

Sabrina Studart Fontenele Costa

Relações entre o traçado urbano e os edifícios
modernos no Centro de São Paulo.
Arquitetura e Cidade (1938/1960).

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de
Doutor em Arquitetura e Urbanismo.
Área de concentração: História e Fundamentos da
Arquitetura e do Urbanismo
Orientadora: Profa. Dra. Regina Maria Prosperi Meyer

São Paulo, 2010.

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL
DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU
ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE
CITADA A FONTE.

E-MAIL: fontenel@usp.br

Costa, Sabrina Studart Fontenele
C837r Relações entre o traçado urbano e os edifícios modernos
no Centro de São Paulo. Arquitetura e cidade (1938/1960) /
Sabrina Studart Fontenele Costa. -- São Paulo, 2010.
274 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: História e
Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – FAUUSP.
Orientadora: Regina Maria Prosperi Meyer

1.Áreas centrais – São Paulo(SP) 2.Arquitetura moderna
3.Edifícios altos 4.Renovação urbana 5.Cidades (História)
6.História da arquitetura I.Título

CDU 711.523(816.11)

O presente trabalho foi realizado com o apoio da FAPESP
– Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

Para a minha Lina.

Na galeria
Cada clarão
É como um dia depois de outro dia
Abrindo salão
Passas em exposição
Passas sem ver teu vigia
Catando a poesia
Que entornas no chão

(**As vitrines, Chico Buarque, 1981**)

AGRADECIMENTOS

À Fundação de Amparo à Pesquisa (FAPESP), pela bolsa de estudo concedida, imprescindível para a realização deste trabalho.

Aos professores José Eduardo de Assis Lefévre e Luis Espallargas pelas sugestões e contribuições no exame de qualificação.

À profa. Regina Meyer, pela orientação desta tese, conversas, apoio e amizade desenvolvida ao longo desses anos de pesquisa.
Aprendi mais do que essa tese possa aqui apresentar.

Aos funcionários da Biblioteca da Câmara Municipal de São Paulo, da Faculdade de Belas Artes e da FAU-USP, especialmente à Maria José e Rejane, por toda ajuda concedida.

Ao arquiteto Eduardo Ferroni, pelo material concedido sobre o Conjunto Metrópole e ao arquiteto Bergamin, do escritório Julio Neves Arquitetura, pela atenção com os arquivos do Conjunto Zarvos.

Ao Aloisio Ximenes, João Osinski, Gustavo Delonero e especialmente à Laura Lourenção, pela ajuda com os levantamentos e desenhos. À Andrea Tourinho pelas sugestões bibliográficas.

À professora Helena Ayoub e ao professor Julio Roberto Katinsky pelo aprendizado nos dias que compartilhamos projetos e idéias no antigo escritório da rua Maranhão.

Aos amigos que fiz na vida acadêmica, com quem compartilhei dúvidas, conversas e horas na biblioteca: Aline Regino, Mari Boghosian, Roseli D'Elboux, Claudia Reis, Flavia Brito, Luciana Travassos, Rafael Urano, João Sodré e Lara Melo.

À amiga de infância Mara Diógenes, pela revisão cuidadosa dos textos.

À querida Gal, pela preciosa dedicação ao projeto gráfico.

Aos amigos Clevio Rabelo, Diego Matos, Tiago Guimarães, Marília Borges, Beatriz Rufino, Paula Rallo e Mayra Aquino que me apoaram e tornaram alguns momentos muito mais fáceis.

A Clarice Lima, Luisa Santos e Jô Santos pela ajuda constante com a rotina.

Aos meus pais e irmãs Livia e Luma, pela torcida. Especialmente minha mãe, por dividir os cuidados de Lina nos momentos mais difíceis.

À vovó Celeste e ao vovô Juca Fontenele (in memorian) que não viram o resultado final desse processo, mas sempre acreditaram que eu seria capaz.

E, principalmente, ao Daniel por dividir comigo todos os momentos.

RESUMO

Esta tese de doutorado defende a hipótese de que a arquitetura moderna do Centro de São Paulo estabeleceu novas funções para seus pavimentos térreos e garantiu uma relação intensa entre o edifício e o espaço urbano. A produção analisada - construída entre as décadas de 1930 e 1960 – vinculava-se diretamente ao novo traçado urbano e à legislação referente ao Plano de Avenidas. Na primeira metade do século XX, iniciou-se a construção de uma nova estrutura urbana nos lotes urbanos próximos à Praça da República, a partir de investimentos governamentais e particulares. A iniciativa privada foi estimulada a construir a paisagem urbana seguindo uma legislação que vinculava a permissão de maiores alturas ao desenho arquitetônico desejado pelo poder público. Nestes termos e considerando os diversos aspectos de transformação urbana da cidade, entre eles um novo traçado urbano e a verticalização do Centro da cidade, é possível afirmar que a escala das novas intervenções influenciou de modo determinante a relação do edifício com a rua e influenciou o aparecimento de novos partidos arquitetônicos. A pesquisa, então, parte da análise dos novos programas urbanos, da legislação existente, dos aspectos culturais da metrópole e dos projetos arquitetônicos de um período de grande relevância na história da cidade de São Paulo, a fim de constatar a relação dos edifícios estudados com o contexto urbano em que se inseriram.

Palavras-chave: arquitetura moderna, edifícios altos, renovação urbana, São Paulo, história da cidade e da arquitetura.

ABSTRACT

This dissertation reveals how the modern architecture of downtown São Paulo developed new functions for ground floors, setting up an intense relationship between the building and the urban space. The analyzed structures – built between the 1930s and 1960s – were linked closely with the implementation of the Avenues Plan, with its specific legal provisions and urban plan. The construction of a new urban landscape took place during the first half of the twentieth century in the lots adjacent to the Republic Square, as a result of both public and private investments. Private enterprise was given incentives to respect the urban plan by linking building permits for taller structures with the intended architectural design. The scale of the resulting urban transformation, including the opening and expansion of new roads and the vertical growth of the downtown, influenced decisively the relationship between the street and the edifice and lead to the emergence of new currents in architecture. This dissertation discusses the urban plan, legal provisions, cultural aspects, and architectural projects associated with a period of great importance in the history of São Paulo in order to reveal the essential relationships between individual structures and the broader urban context in which they appeared.

Key-words: modern architecture, tall buildings, urban renewal, São Paulo, history of architecture and urbanism.

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÃO

Figura 1: Diagrama de construções anuais de São Paulo - p. 47.

Figura 2: Mapa da cidade de São Paulo, em 1881 – p.48.

Figura 3: Mapa da cidade de São Paulo, em 1897 – p.48.

Figura 4: Intervenções presentes no Plano de Avenidas e a área do Centro Novo – p.49.

Figura 5: Proposta do Plano de Avenidas – p.51.

Figura 6: Esquema teórica para São Paulo apresentado do Plano - p.51.

Figura 7: Aquarela proposta da Praça da República – p. 53.

Figura 8: Obras do Plano de Avenidas – p.53.

Figura 9: Avenida Anhangabaú – p.53.

Figura 10: Abertura da avenida Ipiranga – p.53.

Figura 11: Proposta de remodelação do Anhangabaú – p. 54.

Figura 12: Proposta de remodelação do Anhangabaú – p. 54.

Figura 13: Proposta de Bouvard para reordenação da área central – p.56.

Figura 14: Proposta alternativa de Bouvard para o Anhangabaú – p. 56.

Figura 15: Manhattan Life Insurance Building – p.59.

- Figura 16: Singer Building – p.59.
- Figura 17: Woolworth Building – p.59.
- Figura 18: Cidade Contemporânea para 3 milhões de habitants – p.61.
- Figura 19: Manhattan e Cidade Contemporânea – p.61.
- Figura 20: Primeiro projeto de arranha-céus de Mies van der Rohe – p.63.
- Figura 21: Segundo projeto de arranha-céus de Mies van der Rohe – p.63.
- Figura 22: Edifício Lake Shore Drive 860 em construção – p. 64.
- Figura 23: Seagram Building – p. 65.
- Figura 24: Projetos para o Chicago Tribune Building – p. 66.
- Figura 25: Palácio Barolo – p. 67.
- Figura 26: Edifício Salvo – p. 67.
- Figura 27: São Paulo (135831) – p. 69
- Figura 28: São Paulo (Gazo) – p. 69.
- Figura 29: Anúncio de crescimento da cidade – p. 70.
- Figura 30: Edifício Martinelli – p.71.
- Figura 31: Edifício Martinelli – p. 71.
- Figura 32: Biblioteca Municipal em construção – p. 73.
- Figura 33: Fachada da Biblioteca Municipal – p. 73.
- Figura 34: Pavilhão de Nova York – p. 75.
- Figura 35: Capa do Brazil Builds – p. 75.
- Figura 36: Edifício Esther – p. 80.
- Figura 37: Interior do edifício Esther – p. 80.
- Figura 38: Projeto aprovado do Parque Ibirapuera – p. 82.
- Figura 39: Anteprojeto do Parque Ibirapuera – p. 83.
- Figura 40: Espiral símbolo do progresso da cidade – p. 83.
- Figura 41: Praça da Sé – p. 88.
- Figura 42: Palacete Santa Helena – p. 88.
- Figura 43: Largo da Sé – p. 88.
- Figura 44: Mapa do Largo da Sé – p. 89.
- Figura 45: Lei n.2332 (largura das vias e altura dos edifícios) – p. 93.
- Figura 46: Lei n.3427 (largura das vias e altura dos edifícios) – p. 94.

Figura 47: Planta histórica da cidade de São Paulo – p. 96.

Figura 48: Centro Novo no mapa da província de São Paulo (1877) – p.97.

Figura 49: Planta geral da capital de São Paulo (1897) – p.97.

Figura 50: Morro do Chá (1917) – p. 99.

Figura 51: Versão final do Perímetro de Irradiação - p.102.

Figura 52: Traçado de alargamento da avenida São João – p. 103.

Figura 53: Ato n. 663 – p. 104.

Figura 54: Decreto-lei n.75 – p.107.

Figura 55: Edifício 9 de Julho – p.107.

Figura 56: Decreto-lei n.92 – p.109.

Figura 57: Desenhos de Hugh Ferriss – p. 112.

Figura 58: Casa da Rua Santa Cruz – p.117.

Figura 59: Casa da Rua Itápolis – p.117.

Figura 60: Columbus – p. 117.

Figura 61: Estudo de implantação do edifício Japurá – p. 120.

Figura 62: Maquete do edifício Japurá – p. 120.

Figura 63: Edifício Itália – p.122.

Figura 64: Sede do Jornal Estado de São Paulo – p.123.

Figura 65: Implantação da Sede do Jornal Estado de São Paulo – p.124.

Figura 66: Edifícios nos pontos focais do circuito de avenidas – p.125.

Figura 67: Colunata do Cine Paissandu – p. 131.

Figura 67: Hall do Cine Paissandu – p. 131.

Figura 69: Planta do Cine Paissandu – p. 131.

Figura 70: Corte do Cine Paissandu – p. 131.

Figura 71: Cine Marabá – p.132.

Figura 72: Cine Marabá – p.132.

Figura 73: Cine Marabá – p.132.

Figura 74: Cine Ipiranga e Hotel Excelsior – p. 133.

Figura 75: Cine Ipiranga e Hotel Excelsior – p. 133.

Figura 76:Lote de implantação do Cine Ipiranga e Hotel Excelsior – p.133.

Figura 77: Planta do pavimento térreo do Cine Ipiranga e Hotel

Excelsior – p. 133.

Figura 78: Cinemas da Cinelândia paulistana – p.134.

Figura 79: Relação entre conjunto arquitetônico e vias no Plano de Avenidas – p. 135.

Figura 80: Corte transversal das grandes artérias – p. 136.

Figura 81: Terraço com café proposto no Plano de Avenidas – p. 138.

Figura 82: Acesso ao Burlington Arcade – p.142.

Figura 83: Acesso ao Burlington Arcade – p.142.

Figura 84: Acesso ao Piccadilly Arcade – p.142.

Figura 85: Galeria Vittorio Emanuele – p.144.

Figura 86: Estudo tipológico sobre evolução das galerias europeias – p.145.

Figura 87: Estudo tipológico sobre evolução das galerias europeias – p.145.

Figura 88: Galerias de Crystal de Jules Martin – p. 147.

Figura 89: Galerias de Crystal de Jules Martin – p. 148.

Figura 90: Galeria Vittorio Emanuelle – p. 148.

Figura 91: Implantação edifícios Esthere Arthur Nogueira (1930) – p.150.

Figura 92: Implantação edifícios Esthere Arthur Nogueira (1950) – p.150.

Figura 93: Vias com proposta de galerias – p.151.

Figura 94: Maison Dom-ino – p. 152.

Figura 95: Imagens dos “5 pontos para uma nova arquitetura” – p.153.

Figura 96: A cidade moderna de Le Corbusier – p. 154.

Figura 97: Comparação entre a implantação do Palácio das Nações e um arranha-céu – p. 155.

Figura 98: Proposta para o Rio de Janeiro (1929) – p. 155.

99: Planta do MEC – p. 156.

Figura 100: Corte do MEC – p. 156.

Figura 101: Foto do MEC – p.156.

Figura 102: Foto do edifício Prudência – p. 157.

Figura 103: Planta do pavimento térreo – p. 157.

Figura 104: Edifício Louveira – p.157.

Figura 105: Pilotis da galeria Califórnia – p. 158.

Figura 106: Pilotis da galeria Califórnia – p. 158.

Figura 107: Pilotis da galeria Califórnia – p. 158.

Figura 108: Implantação do edifício Califórnia na quadra – p. 159.

Figura 109: Implantação do Califórnia (1930) – p. 160.

Figura 110: Implantação do Califórnia (1950) – p. 160.

Figura 111: Implantação do Califórnia (1970) – p. 160.

Figura 112: galeria comercial do Califórnia – p. 160.

Figura 113: galeria comercial do Califórnia – p. 160.

Figura 114: galeria comercial do Califórnia – p. 160.

Figura 115: Planta da galeria comercial do Califórnia – p.161.

Figura 116: Fachada da torre do Califórnia – p.161.

Figura 117: galeria comercial do Califórnia – p.161.

Figura 118: galeria comercial do Califórnia – p.161.

Figura 119: galeria comercial do Califórnia – p.161.

Figura 120: Corte do Califórnia – p.162.

Figura 121: Implantação do Eiffel (1930) – p. 163.

Figura 122: Implantação do Eiffel (1950) – p. 163.

Figura 123: Implantação do Eiffel (1970) – p. 163.

Figura 124: Interior da galeria do Eiffel – p. 164.

Figura 125: Acesso à galeria do Eiffel – p. 164.

Figura 126: Implantação do edifício Eiffel na quadra – p.164.

Figura 127: Edifício Eiffel após inauguração – p. 165.

Figura 128: Anúncio do empreendimento – p.165.

Figura 129: Acesso à galeria R. Monteiro – p. 166.

Figura 130: Torre da galeria R. Monteiro – p. 166.

Figura 131: Galeria R. Monteiro atualmente – p. 166.

Figura 132: Planta da galeria – p. 167.

Figura 133: Corte da galeria – p. 168.

Figura 134: Acessos e conexões entre as galerias Itá e R. Monteiro – p.168.

Figuras 135: Marquise da galeria R. Monteiro – p. 168.

Figuras 136: Acesso à galeria R. Monteiro – p. 168.

Figura 137: Entrada à galeria R. Monteiro pela rua 24 de Maio – p.168.

- Figura 138: Implantação da galeria R. Monteiro (1930) – p. 169.
- Figura 139: Implantação da galeria R. Monteiro (1950) – p. 169.
- Figura 140: Implantação da galeria R. Monteiro (1970) – p. 169.
- Figura 141: Fachada do edifício Louvre – p. 175.
- Figura 142: Mezanino do edifício Louvre – p. 175;
- Figura 143: Passagem pelo edifício Conde Penteado – p. 176.
- Figura 144: Fragmento da Planta Geral da Capital de São Paulo – p. 177.
- Figura 145: Acesso ao cinema do edifício Califórnia – p. 183.
- Figura 146: Situação atual do acesso ao antigo cinema – p. 184.
- Figura 147: Planta da Villa Savoye – p.191.
- Figura 148: Planta da Villa Savoye – p.191.
- Figura 149: Cozinha da Villa Savoye – p.192.
- Figura 150: Implantação da Villa Savoye – p. 192.
- Figura 151: Acesso ao terraço da Villa Savoye – p. 192.
- Figura 152: Rampa de acesso ao terraço da Villa Savoye – p. 193.
- Figura 153: Implantação do Conjunto Metrópole (1930) – p. 194.
- Figura 154: Implantação do Conjunto Metrópole (1950)– p. 194.
- Figura 155: Implantação do Conjunto Metrópole (1970) – p. 194.
- Figura 156: Croqui de Gasperini – p. 195.
- Figura 157: Maquete do embasamento da torre – p. 195.
- Figura 158: Torre recém-construída na avenida São Luiz – p. 195.
- Figura 159: Acesso e circulação do térreo – p. 196.
- Figura 160: Acesso à galeria – p. 196.
- Figura 161: Acesso à galeria – p. 196.
- Figura 162: Acesso à galeria – p. 196.
- Figura 163: Jardim interno da galeria comercial – p. 197.
- Figura 164: Jardim interno da galeria comercial – p. 197.
- Figura 165: Metrópole e quadra onde se insere – p. 199.
- Figura 166: Planta do subsolo (Passeio Nova York) – p. 200.
- Figura 167: Planta do térreo (Passeio São Paulo) – p. 200.
- Figura 168: Planta da primeira sobreloja (Passeio Londres) – p. 200.

Figura 169: Planta da segunda sobreloja (Passeio Paris) – p. 201.

Figura 170: Planta da terceira sobreloja (Passeio Capri) – p. 201.

Figura 171: Cinema Metrópole – p.202.

Figura 172: Jardim da última laje – p. 202.

Figura 173: As 3 praças da galeria – p. 203.

Figura 174: Escadas rolantes e o deslocamento pela galeria – p. 204

Figura 175: Escadas rolantes e o deslocamento pela galeria – p. 204.

Figura 176: Croqui da galeria – p.204.

Figura 177: Mezanino e copa das árvores – p. 205.

Figura 178: Mezanino e copa das árvores – p. 205.

Figura 179: Implantação do Conjunto Zarvos (1930) – p. 205.

Figura 180: Implantação do Conjunto Zarvos (1950) – p. 205.

Figura 181: Implantação do Conjunto Zarvos (1970) – p. 205.

Figura 182: Conjunto Zarvos – p. 206.

Figura 183: Conjunto Zarvos – edifício na quadra – p. 207.

Figura 184: Galeria acesso pela avenida São Luiz – p. 208.

Figura 185: Galeria Acesso pela Consolação – p. 208.

Figura 186: Plantas das torres comercial e residencial – p. 209.

Figura 187: Corte do conjunto – p.209.

Figura 188: Percurso na galeria – p. 210.

Figura 189: Percurso na galeria – p. 210.

Figura 190: Percurso na galeria – p. 210.

Figura 191: Conjunto Zarvos – implantação no lote e acesso – p.211.

Figura 192: Acesso ao Conjunto pela avenida Consolação – p. 212.

Figura 193: Acesso ao Conjunto pela avenida Consolação– p. 212.

Figura 194: Acesso ao Conjunto pela avenida São Luiz – p. 212.

Figura 195: Perspectiva do Conjunto – p. 212.

Figura 196: Estudo do Federal Center, em Chicago – p.215.

Figura 197: Implantação dos edifícios – p.216.

Figura 198: Maquete do conjunto – p. 216.

Figura 199: Conjunto arquitetônico do Federal Center – p. 216.

Figura 200: Implantação dos edifícios – p. 218.

Figura 201: Marquise do Cine Ipiranga – p. 218.

Figura 202: Marquise do Copan – p.218.

Figura 203: Marquise da galeria R. Monteiro – p. 218.

Figura 204: Projeção da galeria sobre a rua – p. 219.

Figura 205: Projeção da galeria sobre a rua – p. 219.

Figura 206: Painel de Di Cavalcanti na sede do jornal Estado de São Paulo – p. 221.

Figura 207: Painel de Portinari na Galeria Califórnia – p. 221.

Figura 208: Edifícios modernos com a tipologia embasamento-torre – p. 222.

Figura 209: Torre e embasamento do edifício Itália – p. 223.

Figura 210: Torre e embasamento do edifício Itália – p. 223.

Figura 211: Torre e embasamento do edifício Itália – p. 223.

Figura 212: Maquete do Conjunto Metrópole – p. 224.

Figura 213: Conjunto Metrópole e vizinhança – p.224.

Figura 214: Rockefeller Center – p. 228.

Figura 215: Rockefeller Center – p. 228.

Figura 216: Proposta original para o Copan: perspectiva do conjunto – p. 232.

Figura 217: Proposta original para o Copan: planta do térreo – p. 232.

Figura 218: Planta do andar tipo (primeiro ao décimo segundo pavimento) – p. 234.

Figura 219: Planta do andar tipo (décimo terceiro ao trigésimo segundo pavimento) – p. 234.

Figura 220: Corte do Copan – p. 234.

Figura 221: Curvas do Copan – p.235.

Figura 222: Brises da torre do Copan – p. 235.

Figura 223: Implantação do Copan (1930) – p. 236.

Figura 224: Implantação do Copan (1950) – p. 236.

Figura 225: Implantação do Copan (1970) – p. 236.

Figura 226: Galeria do Copan – p. 236.

Figura 227: Acesso do edifício Copan – p.237.

Figura 228: Acesso do edifício Copan – p.237.

Figura 229: Acesso do edifício Copan – p.237.

Figura 230: Acesso do edifício Copan – p. 237.

Figura 231: Rua Unaí:- p. 237.

Figura 232: Planta da galeria no lote e acessos – p. 237.

Figura 233: Pilotis da Unidade de Marseille – p. 238.

Figura 234: Terraço com equipamentos da Unidade de Marseille – p. 238.

Figura 235: Edifício Viadutos – p. 240.

Figura 236: Edifício Parque das Acáias – p.240.

Figura 237: Planta do edifício Nações Unidas – p. 241.

Figura 238: Planta do edifício Nações Unidas – p. 241.

Figura 239: Edifício Nações Unidas – p. 242.

Figura 240: Conjunto Nacional e a diferença de escala na região – p. 243.

Figura 241: Conjunto Nacional e a relação entre o embasamento e a rua – p. 243.

Figura 242: Planta do Conjunto Nacional – p. 244.

Figura 243: Corte do Conjunto Nacional – p. 244.

INTRODUÇÃO

pág. 27

CAPÍTULO 01



TRANSFORMAÇÕES URBANAS E OS ARRANHA-CÉUS
DE SÃO PAULO. APROXIMAÇÕES DO TEMA

pág. 41

CAPÍTULO 02



A CRIAÇÃO DA CIDADE MODERNIZADA PELA
INICIATIVA PRIVADA. ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO
PERTINENTE.

pág. 87

CAPÍTULO 03



URBANIDADE E CONTINUIDADE DOS ESPAÇOS
PÚBLICO DOS EDIFÍCIOS MODERNOS DO
CENTRO DE SÃO PAULO

pág. 129

CAPÍTULO 04



O EDIFÍCIO NA CIDADE E
A CIDADE NO EDIFÍCIO

pág. 189

CONSIDERAÇÕES FINAIS

pág. 249

BIBLIOGRAFIA

pág. 257

S U M Á R I O

1.1 (Re) construindo a cidade do século XX.....	45
1.2 Arranha-céus: arquitetura como elemento urbano.....	57
1.3 Novos edifícios e a nova arquitetura da cidade.....	68

2.1 Breve histórico dos primeiros arranha-céus da cidade. Do Centro Velho para o Centro Novo.....	87
2.2 As mudanças no Centro Novo.....	95
2.3 A mudança na legislação e o incentivo aos edifícios altos ao longo das grandes vias.....	101
2.3 A arquitetura moderna dos grandes empreendimentos imobiliários.....	116

3.1 O incentivo à criação nos térreos de espaços de convivência.....	129
3.2 A permeabilidade como recurso comercial.....	138
3.3 As primeiras galerias em São Paulo e a consolidação da tipologia no Centro.....	146
3.4 Galerias nos embasamentos comerciais dos arranha-céus modernos.....	150
3.5 A permeabilidade das galerias no Centro Novo.....	169
3.6 Espaços de encontro e eventos artísticos no Centro Novo....	174

4.1 O prolongamento da vida urbana para os edifícios modernos: utilização de níveis e a atração para os outros andares....	189
4.2 A presença de duas escadas diferenciadas nos edifícios estudados.....	213
4.3 A multifuncionalidade como recurso de atração dos térreos e a relação com as torres.....	225





Documentário, 1966

“

Talvez a mais audaciosa contribuição da arquitetura moderna ortodoxa seja seu chamado espaço fluente, usado para realizar a continuidade de interior e exterior.

(VENTURI, 2004: p.90)

INTRODUÇÃO

27

Nos térreos dos edifícios modernos do Centro de São Paulo, acessos foram abertos e diversas funções foram implantadas de maneira a possibilitar o ritmo frenético das metrópoles e a garantir uma urbanidade destes lugares. Muitos deles, construídos nas décadas de 1950 e 1960, acabaram por explorar a ligação com a calçada, ao incorporar lojas, galerias, mezaninos e marquises, constituindo uma permanente interação dentro-fora, público-privado. Seus térreos se configuravam como espaços de permanência e passagem das pessoas que trabalhavam, moravam, circulavam e se divertiam pela região, como extensão das ruas.

A relação entre exterior e interior na arquitetura moderna já foi alvo de diversas críticas e estudos. A partir da década de 1960, é possível perceber um interesse crescente pelas questões relativas ao papel dos espaços públicos como transformadores de vida urbana nas cidades. Neste contexto, muitas vezes atribuiu-se o fracasso dos espaços públicos, propostos pelos arquitetos vinculados ao movimento moderno, aos limites pouco definidos entre espaços internos e externos. Diversos autores apontam os

ideais do urbanismo, propostos pelo movimento moderno, como os responsáveis pelo surgimento de espaços áridos, desprovidos de relação com o entorno e sem grandes atrativos para atividades coletivas (JACOBS, 2001; HARVEY, 2005). Apesar das críticas negativas, percebe-se que nos edifícios modernos de São Paulo, construídos nas décadas de 1950 e 1960, a relação entre interior e exterior dos mesmos estimulou a vitalidade da região.

Sennett (1998) - em seu livro “O declínio do homem público” - procurou demonstrar que, a partir do século XIX, tem início um progressivo estreitamento da esfera pública motivada pelo alargamento e interiorização da vida privada. Para ele, a rua passou a se constituir num lugar de passagem obrigatória – suporte e transporte para a casa e para o trabalho – perdendo sua significação social.

O Centro de São Paulo, em meados do século XX, apresentava características que vão de encontro a essa ideia de Sennett. Ali, nos espaços urbanos e arquitetônicos, se formou uma rede de sociabilidade tão marcante que algumas dessas experiências podem ser vislumbradas em obras da literatura, cinema, poesia, fotografia e artes plásticas, que retratam o período. Nos bares, cafés, restaurantes, primeiros museus, bibliotecas, galerias de arte ou galerias comerciais era possível encontrar conhecidos e estranhos. Os espaços urbanos, mas também os arquitetônicos, eram os legítimos lugares de debate e trocas, espaço para o público que exercia as mais diversas atividades na região: trabalho, habitação, lazer e circulação.

O entendimento de espaço público aqui se vincula diretamente a espaços mediadores de possíveis encontros e trocas de experiências, sociais e comunicativas, constituindo lugares de permanência e não somente de passagem. Espaços de usos, sobretudo, coletivos e marcados pela diversidade de atividades que ali ocorrem.

O próprio termo “público”, a partir do século XIX, “veio a significar uma vida que se passa fora da vida da família e dos amigos íntimos; na região pública, grupos sociais complexos e dispareis teriam que entrar em contato inelutavelmente” (SENNETT, 1998, p.32).

Em São Paulo, a arquitetura moderna implantou-se com intensidade em um período de grandes transformações físicas ocasionadas pelo crescimento territorial, econômico e demográfico. Em oposição à ideia de cidade dispersa que se fortalecia neste

momento – com a formação das periferias e a expansão da cidade industrial – o Centro Novo¹ demonstrava uma vitalidade urbana graças às diversas funções ali implantadas (atividades culturais, comércio, serviço, habitação) e pelos espaços construídos. Pilotis, corredores-ruas, acessos por diferentes níveis, liberação do térreo e construção de galerias enfatizavam a íntima relação (ou a falta de limites) entre os espaços internos e externos nas construções modernas. Eram espaços privados com características de espaços públicos.

Neste sentido, a agitação do Centro Novo atraiu investidores para os poucos terrenos vazios disponíveis e para novos empreendimentos imobiliários. As poucas casas e chácaras existentes na região foram substituídas por novos arranha-céus. A arquitetura moderna deixava de ser vista como uma inovação em termos de desenho, mas passava ao gosto dos compradores como sinônimo dos novos hábitos modernos.

Com a imposição de regras claras para a construção em altura, os projetistas buscaram a utilização extrema do potencial permitido dos lotes, explorando o partido e o desenho arquitetônico. Tais recursos incluíram os recuos escalonados sugeridos nos últimos pavimentos, a abertura de áreas de convivência e a criação de embasamentos. A busca por alturas maiores mostrava-se como uma tentativa de se destacar em meio ao conjunto alto que se consolidava.

Nesse contexto, a iniciativa privada era estimulada a construir a paisagem urbana seguindo uma legislação que vinculava a permissão de maiores alturas ao desenho arquitetônico desejado pelo poder público. Uma das maneiras, por exemplo, de viabilizar economicamente esses investimentos era por meio da construção de galerias nos térreos dos edifícios, multiplicando o número de áreas comerciais com exposição para as ruas internas ou áreas de circulação.

No térreo dos edifícios modernos, o partido arquitetônico privilegiava em seus espaços um diálogo intenso e ativo com a cidade através de marquises; recuos formando varandas; colunatas de pilotis e ruas internas que se articulavam com as calçadas. A mistura dos espaços urbanos (públicos) com os espaços arquitetônicos (privados) trazia a cidade para dentro do edifício.

1. Será utilizado o termo *Centro Novo* em referência à área atualmente conhecida como distrito República, enquanto *Centro Velho* seria a região do distrito Sé.

Essa ideia podia ser percebida no Centro, em especial nas proximidades da Praça da República, conhecida como Centro Novo. Nesta região, mesmo com limites bem definidos e regulamentação rigorosa da prefeitura², os edifícios apresentavam implantações originais e garantiam um novo arranjo na trama urbana com aberturas, fluxos e circulações nas quadras.

Esta pesquisa defende a hipótese de que a arquitetura moderna do Centro de São Paulo, construída entre as décadas de 1930 e 1960, vinculada diretamente ao traçado urbano executado e à nova legislação possibilitadas pela execução do Plano de Avenidas, estabeleceu novas funções para seus pavimentos térreos e garantiu uma relação intensa entre o edifício e o espaço urbano.

A partir do mapeamento das principais transformações urbanísticas da área central de São Paulo, principalmente aquelas realizadas durante a primeira gestão de Prestes Maia (1938-45) como prefeito, e da análise do programa e do partido arquitetônico dos edifícios modernos construídos entre as décadas 1930-60 no Centro Novo de São Paulo, busca-se compreender a relação de continuidade do espaço público nos pavimentos térreos dos edifícios.

Procurou-se também entender como edifícios comerciais que objetivaram a multiplicação do valor do solo pelo aumento do número de pavimentos e, voltados a uma nítida especulação imobiliária, conseguiram realizar uma continuidade com o espaço público próximo através de passagens, galerias, pilotis, entre outros.

Mostra-se também necessário compreender a hipótese de trabalho de maneira ampla e relacioná-la com as questões urbanas, históricas e culturais da metrópole paulistana. Dessa forma, procura-se analisar os novos programas urbanos, a legislação existente, os aspectos culturais da metrópole e os projetos arquitetônicos num período de grande relevância na história da cidade de São Paulo.

Mostrou-se necessário também compreender e contextualizar o sentido do termo arquitetura moderna a partir do

2. Desde as primeiras décadas do século XX, foi intensa a especulação imobiliária no Centro de São Paulo, possibilitada pelo crescimento econômico e demográfico da cidade. Como tentativa de controlar o ritmo da construção civil, foi implantado o primeiro código de obras de São Paulo, elaborado pelo engenheiro Arthur Saboya, em 1929.

estudo de alguns autores fundamentais e suas especificidades no contexto paulista. Em “Arte moderna”, Giulio Carlo Argan esclarece que “sob o termo genérico Modernismo resumem-se as correntes artísticas que, na última década do século XIX e na primeira do século XX, propõem-se a interpretar e acompanhar o esforço progressista, econômico-tecnológico, da civilização industrial” (ARGAN, 1992, p.185). Já Alan Colquhoun afirma que o termo arquitetura moderna é ambíguo, podendo se referir a todas edificações do período moderno, independente de sua base ideológica, como também a uma arquitetura consciente de sua própria modernidade que clama por mudança (COLQUHOUN, 2002, p.09).

De maneira geral, a arquitetura moderna atuou sobre a cidade aproveitando-se das possibilidades fornecidas pelas novas tecnologias construtivas. Tratando-se do contexto europeu, esse interesse vinculava-se diretamente à carência de espaços habitáveis em cidades transformadas, ainda no século XIX, pela implantação de espaços ligados à Revolução Industrial e seu consequente crescimento populacional – fruto de um grande número de pessoas que migraram para as cidades em busca de oportunidades – além da destruição provocada pela Primeira Guerra Mundial, no início do século XX. Um dos objetivos dos arquitetos e urbanistas do movimento moderno era a construção de espaços racionais para o melhor funcionamento das cidades e para possibilitar melhores condições de vida a seus habitantes.

É comum também a ênfase às diversas transformações culturais e ideológicas pelas quais passou a sociedade desde meados do século XIX. Marshall Berman apresenta uma bela descrição deste contexto em seu livro “Tudo que é sólido se desmancha no ar”. Segundo este autor, “existe um tipo de experiência vital – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo, hoje. Designarei esse conjunto de experiências como ‘modernidade’” (BERMAN, 1995, p.15). Essa experiência a que Berman se refere parte de uma série de processos, de um turbilhão de mudanças vivenciadas que acarretaram em um novo ambiente, em novas formas de relacionamento, em uma nova consciência, enfim, em um novo modo de vida.

A partir deste cenário, a presente pesquisa analisa especificamente os edifícios modernos implantados ao longo das avenidas perimetrais e radiais do Plano de Avenidas, projetados a partir de 1938, que buscavam o aumento do número de pavi-

mentos e do valor do solo a partir da utilização dos benefícios concedidos por uma nova legislação proposta por Prestes Maia.

É importante destacar que a produção moderna analisada neste trabalho parte dos princípios de racionalidade construtiva das formas arquitetônicas, da busca de eficiência funcional e climática e vincula-se ao desenvolvimento da tecnologia do concreto armado. Essa arquitetura acomodou novos programas que se instalavam na cidade com o crescimento e organização das atividades terciárias.

Para melhor análise da legislação relativa ao período estudado, foi realizada uma pesquisa aprofundada nos arquivos da biblioteca da Câmara Municipal de São Paulo tendo como foco a rede de conexões entre aspectos legais e transformações urbanas e arquitetônicas da cidade. O levantamento e a análise desses dispositivos legais mostraram-se necessários para compreender a regulação, os controles e os incentivos à construção e localização dos empreendimentos estudados, além de análises teóricas do tema.

Um aspecto interessante desses edifícios é a sua relação com a morfologia urbana da região no período de implantação. Em meio a quadras cada vez mais densas, alguns edifícios modernos se destacaram em sua implantação e em sua relação com o entorno por conseguirem isolas as torres em um contexto urbano de paredões contínuos, recuos pré-estabelecidos e a alta densidade construtiva. A análise cartográfica de diversos mapas da cidade de São Paulo foi necessária para compreender de maneira específica as transformações ocorridas na região onde se implantaram os edifícios estudados.

Foram selecionadas edificações de acordo com os critérios diretamente associados às questões fundamentais da pesquisa:

1. Análise do programa: vinculadas ao crescimento da cidade e a um novo modo de vida, apareceram novas atividades, dentre as quais os cinemas, as grandes redes de comunicação, as galerias, os grandes hotéis e complexos conjuntos residenciais. Assim surgiu uma nova forma de organização dessas atividades terciárias em um único lugar: edifícios multifuncionais que apresentavam no mesmo espaço arquitetônico habitação, comércio, serviço e cultura. Esse atributo foi utilizado por muitos investidores na construção civil como uma maneira de garantir o sucesso de seus empreendimentos.

2. Permeabilidade: a criação de galerias, a possibilidade de cruzar a quadra por dentro do edifício e o uso de pilotis vinculavam-se à criação de aberturas e de espaços de circulação e permanência nos térreos dos edifícios modernos. Esta característica estava diretamente associada à ideia de continuidade espacial do espaço urbano para o interior do edifício.

3. Implantação: apesar da malha urbana antiga e de uma legislação específica para as construções do Centro Novo, é possível perceber que alguns arquitetos modernos conseguiram inovar na inserção do edifício no lote. Sua implantação possibilitou a criação de pequenas praças, murais externos e áreas de proteção às intempéries na passagem do lote.

4. Relação com as novas vias do Plano de Avenidas: os edifícios foram analisados em função da localização das novas avenidas construídas durante a gestão de Prestes Maia.

A partir desses quatro critérios, foram selecionados os seguintes prédios:

a) Galeria Califórnia – arquiteto Oscar Niemeyer (projeto de 1951): localizado em um lote com frente para duas ruas, entre elas a Barão de Itapetininga, grande eixo comercial do Centro Novo. O projeto resultou em torre comercial sobre galeria comercial, apresentando como diferencial seu programa com funções diversas e a proposta de implantação no lote.

b) Galeria R. Monteiro – arquiteto Rino Levi (projeto de 1959): conjunto composto de galeria comercial, sobrelojas e uma torre de dezesseis pavimentos com salas de escritório. Um dos aspectos mais interessantes desse edifício é a relação que ele estabelece com o contexto urbano. Sua conexão com a galeria adjacente ao fundo, realizando a possibilidade de cruzar a quadra, torna mais atraente o deslocamento pelo conjunto.

c) Edifício Eiffel – arquiteto Oscar Niemeyer (projeto de 1953): o desenho de seu térreo relaciona-se diretamente com o do lote onde se implanta. A relação entre a galeria comercial com a torre e o seu entorno garante um caráter inovador ao conjunto;

d) Edifício COPAN – arquiteto Oscar Niemeyer (projeto de 1951): tanto o projeto original quanto o executado apresentam qualidades inovadoras na relação entre o edifício e a cidade, além de um programa bastante complexo.

e) Conjunto Metropolitano – arquitetos Salvador Candia e Giancarlo Gasperini (projeto de 1959): uma praça interna contínua a sua vizinha, Dom José Gaspar, foi criada, porém se prolongando pelos três níveis de seu embasamento. Localiza-se na avenida São Luiz, importante eixo de circulação do Centro Novo.

f) Zarvos – arquiteto Júlio Neves (projeto de 1958): realiza a ligação entre dois eixos viários importantes, as avenidas São Luiz e Consolação a partir de dois níveis diferentes.

Além destes edifícios estudados de maneira mais aprofundada, outros exemplos existentes em outras avenidas do Centro ou em outras regiões da cidade poderão ser apresentados buscando comparações ou estudos mais profundos.

ESTRUTURA DOS CAPÍTULOS

A tese estrutura-se em quatro capítulos. O capítulo 01 trata das questões que possibilitaram a implantação dos primeiros arranha-céus na cidade de São Paulo. Apresenta antecedentes históricos da busca por uma cidade mais moderna em ações de intervenção na cidade no final do século XIX e início do século XX. Delineia-se um percurso das mudanças por que a cidade de São Paulo passou na primeira metade do século XX, com ênfase ao fenômeno da implantação dos primeiros arranha-céus na cidade. São analisadas ações que modificaram a trama urbana do Centro, a partir da abertura de novas vias ou espaços públicos. Destacam-se o alargamento das ruas XV de Novembro, Líbero Badaró, São João, abertura da Praça da Sé e a implantação do Parque do Anhangabaú.

Uma das primeiras questões trata da conceituação do termo “arranha-céu”. Em um primeiro momento, edifícios com baixo número de pavimentos eram considerados arranha-céus se comparados à escala da cidade no período. Até 1910, designavam-se assim edifícios com até seis pavimentos. Na década seguinte, as construções que se destacaram pela altura já superavam a marca de dez pavimentos. Em 1930, essa marca seria de vinte pavimentos. E em meados do século XX, os complexos multifuncionais como o COPAN ou o Edifício Itália – com mais de cem metros de altura – foram implantados na região do Centro Novo. Apesar de não ter sido encontrada na bibliografia estu-

dada uma definição clara para o termo “arranha-céu”, adotou-se esta terminologia como sinônimo daqueles edifícios que se destacaram de seu entorno pela altura e, principalmente, pela sua relação com o lugar.

Ainda nesse capítulo, o Plano de Avenidas de Prestes Maia – proposta e execução – é analisado por estar diretamente vinculado às grandes mudanças urbanas por que a cidade passava, a uma intenção de modernização dos espaços e às novas tipologias arquitetônicas. A ideia de cidade que ele defendia associava-se diretamente à de modernidade. Velocidade, altura, necessidades modernas são palavras presentes nas diversas passagens de seu plano geral.

Ainda analisa-se a importância dos avanços técnicos ocorridos a partir de meados do século XIX e desses para o desenvolvimento de uma tecnologia que possibilitasse a elevação das alturas dos edifícios em diversas cidades. O capítulo mostra ainda que, apesar de desenvolvido inicialmente em Chicago, os arranha-céus estiveram presentes nas grandes cidades do mundo como símbolos de desenvolvimento econômico.

O capítulo 02 trata da construção propriamente dos primeiros arranha-céus no Centro de São Paulo. Inicia seu recorte temporal na década de 1910, com a construção dos primeiros edifícios altos localizados no entorno da Praça da Sé. Finaliza as análises no início da década de 1950, quando são construídos e inaugurados alguns dos arranha-céus que se basearam na legislação modificada por conta da execução do Plano de Avenidas.

35

Em São Paulo, os primeiros arranha-céus foram construídos na região mais antiga da cidade, em lotes antes ocupados pelo casario colonial construído com taipa de pilão. Muitos desses implantaram-se próximos à Praça da Sé, que passava por um forte processo de transformação do núcleo primitivo da cidade, ainda nas primeiras décadas do século XX. Alguns anos mais tarde, os arranha-céus concentraram-se especialmente na região conhecida como Centro Novo, onde as obras para execução do Perímetro de Irradiação de Prestes Maia modificavam, de maneira intensa, o perfil da região. O capítulo lança ainda uma série de questões sobre as transformações físicas pelas quais o Centro passava no momento da implantação dos primeiros edifícios modernos.

Destaca-se no capítulo o estudo da legislação municipal publicada durante a gestão do prefeito Prestes Maia (1938-45)

para a execução do Plano de Avenidas (1929). Defende-se aqui que a modificação nas leis de atuação sobre a cidade estimulou a construção da paisagem urbana a partir de incentivos aos investidores imobiliários da cidade, em especial na região próxima à Praça da República. O texto analisa a simultaneidade entre as leis que autorizavam a execução de obras de melhorias e as que davam instruções sobre as construções ao longo das novas vias. Apresentava-se como uma tentativa de organizar o espaço urbano por meio de uma legislação que impunha regras e estímulos à iniciativa privada.

Foram utilizados para o desenvolvimento deste capítulo uma pesquisa das transformações da arquitetura e dos espaços urbanos de São Paulo; levantamento e análise da legislação da época de maneira a compreender a regulação, controles e incentivos à construção e localização dos empreendimentos estudados.

O capítulo 03 analisa a ideia de permeabilidade como recurso comercial e sua relação com os espaços de convivência nos térreos dos edifícios modernos. Aborda essencialmente como as ideias de permeabilidade e continuidade da vitalidade urbana para os interiores se desenvolveram em novos arranjos espaciais realizados nos térreos dos edifícios modernos de São Paulo.

Nesse capítulo, também estuda-se o desenvolvimento das galerias como tipologia arquitetônica ao longo da história, bem como sua relação com os arranjos da arquitetura moderna desenvolvidos nos térreos dos arranha-céus do Centro Novo. O capítulo mostra-se relevante por apontar uma questão incomum no estudo da arquitetura e do urbanismo moderno brasileiro: as diversas atividades e a vida social presente nas áreas comuns de seus edifícios.

Além disso, o capítulo comprehende a arquitetura moderna a partir de suas características gerais como movimento e suas particularidades no cenário paulistano, tentando relacionar a produção arquitetônica e as transformações culturais, sociais e urbanas pelas quais a cidade passava.

O Capítulo 04 relaciona o desenho dos edifícios modernos ao lugar onde foram construídos, seja a partir do seu desenho arquitetônico, seja a partir dos programas complexos que se inserem na trama urbana.

Inicialmente apresenta como a ideia de permeabilidade e continuidade prolongou-se para outros níveis além do térreo,

elevando a galeria comercial para outros pavimentos. Além disso, considera a ideia de multifuncionalidade, ou seja, essa possibilidade de agrupar, em um mesmo espaço, variadas atividades, de maneira a tornar mais interessante o deslocamento pelos espaços interiores.

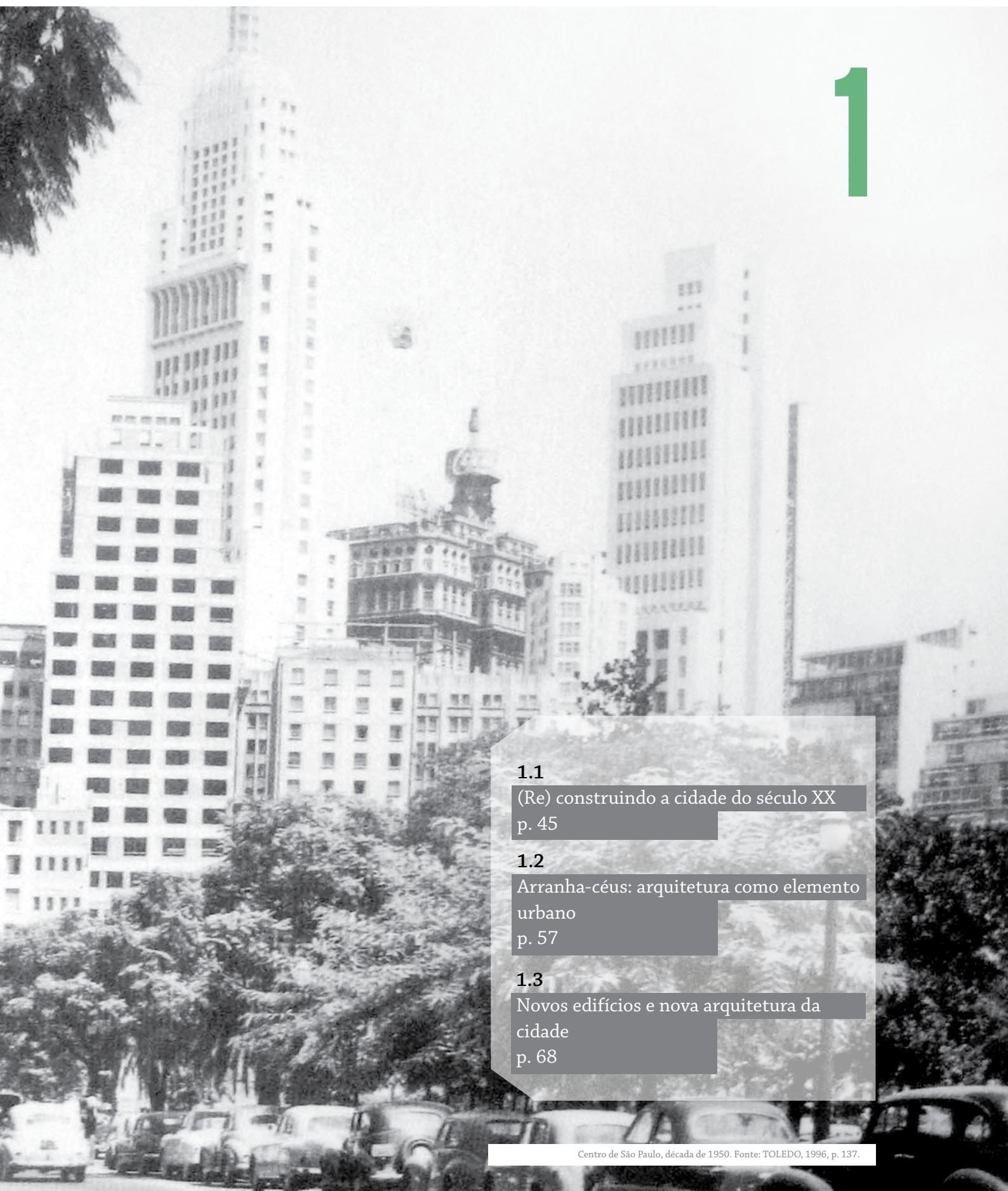
O capítulo comprehende ainda a relação que se estabeleceu entre os edifícios modernos, implantados na região do Centro Novo, em especial aqueles que buscaram criar novas relações com o espaço urbano ao redor, mesmo com um lote bem definido e de rígidas regras de construção.

Os capítulos 03 e 04 descrevem os projetos dos seis edifícios selecionados a partir da análise dos desenhos propostos e executados, de um levantamento bibliográfico e iconográfico, da legislação pertinente e do desenho do lote.

TRANSFORMAÇÕES URBANAS E ARRANHA-CÉUS EM
SÃO PAULO



■ APROXIMAÇÕES DO TEMA.

**1.1**

(Re) construindo a cidade do século XX

p. 45

1.2

Arranha-céus: arquitetura como elemento urbano

p. 57

1.3

Novos edifícios e nova arquitetura da cidade

p. 68

“

O que é manifesto em São Paulo – movimento, pressa, luzes, trânsito, arranha-céus, fábricas, dinheiro – é universal, sem voz ou contorno explícito.

(MORSE, 1970, p.353)

Este capítulo realiza uma aproximação entre as transformações pelas quais passou a cidade de São Paulo na primeira metade do século XX e a consolidação dos arranha-céus como símbolo das inovações culturais, econômicas e tecnológicas do período. Estes edifícios eram cada vez mais comuns na paisagem paulistana a partir de 1940 e suas construções estiveram associadas às obras de intervenções urbanas, especialmente a abertura e alargamento de ruas e avenidas.

As transformações tratadas neste texto referem-se especialmente às espaciais e culturais, possibilitadas especialmente pelo forte crescimento econômico pelo qual a cidade passou com a produção de café e com o início da industrialização. Novos habitantes de diversos lugares (do Brasil e do mundo) misturavam seus hábitos e tradições dando origem a uma cultura bastante rica. Além disto, foi um período de grandes novidades na vida cultural com o aumento do número de cinemas, teatros, galerias de arte e o aparecimento dos primeiros museus.

Neste contexto, um novo do modo de vida (*ethos*) ocorria de maneira profunda no cotidiano dos habitantes da cidade. Eram novos hábitos e novas maneiras. Estes não eram acessíveis a toda massa de cidadãos que habitavam a metrópole, mas influenciavam um número cada vez maior de pessoas. Se nem todos os cidadãos podiam comprar eletrodomésticos que facilitassem a vida no lar ou frequentar os cinemas por questões econômicas, quase todos eram impactados pelo ritmo de vida que se fazia cada vez mais ágil pela presença de transportes de massa mais rápidos e eficientes, elevadores que deslocavam trabalhadores para alturas cada vez mais elevadas, ou, até mesmo, pelas novas vias e rodovias que ligavam de maneira mais eficiente as cidades brasileiras. De uma forma ou de outra, as inovações chegavam a todos.

Também a construção de novas avenidas, edifícios e espaços públicos atingia a vida da população, criando novos espaços de convivência e destruindo alguns historicamente consagrados. Os arranha-céus transformaram os lugares de memórias, inseriram-se no imaginário e tornaram-se cenário de seu cotidiano. Alguns lugares da cidade, como a região da Praça da República, tornam-se cada vez mais verticais, mas sem abrir mão de seus espaços de convivência no nível do solo. Assim, as galerias e embasamentos com áreas de comércio, cultura e lazer foram construídos aproveitando o deslocamento de uma multidão, que circulava diariamente por sua região. E era cada vez maior o público que circulava, passeava, trabalhava e morava nesta região.

Dentro deste panorama, o objetivo deste capítulo é levantar algumas questões relacionadas aos temas que fundamentam esta tese. Delineia-se um pequeno percurso das mudanças pelas quais a cidade de São Paulo passou na primeira metade do século XX de maneira a compreender o contexto histórico da implantação dos primeiros arranha-céus no Centro. Neste contexto, o Plano de Avenidas de Prestes Maia – proposta e execução – apresenta-se diretamente relacionado às grandes mudanças urbanas por que a cidade passava, a uma intenção de modernização dos espaços e às novas tipologias arquitetônicas.

Procura-se compreender o contexto do aparecimento e desenvolvimento deste tipo de edifício no cenário internacional e entender a relação entre esta arquitetura e a cidade em que se inseriu, seja pela relação que estabelecem com seu entorno, seja pelo rompimento da escala pelos arranha-céus, ou até mesmo pelo valor monumental que adquirem.

Vale dizer que não existe uma definição universal do termo *arranha-céu*. Um dos primeiros autores a tratar do assunto, Wiston Weisman – em seu artigo “New York and the problem of the first skyscraper” - definia-o como “um edifício de escritórios alto”¹. Enquanto anos depois Francisco Mujica considerava um edifício muito alto construído com esqueleto de aço e providos de elevadores de alta velocidade (“a building of great height constructed on a steel skeleton and provided with high-speed electric elevators”) (MUJICA, 1929, *apud* WEBSTER, 1959, p.126).

Ainda em 1930, o IV Congresso Pan-americano de Arquitetos sugeria:

Considerando la dificultad de definir lo que se entiende por la denominación genérica ‘rascacielo’, el Congreso señala a las autoridades competentes de cada localidad, la conveniencia de ser fijado en sus reglamentos, el punto a partir del cual, un edificio dado deba ser incluido en la referida denominación² (IV CONGRESSO PANAMERICANO DE ARQUITECTOS, 1940, p.277).

Diante disto, ao longo desta tese, o termo *arranha-céu* foi adotado como sinônimo daqueles edifícios que se destacaram de seu entorno pela altura e, principalmente, pela sua relação com o lugar. Desta maneira, os primeiros edifícios com mais de seis andares localizados na região da Praça da Sé foram considerados arranha-céus naquele período, assim como os grandes complexos de mais de 30 andares da região do Centro Novo.

Esta definição nos remete ao texto de Giulio Carlo Argan sobre a cúpula da igreja de Santa Maria del Fiori (1434) em Florença. Argan (1998) defende que a arquitetura seja um elemento urbano marcante com influência direta na paisagem em que se insere. A cúpula desenhada por Brunelleschi projeta-se através de sua sombra sobre alguns edifícios e ruas durante algumas horas do dia e destaca-se como elemento arquitetônico na cidade. Mais do que parte de um edifício, a cúpula configura-se como elemento urbano.

Neste sentido, este trabalho buscou tratar o *arranha-céu*

1. O termo original trata-se de “a tall office building” e foi apresentado em seu artigo “New York and the problem of the first skyscraper”.

2. Tradução da autora: Considerando a dificuldade de se definir o que se entende pela denominação genérica “arranha-céu”, o Congresso sugere às autoridades competentes de cada localidade, a conveniência de se estabelecer em seus regulamentos, o ponto a partir do qual um dado edifício deve ser incluído na referida denominação.

como objeto de destaque no contexto urbano e como parte de um processo da busca pela multiplicação do solo urbano³. Usaremos o termo “edifícios altos” para designar aqueles com mais de 15 andares que não apresentam diferenciação em relação ao conjunto urbano. O aumento do número de pavimentos dos edifícios de uma determinada área passa a ser cada vez mais comum com o desenvolvimento das tecnologias construtivas, as possibilidades geradas por uma legislação permissiva ou incentivadora e a busca pela exploração mais intensa do solo urbano.

O fenômeno foi analisado também em comparação a outras áreas da cidade, outros países – especialmente os Estados Unidos onde “já no final do século passado o arranha-céu é o elemento caracterizador da paisagem urbana americana” (ARGAN, 1992, p.195) – e até mesmo às propostas utópicas pioneiras. Buscou-se ainda deixar em evidência a relação entre as evoluções tecnológicas aplicadas aos edifícios e o aumento do número de sua altura e de sua tipologia. Para esta análise, foram fundamentais os textos de Benévolo (2006) e Frampton (2000) no contexto internacional e Ficher (1994) e Somehk (1994) no cenário nacional.

44

Foi também uma importante referência, o texto de Manfredo Tafuri “*The disenchanted mountain: the skyscraper and the city*”, de 1980. O autor analisou a construção dos primeiros arranha-céus americanos e seu contexto social, econômico e cultural, por meio de uma bela análise das ideias dos arquitetos da vanguarda europeia e dos americanos que executaram os primeiros arranha-céus. Tafuri defende que o Rockefeller Center marcou a morte das utopias urbanas quando o interesse especulativo do grupo responsável pela construção conseguiu construir um espaço bastante vivo e organizado no coração de Manhattan, em Nova York. A interação entre o edifício e a cidade deixava de ser uma proposta utópica, para passar a ser uma forma de garantir o sucesso de determinado empreendimento. Neste sentido, as reflexões de Tafuri foram fundamentais para o desenvolvimento deste capítulo.

Por fim, buscou-se compreender a relação entre o surgimento e consolidação da arquitetura moderna na cidade e a utilização deste desenho nos novos arranha-céus da cidade.

3. Definição dada por Nadia Somekh para o processo de verticalização (SOMEKH, 1997).

1.1

(RE) CONSTRUINDO A CIDADE DO SÉCULO XX

O período de análise é especialmente rico em mudanças econômicas, culturais e sociais. São Paulo, que até o final do século XIX teve um crescimento pífio, mudou completamente de perfil, transformando-se num dos grandes centros de negócios do país já nas primeiras décadas do século XX.

Na verdade, os primeiros três séculos de vida da atual cidade de São Paulo foram extraordinariamente modestos, podendo-se afirmar, sem receio de contestação, que no decorrer da primeira metade do século XIX a área urbana muito se assemelhava à dos tempos coloniais: um reduzido aglomerado, que de pouco ultrapassava os limites da colina histórica, local de seu berço, ao fundar-se o colégio dos Jesuítas, em 1554 (AZEVEDO, 1958, p. 9-10).

O forte crescimento da cidade, a partir da década de 1870, foi possível pelos seguintes fatores: expansão da cultura cafeeira, multiplicação das vias férreas, o incremento da imigração, o afluxo de capitais estrangeiros (sobretudo anglo-saxônicos e norte-americanos), a criação do parque industrial paulistano, o êxodo das populações rurais e urbanas e o loteamento de grandes propriedades (AZEVEDO, 1958).

45

Este cenário mudou rapidamente e, até meados do século XX, a cidade havia se expandido bastante no sentido horizontal e vertical. Segundo Meyer (1991, p.29), “*o crescimento vertical e a organização de novas funções criou simbólica e concretamente um papel diferenciado, prestigioso e dominante, para o Centro da metrópole. Enquanto o desamparo crescia horizontalmente a afluência verticalizava-se*”. Seus limites físicos se expandiram na medida em que as indústrias buscavam terrenos de menor preço e de maiores espaços em áreas afastadas da cidade e próximas das vias-férreas. Também as linhas de bonde operadas pela empresa canadense *Light* contribuíram para essa expansão horizontal ao alcançar alguns vazios urbanos entre os núcleos de ocupação efetiva.

Localizando as paradas finais de suas linhas em pontos extremos e de população rarefeita – Penha, Lapa, Santana, Ipiranga, Vila Mariana, Pinheiros -, ela [Light] gerou fluxos irradiados de valorização imobiliária que, seguindo as direções de seus trilhos, suscitavam a criação de loteamentos em áreas remotas (SEVCENKO, 2003, p.123).

Os tentáculos que acessavam os vários núcleos de ocupação da cidade, em vários sentidos, logo deixariam de ser notados, quando os vazios urbanos foram ocupados e consolidaram um imenso bloco compacto que se estendia num raio de sete a oito quilômetros (PETRONE, 1955).

Com a força da industrialização que ocorria, a cidade passou por um forte processo de crescimento econômico e demográfico que desencadeou o incentivo à construção civil. Enquanto em 1890, São Paulo contava com 65.000 habitantes, em 1930, a cidade alcançava 900.000. Havia crescido quatorze vezes em apenas 40 anos. Crescimento demográfico que se refletia na ocupação do território paulistano. Para se ter uma ideia do quadro:

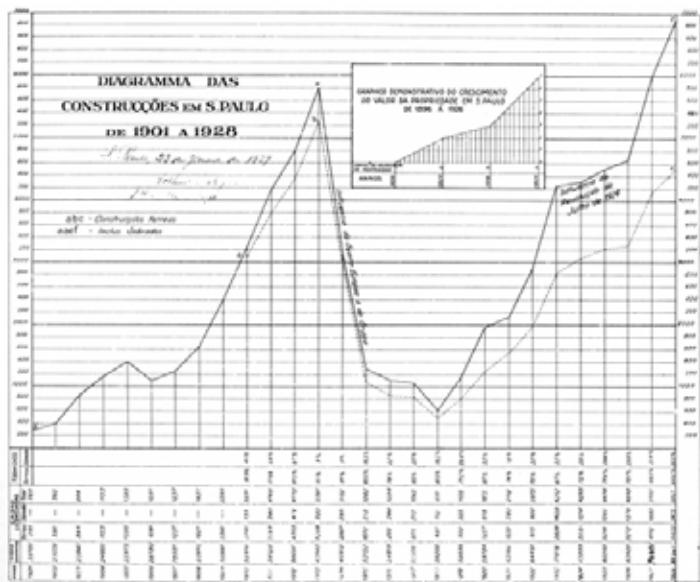
A verticalização da cidade também foi alvo de intensa especulação imobiliária e, como se viu, iniciada em 1910, tomou impulso a partir dos anos 30, mas até o final da Segunda Grande Guerra constituiu um fenômeno típico da área central. Contudo, o ritmo de construções em geral acelerou-se e, se em 1932, a cidade tinha 106.327 edificações, em 1950 esse número chegaria a 410mil, conforme os dados de Pasquale Petrone (QUEIROZ, 2004, p.42).

4b

Edifícios cada vez mais altos rompiam a escala da cidade e chamavam a atenção dos moradores, imigrantes e visitantes para seu desenvolvimento. Um gráfico apresentado por Prestes Maia no Plano de Avenidas, organizado pela Diretoria de Obras da Prefeitura, mostrava a variação no número de construções ao longo dos anos. A produção mostrava-se em constante crescimento se não fosse pela Primeira Guerra Mundial, dificultando a importação interna, e a gripe espanhola, que afligiu a cidade.

O perfil da cidade mudava fortemente em muito pouco tempo. Em 1955, Petrone escrevia suas impressões: “*não há rua que não ofereça um telhado novo, raras são as que não assistem à construção de um prédio. Prédios residenciais, finos ou modestos, palacetes ou bangalôs estandartizados, arranha-céus de 8 ou 10 andares e gigantes de mais de 25 andares, com sua estrutura em concreto armado*” (PETRONE, 1955, p.117). As palavras de ordem eram progresso e modernização, especialmente dos espaços urbanos.

Neste sentido, os arranha-céus eram bastante explorados como representação simbólica da evolução tecnológica e da riqueza do lugar. Assim, a cidade de São Paulo desenvolveu de maneira mais intensa seu processo de verticalização a partir dos anos 1930, quando o número de construções cresceu.



1. Diagrama de construções anuais de São Paulo. Fonte: MAIA, 1930, p.11.

Um dos espaços que mais sofreu transformação nesta primeira metade do século XX foi a área conhecida como Centro Novo, nos arredores da Praça da República. Seu caráter residencial – marcado pela presença de chácaras e ruas estreitas – alterou-se com os diversos investimentos que consolidaram a região como a mais rica econômica e culturalmente da cidade, berço dos principais arranha-céus.

47

Ainda no início do século XX, diversas iniciativas foram realizadas no sentido de consolidar a ocupação efetiva do setor oeste do Anhangabaú. Simões Jr trata desta questão quando apresenta a passagem da centralidade do “triângulo histórico” para a área conhecida como Centro Novo⁴.

As maiores obras de intervenção no entorno da Praça da República ocorreram por conta da execução do Plano de Avenidas - proposto por Prestes Maia, em 1930, e executado a partir da gestão do prefeito Fabio Prado (1934-38). Numa trama urbana historicamente marcada pela presença de chácaras e ruas estreitas, foram abertas e alargadas algumas vias para melhor circulação de carros.

Diversos trabalhos acadêmicos analisaram o conteúdo teórico do Plano de Avenidas e seus reflexos no desenvolvimento urbano da cidade. Entre eles, destacam-se Leme (1990), Campos (2002), Toledo (1996) e Meyer (1991). Mesmo com a relevância

4. Maiores detalhes deste período histórico serão apresentados no capítulo 02.



2. Mapa da cidade de São Paulo, em 1881.
Centro velho ●
Centro novo ●

destes trabalhos, é fundamental apresentar neste texto o conteúdo de suas propostas e as mudanças impulsionadas a partir de sua execução. O Plano de Avenidas foi patrocinado pela Comissão do Tietê de Ulhoa Cintra e, apoiado pelo então prefeito Pires do Rio (1926-30) (CAMPOS, 2002). Desenvolvido por Prestes Maia entre 1927 e 1930, o documento apresentava diretrizes gerais de desenvolvimento da cidade, mas evidenciando a criação de uma



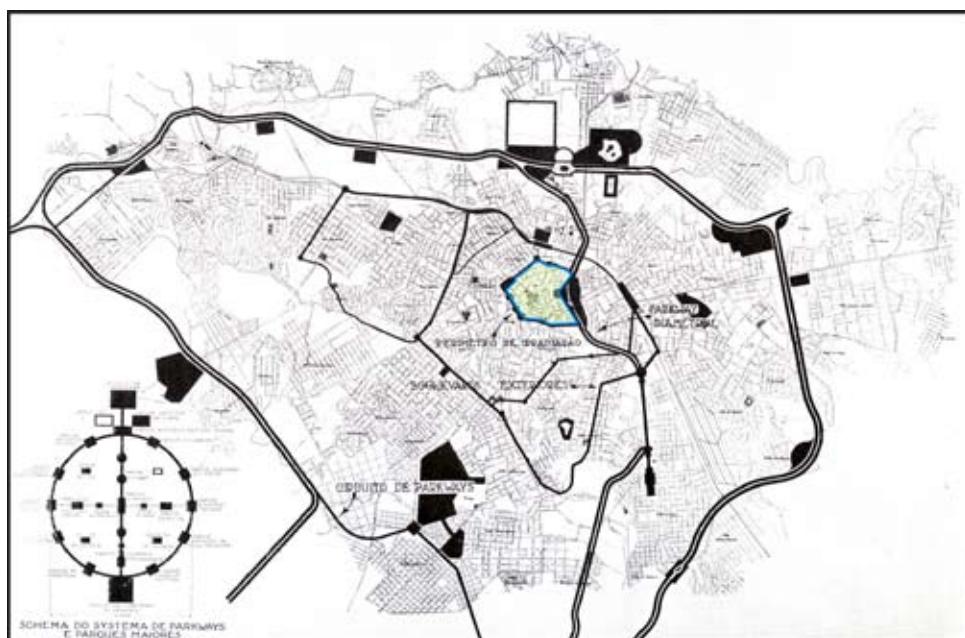
3. Planta Geral da cidade de São Paulo, em 1897.
Centro velho ●
Centro novo ●

nova centralidade na região oeste ao Vale do Anhangabaú. A ideia de cidade apresentada lá vincula-se diretamente à ideia de modernidade. Velocidade, altura, necessidades modernas eram palavras presentes nas diversas passagens de seu plano geral. Maia (1930) reconhecia que a cidade passava por fortes transformações e destacava os arranha-céus cada vez mais comuns.

Estamos sob todos os pontos de vista, em um momento decisivo da nossa existência urbana. No centro os arranha-céus se multiplicam; no taboleiro

alem do Anhangabáu os primeiros grandes prédios começam a emergir no meio do casario térreo; a Light prevê a renovação do contracto e intenta importantes transformações; a São Paulo Railway vê igualmente o termo de sua concessão. A várzea do Tieté, que por si só será uma cidade nova, acha-se em vias de completa metamorphose. Outras grandes obras se executam: calçamento, exgotto, abastecimento, grandes parques e edifícios públicos (MAIA, 1930, p.07).

Neste sentido, o Plano de Avenidas lançou como projeto a criação de um sistema viário baseado em três anéis: o Perímetro de Irradiação, que envolveria a área central; “*boulevares externos*”, que seria executado a partir da remoção das linhas férreas e “*parkways*”, um circuito que ligaria as marginais dos rios Pinheiros e Tietê com o Ipiranga e Tamanduateí. Além das vias perimetrais, as radiais fariam parte deste sistema ao coletar o fluxo em vias rápidas para os perímetros e seriam executadas em cima do traçado das avenidas já existentes.



49

4. Intervenções presentes no Plano de Avenidas e a área do Centro Novo.
Desenho da autora, 2010.
Fonte: MAIA, 1930, p.162.

Com relação ao Perímetro de Irradiação, este buscava essencialmente desviar o trânsito que cortava o centro e descentralizar a vida comercial que se dava no triângulo histórico, mas conservando seu aspecto local. Para tanto, utilizavam-se vias existentes, alargando-as. Este anel tangenciaria pontos importantes da cidade no Centro, como a Praça João Mendes, a Sé e o Mercado Municipal, enquanto colocava em destaque a Praça da República, ponto inicial de percurso.

Com a abertura das avenidas Tymbiras e São Luiz, com o alargamento das ruas do Arouche e Epitácio Pessoa, com o tráfego cada vez mais intenso da rua Barão de Itapetininga, verdadeiras torrentes vão convergir para o local exigindo imperiosamente espaço livre e encurtamento das distâncias(MAIA, 1930, p.40).

Um dos focos do Plano de Avenidas era consolidar a região próxima à Praça da República como um importante pólo de atividades da cidade. Prestes Maia defendia que o triângulo histórico encontrava-se saturado pelas atividades e pelo trânsito. Identificava, assim, três graves problemas da região: exiguidade da área, dificuldade de acesso e cruzamento de correntes externas. Chegava até a apontar a topografia como um das causas das dificuldades de expansão da região. Desta maneira, defendia a necessidade de descentralizar a área do triângulo histórico e indicava a área localizada a oeste do Anhangabaú – para onde já caminhava o comércio - como o caminho natural para as atividades comerciais.

Foram várias as ações que incentivaram essa mudança. Enquanto para o triângulo tradicional o Plano propunha restringir o trânsito e limitar severamente as alturas, os incentivos à ocupação da região de entorno à Praça da República eram diversos. O Plano sugeriu, inclusive, a distribuição de prédios públicos, a execução de calçamentos e de iluminação, a imposição de linhas de transporte coletivo e a criação de acessos facilitados à área. Além disto, defendia que qualquer plano de transporte deveria priorizar esta região da cidade.

As justificativas de sua escolha são principalmente três: topografia favorável, contato com o centro antigo e comunicação direta com todos os bairros, sem necessidade de passar pelo centro antigo. Segundo o autor, “*tal mudança para além do Anhangabahú é tão indicada pela topographia que já se realiza naturalmente: dous viaductos e a avenida São João transpõem o valle e o commercio alastrá-se para ahi com energia crescente. Movimento bem visível, sobre o que é inútil insistir*” (MAIA, 1930, p.53).

A própria descrição de seu Perímetro de Irradiação iniciasse pela Praça da República, local que deveria ser reformulado para abrigar um monumento da República e ponto de ligação de três grandes eixos: Tymbiras, Barão de Itapetininga e Vieira de Carvalho. Prestes Maia acreditava que a praça e o conjunto urbano de seu entorno deveriam passar por grandes modificações de maneira a tornarem-se mais adequados à escala urbana do lugar.



5. Proposta do Plano de Avenidas.
Desenho da autora, 2010, sobre levantamento SARA-BRASIL (1930).

— Vias perimetrais
— Vias Radiais

51



6. Esquema teórico para São Paulo apresentado no Plano de Avenidas. Fonte: MAIA, 1930, SP.

Com a expansão do Centro, o logradouro começa a destoar de sua moldura das casas comerciais e do tráfego intenso que o circunda. Por outro lado os novos parques que se projectam, substituirão com vantagem o seu paizagismo demasiado artificial. (...) No fundo um grande edifício destinado a substituir futuramente a Escola Normal dominará a praça com sua massa e fechará com sua cúpula a perspectiva da avenida principal (MAIA, 1930, p.40).

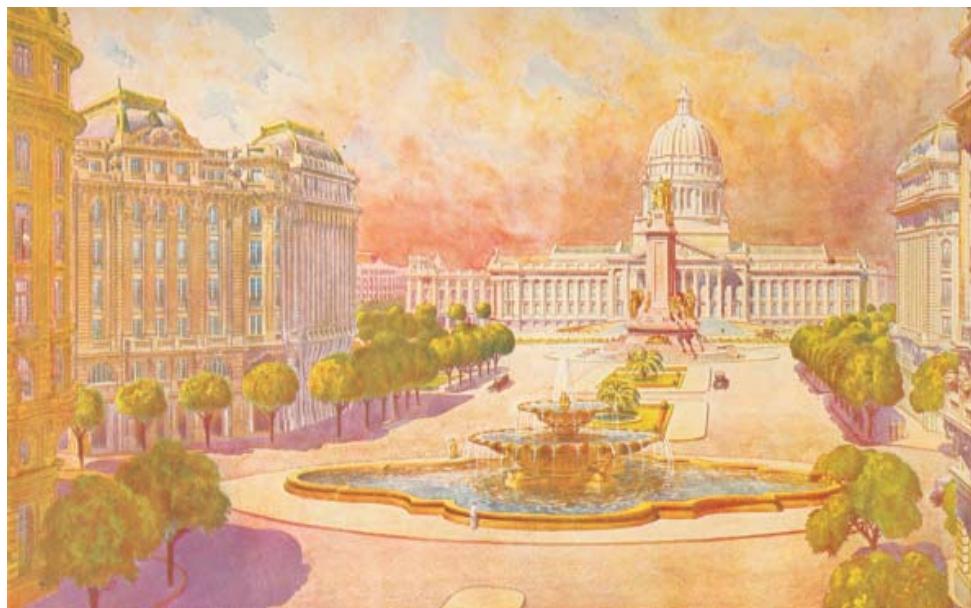
As primeiras obras relacionadas ao Plano de Avenidas foram realizadas ainda na gestão do prefeito Fábio Prado (1934-1938), entre elas, destacamos a abertura das avenidas Rebouças e Nove de Julho, o alargamento da rua Xavier de Toledo e o prolongamento da rua Augusta.

A gestão Prado retomou as grandes obras viárias projetadas antes de 1930, cuja realização havia sido comprometida pela queda das rendas municipais após a crise de 1929. Nesse sentido, a reforma administrativa foi decisiva: otimizando o aparato da fiscalização e cobrança, permitiu aumentar substancialmente a arrecadação. (...) Finalmente surgiam os recursos para a remodelação da cidade, e para presidir à sua aplicação o setor de obras municipal também foi reorganizado (CAMPOS, 2002, p.507).

52

Durante a primeira gestão de Prestes Maia (1938-1945) como prefeito, essas transformações ocorreram de maneira efetiva. Foram executados o alargamento do trecho final da avenida São João (iniciado na gestão do prefeito Fábio Prado) e das avenidas Ipiranga e São Luiz, a criação da avenida Vieira de Carvalho, entre as Praças da República e o Largo do Arouche, e a abertura da avenida Duque de Caxias, além da construção dos viadutos Jacareí, Dona Paulina e Nove de Julho (MAIA, 1945). Neste contexto, muitos terrenos foram liberados para a construção de edifícios em outra escala.

A ideia de construir uma cidade que denotasse compromisso com a modernidade já estava presente naquela proposta apresentada ao prefeito Pires do Rio, em 1930. Os exemplos utilizados em seu texto variavam entre as grandes cidades europeias e americanas. Os desenhos apresentados no Plano de Avenidas demonstravam o interesse de seu autor por lugares amplos e muito bem organizados, também por construções que alcançassem o céu. Suas propostas ilustradas em belas aquarelas apresentavam altas torres que fechavam a cena e emolduravam as novas grandes vias projetadas.



7. Aquarela proposta da Praça da República. Fonte: MAIA, 1930, SP.



53

Da esquerda para a direita:

8. Obras do Plano de Avenidas. Fonte: MAIA, 1945, SP.

9. Avenida Anhangabaú antes das obras de demolição. Fonte: MAIA, 1945, SP.

10. Abertura da avenida Ipiranga (1940). Fonte: MAIA, 1945, SP.

Seu desenho para a região do Anhangabaú apresentava os ideais estéticos para os espaços urbanos da cidade. A “sala de visita de São Paulo” teria um jardim desenhado com rótulas de circulação ao fundo e o grande Viaduto São Francisco marcando a paisagem. Este espaço grandioso apresentava como ponto focal de sua perspectiva o edifício do Paço Municipal, com duas torres laterais, com cerca de dez andares, e uma torre central,

com quase 25 andares. O conjunto apresentava um desenho de fachada bastante simplificado se comparado com os outros desenhos apresentados neste plano. Muito pouco da cidade existente apresentava-se na ilustração.

Os planos e projetos para a cidade buscavam cada vez mais consolidar a imagem do progresso da cidade, seja a partir da destruição dos resquícios de seu passado colonial e dos cortiços, seja pela ênfase nos novos espaços com ares de modernizados. Este quadro era comum em outras cidades no Brasil.

No Rio de Janeiro, então capital federal, dois momentos marcaram estas transformações e também se relacionam diretamente com a inserção de edifícios altos na cidade.

O primeiro trata das reformas de Pereira Passos, no início do século, que promoveu a abertura de novas avenidas – entre

54



11/12 . Proposta de remodelação do Parque Anhangabaú presente no Plano de Avenidas. Fonte: MAIA, 1930, SP.

elas, a Avenida Central - e o alargamento de ruas, provocando a demolição de diversas construções antigas e a liberação de terrenos para construção de novos edifícios. Entre eles, destacam-se a Biblioteca Municipal, o Supremo Tribunal e o Palácio Monroe, além de novos edifícios comerciais mais altos. Neste contexto, tem destaque o edifício *art-déco* “A Noite” (1928-1931) com 22 pavimentos e considerado o primeiro arranha-céu da cidade do Rio de Janeiro. Projeto do arquiteto francês Joseph Gire, por seus 102,8 metros de altura, foi considerado por alguns anos a maior estrutura de concreto armado do mundo (VASCONCELOS, 1985).

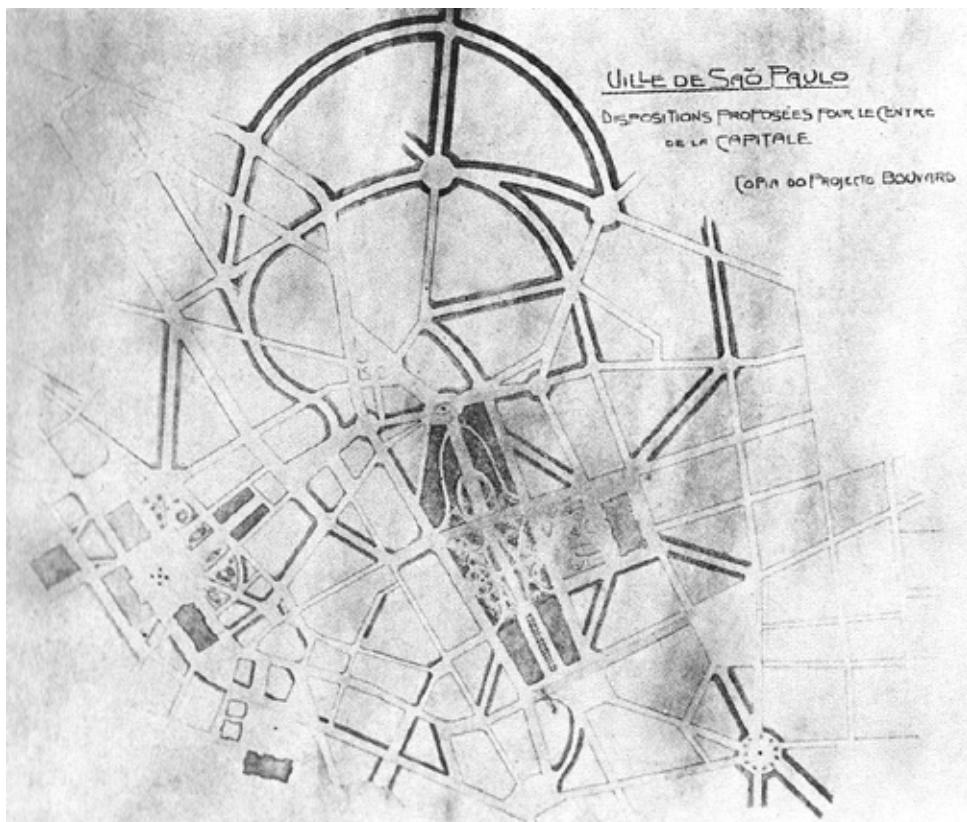
O segundo, na década de 1930, foi executado o plano de remodelação urbana que o francês Alfred Donat Agache havia proposto para o então prefeito do Rio de Janeiro, Antônio Prado Júnior (1926-1930). O Plano propunha a implantação de um gabarito de vinte e um pavimentos ao longo da avenida Presidente Vargas, um dos maiores símbolos das transformações propostas por Agache. A via garantia assim “sua condição de importante corredor vertical urbano” (FICHER, 1994, p.65).

Cabe ressaltar que em São Paulo, as obras para execução do Plano de Avenidas não foram as primeiras de impacto na paisagem paulistana⁵. Já na gestão do prefeito João Teodoro (1872-75), uma série de melhorias foi realizada fora do núcleo original de maneira a potencializar sua ocupação. Entre elas, destacam-se a reforma do Jardim da Luz, a abertura das ruas João Teodoro (nos terrenos do Recolhimento da Luz) e Sete de Abril e os melhoramentos na rua do Gasômetro. Importante ainda citar as reformas de Antônio Prado (1889-1911) que transformaram o perfil da cidade - entre elas, a abertura da avenida Tiradentes, a remodelação do jardim da Luz, e as melhorias na região da Praça da República⁶ (que marcariam a intenção de aproximar o Centro Novo do Centro Velho) - e as do Barão de Duprat (1911-1914), como a reurbanização do Largo da Sé, a construção do Viaduto Boa Vista, a abertura da Praça do Patriarca e o início do alargamento da avenida São João (TOLEDO, 1996).

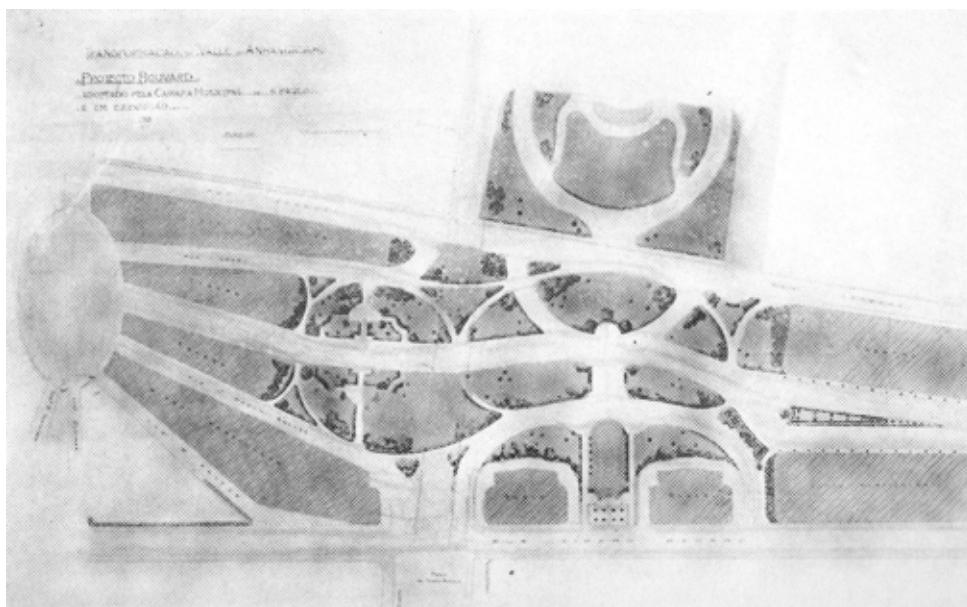
Em 1911, durante a administração do Barão de Duprat, foram realizadas as obras propostas pelo francês Bouvard no Vale de Anhangabaú. A criação de um espaço público qualificado

5. Para melhor compreensão de algumas intervenções, ver mapa 01 do capítulo 02.

6. Estas melhorias da região da Praça da República serão apresentadas de maneira mais aprofundada no capítulo 02.



5b



13. Proposta de Bouvard para reordenação da área central, 1911.

14. Proposta alternativa de Bouvard para o Anhangabaú, 1911.

Fonte: TOLEDO, 1996, p. 94.

numa área até então desvalorizada demonstrava o início do deslocamento de uma polaridade na região central.

O Anhangabaú, com seus jardins entremeados por passeios, bancos, floreiras, estátuas, belvederes, palacetes e a magnífica esplanada do Teatro Municipal, assumiria assim o papel simbólico de uma ‘fachada’

para esse novo centro da cidade. Entrada essa que podia ser contemplada por todos aqueles que provinham do setor oeste da cidade, e que chegavam à região pelo viaduto do Chá (SIMÕES JR, 1995, p.153).

O Plano de Avenidas de Prestes Maia apresentava uma proposta para a circulação viária e para a construção de um novo cenário urbano. Como será apresentado nos capítulos seguintes, fica mais claro que, neste momento, passava-se às mãos da iniciativa privada o incentivo à construção de espaços diferenciados por meio de uma legislação – modificada na época pelo prefeito – que incentivava a ocupação dos lotes por edifícios que marcassem a paisagem, seja pelo conjunto arquitetônico que se formaria ao longo das avenidas, seja pela ocupação dos lotes nos pontos focais do circuito ou pela implantação em grandes espaços abertos.

São exemplos deste processo, Edifício Itália, Copan, Barão do Iguape e a sede do Jornal Estado de São Paulo, como é tratado de maneira mais aprofundada nos capítulo 02 e 03. Estes grandes edifícios deveriam marcar a paisagem como elementos de dimensão urbana de grande relevância na estrutura metropolitana, assumindo um caráter metropolitano.

57

1.2

ARRANHA-CÉUS: ARQUITETURA COMO ELEMENTO URBANO

O aumento do número médio de pavimentos das edificações, especialmente na região central da cidade, está diretamente associado à busca de aumentar o potencial construtivo dos terrenos e aos avanços das técnicas construtivas.

Embora o arranha-céu, propriamente, date do último quartel do século dezenove nos Estados Unidos, a evolução gradual da técnica de construção de edifícios, da alvenaria e dos primitivos conceitos estéticos, para o ferro, precisão e dinâmica estrutural, inerente ao sistema de estrutura, tornam-se possível graças a uma série de importantes aquisições iniciadas mais de um século antes (ALEX, 1956, p.53).

As evoluções técnicas possibilitadas pelos engenheiros europeus no século XIX – entre elas, a utilização de maneira mais intensa do ferro e do cimento como materiais de construção – foram fundamentais para o barateamento e rapidez de execução dos novos edifícios (ARGAN, 1992).

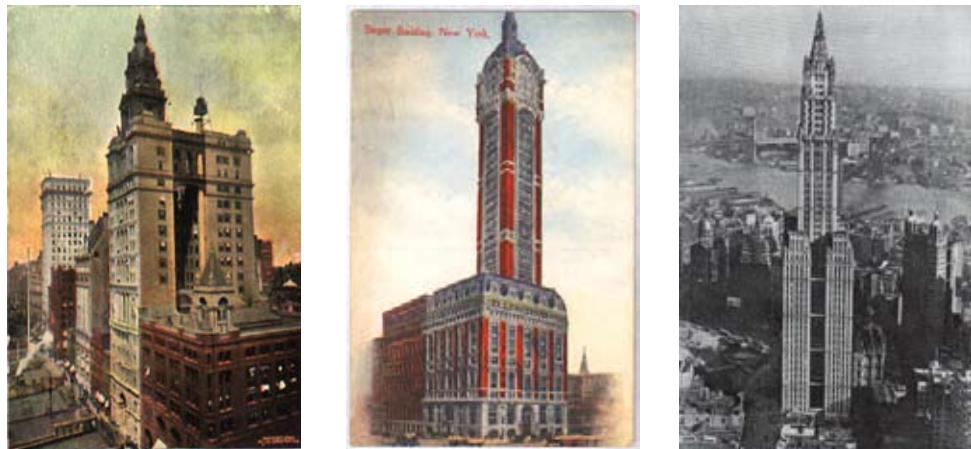
Nos Estados Unidos, esse processo se iniciou a partir da substituição de vigas de madeiras pelas de ferro e posteriormente pela utilização deste material em toda estrutura. Desde então, os arranha-céus consolidaram-se como uma forma de ocupação bastante típica das cidades americanas.

Os primeiros edifícios apareceram na cidade de Chicago no final do século XIX a partir da evolução do sistema estrutural metálico independente em oposição ao sistema tradicional de paredes portantes, que se tornavam mais espessas perto do solo (FUJIOKA, 1996). Alex (1956) ainda defende que o aperfeiçoamento desses esqueletos de aço foi a maior conquista dos arquitetos de Chicago. Isto permitiu a reconstrução da cidade destruída durante um grande incêndio⁷ no ano de 1871. Este evento destruiu grande parte do bairro comercial preservando apenas poucos prédios construídos com paredes de alvenaria e pilares e vigas de ferro fundido revestidos.

Uma outra importante inovação tecnológica foi o aprimoramento do elevador – inicialmente utilizado como uma plataforma associada a um sólido cabo - para a circulação vertical de pessoas. Quando se dispunha apenas de escadas para a circulação vertical, todos os pavimentos acima do segundo andar eram considerados impróprios para o comércio, e acima do quinto andar, inhabitáveis (KOOLHAAS, 2008, p. 106). Manfredo Tafuri defende que a história dos arranha-céus americanos, desde a primeira aplicação empírica do elevador comercial em edifícios altos aos tipos estabelecidos por volta de 1890, é na verdade a história de uma íntima relação entre inovações tecnológicas, estruturais e do design de organismos arquitetônicos (TAFURI, 1980).

Estes avanços tecnológicos relacionam-se diretamente à quebra de novos recordes de altura e a busca da criação de ícones arquitetônicos na cidade. Em Nova York, a construção cada vez mais frequente de arranha-céus levou a uma corrida pelas alturas que seria marcante na estrutura física da cidade. O Manhattan Life Insurance Building (1894) com 106 metros, Singer Building (1908) com 187 metros e Woolworth Building (1913) com 241 metros demonstram o quanto as alturas aumentaram em apenas duas décadas.

7. Localizada no estado americano de Illinois, às margens do Lago Michigan, Chicago foi desde meados do século XIX um forte pólo comercial, industrial, rodoviário e portuário. O incêndio de 1871 deu-se após uma temporada de forte seca e destruiu grande parte dos imóveis da cidade, feitos em madeira, deixando desabrigados 90.000 cidadãos.



Da esquerda para a direita:
 15. Manhattan Life Insurance Building (New York). Fonte: skyscraper.org
 16. Singer Building (New York). Fonte: skyscraper.org
 17. Woolworth Building (New York). Fonte: TAFURI, 1975.

Em Chicago, o arquiteto Louis Sullivan teve um papel fundamental no desenvolvimento desta tipologia e é considerado pelo historiador de arte Argan como protagonista do processo ao colocar o arranha-céu “como protagonista da cidade dos negócios” (ARGAN, 1992, p.197). Sua declaração esclarece essa ideia:

What is the chief characteristic of the tall office building? At once we answer, it is lofty. This loftiness is to the artistic-nature is thrilling aspect. It is the very open organ-tone of its appeal. It must be in turn the dominant chord in his expression of it, the true excitant of his imagination. It must be tall. The force and the power of altitude must be in it, the glory and the pride of exaltation must be in it. It must be very much a proud and soaring thing, rising in sheer exultation that from bottom to top it is a unit without a single dissenting line⁸... (SULLIVAN, 1896, apud MORRISON, 1952, p.151).

59

Apesar de toda racionalidade construtiva desenvolvida pelos arquitetos da Escola de Chicago, os primeiros arranha-céus de Manhattan apresentavam em suas fachadas um desenho claramente eclético com diversas referências historicistas. Na década de 1920, o *art-déco* foi escolhido como o estilo selecionado pelos principais arranha-céus da cidade – e também foi, por alguns anos, o de muitos edifícios em São Paulo.

8. Tradução livre da autora: “Qual a principal característica do alto edifício? Imediatamente respondemos: sua altura. Esta altura é, para o artista, o principal elemento do edifício. É o próprio tom do seu interesse. Deve então ser o acorde dominante na sua expressão, o verdadeiro excitante da imaginação. Ele tem que ser alto. A força e o poder da altitude deve estar nele. Tem que ser, em cada polegada, um objeto orgulho e altivo, elevando-se em aguda excitação de alto a baixo, como uma unidade sem uma linha discordante...”

Tafuri (1980) defende que essa não é uma relação contraditória, uma vez que a posição do arquiteto neste momento é de um profissional relacionado tanto à economia da construção do edifício, como a operações comerciais de longo prazo - no caso, os aspectos formais que interessam aos clientes. Defende que a adoção do Estilo Internacional - que aconteceu a partir da década de 1940 e tomou grande parte dos arranha-céus construídos depois desse período – é também um estilo e deixa de lado a reflexão sobre a relação original entre construção e técnica. Sua ideia levanta a contradição da criação de um “estilo internacional” vinculado a um movimento que pressupunha o fim destas correntes. Tafuri ainda defende que neste momento ocorreu um divórcio entre os problemas estruturais e as linguagens arquitetônicas.

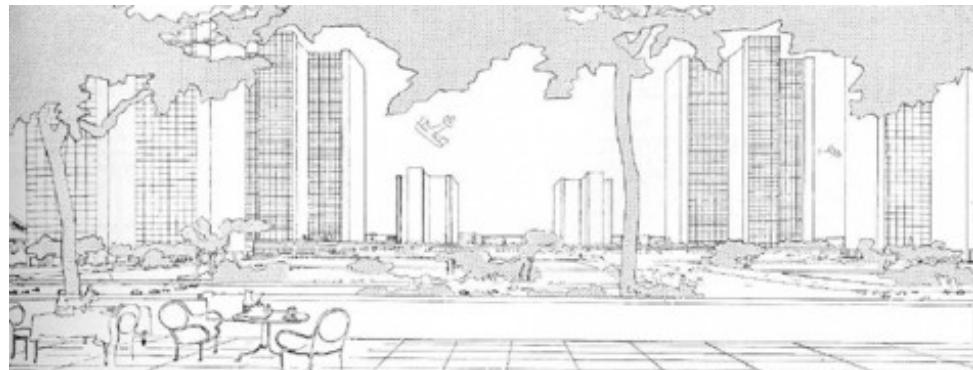
Enquanto que nas grandes cidades americanas vários arranha-céus eram construídos, na Europa eles não passavam de proposições apresentadas pela vanguarda. Em sua proposta para “Uma cidade contemporânea” com três milhões de habitantes, apresentada no Salão de Outono de Paris, em 1922, Le Corbusier mostrou uma das suas primeiras ideias sobre a organização de uma nova cidade. Esta se baseava em alguns princípios fundamentais:

- descongestionamento do centro das cidades;
- aumento da densidade;
- aumento dos meios de circulação;
- aumento das superfícies arborizadas (LE CORBUSIER, 2000).

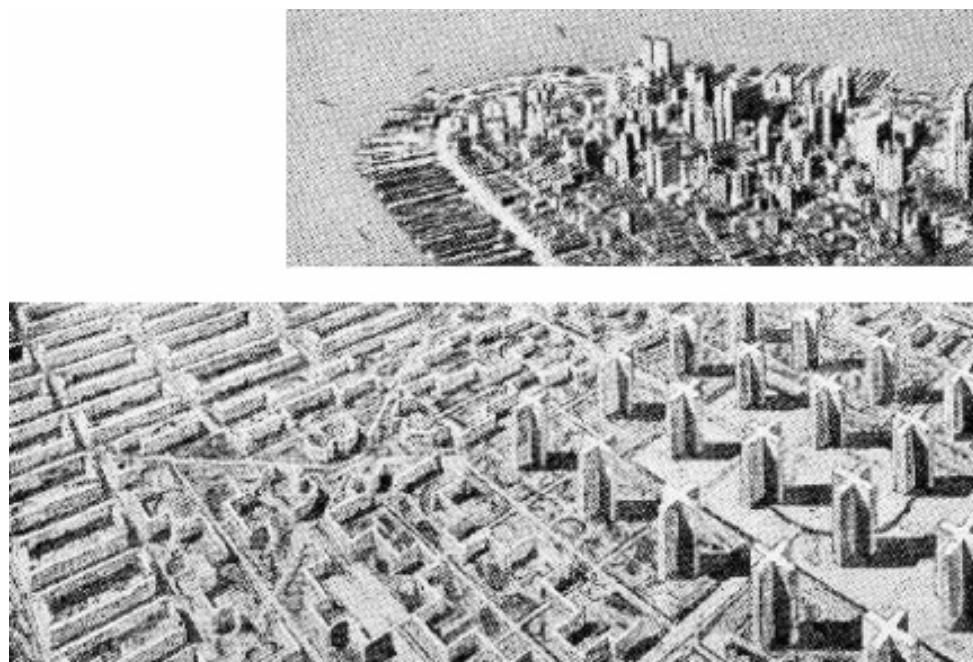
O autor defendia que “*quanto maior é a densidade da população de uma cidade, menores são as distâncias para percorrer. Consequência: aumentar a densidade do centro das cidades, sede dos negócios*” (LE CORBUSIER, 2000, p.158). Neste sentido, a verticalização apresentava-se como situação necessária na sua proposta de cidade contemporânea, tanto para a habitação (com torres de dez a doze andares) quanto para o trabalho (24 torres de escritórios com sessenta andares). Eles deveriam ser implantados sobre um solo livre.

Segundo Fishman (1977), o térreo da cidade é como um quadro cubista no qual vários objetos são vistos a partir de duas perspectivas simultaneamente. A ordem coletiva e a liberdade individual são duas perspectivas e sua justaposição define a Cidade Contemporânea⁹.

9. Texto original: “*the ground plan of the city is like a cubist painting in which the same object is viewed from two perspectives simultaneously. Collective order and individual freedom are the two perspectives, and their juxtaposition defines the Contemporary City*” (FISHMAN, 1977, p.202).



18. Ilustração da Cidade Contemporânea para 3 milhões de habitantes: arranha-céus e parques.
Fonte: BOESIGER; STORONOV, 1956, p. 37.



b1

19. De baixo para cima: Manhattan e proposta para Cidade Contemporânea.
Fonte: BOESIGER; STORONOV, 1956, p. 37.

Esses edifícios deveriam ser dispostos da maneira mais racional possível, buscando tornar a cidade bastante eficiente, e não poderiam ser implantados de maneira aleatória como acontecia em algumas grandes cidades do mundo. Exemplo desta sua postura é uma crítica direta ao que ele considerava uma espécie de caos urbano: a disposição dos edifícios na cidade de Nova York:

Nova York é o signo da coragem, Nova York é construída com arranha-céus que dominam o mar. Nova York, porém, é apenas o primeiro gesto da civilização contemporânea. Construída no improviso, na confusão, constitui um paradoxo, um exemplo patético. É uma etapa vivida e que não se deve reviver. Nova York é um exemplo de ação (LE CORBUSIER, 2004, p.201).

Assim, propunha uma separação dos lotes regulares entre os edifícios, possibilitando uma melhor insolação, iluminação e ventilação dos espaços. Também defendia que esta implantação contribuía para um melhor funcionamento da cidade. “*Tendo em vista a ordem, o funcionamento e a arquitetura, os arranha-céus são dispostos regularmente a cada 400 metros. Eles se elevam com uma dignidade comovente, constituem uma imponente massa de espaço e de luz*” (LE CORBUSIER, 2004, p.69). A ideia das grandes torres de atividades foi retomada em 1925 com seu “*Plan Voisin*”, para Paris.

Em 1921, Mies van der Rohe desenhou um arranha-céu de vidro multifacetado em um concurso para uma torre de escritórios em Berlim. Este primeiro arranha-céu proposto por Mies, em 1921, apresentava uma planta triangular com uma estrutura de aço formando um prisma de vidro de vinte andares, sem definição de topo e base. Segundo Jean-Louis Cohen, dois edifícios em Nova York serviram de base para este projeto: Flatiron Building (Daniel Burnham, 1903) e o Equitable Building (Ernest Graham, 1915).

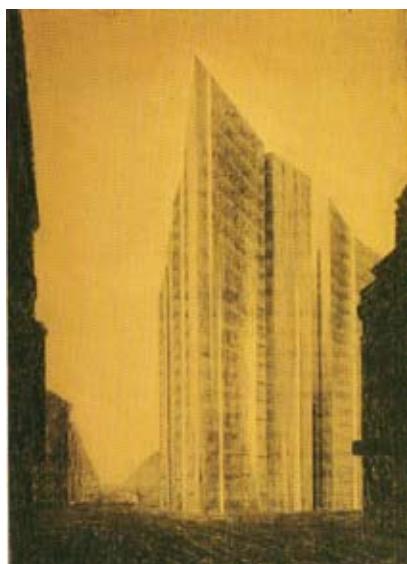
Cohen afirma que a entrada de Mies no concurso foi influenciada pelo contexto de debates culturais que ocorria na cidade há dez anos. Em 1912, o jornal *Berliner Morgenpost* defendia o crescimento da cidade às alturas como uma condição essencial para a capital ser considerada uma metrópole (COHEN, 2007). Uma entrevista realizada por este jornal com três grandes figuras do contexto cultural do período – Peter Behrens, Bruno Mohring e Walther Rathenau – chamava atenção para a questão. Nesta mesma época Peter Behrens exclamava:

What made the greatest impression on me in America, in terms of aesthetic and in general, was without doubt the very tall commercial buildings. In a country that shows few original artistic developments, whose official buildings are frozen in an insipid classicism and whose country houses imitate almost without exception the style of English cottages or the colonial American style, the commercial buildings, with their audacious structure, hold the seed of a new architecture¹⁰ (BEHRENS, Peter, 1914, apud COHEN, 2007, p.29).

10. Tradução livre da autora: O que mais me impressionou na América, em termos de estética e no geral, foi sem dúvida a altura dos edifícios comerciais. Num país que apresenta pouco desenvolvimento artístico original, cujos edifícios comerciais estão congelados em um insípido classicismo e cujas casas de campo imitam, quase sem exceção, o estilo dos campos ingleses ou o estilo colonial americano, os edifícios comerciais, com suas estruturas audaciosas, têm a semente de uma nova arquitetura.

Uma segunda proposta de arranha-céus foi apresentada por Mies van der Rohe, em 1922. O edifício apresentava um perímetro irregular e seria coberto por uma cortina de vidro. Sua superfície alternaria transparência, reflexão e refração de luzes e imagens, dependendo da iluminação. Segundo Frampton, “nessa época, a intenção de Mies era usar o vidro como uma superfície refletora complexa que, sob o impacto da luz, estaria permanentemente sujeita a transformação” (FRAMPTON, 2000, p.194).

Décadas mais tarde, este arquiteto transformou a paisagem de diversas cidades americanas com seus arranha-céus projetados e construídos. Em Chicago, o edifício de apartamentos Lake Shore Drive 860-880 (1952) tornou-se um marco entre seu repertório por sua estrutura metálica, fachada em vidro e uma bela proporção entre as partes (a proporção 3x5 que seria recorrente em sua obra).



63

Da esquerda para a direita:
20. Primeiro projeto de arranha-céu de Mies. Fonte: COHEN, 2007.
21. Segundo projeto de arranha-céu de Mies. Fonte: COHEN, 2007.

As duas torres foram implantadas em ângulos retos, alinhados com a malha urbana de Chicago, formando um espaço externo trapezoidal em relação à grande avenida perimetral ao lago a sua frente. A foto da construção desta obra demonstra a pureza que caracterizaria o trabalho do arquiteto alemão e relembra sua afirmação de 1922, “*only skyscrapers under constructions reveal the bold constructive thought, and then the impression of the high-reaching steel skeleton is overpowering*¹¹” (MIES, 1922, apud COHEN, 2007, p.127).

11. Tradução livre da autora: Somente arranha-céus em construção revelam o ousado pensamento construtivo, e em seguida a impressão de que o esqueleto de aço de longo alcance é avassalador.

b4



22. Edifícios Lake Shore Drive 860 em construção. Fonte: COHEN, 2007.

Foi em Nova York que Mies projetou um edifício de escritórios de muitos andares como aqueles propostos ainda na década de 1920. O Seagram Building (1958), localizado na Quinta Avenida, é um dos endereços mais nobres de Manhattan, e consegue se destacar mesmo localizando-se em uma região bastante densa. O edifício implanta-se entre o meio e o final do lote deixando à sua frente uma grande esplanada com duas piscinas simetricamente locadas. Este edifício tornou-se um dos expoentes dos arranha-céus modernos e um típico exemplar daquilo que se classificaria como “Estilo Internacional”.



23. Seagram Building em Nova York.
Fonte: COHEN, 2007.

Em 1922, vários arquitetos europeus – relacionados ou não à vanguarda do início do século XX – apresentaram propostas para o concurso da sede do jornal Chicago Tribune, na cidade que foi berço dos primeiros arranha-céus.

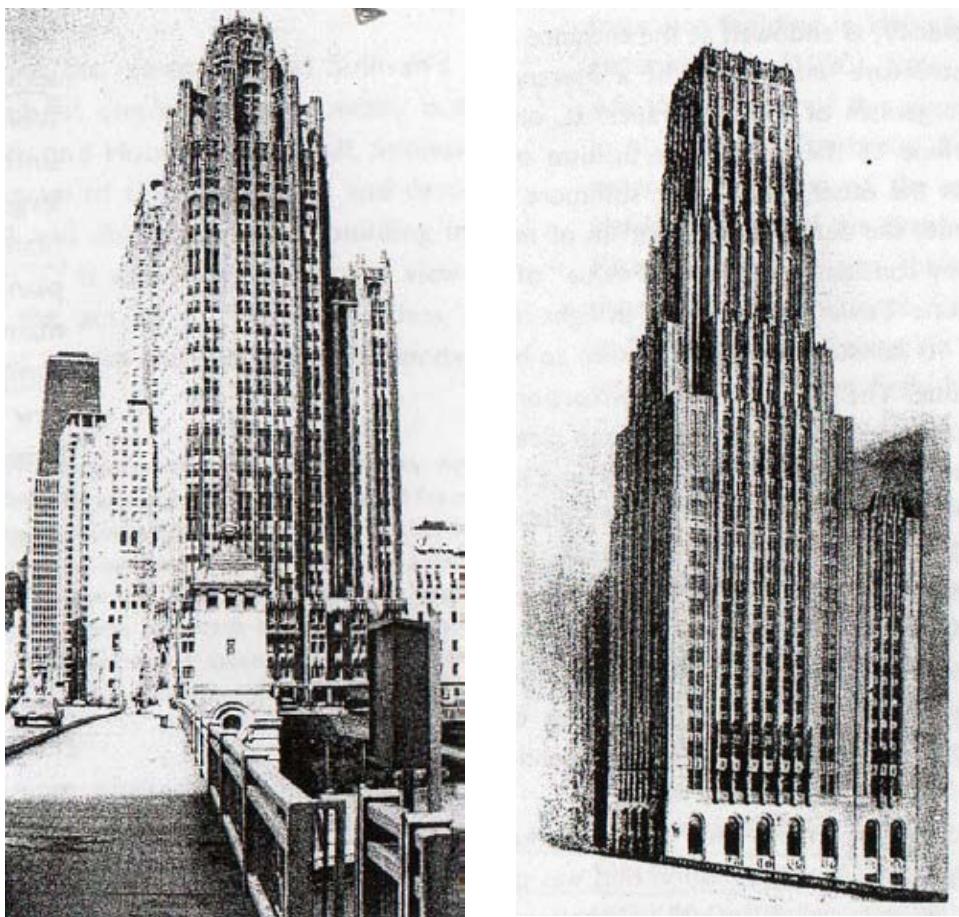
65

Tafuri (1980) defende que o referido concurso foi uma oportunidade dos arquitetos europeus testarem suas hipóteses de vanguardas, mas as propostas apresentadas refletiam a incapacidade de formularem respostas à real problemática das cidades americanas.

The project of the European architects of Modern Movement thus anticipated, in one way or another, the formal language of the skyscraper in 1930s. Not one of them was capable, however, of dealing with the fundamental problems that had brought about the crisis of skyscraper. (...) The truth of the matter is that, without exception, the European participants were incapable of adequately adapting their own contrasting interests to the solution of the real problems hidden behind the ambiguously formulated requests of the Chicago Tribune¹² (TAFURI, 1980, p. 412).

12. Tradução da autora: O projeto dos arquitetos europeus do Movimento Moderno assim antecipou, de uma forma ou de outra, a linguagem formal dos arranha-céus, em 1930. No entanto, nenhum deles foi capaz de lidar com o problema fundamental trazido sobre a crise do arranha-céu (...) A verdade é que, sem exceção, os participantes europeus foram incapazes de adaptar adequadamente seus próprios interesses contraditórios a soluções do real problema escondido atrás dos pedidos ambíguos formulados pelo Chicago Tribune.

Frampton (2000) acredita que este concurso contribuiu para a influência decisiva da arquitetura moderna nos Estados Unidos. O segundo prêmio foi conferido ao projeto de Eliel Saarinen e ganhou tanto destaque que influenciou a carreira do arquiteto Raymond Hood. Este projetou diversos *arranha-céus* neogóticos em Nova York. No final dos anos 1920, adotou um desenho mais despojado de elementos históricos, como pode ser percebido em seu projeto para o Rockefeller Center, de caráter *art-déco*.



bb

24. Concurso para Chicago Tribune Building: projeto vencedor de Mead Howells e Raymond Hood; e projeto de Eliel Saarinn para Chicago Tribune Building (segundo lugar). Fonte: TAFURI, 1980.

A intenção de relacionar o arranha-céu como monumento de uma cidade já reconhecida pela presença de diversos edifícios altos demonstra a importância que esta tipologia havia assumido nas primeiras décadas do século XX. Para ter destaque na malha urbana consolidada pela presença de vários edifícios altos e no panorama cultural, era necessário romper os limites estabelecidos, com um novo desenho.

Ainda no final da década de 1930, em outras grandes cidades do mundo, a presença dos arranha-céus passava a ser cada



Da esquerda para a direita:
 25. Palácio Barolo em Buenos Aires. Fonte: www.pbarolo.com.ar
 26. Edifício Salvo em Montevidéu. Fonte: www.wikipedia.org/wiki/Montevid%C3%A9u

vez mais frequente. Campos defende que “*no final da década de 1920, as capitais sul-americanas muniram-se de prédios-símbolos, protagonizando uma verticalização pioneira de profunda ressonância no imaginário urbano*” (CAMPOS, 2002, p.319). O autor cita como exemplos os edifícios Barolo (1923), em Buenos Aires e Salvo (1928), em Montevidéu.

b7

Em 1932, o edifício Safico, na avenida Corrientes, em Buenos Aires, se destacava pela altura em relação ao entorno. Construído pelo engenheiro civil Walter Moll, apresentava um volume regular até o décimo andar e depois disso uma série de recuos sucessivos até atingir 26 andares. No térreo, encontravam-se salas comerciais e os acessos aos elevadores e escadas para os apartamentos residenciais (BORGHINI; SALSONA; SALAMA, 1987).

O marco no contexto latino-americano seria o edifício Cavánagh (1934) com 25.000m² de área construída e 120,35m de altura, desde a calçada até o vértice do mastro na frente do edifício (VASCONCELOS, 1985). Projetado pelos arquitetos Sánchez, Lagos e de la Torre, foi construído na rua Florida, em frente à praça San Martín, em Buenos Aires, o que acentuava sua monumentalidade. A obra em questão, obedece aos critérios de recuos sucessivos, sendo considerado, até o início dos anos 1950, o edifício mais alto da América do Sul.

A verticalidade destes edifícios é ressaltada por meio de elementos arquitetônicos que chamam atenção para o topo do prédio: torres com relógios ou de observação, agulhas, entre outros. Estes objetos acabam por demonstrar a habilidade de

construir um objeto vertical tão alto que se tornava elemento dominante na paisagem urbana, atraindo a atenção para si mesmo. Outra ferramenta para ressaltar a monumentalidade destes primeiros arranha-céus na cidade é sua implantação, geralmente em frente a praças ou em espaços abertos. Este era um recurso utilizado já em outros momentos para destacar algum edifício de importância histórica ou cultural, inclusive aqueles de poucos andares, a exemplo da Praça Ramos de Azevedo, à frente do Teatro Municipal ou dos espaços abertos em frente às catedrais.

Em São Paulo, eles se configuraram como símbolos do crescimento econômico, tecnológico e cultural de meados do século XX.

1.3

NOVOS EDIFÍCIOS E NOVA ARQUITETURA NA CIDADE

A felicidade anda a pé
Na Praça Antônio Prado
São 10 horas azuis
O café vai alto como a manhã de arranha-céus
Cigarros Tietê
Automóveis
A cidade sem mitos (Oswald de Andrade in Pau-Brasil).

68

O poema de Oswald de Andrade reflete a atmosfera histórica daquele momento, à medida que apresenta alguns símbolos da modernização de São Paulo: a multidão que se espalhava em um dos principais espaços públicos; o preço do café, principal produto exportador do período, que subia e incentivava uma euforia; os arranha-céus e os automóveis cada vez mais numerosos. Além disto, aborda dois produtos estimulantes vinculados aos hábitos modernos: o café e os cigarros.

Esta atmosfera refletiu-se, especificamente, na construção dos arranha-céus, que aumentou a partir dos anos 1930, quando o número de construções cresceu consideravelmente, conforme destacado por Pasquale Petrone: “Antes de 1920, constituíam exceções os prédios de mais de três ou quatro pavimentos. (...) Mas, a partir da década 1930-1940, seu número passou a ser cada vez maior” (PETRONE, 1955, p.115). Estes edifícios estavam cada vez mais presentes no imaginário popular – a partir das imagens presentes no cinema, nas propagandas e em revistas - e nas manifestações artísticas da primeira metade do século XX.

Tarsil do Amaral representa os em duas pinturas que ilustram a visão da artista sobre a metrópole: São Paulo (135831) e São Paulo (Gazo), ambos de 1924. Os arranha-céus estão presentes ao fundo junto a outros símbolos da metrópole – além destes, encontram-se viaduto, bondes e chaminés.

Além disto, a pintora representa na obra números em série numa espécie de anúncio que pode nos remeter tanto à utilização da publicidade (elemento também bastante característico da época e do consumo), quanto a uma ferramenta comum de pintores cubistas.

O filme São Paulo, a Sinfonia da Metrópole, produzido em 1929, apresenta algumas imagens do cotidiano da cidade em um período de 24 horas. Eram exibidas cenas de crianças nas escolas, operários trabalhando nas fábricas, a passagem constante de carros, bondes e carroças. A cidade que se tornava industrial era exibida como numa sequência de ordem e ritmo de eventos de maneira a enfatizar a organização, limpeza, controle e cuidados. Mas ao contrário da imagem passada pelo filme, a situação que parecia ocorrer neste momento era de uma miscelânea de eventos ocorrendo simultaneamente, numa ânsia de gerar transformações, na cidade que enriquecia e construía novos espaços originados destas riquezas.

O volume das construções em São Paulo crescia em um ritmo vertiginoso. Os cálculos do período davam a cifra de uma casa por hora¹³. Daí surge a expressão que marcava o período: “São Paulo, a cidade que mais cresce no mundo” colocada e repetida alguns anos mais tarde, durante os festejos do IV Centenário em 1954.

Um bom exemplo desta associação entre os arranha-céus e o progresso da cidade seria o edifício Martinelli (1929).



De cima para baixo:
27. São Paulo (135831), de Tarsila do Amaral (1924).
28. São Paulo (Gazo), de Tarsila do Amaral (1924).

13. Maria Cecília Naclério Prado declarava que “a capital superava os seus próprios recordes e os das demais cidades brasileiras. Em 1920, as estatísticas registraram 1.875 novas construções, que evoluíram para 3.922, em 1930. Construía-se à razão de uma casa por hora” (PRADO, 1984, p.45).

Localizado no cruzamento da importante avenida São João com a rua Líbero Badaró, este edifício marcou de maneira fundamental a passagem da cidade horizontal de tijolo de então para a ocupação vertical dos edifícios de concreto armado. Apresentava um desenho bastante eclético e foi construído para marcar o poder do imigrante em São Paulo e assegurar seu caráter monumental.

as suas dimensões eram excepcionais para uma cidade baixa, em que predominava as construções terreas ou assobradadas. Nossas indústrias ainda não produziam materiais de construção suficientes ou adequados e apenas se iniciavam as experiências com o concreto armado. Tão excepcional era o tamanho do imóvel para a época que parte considerável deste ficou ociosa, parecendo indicar que a cidade não comportava uma construção daquele porte, nem estava habituada à mesma (PRADO, 1984, p.15).

O edifício Martinelli, construído entre 1925 e 1929, tem 25 pavimentos contados a partir da avenida São João. Camuflada por paredes de alvenaria de tijolos e ornamentos, sua estrutura de concreto armado foi considerada por muitos anos como uma das maiores do mundo. “Com uma área construída de 46.123 metros quadrados, e 2.000 metros quadrados de terreno, possuía 60 salões, 960 salas, 247 apartamentos, 510 telefones, 1.057 degraus e 2.133 janelas” (PRADO, 1984, p.87). Seus números continuam, ainda hoje, espantosos.



29. Anúncio do crescimento da cidade utilizando a imagem dos arranha-céus. Fonte: revista Acrópole (maio/1940).

O edifício chegou a ser embargado ao longo da construção, uma vez que as fundações foram calculadas para um número bem menor do que 25 pavimentos. Mas a intervenção política do então prefeito Pires do Rio e uma série de análise de peritos cariocas liberaram a construção do número de pavimentos desejados, diminuindo a carga das paredes internas. No topo do edifício, seu proprietário ainda construiu uma cobertura como em uma espécie de casa nas alturas.

Fotos do Centro na década de 1930 mostram como ele se diferenciava da massa de edifício

mais baixa ao seu redor – com exceção do edifício Sampaio Moreira, localizado na mesma rua. Esta relação entre os arranha-céus e seu entorno foi marcante para os primeiros edifícios que romperam a barreira dos seis pavimentos.



Da esquerda para a direita:
30. Edifícios Martinelli a partir da Praça Antônio Prado. Fonte: *Architectura e Construcção*, 1930.
31. Foto tirada da torre da Estação da Luz. Ao fundo, Martinelli. Fonte: PRADO, 1984.

Durante um longo período, o desenho do Martinelli marcou o perfil do Centro de São Paulo e o imaginário de sua população que associava o arranha-céu cor-de-rosa a um símbolo de progresso tecnológico, fruto da fase que a cidade passava. Mário de Andrade já registrava em sua crônica de 1930 a comparação do domínio dos céus entre o dirigível que passava em São Paulo naquele momento e o arranha-céu, quando exclamava: “*E o Zeppelin veio provar para São Tomé o sofisma gracioso de que uma casa dum andar pode ser mais alto que o Martinelli*” (ANDRADE, 1976, p.199).

Já na área do Centro Novo, a construção da Biblioteca Municipal Mario de Andrade foi um símbolo da mudança do foco de investimentos públicos. Projetada por Jacques Pilon, com seus 23 andares foi finalizada no ano de 1942. Sua altura era ainda mais ressaltada pela implantação na praça Dom José Gaspar, cercada por um jardim, tangenciada pelas novas vias do Plano de Avenidas. Seu programa atestava o interesse da metrópole em incentivar a educação e o desenvolvimento cultural da população. Curioso observar que nos arredores da Biblioteca Municipal, na década de 1950, formou-se um dos principais espaços de discussão da cidade. Eram bares que abrigavam diversos professores, intelectuais, artistas e dramaturgos, que ali se encontravam

após o expediente de trabalho. Segundo Maria Arminda Arruda, “bares eram espaços de vivência ampla, de estímulo aos sentidos e do cultivo do intelecto” (ARRUDA, 2001, p.62). O prédio também chamava a atenção por ter sido construído em concreto armado, despojado de elementos em sua fachada e mostrando-se diretamente vinculado ao *art-déco*.

No Brasil, um dos ícones da arquitetura moderna, que se vincula diretamente ao imaginário do desenvolvimento tecnológico pela construção vertical, é o prédio do Ministério da Educação e Saúde Pública (1936-45) – atualmente Ministério da Educação e Cultura (MEC) cuja construção se iniciou nos anos 1930 e foi finalizada nos anos 1940. Projetado por uma equipe de arquitetos modernos¹⁴ e coordenado por Lucio Costa, o projeto contou com a participação de Le Corbusier. O edifício apresenta os cinco pontos da arquitetura moderna defendidos pelo arquiteto franco-suíço: planta livre, fachada livre, pilotis, terraço jardim e janela em fita. Foi incorporado a diversos manuais da arquitetura moderna pelos avanços tecnológicos que apresenta e por ser um dos primeiros arranha-céus modernos da história.

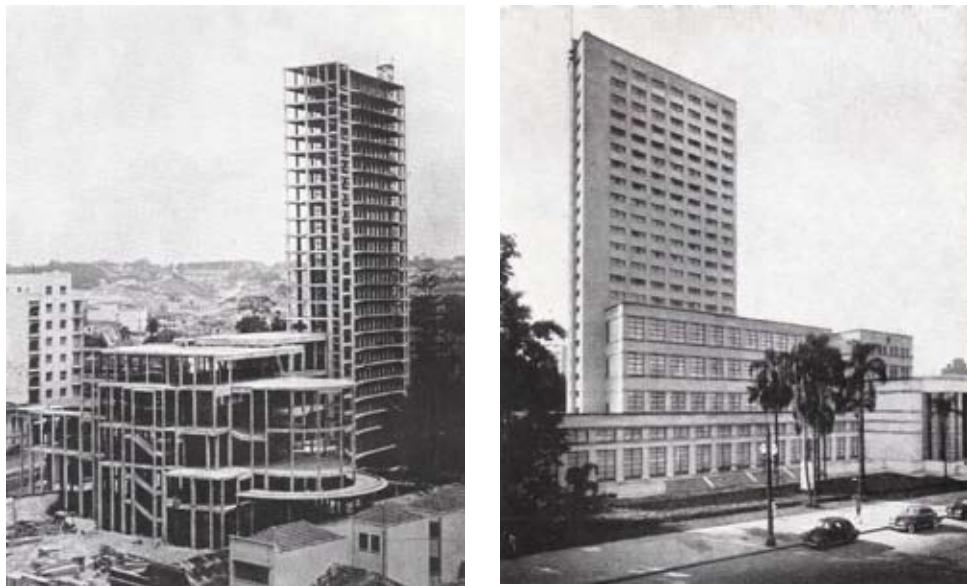
72

A definição de arquitetura moderna utilizada ao longo desta tese baseia-se nos princípios de racionalidade construtiva das formas arquitetônicas, a busca de eficiência funcional e climática e vincula-se ao desenvolvimento do concreto armado. Foram utilizadas como referências teóricas as análises de autores internacionais como Giulio Carlo Argan, Manfredo Tafuri e Kenneth Frampton, e de autores nacionais, entre os quais Alberto Xavier e Lauro Cavalcanti. Uma definição própria mostrou-se necessária quando associada a este contexto, a um tipo específico de produção e ao período de fortes transformações culturais da cidade.

Os primeiros edifícios modernos de São Paulo anunciavam, ainda nas primeiras décadas do século XX, as novas possibilidades de desenho. Porém, era possível perceber que a massa de construções deste período apresentava os estilos dos mais variados. Esta mistura poderia ser visualizada tanto nas ruas quanto nas páginas de revistas do período¹⁵.

14. Participaram do desenvolvimento do projeto Carlos Leão, Oscar Niemeyer, Affonso Eduardo Reidy, Ernani Vasconcellos e Jorge Machado Moreira.

15. Interessante utilizar como referência a tese de doutorado de Maria Lúcia Pinheiro (1997) que pesquisou o material publicado na revista Acrópole (fundada em 1938 e publicada até 1971) e identificou os mais diversos estilos na cidade entre os anos de 1938 e 1945.



Da esquerda para a direita:

32. Biblioteca Municipal em construção. Fonte: revista Acrópole, n.50, 1942.

33. Fachada da Biblioteca Municipal. Fonte: revista Acrópole, n.50, 1942.

73

Esta confusão de estilo se dava porque as grandes firmas e os engenheiros-arquitetos, que atuavam na construção civil projetavam e construíam “ao gosto do cliente”. Além disso, ainda na década de 1930, “os arquitetos eram em número reduzido e viviam subjugados pelas firmas construtoras; os cursos de arquitetura então existentes, na Escola Politécnica e no Mackenzie, estavam anquilosados numa concepção tradicional obsoleta e se arrastavam, como um luxo necessário, sob vistas paternais da engenharia civil onipresente e onisciente” (SAIA, 2003, p.107). Pinheiro (1997) adverte que a valorização dos arquitetos nestas empresas se deu pela tardia regulamentação da profissão com o Decreto nº 23.569, de 11 de dezembro de 1933, que também criou o Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CREA).

Nos cursos de formação de engenheiro-arquiteto, apesar do ensino tradicional, diversos arquitetos assumiram uma postura vinculada aos princípios da arquitetura moderna ao longo de sua trajetória profissional. Ainda na década de 1930, eram recém-formados pela Escola Politécnica Vilanova Artigas, Ícaro de Castro Mello e Oswaldo Corrêa Gonçalves; e pela Escola de Engenharia do Mackenzie College Eduardo Kneese de Mello, Oswaldo Bratke, Henrique Midlin, entre outros. Profissionais que, apesar de ter no início de suas carreiras obras ecléticas, se consolidaram como arquitetos modernos.

Os novos arquitetos formados nos tradicionais cursos de arquitetura da Politécnica e do Mackenzie, embora es-

ses continuassem fundamentalmente os mesmos, voltavam-se nitidamente para as novas tendências, agora já prestigiada pela enorme repercussão internacional da arquitetura do grupo do Rio de Janeiro, cujo exemplar paulista, o Edifício Esther, representava em alto índice a excelência das novas tendências (SAIA, 2003, p.113).

Além disso, a chegada e atuação de alguns arquitetos estrangeiros na cidade trouxeram novidades para o mercado da construção civil¹⁶. Entre eles, podemos destacar Jacques Pilon, Franz Heep, Lucjan Korngold, Giancarlo Palanti. Além dos estrangeiros, arquitetos cariocas também atuaram com algumas obras modernas em São Paulo: Álvaro Vital Brazil, autor do Edifício Esther; os irmãos Roberto e, Hélio Duarte e outros. Já no final da década de 1940, a inauguração dos cursos de arquitetura do Mackenzie (1947) e da Universidade de São Paulo (1948) formaria uma nova geração de arquitetos paulistas para o mercado de trabalho.

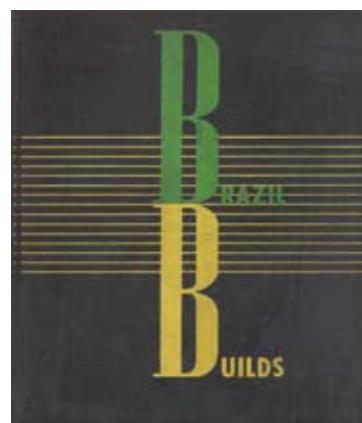
No final da década de 1930, muitos dos empreendedores ainda construíam pensando em estilos rentáveis e econômicos. Enquanto a industrialização da construção civil não avançava no ritmo dos empreendimentos lançados, a opção pela arquitetura moderna, apesar de mais racional, não era a mais rentável. O próprio Mário de Andrade, defensor da arte moderna, em 1944, fez uma crítica aos recursos gastos para o edifício do Ministério da Educação: “*O tempo e o dinheirão enormes que se desperdiçaram no Ministério da Educação é um erro de arquitetura. É um defeito arquitetônico que ficará sempre ‘afeando’ o admirável edifício*” (ANDRADE, 2003, p.180). Pinheiro esclarece:

Ainda a propósito da racionalidade rigorosa das formas arquitetônicas, argumenta-se, com freqüência, que um dos motivos que impulsionaram a adoção da arquitetura moderna teria sido a economia, geralmente entendida no sentido mais restrito do barateamento puro e simples dos custos da construção. Na verdade, este papel coube ao Art-déco, por possibilitar efetivamente o barateamento da construção devido à simplificação dos ornamentos que o caracterizava, e que era considerada uma forma de modernização da arquitetura (PINHEIRO, 1997, p.232).

16. Sobre a participação de arquitetos estrangeiros no cenário nacional, Lauro Cavalcanti esclarece: “*a falta de oportunidade no mercado estatal europeu para criadores de novas formas – devido a campos arquitetônicos nacionais já estabelecidos hegemonicamente dominados pelas escolas mais tradicionais e também por conta de poucas construções efetuadas durante a crise econômica relacionada à Segunda Guerra Mundial – fez com que arquitetos como Donat Agache, Le Corbusier e o italiano Marcello Piacentini se interessassem em atuar no nascente Mercado estatal brasileiro, aqui estabelecendo contatos e alianças*” (CAVALCANTI, 2000, p.12).

Grandes obras públicas fizeram uma divulgação intensa da arquitetura moderna entre os anos 1930-1940 e possibilitaram sua aceitação entre um público mais abrangente. Neste período, a arquitetura moderna brasileira já havia ganhado destaque inclusive no exterior. O pavilhão projetado por Oscar Niemeyer e Lucio Costa para a Feira de Nova York (1938) foi considerado um dos pontos altos daquela exposição e chamou atenção da imprensa americana e brasileira. Em 1943, foi realizado no Museum of Modern Art (MoMa) a exposição “Brazil Builds” com um apanhado das principais edificações modernas e coloniais brasileiras. O catálogo da exposição continha duzentas páginas com textos de Philip Goodwin e fotos de G. E. Kidder Smith, resultado de uma viagem dos dois pelo país.

O aval daquela instituição foi central para a difusão em escala mundial do modernismo brasileiro. As mais significativas revistas internacionais dedicam, a partir daí, números especiais a essa arquitetura que sugeria novos caminhos para um modernismo que havia cessado de experimentar, com os países europeus dilacerados pelos esforços de guerra (CAVALCANTI, 1999, p.11).



75

Da esquerda para a direita:
34. Pavilhão de Nova York. Fonte: GOODWIN, 1943, p.195.
35. Capa do “Brazil Builds”. Fonte: GOODWIN, 1943.

A exposição passou por diversas cidades, inclusive por São Paulo, em 1944, onde teve patrocínio da Prefeitura. Hugo Segawa afirma que Brazil Build, publicado em pleno conflito mundial, foi o principal passaporte da arquitetura brasileira pelo mundo (SEGAWA, 1999, p.102). Além da associação com a ideia de progresso e de modernidade, os edifícios modernos interessavam aos investidores imobiliários pela preocupação constante com os detalhes e técnicas construtivas e com a funcionalidade dos espaços projetados¹⁷. Prova disso, seria a contratação de nomes

17. Este tema será discutido de maneira mais aprofundada no capítulo 02.

bastante reconhecidos para projetar muitos empreendimentos, especialmente no Centro: Oscar Niemeyer¹⁸, Rino Levi¹⁹, Franz Heep²⁰, Gregori Warchavichk²¹ e Salvador Candia²². Estes mesmos arquitetos foram responsáveis por novos arranjos na implantação e no desenho da arquitetura dos edifícios espalhados pela cidade.

Leal (2003) defende que a utilização da arquitetura moderna nos empreendimentos imobiliários, a partir de meados da década de 1940, relaciona-se com a imagem do progresso que a arquitetura moderna passava. Daniela Leal esclarece essa questão:

A arquitetura moderna foi assimilada, nos edifícios das grandes construtoras como Monções, Océan e o próprio BNI, de formas irregulares. Ao mesmo tempo que buscavam elementos de vanguarda como os grandes panos de vidro, o uso de pilotis liberando o espaço em programas inovadores, ainda mantinham a técnica construtiva em um nível bastante atrasado em relação às novas conquistas do setor (LEAL, 2003, p.65).

O próprio termo “moderno” ganhou ênfase como a demonstração do novo, do progresso, de liberdade, de emancipação.

7b

O vocábulo ‘moderno’ vai condensando assim conotações que se sobrepõem em camadas sucessivas e cumulativas, as quais lhe dão uma força expressiva ímpar, muito intensificada por esses três amplos contextos: a revolução tecnológica, a passagem do século e o pós-guerra (SEVCENKO, 2003, p.228).

Neste sentido, a expressão era utilizada em crônicas de jornais, anúncios e letreiros espalhados pelas diversas mídias, divulgando de atividades esportivas a avanços médicos. Tudo deveria ser moderno para ser bem classificado.

A modernidade na cidade manifestava-se também na pre-

18. O arquiteto carioca projetou em São Paulo o COPAN (1951), a Galeria Califórnia e o edifício Eiffel (1953), entre outros.

19. Entre os inúmeros edifícios projetados no Centro, destacam-se os Cines Ufa Palace (1936) e Ipiranga (1941), além do Banco Paulista do Comércio (1947) e da Galeria R. Monteiro (1959).

20. Além dos projetos realizados com Jacques Pilon, Franz Heep desenhou o edifício Itália (1956).

21. Autor do primeiro edifício considerado moderno de São Paulo, o arquiteto desenhou dois edifícios altos na região do Centro Novo: Guaranésia (1959) e Walter Moreira Salles (1951).

22. Projetou o Conjunto Metrópole (1960) e o edifício Joelma (1971). Sobre este arquiteto ver FERRONI, Eduardo Rocha. *Aproximações sobre a obra de Salvador Candia*. Dissertação de mestrado. São Paulo, FAU-USP, 2008.

sença e no deslocamento de uma massa de desconhecidos que circulavam e permaneciam na região central no horário comercial e fora dele. Bondes, ônibus e automóveis particulares faziam a ligação do Centro com áreas mais afastadas e recentemente ocupadas da cidade, deslocando assim uma massa frequente de operários, comerciantes, executivos e profissionais liberais. Os imigrantes levavam novos sons pelas ruas por meio das diversas línguas que se misturavam ao português e um comportamento diferente.

As novidades invadiam o cotidiano das pessoas, seja por intermédio de novos aparatos tecnológicos (televisão, geladeira, aspirador em pó, bondes elétricos, entre outros), seja por meio de novos hábitos (ida ao cinema, visita à galeria de arte, conversa nos bares, estudo na biblioteca, conhecimento de novas línguas, práticas de esportes). Era preciso se adequar à nova cultura urbana.

Novos cenários públicos, novas máquinas de deslocamento e novos hábitos: tudo parecia contribuir para um clima de fé no presente e no futuro. A arquitetura moderna ligava-se diretamente com este contexto de vida urbana ao se relacionar com a ideia de racionalidade construtiva, despojamento ornamental, economia e ao propor novos arranjos em termos de organização espacial. A ideia de evolução temporal das tecnologias e da sociedade estava bastante evidente no período e explícita nos novos desenhos dos novos prédios. Arruda reforça os ares otimistas deste período:

Tratava-se de uma época com alto grau de dinamismo, na qual a crença nas possibilidades infinitas do desenvolvimento cultural era homóloga à convicção da modernização econômica, social e política que tinha em São Paulo a sua grande promessa. Assim, o presente aspirava ao futuro civilizado que, diga-se de passagem, seduzia a todos (ARRUDA, 2001, p.107).

Neste contexto, o passado mostrava-se como um objeto deslocado diante do recente modo de vida que exigia novos espaços. Mesmo edifícios coloniais de relevância histórica, como o Convento do Carmo, foram destruídos para dar lugar ao progresso que avançava. Em 1945, descrevendo as obras de Melhoramentos Urbanos para execução do Perímetro de Irradiação, Prestes Maia descrevia:

Praça do Carmo. A sua abertura exigiu o arrazamento (sic) de três quarteirões característicos da cidade antiga, porém sem especial interesse histórico ou artístico. Medindo 230x130 ms, é uma das maiores do centro,

destina-se a aliviar a Praça da Sé e proporcionar retorno aos veículos coletivos do Brás (MAIA, 1945, s.p.).

A velocidade com que se erguiam novas paisagens era tão grande que Claude Lévi-Strauss exclamava, em 1935, que a cidade se desenvolvia com tal rapidez que cada semana necessitaria de um novo mapa (LÉVI-STRAUSS, 1996, p.92).

A sensação de estar deslocado do ambiente que se encontrava tradicionalmente relaciona-se com a perda da identidade histórica e a vinculação a novas imagens. Esta parece ser a descrição mais próxima do sentido da expressão modernidade apresentado por Berman (2007) quando afirma que as pessoas tentam apreender o mundo, fazer parte dele, mesmo diante de um turbilhão de novidades ou mesmo quando lança uma definição mais clara para seus sentimentos: “ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos” (BERMAN, 2007, p.24). E Sevcenko destaca esse sentimento de novidade a todo momento.

78

De tal modo o estranhamento se impunha e era difuso, que envolvia a própria identidade da cidade. Afinal, São Paulo não era uma cidade nem de negros, nem de brancos e nem de mestiços; nem de estrangeiros e nem de brasileiros; nem americana, nem européia, nem nativa; nem era industrial, apesar do volume crescente das fábricas, nem entreposto agrícola, apesar da importância crucial do café; não era tropical, nem subtropical; não era ainda moderna, mas não tinha mais passado. Essa cidade brotou súbita e inexplicavelmente, como um colossal cogumelo depois da chuva, era um enigma para seus próprios habitantes, perplexos tentando entendê-la (SEVCENKO, 2003, p.31).

É importante ressaltar que, além das transformações físicas da metrópole, era visível uma mudança no modo de vida urbano presente nas mais diversas atividades que ocorriam na cidade. Em 1955, Petrone registrou que a cidade apresentava dezoito estabelecimentos de ensino superior, três universidades, quinze estabelecimentos de ensino agrícola e industrial, 106 livrarias, 150 cinemas, oito teatros e cinco cines-teatros, doze estações de rádio e três de televisão (PETRONE, 1955, p.118). Estes novos hábitos se refletiam inclusive nos novos programas da arquitetura agrupados geralmente em um mesmo espaço: cinemas, teatros, bibliotecas, galerias de arte, habitação, serviço e comércio.

Estas atividades implantaram-se em sua grande maioria em edifício modernos e concentravam-se preferencialmente na área do Centro Novo²³, de maneira que em 1958, Nice L. Muller apontava:

Foi somente nos últimos 20 anos que teve lugar a integração ao Centro da área compreendida entre o vale do Anhangabaú e a Praça da República; e o fato se tornou indubitável notadamente a partir do ano de 1940. O comércio de artigos de luxo e os escritórios profissionais ali vieram a instalar-se expulsando as atividades que lá existiam. Os prédios de um só pavimento e os edifícios de dois ou três andares foram pouco a pouco, cedendo lugar aos arranha-céus (p.142).

A concentração destes edifícios na região apontava para o grande ponto de encontro que se formou neste período - uma vez que um grande número de pessoas habitava, estudava, trabalhava e divertia-se entre os diversos edifícios da região. Nos pavimentos térreos de muitos destes edifícios modernos, novos espaços de encontro eram construídos. Cafés, livrarias, galerias de arte eram lugares de permanência aos transeuntes que cruzavam caminho pelas galerias cada vez mais comuns do Centro Novo. A região era palco de uma nova cultura urbana onde as mais diversas tradições de diversos grupos se misturavam, dando origem ao que poderia se chamar de ar cosmopolita. Segundo Arruda, “inseridas na dinâmica econômica alteravam a estratificação social, expandindo e diversificando a ocupação do espaço de que resultaram formas renovadas de sociabilidade” (ARRUDA, 2001, p.20).

79

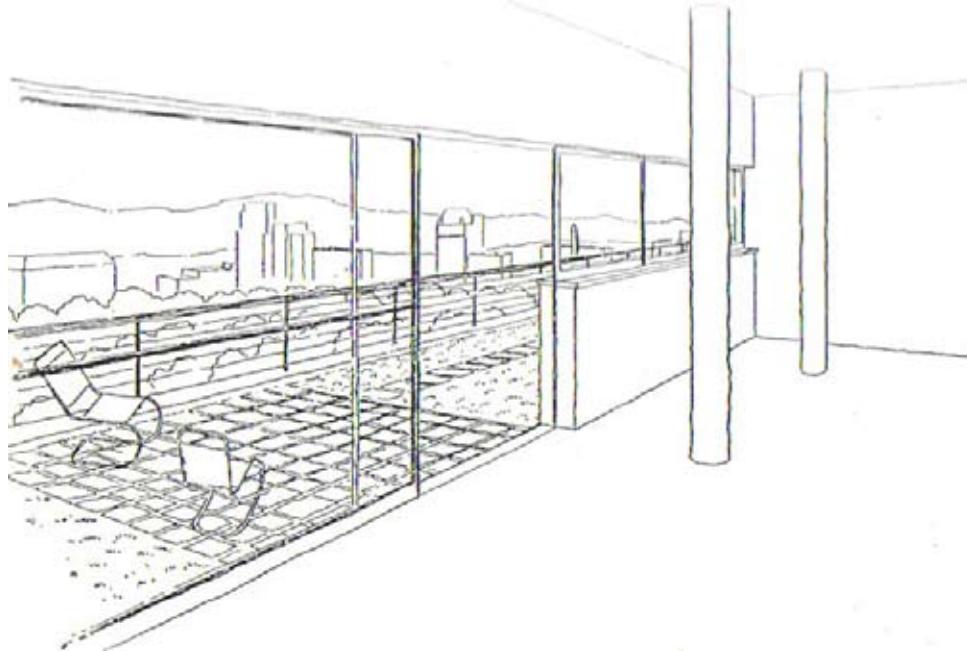
Especialmente a região do Centro Novo era onde as principais atividades – econômicas, políticas e sociais – aconteciam, tornando-se assim o principal centro de investimentos privados da cidade. Buscando alavancar seus novos empreendimentos, as construtoras contratavam os arquitetos modernos tentando associar os empreendimentos à onda de progresso do período.

Ao findar-se a década de 40, quando o capitalismo imobiliário atingia as proximidades do seu índice mais alto, São Paulo assistia ao recrudescimento na atividade das firmas exclusivamente investidas na exploração comercial do mercado imobiliário disponível. (...) As novas firmas, montadas a partir de 1940, apresentavam uma proximidade maior com as preocupações levantadas pela arquitetura moderna (SAIA, 2003, p.116).

23. São exemplos das novas atividades implantadas em edifícios modernos a inauguração do MASP e do MAM nos edifícios da rua Sete de Abril, os cinemas desenhados por Rino Levi, a sede do jornal Estado de São Paulo, entre outros.



80



36. Edifício Esther. Fonte: GOODWIN, 1943, p.119

37. Desenho de interior de apartamento do Edifício Esther. Fonte: GOODWIN, 1943, p.118.

Prova da ideia de vanguarda associada aos primeiros edifícios modernos seria a construção do Edifício Esther com vários andares numa das regiões mais valorizadas de São Paulo, nos arredores da Praça da República, pela família Nogueira. Sua iniciativa associava ousadia, visão empresarial e modernidade.

Seu diferencial poderia ser visto logo pela escolha do programa e sua distribuição no prédio: lojas comerciais no pavimento térreo, do segundo ao quarto andar, salas de escritório e do quinto ao décimo primeiro andar estavam os apartamento duplex. A preocupação dos arquitetos com as questões funcionais e construtivas trouxe soluções inovadoras ao edifício: planta livre, espaços flexíveis e janelas corridas nos andares de escritório, diferentes recursos de proteção à insolação nas diversas fachadas (ALBA, 2005). A sua organização espacial garantiu o seguinte comentário de Philip Goodwin, autor do catálogo da exposição “Brazil Builds”: “fôra difícil encontrar melhor arranjo para a vida moderna do que o existente neste bonito edifício de apartamentos” (GOODWIN, 1943, p.118).

A elite paulistana, aos poucos, aceitaria e incentivaria a presença da arquitetura moderna pela cidade a exemplo da escolha de Niemeyer²⁴ para a obra do Parque do Ibirapuera pelo presidente da Comissão do IV Centenário, Cicillo Matarazzo. Tal escolha, sem dúvida, O planejamento de seus espaços dentro dos pressupostos da arquitetura moderna afirmava a possibilidade de criar um oásis de racionalidade construtiva dentro da cidade construída de maneira espontânea. O próprio programa do Parque, articulado aos festeiros do IV Centenário, deixava clara a intenção de valorizar o nível de desenvolvimento que a cidade atingia em seus mais diversos campos. Para tanto foram construídos os Palácios da Agricultura, dos Estados, das Artes e o Pavilhão da Indústria que atestavam o desenvolvimento do Estado nas mais diversas áreas. Joaquim Cardoso afirmava no lançamento da publicação do anteprojeto do parque:

a Comissão Organizadora do IV Centenário de São Paulo encontra portanto neste conjunto arquitetônico a indicação perfeita e adequada, a linguagem ideal para transmitir a quantos quiserem saber, a importância e o grau de desenvolvimento técnico e industrial do grande Estado, através de quatro séculos de existência (CARDOSO, 1952, s.p., apud ANTE PROJETO DA EXPOSIÇÃO DO IV CENTENÁRIO DE SÃO PAULO, 1952).

Aproveitando-se da imagem de progresso da arquitetura moderna consolidada a partir dos grandes empreendimentos governamentais, a iniciativa privada também demonstrava interesse em se utilizar da arquitetura moderna como modo de alavancar seus projetos. Nas proximidades da Praça da República, foram

24. A equipe do arquiteto Oscar Niemeyer era composta por Zenon Lotufo, Eduardo Kneese de Mello e Hélio Cavalcanti, com colaboração de Gauss Estelita e Carlos Lemos.

construídos alguns dos mais marcantes arranha-céus modernos de São Paulo. O avanço incipiente da tecnologia da construção civil – a utilização do concreto armado e de elementos pré-moldados - possibilitou a construção de edifícios cada vez mais altos, que se concentraram em um primeiro momento nesta região de grande valorização imobiliária.

Um elemento que interessa de maneira particular a esta pesquisa era a chegada deste edifício no chão, ou seja, o desenho de seus pavimentos térreos, especialmente daqueles que buscavam integrar-se à vida urbana local. A presença destes espaços se relaciona diretamente com sua altura no momento em que busca o sucesso pela ocupação dos espaços de suas torres (sejam estas voltadas para habitação ou para atividades do setor terciário) e pela ocupação dos espaços do térreo.

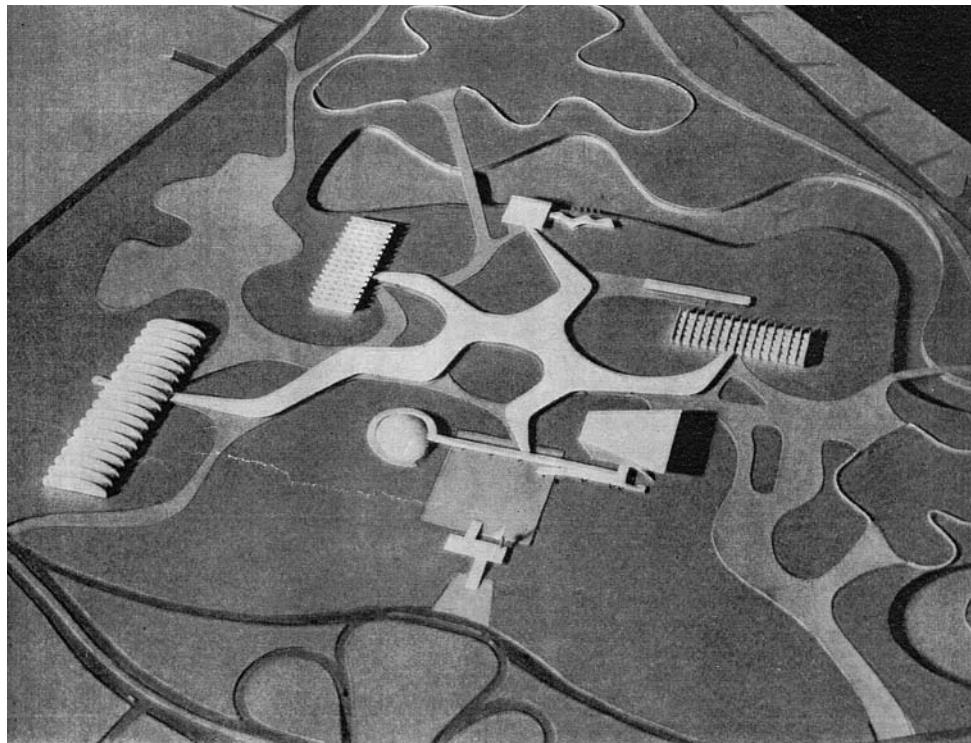


82

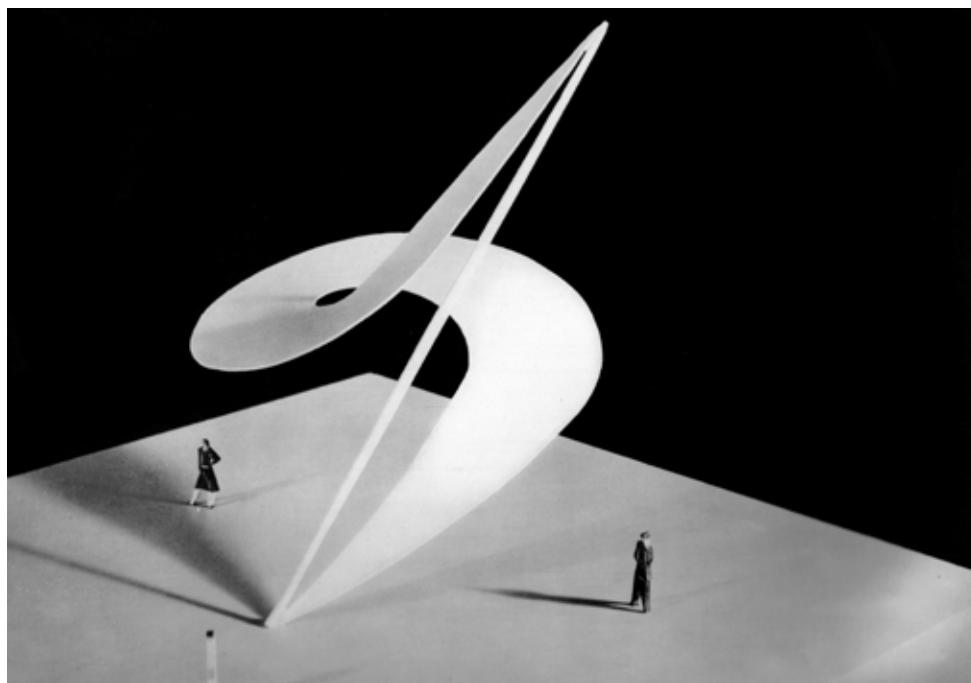
38. Projeto aprovado do Parque Ibirapuera. Fonte: Modulo, n.01, 1955, p.19.

Ao contrário do que muitos críticos pregam contra a arquitetura moderna, em muitos exemplares do Centro Novo, a relação entre edifícios e cidade acontecia de maneira bem interessante ao criar áreas de passagem e convivência – especialmente a partir das galerias - dando continuidade à vida que ocorria em seu entorno. Estes térreos não configuravam grandes esplanadas abertas, mas ofereciam espaços interessantes para o público passante. Arranjos diferenciados destes espaços eram utilizados como ferramenta legal para o aumento da altura de alguns edifícios, o que demonstra o interesse na consolidação destes espaços de convivência pelo poder público.

O capítulo seguinte abordará a relação entre os primeiros arranha-céus da cidade, as intervenções urbanísticas e a mudança na legislação que estimulou a implantação destes prédios em lugares específicos.



39. Anteprojeto do Parque Ibirapuera. Fonte: Modulo, n.01, 1955, p.19.



40. Espiral símbolo do progresso da cidade. Fonte: Revista Habitat, n.16, 1954, p.21.

A CRIAÇÃO DA CIDADE MODERNIZADA PELA INICIATIVA
PRIVADA ■ ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO PERTINENTE.

2



2.1

Breve histórico dos primeiros arranha-céus da cidade. Do centro velho para o centro novo

p. 87

2.2

As mudanças no centro novo

p. 95

2.3

A mudança na legislação e o incentivo aos edifícios altos ao longo das grandes vias

p. 101

2.4

A arquitetura moderna dos grandes empreendimentos imobiliários

p. 116

“

O Largo da Sé começou a ficar diferente por causa das Companhias Mútua e das casas de Bombons que são umas verdadeiras roubalheiras mas que em compensação aí construíram os primeiros arranha-céus que nem chegam à metade dos últimos arranha-céus que não chegarão decerto à metade dos futuros arranha-céus.

(ANDRADE, 2007, p. 102)

2.1

BREVE HISTÓRICO DOS PRIMEIROS ARRANHA-CÉUS DA CIDADE. DO CENTRO VELHO PARA O CENTRO NOVO

Na década de 1930, Oswald de Andrade já antevia um processo de mudança com o registro das constantes transformações no Centro de São Paulo. Os primeiros arranha-céus foram construídos na região mais antiga da cidade, em lotes antes ocupados pelo casario colonial. Muitos desses implantaram-se próximos à Praça da Sé, que passava por um forte processo de transformação ainda nas primeiras décadas do século XX.

Em 1912, a antiga Catedral foi demolida para a construção de um novo templo. A alteração de sua praça já estava prevista no “Plano Bouvard”¹, mas as desapropriações dos imóveis só foram

1. O urbanista francês Joseph-Antoine Bouvard, contratado na gestão de Raimundo Du-prat, elaborou um plano de remodelação urbana de São Paulo com quatro diferentes diretrizes de ação: 1. O parque Anhangabaú; 2. Várzea do Carmo; 3. Centro Cívico; 4. Avenidas

efetivamente realizadas na década de 1910. Com a demolição dos edifícios antigos, duas vias desapareceram – as ruas Esperança e Marechal Deodoro (TOLEDO, 1996). As novas construções apresentavam uma feição bem diferente das casas coloniais originais. Buscava-se implantar uma paisagem condizente com o desenvolvimento econômico pelo qual passava a cidade naquele momento. Assim, as novas edificações buscavam adquirir um caráter europeu, incentivado inclusive pelo poder municipal através de leis que estimulavam a formação de belos conjuntos arquitetônicos (CAMPOS, 2007).

Nesse contexto, ainda na década de 1920, foi construído um dos mais importantes edifícios da época no entorno da Praça da Sé: o Palacete Santa Helena, concluído em 1925, com sete andares. Este se mostrava bastante interessante, tanto por sua fachada marcante, ricamente ornamentada, quanto pelo papel que assumiu na vida cultural da cidade ao abrigar um grupo de jovens artistas que ali se reuniam: o Grupo Santa Helena. Formado por imigrantes de origem humilde que se reuniam nos ateliês instalados no edifício, ficaram famosos pela sua produção artística (CAMPOS; SIMÕES JR, 2006). Em seu entorno, na rua Direita, também foi construído, em 1913 o edifício Guinle, com 32 metros de altura que chamava atenção pelo contraste com os edifícios vizinhos.

88



Da esquerda para direita:

41. Praça da Sé, 1929. Catedral ainda em construção e conjunto altojá consolidado. Fonte: MAIA, 1929.

42. À esquerda encontra-se o Palacete Santa Helena. Fonte: Revista Architectura e Construção, dezembro de 1929.

43. Largo da Sé. Fonte: TOLEDO, 1996, p. 90.



de comunicação do centro com os bairros (SIMÕES JR, 1994, p.128). Esse primeiro item (Anhangabaú) foi brevemente apresentado no capítulo anterior.



44. Mapa do Largo da Sé, 1893. Fonte: TOLEDO, 1996, p. 89.

Mesmo com a construção desses primeiros edifícios com alturas acima do padrão, no primeiro quartel do século XX, São Paulo ainda se caracterizava como uma cidade horizontal com alguns prédios excepcionais de seis e sete andares que rompiam os limites verticais e alteravam a escala na região central (PETRONE, 1955). A tabela a seguir ilustra melhor essa ideia:

	1911	1919
Prédios térreos	26.750	40.301
Prédios assobradados	6.600	13.526
Prédios de 1 andar	2.619	4.531
Prédios de mais de um	159	340
Totais	36.128	56.208

89

TABELA 1: Fonte: PETRONE, 1955, p.97.

Em 1920, as estatísticas registraram 1.875 novas construções que evoluíram para 3.922, em 1930. Isto significava quase um novo edifício por hora. O crescimento da cidade era possível graças ao avanço econômico do Estado, o desenvolvimento da função comercial e a preeminência político-administrativa da cidade (PETRONE, 1955).

Este quadro incentivava a execução de obras de melhorias urbanas no Centro Velho de maneira a criar espaços urbanizados aprazíveis. Na gestão de Antônio Prado (1889-1911), o Triângulo Histórico passou por uma remodelação que provocou o novo alinhamento nas ruas XV de Novembro, Álvares Penteado, Quintino Bocaiúva e rua da Fundição (rua Floriano Peixoto).

Na rua XV de Novembro, caracterizada como principal área do comércio e serviços da cidade, era marcante a agitação de pessoas que ocupavam as calçadas e ruas. O alargamento da via

foi possibilitado pela demolição de antigos imóveis e a liberação de terrenos onde foram implantados novos edifícios com uma feição arquitetônica mais europeizada. Entre eles, destaca-se o *London River Plate Bank* (1912), com onze andares.

Outra via que se relaciona diretamente à história dos primeiros arranha-céus de São Paulo é a rua Líbero Badaró. Sua renovação aconteceu por conta dos planos de melhoramentos para a região do Anhangabaú, baseados no *Plano Bouvard*. A rua também foi alargada - passando dos tradicionais sete metros para dezoito metros - e, recebeu novas construções baseadas numa legislação que impunha uma hegemonia no conjunto arquitetônico. O alargamento da via aconteceu entre os anos de 1911 e 1914, concomitantemente ao alargamento da rua São João e à abertura da futura praça do Patriarca.

Aliado à questão segregadora, o projeto de remodelação do Anhangabaú tinha também como principal objetivo a melhoria da circulação na área central. E o alargamento da Líbero Badaró aparecia como a melhor alternativa para isso, ampliando a capacidade viária da colina central sem precisar realizar custosas desapropriações na zona do triângulo (SIMÕES JR, 1995, p.136).

90

Para sua ampliação, foram demolidos os imóveis do lado par da rua. Estas obras de ampliação modificaram completamente seu perfil urbano. A rua, antes conhecida por ser um espaço de prostíbulos e cortiços, sofreu uma forte intervenção e tornou-se uma das mais belas vias de São Paulo. Os novos prédios - construídos praticamente em um mesmo período – deveriam seguir um padrão estabelecido de alturas e ornamentação. Assim, foi estabelecida uma harmonia arquitetônica que se diferenciava do restante da cidade.

Conhecido como o primeiro arranha-céu da cidade, o edifício Sampaio Moreira (1913 - 1924) foi também construído nessa rua. É um prédio de quatorze andares com estrutura de concreto armado projetado por Cristiano Stockler das Neves. O edifício foi projetado para realizar uma composição com os demais edifícios do Vale do Anhangabaú, entre os quais os dois pavilhões construídos anos antes e projetados por Samuel das Neves, pai de Cristiano. Implantavam-se ainda nesta via o Palacete Médici (1912) e o Palacete Riachuelo (1925-28), ambos com oito andares. Anos mais tarde, na rua Líbero Badaró, seria implantado o edifício Martinelli, um dos primeiros arranha-céus da cidade, conforme já descrito no capítulo anterior.

Perpendicular à obra da rua Líbero Badaró, a avenida São João passou por um forte processo de remodelação que reforçou sua vocação para ser um dos principais *boulevards* paulistanos. A via, que até meados do século XIX se mostrava bastante insignificante, ganhou destaque quando foi ampliada e consolidou-se como acesso aos novos bairros da região oeste.

O alargamento do primeiro trecho dessa via aconteceu entre 1913-1914, durante a gestão do Barão de Duprat como Prefeito. A avenida foi estendida por vários quilômetros, alargada para 30 metros e aplainada em alguns trechos – esta última medida inclusive tornava a travessia do Anhangabaú mais fácil. Além disso, “(...) a São João também foi objeto da legislação especial de 1912, obrigando as construções a adotar um padrão de bulevar ‘parisiense’: blocos edificados contínuos, continuidade espacial das fachadas, chanfros e tratamentos especiais nas esquinas” (CAMPOS, 2002, p.162). Gabaritos fixos não foram estabelecidos, mas essas medidas garantiam certa homogeneidade volumétrica (CAMPOS, 2008).

A intervenção impulsionou o aparecimento dos primeiros edifícios altos na via. Entre eles, destacam-se os hotéis Central e Britânia (1918), obra de Ramos de Azevedo, além do antigo Cinema Central² (1917). Apesar das alturas dessas edificações, não serem diferentes de muitos edifícios já existentes na região do Centro Velho, equivalentes a seis andares, seu destaque ocorria pelo contraste com o entorno imediato. Porém, poucos anos mais tarde, com a construção dos edifícios dos Correios no lote vizinho, esta relação seria alterada. Anos mais tarde, ao longo dessa via, foram implantados os edifícios Martinelli e o Altino Arantes, marcantes arranha-céus da cidade.

Percebe-se claramente que grande parte dos edifícios altos deste momento – quase todos no Centro Velho – se implantou em logradouros que passaram por recentes intervenções (ver mapa de intervenções urbanas). Acredita-se que isto está diretamente vinculado ao fato da legislação do momento relacionar a altura dos edifícios com a largura das vias, mas sem uma preocupação específica em controlar os gabaritos máximos dos edifícios.

Em 1920, a Lei nº 2332 foi anunciada como Padrão Municipal da cidade e estabelecia as alturas máximas permitidas na

2. Ali seria instalada a Delegacia Fiscal, órgão arrecadador de impostos que simbolizava o poder federal em São Paulo (CAMPOS, 2002, p. 162).

INTERVENÇÕES URBANAS

- ANTÔNIO PRADO (1889-1910)**
1 - Ampliação do largo do Rosário
2 - Alargamento da r. XV de Novembro
3 - Início do realinhamento das ruas
Direita, Quintanda, Comércio e Quitino
Bocaiuva

- RAIMUNDO DUPRAT (1911-1913)**
4 - Abertura da Praça da Sé
5 - Alargamento da r. Libero Badaró
6 - Alargamento da av. São João

- WASHINGTON LUIS (1914-1919)**
7 - Alargamento da r. Libero Badaró
8 - Continuação da av. São João

- FIRMINO PINTO (1920-1925)**
9 - Continuação da av. São João
10 - abertura da Pça do Patriarca
11 - Alargamento da r. Libero Badaró

- PIRES DO RIO (1926 - 1930)**
12 - Abertura da av. Anhangabaú
13 - Abertura da av. de Irradiação
(alargamento da Ladeira do Carmo)

PRIMEIROS ARRANHÁ-CÉUS

- A - London River Plate Bank (1912)
B - Edifício Guinle (1915)
C - Edifício Sampaio Moreira (1924)
D - Palacete Santa Helena (1925)
E - Palacete Riachuelo (1928)
F - Edifício Martinelli (1929)
G - Hotel Central e Britânia (1918)

Desenho: autora (2010)
Base: SARA-BRASIL (1930)



zona central³ em função das larguras das ruas (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1934). O artigo 67 era claro:

Nos edifícios, construídos no alinhamento das vias públicas da Zona Central, a altura será:

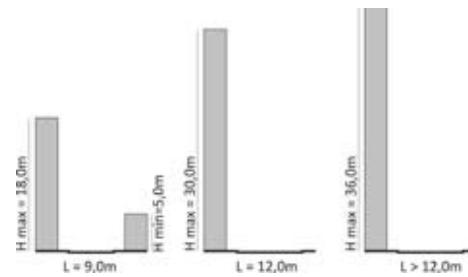
- no mínimo, de cinco metros;
- no máximo, de duas vezes a largura da rua, quando esta for de menos de nove metros;
- de duas vezes e meia, quando a largura da rua for de nove a doze metros;
- de três vezes, quando a largura da rua for de mais de doze metros.

Já em 1929, um conjunto de leis relacionadas à construção civil na cidade foi sistematizado em um Código de Construção que ganhou o nome do engenheiro responsável: Arthur Saboya. Tal Código (Lei nº 3.427, de 19 de novembro de 1929), publicado na gestão do Prefeito Pires do Rio, visava agrupar diversas regras lançadas anteriormente e direcionar outras ações. Apresentava alguns itens que se relacionavam diretamente com o surgimento dos primeiros arranha-céus na cidade. O Código de 1929, assim, iniciava-se apresentando em seu artigo 4º a divisão do município de São Paulo em quatro diferentes zonas (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1929):

- primeira zona ou central;
- segunda zona ou urbana;
- terceira zona ou suburbana;
- quarta zona ou rural.

Os critérios para a construção na cidade eram os mesmos de 1920, em função da largura das ruas, e mesmo as alturas iniciais eram iguais àquelas anteriores, mas desta vez, se impunha uma altura mínima nas ruas menores, conforme apresentado no artigo 118º:

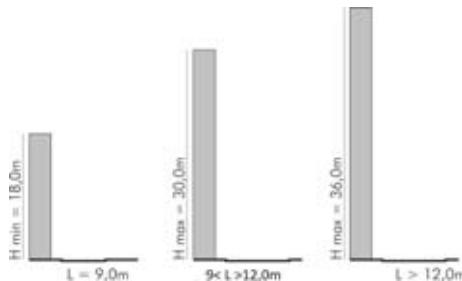
Nos edifícios, construídos no alinhamento das vias públicas da Zona Central, a altura será:
- no mínimo, de cinco metros;



45. Lei n. 2332, relação entre largura das vias e altura dos edifícios. Desenho da autora, 2010.

3. Era considerada “Zona Central” o perímetro que se iniciava no largo do Palácio, seguia pelas ruas General Carneiro, Vinte e Cinco de Março, Anhangabaú, Florêncio de Abreu, Mauá, Protestantes, General Couto de Magalhães, Ipiranga, Praça da República, Sete de Abril, ladeira e largo da memória, largo, ladeira e rua do Riachuelo, praça João Mendes, ruas do Teatro, 11 de Agosto, travessa da Sé, rua do Carmo e largo do Palácio.

- no mínimo, de duas vezes a largura da rua, quando esta for de menos de nove metros;
- de duas vezes e meia, quando a largura da rua for de nove a doze metros;
- de três vezes, quando a largura da rua for de mais de doze metros.



46. Lei n. 3427, relação entre largura das vias e altura dos edifícios. Desenho da autora, 2010.

Esse estímulo inicial à construção em altura podia ser sentido de maneira mais forte na região de atividades comerciais mais intensas do Centro, conhecida oficialmente como Triângulo Comercial, e outros logradouros de grande importância: rua Marechal Deodoro, Capitão Salomão, Quintino Bocaiúva,

Largo da Sé, rua da Boa Vista, rua e largo de S. Bento, avenida São João, ruas Líbero Badaró, Dr. Falcão, Dom José de Barros, Antonio de Godoy, Xavier de Toledo, Barão de Itapetininga e Conceição.

O artigo 151º deixava claro que as edificações construídas nesta região específica do Centro não poderiam ter menos que quatro pavimentos, sem contar o embasamento (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1929).

94

A permissão para construção com menos pavimentos seria dada quando verificada a presença de fundações e estruturas que resistissem no futuro aos pavimentos restantes. Nas ruas Barão de Itapetininga, Xavier de Toledo, 7 de abril, Conselheiro Crispiniano, 24 de Maio; na Praça Ramos de Azevedo e na Praça da República, a altura máxima dos prédios era de cinquenta metros e o número de andares, seria, no máximo, de dez, exclusive os térreos (lojas, térreo e embasamento). Nas demais vias, a altura máxima era de 80 metros (ver mapa de intervenções urbanas).

Ficava ainda em aberto a possibilidade de aumentar o número de pavimentos dos edifícios localizados em vias com menos de quinze metros, situados na zona central ou urbana, caso fossem recuados os edifícios do alinhamento e esses espaços livres fossem incorporados à via pública (artigo 121º). Esta seria uma ferramenta presente em muitas outras leis. A autorização seria dada para construções menores – e por isto, mais baratas – na condição de possibilitar seu aumento de andares anos depois. Também deveria ser disfarçado este caráter provisório. Alguns artigos deixavam claro, inclusive, o prazo final para o acabamento das construções em altura.

O ato nº 663, de 10 de agosto de 1934, foi uma atualização do Código Arthur Saboya, e levava em consideração algumas transformações físicas já consolidadas na cidade (entre elas, os bairros-jardins), as técnicas construtivas e as novas atividades existentes. Seu artigo 41 mostrava a necessidade, que cada vez mais se impunha, da criação de um “*regulamento diferencial de especialização (zoning)*”. Além disto, o estímulo à verticalização se dava pelo aumento do número de ruas inscritas entre aquelas que deveriam ter no mínimo quatro pavimentos (artigo 180º). Um dos novos itens do código era a presença de regras para os elevadores, inclusive sobre a profissionalização do ascensorista (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1934).

Até então a verticalização em São Paulo era um fenômeno relacionado às atividades do setor terciário. Como mostra Someck, “a verticalização em São Paulo era um fenômeno central e predominantemente terciário: 70% dos edifícios estavam localizados na área central (triângulo e centro novo) da cidade e 65% eram de uso terciário e na sua maioria construídos para aluguel” (SOMEKH, 1997, p.139). Entretanto, este perfil mudaria a partir da década de 1940, quando foram construídos novos edifícios de uso residencial no Centro e nos bairros arredores, entre eles Santa Cecília, Higienópolis e Bela Vista.

95

2.2

AS MUDANÇAS NO CENTRO NOVO

Foi então que a cidade debordou dos estreitos limites do sítio urbano primitivo, onde por três séculos se havia enclausurado e cujo raio não ia além de um quilômetro da Praça da Sé. Seus tentáculos avançaram, em poucas décadas, até distâncias de 5 e 10 Km do tradicional Triângulo, englobando na área urbana velhos e isolados subúrbios, como a Freguesia do Ó, Penha, Ipiranga e Pinheiros (AZEVEDO, 1966, p.73).

No início dos anos 1930, o foco dos investimentos imobiliários foi a região localizada a oeste do Vale do Anhangabaú. A área mudou seu perfil urbano de maneira intensa em poucas décadas e abrigou diversos arranha-céus em seu terreno.

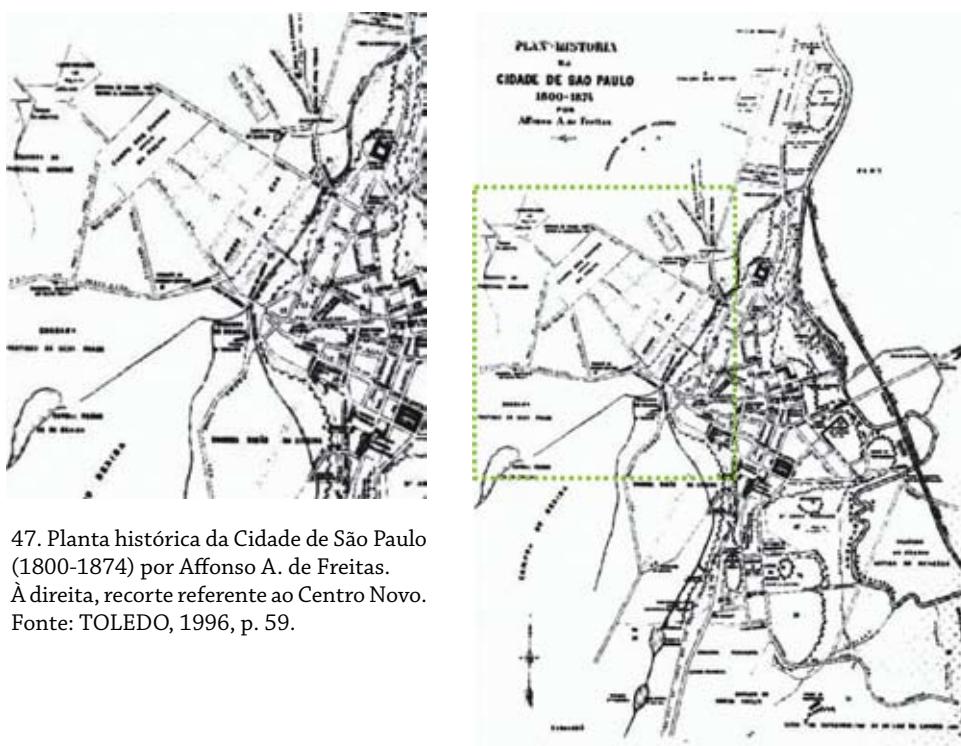
A região ficava na direção dos caminhos que levavam às cidades mais produtivas no interior: Itu, Sorocaba e Campinas (LEFÈVRE, 2006). A partir do século XIX, a região foi ocupada por chácaras pertencentes às diversas famílias com vínculos à

produção de café. O mapa da cidade de São Paulo de 1800-1874 apresenta claramente essa demarcação. Nas várzeas oeste do Anhangabaú, região conhecida como Morro do Chá, ficava a Chácara do Barão de Itapetininga. Ao seu lado, onde seria aberta a rua São Luís, localizava-se a Chácara do Barão de Souza Queiroz; abaixo da rua da Consolação se localizava a Chácara Martinho da Silva Prado; enquanto na região da futura Vila Buarque estava a Chácara do Marechal do Arouche.

Além das chácaras, era marcante a presença de um espaço público - que daria origem à Praça da República - inicialmente denominado Campos dos Curros, que depois passaria a Praça dos Curros. O nome remetia às touradas que ocorriam frequentemente no local (AMERICANO, 2004).

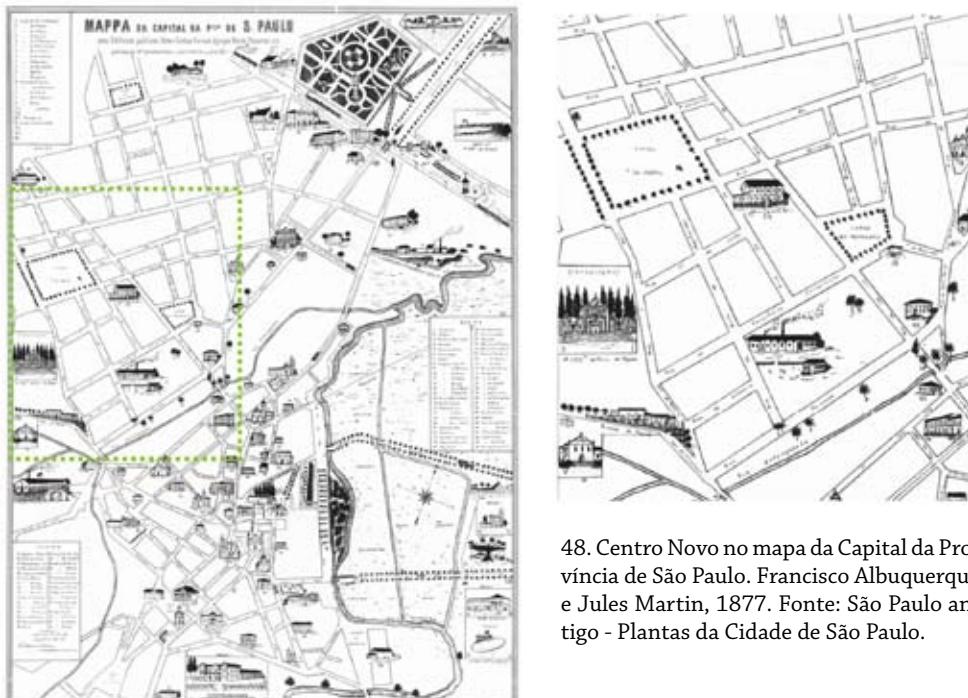
Já no final do século XIX, grande parte das chácaras começou a ser loteada dando lugar aos terrenos livres para implantação dos primeiros prédios. O mapa de 1877 já mostrava a Praça dos Curros com o nome de Largo Sete de Abril e as novas vias abertas na região do Morro do Chá: ruas Conselheiro Crispiniano, 24 de maio, Barão de Itapetininga e Xavier de Toledo. Com a morte do Barão de Itapetininga, em 1876, a região foi loteada e deu origem a esses novos logradouros (ACKEL; CAMPOS, 2002). Também a Chácara do Barão de Souza Queiroz foi dividida após a sua morte, em 1897, e deu origem a uma divisão do terreno.

9b



47. Planta histórica da Cidade de São Paulo (1800-1874) por Affonso A. de Freitas. À direita, recorte referente ao Centro Novo. Fonte: TOLEDO, 1996, p. 59.

Benedito Lima de Toledo explica que a expansão da cidade na última década do século XIX caracterizou-se pelo arruamento e loteamento das antigas chácaras, sem um plano geral que disciplinasse essa forma de ocupação do solo (TOLEDO, 1996). Porém, entre os anos de 1880 e 1890, foram realizados novos loteamentos na região oeste, como a Vila Buarque, Santa Cecília, Higienópolis e Avenida Paulista (ACKEL; CAMPOS, 2002).



48. Centro Novo no mapa da Capital da Província de São Paulo. Francisco Albuquerque e Jules Martin, 1877. Fonte: São Paulo antigo - Plantas da Cidade de São Paulo.

97



49. Planta geral da capital de São Paulo. Gomes Cardim, 1897. São Paulo antigo - Plantas da Cidade de São Paulo. Comissão de IV centenário da cidade de São Paulo.

Com a inauguração do viaduto do Chá, os novos bairros se tornaram acessíveis por linhas de bonde de tração animal que, anos depois, seriam substituídos por bondes elétricos.

O mapa de 1897 apresenta essas novas ruas abertas por conta do loteamento da Vila Buarque. Realizado nos terrenos da antiga Chácara do General Arouche de Toledo, o loteamento foi finalizado no início do século XX. Segundo Benedito Lima de Toledo, “em 1905, o bairro estava extensamente construído, tomado por residências de notável homogeneidade. As casas eram, no geral, térreas, geminadas, com porão e construídas no alinhamento da rua” (TOLEDO, 2004, p.111). O mapa já apresentava a Escola Normal, implantada nas proximidades da então Praça da República.

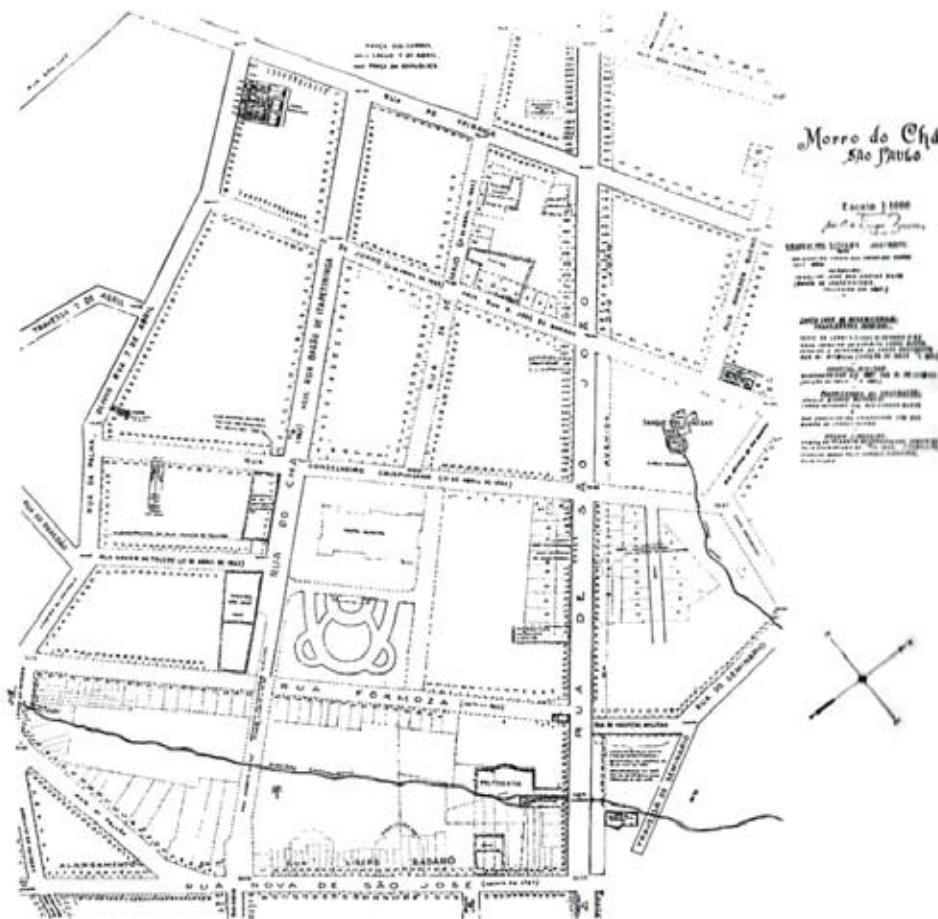
A região foi bastante valorizada depois da construção do viaduto do Chá. Ainda na gestão de Antônio da Silva Prado (1889-1911), passou por uma série de obras de grande importância na integração entre o Centro Novo e o Centro Velho, a saber:

- a) ajardinamento da Praça da República que ganhava vida após a construção da Escola Normal e tornou-se centro de lazer – famílias ricas que moravam nas redondezas costumavam passear por ali;
- b) remodelação do Largo do Paissandu e do Largo do Arouche;
- c) construção do Teatro Municipal (1903-1911) – que se transformaria em um símbolo desta passagem;
- d) início das obras do Viaduto de Santa Ifigênia (1910) que fortaleceria as ligações entre o Centro Velho e Centro Novo (TOLEDO, 1996).

Em 1911, durante a administração do Barão de Duprat, foram realizadas as obras propostas pelo francês Joseph Bouvard no Vale de Anhangabaú. A criação de um espaço público qualificado numa área até então desvalorizada demonstrava o início do deslocamento de uma polaridade na região central do Centro Velho para o Centro Novo.

Neste momento o setor oeste da cidade passou a atrair mais empreendimentos voltados ao comércio (SIMÕES JR, 1995). Prova disto é a consolidação da rua Barão de Itapetininga pelo comércio de luxo da cidade.

Em 1917, um mapa elaborado por João B. de Campos Aguirra apresentava o conjunto de logradouros configurados e as



99

50. Morro do Chá. Mapa elaborado por J. B. C. Aguirra, 1917. Fonte: TOLEDO, 1996, p. 78.

mudanças em suas denominações. Ali se apresenta a ampliação da Avenida São João.

Ainda no início do século XX, implantaram-se os primeiros edifícios altos da região do Centro Novo. Dentre eles, estavam o Hotel Esplanada (1920-1923), com sete pavimentos no Vale do Anhangabaú, e o Prédio Glória, próximo a rua Barão de Itapetinga (FICHER, 1994) (ver mapa de intervenções urbanas). Em 1936, foi desapropriada a Chácara Sousa Queiroz, na rua São Luiz, para a construção da Biblioteca Municipal, conforme apresentado no capítulo anterior.

Outra intervenção marcante do período foi a abertura da rua Marconi por uma operação privada. “Os herdeiros do dr. Walter Seng resolveram criar, em um grande terreno entre as ruas Sete de Abril e Barão de Itapetinga – ponto mais valorizado do ‘centro novo’ - uma via que atraísse os usos comerciais mais prestigiosos da cidade” (CAMPOS, 2002, p. 509). Para esta nova via, assim como para a rua Xavier de Toledo, o ato nº 1.366, de 19 de fevereiro de 1938, em seu artigo segundo, determinava que as fachadas deveriam

se subordinar às linhas arquitetônicas dos prédios contíguos de modo a formar um único conjunto arquitetônico. Sendo que na rua Xavier de Toledo, assim como na avenida S. João, ruas D. José de Barros, Barão de Itapetininga e Conceição, não era possível construir com menos de quatro pavimentos, conforme já citado pela diretriz do Código Arthur Saboya. Iniciava-se, assim, um período de forte incentivo à verticalização.

Segundo Castello Branco (1989), a partir de 1938, a construção nos terrenos da rua Marconi seguiu ritmo acelerado, estando em 1943 todos os lotes ocupados. O edifício São Manoel (1937), localizado à rua Marconi, nº 138, esquina com a rua Barão de Itapetininga, foi o primeiro edifício construído nessa rua. Projetado pelo arquiteto francês Jacques Pilon, tinha quatorze pavimentos. Além deste, os edifícios Francisco Coutinho (1938), Anhumas (1938) e Ernesto Ramos (1940) foram projetados pela firma de projetos e construção de Pilon em parceria com o engenheiro Francisco Matarazzo Neto - PILMAT, que funcionou de 1934 a 1940. Nesse período, a Pilmat realizou quatorze obras: quatro edifícios residenciais, oito comerciais e de serviço, uma residência e a obra da Biblioteca Municipal de São Paulo. Em 1940, Pilon fundou seu escritório individual que no período de funcionamento – entre 1940 e 1962 – realizou 187 projetos⁴ (SILVA, 2010).

Em poucos anos, os principais empreendimentos imobiliários e comerciais da cidade iriam acontecer nesta região da cidade que passava por fortes transformações espaciais derivadas das obras de execução do Perímetro de Irradiação do Plano de Avenidas. Tendo como enfoque principal a questão viária, este Plano propôs uma nova organização para a cidade, conforme tratado no capítulo anterior.

Com a abertura das novas vias, o Centro Novo ganhou destaque maior na dinâmica urbana e a área transformou-se em foco de interesse para novas construções. Prestes Maia se utilizou desta ideia para induzir o desenho da paisagem urbana desta área ao modificar a legislação existente.

4. A tese de Joana Mello C. Silva trata da trajetória de Jacques Pilon como profissional atuante no mercado da construção civil desde sua formação como arquiteto em Paris até a fundação de seu escritório individual em São Paulo. A autora destaca que dos 187 projetos desenvolvidos, 51 eram edifícios residenciais, 59 comerciais e de serviço, 57 residências, 2 edifícios religiosos, 4 edifícios institucionais e 15 industriais, realizados em diversas cidades brasileiras (SILVA, 2010, p. 98).

Para realização das obras, Prestes Maia contou com a reforma financeira e administrativa iniciada na gestão de Fabio Prado.

O novo prefeito recebeu uma máquina estatal substancialmente modernizada e uma arrecadação multiplicada. (...) Com o aumento da arrecadação e o congelamento das despesas com o funcionalismo, a prefeitura contava com saldos substanciais: 20 mil contos de réis em 1938, 30 mil em 1939, 45 mil em 1941, 55 mil em 1942 e 65 mil no ano seguinte. Acrescente-se a isso as dotações orçamentárias do Departamento de Obras, que somaram quase 250 mil contos entre 1939 e 1945. Com centenas de milhares de contos disponibilizados para obras e desapropriações, sem necessidade de emissões ou empréstimos, estava aberto o caminho para a remodelação de São Paulo (CAMPOS, 2002, p. 578-579).

2.3

A MUDANÇA NA LEGISLAÇÃO E O INCENTIVO AOS EDIFÍCIOS ALTOS AO LONGO DAS GRANDES VIAS

Com a implantação das grandes vias pela cidade, o prefeito Prestes Maia adotou uma série de medidas que buscava adequar a escala das construções às novas avenidas – uma possível tentativa de conciliar a imagem de uma cidade com ares modernos com o desenvolvimento econômico do período a partir do estímulo à verticalização.

101

As obras para criação do Perímetro de Irradiação tomaram conta da cidade logo após a posse de Prestes Maia. Em pesquisa aos Anais da Câmara Municipal de São Paulo, foram encontrados diversos dispositivos legais relativos à abertura e alargamento de vias e espaços públicos e à desapropriação de imóveis para execução destas obras.

Observou-se uma concomitância entre as leis que autorizavam a execução de obras de melhorias e as que davam instruções sobre as construções ao longo das novas vias. Apresentava-se como uma tentativa de organizar o espaço urbano por meio de uma legislação que impunha regras e estímulos à iniciativa privada. O texto abordará esta questão a partir de algumas vias que foram objetos de legislação específica.

Um dos principais espaços de transformação da gestão de Prestes Maia foi a avenida Ipiranga. A versão inicial do Perímetro de Irradiação, presente na publicação de 1930, apresentava a rua Tymbiras como artéria de ligação entre o quadrante leste

do anel envoltório e a Praça da República. Ainda no levantamento SARA-Brasil de 1930, verifica-se a presença da rua Ipiranga e sua continuidade com a rua Epitácio Pessoa. Já a versão final executada do Perímetro de Irradiação – e apresentada na publicação “Melhoramentos” (MAIA, 1945) – tem esta via alargada e ampliada em sua extensão. Em se tratando de uma das principais vias do circuito, o prefeito Prestes Maia publicou algumas leis – que serão analisados nesse capítulo e no seguinte - que se relacionavam diretamente a sua construção como paisagem urbana e estimulou a transformação da antiga rua em um dos principais cartões-postais dos “*melhoramentos urbanos*” daquela gestão.

102



51. Versão final do Perímetro de Irradiação publicado no livro “Melhoramentos” (1945).

O Ato nº 1470, de 14 de setembro de 1938, em seu artigo primeiro aprova o alargamento das ruas Ipiranga – juntamente com a São Luiz e Vieira de Carvalho – e o prolongamento da rua Epitácio Pessoa. Assim, a nova proposta do circuito foi colocada em execução, com detalhes técnicos do acabamento registrados no Decreto-Lei nº 163⁵, de 1940.

5. O Decreto nº 163, de 23 de outubro de 1940, determinava a pavimentação em lajes de concreto. O dispositivo legal trazia detalhes desde o preparo do terreno, a espessura, dosagem do concreto, localização dos pontos de luz e arborização.



52. Traçado de alargamento da Avenida São João. Fonte: LEFEVRE, 2006.

O Decreto-lei nº 41, de 3 de agosto de 1940, regulamentava as construções ao longo da Avenida Ipiranga e estabelecia que a altura mínima deveria ser de 39 metros, podendo ser maior - em casos especiais, até 135 metros - desde que seguisse recuos escalonados estabelecidos pela lei, descrito em seu artigo 4º: 50% entre as cotas 39 e 52 metros, 40% entre as cotas 62 e 75 metros e 30% acima da cota 75 metros. Este decreto incentivava diretamente à verticalização ao longo do eixo viário, inclusive impondo aumento nos impostos prediais ou territoriais àqueles prédios que não tivessem alcançado esta altura mínima. Esta cobrança deveria ser realizada a partir do ano de 1950.

103

Algumas medidas legais incentivaram a verticalização ainda em outras grandes vias. Nas ruas Barão de Itapetininga, Xavier de Toledo, 7 de Abril, Conselheiro Crispiniano, 24 de Maio e para as praças Ramos de Azevedo e República, o ato nº 1.366, de 19 de fevereiro de 1938, modificou a altura mínima para 10 pavimentos, excluindo térreo; com a possibilidade de atingir maiores alturas desde que não ultrapassassem o limite de 50 metros e obedecessem os recuos escalonados impostos pelo Ato nº 633⁶, de 1934.

6. Segundo o Ato nº 663, artigo 145. - "Além da altura máxima permitida para as construções no alinhamento das vias públicas, poderão ser construídos pavimentos recuados desse alinhamento, desde que fiquem as partes mais altas dos recuos, dentro da linha que liga a intersecção do alinhamento oposto com a horizontal da guia do passeio ao ponto mais alto permitido no alinhamento das vias públicas, do prédio a construir".



53. Ato n. 1366, de 19 de fevereiro de 1938. Desenho da autora, 2010.

104

A região do Vale do Anhangabaú também foi objeto de atenção especial do prefeito Prestes Maia. Tendo sido objeto de estudo e proposta apresentada em seu Plano de Avenidas – conforme descrito no capítulo 01. Naquela área, se localizaria o tronco do sistema Y do grande eixo norte-sul da cidade que foi adotado na terceira versão do Perímetro de Irradiação. As vias 23 de Maio (antiga avenida Itororó) e 9 de Julho (antiga avenida Anhangabaú) originariam este sistema Y que deveria passar em desnível sob o anel central (TOLEDO, 1996). As duas vias foram construídas como vias de fundo de vale. Com a execução deste sistema, o Parque Anhangabaú assumiu a função de eixo viário, e não mais de um parque, como fora sugerido em diversas propostas históricas. A ligação com a avenida Tiradentes, no sentido norte, criou uma avenida ampla e expressa de grande relevância na circulação norte-sul.

A pesquisa dos dispositivos legais⁷ demonstrou como as obras naquela via foram executadas rapidamente a partir de 1940.

7. O decreto nº 105 de 18 de julho de 1941 dispõe sobre o alargamento da rua Anhangabaú; o de nº 162, de 21 de outubro de 1940, modifica o alinhamento do trecho inicial da avenida Anhangabaú. O decreto nº 374 declarou de utilidade pública os imóveis necessários à ampliação do Parque Anhangabaú, a regularização de seu cruzamento com a avenida 9 de Julho, com a recomposição urbanística do lugar. O decreto n. 389 de 17 de dezembro de 1943 aprovou o plano de concordância dos alinhamentos das ruas Anhangabaú e Pedro Lessa; o decreto nº 476, de 17 de dezembro de 1943, ampliou o projeto de abertura da Avenida Anhangabaú, no trecho entre o Largo do Riachuelo e a rua do Paraíso; enquanto o decreto nº 477, de 17 de dezembro de 1943, aprovou o prolongamento da avenida entre a Praça Rodrigues de Abreu e a rua Curitiba.

Melhoramentos urbanos foram propostos em diversos pontos da avenida, especialmente em seu cruzamento com a avenida Nove de Julho onde também foi proposta recomposição urbanística do local e obras complementares (publicado no Decreto nº 374, de 18 de dezembro de 1942). Enquanto que o Decreto-Lei nº 105, de 18 de julho de 1941, tratava do alargamento da rua Anhangabaú entre a Praça do Correio e a rua Florêncio de Abreu, decretando também de utilidade pública os imóveis localizados no caminho.

Mostra-se interessante ainda observar a relação entre a avenida 9 de Julho, importante vetor deste sistema, e o desenho do conjunto urbano ao longo da via a partir dos dispositivos legais publicados. Seu percurso em direção ao vale do Rio Pinheiro foi possível a partir da construção do túnel Nove de Julho sob a avenida Paulista, de maneira a facilitar a ligação da zona sul da cidade com o Centro.

As obras para execução da avenida iniciaram-se com o ato nº 792, de 08 de fevereiro de 1935, que declarou de utilidade pública, para serem desapropriados, diversos prédios e respectivos terrenos altos na quadra compreendida entre a Praça da Bandeira, avenida Anhangabaú e ruas Santo Antônio e João Adolfo. O ato nº 1.506, de 17 de julho de 1938, determinava a desapropriação de imóveis para obras de ligação, regularização, embelezamento e reconstrução arquitetônica de trecho da avenida⁸.

O Decreto-Lei nº 75, de 11 de fevereiro de 1941, regulamentou as construções ao longo da avenida 9 de Julho e previa a divisão da via em quatro partes: o trecho A (entre o Largo da Memória e o Viaduto Martinho Prado) e B (entre o Viaduto Martinho Prado e a Praça Santos Dumont) teriam caráter comercial, enquanto o C (entre a Praça Santos Dumont e a rua Éster) e D (entre a rua Éster e a rua Estados Unidos) teriam caráter residencial.

Existia um incentivo claro à verticalização ao longo da avenida no trecho referente à área central: limites máximos de 80 metros nos trechos A e B em comparação aos 40 metros dos trechos C e D. Neste percurso, limites mínimos também eram

8. Estas medidas foram reforçadas pelo ato n. 1575 de 09 de junho de 1939 que declarava a urgência da desapropriação, por utilidade pública, dos imóveis atingidos para projeto de execução de obras de ligação, regularização, embelezamento e reconstrução arquitetônica dos trechos dessa avenida. Dois trechos da avenida teriam ainda tratamento especial: a área próxima ao Largo da Memória (objeto de melhoramentos urbanísticos declarados no Decreto n. 263 de 20 de novembro de 1941) e o viaduto projetado próximo à Avenida de Irradiação e suas ligações, escadarias e obras anexas (reforçadas no Decreto n. 324 de 16 de maio de 1942 e Decreto n. 508 de 28 de abril de 1944).

estabelecidos. Segundo o artigo 10, a altura mínima dos edifícios deveria ser de 29 metros no trecho A (correspondendo em média a um pavimento térreo e sete pavimentos superiores) e de 22,50 metros no trecho B, correspondendo normalmente a 1 pavimento térreo e 5 pavimentos superiores, enquanto os trechos C e D não apresentavam restrição.

Um escalonamento específico para os volumes desta via mostrava-se presente no artigo 11 deste decreto quando determina:

- 1) – a construção não ultrapassará a linha inclinada tirada de um ponto situado à altura de 45,00 ms. no alinhamento anterior da fachada fixado no corpo do art. 6, cuja inclinação corresponde a 1 de recuo para 3 de altura;
- 2) – em relação às divisas laterais e posterior do lote:
 - a) recuo de 2,5ms. a partir de 29,00 ms e de 4,50 ms. a partir de 45,00 ms., no trecho A;
 - b) recuo de 2,50ms. a partir de 22,50ms e 4,50ms a partir de 38,00ms.m no trecho B;
- 3) – em relação às divisas laterais do lote, a partir da altura de 15,00ms., recuo de 5,00 ms. nos trechos C e D.

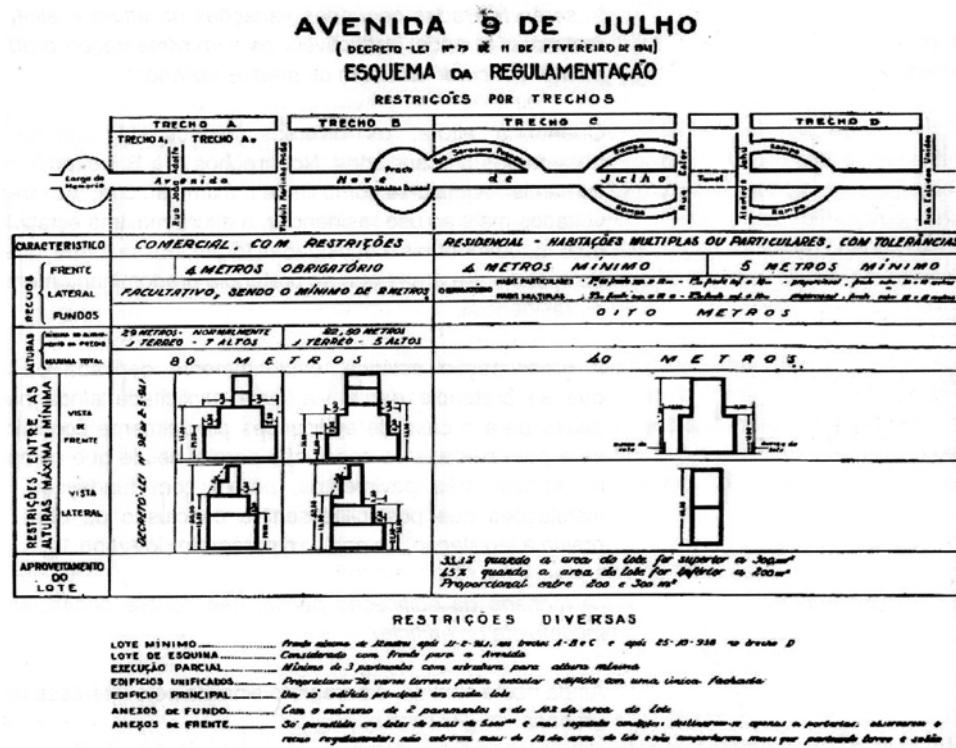
10b

Mostrava-se assim uma intenção de desenho urbano claro para a via a partir de sua legislação específica. COLONELLI (2003) revelou em sua pesquisa que na Avenida 9 de Julho os coeficientes de altura eram bastante elevados: de 9 a 20 vezes a área do terreno.

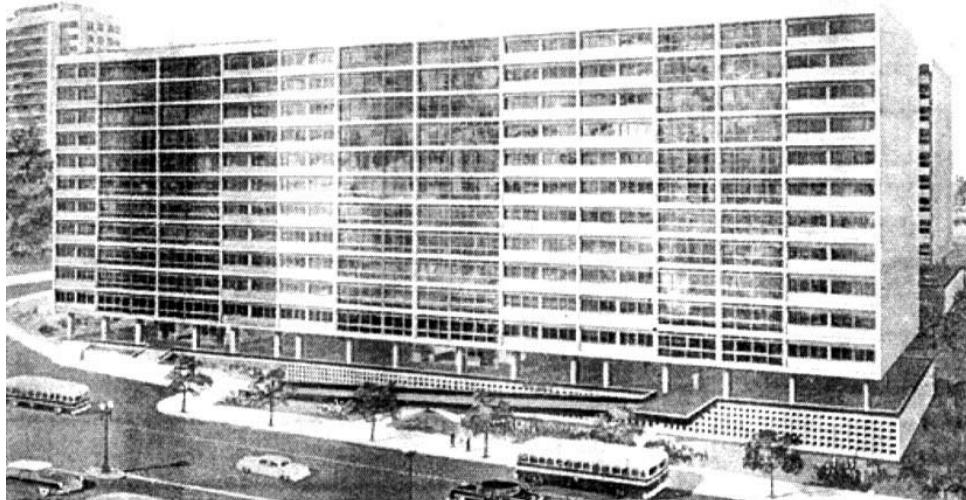
A forma de apropriação desta legislação em termos de projeto foi a mais variada possível, mas em geral se percebe uma intenção de elevar a altura dos prédios pela execução de recuos escalonados. Poucos são os projetos que conseguem fugir desta regra, a exemplo do edifício Nove de Julho (1953). O complexo contíguo desenhando por Eduardo Corona era constituído de três edifícios geminados (sem recuos laterais) e com térreo comercial (que a lei “tolerava” no trecho C da avenida). Para evitar o escalonamento lateral e, desta forma, obter um volume regular, foram adotados recuos laterais maiores do que os mínimos exigidos para os andares inferiores. Porém, apenas o primeiro edifício foi construído.

Ainda sobre a ocupação da via, a verticalização dos lotes ocorreu de maneira mais intensa entre as décadas de 1950 e 1960.

Cerca de 69% dos edifícios com endereço na Nove de Julho foram construídos nesta época [entre os anos



54. Decreto - lei n. 75. Fonte: COLONELLI, 2003, p. 42.



107

55. Edifício 9 de julho. Fonte: COLONELLI, 2003, p.36.

1950 e 1960], intensificando ainda mais o contraste de ocupação entre os lotes ao longo da avenida e os lotes espalhados pelo interior do bairro, e, sobretudo, confirmando a vocação residencial pela avenida Nove de Julho, que ofereciam principalmente moradias baratas, tanto para aluguel quanto para venda, voltada a um público empregado nas redondezas, constituídos por solteiros, novos casais e famílias pequenas (BOSETI, 2002, p.85).

A legislação estudada demonstrou que grande parte das ações do poder público sobre o Centro Novo ocorreu na gestão

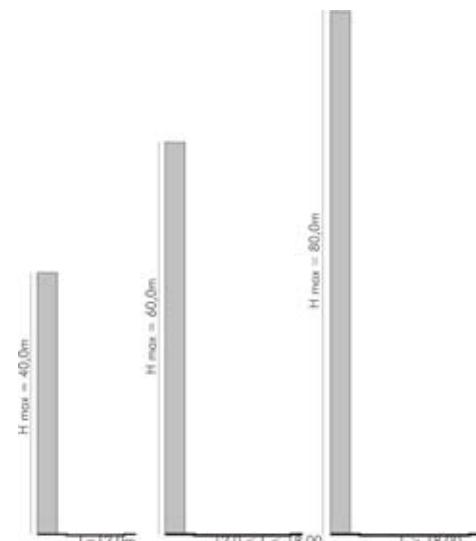
de Prestes Maia. Ali estão registradas a abertura, alargamento e ampliação das vias para execução de seu circuito viário. O Ato nº 1574, de 15 de junho de 1939, aprovou o projeto de alargamento da rua Senador Queiroz (em toda sua extensão), enquanto os atos 1.576 e 1.577, de 19 de junho de 1939, aprovaram a abertura das ruas que ligavam a Praça João Mendes à avenida Brigadeiro Luiz Antônio e a rua Major Quedinho à rua Santo Antônio, respectivamente. Próxima à Praça da República, o Decreto nº 239, de 21 de novembro de 1941, registrava as obras de melhoramentos urbanísticos na avenida Rangel Pestana, nas proximidades da Praça da Sé, declarando inclusive de utilidade pública os imóveis ali localizados que fossem atingidos.

Além de priorizar a abertura de novas vias de ligação, a legislação de Prestes Maia buscava realizar obras de melhorias nos espaços públicos que se localizavam ao longo do circuito expresso. O Largo Paissandu deveria ser remodelado (segundo Decreto-Lei nº 46, de 25 de novembro de 1940), a Praça João Mendes deveria ser ampliada (a partir da desapropriação dos imóveis situados às ruas Irmãs Simpliciana, Onze de Agosto e Conde de Pinhal, segundo Decreto nº 252, de 14 de outubro de 1941). Além disto, a Lei nº 3633, de setembro de 1937, previa a construção do Paço Municipal na área do Carmo, a partir da desapropriação dos imóveis da região (Decreto nº 313, de 11 de abril de 1942). A ideia do Paço Municipal era antiga e fora objeto de concurso da Prefeitura em 1921 e em 1939, já na gestão de Prestes Maia (CAMPOS, 2002). No entanto, o projeto vencedor, de autoria do escritório Severo & Villares, nunca foi construído.

Em 1941, foi publicado o Decreto-Lei nº 92 que redefinía o perímetro da área central – incluindo as avenidas Ipiranga, entre as ruas São Luiz e Consolação, e 9 de Julho, entre o prolongamento da rua São Luiz e o viaduto Martinho Prado - e aumentava a altura dos edifícios em função da largura das vias. Segundo o artigo 2º, os limites seriam de 40 metros nas ruas de largura até 12 metros; de 60 metros nas de largura igual ou superior a 12 até 18 metros; e 80 metros nas de largura igual ou superior a 18 metros (DESENHOS DOS CORTES). Em alguns casos, o decreto-lei estabelecia alturas mínimas para determinadas vias da zona central.

Assim, o artigo 5º estabelecia que a altura mínima seria de 39 metros – equivalente a onze pavimentos normais, inclusive térreo -, na avenida São João (no trecho entre praça Antonio Prado e rua Duque de Caxias), Largo do Paissandu, Praça Julio de

Mesquita, Largo do Arouche, Praça da República – abrangendo as ruas que contornam o edifício da Escola Normal, rua Vieira de Carvalho e avenida São Luiz. Enquanto que se estabeleceu que a altura mínima seria de 22 metros - equivalente a seis pavimentos normais, inclusive o térreo - foi para a avenida São João – entre rua Duque de Caxias e praça Marechal Deodoro -, praça Marechal Deodoro, Avenida General Olimpio da Silveira, Praça Padre Péricles, largo da Sé, Largo de São Francisco, avenida Rangel Pestana, Largo da Concórdia e para os novos trechos da avenida de Irradiação⁹. Tais definições demonstraram, todavia, que as alturas dos edifícios ainda eram determinadas pela largura das vias.



56. Decreto-Lei n. 92, relação entre largura das vias e altura dos edifícios. Desenho da autora, 2010.

No entanto, a possibilidade de romper estes limites pré-estabelecidos se dava pelo uso de recuos sucessivos ou pela construção de fachadas contínuas a partir do remembramento dos lotes. O escalonamento – já citado quando se tratou da avenida 9 de Julho - foi um recurso adotado em diversos momentos da história de São Paulo e marcou o desenho do *skyline* da cidade. Em texto de 1945, o prefeito Prestes Maia explicava o uso dos recursos sucessivos existentes nas cidades americanas: “a forma piramidal em degraus pode favorecer o aspecto das ruas e conciliar a uniformização das fachadas com a movimentação do *skyline*” (MAIA, 1930, p.294).

109

Somekh defende que o artigo 121 do Código Arthur Sáboya de 1929 foi o precursor deste dispositivo legal ao deixar em aberto a possibilidade de aumentar o número de pavimentos dos edifícios localizados em vias com menos de quinze metros, situados na zona central ou urbana, caso fossem recuados os edifícios do alinhamento e esses espaços livres fossem incorporados à via pública (artigo 121º). A autora defende que este parágrafo foi influenciado pelo Código de Construção¹⁰ de Nova York de

9. Considerava-se o percurso da avenida de Irradiação as ruas Senador Queiroz, o prolongamento da rua São Luiz em direção ao viaduto Jacareí; a rua Maria Paula e seu prolongamento, uma nova via que seria construída entre a avenida Brigadeiro Luiz Antônio e a Praça João Mendes, ruas Irmãs Simpliciana, Anita Garibaldi, praça do Futuro Paço e rua Mercúrio.

10. Trata-se do New York City Building Zone.

LEGISLAÇÃO E VERTICALIZAÇÃO

Código Arthur Saboya 1929

[Lei nº 3.427 de 19 de novembro de 1929]: a altura máxima dos prédios era de cinqüenta metros e no máximo de 10 andares.

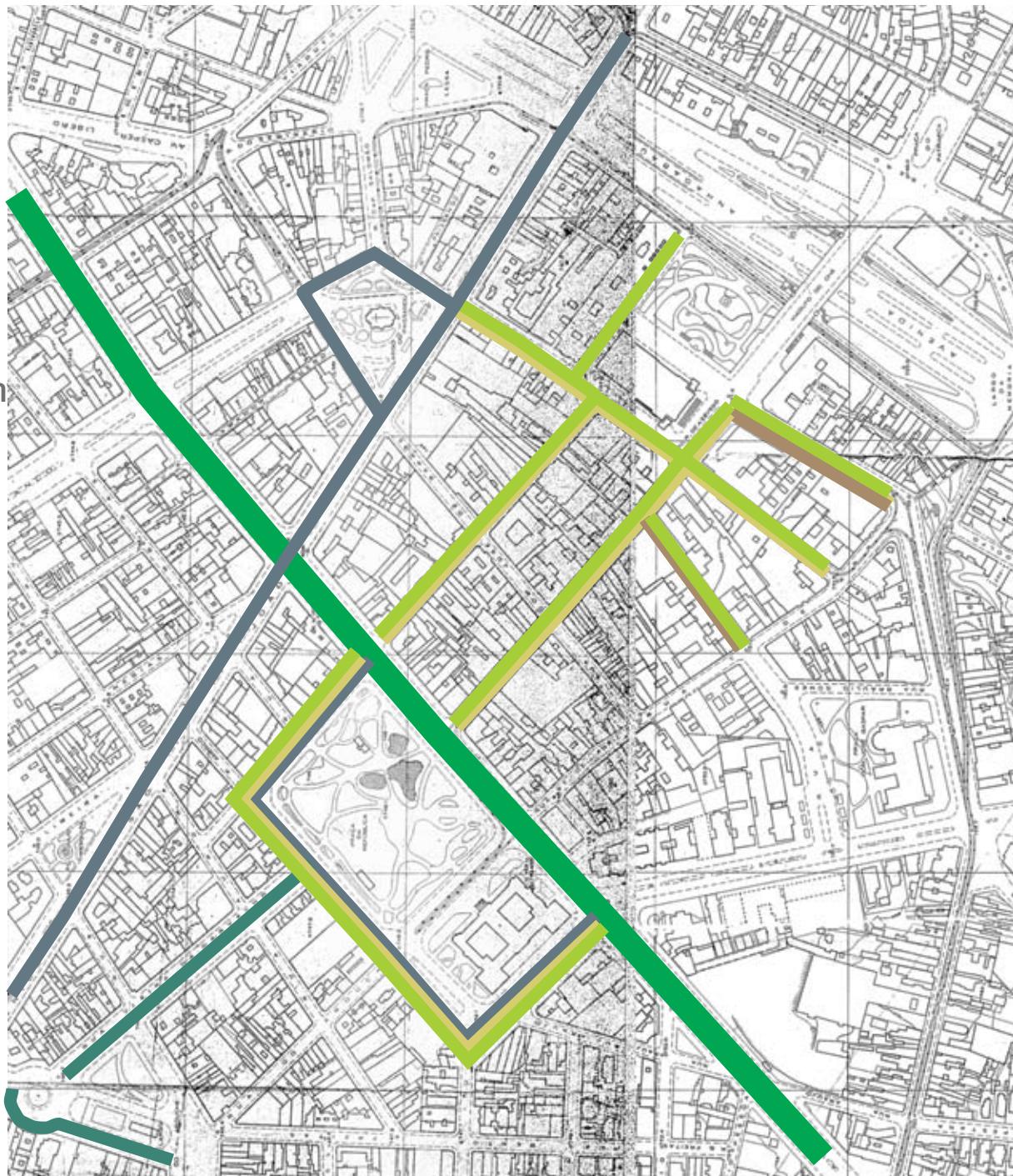
Ato n. 1.366 (1938): determinava que as fachadas da r. Marconi deveriam se subordinar às linhas arquitetônicas dos prédios contíguos de modo a formar um único conjunto arquitetônico.

Ato n. 1.366 (1938): estabelece altura mínima de 10 pavimentos, excluindo o térreo e altura máxima de 50 metros.

Decreto-lei n.41(1940): determina a altura padrão de 39 metros - podendo chegar a 135metros - ao longo da av. Ipiranga.

Decreto-lei n.92 (1941): determina a altura mínima obrigatória dos edifícios no alinhamento é de 39 metros.

Desenho: autora (2010)
Base: VASP (1950)



1916 (SOMEKH, 1997, p.77). Este é citado inclusive por Prestes Maia em seu texto sobre os Melhoramentos Urbanos de São Paulo quando relata:

em matéria de urbanismo geral, iniciamos o zoneamento sistemático. Tarefa não fácil em uma cidade existente, cheia de interesses criados e vícios de concreto armado, que só o tempo pode corrigir. Em diversas novas artérias centrais, na impossibilidade e na desnecessidade de exigir uma uniformização absoluta de fachadas, à francesa, temos estabelecidas alturas ‘normais’, além das quais os prédios só podem subir mediante recuos sucessivos. Aproximamo-nos das silhuetas norte-americanas após o zoning de 1916, e evitam-se os paredões laterais nus, tão usados para pavosos reclames (MAIA, 1945, p.17).

Esse código novaiorquino foi estabelecido para controlar o crescimento vertical na cidade depois que um arranha-céu de 42 andares – Equitable Building (1915) – prejudicou a insolação e iluminação dos prédios vizinhos. Isso acarretou na diminuição do valor dos imóveis privados de luz. Desta maneira, foram estabelecidos recuos sucessivos nos pavimentos superiores dos edifícios de maneira a restringir o percentual de ocupação dos lotes. Segundo Koolhaas:

111

A Lei de Zoneamento de 1916 traça sobre cada terreno ou quadra da superfície de Manhattan um invólucro imaginário que define as alturas máximas permitidas para construção. A lei toma o [edifício] Woolworth como norma: o processo da mera multiplicação pode avançar até determinada altura; a partir dela, o edifício deve se estreitar em relação à linha do terreno, seguindo certo ângulo, para não impedir a entrada de luz nas ruas. Portanto, se corresponder a 25% da área do terreno, uma torre pode alcançar alturas ilimitadas (KOOLHAAS, 2008, p.134).

Acreditava-se que limitando o volume do edifício, a entrada de luz e ar nos edifícios vizinhos seria garantida e a quantidade de pessoas em seu interior diminuiria de maneira a também aliviar o trânsito na vizinhança.

A Lei de 1916 apresentava uma proposta de paisagem urbana para a metrópole americana, uma vez que sugeria que a multiplicação do solo urbano deveria ser realizada com um desenho específico e não mais em uma extrusão do desenho do lote em alturas ilimitadas. Segundo Koolhaas, “num clima de euforia comercial em que o máximo permitido por lei é imediatamente

transposto para a realidade, os parâmetros tridimensionais ‘restrictivos’ da lei sugerem toda uma nova ideia de metrópole” (KOOLHAAS, 2008, p. 136). O ilustrador americano Hugh Ferriss popularizou este novo regulamento em seu livro “Metropolis of tomorrow” (1929) que trazia diversos estudos de formas arquitetônicas que poderiam ser criadas na cidade. Seus desenhos remetiam a uma metrópole repleta de arranha-céus em forma de zigurates. Sobre essas ilustrações, Kenneth Frampton afirmou:

Registrando arranha-céus art-déco, que na época estavam concluídos ou em construção, e antecipando a apoteose representada pelo Rockefeller Center, essa foi uma visão de ficção científica de uma cidade de torres tão cenográficas e teatrais quanto o estilo em si – uma Nova Babilônia nascida da euforia, dos valores da terra e dos perfis em recuo impostos, em 1916, pelo código de zoneamento da cidade de Nova York (FRAMPTON, 2000, p.269).

Em Nova York, especificamente, o recurso do escalonamento, do uso de antenas e de coroamentos permitia que as alturas fossem bastante elevadas e incentivou uma corrida às alturas de maneira a garantir à imagem da empresa associada o progresso tecnológico. Argan destaca a importância de Sullivan neste processo ao colocar o arranha-céu “como protagonista da cidade dos negócios” (ARGAN, 1992, p.197). Foi neste contexto que o Empire State Building (1931) e o Chrysler Building (1930) foram construídos, de maneira que permanecem, ainda hoje, na lista dos três edifícios mais altos de Nova York¹¹.



57. Desenhos de Hugh Ferriss, baseado nos arranha-céus de Nova York. Fonte: Revista La Architecture d'aujourd'hui, 1975.

11. São considerados os três edifícios mais altos de Nova York: 1. Empire State Building (1931) com 102 andares e 381 metros de altura; 2. Bank of América Tower (2008) com 54 andares e 366 metros; 3. Chrysler Building (1930) com 77 andares e 319 metros. Informações retiradas do site: http://en.wikipedia.org/wiki/Tallest_buildings_in_New_York_City, acesso em 30 de junho de 2008.

No contexto nacional, o impacto dos edifícios escalonados sobre a paisagem urbana levaria o escritor Mario de Andrade a chamar São Paulo de “cidade bolo de noiva”. Ele associava o desenho escalonado dos topos dos prédios paulistanos com a típica sobremesa das festas de casamento e criticava a mentalidade de seus cidadãos e gestores que não compreendiam as ideias do urbanismo moderno de Le Corbusier¹². Ideias que se mostravam, todavia, distantes dessa cidade que construiu seu sistema de circulação viária radio-concêntrica inspirado nas reformas de Haussmann - a partir da abertura de ruas retilíneas, demolições, alargamentos, correções de alinhamento e conjuntos contínuos de edifícios que ocupavam as divisas do lote de maneira a formar perspectivas – e ainda se utilizava dessa tipologia arquitetônica escalonada dos arranha-céus americanos do início do século XX.

No entanto, ignorando a crítica do modernista, a proposta do escalonamento como possibilidade de aumentar as alturas dos edifícios já havia aparecido de maneira clara no artigo 145, do Ato n° 663 de 1934:

Além da altura máxima permitida para as construções no alinhamento das vias públicas, poderão ser construídos pavimentos recuados desse alinhamento, desde que fiquem as partes mais altas dos recuos, dentro da linha que liga a intersecção do alinhamento oposto com a horizontal da guia do passeio ao ponto mais alto permitido no alinhamento das vias públicas, do prédio a construir.

Diversos outros dispositivos legais apresentavam este recurso. O decreto-lei n° 41, em seu artigo 4º, estabelecia os recuos mínimos necessários para a elevação do volume do edifício a partir de 39 metros de altura na Avenida Ipiranga: até a cota de 52 metros o recuo deveria ser de 2,5 metros, além dessa altura, o recuo passaria para 4,5 metros.

O artigo 11º do decreto-lei nº 75 estabelecia recuos laterais e frontais dos edifícios localizados ao longo da Avenida 9 de Julho. Descrevia de maneira clara as possibilidades de construção em altura ao longo da via:

12. ANDRADE, Mario. “Taxi e crônicas no Diário Nacional”. São Paulo, Duas Cidades, Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976, pp. 345-6. A observação de Mario de Andrade refere-se às ideias de Le Corbusier apresentadas em sua passagem pela América do Sul e às práticas urbanas realizadas na cidade no mesmo período. O texto de 1931, intitulado “Cidades”, finaliza-se com a seguinte passagem: “Bolo de noiva. Cidade bolo de noiva. Mentalidade bolo de noiva. (Palavra feia)”.

- a construção não ultrapassará a linha inclinada tirada de um ponto situado à altura de 45,00 ms. no alinhamento anterior da fachada fixado no corpo do art. 6º., cuja inclinação corresponde a 1 de recuo para 3 de altura;
 - em relação às divisas laterais e posterior do lote:
 - recuo (sic) de 2,50 ms. a partir de 29,00 ms. e 4,50 ms. a partir de 45,00 ms., no trecho A;
 - recuo de 2,50ms. a partir de 22,50ms e 4,50ms. a partir de 38,00 ms., no trecho B;
- Em relação às divisas laterais do lote, a partir da altura de 15,00 ms., recuo de 5,0ms. nos trechos C e D.*

No entanto, o dispositivo legal que alteraria de vez o perfil do Centro seria o decreto-lei nº 92 de 1941, que estabeleceu o crescimento vertical com recuos para toda a zona central. Seu artigo 3º estabelecia que as edificações na zona central, a partir da altura de 40 metros, deveriam obedecer a um recuo lateral mínimo de 2,5 metros em relação à divisa do lote; enquanto que, a partir da altura de 65 metros, esse recuo seria de quatro metros e meio.

Acreditava-se que o uso dos recuos deixava o volume em evidência, incentivando assim o tratamento das diversas superfícies e não apenas da fachada principal. A preocupação era percebida nos já citados textos de Prestes Maia: “aproximamo-nos das silhuetas norte-americanas após o zoning de 1916, e evitam-se os paredões laterais nus, tão usados para pavorosos reclames” (MAIA, 1945, p.17)

A preocupação de Prestes Maia com a estética dos edifícios não era nova. Ainda na década de 1920, o poder municipal defendia a necessidade de um controle mais elaborado da arquitetura que se desenvolvia na cidade. O próprio Código de Obras Arthur Saboya de 1929 já apresentava uma comissão avaliadora da qualidade estética dos edifícios a serem construídos. O artigo 146º explicava que a Comissão de Estética seria formada por três membros, de exclusiva escolha do Prefeito, que poderia negar a aprovação do projeto pela qualidade da fachada. Mas deixava claro sua ideia:

o estylo architectonico e decorativo é completamente livre, enquanto não se opponha ao decoro e as regras fundamentaes da arte de construir. A Directoria de Obras poderá recusar o projecto das fachadas que accusem um flagrante desaccordo com os preceitos básicos da architectura (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1929, art. 146º, parágrafo 2º).

Duas questões podem ser apresentadas em relação a esse controle estético: a falta de vínculo que ainda se estabelecia entre a organização dos espaços internos e as fachadas dos edifícios e o reconhecimento da arquitetura como elemento de importância fundamental na paisagem urbana. A primeira afirmação coloca-se desassociada das propostas da arquitetura moderna que associava diretamente forma e função, exterior e interior dos edifícios. O desenho deveria ser entendido como um todo, cada parte intimamente relacionada. No entanto, a afirmação demonstra que as fachadas entravam no processo de desenvolvimento de projeto de maneira autônoma, seu desenho poderia ser modificado sem impacto para a organização dos espaços e das funções. O desenho do exterior do edifício poderia ser modificado por outro “estilo”, caso comissão avaliadora da Prefeitura não aprovasse o apresentado por representar um problema à imagem da cidade

Esta Comissão se consolidaria como a Divisão de Censura Estética, instituída em 15 de janeiro de 1931, pelo Ato Municipal nº 58, durante a gestão do prefeito Anhaia Mello, baseado no argumento que “*um edifício de má apparência e cor inadequada deprecia a vizinhança e offende o senso estheticco da população*”. Esta mesma atividade de análise e aprovação do desenho das fachadas ficaria a cargo da Diretoria de Obras e Viação quando legalizado o novo Código de Obras (Ato nº 663). Como uma forma de estímulo à qualidade dos desenhos das fachadas, o artigo 175º da nova lei declarava a existência de uma exposição e premiação de fachadas dos prédios construídos em cada ano (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1933).

115

Neste sentido, já nos primeiros anos de sua gestão, a partir do ato 1.573, de 8 de abril de 1939, o prefeito Prestes Maia instituiu prêmio para os mais belos edifícios construídos na cidade, considerando a “*necessidade de combater a mediocridade e anarquia arquitetônica que tem enfeiado grande parte dos nossos logradouros*”. A medida mostrava-se como “*um estímulo oficial que deve ser compreendido, tanto mais que visa premiar os que cooperaram com os poderes públicos na grandiosa obra de modernização da cidade*” (ACROPOLE, 1942, s/p, nº 49).

Prestes Maia também demonstrava forte preocupação com relação ao desenho dos edifícios altos. A revista Acrópole registra no ano de 1942, o fato de Prestes Maia ter mudado o regulamento de construções. “*Regulamento que proibiu por exemplo, a construção anti-estética de ‘arranha-céus’ com tratamento arquitetônico apenas numa das faces*” (ACROPOLE, 1942, s/p, n. 49).

O prefeito, com uma formação bastante clássica, parecia temer que os novos edifícios modernos valorizassem apenas a fachada principal com frente para a rua. Mas a arquitetura moderna que era cada vez mais comum na cidade apresentava um desenho harmônico de todo volume como um objeto a ser observado isoladamente, como será mais detalhado no capítulo 04.

2.4

A ARQUITETURA MODERNA DOS GRANDES EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS

No prefácio para o livro “Arquitetura Moderna” - de Henrique Midlin - Giedion demonstrou seu encantamento com a arquitetura moderna brasileira. Ele destacava não só a qualidade das obras excepcionais, mas também o nível médio das construções. Afirmava ainda que isto se devia não só à capacidade técnica de seus arquitetos, mas também ao financiamento e ao convencimento dos clientes e do poder público para suas obras.

116

Diversos autores ressaltam que a arquitetura moderna atingiu um nível de aceitação alto entre a iniciativa privada depois do forte financiamento do Estado de diversas obras públicas, a começar pelo edifício do MEC até a construção de Brasília como capital federal.

Em São Paulo, as primeiras experiências modernas ocorreram por conta da iniciativa privada. As casas de Gregori Warchavichk, na rua Santa Cruz (1928) e na rua Bahia (1930) e o edifício Columbus de Rino Levi (1934) foram iniciativas isoladas por força de seus projetistas.

Conforme apresentado no capítulo anterior, a participação dos arquitetos nas primeiras décadas do século XX era bastante insignificante, mas começou a aumentar a partir da década de 1930 (SAIA, 2007). Algumas obras de maior vulto foram executadas chamando a atenção para a participação do arquiteto como profissional da construção da cidade. Entre elas, destacavam-se o Viaduto do Chá, o Estádio Municipal e o Jockey Club. A repercussão dos edifícios modernos em revistas especializadas e em periódicos de maior circulação possibilitou o acesso de um público maior aos novos desenhos presentes então pela cidade.

A partir de meados dos anos 40, clientes particulares passam a encomendar aos arquitetos modernos proje-



58. Casa da Rua Santa Cruz (Warchavichk, 1928). Fonte: CAVALCANTI, 2001.

59. Casa Rua Itápolis (Warchavichk, 1928). Fonte: CAVALCANTI, 2001.

60. Columbus (Rino Levi, 1934). Fonte: XAVIER; CORONA; LEMOS, 1983.

tos para empreendimentos imobiliários, casas de moradia e veraneio. Os arquitetos respondem a demanda, sabendo adaptar o estilo modernos às necessidades do programa, mostrando ser ele compatível não apenas com fábricas e prédios públicos. Consolida-se uma linguagem modernista brasileira que aplica os novos conceitos de espaço livre, estrutura livre, fachadas independentes a uma forte preocupação em fazer com que os elementos arquitetônicos amenizem o calor e excesso de luz típico de um país tropical (CAVALCANTI, 1999, p.12).

Um caso bastante interessante seria o da contratação dos arquitetos modernos para o projeto do edifício Esther, já citado anteriormente. A família Nogueira, interessada em construir a sede de suas empresas, realizou um concurso fechado, cujo edital previa salas comerciais de diferentes dimensões, capazes de abrigar profissionais de diferentes carreiras, e salas que pudesse acomodar o escritório da Usina Esther – contabilidade, sala do superintendente, sala do diretor, sala de reuniões, e serviços de comercialização/exportação - e apartamentos ocupando os demais andares da edificação (ATIQUE, 2002).

117

Entre as décadas de 1930-1940, “os arquitetos atuavam como proprietários ou funcionários de grandes firmas construtoras ou de pequenas empresas de projeto e construção que começavam a se estruturar” (SILVA, 2010, p. 87). A maior parte dos clientes dos arquitetos modernos eram fazendeiros, industriais, comerciantes e banqueiros que investiam no mercado imobiliário por iniciativa própria ou através de incorporadoras.

Neste contexto, o Banco Nacional Imobiliário (BNI) ganhou destaque como grande empreendedor imobiliário durante a década de 1950.

Suas obras são voltadas diretamente para as necessidades do mercado de construções, carente na época

de habitações a preços acessíveis. O BNI investiu num tipo de produção imobiliária conhecida como “condomínio a preço de custo”, uma espécie de cooperativa de construções através de financiamento e parcelamento dos gastos. (...) O pioneirismo do BNI lhe garantiu a boa reputação e o nome bem estabelecido que alavancaram também os seus investimentos imobiliários. Seus clientes de classe média eram os compradores em potencial dos empreendimentos imobiliários parcelados e de baixo custo erigidos pela Carteira Predial do Banco (LEAL, 2003, p.09).

Leal (2003) ainda explica que com a consolidação desta maneira de construir, a concorrência passou a aumentar e o BNI decidiu investir em arquitetos de renome no cenário nacional para alavancar e diferenciar seus negócios imobiliários. Foram obras realizadas a partir deste modelo e espalhadas pela cidade:

- Edifícios Vila Rica e Normandie (de Franz Heep), localizados na Avenida Nove de Julho;
- O Conjunto Coliseu, Capitólio e Paladino (provável autoria de Prestes Maia), localizado no Largo do Arouche;
- Edifício Rangel Pestana (projeto de Carlos Lemos) na avenida de mesmo nome;
- Os edifícios Três Marias e Nações Unidas (ambos de Abeloardo de Souza) na avenida Paulista.

Também na região da avenida Paulista, a Sul América Capitalizações S.A. – que começou a investir no setor de imóveis – incorporou a construção dos edifícios Paulicéia e São Carlos do Pinhal (1956) de Jacques Pilon e Giancarlo Gasperini (LEAL, 2003). Leal destacava ainda a promoção que se fazia destes edifícios e sua relação com o clima de otimismo do período por consequência das comemorações do IV Centenário.

O sucesso e aceitação dessas obras foram atestando que a sociedade burguesa paulistana estava apta a receber as construções modernas. Assim, os empreendedores do mercado imobiliário se dispuseram com mais segurança a investir nesse tipo de construção que apresentava tantos riscos de aceitação se mantidos dentro de alguns limites prático e se adaptavam bem à nova modalidade comercial e administrativa do período: o condomínio de apartamentos (LEAL, 2003, p.60).

A contratação do arquiteto carioca Oscar Niemeyer comprovava este interesse na exaltação da arquitetura moderna na cidade. Ao todo, foram cinco edifícios projetados e construídos pelo arquiteto na cidade: dois comerciais – edifício Califórnia

(rua Barão de Itapetininga), edifício Triângulo (rua Direita) – e três mistos com residências nos andares superiores e previsão de comércio e serviços nos andares inferiores – edifício Eiffel (praça da República) , edifício Montreal e o importante complexo Copan (ambos na Av. Ipiranga).

Neste contexto de aumento progressivo do número construções, foi publicada em 1942, a Lei do Inquilinato. Decretada por Getúlio Vargas, esta lei estimulou uma forte inversão no perfil dos empreendimentos imobiliários em São Paulo. Estabelecido o congelamento do preço dos aluguéis, os proprietários buscaram vender seus prédios de aluguel enquanto os empreendedores passaram a investir na construção de conjuntos a serem vendidos em parcelas.

“A situação apontava para uma nova tendência no mercado imobiliário: a classe média procurava imóveis para comprar e habitar imediatamente enquanto os mais abastados passavam a investir em construções para venda e não mais para aluguel” (LEAL, 2003, p.43). O crescimento demográfico e o desenvolvimento econômico do Estado – possibilitado pelos investimentos no setor industrial – estimularam um período de grande crescimento imobiliário que atingiu seu ápice entre a década de 1950 e 1960.

119

Este período de grande velocidade de construção na cidade coincide com a estruturação do exercício profissional dos arquitetos. Neste momento também, a verticalização se expande para outras regiões além dos limites centrais, como Higienópolis e Santa Cecília, apresentando majoritariamente um desenho moderno.

A arquitetura moderna implantava-se na cidade em um período de grandes mudanças culturais, econômicas e sociais, conforme descrito no capítulo anterior. Isto era visível inclusive nos novos espaços e novos programas, que surgiam relacionados diretamente a este novo modo de vida.

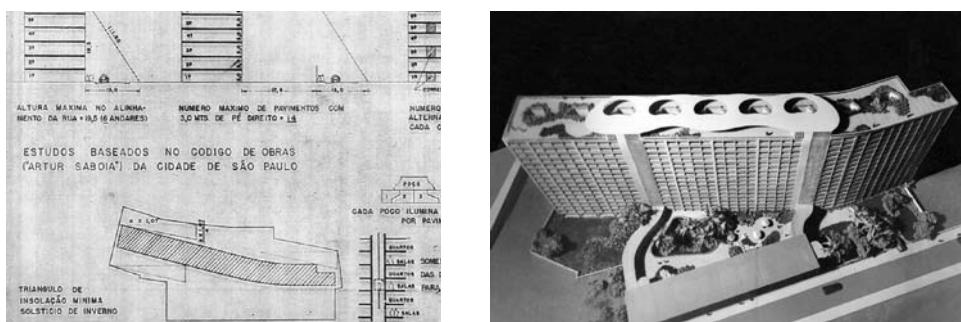
Os apartamentos residenciais eram cada vez mais procurados como forma de investimento, mas também como novo modo de morar das famílias. Enquanto o edifício de Julio de Abreu, na avenida Angélica, e o edifício Columbus marcavam o investimento da iniciativa privada em habitação vertical, o Poder Público também incentivava estas construções como tentativa de diminuir o déficit habitacional.

Neste contexto, ganhavam destaque os conjuntos habitacionais financiados pelo Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAPs) - primeiro órgão federal montado para atuar na produção de moradia. Eles revelavam uma nova forma de morar moderna, abrigando diversas famílias em um mesmo edifício com uma nova escala urbana.

Os IAPs foram responsáveis pelo primeiro grande programa empreendido pelo Estado para a construção de habitação. Segundo Fernanda Barbara, “pela primeira vez em São Paulo, os arquitetos modernos tiveram a oportunidade de desenvolver projetos para obras de caráter público, ligados a um órgão do governo seja ele municipal, estadual ou federal” (BARBARA, 2004, p. 56), contribuindo de maneira direta para a afirmação da arquitetura moderna no Brasil¹³.

Nas proximidades do anel do Perímetro de Irradiação, na rua Japurá, foi construído o Edifício Japurá (IAPI), projetado por Eduardo Kneese de Mello, em 1945, com 310 unidades habitacionais. Segundo Regino, “destaca-se, realmente, neste conjunto, a tentativa de aliar qualidade à economia em um edifício vertical, oferecendo, segundo sua definição, habitação ao invés de uma simples moradia de usuários” (REGINO, 2006, p.80).

Com o desenvolvimento da indústria automobilística, o número crescente de carros circulando pela cidade exigia não apenas vias largas para circulação, mas também áreas de estacionamento. Espaços públicos como a Praça da Sé ou o vale do Anhangabaú eram frequentemente registrados em fotografias com acúmulo de carros dos usuários que estavam no Centro. Esta necessidade estimulou o aparecimento de um novo tipo de edifício a ser proposto pelos arquitetos modernos: os edifícios-garagens. Rino Levi projetou a Garagem América (1952) na Ave-



Da esquerda para a direita:

61. Estudo da implantação do Edifício Japurá no lote.

62. Maquete do Edifício Japurá (1945), projeto de Kneese de Mello. Fonte: REGINO, 2006, p. 79.

13. Sobre o tema, conferir BONDUKI, 1998; BARBARA, 2004; REGINO, 2006.

nida 23 de Maio que estava diretamente vinculada à questão da circulação e estacionamento de veículos na área central.

Além disto, salas de cinema, teatros, museus, edifícios-galerias apresentavam-se como programas já existentes, mas numa escala diferenciada. Estes novos espaços eram objetos de estudo dos arquitetos modernos que participavam de maneira mais ativa da construção da cidade legal.

Neste contexto, os espaços produzidos pelos arquitetos modernos com recursos da iniciativa privada eram cada vez mais fundamentais para a construção da paisagem urbana. Ao iniciar as obras do Plano de Avenidas, a legislação aprovada sugeria o desenho urbano que deveria acompanhar as principais vias. A intenção era contribuir para a consolidação da imagem da cidade moderna evocada pelas grandes avenidas que estavam em execução e pelos grandes edifícios que deveriam compor o perfil das vias. Neste sentido, mostrava-se fundamental também a construção de edifícios com caráter monumental que se destacassem na malha urbana.

Prova disto, era a existência de um artigo no Decreto-Lei nº 92 que determinava que nos pontos focais ou de grande interesse arquitetônico das vias do circuito de novas avenidas poderiam ser admitidas alturas além dos limites previstos desde que os corpos elevados acima de 80 metros não ocupassem mais de 25% da área do lote se este for interno, 30% se for de esquina, e 35% se for isolado de todos os lados por ruas. Esta altura máxima era o dobro dessas mínimas obrigatórias estabelecidas – 39 metros – para a avenida Ipiranga, um trecho da São João, Largo do Paissandu, Praça Julio de Mesquita, Largo do Arouche, Praça da República e rua Vieira de Carvalho.

Esta questão dos pontos focais como área de interesse já se apresentava no já citado texto do Plano de Avenidas. Lá se defendia que “*os novos edifícios públicos devem de preferência procurar as boas artérias e pontos focais, e não as artérias os edifícios para pôlos à mostra*” (MAIA, 1930, p.76). Isto demonstrava que as vias do Plano seriam executadas em função de uma maior eficiência na circulação de veículos, enquanto que o surgimento de perspectivas visuais da cidade moderna ocorreria numa segunda etapa com a implantação de edifícios seguindo a nova legislação.

Neste sentido, a presença do edifício Itália na paisagem do Centro Novo ganhou destaque pela sua relação com as novas

vias do circuito do anel central. O edifício atingiu a altura de 151 metros (45 andares) e foi considerado por muitos anos o edifício mais alto da América Latina e o mais alto do mundo em estrutura de concreto armado¹⁴ (XAVIER, 2007). Sua altura – além dos limites estabelecidos – foi possível graças a um artifício legal da Prefeitura Municipal que considerou, como módulo de gabarito, a diagonal do cruzamento das avenidas Ipiranga e São Luiz e não a largura das vias (FUJIOKA, 1996).

Localizado no lote de esquina da avenida São Luiz com a avenida Ipiranga, este edifício apresenta um grande impacto no contexto em que se insere, especialmente pela implantação em meio a uma massa compacta de avenidas e pela sua proximidade a um dos poucos espaços de desafogo da região: a Praça da República. Ainda a forma elíptica de sua torre – implantada sobre um embasamento - ressalta a verticalidade do edifício e garante destaque no contexto urbano do Centro Novo.

122



63. Edifício Itália (em destaque) no encontro de duas vias do Centro Novo: Avenida Ipiranga e Avenida São Luiz. Foto e desenho da autora, 2010.

Outro edifício que se localiza em um ponto privilegiado do percurso é a sede do jornal *O Estado de São Paulo* (1946). Implanta-se no encontro da rua Major Quedinho com uma via que pertence ao Perímetro de Irradiação do Plano de Avenidas de Prestes Maia: no local onde a avenida São Luís se prolonga como viaduto Nove de Julho.

Sua localização mostra-se privilegiada por ser num ponto de confluência de outra duas vias importante: a avenida da Consolação e a rua Martins Fontes – que se prolongará como Rua

14. Estes marcos foram superados em 1962 pelo edifício Marina City (Chicago) com 179 metros e pelo edifício Mirante do Vale (São Paulo) com 175 metros.

Augusta. Esta localização privilegiada possibilitou a sua altura acima dos gabaritos estabelecidos no período.

O projeto de Jacques Pilon e Franz Heep apresentava um programa audacioso com três diferentes funções era distribuído



123

64. Sede do Jornal Estado de São Paulo. Fonte: XAVIER; CORONA; LEMOS, 1983.



65. Implantação da Sede do Jornal Estado de São Paulo (em preto). Base: levantamento VASP (1950).

em um conjunto. Seguindo as regras impostas pelo Código de Obras, sua forma se dava a partir da organização de três diferentes atividades: a sede dos escritórios do jornal, um hotel com 240 apartamentos e uma rádio com auditório com capacidade para 450 pessoas – cada um com um acesso diferente (XAVIER; LEMOS; CORONA, 1983).

As funções presentes ali faziam parte de um programa novo na cidade vinculado à comunicação e à hospedagem, essenciais ao centro de negócio que configurava a metrópole, tendo sido inclusive o hotel realizado em função de incentivos fiscais por conta das comemorações do IV Centenário da Cidade.

O edifício em questão ressalta sua verticalidade pelo uso de um relógio que atrai o olhar para o topo do prédio. Além disto, o volume curvo – parte mais alta do conjunto – ressalta a monumentalidade do edifício tirando proveito de sua posição geográfica, ponto focal da avenida São Luiz.

Da mesma maneira, o edifício Barão de Iguape (1956) ganhou grande evidência urbana com sua implantação em frente à Praça do Patriarca. Localizado no ponto focal do eixo formado pelo Viaduto do Chá – rua Barão de Itapetininga – e pela Praça da República, colocava-se exatamente como a legislação de Prestes Maia supunha: como objeto de valor no contexto urbano, sendo possível alturas mais elevadas (o prédio tem 33 andares) e estudos para aprovação da Prefeitura.

O projeto foi objeto de estudo da firma americana Skidmore, Owings and Merrill, sendo desenvolvido o executivo pelo escritório de Jacques Pilon (XAVIER, LEMOS, CORONA, 1983, p.40). A torre apresenta um desenho associado ao International Style, sem relação direta com o lugar onde se implanta.

Diante de tais considerações, o capítulo seguinte buscará demonstrar a relação que se estabeleceu entre alguns dos arranha-céus do Centro Novo e o lugar onde foram implantados, seja a partir da vitalidade da área que buscou se prolongar para os terreos privados dos edifícios, seja a partir de seus projetos arquitetônicos.



66. Edifícios nos pontos focais do circuito de avenidas

1 - Edifício Itália

2 - Sede do Jornal Estado de São Paulo

3 - Edifício Barão de Iguape

Vias Perimetrais

Vias radiais

Pontos focais

URBANIDADE E CONTINUIDADE



ESPAÇOS PÚBLICOS DOS EDIFÍCIO
MODERNOS DO CENTRO DE SÃO PAULO

3

3.1

O incentivo à criação nos térreos de
espaços de convivência

p. 129

3.2

A permeabilidade como recurso
comercial

p. 138

3.3

As primeiras galerias em São Paulo e a
consolidação da tipologia no centro

p. 146

3.4

Galerias nos embasamentos comerciais
dos arranha-céus modernos

p. 150

3.5

A permeabilidade das galerias no Centro
Novo

p. 169

3.6

Espaços de encontros e eventos artísticos
no Centro Novo

p. 174

“

Numa tarde dos idos anos 40, Luis Martins estava em uma das confeitarias da rua Barão de Itapetininga, talvez a Vienense ou a Seleta, ‘bebericando um tranquilo uísque’ em companhia do cronista Rubem Braga, quando entraram os rapazes da Clima. Após os cordiais cumprimentos, eles se sentaram ema mesa próxima a de Martins e de Braga. Pediram chá, refrescos, e um deles, ‘para escândalo’ dos dois escritores encomendou ao garçom uma coca-cola. O cronista fez uma observação qualquer e Martins, em resposta, replicou: ‘Que você quer, meu caro? É a geração coca-cola.

[PONTES, 1998, p73]

3.1

INCENTIVO À CRIAÇÃO NOS TÉRREOS DE ESPAÇOS DE CONVIVÊNCIA

Na década de 1940, um fluxo alto e constante de pessoas deslocava-se na região do Centro Novo, gerando encontros inesperados e inusitados entre os mais diversos grupos. Ali, as novas e velhas gerações de intelectuais interagiam, como apresentado na passagem acima. Pessoas que trabalhavam, habitavam e se divertiam nos novos edifícios. Muitos destes apresentavam uma característica nova – a permeabilidade - que seria a possibilidade de circular e penetrar pelos espaços do pavimento térreo. Outro atributo presente em alguns edifícios da região, em especial nos edifícios modernos, era a continuidade espacial – a capacidade de prolongar para o interior dos edifícios a vida urbana que acontecia fora, nos espaços públicos. Estas duas características serão abordadas ao longo deste capítulo.

No que se refere à permeabilidade, tal ideia de realizar um

percurso por dentro das quadras cortando caminho e atraiendo pessoas para os interiores não era nova. Como será apresentado, foi uma ideia bastante difundida nos espaços urbanos europeus do século XIX. Na região do Centro Novo, os espaços projetados nos térreos de alguns edifícios modernos funcionaram como áreas de circulação e de permanência do público que se deslocava apressado por diversas ruas e encontravam nas confeitorias, cafés, bares, restaurantes ou mesmo livrarias, um local para uma pausa, descanso ou troca de ideias.

Vale ressaltar que tais percursos abertos pelos interiores dos edifícios do Centro Novo foram incentivados pelo poder público. O decreto-lei nº 41, de 3 de agosto de 1940, do prefeito Prestes Maia, atuava sobre a avenida Ipiranga e suas construções, incentivando diretamente a criação de espaços de fluidez e passagem nos térreos dos edifícios dispostos ao longo desta via, conforme descrito abaixo:

Art. 9 – As construções com mais de 20 pavimentos deverão ter ao nível do passeio público reentrância (portal, galeria, colunata ou arcada aberta), ocupando, no mínimo, 1/3 da frente do lote, com profundidade e superfície nunca inferiores, respectivamente a 3,5ms e 30m².

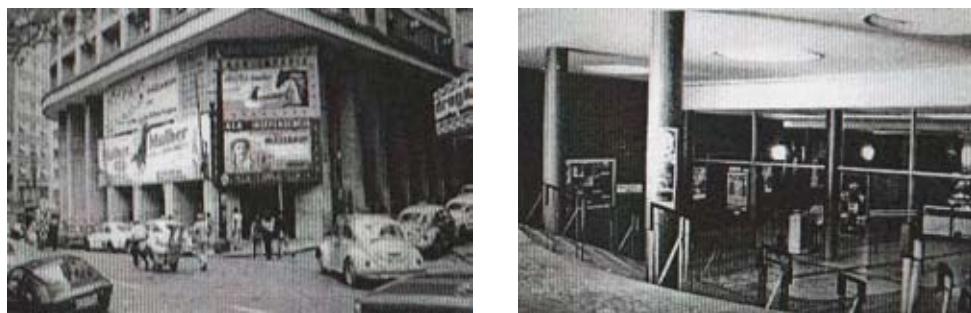
130

Parágrafo único – estudará a Prefeitura a concessão oportuna de favores especiais para os prédios que não possuírem corpos super elevados (art. 4) e cujos pavimentos térreos apresentem recuos, galerias, colunatas ou arcadas, equivalentes a uma ampliação dos passeios, utilizáveis para mesas de café, bares, etc (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1941b).

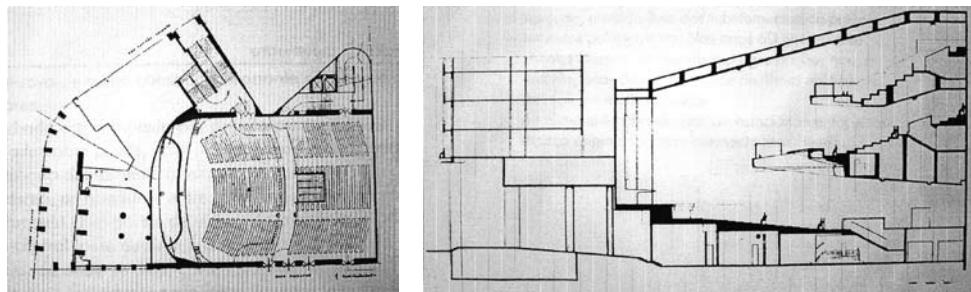
É importante compreender nessa lei a presença do termo “favores especiais”, demonstrando o grande interesse do governo municipal para a construção de tais espaços de conveniência, incentivando-os ao atrelá-los ao desejo da iniciativa privada em construir edifícios cada vez mais altos, em prol de uma maior rentabilidade econômica.

Esta lei demonstra claramente a intenção do governo municipal de criar espaços de convivência. O uso de colunatas, arcadas e recuos nas entradas dos edifícios era um artifício arquitetônico que garantia proteção no caso de intempéries e sinalizava a possibilidade de ter um espaço permeável nos térreos.

Além disto, espaços para pausa eram criados em determinados pontos do percurso. Assim, dentro de um edifício com



67/68. Colunata e hall de acesso ao Cine Paissandu. Fonte: SANTORO, 2004, p.147.



69/70. Planta e corte do Cine Paissandu. Fonte: SANTORO, 2004, p.148.

limites urbanos muito bem definidos, pelos lotes com o desenho da cidade histórica, eram criados tais lugares que possibilitavam as trocas e sociabilidades entre os usuários da região central, funcionando como espaços semi-públicos ao longo das grandes vias.

131

A presença de colunatas era comum nos edifícios do Centro Novo. Entre eles, destacam-se os cinemas que buscavam atrair o público passante, seja pela presença de cartazes e anúncios de filmes em suas entradas, seja pela presença de elementos arquitetônicos que tornassem agradável sua estadia e permitissem ver o movimento nas ruas.

No Largo do Paissandu, por exemplo, o Cine Paissandu (1958) apresentava em seu pavimento térreo uma série de pilostis com pé direito duplo que realizava a transição entre a rua e o espaço interno do edifício, criando um espaço de espera fortemente conectado com a calçada, numa área de interesse a verticalização¹.

O edifício, projetado pela firma Severo e Villares S.A, era composto pela torre de escritórios acima e pelo cinema – com 2.100 lugares – recuado do volume vertical (SANTORO, 2004).

1. Importante lembrar que o Decreto-Lei nº 92, em seu artigo 5º, já estabelecia uma altura mínima para os edifícios que se voltavam para o Largo Paissandu (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1942e).



71/72. Cine Marabá. Fonte: SANTORO, 2004, p. 149.



73. Fila para o cine Marabá. Fonte: SANTORO, 2004, p. 159.

Os cinemas localizados na avenida Ipiranga também utilizavam as colunatas como esse espaço de transição entre o público e o privado. O Cine Marabá (1944) apresentava pilotis à frente como sugeria a legislação. O pé-direito alto e os elementos ornamentais com motivos marajoara da entrada criam um espaço de transição entre o edifício e a rua.

Ainda na avenida Ipiranga, localizava-se um edifício de grande relevância nesse contexto: o Cine Ipiranga e Hotel Excelsior (1941). O edifício, projetado por Rino Levi, apresentava em seu embasamento um cinema, enquanto um hotel se distribuía em sua torre.

O conjunto totalizava 22 andares e dispunha de entradas isoladas para os diversos usuários. Um *foyer* com uma coluna na frente marcava o acesso ao edifício criando um espaço de



74/75. Cine Ipiranga e Hotel Excelsior. Fonte: SANTORO, 2004, p. 145.

transição entre o edifício e a rua. Naquele espaço era possível marcar encontros, reunir pessoas, ou decidir por um filme enquanto se aguardava o início de uma sessão.

A monumentalidade é garantida pelo pé direito alto no acesso, típica dos edifícios de cinema da época que remetiam ao glamour e fantasia dos filmes que ali apresentavam.

Os cinemas faziam parte de um conjunto de equipamentos urbanos que estavam associados à mudança no modo de vida da sociedade. Assistir aos filmes mais recentes, estar em dia com as novidades cinematográficas, reconhecer as melhores salas eram atividades associadas a um modo de vida moderno, fazendo parte da vida social desta população urbana e atraindo um público cada vez maior e mais heterogêneo. Segundo Sevcenko, “o cinema, assim como os bondes e os estádios, alinha multidões de estranhos enfileirados ombro a ombro num arranjo tão fortuito e normativo como a linha de montagem” (SEVCENKO, 2003, p.95).



133



76/77. Acima, lote de implantação. Bases: VASP (1950). Abaixo, planta do pavimento térreo. Fonte: ANELLI, 2001.

As primeiras salas de cinemas implantaram-se nas proximidades das linhas de bondes, utilizando-se da facilidade de acessos por esta rede de transporte coletivo. Após a construção das grandes vias do Plano de Avenidas, as salas foram construídas ao longo dos novos eixos viários ou nos novos bairros mais distantes, entre eles o Brás.

A região onde se implantou o Cine Ipiranga, nas proximidades do cruzamento da avenida homônima e da São João, seria caracterizada pela presença de várias salas, tornando a região conhecida como “Cinelândia Paulista”².

A Cinelândia é um exemplo de situação de construção de uma paisagem a partir não somente do Plano, mas da forma de construção do mesmo e de sua relação com os parâmetros construtivos, que viriam posteriormente compor o zoneamento da cidade. (...) Apenas quando suas avenidas passam a integrar, mais do que o sistema viário proposto pelo Prefeito

134



A - Cine Bijou Palace (1907)	G - Jussará (1951)	N - Coral (1958)
B - Central (1916)	H - República (1952)	O - Regina (1959)
C - Avenida (1919)	I - Cairo (1952)	P - Metrópole (1964)
D - Broadway (1935)	J - Olido (1957)	Q - Barão (1962)
E - Ipiranga (1943)	L - Boulevard (1957)	R - Copan (1969)
F - Marabá (1945)	M - Rivoli (1958)	

78. Cinemas da Cinelândia paulistana
Desenho da autora, 2010. Fonte: SANTORO, 2004. Base: Geplan 1970

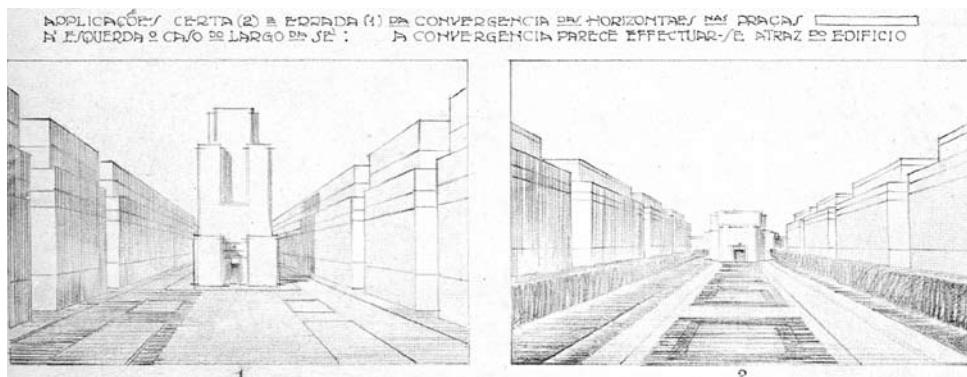
2. Nessa região, até o final da década de 1940, já estavam implantados os cines Bijou-Palace (1907), Central (1916), Avenida (1919), Broadway (1935), Art Palácio (1936), Metro (1938), Ipiranga (1943), Ritz (1943), Marabá (1945), e nas décadas seguintes, mais salas de cinema seriam construídas na região. Por este motivo, era conhecida como Cinelândia Paulista. Os espaços eram projetados para receber um público significativo, tendo algumas salas capacidades para 1.450 espectadores (SANTORO, 2004).

Prestes Maia, a concepção do plano e do projeto urbano do Plano de Avenidas é que a Cinelândia torna-se um espaço privilegiado das atividades associadas ao lazer-cultural, das quais o cinema é o mais importante elemento (SANTORO, 2004, p.133).

O que o artigo 9º do decreto-lei nº 41 buscava incentivar era a criação de novas áreas de convivência no Centro. Espaços onde as pessoas pudessem circular ou permanecer.

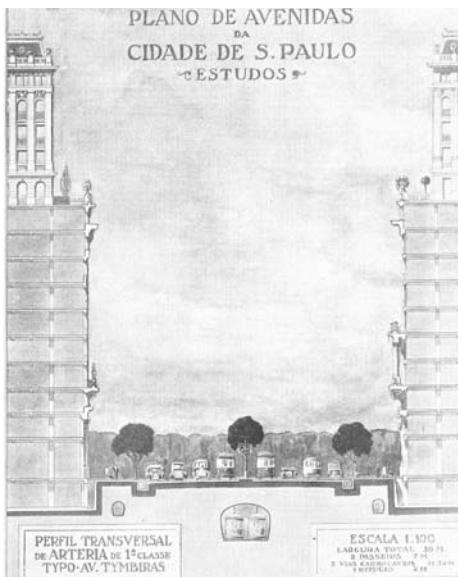
Recuos, galerias, colunatas pressupõem um projeto de paisagem urbana ao longo dessas novas vias. Prestes Maia havia sugerido, já nas aquarelas do Plano de Avenidas, a presença de edifícios monumentais, viadutos e equipamentos urbanos ao longo das vias, configurando uma paisagem urbana modernizada - conforme apresentado no capítulo 01. No início da década de 1940, o poder público buscava executar tais espaços com leis de incentivo e regulação das construções pela iniciativa privada – como observado no já citado decreto-lei nº 41 (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1941b).

Nesse sentido, a avenida Ipiranga revelava-se a “menina dos olhos” do poder municipal à época da construção do Perímetro de Irradiação. Esta avenida apresentava uma relação direta com a ideia de velocidade que estava presente nas experiências das grandes capitais e também na proposta do Plano de Avenidas.



79. Relação entre conjunto arquitetônico e vias no Plano de Avenidas. Fonte: MAIA, 1929, p. 129

Os carros que passavam pela via poderiam ver o deslocamento de uma multidão de pessoas que passavam para trabalhar, estudar, comprar ou simplesmente passear pelas calçadas. Ali, eram oferecidas aos transeuntes áreas de repouso e de permanência – como cafés, bares, restaurantes.



80. Corte transversal das grandes artérias – relação entre edifícios e via.

Fonte: MAIA, 1929, p. 86

136

É interessante essa ideia de associar os espaços de passagens das multidões aos espaços de velocidade dos carros pelas vias, uma vez que o discurso da arquitetura moderna defendia fortemente a separação entre os dois fluxos da maneira mais radical possível. A separação dos fluxos de pedestres e de veículos esteve presente no discurso de Le Corbusier e foi reafirmado em outros momentos da história da arquitetura moderna. Até mesmo no VIII Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), quando a ideia da importância dos espaços públicos

e monumentais na vida da cidade foi ressaltada pelos arquitetos modernos e a tese da separação entre espaços para pedestres isolados dos eixos de circulação foi bastante defendida (CONGRESO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA, 1952). Em contrapartida a isso, na região do Centro Novo, a criação destes espaços de parada e as calçadas ao longo das novas vias pressupunham uma relação entre as duas atividades. As pessoas caminhavam em paralelo às vias de carros.

A multidão e os veículos eram cada vez mais numerosos na cidade de São Paulo. Nice L. Muller afirmava sobre o Centro de São Paulo: “basta percorrê-lo, em qualquer hora do dia, para que se observe o formigamento de suas ruas, o deslocamento apressado da massa de pedestres, o movimento ininterrupto de veículos nas vias em que ainda é permitida circulação” (MULLER, 1958, p.170).

A presença de cafés e bares ressaltados naquela lei demonstra também a importância que estes espaços assumiram na vida social de São Paulo. Os cafés, como ambiente de encontro, eram citados frequentemente na literatura que retratava a vida moderna ainda no século XIX, na Europa, quando milhares de pessoas invadiram as cidades industriais em busca de oportunidades de trabalho. São nestes espaços que os burgueses se reuniam para conversar, debater ou observar a multidão que se deslocava pelas ruas. Diversos artistas da época retrataram o fenômeno como mostra uma passagem de Edgar Allan Poe:

Há não muito tempo, ao fim de uma tarde de outono, estava eu sentado ante a grande janela do Café D... em Londres. (...) Com um charuto entre os lábios e um jornal ao colo, divertira-me durante a maior parte da tarde, ora espiando os anúncios, ora observando a promíscua companhia reunida no salão, ora espreitando a rua através das vidraças esfumaçadas. Era esta uma das artérias principais da cidade e regorgitara de gente durante o dia todo. Mas, ao aproximar-se o anoitecer, a multidão engrossou e quando as lâmpadas se acenderam, duas densas e contínuas ondas de passantes desfilavam pela porta. Naquele momento particular do entardecer, eu nunca me encontrara em situação similar e, por isso, o mar tumultuoso de cabeças humanas enchia-me de uma emoção deliciosamente inédita. Desisti finalmente de prestar atenção ao que se passava dentro do hotel e absorvi-me na contemplação da cena exterior (Texto extraído do conto “O Homem da multidão”).

Os cafés eram marcadamente um espaço de convivência social em diversas cidades européias. Local de debate e discussão que atraía a multidão presente nas praças, largos e ruas da cidade antes da industrialização. Assim, além das praças e avenidas, configuravam-se como espaços de encontros os locais de comércio e serviço onde as pessoas se dirigem para verem e serem vistas.

O café era uma antítese do salon: aberto a todos, a um passo da rua – embora houvesse gradações em sua intimidade com o popularesco. (...) Já os escribas humildes frequentavam os cafés dos boulevards, fundindo-se a um submundo de ‘vigaristas’, agentes recrutadores, espiões e batedores de carteiras; lá não se encontram senão proxenetas, sodomitas e bardaches (DARTON, Robert. Boêmia literária e revolução. O submundo das letras no Antigo Regime. apud ARRUDA, 2001, p.65).

O próprio café, líquido estimulante, relacionava-se diretamente com novos hábitos da vida moderna. “O café é desde cedo associado ao ritmo do trabalho, à vida moderna e à cidade. (...) A associação de São Paulo com o café e toda sua gama de conotações logo assumiu uma amplitude simbólica poderosa” (SEVCENKO, 2003, p.83). Cafés e também confeitarias, restaurantes, livrarias, cinemas, galerias de arte e lojas localizavam-se nos térreos dos edifícios garantindo a presença constante dos habitantes da metrópole.

Outro aspecto relevante do artigo 9º do decreto-lei nº 41 era a intenção de passar para as mãos da iniciativa privada a pos-

sibilidade de criar os espaços públicos da cidade (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1941b). Neste sentido, é importante ressaltar que a ideia de espaços públicos, aqui defendida, relaciona-se aos locais de encontro, de contatos públicos casuais ou de sociabilidade. Facilmente reconhecidos nas ruas, praças, largos e avenidas, neste momento, essas relações ocorriam também nos cafés, confeitarias, livrarias, foyer de esperas dos cinemas, corredores das galerias, entre outros.

A ideia estava presente em um dos desenhos apresentados por Prestes Maia no Plano de Avenidas, onde um dos edifícios monumentais esboçados pelo autor apresentava um ambiente de convivência, semelhante a um terraço com café, onde as pessoas se encontravam e vislumbravam a paisagem.



81. Terraço com café proposto no Plano de Avenidas. Fonte: MAIA, 1929, p. 63

Os edifícios aqui explorados relacionam-se diretamente com a tipologia que surgiu no século XIX: as galerias. Segundo Hertzberg, “o princípio da galeria voltou a adquirir relevância local quando o volume do trânsito nas ruas do centro das cidades tornou-se tão pesado que surgiu a necessidade de áreas exclusivas para pedestres, i.e., de um ‘sistema’ exclusivo para os pedestres ao longo do padrão existente das ruas” (HERTZBERG, 1999, p. 76). O princípio que se apresenta nesta tipologia, e que foi reproduzido em alguns edifícios do Centro de São Paulo, é o da possibilidade de circulação por dentro dos prédios, garantindo uma forte dinâmica urbana.

Em diversos edifícios modernos da região, a permeabilidade possibilitada pelas galerias e pilotis aliada à diversidade de funções presentes nos pavimentos térreos possibilitaram que seus espaços internos configurem-se como espaços da cidade onde pessoas circulam, deslocam-se e permanecem.

3.2

A PERMEABILIDADE COMO RECURSO COMERCIAL

A utilização das áreas dos térreos dos edifícios como espaços de lazer e de convivência relacionavam-se diretamente

com a tipologia das galerias³ européias do século XIX. Na visão de Walter Benjamin (2007), estes edifícios eram a típica representação da arquitetura e do modo de vida urbana no século XIX.

Estas passagens, uma recente invenção do luxo industrial, são galerias cobertas de vidro com paredes revestidas de mármore, que atravessam quarteirões inteiros, cujos proprietários se uniram para esse tipo de especulação. Em ambos os lados dessas galerias, que recebem sua luz do alto, alinharam-se as lojas mais elegantes, de modo que tal passagem é uma cidade, um mundo em miniatura (BENJAMIN, 2007, pp. 54-55).

Neste período, com a primeira revolução industrial e a passagem do processo artesanal para o industrial, os produtos precisavam de um novo espaço onde pudessem ser expostos, onde a interação face a face entre o negociante e o interessado – influenciados pelo poder de persuasão entre eles – ocorresse no momento da troca.

Na Paris do século XIX, especuladores subdividiam os imóveis para recuperar o capital investido em tempo mínimo com mais-valia máxima. “O sistema de abertura do interior da quadra possibilitava, então a construção de um grande número de apartamentos e lojas em solos mais baratos” (VARGAS, 2001, p.173). Assim, a localização dos pontos de vendas passou a ser fundamental no sucesso dos empreendimentos, de maneira a facilitar as atividades econômicas especulativas e acumulativas, tornando o centro da cidade, onde a vida é mais intensa, o local ideal para a implantação destas passagens (GEIST, 1983).

139

Vargas demonstra que, nesse período, os espaços de comércio deixaram de ser públicos e adotam características do espaço privado. “A praça de mercado nas grandes cidades deixará de ter como função principal a de ser o palco para encontros semanais, conversas, diversões e compras” (VARGAS, 2001, p. 158).

Importante lembrar que até então as ruas da cidade se encontravam bastante sujas, com buracos e uma quantidade bem grande de carroças, carruagens e animais e que, somente na metade do século XVIII, a iniciativa privada começou a construir calçadas em Paris. Portanto, se deslocar pela cidade era uma atividade pouco facilitada pela presença de ruas estreitas, tortuosas, irregularmente pavimentadas e sujas.

3. Alguns autores utilizam os termos “arcada” ou “passagens” para descrever esta tipologia arquitetônica. Neste trabalho, foi utilizado o termo “galeria”.

Assim, as galerias surgiram, também, por essa necessidade de espaços onde os pedestres pudessesem passear protegidos do trânsito e do tempo, de maneira a procurar com conforto os novos produtos expostos à venda, tornando-se o lugar por excelência do comércio varejista e o principal ponto de encontro da multidão.

Dada sua agitação social, era lá que as pessoas se conheciam, interagiam e descobriam as novidades possibilitadas pelos avanços industriais, construindo novos comportamentos, valores e opiniões. Assim, seu contato era marcado por uma interação face a face, resultado da troca e diálogo entre vendedor e comprador, caracterizados por uma argumentação persuasiva focada no valor de uso dos objetos e na barganha. Nessa interação, os produtos eram manipulados, os valores negociados e a venda personalizada.

Tais “centros de sociabilidade” também atraíam pela sua forma de exposição dos produtos, sendo as passagens, segundo Benjamin, “centros de mercadorias de luxo. Para expô-las a arte põe-se a serviço do comerciante. Os contemporâneos não se cansam de admirá-las.” (BENJAMIN, 2007, p. 54). Além disso, não somente os produtos eram contemplados, mas também os próprios pedestres, que iam às galerias para verem e serem vistos, representando, portanto, a nova vida na metrópole quando indústria, comércio e artes se unem e novos hábitos surgem.

Com relação à arquitetura, as galerias caracterizavam-se, predominantemente, pela iluminação zenital, acesso ao interior da quadra e espaço linear simétrico. Sobretudo esse último ponto marca a importância desta tipologia por sua permeabilidade e continuidade, ao permitir o deslocamento de pessoas entre as quadras, ligar ruas agitadas por meio de seus corredores e diferentes acessos e criar espaços de encontro e convivência em seus corredores.

Além disso, as técnicas e materiais construtivos empregados em sua construção relacionavam-se diretamente com alguns desenvolvimentos tecnológicos do período, entre eles a utilização de materiais como o ferro e o vidro. A utilização de tais materiais nestas construções demonstra a íntima relação que se estabeleceu entre arquitetura e engenharia neste período. Segundo Argan, quando Joseph Paxton projetou e executou o Palácio de Cristal para a Exposição Universal de Londres, em 1851, instaurou-se um novo método de projeto e execução onde são empregados elementos pré-fabricados (segmentos metálicos

e lâminas de vidro), produzidos em série e utilizados em canteiros de obras já prontos (ARGAN, 1992, p. 84-85).

A utilização destes dois materiais garante avanços estéticos quando garantem leveza ao volume e obtém uma luminosidade interna semelhante à externa.

No que concerne às galerias, a utilização do ferro garantia a perenidade dessas estruturas, enquanto o vidro trazia como novidade a visibilidade do espaço. Nas vitrines, eram utilizados os dois materiais e assim a fluidez dos espaços era garantida ao permitir que os transeuntes avaliassem previamente os produtos expostos, enquanto também enxergavam os consumidores no interior das lojas, reforçando a possibilidade de ver e de ser visto.

A questão da iluminação – artificial ou natural – também era um diferencial nestes espaços. A iluminação zenital criava um jogo de cores e sombras ao longo das horas do dia que diversificavam o aspecto dos ambientes. A presença desta iluminação artificial permitiu o surgimento da vida noturna da população (GEIST, 1983).

A primeira galeria de que se tem conhecimento dentro desta tipologia previamente apresentada foi a Galerie Du Bois, no Palais Royal, em Paris. Funcionava como um lugar de agitação política, passeio, comércio de luxo e entretenimento das classes mais altas. Uma estrutura de madeira aproveitada - construída antes mesmo da Revolução Francesa - apresentava quatro fileiras de lojas com duas alas paralelas e um grande corredor central com iluminação zenital. Geist (1983) estabelece cinco diferentes períodos de desenvolvimento desta tipologia pelo mundo que se mostra bastante interessante para compreender a força que esta proposta ganhou ao longo dos anos.

Os primeiros anos foram chamados de “Invenção” (até 1820) quando surgiram as primeiras galerias na França de maneira rudimentar: eram apenas lojas e apartamentos alinhados ao longo de um corredor estreito, em geral com menos de três metros de largura. Uma segunda etapa era a “Moda” (1820-1840) quando a tipologia se consolidou em um espaço longitudinal, fachadas internas e externas, abóbadas e domos de vidro. Foram exemplos deste período as galerias inglesas Royal Opera Arcade e Burlington Arcade. Posteriormente, ocorreu um período de grande especulação imobiliária denominado por

Geist de “Expansão” (1840-1860) quando as galerias cresceram em dimensões e ampliaram seus programas, funcionando como símbolo destas transformações da cidade que se modernizava. Um belo exemplo era a Galerie St. Hubert, em Bruxelas, cuja construção se promoveu como símbolo de projeção nacional. Entre 1860 e 1880, as galerias de Paris passaram por um processo de competição e esgotamento de sua fórmula, entrando no início de sua decadência, enquanto que em outros países, a proposta das galerias ganhava força em sua “Fase Monumental”. Um excelente exemplo foi a construção da Galleria Vittorio Emanuele (1867), em Milão, e relacionava-se à unificação da Itália e à emancipação do espaço público.

Um movimento em busca do gigantismo e da imitação ocorre entre 1880 e 1900. As galerias ganharam dimensões cada vez maiores e suas fachadas passaram a ser cada vez mais elaboradas. Em Moscou, foi construído o maior complexo de galerias do século XIX, o “New Trade Halls”. Ali, três alas paralelas de lojas foram dispostas por 250 metros em diversos níveis. Seus

142



82/83/84. Acima, acesso e interior da Burlington Arcade (Londres). Ao lado, interior da Piccadilly Arcade (Londres) Foto: autora (2008)



acessos eram numerosos e facilitados possibilitando o movimento constante de pessoas que entravam e saíam de seus domínios. A partir de 1900, as galerias foram proibidas em muitos lugares do mundo. Sua única alternativa foi ser construída de maneira camouflada para disfarçar sua presença e aparecer em outros lugares sob outros contextos. Esta última fase foi denominada “Declínio de uma ideia espacial”.

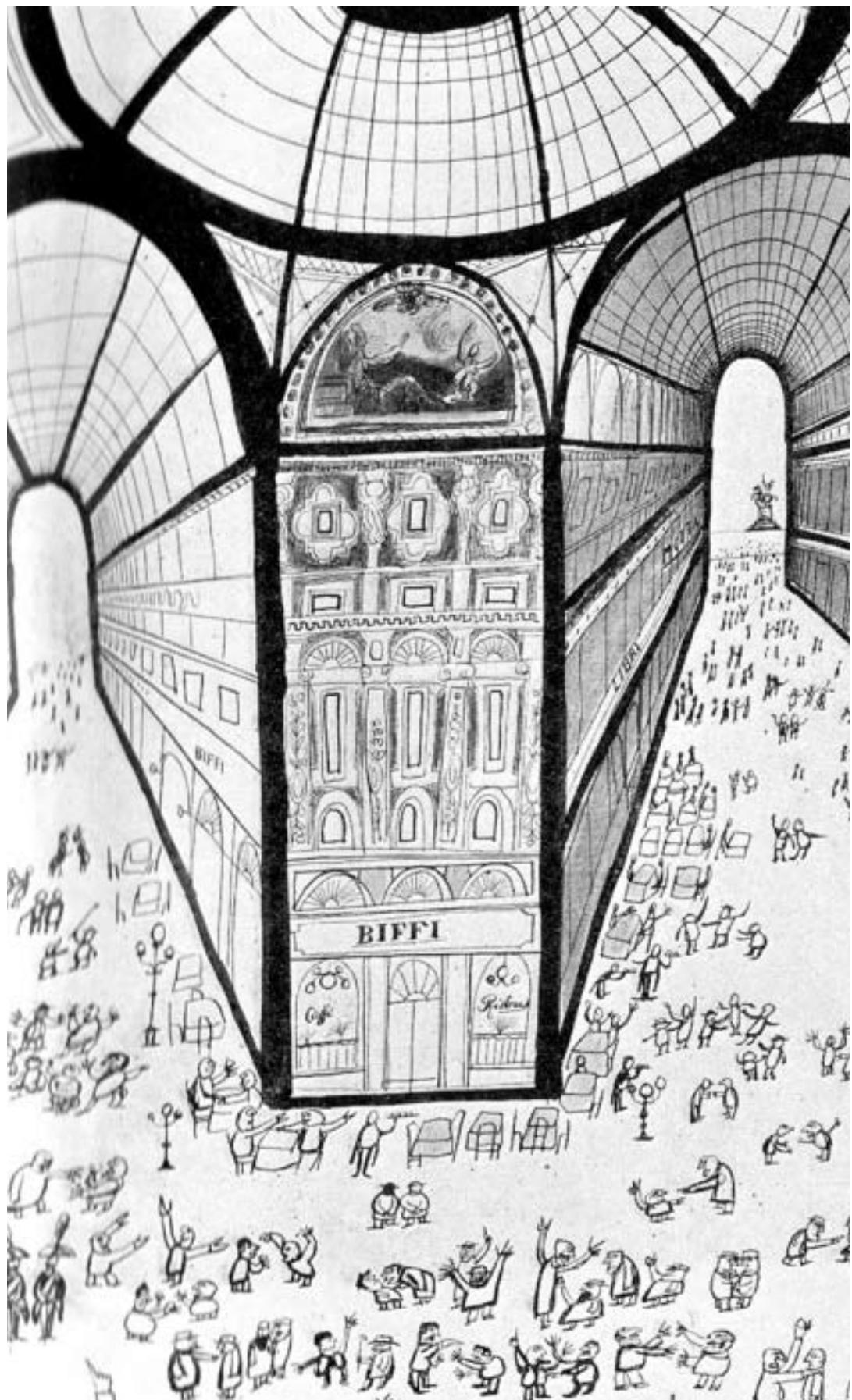
Nesse momento, a escala dos novos empreendimentos da cidade – como estações de trem, mercados de abastecimento, os grandes boulevards – passou a contrastar com a proposta das galerias inseridas nas cidades com a velha malha medieval. Além disto, uma nova forma de comércio iniciava-se neste período com a disposição de mercadorias mais acessível ao público e voltado para as grandes massas. Assim, as grandes lojas de departamentos ganhavam força no novo contexto econômico e urbano.

Com relação ao programa destes edifícios era comum a disposição de espaços compartimentados em dois pavimentos ou variados corredores de passagem, de maneira que a área de comércio fosse ampliada em um mesmo perímetro. Assim, as galerias apresentavam em seu volume diversos usos: comércio, lazer, serviço e até moradia, de maneira a garantir o sucesso comercial do empreendimento (GEIST, 1983).

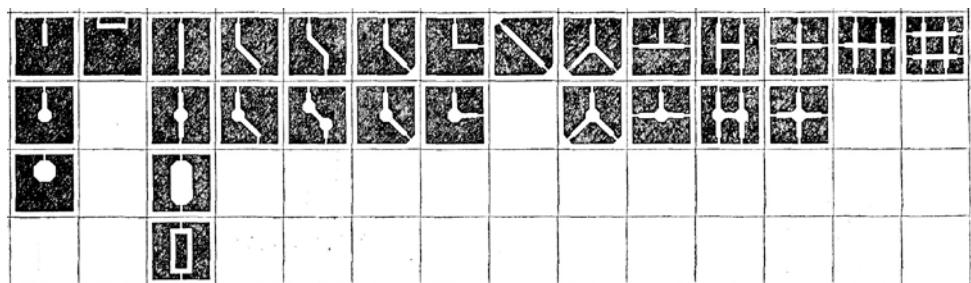
O levantamento realizado por Geist (1983) demonstrou que o corredor de lojas que realizava a ligação entre as quadras apresentava os mais diversos desenhos. Este espaço pode se arranjar em um vazio central ou como numa rua (de forma linear ou com ângulos). Algumas vezes, esta disposição ocorria por vários níveis que se ligavam por meio de escadas ou rampas.

A geografia comercial ensinava que um eixo visual contínuo é muito importante e assim as passagens em linha reta atrairiam mais o pedestre, principalmente se fosse considerado ganho de tempo que ela poderia oferecer aos mais apressados. Como a passagem não se constitui apenas um atalho, ela deve oferecer, então, outros estímulos para tirar o pedestre das ruas (VARGAS, 2001, p.181).

Esse mesmo estudo tipológico demonstrou que a disposição vertical do programa pode ocorrer num volume compacto ou escalonado, destacando-se ou não do conjunto ao seu redor. Uma comparação histórica do desenvolvimento espacial das sessões desses edifícios demonstra que a diferença de proporção entre



85. Valorização de espaços de convivência como a Galleria Vittorio Emanuele, em Milão.
Fonte: INTERNATIONAL CONGRESS OF MODERN ARCHITECTURE, 1952, p.07.



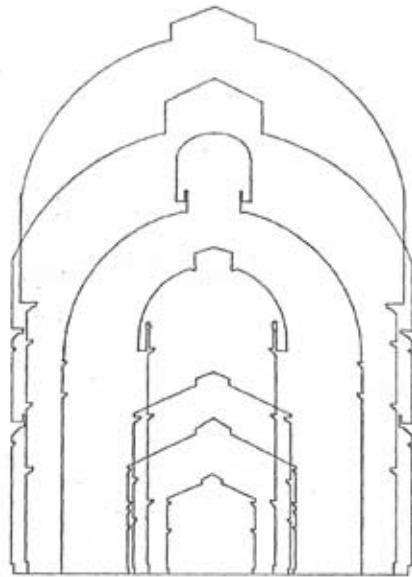
86. Estudo tipológico sobre a disposição em planta das galerias europeias. Fonte: GEIST, 1993, p. 92.

as primeiras e as últimas galerias construídas evidencia a escala monumental que elas assumem, com vários andares, abóbodas de vidro gigantescas e espaços internos bastante generosos, funcionando quase como praças públicas.

A sensação de acolhimento presente nas pequenas lojas e corredores de circulação das primeiras galerias perde-se em meio aos novos espaços construídos para atrair um número bem maior de usuários.

Além disso, atração e proteção eram necessárias para tornar os espaços comerciais internos viáveis financeiramente, uma vez que seus usuários diferenciavam-se das pessoas nas ruas, tornando o ambiente interno diferenciado e encantador. As portas de acesso às galerias, que chamavam a atenção dos transeuntes para o corredor de lojas iluminado e acolhedor, também possibilitavam selecionar a entrada e saída de pessoas nos diversos períodos do dia.

No estudo desta tipologia, um espaço que se diferenciava eram os próprios corredores. Espaços internos de circulação entre as lojas também funcionavam como espaços públicos dentro daqueles ambientes privados. A utilização do vidro nas vitrines ressaltava ainda mais a ausência de limite entre esses dois domínios ao evidenciar a transparência e a continuidade visual entre exterior e interior - além da iluminação zenital, possibilitada pelas clarabóias - e permitir a entrada de luz natural trazendo para dentro a ambiência de fora. Esses corredores funcionavam como espaços semi-públicos dentro do espaço privado, uma vez que li-



145
87. Estudo tipológico sobre a evolução das galerias europeias. Fonte: GEIST, 1993, p. 92

mitavam o acesso, mas não o interrompiam totalmente. Hertzberg apresenta uma detalhada descrição do espaço:

As passagens altas e compridas, iluminadas de cima graças ao telhado de vidro, nos dão a sensação de um interior: deste modo, estão do lado de ‘dentro’ e de ‘fora’ ao mesmo tempo. O lado de dentro e o de fora acham-se tão fortemente relativizados um em relação ao outro que não se pode dizer quando estamos dentro de um edifício ou quando estamos no espaço que liga dois edifícios separados (HERTZBERG, 1999, pp.76-77).

A acessibilidade facilitada e a permeabilidade dessas galerias foram características fundamentais para atrair usuários e garantir o sucesso desses empreendimentos. No século XIX, esses edifícios adquiriram uma dimensão urbana que se assemelhavam às galerias comerciais dispostas nos térreos de alguns edifícios modernos do Centro de São Paulo, em meados do século XX.

3.3

AS PRIMEIRAS GALERIAS EM SÃO PAULO E A CONSOLIDAÇÃO DA TIPOLOGIA NO CENTRO

14b

Uma das condições essenciais para estas passagens comerciais cobertas serem consideradas arcadas era a presença da coberta de vidro que permitia a iluminação zenital. Todos os casos estudados profundamente por Geist (1983) apresentam este elemento arquitetônico. Em São Paulo, no final do século XIX, Jules Martin havia proposto uma série de galerias na região do antigo triângulo comercial. Conhecida como “Galeria de Crystal”, seu projeto tinha como objetivo conectar diversos logradouros a partir de um sistema de galerias cobertas com o intuito de criar caminhos alternativos para os pedestres e incentivar o comércio (TOLEDO, 1996).

A proposta interligava várias ruas do Centro – a José Bonifácio, Direita, rua do Comércio, 15 de Novembro e rua São Bento. A ideia assemelha-se às galerias europeias como as famosas Galerie St. Humbert, em Bruxelas, e Galleria Vittorio Emanuele, em Milão.

O projeto das Galerias de Crystal propunha um percurso por dentro das quadras com onze ligações para as principais ruas comerciais de São Paulo. Na primeira quadra, um corredor linear (Galeria A) ligava-se a um sistema em Y (Galeria B, C e D)

conectando as ruas do Comércio, XV de Novembro e São Bento; na segunda quadra, o segundo sistema Y (Galerias E, F e G) conectava as ruas do Comércio, da Quintanda e a rua São Bento; um caminho linear (Galeria H) ligava a rua da Quitanda à rua Direita, enquanto a Galeria I ligava a rua da Quitanda à rua José Bonifácio.

Desta maneira, os principais circuitos comerciais do Triângulo Histórico acessariam as passagens comerciais, criando caminhos alternativos aos transeuntes. A proposta apresenta nos letreiros das fachadas das lojas possíveis atividades: cafés, confeitarias, lojas de vestiários especializados, entre outros. Neste espaço seria possível passar, ficar, comer e comprar.



147

88. Projeto de Jules Martin para as Galerias de Crystal no triângulo comercial. Fonte: TOLEDO, 1996.

Assim como nas galerias europeias, uma cobertura de vidro acima do corredor central resguardava as pessoas que passavam por ali, garantindo proteção às variações climáticas da cidade. O desenho ainda apresentava o conjunto interno com três pavimentos, sendo o térreo voltado ao comércio e, provavelmente, os outros dois voltados para habitação ou serviços.

A proposta não chegou a ser executada, foi registrada apenas em livros que retratam o espírito arrojado do litógrafo francês, também autor do projeto do primeiro viaduto do Chá, proposto em 1877 e inaugurado em 1892. O projeto do Viaduto



89/90. Acima, Galerias de Crystal de J. Martin.
Fonte: TOLEDO, 1996.

Abaixo, Galeria Vittorio Emanuele, em Milão.
Fonte: ARGAN, 1992.

foi apresentado inicialmente como uma litografia exposta em sua loja e naquele desenho já era inevitável imaginar a ligação entre o Centro Novo e o Centro Velho a partir de uma conexão entre as encostas das ruas Barão de Itapetininga e Direita. A ideia de conexão de espaços valorizando novos terrenos e deslocando pessoas é um aspecto comum aos dois projetos.

No caso de São Paulo, o que se entende por “galeria comercial” apresenta um desenho que se diferencia da proposta original européia, em especial francesa. Configuram-se como corredores de ligação entre ruas (na maioria das vezes, duas) com frentes de lojas voltadas para o seu interior. Estas galerias ligavam vias com um fluxo alto de passagens de pessoas. Não apresentavam iluminação zenital, nem se destacavam pelo corredor central com pé-direito duplo ou triplo, porque, em geral, localizavam-se no pavimento térreo de edifícios de vários andares.

As galerias comerciais paulistanas surgiram a partir da década de 1930 como uma solução ao problema da escassez de lotes voltados para o comércio do Centro Novo. A região era procurada pelos principais investidores como lugar para o sucesso de empreendimentos imobiliários e comerciais. A construção destas galerias mostrava-se uma alternativa aos investidores interessados em ter seus pontos comerciais com frente para os lugares de passagem dos transeuntes.

Conforme apresentado por Geist (1983), esta disposição das lojas ao longo de um corredor interno possibilitava a exposição de um número maior de vitrines e, consequentemente, maior rentabilidade comercial dos espaços, uma vez que todas as subdivisões estariam expostas aos olhos dos passantes. Criando trajetos alternativos por dentro das quadras, ampliava-se o perí-

metro de vitrines de lojas. Estas voltavam-se para um público de profissionais que atuavam na região e também à elite paulistana – residente nos bairros próximos - que já reconhecia a área como voltada ao comércio de luxo, em especial nas proximidades da rua Barão de Itapetininga. Lucia Helena Gama descreve a via:

a Barão virou a rua mais grã-fina daqui [do Centro]; já a chamam até de Via Veneto, com suas lojas de moda, livrarias, e muitos escritórios de profissionais liberais, advogados. Depois da reforma do viaduto ganhou uma nova vida comercial e social, com presença constante de jornalistas, escritores e políticos (GAMA, 1998, p. 95).

Esta ideia de melhorar a rentabilidade comercial pela disposição de corredores de lojas foi utilizada no desenvolvimento do projeto do edifício Esther, por exemplo. Além da execução de um corredor com lojas no pavimento térreo, os arquitetos criaram uma rua interna que dividia o lote em dois. Na face do lote adjacente à avenida Ipiranga, localiza-se o edifício Esther; no fundo do lote, implantou-se o edifício Arthur Nogueira. A rua interna criada entre eles permite que um maior número de lojas – localizadas também na fachada externa do outro edifício – seja exposto aos passantes do Centro Novo.

149

A primeira galeria do Centro Novo foi construída a partir de uma reforma do pavimento térreo do edifício Guatapará, inaugurada em 1933 com frente para as ruas Barão de Itapetininga e 24 de Maio (ALEIXO, 2005). O edifício de dez pavimentos apresentava um desenho eclético e fora construído para abrigar os escritórios da Companhia Agrícola Guatapará, de propriedade do Conde Atílio Matarazzo, e no pavimento térreo localizavam-se as lojas comerciais.

A possibilidade de instalar-se a Rua Barão de Itapetininga, uma das mais nobres e famosas ruas da cidade, entusiasmou pequenos comerciantes que viam na locação ou compra de pequenos espaços, como os propostos pela Galeria Guatapará uma possibilidade de estar no Centro Novo (ALEIXO, 2005, p.160).

Mas foi especialmente entre as décadas de 1950 e 1960 que este tipo de arquitetura ganhou força no Centro de São Paulo, tendo inclusive o incentivo legal do poder municipal para sua proliferação por algumas vias específicas do Centro.

A lei nº 5.114, de 28 de fevereiro de 1957, obrigava que as edificações nos lotes com frentes para as ruas Direita, São Bento, 24 de Maio e 7 de Abril tivessem galerias junto aos alinhamentos



(PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1957).

Nestas duas últimas ruas, localizadas no Centro Novo, a largura interna livre das galerias deveria ser de 4,40 metros (segundo o artigo 1º). Esta lei visava também estimular o pólo comercial criado na região do Centro Novo. Como as testadas de frente para essas ruas de intenso fluxo de pessoas já estavam quase todas ocupadas, a possibilidade de criar novas lojas com as vitrines expostas ou voltadas para novos caminhos pela região foi bastante aceita.



91/92. Edifícios Esther e Arthur Nogueira – lote urbano (1930/1950) e implantação. Base: SARA-BRASIL (1930) e VASP (1950)

150

passante para seus corredores de lojas e seus “atalhos”. Outro fator de atração destes espaços era a possibilidade de proteção às mudanças climáticas tão comuns em São Paulo naquele período. As marquises e os corredores protegidos eram uma opção mais agradável ao público que se deslocava a pé pela região. Neste sentido, as galerias presentes nos térreos dos edifícios modernos propunham novos arranjos espaciais em seus interiores.

3.4

GALERIAS NOS EMBASAMENTOS COMERCIAIS DOS ARRANHA-CÉUS MODERNOS

Nos lotes urbanos antigos próximos à Praça da República, eram frequentes empreendimentos imobiliários que propunham uma nova forma de ocupar o lote existente, muitas vezes liberando o solo para atividades urbanas. Pilotis, corredores-ruas, acessos por diferentes níveis, liberação do térreo e construção de galerias enfatizavam a íntima relação entre os espaços internos e externos nas construções modernas, ou seja, espaços privados com características de espaços públicos.



93. Vias com proposta de galerias. Desenho: autora , 2010.

O uso de pilotis foi um grande avanço para a arquitetura moderna. Ficava claro que elevando o primeiro pavimento do nível do solo, este seria liberado para a circulação de pessoas, a passagem do ar, da luz e do sol e para os contínuos jardins que rodeavam os edifícios (SILVA, 2006).

151

Neste momento, a arquitetura concedia seu espaço para a cidade. Este elemento foi defendido por Le Corbusier como um dos princípios da arquitetura funcional e esteve presente tanto em suas propostas urbanas - como a “Ville Radieuse”, onde os térreos das torres eram liberados de funções - como em seus edifícios.

O termo “pilotis” surgiu pela primeira vez no texto da “Cidade Contemporânea” ainda vinculado ao subsolo.

No subsolo, os caminhões de carga. Como o andar das casas que ocupam esse nível formado de pilotis deixa entre eles espaços livres muito grandes, os caminhões descarregam ou carregam suas mercadorias nesse andar que constitui na verdade os armazéns de carga (LE CORBUSIER, 2000, p.159).

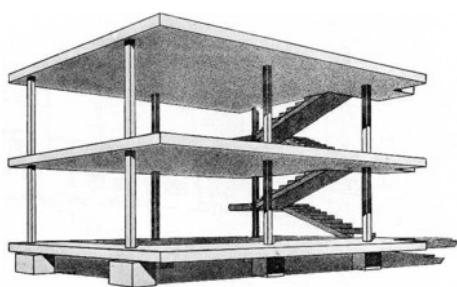
A gênese desta ideia já estava presente na Maison Domíno (1914-15) onde Le Corbusier explicitava que a estrutura do edifício poderia ser construída sem se apoiar em seus muros a partir das possibilidades dadas pela estrutura autônoma. A ideia foi reforçada em 1926, quando Le Corbusier lançou juntamente

com P. Jeanneret “Os cinco pontos de uma nova arquitetura⁴”.

A casa sobre pilotis! A casa se aprofundava no terreno: locais escuros e frequentemente úmidos. O concreto armado torna possível os pilotis. A casa fica no ar, longe do terreno; o jardim passa sob a casa, o jardim também está sobre a casa, no teto – Os cinco pontos de uma nova arquitetura (LE CORBUSIER, 1926, apud BENEVOLO, 2006, p.431).

A ideia da casa Dom-ino evoluiu. Quando apresentado o texto “Os cinco pontos de uma nova arquitetura”, a estrutura independente de concreto armado já sustentava todo o edifício a partir de pilares, vigas e lajes de concreto. O arquiteto considerou que se elevasse a primeira laje em três metros de altura, deixaria livre o pavimento térreo. Este novo espaço poderia ser utilizado para a passagem de pessoas ou de veículos, para recreação, enfim, não precisava ser mais um espaço fechado do edifício. Apresentava-se como um espaço público da cidade. Desta maneira, o solo sob a casa ficava disponível para a cidade moderna.

152

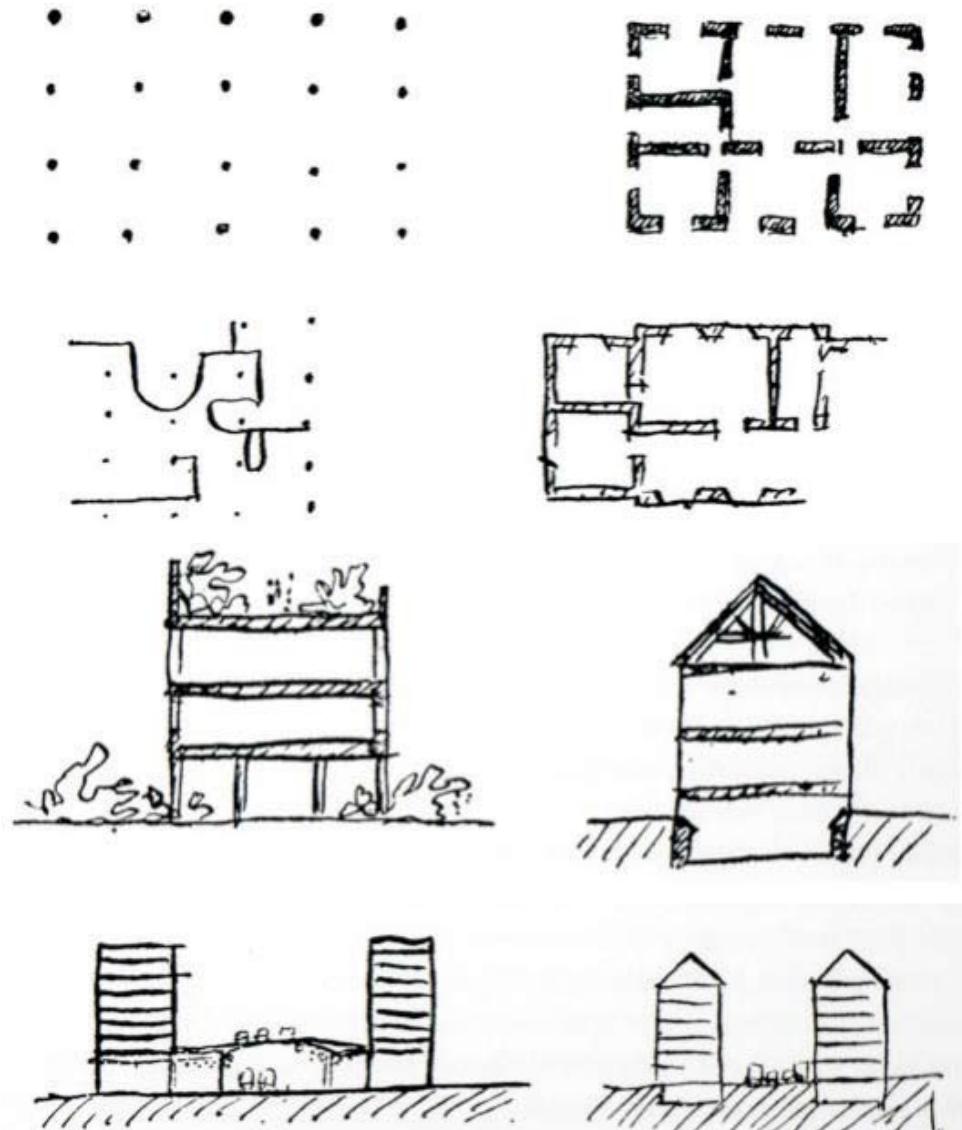


94. Imagem da Maison Dom-ino.
Fonte: BOESIGER; 1971, p.23.

Le Corbusier defendia os pilotis como uma ferramenta econômica para os edifícios. “O piloti é a consequência do cálculo e a finalização elegante da tendência moderna da economia, aqui tomada em sentido nobre. É atribuir a determinados pontos o cuidado de suportar, seguindo um cálculo exato, cargas precisas, sem perda alguma” (LE CORBUSIER, 2004, p.60).

Com este recurso, o autor permitia que os edifícios, quando implantados em conjuntos, liberassem uma grande área. “Agora desenho o solo da cidade moderna. Uma linha: é todo o solo disponível (quase 10%), entre a ligeira floresta dos pilotis” (LE CORBUSIER, 2004, p.54). Ele defende a separação entre as atividades que ocorrem abaixo e acima da primeira laje do edifício. “A rua é independente da casa” (LE CORBUSIER, 2004, p.69).

4. São os cinco pontos da arquitetura moderna enunciados por Le Corbusier: “1. os pilotis que elevam a massa acima do solo; 2. a planta livre, obtida mediante a separação entre colunas estruturais e as paredes que subdividiam o espaço; 3. fachada livre, o corolário da planta livre no plano vertical; 4. a longa janela corrediça horizontal (*fenêtre en longueur*); 5. terraço-jardim” (FRAMPTON, 2000, p.188).



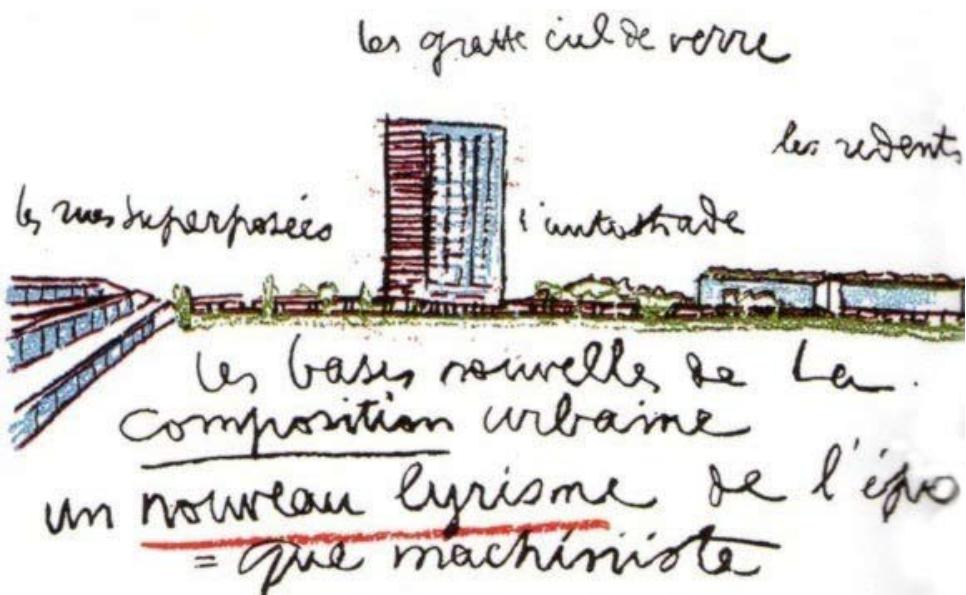
95. Três dos “Cinco pontos para uma nova arquitetura”: pilotis, plantas livres e terraços-jardins.
Fonte: COLQUHOUN, 2004, p.116.

En cuanto a los ‘pilotis’, no son simplemente unos soportes que sostienen el edificio, sino que están tan separados, modelados plásticamente de tal manera, que se minimizan sus dimensiones en comparación con las del resto de edificio, demostrando la voluntad por parte del proyectista de anularlos, hasta el punto de que el jardín continúa bajo la casa ininterrumpidamente, de igual forma que, a otra escala, quedará libre y transitable el espacio urbanístico por debajo de los grandes conjuntos edificados⁵ (DE FUSCO, 1981, p.302).

5. Tradução livre da autora: “quanto aos pilotis, não são simplesmente uns suportes que sustentam o edifício, porém estão tão separados, modelados plasticamente de tal maneira, que se minimizam suas dimensões em comparação com as restantes do edifício, demonstrando a vontade por parte do projetista de anulá-los, a tal ponto que o jardim continua sob a casa continuamente, da mesma forma que, em outra escala, ficará livre e transitável o espaço urbanístico por debaixo dos grandes conjuntos edificados.”

Em sua proposta para a Ville Radieuse, o arquiteto levou ao máximo essa ideia de liberação do solo. Ali era possível perceber que a superfície do terreno havia se transformado em um parque contínuo de uso do pedestre, enquanto todas as estruturas, inclusive garagens e vias de acesso, seriam erguidas acima do nível do solo (FRAMPTON, 2000). Uma ideia semelhante foi usada em Brasília onde os edifícios residenciais das super-quadradas implantaram-se sobre pilotis liberando o solo para atividades comuns e jardins. A ideia já estava prevista no Memorial Descritivo do Plano Piloto de Lucio Costa, apresentado no concurso, em 1957. A melhor utilização desses espaços era garantida com a separação do trânsito de veículo do trânsito de pedestres (COSTA, 1995).

154



96. A cidade moderna de Le Corbusier: edifícios em pilotis, vias expressas e áreas verdes. Fonte: COLQUHOUN, 2004, p.158.

Deve-se ressaltar que o uso dos pilotis permitiu que os edifícios se implantassem sem grandes problemas em terrenos irregulares, com grandes declives. Le Corbusier defendia que seu uso poderia ser uma ferramenta para garantir economia nas construções e que também poderia garantir monumentalidade ao edifício. Exemplo disto era a proposta para a implantação do Palácio da Liga das Nações, resultado do concurso realizado em 1927. O edifício dividia-se em dois blocos, um para o secretariado, outro para a assembleia. Este segundo bloco implantava-se sobre pilotis que, segundo o autor, “sustentam algo, que se vêem refletidos na água, que deixam passar a luz sob as edificações, eliminando assim todo conceito de ‘frente’ e ‘fundo’ da construção” (LE CORBUSIER, 2004, p.58).

Outra proposta interessante era a de intervenção no Rio de Janeiro. Em visita à cidade, em 1929, Le Corbusier foi

convidado a participar de um vôo aéreo que o deixou encantado com o terreno acidentado e a paisagem. Desta forma, propôs uma espécie de “cidade-viaduto” onde as atividades ocorreriam num gigantesco edifício de quinze andares que se estenderia ao longo de seis quilômetros. Na cobertura do complexo, estariam implantadas pistas de automóveis que funcionariam como grandes vias expressas, implantadas cem metros acima do solo (FRAMPTON, 2000). Abaixo delas, construções voltadas para a moradia que se implantariam a partir de trinta metros de altura sobre pilotis.

No Brasil, o prédio do Ministério da Educação e Saúde (1936-45), projeto da equipe coordenada por Lucio Costa, com consultoria de Le Corbusier, foi construído sobre um conjunto marcante de pilotis que promove o prolongamento da praça abaixo do corpo do edifício. Sua implantação diferenciada, no Centro do Rio de Janeiro, numa região urbana com uma ocupação bastante característica dos centros históricos brasileiros, mostra-se como uma área de respiro em meio à concentração de edifícios na região. Importante observar também que esta implantação, no meio de um vazio e de maneira elevada em relação ao entorno, assegura a monumentalidade do edifício e enfatiza a importância do edifício como ícone da passagem desta “nova era” da arquitetura brasileira.

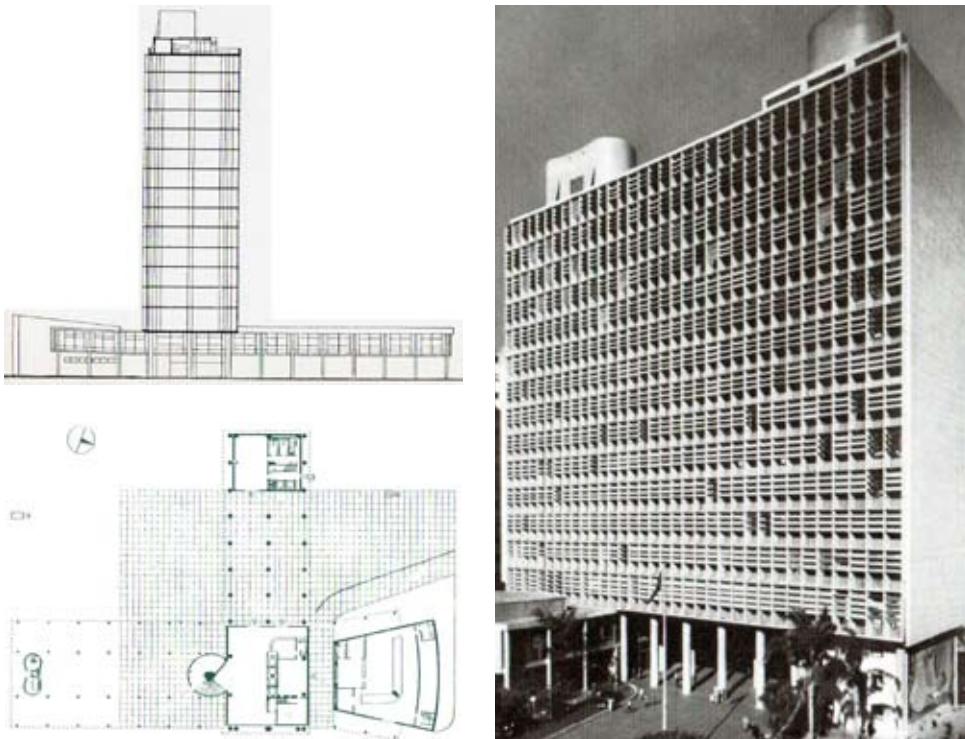
155



97. Comparação entre a implantação do Palácio das Nações e um arranha-céu americano.
Fonte: COLQUHOUN, 2004, p.73.



98. Proposta para o Rio de Janeiro (1929). Fonte: LE CORBUSIER, 2004, p.237.



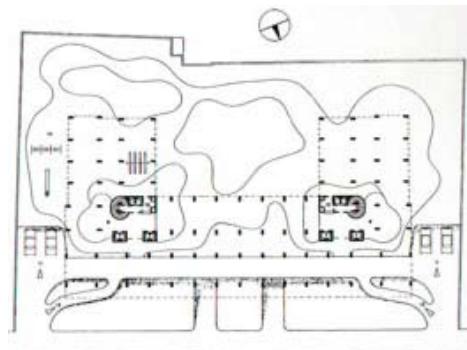
99/100/101. Planta, corte e foto do MEC. Fonte: CAVALCANTI, 2001.

156

Em São Paulo, uma das experiências mais marcantes foi o edifício Louveira, projeto de Vilanova Artigas, no bairro de Higienópolis. Inaugurado em 1946, o conjunto implanta-se em dois blocos de sete e oito andares em frente à praça Vilaboim.

As rampas e os pilotis situados em meio a um jardim revelam um espaço quase público em seu térreo, como um prolongamento da praça à frente. Também em Higienópolis, o edifício Prudência (1944), projeto de Rino Levi, busca através de suas rampas de acesso realizar uma conexão mais íntima entre o edifício e a avenida. Seu térreo com pilotis deixa livre um amplo salão onde apenas as caixas de circulação vertical rompem a continuidade visual no térreo.

Nos térreos dos edifícios modernos do Centro de São Paulo, acessos foram abertos e diversas funções foram implantadas de maneira a se aproveitar do fluxo de pessoas entre as quadras e a evidenciar o comércio e serviços oferecidos. Em muitos edifícios, o conjunto de pilotis não estava solto no solo, nem elevava o corpo do edifício, como nos exemplos acima citados. No entanto, a liberdade de projeto possibilitada pela separação do sistema estrutural das vedações garantiu desenhos mais livres e arranjos bem diferentes nos térreos. A utilização dos pilotis demarcou de maneira expressiva os acessos, caminhos e percursos nos térreos.



102/103. Acima, foto e planta do térreo do Prudência. Fonte: CAVALCANTI, 2001, p 334 e 335.

Uma das experiências mais marcantes com pilotis acontece na Galeria Califórnia, onde os pilares com o desenho em “V” marcam os espaços do térreo. O prédio foi projetado por Oscar Niemeyer, em 1950, e construído pela Sociedade Comercial e Construtora S.A (ALEIXO, 2005).

Estando no Brasil por ocasião da Bienal de Artes, em 1953, o arquiteto Max Bill visitou a obra e mostrou-se horrorizado com a liberdade formal ali presente. Acusou a produção moderna brasileira de se afastar do compromisso social que toda obra arquitetônica deveria ter. O sistema estrutural do edifício, em especial os pilares em “V” das fachadas, foram motivos de fortes críticas do arquiteto suíço:



104. Ed. Louveira. Fonte: CAVALCANTI, 2001.

Logo na entrada do prédio nos deparamos com uma espantosa miscelânia de sistemas construtivos. Pilotis grossos, pilotis finos, pilotis de formas estapafúrdias, desprovidos de qualquer ritmo ou razão estrutural, dispostos por todo lado. Também paredes executadas inteiramente de concreto armado, entrecortando-se com as colunas e roubando-lhes toda forma e sentido. Trata-se da maior desordem que já presenciei (BILL, 2003, p. 161).

A crítica foi além quando defendeu que grande parte dos elementos da arquitetura moderna – panos de vidro, brises-soleils,

pilotis – foram utilizados sem distinção de lugar ou programa, mas por uma questão de estética, o que ele acusou de academicismo.

A beleza da arquitetura alcança a perfeição quando todas as suas funções, sua construção, seus materiais e seu projeto estão em perfeita harmonia. A boa arquitetura é aquela onde cada elemento desempenha sua função específica e nenhum deles é supérfluo. Para tanto, o arquiteto deve ser um excelente artista. Um artista que não precise chamar a atenção apelando para extravagâncias; alguém que, acima de tudo, esteja ciente da responsabilidade com relação ao presente e ao futuro (BILL, 2003, p.162).



158



105/106/107. Pilotis da galeria: desenho em "V" e seção circular. Fotos da autora, 2010.

O sistema estrutural do edifício – em concreto armado – apresenta uma distinção entre o tratamento dado aos pilares das áreas mais expostas e aqueles mais escondidos. Nos acessos à galeria, os pilares têm o desenho em “V”, enquanto nos corredores e espaços comerciais, apresentam um desenho mais modesto.

O conjunto constitui-se de uma torre de escritórios implantado sobre uma galeria comercial. Esta apresenta uma série de características que a tornam especialmente interessante. A primeira delas diz respeito à implantação em um lote com a forma de “L”, resultado da junção de dois terrenos com abertura para duas diferentes ruas: a Barão de Itapetininga e a Dom José de Barros.

No caso do Edifício Galeria Califórnia, dois terrenos deram origem ao empreendimento. O primeiro, localizado à rua Barão de Itapetininga, pertencia da família de dona Mercedes Dias de Abreu, o segundo, de propriedade do Escritório Roxo Loureiro & Cia Ltda, fica na rua Dom José de Barro. (ALEIXO, 2005, p. 176).

A rua Barão de Itapetininga – aberta em 1862 - realiza a ligação entre o Viaduto do Chá e a Praça da República e consoli-

dou-se, na década de 1940, como um dos principais eixos comerciais da cidade. A prova de sua importância é a existência de cinco galerias nesta via, além da Califórnia: Itapetininga (1957), Lousã (1959), Guatapará (1928), Itá (1949) e a Nova Barão (1962).

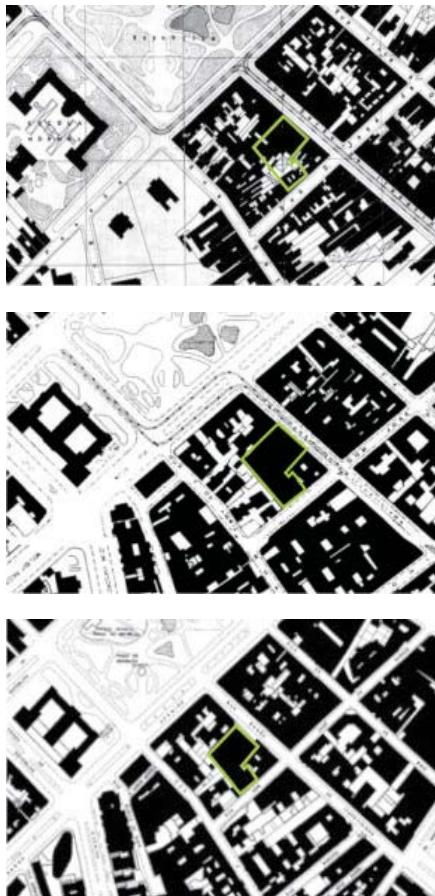
O acesso ao edifício ocorre pelas duas vias, de maneira que a galeria funciona como um “corta-caminho” por dentro da quadra. O acesso à rua Barão de Itapetininga ocorre no segundo vão existente entre os cinco pilares, enquanto o acesso da avenida Dom José Gaspar ocorre no segundo vão entre três pilares. O espaço das lojas é ocupado por lanchonetes, cafés e comércio: espaços de permanência em meio ao deslocamento constante de pessoas no Centro. O projeto demonstra a possibilidade de se utilizar de terrenos mais complicados (profundos, estreitos, ou fragmentados) para a implantação deste tipo de edifício.

Uma característica marcante do edifício é a disposição em zig-zag das lojas da galeria. O percurso onduloso permite visuais diferentes ao longo do deslocamento de modo a torná-lo mais interessante a quem percorre e não evidenciar o conjunto. Além das lojas, esta galeria concentra no encontro entre os dois acessos a circulação vertical: elevadores que levam à torre de escritórios e uma escada para uma antiga sala de cinema (atualmente desativada, mas que já abrigou um bingo e um templo religioso). Este cinema tinha capacidade para um público de 621 pessoas e contava com todo aparato técnico do período: salas de apoio, administração, salas técnicas, ar-condicionado central, bar e tratamento acústico (HABITAT, 1951).

159



108. Implantação do edifício na quadra. Desenho: autora, 2010.



160

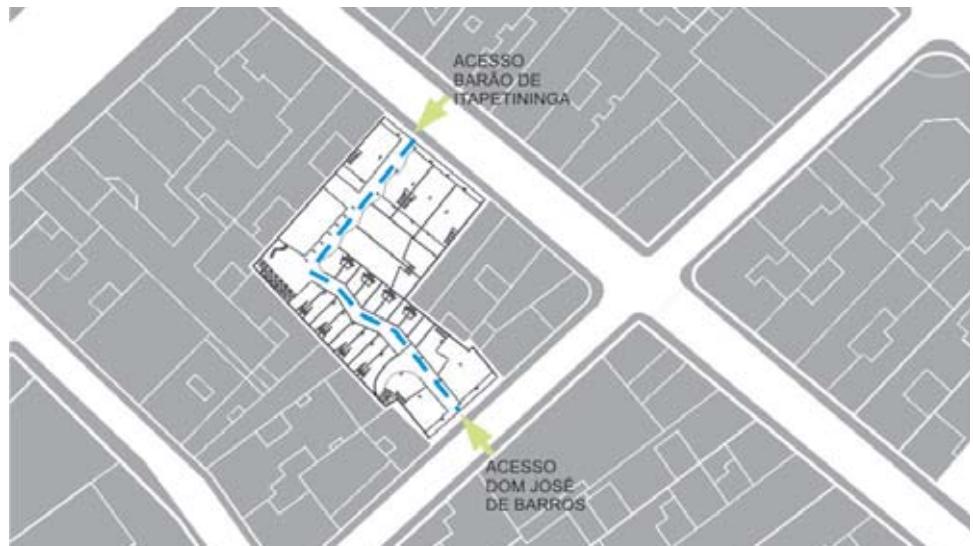
109/110/111. Lote de implantação do California em três momentos: 1930, 1950 e 1970. Desenhos da autora, 2010. Base: SARA-Brasil, VASP e Gegran.

Próximos às construções vizinhas, a galeria e seus pilotis em “V” pouco se destacam no conjunto arquitetônico das vias de acesso. Conforme já apresentado no capítulo 02, o ato nº1.366, de 19 de fevereiro de 1938, em seu artigo segundo, determinava que as fachadas das ruas Barão de Itapetininga e Dom José de Barros deveriam se subordinar às linhas arquitetônicas dos prédios contíguos de modo a formar um único conjunto arquitetônico (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1939b). Também segundo a lei nº 3427, de 19 de novembro de 1929, conhecida como Código Arthur Saboya, não era possível construir com menos de quatro pavimentos (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1929). O prédio obedeceu aos determinantes legais e sua diferenciação em termos de projeto arquitetônico ocorre em seu espaço interior do pavimento térreo.

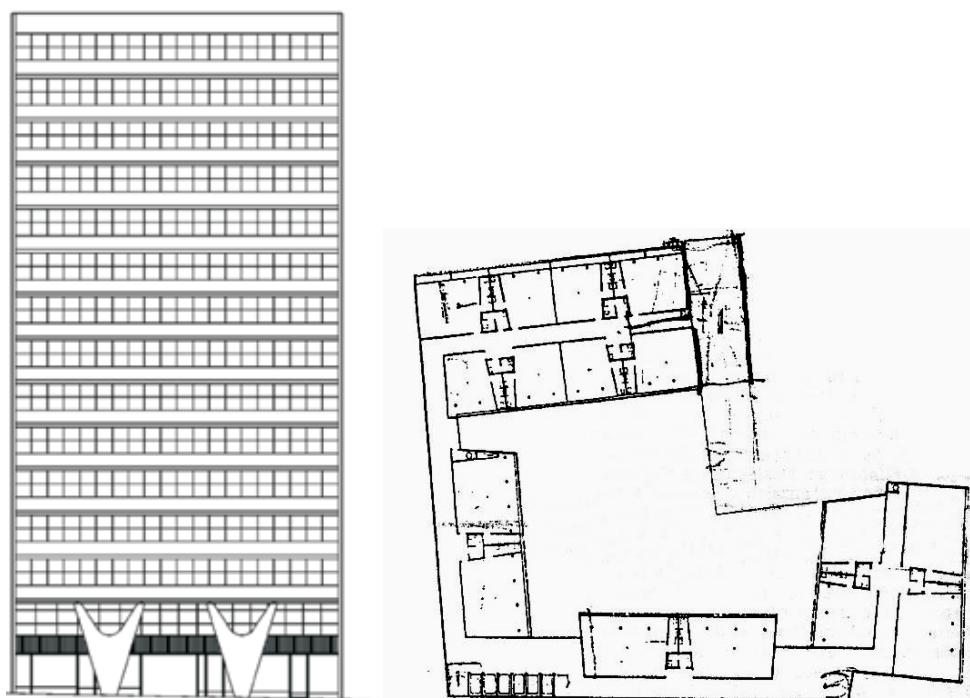
Outro exemplo de galeria que apresenta um interessante arranjo espacial no pavimento térreo é o edifício Eiffel (1953-55), também projetado por Oscar Niemeyer na década de 1950. Este foi mais um empreendimento da Companhia Nacional de Investimentos (CNI), responsável por diversos outros investimentos imobiliários na cidade e associado à arquitetura moderna. Somente na região do Centro Novo, a CNI foi responsável pela construção dos edifícios COPAN e Montreal, também de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer.



112/113/114. Galeria Califórnia. Fotos da autora, 2010.



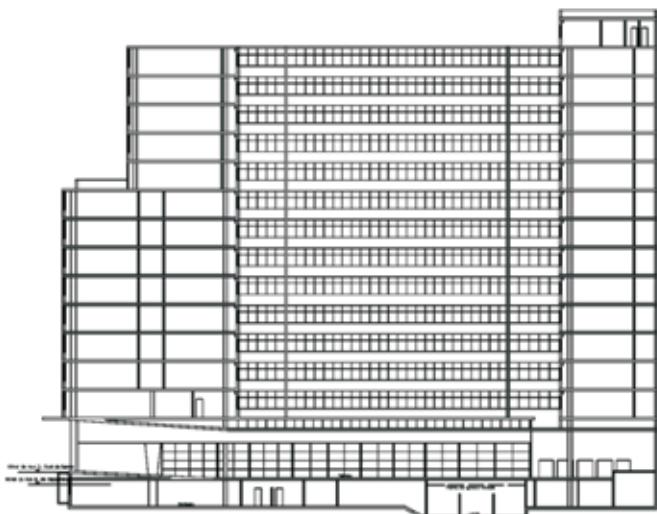
115. Planta da galeria comercial do Califórnia no lote. Desenho da autora, 2010.



116. Fachada e planta da torre do Califórnia. Fonte: HABITAT, n.2.



1117/1118/1119. Galeria Califórnia. Fotos autora, 2010.



120. Corte do Califórnia. Fonte: HABITAT, 1951.

Lançado com interesse em atrair as classes mais ricas, o edifício Eiffel foi um dos maiores sucessos de venda da Companhia. Leal ainda afirma que “em especial a obra do edifício Eiffel estava voltada para uma burguesia disposta a habitar no Centro Novo, ao redor de suas elegantes praças verdes, como a da República” (LEAL, 2003, p.119). O anúncio do jornal da época já deixava clara a aceitação da burguesia paulistana à arquitetura moderna:

162

O clímax residencial de São Paulo – Edifício Eiffel – não há como exigir mais em: (...) Arquitetura: para tão aristocrática localização um grande arquiteto: Oscar Niemeyer. Projetando o Edifício Eiffel, o renomado arquiteto patrício atinge também o clímax de sua arte, uma arte que aqui se traduz numa feliz combinação de funcional distribuição das peças, máximo conforto e excepcional beleza arquitetônica (Folha da manhã, 23 de março de 1952, caderno Vida Social e Doméstica, p. 4, apud LEAL, 2003, p.120).

Um dos fatores mais relevantes do anúncio foi a localização do edifício, em um lugar privilegiado do Centro Novo, em frente à Praça da República. Consequência da abertura da rua atrás da Escola Normal, perpendicular a Avenida Ipiranga, pelas obras do Plano de Avenidas, o terreno era um chanfro em uma quadra lindeira à região da Vila Buarque. Interessante perceber como o desenho do lote – quase um trapézio - influenciou o partido arquitetônico apresentado no embasamento que ocupou os limites do terreno.

Também sua localização contribuiu para o aumento da altura do edifício de acordo com o Decreto Lei nº 92 – ver capítulo

02 - porque se implantou em um ponto focal desta região da cidade (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1942e).

O volume do edifício se destacou na paisagem local pela torre mais alta com dois braços laterais, o que alguns moradores e usuários da região apelidaram de “livro aberto”. Sua localização privilegiada – em frente a um dos poucos espaços abertos da região – contribuiu para que se destaque na paisagem circundante.

A torre do edifício contém 54 apartamentos duplex distribuídos entre o corpo central mais alto (com 22 pavimentos) e os braços laterais (com 10 pavimentos). O desenho do seu volume relaciona-se diretamente aos recuos impostos pela legislação do período. Interessante observar nesta fachada principal o jogo alternado entre elementos vazados e esquadrias de vidro que garantem ritmo à superfície. A torre com apartamentos residenciais dispõe de uma bela vista para a Praça da República e para o entorno de edifícios modernos. Esta vista também era aproveitada pelos antigos frequentadores do restaurante que funcionou no terraço do embasamento.

Um volume horizontal com lojas e salas comerciais implanta-se nos limites do lote e recebe a torre de apartamentos. Esta se isola no centro do terreno, enquanto o embasamento respeita os limites impostos pela lei – esta tipologia tão comum em edifícios modernos do Centro Novo será apresentada de maneira mais aprofundada no capítulo 04.

A galeria do edifício Eiffel revela um percurso alternativo ao caminho da calçada. As duas possibilidades (calçada ou interior do edifício) apresentam o mesmo número de lojas à disposição do



163
121/122/123. Lote de implantação do Eiffel em três momentos: 1930, 1950, 1970. Desenhos da autora, 2010.. Base: SARA-Brasil, VASP e Gegranc.

passante. No entanto, o interior do edifício apresenta proteção, luz artificial e um caminho mais tortuoso pelas curvas das paredes das lojas. Os acessos à galeria são facilitados por duas grandes entradas na frente do edifício de maneira a atrair o público que passa pela região.



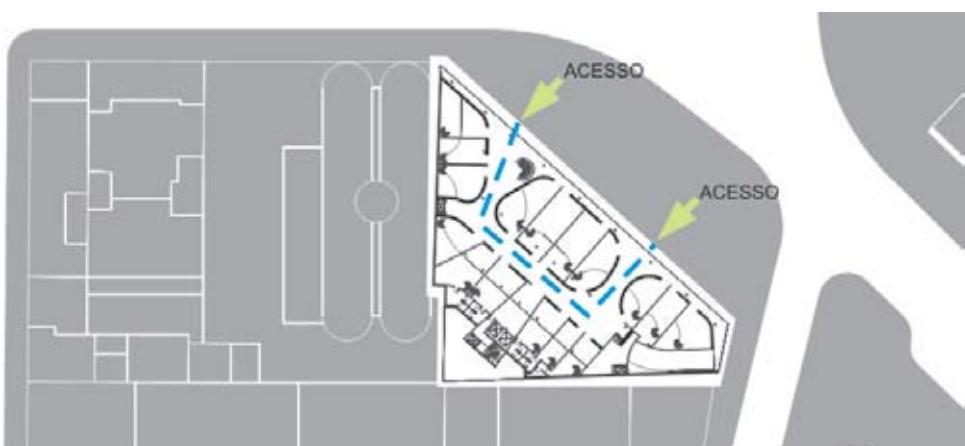
1b4

124/125. Interior e acesso à galeria. Fotos: Acrópole, 1956 e autora, 2010.

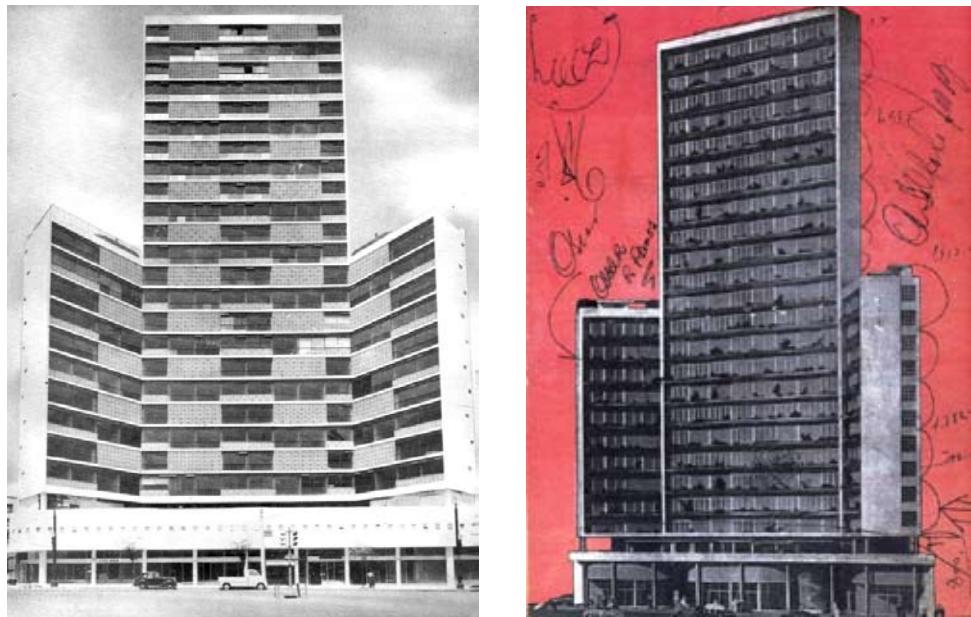
As vitrines localizadas na frente do prédio encontram-se recuadas da projeção do volume principal, de maneira que, no caso de chuva, passantes podem se proteger e observar os produtos e serviços à disposição nestes espaços. As paredes dos volumes curvos das lojas demonstram sua independência estrutural em relação ao restante do prédio, uma vez que o eixo dos pilares curvos do edifício está deslocado em relação à superfície de vidro das vitrines.

A diferença de nível entre o pavimento térreo e a rua se dá por uma pequena rampa que funciona como soleira de entrada do edifício.

A pavimentação também marca a transição entre um espaço público e um privado. As grandes aberturas facilitam o acesso ao prédio e os passantes da região são convidados a transitar por aquele espaço, inclusive os moradores dos apartamentos que tem como única possibilidade de acessar os elevadores da torre acessando a galeria.



126. Implantação do edifício Eiffel na quadra. Desenhos: autora, 2010.



127. À direita, edifício após inauguração. 128. Fonte: Acrópole, 1956. À esquerda, anúncio do empreendimento após inauguração. Fonte: acervo biblioteca FAU-USP.

Os espaços construídos estavam relacionados entre si, apesar do programa ser tão heterogêneo: a galeria dava acesso à torre residencial, o restaurante localizava-se no terraço acima das sobrelojas e o corredor de lojas apresentava um caminho alternativo por dentro do embasamento para aqueles que circulam pela região.

165

A indefinição dos limites entre espaços públicos e privados foi bastante comum neste período e desenvolveu-se por formas cada vez mais elaboradas chegando a situações em que o térreo apresentava-se como uma continuidade das calçadas reforçada no tratamento do piso ou dos níveis. Em geral, o desenho arquitetônico estimulava essa interação. A possibilidade de o domínio privado tornar-se publicamente mais acessível apresentava-se de maneira explícita em alguns edifícios modernos do Centro, entre eles a Galeria R. Monteiro. Este edifício apresentava um convite claro ao deslocamento por dentro de seus espaços, seja pela presença de uma marquise na entrada no prédio, seja pelas escadas rolantes que facilitavam o acesso ao mezanino ou a conexão com a rua paralela pela ligação física com a galeria Itá.

Projetada pelos arquitetos Rino Levi, Salvador Candia e Giancarlo Gasperini, em 1959 e construído em 1960, o edifício era composto de uma galeria comercial, sobrelojas e uma torre de dezenas pavimentos com salas de escritório. O sistema estrutural de concreto foi distribuído no centro do lote, sendo o mesmo da torre e da galeria. A área construída era de seis vezes a área do terreno, máximo possível pela legislação do período (HABITAT, 1964).

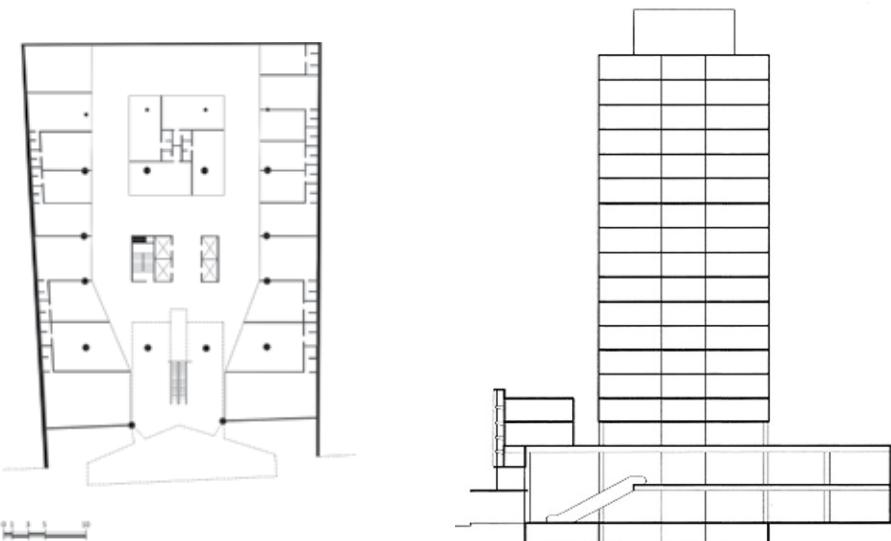


129/139/131. Acima, da esquerda para direita, acesso e torre da Galeria R. Monteiro. Fonte: HABITAT, 1964. Abaixo, foto do conjunto atualmente. Foto da autora, 2010.

de seus espaços, recurso este ampliado com a pele de vidro que reveste as fachadas dando um tratamento uniforme à torre. Segundo Anelli, “o conjunto de brise proposto para a torre não foi construído, por decisão do proprietário, que optou pela utilização de vidros especiais importados que prometiam conter o excesso de insolação” (ANELLI, 2001, p.239). A torre apresenta uma planta retangular quase quadrada com um núcleo central que agrupa a circulação vertical, sanitários e os dutos de instalação.

O aspecto geral do edifício se destaca do conjunto arquitetônico ao redor pelo isolamento da torre acima do volume horizontal. A torre mostra-se livre dos recuos laterais e frontais sucessivos impostos pela legislação enquanto o embasamento composto por galeria comercial do térreo e do mezanino encosta nos limites do lote e da construção vizinha. Neste arranjo, as quatro fachadas estão isoladas. O desenho do corte do edifício apresenta a diferença de tratamento entre a torre e o embasamento e a relação desta com os limites do lote.

O isolamento da torre amplia a ventilação e iluminação



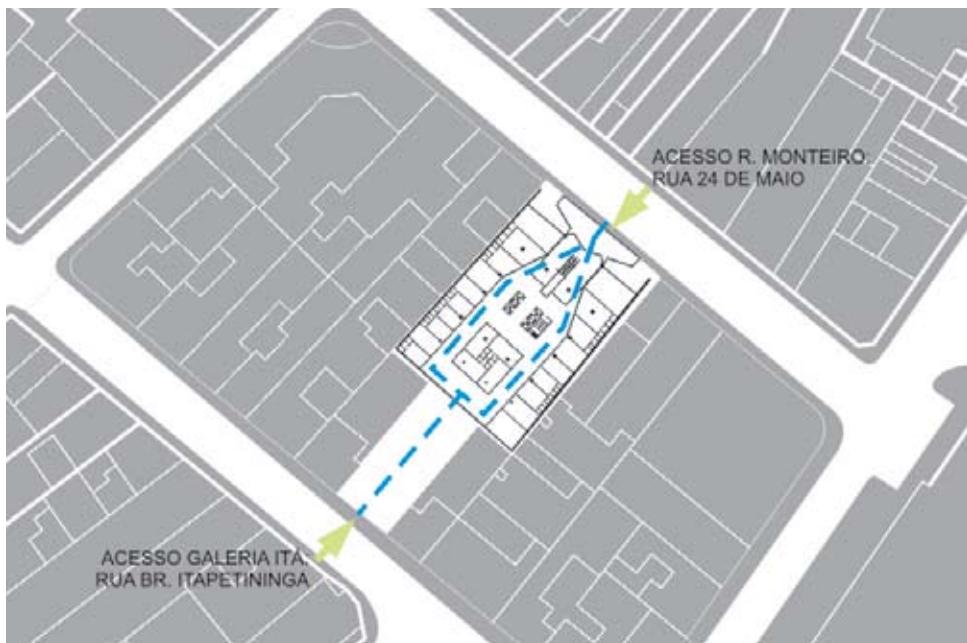
132/133. Planta da galeria e corte do conjunto. Fonte: ANELLI, 2001.

De grande valor plástico era o desenho da marquise e dos brises no embasamento do edifício: uma bela composição arquitetônica com proporções bem trabalhadas entre as marcações verticais dos brises, do vão de acesso e do vazio criado pela marquise e o volume horizontal com salas de escritório. A marquise era suspensa por cabos presos à laje e apoiada nos dois pilares que delimitam acesso à galeria, enquanto os brises fixos eram sustentados por vigas de aço metalizadas. Infelizmente, esta composição encontra-se hoje bastante descaracterizada pela retirada dos brises e da marquise, deixando visível apenas o pano de vidro das salas deste volume.

1b7

Um dos aspectos mais interessantes desse edifício é a relação que ele estabelece com o contexto urbano. A galeria R. Monteiro tem frente para a rua 24 de Maio, mas também se conecta - a partir de uma antiga passagem de servidão que deu origem à Galeria Itá - à rua Barão de Itapetininga (XAVIER; LEMOS; CORONA, 1983). Sua conexão com a galeria adjacente ao fundo, realizando uma possibilidade de cruzar a quadra, torna mais atraente o deslocamento pelo conjunto.

A galeria Itá foi construída, em 1949, pela construtora Cavalcanti Junqueira S.A (ALEIXO, 2005). Apresentava uma torre com salas de escritório e uma galeria comercial no térreo. “A distribuição das lojas comerciais seguia a mesma modulação dos andares de escritório, com salas maiores voltadas para a rua Barão e espaços menores no interior do lote” (ALEIXO, 2005, p. 210). O acesso à Galeria R. Monteiro é bastante atraente. O pé direito alto da entrada e o mezanino facilmente acessível pelo conjunto de escadas rolantes (colocadas logo na entrada)



134. Acessos e conexões entre as galerias R. Monteiro e Itá. Desenho da autora, 2010.

168



135/136/137. De cima para baixo, desenho da marquise e acesso ao mezanino da galeria R. Monteiro. Fonte: Habitat, 1964. Entrada pela rua 24 de Maio. Foto da autora, 2010.

apresentam uma possibilidade de deslocamento interessante aos passantes. Estando no mezanino é possível visualizar a multidão que se deslocava por uma das ruas mais movimentadas do Centro Novo. Os dois pilotis soltos na entrada ressaltam o pé-direito alto e apresentam um espaço protegido aos que circulam pela região.

Segundo a reportagem da revista Habitat, “resultou de tudo essa construção que possui algo de um sentido monumental, mas que não esconde nem disfarça a sua presença, o fim para o que se destina, sem qualquer preocupação gratuitadeplasticidade”(HABITAT, 1964, p.18).

Na Galeria Itá, o corredor de circulação é central e seu conjunto de elevadores implanta-se na lateral do acesso. Enquanto a

galeria R. Monteiro dispõe de sua circulação vertical – elevadores e escadas - no centro do edifício, de maneira que a galeria divide-se em duas passagens paralelas. O caminho construído pelas

duas galerias por dentro da quadra configura-se como um funil onde a parte maior seria o acesso da galeria R. Monteiro. Portas de enrolar em aço isolam as duas galerias fora do horário comercial. Além disso, a diferença de material no piso e um pequeno desnível revelam o deslocamento entre as duas galerias.

A galeria R. Monteiro relaciona-se diretamente com o contexto da arquitetura moderna daquele lugar. Seja pela sua tipologia arquitetônica, como pela relação que estabelece com as outras galerias presentes nas redondezas.

3.5 A PERMEABILIDADE DAS GALERIAS NO CENTRO NOVO

Estes três edifícios descritos estão inseridos em uma rede de galerias comerciais que se destacam no contexto urbano do Centro Novo. Um levantamento baseado em FERRONI(2008), LEFÉVRE(2006) e FONSECA(1992) aponta a existência de vinte edifícios com espaços de passagem em seus térreos – conforme apresentado no mapa abaixo. A concentração de galerias na região do Centro Novo aumentou a possibilidade de deslocamentos pela região. Os caminhos possíveis não se resumem àqueles estabelecidos pelas vias públicas, mas também pelas passagens criadas nos pavimentos térreos.

Esta rede de galerias torna as quadras muito mais permeáveis pela presença de espaços vazios em meio à alta concentração de edifícios da região. Estes espaços de circulação estabelecidos no térreo mudaram a densidade da malha urbana no nível do pavimento térreo. Novos percursos são criados dentro da malha tradicional. Esta ligação entre os caminhos é fortalecida pelo próprio projeto das galerias que muitas vezes estabelece ou ressalta a presença de uma vizinha. Exemplo mais conhecido é a



138/139/140. Lotes de implantação das galerias R. Monteiro e Itá em três momentos: 1930, 1950 e 1970. Desenhos da autora, 2010.

Base: SARA-Brasil, VASP e Gegranc.

TÉREOS COM GALERIAS E PERMEABILIDADE NO CENTRO NOVO

- 1 - Edifício Eiffel
- 2 - Edifício COPAN
- 3 - Edifício Itália
- 4 - Edifício Conde Silvio Penteado
- 5 - Edifício Louvre
- 6 - Conjunto Zarvos e Ambassador
- 7 - Galeria Metrópole
- 8 - Edifícios Esther e Arthur Nogueira
- 9 - Galeria Califórnia
- 10 - Galeria Louzã
- 11 - Galeria das Artes
- 12 - Galeria 7 de Abril
- 13 - Galeria Ipê
- 14 - Galeria Nova Barão
- 15 - Galerias Itá e R. Monteiro
- 16 - Galeria Guatapará
- 17 - Grandes Galerias
- 18 - Conunuto Presidente
- 19 - Galeria Olido
- 20 - Galeria Apolo

Desenho: autora (2010)
 Base: Gegrán (1970)
 Fonte: FERRONI (2008); FONSECA (1998)



conexão entre a Galeria Itá e a R. Monteiro onde a ligação entre as duas ruas por um caminho interno à quadra era um dado de projeto para a equipe de Rino Levi. A conexão entre os edifícios é ressaltada pelas grandes aberturas, pelos acessos facilitados, pelos desenhos das calçadas que se prolongam.

Entre a avenida São João e a rua Barão de Itapetininga - importantes eixos culturais da região – a presença das galerias Guatapará, Itá-R. Monteiro e Grandes Galerias traçam um eixo paralelo às vias existentes: Dom José de Barros e Conselheiro Crispiniano. A presença de grandes aberturas nos edifícios Grandes Galerias e R. Monteiro ressaltam a relação destes edifícios com seu entorno, enfatizando a continuidade do espaço público. Os dois edifícios apresentam pavimentos acima da cota do passeio público que abrem suas visuais para a vida pública nas calçadas. Estes pavimentos têm acesso facilitado pelas escadas rolantes.

Dentro do perímetro estudado, a quadra que se situa entre a Avenida Ipiranga e a São Luiz é a que apresenta maior permeabilidade. Ali, a galeria do COPAN abre-se para a passagem da rua Normanda e para a passagem do edifício Conde Penteado. A galeria do edifício Itália possibilita “cortar-caminho” pela esquina da quadra, da mesma maneira que o conjunto Zarvos-Ambassador conecta a rua São Luiz com a Consolação, mesmo estando em níveis diferentes. Essa relação de continuidade entre as galerias foi estimulada inclusive pela legislação e criou um contexto espacial de grande permeabilidade na região do Centro Novo. A já citada lei 5.114, em seu artigo 4º, afirmava:

171

Fica a Prefeitura autorizada a promover os entendimentos e acôrdos que se fizerem necessários para assegurar, no menor prazo possível, o estabelecimento de continuidade nas galerias, de que trata esta lei, podendo êsses acordos abranger a reposição parcial ou total do custo das obras de adaptação dos edifícios existentes, no caso de ser também observada a exigência das alíneas ‘a’ e ‘b’ do artigo 1º (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1957).

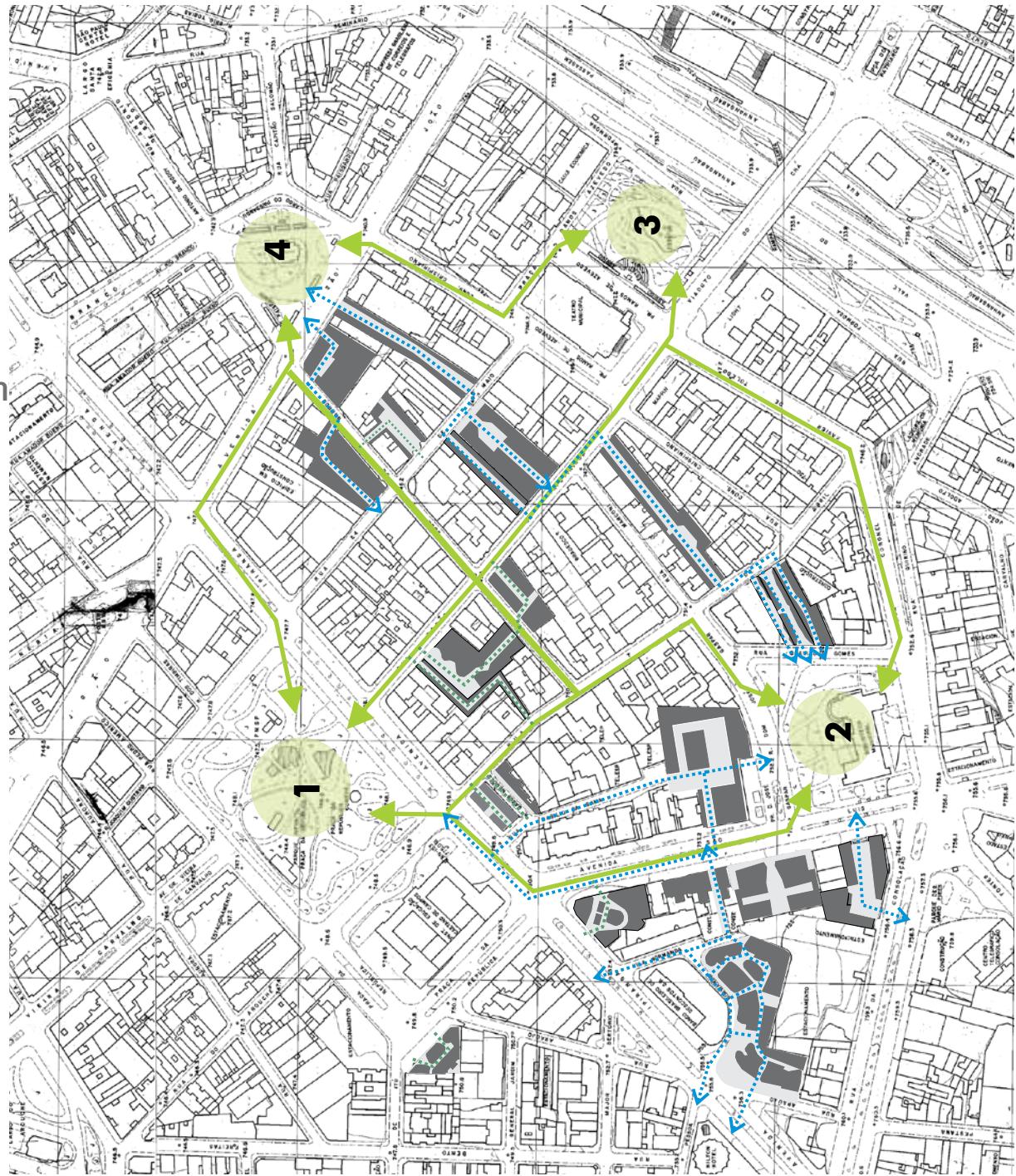
Apresentava-se uma intenção de criar circuitos alternativos de passagem de pedestre pelo interior das quadras de maneira a estimular a utilização destes espaços internos. A lei parece remeter à Galeria de Cristal de Jules Martin do século anterior, quando uma rede de caminhos alternativos foi proposta em relação às principais vias comerciais do triângulo histórico.

A inserção desses diversos edifícios pelo Centro Novo tornou possível a conexão entre ruas paralelas e diminuiu a

PERMEABILIDADE E ESPAÇOS PÚBLICOS NO CENTRO NOVO

01. Praça da República
02. Praça Dom José Gaspar
03. Praça Ramos de Azevedo
04. Largo do Paissandu

Desenho: autora (2010)
Base: Giegan (1970)



distância entre diversos espaços públicos. É possível, por exemplo, estabelecer uma conexão entre a Praça Ramos de Azevedo e Vale do Anhangabaú com a Praça Dom José Gaspar a partir das galerias Rua Nova Barão, das Artes, 7 de Abril e Ipê. Este mesmo conjunto quando conectado às galerias Itá-R. Monteiro ou Guatapará e Grandes Galerias realizam um percurso alternativo entre a Praça Dom José Gaspar e o Largo Paissandu. Da mesma maneira, a ligação entre as galerias Olido e o Conjunto Apolo apresentam um caminho alternativo para conexão entre o Largo Paissandu e a Praça da República que não seja pelas avenidas São João e Ipiranga.

Nem todas estas galerias apresentam esta capacidade de atrair e congregar as pessoas em seus espaços internos. Alguns edifícios presentes na rua São Luiz apresentam esta possibilidade de transitar por eles, sugerindo novos caminhos, mas não conseguem agregar pessoas sobre seus espaços, criando os tais espaços de sociabilidade. Muitos destes edifícios apresentam mais claramente a função de circulação do que a de permanência. O térreo do edifício Itália, por exemplo, é utilizado como espaço de passagem do público da avenida Ipiranga e da São Luís.

Em geral, dois fatores contribuem diretamente para o sucesso do empreendimento perante o público passante da região: programa e projeto de arquitetura. Entenda-se sucesso como a capacidade de atrair os transeuntes do Centro Novo que por ali passam a passeio, trabalho ou outra obrigação. Sobre o programa, em geral, a diversidade de atividades garante um uso mais intenso destes espaços. Cafés e bares funcionam como áreas de encontros e debates. Galerias com cinemas – como a Califórnia, Olido, Metrópole – atraem um público em outros períodos além do horário comercial. Com relação à arquitetura, o uso de marquises nas fachadas marca o acesso ao edifício, o desenho dos corredores não tão estreitos, com desenhos diferenciados da linha reta, mostram-se como percursos mais atraentes, o pé-direito alto deixa o espaço interior mais agradável.

Na Avenida São Luiz, dois edifícios apresentam este caráter de área de passagem. O edifício Louvre, de Artacho Jurado, apresenta 45 lojas e sobrelojas. O edifício apresenta 312 apartamentos distribuídos em 23 andares (LEFEVRE, 2006). Com as lojas do térreo recuadas – respeitando o recuo obrigatório de 4 metros – o conjunto de pilotis do acesso acabam por sustentar o edifício e diminuir o peso do grande volume do edifício. Uma grande varanda onde se instalaram as sobrelojas abre-se para a

copa das árvores da Avenida São Luiz e realiza sua conexão com o térreo a partir de escadas rolantes. A área de pilotis não realiza uma passagem no sentido de conectar duas vias, uma vez que a galeria ocorre paralela à avenida São Luiz e com uma planta fechada. No entanto, cede espaço de um empreendimento privado para o espaço público ao criar a área de sobra abaixo da projeção do prédio.

Ao lado do Louvre encontra-se o edifício Conde Penteado, de autoria do engenheiro Ricardo Capote Valente. O edifício de uso misto - com lojas no térreo e vinte pavimentos de apartamentos - respeita os limites e recuos impostos pela legislação. O prédio de apartamentos foi construído acima da antiga passagem constituída pela rua interna da Vila Normanda (LEFEVRE, 2006). Esta passagem realiza uma ligação com a área de circulação do COPAN. O térreo tem quatro lojas com sobrelojas, duas com frente para a rua São Luiz, as outras com acesso pela rua interna. O conjunto presente nesta quadra – edifícios Conde Penteado/ Copan/ Itália – criam uma das quadras mais permeáveis do Centro Novo.

174

O desenho dos pavimentos térreos dos edifícios modernos que apresentam galerias funciona como continuidade do espaço público de seu entorno, seja pelo fluxo de pessoas que por ali se deslocam, seja pelas atividades que ocorrem quase como uma extensão do que ocorre ao seu redor. A vitalidade da área era garantida pela forte concentração de atividades comerciais, negócios e lazer, mas também pelos diversos eventos artísticos que ocorriam nos edifícios. Ali também, ocorria grande parte dos eventos culturais, artísticos e sociais da cidade entre as décadas de 1940 e 1960.

3.6

ESPAÇOS DE ENCONTROS E EVENTOS ARTÍSTICOS NO CENTRO NOVO

Agora, quando levava a menina a algum passeio, aniversário, ao teatro, para tomar chá na Vienense ou na Livraria Jaraguá, não abria mão da elegância, nem do laço de fita no cabelo, ajeitado com esmero, porque a mãe era muito caprichosa. (...) Na Jaraguá, a mãe ficava à vontade, no meio dos amigos, intelectuais como ela, todas as vezes que as duas iam. Então, antes de chegar à confeitaria, no fundo, parava para conversar entre livros e estantes. (...) O pai às vezes ia ter com



141/142. Fachada e mezanino do Edifício Louvre. Fonte: LEFEVRE, 2006, p. 228 e 236.



175

143. Passagem pelo edifício Conde Penteado. Foto da autora, 2010.

as duas na Jaraguá, depois das aulas da faculdade, e também parava no meio do caminho para conversar com os mesmos amigos que conversavam com a mãe. (ESCOREL, 2010, p. 43).

Ocorriam novas formas de se relacionar entre os habitantes da metrópole. Esta sociabilidade diversa estava ligada aos novos hábitos da vida moderna que se manifestava nos novos espaços construídos da cidade: cinemas, lojas de departamento, galerias de arte, museus, cafés e livrarias.

A área de estudo converteu-se em pólo de atividades artísticas e culturais da cidade. Ali foram criados os primeiros museus, instaladas as principais galerias de arte, construídos os principais cinemas, de maneira que, em um perímetro de poucas quadras, era possível encontrar diversos eventos de interesse da população que por ali circulava.

A vocação do Centro Novo para o lazer já se apresentava em meados do século XIX. A denominação original da Praça da República como Praça dos Curros deu-se pelas frequentes touradas que ali aconteciam (AMERICANO, 2004). Ainda na região, estava implantado o Velódromo, nas proximidades das ruas da Consolação e Martim Prado, no local onde hoje existe o teatro Cultura Artística. “Esse equipamento foi transferido em 1914 para o Jardim América. Era um local destinado a apostas, com uma longa pista de corrida e um gramado ao centro” (REIS FILHO, 2004, p.162).

A partir da década de 1930, a área do Centro Novo passou por uma forte efervescência cultural. Muitos dos episódios mais marcantes da história da arte paulistana aconteceram em edifícios localizados nesta região, especialmente nas proximidades da rua Barão de Itapetininga.

Tratava-se de uma época com alto grau de dinamismo, na qual a crença nas possibilidades infinitas do desenvolvimento cultural era homóloga à convicção da modernização econômica, social e política que tinha em São Paulo a sua grande promessa (ARRUDA, 2001, p.107).

A I Exposição de Arte Moderna da Sociedade Pró-Arte Moderna (SPAM) ocorreu em 1932, onde hoje se localiza a Galeria Guatapará, na rua Barão de Itapetininga (ALMEIDA, 1976). Segundo Paulo Mendes de Almeida, “o programa da SPAM era vasto. Propunha-se estreitar as relações entre os artistas e as pessoas que se interessam pela arte em todas as suas



144. Fragmento da Planta Geral da Capital de São Paulo referente ao Centro Novo, em destaque o Velódromo. Gomes Cardim - 1897. Fonte: São Paulo antigo- Plantas da Cidade de São Paulo. Comissão de IV Centenário da cidade de São Paulo.

manifestações, promover exposições, concertos, conferências, reuniões literárias” (ALMEIDA, 1976, p. 42). Neste mesmo local, aconteceu a Exposição de Nelson Nobrega, Joaquim Lopes Figueira e Waldemar da Costa, em 1935.

177

Na verdade, a rua Barão de Itapetininga além de ter sido famosa pela presença de diversas boutiques de luxo da época, abrigou muitos eventos artísticos. Nesta via, no andar térreo do Prédio Alves Lima, aconteceu a I Exposição Individual de Flávio de Carvalho, com desenhos, pinturas e esculturas, em 1934, no edifício Alves Lima. Foram apresentados “uma centena de trabalhos do artista, entre quadros a óleo, aquarela e pastel, desenhos a tinta, nanquim ou carvão, e ainda duas esculturas e um exemplar da ‘arte aplicada’, painel em feltro, executado por Cassio M’Boi” (ALMEIDA, 1976, p. 84).

A primeira Galeria Itá⁶ tem grande destaque nesta história por ter abrigado uma série de famosas exposições de arte. Em 1934, aconteceu uma exposição de Cândido Portinari; enquanto

6. Segundo Paulo Mendes de Almeida, a antiga Galeria Itá localizava-se na rua Barão de Itapetininga, 70; enquanto a galeria homônima hoje existente, inaugurada em 1949, localiza-se no número 88 da mesma rua e realiza uma ligação com a Galeria R. Monteiro.

que em 1939, o III Salão de Maio contou com a presença de artistas abstratos e construtivistas, com destaque para Alexander Calder, Alberto Magnelli e Josef Albers. Em 1940, uma importante apresentação dos “Cento e cinquenta anos da pintura francesa” trouxe telas de artistas como Delacroix, Édouard Manet, Henri Matisse, Renoir, entre outros. Em 1943, Clovis Graciana, Nelson Nóbrega e Francisco Rebolo ali apresentaram seus trabalhos. O local também foi escolhido para abrigar uma exposição de artistas plásticos em homenagem póstuma a Mario de Andrade, entre outros eventos.

A Galeria Itapetininga (1945), instalada no número 237 da rua Barão de Itapetininga, recebeu a exposição de obras de Oswald de Andrade Filho, Virgina Artigas, Mick Carnicell, Clovis Graciano, Anita Malfatti, entre outros, no ano de sua inauguração. No ano seguinte, abrigou uma exposição de Francisco Rebolo e outra de Roberto Burle Marx. Ainda nesta região, a Galeria Benedetti (1945) que realizou uma mostra das obras de Aldo Bonadei, Francisco Rebolo, José Pancetti, Carlos Prado, Volpi e Mario Zanini no mesmo ano de sua inauguração.

178

Outro espaço importante ainda na rua Barão de Itapetininga foi a Livraria Brasiliense (1944) que abrigou uma série de mostras de artistas modernos. Ali foram realizadas, no ano de 1944, exposições de Mario Zanini, Carlos Prado, Aldo Bonadei, Rebolo, entre outros. Aliás, as livrarias do Centro funcionaram muitas vezes como local de debate das velhas e novas gerações de intelectuais e artistas que percorriam diariamente a região.

Na área do Centro Novo, na recém-aberta rua Marconi, a Livraria Jaraguá (1942), com sua casa de chá em anexo, funcionou como ponto de encontro de intelectuais, artistas e boêmios. Em 1944, apresentou a mostra “Desenhos de Ouro Preto” que contou com a participação de Clovis Graciano, Anita Malfatti, Nelson Nobrega, Volpi, entre outros. Entre estes, destacam-se os fundadores da Revista Clima (1941) – Antonio Cândido, Gilda de Mello e Sousa, Décio de Almeida Prado, Lourival Gomes Machado, Paulo Emílio Salles Gomes, Ruy Coelho – figuras de destaque no contexto cultural paulistano.

Ainda nos arredores da Praça da República, na rua Vieira de Carvalho, funcionou, entre 1946 e 1952, a Galeria Domus. Este foi um dos principais espaços para as exposições de arte moderna até a criação dos museus. Para se ter ideia da importância deste

espaço, ali foi realizada, em 1946, uma mostra com obras de Marc Chagall, Max Jacob, Matisse, Picasso, entre outros. Em 1947, uma mostra coletiva de pintores italianos apresentou para o público paulistano obras de Giogio De Chirico, Fausto Pirandello, Mario Bernasconi, Achille Funi, entre outros. Ali também, em 1950, o Grupo Guanabara, constituído em sua maioria por artistas japoneses, expôs uma série de gravuras japonesas e, em 1951, obras de Emiliano Di Cavalcanti. Esta diversidade atesta a importância que a galeria assumiu na formação artística do público paulistano.

Nos arredores da Praça da República, outros espaços reforçavam a vida cultural da cidade. O Palacete Campinas abrigou, em 1932, a II Exposição de Arte Moderna da SPAM, enquanto em seus arredores, no mesmo ano, os artistas da SPAM comemoraram com grande baile carnavalesco no ringue de patinação na rua Martinho Prado. Também o edifício Esther abrigou a sede do Instituto dos Arquitetos do Brasil, seção São Paulo, logo em sua inauguração, em 1943. Ali, os arquitetos se reuniam para discutir as novidades da classe profissional, planejar congressos e divulgar a arquitetura moderna. Em 1947, a nova sede da instituição foi construída. Em 1950, o edifício que se localiza na rua Bento Freitas abrigou a I Exposição da Oficina de Artes (ODA). O I Congresso Brasileiro de Arquitetos – organizado pelo IAB-SP – ocorreu na Biblioteca Municipal Mario de Andrade, em 1945, assim como a Exposição Municipal de Urbanismo de 1950.

179

A Biblioteca Municipal, equipamento de grande relevância na vida cultural da cidade, localizava-se também a poucas quadras da Praça da República. Nos arredores da Praça Dom José Gaspar, onde está implantada, aglomeravam-se diversos bares e cafés onde se reuniam frequentemente parte dos intelectuais da cidade. Sobre essa variedade de funções nos edifícios, é interessante notar que a diversidade de atividades nestes espaços do Centro Novo era tamanha que os dois primeiros museus de São Paulo – MAM e MASP - foram instalados em um edifício de escritórios que se localizava a rua 7 de Abril onde também funcionava a redação dos Diários Associados no período (ALMEIDA, 1976).

O Museu de Arte de São Paulo instalou-se desde sua fundação, em 1947, até ser transferido para a sede própria na avenida Paulista (1968) no prédio dos Diários Associados. Fundado por iniciativa de Francisco de Assis Chateaubriand, com colaboração de Lina Bo e Pietro Maria Bardi, apresentou

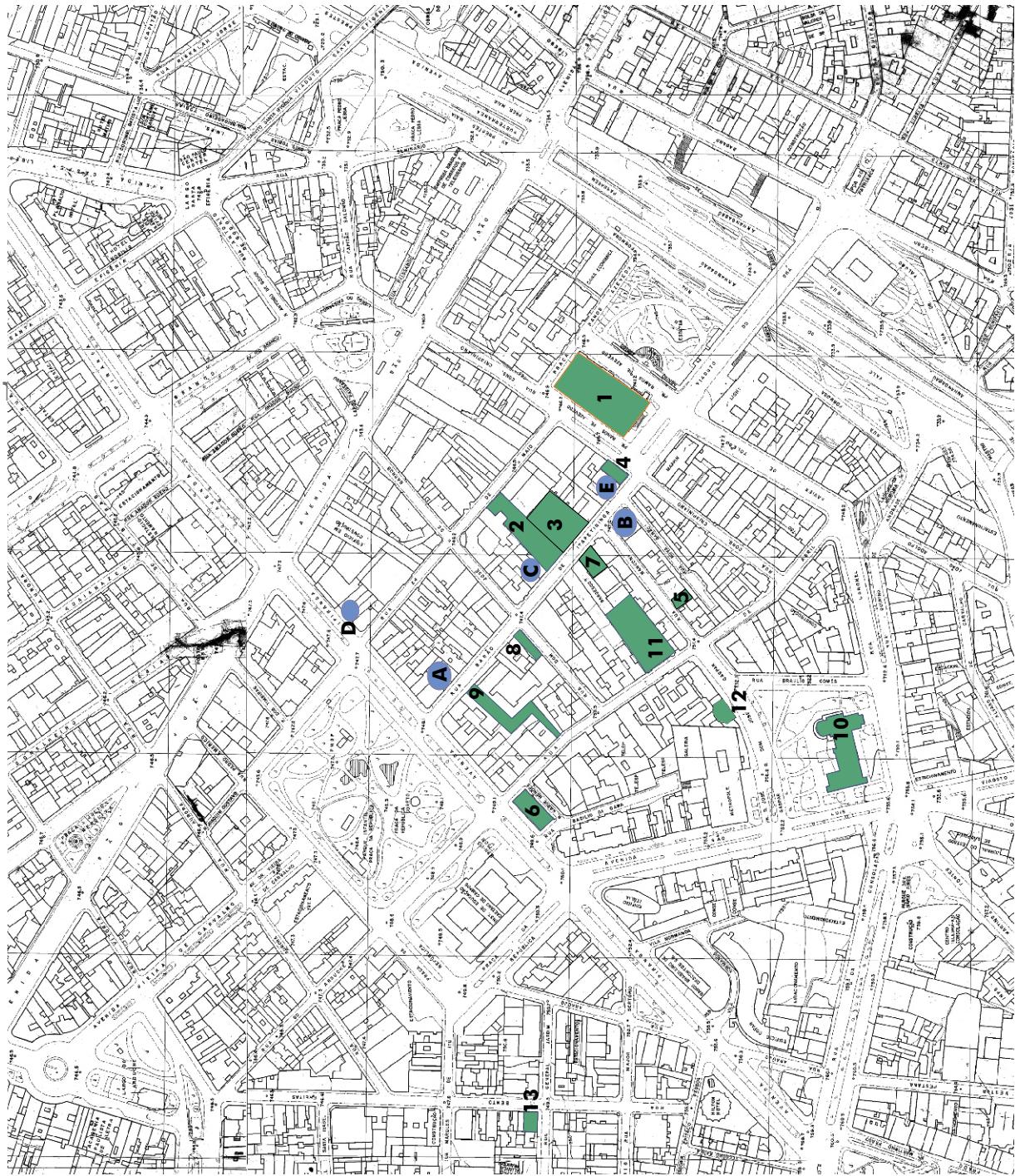
ESPAÇOS DE CULTURA E ARTE NO CENTRO NOVO

- 01 - Teatro Municipal
- 02 - Galeria Guatapará
- 03 - Galeria Itá
- 04 - Alves Lima
- 05 - Livaria Jaraguá
- 06 - Edifício Esther
- 07 - Livraria Brasiliense
- 08 - Galeria Benedetti
- 09 - Galeria Iapetiníngia
- 10 - Biblioteca Municipal
- 11 - Edifício Diários Associados
- 12 - Studio d'Arte Palma
- 13 - IAB-SP

OUTRAS GALERIAS DE ARTE

- A - Galeria Artesanal
- B - Galeria Casa e Jardim
- C - Galeria Rio Branco
- D - Galeria Ipiranga
- E - Galeria Martin
- F - Galeria Portinari

Desenho: autora (2010)
Base: Gebran (1970)
Fonte: ALMEIDA (1976);
NASCIMENTO (2003)



diversas mostras interessantes em suas instalações – entre elas a de Alexander Calder (1948), a de escultura, pinturas e projetos de arquitetura de Max Bill em 1950 e as “Fotoformas” de Geraldo de Barros, em 1950 – além de realizar cursos de história da arte, gravura, cerâmica, entre outros no Instituto de Arte Contemporânea (IAC), sob a direção de Lina Bo Bardi.

No mesmo edifício, foi aberto em 1949 o Museu de Arte Moderna com a exposição “Do figurativismo ao abstracionismo”, organizado por Leon Degand, primeiro diretor da instituição. Participaram, representando o Brasil, Waldemar Cordeiro, Cícero Dias e Samson Flexor (NASCIMENTO, 2003). O projeto para adaptação do edifício foi de Vilanova Artigas. Importante ressaltar que em 18 de setembro de 1950 foi inaugurada a TV Tupi, com sede neste mesmo edifício.

O MAM abrigou ainda, a partir de 1949, o Clube de Cinema, cerne da futura Cinemateca Brasileira. Ali também aconteceu a I Bienal de Artes, em 1951, enquanto que a II Bienal ocorreria nas instalações do Parque Ibirapuera, por ocasião das Comemorações do IV Centenário. Segundo Arruda, “principalmente a partir das Bienais, pôde-se romper com o isolamento a que estava relegada grande parte dos artistas brasileiros” (ARRUDA, 2001, p. 114).

181

Lina Bo Bardi, em parceria com Giancarlo Palanti, inaugurou, em 1948, o Studio d’Arte Palma, espaço voltado ao comércio de obras de arte, objetos de decoração e mobiliário. Suas instalações localizavam-se na rua Bráulio Gomes, 66, no edifício Thomas Edison. Esta região funcionava durante o dia como espaço do trabalho e comércio, enquanto a noite era um centro de diversão e boemia. A área era também ocupada por edifícios de habitação cujo programa integrava-se a essa mistura de usos e de tempos, além de promover uma integração de tipos e de grupos.

A cidade era imensa, mas o centro, onde a vida mundana se desenrolava, era um quadrilátero reduzido, onde todos os lugares poderiam ser alcançados a pé. Do Teatro Municipal à Avenida São João, passando pela Praça Júlio Mesquita, alcançando as ruas do Arouche, Bento Freitas e Rego Freitas, atravessando pela 7 de Abril ou Barão de Itapetininga, para desaguar na 7 de Abril, rumo à Praça Dom José Gaspar, de volta à Biblioteca Municipal, daí até a rua Maria Antonia (ARRUDA, 2001, p.64).

Este capítulo já ressaltou a importância dos cafés como espaços de sociabilidade da primeira metade do século. No en-

tanto, mostra-se necessário ressaltar a relação entre os bares e a produção intelectual e cultural da cidade a partir dos anos 1940.

Os bares dos anos 50, em São Paulo, tiveram um pouco este papel sociabilizador. Bares eram espaços de vivência ampla, de estímulo aos sentidos e do cultivo ao intelecto. (...) O público era heterogêneo. Não somente estudantes e professores, escritores e intelectuais, artistas, dramaturgos mas, principalmente, a jeunesse dorée paulistana. Distintos por seus trajes ou pela bebida consumida, conviviam francamente, sem tensões, numa globalidade antes comunitária que societária. Um estilo de sociabilidade em que amenidades, arte e literatura, filosofia e política, comungavam permanentemente, recriando a magia dos bares parisienses, no estilo sedutor de seus cafés (ARRUDA, 2001, pp.61-62).

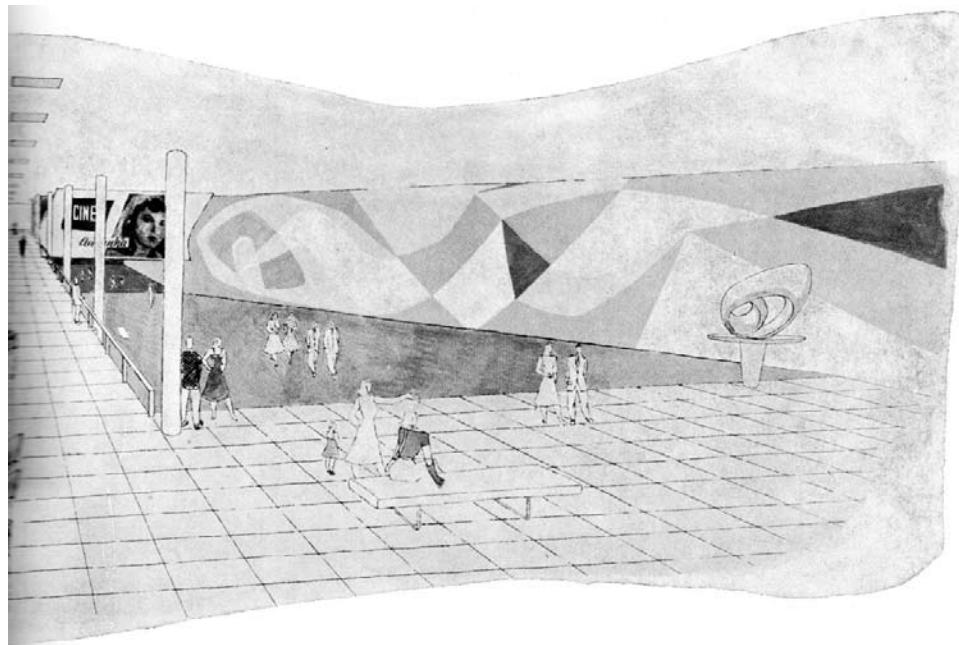
Bento Prado Jr. descreve que os bares localizados nas proximidades da Biblioteca Municipal funcionavam como uma extensão das discussões que se iniciavam em seu interior. “Passar de um lado para o outro não implicava em salto ou descontinuidade, que compensava a perda da exclusividade ou da hegemonia” (PRADO JR, 1992, p. 17). Ele cita como bares próximos à praça Dom José Gaspar, com o “estilo sedutor dos cafés parisienses”, como o famoso Paribar. Segundo o autor, “era como se a sociedade global pudesse se espelhar inteira no espaço estreito do bar, numa forma antes comunitária que societária” (PRADO JR, 1992, p. 18).

Aquele perímetro sugerido por Arruda relaciona-se diretamente ao cruzamento de informações sobre a localização das galerias, cinemas e pontos de eventos artísticos entre os anos 1930 e 1960. Isto demonstra a forte vitalidade da área e atesta a importância das galerias no deslocamento dos frequentadores da região.

Ali os novos hábitos da vida moderna eram expostos. As pessoas se deslocavam pelas calçadas para fazer compras nas lojas de departamentos ou nos espaços comerciais especializados localizados nas galerias. A ida aos cinemas para assistir aos filmes recém-chegados de Hollywood era um evento onde as pessoas poderiam se encontrar, verem e serem vistas, além de se atualizar sobre as novidades americanas. O local de espera para entrada dos cinemas podiam ser as arcadas dos edifícios localizados nas ruas ou um espaço das galerias, uma vez que algumas das mais famosas salas de projeção localizavam-se nestes espaços⁷, sendo

7. Segundo Santoro (2004), eram cinemas localizados nas galerias do Centro Novo: Cine

a primeira delas o Cine Olido (1957), localizado no pavimento térreo do edifício Olido. A presença dessas salas de cinema nas galerias comprova a importância que esta tipologia assumiu na organização urbana daquele período.



183

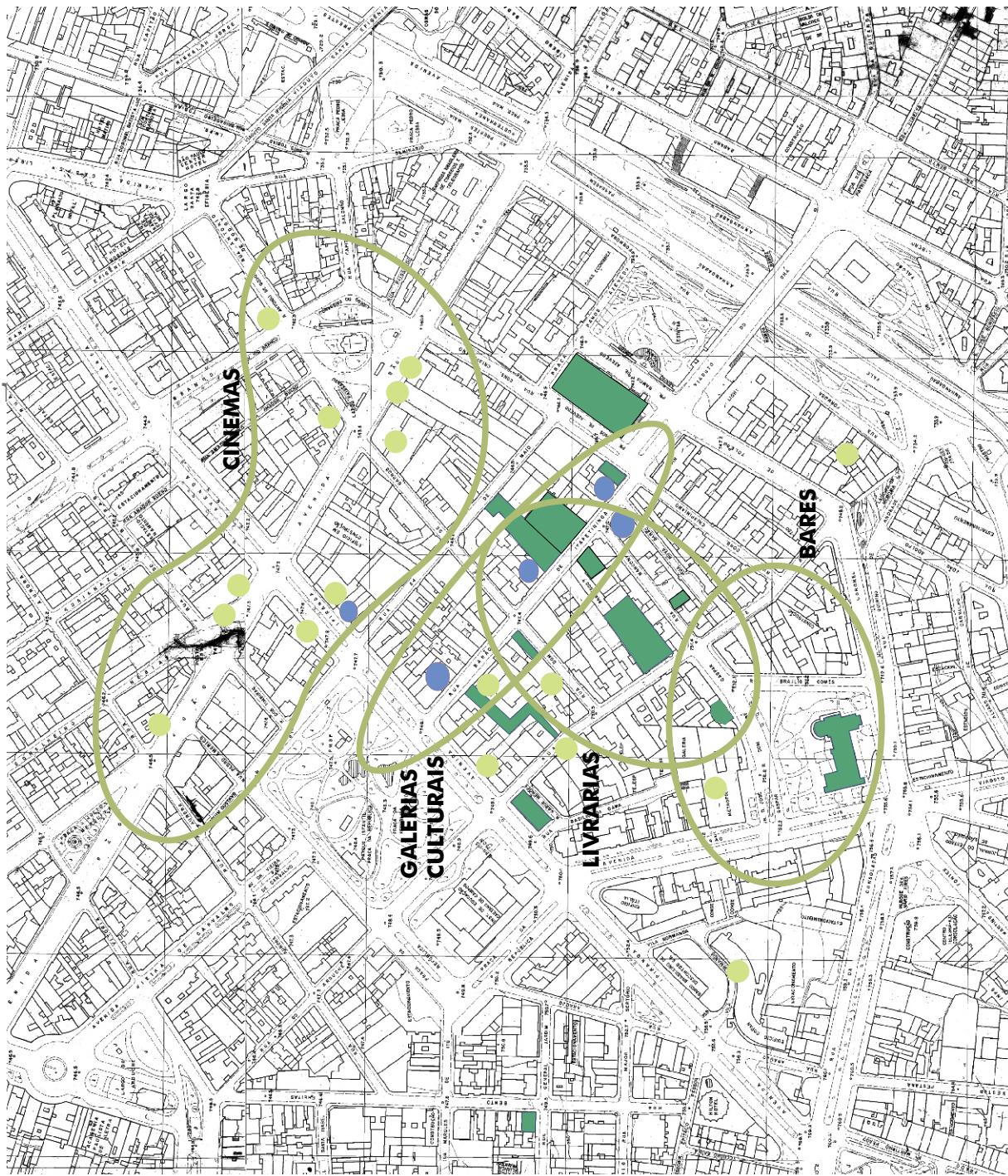
145/146. Da direita para a esquerda:
Proposta original do acesso ao cinema no Califórnia. Fonte: HABITAT, 1951, p.11.
Situação atual do acesso ao antigo cinema. Foto da autora, 2010.

Orido (1957), Cine Barão (1962) localizado na Galeria Califórnia, Cine Metrópoles (1964) e o Cine Copan (1969). Além destes, implantavam-se em edifícios galeria da região da avenida Paulista o Cine Bristol (1971), Liberty (1972), Top Cine, Gemini (1975), Cinearte (1982), Astor e Center 3.

PROGRAMAS E ATIVIDADES NO CENTRO NOVO

- Espaços culturais
- Cinemas
- Galerias de arte

Desenho: autora (2010)
Base: Gegrán (1970)



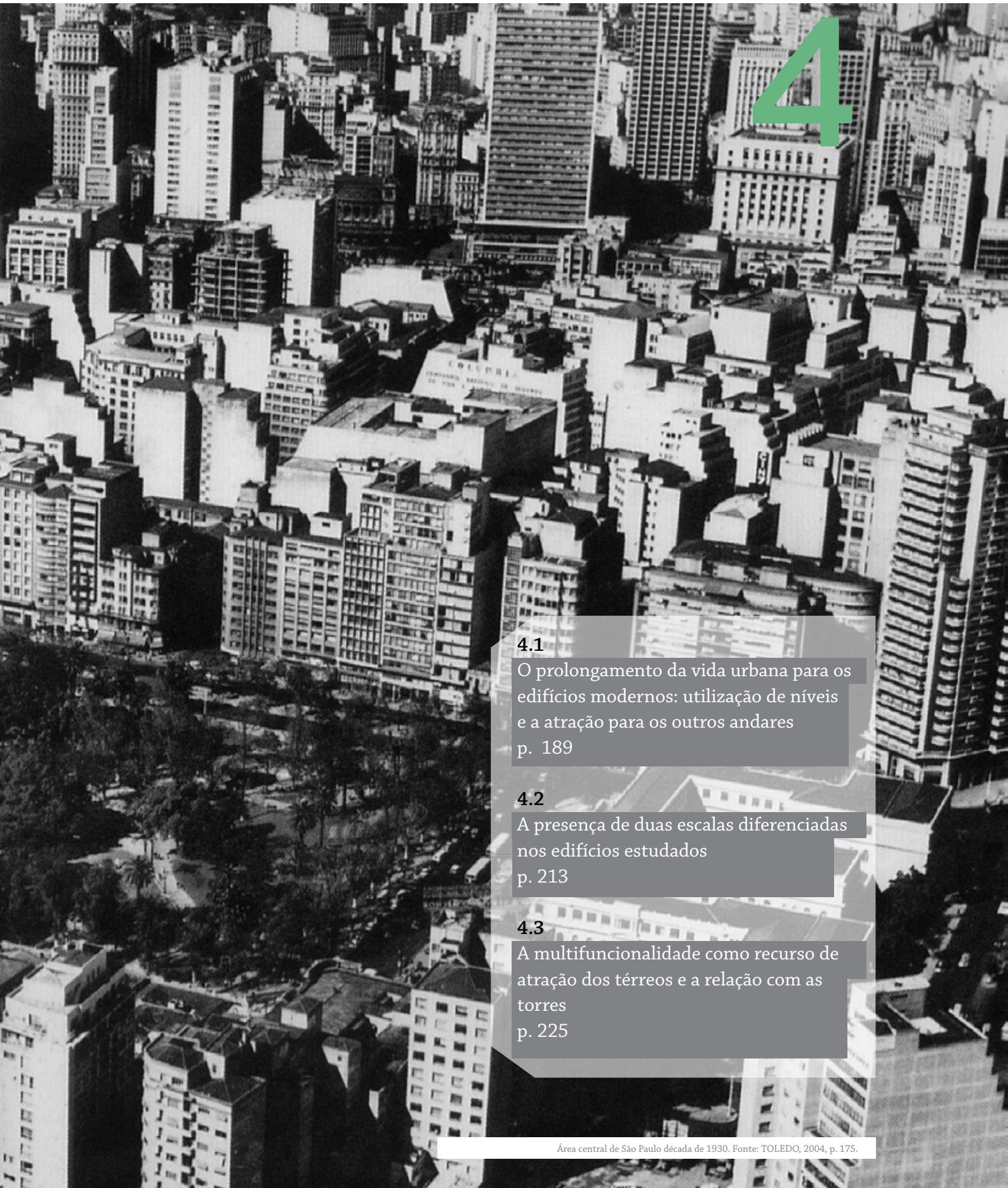
Nos pavimentos térreos dos edifícios modernos, a fronteira entre o público e o privado mostra-se bastante nebulosa, uma vez que os acessos eram facilitados, os corredores funcionaram como eixo de circulação e os pontos comerciais geraram pontos de permanência. A permeabilidade no pavimento térreo possibilitava o aparecimento de novos caminhos por dentro das quadras e contribuía na ligação entre espaços urbanos, funcionando, elas mesmas, como novos lugares públicos. Nos dizeres de Argan, “o edifício não interrompe o movimento da cidade, a arquitetura não fecha nem segregá, e sim filtra e intensifica a vida” (ARGAN, 1992, p.197).

Estações de trem, mercados, bibliotecas e outros edifícios já traziam este caráter de serem espaços de encontro e convivência com uma dimensão urbana, mas eram efetivamente edifícios construídos pelo poder público. Enquanto estes edifícios modernos do Centro foram construídos com capital privado e com uma intenção claramente especulativa. Enquanto neste momento a cidade passava a se configurar para a escala do automóvel – com suas grandes avenidas, viadutos e arranha-céus –, muitos dos edifícios modernos ajustavam-se à escala do pedestre nas galerias. Esta característica será analisada de maneira mais aprofundada no capítulo 04.

O EDIFÍCIO NA CIDADE
A CIDADE NO EDIFÍCIO



4



4.1

O prolongamento da vida urbana para os edifícios modernos: utilização de níveis e a atração para os outros andares
p. 189

4.2

A presença de duas escadas diferenciadas nos edifícios estudados
p. 213

4.3

A multifuncionalidade como recurso de atração dos térreos e a relação com as torres
p. 225

“

Sábado e domingo era de vigor vir-se do bairro para o centro admirar as vitrines iluminadas da Barão de Itapetininga e depois fazer o footing na São Bento. Isso é, percorrê-las de passo lento de uma ponta à outra, repetidas vezes, conversando com os amigos e trocando olhares cifrados com as garotas que, engajadas no mesmo ritual, transitavam em sentido oposto. Mais tarde se descia para a Cinelândia, a festa de luzes da São João com ramificação pela Dom José de Barros e pela Ipiranga.

(PAES, 1991, apud FRUGOLI, 1995)

4.1

O PROLONGAMENTO DA VIDA URBANA PARA OS EDIFÍCIOS MODERNOS: UTILIZAÇÃO DE NÍVEIS E A ATRAÇÃO PARA OS OUTROS ANDARES

A relação dos edifícios com o espaço na qual se inserem desenvolveu-se, e de certa forma se aprimorou, até atingir uma relação ainda mais íntima entre o contexto urbano e a arquitetura. A questão da continuidade espacial - tratada nos capítulos anteriores - desenvolveu-se de tal forma que a paisagem circundante ganhou um papel fundamental no desenvolvimento dos espaços internos. O sítio era dado fundamental no desenvolvimento do partido arquitetônico e na ampliação dessa ideia de continuidade do espaço urbano.

A relação do pavimento térreo com as ruas adjacentes, e do edifício com os conjuntos arquitetônicos próximos, a tentativa de prolongar a vida urbana para os espaços internos e a proximidade com os espaços públicos da região eram questões que não

poderiam ser ignoradas, mas pelo contrário, ganhavam um papel fundamental nas decisões de projeto.

Neste sentido, dois projetos modernos localizados na área de estudo têm relação direta com essa análise: o Conjunto Metrópole e o Conjunto Zarvos. No caso do primeiro edifício, buscou-se a continuidade do espaço urbano a sua frente e seu desdobramento em outros níveis. A galeria se plurificou. O segundo conjunto realizou em sua galeria a transição de nível ao conectar duas importantes avenidas do circuito proposto por Prestes Maia. Nos dois casos, a continuidade do espaço urbano foi realizada em diversos níveis a partir de escadas rolantes que mecanicamente realizariam a ligação entre os andares.

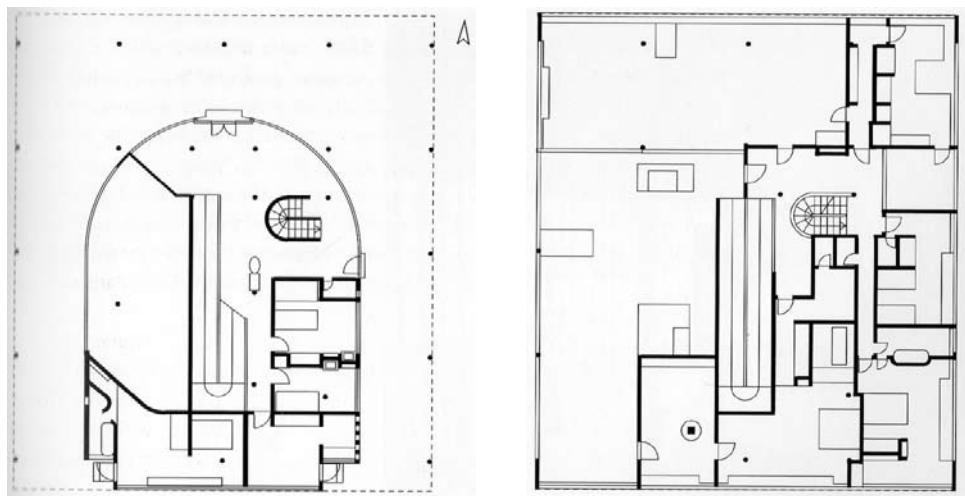
A ideia desse deslocamento em níveis remete ao “*promenade architecturale*” apresentado por Le Corbusier, especialmente quando aborda a Ville Savoye (1928-1930). O deslocamento vertical pela rampa que ligava os pilotis com o terraço jardim naquela residência permitia uma apreensão do espaço ao redor que ele denominava “passeio arquitetônico”. As rampas foram elementos essenciais para a compreensão dos espaços modernos em níveis, realizaram o deslocamento vertical de maneira suave e garantiram uma compreensão gradual do espaço. A ideia do “*promenade architecturalle*” relacionou-se diretamente ao do “plano livre” e às possibilidades de livre deslocamento.

Giedion defendia que “todas as casas de Le Corbusier atacam o mesmo problema. Ele se esforça continuamente por abrir a casa, criar novas possibilidades de conexão entre o interior e o exterior, e dentro do próprio interior” (GIEDION, 2004, p. 553). O que Giedion apresentou como abertura coloca-se como a demonstração da forte relação entre as representações do projeto em corte e fachada que se dava pela íntima relação existente entre as partes do projeto. Essas aberturas para o exterior relacionavam intimamente o interior do edifício com o local onde se implantava. Assim, os ambientes ficavam sujeitos às variações de cor e luz - dos diversos horários do dia, das estações do ano – que invadiam o espaço interno - a partir da aproximação entre interior e exterior.

É impossível compreender a casa Savoie a partir de uma visão baseada num único ponto de vista; a casa é, literalmente, uma construção no espaço-tempo. O corpo da casa foi esvaziado em todas as direções; por cima e por baixo, por dentro e por fora. Um corte transversal em qualquer ponto mostra os espaços

interno e externo penetrando-se inextricavelmente (GIEDION, 2004, p. 556).

A Ville Savoye talvez seja o melhor exemplo da ideia de “promenade architecturale”. A associação do deslocamento vertical com a apreensão visual do usuário dos espaços apresenta a arquitetura moderna como um estímulo ao movimento. O deslocamento vertical gradual - especialmente por meio das rampas - permite essa apreensão total do espaço. As rampas estabelecem “partidas” e “chegadas” bem delimitadas, e, ao longo deste percurso, as imagens arquitetônicas são apresentadas.



191

147/148. Plantas da Villa Savoye (1928-31). Fonte: COHEN, 2006, p. 45.

A rampa que sai dos pilotis rumo ao pavimento principal apresenta um ambiente bastante iluminado e com a natureza circundante como pano de fundo para a arquitetura livre e arrojada. A continuação de seu percurso leva ainda ao terraço, onde a vista pode ser melhor apreendida. Todo movimento de subida remete à riqueza espacial do edifício, demonstrando que seus espaços se modificam ao longo do dia pela variedade de luz que penetra em seus ambientes, pela força da natureza circundante que também está mais ou menos apresentável ao longo do dia e também pelos movimentos sucessivos.

A casa se apresenta como um sucessivo jogo de descoberta em que os diferentes elementos da arquitetura corbusiana são colocados – não se deve esquecer de que essa residência é frequentemente apresentada como ícone dos cinco pontos da arquitetura moderna – pilotis, *brises soleils*, panos de vidro, entre outros. É importante destacar que para esse passeio arquitetônico acontecer, o espaço precisa estar com suas partes bastante integradas.



192



149/150/151. Villa Savoye: cozinha, implantação e acesso ao terraço. Fonte: COHEN, 2006.



193

152. Rampa de acesso ao terraço. Fonte: COHEN, 2006, p. 42.

O deslocamento pelo edifício moderno demonstra uma arquitetura do movimento onde a planta flexível permite diversos arranjos espaciais e o descolamento do sistema estrutural em relação às vedações libera as fachadas para grandes aberturas. Isso permite essa variação de iluminação que realiza uma diferença nos espaços interiores. Essa interpretação da movimentação no interior do edifício moderno é apresentada por Le Corbusier na seguinte passagem:

Thus, equipped with his own two eyes and looking straight ahead, our man walks about and changes position, applies himself to his pursuits, moving in the midst of a succession of architectural realities. He re-experiences the intense feeling that has come from that sequence of movements. This is so true that architecture can be judge as dead or living by the degree to which the rule of movement has been disregarded or brilliantly exploited¹ (LE CORBUSIER, 1999, p.45).

1. Tradução livre da autora: "Assim, equipado com seus dois olhos e olhando para frente, nosso homem caminha e muda de posição, aplica-se a suas atividades, passando no meio de uma sucessão de realidades arquitetônicas. Ele re-experimenta o intenso sentimento que vem da sequência de movimentos. Isto é tão verdadeiro que a arquitetura pode ser

Percebe-se em alguns edifícios do Centro Novo que o desenho do lugar, a presença de obras de arte, a abertura de visuais para os espaços exteriores, o deslocamento em níveis por escadas rolantes apresentam-se como “passeios arquitetônicos” representativos de uma precisa vinculação ao movimento moderno.



194

O edifício Metrópole desenvolveu esse passeio arquitetônico por meio dos cinco pavimentos da galeria comercial aberta que se implantam em frente a uma praça arborizada e com grande vitalidade onde se encontrava a Biblioteca Municipal. O deslocamento pela galeria comercial apresentava aos seus usuários espaços abertos com uma diversidade de visuais, perspectivas, cores e ângulos. As partes eram bem desenvolvidas e o projeto parecia levar profundamente a ideia de urbanidade em seus espaços internos.

O projeto do conjunto Metrópole foi realizado através de uma parceria entre Giancarlo Gasperini e Salvador Candia². O conjunto é formado por uma torre com salas comerciais e por uma galeria comercial com cinco pavimentos e implanta-se em um lote privilegiado da cidade, com acesso por três vias, adjacente a um dos espaços públicos mais agitados nas décadas de 1950 e 1960, nas proximidades das grandes ave-

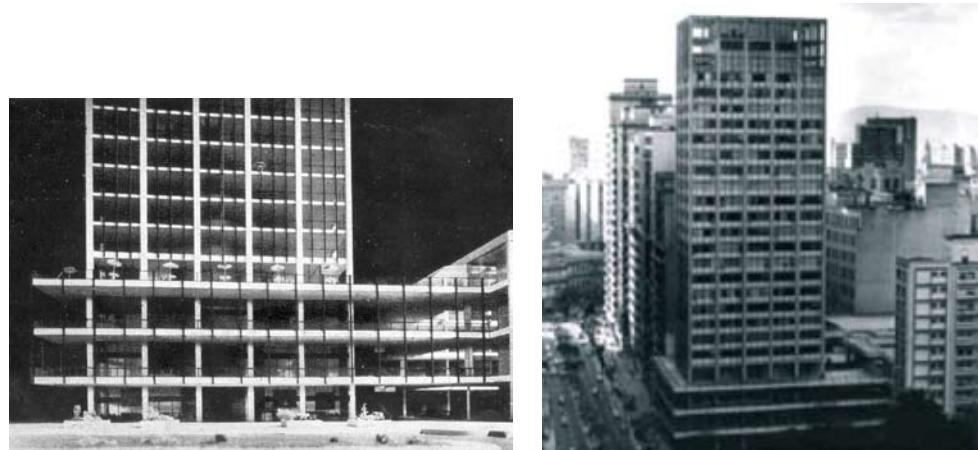
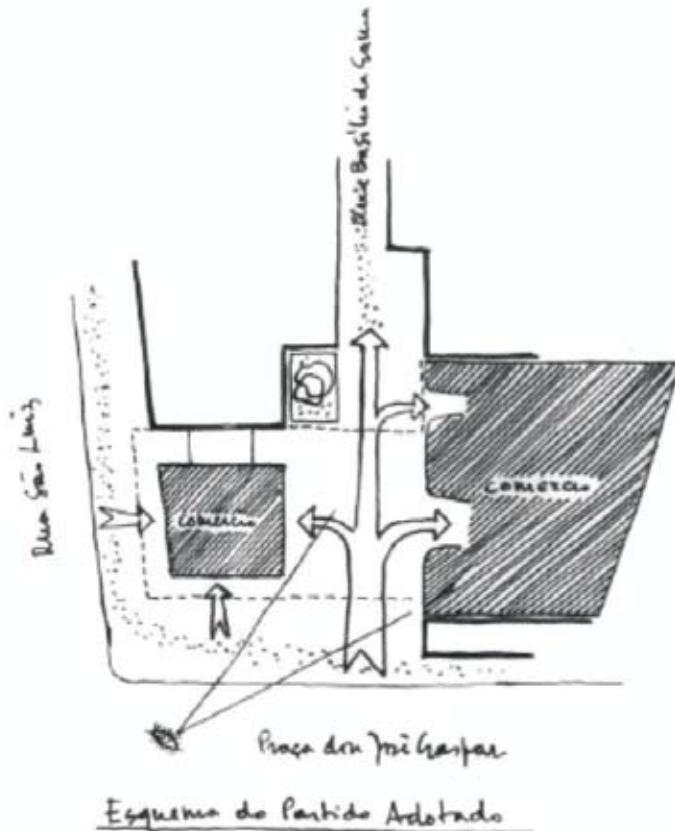
153/154/155. Lote de implantação do Conjunto Metrópole em três momentos: 1930, 1950 e 1970. Desenhos da autora, 2010. Base: SARA-Brasil, VASP e Gegrana.

julgada como viva ou morta pelo grau em que a regra de circulação tem sido ignorada ou explorada de maneira brilhante”.

2. Em 1959, eles participaram de um concurso fechado para proposta deste edifício promovido pela Companhia Santista de Administração e Comércio, juntamente com mais dois escritórios de arquitetura. Empatados em primeiro lugar, esses dois arquitetos resolveram levar adiante a parceria de um projeto único. Cunha Jr (2007) debruçou-se em sua dissertação de mestrado sobre este processo de desenvolvimento do projeto final do edifício e sobre sua construção, que durou cinco anos, enquanto Ferroni (2008) relacionou este projeto com a obra do arquiteto Salvador Candia.

nidas do Plano. O terreno era de propriedade de Flavio Antônio Noschese, Heloisa Helena Coelho Pereira Noschese e Danilo Noschese (CUNHA JR, 2007, p. 59). A localização privilegiada foi um dado essencial para a concepção do projeto.

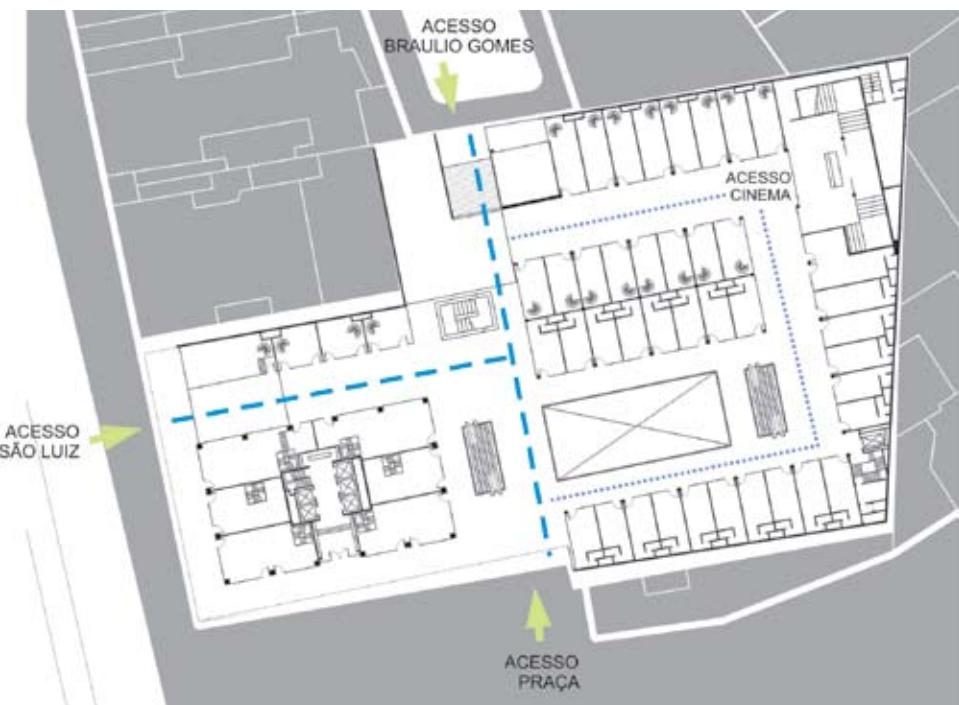
O memorial descritivo da proposta menciona a importância de tal acesso para a vitalidade das atividades comerciais, e seu valor na estruturação do partido arquitetônico, que originou, segundo as próprias palavras do arquiteto, o ‘centro de gravidade’ de todo o edifício (CUNHA JR, 2007, p. 121).



156. Croqui Gasperini. Fonte: FERRONI, 2008, p.173.

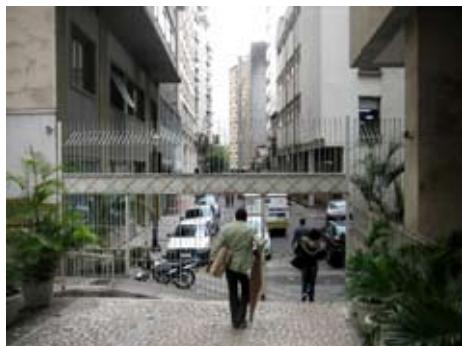
157. Maquete do embasamento e torre. Fonte: HABITAT, 1960, p.06.

158. Torre recém-construída na avenida São Luiz. Fonte: FERRONI, 2008, p.165.



159. Acessos e circulação do térreo. Desenho da autora, 2010.

19b



160/161/162. Acessos à galeria (pela Praça Dom José Gaspar, pela rua São Luiz e Basílio da Gama, respectivamente). Fotos: autora, 2010.



O projeto do embasamento – volume horizontal que recebeu a torre e abrigou a galeria comercial - pressupunha uma relação com o contexto urbano existente. As grandes aberturas incentivavam o deslocamento dos pedestres que transitavam pelas ruas por dentro do prédio. A circulação pelo edifício era estimulada pelas vistas disponíveis nos terraços, pelas escadas rolantes que facilitavam a vida dos transeuntes e pelo programa arquitetônico.



163/164. Jardim interno da galeria comercial.
Foto: autora, 2010.

A planta da galeria desenvolveu-se em função do acesso pelas diferentes vias adjacentes. A avenida São Luiz apresenta uma entrada de abertura grande com as laterais de lojas comerciais. Um pé direito não tão alto e as luzes artificiais demonstram que se trata de um espaço privado arquitetônico. No entanto, em poucos metros, o jardim interno, seu vazio central e as visuais dos logradouros apresentam-se ao pedestre.

A disposição do edifício permite variadas ligações com seu entorno. Diversos são os acessos com os espaços públicos da região: avenida São Luiz, praça Dom José Gaspar e a rua Basílio da Gama que se liga à Praça da República. O acesso da galeria, a partir da praça Dom José Gaspar, ocorre sem diferença de nível, enquanto os outros dois acessos realizam sua transição por meio de suaves rampas que atuam quase como soleiras da entrada.

197

A presença do jardim interno – implantado no pavimento abaixo do térreo – reforça esta ideia de continuidade entre a galeria e a praça Dom José Gaspar, também bastante arborizada. O vazio do jardim se projeta para os vários andares dando a ideia de que a área de circulação da galeria comercial volta-se para este espaço, como num grande terraço. Uma abertura central – localizada acima do jardim – contribui para a entrada de luz natural na galeria e para reforçar a diversidade de iluminação do prédio.

No pavimento térreo – Passeio São Paulo – a continuidade da rua Basílio da Gama até a Praça Dom José Gaspar é um elemento muito forte. Este eixo ressalta o acesso facilitado ao edifício pela ligação que se realiza entre dois espaços públicos – as praças da República e Dom José Gaspar. O acesso ao edifício pela rua Bráulio Gomes se dá a partir de uma larga escada que

liga o nível do pavimento térreo – implantado na mesma cota da Praça – ao da rua, mais abaixo. Colocando-se nesse patamar acima do nível da rua, pode-se vislumbrar o conjunto arquitetônico vizinho até chegar à Praça da República, onde se reconhece a silhueta do edifício Esther e da antiga escola Caetano de Campos. Por ali, é possível acessar ainda a garagem do edifício e a entrada principal do cinema.

O perímetro formado pelas escadas rolantes, jardim interno e os acessos do edifício configuram um espaço semi-público muito relacionado com a Praça Dom José Gaspar, de grande vitalidade na região do Centro Novo. Ali, os diversos elementos - iluminação natural, ideia de continuidade dos jardins – contribuem para a riqueza do lugar. O desenho de Gasperini demonstra a ideia de se utilizar da percepção de um encontro de vias como dado de projeto.

O pavimento térreo configura-se como continuação do espaço urbano ao seu redor. Sua presença nesta região do Centro Novo, nas proximidades de um conjunto de outras galerias, estabelece um diálogo direto com o contexto urbano que era construído – conforme apresentado no mapa “Permeabilidade e espaço público” do capítulo 03. Atravessar o edifício mostra-se interessante não apenas por encurtar o caminho, diminuindo o tempo do trajeto e desgastando-se menos fisicamente, mas também pela dinâmica espacial de seu interior.

No período estudado, a vitalidade nas ruas saía das calçadas e invadia os espaços internos. A animação dos quarteirões próximos adentrava a galeria, inclusive pelos pavimentos superiores e inferiores ao térreo. A configuração da planta se dava em torno da organização desses acessos e do jardim interno.

As lojas, ainda hoje, estão dispostas ao redor deste vazio, com seus fundos voltados aos planos cegos das construções vizinhas e do volume da sala de cinemas. Apenas cinco das 46 lojas do pavimento térreo colocam suas vitrines para as ruas São Luiz e Dom José Gaspar. Implantado no nível inferior do acesso à galeria, o vazio do jardim interno funciona como elemento estruturador da distribuição das lojas. Segundo Ferroni, “este grande espaço vazio, que em certa medida reproduz as proporções da torre em planta, estabelece um contraponto à massa construída daquele edifício, como um volume em negativo” (FERRONI, 2008, p. 162).

O subsolo – Passeio Nova York – também dispõe de espaços comerciais ao redor desse jardim interno atraindo um público



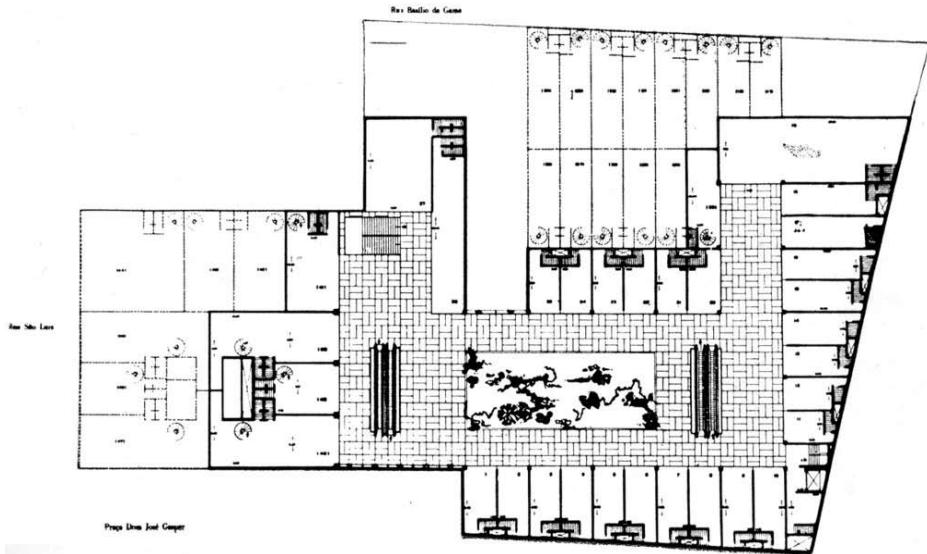
165. Metrópole e a quadra onde se insere. Desenho da autora, 2010.

interessado em diversão. Esse espaço mais limitado configura-se quase como um outro espaço de encontro. “A praça rebaixada constituiu um importante foco para a movimentada vida noturna do conjunto nos anos sessenta” (LEFEVRE, 2006, p. 274).

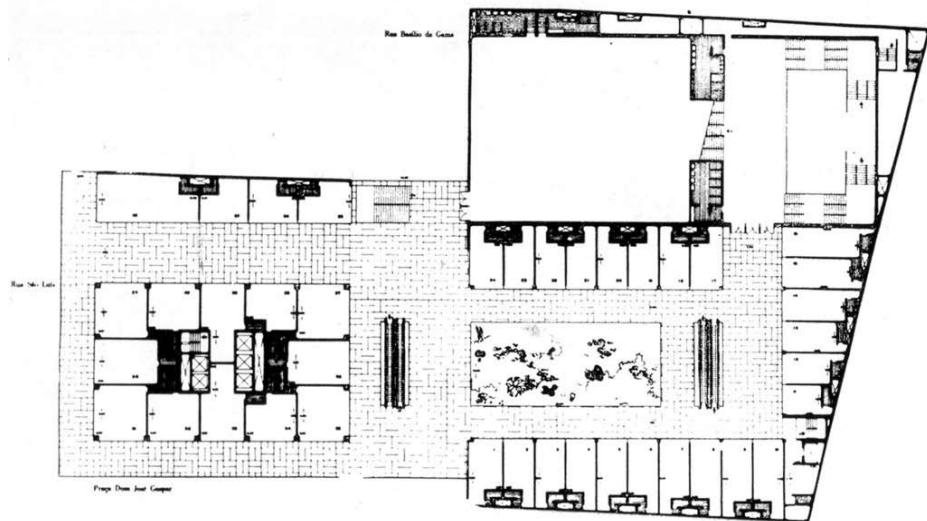
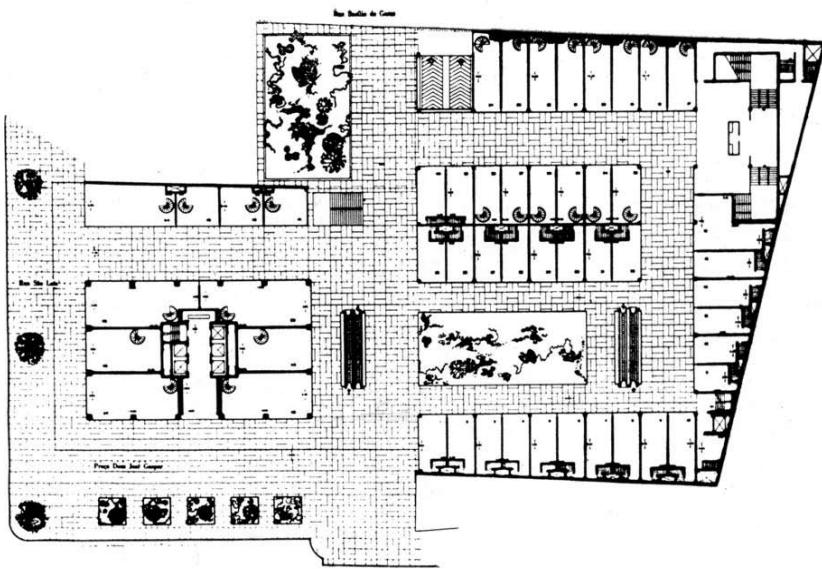
199

Circulando ao redor do jardim interno, em qualquer um dos níveis, o visitante tem duas alternativas: vislumbrar as diversas vitrines com produtos e serviços expostos atrás dos vidros ou observar a paisagem e pessoas que se movimentam sem cessar pelos corredores. Isto demonstra a importância que a circulação interna ganhou no espaço construído, ao pressupor um deslocamento constante pela galeria comercial. A revista Habitat, em 1960, apresentou o projeto em construção e descreveu a crença na potencialidade do empreendimento como “um conjunto em que confluem numerosas atividades que vão atrair para este novo ponto multidões em movimento contínuo, dia e noite” (HABITAT, 1960, p. 03).

O programa do conjunto consiste basicamente em 180 lojas comerciais que são ocupadas por salões de beleza, lojas de sapatos e roupas, alfaiataria, agências de viagem, cafés, restaurantes, lanchonetes, entre outros. Estas são distribuídas pelos cinco pavimentos: pavimento inferior (Passeio Nova York), térreo (Passeio São Paulo), 1^a sobreloja (Passeio Londres), 2^a sobreloja (Passeio Paris) e 3^a sobreloja (Passeio Capri). A metragem varia em função da localização da loja, mas apresenta uma média de 30 a 45 metros quadrados (CUNHA JR, 2007).



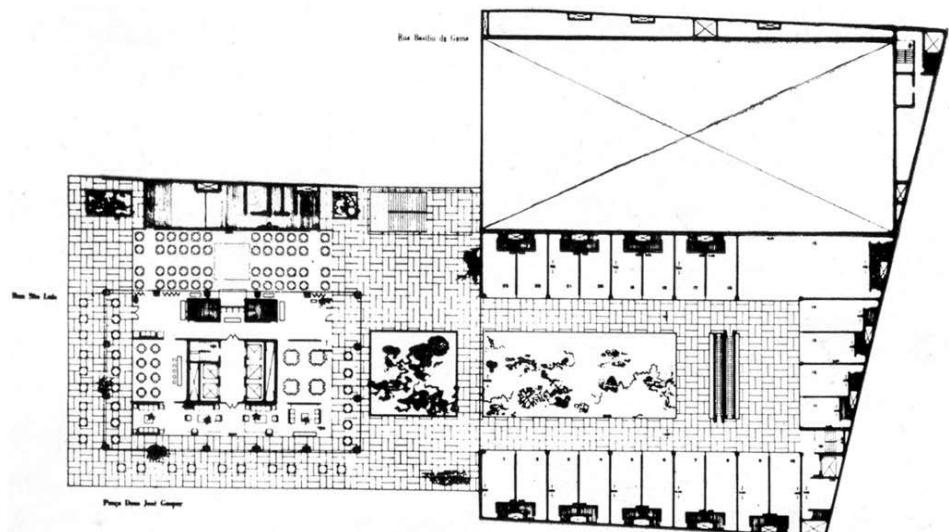
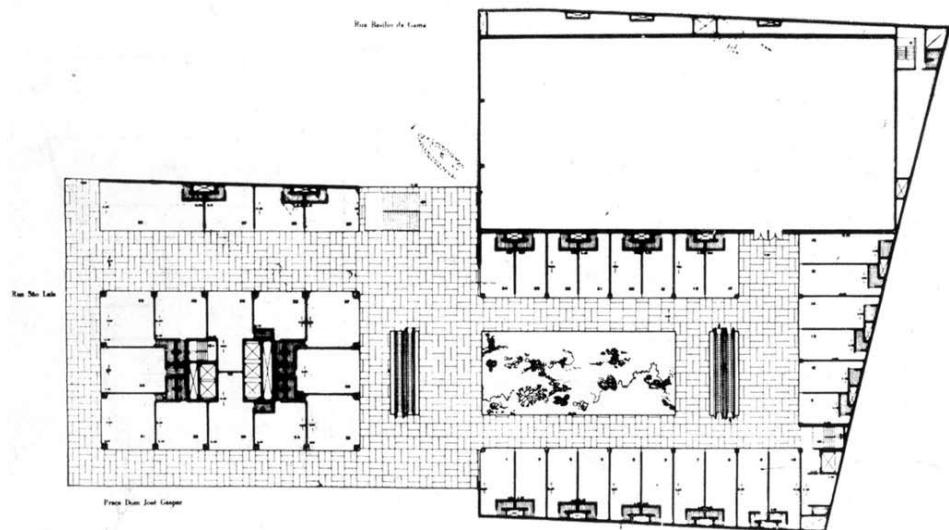
200



166. Planta do subsolo (Passeio Nova York). Fonte: HABITAT, 1960.

167. Planta do térreo (Passeio São Paulo). Fonte: HABITAT, 1960.

168. Planta da primeira sobreloja (Passeio Londres). Fonte: HABITAT, 1960.



201

169. Planta da segunda sobreloja (Passeio Paris). Fonte: HABITAT, 1960.
170. Planta da terceira sobreloja (Passeio Caprim). Fonte: HABITAT, 1960.

Além disto, um cinema com capacidade para 1.200 espectadores era um dos lugares mais importantes do edifício – funcionando como uma espécie de âncora deste empreendimento – atrairindo um público diversificado em busca de cultura e diversão. Os arquitetos optaram pela implantação num dos cantos do lote, utilizando-se da proximidade com os imóveis vizinhos, criando uma empêna cega. Seu acesso principal se dava pelo pavimento térreo.

No último lance de lojas da galeria comercial – o denominado Passeio Capri – uma grande esplanada apresenta-se ao usuário do edifício. Além do vazio central, uma pequena praça formada pela ausência do vazio das escadas rolantes e por um pequeno jardim coloca-se na última laje do embasamento



Da esquerda para a direita

171. Entrada do cinema Metrópole. Fonte: SANTORO, 2004, p. 196

172. Jardim na última laje. Fotos: autora, 2010.

como outra opção aos que se aventuram pelo edifício. Ali, uma bela vista da Praça Dom José Gaspar e do conjunto da avenida São Luiz são fortes atrativos para o passeio pelos quatro andares acima do térreo.

A torre com 23 andares apresenta uma planta de aproximadamente 550 m², com área útil de até 425,00 m². A disposição dos componentes de circulação vertical – elevadores e escadas – no centro permite a subdivisão em pequenas salas de escritórios. As quatro fachadas apresentam um tratamento uniforme.

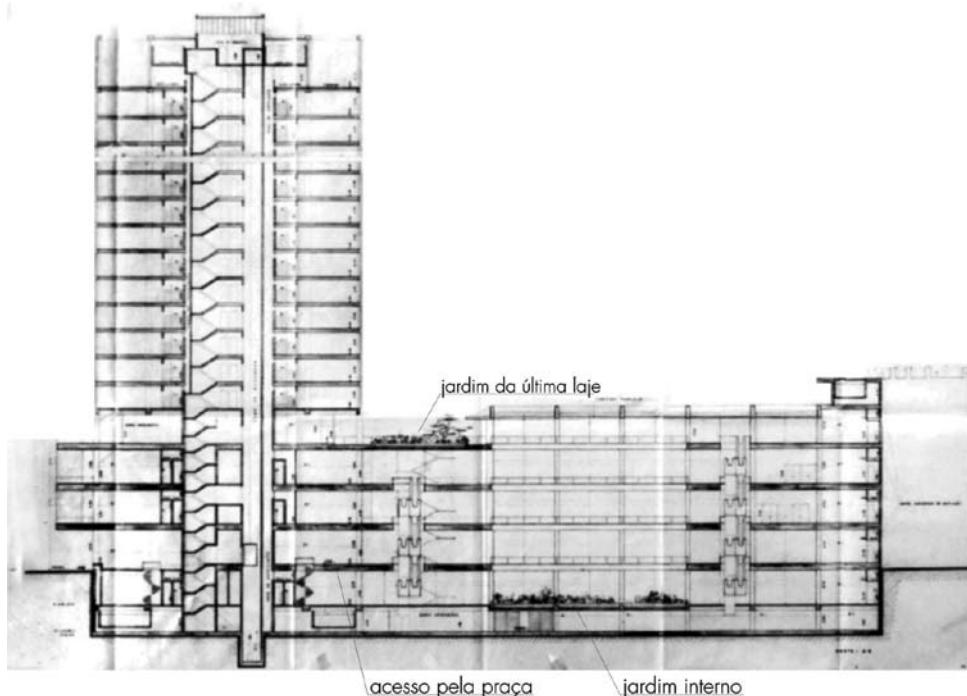
202

Enquanto este embasamento ocupa todo terreno nos limites do lote, a torre implanta-se no vértice da Avenida São Luiz com a rua Dom José Gaspar – existente na época da construção e posteriormente incorporada à Praça homônima. A decisão desta implantação respeita o conjunto arquitetônico da avenida São Luiz dando continuidade ao paredão de edificações contíguas.

Os acessos são separados de maneira a tornar um pouco mais limitado o acesso à torre. Os elevadores e as escadas de circulação vertical da torre localizam-se em um espaço entre as lojas do pavimento térreo com frente para a Praça Dom José Gaspar. Ali, é necessária identificação para acessar os espaços restritos. Quem adentra deixa de ser anônimo para se tornar um indivíduo com identidade passível de aprovação, ao contrário do que ocorre na galeria onde os acessos são praticamente ilimitados.

O desenho da galeria apresenta pelo menos três “praças” bem delimitadas que se configuram como espaço de permanência: aquela localizada no pavimento inferior (nas proximidades do jardim interno), a da última laje da galeria comercial e a grande área de acesso ao edifício entre os acessos da Praça Dom José Gaspar e da rua Basílio da Gama. Esses três espaços são claramente apresentados como espaços de convívio, no entanto, é

possível afirmar que toda galeria apresenta-se também como um espaço de forte urbanidade.



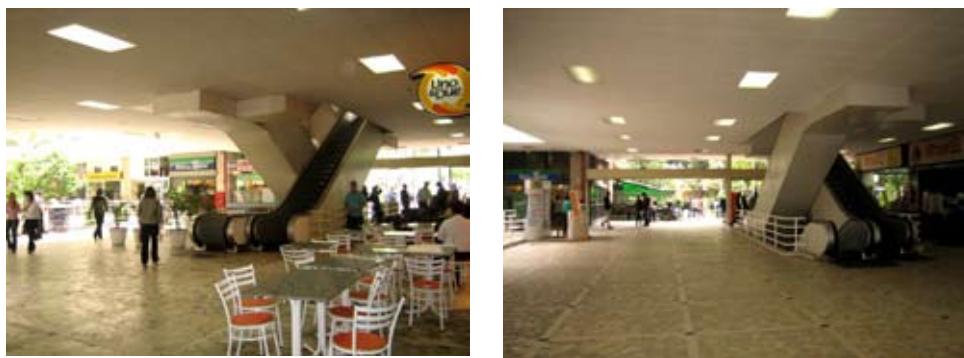
173. As 3 “praças” da galeria. Base: FERRONI, 2008, p. 167.

Esse atributo do edifício é ainda mais ressaltado por se colocar dentro de um contexto urbano vinculado com outros espaços de tipologia semelhante. Conforme apresentado no capítulo 03, a área do Centro Novo apresentava diversos edifícios que possuíam essa possibilidade de circulação nos pavimentos térreos. Assim, passeios alternativos eram estimulados por esses desenhos. No entanto, o embasamento do edifício Metrópole se destacava pela capacidade de desdobrar esses passeios por níveis acima do nível térreo.

203

Todo espaço arquitetônico parece invadido de elementos urbanos, o dentro e fora do edifício, mais do que nunca, estão intimamente relacionados e com limites pouco definidos. Aqui, não mais rampas, mas escadas rolantes, elementos mecânicos, realizam a ligação entre os pavimentos inferiores e superiores. Elas facilitam o deslocamento, uma vez que permitem que os transeuntes se desloquem sem esforço físico. O deslocamento vertical é contínuo, seguindo o ritmo das massas que adentram o edifício.

Essa vitalidade do espaço urbano ao redor do conjunto se prolonga para o interior do edifício. Os diversos níveis da galeria comercial colocam-se quase como terraços voltados para a Praça Dom José Gaspar. No conjunto Metrópole, o dentro e o fora do



174/175. Escadas rolantes e o deslocamento contínuo pela galeria – pavimentos térreo e 1^a sobreloja.
Fotos: autora, 2010.



204

176. Croqui da galeria – escadas rolantes e circulação. Fonte: HABITAT, 1960, p. 07

prédio encontram-se bastante relacionados. A visão das copas das árvores da Praça à frente invade os diversos níveis que são abertos, sem fechamento de caixilharia ou outro elemento artificial. Esta mesma solução arquitetônica permite que os barulhos da rua e os sons da praça invadam este espaço arquitetônico não muito bem definido.

A circulação dos usuários pelo edifício coloca-os diante de uma variedade de vistas, cores e elementos arquitetônicos, semelhantes àquelas propostas por Le Corbusier quando descreve seu “promenade architecturelle”. Ao adentrar o edifício, a luz natural da rua é gradualmente substituída por uma iluminação artificial. Ao caminhar em direção ao centro do edifício, a situação modifica-se e a iluminação zenital mistura-se no ambiente. Três fontes de luzes inundam o ambiente no nível térreo: o acesso pela Praça e pela rua Bráulio Gomes e o vazio central. O deslocamento entre os outros pavimentos expõe a diversidade de visuais possibilitada pela ausência de fechamento do volume promovendo uma interação visual com o entorno.



177/178. Mezanino e a copa das árvores. Fotos: autora, 2010.

Dessa forma, é possível afirmar que o conjunto Metrópole apresenta-se como um dos melhores exemplares da relação entre os térreos dos edifícios modernos com seu entorno, ao enfatizar, a partir de sua galeria, a relação entre espaços internos e o lugar onde o edifício se insere, prolongando ainda a vitalidade urbana para outros níveis.

No caso do Conjunto Zarvos, utilizou-se dos níveis natural do terreno como elemento fundamental para a proposta de implantação. Multiplica-se o número de lojas não somente pela criação dessa rua interna, mas pela duplicação do corredor de lojas pelos dois níveis. O conjunto é formado por duas torres e uma galeria comercial que realiza a ligação entre as Avenidas São Luiz e Consolação.

O empreendimento foi realizado por Nicolau Zarvos, que deu nome ao conjunto, e que iniciou a compra dos vários terrenos ainda na década de 1940 (LEFEVRE, 2006). A área final para construção era de 3.980 m², como consta na prancha com desenhos para aprovação na Prefeitura.



205



179/ 180/181. Lote de implantação do Conjunto Zarvos em três momentos: 1930, 1950 e 1970. Desenhos da autora, 2010.
Base: SARA-Brasil, VASP e Gegran

20b



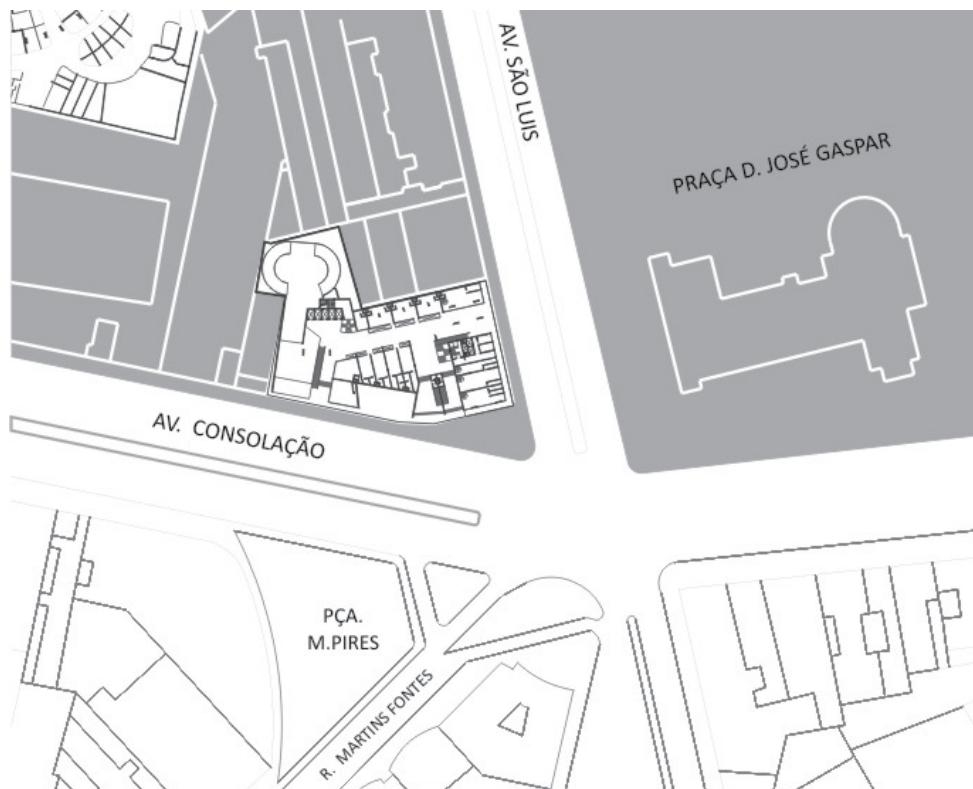
182. Conjunto Zarvos no cruzamento de duas importantes avenidas: São Luiz e Consolação. Foto: acervo Condomínio Zarvos.

O projeto inicial³ foi elaborado pelo arquiteto Júlio Neves, no ano de 1958, sendo a última versão – a que foi construída – aprovada nos primeiros anos da década de 1960. A versão inicial foi encontrada na pesquisa realizada no arquivo do escritório

3. O desenho a que se refere o texto apresenta um carimbo de aprovação do Departamento de Arquitetura da Prefeitura Municipal com data de 18 de dezembro de 1958.

do arquiteto e apresentava a ideia de dois corredores de lojas dispostos perpendicularmente um ao outro. No entanto, não foram encontradas outras informações sobre esse projeto inicial.

O desenho final da galeria se aproveita da diferença de nível de mais de quatro metros entre as duas vias de maneira a construir duas passagens que se relacionam intimamente a partir de escadas fixas, rolantes e elevadores. Os espaços comerciais se colocam em uma planta em “L”. Nessa disposição, nas proximidades de cada acesso é apresentada a possibilidade de se deslocar para o outro piso, acima ou abaixo dependendo por onde o pedestre acessa. No caso de continuar até o fim do percurso é possível apreciar as diversas lojas que se voltam para a galeria.

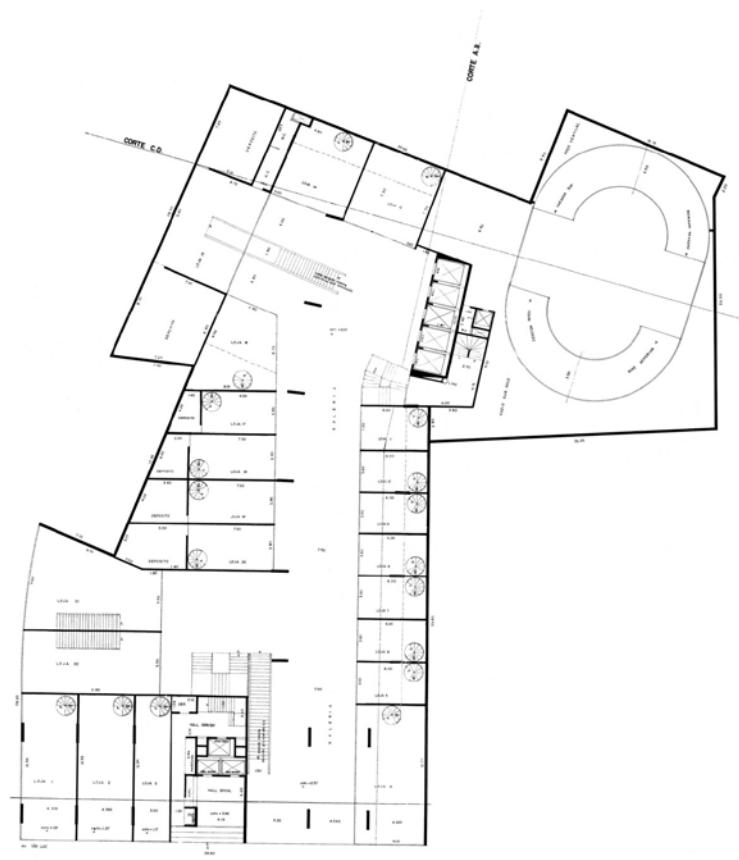


207

183. Conjunto Zarvos - edifício na quadra. Desenho da autora, 2010.

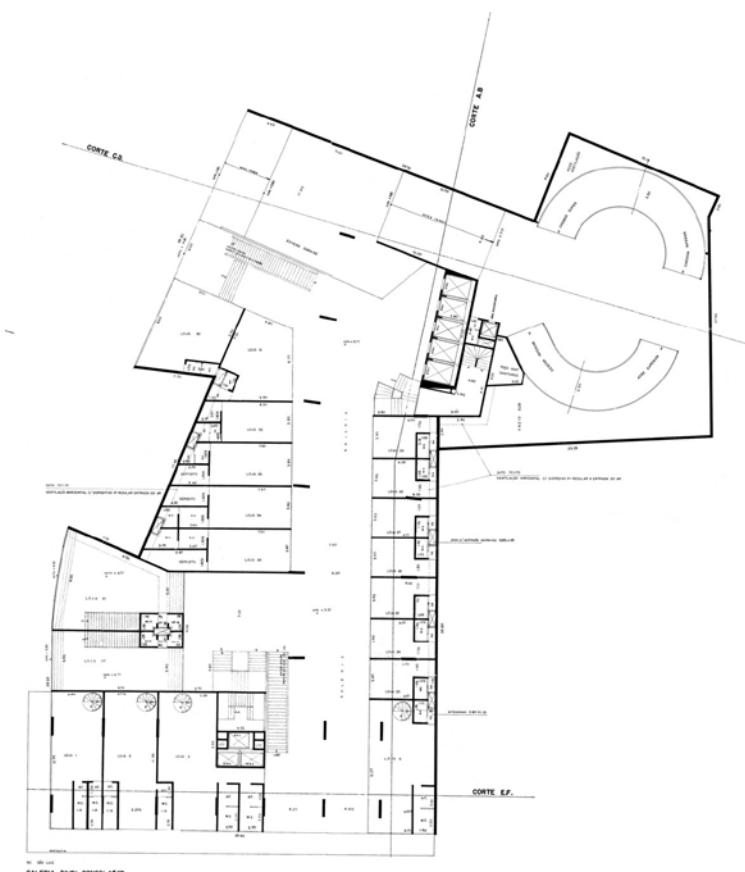
Acima do corredor de lojas que se acessa pela Avenida São Luiz, encontram-se aberturas na laje e um balcão em balanço (referente ao patamar de uma das escadas) de maneira que um jogo de luzes e visuais torna mais interessante o percurso. Essas aberturas feitas entre a circulação e as lojas do nível superior da galeria passam a ideia ao transeunte do pavimento inferior de que se trata de uma passarela.

Ao todo, são 35 espaços comerciais com áreas que variam de 20 até 60m². São ocupados por lanchonetes, cafés, restaurantes,

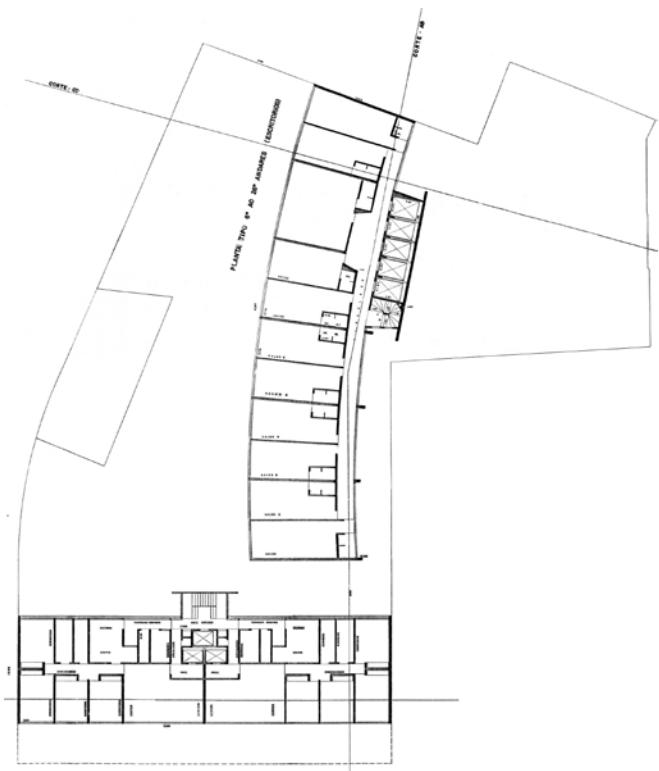


GALERIA NIVEL SÃO LUIZ

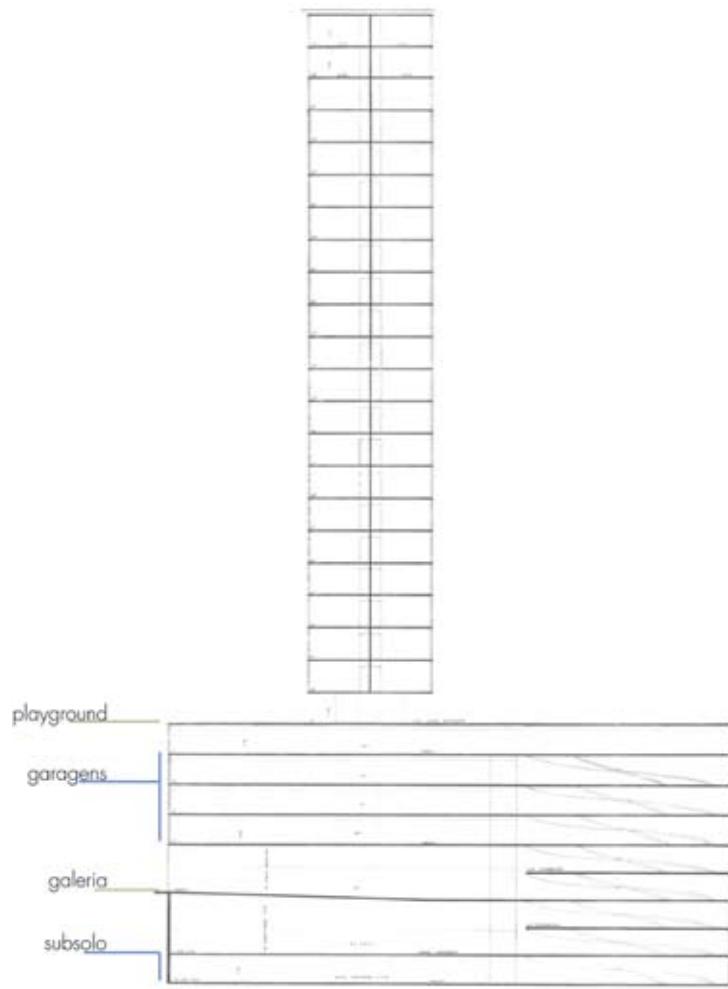
208



184. Acima, galeria acesso pela Avenida São Luiz. 185. Abaixo, galeria acesso pela Avenida Consolação. Fonte: Escritório Julio Neves Arquitetura.



209



186. Acima, plantas das torres comercial e residencial. 187. Abaixo, corte do conjunto. Fonte: Escritório Julio Neves Arquitetura.



188/189/190. Percurso na galeria a partir do acesso pela avenida São Luiz. Fotos: Condomínio Zarvos (2008).

seu acesso ocorre pelos cinco elevadores que se implantam no vértice da planta da galeria. Uma portaria exige identificação para entrar no edifício. Cada andar apresenta onze salas comerciais com áreas variando entre 25 e 45 metros quadrados.

Acima da galeria comercial foram construídos quatro pavimentos reservados ao estacionamento de veículos. No total, são disponibilizadas 398 vagas nesses espaços e também nos subsolos do edifício, uma quantidade alta se comparada aos padrões da época. Esse espaço superior reservado para estacionamento é marcado discretamente no embasamento pela presença de brises na fachada voltada para a Consolação, enquanto na vista da avenida São Luiz aparece somente como uma superfície lisa acima da abertura da sobreloja. O acesso a essa área de veículos se dá pela Avenida Consolação ao lado do acesso de pedestres.

escolas de línguas, livrarias, agências de turismo, salão de beleza, entre outros. Seis lojas voltam suas vitrines para as vias, localizadas nas cotas mais baixas do perímetro, e apresentam um pé-direito bastante alto - o que permite a presença de sobrelojas acessadas por escadas.

Acima do embasamento encontram-se as duas torres com diferentes atividades. A torre de apartamentos residenciais tem 21 pavimentos e implanta-se de frente para a avenida São Luiz, sendo seu acesso realizado por um pequeno hall implantado ao lado do acesso da galeria comercial. A presença de uma grade e um portão restringe a entrada, o que não acontece na galeria comercial onde o trânsito é livre. Estão dispostos dois apartamentos de quatro dormitórios em cada andar.

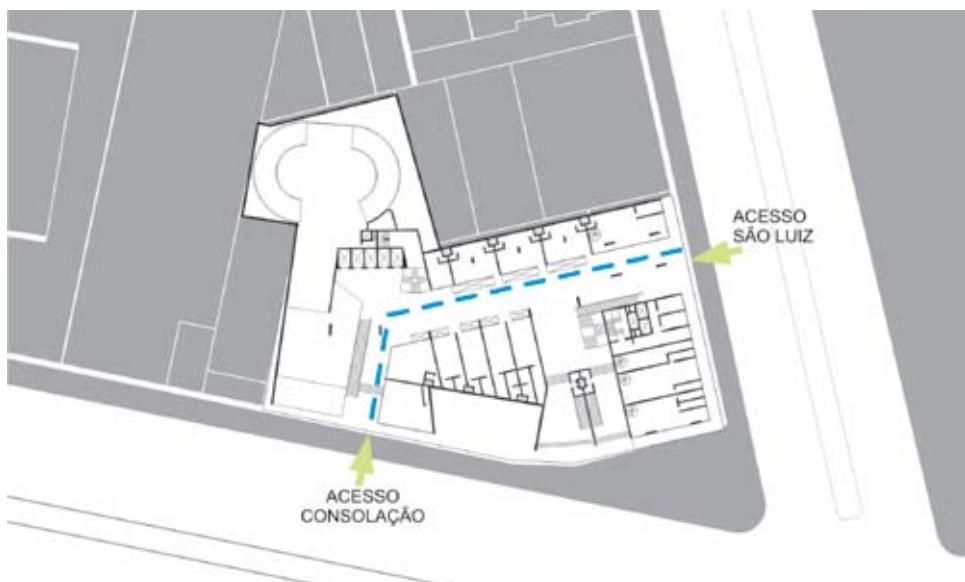
A torre de escritório localiza-se nos fundos do lote e

O piso de transição, na última laje do embasamento, abriga uma área de lazer para o edifício residencial. As duas torres implantam-se sobre o embasamento e suas plantas colocam-se quase perpendiculares.

O acesso pela rua São Luiz não é tão convidativo quanto o do Conjunto Metrópole. No entanto, uma marquise de concreto, um vão de quase dez metros e o nome da galeria anunciam uma possibilidade de passagem pelo conjunto. O percurso se dá em um ambiente revestido de materiais claros e um pé-direito alto. Ao fim do trajeto nesse pavimento, observa-se uma área vazia entre as lojas, escadas rolantes e área de espera do elevador. Ali também há a possibilidade de mudar de nível pelos elevadores ou pela escada ao seu lado.

O acesso à galeria pela Avenida da Consolação não é tão atraente quanto o acesso pela rua São Luiz. Como o piso da galeria encontra-se 50 centímetros acima do nível da calçada, foi necessário construir uma escada e uma rampa de acesso. Além desses dois, um terceiro elemento apresenta-se no vão de acesso: uma escada rolante que liga este nível ao inferior. A presença dessa escada coloca-se mais como um limite ao acesso do que uma possibilidade de deslocamento, tornando a entrada muito menos convidativa.

211



191. Conjunto Zarvos - implantação no lote e acessos. Desenho da autora, 2010.

No entanto, o nível da Consolação apresenta um espaço bastante diferenciado ao fim do seu percurso: uma grande abertura com vista para a Praça Dom José Gaspar. Uma escada e uma rampa convidam a subir um pouco mais de um metro acima do nível da galeria e chegar a um espaço de parada no percurso e de



192/193. Acesso ao conjunto pela Avenida Consolação.
194. Acesso ao conjunto pela Avenida São Luiz.
Fotos da autora, 2010.

contemplação do entorno, como um terraço mais resguardado. O edifício Zarvos é conhecido por ter abrigado o bar Paddock. Famoso pela clientela boêmia, especialmente na década de 1960, o estabelecimento localizava-se no espaço ao lado desse terraço.

Além desse espaço, nos primeiros anos de funcionamento, era possível ver a qualquer hora do dia atores, jornalistas, arquitetos, professores, entre outros, percorrendo os dois níveis da galeria em busca de periódicos e livros importados - que poderiam ser adquiridos nas livrarias do lugar -, cortando o cabelo, planejando viagens, entre tantas outras atividades possíveis naquelas dependências. Os dois edifícios apresentam uma intensa relação com o lugar em que se implantaram e marcaram a década de 1960 pela presença constante de pessoas deslocando-se e utilizando-se de seus espaços, público que buscava diversão, trabalho e serviços, facilmente encontrados nesses lugares.



195. Perspectiva do conjunto. Fonte: Julio Neves Arquitetura.

4.2

A PRESENÇA DE DUAS ESCALAS DIFERENCIADAS NOS EDIFÍCIOS ESTUDADOS

A propósito da relação de continuidade que estes edifícios estabelecem com seu entorno, é importante enfatizar que seus espaços se tornam mais atraentes e acolhedores à medida que a escala humana é trabalhada nos pavimentos térreos. Enquanto as grandes torres relacionam-se à escala das novas avenidas e com a metrópole pelas dimensões que atingem e pelo grau de complexidade programática, os térreos relacionam-se com a escala do pedestre que se deslocam nas calçadas.

Nos espaços aqui estudados, a arquitetura moderna conseguiu atingir uma boa relação com os transeuntes da região ao trabalhar a escala local no térreo dos edifícios, privilegiando os pedestres. Enquanto os arranha-céus modernos construídos naquele momento relacionavam-se com essa escala metropolitana da cidade, atingindo alturas e níveis de complexidades até então não vistos na cidade, os térreos realizavam uma transição ao trabalhar a escala humana com diversos elementos arquitetônicos.

213

Alguns elementos contribuem para tornar atrativo e acolhedor esses espaços, entre eles a presença de marquises, jardins internos e mezaninos, a implantação do projeto no lote, evitando espaços residuais e adequando a iluminação artificial e natural, entre outros.

As grandes entradas atraem para espaços delimitados, com pés direitos relacionados à dimensão humana e apresentam outra possibilidade de deslocamento. Aberturas generosas deixavam clara a possibilidade de se deslocar e mostravam o programa existente em seu interior: lojas, salões, cafés, e tantas outras atividades. O acesso às galerias comerciais, com novos caminhos e percursos – conforme já apresentado no capítulo 03 - deveria ser facilitado de maneira a atrair os transeuntes.

A altura dos espaços internos traz os passantes a um espaço limitado visualmente que se relaciona mais diretamente com a altura do homem, ao contrário da altura das fachadas. Pela legislação do período, o pé direito nas galerias deveria ser de no mínimo quatro metros. Deslocando-se por conjuntos arquitetônicos altos e contínuos, como os da rua Marconi ou da Xavier de Toledo, uma pessoa pode se sentir incomodada, com as possibilidades de perspectivas visuais monótonas ou esmagadoras.

Ainda no VIII CIAM, o arquiteto alemão Walter Gropius também defendia que o efeito psicológico das construções sobre o homem estava relacionado à escala humana. Quando tratado de maneira harmônica traria resultados tão interessantes quanto o centro de Veneza, cuja beleza estaria diretamente relacionada à disposição de edifícios nos espaços, e a harmonia entre eles, além do valor da proporção, do espaço e da cor que eles proporcionariam. Porém, quando não se consegue trabalhar bem estes elementos, sérias consequências podem acontecer aos usuários daquele espaço. Os dois extremos que surgem em função disto são a claustrofobia – medo de espaços pequenos – e a agorafobia – pavor a espaços abertos.

Essa seria uma crítica presente nos espaços públicos criados pela arquitetura moderna: a sua disposição e a busca por edifícios isolados de maneira a garantir insolação e iluminação (melhores condições sanitárias), mas também melhor possibilidade de apreciação. Esta situação muitas vezes criava espaços áridos e pouco convidativos à permanência.

214

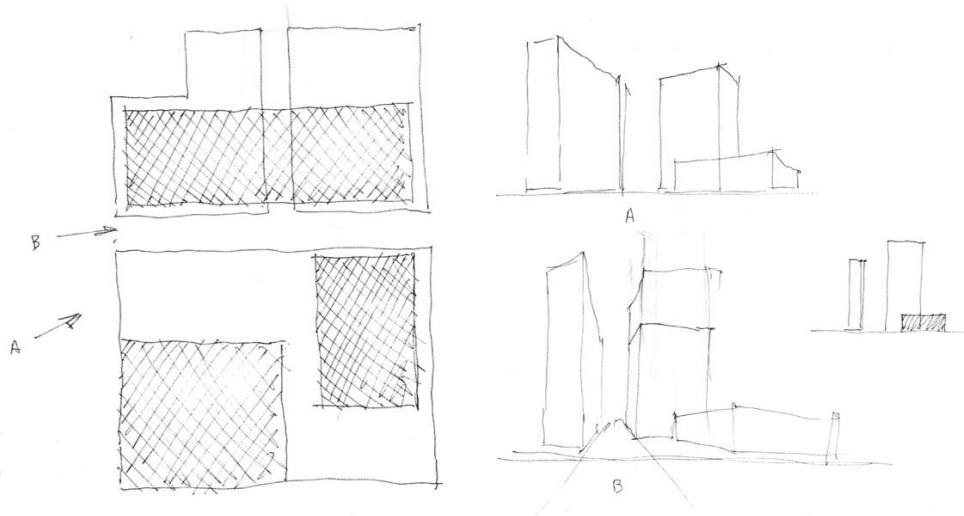
Para os arquitectos modernos, a vida coletiva resultava fundamentalmente das relações quantitativas e distributivas entre habitação e equipamentos, estabelecidas por uma grelha abstracta que, aplicada à cidade, produziria o seu bom funcionamento (LAMAS, 2004, p.340).

Alguns espaços modernos conseguem trabalhar muito bem essa relação entre cheios e vazios, e entre as diferentes escalas. Um bom exemplo seria o conjunto para o Federal Center (1964) em Chicago, projetado por Mies van der Rohe. A implantação de seus três volumes (duas torres altas e um pavilhão) garante uma praça que ganha importância ao liberar um espaço precioso de passagem em meio ao denso conjunto de arranha-céus do Centro de Chicago. Talvez o conjunto não ganhasse a mesma dimensão urbana se não se implantasse naquele contexto.

Segundo Carter, o Governo Federal norte-americano iniciou, na década de 1950, a construção de alguns centros administrativos e judiciários nas maiores cidades do país (CARTER, 2003). Responsável por esse conjunto em Chicago, Mies van der Rohe (em conjunto com outros escritórios locais) pensou em um complexo com acesso facilitado e integrado com o tecido urbano.

Ali, a disposição dos edifícios por duas quadras mostra-se bastante interessante. A praça funciona como uma esplanada

onde os dois volumes verticais e um horizontal implantam-se de maneira bastante harmônica. O que parece uma implantação tradicional dos edifícios revelou-se um elaborado estudo por parte do escritório de Mies van der Rohe, de maneira que os térreos dos edifícios eram visualmente transparentes pela presença dos pilotis e de volumes de vidros, enquanto que o aparecimento do conjunto em meio à trama urbana tivesse um certo impacto para os pedestres e os veículos que se deslocavam pela quadra (LAMBERT, 2001).



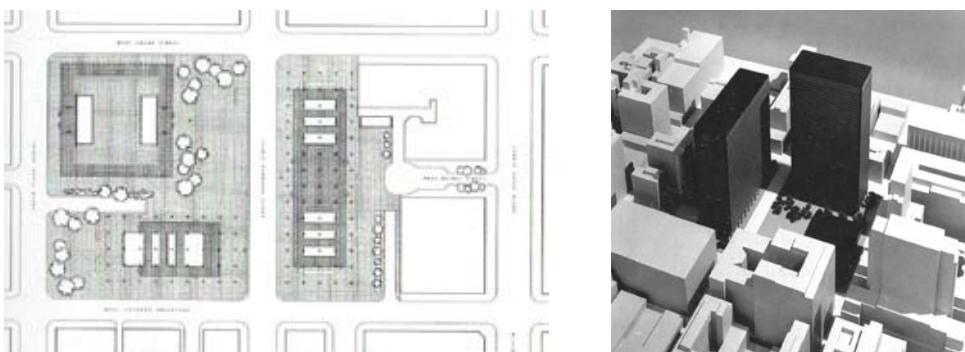
215

196. Estudo das visuais do conjunto arquitetônico do Federal Center, em Chicago.
Fonte: LAMBERT, 2001, p. 408

A disposição final tem o United States Court House Building (atualmente chamado Everett McKinley Dirksen Building) na porção mais a leste da praça. Implantado sem recuo em relação aos limites do lote, seu pavimento térreo apresenta grande transparência possibilitada pelos pilotis que liberam grande parte do térreo para circulação no espaço público e pelo volume de vidro que controla o acesso restrito ao edifício. Abaixo de seus 30 andares, a esplanada livre abre-se lentamente àqueles que se deslocam pela região do Loop que concentra os primeiros arranha-céus da cidade. Estes servem de fundo para aquele espaço público.

Perpendicular ao United States Court House Building, encontra-se o Administrative Office Building (hoje John C. Kluczynski Building) com 42 andares. Entre eles, uma avenida – a Deacon Street – com tráfego de carros em seu leito. Essa disposição apresenta uma paisagem marcada por uma perspectiva que tem em seu primeiro plano edifícios escuros de vidro e ao longo da via um conjunto mais colorido. Do lado oposto ao United States Court House Building, implanta-se o posto dos correios america-

no, volume baixo que se assemelha aos famosos pavilhões do arquiteto alemão. Entre o conjunto, a escultura vermelha de Calder estabelece um contraponto com os edifícios de aço pela forma flexível e marcante em meio aqueles edifícios de aço e vidro tão sóbrios. Alguns recantos com bancos estão presentes na praça como espaços de permanência.



197/198. Implantação dos edifícios. Fonte: CARTER, 2003, p.135. Maquete do conjunto arquitetônico. Fonte: LAMBERT, 2001, p. 408



199. Conjunto arquitetônico do Federal Center. Fonte: CARTER, 2003, p.133



200. Implantação dos edifícios. Fonte: CARTER, 2003, p.133

Este conjunto apresenta-se como um contraponto às fortes críticas à arquitetura moderna e seus espaços urbanos. Nesse espaço, pessoas passam e permanecem. Um oásis em meio às

quadras tão densas de edifícios no Centro de Chicago. A inovação do projeto de Mies refere-se à relação do conjunto com seu entorno e à interrupção da morfologia da área com a liberação da quadra.

A possibilidade de criar espaços mais aprazíveis nesta região aconteceu por meio do desenho dos pavimentos térreos. No caso do Centro Novo, os lotes já estavam configurados e a legislação urbana limitava as possibilidades de implantações diferenciadas. Também se mostrava complicado um distanciamento que proporcionaria desenhos de cheios e vazios dos conjuntos arquitônicos mais interessantes.

As marquises realizam a transição entre espaço interno e externo de maneira acolhedora. É uma proteção que o edifício coloca no espaço urbano contra sol ou chuva, mas também fractiona as grandes dimensões das fachadas, a exemplo da Galeria Califórnia, onde os altos pilotis em “V” e a marquise configuraram o desenho da fachada e marcam o acesso ao edifício. Também no Cine Ufa-Palace (1936), projetado por Rino Levi, a presença da marquise associada à colunata de acesso ao edifício torna mais evidente o acesso ao mesmo.

217

Um dos exemplos mais marcantes de marquise a acolher transeuntes e convidar à entrada era aquela existente na Galeria R. Monteiro. Com seu desenho arrojado, o elemento avançava além do corpo do prédio e diminuía a sensação de altura do vão de acesso à galeria. Outro recurso utilizado neste edifício é o recuo do conjunto de lojas da galeria comercial em relação ao volume do embasamento. As salas de escritório localizadas acima das sobrelojas projetam-se acima delas criando um vazio entre a projeção deste volume e as lojas que poderiam funcionar como área de espera ou permanência do público passante da agitada região comercial.

A altura da marquise na fachada é essencial para garantir essa sensação de acolhimento na entrada do prédio. Em geral, o pé-direito das galerias é de quatro metros, conforme sugerido pela lei 5.114, de 28 de fevereiro de 1957, e as marquises em geral se implantam acima do nível do forro. Uma altura mais elevada quebraria a relação com a altura humana, anulando a sensação de acolhimento. Um exemplo disto é a marquise construída na fachada principal do Cine Ipiranga, onde a busca da monumentalidade típica dos edifícios de cinema da época foi assegurada pela altura dos pilotis e da marquise. Estes elementos

relacionavam-se muito mais com as dimensões da Avenida Ipiranga do que com a de seus usuários.

Em alguns casos, essa delimitação dos acessos é realizada por outros elementos do próprio edifício. No caso do Copan, os balcões das sobrelojas avançam sobre as entradas funcionando como superfícies de proteção em que se projetam os acessos ao prédio. Desta maneira, o grande volume do embasamento apresenta-se mais aprazível à altura do pedestre, mesmo com as grandes dimensões de seu volume horizontal.



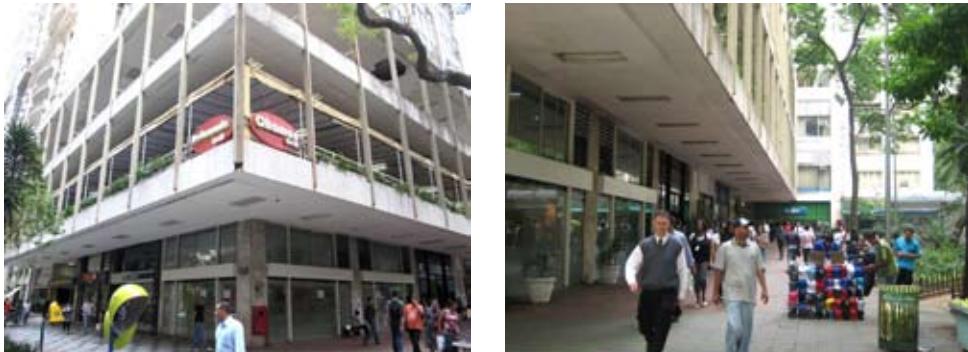
218



201/202/203. Marquise e balcões: Cine Ipiranga, Copan e R. Monteiro respectivamente. Fonte: Habitat, 1964, p.19. Fotos: autora (2010).

No edifício Metrópole, os andares da galeria acima do pavimento térreo projetam-se quatro metros sobre as calçadas. Esta projeção do volume sobre o espaço público suaviza a chegada do edifício ao solo urbano. Também funciona como uma espécie de proteção para os transeuntes da região. A construção destas varandas que avançam com relação aos limites do lote foram negociadas com a Prefeitura, uma vez que a legislação permitia apenas a construção de marquises projetadas sobre o alinhamento do recuo (CUNHA JR, 2007).

Os arquitetos foram obrigados a recuar o posicionamento dos guarda-corpos associados aos perfis das fachadas, reduzindo em um terço a largura das varandas, pois a legislação em vigor permitiria apenas a construção de marquises projetadas até 1,20 metro dos limites do lote⁴, tendo sido necessário negociar o seu uso com a Prefeitura. A aprovação veio diretamente de Prestes Maia, prefeito à época da construção (CUNHA JR, 2007).



204/205. Projeção da galeria sobre a rua. Fotos da autora, 2010.

Outro fator que contribuía para tornar os espaços modernos mais atrativos e acolhedores aos pedestres seria a relação com outras artes. Ainda no VIII CIAM, Sert defendia que “*a reuniting of the plastic arts will enrich the architectural language, and this collaboration will help architecture itself develop greater plastic value – a more sculptural quality*” (INTERNATIONAL CONGRESS OF MODERN ARCHITECTURE, 1952, p.14).

219

Essa discussão sobre a síntese das artes⁵, que ganhou muita força na década de 1950, refletiu-se nas novas construções pela cidade que apresentavam em seus espaços obras de arte que se relacionassem diretamente com a arquitetura proposta: painéis, murais, esculturas, entre outros.

Mario Pedrosa já apontava os murais cada vez mais comuns espalhados pela cidade: “está na moda a pintura mural. Portinari, Di Cavalcanti, Clóvis Graciano entre outros monopolizam as paredes disponíveis em São Paulo. Por aqui mesmo não faltam troca-tintas para as cobrir de garatujas ilegíveis” (PEDROSA, 1981, p. 53). Maria Cristina Campos apresenta um levantamento

4. Essa condição era obrigatoria para os edifícios construídos na zona central, conforme artigo 32 do Código Arthur Saboya e ratificado pela Lei nº 4.615 de 31 de janeiro de 1955.

5. O tema se caracterizou pelo incentivo ao trabalho integrado de pintores, escultores, arquitetos e paisagistas. Relaciona-se diretamente às discussões do VIII CIAM. Segundo Fernandes: “a introdução de elementos murais e esculturais oferecia à arquitetura recursos expressivos que iam além da linguagem abstrata e técnica do funcionalismo” (FERNANDES, 2006, p.03).

dos principais painéis modernos dos edifícios de São Paulo, destacando os temas, técnicas e estado de conservação deles. Utilizados inicialmente em residências unifamiliares, os painéis e murais começaram a aparecer em São Paulo também nas torres dos edifícios modernos de maneira a tornar esses edifícios um pouco mais atrativos (CAMPOS, 2001).

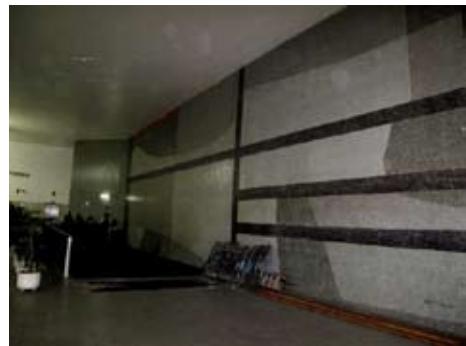
Na região do Centro Novo, a presença de obras de arte nos térreos também contribuiu para uma relação mais harmônica entre os arranha-céus e seus usuários. Na sede do jornal Estado de São Paulo, os painéis de Emiliano Di Cavalcanti na fachada e de Clovis Graciano no interior do edifício apresentam-se como uma bela contribuição à arte pública. No entanto, sua implantação no vértice do edifício mostra-se como imprópria, uma vez que tem dificultada sua apreciação por pedestres – que dificilmente conseguem apreciar a obra com o distanciamento físico necessário devido à implantação do edifício, junto a um cruzamento de importantes vias – e por veículos que passam com velocidade (LOURENÇO, 1991).

Na galeria Califórnia, o painel de Portinari localizado próximo às rampas de acesso ao cinema tenta chamar atenção dos passantes. A composição abstrato-geométrica mostra-se como um diferencial na obra do artista e foi bastante criticada por Mario Pedrosa⁶. Além desses dois exemplos, é possível apontar o painel de Antônio Bandeira do Instituto dos Arquitetos do Brasil de 1952, as composições de formas geométricas de Bramante Buffoni, na fachada da Galeria Nova Barão, o painel “Alegoria às Artes” de Di Cavalcanti, implantado no Teatro Cultura Artística (projeto de Rino Levi, 1947-49) e os painéis desse mesmo autor no edifício Montreal, de Oscar Niemeyer.

A transição entre escala urbana e a escala humana é realizada também visualmente pela presença dos volumes horizontais dos térreos que alojam as grandes torres. O embasamento suaviza a chegada da torre ao solo quando afasta visualmente o volume vertical das visuais dos passantes da região. O desenvolvimento desta tipologia realizou-se lentamente no Centro, mas se consolidou de maneira efetiva a partir de 1950.

Um dos pressupostos da arquitetura moderna era o isolamento do edifício no lote. Lamas (2004) defende que as quali-

6. Mario Pedrosa critica fortemente Portinari e “seu grotesco Mondrian em vidrotil em uma parede desse aborto colossal de Oscar Niemeyer que é o prédio Califórnia da Rua Barão de Itapetininga, em São Paulo” (PEDROSA, 1991, p. 52).



206/207. Di Cavalcanti na sede do jornal Estado de São Paulo Painel de Portinari na Galeria Califórnia. Fotos: autora, 2010.

dades arquitetônicas dos edifícios modernos necessitam de isolamento para serem apreciadas. Indica ainda que a própria Carta de Atenas faz apologia do edifício alto e isolado em lugar de destaque, que se impõe à paisagem e proporciona ar, sol, vistas e salubridade. O artigo 29º da Carta de Atenas já declarava: “as construções elevadas erguidas a grande distância umas das outras devem liberar o solo para amplas superfícies verdes” (CARTA DE ATENAS, 1933).

A morfologia da cidade moderna assentará em coleções de objectos isolados, albergando as suas funções e bem orientados pelo sol, arejados e afastados uns dos outros. Não é uma morfologia de espaços urbanos, de ruas, praças, avenidas, largos, mas de volumes e objectos pousados no território (LAMAS, 2004, p. 307).

221

A maioria dos edifícios se implantou ainda no limite do lote, fruto de uma legislação antiga que via este recurso como necessário para garantir um padrão estético para as vias. São exemplos a lei nº2332, de 9 de novembro de 1920; lei nº3427, de 19 de novembro de 1929; o ato nº663, de 10 de agosto de 1934; e o decreto-lei nº75 de 11 de fevereiro de 1941. No entanto, alguns edifícios modernos conseguiram realizar desenhos originais, mesmo com essa legislação rigorosa e com lotes definidos.

Especialmente a partir da década de 1950, muito dos edifícios modernos do Centro de São Paulo tentaram implementar a ideia da torre solta sobre embasamento. Buscava-se uma negociação com os técnicos da Prefeitura de maneira a garantir alturas maiores em contextos urbanos de conjuntos arquitetônicos contínuos com gabaritos pré-estabelecidos. A partir do estudo da legislação existente, dessa negociação com a Prefeitura e de estudos de implantação foi possível construir alguns edifícios no Centro que configuravam uma tipologia.

O embasamento - que oferecia funções comerciais e serviços, tornando mais rentável os empreendimentos - acomodava as torres de apartamentos residenciais, hotéis ou salas de escritório e ocupavam todos os limites do lote.

O mapa a seguir mostra de maneira marcante a diferença que se estabeleceu entre os edifícios localizados na região próxima a três importantes vias executadas em função do Plano de Avenidas: avenidas Ipiranga, São Luiz e rua da Consolação. Nesta área, as torres colocam-se como objetos isolados diferenciando-se claramente das quadras próximas.



222

208. Alguns edifícios modernos com a tipologia embasamento-torre. Base: GEGRAN (1970). Intervenção da autora, 2010.

No entanto, muitas vezes essa tipologia buscava reforçar o isolamento da torre a partir da criação de pequenos apêndices que fariam a ligação com os conjuntos vizinhos. Esse é o caso do edifício Itália. Buscando reforçar essa ideia de torre isolada, especialmente por se localizar em um dos mais importantes cruzamentos do Centro Novo, o volume do embasamento tem uma altura menor do que permitia a legislação do período. Além disso, dois volumes baixos - implantados acima do embasamento - ajustam-se às edificações vizinhas e servem como pano de fundo para a alta torre, liberando a torre do contato direto com

o conjunto contínuo da avenida São Luiz (RIBEIRO, 2010). Esse recurso de projeto estimula a visão de uma torre mais imponente e monumental reforçando a posição de esquina.



223

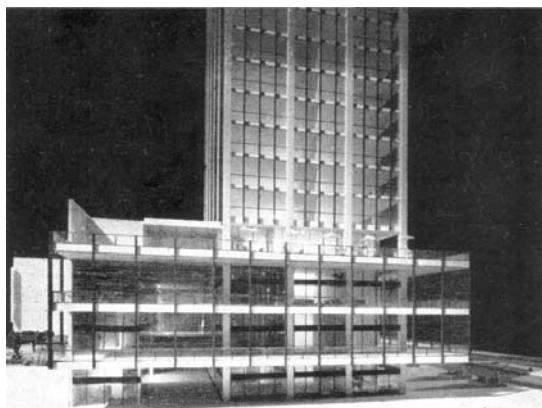
209/210/211. Torre e embasamento do edifício Itália. Fotos: autora, 2010.

O edifício Eiffel – cujo embasamento é uma extrusão do terreno de forma quase trapezoidal (com um chanfro em uma das pontas) – recebe a torre residencial projetada por Niemeyer, que se encosta nos edifícios vizinhos. No entanto, a visão que se tem do conjunto é o de uma torre autônoma, isolada dos edifícios próximos.

No caso do Conjunto Metrópole, o embasamento aproxima-se das edificações vizinhas e realiza a continuação com os conjuntos da avenida São Luiz e da antiga rua Dom José de Barro. Essa ideia de torre isolada foi reforçada por sua implantação na galeria que se projeta por quatro andares acima do nível da rua. O autor do projeto explicou:

Analizando a situação urbanística da quadra na qual se incorpora o lote, verificou-se que a diferença de gabaritos existentes nos lotes contíguos favorecia uma solução de ‘torre’ para o prédio de escritórios, ‘encostado’, por assim dizer, à empêna do edifício limitrofe na rua São Luiz, formando o fecho da quadra com frente para o jardim da Biblioteca Municipal (GASPERINI, s.d., apud CUNHA JR, 2007, p. 121).

A ideia do embasamento funciona para reforçar a vocação comercial dos térreos da cidade e ressaltar os novos arranha-céus que se implantavam no Centro Novo, dando um novo *status* a esses empreendimentos e destacando-se no conjunto urbano.



224

212/213. Maquete do Conjunto Metrópole e construção com vizinhança. Fonte: HABITAT, 1960, p. 06. Foto: autora, 2010.

Outra característica desta nova tipologia seria a preocupação estética com as quatro fachadas do edifício. Conforme já mencionado, o tratamento das fachadas era tema de preocupação constante de Prestes Maia, uma vez que era frequente a presença das fachadas cegas dos edifícios que “aguardavam” a implantação dos vizinhos nos conjuntos contíguos. A implantação das torres acima dos embasamentos colocava em destaque as fachadas recuadas dos limites do lote e deixava clara a necessidade de cuidado com todas as faces do novo volume criado.

Atique defende que o edifício Esther foi pouparado das demolições de Prestes Maia por se tratar de um edifício que trataba as quatro fachadas de maneira homogênea, sem deixar faces nuas, que deveria funcionar como exemplo para os outros arranha-céus que seriam construídos ao longo das grandes vias (ATIQUE, 2002, p.137-8).

O embasamento que ao mesmo tempo fortalecia a relação entre o edifício e a cidade, também contribuía para ressaltar a

torre solta no contexto urbano tão amarrado pelos paredões contínuos.

4.3

A MULTIFUNCIONALIDADE COMO RECURSO DE ATRAÇÃO DOS TÉRREOS E A RELAÇÃO COM AS TORRES

Uma questão fundamental relacionada à atração de pessoas para os edifícios modernos seria a facilidade de encontrar em um mesmo espaço diversas atividades que facilitassem a vida do homem moderno, e que também tornasse interessante a utilização desses espaços. A partir da década de 1940, é possível identificar edifícios multifuncionais que apresentavam no mesmo espaço arquitetônico habitação, comércio, serviço e cultura. Este atributo era utilizado por muitos investidores na construção civil como uma maneira de garantir o sucesso de seus empreendimentos.

A ideia não era nova, mas a dimensão que ela tomou em meados do século XX trouxe uma conotação diferente em sua relação com a cidade. Na Europa, diversos edifícios residenciais utilizavam os térreos para alojar comércio, de maneira a tornar mais rentável os negócios. Mesmo os sobrados do período colonial brasileiro abrigavam nos térreos espaços de negócios da família que residia no pavimento superior. Em Paris, a tipologia arquitetônica que configurou a cidade era de edifícios de seis pavimentos onde espaços de comércio e serviço se implantavam nos térreos, enquanto as residências ocorriam acima.

225

Nos edifícios multifuncionais modernos, a diversidade de funções em seus espaços é bem maior, assim como a escala que essas atividades em um único edifício assume. Em geral são edifícios de muitos andares com torres de escritório e/ou de habitação que apresentam em seu pavimento térreo (ou em seu embasamento) áreas de lazer, comércio e serviço. O fato de agregar diversas funções num mesmo edifício relaciona-se diretamente à ideia de simultaneidade presente nas sociedades modernas.

Essa ideia apresenta-se diversa daquela defendida por Le Corbusier em seus projetos urbanos no início do século XX. Na Ville Radieuse, por exemplo, o arquiteto defendia que a separação das diferentes áreas da cidade, com funções específicas ligada

por uma rede eficiente de circulação, seria mais interessante ao homem moderno. Anos mais tarde, seus projetos para as Unidades de Habitação revelariam uma proposta arquitetônica bem diferente dessa separação funcional por zonas da cidade.

Também a Carta de Atenas, de 1933, defendia essa separação de usos e ainda apontava o zoneamento como uma ferramenta para tornar a cidade moderna mais eficiente:

Artigo 4º - O zoneamento é a operação feita sobre um plano de cidade com o objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar. Ele tem por base a discriminação necessária entre as diversas atividades humanas, cada uma das quais reclama seu espaço particular: locais de habitação, centros industriais ou comerciais, salas ou terrenos destinados ao lazer (Carta de Atenas, 1933).

Esta ideia de simultaneidade de atividades relaciona-se com os deslocamentos cada vez mais distantes e demorados para executar as funções habituais do homem moderno. Em seu texto de 1929 – “A city under a single roof” – Raymond Roof apresenta a possibilidade de construir um grande complexo edificado onde todas as atividades possam se desenvolver de maneira a economizar tempo e, consequentemente, dinheiro para o homem. Sua proposta atua diretamente sobre Manhattan, onde os congestionamentos eram cada vez mais constantes na vida de seus habitantes. Evitá-los a partir de deslocamentos curtos mostrava-se uma alternativa atraente àqueles homens modernos cada vez mais ocupados com as numerosas atividades cotidianas.

Every business man in the city must at some time have realized what an advantage it would be to live in the building where his Office is located. It is toward this ideal that real estate firms and architects should work. Whole industries should be united into interdependent developments with clubs, hotels, stores, apartments and even theaters. Such an arrangement would make possible great economies in time, as well as diminish wear and tear on human nerves⁷(HOOD, 1987, p.193).

Hood defendia que se um homem de negócios trabalha em média sete horas por dia, ainda gasta entre uma hora e meia

7. Todo homem de negócios da cidade, em algum momento, deve ter percebido que uma vantagem seria viver no edifício onde seu escritório está localizado. É por este ideal que as empresas de investimento imobiliário e os arquitetos devem trabalhar. Todas as indústrias inteiras devem estar unidas em desenvolvimentos interdependentes com clubes, hotéis, lojas, apartamentos e até teatros. Tal arranjo tornaria possível grande economia de tempo, bem como diminuiria o desgaste dos nervos humanos.

e duas horas e meia deslocando-se nas ruas. Se suas atividades fossem agrupadas em um mesmo edifício, ele raramente precisaria colocar os pés na calçada e o tempo economizado com este deslocamento poderia ser utilizado para seu lazer ou para uma produção ainda maior. Segundo Koolhaas, nessa sua abordagem, “todo movimento que contribui para a congestão – horizontal, na superfície da Terra – é substituído pelo movimento vertical dentro dos edifícios, onde ele gera descongestão” (KOOLHAAS, 2008, p.203). A dinâmica urbana se realiza dentro do edifício.

Sua proposta sugeria térreos livres para deslocamento (de veículos, pedestres e estacionamento) e se conectariam ao solo apenas por meio da circulação vertical. Os edifícios contariam com áreas de comércio e teatros (do segundo ao décimo andar), salas de escritórios (do décimo ao vigésimo quinto andar), clubes, restaurantes e hotéis (entre o vigésimo quinto e o trigésimo quinto andar) e os apartamentos nos andares acima desses. As unidades deveriam ser pensadas de acordo com o perfil dos usuários. Toda essa estrutura buscava eficiência de insolação e iluminação.

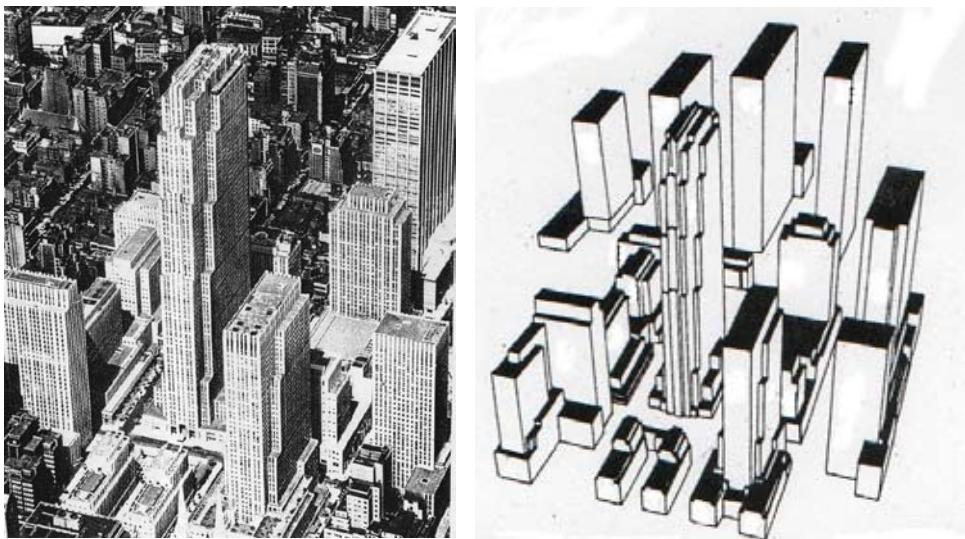
Importante enfatizar que Hood – já citado como arquiteto vencedor do concurso da torre do Chicago Tribune - foi um dos protagonistas da construção do Rockefeller Center e de vários outros arranha-céus nova-iorquinos da década de 1920.

227

No caso do Rockefeller Center, a sua ideia de várias funções em um mesmo complexo – quase que autônomo em relação à cidade – foi associada a fortes interesses financeiros. Assim como a permeabilidade, a multifuncionalidade nos edifícios apresentava-se como um recurso de rentabilidade.

O empreendimento, localizado no coração de Manhattan, foi pioneiro em sua escala, desenho e serviços oferecidos. Sua construção se iniciou poucos anos depois da Crise de 1929 e foi praticamente realizada em duas etapas: 1931-1940 e 1946-1975. O complexo conta atualmente com 21 arranha-céus implantados de maneira a estimular o trânsito pela região e belos caminhos de pedestre.

Em 1926, a ideia era a construção de uma Ópera Metropolitana, mas questões de ordem financeira acabaram por mudar o rumo do empreendimento. A primeira questão relacionava-se à implantação do edifício. Terrenos bem localizados tornavam inviável um programa que não tivesse um caráter comercial,



214/215. Rockefeller Center: vista aérea e implantação do conjunto. Fonte: TAFURI, 1980, p.482 e TAFURI, 1975, p.15.

228

enquanto que os terrenos mais afastados – e por sua vez, mais baratos – não se mostravam interessantes a um projeto dessa natureza. Outra questão seria a viabilidade econômica no empreendimento que ganhava uma complexidade cada vez maior. A aquisição dos terrenos da Universidade de Columbia pelo grupo Rockefeller, seu interesse na construção de um empreendimento naquela área e a crise econômica de 1929 garantiram a mudança do programa. Lentamente, novos usos, arranjos, número e tamanho dos edifícios cresceram de proporção no complexo e mudaram de vez o caráter do empreendimento. Entre eles, destaca-se a parceria do grupo Rockefeller com a Radio Corporation of America (RCA), uma das poucas empresas que conseguiu prosperar em meio à crise econômica de 1929 (KOOLHAAS, 2008; TAFURI, 1980).

O empreendimento inicial compreendia um complexo de quatorze edifícios com desenho *art-déco* desenvolvido por uma Comissão⁸ de vários arquitetos, desenhistas e planejadores distribuídos em 12 hectares no Centro. Tafuri demonstra a clara e absoluta conexão entre os processos de desenvolvimento do projeto e o planejamento de cada etapa de execução do empreendimento:

The major innovation, however, also stimulated by the

8. A equipe – denominada Arquitetos Associados – foi formada em 1929 por três escritórios de arquitetura Hood & Fouilhoux, Reinhard & Hofmeister e Corbett, Harrison & MacMurray que trabalhavam inicialmente num esquema de competição entre projetos, até que se chegou ao partido final, desenvolvido e discutido exaustivamente por todos (KOOLHAAS, 2008). Raymond Hood pode ser considerado coordenador geral do projeto pelo papel que assumiu durante todo desenvolvimento do projeto e obra.

unusual scale of the Rockefeller Center development, was precisely the rational organization and minute planning of the design and execution at all levels. Rockefeller Center demonstrated how a large-scale undertaking coordinated as unit could immediately give rise to a new organization of the building economy. Planning and design became scientific and supraindividual in a concrete way, quite beyond any ‘ideology of the anonymous⁹ (TAFURI, 1980, p.466).

Seu programa incluía salas de escritório, sedes de empresas, espaços comerciais, lojas, cafés, auditório, estúdios de rádio e de televisão, teatro, um centro de artes, além de jardins e espaços públicos. Com relação à implantação, os edifícios ganham maior densidade na área próxima à Sexta Avenida – onde se encontra o edifício R.C.A¹⁰ – enquanto ao leste, em direção à Quinta Avenida, os edifícios não se encontram tão densamente agrupados. Nesta região estão reunidos os edifícios mais baixos e menores, dedicados às nações estrangeiras (GIEDION, 2004). Ao contemplar o conjunto desta via, o complexo parece ganhar gradualmente uma escala monumental. Um observatório – chamado “Top of the Rock” – no alto do edifício R.C.A demonstra a dimensão física daquele centro no coração da cidade.

229

Áreas para pedestres não se resumem a caminhos entre os edifícios no nível da rua, mas também se apresentam nas passagens subterrâneas onde se encontram lojas, cafés, variados tipos de serviços e uma estação dos correios. A área pode ser acessada por escadas rolantes ao nível da rua ou pelo metrô. Este espaço que se assemelha à ideia das galerias e estações ferroviárias europeias – denominado Concourse – apresenta um grande movimento de pessoas nas diversas estações do ano por apresentar proteção contra as variações climáticas e segurança aos usuários.

O andar -1 do Rockefeller Center, o subsolo, é uma composição Beaux-Arts tradicional finalmente estabelecida em Manhattan: perspectivas subterrâneas que culminam não na entrada monumental de um novo Opera, e sim no metrô. No subsolo do Centro, o planejamento Beaux-arts tradicional estabelece conexões

9. A maior inovação, no entanto, também estimulada pela escala não usual do desenvolvimento do Rockefeller Center, foi precisamente a organização racional e o planejamento minucioso do projeto e a execução em todos os níveis. Rockefeller Center demonstrou como uma empresa de larga escala coordenada como unidade pode imediatamente dar origem a uma nova organização da economia da construção. Planejamento e projeto tornaram-se científicos e supra-individuais, de forma concreta, muito além de qualquer “ideologia dos anônimos”.

10. Desde 1980, chama-se Edifício G.E. por ter sido comprado pela empresa General Eletrics.

subreptícias entre quadras que, a partir do térreo, são escrupulosamente evitadas: um projeto grandioso que nunca vem a superfície (KOOLHAAS, 2008, p.226).

A fala de Koolhaas remete ao respeito que se teve à retícula histórica de Manhattan. A implantação dos edifícios ocorre respeitando o desenho ortogonal da malha e as divagações em termos de traçado das vias ocorrem apenas no subsolo.

No entanto, um dos espaços mais interessantes e vivos do complexo é a Plaza Rockefeller, uma praça rebaixada localizada no coração do empreendimento. Esse espaço ganhou bastante força no complexo arquitetônico como uma área de lazer em meio ao congestionado. A praça do Rockefeller Center não se resume a um espaço aberto no centro do conjunto, mas se relaciona diretamente com a vocação urbana que o projeto tem. Para se ter uma noção do gigantismo deste complexo, é preciso ter em mente que 60.000 pessoas trabalham ali. Aquele espaço acaba por funcionar como um oásis de tranquilidade em meio à agitação da metrópole, cercado por obras de artes, plantas e espaços para descanso.

230

A respeito do impacto desse espaço de uso público no complexo privado, o Rockefeller Center acabou lançando um modelo que influenciaria diversos outros projetos depois da Segunda Guerra Mundial, inclusive muitas vezes de maneira distorcida. Tafuri (1980) afirma que o impacto da Plaza foi tamanho que a revisão do zoneamento de Nova York, realizado em 1961, colocava para a iniciativa privada a necessidade de criação de espaços livres aos pés dos arranha-céus. Esta diretriz provocou a criação de diversas pequenas praças dentro da cidade, o que nem sempre se mostrou como benefício, mas apenas como um dado de projeto sem relação com o entorno. Inclusive cita como exemplo a Lever House ou o Seagram Building, ambos localizados na V Avenida, cujas praças ou áreas livres funcionam muito mais para evidenciar a monumentalidade dos empreendimentos do que propriamente para agregar pessoas, como acontece no Rockefeller Center.

Uma das características mais interessante desse empreendimento era a visão do todo anunciada no projeto. O complexo arquitetônico foi planejado na escala urbana, relacionando-se com o sistema de transporte da cidade e com sua dinâmica urbana. Tafuri demonstra que o Rockefeller Center surpreendeu ao garantir seu sucesso ignorando qualquer utopia

urbana, mas buscando apenas construir um espaço vivo, dinâmico e bem sucedido financeiramente no coração de Mannhattan. “*If Rockefeller Center contained any ideological residue, it was in the attempt to celebrate the reconciliation of the trusts and the collectivity on an urban scale¹¹*” (TAFURI, 1980 p.484).

Em São Paulo, os complexos multifuncionais não se implantaram em vários edifícios sobre a malha existente, mas inseriam as mais diversas atividades e funções em um único edifício. Regina Meyer defende que “os ‘edifícios conjunto’, congregando espaços para múltiplas atividades – comércio, restaurantes, escritórios, cinemas, garagens, ruas internas – tornaram-se marcos da arquitetura do período” (MEYER, 1991, p.42). Nos exemplos estudados, a partir da criação da tipologia embasamento-torre foi possível inserir uma maior quantidade de atividades num mesmo empreendimento.

Uma das maiores expressões desta ideia de simultaneidade de atividades foi o edifício COPAN (1951) que abriga em sua torre 1.160 apartamentos com áreas variadas e em seu embasamento lojas comerciais, salas de escritório, cinema, entre outros.

O complexo hoje existente diferencia-se da proposta original cujas atividades eram ainda mais variadas e cujo desenho era ainda mais arrojado. O programa inicial mostrava-se audacioso ao reunir em um mesmo empreendimento:

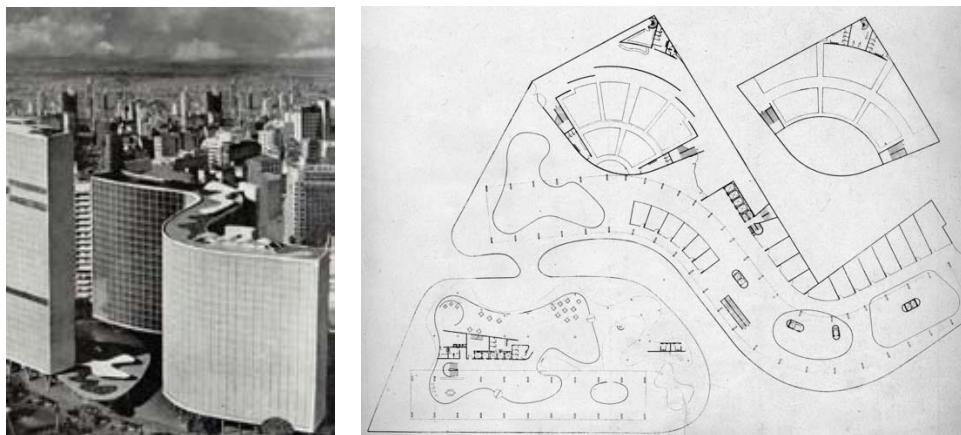
- Hotel com 600 apartamentos; salões, restaurantes e lojas;
- Cinema para 3.500 pessoas;
- Teatro para 700 pessoas;
- Garagem para 500 carros;
- Área residencial com 900 apartamentos;
- Galeria com mais de 100 lojas.

O projeto original desse “Maciço Turístico Copan” previa duas torres – um edifício de apartamentos e um hotel – ligadas por um grande terraço que faria a conexão direta entre áreas de lazer do hotel e os serviços da área comercial da base do complexo residencial. Embaixo deste terraço, uma série de lojas dava continuidade entre o térreo do hotel e do prédio residencial. Uma reportagem do jornal local na época das obras demonstra a grandeza do empreendimento.

11. Tradução livre da autora: Se o Rockefeller Center contém qualquer resíduo ideológico, foi na tentativa de celebrar a reconciliação da crença e da coletividade em uma escala urbana.

Por exemplo, a rua Barão de Itapetininga possui 61 lojas de comércio. O Maciço Turístico COPAN terá mais de 180, contendo num só bloco, o maior centro comercial da América do Sul. Mais ainda, o maior cinema lançado de São Paulo, o Marrocos, dispõe de 1.800 lugares. O cinema do Maciço Turístico COPAN terá 3.000 lugares. A garagem subterrânea para 600 automóveis acomodará, com auxílio da técnica, mais automóveis do que o vale do Anhangabaú, quando era permitido estacionamento (Folha da Manhã, 22 de novembro de 1952 apud LEAL, 2003, p.134).

A Companhia Pan-Americana, cujas iniciais formavam o nome do prédio, não conseguiu levar o empreendimento até o fim. “Depois de um conturbado processo envolvendo processo de falências e dificuldades financeiras, o empreendimento passa de mão em mão, até que, em 1957, o Banco Brasileiro de Descontos – o Bradesco - assume o negócio e realiza a obra” (XAVIER, 2007, p.91). Assim, mudou também o projeto, adequando o empreendimento inicial às novas necessidades do novo proprietário. Segundo Daniela Leal, “com a crise do BNI, a preocupação maior, tanto por parte da sociedade condonial formada pelos compradores dos apartamentos, num primeiro momento, quanto por parte do Bradesco, posteriormente, era de terminar a construção do bloco habitacional” (LEAL, 2003, p.136).



216/217. Proposta original para o COPAN: perspectiva do conjunto. e planta do térreo. Fonte: L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI, 1952

No lugar do hotel, foi construída a sede de um banco, projeto de Carlos Lemos, inaugurado em 1966. Além disso, o grande terraço de união entre os dois conjuntos não foi construído, restando à torre sinuosa habitacional as diversas atividades do edifício.

Hoje uma única torre de 30 andares com curvas marcantes abriga 1.600 apartamentos onde moram quase 5.000 pessoas, o equivalente a uma cidade de pequeno porte. Essa torre implanta-se sobre um embasamento formado pela galeria comercial e dois

andares de sobrelojas que abrigam escritórios. O subsolo do complexo tem capacidade para 221 vagas, quantidade insuficiente para o número de moradores e para a escala do empreendimento, principalmente se for lembrado que o complexo se implantou adjacente às vias executadas por Prestes Maia no momento em que se optou pelo transporte sobre rodas.

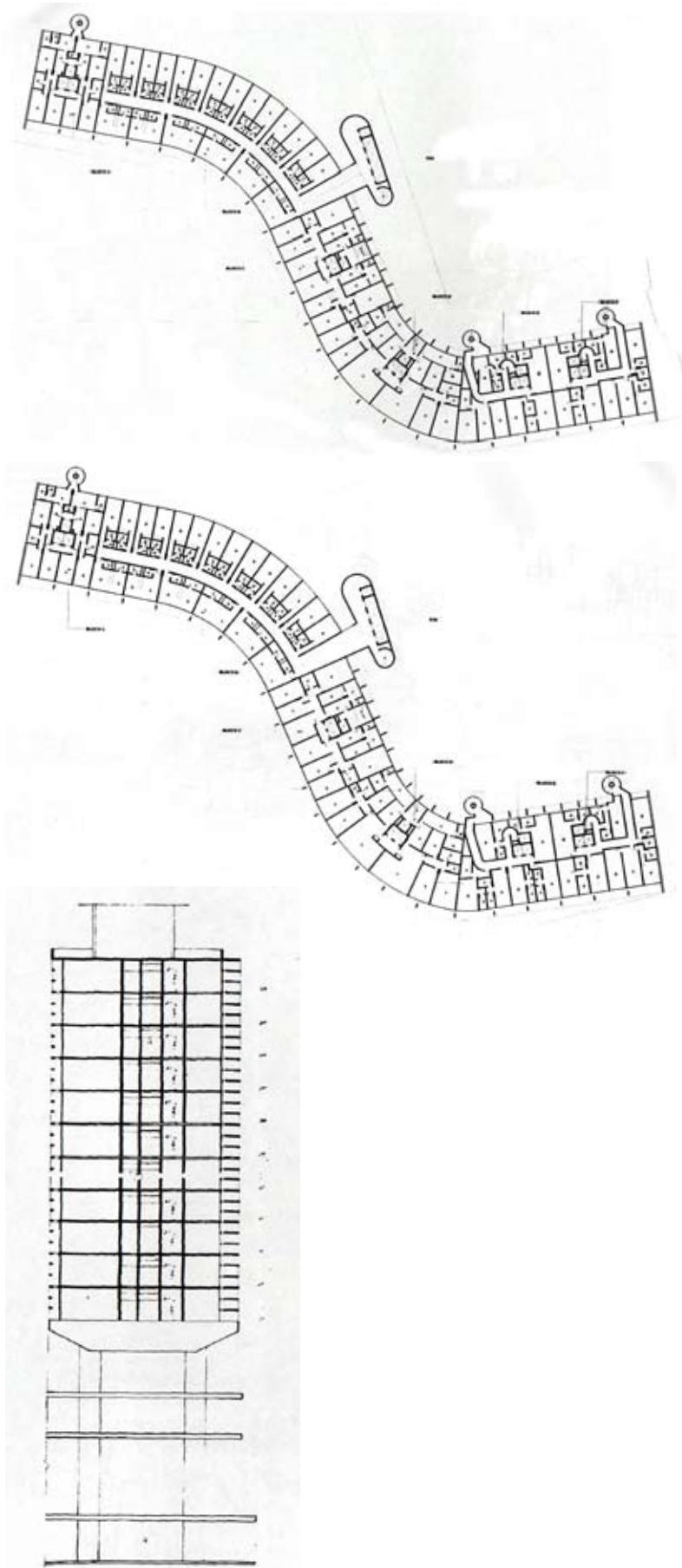
Nos seis blocos residenciais, encontram-se diversos tipos de apartamentos de um ou dois quartos e quitinetes. Este último tipo aproveitava um mercado novo de migrantes que chegavam à cidade sem recursos e consolidando uma nova forma de morar em espaços mínimos, mas em geral no Centro, onde serviços, instituições e possibilidades de emprego estariam mais disponíveis (XAVIER, 2007).

A lâmina uniforme marcada por brises horizontais não revela os diversos tipos de apartamentos existentes e as diversas classes sociais que convivem naquele espaço. Segundo Sofia Telles, “a reiteração das linhas horizontais desenhadas pelos brises, em edifícios como o Edifício Niemeyer ou o Copan, fazem o olhar acompanhar as linhas sinuosas numa retenção da verticalidade” (TELLES, 1988, p.87). O edifício marca a paisagem da cidade pela presença imponente de suas curvas, pela escala do empreendimento e pelo lugar onde se implanta.

O COPAN funciona quase como uma cidade autônoma onde diversas atividades cotidianas podem ser realizadas em suas dependências: comércio, lazer e serviços dos mais variados são encontrados em sua galeria. Configura-se como um complexo equipamento urbano quer pelas dimensões do programa, quer pela grandeza das construções (são 35 andares distribuídos em 115 metros de altura), mas também pela localização privilegiada.

Esses fatores garantiram também um bom aproveitamento da galeria comercial, tanto pelos moradores do edifício, como pelas pessoas que transitavam pela área. O programa da galeria era formado por 72 lojas, um cinema com capacidade para 3.500 pessoas (atualmente desativado) e atraía um público variado em busca de diversão, serviço e comércio. A presença das outras galerias na região – formando um sistema alternativo de passagens - fortaleceu especificamente o caminho oferecido pela galeria do Copan onde a diversidade de atividades garantiu um fluxo constante de pessoas. A ligação dessa galeria com seu entorno foi reforçada pelo térreo do edifício Conde Penteado, que realizou uma ligação alternativa entre as avenidas Ipiranga e São Luiz.

234



218/219/220. De baixo para cima:

Planta do andar tipo do primeiro ao décimo segundo pavimento; Planta do andar tipo do décimo terceiro ao trigésimo segundo pavimento; Corte. Fonte: BARBARA, 2004.

O acesso a esse espaço foi bastante facilitado, cinco aberturas se voltavam para as ruas Araújo, Vila Normanda e principalmente Unaí. Esta última foi formada pela implantação do Copan e do edifício do Bradesco no lote, formando uma rua interna de acesso mais restrito. Essas aberturas, que facilitavam a entrada no edifício, garantem a fluidez de pedestres na região e estimulam a continuidade da vida urbana no espaço edificado.



221/222. Curvasebrisessdatorre do Copan. Fonte: foto da autora, 2010 e NIEMEYER, 2004, p. 77.

O complexo foi implantado num terreno pertencente à Santa Casa de Misericórdia de São Paulo que se localizava entre a avenida Ipiranga e as ruas Araújo e Normanda, uma viela da antiga Vila Normanda, conjunto de casas em estilo normando, que foi destruído. Na sequência dos três mapas analisados, podemos ver a evolução do lote onde o edifício se implantou: os prédios existentes, a demolição dos mesmos e o complexo já edificado.

235

Empreendimentos com uma essência semelhante a essa foram realizados em outras grandes metrópoles. Como exemplo desta relação desconexa, temos o John Hancock Tower¹² (1969) e a Sears Tower¹³ (1973), em Chicago. Estes dois complexos contêm escritórios, residências, restaurantes, mas parecem se isolar do restante da cidade, como espaços autônomos e independentes. Tafuri se refere a eles como uma gigante máquina anti-urbana (“gigantic antiurban machine”) que prejudica a continuidade urbana ao seu redor e não comunicam nada além de sua própria imagem (TAFURI, 1980). O diferencial do COPAN encontra-se na ligação direta que este estabelece com a cidade ao seu redor, a partir de sua galeria que efetiva uma relação

216. O edifício construído à beira do Lago Michigan foi desenhado pelo escritório americano Skidmore, Owings & Merrill. Abriga em seus 100 andares apartamentos residenciais e de hotel, espaços para escritório, serviço e comércio, instalações de rádio e um observatório.

217. Atualmente conhecida como Willis Tower, essas torres atingem a altura de 442 metros com seus 109 andares. Também foi projetada pelo escritório Skidmore, Owings & Merrill.

23b



223/224/225. Lote de implantação do Copan, em 3 momentos: 1930, 1950 e 1960. Base: SARA-Brasil, VASP E GEGRAN. Desenhos da autora, 2010.



226. Piso da galeria acompanha declive do terreno e o ajuste pelas soleiras das lojas. Fotos: autora, 2010.

íntima entre a rua e seu interior.

A sensação de que a rua se prolonga para o edifício ocorre não só pelas grandes aberturas de acesso, mas também porque o projeto preservou os níveis originais do terreno mantendo a diferença de cota de quase quatro metros entre as ruas Vila Normanda e a rua Araújo (BARBARA, 2004). O ajuste entre os níveis se dá a partir da soleira das lojas. O uso de pedra portuguesa nas sobrelojas e no térreo, a facilidade de acesso à galeria e a manutenção dos níveis dos terrenos garantem a sensação de continuidade das ruas para dentro do edifício. Os espaços da galeria ajustam-se livremente ao sistema estrutural dos pilotis implantados. Esses podem ser percebidos realizando a divisão dos espaços, dentro desses ou marcando os acessos. Neste último caso, expõe a carga e a liberdade da forma curva que sustentam.

No entanto, é importante deixar claro que o sistema estrutural da torre diferencia-se daquele do embasamento. “Há uma transição estrutural entre a lâmina do embasamento, para permitir vãos adequados aos múltiplos programas reunidos nessa construção horizontal” (BARBARA, 2004, p.278). Uma grande laje de transição – que funciona como uma mesa – realiza a passagem entre os dois sistemas estruturais dando liberdade para a implantação dos pilotis no embasamento.

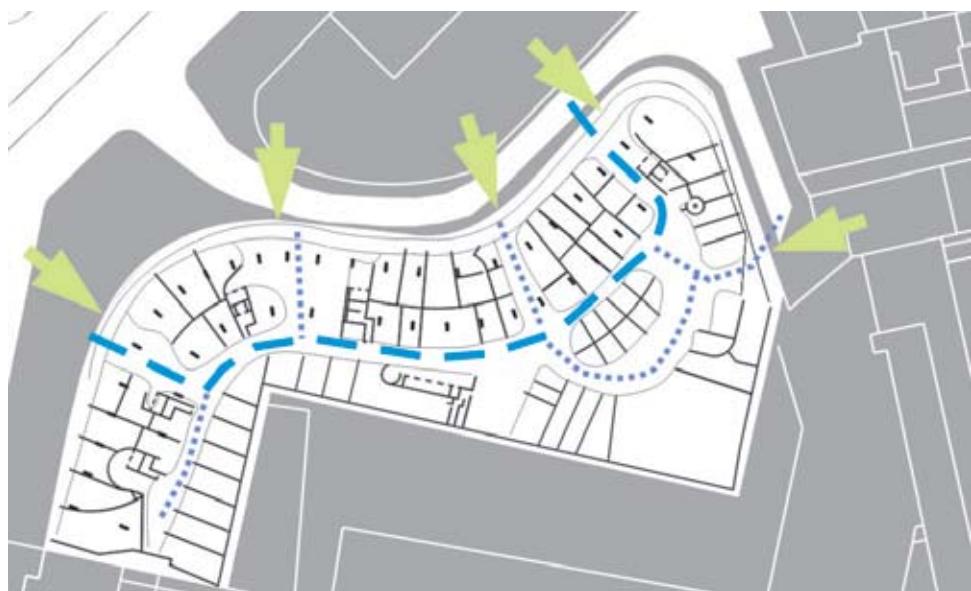


227/228/229. Acessos do Edifício Copan.
Fotos da autora, 2010.

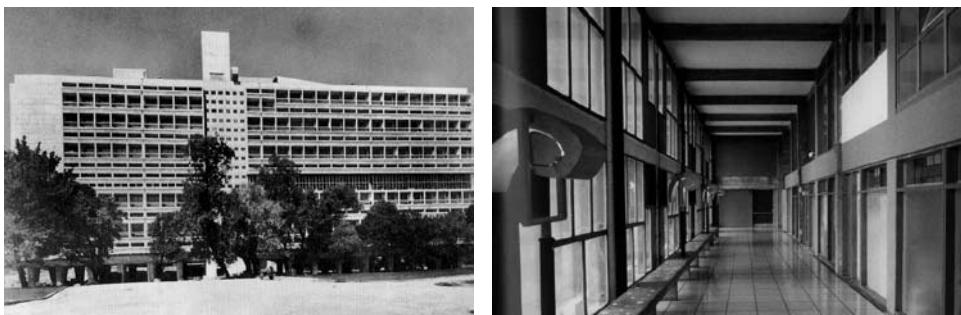


237

230/231. Da esquerda para a direita:
Acesso à galeria e Rua Unai.
Fotos da autora, 2010.



232. Planta da galeria no lote e acessos. Desenho da autora, 2010.



225/226. Da esquerda para a direita:
Vista da Unidade de Habitação. Fonte: COHEN, 2006, p. 57.
Corredor de serviços internos. Fonte: COHEN, 2006, p. 59



238

233/234. Da esquerda para a direita:
Pilotis da Unidade de Marseille. Fonte: COHEN, 2006,
p. 58.
Terraço com equipamentos. Fonte: COHEN, 2006, p.
56.

Outra associação, quase que imediata quando se fala do Copan, é a Unidade de Habitação de Marseille (1947-52). Projetada por Le Corbusier, o edifício agrupa 1.600 pessoas em seus 337 apartamentos em uma lámina de 100 metros de comprimento por 30 metros de largura repetida em quinze andares. As mais diversas atividades urbanas ocorrem no próprio edifício: comércio, serviço, recreação, educação, distribuídas entre o terraço e outros andares.

Um diferencial desse projeto é a instalação da rua de comércio em seu pavimento central. Ali é possível encontrar armazém, quitanda, açougue, peixaria, lavanderia e serviço de limpeza, cabeleireiro e salão de beleza, banca de jornal e cafés (GIEDION, 2004). Seu décimo sétimo andar abriga uma creche, enquanto seu terraço-jardim abriga equipamentos esportivos e recreativos e uma piscina rasa.

No entanto, a implantação dos dois complexos ocorre

em contextos urbanos bastante diferentes. Enquanto que o projeto de Le Corbusier foi construído num lote mais afastado (no Boulevard Michelet, nos arredores da cidade), o Copan trouxe para um dos espaços mais densos e importantes de São Paulo esse empreendimento com toda sua complexidade. Numa trama urbana já consolidada, com os lotes ocupados por edifícios densos, o arquiteto buscou uma implantação que garantisse sua diferenciação no espaço urbano. Segundo Recamán Barros, “a especificidade do Copan está no fato dessa inserção violenta de um objeto autônomo e introvertido no interior da cidade, sem os vazios apropriados, segundo a tradição moderna, para sua monumentalização ou neutralização em meio adverso” (BARROS, 2002, p.26).

Outra questão de destaque em relação à implantação dos dois complexos refere-se aos pilotis. Enquanto o exemplo francês disponibilizou suas áreas de serviço e comércio na rua aérea de maneira a liberar o térreo apenas à circulação (inclusive vertical), no Copan o térreo foi compartimentado em diversos espaços ao longo do eixo de circulação para garantir a viabilidade financeira desse espaço.

Em São Paulo, o sucesso dos empreendimentos multifuncionais levou diversos investidores a procurarem alternativas lucrativas para as novas construções. Exemplo disso seria a Construtora e Imobiliária Monções S/A, responsável pela execução de diversos conjuntos residenciais de São Paulo. A empresa iniciou suas atividades com loteamentos e logo passou a investir na construção de apartamentos em condomínios (MEYER, 1991).

239

Os primeiros empreendimentos, na década de 1940, eram prédios com 40 ou 50 apartamentos. Mas a partir de meados da década de 1950, se consolidou uma nova fase com a construção de condomínios que chegavam a abrigar mais de trezentos apartamentos. Estes eram famosos pelas diversas “comodidades extras” que ofereciam: jardins, piscina, playground, salas de música, de exposições, salões para festas e garagens no subsolo.

A ideia defendida nesses empreendimentos era a de que as áreas comuns dos empreendimentos cesteassem as despesas do condomínio: “térreos (lojas), primeiro pavimento (área econômica) e um salão na cobertura que seria para festa, também com o intuito de locação” (FRANCO, 2008, p. 186).

O responsável pelos projetos era o próprio dono da

construtora, Artacho Jurado, que não era arquiteto de formação, porém famoso pela “audaciosa” mistura de elementos típicos da arquitetura moderna – pilotis, elementos vazados, terraço-jardim – com pastilhas ornamentos e cores nas fachadas. Os edifícios Planalto (1956), Parque das Hortências (1957), Louvre (1958) e Bretagne (1959) localizavam-se na região do Centro Novo e Higienópolis e, apesar de fortemente criticados na academia¹⁴, foram um sucesso de vendas antes mesmo de sua inauguração (FRANCO, 2008).



235. Ed. Viadutos. Fonte: FRANCO, 2008.

240



236. Parque das Acácias. Fonte: FRANCO, 2008.

O edifício Viadutos (1956) localiza-se em um lote privilegiado do Centro Novo, ao lado do Viaduto Jacareí, que desemboca na rua Maria Paula. Marca a paisagem por encontrar-se no vértice da ligação entre a área do Centro Novo e da Bela Vista. Acomoda mais de 300 apartamentos residenciais distribuídos em 23 andares-tipo, áreas comerciais no térreo e um terraço-jardim que acomoda um salão de festas marcante na volumetria do edifício.

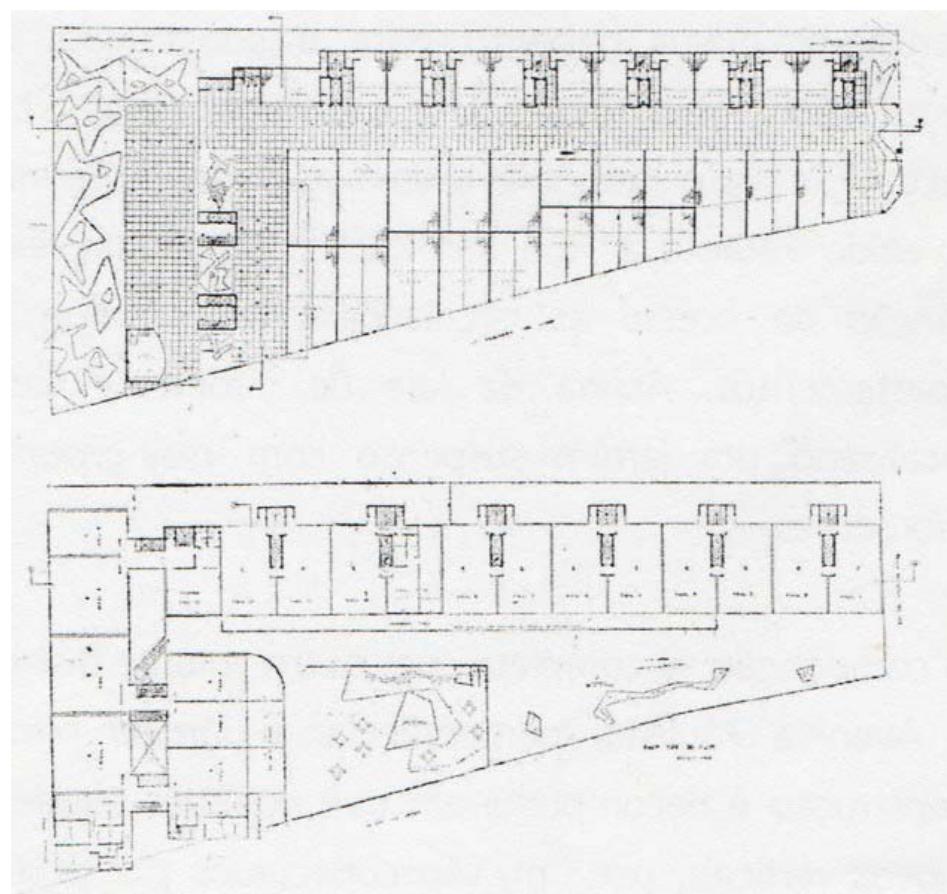
Sua arquitetura mescla elementos modernos com um tom *kitsch*. Seu prédio mais famoso, o Bretagne (1959), conta com 18 andares e abriga 180 apartamentos com opção de planta de dois e três dormitórios (FRANCO, 2008). Esse empreendimento foi ainda mais longe nas possibilidades de lazer dos condôminos: oferecendo piscinas e sala de chá.

O salão de festa, localizado em edifício fronteiro ao conjunto, havia sido definido para ser um restaurante, mas poderia funcionar como salão de festas – e de fato funcionou. Tudo para atender “os princípios de conforto”, previamente estabelecidos em programas passados, que agora estavam no auge (FRANCO, 2008, p. 211).

14. Franco (2008) destaca as críticas de diversos arquitetos modernos, em especial de Eduardo Corona, professor da FAU-USP, cuja mais famosa “denúncia” foi publicada na Revista Acrópole, nº232, 1952, com o título “Que Audácia!”.

O impressionante nesses edifícios, mais do que a mistura de funções, é a escala do complexo que agrupa, nas centenas de apartamentos residenciais, as comodidades do condomínio que permitem mais qualidade de vida aos seus moradores, dando-lhes a possibilidade de diversão e descanso sem sair dos limites privados. Não chega a ser um complexo auto-suficiente, no entanto se destaca na inserção urbana pela alta densidade.

Essa tipologia começou a se espalhar por outras regiões da cidade. O pioneiro Edifício Nações Unidas (1953-1959) conseguiu conciliar habitação e comércio em uma época em que a avenida Paulista encontrava-se em uma zona exclusivamente residencial (ALBA, 2005). O projeto de Abelardo de Souza abriga em seu térreo algumas lojas dispostas ao longo de uma galeria que liga a Avenida Paulista a rua São Carlos do Pinhal e outras de frente para a avenida Brigadeiro Luís Antônio (ALBA, 2005). Acima da laje da cobertura das lojas foi instalado um jardim com *play-ground* para os moradores. A proposta da incorporadora CNI era construir uma “pequena unidade de habitação, onde uma reduzida população calculada em 1.500 pessoas poder(iam) viver, onde 250 pessoas poder(iam) trabalhar, onde uma população



237/238. Plantas Edifício Nações Unidas. Fonte: VIEGAS, 2003, p.44.

flutuante de 15.000 pessoas passar (iam) diariamente pelas suas lojas e galerias" (VIEGAS, 2003, p. 41).



239. Edifício Nações Unidas. Fonte: VIEGAS, 2003, p.44.

Além desse edifício, o V Avenida (Pedro Paulo de Melo Saraiva e Miguel Juliano Silva, 1959) apresenta uma interessante implantação no lote, onde o bloco vertical de escritórios coloca-se perpendicular à avenida Paulista, enquanto o bloco horizontal que abriga uma galeria comercial coloca-se paralelo à via.

No entanto, é o Conjunto Nacional (1955-1962) o maior exemplar dessa arquitetura na região do espião. O complexo projetado por David Libeskind tem um programa com variadas funções: residência, escritórios, salas comerciais, cinema, garagens, terraço com jardim, entre outros. O conjunto apresenta uma área de aproximadamente 57 mil m² (XAVIER, 2006).

Aarquiteturavincula-se à tipologia descrita anteriormente: lâmina vertical implantada sobre um volume horizontal que ocupa todo lote. A galeria – disposta em cinco ruas internas – intensifica a relação entre as vias do entorno: avenida Paulista, alameda Santos e ruas Padre João Manuel e Augusta. A disposição dessas passagens internas relaciona-se ainda com a implantação dos elementos de circulação vertical marcante no espaço interno: elevadores, rampas e escadas fixas e rolantes. Estes buscam ressaltar a possibilidade de se deslocar por outros níveis até o terraço-jardim (hoje bastante descaracterizado pela presença de diversos volumes). Acima, a lâmina vertical é formada por três blocos: dois conjuntos comerciais – Horsal I e Horsa II – e um residencial Guayupiá.

Essa busca pela multifuncionalidade do edifício era vendida como um atributo de grande valor na dinâmica urbana da cidade. O empreendimento foi inclusive associado ao Rockefeller Center como proposta ousada e modernizante em seu catálogo de vendas: "uma experiência que custou aos Estados Unidos 1 bilhão de dólares concretiza-se agora em São Paulo no Conjunto Nacional (Orgulho de São Paulo, orgulho do Brasil, Horsa Imobiliária)" (XAVIER, 2006, p. 120). A diversidade de funções aliada à localização garante ao Conjunto Nacional uma forte vitalidade urbana em seus espaços térreos.

O terreno onde se implantou o Conjunto Nacional foi adquirido por José Tijurs, famoso empreendedor da década de 1950, em 1952 e possui aproximadamente 14.600m² (VIEGAS, 2003). Segundo Denise Xavier, o conjunto “inaugura um processo de verticalização da Avenida Paulista e ajuda na consolidação do eixo Augusta como alternativa do comércio central” (XAVIER, 2006, p. 108).

No entanto, percebe-se que o edifício apresenta pouca relação com seu contexto urbano. Na verdade, quando foi instalado naquele lugar, o Conjunto Nacional apontava uma possibilidade para aquela região da cidade, mas no momento histórico imediato, contrastava diretamente com a escala do lugar. O edifício poderia ter sido implantado em qualquer outro lugar da cidade, sem grande diferenciação em relação ao lote escolhido, ao contrário do que ocorreu nos edifícios modernos do Centro Novo.

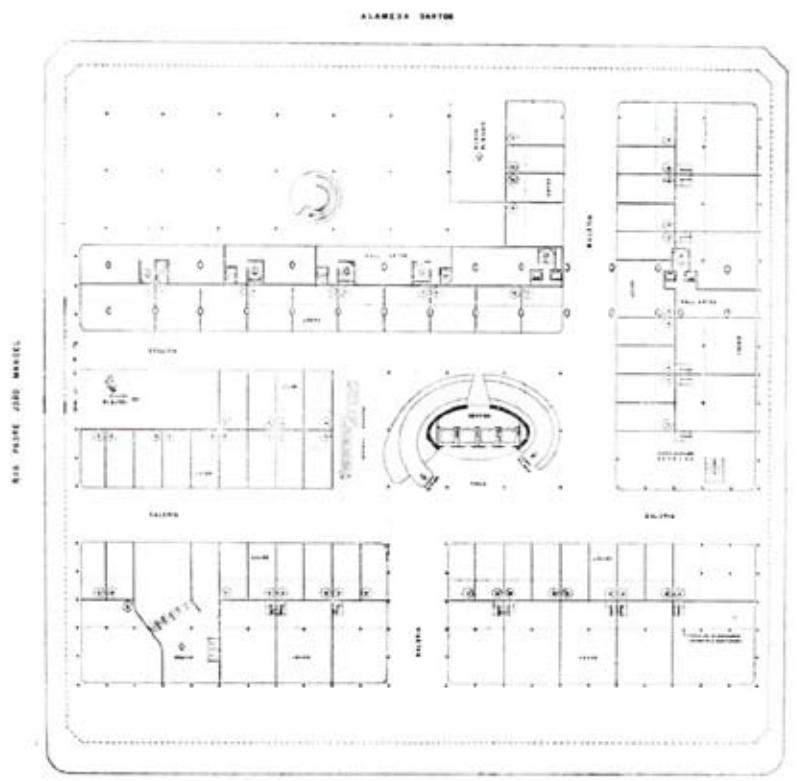


243

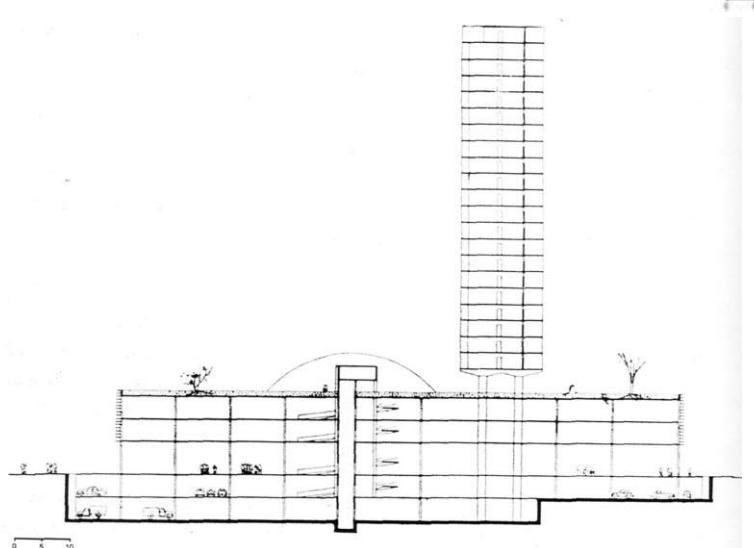
240/241. Da esquerda para a direita:
A diferença de escala do edifício na região. Fonte:
VIEGAS, 2003, p. 44.
Relação entre o embasamento e a rua. Fonte:
VIEGAS, 2003, p. 208.

A presença destes empreendimentos na região demonstrava o início do deslocamento dos investimentos privados do Centro para a Avenida Paulista, apontando que muitas das soluções espaciais realizadas na região do Centro Novo, inclusive a implantação das galerias nos térreos, seriam empregadas na Avenida Paulista.

Os edifícios multifuncionais permitem os contatos sociais cotidianos de que tanto falava Jane Jacobs, nos Estados Unidos, na década de 1960. A própria jornalista em suas críticas às propostas modernas aponta que a integração de várias funções é de enorme importância porque forma um organismo integrado social e economicamente. Jacobs apresenta como ideia principal a necessidade de vitalidade nos espaços urbanos para que a urbanidade – conceito fundamental em todo seu livro – possa ocorrer.



244

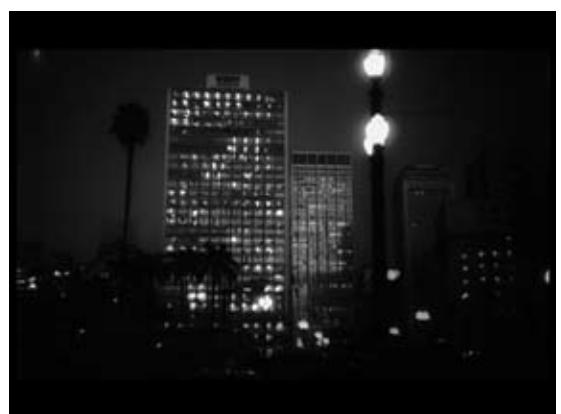


242/243. Planta e corte do Conjunto Nacional. Fonte: VIEGAS, 2003

Sem dúvida as moradias de um distrito (como qualquer outro uso do solo) precisam ser complementadas por outros usos principais, de modo que haja uma boa distribuição de pessoas nas ruas em todas as horas do dia. Esses outros usos (trabalho, diversão ou o que seja) devem promover um uso intenso do solo urbano a fim de contribuir efetivamente para a concentração populacional. Se eles simplesmente ocuparem um espaço físico e envolverem poucas pessoas, contribuirão muito pouco ou nada para a diversidade ou vitalidade (JACOBS, 2000, pág. 222).

Esta vitalidade estará diretamente relacionada à prática harmoniosa das distintas funções urbanas: morar, trabalhar, passear, conviver, circular e comprar. Essa seria a matéria-prima da urbanidade e talvez o maior problema das propostas urbanas do Movimento Moderno que buscam sempre a especialidade funcional de cada região. Esses edifícios modernos multifuncionais de São Paulo ultrapassam a crítica da jornalista americana.





São Paulo Sociedade Anônima, 1965.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

249

Ao centrar o foco dessa pesquisa na produção da arquitetura moderna do Centro de São Paulo, construída em meados do século XX, revelou-se sua relação com o contexto urbano onde se inseriu. Assim, a hipótese com que se trabalhou foi a de que a arquitetura moderna do Centro de São Paulo, construída entre as décadas de 1930 e 1960, vinculada diretamente ao novo traçado urbano e à legislação modificada a partir da execução do Plano de Avenidas, estabeleceu novas funções para seus pavimentos térreos e garantiu uma relação intensa entre o edifício e o espaço urbano.

A busca por uma cidade com ares civilizados foi comum na passagem do século XIX para o XX. No entanto, o enriquecimento da cidade pela exportação de café ou pelos primórdios da industrialização possibilitou as ações mais intensas de intervenção sobre a estrutura urbana da cidade, tais como a criação de um circuito de vias de rápida velocidade, promovendo deslocamentos mais eficientes e apontando novas áreas de investimento.

A região próxima à Praça da República foi um dos espa-

ços que sofreu as intervenções urbanas mais fortes nesse período, buscou-se compreender como esse fenômeno influenciou o conjunto urbano construído em outros setores do Centro. Essas transformações impactaram não apenas os lotes históricos, mas também a relação entre o conjunto urbano que foi edificado a partir de investimentos governamentais e particulares.

A análise histórica e cartográfica desenvolvida ao longo da pesquisa apontou para a forte transformação da área durante a gestão de Prestes Maia (1938-1945). Este induziu o desenho de uma nova paisagem a partir de investimentos governamentais, entre eles, a abertura e alargamento de novas vias, adequação das calçadas, do sistema de iluminação pública.

Se, no Brasil, as experiências de abertura de grandes avenidas - tão associada aos *boulevards* parisienses e à idéia de urbanidade moderna - foram comuns, no contexto paulistano, elas vieram acompanhadas de um conjunto de dispositivos legais que sugeriam o desenho da arquitetura que deveria se implantar ao longo delas. Para compreender as especificidades desse contexto histórico, urbano e cultural, mostrou-se imprescindível analisar a questão tendo em vista o impacto da execução do Plano de Avenidas que agiu sobre a malha urbana da área central e também sobre a legislação que impunha regras para a construção na região, algumas delas inclusive se baseando nos códigos americanos. Esta análise deixou clara a intenção de modificar a paisagem paulistana com edifícios altos, monumentais e associados a uma suposta modernização dos espaços.

A execução dessas grandes vias e de construções ao longo das mesmas defendia a simultaneidade como economia de tempo numa época tão agitada pelas obrigações e compromissos. Simultaneidade presente tanto na disposição de atividades em um mesmo edifício como também em um único contexto urbano. A verticalização também possibilitava multiplicar as possibilidades de simultaneidade em um mesmo pedaço do solo. Como vimos no capítulo 4, os arranha-céus cumpriram essa função ao alocar em um lote urbano atividades diversas. O conceito foi exacerbado quando se iniciou a construção dos complexos multifuncionais que aliavam as mais variadas atividades em um mesmo complexo arquitetônico, propondo-se facilitar a vida do homem moderno ao oferecer mais comodidades com menores deslocamentos – conforme apresentado no capítulo 04.

A construção dessa paisagem se deu a partir de novas

normas estabelecidas pela legislação e pelos incentivos legais à construção desses espaços que foram apresentados e analisados ao longo dos capítulos. No discurso das leis, apresentavam-se “favores” que seriam concedidos em troca de construções que atendessem às expectativas das comissões técnicas de aprovação da Prefeitura. Sugeria-se o desenho dos edifícios com dispositivos como recuos, gabaritos, desenho dos térreos, arcadas, colunatas etc. Através desses dispositivos, eram realizadas trocas freqüentes: maiores alturas, recuos diferenciados por um conjunto arquitetônico harmonioso com a paisagem modernizada.

Se no Rio de Janeiro, entre outras cidades brasileiras, diversos empreendimentos responsáveis pela construção desses marcos arquitetônicos foram de ordem governamental – entre eles, o primeiro arranha-céus brasileiro, o MEC – em São Paulo, as ações aconteceram por conta de um forte estímulo à iniciativa privada. A partir desse conjunto de regras e de estímulos lançados na legislação, passava-se às mãos da iniciativa privada a construção de exemplares e conjuntos marcantes do contexto urbano, indicando inclusive o desenho e os lugares estratégicos para sua construção.

Prova disso foi a publicação do Decreto-Lei n 92 – discutido no capítulo 02 - que determinava que nos pontos focais ou de grande interesse arquitetônico das vias do circuito de novas avenidas poderiam ser admitidas alturas além dos limites previstos em pontos focais ou vias importantes no circuito. Ficou, então, evidente o incentivo à construção de um conjunto arquitetônico diferenciado que evocasse a imagem de cidade modernizada ao longo dos logradouros mais importantes da região. A pesquisa apontou a preocupação específica com as avenidas Ipiranga, Nove de Julho e São Luís. Importante ainda ressaltar que esta modernização estaria diretamente associada à idéia de progresso econômico e desenvolvimento tecnológico ressaltada na “cidade que mais cresce no mundo”. A construção final desses espaços urbanos remete diretamente ao conceito presente nas aquarelas de Prestes Maia apresentadas no Plano de Avenidas, já na década de 1930, onde os edifícios altos configuravam uma paisagem urbana mais adequada às vias modernizadas por onde se implantavam, garantindo monumentalidade ao novo circuito viário.

A pesquisa histórica sobre a construção desses edifícios – apresentada no capítulo 02 – revelou que os primeiros arranha-céus contrastavam diretamente com o entorno uma vez que rompiam a escala ainda horizontal da cidade. No entanto, décadas depois, a paisagem marcada pelos paredões contínuos

de prédios altos só permitia que grandes complexos – como o COPAN ou o Itália – se destacassem em relação à escala do lugar.

Apesar dos incentivos legais à verticalização, é possível perceber que, os limites de altura foram controlados pela Prefeitura e mantiveram-se mais baixos do que o das grandes metrópoles que passaram por um processo de verticalização semelhante. Enquanto em Nova York, já na década de 1930, os grandes edifícios atingiam até 200 metros de altura; em São Paulo, os maiores edifícios atingiam o limite de 170 metros de altura. São considerados os três edifícios mais altos da cidade, o Mirante do Vale (1960) com 170 metros de altura e 51 andares, o Itália (1965) com 168 metros e 45 andares e o Altino Arantes (1947) com 161 metros e 40 andares, todos localizados no Centro e construídos no período estudado neste trabalho. Isso demonstra que, a partir da década de 1960, a legislação realizou um controle maior sobre o gabarito das construções de maneira que os arranha-céus centrais continuaram sendo os mais altos da cidade.

A pesquisa revelou ainda que o estímulo para ações da iniciativa privada ocorria não apenas no sentido vertical, possibilitando maiores alturas, mas também no plano horizontal ao incentivar por meio dos dispositivos legais ações sobre os térreos dos edifícios, gerando espaços de convivência. O decreto-lei nº 41, de 3 de agosto de 1940, atuava sobre a avenida Ipiranga e suas construções e incentivava diretamente a criação de espaços de circulação e permanência nos térreos dos edifícios dispostos ao longo desse eixo viário – conforme apresentando no capítulo 03. Buscou-se estimular a dinâmica imobiliária por meio do desenho arquitetônico (recuos, galerias, colunas, arcadas) e das funções ali dispostas (mesas de café e bares já tão conhecidos como espaços de sociabilidade do período).

O resultado dessas leis pode ser vislumbrado no estudo dos seis exemplares apresentados ao longo dos capítulos 03 e 04. Nesses edifícios modernos, assim como em tantos outros presentes na região, o desenho do lote ganhou destaque na definição do partido arquitetônico. O desenho de seus térreos aponta a liberdade de projeto possibilitada pela separação do sistema estrutural das vedações – princípio básico da arquitetura moderna – o que garantiu novos arranjos espaciais e assegurou a relação de continuidade com o lugar onde se inseriu. Assim, ficou claro que construindo nos térreos espaços de circulação, associado a um programa diversificado ao longo das ruas internas, os imóveis tornavam-se mais rentáveis financeiramente. Isso estimulou a

consolidação da rede de galerias comerciais na área do Centro Novo, que foi apresentada e analisada no capítulo 03, possibilitando novas passagens, deslocamentos e também encontros.

O desenvolvimento dessa tese ressaltou a forte relação que esses edifícios estabeleceram com seu contexto urbano, a partir da legislação rigorosa e também da disposição dos lotes. A análise desses projetos tornou evidente a idéia de que os conjuntos modernos não buscaram se isolar como edifícios autônomos, mas que estabeleciam relação com o conjunto edificado próximo. Isso ficou claro quando se analisou a relação que o embasamento estabelecia com o conjunto arquitetônico vizinho (ao respeitar suas alturas ou abster-se recuos laterais) e com o espaço urbano ao estimular a continuidade da vida urbana nos espaços internos.





São Paulo Sociedade Anônima, 1965.

BIBLIOGRAFIA

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

257

ABRAHÃO, Sérgio Luís. Espaço público: do urbano ao político. São Paulo, Annablume, FAPESP, 2008.

ACKEL, Luiz; CAMPOS, Cândido Malta. Antecedentes: a modernização de São Paulo. In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Cândido Malta (org.). A cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo, Editora Mackpesquisa, 2002.

ACRÓPOLE. Os mais belos edifícios de São Paulo. São Paulo, Acrópole, n.49, 1942.

ALBA, Lílian Bueno. 1935-1965: trinta anos de edifícios modernos em São Paulo. (dissertação de mestrado). São Paulo, FAU-USP, 2005.

ALEIXO, Cynthia Augusta Poleto. Edifícios e galerias comerciais: arquitetura e comércio na cidade de São Paulo, anos 50 e 60. (dissertação de mestrado). São Carlos, Escola de Engenharia de São Carlos, 2005.

ALEX, William. A história dos arranha-céu. São Paulo, Habitat, n.37, dezembro de 1956, pp. 53-59.

ALMEIDA, Paulo Mendes de. De Anita ao Museu. São Paulo, Editora Perspectiva, 1976.

AMARAL, Aracy. Blaise Cendrars no Brasil e os modernistas. São

- Paulo, Editora 34, 1997.
- AMERICANO, Jorge. São Paulo naquele tempo. 1895-1915. São Paulo, Carrenho, Narrativa Um, 2004.
- ANDRADE, Mario. Brazil Builds. In: XAVIER, Alberto (org.). Arquitetura Moderna Brasileira: Depoimento de uma Geração. São Paulo, Cosac & Naify, 2003.
- ANDRADE, Mario. Táxi e crônicas do Diário Nacional. São Paulo, Duas cidades, Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976.
- ANDRADE, Oswald de. Serafim Ponte Grande. São Paulo, Globo, 2007.
- ANELLI, Renato. Rino Levi. Arquitetura e cidade. São Paulo, Romano Guerra Editora, 2001.
- ANTE PROJETO DA EXPOSIÇÃO DO IV CENTENÁRIO DE SÃO PAULO, 1952.
- ARGAN, Giulio Carlo. Arte moderna. Do iluminismo aos movimentos contemporâneos. São Paulo, Companhia das Letras, 1992.
- ARGAN, Giulio Carlo. História da arte como história da cidade. São Paulo, Editora Martins Fontes, 1998.
- ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento. Metrópole e cultura. São Paulo no meio do século XX. São Paulo, Editora da Universidade do Sagrado Coração, 2001.
- ATIQUE, Fernando. Memória de um projeto moderno: a idealização e a trajetória do Edifício Esther. (dissertação de mestrado). São Carlos, Escola de Engenharia, 2002.
- AZEVEDO, Aroldo de. A rede urbana paulista. In: São Paulo. Terra e Povo. São Paulo: Editora Globo, 1966, pp. 65-75.
- _____. São Paulo, cidade trimilionária. In: ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILIEIROS. SEÇÃO REGIONAL DE SÃO PAULO. A cidade de São Paulo. Estudos de geografia urbana, 1958.
- BARBARA, Fernanda. Duas tipologias habitacionais: o Conjunto Ana Rosa e o Edifício COPAN. Contexto e análise de dois projetos realizados em São Paulo na década de 1950. (dissertação de mestrado). São Paulo, FAUUSP, 2004.
- BARROS, Luis Antônio Recamán. Oscar Niemeyer: forma arquitetônica e cidade no Brasil moderno. São Paulo, FFLCH, 2002. (tese de doutoramento).
- BENEVOLO, Leonardo. História da Arquitetura Moderna. São Paulo, Perspectiva, 2006.

- BENJAMIN, Walter. Passagens. Belo Horizonte, Editora UFMG; São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.
- BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar. São Paulo, Companhia das Letras, 2007.
- BILL, Max. Oarquiteto, aarquitetura, asociedade. In: Depoimentos de uma geração. Arquitetura moderna brasileira. XAVIER, Alberto (org.). São Paulo, Cosac & Naify, 2007.
- BOESIGER, Willy. Le Corbusier 1910-65. Barcelona, Gili, 1971.
- BORGHINI, Sandro; SOLSONA, Justo; SALAMA, Hugo. 1930-1950. Arquitectura moderna em Buenos Aires. Buenos Aires, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, 1987.
- BOSETI, Adriano Augusto. A avenida Nove de Julho como síntese das intervenções urbanísticas na cidade de São Paulo na primeira metade do século XX. In: SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (org.). A promoção privada da habitação econômica e a arquitetura moderna - 1930-1964. São Carlos, RiMa, 2002.
- CAMPOS, Cândido Malta. Os rumos da Cidade: Urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo, Senac, 2002.
-
- . Eixos da ambiguidade: a região da Avenida São João nas inversões do tempo. In: ARTIGAS, Rosa; MELLO, Joana; CASTRO, Ana Claudia (org.). Caminhos do Elevado. Memórias e projetos. São Paulo, Imprensa Oficial, 2008, pp. 19-46.
- CAMPOS, Cândido Malta; SIMÕES JR, José Geraldo. Palacete Santa Helena: um pioneiro da modernidade em São Paulo. São Paulo, Editora Senac São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.
- CAMPOS, Eudes. Edifício Guinle & CIA., o precursor dos arranha-céus de São Paulo. São Paulo, Informativo Arquivo histórico Municipal, São Paulo, ano 2, n.11, 2007. Disponível em <http://www.fotoplus.com/dph/info11/index.html>, acesso em 11 de abril de 2008.
- CAMPOS, Maria Cristina André. Memória urbana. Mural moderno em São Paulo. São Paulo, FAUUSP, 2001. (dissertação de mestrado).
- CARTER, Peter. Mies van der Rohe at work. Londres, Phaidon, 2003.
- CASTELLO BRANCO, Ilda Helena Diniz. Arquitetura no centro da cidade: edifícios de uso coletivo. São Paulo, FAUUSP, 1989. (dissertação de mestrado).

CAVALCANTI, Lauro. Henrique Midlin e a arquitetura moderna brasileira. In: MIDLIN, Henrique. Arquitetura moderna brasileira. Rio de Janeiro, Aeroplano Editora, 1999.

_____. Quando o Brasil era moderno: guia de Arquitetura 1928 – 1960. Rio de Janeiro, Aeroplano, 2001.

_____. Moderno e Brasileiro. A história de uma linguagem na arquitetura. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editora, 2006.

COHEN, Jean-Louis. Ludwig Mies van der Rohe. Editions Haza, 2007.

_____. Le Corbusier. Alemanha, Taschen, 2006.

COLONELLI, Eduardo Argenton. Conexões urbanas: Avenida Nove de Julho. São Paulo, FAUUSP, 2003. (dissertação de mestrado).

COLQUHOUN, Alan. Conceitos de espaço urbano no século XX. In: Modernidade e tradição clássica. Ensaios sobre arquitetura. São Paulo, Cosac & Naify, 2004.

COLQUHOUN, Alan. Modern Architecture. Oxford; New York, Oxford University Press, 2002.

260

COMISSÃO DO IV CENTENÁRIO DA CIDADE DE SÃO PAULO. São Paulo Antigo: plantas da cidade. São Paulo, Comissão do IV Centenário da cidade de São Paulo, Serviço de Comemorações Culturais, 1954.

COSTA, Lúcio. Memória descritiva do Plano Piloto. In: Registro de uma vivência. São Paulo, Empresa das Artes, 1995.

CUNHA JR, Jaime. Edifício Metrópole: um diálogo entre arquitetura moderna e cidade. São Paulo, FAU-USP, 2007. (dissertação de mestrado).

DE FUSCO, Renato. Historia de la arquitectura contemporánea. Madri, H. Blume Ediciones, 1981.

ESCOREL, Ana Luisa. A menina e a mãe dela. São Paulo, Revista Piaui, janeiro de 2010, Edição 40, p. 42-45.

FELDMAN, Sarah. Planejamento e Zoneamento em São Paulo: 1947-1962. São Paulo, FAU-USP, 1996. (tese de doutorado).

FERNANDES, Fernanda. Arquitetura no Brasil no segundo pós-guerra – a síntese das artes. Niterói, Anais do VI Seminário DOCOMOMO Brasil, 2006. Disponível em <http://www.docomomo.org.br/seminario%206%20pdfs/Fernanda%20Fernandes.pdf>, acesso em 21 de abril de 2010.

- FERRONI, Eduardo Rocha. Aproximações sobre a obra de Salvador Candia. São Paulo, FAUUSP, 2008. (dissertação de mestrado).
- FICHER, Sylvia. Edifícios altos no Brasil. In: Espaços & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, n.37, pp.61-76, 1994.
- FISHMAN, Robert. Urban Utopias in the Twentieth Century. Cambridge, MIT Press, 1977.
- FONSECA, Nuno de Azevedo. Estudo comparativo das propostas de cidades contidas em edifício dos anos 1945-1965 e 1965-1985 na cidade de São Paulo. São Carlos, Escola de Engenharia, 1992. (dissertação de mestrado).
- FRAMPTON, Kenneth. História Crítica da Arquitetura Moderna. São Paulo, Martins Fontes, 2000.
- FRUGOLI JR, Heitor. São Paulo: espaços públicos e interação social. São Paulo, Marco Zero, 1995.
- FUJIOKA, Paulo Yassuhide. Edifício Itália e a arquitetura dos edifícios de escritórios em São Paulo. (dissertação de mestrado). São Paulo, FAU-USP, 1996.
- GAMA, Lúcia Helena. Nos bares da vida: produção cultural e sociabilidade em São Paulo, 1940-1950. São Paulo, Editora SENAC São Paulo, 1998.
- GEIST, Johann Friedrich. Arcades: the history of a building type. Massachusetts Institute of Technology, 1983.
- GIEDION, Sigfried. Espaço, tempo e arquitetura: o desenvolvimento de uma nova tradição. São Paulo, Martins Fontes, 2004.
- GOODWIN, Philip Lippincott. Brazil Builds: architecture new and old. 1652-1942. New York The Museum of Modern Art, 1943.
- HARVEY, David. A condição pós-moderna. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo, editora Loyola, 2005.
- HERTZBERG, Herman. Lições de arquitetura. São Paulo, Martins Fontes, 1999.
- HOOD, Raymond M. "A city under a single roof". In: TAFURI, Manfredo. The shere and the labyrinth. Avant-Gardes and adventure from Piranesi to the 1970s Cambridge, MIT Press, 1987, pp. 191-195.

IV CONGRESSO PANAMERICANO DE ARQUITECTOS. In: V Congresso Panamericano de Arquitectos. Publicacion oficial de actas e trabajos. Montevidéu, Talleres Gráficos Urta y Curbello, 1940. pp. 676-683.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo, Martins Fontes, 2000.

KOOLHAAS, Rem. Nova Iorque delirante. São Paulo, Cosac Naify, 2008.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa, Fundação Calouste, 2004.

LAMBERT, Phyllis. Mies in America. Montréal, Canadian Centre for Architecture, 2001.

LE CORBUSIER. Le Corbusier talks with students. New York, Princeton Architecture Press, 1999.

_____. Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. São Paulo, Cosac & Naify, 2004.

262

_____. Urbanismo. São Paulo, Martins Fontes, 2000.

LEAL, Daniela Viana. Oscar Niemeyer e o Mercado Imobiliário de São Paulo na década de 1950: o escritório satélite sob a direção do arquiteto Carlos Lemos e os edifícios encomendados pelo Banco Nacional Imobiliário. (dissertação de mestrado). Campinas, UNICAMP, 2003.

LEFEVRE, José Eduardo de Assis. De beco à avenida: a história da Rua São Luiz. São Paulo, EDUSP, 2006.

_____. Desafio das áreas centrais da cidade de São Paulo: o caso da avenida São João. Lisboa, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, 2003, v.2, p.957-966.

LEME, Maria Cristina. Revisão do Plano de Avenidas: um estudo sobre planejamento urbano, 1930. (Tese de doutoramento). São Paulo, FAUUSP, 1990.

LÉVI-STRAUSS, Claude. Tristes trópicos. São Paulo, Companhia das Letras, 1996.

LOURENÇO, Maria Cecília França. Maioridade do moderno em São Paulo. Anos 30/40. São Paulo, FAUUSP, 1990. (tese de doutorado).

- MAIA, Francisco Prestes. Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo. São Paulo, Melhoramentos, 1930.
- MAIA, Francisco Prestes. Os Melhoramentos de São Paulo. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, 1945.
- MEYER, Regina Maria Prosperi. Metrópole e urbanismo. São Paulo Anos 50. (Tese de doutoramento). São Paulo, FAUUSP, 1991.
- MORRISON, Hugh. Louis Sullivan : prophet of modern architecture. New York, Peter Smith, 1952.
- MORSE, Richard M. Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole). São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1970.
- MULLER, Nice L. A área central da cidade. In: AZEVEDO, Aroldo (org.). Cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.
- MURPHY, Kevin D. The Villa Savoye and the Modernist Historic Monument. In: Journal of the Society of Architectural Historians, vol. 61, n. 1 (Mar., 2002), pp. 68-89. Disponível em <http://www.jstor.org/stable/991812>, acesso 25 de março de 2010.
- NASCIMENTO, Ana Paula. MAM: um museu para a metrópole. (dissertação de mestrado). São Paulo, FAU-USP, 2003.
- NIEMEYER, Oscar. Oscar Niemeyer em São Paulo. São Paulo, Instituto Tomie Ohtake, 2004.
- PALACIO BAROLO. Disponível em <http://www.pbarolo.com.ar/>. Acesso em 20 de janeiro de 2010.
- PEDROSA, Mario. Dos murais de Portinari aos espaços de Brasília. São Paulo, Editora Perspectiva, 1981.
- PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX. In: SILVA, Raul de Andrade (org.). A evolução urbana de São Paulo. São Paulo, s.n., 1955.
- PINHEIRO, Maria Lúcia Bressan. Modernizada ou moderna? A arquitetura em São Paulo, 1938-45. (Tese de doutoramento). São Paulo, FAUUSP, 1997.
- PONTES, Heloisa Andrade. Destinos mistos: os críticos do grupo clima em São Paulo (1940-68). São Paulo, Companhia das Letras, 1998.
- PRADO, Maria Cecília Naclério. O prédio Martinelli. A ascensão do imigrante e a verticalização de São Paulo. São Paulo, Projeto Editores, 1984.

PRADO JR, Bento. A biblioteca e os bares na década de 50. São Paulo, Revista da Biblioteca Mario de Andrade, Secretaria Municipal de Cultura, Prefeitura Municipal de São Paulo, 1992, n. 50, pp. 16-18.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Código de Obras Arthur Saboya. Lei n. 3.427, de 19 de novembro de 1929. São Paulo, 1929.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Acto n.58, de 15 de janeiro de 1931. In: Actos do Município de São Paulo do ano de 1931. Atos de 43 a 292, pp. 19-20. São Paulo, Typ. Garraux, 1933.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Lei n. 2.332, de 9 de novembro de 1920. In: Leis e Atos do Município de São Paulo do ano de 1920, pp. 145- 215. São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1934a.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Código de Obras Arthur Saboya. Ato n.663 de 10 de agosto de 1934. São Paulo, 1934b.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Acto n. 792, de 8 de fevereiro de 1935. Documento disponível em <http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/atosgovernoprovisorio/AGP0792-1935.pdf>. Acesso em 02 de fevereiro de 2010.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Ato n. 1.470, de 14 de setembro de 1938. In: Atos do município de São Paulo do Ano de 1938. São Paulo, 1939a.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Ato n. 1.366, de 19 de fevereiro de 1938. In: Atos do município de São Paulo do Ano de 1938. Atos de 1325 a 1525. Pp.56-57. São Paulo, 1939b.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Ato n. 1.506 de 17 de novembro de 1938. In: Atos do município de São Paulo do Ano de 1938. Atos de 1325 a 1525. São Paulo, 1939c.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Ato n. 1.574, de 15 de julho de 1939. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1939, pp. 62-63. São Paulo, 1940a.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Ato n. 1.576 e Ato n. 1.577 de 19 de Junho de 1939. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1939, São Paulo, 1940b.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Ato n. 1.573, de 08 de abril de 1939. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1939, pp. 60-62. São Paulo, 1940c.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Ato n. 1.575 de 09 de junho de 1939, In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1939, pp. 63-64. São Paulo, 1940d.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 163 de 23 de outubro de 1940. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1940. São Paulo, 1941a.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto-Lei n.41, de 3 de agosto de 1940. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1940, pp. 42-46. São Paulo, 1941b.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 374 de 18 de dezembro de 1942: In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1940, pp. 112-113. São Paulo, 1941c.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 162 de 21 de outubro de 1940. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1940. São Paulo, 1941d.

265

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 263 de 20 de novembro de 1941. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1941, pp. 173-174. São Paulo, 1941e.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 239 de 21 de novembro de 1941. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1941, pp. 151-152. São Paulo, 1941f.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto-Lei n.46, de 25 de agosto de 1940. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1940. São Paulo, 1941g.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 252 de 14 de outubro de 1941. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1941, p.163. São Paulo, 1941h.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto-Lei n.105 de 18 de julho de 1941. In: Atos do município de São Paulo do ano de 1941, pp.51-52. São Paulo, 1942a.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto-Lei

- n.75, de 11 de fevereiro de 1941. In: Atos do município de São Paulo do ano de 1941, pp.32-37. São Paulo, 1942b.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 324 de 16 de maio de 1942. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1942. São Paulo, 1942c.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 313 de 11 de abril de 1942. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1942, p.163. São Paulo, 1942d.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto-Lei n.92, de 2 de maio de 1941. In: Atos do município de São Paulo do ano de 1941, pp.32-37. São Paulo, 1942e.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 389 de 17 de fevereiro de 1943. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1943. São Paulo, 1943a.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 476 de 17 de dezembro de 1943. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1943. São Paulo, 1943b.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 477 de 17 de dezembro de 1943. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1943. São Paulo, 1943c.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto n. 508 de 28 de abril de 1944. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1944. São Paulo, 1944.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Lei n. 5.114 de 28 de fevereiro de 1957. In: Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1957. São Paulo, 1957.
- QUEIROZ, Suely Robles Reis. Política e poder público na Cidade de São Paulo: 1889-1954. In: PORTA (Org.). História da cidade de São Paulo. A cidade na primeira metade do século XX. São Paulo, Editora Paz e Terra, 2004.
- REGINO, Aline Nassaralla. Eduardo Kneese de Mello. Arquiteto: análise de sua contribuição à habitação coletiva em São Paulo. São Paulo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2006.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. São Paulo: vila cidade metrópole. São Paulo, Prefeitura do Município de São Paulo, BankBoston, 2004.
- REVISTA MÓDULO. Multilado o conjunto do Parque Ibirapuera. Rio de Janeiro, Revista Módulo, n.01, 1955, pp.18-31.

- RIBEIRO, Alessandro José Castroviejo. Edifícios modernos e o centro histórico de São Paulo: dificuldades de textura e forma. São Paulo, FAUUSP, 2010. (tese de doutorado).
- SAIA, Luis. Arquitetura Paulista. In: XAVIER, Alberto (org.). Depoimento de uma Geração. Arquitetura Moderna Brasileira. São Paulo, Cosac & Naify, 2007.
- SANTORO, Paula. A relação da sala de cinema e o espaço urbano em São Paulo: do provinciano ao cosmopolita. (dissertação de mestrado). São Paulo, FAU-USP, 2004.
- SEGAWA, Hugo. Arquiteturas no Brasil 1900-1990. São Paulo, EDUSP, 1999.
- SENNETT, Richard. O declínio do homem público: as tiranias da intimidade. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.
- SEVCENKO, Nicolau. Orfeu extáltico na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo, Companhia das Letras, 2003.
- SILVA, Nelson Eduardo Xavier da. O urbanismo moderno de Le Corbusier: princípios e projetos que transformaram o modo de fazer a cidade. São Paulo, FAU-USP, 2007. (dissertação de mestrado).
- SILVA, Joana Mello de Carvalho. O arquiteto e a produção da cidade: a experiência de Jacques Pilon em perspectiva 1930-1960. São Paulo, FAUUSP, 2010. (tese de doutoramento).
- SKYSCRAPER MUSEUM. Disponível em: <http://skyscraper.org>
Acesso em 08 de novembro de 2008.
- SIMÕES JR, José Geraldo. Anhangabaú: história e urbanismo. (Tese de doutoramento). São Paulo, FAUUSP, 1995.
- SOMEKH, Nadia. A cidade vertical e o urbanismo modernizador. São Paulo, 1920-39. São Paulo, Estúdio Nobel, Editora da Universidade de São Paulo, Fapesp, 1997.
- TAFURI, Manfredo. Dialetic of the absurd. In: L'architecture d'aujourd'hui, n. 178, março-abril, 1975.
-
- _____. The disenchanted mountain: the skyscraper and the city. In: The American City. From the civil war to the New Deal. London, Granada, 1980.
- TELLES, Sophia da Silva. Arquitetura moderna no Brasil: o desenho da superfície. São Paulo, FFLCH, 1988. (dissertação de mestrado).

- TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e a origem do urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo, Empresa das Artes, 1996.
- _____. São Paulo: três cidades em um século São Paulo, Cosac & Naify, Duas Cidades, 2004.
- VARGAS, Heliana Comin. O Lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo, Editora Senac São Paulo, 2001.
- VASCONCELOS, Augusto Carlos de. O concreto no Brasil: recordes, realizações, história. São Paulo, Copiare, 1985.
- VIEGAS, Fernando Felippe. Conjunto Nacional: a construção do Espigão Central. São Paulo, FAUUSP, 2003. (dissertação de mestrado).
- VIII CIAM - INTERNATIONAL CONGRESS OF MODERN ARCHITECTURE. The heart of the city: towards the humanization of urban life. Londres: Lund Humphries, 1952.
- WEBSTER, J. Carson. The skyscraper: logical and historical considerations. In: The Journal of the Society of Architectural Historians, vol. 18, n.04, dezembro 1959, pp. 126-139.
- 268 XAVIER, Denise. Arquitetura metropolitana. São Paulo, Annablume, Fapesp, 2007.
- XAVIER, Alberto; LEMOS, Carlos; CORONA, Eduardo. Arquitetura Moderna Paulistana. São Paulo, Editora Pini, 1983.
- VENTURI, Robert. Complexidade e contradição em arquitetura. São Paulo, Martins Fontes, 2004.
- Periódicos**
- Architectura e Construcção, junho, 1930.
- ACRÓPOLE. Os mais belos edifícios de São Paulo. São Paulo, Acrópole, n. 49, 1942.
- _____. Edifício de apartamentos em duplex. São Paulo, Acrópole, n.208, fevereiro 1956.
- HABITAT. Edifícios para escritórios. São Paulo, Habitat, n. 2, janeiro/março, 1951, pp. 10-11.

_____. Arquitetura no Parque Ibirapuera. As obras para a Exposição do IV Centenário de São Paulo. São Paulo, Habitat, n.16, maio/junho 1954.

_____. Conjunto de Edifícios “Maximus”. São Paulo, Revista Habitat, n. 59, abril 1960, p. 3-9.

_____. Edifício R. Monteiro. São Paulo, Revista Habitat, n.77, maio/ junho 1964, p.17-22.

L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI. Hotel "Imperator" et immeuble a appartements a Sao Paulo. Paris, L'Architecture D'Aujourd'Hui, n. 21, dezembro, 1952.

Filmes

SÃO PAULO SOCIEDADE ANÔNIMA. Direção e roteiro Luís Sergio Person. São Paulo, Socine Produções Cinematográficas, 1965. Dvd (111min).

DOCUMENTÁRIO. Direção e roteiro Rogério Sganzerla. São Paulo, 1966. Dvd (11min).

REFERÊNCIA GERAL

- AMARAL, Aracy. *A imagem da cidade moderna: o cenário e seu avesso.* In: FABRIS, Annateresa (org). Modernidade e modernismo no Brasil. São Paulo, Mercado de Letras, 1994.
- ARRIGHU, Giovanni. *O longo século XX. Dinheiro, poder e as origens do nosso tempo.* Rio de Janeiro, Contraponto; São Paulo, Editora Unesp, 1996.
- ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento. *Metrópole e cultura: o novo modernismo paulista em meados do século.* São Paulo, Tempo Social, Revista Sociologia da USP, PP. 39-52, outubro 1997.
- ATIQUE, Fernando. *Ensino a morar: o Edifício Esther e os embates pela habitação vertical em São Paulo (1930-1962).* São Carlos, Revista Risco, n. 2, 2005. Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo programa de pós-graduação do departamento de arquitetura e urbanismo EESC-USP.
- BARBOSA, Marcelo Consiglio. *A obra de Adolf Franz Heep no Brasil.* São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2002. (dissertação de mestrado).
- BAYEUX, Gloria Maria. *O debate da arquitetura moderna brasileira nos anos 50.* São Paulo, FAUUSP, 1991. (dissertação de mestrado).
- BRUNO, Ernani Silva. *Depoimentos de Moradores e visitantes. 1553-1958.* São Paulo, Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Patrimônio Histórico, 1981.
- BOSETI, Adriano Augusto. *Avenida Nove de Julho como síntese das intervenções urbanísticas na cidade de São Paulo na primeira metade do século XX.* In: SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (org.). *A promoção privada da habitação econômica e a arquitetura moderna - 1930-1964.* São Carlos, RiMa, 2002.
- BUCCI, Ângelo. *Anhangabau, chá e metrópole.* São Paulo, FAU USP, 1998.
- COHEN, Jean-Louis. *From ideological statement to professional history.* Zodiac, n. 21, 1999, pp. 35-45.

GIEDION, S. *O Brasil e a arquitetura contemporânea*. In: MINDLIN, Henrique E. Arquitetura moderna no Brasil. Rio de Janeiro, Aeroplano Editora, IPHAN, 2000.

FALBEL, Anat. *Lucjan Korngold: a trajetória de um arquiteto imigrante*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade, 2003. (Tese de doutorado).

FICHER, Sylvia *Os arquitetos da Poli: ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo, Edusp, 2005.

GORELIK, Adián. *Das vanguardas à Brasília. Cultura urbana e arquitetura na América Latina*. Belo Horizonte, Editora UFMG, 2005.

HARRIS, Elizabeth Davis. *Le Corbusier: riscos brasileiros*. São Paulo, Nobel, 1987.

HEREÑÚ, Pablo Emílio. *Sentidos do Anhangabaú*. São Paulo, FAUUSP, 2007

HEYNEN, Hilden. *Architecture and modernity: a critique*. Massachusetts Institute of Technology, 1999.

HOBSBAWN, Eric. *Era dos extremos. O breve século XX. 1914-1991*. São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

271

HOMEM , Maria Cecília Naclério. *O prédio Martinelli. A ascensão do imigrante e a verticalização de São Paulo*. São Paulo, Projeto Editores, 1984

KOPP, Anatole. *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa*. São Paulo, Nobel, 1990.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas, Editora Unicamp, 2008.

LEAL, Daniela Viana. *Simbiose urbana: iniciativa privada e arquitetura moderna em São Paulo*. Texto integrante dos Anais do XVII Encontro Regional de História – O lugar da História. ANPUH/SPUNICAMP. Campinas, 6 a 10 de setembro de 2004. Cd-rom.

LEME, Maria Cristina (org.). *Plano Agache*. In: *Urbanismo no Brasil. 1895-1965*. São Paulo, Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LEMOS, Carlos A. C. *Arquitetura brasileira*. São Paulo: Melhoramentos: Edusp, 1979.

LIEMUR, Jorge F.; SILVESTRI. *El umbral de la metropolis: Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires(1870-1930)*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1993.

LOBATO, Maurílio Lima. *Considerações sobre o espaço público e edifícios modernos de uso misto no centro de São Paulo*. São Paulo, FAUUSP, 2009. (dissertação de mestrado).

MAGNANI, José G. C. *A rua e a evolução da sociabilidade*. In: A cidade e a rua. Cadernos da História de São Paulo. São Paulo, Museu Paulista da Universidade de São Paulo, n.2, 1993.

MARTINS, Carlos A. Ferreira. *Arquitetura e metrópole: alguns elementos para a caracterização do contexto arquitetônico em São Paulo, anos 40 e 50*. Anais do II Seminário Docomomo Brasil.

MELLO, João Manuel Cardoso de; NOVAIS, Fernando A. *Capitalismo tardio e sociabilidade moderna*. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz (org.). *História da Vida Privada no Brasil. Contrastos da Intimidade Contemporânea*. São Paulo: Hucitec/ Edusp, 1995.

272

MEYER, Regina. *O papel da rua na urbanização paulistana*. São Paulo, Cadernos da História de São Paulo, n.2, jan-dez 1993, PP.13-26.

MIDLIN, Henrique E. *Arquitetura moderna no Brasil*. Rio de Janeiro, Aeroplano/IPHAN, 1999.

MOSES, Robert. *Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo*. International Basic Economy Corporation, New York City, 1950.

MOTTA, Renata Vieira. *O Masp em Exposição*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, 2003. (dissertação de mestrado).

PASTIER, John. *Skyscraper revolution and evolution*. Design Quarterly, n.140, skyscraper view, 1988, pp. 12-23.

PIMENTEL,Gustavo Ribeiro. *O concreto armado na verticalização de São Paulo. Edifícios altos e modernidade no centro, 1937-1954*. São Paulo, FAUUSP, 2007 (dissertação de mestrado).

QUEIROZ, Rodrigo Cristiano. *Oscar Niemeyer e Le Corbusier: encontros*. Tese de doutorado. São Paulo, FAU-USP, 2007.

RAGO, Margareth. *A invenção do cotidiano na metrópole: sociabilidade e lazer em São Paulo, 1900-1950*. In: Portas, Paula (org.). História da cidade de São Paulo.

ROWE, Collin; KOETTER, Fred. *Collage-city*. Cambridge, MIT Press, 1978.

RUBINO, Silvana Barbosa. *Rotas da modernidade: trajetória, campo e história na atuação de Lina Bo Bardi. 1947-1968*. Campinas, Unicamp, 2002. (tese de doutorado).

SALES, Marta Lagreca de. *Territórios de intermediação. Uma hipótese para a análise e o projeto da cidade contemporânea*. São Paulo, FAUUSP, 2008. (tese de doutorado).

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (coord). *São Paulo: 1934-38. Os anos da administração Fábio Prado*. São Paulo, FAUUSP, 1999.

SCHORSKE, Carl. *Viena fin-de-siècle: política e cultural*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SCULLY JR., Vicent. *Arquitetura moderna: a arquitetura da democracia*. São Paulo, Cosac&Naify, 2002.

SEGAWA, Hugo. *São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954*. In: História da Cidade de São Paulo

273

SERAPIÃO, Fernando. *Neopassadista neoclássico*. São Paulo, Revista Piauí, novembro de 2008. Disponível em http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao_23/artigo_719/neopassadista_neoclassico.aspx, acesso em 10 de janeiro de 2010.

SIMMEL, Georg. *A metrópole e a vida mental*. Tradução de Sérgio Marques dos Reis In: O Fenômeno Urbano Otávio Guilherme Velho (org.) Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1967.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida. *A identidade da metrópole*. São Paulo, HUCITEC, EDUSP, 2004.

SIMÕES JR, José Geraldo. *Melhoramentos na área central de São Paulo. O caso da renovação da rua Líbero Badaró, 1911-1918*. In: Urbanismo no Brasil

LEME, Maria Cristina (coord.) *Urbanismo no Brasil – 1895-1965*. São Paulo, Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999.

ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo, Martins Fontes, 1998.

SOLA-MORALES, Manuel de. *Espaços públicos, espaços coletivos*.

In: Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo, Associação Viva o Centro, 2001.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. *Metrópole e paisagem: caminhos e descaminhos da urbanização*. In: História da Cidade de São Paulo

TAFURI , Manfredo. *Teorias e história da arquitectura*. Lisboa, Editorial Presença – Portugal, 1979.“A arquitectura moderna e o eclipse da história” – Capítulo Primeiro

TOLEDO, Benedito Lima. *Anhangabahú*. São Paulo, Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, 1989

URSINI, Marcelo Luiz. *Entre o público e o privado: os espaços fracos na avenida Paulista*.São Paulo, FAUUSP, 2004.(dissertação de mestrado).

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott. *Architecture as signs and systems*. Cambridge, The Belknap Press of Harvard University Press, 2004.

274

ZANINI, Walter. *História Geral da Arte no Brasil*. Volumes 1 e 2. São Paulo, Instituto Walther Moreira Sales / Fundação Djalma Marinho, 1983.