

Naturaleza y ciudad moderna

Lina Bo Bardi y el Valle del Anhangabaú

Nature and the Modern City: Lina Bo Bardi and the Anhangabaú Valley

Claudia Costa Cabral

Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Departamento de Arquitetura, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil

Resumen

El artículo se centra en la propuesta presentada por Lina Bo Bardi al concurso para la reestructuración urbana del Valle del Anhangabaú, en el centro histórico de São Paulo. El objetivo del concurso, promovido en 1981, era solucionar un problema infraestructural: liberar la zona de un tráfico pesado que no necesitaba entrar en el centro de la ciudad. Descartada por fantasiosa, la propuesta de Lina se oponía por completo a la solución subterránea que ganó el concurso y fue ejecutada. En lugar de un túnel, Lina diseñó un gigantesco viaducto y un parque exuberante. El artículo examina la propuesta de Lina para el Anhangabaú en lo que concierne al rol de la naturaleza en la ciudad, cotejando sus dimensiones programáticas, urbanísticas y figurativas. El trabajo ubica la propuesta en relación con el proceso histórico de reconstrucción del paisaje del valle, a través de registros historiográficos, iconográficos y literarios, subrayando su legado disciplinar y relevancia para el reconocimiento de la cultura arquitectónica y urbanística moderna.

Palabras clave: naturaleza, viaducto, Lina Bo Bardi, Valle del Anhangabaú

Abstract

The article reviews the proposal submitted by Lina Bo Bardi to the competition for the urban restructuring of the Anhangabaú Valley in the historic center of São Paulo. The aim of the contest, promoted in 1981, was to solve an infrastructural problem: to free the area from the heavy traffic that did not need to enter the center of the city. Dismissed as fanciful, Lina's design entirely opposed the underground solution that won the contest and was executed. Instead of a tunnel, she designed a gigantic viaduct rising over a lush park. The article examines Lina's proposal regarding the role of nature in the city, comparing its programmatic, urban, and figurative dimensions. The article places Lina's viaduct in relation to the historical process of reconstruction of the valley landscape, through historiographical, iconographic, and literary records, underlining its relevance to modern architectural and urban culture.

Keywords: nature, viaduct, Lina Bo Bardi, Anhangabaú Valley

Introducción

La fotografía aérea del Valle del Anhangabaú tomada por Nelson Kon en 1995 se ha convertido en una imagen icónica del centro de São Paulo, a menudo reproducida en los libros de arquitectura y urbanismo modernos (Figura 1). En el primer plano, al pie derecho de la fotografía, se ve el prisma vertical del Edificio C.B.I. Esplanada (1946-1951) de Lucjan Korngold, con sus treinta y tres pisos de altura y la fachada reticulada que Henry-Russell Hitchcock incluyó en la sesión "Urban Façades" del catálogo *Latin American Architecture since 1945* (1955, p. 194). En el segundo plano, el valle es atravesado por la raya horizontal del Viaducto del Chá, diseñado por Elisário Bahiana e inaugurado en 1938. Junto al viaducto, a la izquierda se ve el Edificio Matarazzo, concluido en 1939. El edificio fue objeto del

concurso promovido por Francisco Matarazzo para abrigar la sede de sus industrias, del que salió ganadora la oficina Ramos de Azevedo, Severo & Villares. El proyecto finalmente construido corresponde a la versión revisada y finalizada por Marcelo Piacentini, de visita a Brasil en 1935 (Campos, 2009). En 1937, el antropólogo Claude Lévi-Strauss, otro visitante europeo, sacó fotografías del Valle del Anhangabaú. En una de esas fotos, el mismo Edificio Matarazzo, todavía en construcción, emerge al lado del Viaducto del Chá contra un paisaje urbano mayormente plano (Figura 2). En las cinco décadas que separan las fotografías de Kon y Lévi-Strauss, la ciudad experimentó un completo cambio de escala en el entorno del valle, tras el cual el otrora imponente Edificio Matarazzo se vio totalmente superado en altura por el masivo proceso de verticalización y concentración de las áreas centrales.



Figura 1. Panorama del Valle del Anhangabaú en 1996. Fotografía de Nelson Kon.



Figura 2. Panorama del Valle del Anhangabaú, c. 1937. Fotografía de Claude Lévi-Strauss. Acervo del Instituto Moreira Salles.

También el fondo del valle se había modificado. En la fotografía de Lévi-Strauss, frente al viaducto vemos zonas ajardinadas, delimitadas por calles sosegadas donde todavía se podían aparcar coches a ambos lados. En la fotografía de Kon, en frente al viaducto se extiende un amplio espacio peatonal, regulado por jardines y pisos diseñados, donde se reconoce la implantación del proyecto de Jorge Wilhelm, Rosa Kliass, Jamil Kfourri y Roseli Martins. Dicho proyecto fue vencedor del Concurso Público Nacional para la Elaboración del Plan de Reurbanización del Valle del Anhangabaú, convocado por la Empresa Municipal de Urbanização de São Paulo (EMURB) en 1981 y ejecutado a principios de los años noventa. La fotografía muestra que no se trataba de una intervención solamente paisajística, restringida al nivel de la superficie, sino que se cambiaba la estructura física del valle: detrás de la línea transversal del viaducto serpentean las colas de las autopistas, que parecen desaparecer bajo su sombra. De hecho, el objetivo del concurso no se limitaba al embellecimiento urbanístico, sino

que demandaba soluciones a una cuestión infraestructural. La esencia del problema, según Wilhelm, el autor del proyecto ganador, era reconquistar espacio de uso peatonal, liberando el valle de un flujo de tránsito que ni siquiera tenía necesidad de entrar en el centro de la ciudad (Wilhelm, 1981).

En febrero de 1992, la revista *Projeto* publicaba un artículo sobre el proyecto del equipo de Wilhelm, con fotografías de la obra recién concluida y un plano colorido del diseño de pisos y jardines (Figura 3). La plaza de 50.000 metros cuadrados, que según el artículo “devuelve el valle a la gente,” se consigue sumergiendo dos túneles de 570 metros de longitud, con cuatro pistas cada uno, que recogen el tráfico de acceso a las regiones norte y sur de la ciudad (Anhangabaú, 1992, p. 100). No deja de ser irónico que el nuevo Anhangabaú se publicase en una edición especial de la revista *Projeto* que tenía por tema homenajear a Lina Bo Bardi (1914-1992), poco antes de su muerte, a los setenta y ocho años.

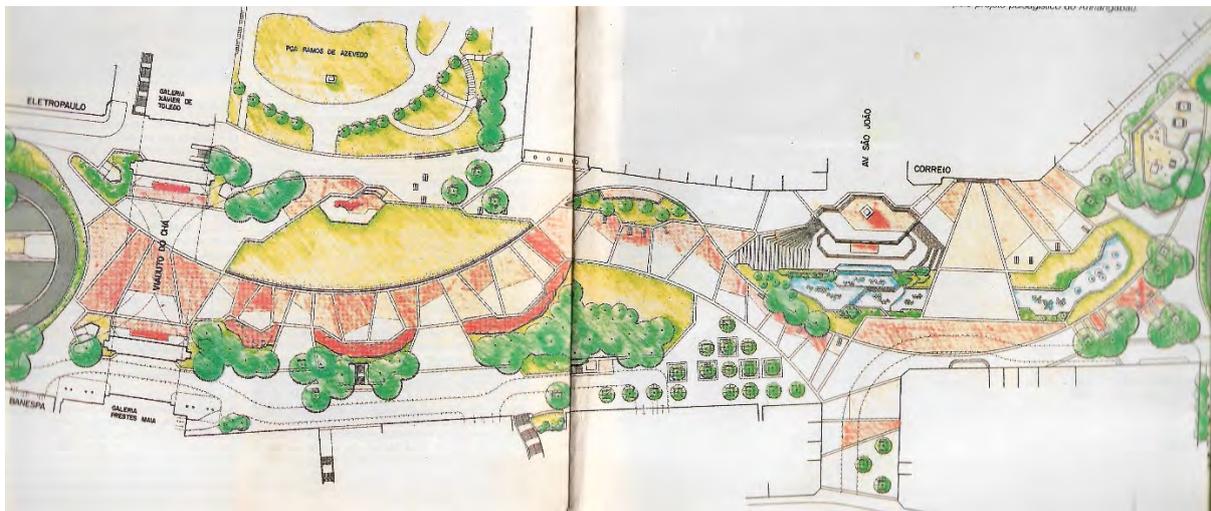


Figura 3. Jorge Wilhelm, Rosa Kliass, Jamil Kfoury y Roseli Martins, Reurbanización del Valle del Anhangabaú, 1981. Revista Projeto (149), 1992.

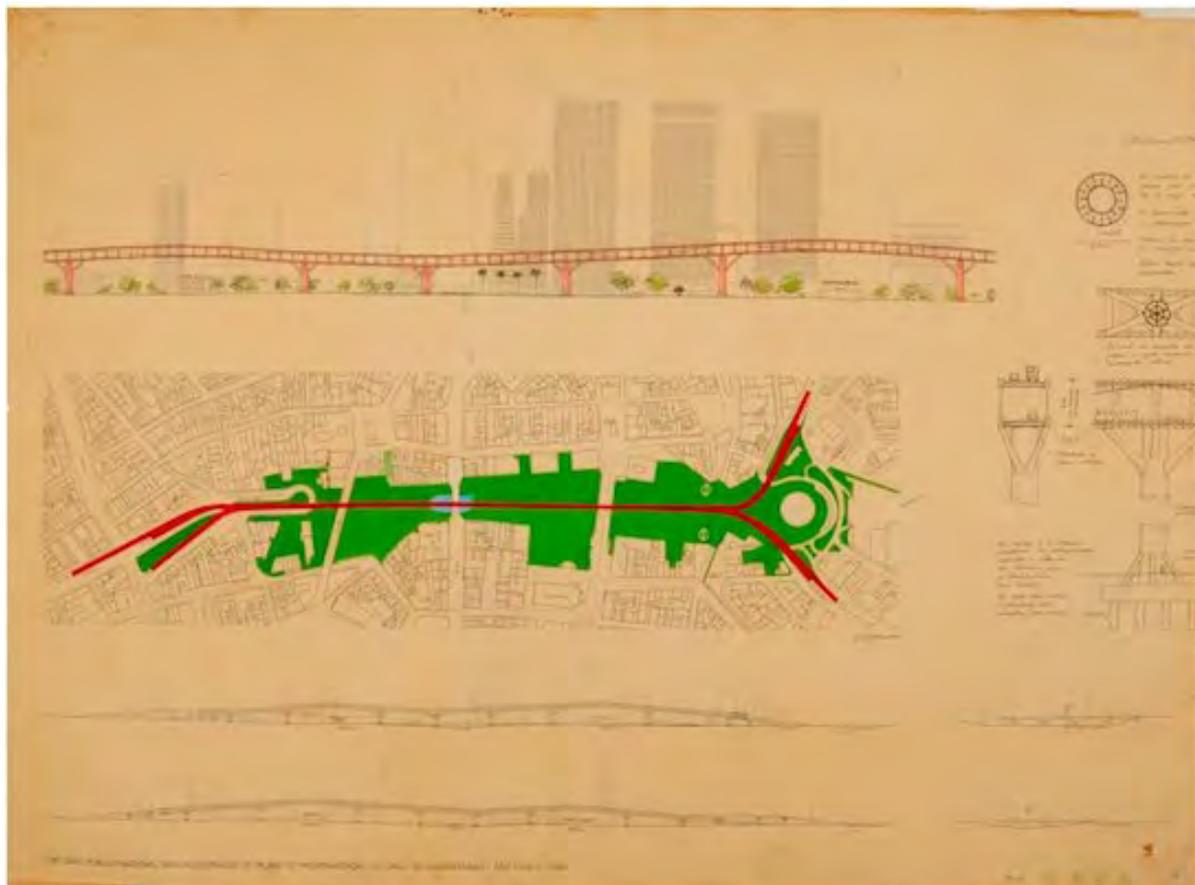


Figura 4. Lina Bo Bardi, Anhangabaú Tobogán, 1981. Acervo del Instituto Lina Bo y P.M. Bardi.

El foco de esa edición especial eran las obras de madurez de la arquitecta, construidas entre finales de los años setenta y la década de ochenta, con la colaboración de Marcelo Carvalho Ferraz y Marcelo Suzuki, como la Ladera de la Misericordia en Salvador, o con la colaboración de Ferraz y André Vainer, como el SESC Pompéia en São Paulo. Dichas obras eran documentadas y críticamente examinadas (Zein, 1992; Santos, 1992). También se mencionaban, entre su producción más reciente, proyectos no construidos, como el Pabellón Brasileiro para la Expo 92 de Sevilla y la sede del Nuevo Ayuntamiento de São Paulo. Sin embargo, en el año 1981, Lina había participado del mismo concurso para la renovación del Valle del Anhangabaú, con una propuesta diametralmente opuesta a la ganadora. En general descartada por fantástica, la propuesta de Lina se oponía a la solución subterránea que ganó el concurso y que se ejecutó. En lugar de un túnel, ella proyectó un sorprendente viaducto gigantesco que atravesaba el valle en toda su extensión, superando la altura del Viaducto del Chá, bajo el cual crecería un parque exuberante, un “jardín tropical devuelto a los peatones” (Bo Bardi, 1981) (Figura 4).

Tras la publicación de la primera monografía sobre Lina Bo Bardi, editada por Marcelo Ferraz (1993), el interés despertado por su obra y por su vida ha seguido una curva ascendente, resultando en inúmeras publicaciones académicas y catálogos de exposiciones, en el ámbito brasilero e internacional (Oliveira; Lima; Sánchez, entre tantos otros). Sin embargo, sea por su radicalidad o por su condición de obra no construida, el proyecto de Lina para el Anhangabaú ha recibido, comparativamente al conjunto de su obra, menos atención crítica e historiográfica. El proyecto ha sido revisado por pocos autores (Fontenele, 2011; Comas, 2014; Costa Cabral, 2016; 2018), y mayormente, no en corte monográfico (Fontenele, Comas). Cabe mencionar, como antecedente relevante para el presente estudio, la Exposición Anhangabaú Jardim Tropical, promovida por el Instituto Lina Bo e P.M. Bardi en 2013, con curaduría de Renato Anelli, en que fueron expuestos los dibujos relativos al proyecto y una maqueta especialmente preparada para la ocasión. El presente trabajo es un avance en la investigación de la autora sobre el tema (Costa Cabral, 2016; 2018), que profundiza en la interpretación contemporánea del proyecto de Lina para el Anhangabaú y busca contribuir a la

revisión historiográfica de la problemática ambiental en la arquitectura moderna.¹

Este artículo se dedica a examinar la propuesta de Lina para el Valle del Anhangabaú en lo que concierne al rol de la naturaleza en la ciudad, cotejando sus dimensiones programáticas, urbanísticas y figurativas. No es tanto la idea de devolver el valle a los peatones lo que diferencia la propuesta de Lina de la propuesta ganadora, ya que en esto coinciden, sino una cierta visión del paisaje urbano, que actualiza la relación entre el movimiento mecanizado y la naturaleza. Dicho de otra manera, en la posición frente a las funciones Circular y Recrear, para convocar, a propósito, un vocabulario que permite recuperar la historicidad de la propuesta frente al debate de la ciudad moderna. Para tanto, se mira la propuesta también en su relación (no tan explícita) con el legado del CIAM. La hipótesis del artículo es que Lina opera, simultáneamente, con el legado del CIAM y con los elementos de la historia ambiental del valle, desde una perspectiva que se sitúa en la tradición moderna y a la vez reconoce la existencia de una problemática ambiental.

La formulación de esa hipótesis requiere dos breves aclaraciones historiográficas. Con respecto al arco de desarrollo de la arquitectura y del urbanismo modernos, el concurso para el Valle del Anhangabaú, realizado en 1981, coincide con una fase de contestación del legado moderno. En general ilustrados por la implosión de Pruitt-Igoe en 1972 –que Charles Jencks había anunciado como el certificado de defunción de la arquitectura moderna– los discursos condenatorios son, en ese momento, abundantes y procedentes de diversas disciplinas. Tras la percepción de ese supuesto fracaso de la arquitectura moderna en la ciudad, se asumen abiertamente las críticas al urbanismo moderno y las pretensiones normativas del CIAM son claramente desestimadas.

Con respecto a la cuestión ambiental, el concurso igualmente se inscribe en un momento distinto de aquél en que se produjeron las visiones fundantes de la arquitectura y del urbanismo modernos, a despecho del valor otorgado a la naturaleza en dichas visiones (Costa Cabral, 2022). Aunque las raíces de los movimientos ambientalistas se pueden rastrear en el interés ilustrado por la naturaleza agreste, el afianzamiento de la noción de “ambientalismo” –como el activismo político orientado al desarrollo de una cultura de la

conservación de la naturaleza, motivado por el conocimiento creciente del impacto de las acciones humanas sobre el planeta— es un fenómeno que gana impulso después de la Segunda Guerra Mundial (Zelko, 2014). Las cuestiones ambientales quedarían oficialmente instaladas en la agenda política mundial en 1972, con la Conferencia de Estocolmo, convocada por las Naciones Unidas. Ese mismo año, el informe del Club de Roma, *The Limits to Growth*, cuestionaba por primera vez los ideales del crecimiento económico, advirtiendo sobre los límites de la capacidad del planeta para mantener indefinidamente las tendencias habituales de crecimiento (Meadows et. al., 1972). El concurso es por lo tanto posterior al llamado giro ambiental.

Además, una conciencia de la agenda ambiental emergente se puede apreciar en la obra escrita de Lina Bo Bardi, desde su ensayo *Contribuição propedêutica ao ensino da teoria da arquitetura* (1957), en el cual revela su preocupación con la vulnerabilidad del medio ambiente, en una opinión familiarizada con las posiciones de biólogos y conservacionistas tales como Julian Huxley y Harold Colidge (Costa Cabral, 2019). Sin embargo, si históricamente situada con relación a la problemática ambiental, la arquitectura moderna convoca dimensiones no siempre convergentes. La expansión y la consolidación de la arquitectura moderna en Latinoamérica coinciden con el desarrollismo económico, con la percepción de la abundancia de recursos naturales y con la confianza en la máquina y en la capacidad técnica para manejar las consecuencias negativas del desarrollo (Costa Cabral, 2022). La hipótesis interpretativa de este artículo es que la propuesta de Lina no trata de apagar, sino de exponer dichas ambivalencias. Metropolitana y agreste, convirtiendo en arquitectura el movimiento mecánico y evocando la historia ambiental del valle, la propuesta de Lina para el Anhangabaú eventualmente refleja las dualidades internas de la arquitectura moderna, del CIAM y de su urbanismo prescriptivo, a despecho de la cohesión en general atribuida a esos cuerpos disciplinares y doctrinarios.

En sus métodos, el trabajo busca ubicar el proyecto de Lina para el Anhangabaú en relación con el proceso histórico de reconstrucción territorial del paisaje del valle, a través de registros historiográficos, iconográficos y literarios, subrayando la relevancia de su propuesta a la luz

de las preocupaciones ambientales contemporáneas. El estudio adopta un enfoque cualitativo, para profundizar en las relaciones del proyecto con la cultura moderna y con la problemática ambiental. Las fuentes primarias para la investigación son los documentos del acervo del Instituto Lina Bo e P.M. Bardi referentes al proyecto. La estructura del artículo comprende, en la primera parte, un recorrido por la historia de Valle del Anhangabaú, apoyada en una revisión bibliográfica y focalizando en las transformaciones físicas; la segunda parte explica e interpreta el proyecto de Lina Bo Bardi, tal como fue presentado en 1981.

Del Anhangabaú de las lavanderas y sapos al valle de asfalto

El escritor modernista Mário de Andrade, uno de los promotores de la Semana de Arte Moderno de São Paulo en 1922, fue un personaje de indiscutible liderazgo en la vanguardia literaria brasileira y en el movimiento Antropofágico, junto al también escritor Oswald de Andrade y la pintora Tarsila do Amaral. El valle del Anganhabaú es el tema de dos poemas escritos por él, el primero para un concurso literario promovido por la revista *A Cigarra* sobre el valle, publicado en 1918 (Carvalho, 2000), y el segundo publicado en su libro *Pauliceia desvairada*, de 1922.

¿Cómo era el valle cuando Mário de Andrade escribió esos dos poemas? Las fotografías de São Paulo en los años veinte muestran el primer Viaducto del Chá, una estructura metálica proyectada por Jules Martin, inaugurada en 1892, elevada sobre el parque diseñado por Joseph-Antoine Bouvard entre 1911 y 1917 (Figura 5). Desde el punto de vista de su historia ambiental, el valle había sufrido una primera gran transformación, y ese es el tema de fondo de los poemas. El primero de ellos canta al río desaparecido que dio su nombre al valle:

meu Anhangabaú das lavadeiras, nem o teu
leito ressequido existe!
Que é de ti, afinal? Onde te esgueiras?
Para que vargens novas te partiste?
(...)
mas dum exílio não te amarga a ideia:
levas, feliz, a tua vida obscura
no próprio coração da Pauliceia? (Andrade,
2013, p. 83)



Figura 5. Valle del Anhangabaú en los años veinte. Wikimedia Commons.

De hecho, hasta muy poco tiempo atrás las aguas del arroyo Anhangabaú todavía fluían a lo largo del valle. São Paulo fue fundada en 1554 por una misión jesuítica portuguesa, con el objetivo de catequizar los pueblos indígenas que vivían en la región. Los indígenas llamaban Anhangabaú a ese curso de agua. Según el diccionario del idioma Tupi antiguo, *Anhanga* es el nombre del genio de la floresta, que puede ser maléfico; *Anhangabaú* es un sustantivo derivado de ese nombre, y podría significar el “bebedero de los maleficios” (Carvalho, 1987, p. 25). Entre la construcción del primer viaducto, a fines del diecinueve, y la decisión de convertir el valle agreste en parque diseñado, tomada a principios del siglo veinte, se canalizó el curso del río. Mário de Andrade, nacido en São Paulo en 1893, había conocido ese Anhangabaú primitivo, otrora bañado por su río.

El segundo poema “Anhangabaú” retorna al tema del río que ya no está, pero además se refiere al parque que ocupó su lugar y a la transformación urbana involucrada en el proceso de supresión de la condición natural prístina del valle:

Estes meus parques do Anhangabaú ou de Paris,
 Onde as tuas águas, onde as mágoas dos teus sapos?
 “Meu pai foi rei?
 – Foi. – Não foi. – Foi. – Não foi.”

Onde as tuas bananeiras?
 Onde o teu rio frio encanecido pelos nevoeiros,
 contando histórias aos sacis?...
 Meu querido palimpsesto sem valor!
 Crônica em mau latim
 cobrindo uma écloge que não seja de Virgílio! ... (Andrade, 2013, p. 61)

El primer verso alude a la inspiración parisina del parque de Bouvard. La cita inscrita en la primera estrofa es del poema “Os Sapos” de Manuel Bandeira, recitado en la Semana de Arte Moderno de 1922 (Semana de 22, 1972), que reivindicaba el lenguaje cotidiano. Los “sacis” para quien el río contaba historias son una referencia al Saci-Pererê, el personaje del folclore brasileiro representado por la figura de un joven negro de una sola pierna. En el último verso, Mário de Andrade se refiere al valle como su “querido palimpsesto sin valor.” Como es sabido, el sentido primario de la palabra palimpsesto tiene que ver con la existencia de un manuscrito u otra pieza de material en que se haya borrado la escritura original, de la cual quedan apenas vestigios, para dejar espacio a una escritura posterior. La idea del palimpsesto alude al proceso de reconstrucción física del valle, que había comenzado, pero que aún no se había concluido. Que ese palimpsesto sea estimado, pero sin valor, revela la

ambivalencia del poeta con respecto a ese lugar y su proceso de transformación, que es un proceso físico, pero también cultural. Tal vez una pena por aquel Anhangabaú salvaje de los sapos y bananeras, donde había sitio para las mitologías populares, y que había sido finalmente domesticado en una parodia de parque parisino.

Podemos intentar comprender qué es lo que se ha borrado y que es lo que se ha agregado en ese “palimpsesto” a través de la iconografía del valle del Anhangabaú. En la “Planta da Cidade de São Paulo” elaborada por el ingeniero Rufino José Felizardo e Costa en 1810 se ve cómo el núcleo fundacional de la ciudad, que entonces no alcanzaba los 10.000 habitantes, todavía se concentraba en el alto de la meseta formada entre el sinuoso río Tamanduateí y su afluente, el arroyo Anhangabaú (Campos, 2008). Además, dicho plano contiene una representación de la topografía, de modo que es posible ver el arroyo cruzando el área todavía no urbanizada del actual valle del Anhangabaú, a la derecha del mapa (Figura 6). El Anhangabaú y su valle de aproximadamente 20 metros de profundidad y 150 metros de ancho constituían el borde occidental de la ciudad y un límite difícil de transponer (Bucci; Davids, 2016).

Como ha sostenido Nestor Goulart Reis, lo que otorgó a São Paulo importancia especial, incluso desde el periodo colonial, fue su condición estratégica como “núcleo a partir del cual se organizaban los movimientos de conquista, ocupación y explotación de los territorios del interior, en todas las direcciones.” Así, las grandes obras de infraestructura fueron la “base operativa” tanto para el control territorial cuanto para la vida urbana (Reis, 2010a, p. 13; p.16). Por iniciativa del Vizconde de Mauá, industrial, banquero y político brasileiro, en 1867 se concluía la línea de ferrocarril Santos-Jundiaí, para llevar la producción de las plantaciones de café al puerto de Santos, en la costa, pasando por São Paulo. La línea cruzaba las sierras en un extraordinario viaducto, construido por el ingeniero inglés Daniel Mackinson Fox (Reis, 2010a) (Figura 7).

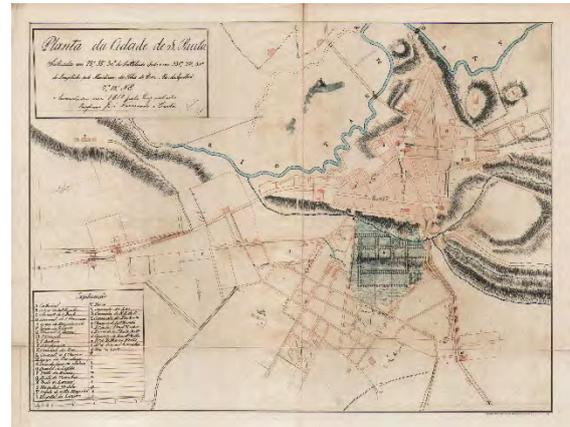


Figura 6. Planta de la Ciudad de São Paulo, 1810. Arquivo Histórico Municipal.



Figura 7. Viaducto de la sierra en São Paulo. Ilustración para *Harper's Weekly*, 1868. Wikimedia Commons



Figura 8. Jules Martin, Proyecto de terraplén para el Anhangabaú. Óleo de Henrique Manzo, 1878. Acervo Museu Paulista (USP).

El proceso de urbanización del Valle del Anhangabaú requirió la construcción de nuevas obras de infraestructura urbana. En 1879, Jules Martin presenta un estudio para el valle, llamado Boulevard del Chá, en referencia a la plantación de té que allí existía. Martin propone realizar un terraplén en el sentido transversal del valle, sobre

el río, generando una calle flanqueada por casas a ambos lados (Figura 8). Para esta época, el mismo Vizconde de Mauá y otros estaban desarrollando un nuevo barrio de clase alta, llamado Campos Elisios, más allá de los límites del área central, lo que probablemente aumentó el interés por conectar los dos lados del valle (Reis, 2010a; Simões, 2004). Ese proyecto no se realiza, pero si se construye una segunda propuesta de Jules Martin: el viaducto de hierro importado de Alemania, el primer Viaducto del Chá, inaugurado en 1892 (Figura 5). En 1911 el valle recibe un importante equipamiento urbano: el Teatro Municipal, proyectado por Ramos de Azevedo, Domiziano Rossi y Claudio Rossi. En 1913, la conexión entre los dos lados del valle se complementa con la construcción de otro viaducto de hierro, el Viaducto Santa Ifigênia, con una estructura importada de Bélgica. Tras la construcción del teatro, el fondo del valle se convirtió en el parque de inspiración parisina diseñado por Bouvard, mencionado por Mário de Andrade en su poema. Esas operaciones contribuyeron a que el Valle del Anhangabaú, hasta entonces considerado como un "patio trasero" de la meseta central, pasase a ocupar un

lugar central en la vida pública de la ciudad (Simões, 2004, p. 14).

100

Este fue el Anhangabaú que Le Corbusier vio durante su visita a Brasil en 1929, con las líneas rectas de los viaductos de hierro extendiéndose sobre el valle. Angelo Bucci ha advertido que podría haber una conexión entre lo que vio Le Corbusier en el Valle del Anhangabaú y la forma en que él describió su propuesta para São Paulo, de manera que el viaducto y el parque serían la base de un proyecto para la ciudad entera (Bucci, 1998). Le Corbusier describe São Paulo como "suma de colinas," como una ciudad marcada por una "topografía generalizada de altos y bajos," en contraste con una red viaria que intenta, sin éxito, seguir en línea recta. Por eso propone los dos viaductos gigantes, que se cruzan como "reglas rectilíneas," formando largas autopistas sobre estructuras continuas de hormigón, ocupadas por oficinas en el centro y habitación en la periferia, reservando el fondo de los valles para los parques (Figura 9). Le Corbusier llegó a decir que ya se había ejecutado un "comienzo de parque arborizado" en el centro de São Paulo, quizás pensando en lo que había visto en el Valle del Anhangabaú (Le Corbusier, 1929, p. 93).

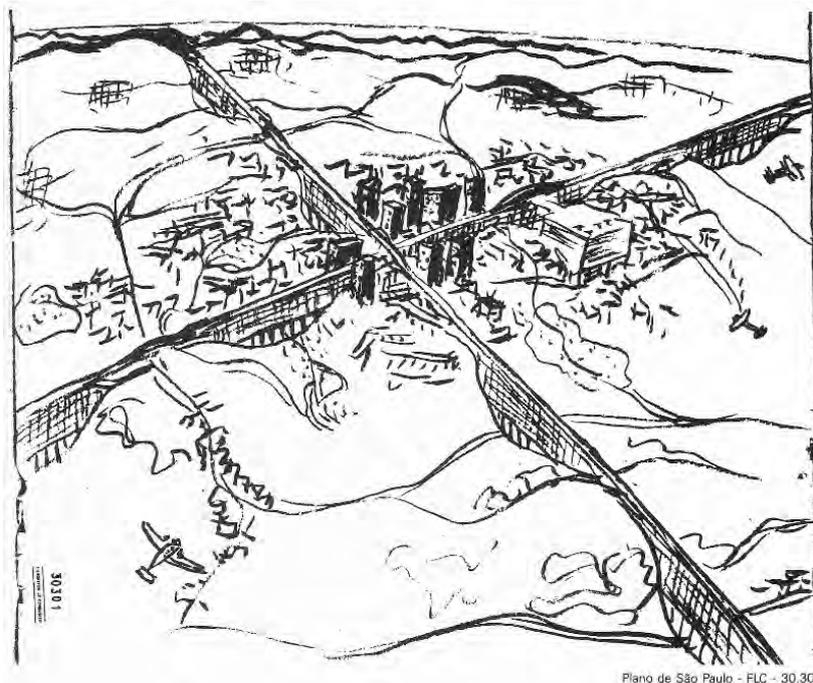


Figura 9. Le Corbusier, Plano para São Paulo, 1929. Santos; M.C.S. Pereira; R.V.S. Pereira; V.C. Silva, Le Corbusier e o Brasil (pp. 87-96). São Paulo: Tessela, Projeto, 1987.

En 1938 el antiguo viaducto de hierro de Jules Martin es sustituido por el viaducto de hormigón de Elisario Bahiana. En las décadas siguientes, los jardines de Bouvard son reemplazados por una vía expresa de conexión entre las zonas norte y sur de la ciudad. En las fotografías del Valle del Anhangabaú tomadas por Marcel Gautherot a finales de los años cincuenta el fondo del valle es de asfalto y poblado por los coches (Figura 10). A la altura de la Avenida São João, una de las calles perpendiculares al valle, se construye un paso a nivel subterráneo en el carril central de la vía rápida. Ese lugar se inundaba periódicamente, ganando el apodo de “agujero del Ademar,” en referencia al alcalde Ademar Pereira de Barros, quien había realizado la obra. En los años setenta se estudian pasarelas peatonales sobre la avenida, con el fin de mitigar los constantes atropellamientos.² El estudio Croce, Aflalo y Gasperini construye una pasarela cercana al Viaducto del Chá en 1972, conocida como Chazinho (Bucci, 1998). El objetivo del concurso lanzado por la Municipalidad en 1981 fue responder a los problemas infraestructurales del Valle del Anhangabaú. La expectativa era solucionar los conflictos entre el tránsito intenso de la avenida y las demandas de los espacios públicos adyacentes, superando, de algún modo, la barrera impuesta por la vía rápida.



Figura 10. Marcel Gautherot, Valle del Anhangabaú, c. 1957. Acervo del Instituto Moreira Salles.

El fantástico Anhangabaú Tobogán y el valle verde

101

Lina encabezó un equipo compuesto por los jóvenes Francisco Fanucci, Marcelo Ferraz, André Vainer, Paulo Fecarotta, Guilherme Paoliello, Bel Paoliello, Marcelo Suzuki y Ucho Carvalho. Su participación en el concurso se llamaba Anhangabaú Tobogán, en alusión a la silueta ondulada del viaducto que proponía y al contenido lúdico que pretendía incorporar a su propuesta.

Las ideas de Lina para el Anhangabaú son notoriamente modernas, tanto en la apuesta técnica como en la exploración radical del movimiento mecanizado como tema de la vida metropolitana. Asimismo, las ideas de Lina parecen contener una conciencia de la historia ambiental del valle. Recurriendo a la figura de lenguaje del “palimpsesto” usada por Mário de Andrade, podemos relacionar su proyecto al sentido secundario de la palabra palimpsesto, que significa obra cuyo contenido revela rasgos, por imitación o por transformación, de obras anteriores. No por casualidad ella empieza la presentación de su propuesta afirmando que “el valle verde del Anhangabaú puede volver, devuelto a los hombres, libre de los peligrosos enemigos, los coches” (Bo Bardi, 1981). Sin embargo, el retorno de la naturaleza requiere el razonamiento contemporáneo. Como ella destaca en sus notas, no propone la réplica imposible del “pasado siempre lindo y fascinante,” sino la “solución de hoy y desmontable,” para cuando el “presente sea pasado fascinante” (Bo Bardi, 1981). Así, el retorno de la naturaleza no implica la desaparición de los coches, sino la consideración del flujo circulatorio como un elemento central del problema.

Circular es quizás la menos arquitectónica de las cuatro funciones propuestas por el CIAM –Habitar, Trabajar, Recrear, Circular– al organizar (o desorganizar) el espacio, sin necesariamente construir edificios. Aunque su impacto sobre las ciudades sea enorme, su manejo no siempre estuvo al alcance de la arquitectura como campo disciplinar. Sus protagonistas son componentes mecánicos –coches, autobuses, trenes– y los requisitos de las máquinas deben considerarse de una manera tangible, no sólo metafórica, como hizo Le Corbusier en su *Maison Citrohan* de 1920. No por casualidad, Sert la llamó “Transporte” en

su versión inglesa de la Carta de Atenas, reconociendo así la dependencia de la función Circular con respecto al movimiento mecanizado (Sert, 1947, p. 5).

El urbanismo del CIAM ha sido descrito –y sobre todo criticado– como un urbanismo orientado al automóvil. De hecho, según el punto 58 de la versión de la Carta de Atenas publicada por Le Corbusier en 1943, las vías férreas no eran una solución, sino un problema: “En numerosos casos, la red ferroviaria se ha convertido, con la extensión de la ciudad, en un obstáculo grave para la urbanización. Esta red encierra barrios de vivienda, privándolos de contactos útiles con los elementos vitales de la ciudad” (Le Corbusier, 1957, p. 81).

El argumento de Sert seguía en la misma dirección: construidas con anterioridad a “la prodigiosa expansión industrial que ellas mismas provocaron”, las redes ferroviarias seccionan arbitrariamente sectores de la ciudad, restringiendo el desarrollo urbano (Sert, 1947, p. 180). Más flexible, el tráfico motorizado (coches y autobuses) parecía ofrecer una alternativa mejor, si el sistema de vías existente pudiera ser reformulado, a fin de aprovechar las altas velocidades del coche, y si los conflictos con la circulación peatonal fueran controlados.

En 1981, cuando se lanzó el concurso para el Vale del Anhangabaú en São Paulo, el urbanismo del CIAM ya había sido declarado un fracaso por muchos. Otra clase de remedios para la ciudad se hicieron populares. Entre estos, las “pociones caseras de mamá Jacobs”, como irónicamente escribió Lewis Mumford en su famosa crítica al libro de Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, de 1961 (Mumford, 1962, p. 78). “Nada será destruido”, escribe Lina en la presentación de su propuesta (Bo Bardi, 2018, p. 252). La idea era conservar los pequeños y viejos edificios alrededor del valle, fueran buenos o malos, correspondiendo a los ideales de diversidad urbana defendidas por Jacobs. Sin embargo, la propuesta de Lina tampoco reniega del *hard-core* basado en el coche del CIAM, en sus características principales: segregación entre vehículos y peatones; rutas continuas para el tránsito de alta velocidad; áreas verdes aislando el tráfico pesado (Sert, 1947). Al contrario, se puede decir que ella parte de los remedios del CIAM, en

lo que concierne a Circular, por inesperado que parezca el resultado.

Según los documentos del proyecto, Lina consideró cuatro alternativas básicas para solucionar el problema crucial del tráfico de vehículos. Tres fueron excluidas como “opciones negativas.” La primera alternativa descartada fue el uso de pasarelas peatonales elevadas sobre la vía expresa, solución que ella encuentra demasiado difícil para la gente, aun con la ayuda de escaleras mecánicas. La segunda alternativa descartada fue el rebajamiento del lecho de la vía, con los pasajes peatonales cruzando el valle sobre esta, que tampoco le parecía una solución satisfactoria, por “eliminar la ‘visión desde arriba’ del paisaje urbano” (Bo Bardi, 1981). Tomando el ejemplo de los autobuses de dos andares londinenses, ella sugiere en sus notas que los pasajeros de coches y autobuses podrían extraer alguna diversión de los usualmente monótonos trayectos entre la casa y el trabajo, si estos fueran como un “grande y alegre paseo, además de la tarea de transporte utilitario” (Bo Bardi, 1981). La tercera opción descartada fue la solución subterránea, que Lina describe categóricamente como una solución tan deprimente y miserable como un “camino de gusanos,” además de reconocer los posibles problemas técnicos de ella derivados, debido a la canalización del río Anhangabaú (Bo Bardi, 1981).

La cuarta opción, que el proyecto adopta, era de hecho una crítica a la solución completamente subterránea. Revirtiendo el expediente convencional, tras el cual el tránsito pesado es ocultado bajo el suelo, Lina decide dejar los “peatones en la tierra” y “los transportes arriba.” En lugar de un túnel, ella propone la construcción de una carretera elevada para conducir el tráfico de alta velocidad que no debía ingresar a las áreas centrales de la ciudad (Figura 11). El Anhangabaú Tobogán es una gigantesca estructura de acero similar a un puente, que recorre el valle en toda su longitud elevándose sobre el Viaducto del Chá y el Viaducto Santa Ifigenia. “La estructura seguirá el valle como un antiguo acueducto”, según explica Lina en la memoria de la propuesta, “abajo, el río peatonal, los árboles, el verde” (Bo Bardi, 2018, p. 252) (Figuras 12 y 13).

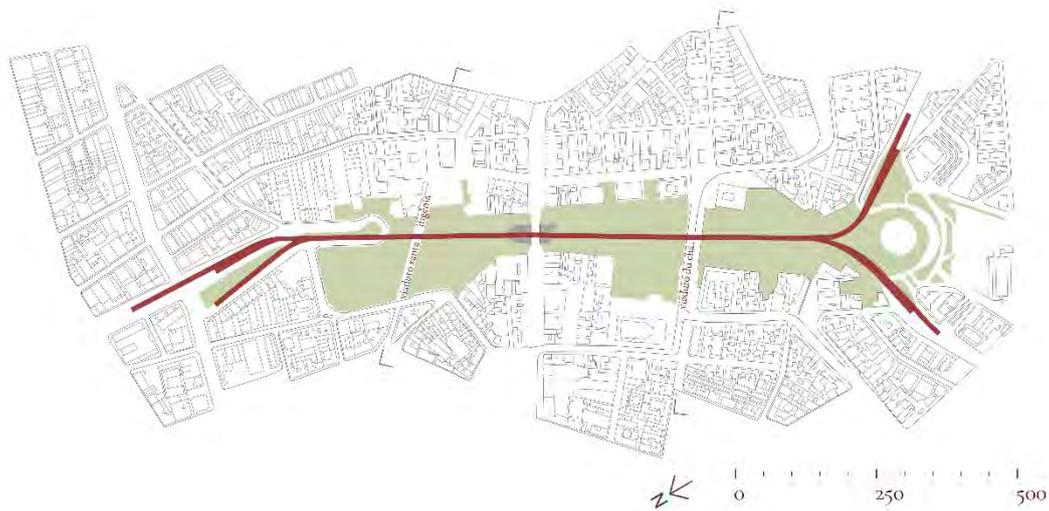


Figura 11. Anhangabaú Tobogán, plan general. Redibujo de Laura Betina Atuatti.

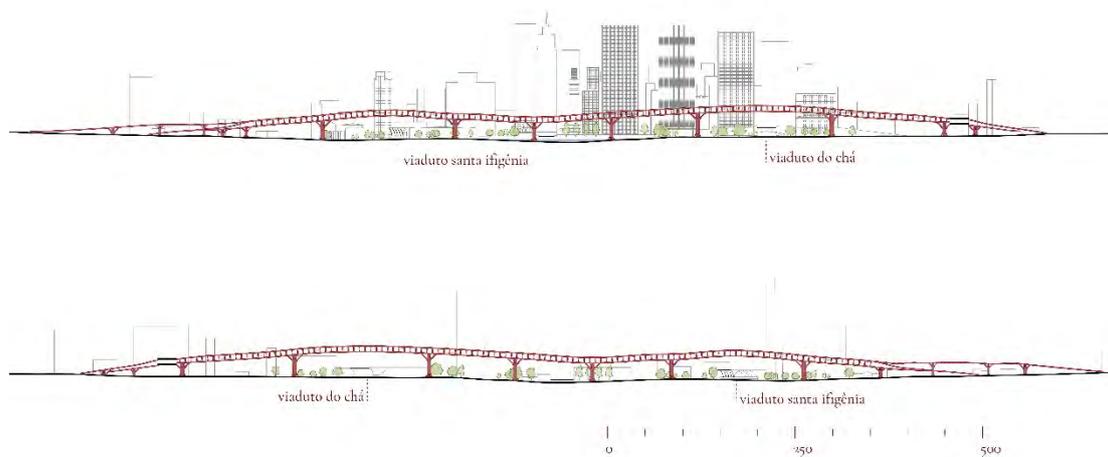


Figura 12. Anhangabaú Tobogán, elevaciones. Redibujo de Laura Betina Atuatti.

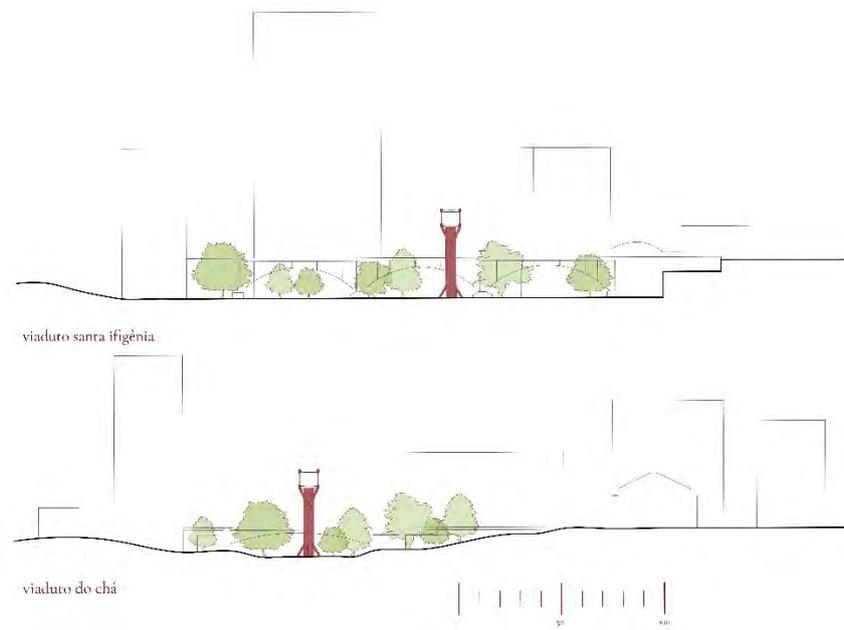


Figura 13. Anhangabaú Tobogán, secciones. Redibujo de Laura Betina Atuatti.

El tema de la circulación urbana era una indagación de hacía mucho tiempo para ella, como se advierte por unas ilustraciones suyas del año de 1958, publicadas en las columnas que escribía para la edición dominical de *Diário de Notícias*, un periódico de Salvador (Rubino; Rinover, 2009). Tras dibujos un poco burlones, como "Paisaje mecanizada" y "Paisaje" (Figura 14), se indican los problemas de interfaz entre el hombre y sus máquinas, entre sus casas y ciudades construidas con anterioridad a los coches, bien como una insinuación de que la estratificación vertical podría ser una respuesta a la necesidad de separación funcional. La visión de Lina en 1981 es convergente con el ideario del CIAM. La idea de que fueran "dos Anhangabaú", como su propuesta defiende, uno arriba para los coches y otro abajo, en la tierra, para el pueblo, responde a la recomendación del CIAM de la segregación entre vehículos y peatones (Bo Bardi, 1981). Con la construcción de la vía rápida elevada se obtiene la ruta continua para el tránsito de alta velocidad, y con la creación del parque bajo la misma, se consigue la zona verde que aísla el tráfico pesado.

Asimismo, más allá de las razones objetivas enunciadas por la propuesta, la idea del

acueducto también podría estar relacionada al recuerdo de las aguas desaparecidas del río Anhangabaú, cuyo camino primitivo a lo largo de la línea central del valle, en la tierra, se vería ahora reflejado en el aire por el nuevo viaducto. El diseño que Le Corbusier produjo para São Paulo es una imagen para tener en cuenta. Le Corbusier también comparó sus megaestructuras con el acueducto de Segovia, además de jugar con los verbos volar y rodar. "Ustedes no sobrevolarán la ciudad en coche", advierte, sino que la "sobrerodarán" (Le Corbusier, 1929, p. 93). Sin embargo, a despecho de que ambos diseños pudieran ser comparados a los acueductos o a las grandes estructuras de ingeniería decimonónicas, como el primer Chá o la Santos-Jundiaí, el viaducto de Lina se opone a la visión corbusiana. Le Corbusier concibió sus viaductos como estructuras opacas de hormigón, como "reglas" horizontales que debían mantener siempre la misma altura, y estos eran la parte superior de masas edificadas continuas. Lina, por el contrario, diseñó una estructura ondulante de acero, permeable y desprendida del suelo.

Según Lina, la idea básica para la estructura del Anhangabaú Tobogán era alcanzar “transparencia y ligereza”, tal como permitían los avances de la técnica (Bo Bardi, 2018, p. 252). La casi inevitable comparación con el *Minhocão* paulista, construido en los años setenta, podría haber sido una buena razón para tal observación. Inaugurado en 1971 con el nombre de Elevado Presidente Costa e Silva, el viaducto siempre fue una obra controvertida. La estructura maciza de hormigón armado, erigida para mejorar las conexiones entre el centro de São Paulo y la región oeste de la ciudad, quedó demasiado restringida entre los edificios existentes, produciendo un impacto negativo en su entorno inmediato. El apodo *Minhocão* –grande gusano– aludía a las impresiones populares cuanto “a la dimensión monstruosa y la fealdad de la autopista”, que pasó a ser considerada como “una ilustración de un modelo de desarrollo urbano que privilegiaba la cultura del automóvil” (Beal, 2013, p. 164). Lina por supuesto no deseaba repetir dichos errores en su viaducto, aunque tampoco pretendía ocultarlo. Las grandes dimensiones fuera de lo común no eran para ella un problema.

Lina proyectó un viaducto con cuatro pistas, sobrepuestas en dos niveles. Los pisos se ejecutarían con chapas metálicas perforadas, con el fin de obtener superficies como de encaje, semitransparentes. Atravesadas por la luz, esas superficies permitirían mirar, desde abajo, el movimiento continuo de los coches (Figura 15). El ancho total de las pistas quedaba en 9,00 metros. Dos pasarelas peatonales, para servicios de mantenimiento y emergencias, acompañaban el viaducto en toda su extensión, de la Avenida 9 de Julho hasta la Avenida Senador Queiroz. La estructura horizontal dependía de una solución técnica avanzada, con el empleo de un sistema de cerchas pretensadas en tramos por grandes cabos de acero (Bo Bardi, 2018). Los soportes verticales de la estructura resistente corresponden a la secuencia de columnas gigantes, a las que Lina se refiere como “árboles de acero” (Bo Bardi, 1981). El nombre se debe a la expresión figurativa propia de esas columnas, que, según ella, recordarían “árboles antiguos”, como las “gameleiras brasileiras” y otros grandes árboles frondosos del género *ficus* (Figura 16).

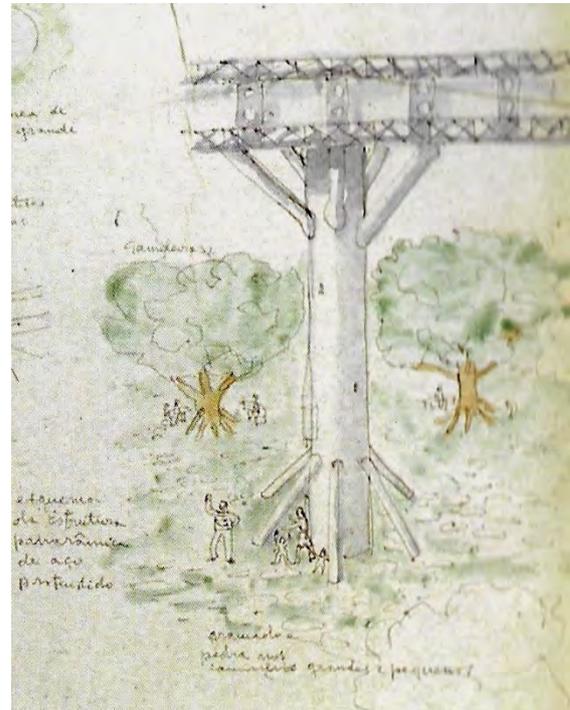


Figura 16. Lina Bo Bardi, Anhangabaú Tobogán, 1981. Árboles de acero. M.C. Ferraz, (Org.) (2018), *Lina Bo Bardi* (5ª ed.). Romano Guerra Editora.

Las grandes luces entre los soportes verticales, bien como su altura, que superaba los 20 metros, deberían producir, desde el suelo, la impresión de inmensos árboles artificiales, aislados, como en una floresta. Los “árboles de acero” se proyectan con un diámetro externo de 5 metros, construidos con dos tubos de acero concéntricos, unidos por un alma de hormigón y chapas de trabamamiento. Sus núcleos serían huecos. Cada columna comportaba además un conjunto de piezas angulares superiores, soportando la caja de las pistas, que crecían como las ramas de un árbol, y un conjunto de piezas similares en la parte inferior, hundiéndose en el suelo como raíces. Como sus equivalentes verdaderos, estos árboles artificiales alcanzaban alturas variables, permitiendo que toda la estructura del viaducto tomase la forma de una secuencia ondulada, capaz de elevarse sobre el Viaducto del Chá y sobre el Viaducto Santa Ifigênia, las dos estructuras preexistentes que ligaban los dos lados del valle.

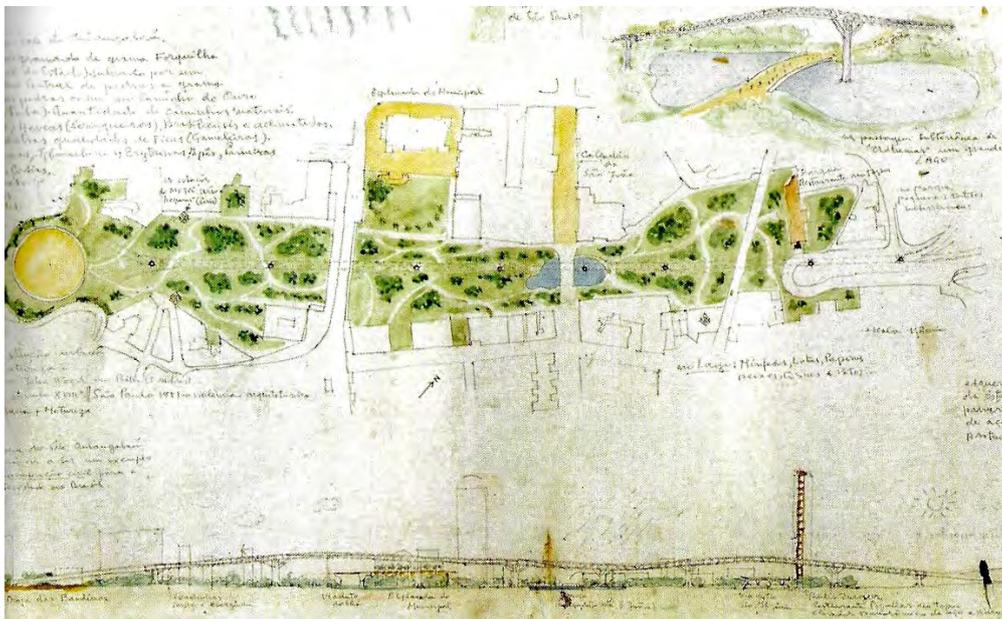


Figura 17. Lina Bo Bardi, Anhangabaú Tobogán, 1981. Diseño del parque. M.C. Ferraz, (Org.) (2018), *Lina Bo Bardi* (5ª ed.). Romano Guerra Editora.

En el Anhangabaú de Lina, bajo la autopista elevada, la naturaleza por fin prevalece (Figura 16). Los “árboles de acero” que sostienen el viaducto se alzan entre grandes árboles frondosos, como las palmeras, las *tipuanas* y *seringueiras* del Brasil, en el parque urbano imaginado por ella. Si el verde valle del Anhangabaú podría volver, como ella afirmaba, no sería en su estado prístino. Lina tendría que crear un parque, del mismo modo que Frederick Law Olmsted creó el Central Park de Nueva York sobre un área devastada, donde se habían talado todos los árboles. Como Robert Smithson perspicazmente escribió en *Artforum* en 1973, Olmsted “había introducido un estado primordial en el corazón de Manhattan,” construyendo el parque sobre un lugar que era el resultado de la “desertización urbana”, donde la naturaleza fue borrada por los primeros pobladores “sin consideración alguna por el futuro” (Smithson, 1973, p. 43). La propuesta de Lina era también injertar la naturaleza en “el corazón de la Paulicéia”, para usar la expresión de Mario de Andrade. Desde luego, no con los jardines parisinos de Bouvard, ni con la naturaleza disciplinada en macetas, como fue el caso en la propuesta ganadora. “Nada de paisajismo abstracto”, escribe en la presentación del proyecto; su intención era configurar el parque como un inmenso césped atravesado por caminos

naturales, quizás “los elegidos por los transeúntes como los más rápidos y orgánicos”, moviéndose entre los grandes árboles y llegando hasta al pie de los edificios. El paso a nivel subterráneo que se inundaba periódicamente sería transformado en un pequeño lago, como “recuerdo del antiguo río del valle” (Bo Bardi, 2018, p. 252).

A la luz de una visión contemporánea sobre la problemática ambiental, comparada con la solución ganadora del concurso, la propuesta de Lina tendría ventajas objetivas. En el proyecto ganador el valle se tapó con una losa de hormigón. Sabemos que las superficies de hormigón almacenan calor, son impermeables y provocan temperaturas exteriores más altas que las áreas vegetadas. En el Anhangabaú verde de Lina, al contrario, se incrementaría la permeabilidad del suelo y la mejora del microclima del centro. Por lo tanto, su visión de la naturaleza en la ciudad no era romántica, sino que incorporaba un raciocinio ambiental. Coincidiendo con lo que Anne Spirn más tarde escribiría sobre aprender a “usar las fuerzas de la naturaleza, ni benignas ni hostiles, en la configuración de un hábitat urbano hospitalario” (Spirn, 1985, p. 476), el impulso a la creación del parque urbano tendría consecuencias ambientales benéficas de largo plazo.

Consideraciones finales

El proyecto ganador, ejecutado en los noventa y fijado por la icónica fotografía de Kon, también sería finalmente borrado en el “palimpsesto” Anhangabaú. En 2019, los periódicos de São Paulo publicaron imágenes del valle otra vez en obras. Aunque una u otra fotografía con el suelo revuelto podría evocar la visión del parque de Lina finalmente en construcción, la última intervención incrementó las zonas pavimentadas. Entre los objetivos enumerados por la Municipalidad de São Paulo para justificar las obras están: buscar un campo visual desobstruido; generar espacio para grandes eventos; animar la vida cotidiana; recuperar el agua en el paisaje del valle (Requalificação, 2023). En julio de 2021, el Anhangabaú renovado se abrió a un público no tan entusiasta. Un periódico aseguraba que el espacio “aún no había entregado todo lo que había prometido” y que “los puntos de chorro de agua no siempre funcionan,” refiriéndose al nuevo paisajismo (Lewer, 2021), mientras la urbanista Raquel Rolnik alertaba sobre la incapacidad de la intervención para “librar el Anhangabaú de sus viejos problemas” (Rolnik, 2019). Los presupuestos de este último plan de revitalización del Anhangabaú, elaborado con la consultoría del escritorio de arquitectura danés Gehl Architects, fueron revisados por el sociólogo Giancarlo Machado. El autor confronta el discurso de la “ciudad para las personas” de Gehl, que elige como blanco las “ideologías dominantes del planeamiento, como el modernismo,” y sus resultados efectivos (Machado, 2022, p.160). “La posición de Gehl, aunque instigadora, no es nada hodierna,” afirma Machado, apuntando la deuda para con el pensamiento de Jane Jacobs, tanto en sus ideales potencialmente positivos cuanto en sus límites (Machado, 2022, p.162). La conclusión del sociólogo sobre el Anhangabaú es que el “concepto de ciudad para las personas divulgado en materiales institucionales parece haber sido, en ese contexto, mero eufemismo” (Machado, 2022, p.169).

El viaducto y el jardín tropical de Lina forman parte de la iconografía del Valle del Anhangabaú, no de su realidad concreta. No es posible someter la propuesta de Lina, no construida, a escrutinios que averigüen los impactos sociales, o aseverar que si acaso realizada, fuera mejor que la actual en ese aspecto. Sin embargo, podemos afirmar que no es eufemística. En el Anhangabaú de Lina, el retorno

del valle verde no implica el escamoteo de los coches, sino la conversión de la esquiva función Circular en arquitectura. Su propuesta asume y expone el movimiento mecanizado como parte de la experiencia metropolitana, redefiniendo la vía rápida como la grande estructura elevada que permite recuperar el área del valle para el parque urbano. Pero su diseño encarna una conciencia explícita de lo paradójico. El parque no pretende ocultar el viaducto, ni suavizar visualmente el impacto de su apariencia mecánica. La “transparencia y ligereza” (Bo Bardi, 1981) de la estructura no son un recurso para activar algún tipo de efecto de camuflaje, destinado a subsumir el gigantesco viaducto en el paisaje. Nadie podría seriamente pretender que pilares de acero de 5 metros de diámetro, estabilizados por fantásticas raíces metálicas, pudieran mimetizarse con el parque circundante, en una maniobra conciliadora. Como ha sostenido Leo Marx en el célebre *Machine in the Garden*, el papel del artista en la larga era moderna no fue buscar el término medio entre civilización y naturaleza, sino exponer una relación compleja y contradictoria (Marx, 1964). Lina asumió ese papel. La obsesión por la máquina y el anhelo por la naturaleza –las dos caras enfrentadas del espíritu moderno– forman parte de su diseño, y la expresión figurativa prestada a sus inmensos “árboles de acero” enseña con la dureza necesaria las ambivalencias implicadas en la ambición del desarrollo.³

Notas

¹ Una versión inicial del presente trabajo fue presentada en la conferencia internacional *Architecture, Infrastructure, Landscape. Construction and Representation of the Territory in Latin America*, organizada por Joaquín Medina Warmburg, KIT, Karlsruhe Institute für Technologie, Karlsruhe, octubre de 2021.

² Para una revisión completa de los debates y demás proyectos no construidos para el valle ver Bucci (1998).

³ Este trabajo ha sido realizado con el apoyo del CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Brasil).

Referencias

- Andrade, M. (2013). *Poesias Completas*. Vol. 1. Nova Fronteira.
- Andrade, M. (2013). *Poesias Completas*. Vol. 2. Nova Fronteira.
- Anhangabaú. Reurbanização devolve o vale ao povo. (1992). *Projeto* (149), 100-103.
- Beal, S. (2013). *Brazil under construction. Fiction and Public Works*. Palgrave Macmillan.
- Bo Bardi, L. (1981). Anhangabaú Tobogã. Acervo do Instituto Lina Bo e P.M. Bardi. <https://portal.institutobardi.org/>
- Bo Bardi, L. (2002). Contribuição propedêutica ao ensino da teoria da arquitetura [1957]. Instituto Lina Bo e P.M. Bardi.
- Bo Bardi, L. (2018). Anhangabaú Tobogã, Concurso de Projetos, 1981. En M.C. Ferraz, (Org.), *Lina Bo Bardi* (5ª ed.) (pp. 252-255), Romano Guerra Editora.
- Bucci, A. (1998) Anhangabaú, o Chá e a Metrópole. Dissertação de Mestrado. FAUUSP.
- Bucci, A.; Davids, R. (2016). São Paulo's Topography and the Utopian Democracy. En R. Davids, (Ed.), *Shaping Terrain. City Building in Latin America*, (pp. 62-76). University Press of Florida.
- Campos, C.M. (2009). Do classicismo moderno à tradição inventada: O Palácio Paulista. En 8º *Seminário Docomomo Brasil*, UFRJ, Docomomo Brasil. <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/095.pdf>
- Carvalho, M.R. (1987). *Dicionário Tupi (antigo) – Português*. Biblioteca Digital Curt Nimuendajú. <http://www.etnolingustica.org>
- Carvalho, R.S. (2000) Jardins modernistas. *Teresa. Revista de Literatura Brasileira* (1), 195-214. <https://www.revistas.usp.br/teresa/article/view/121089>
- Campos, E. (2008). São Paulo antigo: plantas da cidade. *Informativo Arquivo Histórico Municipal*, 4 (20). <http://www.arquivohistorico.sp.gov.br>
- Comas, C.E. (2014). LBB: Three city pieces, 1976-88. En H. Torrent, (Ed.), *El desafío del tiempo. Proyecto y persistencia del movimiento moderno*, (pp. 41-48). Docomomo Chile.
- Costa Cabral, C. (2016). On Circulation: Lina Bo and CIAM's Fourth Function. En A. Tostões; Z. Ferreira, (Eds.), *Proceedings of the 14th Docomomo International Conference*. Adaptive reuse. The modern movement towards the future (pp. 788-793). Docomomo International; Casa da Arquitetura.
- Costa Cabral, C. (2018). Lina Bo and the Aqueduct of Cars. En H. Serazin; C. Franchini; E. Garda, (Orgs.) *Proceedings of the MomoWo Conference, Women's Creativity since the Modern Movement (1918-2018). Towards a New Perception and Reception* (pp. 926-932). ZRC SAZU, France Stele Institute of Art History, 2018.
- Costa Cabral, C. (2019). Lina Bo Bardi y el suburbio. *ARQ* (103), 90-103. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962019000300090>
- Costa Cabral, C. (2022). On Nature and Environmentalism: Notes on Brazilian Modern Architecture's Legacy. En C. Jordá; M. Palomares; A. Tostões; U. Pottgiesser, (Eds.) *Proceedings of the 17th International Docomomo Conference. Modern Design: Social Commitment & Quality of Life*. Docomomo International, Universitat Politècnica de Valencia.
- Ferraz, M.C. (Org.), (1993) *Lina Bo Bardi* (1ª ed.) Instituto Lina Bo e P.M. Bardi; Empresa das Artes.
- Fontenele, S. (2011). Duas propostas para o Anhangabaú. *Veneza*, textos de arquitetura. <https://revistaveneza.wordpress.com/2011/07/25/duas-propostas-para-o-anhangabau/>
- Hitchcock, H. R. (1955). *Latin American Architecture since 1945*. The Museum of Modern Art.
- Jencks, C. (1977). *The language of post-modern architecture*. Academy Editions.

- Le Corbusier (1929). Corolário Brasileiro. Conferencia no Rio de Janeiro, 8 de dezembro de 1929, Associação dos Arquitetos. En C.R. Santos; M.C.S. Pereira; R.V.S. Pereira; V.C. Silva, *Le Corbusier e o Brasil* (pp. 87-96). Tessela, Projeto, 1987.
- Le Corbusier (1957). *La Charte d'Athenes*. Paris: Les Éditions de Minuit.
- Lewer, L. (2021). Vale do Anhangabaú recebe público de maneira tímida e incompleta após reforma. *Folha de São Paulo*, 5 de agosto.
- Lima, Z. (2013). *Lina Bo Bardi*. Yale University Press.
- Lima, Z. (2021). *Lina Bo Bardi. O que eu queria era ter história*. Companhia das Letras.
- Machado, G.M.C. (2022). Cidade para quais pessoas? Sobre as contradições da reforma do Vale do Anhangabaú. *Tempo Social. Revista de Sociologia da USP* (34), 153-174.
<https://www.revistas.usp.br/ts/article/view/190441>.
- Marx, L. (1964). *The Machine in the Garden, Technology and the pastoral ideal in America*. Oxford University Press.
- Meadows, D.H.; Meadows, D.L.; Randers, J.; Behrens, W. (1972). *The Limits to Growth. A report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*. Universe Books.
- Mumford, L. (1962). Mother Jacobs' Home Remedies. *The New Yorker*. Diciembre 1. <https://www.newyorker.com/magazine/1962/12/01/the-sky-line-mother-jacobs-home-remedies>
- Oliveira, O. (2006) *Lina Bo Bardi. Sutis substâncias da arquitetura*. Romano Guerra Editora.
- Oliveira, O. (2018) *Lina Bo Bardi. Obra construída*. Gustavo Gili.
- Reis, N.G. (2010a). *Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo. Grandes obras e urbanização*. Vol. I, 1800-1889. Editora da Universidade de São Paulo.
- Reis, N.G. (2010b). *Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo. Grandes obras e urbanização*. Vol. II, 1889-1930. Editora da Universidade de São Paulo.
- Requalificação do Anhangabaú (2023). *Gestão Urbana, Cidade de São Paulo*. <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/anghangabau/>
- Rolnik, Raquel (2019). Como não livrar o Anhangabaú de seus velhos problemas. *LabCidade*. Laboratorio Espaço Público e Direito à Cidade. <http://www.labcidade.fau.usp.br/como-nao-livrar-o-anghangabau-dos-seus-velhos-problemas/>
- Rubino, S.; Grinover, M. Orgs. (2009). *Lina por escrito. Textos escolhidos de Lina Bo Bardi*. Cosac Naify.
- Sánchez Llorens, M.; Fontán del Junco, M.; Toledo Gutiérrez, M. Eds. (2018). *Lina Bo Bardi. Tupí or not Tupí. Brasil 1946-1992*. Catálogo de exposición. Fundación Juan March.
- Santos, C.R. (1992). Assim nas bordas e por dentro, os ratos foram roendo toda a nossa cidade da Bahia. *Projeto* (149), 54-55.
- Semana de 22. Antecedentes e conseqüências* (1972). Exposição comemorativa do cinquentenário. Museu de Arte de São Paulo.
- Sert, J.L. (1947). *Can our cities survive? An ABC of urban problems, their analysis, their solutions based on the proposals formulated by the C.I.A.M. International Congress for Modern Architecture*. The Harvard University Press, Geoffrey Cumberlege, Oxford University Press.
- Simões Jr., J.G. (2004). *Anhangabaú. História e urbanismo*. Editora Senac; Editora Oficial do Estado de São Paulo.
- Smithson, R. (1973). Frederick Law Olmsted y el paisaje dialéctico. En I. Ábalos, (Ed.), *Naturaleza y artefacto. El ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos*. (pp. 31-48). Gustavo Gili, 2009. (Publicado originalmente en *Artforum*, febrero de 1973.)

- Spirn, A. W. (1985). Urban Nature and Human Design: Renewing the Great Tradition. En: J. M. Stein. (Ed.), *Classic Readings in Urban Planning* (pp. 475-497). Island Press, 2001. (Publicado originalmente en *Journal of Planning Education and Research*, febrero de 1973.)
- Zein, R. V. (1992). Fábrica da Pompéia, para ver e aprender. *Projeto* (149), 24-35.
- Zelko, F. (2014). The politics of nature. En A. Isenberg, (Ed.), *The Oxford Handbook of Environmental History* (pp. 716-742). Oxford University Press.
- Wilheim, J. (1981). Reurbanização do Vale do Anhangabaú.
<http://www.jorgewilheim.com.br/legado/Projeto/visualizar/1835>.

Claudia Costa Cabral

Arquitecta, Doctora. Profesora Titular. Investigadora del CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Brasil). Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR) Departamento de Arquitetura, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Rua Sarmento Leite, 320. Porto Alegre, RS - Brasil. CEP 90050-170.

claudiacostacabral@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-0079-1861>