



Centralidades Urbanas Contemporâneas e a Transformação Morfológica da Avenida Paulista

Renata Priore Lima 

Universidade Paulista, Curso de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, SP, Brasil.

E-mail: renataprili@gmail.com

Submetido em 20 de outubro de 2021. Aceito em 14 de abril de 2022.

<https://doi.org/10.47235/rmu.v10i1.222>

Resumo. As cidades contemporâneas têm se modificado nas últimas décadas em função do aumento populacional, da aceleração das atividades cotidianas e dos novos modos de vida. Deste processo emergem novas estruturas espaciais, entre as quais as centralidades lineares, formadas sobre eixos territoriais capazes de organizar e concentrar as funções urbanas. A Avenida Paulista, em São Paulo, representa um caso emblemático de centro linear por sua diversidade arquitetônica, de usos e usuários, bem como pela oferta de infraestrutura, boas condições de caminhabilidade, alto valor simbólico e configuração dos espaços destinados à vida coletiva. A fim de contribuir com o entendimento deste fenômeno, este artigo propõe uma discussão sobre as características das áreas centrais atuais a partir do estudo da evolução urbana da Avenida Paulista, que passou de via estrutural de um bairro residencial a epicentro da metrópole de São Paulo. Este estudo inclui a revisão da literatura sobre novas centralidades e a análise das transformações espaciais transcorridas na avenida desde seu traçado original até os dias de hoje. Para isso são analisadas as mudanças nos contornos desses espaços a partir de documentos oficiais, projetos, leis e imagens de satélite interpretados graficamente, bem como do mapeamento detalhado dos espaços coletivos realizado *in locu*.

Palavras-chave. centralidade urbana, centros lineares, morfologia urbana, São Paulo, Avenida Paulista.

Introdução

Nas últimas décadas, as cidades se transformaram substancialmente assim como suas estruturas espaciais. A maioria das mudanças ocorreu ao ritmo da evolução econômica, dos avanços tecnológicos e da aceleração das atividades cotidianas. O crescimento da intermodalidade dos sistemas de transportes e dos deslocamentos territoriais, somado aos processos de renovação e extensão das redes de infraestrutura, reflete sobre a forma e organização do espaço urbano. Entre essas mudanças, é notável a formação de

centralidades sobre de eixos territoriais, como ocorre na Avenida Paulista.

Apoiada sobre um caminho de amplo alcance, a Avenida Paulista se destaca como epicentro da urbanidade e funcionamento da São Paulo contemporânea. Situações semelhantes de formação de centros lineares estruturantes são verificados em avenidas como Champs Élysées, em Paris, Castellana, em Madrid, Diagonal, em Barcelona, bem como Faria Lima e Berrini em São Paulo, que possuem uma urbanidade diferenciada de seu entorno, por condensarem fluxos, usuários, usos e atividades (praças,

instituições, concentração de edifícios de serviços, grande quantidade e diversidade de usuários, arquitetura simbólica e permeável) encadeados linearmente.

Para contribuir com esta reflexão, este artigo lança um olhar sobre o processo de construção da centralidade desta emblemática avenida. Como hipótese, considera-se que os centros lineares apresentam uma maneira particular de organizar as intensidades, fluxos e atividades urbanas, diferente dos centros tradicionais ou nucleares, na qual uma linha bem marcada (normalmente uma rua) atua como conectora e articuladora dessa centralidade. À esta via, quadras, lotes e edifícios se vinculam ativando relações que estabelecem espaços de urbanidade que extrapolam a rua e invadem os térreos dos edifícios, e eventualmente outros níveis, como ocorre nas estações de metrô, distribuindo-se tridimensionalmente ao longo do eixo.

A metodologia utilizada para a realização deste estudo inclui a discussão teórica sobre as centralidades urbanas contemporâneas e sua formação axial, bem como leitura de dados socioeconômicos, leis e outras normas, análises gráficas de mapas, plantas, fotos aéreas, projetos urbanos e arquitetônicos, realizadas em distintas escalas, em uma perspectiva histórica e morfológica e fenomenológica das transformações transcorridas na avenida desde sua configuração original até a atual.

Eixos e redes de estruturação urbana

De acordo com Waal (2014), que investiga os impactos das novas mídias digitais sobre o espaço urbano, quando se bloguea, twitea, ou se envia mensagens de texto por Whatsapp ou SMS a alguém que não está fisicamente presente no mesmo ambiente, essa pessoa se incorpora à rede de espaços públicos que é parcialmente física e parcialmente virtual. Com isso, a quantidade de conexões entre as pessoas tende a aumentar.

François Ascher (2010) aponta que a sociedade contemporânea, ou sociedade do hipertexto, está conectada por links de diversas naturezas, materiais e virtuais, e estar conectado já não é opcional, mas tornou-se uma necessidade. Castells (1997) assinala que nossa sociedade, a sociedade rede, possui uma estrutura própria e característica da Era da Informação resultante da revolução tecnológica que inclui a digitalização eletrônica da informação e da comunicação, somada aos avanços da engenharia genética e aos processos sociais, políticos, econômicos e culturais em curso. Segundo esses autores, os espaços da vida urbana contemporânea funcionam como uma metáfora do hipertexto e das organizações em rede. Analogamente, as redes espaciais são cada vez mais complexas e apresentam hierarquias estruturantes, sendo recorrente a presença de redes e eixos territoriais conjugados a centros urbanos que chegam a ser a base da matriz espacial das cidades.

Para Salingaros (2005), as redes urbanas se caracterizam por, pelo menos, dois aspectos: estarem conformadas por nós de atividades humanas interconectados por caminhos (conectores), e por possuírem uma hierarquia ou lógica formal que permite que a rede se auto-organize em diferentes níveis e escalas. Assim, essas tramas costumam funcionar a partir de uma organização fundada sobre uma ordem de prioridade ou subordinação entre os elementos de um conjunto, apresentando graus sucessivos de importância ou participação. Nas redes urbanas, torna-se cada vez mais recorrente a presença de eixos territoriais que se destacam na sua articulação e que chegam a ser a base desta hierarquização e de sua matriz morfológica. Esse tipo de composição vem orientando a elaboração de diferentes planos e projetos, como o Plano da Grande Londres (1944), o projeto da cidade de Hook (1963) por Buchanan e o de Viápolis de Uhlig (1979) (Figura 1).

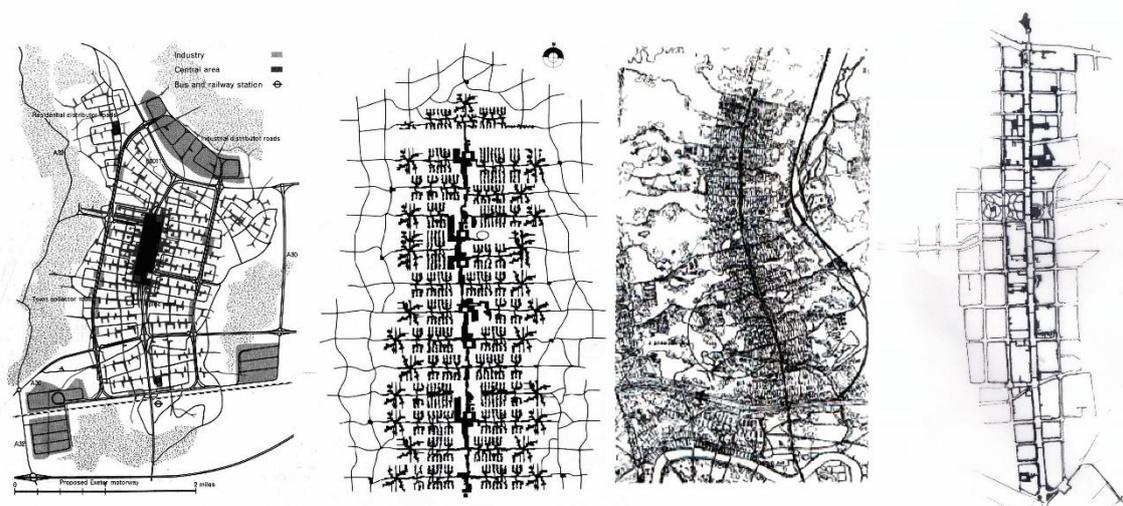


Figura 1. Estruturas urbanas lineares organizadas por redes espaciais complexas e hierarquizadas, entre as quais a de circulação de pedestre. Da esquerda para a direita: Hook New Town, por Buchanan; Viapolis, por Klaus Uhlig; Plano da Grande Londres de 1944; e Avenida Paulista, situação atual (fonte: Buchanan, 1963, p. 202; Uhlig, 1979, p.12; organizado pela autora).

Os eixos territoriais são elementos geométricos retílineos, tensionados nos dois extremos, que se destacam na rede intra e interurbana. Indicam organização e direção, conectando ou relacionando dois pontos extremos. No contexto urbano, são como linhas mestres de alcance territorial que se singularizam claramente na hierarquia espacial. Além disso, têm a capacidade de se expandirem e suportarem o crescimento e as transformações tecnológicas e funcionais contingentes aos fenômenos urbanos atuais.

Os eixos conformam um espaço de geometria linear que permite a circulação de pessoas que vão a pé ou em veículos, e dão acesso aos edifícios que comportam as funções tipicamente urbanas. Esses caminhos são utilizados necessariamente para o deslocamento de um lugar a outro, em grande parte das atividades cotidianas, principalmente nas cidades grandes. Estes eixos constituem canais de movimento que comportam grandes fluxos e que têm enormes possibilidades de se incorporarem ao imaginário coletivo devido à sua fácil legibilidade. Sua notável presença faz com que nenhum elemento colocado em suas margens lhe seja indiferente. Um estudo interessante sobre a importância do eixo sobre a organização do espaço simbólica da cidade foi discutido por Venturi et al. (1998) no livro 'Learning from Las Vegas'

originalmente publicado em 1972, onde os autores analisam e explicam o processo de organização espacial da *Strip* de Las Vegas e o simbolismo de arquitetura banal e ao mesmo tempo complexa, singular e intensa urbanisticamente.

Do ponto de vista morfológico, os eixos são elementos sintetizadores da forma, condensando, através de um único traço, seu entorno, densidades, atividades e pessoas. Os eixos metropolitanos apresentam grande capacidade centrípeta e costumam atrair equipamentos importantes, atividades urbanas e pessoas de diferentes origens. E agregam uma forte tendência a acolher uma complexa rede de espaços compartilhados, públicos e privados. Por esse motivo têm grande possibilidade de se converterem em lugar central (Casanovas, 1994).

Os eixos de alcance territorial, segundo De La Torre (2006), quando bem projetados, podem ser importantes articuladores da urbanidade porque permitem o deslocamento em diferentes escalas, da local para a regional, algo essencial no funcionamento dos grandes centros urbanos. São peças-chave na organização da mobilidade porque permitem relacionar o sistema viário primário e secundário garantindo acessibilidade para diferentes zonas.

Para Kevin Lynch (1964), os eixos metropolitanos são uma grande oportunidade como ferramenta de projeto urbano, porque são capazes de criar hierarquias espaciais através de um elemento unificador. Além disso, costumam comportar esquemas viários de forte identidade, com secções longitudinais capazes de assumir suas distintas partes em uma experiência simultânea. A unidade formal da cidade aparece através deles não como forma global ou parte de um desenho homogêneo, mas precisamente pela singularidade e capacidade de criar sequência espaciais encadeadas e estabelecer relações de continuidade entre partes heterogêneas (Solà-Morales, 2009).

Sua força e suas possibilidades de arranjos têm desafiado arquitetos e urbanistas, cujas reflexões se expressam em experiências emblemáticas que vão desde as diagonais da Roma do Papa Sisto V e bulevares de Haussmann em Paris ao Eixo Monumental da cidade de Brasília. Além disso, também incorporam as propostas de cidades lineares, como a de Arturo Soria e Mata (1882), Milijutin (1930), Le Corbusier (1947) e Kenzo Tange (1960), entre outras que usam eixos-mestres como princípio de crescimento, e que, na maioria dos casos, trazem na sua essência a ideia de centralidade. Além dos centros lineares planejados, existem aqueles que foram se construindo como centralidade ao longo do tempo, tais como Champs Élysées, em Paris; Castellana, em Madrid; Avenida Diagonal, em Barcelona; avenidas Paulista, Faria Lima e Berrini em São Paulo.

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

Centros lineares contemporâneos

A centralidade contemporânea é um termo elástico que pode ser interpretado de diferentes maneiras na literatura urbanística. Significa concentração, mistura, vida urbana

e assume formas diversas. De acordo com Serra (1996), a morfologia dos centros é complexa e consiste na interseção de diferentes escalas: a pequena, mais humana; e a grande ou monumental, que a relaciona com as outras partes da cidade.

Serra (1996) sustenta que a vitalidade dos centros urbanos é marcada por limites econômicos e culturais que, quando alcançam a data de validade, perdem vigor, exigindo novas ações e abordagens. Segundo Bundó (2012), a evolução da área central e o deslocamento do centro para outros lugares é um processo que ocorre com muita frequência na cidade contemporânea que procura adaptar-se às novas necessidades da sociedade. Segundo este autor, o centro de gravidade da área urbana costuma migrar para territórios onde existam terrenos livres com dimensões razoáveis e boas condições de acessibilidade, que passam a atrair novos empreendimentos e atividades que antes ocupavam o centro tradicional. Portanto, já não se pode falar na existência de um único centro, mas na coexistência de subcentros que guardam certas relações de complementaridade com o núcleo central, podendo inclusive converter-se em centro principal.

Os centros são territórios de grande personalidade e, de acordo com Portas (2001), distinguem-se pela coesão dos usos dominantes e diferença das formas construídas nas quais se expressam a singularidade ou o contraste com o resto. Costumam agrupar comércio, serviços, instituições e equipamentos culturais, de lazer, empresas TIC, entre outros. De acordo com Panerai (2002), o uso comercial desempenha o papel unificador das centralidades, mas a mistura de usos é a característica principal destas formações. Além disso, costumam atrair a atenção de projetos urbanos e arquitetônicos, bem como investimentos públicos e privados.

Por definição, a centralidade é algo que está no centro, mas dadas as condições de transporte e acesso, tornaram-se possíveis em praticamente qualquer lugar do território urbanizado. Apesar de estarem cada vez mais dispersas e especializadas, não deixaram de concentrar-se, multiplicar-se e diversificar-se, o que se explica pelo alcance das redes de

transporte e das tecnologias de comunicação, que ramificam e multiplicam as conexões sociais, físicas e virtuais. O conceito de centralidade contemporâneo está menos ligado ao seu posicionamento como centro geométrico e mais associado às boas condições de acesso e confluência de fluxos. E se refere à vocação de certas áreas para conformarem-se como centro dentro da dinâmica complexa que organiza a cidade (Ascher, 2001), e de serem reconhecidas, utilizadas e socialmente apropriadas como um espaço de convergência.

Do ponto de vista morfológico, a palavra “centro” remete à ideia de uma forma nuclear ou polar, no entanto, "a centralidade é sempre mais uma geometria variável" (Portas, 2001, p. 122), o que é observado na cidade atual que incorpora outros tipos morfológicos de centralidade tais como ortogonais, difusas, periféricas ou lineares.

A centralidade linear é um tipo de centralidade reconhecível na cidade contemporânea que se desenvolve nas bordas de estradas e ou de eixos viários importantes nos quais os fluxos de pessoas, bens e capital são cada vez maiores e acabam se desdobrando em uma arquitetura singular, com alta permeabilidade dos pavimentos situados ao nível do solo. O termo é conhecido na literatura urbanística por meio de trabalhos tais como os de Campos Filho (2003), Campos (2012), Leite (2017) e Lima (2020). Também está presente na legislação urbanística de São Paulo como no Plano Diretor do município (PDE 2002) e na lei de zoneamento de 2004, onde a centralidade linear corresponde a um tipo de centralidade diferente da centralidade polar. No Plano urbanístico Básico (PUB) de 1968, já havia referência à sua organização segundo a

nomenclatura de Corredores de Atividades Múltiplas.

O desenho das infraestruturas urbanas atuais, bem como as logísticas de circulação e transporte, é determinante neste tipo de organização. De acordo com Mayorga (2013), é impossível falar sobre lugares de centralidade sem mencionar as redes e espaços de infraestrutura, pois o processo de urbanização passa por essas redes, produzindo novos sistemas de centros (polares ou lineares). Essas concentrações têm uma tendência a se desenvolverem nos lugares onde estão as melhores oportunidades de negócios e de acessibilidade, não só a pé, de metrô ou de carro, mas principalmente onde coexistam diferentes modais. O traçado das rotas de transporte e das distintas infraestruturas de mobilidade condicionam espacialmente os novos centros e tem um impacto na sua morfologia.

Dada essa capacidade dos eixos metropolitanos se conectarem e absorverem os grandes fluxos e articularem os tecidos adjacentes, relacionando-os com o território, formam-se as centralidades lineares que normalmente são articuladas por uma rua importante ou avenida (Leite, 2017) e acabam atraindo uma arquitetura singular e muito permeável no nível do solo (Lima, 2020).

Os centros lineares costumam apresentar as seguintes características: significativa mistura de usos com alta concentração de comércio, escritórios e outros serviços; alto fluxo de pedestre e de capital; presença de diferentes redes de transporte; arquitetura simbólica com espaços coletivos ativos; alta densidade construtiva e axilialidade como elemento de organização da forma (Lima, 2020) (Figura 2).



Figura 2 Características principais dos centros lineares (fonte: Lima, 2020, p. 26).

Em São Paulo, o fenômeno de organização de centralidades lineares é recorrente, e tem acontecido em localidades e escalas

diferentes. Isso acontece porque o urbanismo moderno da cidade é sem dúvidas o urbanismo das grandes avenidas, cujo

resultado é uma estrutura urbana marcada pelos grandes eixos, dentre os quais muitos acabam apresentando algum trecho de centralidade. E embora possam estar ocultos no tecido urbano, os centros lineares estão presentes na maioria das cidades e se formam com uma frequência cada vez maior. Diferenciam-se de outras áreas especializadas, como ruas comerciais a exemplo da Rua 25 de Março e Oscar Freire em São Paulo, por sua morfologia e funcionalidade e por terem características e dinâmica próprias dos centros tradicionais, tal como ocorre na Avenida Paulista.

Projeto e implantação da Avenida Paulista

No Brasil, um dos centros lineares mais

emblemáticos está conformado ao longo

Avenida Paulista. Conhecida pelas manifestações artísticas e políticas que acolhe, constitui um eixo vibrante que agrega usos, fluxos e símbolos marcantes da metrópole de São Paulo. Historicamente, a ocupação da cidade de São Paulo foi organizada por uma rede de caminhos apoiada sobre as linhas naturais do território resultante da cultura urbanística portuguesa predominante durante o período colonial (Teixeira, 2004). Muitas destas rotas permanecem ativas como eixos estruturadores do espaço urbano contemporâneo (Figura 3).

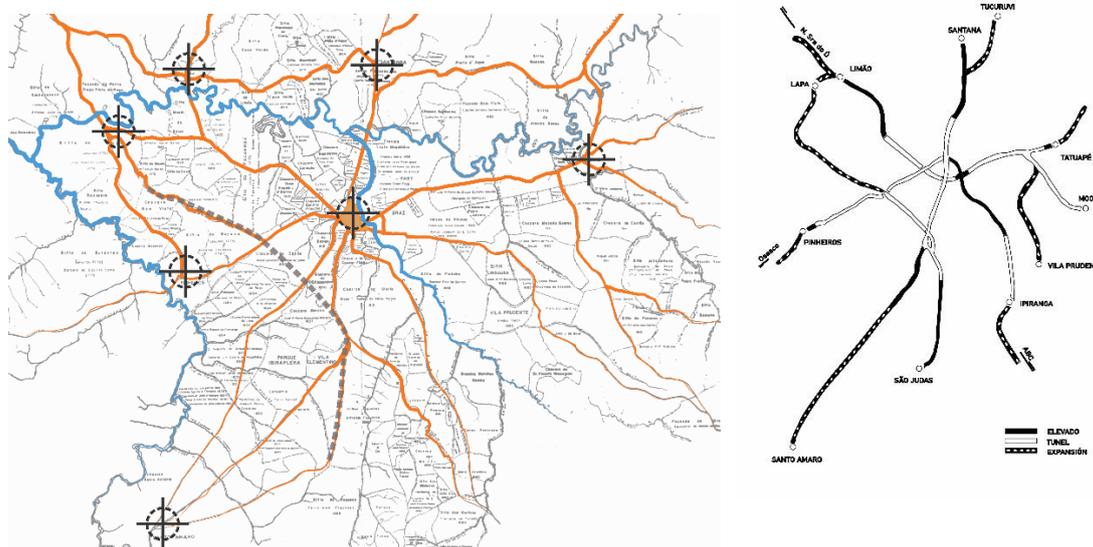


Figura 3. Estrutura de caminhos organizadas durante o período colonial até o final do século XIX que orientou a espacialização da rede de avenidas e outras infraestruturas de transporte da São Paulo moderna (esquerda), e estudo de implantação do metrô de São Paulo realizado nos anos 1960, influenciados por essa estrutura (direita) (fonte: Lima, 2020, p. 33, 130).

Com a proclamação da República e o fim do controle de Portugal sobre a forma urbana das cidades brasileiras, outros pensamentos foram se somando à cultura urbanística do país, tais como a teoria da Cidade Linear, de Arturo Soria y Mata. Soria propôs um modelo de crescimento urbano linear de caráter higienista que associou um bairro residencial de baixa densidade, localizado em uma área distante do centro urbano, à uma malha ortogonal articulada por um eixo central que concentraria o sistema viário, transporte público por bonde, comércio e

serviços essenciais. Essa proposta foi a referência principal utilizada no projeto da Avenida Paulista (Lima, 2020).

A concepção da Avenida Paulista nasceu de uma urbanização linear, idealizada pelo engenheiro Joaquim Eugenio de Lima no final do século XIX. Inaugurada em 1891, foi projetada como uma artéria de um bairro novo, de alto padrão, afastado do centro e acessível por uma linha de bonde (Figura 4).

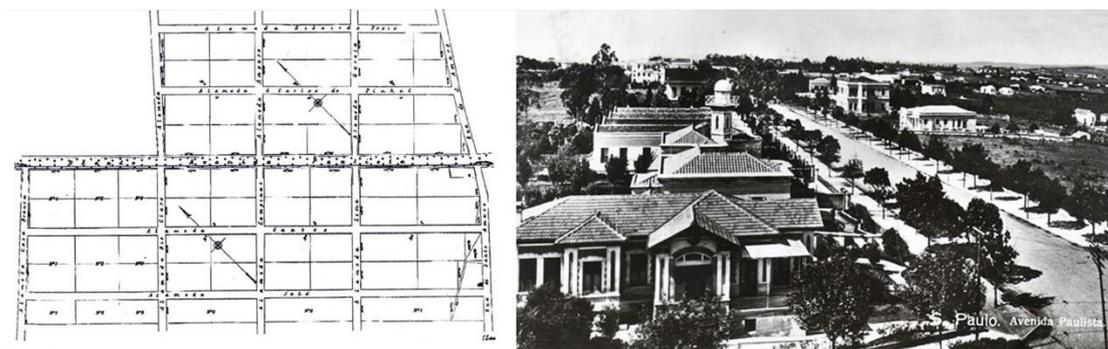


Figura 4. Planta do projeto de um trecho da Avenida Paulista, por Joaquim Eugenio de Lima e foto tirada após alargamento dos passeios, por Guilherme Gaensly em 1911 (fonte: Toledo, 1987, p. 17, 130).

A rua foi arborizada de ponta a ponta, e analogamente à Cidade Linear de Soria y Mata, os lotes eram grandes, e pela primeira vez na cidade só se permitiu a implantação de edifício que respeitasse recuos frontais e laterais. Os passeios eram estreitos e existiam três áreas verdes dispostas ao longo da via, sendo uma praça em cada uma das extremidades e um parque que ocupou duas quadras, o Parque Trianon (Lima, 2020). Em pouco tempo, a avenida que, além de ser plana, possuir áreas verdes, oferecer belas vistas de seu entorno e fácil acesso por bonde, foi dotada de uma boa arquitetura, transformando-se em um importante passeio público. A maioria dos edifícios construídos era de residências unifamiliares de alto padrão e pertenciam a membros da elite industrial em ascensão. O eixo também

acomodou um salão de chá e de baile localizado no Belvedere do Trianon, em frente ao parque, que passou a ser utilizado para desfiles e festas populares (Toledo, 1987; Reale, 1982).

A Avenida Paulista ocupou a crista do Espigão Central, maciço rochoso elevado que recorta o município e funciona como um divisor de águas entre os rios Tietê e Pinheiros. Com um trecho central de aproximadamente 2,8 km de comprimento e 30 metros de largura, dista aproximadamente 3 quilômetros do centro histórico e se localiza 64 m acima de seu nível, situando-se entre as cotas 815 e 820. De lá pode ser vista a partir de diferentes localidades, caracterizando-se também como referente visual (Figura 5).

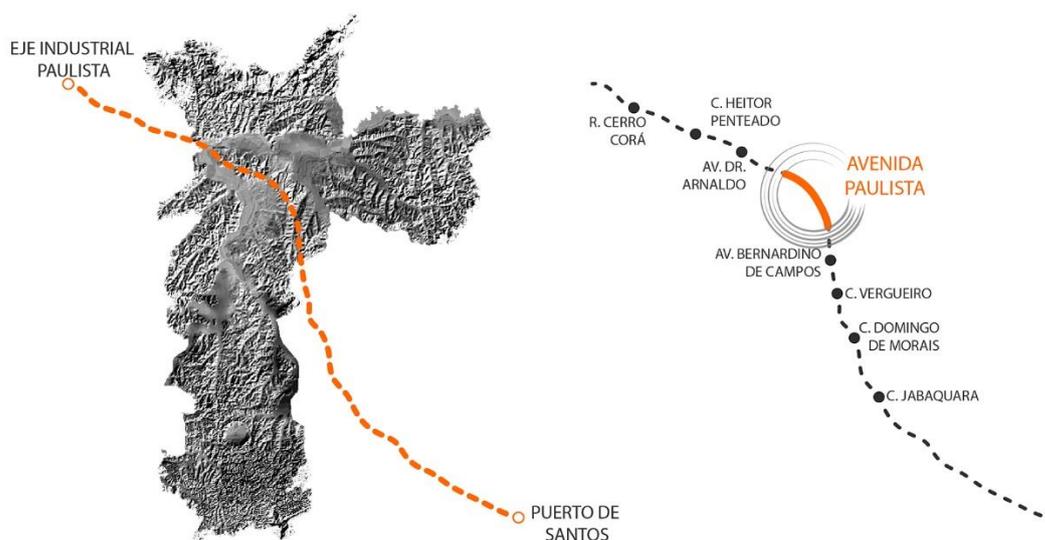


Figura 5. Localização do eixo da Avenida Paulista na crista do Espigão Central e suas extensões (fonte:elaborado pela autora).

O desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo (sustentado pela produção e comercialização de café, seguido pela industrialização) que ocorreu ao longo do século XIX e XX, implicou na concentração do capital no estado e polarização econômica na cidade de São Paulo, bem como em um conjunto de cidades do interior destacadas pela produção do grão e subsequente industrialização. A maioria dessas cidades foi fundada às margens dos antigos caminhos coloniais onde se abriram as estradas e ferrovias, compondo eixos territoriais, urbanos e econômicos que conectam o interior com a área portuária, passando pela capital, onde interceptam a Avenida Paulista (Lima, 2008).

No bojo da industrialização, as transformações espaciais se aceleraram e São Paulo passou a concentrar ainda mais as riquezas econômicas, ao passo que a população e a área urbana cresciam. Houve um aumento da quantidade de estabelecimentos comerciais, de serviços, industriais e residenciais, bem como da oferta de infraestrutura. Em 1900 a eletricidade chegou à cidade, modificando a iluminação pública e permitindo a implantação da rede de bondes elétricos que alcançou lugares cada vez mais distantes (Reale, 1982). Na mesma época, os serviços de água e esgoto foram ampliados. Na região da Paulista essa infraestrutura foi implantada principalmente ao longo do eixo que seguia se desenvolvendo de forma diferenciada em relação ao seu entorno (Figura 6).



Figura 6. Planta da rede de água de São Paulo em 1900, com a demarcação do perímetro das redes de água e esgoto implantadas até a data. Nota-se que na região da Paulista prevalece a presença da infraestrutura no eixo da avenida (fonte: Paulillo, 2017, p. 58, modificado pela autora).

Na Avenida Paulista o bonde elétrico substituiu o de tração animal assinalando a primeira mudança substancial na morfologia da via. A linha de bonde foi transferida da borda para o centro do leito carroçável, e as faixas laterais foram utilizadas para o alargamento dos passeios, que passaram de

1,5m para 6m (Reale, 1982). A modernização do transporte diminuiu o tempo do deslocamento do centro histórico até o bairro, facilitando sua ocupação. Com boa acessibilidade, a avenida passou a atrair outras atividades como o centro de pesquisas do Instituto Pasteur, de 1903; a Maternidade de São Paulo, inaugurada no ano seguinte; e

o Belvedere do Trianon, de 1910, que passaram a conviver com os casarões residenciais (Lima, 2016). Com isso, o bairro deixou de ser exclusivamente residencial e se começou a apresentar uso misto.

Nos anos 1930, a população da cidade já havia ultrapassado um milhão de habitantes. O número de automóveis aumentava e a expectativa de um boom no crescimento da área da cidade começava a preocupar os urbanistas. Neste período, começou a ser implantada uma nova malha rodoviária, projetada para acomodar o aumento da frota de veículos. O projeto foi elaborado durante os anos 1920 e 1930, por Ulhôa Cintra e Francisco Prestes Maia. Nesta remodelação, a Avenida Paulista adquiriu protagonismo dentro da rede de vias principais (Lima, 2016).

O Plano de Avenidas de 1930 sintetizou essas ideias. Foi composto por um conjunto de vias perimetrais que conectaria vias radiais organizadas em um sistema radio-concêntrico, no qual a Paulista foi pensada como trecho da segunda perimetral. Nesta intervenção, a via também foi interceptada por radiais que partiam do centro histórico no sentido sudoeste do município e que conformavam o Sistema “Y”, composto por uma grande avenida originada no Vale do Anhangabaú, que se bifurca nas avenidas Brigadeiro Luís Antônio e 9 de Julho. Para isso, foi necessária a construção de túnel sob a Avenida Paulista que perfurou o maciço central. O túnel foi concluído em 1938, durante a primeira administração de Prestes Maia como prefeito, mas o sistema Y só se completou durante sua segunda administração. Esse sistema forneceu a infraestrutura necessária para a expansão da cidade para o sudoeste, alcançando e ultrapassando a região da Paulista, que se aproximou do centro tradicional, estreitando suas relações com as dinâmicas daquela região.

A Paulista já estava completamente parcelada e ocupada nos anos 1930, mas a divisão fundiária não foi fiel ao projeto de Eugênio de Lima. Os lotes não eram de tamanhos iguais, tal como previsto, pois foram vendidos da forma como se costumava fazer no período colonial: por metro de frente à via

principal e de acordo as posses e interesses do comprador. Por outro lado, o tipo de implantação dos edifícios isolados seguiu o desenho original. Ocupavam o interior do lote e eram cercados por bosques e jardins, seguindo o modelo da Cidade Linear. Para isso, foi necessária a aprovação de uma legislação específica que determinou que os edifícios localizados em terrenos com frente à avenida obedecessem aos recuos de 10m de frente e 2m nas laterais (Lei nº 111 de 1894). Esse tipo de ocupação, com lotes grandes e edifícios recuados, criaria todas as condições de transformação da avenida em centro linear algumas décadas depois, já que facilitou tanto a implantação de edifícios de grande porte quando o alargamento da seção viária que ocorreu durante os anos 1970.

Modernização da avenida

O uso do solo, apesar de ser predominantemente residencial naquele momento, seguiu diversificando-se nas décadas seguintes. Em 1934 foi construída a Capela São Luís, na esquina da Avenida Paulista com a rua Bela Cintra. Nota-se que o tipo e o porte das intuições que foram se instalando desde a inauguração da avenida já indicavam sua vocação de centralidade futura. Mas a fim de evitar essa diversificação e protegê-la das transformações que descaracterizariam seu belo e exclusivo padrão arquitetônico, foi aprovada a lei número 3.571/37 que enquadrava a urbanização como zona estritamente residencial, impedindo que outro tipo de atividade se instalasse. Esse período coincidiu com a ascensão do ideário do Movimento Moderno que imprimiria sua marca na arquitetura da avenida durante as décadas seguintes, com belos edifícios residenciais, no primeiro momento, e de uso misto durante as décadas seguintes.

O uso estritamente residencial evitou a diversificação de usos por certo tempo, mas não impediu a demolição das mansões para a construção de torres. A construção do edifício Anchieta, projetado por M. M. Roberto na esquina da Rua Consolação com a Avenida Paulista, se destacou pela boa qualidade da arquitetura moderna. Sua conclusão em 1941 inaugurou um processo de renovação que ocorreria lote a lote,

resultando no adensamento e crescimento vertical das edificações.

As transformações de uso dos edifícios prosseguiram nos terrenos contíguos à avenida que ainda estava protegida e não admitia usos não-residenciais. Em 1949 foi inaugurada a Sears (atual Shopping Paulista), o primeiro centro comercial do eixo que só foi possível pois seu lote não fazia frente para a avenida.

Quando o desenvolvimento urbano da cidade se acelerou nos anos 1950, o processo de metropolização se intensificou, provocando novas alterações morfológicas no eixo. O crescimento contínuo favoreceu o desenvolvimento de novas centralidades, bem como a dilatação do centro principal. Enquanto alguns bairros como Lapa, Pinheiros e Santana se desenvolveram como centros de bairro, o centro antigo e a região da República se adensavam, mas em pouco tempo estavam saturados e já não atendiam às demandas por terrenos para abrigar as atividades em expansão.

A restrição de usos na Paulista não durou muito tempo. Junto com a reestruturação no sistema viário, foi aprovada uma nova lei de regularização de uso do solo (Lei municipal n. 4313/52), que autorizou a adoção de uso comercial, institucional e de serviços na avenida. A aprovação desta lei representou um momento de inflexão rumo a diversificação dos usos que impactaram diretamente a morfologia com a implantação de novos edifícios com térreos ativos e uso misto.

A Paulista se transformou a partir daí em um vetor com alto poder de atração de funções à escala metropolitana e em um conjunto mutante e dinâmico, onde muitos arquitetos de vanguarda puderam deixar sua contribuição. Em 1956 foi inaugurado o Conjunto Nacional, projetado por David Libeskind, que ocupou uma quadra inteira da Avenida Paulista. Seu programa era muito variado e incluía um grande centro comercial no embasamento (com lojas e salas de cinema), bem como escritórios de diferentes tamanhos, uma torre residencial, e um restaurante no terraço-jardim. Com sua arquitetura elegante, o Conjunto Nacional se

destacou como belo exemplar da arquitetura funcionalista da avenida, atraindo um grande número de novos usuários.

Com a presença de um centro comercial em cada extremo do eixo, o Conjunto Nacional e a Sears, separados 2,2km entre si, começou a se formar um novo fluxo de pedestres (e de possíveis consumidores) em toda sua extensão. A tensão positiva que se formou entre os dois pontos acabou provocando o surgimento de outras lojas e serviços ao longo do caminho. A configuração dos pavimentos térreos das edificações foi impactada por essas mudanças. Graças às novas técnicas de construção, os edifícios eram cada vez mais altos. A flexibilidade do concreto armado permitiu que fossem construídos sobre pilotis, liberando ainda mais espaço no pavimento térreo, e na medida em que crescia a quantidade de pessoas circulando, tornavam-se mais permeáveis e multifuncionais.

Os casarões da primeira formação continuavam sendo demolidos, cedendo espaço para os arranha-céus. O Belvedere do Trianon foi derrubado em 1950 e, pouco tempo depois, a arquiteta Lina Bo Bardi escolheu o terreno para a construção da nova sede do Museu de Arte de São Paulo (MASP) que se transformaria em símbolo da modernidade da avenida. Construído em concreto armado, o MASP foi inaugurado em 1968. O emblemático edifício foi concebido como um volume “flutuante” devido à presença de um grande vão livre de 74m de comprimento situado sob o bloco principal. Este espaço juntou-se à área aberta do mirante pré-existente, criando um espaço público generoso, que se converteu em um ponto de encontro de públicos diversos (Lima, 2016).

Outro edifício emblemático deste período é o Palácio Quinta Avenida, projetado pelos arquitetos Pedro Paulo de Melo Saraiva e Miguel Juliano e Silva. Seu pavimento térreo é de uso comercial e possui pequenas lojas onde se apoia um bloco de escritórios e consultórios disposto perpendicularmente em relação à via. Os edifícios Saint Honoré, Dumont Adams, Chipre, Três Marias, Nações Unidas e Paulicéia são outros exemplares

desta época.

Na escala de cidade, ações institucionais decorrentes do Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo de 1950, desenvolvido por Robert Moses, seguidas das diretrizes do Plano Urbanístico Básico (PUB), de 1968, refletiram na construção de uma estrutura viária robusta para a cidade, composta por vias expressas conectadas às rodovias regionais. Esta trama

foi idealizada como alternativa ao transporte ferroviário que perdia protagonismo. O PUB trouxe novidades para a configuração da rede de avenidas pois propôs a implantação de uma nova malha viária, mais ramificada e policêntrica, na qual os subcentros foram conectados ao centro principal por Corredores de Atividades Múltiplas, planejados como centralidades lineares (Figura 7).

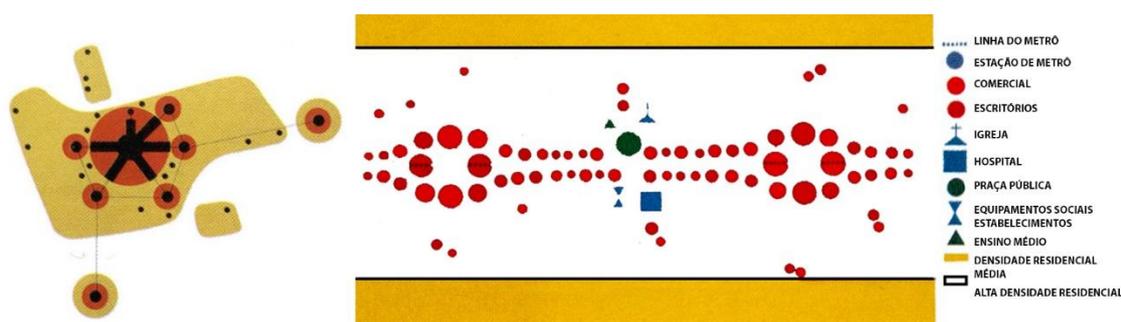


Figura 7: Modelo de desenvolvimento urbano segundo o PUB de 1968 prevendo núcleos e corredores de centralidade com atividades múltiplas (fonte: Somekh e Campos, 2002, p. 116, 119).

A Avenida Paulista foi pensada como um desses corredores e deveria ser reformada. Estes previam alta densidade, concentração de comércio, escritórios, centros cívicos, áreas verdes e equipamentos de ensino ao longo das vias principais, sobrepostos a uma nova rede metroviária a ser implantada. O plano não foi integralmente realizado, mas orientou a definição dos parâmetros estabelecidos pela lei de zoneamento de 1972, que definiu padrões de alta densidade, uso misto e amplas possibilidades de crescimento em altura das áreas contíguas aos eixos de transporte principais (Feldman, 2005). Na Paulista essas ações aceleraram sua organização como eixo de centralidade.

A avenida foi então remodelada e seu redesenho causou enorme debate no meio urbanístico. Entre as propostas lançadas, foi escolhida a que previa a construção de uma via expressa subterrânea ao longo da avenida. O projeto Nova Paulista, como ficou conhecido, buscava otimizar o fluxo viário sem remover o espaço já conquistado pelos pedestres. Desenvolvido pelos arquitetos da prefeitura em conjunto com o escritório de Figueiredo Ferraz, foi rapidamente aprovado.

No entanto, o alto custo da obra tornou sua conclusão inviável (Figura 8).

Quando o projeto Nova Paulista foi interrompido no início da década de 1970, grande parte das fundações que suportariam as vias superiores já havia sido executada, mas foi inutilizada. Apesar disso, durante as obras foram realizadas as desapropriações necessárias para o alargamento da avenida. O projeto foi então substituído por outro economicamente mais viável que significou seu alargamento transversal que passou de 30m para 48m, aumento do número de pistas para carros e ônibus de quatro para oito e o alargamento dos passeios, que chegou a medir 10m em alguns pontos. A linha de bonde, que havia sido projetada junto com o desenho original da avenida, foi desativada. O alargamento ocupou a área que existia no recuo frontal dos casarões. Desta forma, os edifícios se aproximaram do alinhamento da rua e conseqüentemente estabeleceram novas relações com a cidade, a partir de uma arquitetura simbólica cujos térreos são mais permeáveis e integrados à avenida.

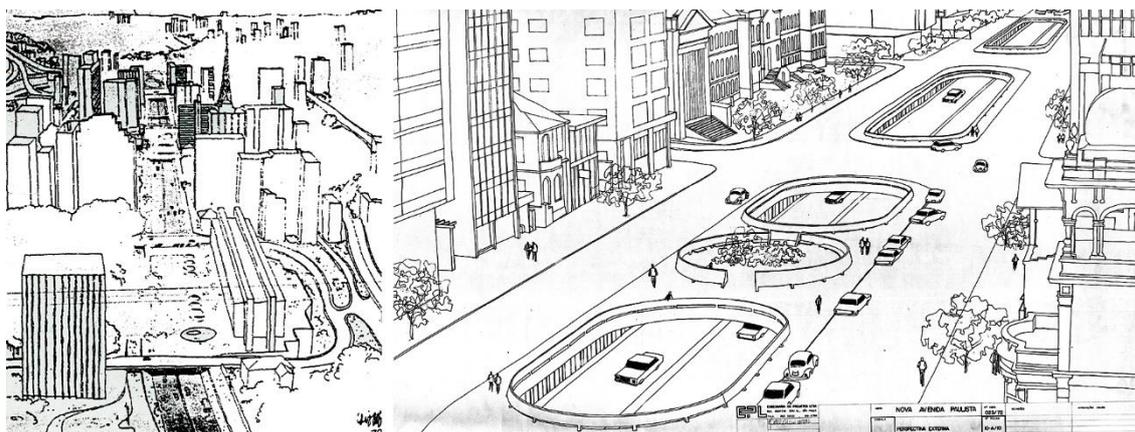


Figura 8: Propostas de renovação urbana para da Avenida Paulista: à esquerda, a sugestão de Cândido Malta Campos dos anos 1960 (não realizada) e à direita, o projeto Nova Paulista, de Figueiredo Ferraz e Nadir Cura Mezerani que foi parcialmente implantado (fonte: Campos Filho, 1972; Mezerani, 1972).

Essa requalificação voltou a afetar as atividades e desenho dos pavimentos térreos dos edifícios lindeiros, que continuavam diversificando-se a partir da instalação de lojas de padrões variados, centros culturais, bares e restaurantes. Esta intervenção também foi responsável pela construção de dois grandes entroncamentos viários nos extremos da avenida. Na obra de conexão do extremo norte, a Paulista foi unida às avenidas Dr. Arnaldo, Rebouças e Consolação por meio de túneis. Ao sul, foi ligada à Avenida 23 de Maio. Concluída em 1975, a reestruturação impactou as condições de mobilidade e acessibilidade da área e fortaleceu o eixo formado pelas avenidas Paulista, Doutor Arnaldo, Bernardino de

Campos e Domingos de Morais. Essas avenidas também passaram por obras de alargamento e renovação durante este período.

As obras viárias aprimoraram as infraestruturas de transporte e possibilitaram o alargamento e melhoria dos passeios, que foram pavimentados com um desenho único, desenvolvido para toda a avenida pela paisagista Rosa Kliass. Novas faixas de pedestre foram implantadas, facilitando o trânsito de pedestre, o que atraiu cada vez mais usuários, reforçando o fluxo de pessoas e veículos ao longo do eixo e aprimorando as bases de sua centralidade (Figura 9).



Figura 9: Avenida Paulista nos anos 1960, 1972 e 1978; nó viário onde a Paulista se conecta com a Av. Dr. Arnaldo e Rua da Consolação, de 1968 (fonte: D'Alessio, 2002, p. 61, 75, 76; Souza, 2011, p. 33).

No final dos anos 1960 e início dos anos 1970, Avenida Paulista atravessou um boom imobiliário que coincidiu com sua modernização, mas também com a grande entrada de capital internacional no país. Foi quando atingiu o maior preço por metro quadrado de solo da cidade (Frugoli, 2000). Por ter muitos lotes grandes, ser uma via larga e de fácil acesso ao centro, foi possível a implantação de edifícios de grande porte sem maiores complicações. Passou então a atrair uma grande quantidade de bancos nacionais e estrangeiros na medida em que se organizava como centro financeiro. O primeiro banco a se instalar foi o

Sulamericano, projetado pelo escritório do arquiteto Rino Levi e inaugurado em 1962.

Para se ter uma ideia deste fenômeno, em 1968, 70 das 89 sedes de banco existente na cidade se localizavam no Triângulo Histórico, núcleo urbano original da cidade; e apenas quatorze na Avenida Paulista. No entanto, em 1987, quando o número total de instituições financeiras aumentou na capital, restaram apenas 50 delas no Centro Histórico, enquanto o eixo do Paulista já abrigava mais de 80 (Cordeiro, 1981). Isso aumentou o trânsito de pessoas e de capital na avenida, que se assumia cada vez mais as características de área central (Figura 10).



Figura 10: Mapas de ocupação do solo da Avenida Paulista em 1930 e 2014 (fonte: elaborado pela autora).

Enquanto isso, a população da cidade passava de 4 para 8,5 milhões de habitantes e a área metropolitana de 5 a 12,5 milhões, havendo mais do que duplicado entre 1960 e 1980. Neste período, já se falava em um centro expandido que partia do Triângulo Histórico, passando pelo Centro Novo, na Região da República, até alcançar a Avenida Paulista (Cordeiro, 1981). As antigas residências continuaram cedendo espaço aos novos edifícios que se destacavam pelo uso misto, frequentemente distribuído em comércio no pavimento térreo e escritórios e serviços nas torres. Ao mesmo tempo, crescia o número e o tipo de usuários, junto com a demanda por serviços complementares, tais como agências bancárias, supermercados, restaurantes e farmácias.

No final dos anos 1980 a avenida já era a mais moderna de São Paulo, com edifícios de vinte andares em média. Nesta década foram derrubados quase todos os palacetes ecléticos remanescentes, muitos sem autorização. E ao mesmo tempo em que se intensificou o uso da rua para manifestações públicas e festivais, novos equipamentos culturais e de lazer foram implantados, tais como salas de cinema, teatros e livrarias. Em 1990, a Linha Verde do metrô foi inaugurada, atendendo toda a extensão da avenida. A presença do metrô melhorou o acesso e aumentou ainda mais a quantidade de usuários da avenida. E junto com ela mais instituições, comércios e serviços surgiram, consagrando sua condição de centro principal da São Paulo contemporânea.

Em 2008, a avenida passou por uma nova reforma na pavimentação dos passeios, quando o mosaico português utilizado no projeto de Rosa Kliass foi substituído por placas de concreto. A iluminação do canteiro central também foi trocada. Dois anos depois, foi inaugurada uma nova linha de metrô, a Linha Amarela, atendendo ao setor norte da avenida, na altura da Rua da Consolação, onde foi construída a Estação Paulista. Em 2015 foi inaugurada a ciclovia no canteiro central como parte de uma rede de ciclovias implantada na cidade. Estas mudanças reforçaram ainda mais a intermodalidade do

sistema de transportes que caracteriza os centros lineares.

Em 2016 uma nova lei de zoneamento foi aprovada para a cidade que recuperou a proposta de vincular uso misto e alta densidade urbana e construtiva ao longo de eixos de transporte. A aprovação desta legislação seguiu as prerrogativas do Plano Diretor Estratégico de 2014 e incidiu sobre a Avenida Paulista. Isto reforçou, uma vez mais, sua condição de centralidade, por meio de planos e projetos que a configuraram como coluna vertebral da cidade (Figura 11).

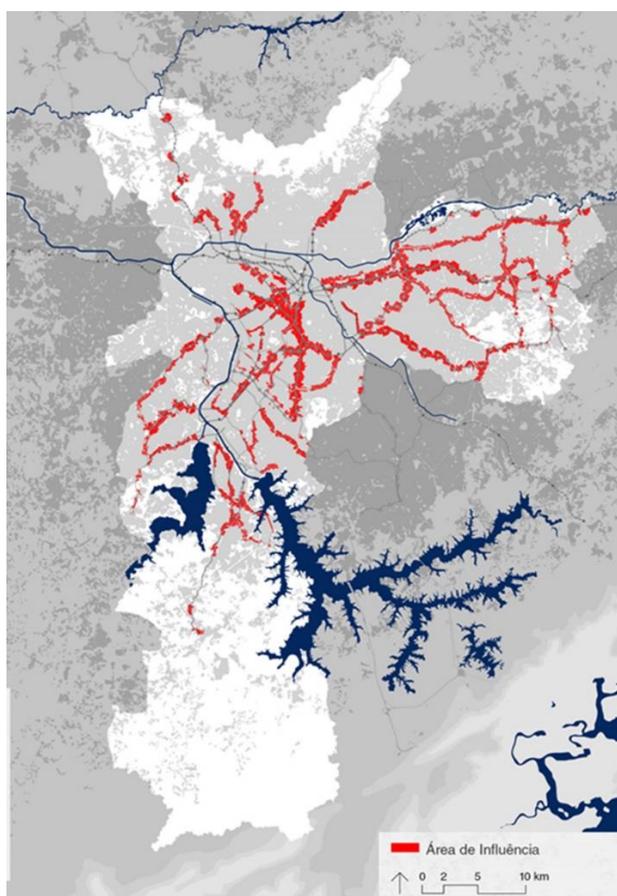


Figura 11. Eixos de estruturação e transformação urbana previstos no Plano Diretor Estratégico de São Paulo de 2014 (fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2014).

Atualmente, a avenida é fechada aos domingos para o tráfego rodado, quando se transforma em uma grande “praia urbana” utilizada para práticas esportivas e de lazer. Seu uso para manifestações políticas também permanece, evidenciado seu caráter simbólico. Os edifícios culturais também são cada vez mais numerosos. A Japan House, o Instituto Moreira Salles e o Sesc Paulista são

novas construções que enriquecem a urbanidade e a centralidade da Paulista. Estas ganham vida com a presença de atividades que ocorrem no nível do solo, pavimentos superiores e inferiores que facilitam o trânsito das pessoas, bens e informações que se interligam, costurando as várias camadas e redes que compõe o ambiente urbano (Figura 12).



Figura 12. Vista da Avenida Paulista em 2014 (fonte: foto da autora).

Paralelamente, outras centralidades vão se formando ao longo do eixo formado pelas avenidas da Faria Lima e Berrini, localizado na Zona Sul da cidade. E já se pode falar em um novo fenômeno de deslocamento do centro principal para outro ainda maior. Esta abordagem permite reconhecer que as atividades humanas estão em constante alteração, originando configurações espaciais que, dentro do processo evolutivo, são cada vez mais complexas. Além disso, estas derivam de decisões políticas, sociais, econômicas, legislativas, de planejamento, de projeto de arquitetura e urbanismo que resultam em integração e concentrações em forma de novas centralidades, que contrariam a tendência à dispersão, volatilidade e desordem que configura grande parte dos tecidos urbanos atuais.

Conclusões

Este estudo procurou demonstrar que há fenômenos em curso que impactam a configuração das centralidades urbanas que já não se restringem às formações nucleares e podem materializar-se longitudinalmente sobre eixos territoriais. Conclui-se que, no caso da Avenida Paulista, este processo não

foi espontâneo, mas resultou de leis, projetos e planos urbanísticos desenvolvidos ao longo do tempo, desde o projeto original até outros mais recentes como o Nova Paulista, o PUB e o PDE.

Constata-se também que os centros lineares são formações capazes de organizar o território e as atividades metropolitanas contemporâneas, onde a urbanidade pode expandir-se no sentido longitudinal, transversal e vertical, transbordando os limites dos espaços públicos, ocupando os terrenos privados, o que aumenta as possibilidades de socialização e dinamiza a vida urbana. Estes aspectos ampliam e melhoram a relação entre a arquitetura e a cidade e expressam a hiperconectividade característica da sociedade atual

Nota-se também que a formação destas novas centralidades assume condições e proporções que se traduzem em um extraordinário aumento de escala das áreas centrais, pouco provável em tempos atrás, e merece ser investigada em outras localidades. Uma vez decodificadas, suas lógicas podem ser consideradas no planejamento da cidade presente e futura.

Referências

Anelli, R. L. S. (2011) *Plano e Conformação da Base Metropolitana: redes de mobilidade*

paulistanas. Porto Alegre, Marca Visual Editoras.

Ascher, F. (2001) *Metropolização e transformação dos centros das cidades*. Em: Associação Viva o Centro (org.) *O centro da*

- metrópole: reflexões para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo, Terceiro Nome/ Imesp, pp. 59 – 67.
- Ascher, F. (2010) *Los Nuevos Principios del Urbanismo*. Madrid, Alianza Editorial.
- Buchanan, C. et al (1992) *Traffic in Towns: a study of the long term problems of traffic in urban areas*. Londres, Her Majesty's Stationery Office.
- Bundó, J. P. (2012) *Forma Urbis: cinco ciudades bajo sospecha*. Barcelona, Laboratório de Urbanismo.
- Campos Filho, C. M. (2003) *Reinvente seu Bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade*. São Paulo, Editora 34.
- Campos Filho, C. M. (1972) *O corredor metropolitano como estrutura urbana aberta para a grande São Paulo*. Tese de Doutorado não publicada, Universidade de São Paulo, Brasil.
- Campos, H. A. (2012) *Centralidades Lineares em Centros Metropolitanos: a terceira perimetral de Porto Alegre*. Santa Cruz, EdUniSC.
- Casanovas, R. B. (1994) Los ejes en el proyecto de la ciudad. *Geometria - Revista Semestral de Arquitectura y Urbanismo* 2, 2 - 17.
- Castells, M. (2005) *La sociedad red*. Madrid, Alianza Editorial.
- Cordeiro, H. K. (1981) Setorização e estrutura interna do atual centro metropolitano de São Paulo. *Revista Brasileira de História ANPUH Brasil*. 1, 59-80.
- D'alessio, V. (2002) *Avenida Paulista: a síntese da metrópole*. São Paulo, Diaeto Latin American Document.
- De La Torre, M. (2006) *La Urbanización de Grandes Ejes Metropolitanos*. Tese de Doutorado não publicada, Universidade Politécnica da Catalunha, Brasil.
- Feldman, S. (2005) *Planejamento e Zoneamento: São Paulo: 1947-1972*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo/FAPESP.
- Frúgoli Junior, H. (2000) *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo, Edusp.
- Leite, J. S. (2017) Ruas emergentes: tendências morfológicas e processos de transformação. *Quaderns de Recerca en Urbanisme*. 7, 82-103. Disponível em: <https://raco.cat/index.php/QRU/article/view/321807>. [Consultado em: 10 de outubro de 2021]. Doi:10.5821/qru.9596.
- Lima, R. P. (2020) *La Avenida Paulista como centro urbano lineal: espacios colectivos, plugins e interfaces urbanas*. Madrid, Editorial Arquia.
- Lima, R. P. (2016) *Plugin: interfaces urbanas en los nuevos centros lineales: el caso de la Avenida Paulista*. Tese de Doutorado, Universidade Politécnic da Catalunha, Espanha.
- Lima, R. P. (2008) *O processo e o (des)controle da expansão urbana de São Carlos (1857-1977)*. São Carlos, EduFSCar.
- Mayorga, M. Y. (2013) *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura*. Tese de Doutorado não publicada, Universidade Politécnic da Catalunha, Barcelona.
- Mezerani, N. C. (1972) *Perspectiva para o Projeto Nova Paulista*. Disponível em: Arquivo da Biblioteca da Emurb, Prefeitura Municipal de São Paulo [Consultado em: 15 de janeiro de 2014].
- Panerai, P. (2002) *Proyectar la ciudad*. Madrid, Celeste Ediciones.
- Paulillo, C. A. (2017) *Corpo, casa e cidade: três escalas da higiene na consolidação do banheiro nas moradias paulistanas (1893-1929)*. Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, Brasil.
- Portas, N. (2001) As políticas de reforço das centralidades. Em: Associação Viva o Centro (org.) *O centro da metrópole: reflexões para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo, Terceiro Nome/ Imesp, pp. 121-133.
- Prefeitura Municipal de São Paulo (2014). *Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo*. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014>. [Consultado em: 10 de outubro de 2021].

- Prefeitura Municipal de São Paulo *Lei n° 13885* de 2004.
- Prefeitura Municipal de São Paulo *Lei n° 4313* de 1952.
- Prefeitura Municipal de São Paulo, *Lei n° 3571* de 1937.
- Prefeitura Municipal de São Paulo, *Ato n° 663* de 1934.
- Prefeitura Municipal de São Paulo, *Lei n° 111* de 1894.
- Reale, E. (1982) *Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos*. São Paulo, Pioneira/ Edusp.
- Salingaros, N. A. (2005) *Principles of Urban Structure*. Amsterdam, Techne Press.
- Serra, E., Español, J.& Quintana, M. (ed.) (1996) *El Centre Reinventat*. Barcelona, Fundación Politécnica de Cataluña.
- Somekh, N.& Campos, C. M. (2002) *A Cidade que Não Pode Parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo, Editora Mackenzie/ Mackpesquisa.
- Solà-Morales, M. (2009) *De Cosas Urbanas*. Barcelona, Gustavo Gili.
- Souza, E. (2011) *Arquitetura Avenida Paulista: 120 anos 1891 - 2011*. São Paulo, Amplitude Editora.
- Teixeira, M. C. (coord.) (2004) *A Construção da Cidade Brasileira*. Lisboa, Livros Horizonte.
- Toledo, B. L. (1987) *Álbum iconográfico da Avenida Paulista*. São Paulo, ExLibris.
- Uhlig, K. (1979) *Pedestrian Areas: from malls to complete networks*. Londres, Academy Editions, 1979
- Venturi, R., Brown D. S. & Izenour S. (1998) *Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona, Gustavo Gili.
- Waal, M. (2014) *The City as Interface: how new media are changing the city*. Rotterdam, Nai 010 Publishers.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Contemporary urban centralities and the morphological transformation of Avenida Paulista

Abstract. *Contemporary cities have changed in recent decades due to population growth, acceleration of daily activities and new ways of life. From this process emerge new spatial structures, along with linear centralities, formed on territorial axes capable of organizing and concentrating urban functions. Paulista Avenue, located in São Paulo, represents an emblematic case of linear center highlighted by the architectural diversity, uses and users, as well as the offer of infrastructure, good conditions of walkability, high symbolic value and configuration of spaces destined for collective life. In order to contribute to the understanding of this phenomenon, this article proposes a discussion about the characteristics of the current central areas from the study of the urban evolution of Paulista Avenue, which has gone from a structural path of a residential neighborhood to the epicenter of the metropolis of São Paulo. This study includes the literature review on new centralities, and the analysis of spatial transformations that have occurred on the avenue from its original layout to the present day. For this, official documents, projects, laws, satellite images, are graphically interpreted, as well as the detailed mapping of collective spaces.*

Keywords. *urban centrality, linear center, urban morphology, São Paulo, Avenida Paulista.*

Editor responsável pela submissão: Karin Schwabe Meneguetti.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

