programa do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo — Emurb

Legenda

- Parque Dom Pedro II
- Quadras fiscais
- Ferrovia
- Metrô
- Metrô Proposta

0 250 1000

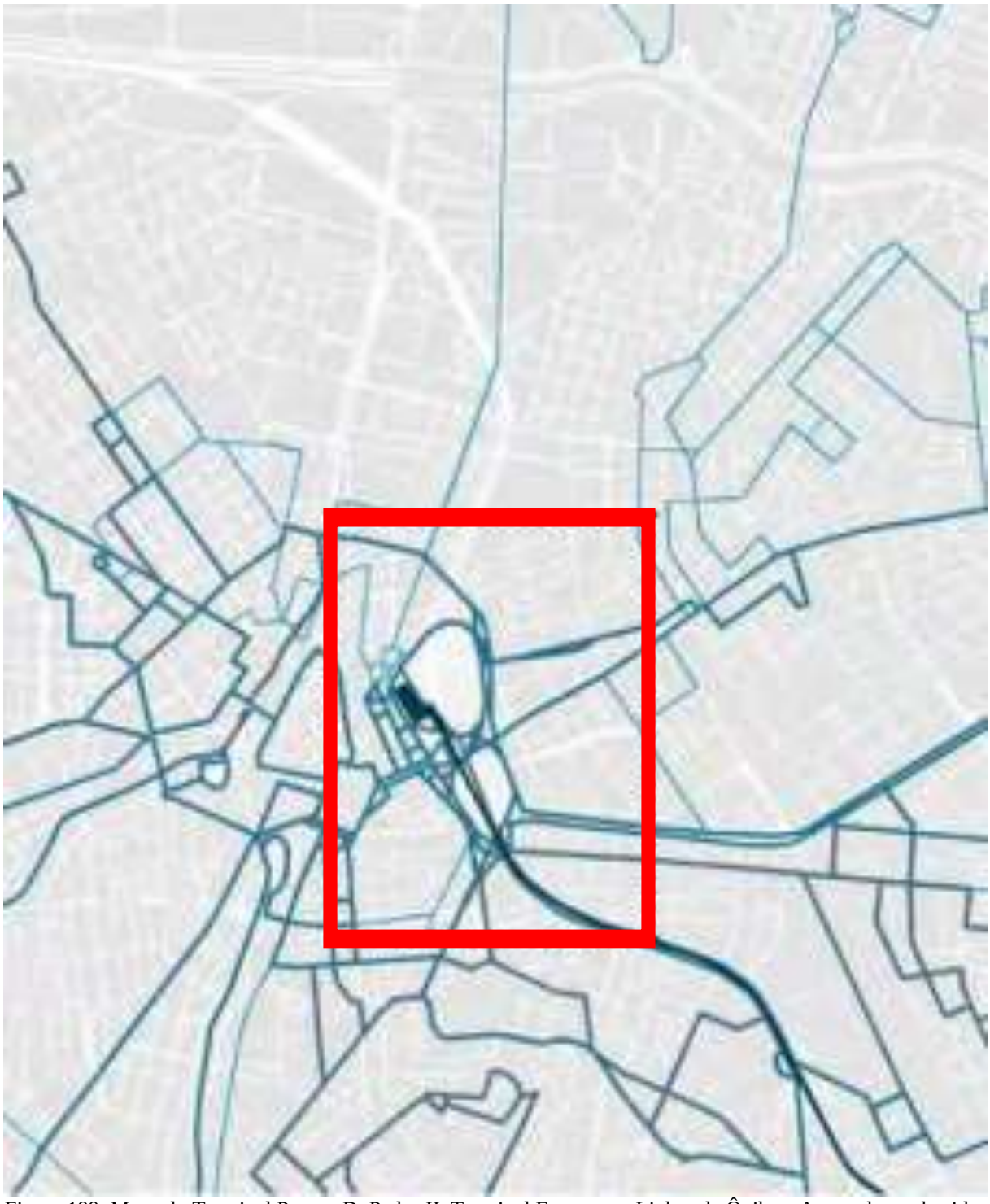


Figura 199. Mapa do Terminal Parque D. Pedro II, Terminal Expresso e Linhas de Ônibus. Autor: desconhecido.
Fonte: Programa do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo — Emurb

Legenda

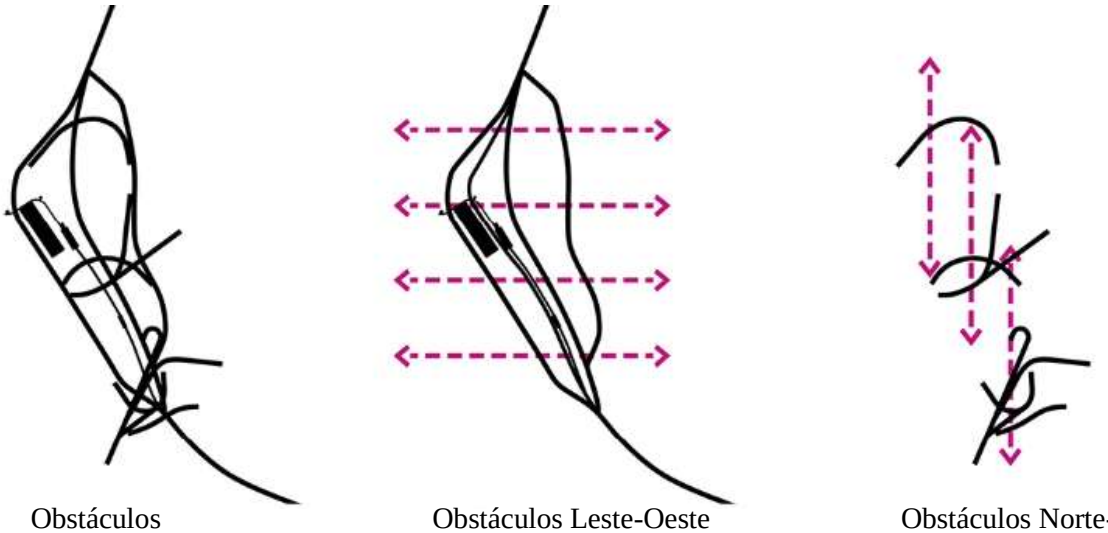
- Parque Dom Pedro II
- Quadras fiscais
- Terminais Metropolitanos
- Linhas de embarque e desembarque no Terminal Parque Dom Pedro II

0 250 1000

- Linhas de passagem pelo Terminal Parque Dom Pedro II

9.3.2 Efeitos da ruptura no ambiente urbano

Acompanhado diretamente pela evolução da tecnologia e o crescimento da cidade, que trazem a necessidade e a possibilidade de superação do obstáculo que a limita. Quando a cidade atinge sua barreira, o tecido urbano já está saturado e ela não tem mais sentido. Em seguida vem o fenômeno altamente relevante da transformação de fronteira. Muitas vezes a barreira permanece e provoca uma ruptura no tecido, dando origem a uma nova malha urbana, que se estrutura por novos elementos, em alguns casos nas margens desses limites surgem áreas residuais ou vazios urbanos, «terra-de-ninguém», como afirma Lynch (LYNCH, 1982), espaços desertificados, sem aproveitamento, com acessos insuficientes e difíceis (Figura 200). Em outros casos, a intervenção acontece apenas em zonas de acesso, permitindo a comunicação, que se restringem alguns pontos, outra tática seria a barreira em seu todo passa por uma intervenção que a converte em um novo elemento.



Obstáculos | Obstáculos Leste-Oeste | Obstáculos Norte-Sul

Figura 200. Diagramas de eixo de fluxos. Em destaque os obstáculos que atuam como barreira segregando e dividindo a área em setores. Autor: desconhecido. Fonte: Una (2022a)

Os elementos da estrutura viária e do sistema de transporte atuam na paisagem como barreiras que dificultam ou até extinguem a circulação, uma vez que não possibilitam a transposição do parque. E se tratando da Avenida do Estado (Figura 201) , em ambos os sentidos de fluxo caracteriza o principal obstáculo de edificado e impossibilita a circulação horizontal, conjuntamente com o rio que constituí uma barreira de origem natural desde o princípio da sua ocupação.

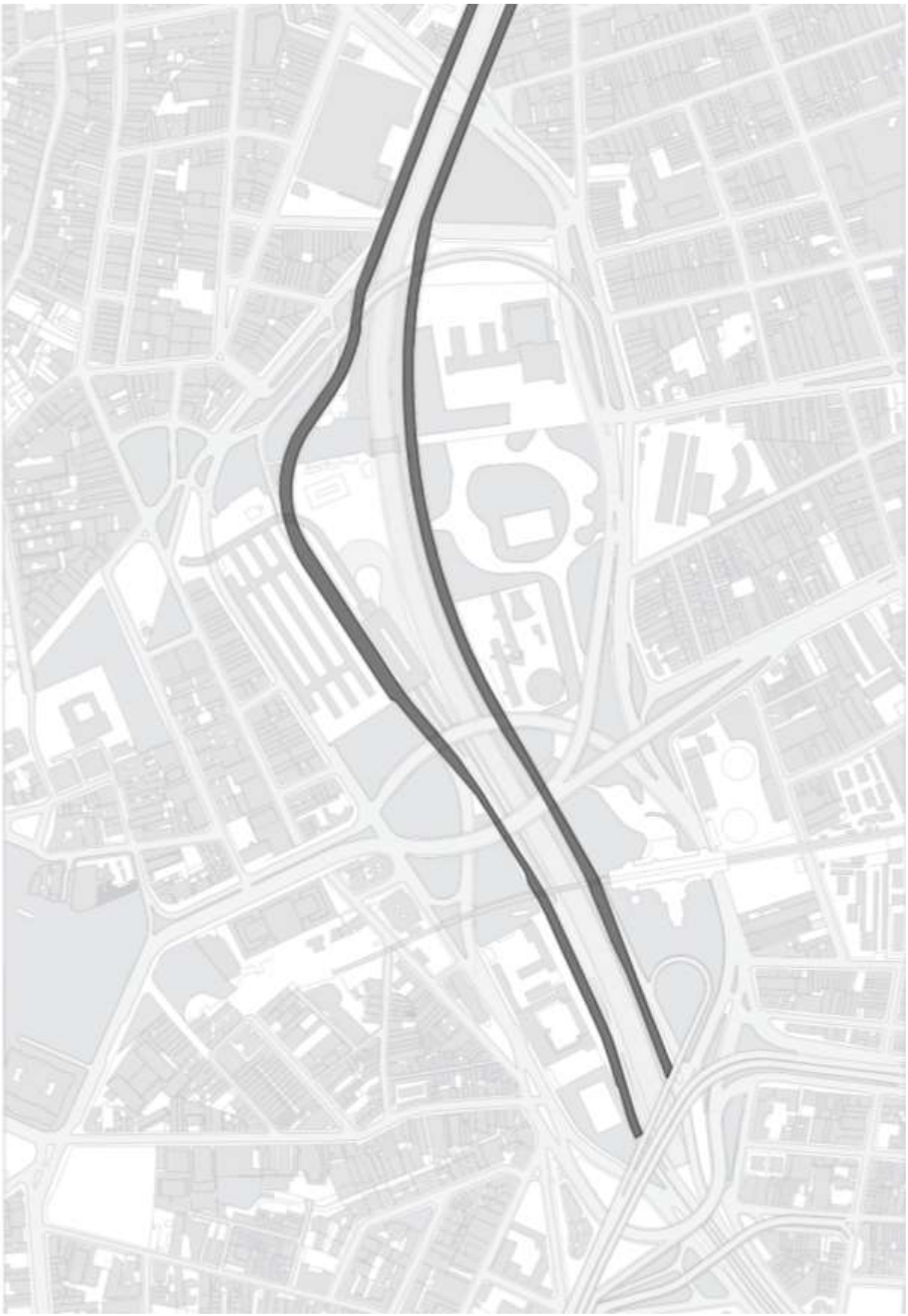


Figura 201. Mapa da Avenida do Estado na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Em destaque a Avenida do Estado. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022).

0 50 200

Se tratando dos viadutos, esses desempenham o papel de barreiras verticais, e dificultam ou até mesmo inibem a circulação de transeuntes sob eles.

Os “multipliedgrounds", conceito abordado por Dominique Perrault e Renzo Piano, equivalem ao entendimento de múltiplos solos ou a sobreposição deles, originado pela sobreposição do tecido viário, com a existência da grande quantidade de “grounds” existentes, que dividem e segregam o parque, o caracterizando com um território de difícil transposição. De modo a explicitar que a relação do parque e seu uso se encontra intimamente ligada à sua relação com as vias que o permeiam e delimitam, sua área e suas relações com seu entorno imediato (Figura 202– 212).

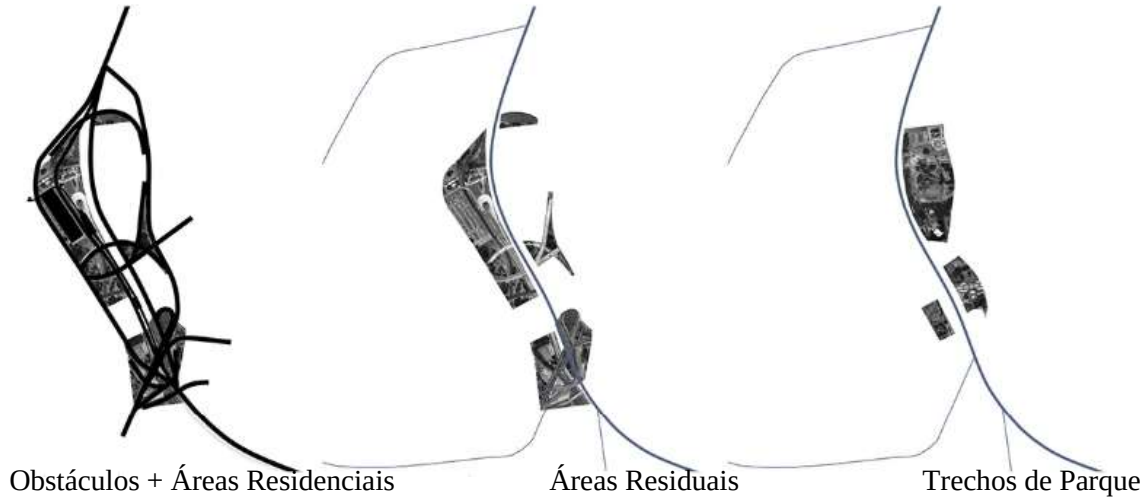


Figura 202. Diagramas de obstáculos e áreas residuais. Chama-se atenção para como as vias e o rio atuam desconectando e subdividindo a área do parque. Autor: desconhecido. Fonte: Una (2022a)

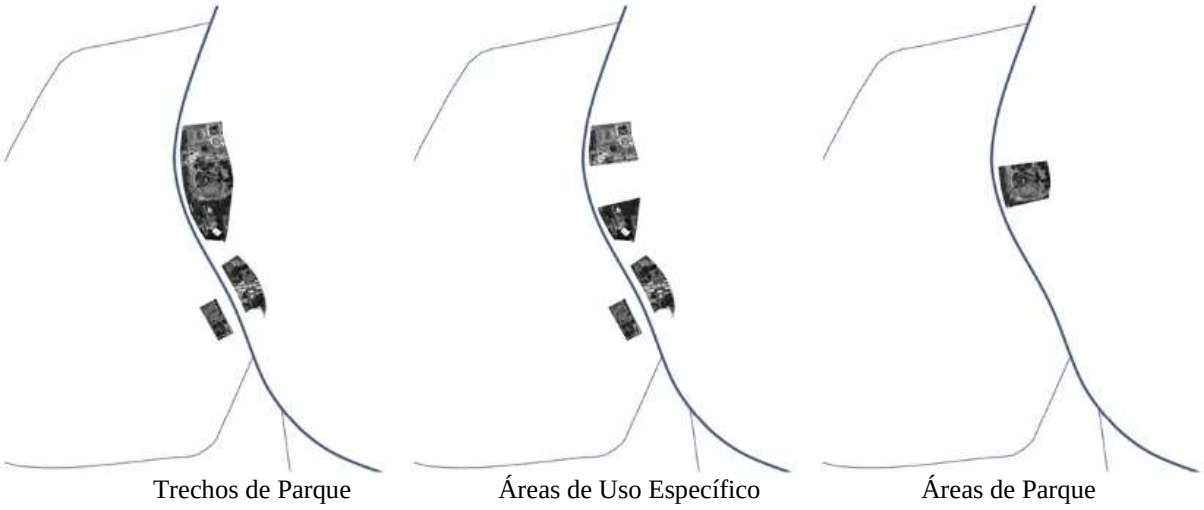


Figura 203. Diagramas de obstáculos e áreas residuais. Chama-se atenção para como as vias e o rio atuam desconectando e subdividindo a área do parque. Autor: desconhecido. Fonte: Una (2022a)

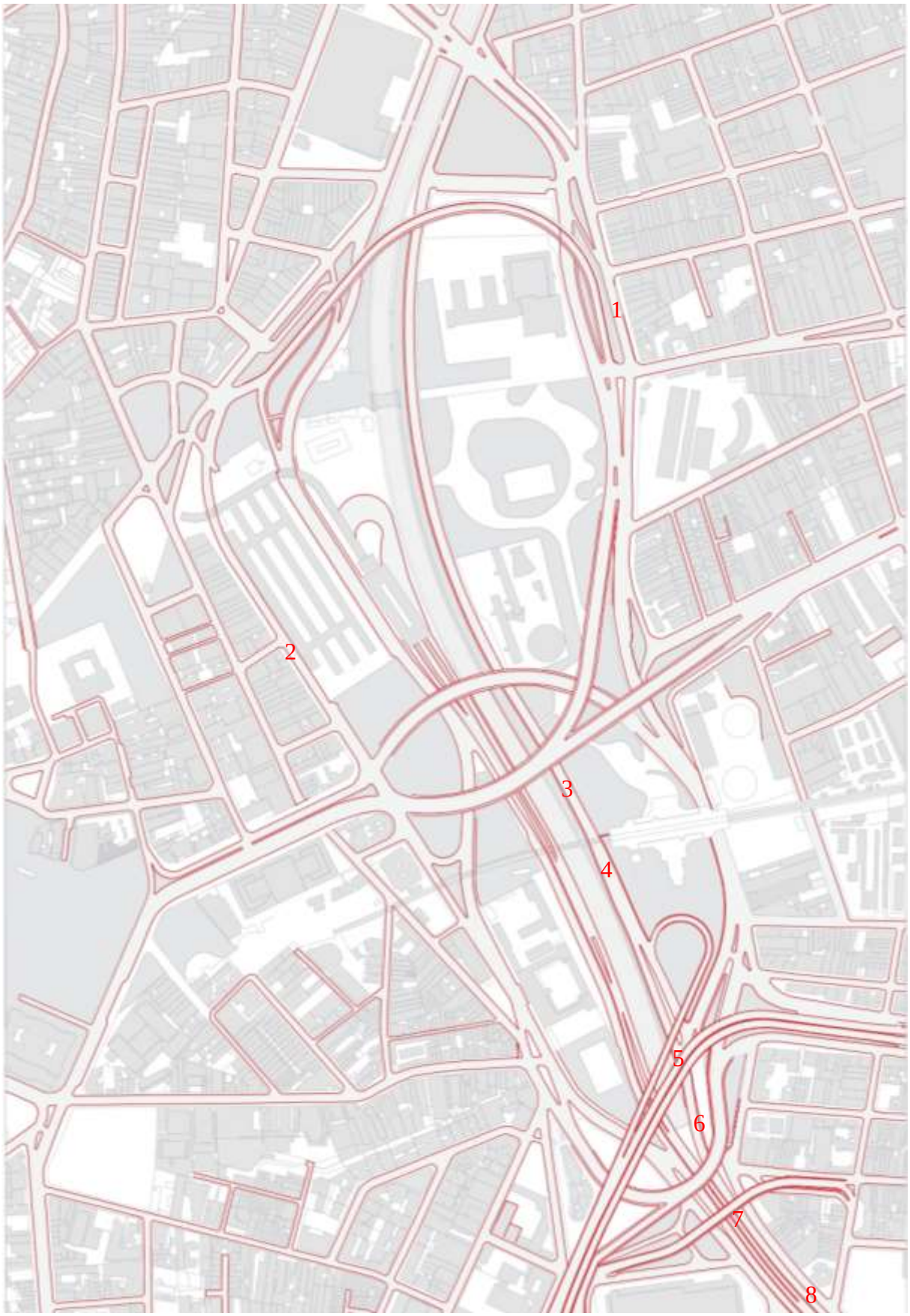


Figura 204. Mapa de vias na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Em destaque os pontos das fotos abaixo. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Figura 205. Av. Mercúrio 165, ao lado do Viaduto Diário Popular no Parque Dom Pedro II (1), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 206. Imagem do Parque Dom Pedro II ao lado do terminal de ônibus (2), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 207. Av. do Estado nas proximidades do metrô Pedro II e da Escola Estadual de São Paulo (3), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 208. Av. do Estado em frente ao metrô Pedro II (4), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 209. Av. do Estado 4125, no Parque Dom Pedro II, embaixo do Viaduto Leste-Oeste (5), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 210. Av. do Estado 4129, embaixo do complexo viário Evaristo Comolatti (6), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 211. Av. do Estado 4505, embaixo do Viaduto Gov. Roberto Abreu Sodré (7), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 212. Av. do Estado 4567 (8), em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

A análise dos fluxos (Figura 213) presentes no entorno do parque, discerne os sentidos e a intensidade do uso, determinando com vermelha as vias de alta intensidade com velocidade de 50 km/h, laranja para as vias de média intensidade 50 km/h e o amarelo para as vias locais de baixa intensidade de fluxo. Demonstrando, o importante e fluxo transitório acentuado nos viadutos e avenidas que circundam o parque, principalmente ao que se refere a Av. do Estado que expressa a maior dimensão dessa realidade, entretanto, não se pode deixar de lado os viadutos que, inibem o uso de pedestres, uma vez que, andar por tais vias se mostra uma ação perigosa, realidade que se amplia em se tratando de vias de velocidade.

Figura 213. Mapa dos sentidos de fluxo e níveis de intensidade na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Legenda

- Intensidade baixa de fluxo/vias locais
- Intensidade média de fluxo 50km/h
- Intensidade alta de fluxo 50km/h

Tendo em vista a dificuldade de permear a área do parque devido às barreiras impostas pela infraestrutura viária existente no local, quando se trata dos acessos ao parque (Figura 214–221) a realidade não se mostra diferente. Os transeuntes e usuários da região tem grande dificuldade de permeá-la, e seu acesso realizado por meio de pontos exclusivos e longínquos. Reparando atentamente no parque, é possível notar a forma com que estão comprometidos os acessos ao próprio, poucos e muito distantes, e, há apenas uma entrada que permite os usuários adentrarem no local. Outros acessos que deveriam permitir a entrada de pessoas se encontram bloqueados fisicamente ou por grades.

Os viadutos e a área de travessia de pedestres são estreitos e com má conservação, e muito menos passam segurança aos usuários de tais meios, além de haver um fluxo intenso de carros na velocidade de 50 km/h, agrando a sensação de medo e insegurança, observando o local é possível perceber que a utilização do viaduto por pedestres praticamente não ocorre, em maioria preferem recorrer à passagem que se encontra em frente ao Museu Catavento, ou também (Figura 222–226), dão a volta para fazer o uso de um de seus acessos nas extremidades do parque, à ponte que transpassa o Rio Tamanduateí em fronte ao Mercado Municipal ao norte e a passagem do Metrô Parque D. Pedro II ao sul.

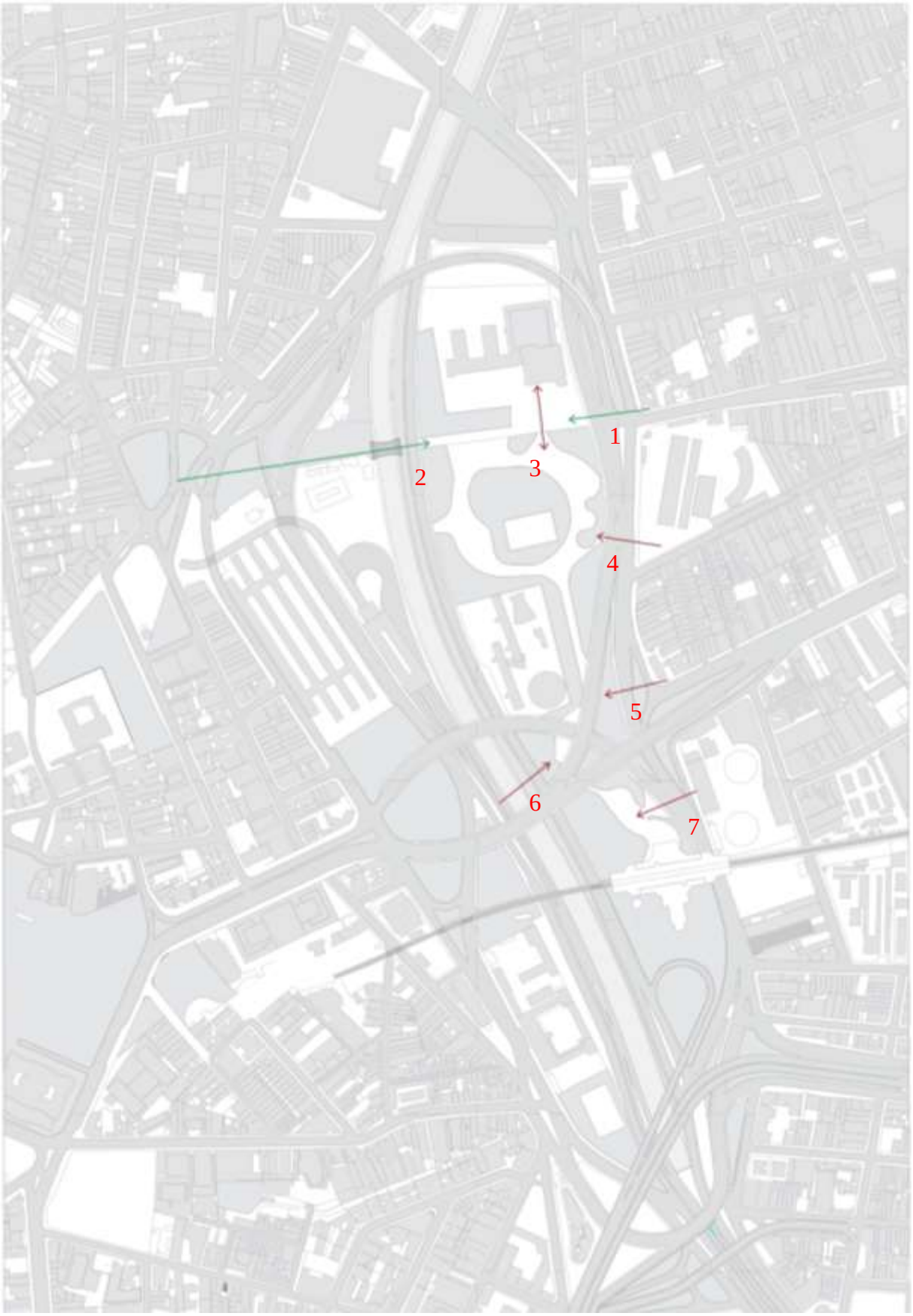


Figura 214. Mapa dos acessos a área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Legenda

→ Acessos em funcionamento

→ Acessos obstruídos ou dificultosos

Figura 215. Acesso (1) - principal entre o Palácio das Indústrias e o terminal Parque Dom Pedro II- São Paulo, acesso visível e movimentado, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 216. Acesso (2) - principal entre o Palácio das Indústrias e o terminal Parque Dom Pedro II- São Paulo, acesso escondido e pouco visível, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 217. Acesso (3) - ao lado do Palácio das Indústrias se encontra obstruído por grades, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 218. Acesso (4) - ao lado da praça central do Parque Dom Pedro II, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 219. Acesso (5) - nas proximidades da Escola Estadual de São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 220. Acesso (6) - na Av. do Estado nas proximidades da Escola Estadual de São Paulo , em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 221. Acesso (7) - ao nas proximidades do metrô Pedro II, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

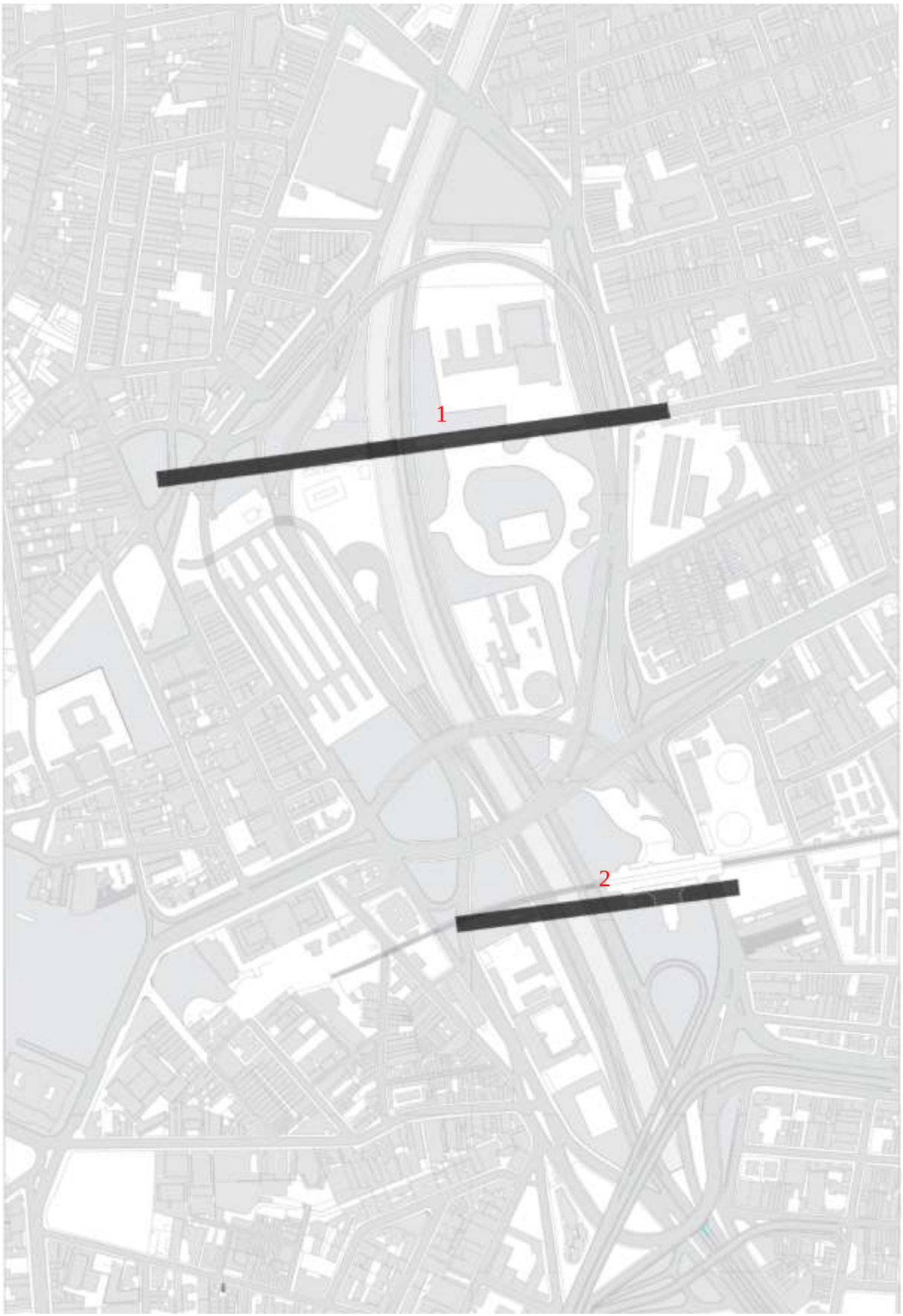


Figura 222. Mapa das travessias de pedestres na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Figura 223. Travessinha (1) - principal entre o Palácio das Indústrias e o terminal Parque Dom Pedro II- São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 224. Travessinha (1) - principal entre o Palácio das Indústrias e o terminal Parque Dom Pedro II- São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 225. Travessinha (2) - obstruída pela via do Expresso Tiradentes, na proximidade do metrô Pedro II- São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

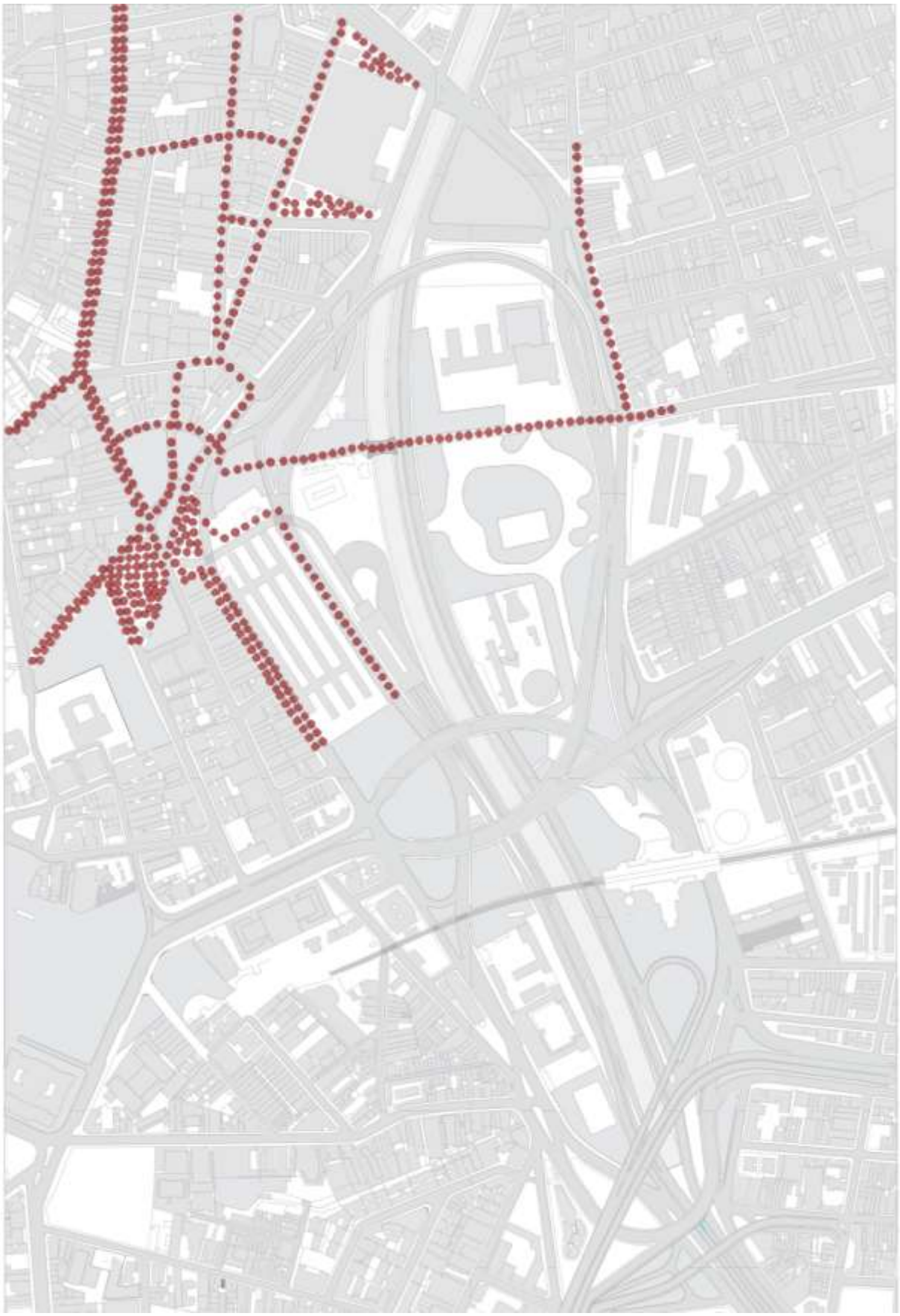


Figura 226. Mapa da distribuição do fluxo de pedestre na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022.
Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

9.4 Áreas verdes, função e importância no contexto urbano e a realidade do espaço verde abandonado no caso Parque Dom Pedro II

O meio ambiente se encontra cada vez mais edificado, subordinado ao concreto e construções, à medida que as áreas verdes se encontram cada vez mais escassas. Esta realidade reforça o ideal que a concepção do meio urbano deve ser planejada considerando múltiplos fatores, e não apenas suas instalações e propriedades físicas, prédios e arruamentos, sua composição deve conter artifícios que promova o melhoramento da qualidade de vida e a dignidade para seus habitantes, tal como estabelece a Organização das Nações Unidas — ONU nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável — ODS.

O fenômeno de urbanização, portanto, pressupõe um planejamento que leve em consideração os diversos aspectos e valores imprescindíveis para a vida. Promovendo assim o habitat ideal, atento aos aspectos sociais, culturais, econômicos entre outros. No entanto, os fatores econômicos tornaram-se soberanos sobre outros aspectos de ordem, como, os ambientais, culturais e sociais.

Em meio as mazelas desse processo de urbanização sem planejamento, ou do acúmulo de planejamento errôneo, a distorção de valores se torna evidente, como quando os aspectos naturais foram substituídos gradualmente por concreto, maquinas, ruídos e poluições diversas, contribuindo para a degeneração do ambiente urbano, e para a consolidação de uma realidade oposta ao ideal para a vida. (CARMO, 2019)

No cenário urbano, as áreas verdes da urbe são constituídas, por canteiros, parques, praças e jardins, que compreendem a cobertura florestal, entretanto deve se considere a importância da vegetação proveniente das rotatórias, trevos e vias públicas, que mesmo dispostas linearmente são partes componentes da massa verde.

> As áreas verdes urbanas, além de serem ele mentares sob o aspecto paisagístico, são importantes pelo cumprimento das seguintes funções:
>
> 1) melhorar a qualidade de vida dos habitantes, pois, a) garante proteção contra os ventos; b) melhorar o sombreamento com a respectiva proteção contra os raios solares; c) colabora na diminuição da poluição sonora; d) absorve a poluição atmosférico; e) colabora para melhorar o microclima, diminuindo as ilhas de calor; 2) ajuda a recarga hídrica e, 3) favorece a fauna, com a reprodução de alguns insetos e pássaros que podem ajudar no controle de vetores urbanos e com a flora, pela subsistência de indivíduos arbóreos importantes sob o ponto de vista ecológico. (CARMO, 2019)

Há inúmeras vantagens agregadas à existência de árvores no meio urbano, dentre elas a diminuição da temperatura e da luz direta sobre os transeuntes, podendo reduzir em até 50% a incidência de luz, devido à propriedade que as coberturas arbóreas possuem de transformar o conforto térmico, bem como, a característica de filtrar as partículas de poluição,

responsáveis por causar problemas respiratórios que acometem a população. Além de benefícios diretos à sociedade, ainda existem os indiretos, como, por exemplo, o controle dos fluxos de água na atmosfera e na superfície. Processo que ocorre durante as manhãs, quando é iniciada a fotossíntese, onde as árvores absorvem a água do solo, distribuída ao longo do dia por toda a planta, em simultaneidade a absorção do CO^2 da atmosfera realizado pelas folhas.

As árvores no meio urbano desempenham tarefas de suma importância, como a absorção de CO^2 em sua madeira, promovendo melhoras na umidade do ar e o tornando mais fresco e menos poluído. E podem ser responsáveis por promover uma abundância de benefícios para a saúde humana, pois, segundo pesquisas, viver em cidades arborizadas diminui a tendência ao estresse e a depressão, promovendo menos ansiedade e mais felicidade a seus moradores. (BUCKERIDGE, 2015)

> As áreas verdes urbanas possuem três funções básicas: a) a função ecológica, b) a função estética e c) a função social.[e as] contribuições ecológicas decorrem dos elementos naturais que compõem os espaços verdes e minimizam os impactos da industrialização. A função estética reflete a integração entre espaços de cobertura natural e os espaços construídos/artificias. Já a função social compreende a oferta de espaços para prática de lazer e para a convivência humana (CARMO, 2019)

As áreas verdes encontradas no meio urbano possui também o importante papel na adaptação aos impactos das mudanças climáticas, resultantes da elevação da temperatura em razão das emissões de CO^2 vinculadas às atividades humanas. Baseado no relatório do Painel Governamental de Mudanças Climáticas publicado no ano de 2014, dois dos quatro principais impactos caracterizados como os de maior importância para o continente sul-americano tem relação com:

> 1) as alterações nos níveis de água, com extremos de escassez e excesso e 2) o provável aumento em doenças infecciosas por conta da combinação de elevação de temperatura e alterações hídricos drásticas (MAGRIN et al., 2014, apud BUCKERIDGE, 2015).

Para compreender a importância das áreas verdes no meio urbano de grandes metrópoles, é basal se levar em conta o índice de urbanização na América Latina, considerado um dos mais altos do planeta e deve chegar me 90% dos habitantes residindo em cidades até os anos 2040.

No entanto, mesmo com a atribuição de importância as áreas verdes e aos espaços públicos urbanos, a metrópole paulistana devido às suas diversidades e por apresentar problemas em relação a um desenvolvimento em planejamento urbano cientificamente fundamentado em bases rasas, no que desrespeito à arborização urbana, onde as áreas verdes são abandonadas constantemente pelo Poder Público. Geralmente, esses ambientes passam a ser hostis para os habitantes, abandonados e sucateados, transmitindo a sensação de

insegurança, obrigando a população a se confinar na falta de opções de locais para desenvolver suas atividades.

Na metrópole, a responsabilidade pela manutenção e remoção das árvores plantadas nas ruas e as que se encontram nos parques da urbe é da prefeitura municipal. No entanto, as árvores nas propriedades privadas são de responsabilidade dos moradores, e nesses casos não podem ser removidas a não ser mediante a uma justificativa adequada e a autorização da prefeitura. A urbe também está envolvida por parques estaduais, estes se encontram sobre a responsabilidade do governo estadual, deste modo, praticamente todo o controle da vegetação existente ou nas proximidades do meio urbano está sobre a tutela do poder público. Realidade esta que deveria facilitar a questão do planejamento, devido à diminuição da complexidade relacionada à formulação e implantação de planos de médio e longo prazo. Entretanto, esta realidade depende diretamente da importância e da prioridade que o poder público dá ao tema, o que pode variar entre gestões. Esta centralização das decisões sobre as árvores urbanas seria uma vantagem se a questão do planejamento de arborização fosse tratada com uma questão de estado e não de governo. (BUCKERIDGE, 2015; CARMO, 2019)

Em resumo, a urbe paulistana até o ano de 2012 teria cerca de 0,6 árvore por habitante, com uma distribuição heterogênea que varia de 0,06 árvores por habitante no Itaim Paulista até um máximo de aproximadamente 2 árvores por habitante no Butantã. Na Sé, onde está inserido Parque Dom Pedro II, o número é de 0,17 árvore por habitante (Tabela 2). (BUCKERIDGE, 2015) Transmitindo a necessidade de ações de planejamento que complete o plantio de árvores para padronizar os níveis de arborização para o próximo de uma árvore por habitante, em principal na elevação dos níveis nas regiões Centrais e Leste.

REGIÃO DE SP	HABITANTES	ÁRVORES EM SP	ÁRVORES POR HABITANTE
ITAIM PAULISTA	395976	23209	0.06
SÃO MIGUEL	414063	34620	0.08
VILA PRUDENTE/SAPOPEMBA	551894	54116	0.10
VILA MARIA/VILA GUILHERME	320730	31806	0.10
ERMELINO MATARAZZO	219663	30021	0.14
PENHA	497364	80683	0.16
SÉ	**385348**	**66151**	**0.17**
GUAIANASES	284795	49602	0.17
ARICANDUVA/FORMOSA/CARRÃO	273893	49072	0.18
JABAQUARA	227565	42226	0.19

MOOCA	313491	73148	0.23
VILA MARIANA	315303	104225	0.33
IPIRANGA	449942	162979	0.36
CAMPO LIMPO	561284	296545	0.53
LAPA	275616	149445	0.54
CASA VERDE/CACHOEIRINHA	335479	182556	0.54
CIDADE ADEMAR	409167	224019	0.55
PINHEIROS	271203	169728	0.63
CIDADE TIRADENTES	209694	138223	0.66
FREGUESIA/BRASILÂNDIA	431473	336309	0.78
SÃO MATEUS	418263	398512	0.95
MBOI MIRIM	544309	543402	1.00
SANTANA/TUCURUVI	333659	341537	1.02
ITAQUERA	530038	616316	1.16
SANTO AMARO	224046	395379	1.76
PIRITUBA	421877	750707	1.78
BUTANTÃ	414767	809948	1.95

Tabela 2. Estimativa do número de árvores por habitante em São Paulo, em 2012 com base nos índices de cobertura verde obtidos por imagem de satélite.1 Fonte: Buckeridge (2015)

São Paulo, deve buscar o equilíbrio entre o “verde” e “cinza”, mesmo que tenha percorrido historicamente o caminho da cidade cinza. Uma mudança que leve a um ponto de equilíbrio, tornando-a menos cinza sem renunciar à questão econômica, beneficiando a seus habitantes e a urbe. Para tal, é necessária a modernização e a adoção de um estilo onde tanto o bem-estar quanto a economia, tal como a justiça social se harmonizem, para isso é necessário uma série de mudanças, como por exemplo, a revitalização das suas áreas de várzea. (BUCKERIDGE, 2015)

O Parque Dom Pedro II, é parte componente desta realidade, o espaço que já foi considerado motivo de orgulho para os paulistanos, e para a administração pública, em seus primórdios como parque — 1920 —, e que pouco tempo após sua inauguração já havia perpetuado seu lugar de importância nas dinâmicas da urbe, sendo considerado o espaço de lazer mais amplo da metrópole paulistana, afirmado assim, devido a sua beleza e capacidade de entretenimento. Devido ao desígnio de promover os melhoramentos almejados na época, e no intuído de mitigar a incidência dos alagamentos, que levou a uma série de intervenções no fim do século, entre elas a canalização do Rio Tamanduateí, sugerida em um plano anteriormente realizado, que retirou de uma parcela da vegetação da várzea, as intervenções ganharam força, e a área recebeu jardins e a ilha dos Amores, algum tempo depois com a implementação do

parque segundo o projeto de Cochet — 1922 —, o parque inaugurado se tornaria exemplo. Entretanto, com o passar dos anos, e algumas intervenções mais, somadas a implementação do Plano de Avenidas de Prestes Maias, perderia seu caráter de área de lazer e grande parte da vegetação remanescente, e assim por diante, até o momento atual, onde o parque expressa um profundo panorama de degradação (Figura 227–230).

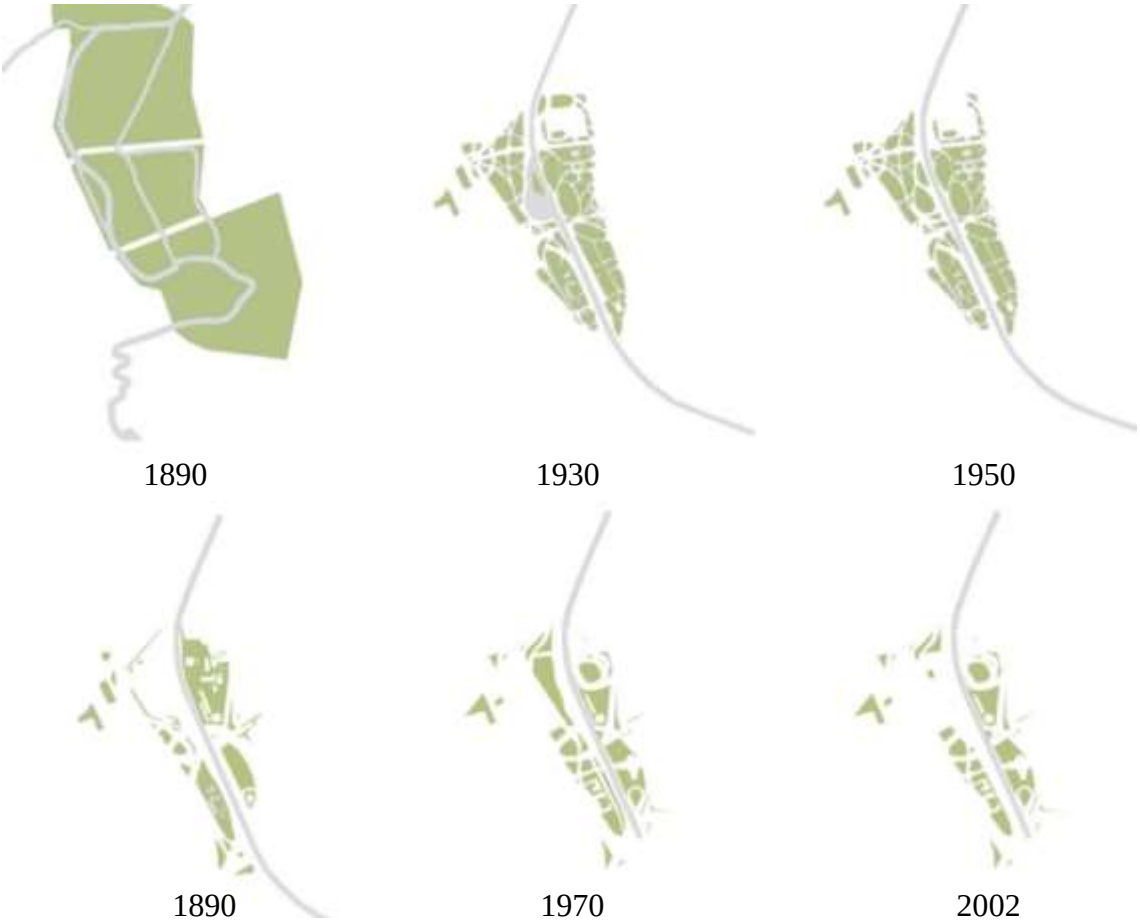


Figura 227. Croqui de comparação da área verde ao longo dos anos no Parque Dom Pedro II- SP, realizado com base nas imagens aéreas dos períodos e na cartografia disponível, utilizando o modelo de representação no Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011)

A realidade do espaço verde abandonado pelo poder público e a ineficácia das políticas ambientais, determinaram a perda de grande parte da vegetação original local, restringindo cada vez mais o espaço da cobertura vegetal, tornando o solo da várzea cada vez mais impermeável e piorando a questão climática, quando a área poderia ser um pulmão verde para a região. Descaracterizando o local como um parque público, uma área de lazer e bem-estar para a população, e desenvolvendo um panorama de degradação e insegurança tanto no parque quanto nas suas adjacências.

Figura 228. Mapa de áreas verdes e vegetação na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2022. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Figura 229. Imagem da praça central (1) nas proximidades do Palácio das Indústrias no Parque Dom Pedro II- São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

Figura 230. Imagem da área verde (2) nas proximidades da Escola Estadual de São Paulo no Parque Dom Pedro II- São Paulo, em 2022. Autor: desconhecido. Fonte: Google Earth (2022)

9.5 Hídrica: rios e alagamentos no contexto do Parque Dom Pedro II

Localizado na área da antiga Várzea do Carmo, parte integrante da bacia do Tamanduateí, o Parque Dom Pedro II, sofre com o efeito das águas desde os primórdios da sua formação como foi apontado neste trabalho, tendo a drenagem como uma das questões mais problemáticas em seu território. A registros de alagamentos documentados durante toda sua história, e mesmo com as recorrentes intervenções realizadas até a atualidade, a problemática das águas permanece sem solução.

Evidentemente um problema desta dimensão não possuí solução pontual, sendo necessária uma abordagem mais abrangente que a local, tal questão é um problema persistente que acomete não apenas o parque, mas também outras partes da metrópole (Figura 231–237).

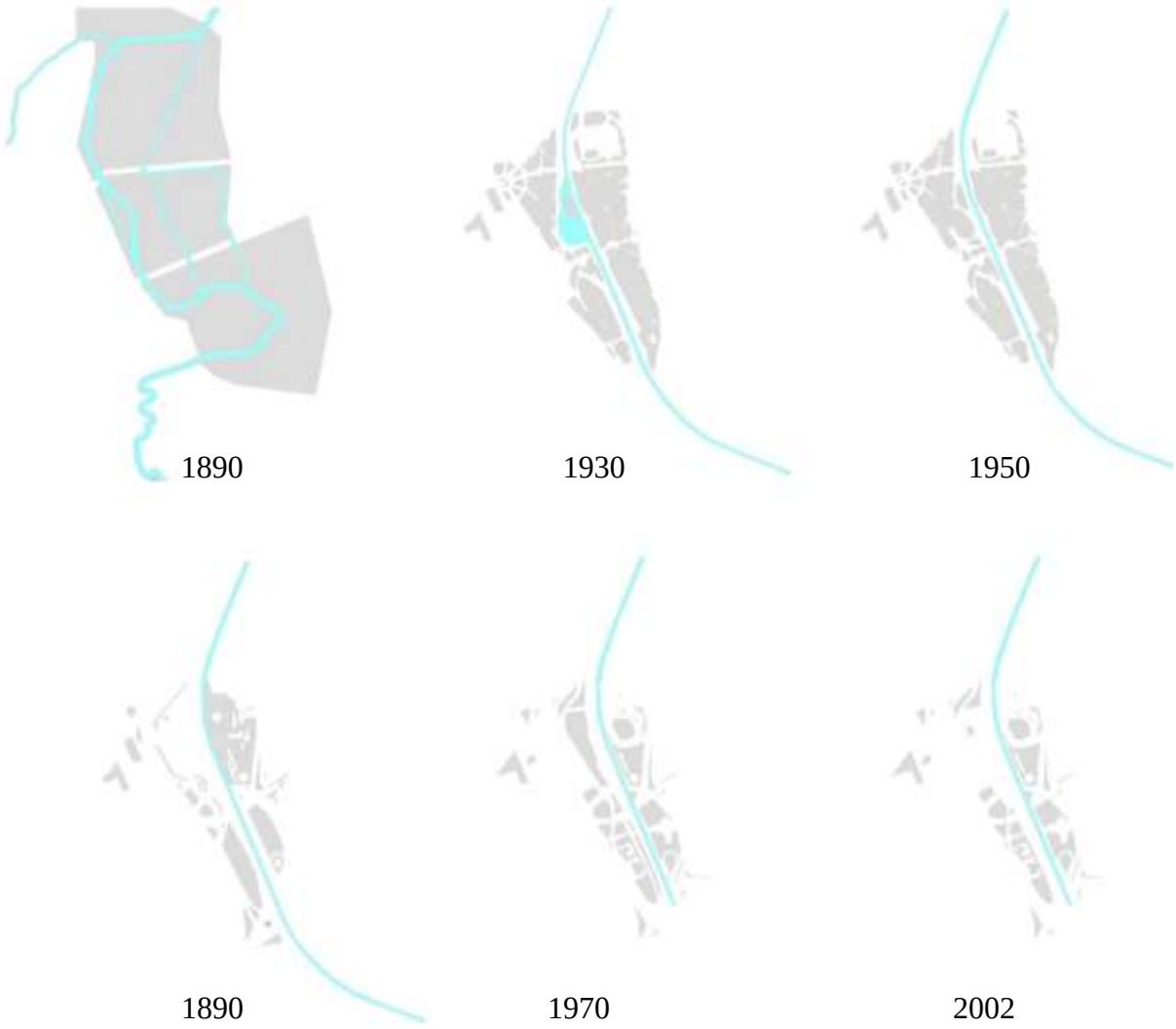


Figura 231. Croqui de comparação da Hidrografia ao longo dos anos no Parque Dom Pedro II- SP, realizado com base nas imagens aéreas dos períodos e na cartografia disponível, utilizando o modelo de representação no Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011)

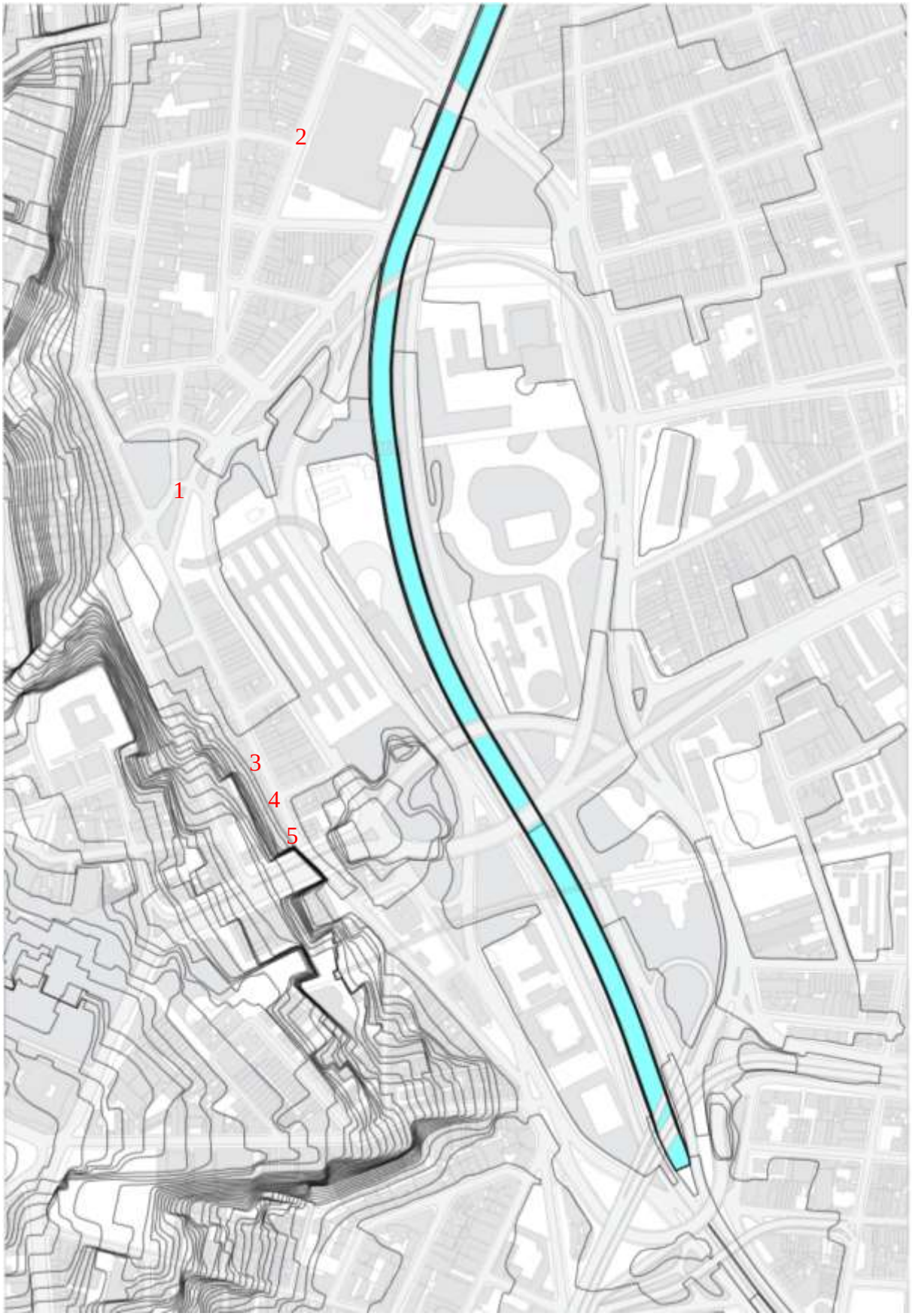


Figura 232. Mapa de topografia e perfil do rio na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo. Autor: Kamilla Almeida Xavier. Fonte: Adaptado de Geosampa (2022)

Figura 233. Imediações do Terminal Parque Dom Pedro II e Terminal Mercado. Autor: Vilmar Marinho (1). Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011)

Figura 234. Imediações do Mercado Municipal de São Paulo (2), 2021. Autor: desconhecido. Disponível em: < https://noticias.r7.com/sao-paulo/chuva-em-sp-causa-alagamentos-e-deixa-cidade-em-estado-de-atencao-01012021#/foto/4>. Acesso em: 10 out. 2022.

Figura 235. Rua 25 de Março (3), abril 2010. Autor: desconhecido. Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011)

Figura 236. Rua 25 de Março (4), fevereiro 2010. Autor: Gilson Monteiro. Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011)

Figura 237. Rua 25 de Março (5). Autor: Marcio Fernandes/AE. Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (2011)

10 Segregação

10.1 A segregação no contexto do Parque Dom Pedro II

O modo como as cidades se desenvolveram e a produção do espaço geográfico durante a implementação do capitalismo criou formas características de ordenação.

> Diversos estudiosos, como Bourdieu (1997) e Santos (1978) já afirmavam que a organização do espaço reflete ao mesmo tempo em que condiciona a organização da sociedade. De tal forma, uma sociedade de classes, tal como é organizada no capitalismo, é esperado a organização das cidades de acordo com essa hierarquização social, e de fato, é o que se observa. Assim, a cidade capitalista é desigual, o processo de urbanização tem produzido e aprofundado muita das existentes desigualdades e injustiças da cidade. (CANETTIERI; PEREIRA; LIBERATO, 2021)

A segregação espacial adquire nas cidades contemporâneas, um maior investimento na pesquisa, em torno das questões que geraram este fenômeno e suas consequências, bem como na produção de uma alternativa a esse cenário. (CANETTIERI; PEREIRA; LIBERATO, 2021) Tal processo, se caracteriza quando diferentes camadas sociais ou classes tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes áreas ou conjuntos de bairros da metrópole, devido à necessidade destas classes de se segregar em uma única região da metrópole, um exemplo desse fenômeno é a mudança da localidade do centro econômico, e os espaços produzidos pelas burguesias não se limitariam ao contraste centro-periferia, apesar de ser o mais conhecido padrão de segregação da metrópole. (VILLAÇA, 2001)

A segregação espacial pode ser encontrada em dois tipos segundo Villaça:

- Segregação voluntária: que “se reproduz, quando o indivíduo, por sua própria iniciativa, busca viver com outras pessoas de sua classe”.
- Segregação involuntária: quando “o indivíduo ou a família, se veem obrigados, pelas mais variadas forças, a morar num setor, ou deixar de morar num setor ou bairro”. (VILLAÇA, 2001)

No campo da antropologia, Caldeira (2000) observa três padrões da segregação espacial:

- O primeiro, até o final do século XIX, os distintos grupos sociais se "comprimiam numa área urbana pequena e estavam segregados por tipos de moradia";
- O segundo trata da forma urbana centro-periferia em que os grupos estariam separados através da distância;

- O terceiro estaria se conformando desde 1980, no qual os grupos sociais "estariam muitas vezes próximos, mas estão separados por muros e tecnologias de segurança", o que ela chama de "enclaves fortificados" (os exemplares de condomínios fechados que vemos na atualidade); (CALDEIRA, 2000)

Tendo em vista tais conceitos e dialogando entre ambos, o fenômeno recente da segregação espacial na cidade de São Paulo, se encontra extremamente ligado à condição de que "os moradores ricos [...] estariam deixando as regiões centrais (deslocamento de centro-econômico) para habitar em regiões distantes". (CALDEIRA, 2000. p.231)

O Parque Dom Pedro II é um imperativo do fenômeno de segregação urbana, relacionadas à mudança do centro-econômico, provocada pela necessidade de segregação voluntária das classes de maior poder aquisitivo, deixando a área abandonada permanecendo estado de obsolescência. A junção de fenômenos, como a segregação socioeconômica, espacial e física, desconecta o parque do seu entorno, devido à quantidade de barreiras construídas como os viadutos e à Avenida do Estado conjuntamente com rio, que acabam por causar uma descontinuidade e uma quebra no território, segregando a área do parque, há também o esquecimento por parte do poder público, que remonta uma área pública urbana desconectada e degradada.

10.2 O impacto da modernização da urbe sobre o Parque Dom Pedro II

Considerando o contexto histórico, político e social (desenvolvido anteriormente), e os acontecimentos desde os primórdios da ocupação da área, é imperativa a necessidade de criar uma comparação nítida dos efeitos que tais transformações impuseram sobre a paisagem do parque, decorrente do processo de modernização da cidade iniciado em 1870, ocasião em que a cidade testemunhou o começo de uma espantosa mudança, que levou ao surgimento de uma megalópole multicultural e alterou significativamente a estrutura da cidade e a paisagem do parque. (Figura 238–242).

Figura 238. Planta da capital do estado de São Paulo, em 1890. Autor: Jules Martin. Fonte: Passos; Emídio (2009).

Área estimada do parque: 157,22 hectares

0 75 375

Figura 239. Corte da Planta da Cidade de São Paulo, SARA Brasil , em 1930. Fonte: Revista Veneza (1930).

Área estimada do parque: 115,32 hectares

Obs.: levando em conta os edifícios e a equipamentos implantados.

0 75 375

Figura 240. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 1958. Fonte: Google Earth (2022)

Área estimada do parque: 74,95 hectares

Obs.: levando em conta os edifícios e a equipamentos implantados.

0 75 375

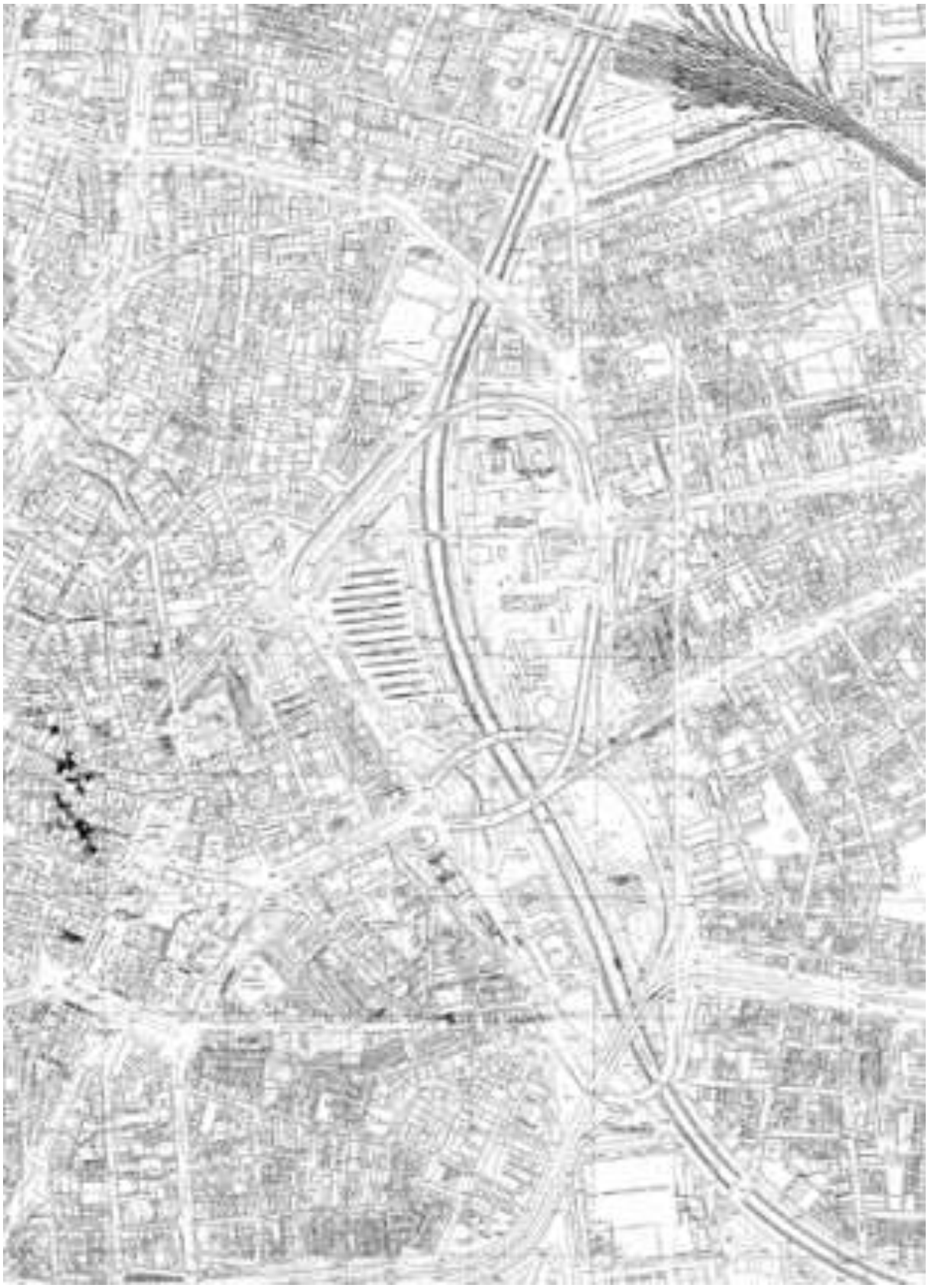


Figura 241. Cartografia Metropolitana com recorte na área do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 1970.
Fonte: Gegran (2022)

Área estimada do parque: 64,41 hectares

0 75 375

Obs.: levando em conta os edifícios e a equipamentos implantados.

Figura 242. Vista aérea do Parque Dom Pedro II - São Paulo, em 2002. Fonte: Google Earth (2022)

Área estimada do parque: 64,41 hectares

0 75 375

Obs.: levando em conta os edifícios e a equipamentos implantados.

11 Considerações finais

Retomando o que foi afirmado desde a introdução, a justificativa que embasa a elaboração deste estudo, encontra-se na importância de analisar os aspectos que norteiam a discussão sobre a degradação de áreas públicas urbanas, especialmente ao que se refere aos fatores que circundam o fenômeno no contexto do Parque Dom Pedro II, considerando as distintas condicionantes afetadas, e promovendo a documentação das alterações que a área atravessou ao longo do tempo.

Através de uma ótica multidisciplinar (historiográfica, mas também morfológica), buscou-se construir argumentos e uma análise aprofundada e abrangente, que compreendesse as questões acerca da degradação, elencando os processos determinantes para a instauração deste fenômeno nesta importante área pública de lazer e de controle ambiental considerada uma das mais antigas e notórias áreas da urbe. Amparando-se metodologicamente nas premissas dos estudos de morfologia urbana, alicerçada na pesquisa bibliográfica especializada sobre o tema, no trabalho com acervos iconográficos e históricos da urbe, assim como dos subsídios provenientes das fontes digitais disponibilizadas pela prefeitura municipal. Tomando a perspectiva dos usuários pertencentes ao ambiente, em simultaneidade com a análise das dinâmicas da cidade.

Abordando em um primeiro momento o viés historiográfico, sobre o contexto político e social, verificada pela importância inegável do resgate histórico da área para a compreensão das complexidades, conexões, simbolismos, forma, continuidades e rupturas locais, que levaram o parque ao contexto atual, analisando, fotos gráficas, fotos aéreas, mapas e imagens que demonstram o desenvolvimento ocorrido na área do parque, desde o início da sua ocupação até os dias contemporâneos, considerando, sua inserção na lógica da cidade.

Em um segundo momento, o foco esteve no desenvolvimento dos estudos morfológicos, abordando os tópicos relacionados a forma urbana, barreiras, hídrica, segregação espacial, entre outros, analisados com base na literatura especializada sobre o tema, mapas, imagens aéreas, e na produção de materiais, como, croquis e levantamentos, amparados no conteúdo documental, em prol de proporcionar um melhor entendimento das características espaciais, funcionais, conexões e rupturas, e sobre o fenômeno de degradação presente no território. Considerando as novas condicionantes que vigoram na área nos últimos anos, conjuntamente com o legado rodoviarista de décadas, promovendo uma leitura nas diversas escalas. Com a finalidade de compreender as complexidades de um problema contemporâneo:

a degradação permanente do ambiente urbano e a ineficácia das políticas públicas relacionada com a mobilidade.

Foi evidente que nesse processo de degradação as intervenções rodoviaristas, elaboradas com uma lógica setorial a partir dos anos 1960/70, procurando atender apenas as demandas de circulação veicular, foram responsáveis pelo processo de deterioração espacial do parque. Contudo, também ficou evidente que durante as décadas anteriores (desde os anos 1940), por outras questões que estão relacionadas com o próprio crescimento da cidade que se dirigiu para o Oeste, destinando o Leste para as porções menos favorecidas da população e para as atividades industriais, o destino do parque, como terra de uso estava firmado.

Também ficou evidente que houve uma mudança de pensamento urbanístico, que afetou as políticas públicas a partir do final dos anos 1980, e fundamentalmente nos anos 1990, quando as intervenções propostas foram respaldadas pelo papel estimulante das transformações geradas pela requalificação do parque e pela relocalização da sede municipal para a área, ou o projeto da EMURB que sugeria a permanência e requalificação da função residencial do bairro.

No final do século XX a área do parque e o próprio Parque entram na mira das operações urbanas, pensando na conversão do parque em um grande parque central da urbe como parte das propostas urbanísticas voltadas para propiciar o desenvolvimento dos bairros centrais. Contudo, estas propostas, como muitas das que foram feitas anteriormente não foram levadas adiante. Praticamente nada foi alterado na paisagem do parque, e os projetos desenvolvidos tanto no final do século XX como no início do XXI, não implementados ou parcialmente, um após o outro, não conseguiram reverter o processo de deterioração da região, em decorrência de suas atuações excessivamente locais, que desconsiderou, como vimos, as questões de escala metropolitana. Não é possível enfrentar as questões desta área sem entender justamente as questões metropolitanas que situam a rótula num lugar estratégico na relação centro-leste.

Projetos como o do expresso Tiradentes, pensado como uma oportunidade de reorganizar a área e o sistema de transporte público implantado, tampouco foi capaz de alterar a situação para melhor. Melhorou a conectividade municipal, mas terminou de destruir a conectividade local, conformando ainda mais a barreira, criada pela Avenida do Estado e o rio.

Nem os projetos mais ambiciosos, como o desenvolvida por uma extensa equipe no Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II, coordenado pelas arquitetas Regina Meyer e Marta Grostein, e pelos escritórios Hereñú + Ferroni Arquitetos, Una Arquitetos e Metrópole Arquitetos, com uma concepção que previa um verdadeiro rearranjo espacial, visando irradiar para além de dos seus limites uma requalificação urbana, promovendo melhoramentos também

nos bairros do entorno, organizando ainda os eixos de atuação, sendo, sistema viário, transporte público e lagoa de retenção, deu certo.

Como foi apontado, muito pouco foi realizado desde a aprovação do plano até a atualidade, apenas o SESC foi executado, no entanto, de modo temporário.

Hoje, deveríamos inicialmente questionar por que o Parque Dom Pedro II não é um parque urbano da cidade de São Paulo. Essa pergunta que parece simples é, em realidade, extremadamente complexa e grande parte das questões que foram estudadas nesta pesquisa resultam da falta de compreensão da administração pública, dos técnicos da prefeitura e dos políticos que dominam a cidade, de que se trata de um parque, não de um espaço curinga para retaliar os problemas de conexão entre as zonas central e leste da cidade.

Contudo, suas dimensões e espaço verde se mantenham, funcionalmente, ainda que já não possui a capacidade de oferecer lazer às pessoas, devido à priorização de veículos em detrimento do descanso, do esporte, da cultura e da natureza. A deterioração das áreas verdes, somadas ao abandono do centro histórico, quase que obrigam ao desenvolvimento de um panorama de deterioração constante, com um aumento da violência e a constatação do vazio urbano apesar da população que por ele passa.

Devemos reconhecer que o sítio onde se localiza o parque, possui um papel estratégico nas dinâmicas urbanas, cercado por edifícios notáveis, seja no interior do parque, ou em seu envoltório, e caracteriza-se pelo grande fluxo de veículos e pessoas, em se tratando do sistema rodoviário e transporte público, se encontra interseccionado pelo complexo de avenidas e viadutos integrantes do sistema viário metropolitano, associados à presença de equipamentos em grande escala do sistema de transporte sobre trilhos e rodoviário, que ocasionaram fortes condicionantes em sua estrutura física, organização funcional e em sua área verde, e somadas as complexidades impostas por esses elementos, encontra-se o rio, que compõe uma barreira quase intransponível. E as inundações, que dificultam o uso de uma área importante do parque.

A consulta pública para o plano de requalificação da área (2022), que lançou a PPP de Terminais do Bloco Leste, e possui a previsão de investimentos de R$ 678,9 milhões, visa atender as pendências históricas da região, como, a difícil integração com os bairros adjacentes, a escassez de áreas verdes, o problema de permeabilidade, a deterioração do patrimônio histórico, as enchentes e a insegurança. Mas, ainda que o projeto prometa usar os mais modernos conceitos do urbanismo contemporâneo, e pretende devolver a qualidade ambiental da área, talvez nunca saia do papel, como tantos outros que já tentaram resolver ou amenizar o problema, pois o projeto apresentado pela PPP, se mostra um tanto quanto simplificado.

E ainda que, muito presente no marco regulatório da urbe, e parte integrante do Projeto de Intervenção Urbana — PIU e Área de Intervenção Urbana — AIU Setor Central, que busca promover a requalificação desta região, que se encontra envolvida no panorama de melhoramentos, dos quais, os objetivos abrangem as mais diversas áreas de ação, e partilham de uma metodologia empregada com sucesso em outras partes do mundo, como na operação Porto Madero, em Buenos Aires e na revitalização da orla do rio Manzanares, em Madri. Pouco se vê em medidas efetivas na área, evidenciando o insucesso das políticas públicas, em detrimento do tratamento dos espaços verdes na urbe, subordinada a definição da infraestrutura de transporte, e somada a falta de compreensão dos problemas hídricos que a afetam desde seus primórdios, ainda que não conformasse um problema real antes da transformação da urbe em uma grande metrópole e industrializada.

Podemos afirmar, depois da finalização desta pesquisa, que o problema do Parque Dom Pedro II e sua área de influência, não é técnico, nem de falta de atenção por parte do poder público, visto a quantidade de planos realizados para o parque. O problema é conjuntural da estrutura metropolitana de uma grande cidade capitalista que promove funcionalmente o desenvolvimento da cidade sem atender, nem entender, as questões relacionadas com a qualidade de vida urbana, que deveria priorizar as áreas verdes de bem-estar e lazer da capital.

Esta postura não é de estranhar quando vemos o que acontece com a Amazônia, com a destruição do ambiente e das culturas locais, com o genocídio que se ocultou por décadas e que hoje envergonha à nação. No caso menos dramático, mas importante para a compreensão da construção de nossa cidade, a utilização das reservas de terras para desenvolvimentos de outros setores e usos, devido ao alto custo que desapropriações podem causar, a grosso modo utilizadas principalmente para a implantação de infraestrutura viária e de transporte público, visto que ao olhar do poder público não oferecem benefícios e arrecadação como outros usos, são o grande entrave da compreensão de um novo urbanismo para o século XXI.

Em meio as mazelas desse processo de urbanização sem planejamento, ou do acúmulo de planejamento errôneo, a distorção de valores se torna evidente. O parque se caracteriza como o imperativo, de quando os aspectos naturais foram substituídos gradualmente por concreto, maquinas, ruídos e poluições diversas, contribuindo para a degeneração do ambiente urbano. Exibindo a ineficácia das políticas ambientais, que determinaram a perda de grande parte da vegetação original local, restringindo cada vez mais o espaço da cobertura vegetal, tornando o solo da várzea cada vez mais impermeável e piorando a questão climática, quando a área poderia ser um pulmão verde para a região. E que somada a instauração do fenômeno de segregação no ambiente, no âmbito socioeconômica, espacial e física,

desconectou o parque do seu entorno, deixando a área abandonada, permanecendo estado de obsolescência, em decorrência das barreiras que ocasionaram descontinuidade e uma quebra no território, segregando a área do parque, há também o esquecimento por parte do poder público, que remonta uma área pública urbana desconectada e degradada, consolidando assim uma realidade oposta ao ideal.

Por intermédio do reconhecimento do local dentro das suas complexidades, apontando a perversidade do processo de crescimento da cidade que descartou parques e rios, centrando o processo de construção da cidade na mobilidade, e consequentemente ocasiona violência, abandono e degradação, atrevo-me a propor algumas premissas para adequar a área as demandas vigentes:

- Desenvolver uma estratégia de intervenção ancorada em ações públicas de ação imediata, médio e curto prazo, associada a iniciativa privada;
- Reorganizar o viário a fim de obter um espaço que possa atender aos quesitos de segurança e qualidade de vida para os usuários, procurando chegar o mais próximo de resolver o "nó" que se tornou a área, por meio da remoção de alguns trechos de via e a supressão de ramificações da Avenida do Estado, o afundamento da Avenida do Estado que se encontra na área do parque, a demolição de alguns viadutos como o Diário Popular, e o redesenho de outros, sendo, o Viaduto Nakashima e o Viaduto 25 de Março;
- Remembrar os lotes de uso público, como a Praças Ragueb Chohfi e Fernando Costa, ofertando assim ao lugar novas áreas que supram às necessidades expostas, por meio da retirada de parte do viário, reconectando as partes remanescentes do parque e a praça que se encontra de fronte ao mesmo;
- Conectar os modais de transporte público para que os usuários tenham uma maior praticidade e segurança em seu uso, podendo ser realizado pela implantação de um terminal novo integrado ou por meio de melhorias na conexão entre ambos;
- Promover uma área mais fluida para os transeuntes, a partir da melhoria e implantação de novos acessos, travessias e passeios, dispostas de modo a facilitar a transição pela área;

- Realizar o replantio na área do parque e suas adjacências, e recomposição da mata ciliar;
- Criar novas áreas verdes nas proximidades que possam se conectar ao parque;
- Implantar melhorias na iluminação, e no mobiliário local;
- Criar um sistema que possa mitigar ou até mesmo solucionar as questões das inundações, promovendo a implantação de um lago artificial que possa estar recebendo a água excedente, além de criar uma várzea livre e vegetada;
- Criar novos edifícios de organismos independentes, buscando fortalecer o caráter institucional da área através da criação de um novo equipamento, na quadra onde antigamente se encontrava os edifícios demolidos — SESC —;
- Criar um invólucro para o parque, desenvolvendo os equipamentos existentes, dando aos mesmo uma função, e desenvolvendo os usos comerciais e habitacionais na área;
- Restaurar os edifícios de importância que se encontram nas imediações do parque lhe conferindo novos usos;
- Conectar os equipamentos de transporte, criando um novo rearranjo para o sistema de transporte público encontrado no parque;
- Devolver um parque qualificado para o meio urbano, através da implantação das melhorias previstas em legislação, integrando-o com os edifícios em seu entorno novamente e com a urbe e recompondo seu caráter de área de lazer.

Referências

ACRÓPOLE. Colégio estadual de São Paulo. **Acrópole,** *online*, nº 247, p 248-251, maio 1959. Disponível em: <http://www.acropole.fau.usp.br/edicao/247/20>. Acesso em: 01 jan. 2023.

ANDRADE, M. M. O parque do Ibirapuera: 1890 a 1954. **Arquitextos**, São Paulo, ano 05, n. 051.01, Vitruvius, set. 2004. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.051/553>. Acesso em: 01 jan. 2023.

ANELLI, R. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: Das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. **Arquitextos**, São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, mar. 2007. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>. Acesso em: 20 out. 2020.

BARDI, L. B. (Org.). **Lina Bo Bardi**. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi; Imprensa Oficial, 2008. 3. ed.

BERNARDINI, S. P. **Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926).** 566p. 2008. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

BRITTO, F. Operação Puerto Madero: Estratégias de gentrificacão em Buenos Aires. **ArchDaily Brasil**. 24 mar. 2013. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-105278/operacao-puerto-madero-estrategias-de-gentrificacao-em-buenos-aires>. Acessado 01 jan. 2023. ISSN 0719-8906

BUCKERIDGE, M. Árvores urbanas em São Paulo: planejamento, economia e água. **SciELO Brasil**. av. vol. 29 no. 84 São Paulo maio/ago. 2015, Instituto de Biociências, Universidade de São Paulo. São Paulo/SP, Brasil. Disponível em:<scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142015000200085>. Acesso:20 de nov. 2021

CALDEIRA, T. P. **Cidade de muros**. Crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34- Edusp, 2000. Parte 3 Segregação urbana, enclaves fortificados e espaço público. p. 211 a 340.

CARMO, W. **As Áreas Verdes Urbanas e a Vida nas Cidades**- 21 de janeiro de 2018. Disponível em: < https://emporiododireito.com.br/leitura/as-areas-verdes-urbanas-e-a-vida-nas-cidades-por-wagner-carmo >. Acesso: 20 de nov. 2019

CANETTIERI, T; PEREIRA, T; LIBERATO, R. C. **Revisão sobre o conceito de segregação urbana: o componente espacial da exclusão. Chão Urbano** [online]. Disponível em: < http://www.chaourbano.com.br/visualizarArtigo.php?id=79> Acesso: 22 abr. 2021

D'ELBOUX, R. M. M. **Joseph-Antoine Bouvard no Brasil.** Os melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas. 2015. Tese (Doutorado) - Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo, 2015. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-27012016-111315/pt-br.php>. Acesso em: 22 mar. 2022.

MAUBERTEC. **Renovação Urbana do Parque D. Pedro II** — EMURB. *online*, São Paulo, 2022. . Disponível em: < https://www.maubertec.com.br/portfolio/renovacao-urbana-do-parque-d-pedro-ii-emurb/>. Acesso em: 01 jan. 2023.

ESCUDERO, O. F.; ABRAHÃO, S. L. Os projetos de Joseph-Antoine Bouvard para o Vale Anhangabaú e Parque Dom Pedro II. **InSitu**. São Paulo. 2017. Disponível em: <https://revistaseletronicas.fiamfaam.br/index.php/situs/article/download/546/pdf>. Acessado em: 23 de mar. 2022.

FERREIRA, A. F; GEIGER DE MELLO, Mirela (Orgs.). **Arquitetura escolar paulista**: anos 1950 e 1960. São Paulo, FDE, 2006.

FREITAS, P. M. O Parque Dom Pedro II e as fundações da arquitetura pública. **Rev. Veneza**, São Paulo, 30 maio 2011. Disponível em: < https://revistaveneza.wordpress.com/2011/05/30/o-parque-dom-pedro-ii-e-as-fundacoes-da-arquitetura-publica/>. Acesso em: 01 jan. 2023.

GEOSAMPA. São Paulo, 2022. Disponível em: <https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 01 jun. 2022.

GOOGLE EARTH. São Paulo, 2022. Disponível em: < https://earth.google.com/web/@-23.5441236,-46.6273158,741.69753408a,966.79412271d,35y,18.9221161h,42.95006584t,0r>. Acesso em: 01 jun. 2022.

GOUVEIA, I. C. M.C. A cidade de São Paulo e seus rios: uma história repleta de paradoxos. **Open Edition Journals,** online no dia 16 julho 2016. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/10884; DOI: 10.4000/confins.10884> acesso: 26/09/2019 às 16h00minh.

HELM, J. Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II / Una Arquitetos, H+F arquitetos, Metrópole Arquitetos e Lume. **ArchDaily**, São Paulo, *online*, 12 dez. 2011. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-12113/plano-urbanistico-parque-dom-pedro-ii-una-arquitetos-h-mais-f-arquitetos-metropole-arquitetos-e-lume?ad_medium=widget&ad_name=navigation-prev>. Acesso em: 10 jun. 2022.

HERCULANO, F. A. De Várzea do Carmo a Parque Dom Pedro II. **Sampa Histórica**, São Paulo, 2 set. 2013. Disponível em: <https://sampahistorica.wordpress.com/2013/09/02/de-varzea-do-carmo-a-parque-dom-pedro-ii/>. Acesso em: 17 mar. 2020.

IBGE. São Paulo, 2023. Disponível em: < https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>. Acesso em: 01 jan. 2023.

JORGE, J. Rios e Saúde na Cidade de São Paulo, 1890-1940. **História e Perspectivas**, Uberlândia, n. 47, p. 103-124, jul./dez. 2012.

KLIASS, R. G. **Parques Urbanos de São Paulo**. São Paulo: Pini Editora, 1993.

LIMA, P. C. M. A exposição de 1917 no Palácio das Indústrias em São Paulo: representações do industrialismo na metrópole nascente. **Iphan**. Programa de Pesquisas em História e Cultura Material do Museu Paulista da USP, online. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t3_exposicao_1917.pdf>. Acesso em: 10 set. 2021.

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade. Lisboa**: Edições 70, 1982.

MAIA, F. P. **Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo**. São Paulo, Melhoramentos, 1930.

MEIER, R. Área subterrânea da estação Pedro II, da Linha 3-Vermelha, foi transformada pelo governo em local de acolhimento emergencial até o dia 31 de julho em razão de frente fria mais intensa dos últimos cinco anos. **Metrô CPTM**, *online*, São Paulo, 29 jul. 2021. Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/plataforma-nunca-usada-pelo-metro-vira-abrigo-provisorio-para-moradores-de-rua/>. Acesso em: 10 out. 2022.

MERCADO MUNICIPAL, **Mercado Municipal De São Paulo,** — Mercadão SP, *online*, 2022. Disponível em: <https://www.mercadomunicipalsp.com/>. Acesso: 10 agos. 2022.

METRÔ, Companhia do Metropolitano de São Paulo. **Leste oeste. Em busca de uma solução integrada**. São Paulo, 1979.

MEYER, R. M. P. GROSTEIN, M. D. **A leste do centro: territórios do urbanismo**. São Paulo: EDUSP, 2010.

MMBB. **Terminal Parque Dom Pedro II**. *online*, São Paulo, 2022. . Disponível em: <https://www.mmbb.com.br/projects/details/37/4>. Acesso em: 10 ago. 2022.

MOROZ, I. C.; GOUVEIA, C. A cidade de São Paulo e seus rios: uma história repleta de paradoxos. **Confins** (Revista franco-brasileira de geografia), São Paulo, *online*, 16 jul. 2016. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/10884#:~:text=Onde%20est%C3%A3o%20todos%20os%20c%C3%B3rregos,da%20Vila%20de%20S%C3%A3o%20Paulo>. Acesso em: 10 mar. 2022.

MOTA, P.e B. **A cidade de São Paulo de 1870 a 1930**: café, imigrantes, ferrovia, indústria. 2007. 181 p. 2007. Tese de Doutorado. Dissertação (Mestrado)—Pontifícia Universidade Católica, Campinas/SP. 2007. Disponível:<http://tede. bibliotecadigital. puccampinas. edu. br: 8080/jspui/handle/tede/49.>. Acesso em: 20 mar. 2022.

MOURA, Carlos Thaniel. **Um clã edificante? Ramos de Azevedo, Arnaldo Dumont Villares e Ernesto Dias de Castro**. São Paulo. UNIFESP. 2018. Disponível em: <https://www.sbhc.org.br/arquivo/download?ID_ARQUIVO=2840>. Acesso em: 11 nov. 2021.

NOVAIS, A. Parque Jardim da Luz São Paulo. **Áreas Verdes das Cidades**. *online*, 07 jun. São Paulo, 2012. Disponível:< https://www.areasverdesdascidades.com.br/2012/06/parque-jardim-da-luz.html#:~:text=Trata%2Dse%20do%20parque%20mais,de%20lazer%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o%20paulistana.>. Acesso em: 1 jan. 2023.

OLIVEIRA, A. A Arquitetura Francesa no Centro de São Paulo — O Palácio das Indústrias. **São Paulo in Foco**. *online*, São Paulo, 28 nov. 2013a. Disponível em: < https://www.saopauloinfoco.com.br/palacio-das-industrias/>. Acesso em: 10 out. 2022.

OLIVEIRA, A. De Leste A Oeste — A Linha de Metrô Que Ligou e Mudou A Cidade de São Paulo. **São Paulo in Foco**. *online*, São Paulo, 4 set. 2014a. Disponível em: <https://www.saopauloinfoco.com.br/de-leste-oeste-linha-de-metro-que-ligou-e-mudou-cidade-de-sao-paulo/>. Acesso em: 10 out. 2022.

OLIVEIRA, A O parque de São Paulo: A história do Ibirapuera. **São Paulo in Foco**. *online*, São Paulo, 6 mar. 2013b. Disponível em: < https://www.saopauloinfoco.com.br/historia-do-parque-do-ibirapuera/>. Acesso em: 01 jan. 2023.

OLIVEIRA, A. O Parque Mais Antigo do Brasil — O Jardim Da Luz. **São Paulo in Foco**. *online*, São Paulo, 7 fev. 2014b. Disponível em: < https://www.saopauloinfoco.com.br/jardim-da-luz/>. Acesso em: 01 jan. 2023.

OLIVEIRA, A. O Quartel do centro de São Paulo: a história do Tabatinguera. **São Paulo in Foco**. *online*, São Paulo, 22 mar. 2019. Disponível em: < https://www.saopauloinfoco.com.br/o-quartel-tabatinguera/>. Acesso em: 10 out. 2022.

PASSOS, M. L. P.; EMÍDIO, T. **Desenhando São Paulo**: Mapas e literatura 1877-1954. **Senac**. São Paulo. 2009.

PLANO Urbanístico Parque Dom Pedro II. **H+F arquitetos**, *online*, São Paulo, 2011. Disponível em: <https://www.hf.arq.br/projeto/plano-parque-dom-pedro/>. Acesso em: 20 out. 2021.

RIBEIRO, S. Restaurada, antiga sede da Comgás será aberta para visitação em SP. **G1.** *online*, São Paulo, 2022. Disponível em: < https://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL305531-5605,00-RESTAURADA+ANTIGA+SEDE+DA+COMGAS+SERA+ABERTA+PARA+VISITACAO+EM+SP.html#:~:text=Segundo%20a%20Comg%C3%A1s%2C%20a%20empresa,reaproveitamento%20de%20%C3%A1gua%20e%20res%C3%ADduos.>. Acesso em: 10 out. 2022.

RIBEIRO, V. C. **Várzea do Carmo a Parque Dom Pedro II**: de atributo natural e artefato - Décadas de 1890 a 1950. 2012. Dissertação (Mestrado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. doi:10.11606/D.8.2012.tde-14092012-102923. Acesso em: 11 maio 2022.

ROSSI, A. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martin Fontes, 1995.

SABESP. Curso d'Água. **Ligação**, São Paulo, Encarte 3, p. 17-32, 2003. Disponível em: <http://memoriasabesp.sabesp.com.br/historia/antes_sabesp/pdf/encarte3.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2019.

SALES, E. A. D. O.; LUCCHESE, M. C. Fernando Chacel e o Parque Dom Pedro II. **Conict**. São Paulo. 2016. Disponível em: < http://mto.ifsp.edu.br/images/CPI/Anais/IC/2069.pdf>. Acessado em: 23 de mar. 2022.

SEADE. São Paulo, 2023. Disponível em: < https://informa.seade.gov.br/>. Acesso em: 01 jan. 2023.

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO. São Paulo Urbanismo. FAUUSP-FUPAM. Laboratório de Urbanismo (LUME). Una Arquitetos, H+F+ Metrópole Arquitetos. Plano Urbanístico Parque Dom Pedro II. São Paulo. 2011. Disponível em: < http://hf.arq.br/wpdir/wp-content/uploads/2012/06/pdpII_resumo1.pdf>. Acessado em: 23 de mar. 2022.

SESCSP. **Sesc Parque Dom Pedro II inicia a construção de sua unidade definitiva**. São Paulo. 2021. Disponível em: < https://www.sescsp.org.br/sesc-parque-dom-pedro-ii-inicia-a-construcao-de-sua-unidade-definitiva/>. Acessado em: 23 de mar. 2022.

SEVCENKO, N. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SILVA, T. A. R. F. **Urbanismo e mobilidade na metropóle paulistana**: estudo de caso: o Parque Dom Pedro II. 2012. Dissertação (Mestrado em Projeto, Espaço e Cultura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. doi:10.11606/D.16.2012.tde-23082012-145025. Acesso em: 20 out. 2021.

SOARES, N. Intervenção urbana transforma margem do rio em área de convívio público em Madri. **ArchDaily Brasil**. 07 nov. 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/883041/intervencao-urbana-transforma-margem-do-rio-em-area-de-convivio-publico-em-madri>. Acessado 01 jan. 2023. ISSN 0719-8906

SVMA (Brasil). Departamento de Parques e Jardins. Parque Dom Pedro II: Resumo Histórico Cronológico. São Paulo, 2015.

SÃO PAULO (cidade). **Dicionário de Ruas**. Prefeitura da Cidade de São Paulo, Secretaria de Cultura, Arquivo Histórico Municipal, *online*, 2021. Disponível em: <http://www.dicionariodeRuas.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/Introducao.aspx>. Acesso: 17 mar. 2021.

SÃO PAULO (cidade). Prefeitura lança PPP para revitalizar Parque D. Pedro II. **Prefeitura de São Paulo.** Prefeitura da Cidade de São Paulo, Secretaria Especial de Comunicação, SECOM — Prefeitura da Cidade de São Paulo, *online*, 2022a. Disponível em: <

https://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-lanca-ppp-para-revitalizar-parque-d-pedro-ii>. Acesso: 1 ago. 2022.

SÃO PAULO (cidade). Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras Perímetros de Ação Sé. **Gestão Urbana.** Prefeitura da Cidade de São Paulo, Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, SMUL — Prefeitura da Cidade de São Paulo, *online*, 2022b. Disponível em:< https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/QA-SE.pdf > Acesso: 1 ago. 2022.

SÃO PAULO (cidade). Projeto de Intervenção Urbana Setor Central. **Gestão Urbana.** Prefeitura da Cidade de São Paulo, Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, SMUL — Prefeitura da Cidade de São Paulo, *online*, 2023. Disponível em:< https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/piu/piu-setor-central/> Acesso: 1 jan. 2023.

SÃO PAULO (cidade). AIU do Setor Central: Plano Urbanístico propõe dobrar extensão de ruas arborizadas no Centro. **Gestão Urbana.** Prefeitura da Cidade de São Paulo, Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, SMUL — Prefeitura da Cidade de São Paulo, *online*, 2022c. Disponível em:< https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/noticias/?p=336599> Acesso: 1 jan. 2023.

SÃO PAULO (cidade). Consulta Pública CP 12/2022/SGM-SEDP SEI N.º 6011.2022/0001869-3 CONCORRÊNCIA Nº [•] SGM-SMT. **Prefeitura de São Paulo**. Prefeitura da Cidade de São Paulo, *online*, 2022d. Disponível em: < https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/desestatizacao/terminal/2_10_%20Anexo_Intervencao_DOMPEDRO_v10.pdf>. Acesso: 1 jan. 2023.

SP URBANISMO (São Paulo). **Bibliografia do Parque Dom Pedro II - SP**. São Paulo: Divisão de Publicações, 2023a.

SP URBANISMO (São Paulo). **Parâmetros para definição do programa do Parque D. Pedro II – Relatório de visita e analise do Parque Ibirapuera.** n. 2763. São Paulo: Divisão de Publicações, 1989.

SP URBANISMO (São Paulo). **Parque Dom Pedro II.** n. 2775. São Paulo: Divisão de Publicações, 2023b.

TOLEDO, B. L. **Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

TOLEDO, B. L. **São Paulo**: três cidades em um século. São Paulo: FIESP; CIESP. 1989.

UNA. **Plano Parque Dom Pedro II**. Disponível em:< http://unabv.com.br/projetos-urbanos/plano-urbanistico-parque-dom-pedro-ii/>. Acesso: 1 mar. 2022a.

UNA. **Sesc Parque Dom Pedro II**. Disponível em:<http://unabv.com.br/cultural/sesc-parque-dom-pedro-ii/>. Acesso: 1 mar. 2022b.

UNESP. Casa das Retortas completa 130 anos. Conjunto arquitetônico está relacionado com o início da iluminação pública de SP. **UNESP,** São Paulo, 2 set. 2019. Disponível em: < https://www.cedem.unesp.br/#!/noticia/385/casa-das-retortas-completa-130-anos/>. Acesso em: 17 out. 2022.

VASCONCELOS, P. A aplicação do conceito de segregação residencial ao contexto brasileiro na longa duração**. Cidades**, Presidente Prudente, SP, Grupo de Estudos Urbanos, n.2, jul./dez., p. 259-274, 2004.Disponível em: < https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/478/508 >. Acesso: 22 abr. 2021.

VD ARQUITETURA. Museu da História de São Paulo e Sede do SPDOC no Conjunto das Retortas. Disponível em:< https://www.vdarquitetura.com.br/MHSP-Museu-da-Historia-de-S-Paulo>. Acesso: 1 mar. 2022.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo, Nobel-Fapesp- Lincoln Institute, 2001. Cap. 7 A Segregação Urbana.