

Data de pesq: 05/10/94

a

CIDADE
VERTICAL
e o
URBANISMO
MODERNIZADOR
SÃO PAULO 1920-1939



08/08/94
12

A CIDADE VERTICAL E O URBANISMO MODERNIZADOR:

SÃO PAULO 1920-1939

NADIA SOMEKH

TESE DE DOUTORAMENTO

PROFA. DRA. MARIA ADÉLIA A. DE SOUZA

ORIENTADORA

FAU USP 1994

Aos meus amigos

A G R A D E C I M E N T O S

A responsabilidade de uma pesquisa é individual e a redação, solitária. Mas no processo de elaboração, francamente coletivo, encerra-se um sem-número de agradecimentos. Em primeiro lugar, à orientação afetiva e segura da Profa. Maria Adélia de Souza. Às discussões estimulantes com os professores Celso Lamparelli, Flavio Villaça, Paul Singer e Luiz César de Queiroz Ribeiro. Às discussões quase psicanalíticas do Prof. Christian Topalov, quando da estada em Paris para a elaboração do projeto de pesquisa. A Suzana Pasternak, Maristella Ferreira Levy e Francisco Scarlato, pelas significativas sugestões. A André Stolarski, Eduardo Foresti e Chico Homem de Mello, pela beleza gráfica. A Lélia Chacon, pelo copidesque. A Paulo Roberto Dutra e Cleide de Andrade, do Arquivo da Prefeitura, que se empenharam na busca dos processos de aprovação dos edifícios. Às protetoras de tesouros bibliográficos Priscila Zioni Ferreti, Teresa Trevas, Fernanda Ferreira de Paula e Isa Misono. A José Geraldo Simões Jr. e José Roberto dos Santos Pinheiro pelas informações históricas. A Clóvis França e Maria Cecília Monteiro da Silva pela gentileza. A Sarah Feldman, Raquel Rolnik e Guido Mantega pela convivência e comentários preciosos. A Luiz Fernando de Almeida, pelas dicas bibliográficas. Às companheiras de sempre, Malu Refinetti, Cristina Leme, Irene Iyda. Aos colegas de trabalho Eduardo Trani, Marita Borba, Eloah Marcucci, Luiz Ackel e Gil Cará. A Silvana Zioni, pelo apoio constante. Aos dedicados pesquisadores Ricardo Castillo e Denise Saliba. Ao Valdy Lopes e à Jaqueline Alves, pelos desenhos. A Daniel Van Wilderode, pelo companheirismo de todas as horas.

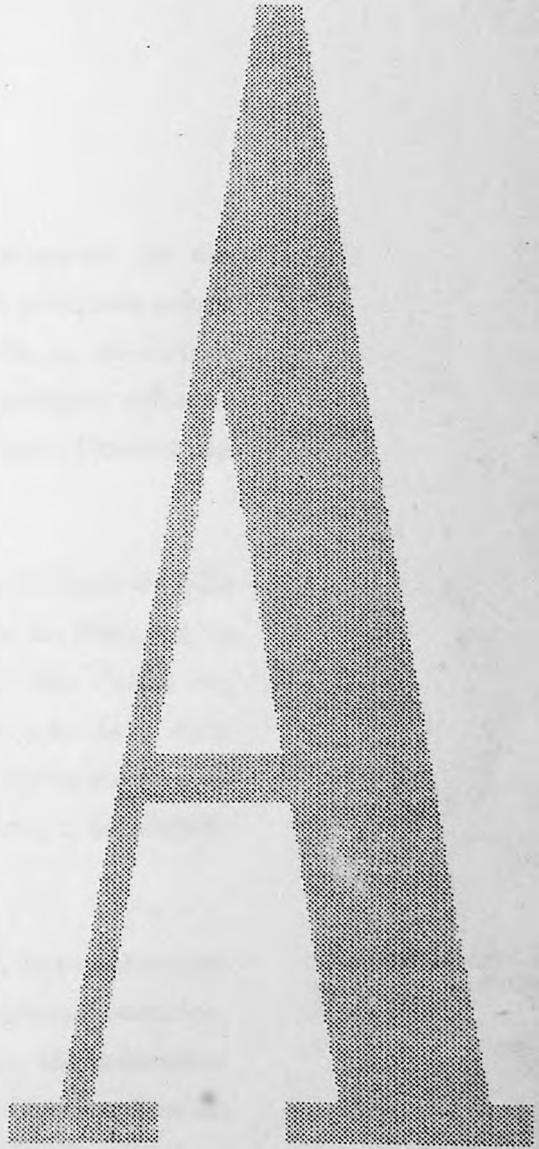
O presente trabalho enfoca o primeiro período de verticalização em São Paulo, nos anos que vão de 1920 a 1939. Destaca-se a ação do Estado como agente produtor do espaço, através das suas intervenções e legislações urbanísticas. A influência dos Estados Unidos sobre o pensamento urbanístico é apontada por meio da difusão econômica e cultural, ocorrida a partir dos anos 20. O urbanismo paulistano limita sua ação em relação ao crescimento vertical, dentro de uma perspectiva de acumulação do capital. Excluindo a questão social emergente no período, é considerado apenas modernizador.

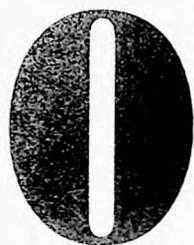
The present work focuses on the vertical growth relating the municipality of São Paulo in its first period from 1920 to 1939. It highlights the governmental urban intervention as well as legislation, and shows the United States' economical and cultural influence over urbanistic thought since the 1920's. The urbanism of São Paulo limits its action to capitalistic accumulation and excludes social issues. This means that it cannot be viewed as modern or even modernist, but as a "modernizing urbanism".

Í N D Í C E

APRESENTAÇÃO	5
CAPÍTULO I	
<u>POR QUE OCORRE A VERTICALIZAÇÃO?</u>	12
1. O que é a cidade vertical?	13 ◦ ✓
2. Explicando a verticalização: Espaço e Estado	23
CAPÍTULO II	
<u>INTERNACIONALIZAÇÃO E PRODUÇÃO DE ESPAÇO: AS INFLUÊNCIAS ESTRANGEIRAS</u>	30
1. O urbanismo europeu	33
2. O zoneamento na Alemanha	36
3. O urbanismo americano	46
4. O zoneamento nos Estados Unidos	50
5. O arranha-céu e a cidade	58
CAPÍTULO III	
<u>O URBANISMO MODERNIZADOR EM SÃO PAULO</u>	76 ◦ ✓
1. Modernidade, modernismo e modernização	79 ◦ ✓
2. Adensamento e rendimento: Vítor da Silva Freire	83 ◦ ✓
3. A cidade como negócio: Anhaia Mello	88 ◦ ✓
4. A modernização da cidade: Prestes Maia	101 ◦ ✓
CAPÍTULO IV	
<u>ORIGENS DA VERTICALIZAÇÃO EM SÃO PAULO: 1920 A 1929</u>	115 ◦
1. A produção industrial em São Paulo	116 ◦
2. A ação do Estado: os melhoramentos urbanos e a legislação urbanística	125 ◦
3. A identidade paulistana	131 ◦
4. A verticalização em São Paulo	136 ◦
CAPÍTULO V	
<u>A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE VERTICAL: 1920 A 1939</u>	155 ◦
1. A evolução da produção industrial	162 ◦
2. Preço da terra e verticalização	166 ◦
3. A intervenção do Estado: a legislação urbanística e o Plano de Avenidas	183 ◦ ✓
4. A verticalização: forma e função	195 ◦
CONCLUSÕES	224

A P R E S E N T A Ç Ã O





ponto de partida deste trabalho situa-se, de um lado, na vida acadêmica, através da pesquisa sobre o crescimento vertical de São Paulo, e, de outro, na experiência profissional em planejamento urbano, enriquecida pela elaboração do Plano Diretor da

Cidade de São Paulo.

A pesquisa sobre o *Processo de Verticalização da Cidade de São Paulo*, que se consubstanciou, numa primeira etapa, na dissertação de mestrado apresentada em 1987, constatava que São Paulo era vertical e não, densa. Tal conclusão se relacionava ao fato de a legislação urbanística de São Paulo reduzir, historicamente, os coeficientes de aproveitamento permitidos e, portanto, a densidade possível de ser praticada.

Apresentava-se como uma contradição o Estado, representante das classes dominantes,¹ de acordo com os conceitos teóricos assumidos, reduzir a possibilidade de multiplicação do solo urbano, tão necessária ao desenvolvimento da indústria da construção civil. Uma explicação plausível consistia no favorecimento aos proprietários fundiários, segmento da classe dominante e, portanto, também representada no Estado, que não se constitui numa fração desvinculada das demais frações do capital. Em outras palavras, devido ao papel central que a terra assume na economia brasileira e ao fato de não existir uma classe de proprietários fundiários descolados dos processos econômicos, o Estado, por meio da redução dos coeficientes de aproveitamento, produz uma escassez artificial de terra, que

¹ Esse conceito é adotado por vários autores marxistas: Castells (1972), Lojkin (1981), Topalov (1984).

incrementa o processo de valorização fundiária e favorece o capital em geral, porém, de forma improdutiva.

Durante a sistematização das informações sobre a cidade, efetuada quando da elaboração do Plano Diretor-91 para o Município de São Paulo, foi constatado que as áreas com maior taxa de densidade da cidade não coincidiam com as áreas de verticalização (ROLNIK, R. et alli, 1990). Áreas sem nenhum edifício de apartamentos apresentavam taxas mais significativas de adensamento do que o setor sudoeste, principal região de verticalização da cidade. A supercompartimentação da terra, devido à pobreza crescente da população, explicava os mais altos níveis de adensamento na cidade.

Além disso, verificou-se que 67% da população de São Paulo vive em condições precárias e irregulares. Isto é, foi historicamente excluída dos planos e da legislação que, praticamente, incidem sobre pouco mais de 30% dos habitantes da cidade.

A elaboração do próprio Plano Diretor-91 causou uma série de surpresas e indagações. Por meio de um coeficiente único, a proposta do plano era suprimir o diferencial produzido pelos diferentes coeficientes de aproveitamento permitidos pela lei do zoneamento. E, ainda, limitar a verticalização ao estoque potencial da infra-estrutura e à compra do solo criado, que se reverteria num fundo de urbanização destinado às ZEIS (zonas especiais de interesse social). A idéia, aliada ao processo de descentralização administrativa, visava estimular a participação democrática dos cidadãos, único caminho para o desenvolvimento de uma cidade mais justa.

A proposta recebeu firme oposição de três grandes grupos: o setor comercial imobiliário, os ambientalistas e os burocratas. Os primeiros se opunham à redução do coeficiente único a um, como havia sido sugerido, bem como à eliminação das diferenças que incrementam os preços fundiários. Os outros dois grupos defendiam intransigentemente a manutenção do zoneamento da cidade. Os planejadores por acreditarem nesse instrumento com fé inabalável e os ambientalistas porque tinham receio que o "controle" da qualidade de vida da cidade se perdesse, ainda que ele seja bastante parcial.

A defesa do zoneamento pressupõe uma racionalidade, baseada na crença de que essa legislação é efetivamente boa para a cidade. Negam-se, assim, os efeitos perversos que eram claramente apontados: quase 70% da cidade é irregular, escapando, portanto, ao controle da lei do zoneamento. Sua concepção considerou uma infra-estrutura inexistente e desconsiderou a própria geomorfologia da cidade, tratando-a de forma bidimensional. Além disso, a escassez de terra urbana verticalizável, consequência do zoneamento, incrementa o processo de supervalorização fundiária.

Aliada à defesa incondicional do zoneamento como instrumento efetivo de controle da cidade colocava-se uma posição geral entre os interlocutores do plano contra o adensamento, identificada com a concentração excessiva. Surgiu o interesse, a partir daí, de buscar o entendimento das origens desse pensamento urbanístico, consubstanciado no zoneamento, e do preconceito generalizado contra o adensamento, que perdura até hoje.²

² Constatava-se, fundamentalmente, que a questão em debate não dizia respeito a simplesmente substituir um instrumento historicamente superado por um mais moderno, mas sim transformar a concepção de gestão da cidade, buscando reverter prioridades que sempre privilegiaram as elites, na tentativa de reduzir as desigualdades existentes.

Com o panorama da evolução da verticalização delineado na dissertação de mestrado e a experiência profissional que ganhou impulso com a elaboração do Plano Diretor-91 para São Paulo, deu-se início a essa busca, a partir da qual se constatou, como se verá adiante, que o pensamento urbanístico pouco se transformou em face do processo de verticalização e pouco contribuiu, efetivamente, no sentido de produzir uma cidade socialmente mais igualitária.

Nesse caminho surgiram, também, algumas indagações: Por que, numa cidade tão desigual como São Paulo, onde a pobreza atinge limites crescentes, onde a falta de moradia é uma questão central, os urbanistas restringem sua ação à parte da cidade, sem centrar esforços nas questões sociais? Por que a verticalização, no Brasil e em São Paulo, não se constituiu numa solução para a produção em massa de habitação popular? O ideário modernista do período entre guerras tinha como foco central a questão social e a produção em massa de moradias, fato que não encontrou eco significativo em São Paulo.

O zoneamento, que surge na Alemanha e se desenvolve nos Estados Unidos, influencia a ação urbanística paulistana. Essa influência

é, no entanto, filtrada perifericamente para a eficiência da cidade, deixando de lado a questão social, presente principalmente na experiência alemã.

O chamado urbanismo moderno ou modernista, que inclui a modernização, não se desenvolveu plenamente na cidade de São Paulo e até hoje se limita a ser modernizador. Esta é a hipótese central desta pesquisa.

O objeto deste estudo, a relação entre a verticalização do primeiro período (1920 a 1939) e a ação urbanística decorrente, é apresentado no Capítulo I. A adoção desse recorte temporal baseia-se na periodização estabelecida na dissertação de mestrado (Somekh, 1987), aqui aprofundada.

As principais influências estrangeiras no urbanismo paulistano são apresentadas no Capítulo II. Além das conhecidas ações de Hausmann e Ebenezer Howard na Europa, o zoneamento alemão influenciou a nova ciência que se disseminava internacionalmente no começo do século XX. Foi também marcante na produção do espaço urbano de São Paulo a inovação do arranha-céu, que surge nos Estados Unidos, e a reação urbanística a ele consubstanciada no zoneamento de Nova York. O *Building Code* e o *zoning* de Nova York tem influência direta no nosso Código de Obras Arthur Saboya (1929/1934), que assume as características dos zoneamentos da época, principalmente em relação à definição de alturas.

Três teorias, referentes a três urbanistas, e que mostram como a eficiência da cidade prevalecia sobre qualquer tipo de preocupação social, são focalizadas no Capítulo III. Vitor da Silva Freire introduz a questão do rendimento da cidade, com a definição de exigências de pé-direito e a vinculação do adensamento com o sistema viário. Anhaia Mello, e sua extensa obra publicada, encara a cidade como negócio e é intensamente influenciado pelo zoneamento americano e pelo inglês Ebenezer Howard e sua cidade jardim. Mas permanece, no período estudado (1920 a 1939) ambíguo em relação à verticalização. Mais adiante, no entanto, sabe-se que foi seu opositor ferrenho, contribuindo, em 1957, com a elaboração da Lei n. 5.261, que pela primeira vez limita o coeficiente de aproveitamento na cidade

de São Paulo. Prestes Maia e seu Plano de Avenidas, publicado em 1920, e avaliado em 1945, mostra efetivamente sua ação modernizadora. Defensor da verticalização “no lugar certo”, articulou a implantação do sistema viário a um conjunto de leis que ele mesmo avalia como sendo um zoneamento para a cidade, ainda que parcial. Incentivou a verticalização através do estabelecimento de limites mínimos consideráveis em eixos da cidade, penalizando-os com aumentos tributários caso não se enquadrassem nas exigências legais.

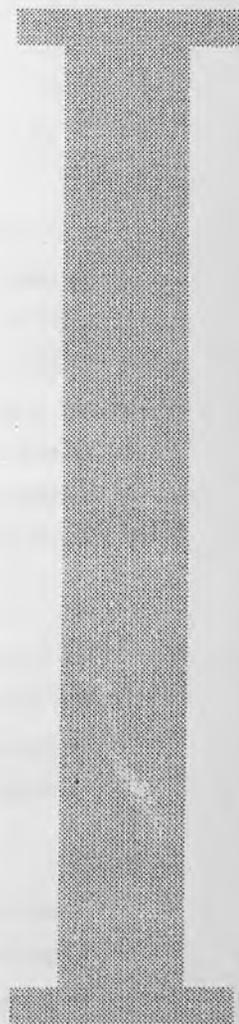
A verticalização no período 1920 a 1939 é descrita nos Capítulos IV e V, em dois períodos: de 1920 a 1929 (Capítulo IV), quando é incipiente o processo e quando surgem os primeiros arranha-céus, como o Sampaio Moreira, o Martinelli e outros ainda com características ecléticas; e, globalmente, de 1920 a 1939, quando a partir de 1930 a verticalização se firma enquanto processo, explode em ritmo e intensidade e vai adquirindo características modernizadas, despidas de ornamentação, devido muito mais à necessidade de aumento de produtividade do que ao gosto da época.

Na dissertação de mestrado, o primeiro período de construção verticalizada de foi denominado de “verticalização européia”. Constatase aqui, contudo, que a influência predominante na época não é a européia. Principalmente por meio de pesquisa em jornais e de uma análise da entrada do capital americano no Brasil, foi possível observar uma influência geral dos Estados Unidos, que se inicia nos anos 20 e se consolida nos anos 30, portanto antes da II Guerra Mundial. O arranha-céu é um fenômeno tipicamente americano, tanto quanto o automóvel associado ao progresso, símbolos que o cinema, também sob supremacia americana, vai ajudar a difundir. Junto com a expansão do capital, a cultura americana espalha-se no mundo inteiro e, principalmente, nas grandes cidades como São Paulo.

A partir das questões consideradas, algumas conclusões levam à reflexão do papel do arquiteto e do urbanista hoje. A questão social não pode ser constantemente excluída ou tratada marginalmente como hoje. O urbanismo modernizador, que se inicia no período analisado e se estende até hoje, apesar de esforços em contrário, deve se modificar e buscar uma dupla ação. Em primeiro lugar,

de caráter redistributivo, que não é incompatível com o desenvolvimento capitalista, e, em segundo lugar, de caráter qualitativo, com a busca de uma vida melhor para toda a população. O papel do urbanista se resume à busca de uma cidade mais justa, ambientalmente adequada e sobretudo bela. Através da história da cidade, é preciso resgatar esse papel, que se acredita realizável.

C A P Í T U L O



POR QUE OCORRE A
VERTICALIZAÇÃO?

A análise da evolução do crescimento vertical de São Paulo, iniciada na dissertação de mestrado, apontou como, quando e onde ocorreu o fenômeno até 1980, sendo posteriormente complementada para 1994. Tentar explicar a verticalização conduz, agora, ao aprofundamento do estudo sobre o primeiro período de verticalização (1920 a 1939), procurando enriquecê-lo com uma pesquisa sobre as origens do pensamento urbanístico que perdura até hoje, concretamente, na legislação de zoneamento.

Observa-se a partir de 1939 uma mudança nas características do processo de verticalização. De predominantemente terciário ele passa a residencial e localiza-se principalmente fora da área central da cidade. As características desse primeiro período sofrerão significativas transformações depois de 1940.

A ação do Estado como agente produtor de espaço é importante para explicar o fenômeno, a partir de duas vertentes: a formulação da legislação urbanística antes e depois do Código de Obras, que muito se assemelha aos zoneamentos alemão e americano; e as intervenções urbanísticas, em que se destaca o Plano de Avenidas, formulado nos anos 20, timidamente iniciado nos anos 30 e efetivamente implantado a partir de 1938, quando Prestes Maia assume a Prefeitura paulistana. Para Figueiredo Ferraz, o plano constitui-se na terceira fundação da cidade.³ São Paulo torna-se então uma metrópole, num processo de transformação que mudará o caráter da verticalização depois de 1939.

³ Em entrevista, o engenheiro José Carlos de Figueiredo Ferraz afirmava que, além de 1875 (data que expressa a segunda fundação da cidade por ser considerada um marco de avanço econômico e demográfico), a implantação do Plano de Avenidas provocou tal ordem de transformações que pode ser entendida como uma nova fundação.

O QUE É A CIDADE VERTICAL?

A cidade vertical envolve a noção de edifício alto, de arranha-céu.⁴ A verticalização foi definida como a multiplicação efetiva do solo urbano, possibilitada pelo uso do elevador. A essa idéia associam-se a característica da verticalidade, o aproveitamento intensivo da terra urbana (densidade) e o padrão de desenvolvimento tecnológico do século XX, demonstrando-se a relação verticalização/adensamento.

A verticalização de São Paulo, estimulada desde sempre, passa a ser limitada a partir 1957, e novamente em 1972, através da legislação urbanística. O resultado foi denominado de “des”verticalização. (SOMEKH, 1987)

O crescimento vertical da cidade apresentou dois processos diferenciados: o terciário ou de escritórios, caracterizando o uso original, e a verticalização residencial, predominante até hoje, com traços distintos tanto de produção como de localização, que se alternaram ao longo do período estudado.

A localização caracterizou-se, basicamente, pela reprodução de espaços (concentração) e pela busca de novas fronteiras (expansão), como mostram os mapas deste capítulo. Quanto a sua produção, constata-se que o espaço urbano não era entendido como “lugar”, base de reprodução do capital, mas como parte integrante do processo de acumulação e, portanto, sujeito às leis do valor.

A periodização adotada para o crescimento vertical coincidiu com os grandes períodos do desenvolvimento econômico, sendo enfatizada sua relação com a ação do Estado. O desenvolvimento da economia e a ação do Estado, critérios indissociáveis, somados à caracterização específica do fenômeno estudado, e suas variações quantitativas e qualitativas, nortearam a definição e a descrição dos períodos.

Embora se critique uma relação determinista e simplista dos movi-

⁴ A definição de arranha-céu será desenvolvida no Capítulo II.

mentos de acumulação do capital e de produção espacial (GOTT-DIENER, 1993), foram encontradas coincidências temporais significativas entre um e outro.

No nível da ação do Estado, destacam-se os períodos marcados por importantes transformações político-institucionais: a fase da República Velha, que vai até 1930; o período autoritário, compreendido entre 1930 e 1945; o período democrático, de 1945 a 1964; e o novo período autoritário, de 1964 até 1988.

O desenvolvimento econômico e social do brasileiro foi estabelecido em outros três períodos: economia agro-exportadora, até 1930; a industrialização e a substituição de importações, de 1930 a 1955; e, a partir de 1955, a fase de intensa penetração do capital estrangeiro, dominada pelo capital monopolista e financeiro (OLIVEIRA, 1975) que se consolida depois de 1968 com o chamado “milagre econômico”.

No caso específico de São Paulo, essa periodização deve ser mediada pelo desenvolvimento da cidade, que apresenta o período de 1940 a 1945 como início de seu processo de metropolização, representando as particularidades que a cidade engendra no seu processo de integração às condições gerais do desenvolvimento econômico.

Ao compararmos as periodizações acima, constatamos cinco subperíodos: o primeiro, de 1930 até 1940 ou 1945; o segundo, desta fase até 1945; o terceiro, de 1955 a 1964; o quarto, de 1964 até 1988; e o quinto de 1988 até hoje.

Para a verticalização de São Paulo, foi adotado o ano de 1920 como marco inicial de periodização, pois é nesse ano que é promulgada a Lei n.2.332 e é nessa década que se desenvolve a regulamentação das alturas dos edifícios e do uso do elevador, elemento central no processo.

Figura 1.1
Até 1920 São Paulo era predominantemente horizontal.
(EXTRAÍDO DE CAPRI, 1924)



A seqüência de períodos foi estabelecida de acordo com algumas intervenções do poder público municipal. Em 1925, o uso do elevador já é considerável. Com a Lei n. 2.818, de 1925, a Prefeitura passa a exigir solicitação de licença para o seu funcionamento, mas a legislação só se torna efetiva em 1940, quando é finalmente implementado o registro de elevadores, resultado do significativo processo de verticalização na cidade. Até essa data, havia apenas uma listagem de todos os elevadores instalados, sem ordem cronológica. Isso demarcou um período inicial, de 1920 a 1939.

Mas a legislação que interfere efetivamente na verticalização, conforme constatado, é aquela que limita a potencialidade construtiva do terreno. Nesse aspecto, a verticalização em São Paulo restringiu-se, até 1957, ao estabelecimento de alturas máximas, sempre mais altas que as praticadas e nem sempre resultando num controle efetivo.

O urbanista Anhaia Mello, nessa época preocupado com o excessivo adensamento e a sobrecarga das vias e da infra-estrutura na cidade, formulou a Lei n. 5.621, de 1957, propondo a limitação do coeficiente de aproveitamento a quatro vezes a área do terreno para qualquer edificação na área urbana. Os construtores reagiram energicamente e, até a regulamentação da lei, conseguiram ampliar o coeficiente de aproveitamento para seis vezes a área do terreno, apenas para edifícios comerciais. Na prática, o mesmo coeficiente acabou valendo para os edifícios residenciais, pois, formalmente, os construtores alegavam futuro uso comercial, como, por exemplo, para consultórios.

O ano de 1957 pode ser considerado um marco no processo de verticalização de São Paulo. Pela primeira vez limitava-se a ocupação dos terrenos, provocando o seu espraiamento (comparar mapas I 1 e I 2) e, ainda, com o estabelecimento de uma cota mínima de 35m², o tipo de população que poderia morar em apartamentos.⁵

⁵ O estabelecimento de uma cota mínima de 35m², aliado ao coeficiente de aproveitamento 6, conforme praticado, resultava em unidades mínimas de 210m², grandes o suficiente para excluir definitivamente a população de mais baixa renda.

Outro marco importante foi 1967, quando o Banco Nacional da Habitação - BNH e o Sistema Financeiro da Habitação - SFH, criados pela Lei n. 4.380, de 1964, passaram, com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS, a promover a aquisição da casa própria, especialmente junto à população de

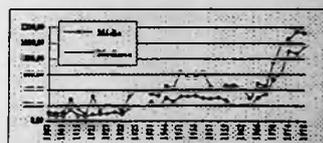
baixa renda. Os empreendimentos imobiliários, antes caracterizados pela lentidão tanto na obtenção de recursos quanto na execução da obra, ganharam impulso, correspondendo igual ascensão na curva de evolução do crescimento vertical (Ver Gráfico e Tabela do crescimento vertical de 1940 a 1994).

Outra mudança significativa nos padrões de crescimento vertical de São Paulo ocorreu imediatamente antes da aprovação da lei de zoneamento em 1972 (Lei n. 7.805), que representou nova alteração dos coeficientes de aproveitamento dos terrenos. Dessa vez, a redução foi considerável: duas vezes a área do terreno, podendo apenas em algumas áreas chegar ao limite máximo de quatro, como nas Z3, Z4 e Z5 inicialmente. O espraiamento da verticalização (comparar mapas I 4 e I 5) é acentuado com o aumento da demanda por terrenos por parte do setor imobiliário produtor de edifícios, que acarreta sobrevalorização dos preços fundiários.⁶

O ano de 1988 é também marcante no processo de verticalização da cidade, com a implementação da Lei n. 10.209, de 1986, que permite ao empreendedor imobiliário comprar exceções ao zoneamento em troca da construção de habitações populares. Houve expectativa de reversão do processo de desverticalização, o que acaba não ocorrendo porque as operações interligadas, previstas nessa lei, se mostram pontuais, sem significado especial para o universo de investimentos do mercado imobiliário.

Os marcos referentes à ação do poder público, associados às periodizações anteriores e à curva de crescimento vertical, definiram no estudo as seguintes fases de verticalização em São Paulo:

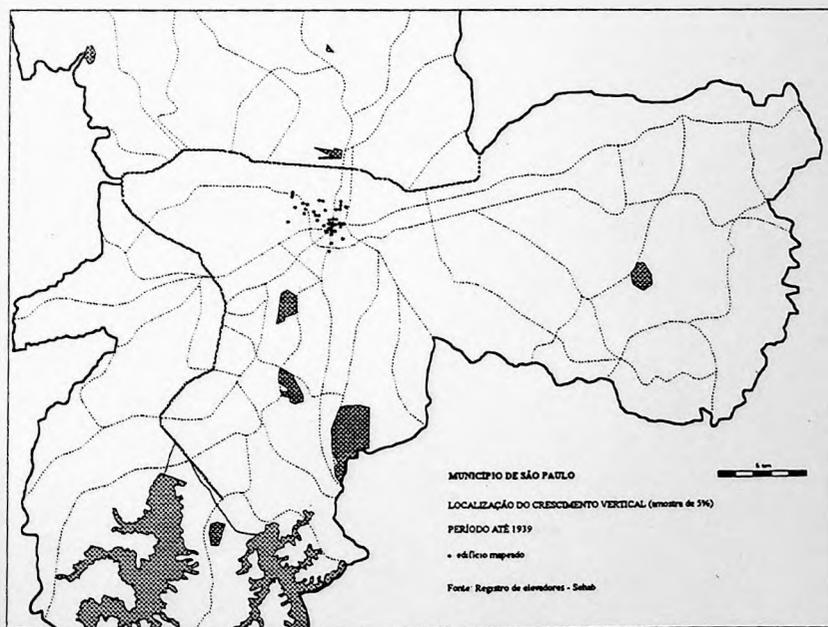
⁶ Ver Gráfico V 4, na página 181.



* 1920 a 1939, primeiro período, em que a cidade reproduzia predominantemente padrões europeus no espaço urbano. A verticalização surge na área central e se expande para bairros lindeiros, é terciária e suas unidades são alugadas. O coeficiente de aproveitamento ainda não é regulado pelo Estado e chega a atingir grandes índices. Nesse período, a pesquisa preliminar não apresenta a cronologia e a espacialização do fenômeno que constituirá parte deste estudo. A pesquisa apontará que a aparente verticalização européia já apresentava influência norte-americana desde o começo dos anos 20.

MAPA I 1

VERTICALIZAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO 1920 - 1939

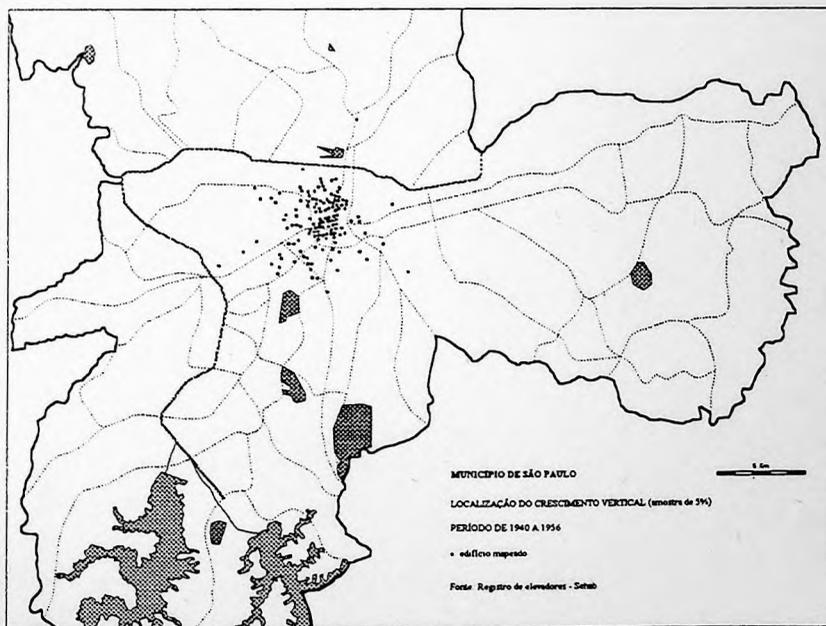


FONTE: SOMEKH, 1987

* 1940 a 1956, segundo período, a **verticalização americana**, de características ascendentes, que começa com a implantação do registro de elevadores e vai até antes da primeira limitação do coeficiente de aproveitamento dos terrenos. O padrão de construção valorizado passa a ser o norte-americano. São desse período a maioria dos *kitchenettes* existentes na cidade. Os índices de aproveitamento permanecem altos como no primeiro período, mas há características distintas quanto ao uso, que passa a ser predominantemente residencial.

MAPA I 2

VERTICALIZAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO 1940 - 1956

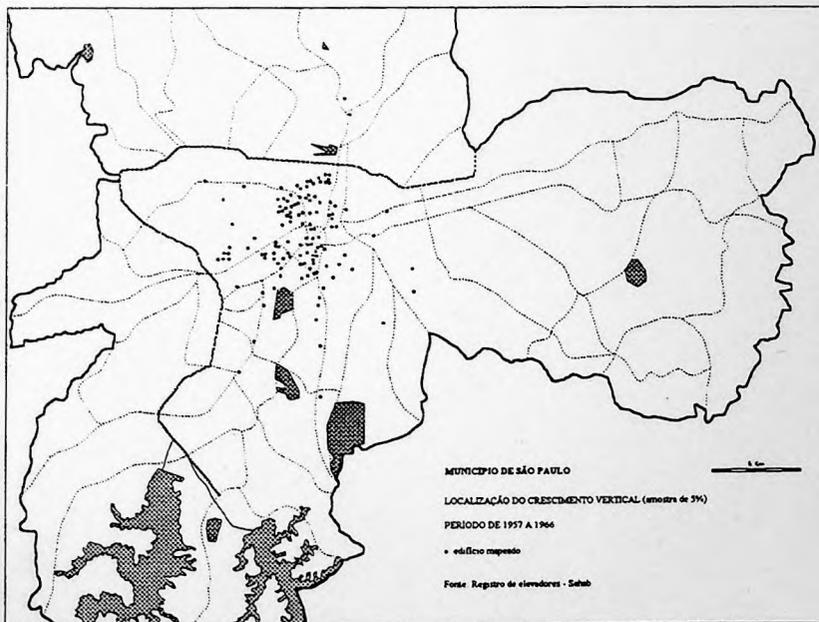


FONTE: SOMEKH, 1987

* 1957 a 1966, terceiro período, a **verticalização do automóvel**, quando a ênfase do crescimento industrial está voltada para outros setores, como o automobilístico, definindo um novo tipo de ocupação. O Estado limita pela primeira vez o coeficiente de aproveitamento, estabelecendo uma cota mínima que define o tamanho dos apartamentos (210 m² para um C.A.= 6 e 140 m² para um C.A.= 4), selecionando, em consequência, a classe de renda consumidora. Os *kitchenettes* dão lugar à construção de grandes conjuntos residenciais. A limitação do aproveitamento dos terrenos e o uso cada vez mais acentuado do automóvel acentuam o crescimento vertical.

MAPA I 3

VERTICALIZAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO 1957 - 1966



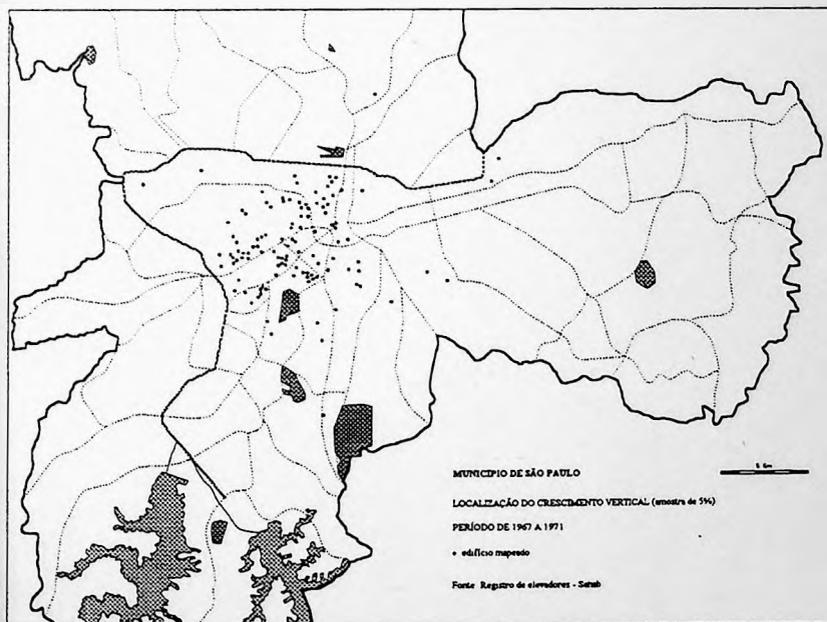
FONTE: SOMEKH, 1987

* 1967 a 1971, quarto período, a **verticalização do milagre**, período de grande ascensão econômica, com índice de crescimento vertical igualmente significativo. Tem início com a utilização do FGTS pelo BNH,⁷ que ampliou sua ação na promoção do desenvolvimento imobiliário. O BNH financia principalmente a construção e a compra de apartamentos para as classes médias. Estas, em decorrência de nova divisão de trabalho, vêm aumentar significativamente os seus rendimentos e passam a ser proprietárias de suas moradias. Em 1971, Figueiredo Ferraz declara que São Paulo deve parar e propõe o primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, que deu origem à lei de zoneamento de 1972.

⁷ FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, implementado em 1967; BNH - Banco Nacional de Habitação.

MAPA I 4

VERTICALIZAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO 1967 - 1971

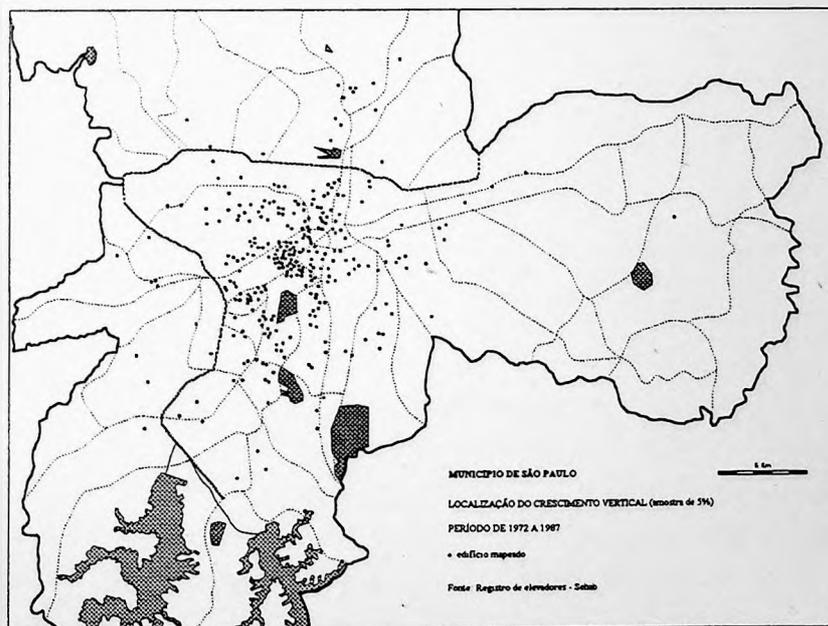


FONTE: SOMEKH, 1987

* 1972 a 1988, quinto período, a **verticalização do zoneamento**, começando depois da promulgação dessa legislação, passando pela desaceleração econômica da década de 80 e terminando com a implementação da lei de operações interligadas, em 1988. A lei do zoneamento propicia nova expansão de verticalização ao provocar a construção de empreendimentos imobiliários em áreas de preços mais baixos, e, ao mesmo tempo, possibilita a revalorização fundiária. Nesse período surgem edifícios cada vez mais equipados, numa crescente mercantilização da unidade residencial apartamento.

MAPA I 5

VERTICALIZAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO 1972 - 1988



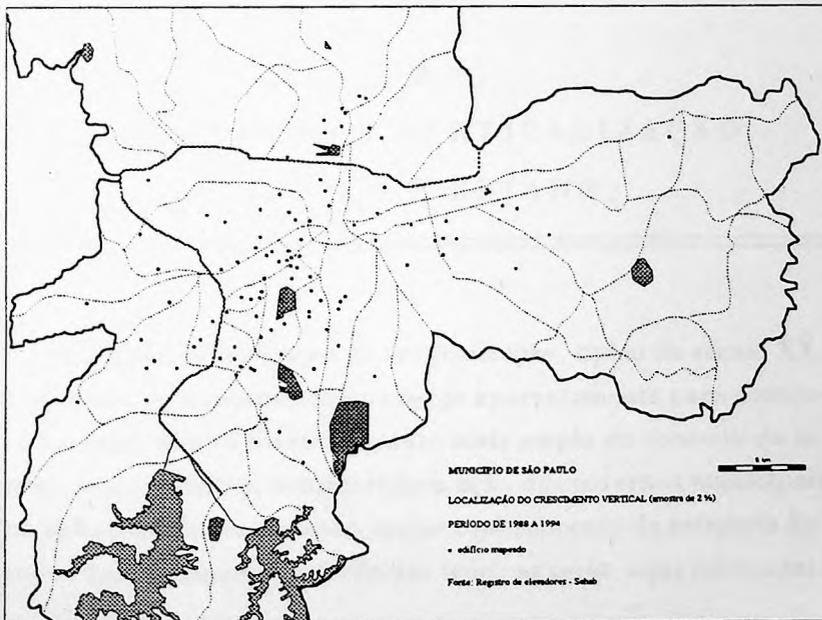
FONTE (Dados de 1972 a 1979): SOMEKH,
1987

* 1988 a 1994, sexto período, a **verticalização negociada**, fruto da aplicação das operações interligadas. Reverte-se, no período, o processo de “des”verticalização apresentado, uma vez que os coeficientes de aproveitamento podem ser ampliados mediante negociação.⁸

⁸ Ver os trabalhos: Azevedo (1994) e Van Wilderde (1994)

MAPA I 6

VERTICALIZAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO 1988 - 1994



Uma síntese dos períodos analisados mostra que a verticalização em São Paulo surge como terciária e passa a residencial. As unidades residenciais deixam de ser alugadas, característica do primeiro período (1920 a 1939), tornando-se propriedade privada. Existe uma articulação crescente do Estado com o capital imobiliário na produção de edifícios destinados principalmente às classes de alta e média rendas. A legislação de operações interligadas, que assegura aos incorporadores o aumento do coeficiente de aproveitamento do terreno em troca da construção de unidades habitacionais populares, dá continuidade a esse processo marcando o período recente de verticalização e de ocupação do espaço urbano da cidade.

Percebendo as possíveis influências externas que nortearam o desenvolvimento das idéias urbanísticas e da própria produção do espaço urbano de São Paulo, é importante neste trabalho não só aprofundar a gênese desse processo, retomando o estudo sobre o primeiro período de verticalização na cidade, mas também avaliar a ação do Estado enquanto agente produtor, destacando a evolução do pensamento urbanístico, incipiente na época.

2

EXPLICANDO A VERTICALIZAÇÃO: ESPAÇO E ESTADO

A explicação do fenômeno de verticalização, típico do século XX, bem como do zoneamento que surge aparentemente para controlá-lo, exige não só o entendimento mais amplo do conceito de espaço como também, considerada a ação dos governos municipais na aplicação do zoneamento, maior conhecimento da categoria Estado. Assim, algumas referências teóricas serão aqui esboçadas.

O espaço deve ser considerado uma totalidade cuja essência é social. Para Santos (1985), é uma instância da sociedade que contém e é contido pelas demais instâncias: a economia está no espaço, assim como o espaço está na economia. O mesmo acontece com o político-institucional e com o cultural-ideológico.

É preciso dividir o espaço em partes para compreender os diversos processos sociais que o compõem e que adquirem formas de expansão territorial. “Como as formas geográficas contêm frações do social, elas não são apenas formas, mas formas-conteúdo” (SANTOS, *idem*, p. 2). Essa consideração aponta os limites de uma possível distribuição justa dos recursos sociais. Limites que, para o autor, são estruturais, ainda que urgentes de ser ultrapassados no quadro de desigualdade das grandes cidades.

Os problemas atuais da sociedade parecem cada vez mais articulados com problemas de natureza espacial (GOTTDIENER, 1993). Como entender, no entanto, a articulação de atividades sociais, políticas e econômicas com o espaço, e sua manifestação concreta no ambiente construído? Qual a relação entre espaço e luta de classes, entre economia e espaço, entre Estado e espaço?

As abordagens dos economistas neoclássicos são limitadas para dar respostas porque mascaram a luta desigual pelos recursos que modelam o espaço, bem como o conflito de classes na cidade. Os economistas políticos marxistas, embora não tenham alinhavado uma teoria que responda a todas as indagações, avançam transformando conceitos tradicionais, explicando o espaço de modo mais claro e verdadeiro.

Para os marxistas, a cidade é o resultado da concentração da força de trabalho e do capital. Suas transformações sócio-espaciais são reguladas pela lógica da acumulação de capital. O resultado desse processo é o desenvolvimento desigual e a disseminação de injustiças sociais, distribuídos tanto espacialmente quanto demograficamente (GOTTDIENER, *idem*).

A abordagem marxista também apresenta limitações ao colocar as formas espaciais apenas como receptáculo de processos econômicos e políticos e, a cidade, como ponto de convergência das tendências de acumulação que demandam, num aspecto funcionalista, aglomerações centralizadas.

No entanto, Lefebvre (1974) avança em relação a Castells (1972), de visão marxista estruturalista, que afirma que a cidade é produto do Estado e da economia. Lefebvre, menos reducionista, inclui

em sua teoria sobre o espaço, além do fator econômico, fatores políticos e culturais. Gottdiener acrescenta que padrões sócio-espaciais e processos interativos constituem resultados contingentes das muitas relações contraditórias que interagem no modo capitalista de produção.

O Estado desenvolve um monopólio das idéias sobre o planejamento territorial, constituído de um lado por regulamentos e normativas, e sobre investimentos determinantes na organização da cidade. Superestrutura e infra-estrutura se modificam simultaneamente às transformações urbanas.

O arranjo espacial das cidades adapta-se a suas funções. Existe uma regulação nacional compatível com o projeto global da nação. São priorizadas determinadas tarefas e se estabelecem ações para realizá-las na cidade. As mais importantes são assumidas pelo Estado. As menos relevantes são deixadas para a “espontaneidade” do mercado. Do ponto de vista político, as atividades centrais, programadas como condição para o êxito do projeto nacional, são as priorizadas pelo Estado e pelas corporações. Nesse sentido, Santos (1985) fala em “metrópole corporativa”.

Acredita-se, tal como Gottdiener (1993), que a teoria marxista avança em relação às teorias anteriores⁹ porque, em primeiro lugar, substitui a teoria simplista de localização pelo entendimento do processo de acumulação como determinante do espaço. Em segundo lugar, porque os marxistas especificam o papel do ambiente construído no processo de acumulação vinculando-o às suas crises periódicas, explicitando a importância do Estado como agente produtor do espaço. E, finalmente, apontando o espaço como relação de produção integrada a um sistema global incorporado a uma divisão internacional do trabalho.

⁹ As desenvolvidas a partir da Ecologia Urbana de Chicago.

Confirmando o papel do Estado, Lefebvre (1974) lembra que este não apenas intervém no espaço, como também o produz, e o produz de forma policiada. Ver-se-á adiante que a história do urbanismo e do planejamento urbano nasce da necessidade de controle do conflito de classes nas cidades industrializadas. O discurso teórico, através da ação do Estado, serve para iludir a classe trabalhadora,

levada a acreditar que a intervenção do Estado se presta efetivamente para a melhoria de suas condições de vida. A realidade é outra. O mercado da terra urbana, atuando de modo imperfeito, demanda a ação do Estado para liberar a terra para investimentos mais lucrativos.

Desde o final do século XIX até a deflagração da I Guerra Mundial, uma série de mudanças radicais na tecnologia e na cultura criou modos novos e distintos de pensar sobre o tempo e o espaço e de vivenciá-los. As inovações tecnológicas, envolvendo o telefone, o telégrafo sem fio, o raio X, o cinema, a bicicleta, o automóvel e o avião, estabeleceram a base material dessa reorientação; os avanços culturais independentes, tais como a psicanálise, o cubismo e a teoria da relatividade, moldaram diretamente a consciência. O resultado foi uma transformação das dimensões da vida e do pensamento (SOJA, 1993).

“Muitos dos movimentos de vanguarda do fin-de-siècle — na poesia e na pintura, na redação de romances e na crítica literária, na arquitetura e no que então representava o planejamento urbano e regional progressista — intuíram com perspicácia a instrumentalidade do espaço e os efeitos disciplinadores da geografia cambiante do capitalismo. Mas um historicismo persistente tende a obscurecer essa espacialização insidiosa, deixando-a quase inteiramente fora do âmbito da interrogação crítica pelos cinquenta anos seguintes” (SOJA, *idem*, p.45).

O próprio Estado é um espaço socialmente produzido, empenhado na reprodução de determinada espacialização social, mas raras vezes foi assim visto e continuou visivelmente ausente das teorias socialistas e capitalistas críticas da formação e da política do Estado. Lefebvre (1974) chega a reconhecer uma transformação evolutiva do Estado, ligada à sobrevivência do capitalismo no século XX. É a isso que ele se refere que a problemática urbana tornou-se mais decisiva, em termos políticos, do que as questões da industrialização e do crescimento econômico.

Os argumentos expostos por Lefebvre (*idem*), sobre a relação histórica entre os circuitos primário (industrial) e secundário (financeiro) da circulação da mais valia, e os desenvolvidos por Harvey (1980)

podem conduzir à explicação dos movimentos do ambiente construído.

O circuito secundário está profundamente implicado na manipulação do meio ambiente construído, na extração da renda urbana, no estabelecimento dos valores da terra e na organização do espaço urbano para consumo coletivo, facilitados na totalidade dos casos pelo Estado local e nacional. Lefebvre (1974) não afirma que a mais valia seja criada nesse circuito secundário, mas apenas que a proporção ali realizada se ampliou maciçamente, refletindo a crescente necessidade de intervenção direta na produção do espaço urbano.

Esses argumentos sugerem que a mais valia absorvida na reprodução da força de trabalho e nas relações sociais tornou-se maior do que a diretamente obtida na produção industrial, com a exploração de mão-de-obra pelo capital no local de trabalho. Isso não significa, necessariamente, que o volume absoluto da mais valia produzida na indústria tenha declinado, embora o desvio do capital para atividades não-produtivas seja um problema estrutural significativo do que Lefebvre descreveu como sistema estatal e que outros denominaram de capitalismo monopolista de Estado. (ver LEPIETZ, 1977)

Os principais problemas do capitalismo primitivo eram problemas de produção, isto é, problemas de oferta global insuficiente e, portanto, de relativa escassez. Os conflitos de classe referiam-se à divisão da produção excedente e eram estritamente trabalho/capital, concentrados nas disputas salário e lucro (LEFEBVRE, idem).

No capitalismo de hoje isso já não é inteiramente aplicável. Problemas de produção cederam lugar a problemas de superprodução. Com a intervenção estatal, a luta por salário perde terreno para a luta pelo poder político, que começa a se impor como crucial. A luta deslocou-se da esfera da produção (de bens e serviços) para a esfera da reprodução. Isso explica por que para Lefebvre é importante o espaço urbano como espaço estratégico de luta política.

A grande questão “não é saber se o capital financeiro domina o

capital industrial, em última instância, mas de que modo ele se relaciona, como uma parcela do capital, com outras parcelas do capital dentro de formações sociais específicas, e de que modo isso afeta a ação das classes” (SOJA, 1993, p.123).

A importância do capital financeiro está, segundo Soja, na sua crescente absorção da mais valia no consumo coletivo, na reprodução da força de trabalho e da ordem social, e na produção industrial contínua do espaço urbanizado. Caberá a ele papel preponderante na expansão imperialista na virada do último século, que concentra capital nos centros dos países industriais avançados, provocando demanda de investimentos infra-estruturais e melhoria de habitação e serviços urbanos. Métodos de controle social serão necessários para tornar eficaz o funcionamento desses sistemas urbanos, com vistas à acumulação de capital e à gestão da inquietação social. Assim se introduz, mais diretamente, o capital financeiro no planejamento do espaço urbano. E mais significativo ele será na moldagem desse espaço ao conjugar suas ações com outro agente de regulação e reestruturação espacial, o Estado.

O conhecimento apontado por Lefebvre dos circuitos produtivos e financeiros, enquanto circuitos paralelos, pode ajudar a explicar os períodos de aumento da verticalização. O conceito de Estado como representante das classes dominantes, porém com relativa autonomia, poderá elucidar as ações e os discursos elaborados pelos urbanistas desde 1918, com Victor da Silva Freire referindo-se a rendimento e, mais adiante, Anhaia Mello e sua expressão da cidade como negócio, denotando o interesse explícito dos urbanistas de operar dentro das estratégias de valorização do capital que já ocorria com a aplicação do zoneamento desde os seus primórdios na Alemanha e nos Estados Unidos.

C A P Í T U L O

II

INTERNACIONALIZAÇÃO E
PRODUÇÃO DE ESPAÇO: AS
INFLUÊNCIAS ESTRANGEIRAS

Desde sua origem, a produção capitalista caracteriza-se, entre outros aspectos, pela busca de mercados em todos os cantos e recantos do mundo, neles imprimindo os modos de vida das nações dominantes, num processo civilizatório universal (IANNI, 1992).

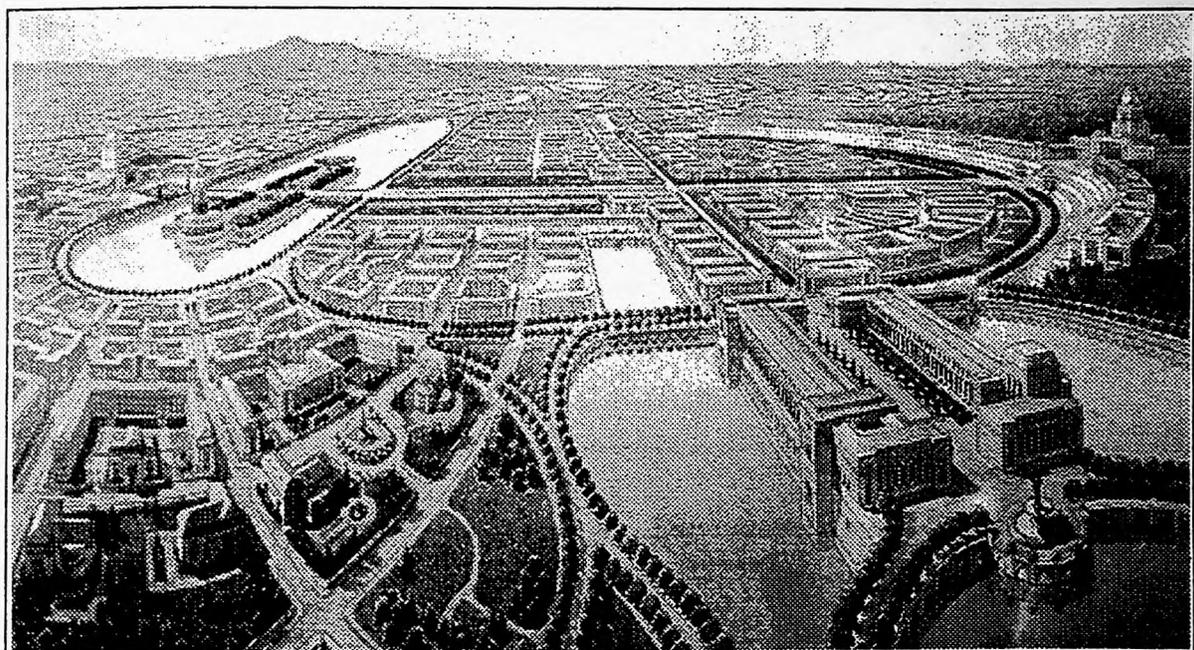
Com o objetivo de reproduzir-se, assegurando demanda para seus produtos, o capitalismo atravessa oceanos, percorre épocas e tradições, integra e reintegra os mais diferentes espaços. A essa expansão de mercados corresponde uma internacionalização cultural, que determinará a transnacionalização do capital e, depois, sua globalização.

O desenvolvimento da informática e das telecomunicações nas últimas décadas só acentuaram esse processo, marcando claramente seu caráter de múltipla nacionalidade, que transforma as cidades em centros cosmopolitas e o mundo na já conhecida “aldeia global”, através da compressão espaço-tempo (HARVEY, 1992).

A internacionalização dos investimentos capitalistas atinge o Brasil, e São Paulo, no período entre guerras, quando o capital americano supera o europeu, manifestando-se espacialmente pela própria conceituação de espaço aqui adotada.

Foi nos anos de 1870 a 1913, mais do que em qualquer outra época, que o capitalismo apresentou acelerada expansão. Inglaterra, Alemanha e França, no período, controlavam 60% do mercado mundial de bens manufaturados. Entre 1900 e 1910, a Alemanha duplicou

sua produção de aço, ferro e carvão. A esse avanço industrial correspondia igual expansão tecnológica, base da produção capitalista no século XX: o motor de combustão interna e a diesel, a turbina a vapor, a eletricidade, o óleo e o petróleo como novas fontes de energia, o automóvel, os primeiros ônibus a motor, o telefone, a máquina de escrever, a organização dos sistemas modernos de escritórios, a produção química de materiais, como corantes, fibras sintéticas e plásticos (BRADBURY e MAC FARLANE, 1989).



Das cidades industriais emergem problemas e nasce o urbanismo para resolvê-los, como disciplina moderna oriunda de idéias socialistas que vinculam as transformações da cidade às transformações da própria sociedade. Mas a necessidade premente de “solucionar” os problemas urbanos coloca o denominado urbanismo moderno a reboque dessas transformações, configurando-o como uma técnica subordinada ao poder constituído (BENEVOLO, 1974) e, portanto, sem neutralidade política.

O urbanismo surge com o grande aumento da população urbana e com a necessidade de controlá-la. Em 1910, Londres e Nova York tinham mais de cinco milhões de habitantes, Paris quase três mi-

Figura II.1
Plano de Camberra de Eiel Saarinen, 1912. Volumetria uniforme constante nos planos do começo do século.
(DETMER e GUINEUX, 1994)

lhões, Berlim mais de dois milhões. Grandes centros comerciais, em Nova York e Chicago, marcam o início da cultura americana “moderna”, caracterizada pela luta entre trabalho e capital, indiferença da sociedade em relação ao indivíduo e a construção em grande altura, com os arranha-céus.

Planos urbanísticos e arquitetônicos, difundidos nesse período em congressos internacionais, consagram o zoneamento (nascido na Alemanha e desenvolvido nos Estados Unidos) como instrumento regulador de conflitos, de divisão funcional da cidade, separando residências de atividades comerciais, industriais e de lazer. Como conceito urbanístico moderno, ele é defendido por Garnier e Le Corbusier a partir de 1928, no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), e corroborado, cinco anos mais tarde, pela Carta de Atenas.

O objetivo deste capítulo é apontar as influências internacionais no urbanismo de São Paulo, em que se verifica uma aparente superposição de idéias européias e americanas, mas de fato o domínio destas últimas, que acompanha a entrada de capitais americanos na economia brasileira e, portanto, em São Paulo.

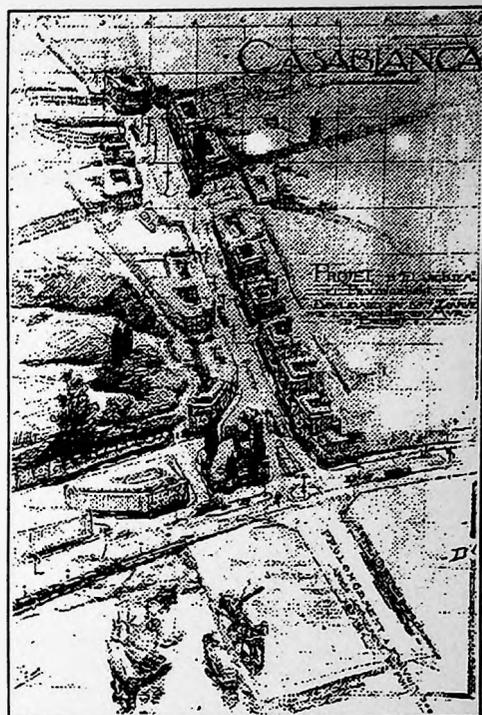


Figura II.2
Um projeto de urbanismo. Projeto de alargamento de um Boulevard em Casablanca, de Henri Prost, 1914. Volumetria uniforme constante. (DETIER e GUREUX, 1994)

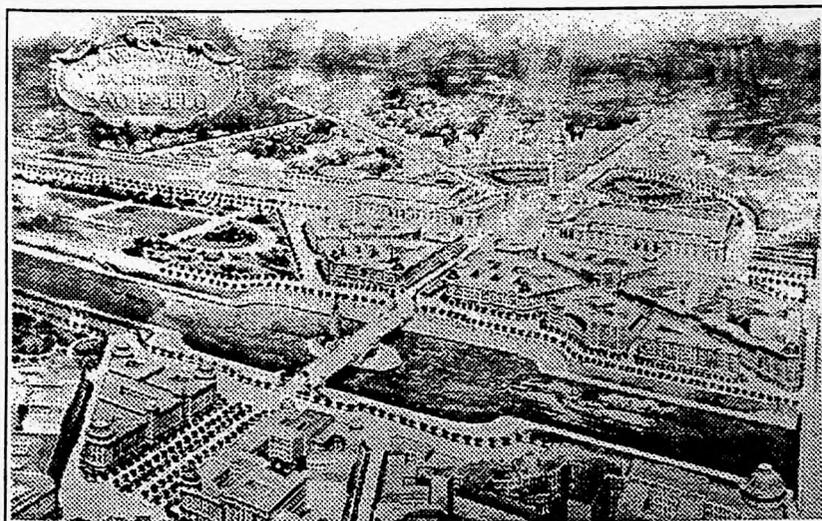


Figura II.3
Influência aparente de Haussman, como em todos os urbanistas da época. (PAESTES MATA, 1930)

A influência de Haussman foi marcante em todos os urbanistas de sua época, culminando com Hénard e o movimento **City Beautiful** que influenciaram Prestes Maia. A cidade jardim de Ebenezer Howard é um ideário que permanece até hoje no pensamento urbanístico paulistano. O zoneamento alemão influencia o zoneamento americano que, no Brasil, se dissemina como um filtro das idéias européias. Nos grandes centros brasileiros, instala-se o arranha-céu, como fenômeno tipicamente americano.

I

O URBANISMO EUROPEU

Como visto, o desenvolvimento econômico e tecnológico capitalista impulsiona o nascimento da cidade industrial mas não determina, simultaneamente, o aparecimento do urbanismo moderno (BENEVOLO, idem). A maior parte das iniciativas urbanísticas, mesmo as aparentemente mais técnicas, tiveram e têm uma essência ideológica. O crescimento das cidades e os conflitos daí advindos exigiram intervenções reparadoras para, de um lado, garantir a manutenção do sistema vigente e, de outro, atender a demandas de cunho social.

A industrialização, depois de meados do século XIX, transforma boa parte da Europa, provocando o desenvolvimento de grandes cidades, rapidamente urbanizadas, onde se apresentavam alta geral de preços e rendimentos e emergência de problemas sociais advindos da alta concentração de mão-de-obra pouco qualificada e mal paga. A riqueza gera pobreza e superadensamento.

Inglaterra e Bélgica atacam o problema elaborando sistemas de saneamento e saúde pública, enquanto a política haussmaniana concentra-se na construção de parques, monumentos e espaços

públicos. Na Alemanha, a tônica é dada por planos de expansão a partir da construção de linhas ferroviárias. O projeto da Ringstrasse, na Áustria de 1857, segue na mesma direção expansionista, que se repete, ainda, na Espanha (com o Plano de Barcelona, de Ildefonso Cerdá), na Itália, Grécia e países nórdicos.

A crise econômica de 1873, contudo, limita os recursos e o rumo expansionista dessas iniciativas, mantendo-se apenas na Alemanha devido ao caráter flexível e econômico de sua moderna e avançada teoria de urbanismo nascente (1880/1900). Essa flexibilidade tornava possível a melhoria gradual das cidades alemãs, pois não dependia das grandes desapropriações e demolições haussmanianas. O urbanismo alemão estava voltado especificamente para a questão das altas densidades residenciais, sobretudo em Berlim, onde os edifícios de aluguel (*mietkaserne*) haviam se multiplicado com o processo de industrialização (SUTCLIFFE, 1994).

As primeiras iniciativas alemãs para limitar a densidade se baseiam em padrões ingleses, que se mostram inviáveis economicamente para a população trabalhadora. A solução contraria os interesses dos proprietários fundiários, que fazem oposição aos reformadores sociais. Nasce desse conflito a defesa das baixas densidades de ocupação (contra a especulação imobiliária) e, em consequência, novos instrumentos de intervenção urbanística, cuja essência modernizadora será o **zoning**. Não se trata de urbanismo moderno ou modernista, mas modernizador no sentido de um instrumento necessário ao desenvolvimento capitalista (HARVEY, 1992).

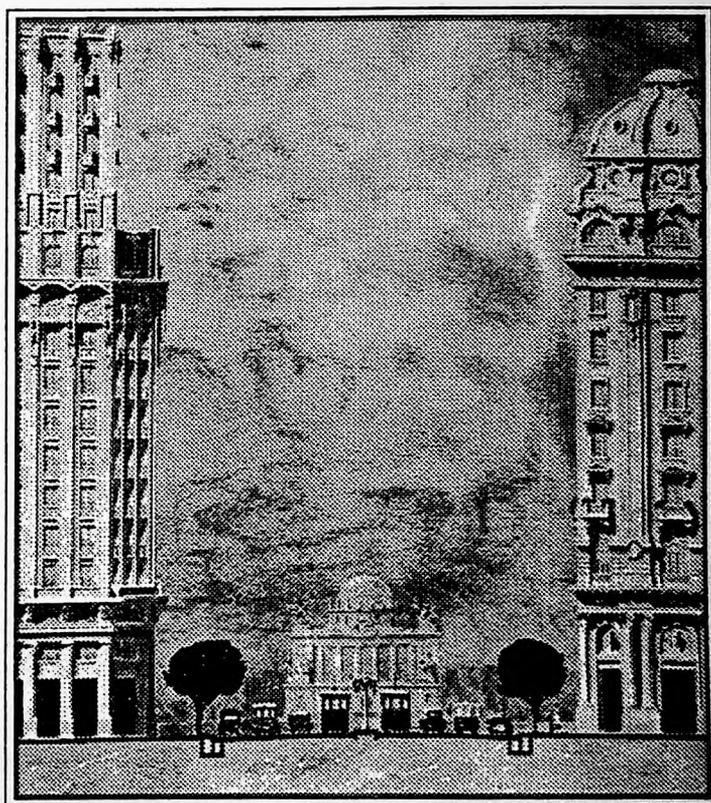
A retomada econômica antes da Primeira Guerra Mundial permite a realização de novos investimentos e transforma as cidades européias. Surgem os metrô (1890), os bondes e ônibus (1905), alterando o adensamento em algumas cidades. A arquitetura evolui, apresentando uma visibilidade eclética de modernismo, nacionalismo e naturalismo. As exposições universais incrementam a troca de experiências e informações tecnológicas e científicas, num processo de internacionalização crescente que dissemina a política de renovação urbana. Predomina o discurso higienista-sanitarista no combate a doenças contagiosas, ao adensamento e à pobreza.

A discussão urbanística do pós-guerra tem como pontos centrais a salubridade e a habitabilidade das construções. Da Inglaterra e da França difundem-se, respectivamente, a proposta de Ebenezer Howard, da cidade jardim, e a de Eugene Hénard, de alturas e densidades residenciais com utilização de grandes espaços verdes. Na Alemanha, as propostas de desconcentração urbana têm influência das idéias urbanísticas de Camillo Sitte e Otto Wagner. Patrick Geddes (escocês) e outros positivistas franceses criam uma teoria orgânica de cidade, defendendo para os planos urbanísticos um crescimento “natural”. Na Itália, o futurismo contrapõe-se ao organicismo, propondo construções altas e formas industriais (SUTCLIFFE, idem).

Todos os projetos urbanísticos da época, em que se destacam as tendências organicista, romântica e nacionalista, têm como paradigma a intervenção de Haussmann em Paris, predominante até as primeiras décadas do século XX e até hoje reconhecida pelo seu potencial estético.

Outro aspecto relevante nas correntes urbanísticas do período é a preocupação com a circulação viária na cidade. Um problema especialmente apontado por Stübben (considerado o Haussmann da periferia), Hénard e Garnier. Hénard enunciou em projetos o estatuto artificial da rua moderna — e, em consequência, o caráter artificial da cidade moderna — em oposição à rua tradicional, herdeira do caminho rural. Com as canalizações para escoamento de esgoto e água, o sub-solo já não podia mais ser constantemente escavado e Hénard propõe a rua de andares, princípio aplicado por Garnier, autor da cidade industrial e da urbanização de Lyon.

Figura II.4
Semelhanças nos desenhos apontam a influência de Eugène Hénard nas propostas de Prestes Maia.
(PRESTES MAIA, 1930)



Auguste Perret também se utiliza da idéia no seu projeto de edifícios torre (1922), bem como Le Corbusier antes da adoção do “urbanismo de dalles”. Outras características de Hénard podem ser encontradas em desenhos de Nova York e no Plano de Avenidas de Prestes Maia, como mostram as figuras II 4 e II 5.

Dentro da experiência urbanística europeia como um todo, destaca-se o tratamento específico dado pelos urbanistas à questão do adensamento, com a “descoberta” do zoneamento na Alemanha. Nesse país, no final do século XIX, o zoneamento surge para conter a questão social e acaba por se constituir num discurso até hoje sem questionamento, tanto no Brasil como no mundo.

2

O ZONEAMENTO NA ALEMANHA

O zoneamento surge da necessidade de se encontrarem soluções para o controle econômico e social dos conflitos urbanos. Na sua origem, é um instrumento ideológico, marcadamente funcional, para atender à consecução desses objetivos. Não resulta, portanto, de uma elaboração disciplinar e autônoma, nem traduz tecnicamente uma hipótese arquitetônica ou urbanística correspondente a uma determinada idéia de cidade. São esses os parâmetros que orientam a subdivisão das cidades em zonas, definindo o uso, a densidade e a altura das edificações (MANCUSO, 1980).

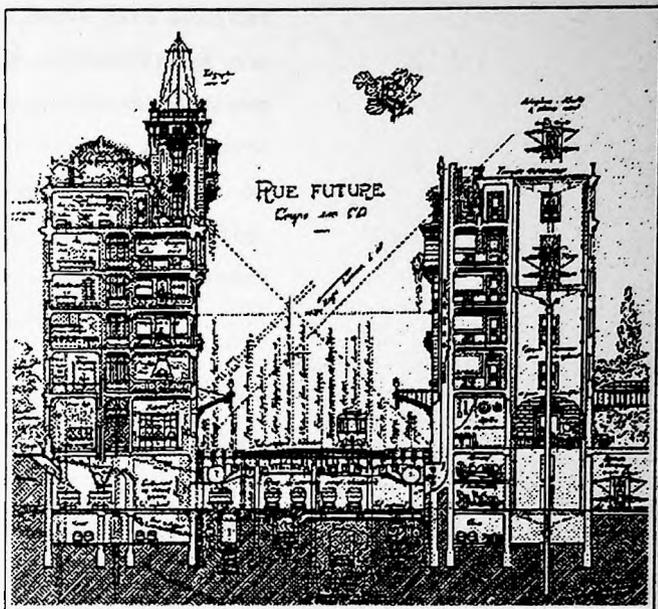


Figura II 5
Eugène Hénard: A rua futura e a rua de serviços subterrânea. Vimos a semelhança que denota a influência na obra de Prestes Maia.
(DETMER E GUINEUX, 1994)

O zoneamento não é um instrumento neutro. Serve para adequar contradições e conflitos da cidade industrial, cuja dinâmica está sujeita a mudanças imprevisíveis e a fortes e incontroláveis processos de crescimento, sempre ditados por objetivos econômicos, políticos e sociais. É essa dinâmica que também impede o zoneamento de ser caracterizado como instrumento disciplinar, fruto de um arcabouço teórico e uma avaliação prática de resultados vivenciados na cidade para serem posteriormente codificados.

As motivações iniciais dos instrumentos urbanísticos, sobretudo do zoneamento, foram abstraídas pela cultura arquitetônica e urbanística, que passaram ao largo de questões cruciais: quais os conflitos e contradições que se manifestam na cidade e quais seus determinantes estruturais? De quem parte a exigência de controle sobre as intervenções na cidade, com vistas a eliminar as contradições? De onde provêm os instrumentos, quem os inventa, emprega e aplica? Profissionais e acadêmicos, inclusive da corrente urbanística considerada mais progressista, não questionaram até hoje tais instrumentos, seja na prática ou no ensino do urbanismo (MANCUSO, *idem*).

Essas perguntas indicam que não é possível operar instrumentos urbanísticos sem questionar o processo de gestão da cidade. Ou seja, a questão não é técnica. Não se trata de substituir um instrumento historicamente superado por um mais moderno, mas sim de transformar uma concepção de gestão da cidade, em busca de uma direção que reduza o autoritarismo na delegação de competências. Autoritarismo que só tem servido para filtrar interesses particulares e objetivos políticos de grupos dominantes, em detrimento de uma nova ordem que amplie o compromisso com os habitantes da cidade, a partir de novos e acessíveis instrumentos para toda a coletividade.

O primeiro plano de zoneamento alemão foi aplicado em 1891 no município de Frankfurt, constituindo-se num conjunto de normas que definiam a densidade das edificações. Os parâmetros eram a altura dos edifícios, a ocupação de cada parcela e o uso do solo, este classificado em industrial, residencial e de atividades mistas.

Planos semelhantes foram adotados, no mesmo ano, por Altona,

subúrbio de Hamburgo, e por Berlim, no ano seguinte. Eram todos muito esquemáticos, mas abriram caminho para a difusão do zoneamento que, ao longo de 20 anos, seria disseminado e adotado pelas maiores cidades da Alemanha.

Antes da I Guerra Mundial, Dusseldorf, Munique, Dresden, Breslau, Stuttgart, Leipizig, Colônia e Frankfurt adotam planos de zoneamento mais complexos, consagrados e exportados para outros países da Europa e para os Estados Unidos.

A Alemanha se encontrava num momento de máxima atividade produtiva e é nesse contexto que o desenvolvimento de suas maiores cidades é submetido a uma nova forma de controle, com restrições à exploração fundiária e à atividade imobiliária do setor privado. O controle adequado para um modelo de desenvolvimento que visava maximizar o potencial econômico, conservando as tradicionais relações de poder político e social.

Os principais fatores de transformação econômica estão estreitamente relacionados com o crescimento e as mudanças da cidade. Esta não só é transformada pelo desenvolvimento econômico, mas também é determinante desse desenvolvimento, tendo papel fundamental na dinâmica do capitalismo e da industrialização, o que supera em muito sua importância como fonte de mão-de-obra.

A cidade alemã enfrentava conflitos de natureza econômica e social, de cujo controle se encarrega o poder público. Do ponto de vista econômico, esses conflitos se apresentam em duas vertentes: proprietários fundiários opõem-se a empresários industriais, comerciais e imobiliários; e empresários de diferentes segmentos opõem-se entre si.

Um dos objetos de discórdia se refere ao custo dos terrenos nas grandes cidades para uso industrial. A concorrência da demanda capitalista por terra urbana provoca a elevação dos preços da terra, tornando-se um obstáculo à expansão e à instalação das indústrias. A mediação surge através do zoneamento: a estratégia de preservar grandes espaços em áreas periféricas, de maneira a subtraí-los da concorrência elevatória dos preços fundiários.

Outro ponto de conflito se dá entre o setor interessado na produção de moradias e os proprietários fundiários. Quem aceita o aumento dos preços fundiários os explora ao máximo por meio da construção de edifícios de alta densidade, o que vai de encontro à necessidade de abrigar a população que aflui para as grandes cidades, mas ao mesmo tempo degrada suas condições de vida. O discurso técnico chamando atenção para o grave problema habitacional surge como apoio à construção massiva de casas para a população trabalhadora.

Entre os empresários, a disputa é por áreas industriais, residenciais e comerciais. As atividades industriais e algumas comerciais “degradam” certas áreas residenciais. Atividades financeiras devem localizar-se no centro da cidade, ao qual se designa papel simbólico de centro de decisões e de concentração de poder: beleza e riqueza devem atrair gente e negócios. O uso residencial, por ser pouco compatível com essas atividades, deve ser excluído dessa área, principalmente as faixas residenciais de baixa renda. A política urbanística implementada pelo poder público nesse caso busca a renovação das áreas centrais, eliminando as chamadas áreas degradadas, ou seja, áreas ocupadas pelos pobres. O zoneamento constitui-se, assim, num instrumento para assegurar a obtenção de rendas e lucros imobiliários maiores.

Entre os grupos sociais, o setor de moradia está no centro das disputas que se manifestam nas grandes cidades. Nessa arena, é importante distinguir a questão da habitação de um problema mais geral de construção de habitações. Na primeira, tem-se a oposição de classe dominante e proletariado, que se traduz num contexto de exploração e péssimas condições de habitabilidade. O segundo aspecto envolve a vontade das classes privilegiadas de morar distante das classes desfavorecidas, ficar longe da pobreza.

Esses problemas se revestem de conflitos relativos ao uso, grau de exploração do solo e densidade das edificações. Em 1891, uma cidade com mais de 100 mil moradores, na Inglaterra, comportava em média 6,1 habitantes e, em Londres, 7,6 habitantes por edificação. Em Berlim, em 1890, o número de habitantes por edifício era, em média, de 52,6, mais de sete vezes a média de Londres (MANCUSO, 1980).

Na Alemanha, essa densidade pode ser explicada pela disseminação em larga escala das *mietskaserne*, ou blocos de aluguel, a partir de 1870. Eram edifícios de cinco ou seis andares construídos ao lado de quadras residenciais, com pequenos apartamentos cujo aluguel oferecia a seus proprietários altíssimo rendimento. Mas exatamente pelo alto valor dos aluguéis, essa tipologia não resolvia o problema crônico de falta de habitação para a população de baixa renda, reforçando os altos níveis de aglomeração apontados pelas estatísticas municipais.

Essa situação era ainda agravada pelo processo de renovação nas áreas centrais, que eliminava as moradias mais pobres. Surgem, na época, movimentos e rebeliões de inquilinos que se manifestam em verdadeiros enfrentamentos de rua. Eles se organizam em associações e apresentam ao poder público propostas reformistas, combatidas por outras organizações, como a Liga de Proprietários de Casas ou a Liga da Propriedade Imobiliária.

O problema social da falta de moradia mistura-se com a competição entre agentes econômicos. Mais um conflito que pedirá a intervenção do poder público para conciliar interesses antagônicos: as exigências da renda imobiliária e a reivindicação da classe trabalhadora por moradia.

Diante desse panorama, as primeiras experiências de zoneamento e seu debate são encaminhadas pelos responsáveis diretos pela gestão da cidade alemã: os funcionários municipais, os administradores e os melhores urbanistas, que participam como conselheiros nas definições teóricas, conteúdos técnicos e aplicações concretas dos projetos. Com esses representantes, realizam-se, desde 1890, congressos para debater o zoneamento. O primeiro documento sobre o assunto sai em 1891, em Frankfurt, estimulado pelo prefeito Franz Adickes.

O discurso predominante nesses encontros tinha como tônica resolver os problemas de densidade populacional na cidade, a conseqüente degradação do ambiente físico, das condições higiênicas e os altos preços fundiários. O pano de fundo dessas ações era afastar o perigo de uma revolta advinda da insatisfação da classe trabalhadora.

Resolver tais questões significava encontrar respostas para as seguintes indagações, colocadas pelo prefeito de Frankfurt: O que pode fazer a municipalidade para evitar, numa cidade grande, as conseqüências negativas da livre iniciativa e para delimitar a ação pública e a privada? Com que meios conta a municipalidade? Como obter equilíbrio e harmonia no corpo social? Como melhorar a situação da classe operária? Que medidas tomar para a justa distribuição dos tributos, taxas e impostos? (MANCUSO, idem).

A ação proposta para Frankfurt traduziu-se em uma política para uso do solo e reforma das habitações, estruturada neste conjunto de instrumentos:

- * normas para a exploração do uso do solo edificável, ditadas pela inspetoria de edificações;
- * apropriação da maior quantidade de solo pela municipalidade, por meio de compra;
- * normas para a expropriação de áreas consideradas de utilidade pública (ruas, praças, ferrovias);
- * revisão do regime de taxaçaõ do solo.

O poder público, preocupando-se nesse momento em tranquilizar o setor privado sobre as iniciativas, alerta-o de que as medidas não vão contra a propriedade privada, mas apenas corrigem distorções de seus mecanismos. Os homens de negócios alemães aceitam pagar os impostos e mostram-se empenhados em participar do desenvolvimento da cidade. A intervenção pública é aceita por todos. A ameaça de revoltas sociais é temporariamente afastada.

ZONEAMENTO DE DENSIDADES E ZONEAMENTO FUNCIONAL

O zoneamento assim se instala, fruto do encontro de dois elementos distintos: de um lado, o debate que se desenvolve sobre a cidade

e a técnica que se ocupa da nova metrópole, cidade nascente do capitalismo moderno, sede de novas e complexas funções; de outro, o urbanismo social, principalmente voltado para a questão habitacional. Busca-se o compromisso, um acordo entre alternativas distintas para acomodar divergências que emergiam na metrópole.

Nos anos 90, amadurece o debate, com a definição do zoneamento de densidades, um caminho aparentemente eficaz para a consecução dos objetivos que se desejavam alcançar. Por meio de pesquisas, economistas urbanos oferecem algumas respostas para corrigir o desenvolvimento da cidade. A questão da moradia é tratada do ponto de vista econômico. Ressalta-se a relação entre os blocos de aluguel de altíssima densidade e os preços fundiários elevados. A administradores e teóricos coloca-se a dúvida: é o preço elevado dos terrenos que exige a construção de alta densidade ou é a possibilidade de adensamento que eleva os preços fundiários?

A ciência tenta elucidar a pergunta no congresso de 1895, aceitando a teoria de que o preço excessivamente alto dos terrenos repercute no preço dos aluguéis. O problema a ser enfrentado é a elevação do preço dos terrenos, provocada pela construção de edifícios de alta densidade. Tornam-se necessárias, portanto, medidas que limitem o adensamento.

Segundo os economistas da época, três são os fatores determinantes do preço dos terrenos: sua transformação de rural para urbano, sua localização em relação ao centro urbano e sua "renda de densidade", medida pelo potencial de utilização. Com base nesses aspectos, é proposta a racionalização da renda imobiliária, por meio da regulação das densidades em círculos concêntricos (maior densidade no centro, decrescendo na periferia).

O zoneamento funcional surge no mesmo período como complemento. Formulado pela primeira vez no manual de Reinhard Baumeister - *As ampliações urbanas em seus aspectos técnicos, normativos e econômicos*, publicado em 1876, consistia na separação das atividades urbanas. (MANCUSO, 1980)

Cabe ressaltar que a divisão da cidade em zonas deve ser definida pela observação das tendências numa cidade concreta. Outra característica essencial é a divisão do trabalho, correspondente à proposta inicial de divisão de atividades urbanas nas zonas comercial, industrial e residencial. As duas primeiras zonas se estabelecem por critérios de localização, baseados, simultaneamente, na infra-estrutura existente, preços fundiários e necessidade de espaço. A zona residencial tem como referência de classificação o setor de atividade do habitante, de acordo com a proximidade das zonas industrial e comercial.

O objetivo da organização funcional da cidade é dar a cada uma das atividades máximo desenvolvimento e, portanto, máximo rendimento. Ao lado desse instrumento, tem-se a graduação de densidades em anéis concêntricos como principal item da política habitacional e fundiária, que visa limitar o custo do terreno combatendo os densos blocos de aluguel.

A aplicação do zoneamento pressupõe certas condições. A primeira é que ele se destina à grande cidade, em si um pólo de produção caracterizado pelo desenvolvimento econômico e pela concentração de atividades e por uma administração forte e estável, capaz de implementar instrumentos que demandam aparato técnico e considerável nível de investimento. Outro requisito é a manutenção da propriedade privada do solo, uma vez que a desapropriação em larga escala é impossível e a estatização do solo, irrealizável. É preciso, ainda, que a produção habitacional esteja delegada à iniciativa privada e, finalmente, que os mecanismos de produção da renda do solo urbano sejam preservados (MANCUSO, 1980).

Para os idealizadores do zoneamento, só a própria lei de zoneamento poderia gerar uma lei científica, e portanto objetiva, que possibilitasse racionalizar a expansão urbana através da justa localização dos distintos agentes, eliminando o perigo de sua concorrência. O zoneamento das densidades, ao adotar a renda como parâmetro fundamental, traduz esses valores em termos de densidade construída, simplificando e reduzindo o problema urbano.

O zoneamento pretende, pelo seu discurso, a solução efetiva dos problemas urbanos, mas sua aplicação, de fato, regula os interesses conflitantes na cidade. Antes da I Guerra Mundial a maioria das cidades alemãs, grandes ou pequenas, já dispunha de legislação para o solo urbano, como parte de uma política de uso dos terrenos para controlar os preços fundiários e, conseqüentemente, a política de moradia.

Em Frankfurt de 1884, foi promovida uma política construtiva, com o intuito de ampliar a oferta de moradias. As normas que a regulavam previam a extensão dos índices de adensamento da cidade interna para áreas periféricas (cidade externa), abrindo-se nesses espaços a alternativa de construção de blocos de cinco pavimentos. Era a solução para a questão habitacional diante da impossibilidade de controle dos preços fundiários e dos custos da construção.

Como fruto dessa política, surgiu na cidade um bairro adjacente à estação ferroviária central. Construído simultaneamente à estação, e concluído em 1890, o novo bairro suscitou polêmicas e oposição da cidade inteira. Seus edifícios, com cinco pavimentos, erguidos sem recuo e com pequenos vãos de iluminação, destinavam-se a escritórios, lojas e moradias de aluguel, numa mistura de usos tão criticada em outras cidades alemãs.

As normas construtivas de 1884 e seu impacto em Frankfurt abriram o debate sobre o zoneamento na cidade. Nessa época, o crescimento econômico impulsionava a elevação dos preços dos terrenos, pressionando a evasão da população de renda média de bairros ocupados por casas e espaços verdes. Essas moradias cercadas de áreas verdes foram transformadas em bairros de grandes edifícios, provocando confusão entre os agentes imobiliários que tradicionalmente construíam para as faixas de renda média. Ao mesmo tempo, a mistura de altas e baixas densidades colocou no mesmo espaço camadas sociais diferenciadas. Habitantes de faixas de renda média moravam nos melhores pavimentos do edifício e os mais pobres, nos piores. Os primeiros passaram a reivindicar a saída da população de baixa renda, considerando a futura desvalorização imobiliária do bairro, decorrente da presença dos pobres.

Para resolver a situação, o prefeito Franz Adickes decidiu nomear uma comissão de revisão das normas de 1884, passo que daria origem ao primeiro plano e legislação de zoneamento, em 1891, que perduraram até o ano de 1931. O plano e a normativa compunham um conjunto de políticas, uma série de leis e medidas financeiras e projetos de intervenção e operação de grande escala que converteram Frankfurt em uma cidade modelo na Alemanha.

O que, então, é possível concluir a respeito do zoneamento nos primórdios de sua aplicação? Com referência à questão habitacional e ao rebaixamento dos preços fundiários, podem ser constatados resultados escassos em face da importância a eles atribuída, principalmente do ponto de vista político e social. Os resultados de mais de 20 anos de aplicação do zoneamento nas cidades alemãs apontaram a impossibilidade de conduzir o mercado fundiário e habitacional a uma produção que satisfizesse as necessidades da demanda ou, ainda, a uma distribuição habitacional mais justa baseada nos preceitos teóricos e científicos. Tampouco são significativos os resultados se consideradas a grandiosidade e amplitude do aparato público, bem como seu poder de controle (MANCUSO, 1980).

O mérito maior do zoneamento, indiscutível na visão capitalista, é ter permitido uma articulação funcional à cidade, de modo a submetê-la a esse processo de desenvolvimento. Conquistou-se, nesse sentido, uma cidade especializada em partes, cada qual com funções econômicas importantes, organizadas entre si para funcionarem como uma máquina produtiva, de máxima eficácia, através do controle das forças econômicas e da manipulação dos grupos sociais.

Na primeira década do século XX, o zoneamento é aplicado em países europeus, como Suécia (1907), Holanda (1901) e Inglaterra depois da adoção do *Planning Act* de 1909. É também difundido mesmo em países onde não existe suporte jurídico, uma vez que é questionada sua constitucionalidade. No Brasil, especificamente em São Paulo, para evitar tal questionamento, as primeiras normativas de zoneamento serão “batizadas” de código de obras, código de edificações.¹⁰

¹⁰ O Código Arthur Saboya (1929/1934) dividia a cidade em zonas e estabelecia alturas máximas por zonas. Além disso, definia áreas estritamente residenciais.

URBANISMO AMERICANO

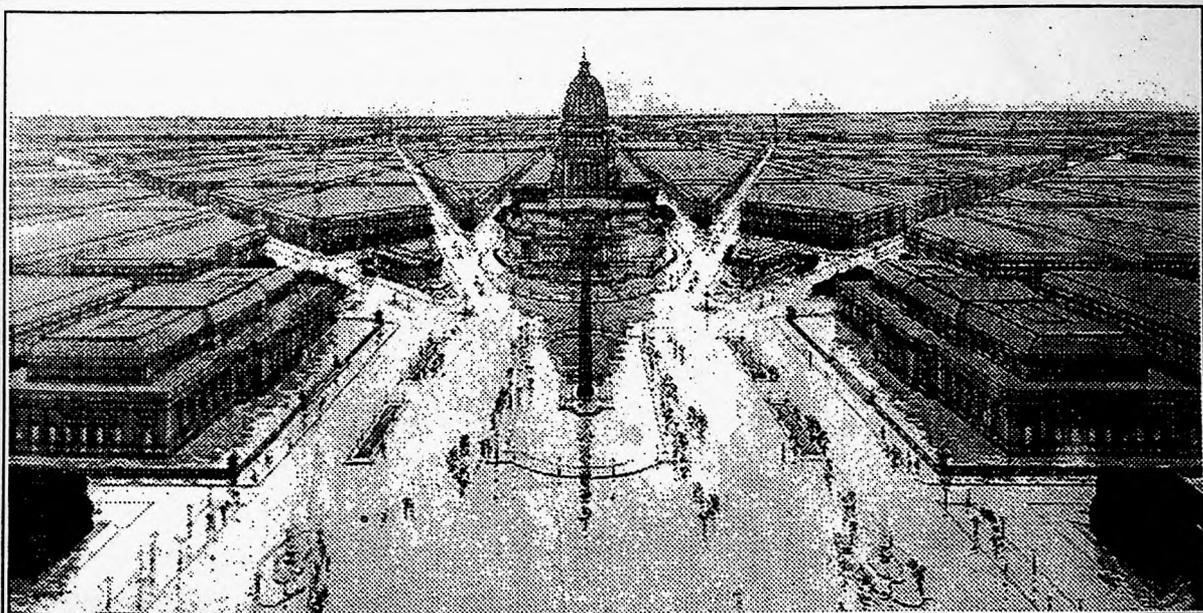
A bem-sucedida experiência européia de zoneamento chega aos Estados Unidos. O urbanismo americano, como suas cidades, está voltado para a criação de uma identidade nacional e reinterpreta o repertório urbanístico europeu.

A cidade americana, e São Paulo se parece com ela, é a cidade do *laissez-faire*, uma manifestação concreta do potencial de investimentos imobiliários. Nos moldes da cidade burguesa européia, a americana apresenta concentração comercial e produtiva no centro e ampla reserva de força de trabalho na periferia. Mas diferentemente do modelo europeu, baseado em uma estrutura de assentamento conjugada a uma inércia da formação espacial histórica, a estrutura espacial da cidade americana coincide com a da exploração imobiliária. Enquanto as políticas urbanas das cidades européias passavam pela autoridade do poder público, a política urbana americana confundia-se com a política imobiliária. Nas cidades industriais européias, os trabalhadores, de tradição socialista, apresentavam complexa organização política. Nas cidades americanas, a massa trabalhadora, composta de imigrantes, era subordinadamente articulada em torno da figura do *boss*, personagem católico, quase sempre irlandês ou italiano, que comandava a oferta de empregos para os imigrantes, ocupando posição intermediária na hierarquia dominada pelos grandes homens de negócios ou industriais protestantes, principais clientes dos arquitetos americanos. O setor de construção, para esses empresários, era só uma maneira marginal de dar destaque cultural a suas empresas. As solicitações dessa época exigiam a manifestação cultural encontrada entre os intelectuais progressistas (MANIERI-ELIA, 1975).

Em Chicago, cidade considerada tipicamente americana e independente das tradições europeias, a arquitetura urbana reflete o pensamento reformador, enciclopedista e autóctone, correspondente, na época do *laissez-faire*, à autonomia do ciclo produtivo. Os arquitetos da Escola de Chicago dedicam-se, no período dourado dos primeiros arranha-céus, à formação de uma cultura americana capaz de sobrepujar a europeia, com independência, eficiência, criatividade e originalidade. A Escola de Belas Artes e Haussmann, contudo, influenciaram o Plano de Chicago de Daniel Burnham e Edward Bennett, que se verá citado no discurso de Victor da Silva Freire. Grandes boulevards em estrela saindo do Fórum de Chicago e estruturas monumentais clássicas denotavam objetivos de competir com Paris de Haussmann, modelo principal da época. O movimento *City Beautiful* é uma releitura americana do ideário haussmaniano e o Plano de Avenidas de Prestes Maia incorpora as duas correntes.

As cidades americanas, destacando-se Chicago e Nova York, são resultado do *laissez-faire* urbano sobre uma retícula ortogonal regular. A altura dos edifícios é diretamente proporcional aos investimentos de capital, conjugando a subdivisão de lotes e a multiplicação de altura. Não existe a tradição europeia de controle urbanístico das edificações. Antes do zoneamento, o investimento urbano concretizava-se livremente.

Figura II.6
Plano de Chicago, de Burnham e Bennet, 1907, 1909. Perspectiva do centro da *City Beautiful*. Note-se a volumetria uniforme.
(DETNIER E GOMEUX, 1994)



Essas características, aliadas à demanda do cliente, consubstanciam-se em edifícios singulares, respeitando a parcela dentro da retícula quadriculada. O arranha-céu surge como resposta cultural e solução para alcançar qualidade mediante quantidade.

A exposição de Chicago, de 1893, segundo os historiadores, é o marco de desenvolvimento de um novo ideal americano disposto a se disseminar por mercados e culturas além fronteiras. As figuras mais destacadas e originais do período são os arquitetos Sullivan e Root, apresentados como herdeiros de Richardson e de sua grande missão de fundar uma arquitetura tipicamente americana. Wright e Burnham disputam espaços, sendo deste último o arranha-céu Monadnock, um dos mais admirados pela intenção de vencer a retícula e a banalização do parcelamento, restituindo um papel de elemento urbano fundamental como parte estrutural da cidade. Mediante a ênfase de expressão numa obra única, oferece a indicação de uma estrutura urbana diferente, precisamente por sua simplificação volumétrica e pelo tratamento homogêneo e contínuo.

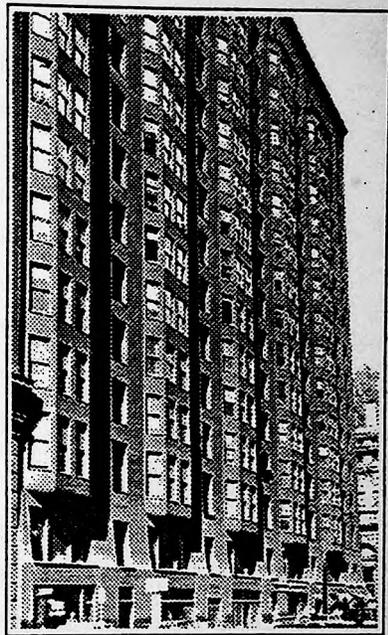


Figura II.7
O Monadnock Building de Chicago,
1891. Projeto de Burnham e Root.
(CONDRI, CARL, 1952,)

A exposição de Chicago pretendeu demonstrar ao mundo o poder do capital americano e a qualidade de seus produtos. O objetivo era estabelecer novas relações financeiras e comerciais com países distantes, para exibir eficiência, capacidade produtiva e progresso. A exposição em si se converte num empreendimento produtivo, além de seu intuito de disseminação cultural e econômica. Mas, com ela, os americanos alcançam um resultado ainda mais considerável, através da perenidade das obras: número máximo de monumentos a um custo mínimo, influenciando a forma das cidades americanas pelos 20 anos subsequentes.

A exposição constituía-se de um trapézio de 255 ha, com mais 150 ha destinados aos pavilhões estrangeiros. Mesclava edifícios temporários com áreas de parque, numa monumental cenografia *kitsch*, que não conseguiu fascinar os críticos europeus, principalmente Stubben, que se lembravam das dimensões dos seus monumentos históricos, como o Coliseu, a praça São Pedro, a cúpula *Les Invalides* (MANIERI-ELIA, 1975).

O movimento *City Beautiful*, que representa uma reação à cidade do *laissez-faire*, poderia ser resumido numa reinterpretação da Paris de Napoleão, inserindo-se na corrente do embelezamento urbano que, no City Planning americano, convivia com uma segunda corrente, sanitaria, vinculada à questão habitacional (TOPALOV, 1988). Dois objetivos caracterizam o movimento: de um lado, a criação de áreas verdes de descompressão social, que incluem desde pequenos espaços para recreação até um sistema global de parques urbanos; de outro, a racionalização dos investimentos municipais, a partir do reagrupamento da administração em edifícios públicos monumentais e planejados, com o intuito de introduzir uma noção de civilidade que visava à construção de uma identidade americana. Essa corrente se manifesta pela elaboração de vários planos urbanos, sendo o mais notável o de Chicago, realizado por Daniel Burnham, em 1909.

A corrente do *City Beautiful* será enfraquecida pelas conferências nacionais de City Planning, que se iniciam em 1909, onde a idéia de eficiência da cidade substitui a do embelezamento. O próprio Frederick Olmsted (autor do projeto do Central Park), partidário da *City Beautiful*, defende na Conferência de 1909 que o objetivo do planejamento supera a simples implantação de infra-estruturas e a obtenção de efeitos arquitetônicos de embelezamento. Para Olmsted, a finalidade do planejamento era dirigir o desenvolvimento físico da cidade, para que a população pudesse viver e trabalhar em condições favoráveis de saúde e felicidade. A essência do problema urbano estava no controle inteligente do uso do solo, da construção e da gestão das cidades.

Os banqueiros do Improvement Movement têm discurso coincidente, salientando a importância da eficiência da cidade. Eles a vêem como um organismo vivo e o congestionamento como um problema de circulação, uma doença a ser tratada, como qualquer outro mal diagnosticado num doente. A inovação da época era tratar o sistema urbano de forma aparentemente global.¹¹ E é o discurso da globalidade e da eficiência da cidade que se transformará na defesa da legislação do zoneamento.

¹¹ A globalidade restringia-se a analisar a cidade aparentemente como um todo, do ponto de vista da classe dominante, deixando de lado as classes dominadas.

O ZONEAMENTO NOS ESTADOS UNIDOS

Nascido na Alemanha, na América do Norte o zoneamento encontra terreno fértil para desenvolver-se. O plano exemplar é o de Nova York. As discussões para sua elaboração foram iniciadas em 1913 e, em julho de 1916, a cidade, então com cinco milhões de habitantes, adota a primeira lei de zoneamento dos Estados Unidos.

A terra nunca foi, nos Estados Unidos, um recurso escasso. A propriedade e o direito de dela dispor são garantidos na própria Constituição americana e o processo econômico é regulado pelo livre mercado. Ainda assim, os administradores públicos americanos encontraram firme motivação para adotar limitações ao direito de propriedade, contando com a aceitação dos agentes econômicos às suas imposições¹².

O que se esperava proteger com o zoneamento, nos Estados Unidos, era o capital. Mais especificamente, os investimentos realizados em áreas urbanizadas, como as regiões centrais mais valorizadas, e os investimentos futuros. Os primeiros por meio da estabilização dos preços fundiários e os últimos pela possibilidade de previsão dos usos e densidades estabelecidos pela legislação.

Como ocorrera na Europa, também nos Estados Unidos o zoneamento consagrou-se como um regulador de conflitos, sendo o instrumento legal necessário à eliminação das disputas entre agentes econômicos e grupos sociais e à garantia da produtividade do solo. No caso americano, os conflitos assumem duas formas básicas: uma físico-territorial, que se refere à altura das edificações, e a outra, de ordem étnica, manifestando-se em especial nas cidades fronteiriças.

O zoneamento é introduzido nas cidades americanas por agentes com orientações ideológicas e interesses particulares bastante diferenciados. De um lado, funcionários de governos locais que apóiam interesses distritais para aumentar seu poder político; de outro, técnicos que defendem a reforma urbana, vendo no zoneamento um instrumento global de obtenção de mais qualidade habitacional

¹² No caso específico de Nova York, o zoneamento atendeu às exigências da política imobiliária.

e urbana. Atuavam, ainda, agentes diretamente vinculados ao setor imobiliário, tendo como objetivo estabilizar valores fundiários e imobiliários através da fixação de altas densidades e usos. Seus aliados nessa tarefa eram agentes comerciais e grupos sociais de alta renda, interessados em afastar atividades e populações de baixa renda, tidos como focos da chamada deterioração, que se confunde com desvalorização imobiliária (MANCUSO, 1980).

Os objetivos do zoneamento e a diversidade de interesses e de agentes exigem que o instrumento mediador seja de certa forma manipulável e que admita negociações ou concessões a uma ou outra força de disputa. Entram assim em jogo, no zoneamento americano, múltiplos aspectos: as contradições e conflitos inerentes àquela fase do capitalismo; as motivações por controle na cidade e os interesses de seus agentes; a estrutura de zoneamento adotada, sua base jurídica e os conteúdos e formas dos instrumentos; os modelos propostos e as experiências anteriores.

Nas áreas centrais, de alta densidade, os conflitos decorrem da rapidez das transformações na cidade, que forçavam a convivência de diferentes usos e atividades: áreas residenciais tradicionais e áreas de habitações de aluguel para imigrantes, atividades comerciais, serviços e escritórios. A repercussão no mercado imobiliário era grande e o resultado final, negativo. O alto preço da terra era o motivo alegado pelos construtores para edificar em altura, produzindo uma quantidade de edifícios superior à demanda existente. A oferta excessiva implicava queda nos preços de venda e de aluguel. Nas áreas residenciais tradicionais, a mistura de usos significava perda de qualidade e, portanto, terrenos em desvalorização.



Figura II.8
Utopia quase real.
(DETIER E GUINEUX, 1994)



Figura II.9
Competição espacial de vários
arranha-céus de Manhattan.
(GOLDBERGER, 1989)

Os edifícios apresentam um conflito particular, envolvendo os arranha-céus, que na Europa não existiam. A construção em altura, que no caso de Nova York quase sempre se tratava de uma reconstrução, acarretava desconforto aos edifícios circundantes: maior congestionamento, diminuição de espaço e iluminação e, em consequência, alteração nos valores imobiliários. O edifício Equitable Building (Figura II 10), por exemplo, muito semelhante

ao edifício Martinelli, foi reconstruído três vezes, alcançando 42 andares. Mas nem o fato de representar à época a oferta de 13 mil empregos conseguiu amenizar os interesses imobiliários contrários, preocupados com a perda de valor dos edifícios no entorno.

Esse tipo de manifestação levou a uma mudança conceitual do planejamento urbano que, além de belo, deveria ser eficiente e funcional. A transição teórica teve como foco mais importante o zoneamento, colocado em oposição ao planejamento¹³, fato marcante na concepção das cidades americanas contemporâneas.

¹³ Planning against zoning era a oposição decorrente da transição da city beautiful para a cidade eficiente, cujo instrumento central é o zoneamento. A partir desta escolha, a política urbana passa a se confundir com a política imobiliária



As inovações tecnológicas do período também tiveram forte influência na rápida transformação das cidades americanas. O primeiro elevador elétrico é instalado em Nova York em 1889 e o metrô começa a circular em 1904, ambos estimulando a mistura de atividades e usos na cidade e a “invasão” de imigrantes e operários.

Figura II.10
O Equitable Building de Nova York,
1915. Projeto de Ernest Graham.
Qualquer semelhança com o edifício
Martinelli de São Paulo (1929) não
deve ser mera coincidência.
(GOLDBERGER, 1989)

Os problemas acarretados por essas mudanças mobilizam proprietários de edifícios vizinhos a arranha-céus, empresários interessados em garantir futuros investimentos, comerciantes prejudicados pela chegada de imigrantes e operários, proprietários residenciais ameaçados com a proximidade dos edifícios de aluguel ou atividades comerciais e os políticos preocupados em usar essas questões para ampliar seu eleitorado. Todos se organizam em associações, sociedades e comissões para reivindicar soluções ao governo local, tendo como ponto em comum a defesa da introdução do zoneamento.

Conferências e congressos, por sua vez, estimulam o debate teórico sobre o zoneamento. As *National Conferences on City Planning* realizam-se de forma sistemática a partir de 1909, nas maiores cidades americanas. No primeiro encontro, em Washington, Frederic Law Olmsted defende intervenção similar à bem-sucedida experiência de planejamento urbano europeu, adotada pelas cidades alemãs e consubstanciada no zoneamento. Para ele, tal experiência resultara num preliminar aumento dos preços fundiários, seguido, porém, de uma tendência de estabilização. Além disso, o zoneamento europeu havia conseguido preservar as características dos bairros residenciais, já que designava para cada parte do solo urbano o uso mais adequado e especializado à crescente divisão do trabalho.

Eventos posteriores continuam a defender a adoção do zoneamento, ressaltando principalmente a necessidade de preservar áreas residenciais de usos predatórios. E aliado a esse discurso, que tinha como base a proteção dos valores da propriedade, apareciam como aspectos motivadores do zoneamento o bem-estar, a saúde e o conforto da coletividade.

O congestionamento na cidade, devido à alta concentração de população e de atividades, é escolhido como símbolo da crise urbana americana nesse período. Congestionamento, para os americanos, significava essencialmente perda de valor dos edifícios e do solo urbano e instabilidade nos investimentos. Para a Alemanha do mesmo período, vale destacar, o congestionamento simbolizava uma ameaça socialista. O zoneamento apontava saídas de melhoria de condições de habitabilidade, afastava fantasmas revolucionários e ainda promovia estabilidade fundiária.

As experiências anteriores à aplicação efetiva do zoneamento em Nova York registram-se em algumas cidades americanas, com o estabelecimento de limites ao adensamento, por meio da fixação de alturas máximas por rua. Baltimore, em 1904, limita a altura dos edifícios na área central a 70 pés (21 metros). Indianápolis, em 1912, tem um limite de 200 pés (66 metros) para os edifícios na maior parte da cidade. Washington, em 1899, adota uma normativa por ruas, classificando-as em comerciais ou residenciais, com alturas de 60 pés (18 metros) a 160 pés (53 metros) em relação à largura das vias.

Outras cidades, como Milwaukee, em 1912, estabelecem simplesmente bairros residenciais e industriais. Em Dallas, Waterloo e Fort Wayne, há planos à moda alemã, com zonas proibindo atividades industriais e limitações à altura de edifícios para combater a concentração de atividades, população e o congestionamento.

Três características diferenciam essas experiências preliminares de zoneamento da proposta implantada em Nova York. A primeira é que, em Nova York, a cidade é globalmente dividida em zonas. A segunda é que, em cada zona, são definidos parâmetros de uso, densidade e altura para todas as edificações. A terceira característica é que, pela primeira vez, essas disposições são constitucionalmente formalizadas (as anteriores haviam sido muito questionadas nesse aspecto).

O Plano de 1916, de Nova York, passa por três etapas de implantação, marcadas pela atuação dos grupos de pressão, pela decisão dos órgãos administrativos de enfrentar o problema e pela elaboração concreta da proposta que culminou na resolução de julho de 1916.

A Comissão da Quinta Avenida, composta de empresários e moradores tradicionais, apresenta em 1912 uma proposta para abreviar os males aos quais está submetida: a limitação de altura em áreas adjacentes. O raciocínio do grupo é simples, mas significativo. Dado que as manufaturas ocupavam as partes mais altas dos edifícios, limitar uma altura máxima implicava obrigá-las a instalar-se em outros bairros, reduzindo o risco da mistura de atividades. Nesse pensamento está implícito que a forma do edifício determina o conteúdo de suas atividades (MANCUSO, 1980).

Em 1913, para tentar dar solução a questões desse tipo, o prefeito de Nova York instala a Comissão do Plano, com a tarefa específica de estudar a possibilidade de disciplinar a construção de novos edifícios por meio da divisão da cidade em zonas. Seus 19 membros eram representantes de todos os *boroughs* de Nova York, entre eles arquitetos, empresários, construtores, industriais, comerciantes e políticos.

Diferentemente das cidades alemãs, o Plano de Nova York era um instrumento global, ou seja, não visava atender somente problemas setoriais ou de determinadas áreas da cidade. Nele são adotados *use districts*, definindo as atividades permitidas, *height districts*, para a altura das edificações, e *area districts*, estabelecendo relações entre área ocupada e área livre. Na primeira categoria, há especificações para área residencial, comercial e de outros usos. Na segunda, as alturas variam de uma vez a duas vezes e meia a largura da rua e, na terceira categoria, cinco coeficientes diferenciados de ocupação são estabelecidos.

Complementa esses instrumentos o mecanismo dos *set-back* (recuos), por meio do qual, alcançada a altura máxima definida, pode-se aumentá-la sem limite mediante construções escalonadas, que são típicas do skyline de Nova York e¹⁴, como se verá adiante, foram adotadas em São Paulo.

AVALIAÇÃO DO ZONEAMENTO DE NOVA YORK

Numa análise crítica sobre a aplicação do zoneamento, o Comitê do Plano Regional de Nova York (1931) aponta que as alturas máximas permitidas na cidade, bastante generosas nos primórdios do zoneamento, poderiam ter sido mais restritivas. Não o foram para não prejudicar o sucesso dos empreendimentos pioneiros, demonstrando a vontade da administração de favorecer a produção de edifícios altos. Particularmente nas áreas menos ocupadas da cidade, os limites de altura eram bem altos, como estímulo à verti-

¹⁴ A avaliação do zoneamento por Carol Willis em 1991 conclui que a paisagem de Nova Iorque foi definida por esse instrumento do zoneamento.

Prestes Maia e outros urbanistas da época, em São Paulo, consideravam de grande beleza plástica o resultado obtido por esse instrumento de definição de recuos para aumento de altura.

calização. Esse fenômeno, como será adiante observado, também ocorre em São Paulo.

Mas Nova York sofria menos pela altura de seus edifícios do que pelas altas densidades e pelo excesso de taxa de ocupação. Existia um limite claro para a concentração de edifícios: o congestionamento. Em Manhattan, as alturas e densidades das edificações aumentaram numa proporção que excedia a capacidade de suas ruas. Arranha-céus construídos próximos perdiam suas vantagens individuais. Os congestionamentos eram causados por altas densidades em grandes extensões de área, aliadas a uma distribuição de usos e um sistema de transportes inadequados.

Definia-se como área congestionada aquela ocupada em média por prédios com altura de 10 andares e taxa de ocupação superior a 40%. A altura média dos edifícios na área mais verticalizada de Manhattan (Fulton Street), em 1931, era de 8,4 andares com 48,1% de taxa de ocupação. O segundo distrito mais verticalizado tinha altura média de sete andares, com taxa de ocupação de 62,3%. A altura média dos edifícios em torno da rua 59 era de 6,1 andares e, considerando-se toda a ilha de Manhattan, a altura média não excedia cinco pavimentos.¹⁵

O Comitê do Plano Regional de Nova York aponta que não é verdadeira a afirmação de que altos preços fundiários implicam necessariamente edifícios altos. Admite, no entanto, que altos preços estimulam a construção de edifícios altos em locais em que prédios menores, comerciais, poderiam ser construídos com maior rentabilidade.

É senso comum acreditar que se devem construir grandes edifícios em áreas de altos preços fundiários. Efetivamente, os preços são a desculpa dos empreendedores para construir intensivamente. Um círculo vicioso de causa e efeito se forma entre áreas de alta densidade e altos preços de terra. No entanto, o preço da terra é o resultado do grau de equipamentos, da localização aliada à potencialidade construtiva permitida pela legislação (ADAMS, 1931).

¹⁵ A verticalização de Nova York apresenta, portanto, um adensamento limitado, como constatado no estudo para São Paulo (SOMEKH, 1987). A média de cinco andares em Nova York torna essa cidade equivalente às cidades européias, sem elevadores, sem arranha-céus.

Chicago era mais vertical do que Nova York, que por sua vez era mais densa. Metade dos edifícios de 10 andares do país estavam localizados em Nova York (188 edifícios com mais de 20 andares contra 449 edifícios, em Chicago, com mais de 20 andares). Só cinco cidades americanas tinham, em 1931, mais do que 15 edifícios acima de 21 andares. Até esse ano, apesar do Plano Regional e da adoção do *zoning*, a distribuição das densidades construídas e dos usos dos edifícios em nenhum momento mostrou-se satisfatória. Em 1931, dos 81.512 edifícios existentes em Manhattan, 973 eram de escritórios, 68,1% eram residências horizontais para uma ou duas famílias, 19,7% eram prédios de habitação multifamiliares de aluguel, sem elevador. Edifícios de apartamento com elevador representavam 0,7% e eram destinados à população de alta renda. Os 11,5% restantes eram áreas industriais, comerciais, teatros, garagens.

Os maiores lucros auferidos na cidade de Nova York não provinham necessariamente da produção de edifícios de grande altura. Em alguns locais e circunstâncias, edifícios baixos ofereciam maiores lucros do que edifícios altos, mesmo em áreas com altos preços fundiários. Esse é o caso das áreas comerciais.

Os preços fundiários nas cidades tendem a se ajustar a quaisquer densidades permitidas. Questiona-se assim o expediente de supervalorizar o preço dos terrenos para estimular a produção de edifícios altos. As altas densidades limitavam a demanda de terras em extensão, o que estaria relativamente diminuindo os preços fundiários mais periféricos.

No período de 1913 a 1928, o tamanho dos apartamentos construídos em Nova York diminuiu e o custo médio por dormitório dobrou, simultaneamente ao aumento do número de unidades por edifício. O número médio de dormitórios por unidade passou de 4,19 para 3,34, aumentando a oferta de apartamentos de três dormitórios, que passou de 5.338, em 1913, para 39.848 em 1928. A tendência observada de aumento do número de unidades por edifício se manifesta na comparação: 36,1 unidades por edifício em 1913 e 61,5 em 1928.

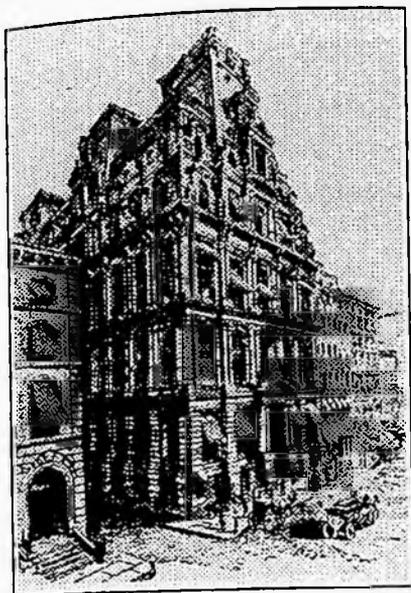
A legislação de zoneamento estabelecida pelo poder de polícia do Estado (*Police Power*) foi elaborada, segundo o discurso oficial, visando o interesse da saúde, da segurança, da moral e do bem-estar geral da comunidade. Sua aplicação, no entanto, era passível de revisão desde que se apelasse para o *Board of Appeals* e se aprovassem exceções. Não cabia a essa instância de apelação modificar o zoneamento, mas ela podia atribuir variantes nas permissões de construir ou na aprovação de projetos, se tais procedimentos não implicassem necessidade de revisão ou modificação em distritos ou zonas.

O zoneamento era um consenso. As objeções feitas diziam mais respeito à forma e aos métodos do que aos princípios gerais em que se baseava. É importante frisar que um objetivo fundamental do zoneamento era a proteção de áreas residenciais da invasão do comércio e da indústria. O Comitê do Plano Regional de Nova York concluía que a aplicação detalhada de bons padrões de zoneamento só poderia ocorrer em conjunção com um plano global. Em Nova York, o zoneamento é claramente formulado para “dar conta” de um problema diferente do caso europeu: o arranha-céu é uma nova manifestação formal do adensamento, praticamente inexistente na Europa.

5

O ARRANHA-CÉU E A CIDADE

O arranha-céu é considerado um fenômeno tipicamente americano, símbolo máximo de algumas cidades, como Nova York. Ele surge no século XIX, configurando um certo débito para com a arquitetura européia, mas é nos Estados Unidos, nas primeiras quatro décadas deste século, que se torna, mais do que uma curiosidade da arquitetura comercial, uma poderosa e ousada força, capaz de transformar o ambiente urbano em seu tempo, tanto quanto o automóvel nas décadas subseqüentes (GOLDBERGER, 1989).



Várias são as definições de arranha-céu. Na expressão em inglês, *skyscraper*, significa edifício de muitos pavimentos. Alguns especialistas aprofundam essa noção de senso comum, introduzindo-lhe características técnicas ou definindo-lhe parâmetros de dimensão. Outros estudiosos ressaltam sua função inserida no desenvolvimento do capitalismo industrial moderno. O arranha-céu, desse ponto de vista, é produto de uma nova divisão técnica e social do tra-

balho, tendo sido viabilizado pela constituição de um sistema de financiamento, fundiário e imobiliário, por uma organização da construção e pelo avanço tecnológico fruto do estágio de desenvolvimento das forças produtivas (TAFURI, 1975).

O arranha-céu pode também representar uma ruptura de escala com o ambiente próximo. As definições dos estudiosos, nesse sentido, assinalam que o arranha-céu deve ter, no mínimo, 20 andares, que nele devem ser determinantes o elevador, a estrutura e a função e, acrescentam alguns, o arranha-céu deve ser à prova de fogo. Reunindo todos esses critérios, os primeiros arranha-céus são, em resumo, o produto de um mundo industrial em pleno desenvolvimento, representando a imagem do liberalismo triunfante (FORGET, 1990).

Mas, antes de se constituir num conjunto arquitetônico com características próprias, o arranha-céu mostra-se como uma operação aritmética de multiplicação (BENEVOLO, 1976), uma estratégia econômica para multiplicar áreas valorizadas tantas vezes quanto for possível e vender e revender a área inicial do terreno.

No Capítulo I, definiu-se verticalização como a multiplicação do solo urbano possibilitada pelo elevador, e o arranha-céu, forma explícita e unitária de verticalização, insere-se nessa definição.

Figura II.11
Edifício Equitable Life Assurance
Company, de Gilman, Kendall e
Post, 1870.
(GOLDBERGER, 1989)

A emergência de um novo tipo de arquitetura, o arranha-céu, resulta de um certo número de condições: a cidade torna-se espaço de desenvolvimento. O trabalho, cada vez mais submetido às leis do capital, deve ser reorganizado. A necessidade de construir edifícios altos impulsiona a pesquisa tecnológica no âmbito da construção civil.

A invenção do arranha-céu repercute na organização do canteiro e no trabalho dos diferentes agentes, cada vez mais numerosos. O arranha-céu transforma a ordem estabelecida nos canteiros. O recorte das tarefas e a racionalização acarretam profundas modificações, tanto na redefinição quanto na própria criação de novas categorias de agentes. O arquiteto é o grande ganhador, o único a ter uma noção de conjunto do projeto a ser construído. Ele se torna o idealizador e o administrador da obra, torna-se, portanto, indispensável (FORGET, 1990).

A complexidade do programa arquitetônico transforma o arquiteto em promotor, empresário. Revistas especializadas publicam inúmeros artigos, ensinando a planejar um projeto global. O fôlego dos arquitetos, para conceber e fiscalizar os novos edifícios, é limitado. Novas firmas se constituem para a construção da nova tipologia, que exige grandes capitais e investimentos diante do custo elevado dos terrenos e do custo progressivamente crescente da construção.

A origem do arranha-céu está intimamente ligada ao desenvolvimento do setor terciário. O financiamento dos primeiros arranha-céus é feito pelas companhias que financiavam seus próprios edifícios: bancos, empresas seguradoras, corretoras de valores e outras instituições financeiras, além de companhias ligadas ao desenvolvimento industrial, aos transportes e às comunicações. Nos Estados Unidos e no Canadá, um grande número de edifícios concluídos são utilizados em parte pelos proprietários como sede social e, em parte, alugados para outras firmas e seus escritórios.

A demanda crescente por espaços de escritórios mobiliza empresários na busca de novas formas de financiamento para a construção de arranha-céus para locação. Por volta da I Guerra Mundial ocorre

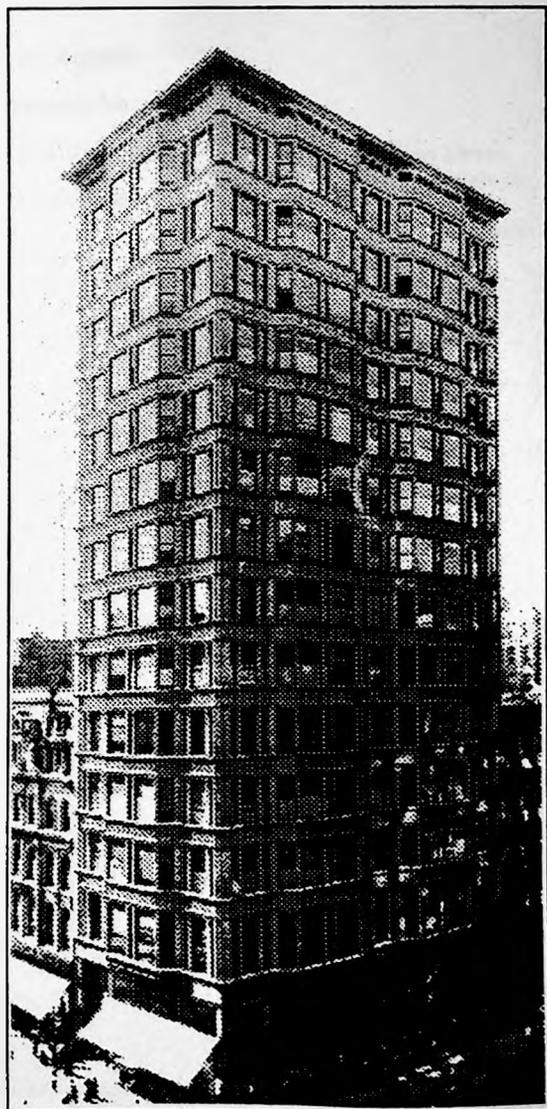
a emergência de sociedades imobiliárias construindo escritórios para alugar. Fenômeno que cresce, por exemplo, em Montreal no final dos anos 20 (FORGET, idem).

Em 1853, Elisha Otis apresenta pessoalmente o primeiro e seguro elevador de passageiros na exposição do Palácio de Cristal de Nova York. A princípio, consistia numa plataforma pendurada num cabo sólido, sendo que o próprio Otis o fazia funcionar no evento. Em 1857, Otis instala o primeiro elevador de segurança a vapor num edifício de Nova York. Em 1864, é empregado em Chicago o mesmo elevador. Em 1870, C. W. Baldwyn instala em Chicago o primeiro elevador hidráulico e, em 1887, começa a difundir-se o elevador elétrico (BENEVOLO, 1976).

Os primeiros arranha-céus americanos são edifícios de escritórios. Elevador, telefone e estruturas de aço são inovações tecnológicas que permitem o funcionamento de hotéis, magazines e escritórios de qualquer altura. A estrutura de aço, aperfeiçoada por Baron Jenney, formado na *École Polytechnique* de Paris, permite o crescimento em altura de um lado e a abertura de grandes vãos de maneira a possibilitar iluminação em extensas áreas de pavimentos. A primeira geração de projetistas que trabalha após o incêndio de Chicago, de 1875, compõe-se de engenheiros militares saídos da Guerra de Secessão. O primeiro edifício alto de estrutura mista é construído em 1879 e o *Home Insurance Building*, de 1885, é considerado o primeiro edifício de Chicago com estrutura metálica.

As linhas modernas, simples, sem ornamentos, nascem de exigências econômicas. Em 1891, Burnham e Root constróem o *Monadnock Building*, com 16 andares, com uma simplificação formal inovadora devido à insistência do proprietário, sendo mais tarde assumida esteticamente pelos autores, como no edifício *Reliance*, de 1894 (fig II 12).

Figura II 12
O *Reliance Building* de Chicago, 1894. Projeto de Burnham & Cia. Simplificação dos ornamentos. (GOLDBERGER, 1989)



Louis Sullivan tratava o arranha-céu como uma coluna tripartite: o embasamento, os pavimentos e o ático. A partir de 1890, Sullivan aplica seus princípios de verticalismo para a construção de arranha-céus. Desenvolvendo seus conceitos, constata a repetição ritmada dos andares e dos vãos. Em 1899, no magazine *Carson, Pirie & Scott*, Sullivan sublinha o ritmo das janelas todas iguais nos andares tipo. Mais adiante, Burnham deixa de tratar o ático de forma diferenciada, tratando por igual os últimos pavimentos.

Depois de 1900 surge uma nova imagem da cidade de Nova York, pela mudança na escala vertical dos edifícios que a simbolizavam, fazendo com que os americanos comesçassem a definir urbanidade em termos de tamanho: número de edifícios e, principalmente, o tamanho que estes poderiam alcançar. O arranha-céu mudou para sempre a concepção de cidade.

Na primeira década do século XX, muitos associavam ao arranha-céu o próprio (ou a materialização do) progresso, símbolos do capitalismo, que separavam a modernidade contemporânea do padrão do século XIX.

A chamada arquitetura *laissez-faire* viu-se ameaçada, em 1908, em Nova York, com a criação de uma comissão de estudos sobre edifícios altos e a possibilidade da imposição de limites à altura. Surpreendentemente, o arquiteto do *Singer Building* (200 m de altura) advogava a implantação de limites, criando um gabarito de 100 pés de altura máxima, abrindo a possibilidade para pontuar a cidade com torres gigantes (GOLDBERGER, 1989). Como visto, o produto dessa comissão transformou-se na legislação de *zoning* de Nova York, em 1916.

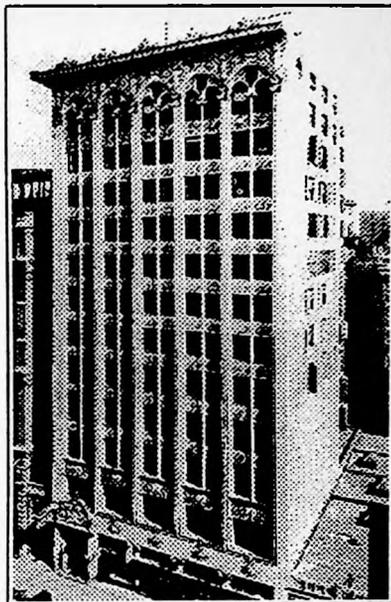


Figura 11.13
O Bayard Building
de Chicago, 1898.
Projeto de
Sullivan.
(GOLDBERGER, 1989)

Figura 11.14
A loja de departamentos Carson,
Pirie & Scott, Chicago. Projeto de
Louis Sullivan 1901-1904. A
simplificação e o ritmo da fachada
constituem uma inovação.
(GOLDBERGER, 1989)



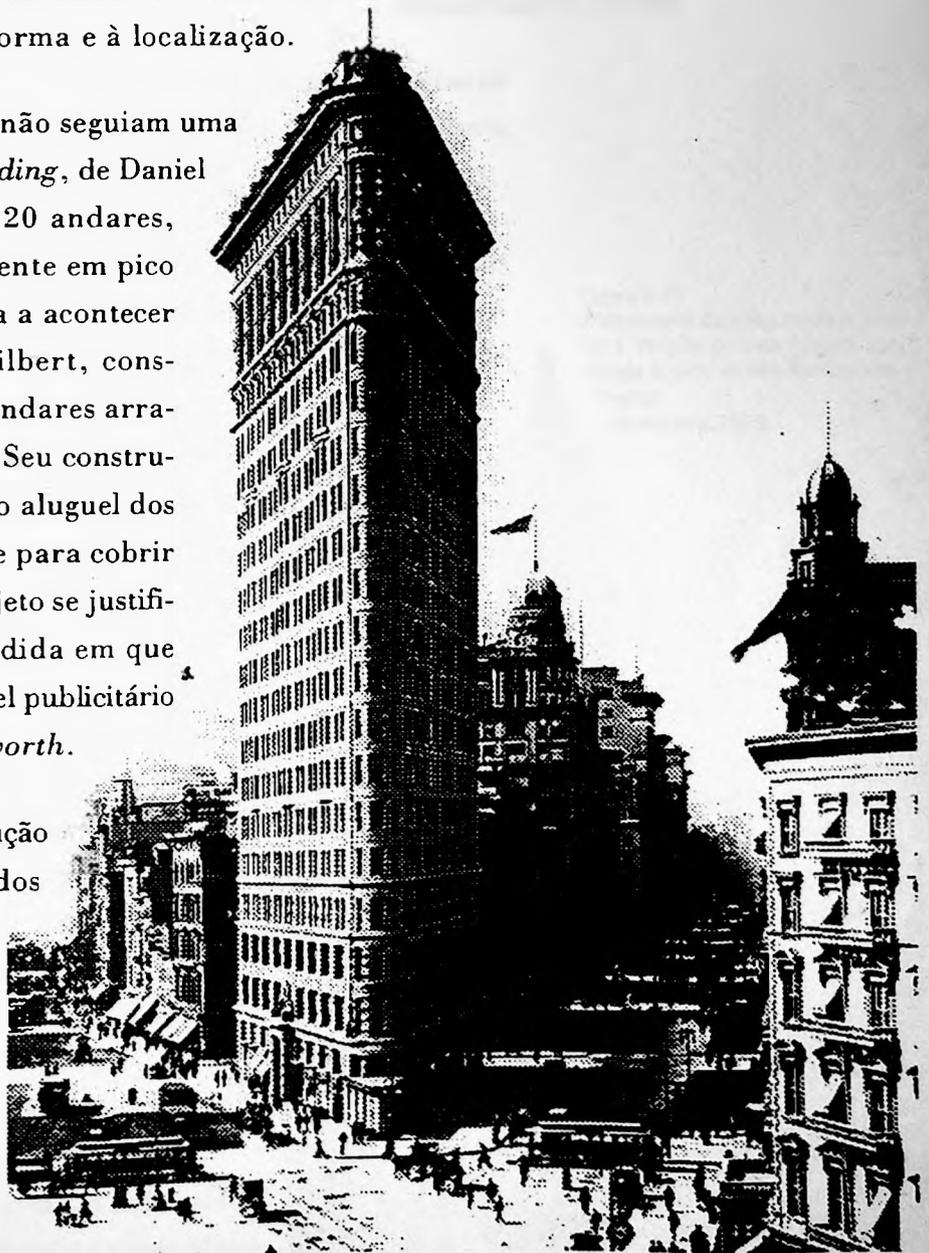
O *New York Times* argumentou, em 1906, que os “enormes edifícios eram um reflexo idôneo/pertinente do capitalismo burguês (*burgeoning*); restringir as estruturas seria restringir os negócios que estavam alojados neles”, além de, cada vez mais, estarem tornando-se símbolos de potência econômica.

Em 1915, ficou pronto o *The Equitable Building*, a maior massa construída do mundo na época, abrangendo todo um quarteirão de Nova York, com 42 andares. Esta construção provocou protestos da vizinhança, levando mais rapidamente à conclusão da conhecida legislação restritiva sobre os arranha-céus em Nova York, no que diz respeito à forma e à localização.

Em Nova York, os arquitetos não seguiam uma fórmula única. O *Flatiron Building*, de Daniel Burnham, com seus mais de 20 andares, ainda não apontava efetivamente em pico em direção ao céu, o que passa a acontecer com o *Woolworth* de Cass Gilbert, construído em 1913, com seus 60 andares arranhando simbolicamente o céu. Seu construtor avisou o proprietário que o aluguel dos 60 andares não seria suficiente para cobrir os custos de construção. O projeto se justificava economicamente, na medida em que podia servir também como painel publicitário gigantesco para as lojas *Woolworth*.

Até 1929, a produção da construção civil é muito intensa nos Estados Unidos, transformando as cidades americanas. O ecletismo arquitetônico predominava e os arquitetos utilizavam as normas dos estilos históricos numa tentativa de ordenar essa atividade febril (BENEVOLO, 1976).

Figura 11.15
O Flatiron Building de Nova York,
1903. Projeto de Daniel Burnham &
Cia.
(GOLDENBERG, 1989)



As transformações podem ser resumidas em dois tipos complementares: a concentração das atividades terciárias em novos polos e a expansão residencial possibilitada pelo automóvel.

Os novos centros de escritórios tornam-se mais densos, apesar da legislação de zoneamento. O tratamento tripartite de Sullivan para os arranha-céus tem uma explicação funcional. Esse tratamento do ático do edifício seria para proteger e mascarar os volumes utilitários, “com grandes benefícios para a aparência do monumento” (BENEVOLO, idem).

As estruturas de aço, com seu progresso técnico, permitiam alturas cada vez maiores. *Chrysler Building* supera os 300 metros de altura e o *Empire State*, os 400.

A crise econômica de 29 manifesta-se paradoxalmente no espaço urbano, através da construção de dois dos maiores arranha-céus do mundo. A inexistência de mercados financeiros pode explicar o paradoxo. Em 1929, o *Chrysler Building*, com 77 andares, é construído e em 1932 Shreeve, Lamb e Harmon vêm seu projeto materializado: o *Empire State Building* que, com seus 102 andares, foi o edifício mais alto do mundo, sendo superado apenas em 1973 pela *Sears Tower Building*, de Chicago.

A importância do arranha-céu reside não somente no desenvolvimento tecnológico que ele supõe, mas também na nova forma de manifestação ideológica da livre iniciativa, da concorrência e do consumo que ele propõe à arquitetura. Cada fase de seu desenvolvimento se repercute no conjunto do espaço urbano. A dialética que se estabelece entre arranha-céu e cidade não é apenas volumétrica, mas essencialmente simbólica, jogo constante de transições que geram novas transformações no resto da cidade (AGREST, 1975).

O tratamento do ático em ponta foi necessário durante uma época para transmitir a metáfora de arranha-céu. O desenvolvimento das comunicações

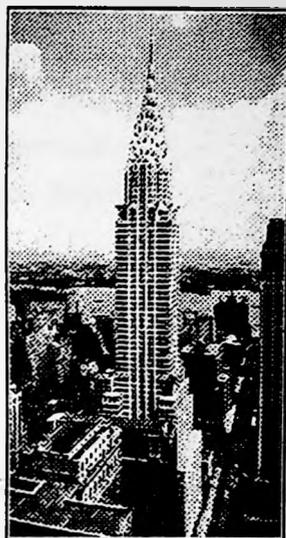


Figura II 16
O Chrysler Building de Nova York, 1930. Projeto de William van Allen. Junto com o Empire State, representa as aplicações no setor imobiliário, numa época de grave crise econômica. (GOLDBERGER, 1989)

Figura II 17
O Woolworth Building de Nova York, 1913. Projeto de Cass Gilbert. Uma alusão à torre de São Marcos em Veneza. (GOLDBERGER, 1989)



por satélite, viagens a lua e a outros planetas esvaziam a metáfora. A disputa inicial entre os arranha-céus era a corrida das alturas. Com as viagens espaciais, os arranha-céus passam a apresentar detalhes espaciais. No entanto, o nome cai em desuso. Existem novas formas de alcançar o céu (AGREST, idem).

A A R Q U I T E T U R A M O D E R N A E O
A R R A N H A - C É U

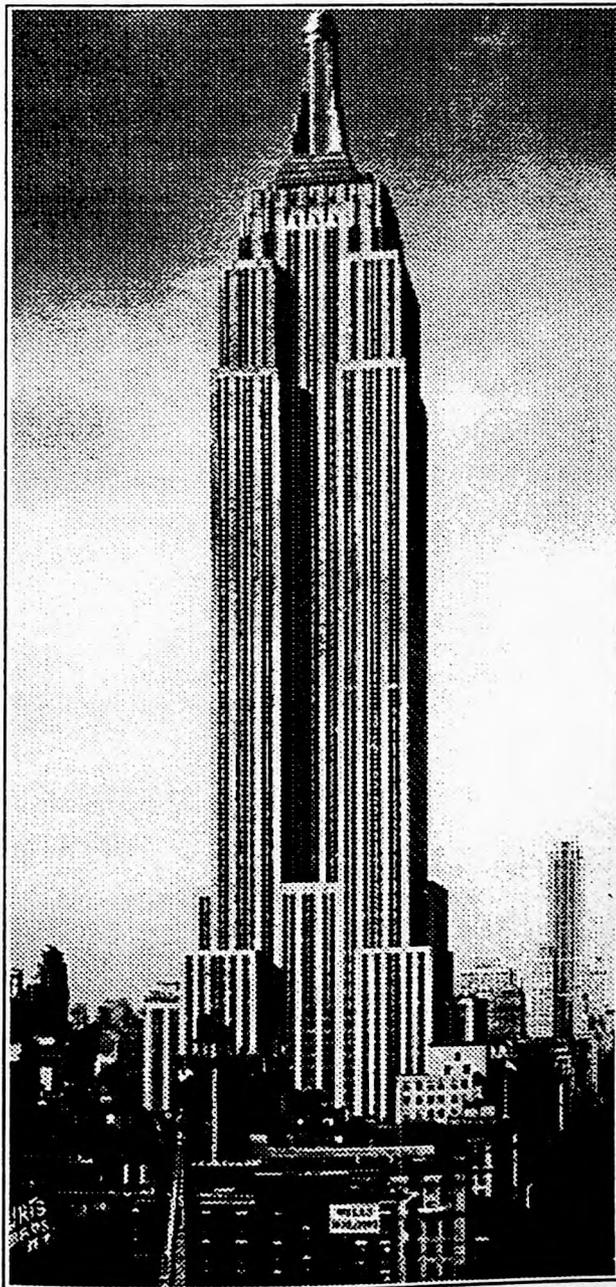


Figura II 18
O Empire State Building de Nova York, 1931. Projeto de Shreeve, Lamb e Harmon. Como visto, representa a concretização de investimentos no setor imobiliário em plena crise econômica. (GOLDBERGER, 1989)

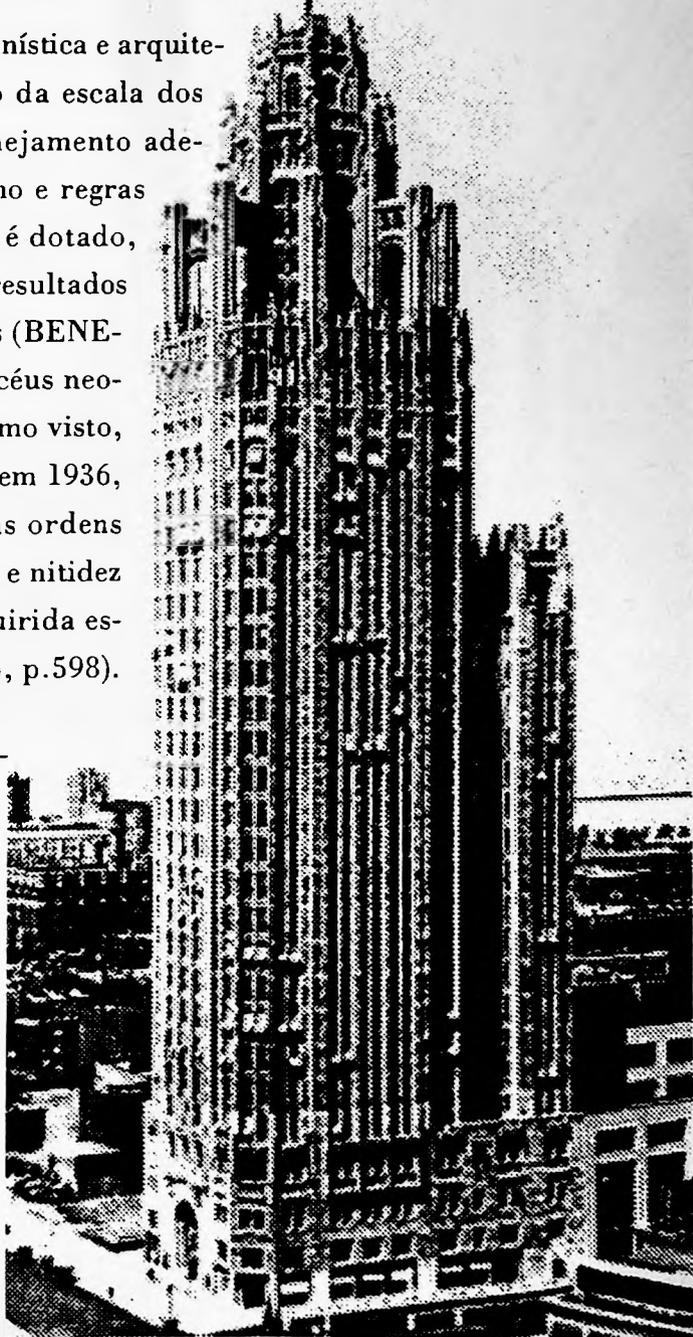
A influência arquitetônica européia nos Estados Unidos ou a sua autonomia efetiva é uma discussão sem sentido, pois o movimento moderno é internacionalista. O movimento moderno desloca os termos da questão, pois tem em mente um método geral que supera as contingências locais.

Benevolo (1976) afirma que o movimento moderno nasce na Europa, mais especificamente na Alemanha de Weimar, ampliando-se numa linha de pensamento que vai de Owen a Ruskin, a Morris, a Van de Velde e a Gropius.

Enquanto na Europa começa a renovação urbanística e arquitetônica, na virada do século, com o aumento da escala dos processos econômicos e sociais exigindo planejamento adequado, os americanos reproduzem o ecletismo e regras que excluem a questão social. Esse ecletismo é dotado, no entanto, de uma singular coerência e seus resultados meritórios superam as experiências européias (BENEVOLO, idem). Exemplo disso são os arranha-céus neoclássicos ou neogóticos (*Chicago Tribune*). Como visto, Le Corbusier afirmava, visitando Nova York em 1936, que os arranha-céus mais antigos repetiam as ordens sobrepostas de Bramante com uma modulação e nitidez arrebatadoras. “Existe aí uma perfeição adquirida especificamente americana” (BENEVOLO, 1976, p.598).

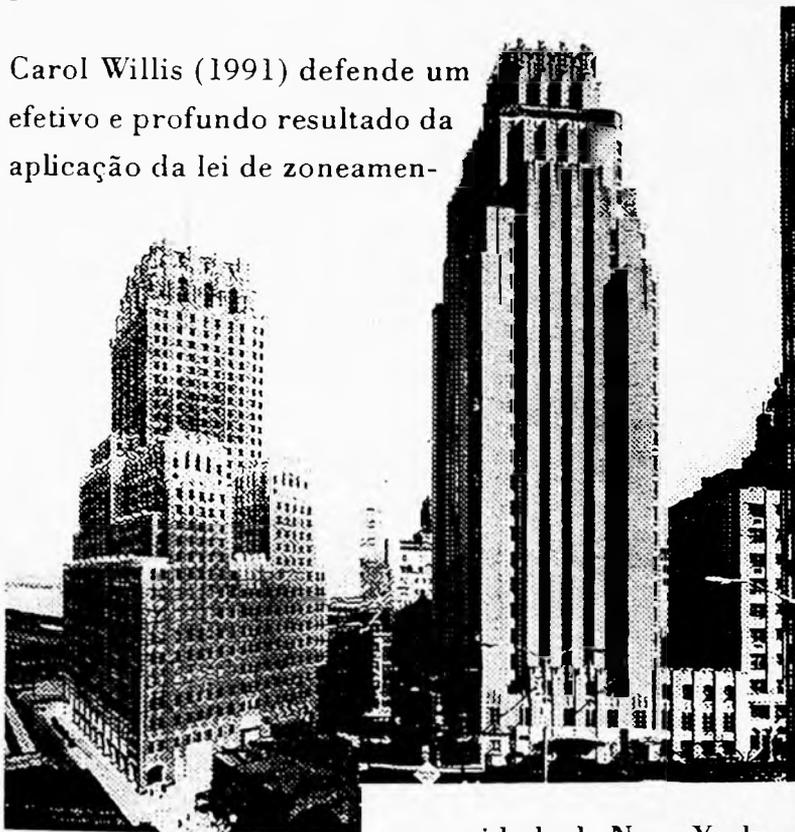
O ecletismo vinculado ao liberalismo transforma-se a partir de 1930, coincidindo com a crise econômica americana. Esta, por sua vez, coincide com a crise política européia e com a transferência de artistas e intelectuais da Europa para os Estados Unidos. A penetração do movimento moderno nos Estados Unidos não é fácil nem contínua; muitas vezes o estilo internacional é acolhido como mais um estilo de marca européia imitado pelos americanos, como os modelos estilísticos anteriores. O objetivo do movimento modernista não era introduzir um novo estilo, mas sim um novo método (GROPIUS, 1972).

Figura II 19
O Projeto de Hood e Howells, vencedor do concurso do jornal *The Chicago Tribune* em 1922, construído em 1925. O neogótico como metáfora da “catedral dos negócios”. (GOLDBERGER, 1989)



“O rigor do método moderno traz um notável esclarecimento ao organismo tradicional do arranha-céu” (BENEVOLO, idem, p. 604). A partir de 1930, o repertório moderno passa a ser difundido. Exemplo disso são o *Dayly News Building* e o *Rockefeller Center*, construídos em plena crise econômica. Para o autor, o estilo internacional é logo atraído para o âmbito do ecletismo, impedindo uma real penetração das teses do movimento moderno. Os arranha-céus desse período apresentam uma simplificação das linhas, paredes lisas e coroamentos escalonados.

Carol Willis (1991) defende um efetivo e profundo resultado da aplicação da lei de zoneamen-



to na cidade de Nova York,

apontando o surgimento de um *set-back style* advindo do cruzamento do modernismo com as exigências da lei de zoneamento.

O arranha-céu nos seus primórdios, que representa a independência da empresa individual e a organização do capital coletivo, é considerado um elemento anárquico na cidade, mobilizando uma reação obsessiva de controle por parte dos urbanistas que se ressentem da falta de instrumentos institucionais.

Figura 11.20 (à esquerda)
A Cia. Telefônica de Nova York, 1926. Projeto de Voorhees, Gielin e Walker.
(GOLDBERGER, 1989)

Figura 11.21 (no meio)
O hotel Panhellenic de Nova York de 1928 (hoje o Beekman Tower Hotel). Projeto de Howells. Apresenta uma simplificação do neogótico, chegando ao Art-Decô.
(GOLDBERGER, 1989)

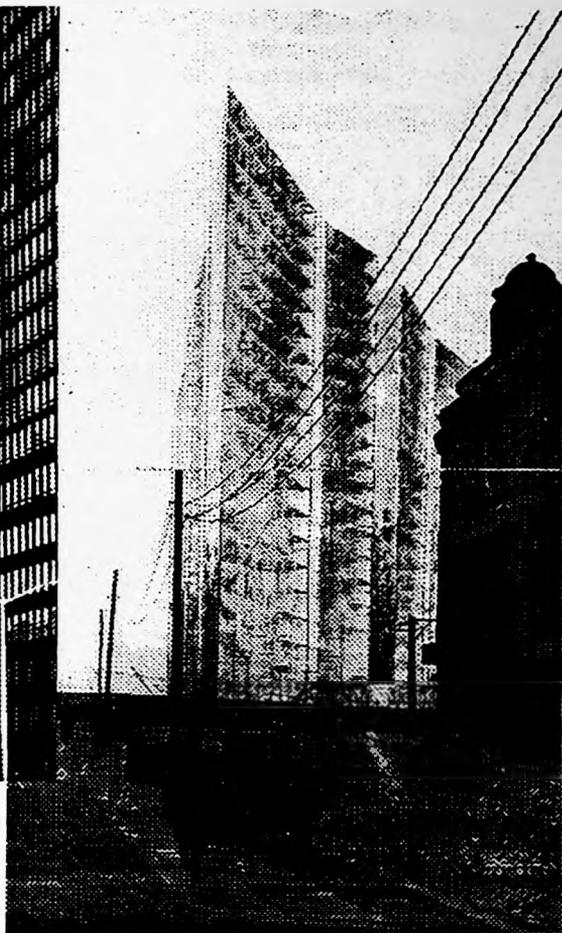


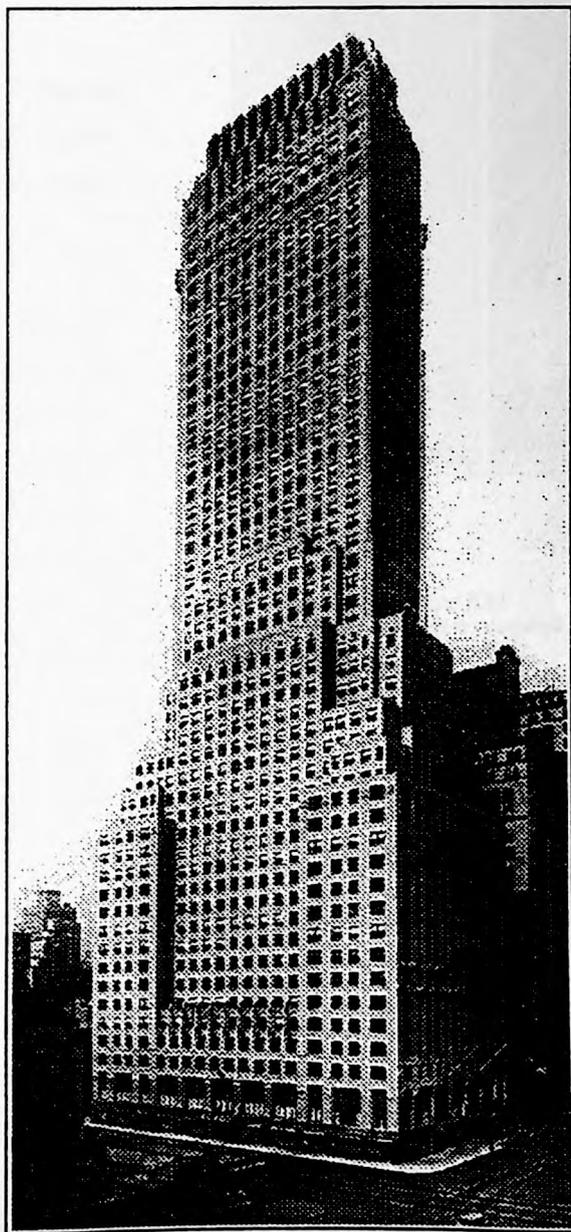
Figura 11.22 (à direita)
Torre de Cristal. Projeto de Mies van der Rohe, 1921-1922. No concurso para o paço municipal de São Paulo, um dos projetos apresentados inspirava-se nas idéias de Mies.
(DETNIER E GOMEUX, 1994)

A história do arranha-céu é a história da estreita relação entre inovações tecnológicas, estruturais e organizacionais e apresenta um impasse nos anos 20. O período americano de 1850 a 1990 apresenta, pela produção de arranha-céus, uma riqueza de pesquisas e resultados que a construção dos grandes centros terciários americanos transforma em problemas entre os anos 1900 e 1920. Problemas que apresentam, em primeiro lugar, uma cisão entre inovação tecnológica e o caráter simbólico que o objeto arquitetônico vai assumindo: a exaltação pública da concentração de capitais, o desenvolvimento das “catedrais de negócios”. Por outro lado, a natureza especulativa dos empreendimentos é conflitiva com a exigência crescente de controle dos centros terciários e de assegurar a sua funcionalidade. A exaltação da individualidade do arranha-céu entra em conflito e se mostra anacrônica em relação à necessidade de assegurar a eficiência dos centros urbanos. A literatura urbanístico-arquitetônica americana oscila entre a denúncia dos efeitos de congestionamento provocados pelos arranha-céus e sua leitura cenográfica (TAFURI, 1975).

O ecletismo arquitetônico nesse período, nos Estados Unidos, triunfa enquanto estilo por representar um primeiro passo em direção à simplificação do projeto formal em relação ao classicismo anterior e ao aprofundamento do projeto estrutural. De forma geral, os estilos arquitetônicos são utilizados para ligar formalmente o novo ao antigo e tornar aceitável a transformação.

O concurso para o edifício do jornal *Chicago Tribune* é exemplar em face dessas discussões. O congestionamento

Figura II 23
O Chanin Building de Nova York.
Projetado por Sloan e Robertson em
1929. Apresenta a estética
produzida pelos *set backs* do
zoning.
(GOLDBERGER, 1989)



do centro de Chicago leva a direção do jornal a escolher uma área fora do *Loop* (equivalente ao nosso perímetro em volta da área central), menos verticalizada, portanto mais favorável à implantação de altos edifícios, constituindo-se também em nova frente de valorização terciária dentro da cidade. Era efetivamente um empreendimento imobiliário. Com altura de mais 130 metros e com estilo neogótico, o projeto escolhido de Howells e Hood abrigaria o jornal em alguns andares, sendo alugados seus outros pavimentos para outros escritórios comerciais, numa clara referência à catedral da imprensa (TAFURI, *idem*).

O projeto de Saarinen para o *Lakefront* no começo dos anos 20 aponta uma saída para a disseminação de arranha-céus de alta densidade: alterná-los com grandes espaços livres, melhorando a circulação com redes de tráfico rápido. Esse desenho valorizava o edifício alto como espetáculo urbano, propondo uma nova forma de concentração de edifícios. O encanto das “montanhas mágicas” de Saarinen é assegurado pelo contexto exterior ao antigo centro terciário. No projeto para o *Lakefront* de Chicago, Saarinen resolve inovadoramente o modelo de Sitte (TAFURI, *idem*), atualizando-o para novas demandas imobiliárias.

Na mesma época, 1922, Perret apresenta sua utópica estrutura urbana de arranha-céus isolados e, dois anos depois, Le Corbusier apresenta seu projeto para uma cidade de três milhões de habitantes. Nesses exemplos, as vanguardas européias demonstram uma “confiança mítica” numa tipologia não experimentada na Europa, que na América do Norte estava passando por uma crítica radical (TAFURI, *idem*).

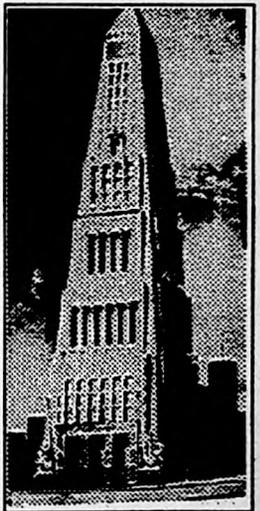
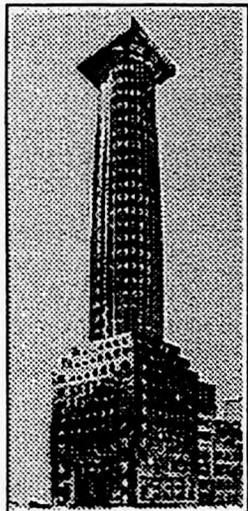
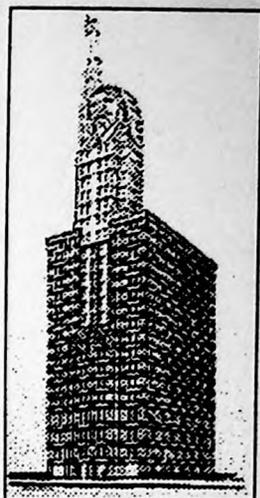
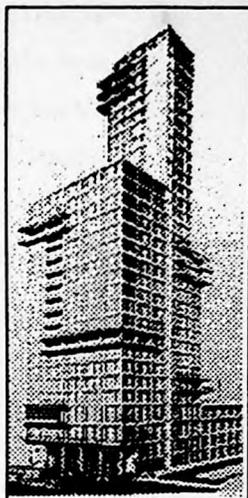
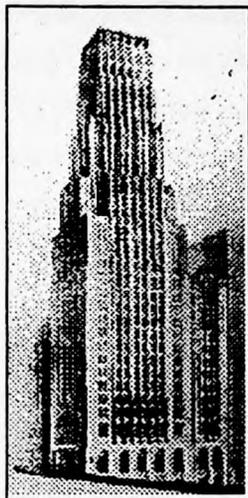


Figura II 24
Projetos concorrentes ao Chicago Tribune, 1922.
 Da esquerda para a direita, de cima para baixo:
 1. Saarinen (Finlândia): 2º lugar, parecido com o neogótico vencedor.
 2. Gropius e Meyer (Alemanha): o modernismo inacertado.
 3. Mossdorf (Alemanha): uma brincadeira moderna?
 4. Loos (França): uma coluna sullivaniana.
 5. Felheimer e Wagner (EUA): uma pirâmide americana.
 (GOLDBERGER, 1989)

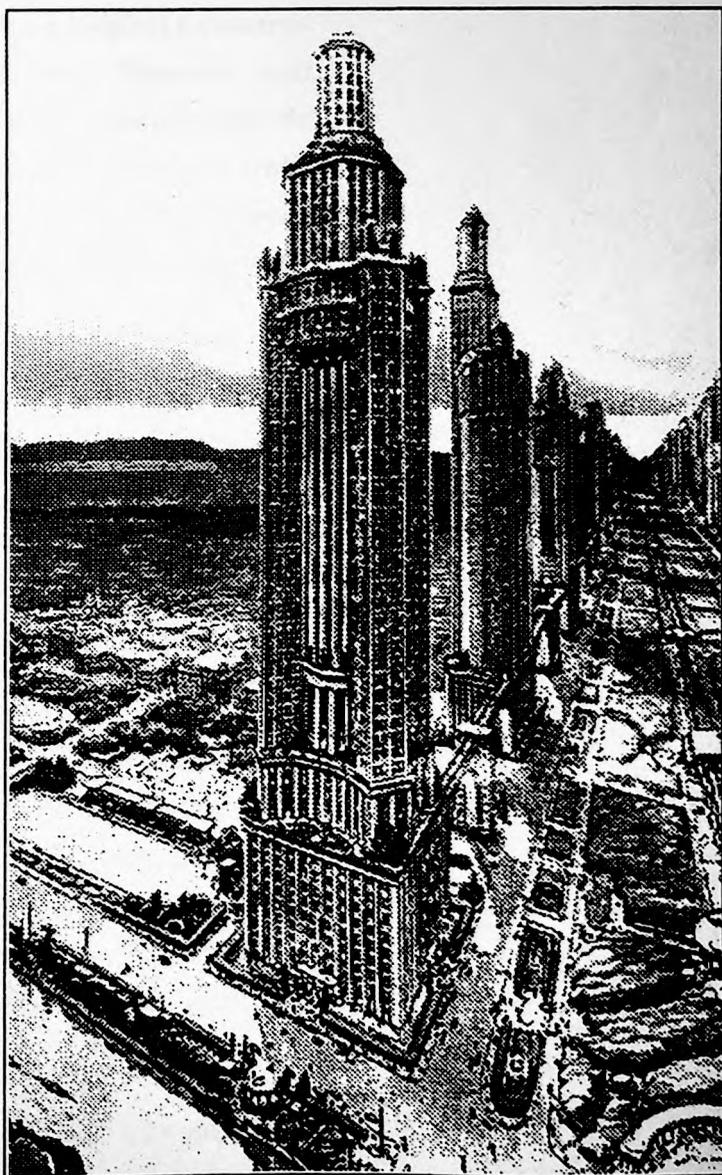
O Plano Regional de Nova York, elaborado por Thomas Adams e Edward Basset, representa a regulação do espaço da cidade sem os grandes investimentos previstos por Saarinen antes da crise de 1929 e são exemplos significativos na medida que se constituem de uma articulação adequada entre planejamento regional e zoneamento.

O ano de 1929 marca uma etapa na história das cidades americanas, não só porque simultaneamente à crise eram construídos grandes empreendimentos, tais como o *Chrysler Building*, o *Empire State*, aproveitando as condições favoráveis para a construção, mas também pelas medidas anticíclicas que constituíam o *New Deal*.

Tafari (idem) aponta que as constatações do Plano Regional de Nova York coincidem com a pesquisa realizada com 291 edifícios por Frederic A. Delano. A primeira dessas constatações era densidade economicamente ótima vinculada à capacidade dos transportes, reconhecendo a necessidade de revisão das normativas de altura e densidade em períodos críticos de congestionamento. Outra constatação era a ociosidade de áreas de escritórios, apontando para os limites dos arranha-céus e para uma especulação razoável.

A descentralização proposta pelo Plano Regional de Nova York advém da crítica à cidade dos arranha-céus, compondo essa última ao ideário da cidade-jardim. Por outro lado, a política de recursos ou *set-backs* do *zoning* tenta a obtenção de um ótimo formal e econômico que se constitui na imagem da especulação controlada.

Figura II 25
Utopia de Auguste Perret. A avenida das casas-torres, 1922.
(DETNER E GUILHEUX, 1994)



As vanguardas européias fascinam-se com o arranha-céu pela sua possibilidade de revolucionar a cidade. Por outro lado, uma crítica célebre é feita por Raymond Unwin, em 1923. Unwin, firme partidário da cidade-jardim e da dispersão sobre o território, revela uma visão prospectiva ao falar dos problemas que decorrerão do desenvolvimento do arranha-céu: congestionamento crescente, tendência ao isolamento do edifício no meio da quadra, isto é destruição da própria idéia demandando grandes espaços de estacionamento e circulação (LAINSNEY, 1975).

Jean Raymond (1934), que no seu *Précis D'Urbanisme Moderne* analisa a proposta de Le Corbusier para as cidades do futuro, considerava que a densidade demográfica cresceria em proporção direta à altura dos edifícios e que estes tornariam possível a construção de uma cidade em espaço muito mais restrito. Tomando com referência Paris dos anos 30, o autor defendia a duplicação de densidade, assinalando que a média de 360 hab/ha da capital francesa deveria ser elevada para 3.000 hab/ha, que as vias de circulação teriam 100 metros de largura, a taxa de ocupação, 5%, e a superfície plantada de 95%.

Raymond, como Le Corbusier, propunha para as áreas centrais das grandes cidades a construção de arranha-céus largamente espaçados, ou seja, o aumento da densidade por meio da verticalização, otimizando a circulação viária e ampliando, compensatoriamente, as áreas verdes. Esses princípios respondiam a um novo ritmo de vida urbana, determinado principalmente pelas exigências do mundo do trabalho.

Aos negócios deveria estar reservado o centro das cidades, e os arranha-céus, nesse sentido, como afirmava Le Corbusier, eram um "instrumento magnífico de concentração de população, de descongestionamento do solo, de sistematização, de eficácia interna, uma fonte prodigiosa de melhoria das condições de trabalho, um criador de economia e, por isso, um distribuidor de riquezas" (CORBUSIER, 1937, p.62).

Os arranha-céus noviorquinos, para Le Corbusier, não atendiam a essas características, contrariando o que ele definiu como o arranha-

céu razoável, cartesiano, baseado nas técnicas modernas: "ossaturas audaciosas de aço; aparelhos de carga; isolamento acústico; aperfeiçoamento formidável da iluminação elétrica; criação do ar exato, do ar condicionado; eficácia demonstrada pelos elevadores". Com essa tecnologia, o urbanista admitia 300 metros de altura para um arranha-céu com 60 andares, ressaltando-lhe os seguintes aspectos:

"O arranha-céu é vertical, retilíneo de cima a baixo, regularmente, sem entradas ou saliências - contrariamente aos arranha-céus de Nova York, levados ao absurdo através de uma regulamentação edilícia romântica deplorável."

"O arranha-céu é um radiador de luz, o que significa que nenhuma área de escritório possa ser privada de luz solar. Ele deve, por conseguinte, adotar forma independente da do terreno, resultante de seus três órgãos fundamentais: os elevadores, os corredores, os escritórios traçados com profundidade ambiental proporcionada diretamente na altura das janelas."

"O arranha-céu não deve comportar escritórios de face norte. Seu traçado resultará do curso do sol no céu - questão de épura. Combinado com as necessidades de estabilidade, de resistência ao vento (o maior adversário do arranha-céu), ele assumirá forma característica no projeto."

"O arranha-céu é construído em aço - esqueleto traçado como filigrana no céu, coisa didática, prodigiosamente clara e livre. Nenhuma parede no arranha-céu. Uma parede não sobe facilmente 200 metros de altura; aliás de que serviria?"

"Uma parede servia, até a introdução dos novos métodos construtivos de aço e concreto, para suportar pisos. Hoje em dia, esses se apóiam em colunas que não ocupam mais do que a milésima parte da área do solo, e não mais sobre as paredes. O exterior do arranha-céu, as fachadas podem ser uma película de vidro, uma pele de vidro. Por que repudiar a própria riqueza: a luz entrando em abundância?"

“O arranha-céu deve ser grande. Ele pode facilmente conter 10, 20, 30, 40 mil usuários. Vale a pena, portanto, que se equipem seus acessos com meios de transporte impecáveis: metrô, ônibus ou bondes, autoestradas.”

“Eis-nos, aqui, prestes a enunciar o princípio fundamental: o arranha-céu é uma função de capacidade (dos locais) e de superfície do solo livre a seus pés. Um arranha-céu não realizando harmoniosamente essa função é uma doença. É a própria doença de Nova York” (CORBUSIER, *idem*, pp. 61-63).

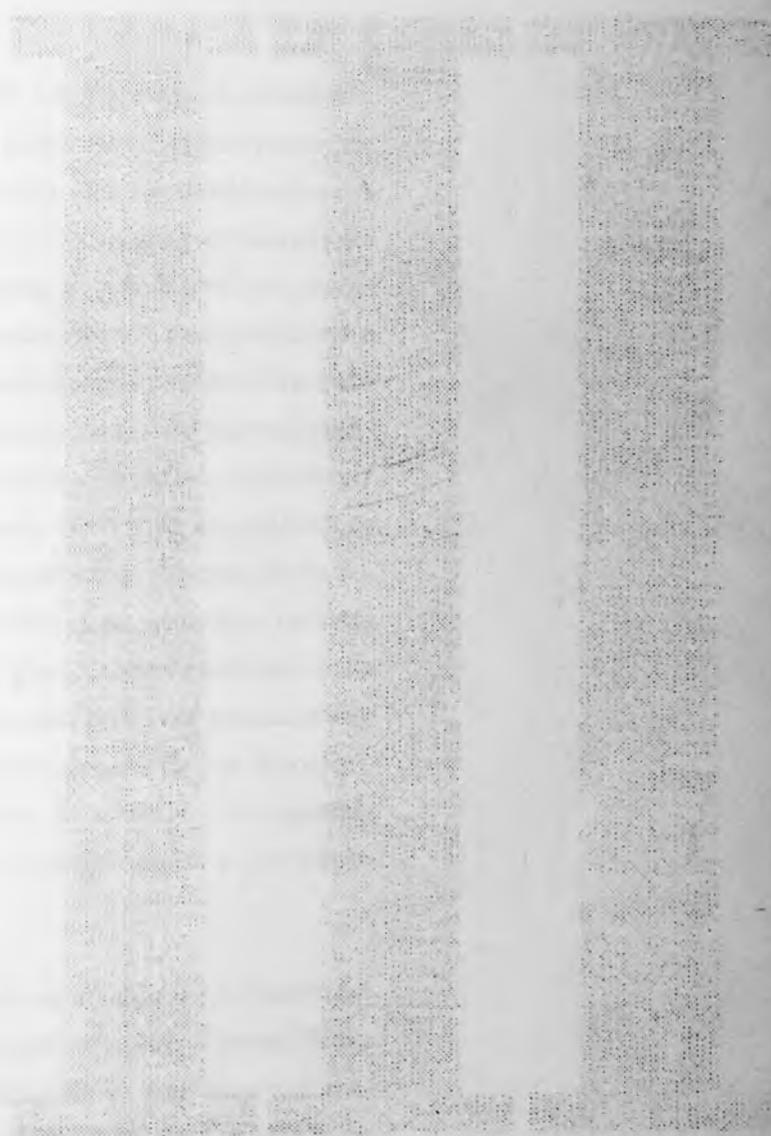
Le Corbusier confirmava a hipótese de que Nova York era vertical mas não densa: “O que deixa o estrangeiro estupefato é quando lhe dizem que Manhattan, achatando-se os arranha-céus, tem uma média de quatro e meio andares sobre todo seu território. Vocês entendem: quatro e meio andares? Esse é o elemento estatístico imperativo e revelador que permite a expectativa de um plano de reforma que ordenaria a cidade. O arranha-céu aqui só é negativo: ele mata a rua e a cidade, ele destruiu a circulação. Além disso é antropofágico: ele suga ao seu redor bairros inteiros; ele os esvazia e os arruina... O arranha-céu é muito pequeno e destrói tudo. Façam-no maior, verdadeiro e útil: ele restituirá um solo imenso, ele pagará as propriedades arruinadas, oferecerá o verde na cidade e a circulação impecável: todo o solo aos pedestres nos parques e os automóveis no ar, sobre passarelas, raras passarelas de mão única, atingindo 150 km/h e passando simplesmente de um arranha-céu a outro” (CORBUSIER, p.214).

Le Corbusier defende uma cidade jardim vertical, uma atualização das idéias de Ebenezer Howard. Ele representa, através da arquitetura moderna, o internacionalismo decorrente da internacionalização do mercado. Le Corbusier representa o internacional que não é mais americano, não é europeu mas que se origina da Europa e dos Estados Unidos, tal como o urbanismo que se desenvolveu em São Paulo não pode ser considerado moderno, mas modernizador, afirmação que se verá adiante analisada.



Figura II 26
Metropolis, 1923. Colagem de Paul
Citroën. 76 x 59 cm.
(DETMER E GUIMAUX, 1994)

C A P Í T U L O



O URBANISMO MODERNIZADOR
EM SÃO PAULO

Considera-se que em São Paulo o urbanismo desenvolvido no período estudado não pode ser caracterizado de moderno ou modernista, mas sim modernizador. A modernização corresponde à necessidade constante do capitalismo de buscar aumento de produtividade, através de avanços tecnológicos e organizacionais. A modernidade e as conseqüentes idéias modernistas consistem no desenvolvimento do projeto iluminista de domínio da natureza, baseado na racionalidade e objetividade. O urbanismo moderno vai além, por surgir na cidade industrial especificamente para enfrentar os problemas sociais que se confundem com as questões urbanas. Em seu discurso, a cidade é o objeto principal e sua essência as questões sociais. O urbanismo paulistano, apesar de pautado numa racionalidade influenciada pelo ideário internacional, não pode ser considerado moderno, pois a questão social não ocupa o centro de seu discurso, mas sim a eficiência e o desenvolvimento da cidade e do capital. A globalidade dos planos é aparente, uma vez que exclui a população mais pobre.

O urbanismo paulistano é marcado pela ação de três urbanistas: Vitor da Silva Freire, através de suas conferências; Prestes Maia e seu Plano de Avenidas, em 1930; e Anhaia Mello, por suas publicações. Através deles São Paulo recebeu a influência de Camillo Sitte (austríaco), Eugène Hénard (francês) e Joseph Stübben (alemão), considerados criadores do urbanismo moderno (SIMÕES JR., 1990). Numa segunda fase, foi também marcante a influência inglesa de Raymond Unwin, que se destacou pelo desenvolvimento da cidade-jardim, cujo exemplo maior são os bairros da companhia City de Barry Parker.

Tomando-se mais especificamente o processo de verticalização em São Paulo e, portanto, a questão do adensamento, pode-se ainda afirmar que Freire, Prestes Maia e Anhaia Mello sofreram significativa influência do ideário acumulado pelas experiências de zoneamento europeu (em especial alemão) e americano, neste destacando-se leis complementares como *A Model Housing Law*, citada por Freire em texto de 1918. Prestes Maia e Anhaia Mello apresentam em estudos e leis desenvolvidas à frente da prefeitura paulistana a marca do *zoning* de Nova York. Em Anhaia Mello encontram-se, também, as idéias de Ebenezer Howard com a cidade-jardim. Como prefeito de São Paulo, ele chega a criar, em 1931, o Ato 127, que estabelece o zoneamento residencial para o bairro do Jardim América. Num estudo de 1945, **Melhoramentos de São Paulo**, Prestes Maia avalia que o próprio Código de Edificações, de 1929, bem como seus atos e decretos complementares, constituíam-se numa reprodução não nominada de um *zoning* ao estilo americano.

Freire é o introdutor dos primeiros conceitos científicos de análise urbana, afastando-se do urbanismo como técnica viária. Até meados dos anos 20, antes da atuação técnica de Prestes Maia e Anhaia Mello, Freire é o único a desenvolver a discussão teórica do urbanismo que, entre outras conseqüências, resulta na regulamentação do Código Sanitário de 1918 e na Lei de Arruamento, de 1923 (SIMÕES JR., idem).

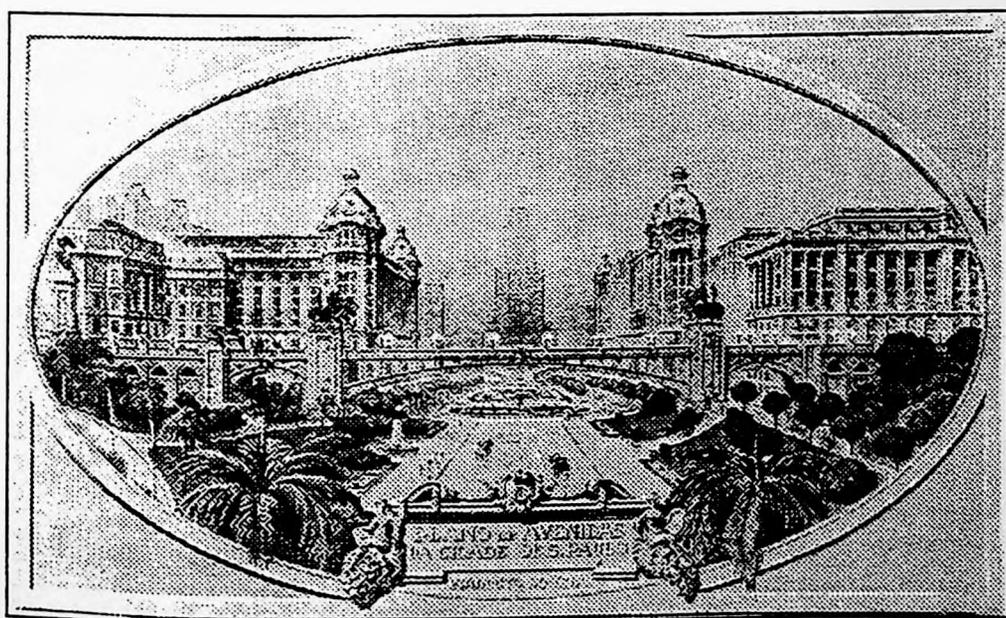


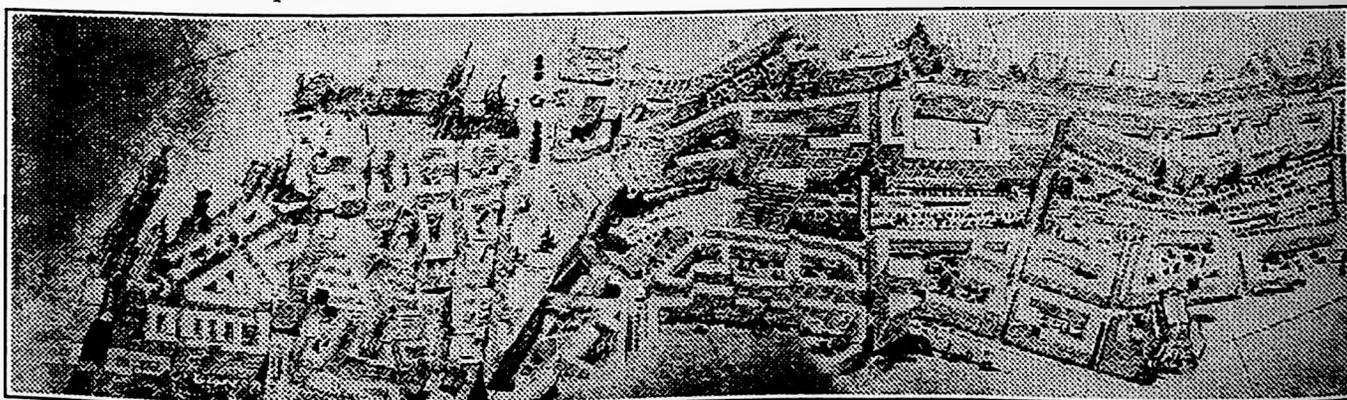
Figura III 1
Fortes características neoclássicas, com valorização do arranha-céu ao fundo, indicando grande influência americana.
(PRESTES MAIA, 1930)

Mas a influência mais forte, entre todos os urbanistas do começo deste século, é sem dúvida a de Haussmann. Em 1913, no Congresso de Gand, na Bélgica, não havia proposta que não a denunciasse com a marca de sua própria *étoile*. Os desenhos do Plano de Avenidas de 1930, de Prestes Maia, também não fugiam à estética haussmanniana (Figuras III 1 e 2), embora sua aplicação tenha se aproximado muito mais do *zoning* americano. A concepção de Prestes Maia apresentava uma diferença básica em relação a Haussmann na possibilidade de verticalizar e, nesse sentido, foram modelos explícitos do urbanista os arranha-céus de Nova York e o urbanismo da Escola de Chicago.

A contribuição de Vitor da Silva Freire na discussão urbanística se dá até o começo dos anos 20, quando ele passa a atuar de forma mais setORIZADA, em assuntos relacionados a calçamento, trânsito e transporte da cidade. Em 1923, como diretor da Repartição de Obras Públicas Municipais, envolve-se no “escândalo do asfaltamento”, quando contrata a execução, sem concorrência pública, de 150 quilômetros de asfalto. A imprensa o acusa, numa série de artigos, de privilegiar os industriais Monteiro e Aranha na contratação dos serviços de pavimentação (OESP 24/03/1923).

A prática de favorecimento de empresários nos serviços urbanos, presente nas ações de Freire, Prestes Maia e Anhaia Mello, pode ser considerada uma ação modernizadora apenas no sentido de que eles estavam claramente do lado dos interesses do desenvolvimento capitalista. O urbanismo defendido por eles é modernizador, mas não propriamente moderno ou modernista. Para que essa diferenciação fique mais explícita é importante verificar os conceitos envolvidos nessa questão.

Figura III 2
Arranha-céus mesclando-se nos espaços de gabarito homogêneo.
(Arquivo DPH - PMSF)



I

MODERNIDADE, MODERNISMO E

MODERNIZAÇÃO

Para entender a diferença entre modernidade, modernismo e modernização no quadro de produção do espaço da cidade de São Paulo, é preciso conhecer o significado do fenômeno de verticalização na sua origem, bem como dos instrumentos utilizados pelos urbanistas paulistanos, sintetizados nos planos e na legislação urbanística. Tanto a verticalização, consubstanciada no arranha-céu, como o urbanismo fazem parte de um processo de expansão de idéias internacionais, mais especificamente americanas, provocada por uma divisão internacional do trabalho entre as duas grandes guerras mundiais.

A palavra moderno foi empregada pela primeira vez no final do século V, designando o limite entre o presente, que passava a se tornar oficialmente cristão, e o passado romano-pagão. O projeto de modernidade é o esforço intelectual dos pensadores iluministas do século XVIII em colocar a ciência, a racionalidade e a objetividade a serviço do próprio homem. Esse esforço se depara, no período entre guerras, com os resultados negativos por ele mesmo produzidos. Colocava-se a ciência a serviço do homem não só para emancipá-lo mas também para destruí-lo. Além disso, não se colocava a ciência a serviço de todos os homens. A utopia dos iluministas, marcada pela globalidade, era na verdade fragmentada, uma vez que se destinava apenas aos homens que podiam consumi-la, ou seja, a elite. O projeto iluminista deixou como legado o desenvolvimento de uma racionalidade que não induziu, necessariamente, à liberdade universal.

No decorrer do século XIX, a consciência da modernidade opõe-se à tradição e à história. O moderno passa a ser a "expressão objetiva de uma atualidade do espírito do tempo que espontaneamente se renova" (HABERMAS in ARANTES, 1992, p.101). A modernidade também é definida como um modo de experiência vital, em que se reserva lugar especial para o pensar e vivenciar

o tempo e o espaço, a história e a geografia, a sucessão e a simultaneidade, o evento e o local, o período e a região onde se vive (SOJA, 1993).

A modernidade vincula-se a uma implacável ruptura com as condições históricas precedentes (HARVEY, 1993). E essa ruptura, é importante assinalar, implica, necessariamente, a “destruição criativa”, que advém da crítica aos problemas que se apresentam. Para criar um mundo novo, era preciso destruir o que existia até então. O “destruidor criativo” é, nesse sentido, uma figura heróica. É ele quem leva a extremos vitais a inovação técnica e social. Além de compreender o espírito de sua época, cabe a ele transformá-la.

São essas as principais características que conduzem ao modernismo, identificado com a crença no progresso linear, nas verdades absolutas, no planejamento racional de ordens sociais ideais, e com a padronização e standartização do conhecimento e da produção.

O modernismo reúne as correntes artísticas das últimas décadas do século XIX, que se propunham a interpretar e apoiar o esforço progressista da civilização industrial, compreendendo cinco tendências: a renúncia aos modelos clássicos para produzir em consonância com a época vivida; o desejo de aproximar as chamadas artes maiores ao cotidiano; a busca de uma simplificação e funcionalidade decorativas; a aspiração a uma linguagem internacional; e o esforço de redenção ao industrialismo (ARGAN, 1992).

Com a cidade industrial, e os problemas e transformações sociais que provoca, nasce o urbanismo como ciência moderna, resultante da convergência das disciplinas econômica, sociológica e arquitetônica. Surge também o conflito, que até hoje impede a formação de cidades modernas, entre tendências conservadoras, representadas pelo poder público que enxerga o problema urbano de forma quantitativa, e tendências reformadoras, os urbanistas cujo interesse está voltado para o coletivo. Contrapõem-se a arquitetura moderna, como arquitetura de sociedade, à arquitetura institucional. Contrapõem-se as utopias socialistas do século XIX, de Owen e Fourier, que deram origem às vilas operárias com sua preocupação social, à

ação de Haussmman, que aumenta a eficiência da cidade e promove a obtenção do lucro imobiliário, mas deixa o proletariado urbano amontoado nas periferias.

O modernismo, como movimento, surge antes da I Guerra Mundial, como reação às novas condições de produção (a máquina, a fábrica, a urbanização), de circulação (os novos sistemas de transporte e de comunicação), e de consumo (a ascensão dos mercados de massa). A forma tomada por essa reação tem considerável importância, pois não só forneceu meios de absorver, codificar e refletir sobre essas rápidas mudanças, como sugeriu linhas de ação capazes de modificá-las ou sustentá-las.

A experiência urbana na formação da dinâmica cultural de diversos movimentos modernistas foi uma reação à profunda crise da organização, do empobrecimento e do congestionamento urbano, em que toda uma tendência de prática e pensamento modernista foi diretamente moldada. Nesse processo, é apontada uma forte cadeia de conexões entre a reformulação de Paris em 1860, por Haussmman, as propostas de Ebenezer Howard (a cidade-jardim, 1898), Daniel Burnham (a cidade construída para a feira mundial de Chicago, de 1893, e o Plano de Chicago, de 1907), Garnier (a cidade industrial linear, de 1903), Camilo Sitte e Otto Wagner (com planos bem diferentes para transformar a Viena do *fin-de-siècle*), Le Corbusier (a cidade do futuro e o Plano Voisin proposto para Paris, de 1924), Frank Lloyd Wright (o projeto Broadacre, de 1935) e os esforços de renovação urbana em larga escala, feitos nos anos 50 e 60 no espírito do alto modernismo (HARVEY, *idem*). A cidade é simultaneamente o maquinário e o herói da modernidade.

Inúmeros produtores culturais, em particular os que trabalhavam no influente movimento Bauhaus dos anos 20, se dedicaram à imposição de uma ordem racional (eficiência tecnológica pela produção via máquina) para atingir metas socialmente úteis (a emancipação humana, a emancipação do proletariado). “Pela ordem, promover a liberdade” foi um dos slogans de Le Corbusier. Ele enfatizava que a liberdade e a liberação na metrópole contemporânea dependiam de maneira vital da imposição da ordem nacional.

Antes da I Guerra Mundial, o modernismo era mais uma reação à industrialização. A estandarização e a produção em massa são características inerentes ao período posterior à I Guerra. O modernismo é um fenômeno eurocentrado. O tradicionalismo americano impediu que se considerasse toda a sua produção material como efetivamente modernista, apesar de inovadora. As vanguardas européias e seu modernismo tiveram papel social e político que não se manifesta nos Estados Unidos antes da II Guerra Mundial. Assim, a difusão de práticas materiais e tecnológicas inovadoras, das quais o arranha-céu é exemplo, poderia ser considerada fenômeno efetivamente modernista. Mas o modernismo intelectual e estético supera a questão material. Um exemplo disso é que os princípios racionais da administração científica, inerentes ao taylorismo, não podem ser considerados modernistas (HARVEY, idem).

O modernismo do período entre guerras assume uma forte tendência positivista, que se desenvolve e cristaliza depois da II Guerra Mundial. O positivismo lógico era tão compatível com as práticas da arquitetura modernista quanto com o avanço de todas as formas de ciência. Foi esse o período em que as casas e as cidades puderam ser livremente concebidas como "máquinas de morar". Nesses anos também o Congresso Internacional de Arquitetura Moderna - CIAM se reuniu para adotar a celebrada Carta de Atenas de 1933, documento que nos 30 anos seguintes iria marcar significativamente não só o objeto da prática arquitetônica modernista, como do urbanismo, através do zoneamento funcional.

Uma visão limitada das qualidades essenciais do modernismo se desenvolve a partir de então. Passam a existir fortes objeções à idéia de que a máquina, a fábrica e a cidade racional oferecem uma concepção adequada para definir as qualidades eternas da vida moderna.

O urbanismo moderno tem como objeto central a cidade, o plano como instrumento principal e a questão social como discurso. O urbanista modernista propõe a transformação efetiva da sociedade e das desigualdades sociais. O urbanismo modernizador simplesmente se enquadra no projeto de acumulação de capital e nas leis coercitivas da competição que prevê inovações constantes. O espaço urbano, entendido como máquina, produz valor.

A ação dos urbanistas na cidade de São Paulo, como se verá, apresenta características muito mais modernizadoras do que propriamente modernas ou modernistas. Nenhum projeto de transformação social, nem mesmo a questão social estavam presentes nos seus discursos, muito mais permeados por questões relativas à melhoria de lucratividade da terra urbana.

2

ADENSAMENTO E RENDIMENTO:

VITOR DA SILVA FREIRE

Vitor da Silva Freire (1918, p.323), comentando criticamente a regulamentação municipal do Código Sanitário do Estado, de 1918, reconhecia nesse trabalho a constituição do esqueleto de um código de edificações que se transforma, 10 anos depois, no Código de Obras de 1929, promulgado como Código Arthur Saboya, em 1934.

É interessante verificar que os primeiros urbanistas não neutralizavam a matéria urbanística. Freire, em uma entrevista ao jornal *O Estado de S. Paulo*, em 1926, reconhecia que a gênese do problema da valorização da propriedade urbana constituía a essência mesma da doutrina urbanística.

No Boletim do Instituto de Engenharia, de fevereiro de 1918, ele criticava as novas disposições do Código Sanitário do Estado, do ponto de vista do rendimento. “Agrupam-se os homens em aglomerações para colherem as vantagens da cooperação, da divisão do trabalho, para produzirem mais economicamente” (FREIRE, 1918, p.230).

O mau uso do terreno, segundo Freire, fazia de São Paulo um núcleo de mau rendimento. Quanto maior o número de habitantes condensados numa certa superfície, melhor seria o aproveitamento. O limite desse adensamento tinha como parâmetro Nova York: “Meio milhão de almas em um milhão e meio de metros quadrados (150 ha) ou 3.300 hab./ha, em prédios que não excediam seis andares.

Se essa população estivesse em edifícios de um pavimento, a área necessária para acomodá-la seria seis vezes a de 1,5 milhão de m². Se quiséssemos, como aqui, exigir das edificações luz e ar em profusão, seria necessário o dobro da área, chegando a 18 milhões de m², ou 1.800ha” (idem, p. 240).

Defendendo o adensamento, Freire afirma que “a casa de muitos andares apresenta genericamente vantagens econômicas sobre a de um só, porque nela o mesmo telhado cobre várias acomodações em lugar de uma única; o mesmo espaço é adquirido, preparado, revestido a custa de muitos moradores, em vez de sê-lo por conta do inquilino independente. Mas, na cidade, essa economia é mais acentuada. O terreno é mais caro e os pés direitos, altos como exigidos, demandam pátios de iluminação proporcionais às alturas dos edifícios. A diminuição dos pés direitos incidirá não só nos custos da construção como também nas necessidades de iluminação e, em última instância, de área de terreno” (idem, p.247).

A visão do urbanista mostra preocupação com a economia na construção. “Há um limite em que não convém subir mais. Ora, quanto mais reduzidos forem os pés direitos, mais probabilidades há para que um número inteiro deste, número inteiro que traduz a unidade mercantil da construção — o andar, e não o metro — se contenha dentro dessa altura limite” (idem, pp. 248-249).

O Código de Posturas da época definia um pé direito de cinco metros para o andar térreo e, para os primeiro e segundo pavimentos, de 4,50m e 4,20m, respectivamente. Em 1894, o primeiro Código Sanitário reduz as exigências de altura de pé direito para 4 metros. A lei municipal de 1915, que regulamenta o segundo Código Sanitário do Estado, de 1911, reduz novamente para 3,70m. Freire, tomando a Lei de Saúde Pública na França, aponta que as alturas exigidas em São Paulo ainda são anti-econômicas, uma vez que para um gabarito de nove metros de um prédio na França podem ser construídos três pavimentos (térreo mais dois pavimentos), assim distribuídos: 2,80m para térreo e primeiro andar e 2,50 para o segundo pavimento.

São Paulo, até 1916, era praticamente uma cidade horizontal, com 92,3% de casas térreas e assobradadas. De um total de 54.818 prédios, 3.989 eram de um andar e 243 de mais de um andar. Ao todo, 4.232 prédios altos, ou seja, 7,7% do total.

A adoção do Código Sanitário do Estado e da Capital, de três metros de pé direito, não tinha, para Freire, qualquer fundamento. A decorrência principal desse problema era que a legislação e a política acarretavam um encarecimento do alojamento. O urbanista defendia 2,80m de pé direito, como na lei americana — *A Model Housing Law* —, portanto 20cm a menos do que o exigido pelo regulamento de 1918, em São Paulo.

Outro motivo do encarecimento da habitação era a exigência de porões, que não podiam ser utilizados para moradia: “A nossa legislação, com as exigências descabidas que lhe introduzem as aspirações da higiene ideológica, é contraproducente porque, como as nossas pautas aduaneiras, constitui convite permanente e apetecível ao contrabando/.../. Recorra, pois, cada um dos membros da comissão do Instituto, quase todos construtores de profissão — na falta absoluta do cadastro sanitário do serviço estadual — às suas reminiscências pessoais a respeito dos porões não habitáveis mas habitados que conhecem, e decidam. Decidam qual será preferível para a salubridade pública” (idem, p.266).

A solução, para Freire, era a adoção do artigo 94 da lei norte-americana. De acordo com um de seus idealizadores, Veiller, existia um equívoco na ~~tendência~~ tendência a confundir “embasamentos” e porões. O embasamento tinha sido definido como um andar cujo piso fica abaixo do terreno exterior. Do ponto de vista “higiênico”, tem as mesmas características que qualquer andar superior, sendo portanto um “desarrazoado” a proibição de sua ocupação.

O artigo 94 da lei americana permitia a ocupação dos embasamentos que tivessem um mínimo de 2,20m de pé direito, estivessem enterrados no máximo 1,10m do chão, tivessem privada e fossem impermeáveis à água e à umidade.

O adensamento, através da altura do pé direito e da possibilidade

de ocupação dos porões, baratearia o preço da moradia: “Baixados os pés direitos, utilizados os subsolos em condições aceitáveis, não seria a população que se revoltaria contra uma transformação que lhe assegurava desde logo alívio imediato no bolso” (idem, p.272).

Para que se assegurasse a salubridade das edificações, do ponto de vista de insolação, ventilação e iluminação, duas seriam as soluções, segundo Freire. A primeira, de proteção para a frente da rua, o recuo, “solução especial apenas admissível em bairros de luxo e para tipos limitados de casas”. A segunda consistia na limitação da altura de prédios. As duas soluções implicam, no entanto, encarecimento da unidade final e maior ocupação de terra urbana para uma mesma população (idem, p.305).

Outra crítica do urbanista era a exigência de largura mínima da rua, de 16 metros, uma incongruência com os limites ao adensamento e à verticalização, impostos com os pés direitos mínimos: de um lado a legislação conduzia a edificações baixas, de um ou de no máximo dois andares; de outro, exigia ruas de 16 metros de largura, comportando, do ponto de vista de capacidade de tráfego, casas de quatro ou cinco andares e, do ponto de vista de salubridade, alturas iguais à largura da rua. A altura das edificações estava limitada a uma vez a largura da rua (16 metros, com pé direito de três metros, equivaleria a um limite de cinco andares). Ficava patente, segundo Freire, “como complemento indispensável à promulgação de um novo código de edificações, o remanejamento necessário de nossa legislação sobre viação pública” (idem, p.318).

Além de defender os proprietários no seu direito de otimizar os terrenos urbanos, Freire tinha uma visão prospectiva considerável sobre São Paulo: “Julgou-se que, no **triângulo**, existindo já, como existem, prédios com a altura máxima, embora a maioria, a **grande maioria**, seja muito inferior, não havia o direito de, sem necessidade premente, impedir um aproveitamento considerado pelos proprietários como **possível**. Não se julgue, entretanto, que tenhamos ilusões sobre as conseqüências. No dia em que as ruas desse núcleo estiverem todas aproveitadas até nos limites permitidos no esboço, o tráfego de **passagem** terá sido de há muito compulsoriamente repellido para as ruas envolventes; o tráfego **próprio** terá que

ser proibido durante o dia. As ruas do **triângulo** ficaram só para pedestres, numa palavra” (idem, p.322).

Regular o que podia ser construído era, sem dúvida, uma ingerência no direito de propriedade, mas uma interferência que valorizava a terra. Freire afirmava que Berlim, “ao modificar sua legislação sobre edificações, teve que pedir aos proprietários da comuna um sacrifício temporário. Temporário porque com o acréscimo da aglomeração e a melhoria do tipo de habitações, o curso da valorização, momentaneamente interrompido, retoma em breve sua marcha ascendente. É esse fenômeno que está sendo agora notado em Nova York com a aplicação da lei de 1916 — reparar a *New York Title and Mortgage Company* no prefácio à edição da lei, comentada, à disposição de seus clientes” (idem, p.323).

Freire defendia uma regulamentação similar à da cidade de Minneapolis, capital do estado de Minnesota, que era parecida com São Paulo e tinha a mesma população. A altura das edificações era equivalente à largura da rua mais larga existente, porém limitada a seis andares. Isso, segundo Freire, “aumentaria o rendimento da rede de viação existente, facilitaria o estabelecimento de ramais de água, esgotos e luz. E viraria golpe mortal nas vilas operárias, ruas particulares e quejandas, sem prejuízo e com evidente lucro dos proprietários” (idem, pp.354-355).

Finalizando, Freire condenava a elaboração de leis de forma rápida e sem a participação da sociedade e apontava o modelo americano como exemplar: “Que levaria os americanos do norte, homens tão apreciadores do bom e rápido emprego do tempo, a perder tantos dias com o estudo da legislação e das condições de cada uma de suas cidades? A resposta é, mais uma vez: a experiência. Tempos houve em que as leis lá, como entre nós, eram feitas num rufo. Num só ano foram promulgadas pelos diversos legislativos, para cima de 62 mil leis. À medida que o país ia sendo inundado com essa maré de leis feitas sobre o joelho, ia crescendo, porém, o número de seus violadores... O bom senso, era inevitável, acabou por triunfar. Reconheceram, por fim, ser preferível gastar mais tempo no amadurecer as próprias leis do que se verem obrigados, depois, a desrespeitá-las.” (IDEM, p. 355)

Os americanos, segundo Freire, inovaram em matéria de urbanismo, embora se inspirassem nas municipalidades alemãs. Inovaram na forma de elaboração e na atuação da administração municipal. Em artigo de 1926 (OESP, p.3, 25/11), Freire critica a falta de recursos da municipalidade paulistana, que projetava inúmeros melhoramentos que não puderam ser executados por falta desses mesmos recursos. Criticava também a capital federal, que estava sendo remodelada com o dinheiro de todos, apelando a “forasteiros”,¹⁶ enquanto São Paulo contava apenas com recursos próprios.

¹⁶ Leia-se Agache e seu plano para a capital do Rio de Janeiro.

Vitor da Silva Freire defendia, em síntese, o rendimento “adequado” dos terrenos urbanos, um adensamento limitado compatível com o sistema viário (largura das ruas) e era favorável à discussão, pela sociedade,¹⁷ da legislação no seu processo de elaboração. Inspirava-se tanto no zoneamento alemão, quando cita o caso de Berlim, quanto nas legislações recentes americanas (o próprio zoneamento de Nova York e a *Model Housing Law* dos reformadores sociais).

¹⁷ Leia-se os engenheiros e os segmentos com interesses econômicos.

3

A CIDADE COMO NEGÓCIO: ANHAIA MELLO

A cidade moderna de Anhaia Mello é caracterizada pela estabilidade e fixidez, que resultam da concentração industrial e da imobilização de capital nesse setor, e pela mobilidade interna e extensão, advindas dos meios modernos de circulação e transporte. O congestionamento, o automóvel, o arranha-céu, o trânsito rápido marcam as condições sociais e econômicas da cidade, exigindo, para novos problemas, novas leis e soluções.

O modelo alemão de urbanismo, acreditava Anhaia Mello, conseguira transformar suas cidades industriais num organismo a serviço da população, “pela educação, pela higiene, pelo contato íntimo entre o perito e o administrador, tornando a política serva da ciência” (ANHAIA MELLO, 1929 a).

Mello descreve como exemplar a Lei *Cornudet* francesa, elaborada em 1919 e consolidada em 1924, também uma base perfeita para o urbanismo moderno. Toda cidade com mais de 10 mil habitantes, de acordo com a legislação francesa, tinha a obrigação de elaborar em três anos um projeto de ordenamento, embelezamento e de extensão. Em síntese, a definição e localização de espaços públicos e monumentos, um programa para a implantação de serviços públicos e a fixação de alturas para as construções.

Da Inglaterra destacava-se o exemplo da *Town Planning Act*, de 1909, consolidado em 1925. A pátria da cidade jardim, idealizada por Ebenezer Howard e concretizada por Raymond Unwin, representava importante contribuição ao progresso do urbanismo. A descentralização das grandes cidades para as cidades satélite-jardim era, para Anhaia Mello, a solução racional para as metrópoles superpovoadas, supercongestionadas, supermecanizadas. A lei inglesa obrigava todas as cidades com população superior a 20 mil habitantes a elaborar um plano de melhoramentos e de extensão. O plano, de cunho sanitário, deveria definir o número de prédios a serem construídos por hectare, seu uso e sua altura.

Nos Estados Unidos estava o grande modelo de urbanismo de Anhaia Mello. Os americanos, ainda que não dispusessem de base legal para transformar em realidade os planos e novos traçados para suas cidades, representavam, para o urbanista, a vanguarda do mundo. Suas iniciativas urbanísticas, reconhecia Anhaia Mello, apesar de rasgos de nacionalismos e de se dizer auctótone, eram muito influenciadas pelo urbanismo europeu.

Os americanos compreendiam admiravelmente o problema urbano, procurando sempre formar “um ambiente favorável às grandes realizações de remodelação e extensão urbanas, às grandes operações de alta cirurgia estética exigida pela *haussmanização* das suas cidades xadrez” (ANHAIA MELLO, *idem*, p.15).

“Os pesadelos dos urbanistas — o automóvel e o arranha-céu — são os verdadeiros “matapaus” da cidade moderna, desenvolveram-se de forma extraordinária nos EUA. O *skyscraper* agravou de tal forma o problema da circulação nas cidades, que foi quase

um milagre a conquista integral do território norte-americano pela arte e ciência do urbanismo” (idem, p.16).

O urbanista valorizava no modelo americano a participação da opinião pública na elaboração dos planos urbanísticos. “É de importância excepcional que o público em geral tenha uma noção perfeita e exata daquilo que a cidade deve e pode ser e qual o verdadeiro fim da vida urbana.” Os americanos haviam compreendido que o urbanismo não é apenas questão de técnica ou de administração, “mas é essencialmente uma questão de educação” (Id.ibidem).

Construir cidades era para Anhaia Mello o mesmo que construir homens. E isso exigia a formação de uma psicologia urbana e de um anseio cívico: “Preparar o ambiente é conquistar a opinião pública, o soberano poder do mundo. A opinião pública, disse Lincoln, é tudo; sem ela nada pode ter êxito, com ela nada pode falhar.” Mas para que a opinião pública fosse efetiva, precisava ser esclarecida, organizada, controlada.

Nos Estados Unidos, lembrava Anhaia Mello, existiam associações do comércio e da indústria que lutavam pelas suas cidades. Em São Paulo, associações idênticas, prestigiosas e ricas, não saíam do circuito das suas respectivas finalidades para dedicar parcela de seu esforço e recursos ao progresso da cidade.

Em matéria de urbanismo, para Anhaia Mello, o segredo não era a alma do negócio, mas, sim, a ampla publicidade, “porque ninguém tem mais o direito de conhecer antecipadamente os detalhes do negócio do que o sócio capitalista, que é o público”.

Segundo o *Municipal Index* dos Estados Unidos, de 1928, existiam 154 associações nacionais particulares prestando serviços às municipalidades americanas. As discussões aconteciam nos *Boards* ou comissões mistas do poder público e da iniciativa privada, onde se conjugavam esforços para o progresso e o bem-estar coletivo.

Anhaia Mello afirmava que “numa cidade como São Paulo, de desenvolvimento rápido e de população beirando pelo milhão, os problemas do urbanismo se apresentam com a fatalidade dos da esfinge da lenda: ou nós os resolvemos, ou eles nos devoram”. A

política urbanista resumia-se, para ele, a três verbos: saber, prever, prover. “Urbanismo é cooperação, tarefa da comunidade inteira.”

A espinha dorsal dessa tarefa urbana era o *zoning*. A criação, amparada por lei, de zonas com regulamentos diferenciais, impedindo estruturas impróprias ou prejudiciais à cidade. Não se tratava de uma restrição, mas de uma garantia aos direitos dos proprietários urbanos, defendia o urbanista, emprestando de um juiz da Suprema Corte de Chicago definição mais completa: “Liberdade debaixo da lei, o esforço individual demarcado por limites que garantam iguais direitos a todos”.

O zoneamento era o instrumento para ordenar o caos da cidade. Doze anos de sua aplicação nos Estados Unidos provavam, para Anhaia Mello, que ele era um dos fatores primordiais da urbanização racional das cidades. Das 68 maiores cidades americanas, 52 já tinham adotado o zoneamento até 1928, entre elas New York, Chicago, Boston, Saint Louis, Los Angeles, Baltimore e Pittsburgh.

A questão da inconstitucionalidade do *zoning* já havia sido superada pelos americanos. Anhaia Mello registra: “Que o *zoning* se enquadra perfeitamente dentro do poder de polícia do Estado, não há mais dúvida alguma. Os tribunais superiores de 22 estados já repetidamente têm se manifestado pela constitucionalidade da medida e quatro vezes seguidas a Suprema Corte americana assim o decidiu”.

As vantagens do *zoning* eram assim resumidas: “proporciona um desenvolvimento urbano próspero e bem organizado; possibilita o planejamento viário e de serviços públicos, uma vez que prevê o uso e as necessidades das zonas; impede a mudança rápida das características dos distritos; impede a localização de usos e edifícios impróprios ou com características prejudiciais; estabiliza e protege valores e capitais, através da determinação antecipada do caráter das propriedades; simplifica e resolve o problema da circulação através da regulação da altura e do volume dos edifícios, evitando o congestionamento; assegura melhores condições estéticas e higiênicas, visando o bem geral” (idem, p. 116).

O urbanista colocou num desenho, a seguir, as possibilidades que vislumbrava no zoneamento (idem, p.117).

O ZONING EVITARÁ ISTO

Zonamento como panacéia.
(MELLO, 1929 d)



No zoneamento americano, a legislação é estadual delegando ao legislativo municipal o poder de regulamentar e restringir usos comerciais e industriais, dividindo a cidade de forma conveniente para estabelecer esses usos. É o município que também define a altura e o volume dos edifícios e as relações entre áreas livres e construídas. Esses regulamentos deveriam ser organizados de modo a diminuir o congestionamento das ruas e adequar o caráter das edificações de acordo com o valor do terreno, racionalizando o seu uso a fim de conservar o valor dos edifícios e estabilizar o preço dos terrenos nos diferentes distritos.

Anhaia Mello defendia, para a elaboração do Plano da Cidade e sua divisão preliminar em distritos, a organização de comissões do plano, que realizariam audiências públicas, peça fundamental da legislação americana. Suas idéias, tal como o zoneamento de São Paulo, consolidado no Código Arthur Saboya, recebiam influência da Escola de Ecologia Urbana de Chicago, conhecida através de Park e Burgess, e de todo o conhecimento acumulado das experiências alemãs. Para ele, a cidade podia ser teoricamente representada por uma série de círculos concêntricos, cujo centro corresponde à área comercial. Em volta do centro, uma área de transição, preliminarmente residencial, invadida pelo comércio e indústria, provocando um movimento centrífugo habitacional, provocado pela valorização dos terrenos e aluguéis. Os limites entre esses círculos, considerados como zonas, são definidos pelo equilíbrio momentâneo entre a força centrífuga de valorização e a centrípeta de atração do polo comercial.

Além dessas, existiam zonas circulares habitadas por trabalhadores que fogem da área de valorização e procuram morar perto das indústrias, uma zona residencial de alta classe e ainda uma zona suburbana não alcançada pelos transportes urbanos. A cidade é móvel, demandando contínuo ajuste do *zoning* às suas condições. Esse ajuste, nos Estados Unidos, era resolvido pelos *Boards of Adjustment* ou *Boards of Zoning Appeals*, aos quais competiam casos passíveis de erro de interpretação, exceções ou, ainda, alterações nos limites e disposições das zonas de acordo com o interesse público (idem, p. 123).

O sucesso do *zoning* americano, além desses instrumentos que o flexibilizavam, dependeu também do preparo preliminar do ambiente e da opinião pública, que lhe asseguraram legitimidade. O urbanismo exigia a colaboração de todos. A representação do cidadão, em uma comissão do Plano, garantiria, segundo Mello, a continuidade dos projetos e a simplicidade da legislação:

“As administrações e os governos passam; os administradores e governantes se sucedem, são humanos e não têm muitas vezes as mesmas idéias e as mesmas opiniões. O desenvolvimento da cidade não pode estar sujeito a essas contingências. ... Dirigir as grandes

idades modernas não é fazer leis às centenas. Os serviços e as atividades urbanas não são governo, são negócio. ... A comissão é pois a diretoria da grande empresa de negócios públicos locais, que é a cidade” (MELLO, 1928 a, pp. 281-284).

A orientação nova advinda da criação de uma Comissão do Plano caracterizava a diferença com a antiga forma de planejar as cidades. Para Mello, no antigo sistema o negócio das cidades era governo, no novo governo das cidades é um negócio. Do inglês *city's business was government, now city's government is business*. Ele relutava em chamar de governo as atividades de construção, calçamento, serviços coletivos, água, luz, gás e esgoto. Eram negócios e isso definia a cidade moderna: a cidade como negócio.

Outras manifestações, anos depois, confirmam essa visão: “A ciência do urbanismo tem por objetivo dar uso apropriado a todo terreno urbano. Deve promover, diz Basset, *the right use to the right land*. É, pois, um problema de Economia ou de Economica” (MELLO, 1933 a, p. 235).

A característica econômica da cidade teria, para Anhaia Mello, tido sua origem no próprio fenômeno da urbanização, na concentração de indivíduos num ponto do território, o maior problema da civilização moderna. Embora a terra fosse vastíssima e a densidade média, de apenas 15 habitantes por km², nos anos 30 o que agravava os problemas da cidade eram as altas densidades de concentração. Anhaia Mello alertava que a tendência moderna norte-americana era de construção de casas de habitação coletiva em detrimento das individuais (ver Tabela III 1). Como em São Paulo a tendência poderia ser similar, ele defendia a análise das causas dessa tendência e suas conseqüências para a cidade.

TENDÊNCIAS DE HABITAÇÕES NOS EUA EM %

Anos	Isoladas	Duplas	Múltiplas
1921	58,23	17,35	24,42
1922	47,43	21,32	31,25
1923	45,78	21,25	32,97
1924	47,44	21,44	31,12
1925	45,88	17,54	36,58
1926	40,71	13,99	45,30
1927	38,30	13,53	48,17
1928	35,19	11,07	53,74

FORTE: Coleman Woodbury- Multi-family Housing in American Cities. (in Mello, 1933 a)

Para Anhaia Mello, o urbanismo tinha como finalidade assegurar a utilização mais eficiente da terra, extrapolando a questão meramente urbana. Devia-se encarar a questão de forma ampliada em termos regionais ou unidades econômicas completas, excedendo o limite administrativo do município: “Americanos e ingleses não dizem apenas *town planning* ou *city planning*, mas *land planning* e *development planning* que são as denominações verdadeiras. Urbanismo define um setor da ciência, e setor muito limitado e dependente - a urbs” (MELLO, 1933 a, p. 258).

A terra urbana possuía características físicas e econômicas. Entre as físicas, estavam a heterogeneidade, a imobilidade e a indestrutibilidade. As características econômicas podiam ser classificadas quanto a área, poder de suporte, fertilidade e situs ou localização, envolvendo a ação seletiva da procura por terra.

Essas características compreendem o grau de transformação da terra (a rural para se tornar urbana requer melhoramentos, além dos dispositivos legais, que determinam um custo de produção), a escassez (a terra urbana, ao contrário da terra em geral, é escassa, o que implica procura intensa e altíssimos valores), a fixidez do capital investido (o trabalho, a espera e o risco do empreendedor absorvido pela terra), os usos limitados pelo zoneamento, que definem mercados locais para a terra urbana e influenciam o preço do terreno de acordo com sua localização.

O *situs* (localização), segundo Anhaia Mello, é um produto social criado pela coletividade. Sua qualidade econômica considera capacidade e eficiência. A capacidade substitui a noção de fertilidade e consiste no retorno do capital investido. "Há terrenos com capacidade de absorção de milhões de unidades; outros de dezenas apenas." A eficiência é a relação entre capital investido e renda. Existem terrenos de pequena capacidade e grande eficiência e vice-versa. Portanto, o que caracteriza o melhor uso de um terreno é a maior relação entre capacidade e eficiência.

A terra era um bom investimento. Mello citava Theodor Roosevelt: *Real estate is the basis of wealth*. Explicava que um bom investimento de capital consiste na segurança que o mesmo oferece, nos juros relativos e na liquidez que pode proporcionar. No terreno urbano sua indestrutibilidade garante a segurança que, por sua vez, corresponde a um bom juro, uma vez que o crescimento das cidades faz aumentar a procura pelo *situs* urbano. A sua liquidez não é imediata, o que, segundo o urbanista, era uma vantagem: elimina os aventureiros valorizando o investidor prudente. Uma vantagem final: "Se presta a um controle individual perfeito, impossível nas outras formas de inversão, como ações, títulos, apólices e semelhantes" (idem, p.363).

Para Anhaia Mello, "todos os problemas urbanos, agravados pelo dinamismo e rápido crescimento das supercidades modernas, nascem do uso atual ou potencial dos terrenos. ...O fim da economia da terra urbana é justamente a exata utilização destes". (idem, ibidem)

O mercado de terrenos estava desorganizado, de acordo com o urbanista. Dois fatores concorriam para isso. De um lado, a heterogeneidade da terra, que não podia ser estandarizada e tinha, por isso, seu preço determinado por métodos aproximados e contestáveis. De outro, a compra de um terreno envolvendo uma larga soma de dinheiro diminuía a intensidade das transações. Poucos terrenos eram vendidos por ano, comparativamente a outras mercadorias. O poder público deveria regular essa desorganização.

No modelo americano, os meios de manifestação da autoridade pública eram o poder de polícia, o domínio eminente, a taxaçaõ.

Através do primeiro, o poder público pode limitar o direito de propriedade em benefício do interesse coletivo. Através do *eminent domain* era possível a transferência de propriedade para uso público, através da desapropriação. E, finalmente, através da taxa-ção, instrumento de controle social e não apenas um meio de obtenção de recursos, se fazia a política urbana.

Um exemplo das possibilidades de controle social através da autoridade pública era o *zoning*, segundo Mello, idéia francesa já aplicada na Alemanha e, com grande sucesso, nos EUA. Como prefeito, ele sancionara o Ato n. 127/31, que instituía o *zoning* para determinados distritos urbanos, constituindo uma comissão para o estudo do problema para toda a cidade e a elaboração de um regulamento diferencial de especialização. O ato determinava que no Jardim América só fossem permitidas edificações residenciais. O núcleo comercial deveria ser delimitado com a anuência de 75% dos proprietários de imóveis dentro de um círculo de 400 metros de raio, com centro no núcleo a ser estabelecido e localizado, de preferência, nos cruzamentos de vias principais. Este ato transformase no Artigo 40 do Código Arthur Saboya, de 1934.

O Ato 127/31 considerava, apelando para o código civil então vigente, que o proprietário de um imóvel poderia construir no seu terreno as construções que lhe aprouvesse, ressalvado o direito dos vizinhos e dos regulamentos municipais. Considerava que o município, no seu poder de polícia, deveria impedir que o cidadão usasse sua propriedade de maneira nociva ou incômoda aos vizinhos e prejudicial aos valores urbanos. Um plano para vias e serviços para a cidade só poderia ser elaborado se conhecidas previamente as necessidades e características das diversas zonas da cidade. Era preciso proteger os capitais investidos em imóveis urbanos, evitando a intromissão de usos ou edificações impróprios. Só a adoção de um regulamento diferencial ou de especialização (*zoning*) para os diversos distritos poderia impedir que a especulação sobre a valorização dos imóveis provocasse a mudança rápida e prematura do caráter dos distritos em detrimento da propriedade particular e da estética urbana.

Nesse período Anhaia Mello era ambíguo em relação à verticalização.

Como vimos, cita várias vezes Basset, autor do Plano Regional de Nova York, que apontava o melhor uso e utilização de um terreno urbano: "Terreno economicamente utilizado é aquele que está com o *highest and best use*, no mais alto e melhor uso" (idem, p.422).

Para Anhaia Mello, o valor de uma localização poderia ser medido pela melhor relação entre capacidade e eficiência. Especificamente em relação à edificação deveria existir uma altura econômica que garantisse a máxima renda sobre o total investido. Quanto mais alto o edifício maiores os custos unitários, principalmente referentes a estrutura e elevadores.

Anhaia Mello cita também uma pesquisa realizada nos Estados Unidos por Geo B. Ford, para quem o volume ótimo era aquele que assegurava uma renda líquida de 10%. Clark e Kingston (1930) procuraram determinar a altura econômica de um edifício ou aquela que possibilitasse a melhor renda, simulando edifícios que variavam de oito a 75 andares, calculando a provável renda locativa. Como indica a Tabela III 2, a seguir, o edifício ideal no caso americano era de 63 andares, que proporcionaria renda maior (10,33%) em relação ao capital investido.

TABELA III 2

ALTURAS ECONÔMICAS DOS EDIFÍCIOS NOS ESTADOS UNIDOS

ALTURA andares	RENDA LÍQUIDA %
8	4,69
15	6,10
22	7,31
30	8,45
37	9,23
50	10,13
63	10,33
75	9,90
85	9,08
100	7,08
110	5,22
115	4,14
120	2,95
125	1,66
130	0,27
131	0,02

FONTE: The Skyscraper: a study in the economic height of modern office buildings. W. C. Clark and J. L. Kingston. American Institute of Steel Construction, New York, 1930

Apesar dessa conclusão na escala americana, Anhaia Mello era contrário à verticalização, ao adensamento. O segredo era calibrar a densidade construída com a economia brasileira ou paulista para se adequar à máxima da cidade como negócio.

Além dos Estados Unidos, o verdadeiro modelo exemplar de Anhaia Mello era a cidade-jardim, como transparece na estruturação da sua disciplina na Escola Politécnica, de 1928, publicada no Anuário de 1932: Estética, Composição Geral e Urbanismo. Além dos Planos Gerais, Regionais e do *zoning*, tinham destaque nessa estrutura: Cidades-jardins e satélites, suas características essenciais. Limitação da população, indústria, vida social, sistema de propriedade individual e cinta rural isoladora. O precursor Ebenezer Howard, as realizações perfeitas: Letchworth e Welwyn. A cidade regional do futuro.

Mais tarde o professor Anhaia Mello inclui nesse programa acadêmico a proteção de usos nos bairros residenciais (Jardim América e Jardim Europa) e o artigo 40 do Código de Obras Arthur Saboya, considerada a primeira tentativa de zoneamento para São Paulo.

Anhaia Mello pode ser considerado precursor do “Defenda São Paulo”, que hoje assume papel parecido com o da Sociedade Amigos da Cidade, fundada em junho de 1935. Num artigo do mesmo mês e ano, publicado no Boletim do Instituto de Engenharia, ele indaga se porventura a cidade teria inimigos. “Todos, pois, são ou pretendem ser amigos da cidade. Não há inimigos declarados: terá, por certo, inimigos descuidados; cidadãos que, nas suas relações com a cidade, consideram apenas o próprio interesse - que admitimos muito respeitável - porém, de que estão muitas vezes atentando contra o interesse coletivo, em qualquer hipótese, muito mais respeitável.”

Não tinha sido possível até então, às administrações municipais, “surpreendidas pelo rápido despertar do São Paulo metropolitano, acudir ao crescimento da urbe que se sucedera tumultuariamente, sob a pressão de um progresso deveras maravilhoso”. Segundo Anhaia Mello, em São Paulo havia trabalho não só para uma mas para muitas sociedades do mesmo tipo. Citando de Haussmann a Le Corbusier, o urbanista reiterava que o bom urbanismo deveria conquistar e ser defendido pela opinião pública. Um verdadeiro consórcio entre poder público e proprietários locais deveria ser estabelecido para que o urbanismo se transforme em realidade. A sociedade recém-fundada se propunha a ser esse espaço de articulação dos proprietários locais visando o interesse coletivo. Concluía Anhaia Mello: “Que a Sociedade Amigos da Cidade ensine aos paulistas a sintonia da vida moderna, para que todos nós nos sintonizemos com a época e, como aranhas diligentes, construamos, com um pouco de nós mesmos, a teia dourada da cidade de nossos sonhos”.

Em síntese, como Vitor da Silva Freire, Anhaia Mello, nesse período, defendia a verticalização ou o adensamento com limites, enfocando a necessidade de se melhorar a eficiência da cidade. Essa eficiência deveria ter como parâmetro os espaços verdes prognosticados pela cidade jardim, verdadeiro ideal de Mello. Mas até os anos 50, ele interferiu no urbanismo de São Paulo muito mais em termos de

discurso e como pressão das sociedades amigos de bairro, na defesa da disseminação de idéias urbanísticas pela opinião pública. De efetivo, promulgou o Ato 127, de 1931, criou o zoneamento da cidade. Sua influência nessa época deu-se muito mais como formador de opinião. Ao contrário de Prestes Maia que, com seu Plano de Avenidas, efetivamente transformou a cidade.

Como visto, Anhaia Mello contribuiu, com a promulgação da Lei n. 5.261, de 1957, para limitar o coeficiente de aproveitamento na cidade de São Paulo, perdendo finalmente seu caráter ambíguo. Isso, no entanto, não significará um repúdio à lógica da acumulação capitalista, uma vez que constatamos que a redução dos coeficientes de aproveitamento favoreceu os proprietários fundiários.

4

A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE: PRESTES MAIA

Prestes Maia defendia uma verticalização/adensamento no “lugar certo”, onde o viário permitisse. Sua visão sobre o zoneamento em São Paulo indicava que ele não era tão completo e científico, nem tão discutido como o de Nova York. A verticalização da cidade

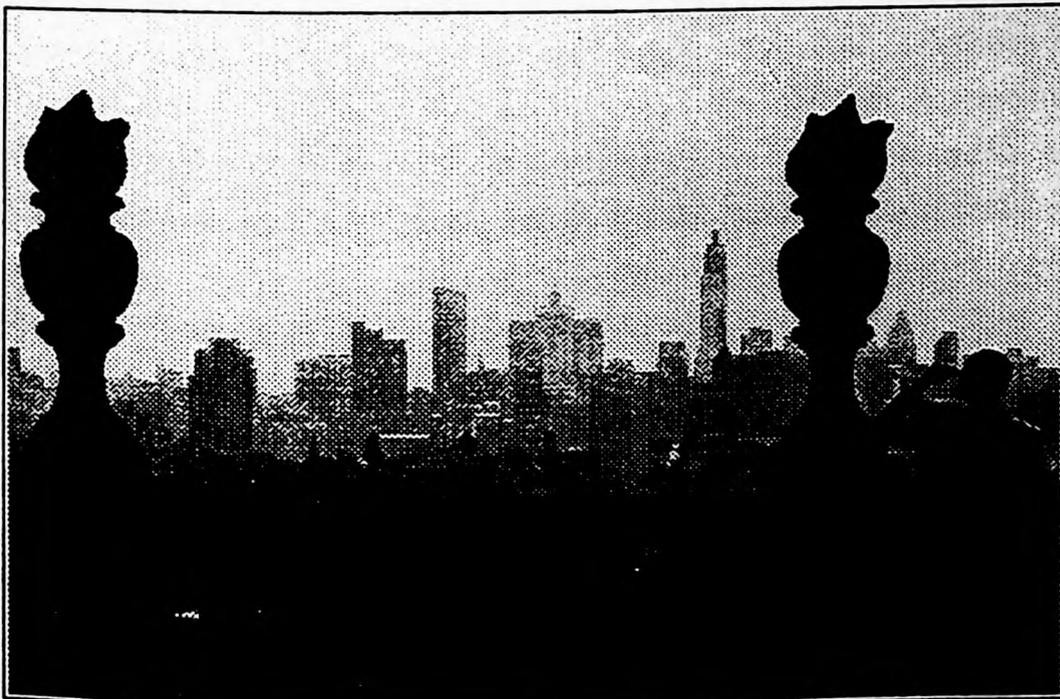


Figura III.4
Skyline de São Paulo nos anos 40.
(PRESTES MAIA, 1945)

era vista de forma positiva, desde que definidos os lugares onde deveria ocorrer e regulamentadas as regras de edificações para evitar os congestionamentos e, principalmente, melhorar o espaço urbano do ponto de vista estético.

Pela legislação complementar ao Código Arthur Saboya, percebe-se que a verticalização era até estimulada. Exemplo disso é o Decreto-lei n. 41, de 3 de agosto de 1940, que determinava a altura mínima das edificações na Avenida Ipiranga em 39 metros (13 andares) e a altura máxima de 115 metros, quase 40 andares, considerando-se um pé direito de três metros por pavimento. Nas esquinas de logradouros com largura mínima de 30 metros, os edifícios poderiam atingir a altura máxima de 135 metros ou 45 andares.

Os proprietários dos imóveis que não construíssem edifícios com as alturas exigidas seriam penalizados, primeiramente com o pagamento de emolumentos e taxas equivalentes às alturas exigidas e, a partir de 1950, com uma majoração de 20% nos seus impostos predial ou territorial. O Ato n. 1573, de 8 de abril de 1939, que instituiu prêmios para os mais belos edifícios construídos, dava também a medida da preocupação estética com a cidade.

No seu *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de S. Paulo*, de 1930, Prestes Maia afirmava que São Paulo se ressentia, como todas as cidades, da inexistência de urbanismo, cuja constituição como corpo de doutrina era relativamente recente. “Não obstante, por mercê de boas administrações e de uma orientação técnica sensata, conseguiu atingir o estágio atual, aliás mais lisonjeiro e satisfatório do que à primeira vista se podia afigurar. A maioria das dificuldades presentes são de ordem universal, oriundas de condições peculiares à vida moderna, e delas sofrem todas as grandes cidades.”

Segundo Prestes Maia, a maioria das divergências em urbanismo surgiam de questões mal definidas ou mal enunciadas. Um plano, segundo o autor, não deveria ser concebido nem como uma coleção de projetos rígidos, detalhados, tampouco ser uma simples orientação concretizada num esquema vago. O meio termo desejável seria um conjunto orgânico de projetos e sugestões, ou exequíveis ou capazes de orientar e facilitar empreendimentos futuros.

O momento histórico e econômico era, para Prestes Maia (1930, p.7), muito próprio para o início de melhoramentos na cidade. “... No centro, os arranha-céus se multiplicam; além do Anhangabaú, os primeiros grandes prédios começam a emergir no meio do casario térreo. ...Grandes obras se executam: calçamento, esgoto, abastecimento, grandes parques e edifícios públicos. A situação geral do Estado é promissora... Hoje possuímos, além disso, os ensinamentos de todo o movimento mundial do urbanismo, o que nos poderá evitar passos em falso aos quais outras cidades não escaparam.”

Prestes Maia reconhecia que a uniformidade de altura nem sempre tinha vigoroso efeito de composição. A variedade poderia permitir “silhuetas pitorescas”. A calma e a regularidade dos ambientes clássicos não era essencial à arquitetura neogótica. Em Paris, segundo ele, a continuidade dos horizontes prevalecia, porém correspondente ao caráter de uma determinada época: a uniformidade das fachadas era o ideal de Haussman.

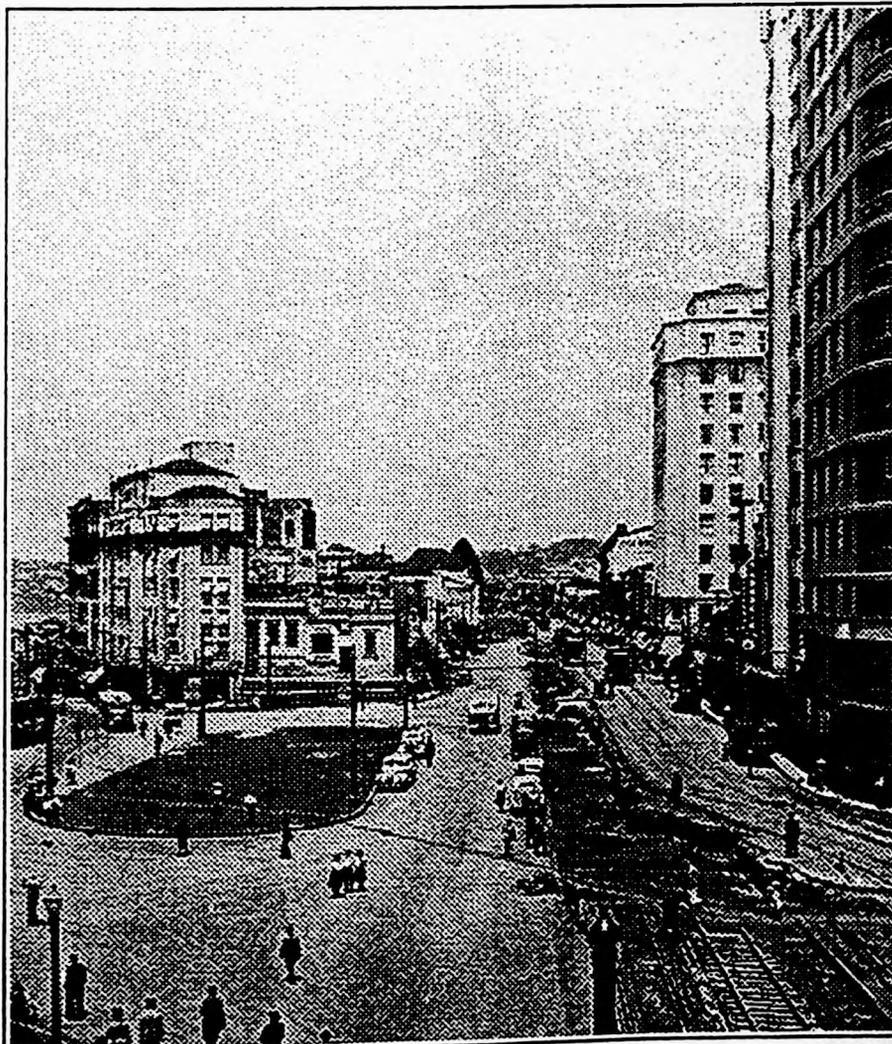
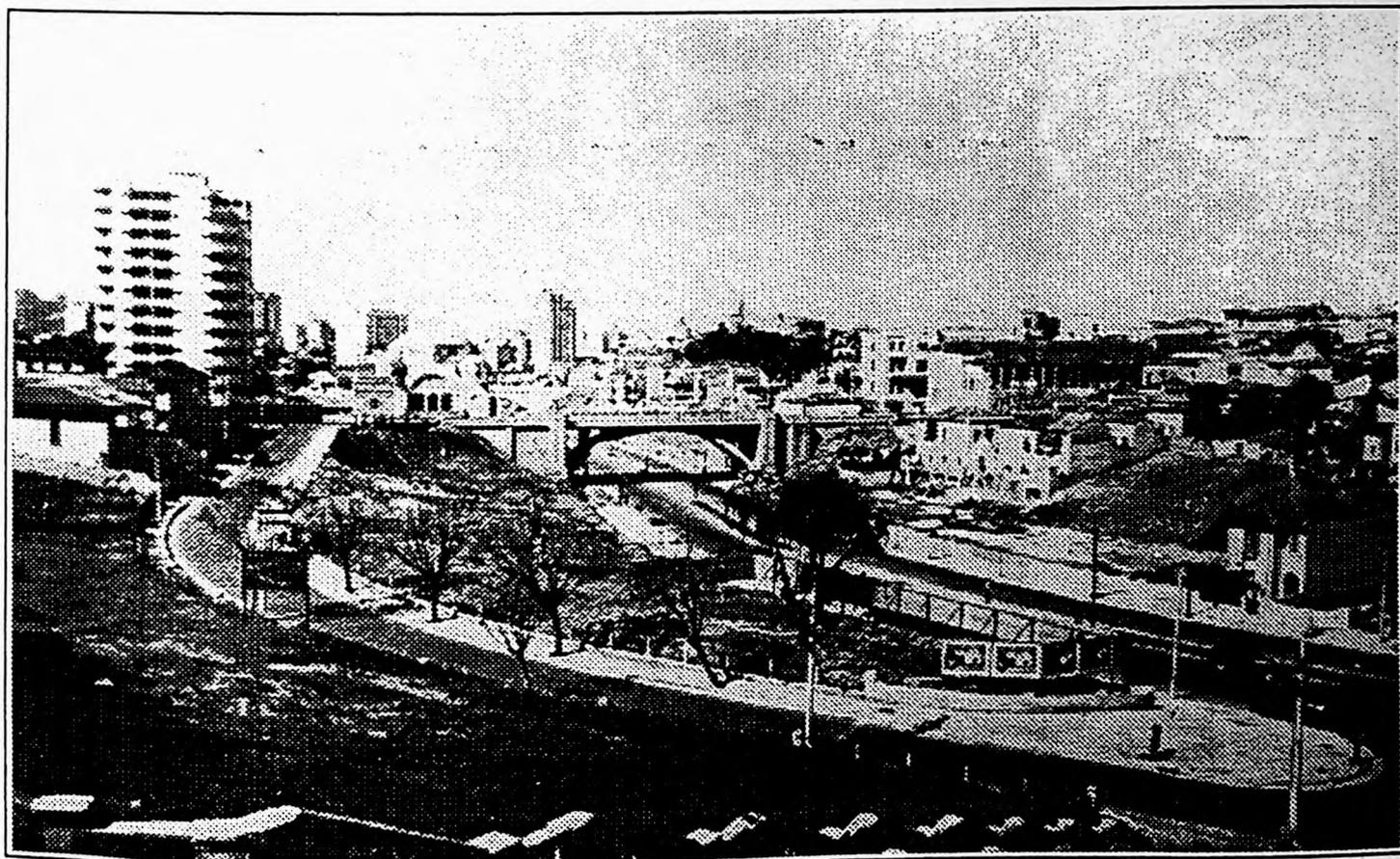


Figura III 5
Segundo alargamento da
Avenida Liberdade.
(PRESTES MAIA, 1945)

O maior defeito do gabarito irregular, para Prestes Maia, era a nudez das faces laterais dos prédios altos, o que ele sugeria ser eliminado com uma regulamentação adequada. Propunha, nesse sentido, o tratamento lateral dos prédios em todas as ruas, estudos específicos (não padronizados) para praças e ruas caracterizadas em perspectivas e a simetria de edifícios como grande recurso de efeito de massa. Para a circulação geral da cidade, recomendava a regulamentação e orientação de trânsito, o estabelecimento de sistemas adequados de transporte coletivo, obras viárias de pequeno porte (calçamento, alargamento da via carroçável), obras de grande porte (novas artérias, alargamento e prolongamento de ruas, ruas em andares, arcadas) e a organização geral da cidade ou *zoning*.

A concentração não era o “mal” maior da cidade. Prestes Maia a encarava até como vantagem. O problema, como constatava ressaltando o Plano de Nova York, era a concentração excessiva, defeituosa e prejudicial, que resultava no congestionamento das cidades. O enfrentamento desse problema exigia, em sua opinião, um plano global da cidade, que contivesse principalmente uma estratégia viária e de transportes.

Figura III.6
Avenida Nove de Julho, criada a partir do Plano de Avenidas.
(PRESTES MAIA, 1945)



A Lei n. 2 611, de 1923, segundo Prestes Maia, além de inovadora para a América do Sul, valia por um “verdadeiro programa de urbanização”. Nela estavam previstos futuros alargamentos de ruas para a formação de linhas de circulação urbana, a criação de áreas verdes e o *zoning*, ou *districting*, que representava a distribuição de construções de mesma natureza, propícia ao estabelecimento da casa salubre (idem, p.279). Tais propósitos, contudo, não se concretizaram. O texto final dessa legislação, demoradamente debatido com “os interessados da maior importância”, acabou transformado e modificado.

Citando o “Städtebau” de Stübben, Prestes Maia afirmava que nos Estados Unidos a grande atividade urbanística desde o início do século tinha influência da literatura urbanística alemã. Na Alemanha, o urbanismo tinha sido elevado ao grau de ciência e somente nesse país reconheceu-se a cidade como ponto central da civilização futura. Os americanos, porém, atacavam os problemas com maior grandiosidade que os alemães. O plano de Burnham para Chicago era exemplar: dez avenidas radiais e grandes boulevards irradiando-se do centro da cidade.

A prática alemã da regulamentação de construções por zonas foi imitada, adaptada e desenvolvida em Nova York e em outras cidades americanas. Nos Estados Unidos, o urbanismo tornou-se objeto de sociedades particulares, mas sua eficácia parecia ser mais aparente do que real, sobretudo em comparação com a Alemanha (idem, pp.280-281).

Como visto, as origens do urbanismo moderno vinculam-se ao crescimento explosivo das cidades industriais, com a conseqüente concentração demográfica. Benevolo (1974) nos mostra a estreita vinculação do urbanismo com as idéias socialistas e Mancuso (1980) nos aponta como as idéias referentes ao zoneamento neutralizaram tendências mais igualitárias, fazendo com que, na teoria, o novo instrumento se revestisse de um caráter de justiça social.

Prestes Maia apontava o zoneamento como o instrumento mais adequado para a realidade brasileira, criticando os radicalismos socialistas. “... em questões de urbanismo é útil observar que

muitas medidas de caráter socialista, existentes na Europa, não se podem transplantar aqui senão mediante sérias limitações, ao menos no estado atual de nossa evolução. Pretender o contrário, como reza muito urbanista teórico, é cometer um exotismo flagrante, pôr o carro adiante dos bois e provocar o conseqüente e inevitável descarrilamento” (idem, p.284).

Ao defender seu plano, divulgado e discutido com a colaboração amigável das repartições municipais e principais interessados, o engenheiro reforçava sua crítica à tendência generalizada entre urbanistas, “possuídos de veleidades sociológicas e financeiras, de apontar o proprietário como o *anima vilis* de todas as malfações urbanas, sem atenção à emaranhada trama que é a sociedade moderna” (idem, p.290).

“O *zoning* é a divisão da cidade em zonas, caracterizado pela utilização, volume ou altura permitidos aos edifícios e visa a máxima organização e eficiência”, definia Prestes Maia. “Os serviços podem ser previstos, uma vez que os usos mais adequados e a intensidade da ocupação são previamente definidos. Um prédio residencial não terá, por exemplo, a vizinhança incômoda de uma indústria ou de um arranha-céu” (idem, p.284).

Lembrando os aspectos jurídicos enfrentados pelo zoneamento americano, Prestes Maia defendia que efetivamente tal normativa não ofendia o direito de propriedade protegido pela Constituição americana e pela nossa: “uma lei de zonas visa o bem geral, mas evidentemente haverá interesses particulares sacrificados” (idem, p.289).

Naquele período a constitucionalidade do *zoning* americano estava sendo apreciada. Os tribunais mostravam tendência em admiti-lo como razoável e exercido em benefício geral. Em 1926, por exemplo, como ressalta Prestes Maia, a Suprema Corte dos Estados Unidos aprovou a exclusão de estabelecimentos comerciais e industriais legitimamente localizados em uma área industrial, mencionando a prévia constitucionalidade do *zoning* nas restrições de alturas. Uma das conseqüências imediatas dessa medida, comenta Prestes Maia, foi a silhueta dos novos arranha-céus. “A forma piramidal e em degraus pôde favorecer o aspecto das ruas e conciliar a uniformização das fachadas com a movimentação do *skyline*.”

A avaliação da aplicação do *zoning* em Nova York permitiu a Prestes Maia concluir que as casas unifamiliares tiveram pouca proteção, nenhuma limitação foi imposta ao número de famílias ou de habitantes por área, provocando “deplorável densidade”. A zona industrial abrigou todas as residências que escapavam do controle sanitário de outros distritos. As restrições de altura foram insuficientes e a liberdade permitida mediante recuo, um “verdadeiro prêmio ao exagero dos arranha-céus” (idem, p.294).

O zoneamento é construtivo e organizador, e não meramente restritivo para Prestes Maia. É elemento integrante e eficiente de um plano geral para a cidade, devendo apresentar as seguintes características: “Moderação, respeito pelas tendências naturais (salvo quando opostas a princípios essenciais de urbanismo), colaboração com o plano geral, acordo com a estrutura social existente”. E, ainda, restrição de alturas mais rígidas no núcleo central que na orla do perímetro de irradiação; restrição às indústrias nas áreas centrais, localização de áreas industriais ao longo do Tietê e do Pinheiros, faixas e núcleos comerciais ao longo das radiais e em seus pontos de convergência; zonas de habitações individuais constituindo faixas de arejamento; zonas de habitações coletivas ao longo das radiais.

A crise econômica, o aumento demográfico e o alto preço dos terrenos impõem uma solução verticalizada. As conclusões do Congresso de Urbanismo e Habitações de 1929, em Roma, são explícitas: edifícios de apartamentos são pouco desejáveis, mas indispensáveis para satisfazer as necessidades sociais e econômicas.

Prestes Maia afirmava que a habitação pode baratear um pouco pela admissão de padrões modestos e pela construção em série. Citando Le Corbusier, lembrava que não era natural que a habitação escapasse à lei que regia a produção de qualquer mercadoria.

Em 1936, Prestes Maia trata da questão do zoneamento urbano em um trabalho apresentado à Sociedade Amigos da Cidade, defendendo a sua implantação em São Paulo. Para ele, um dos maiores males das grandes cidades era a anarquia das edificações, que escapavam à regulamentação dos códigos municipais, mais detidos nos arruamentos e prescrições construtivas. Era importante introduzir

a “organização geral das cidades”, que tinha estado até então em segundo plano, e o zoneamento, simultaneamente, como parte desse plano geral.

Enquanto o plano não era elaborado e o zoneamento estabelecido, a cidade crescia anarquicamente ao sabor dos interesses privados, acarretando não o justo uso mas o “abuso” da propriedade privada. “Fábricas e oficinas que atormentam e sujaram os bairros; armazéns, açougues que destoam do meio em que se metem; arranha-céus que tiram o sol e a luz às casas que lhe ficam ao pé; apartamentos que estragam bairros residenciais, cuja amenidade, entretanto, usufruem; cortiços de esquina em áreas superlotadas, estragando todo o quarteirão e destruindo-lhe toda a homogeneidade” (idem, p.309).

A opinião pública, observava Prestes Maia, aplaudia e admirava esse cenário, confundindo-o com um sinal de progresso, sem perceber a anarquia construtiva. Só as regulamentações urbanísticas, para ele, poderiam garantir um crescimento harmônico e os direitos “mais sagrados da população” ao sol, à luz e ao sossego.

A incerteza econômica, lembrava Prestes Maia, também poderia ser combatida com o zoneamento, organizando a cidade globalmente, especializando bairros e estabilizando os valores imobiliários: “o cidadão que empata boa porção de sua fortuna na construção de seu lar ou mesmo de um prédio para renda, nunca está seguro do dia seguinte. Quando menos espera, um arranha-céu erigido ao lado do seu palacete virá esmagá-lo. Uma fábrica, com seu ruído e suas chaminés, afugentará os inquilinos dos seus apartamentos. Um armazém, um açougue, uma garagem, um cortiço depreciarão os seus prédios” (PRESTES MAIA, 1936, p.2).

“Delitos” contra o zoneamento se sucediam na cidade. Segundo Prestes Maia, diversas esquinas ocupadas por postos de gasolina da Standard Oil e arranha-céus não regulamentados se erguiam na praça Oswaldo Cruz, na esquina da Frei Caneca e na esquina da rua da Consolação, depreciando os palacetes residenciais. Na avenida Angélica os primeiros arranha-céus já disputavam espaço com os casarões tradicionais.

que justificavam a preferência pelos apartamentos. Mas isso não implicava, para Prestes Maia, permitir a "ereção desordenada" desses prédios em todos os bairros e ruas. Os edifícios de apartamentos deveriam ser demarcados espacialmente e sua construção obedecer a regulamentações específicas. Era inadmissível, segundo Prestes Maia, que se construíssem nos melhores bairros arranha-céus com empenas cegas, sendo importante exigir fachadas laterais que assegurassem a insolação lateral dos vizinhos e do próprio arranha-céu.

A altura das edificações e, mais do que isso, o volume construído deveriam também ser passíveis de regulamentação: "Os americanos autorizam grandes elevações desde que, mediante disposição e recuos convenientes, a boa insolação e uma utilização razoável do terreno sejam obtidos. As faces nuas laterais são um dos maiores defeitos a combater nos nossos prédios altos" (idem, p.4).

Na Europa, construções compactas evitavam o aparecimento das faces cegas que desgostavam Prestes Maia ("paredões horríveis acabam pintados com anúncios, como aquele detestável e imenso garrafão do Martinelli"). A solução urbanística haussmaniana solucionava, entre outros, esse problema e, como se percebe nos desenhos de Plano de Avenidas, era a preferida por Prestes Maia.

A heterogeneidade dos bairros não era causada apenas pelos arranha-céus. A cidade estava cheia de cortiços que, embora proibidos pelo prefeito Anhaia Mello, proliferavam. O que havia de melhor, como obra urbanística, era o bairro residencial do Jardim América, regulamentado por restrições contratuais de uso e ocupação, e comprovando, assim, que esses dispositivos não apresentavam incompatibilidade com a exploração imobiliária comercial.

A crítica de Prestes Maia com relação aos arranha-céus estendia-se ao Rio de Janeiro. "Na Cinelândia há arranha-céus de 12 a 18 andares sobre ruelas de oito metros sem recuos ou gabaritos de qualquer espécie. Exteriormente, as silhuetas são as mais desarmoniosas. Em Copacabana, o mal é maior". (idem, ibidem)

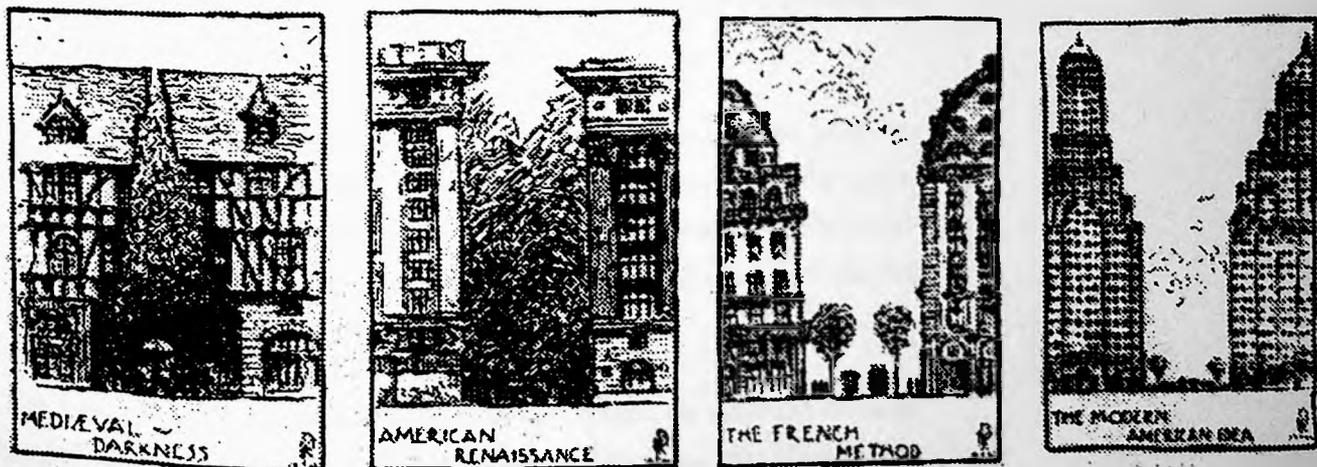
Prestes Maia apresentava o zoneamento como a organização mais perfeita e lógica da cidade, em distritos homogêneos e perfeita-

mente relacionados entre si. Para ele, todas as cidades possuíam um zoneamento natural e embrionário nas posturas municipais, mas poucas um zoneamento completo e científico. Completo significava tratar da homogeneidade dos bairros, verificando suas condições de tráfego, equipamentos e serviços públicos. Científico significava um plano global para a cidade, uma concepção geral lógica. Era esse zoneamento que o texto de 1936 reclamava, apesar de Prestes Maia reconhecer, desde o Plano de Avenidas de 1930, que São Paulo já possuía legislação equivalente ao zoneamento.

Prestes Maia, como Anhaia Mello, descreve o mesmo percurso do urbanismo internacional. Na sua concepção primitiva, no final do século, com Adickes na Alemanha, o zoneamento referia-se a faixas concêntricas definidas pela distância ao centro, e com o tempo as zonas se aplicavam a distritos menores, acompanhando a complexidade da cidade. Na França, segundo Prestes Maia, o zoneamento não tinha sido compreendido, restringindo-se a legislações limitando gabaritos. Na Inglaterra, foi introduzido pelo *planning act* de 1909, caracterizando-se sobretudo pela definição de bairros residenciais. Nos Estados Unidos, destacou-se o zoneamento de Nova York, cuja paisagem chamava a atenção de Prestes Maia: “O resultado mais popularmente conhecido dessa lei é a silhueta dos arranha-céus, aos quais os recuos sucessivos e as formas de torre melhoraram consideravelmente a iluminação, a insolação e o aspecto” (idem, p.6).

Em São Paulo, Prestes Maia reconhecia características do Plano Regional de Nova York, na regulamentação de altura e de volumes:

Figura III 7
 Comparação de paisagens urbanas. O desenho à direita aponta os resultados do zoning americano, associando-o à arquitetura moderna. (PRESTES MAIA, 1930)



“A regulamentação de altura visa principalmente garantir o sol e a luz a todos. A limitação não costuma ser rígida porque pode permitir maior elevação mediante o recuo sucessivo dos andares. Já temos exemplos na rua São Bento. Outras vezes visa a uniformização estética das linhas e alturas, ou evitar faces nuas laterais, o que, entre parenteses, teria evitado o desastre arquitetônico que é o nosso largo da Sé, desastre aliás que a av. São João está reproduzindo”.

Além do caráter estético, a regulamentação dos volumes e o recuo sucessivo dos andares superiores visava também prevenir a superlotação dos terrenos e, conseqüentemente, o congestionamento de ruas, podendo às vezes, segundo Prestes Maia “ter conseqüências benéficas sobre o tráfego”.

O zoneamento era de fácil aplicação nos bairros novos. Nos Estados Unidos, o conceito de unidade de vizinhança vinha sendo desenvolvido, prevendo áreas residenciais e áreas mistas. Do ponto de vista jurídico, o zoneamento americano era um exemplo a ser seguido. “No país onde mais tem sido estudado, na América do Norte, há já uma extensa jurisprudência formada. O alicerce das medidas é em regra o *police power*, entendido em sentido lato. Escapava assim ao risco das indenizações e expropriações, que criariam impossibilidades absolutas” (idem, p.7).

A aceitação do zoneamento pela opinião pública seria fácil, bastando, segundo Prestes Maia, “um pouco de propaganda e ensinamento desinteressado, como aquele que esta sociedade se propõe realizar. Referimo-nos às massas, porque os proprietários e munícipes inteligentes são os primeiros a reconhecer a necessidade do zoneamento e a solicitá-lo em proveito próprio”.

Prestes Maia valorizava ainda o zoneamento americano pela sua flexibilidade: de um lado, através do *Board of Appeals*, para quaisquer recursos de sua aplicação; de outro, a possibilidade de periódicas revisões e aperfeiçoamentos, que não impediram as evoluções necessárias ou inevitáveis do dispositivo.

Em 1945, Prestes Maia, no volume sobre o plano de avenidas denominado “Os Melhoramentos S. Paulo”, avaliava as transformações

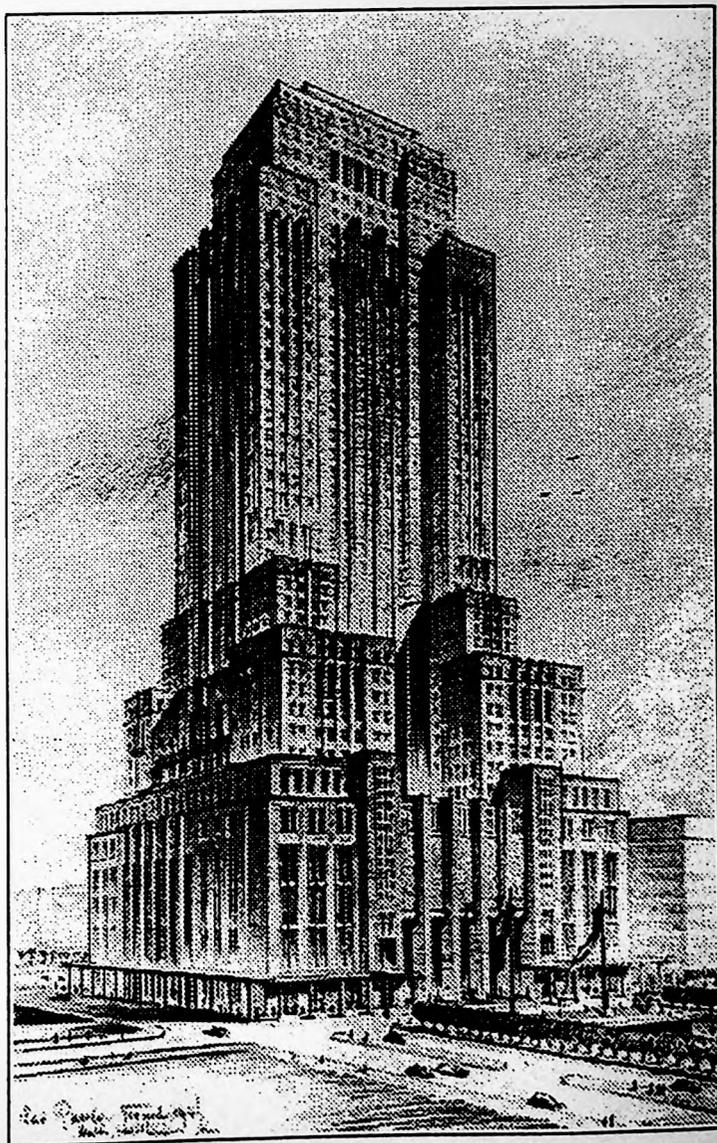
dentro do urbanismo de São Paulo e a implementação do plano elaborado em 1930, e efetivado a partir de 1938, quando passou a dirigir a cidade.

Estas frases de Prestes Maia sintetizam o seu pensamento e sua ação modernizadora:

“Grande foi o prurido urbanístico na capital. Cremos mesmo que, do ponto de vista puramente teórico, o primeiro e mais intenso do país. Vitor Freire foi o pioneiro, Anhaia Mello, Ulhôa Cintra e outros secundaram-no. Mas praticamente os progressos eram poucos e esparsos, até que em 1938 uma decisão em maior escala mostrou-se imperiosa e inadiável.

“Em matéria de urbanismo geral iniciamos o zoneamento sistemático. Tarefa não fácil em 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 estabelecido alturas normais, além das quais os prédios só podem subir mediante recuos sucessivos (Decreto-Lei 92, de 2/5/41, Decreto-Lei 75, de 11/2/41 e Decreto-Lei 41, de 3/8/40, ato 1496, de 25/10/40). Aproximamo-nos das silhuetas norte-americanas após o *zoning* de 1916, e evitam-se os paredões laterais nus, tão usados para pavorosos reclames. Nos bairros foram, ou estão sendo, zoneadas as áreas mais dignas de proteção. Entre elas o Jardim América, o Pacaembu, o Jardim Europa e, dentro em pouco, as avenidas Paulista, Angélica, Higienópolis etc... Em leis sucessivas, de disposição simples

Figura III 8
Projeto do Paço Municipal, 1929.
Plano de Avenidas. Estudo
neoclássico composto de arranha-
cêu tipo americano.
(PRESTES MAIA, 1930)



e uniforme, regulamentam-se assim destinos, utilizações de áreas, recuos, alturas...” (idem, p. 7).

Resta verificar como ocorreu a evolução de São Paulo no período analisado em face desses discursos e intervenções do urbanismo que aqui se considera modernizador, pois serve muito mais ao aumento de produtividade o rendimento de Freire, a cidade como negócio de Mello e a aparente globalidade de Prestes Maia.



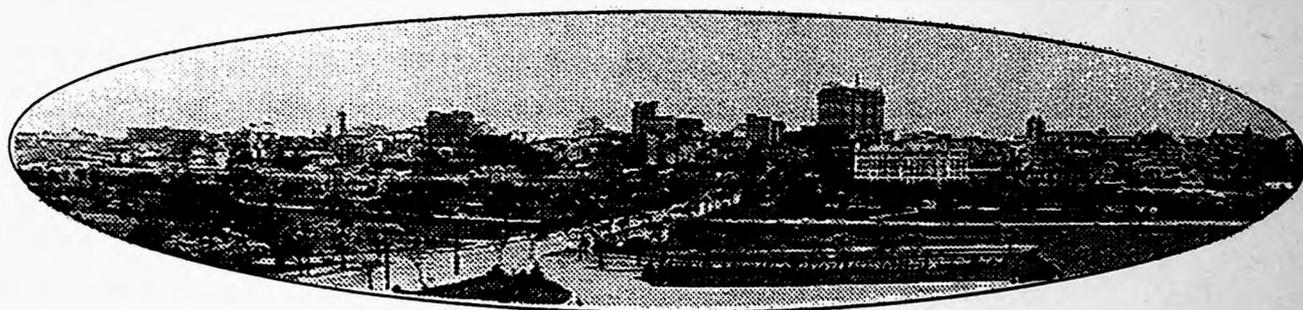
C A P Í T U L O

IV

ORIGENS DA VERTICALIZAÇÃO
EM SÃO PAULO

A cidade não é só produto da economia, fatores políticos e culturais devem ser considerados. As transformações do território não resultam apenas das pressões vinculadas ao desenvolvimento econômico. São também fruto da disseminação internacional de modelos ideológicos, onde o progresso e a modernidade devem impor-se aos detentores do poder (SANTOS, 1993).

Figura IV.1
São Paulo vista do Parque D. Pedro I
nos anos 20.
(PIMENTEL MATA, 1930)



A emergência da verticalização em São Paulo resulta da conjunção de uma série de condicionantes. A cidade passa a concentrar população e atividades, requerendo novas configurações espaciais. A atividade industrial, ampliando a divisão técnica do trabalho, necessita novos espaços de escritórios. O desenvolvimento tecnológico decorre de novas necessidades: estruturas de concreto e a conseqüente provisão de cimento, além da disseminação dos elevadores. A divisão social do trabalho requer novos agentes. O capital imobiliário, em fase de constituição, exige a multiplicação do solo urbano (verticaliza-

ção), muito mais em função de uma estratégia de valorização, que se compõe com a subdivisão do solo urbano (loteamento), do que efetivamente pela valorização fundiária da metrópole, incipiente.

Além da terra, o desenho do espaço transforma-se também em mercadoria. Os primeiros edifícios altos surgem nos anos 10 e se disseminam enquanto processo de verticalização nos anos 20. Exemplo típico das cidades americanas, os edifícios altos denotam a expansão cultural coincidente com a expansão econômica dos Estados Unidos.

A intervenção do Estado é avaliada nesse processo, no sentido de apontar o estímulo à verticalização, muito mais do que seu controle, que consta dos discursos oficiais.

O recorte elaborado neste capítulo prevê também o entendimento da produção industrial em São Paulo, sua supremacia incipiente no período em relação ao resto do país, e sua vinculação com o capital estrangeiro. A influência econômica dos Estados Unidos é disseminada culturalmente através do cinema, tendo como elementos simbólicos o arranha-céu, fenômeno tipicamente americano, e o automóvel.

I

A PRODUÇÃO INDUSTRIAL EM SÃO PAULO

Até 1870, o Estado de São Paulo não tinha papel de destaque na vida econômica do país. O estado não produzia em escala considerável qualquer produto demandado no mercado internacional, situação alcançada só a partir de 1890, quando São Paulo se torna o maior

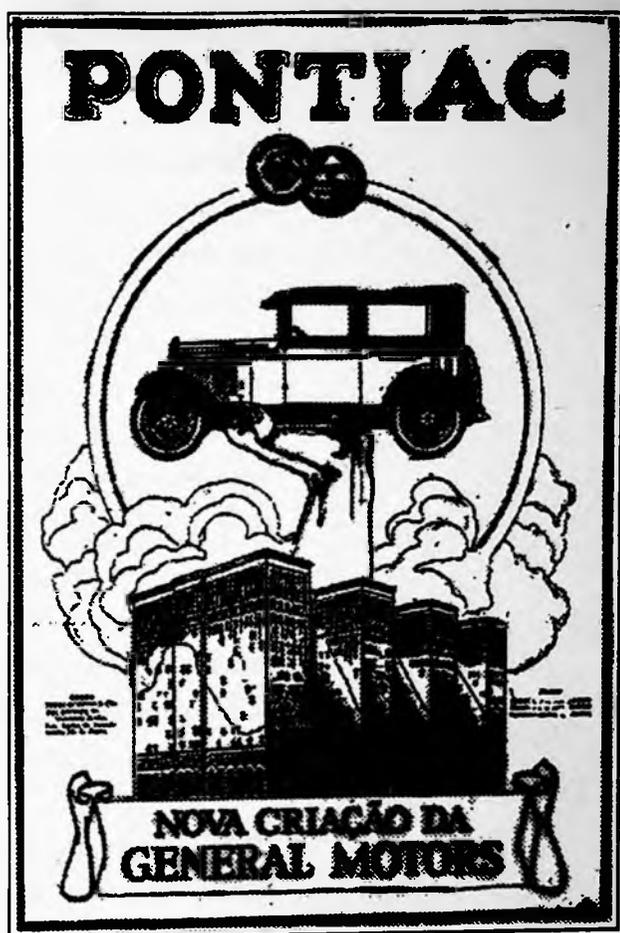


Figura IV.2
Associação de dois símbolos de progresso: o automóvel e o arranha-céu.
(Jornal O Estado de S. Paulo, 24/10/1926)

centro produtor de café do Brasil, despertando as possibilidades de investimento de nações européias.

A atividade cafeeira atraiu os capitais estrangeiros, que instalaram a rede ferroviária, ligando as principais regiões produtoras de café a São Paulo. O incentivo aos negócios, que gera atividades urbanas, estimula a migração interna para a cidade e contribui para o desenvolvimento do setor terciário.

A economia cafeeira não foi a única responsável pelo primeiro surto industrial de São Paulo, mas financiou e criou as condições necessárias ao desenvolvimento industrial. De um lado, através da riqueza gerada pela atividade cafeeira, de outro, pela mão-de-obra dos imigrantes, mais qualificada que a escrava em processo de libertação. Os imigrantes assalariados constituíram um mercado interno que atraía os interesses do capital estrangeiro, proporcionando o desenvolvimento, ao mesmo tempo, industrial e urbano.

Dois aspectos podem ser considerados fundamentais nesse processo. De um lado, a economia paulista estava estreitamente vinculada às modificações estruturais no sistema econômico brasileiro e às suas ligações com o mercado internacional. De outro, o desenvolvimento econômico do estado ocorreu pela possibilidade de São Paulo receber informações de outros sistemas que modificaram sua estrutura global.

A retração do comércio internacional que acompanha a I Guerra Mundial induz os Estados Unidos a ocupar importante papel no fornecimento de manufaturas. A sua entrada na guerra e a suspensão das importações de café por parte da Inglaterra contribuem para o crescimento do setor industrial. O desestímulo a novos investimentos no setor cafeeiro disponibilizou capitais para outros setores. A suspensão forçada das importações mobiliza a produção interna de bens industrializados. Além desses fatores, a existência de uma demanda interna e o aproveitamento da capacidade ociosa da indústria já disponível contribuem para o avanço do setor industrial (BOVO, 1974).

A influência da I Guerra no processo de industrialização de São Paulo é questionada pelo aumento significativo do parque indus-

trial paulista antes desse período, entre os anos de 1907 e 1913. Nos anos seguintes à guerra, a recuperação do comércio internacional gerou o desenvolvimento acelerado da economia paulista, que se manteve constante até a crise de 1929, quando o esgotamento do modelo de crescimento agroexportador e a transição para a industrialização a transformaram profundamente (DEAN, s.d.).

A instalação de empresas estrangeiras em São Paulo é relativamente maior entre 1911 e 1915, quando 29 empresas recebem concessão para funcionamento, do que entre 1916 e 1930, um período bem maior, em que se registram a instalação de 30 empresas na cidade (Tabelas IV 1 e IV 2).

TABELA IV 1

EMPRESAS ESTRANGEIRAS AUTORIZADAS A FUNCIONAR

<i>Estado de São Paulo</i> 1911/30	
Anos	Empresas
1911/15	29
1916/20	12
1921/25	12
1926/30	6
TOTAL	59

FONTE: Coleção de Leis do Império e da República do Brasil (in BOVO, 1974).

TABELA IV 2

EMPRESAS ESTRANGEIRAS AUTORIZADAS A FUNCIONAR POR SETOR

Estado de São Paulo
1916/30

Setor	Empresas
Terciário	22
Secundário	8
Primário	-
TOTAL	30

FONTE: Coleção de Leis do Império e da República do Brasil (in BOVO, *idem*).

A predominância de empresas situava-se no setor terciário, três vezes o do secundário, sendo que das 22 empresas, sete eram bancos, cinco vinculadas ao comércio de importação e exportação, quatro às áreas de comunicação e navegação e seis a outras atividades não classificadas (BOVO, 1974).

A partir de 1915, merece destaque a diminuição de empresas inglesas, ao mesmo tempo em que aumenta o número das americanas (Tabela IV 3). Com a guerra, os Estados Unidos instalam inúmeras filiais de suas empresas, chegando a ultrapassar o predomínio inglês nas economias paulista e brasileira. Das 318 empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no Brasil entre 1911 e 1930, 92 eram inglesas e 111 americanas. As demais se dividiam em múltiplas nacionalidades.

TABELA IV 3

EMPRESAS INGLESAS E AMERICANAS AUTORIZADAS A FUNCIONAR

*Estado de São Paulo
1916/30*

Anos	Empresas Inglesas	Empresas Americanas
1916/20	3	5
1921/25	3	5
1926/30	2	4
TOTAL	8	14

FONTE: *Coleção das Leis do Império e da República do Brasil* (in BOVO, 1974).

Embora a industrialização de São Paulo, entre 1914 e 1930, tenha ocorrido de forma mais lenta do que nos anos anteriores, a cidade acelerou seu ritmo de crescimento.¹⁸ Em 1920, São Paulo ultrapassava a liderança industrial do Rio de Janeiro. Embora o grau de capitalização da indústria paulista fosse menor (51% não utilizavam força motriz), o Estado contava com um valor de produção superior e com o triplo de estabelecimentos do que o então Distrito Federal. O desenvolvimento industrial de São Paulo começa com a proliferação de pequenos estabelecimentos industriais.

¹⁸ Houve continuidade no desenvolvimento industrial no Brasil, apesar das interrupções nos momentos de crise, em 1901, 1913/15, 1924/27 e 1929/34 (LEME, 1977)

A partir de 1920, enquanto o Rio Grande do Sul, Distrito Federal, Minas Gerais e Rio de Janeiro têm sua participação no conjunto da indústria nacional decrescida ou estagnada, em São Paulo se verifica progressiva centralização industrial, notadamente em relação às produções mais modernas, que se desenvolvem a partir de 1930 (LEME, 1977).

A crise econômica de 1929, apesar dos efeitos negativos iniciais, acaba sendo benéfica para a indústria nacional. A produção fabril interna é estimulada, à medida que a evasão de reservas de ouro e a queda das exportações cafeeiras dificultam a obtenção de reservas cambiais para as importações. Essa dificuldade induz a abertura de filiais de empresas manufatureiras estrangeiras e a diminuição das exportações de café direcionam parte do capital para as indústrias.

O recenseamento geral da República, de 1920, apontava, conforme a Tabela IV 4, a distribuição dos capitais industriais no país, por período.

Figura IV 3 (abaixo)
A verticalização demanda avanços tecnológicos.
(JORNAL O ESTADO DE S. PAULO)

TABELA IV 4

DISTRIBUIÇÃO DOS CAPITAIS INDUSTRIAIS

<i>Brasil</i> 1885/1920	
Período	Capital Industrial
Antes de 1885	10%
1885/95	23%
1895/1905	11%
1905/14	31%
1914/20	25%
TOTAL	100%

FORTE: Boletim do Instituto de Engenharia, São Paulo, agosto de 1939.
SIMONSEN, Roberto. A Evolução Industrial do Brasil

Constatava-se, assim, que o período de 1885 a 1895 representava o primeiro surto de industrialização e que o período anterior à I Guerra, de 1905 a 1914, tinha sido o mais significativo em termos proporcionais. Por outro lado, 46,5% das empresas industriais brasileiras e 24% do capital tinham sido investidos entre 1914 e 1919, o que questiona a afirmação de que a indústria brasileira teria se originado durante a I Guerra. O seu efeito foi posterior, através da diversificação de novos produtos (SIMONSEN, 1939 a).

As novas necessidades de consumo estimularam o aparecimento de pequenas indústrias, que se desenvolveram principalmente em São Paulo. O Estado também apresentou o maior crescimento industrial verificado no Brasil entre 1920 e 1938. Até 1907 o Distrito Federal era o maior produtor industrial, sendo ultrapassado por São Paulo a partir de 1910. A importância do Estado de São Paulo na produção nacional pode ser verificada na Tabela IV 5, a seguir.

Tabela IV 5

ÍNDICES DO CUSTO DE VIDA E DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL

*Brasil/Estado de São Paulo
1914/29*

ANO	CUSTO DE VIDA	PRODUÇÃO INDUSTRIAL			
		São Paulo		Brasil	
		nominal/ponderado	nominal/ponderado	nominal/ponderado	nominal/ponderado
1914	100	100	100	100	100
1915	108,5	129	119	127	118
1916	116,5	169	145	164	140
1917	128,3	264	206	253	197
1918	144,1	262	181	247	171
1919	148,8	335	226	312	209
1920	163,8	336	206	308	188
1921	167,9	348	208	315	188
1922	184	449	244	401	218
1923	202,8	698	345	616	303
1924	236,6	530	224	461	194
1925	252,8	525	208	452	178
1926	260	594	228	504	193
1927	267,4	693	259	581	217
1928	263	903	343	747	284
1929	261	858	328	702	269

FORTE: Boletim do Instituto de Engenharia,
São Paulo, agosto de 1939. SIMONSEN,
Roberto. "A Evolução industrial do Brasil".

A crise de 1913/15 apresenta correlação com o gráfico de crescimento vertical (ver Gráfico IV 1 adiante), o mesmo acontecendo com a crise econômica no período de 1929 a 1934. No entanto, a crise de 1924/27 não apresenta correlação, uma vez que o número de construções novas nesse período aumenta. Analisado o índice de verticalização, vê-se que ele aumenta nos três períodos de crise, indicando a articulação da produção industrial com o setor imobiliário.

A necessidade crescente de cimento, que era importado, para suprir a indústria da construção, estimula a implantação de indústrias produtoras desse componente. A indústria do cimento surge no período, em 1926, instalando-se com uma fábrica em São Paulo. Até então, todas as necessidades do consumo nacional do produto eram atendidas por importações.

Os prédios mais altos eram construídos, até então, em estruturas metálicas. Porém esse material, leve e resistente, era caro, pois as estruturas eram importadas e exigiam a contratação de técnicos estrangeiros para a sua montagem. “Embora não produzíssemos o cimento nem o ferro redondo, o custo do concreto armado ficava bem mais barato e tinha a vantagem de ser preparado na própria obra, sem exigir mão-de-obra qualificada” (HOMEM, 1984, p.104).

As tentativas de fabricação do cimento no Brasil foram infrutíferas ou intermitentes até 1924, data da implantação efetiva da indústria de cimento Portland no país, quando a Companhia Brasileira de Cimento Portland fundou a sua fábrica em Perus (SP). Com uma aparelhagem avançada, começou a produzir em maio de 1926 e depois de sete meses chegou à produção de 13.392 toneladas (ABCP, 1940, p.250). Aos poucos a produção de cimento foi suprimindo as necessidades do mercado interno, até atender totalmente à demanda. São Paulo, no período, era o Estado que mais consumia cimento, aproximadamente 30% da produção nacional, como mostra a Tabela IV 6, a seguir.

TABELA IV 6

EVOLUÇÃO DO CONSUMO DE CIMENTO (EM TONELADAS)

ANO	Brasil 1920/29		CONSUMO APARENTE
	Importado	Nacional	
1920	172.992	-	172.992
1921	156.872	-	156.872
1922	319.550	-	319.550
1923	223.404	-	223.404
1924	317.152	-	317.152
1925	336.474	-	336.474
1926	396.322	13.382	409.704
1927	441.959	54.623	496.582
1928	456.212	87.964	544.176
1929	535.276	96.208	631.484

FONTE: Sindicato Nacional da Indústria do Cimento (SNIC), Rio de Janeiro, 1973.

A indústria da construção e a emergência da verticalização dependiam da instalação dos elevadores. Estes eram todos importados e montados aqui. Seu uso remonta à primeira década do século XX. Um recorte de jornal nos dá notícia do primeiro elevador instalado pela Pirie, Villares & Cia., no Hospital Santa Catarina, na avenida Paulista, no ano de 1918 (Diário Comércio e Indústria, 23/08/79).

Essa notícia contradiz os dados fornecidos pela Indústria Villares. No depoimento de seu fundador, uma das primeiras instalações de elevadores importados executados pela Pirie, com certo destaque na época, foi na Penitenciária de S. Paulo, em Santana. Ainda em 1922, a empresa instalou mais cinco elevadores no edifício dos Correios e Telégrafos, sendo essa a primeira obra de vulto por ela executada.

Em 1926, viajando pelos E. U. A., Luis Villares estabeleceu um contrato com a empresa Westinghouse, fabricante dos elevadores mais utilizados em S. Paulo na época. O contrato envolvia assistência técnica e tecnológica, que consistia em conhecimento detalhado de todos os dados técnicos das diversas partes dos elevadores, o que facilitou a sua nacionalização no Brasil (Notícias Villares, 1979).

Cabe ressaltar que só após a disseminação da energia elétrica foi possível o uso do elevador e, conseqüentemente, o crescimento dos edifícios. Isso pode explicar o fato de a verticalização ser um fenômeno típico das cidades americanas e não das européias, pois os grandes centros europeus até o fim do século XIX já estavam ocupados e consolidados. No Brasil, a energia elétrica começa a ser difundida a partir de 1892 e, em 1900, é instalado pela Light, em São Paulo, o primeiro bonde elétrico (STIEL, 1978).

A cidade se transforma, o capital se reorganiza, demandando uma ação concreta do poder público municipal.

A INTERVENÇÃO DO ESTADO: OS MELHORAMENTOS URBANOS E A LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

O início do fenômeno da urbanização na sociedade e na economia brasileira é freqüentemente apenas associado à industrialização, que se acelera a partir dos anos 30. De fato, a industrialização redefine a cidade, porque ela passa a ser a sede do novo aparelho produtivo que é a indústria. Mas antes desse período, do Brasil colônia até o final dos anos 20, as cidades eram sede do capital comercial que, controlando a produção agroexportadora, sob a égide do café, fazem a sua ligação com a circulação internacional de mercadorias. Esse é o principal caráter assumido pela urbanização brasileira antes da industrialização e uma das pistas para investigar as relações entre o Estado e o urbano (OLIVEIRA, 1982).

Até o começo do século, São Paulo era uma cidade fácil de ser administrada. Situada na intersecção de ligações entre várias regiões e o porto de Santos, constituía-se, naturalmente, num entreposto comercial voltado para o comércio internacional. Sem autonomia em relação ao Governo da Província e, também, sem base tributária definida, situação em que permanecerá até 1930, as obras contratadas para a transformação da cidade eram pagas das mais variadas formas, inclusive pela doação de terras públicas (FUNDAP, 1979).

O fazendeiro de café, empresário extremamente ligado à Europa e ávido por aqui reproduzir o padrão de vida europeu, tem presença marcante na produção do espaço urbano no período. É ele que adquire terras, recruta mão-de-obra, faz contatos para financiamento e, com isso, tem poder para interferir na política econômica e financeira da cidade.

A conhecida ação de Antonio Prado, consubstanciada no Plano de Melhoramentos, é considerada uma tentativa de europeização da cidade, para atender aos anseios da elite cafeeira de afastar-se do recente passado escravocrata e posar de civilizada e liberal. Os escassos recursos orçamentários, no entanto, limitaram a tarefa

de Antonio Prado. Durante sua administração, foram assinados com a Light contratos para a implantação de redes de energia elétrica, de iluminação, de bondes elétricos, tudo financiado pelo Governo da Província (FUNDAP, *idem*).

Raymundo Duprat (prefeito entre 1911 e 1914) implantou os projetos de seu antecessor, Antonio Prado, convidando o arquiteto francês Bouvard para reformular as tentativas de embelezamento europeizantes. Duprat inicia as obras de reurbanização do vale do Anhangabaú, implanta parte da avenida São João, importa integralmente da Bélgica o viaduto Santa Efigênia, realizando também obras no anel envoltório à área central, alargando as ruas Líbero Badaró, Benjamin Constant e Boa Vista.

O alargamento da Líbero Badaró revestiu-se de um discurso sanitarista, uma vez que nessa área se concentravam cortiços e a zona de prostituição da cidade. Foco de disseminação de doenças, a sua eliminação representava um passo em busca da saúde da cidade. Nessa época o discurso sanitarista domina o pensamento urbanístico. A eliminação da pobreza coincidia com a eliminação da doença e se justificava por isso. Não se cogitava em qualquer programa de cunho social.

Washington Luiz (prefeito de 1914 a 1919) enfrentou a epidemia de gripe espanhola em 1917, que, justificando novas intervenções sanitaristas, ajudou a expansão da cidade. Foram construídos 300 quilômetros de ruas ligando áreas esparsas e implementado parte do plano de Bouvard, com o início das obras do parque D. Pedro II.

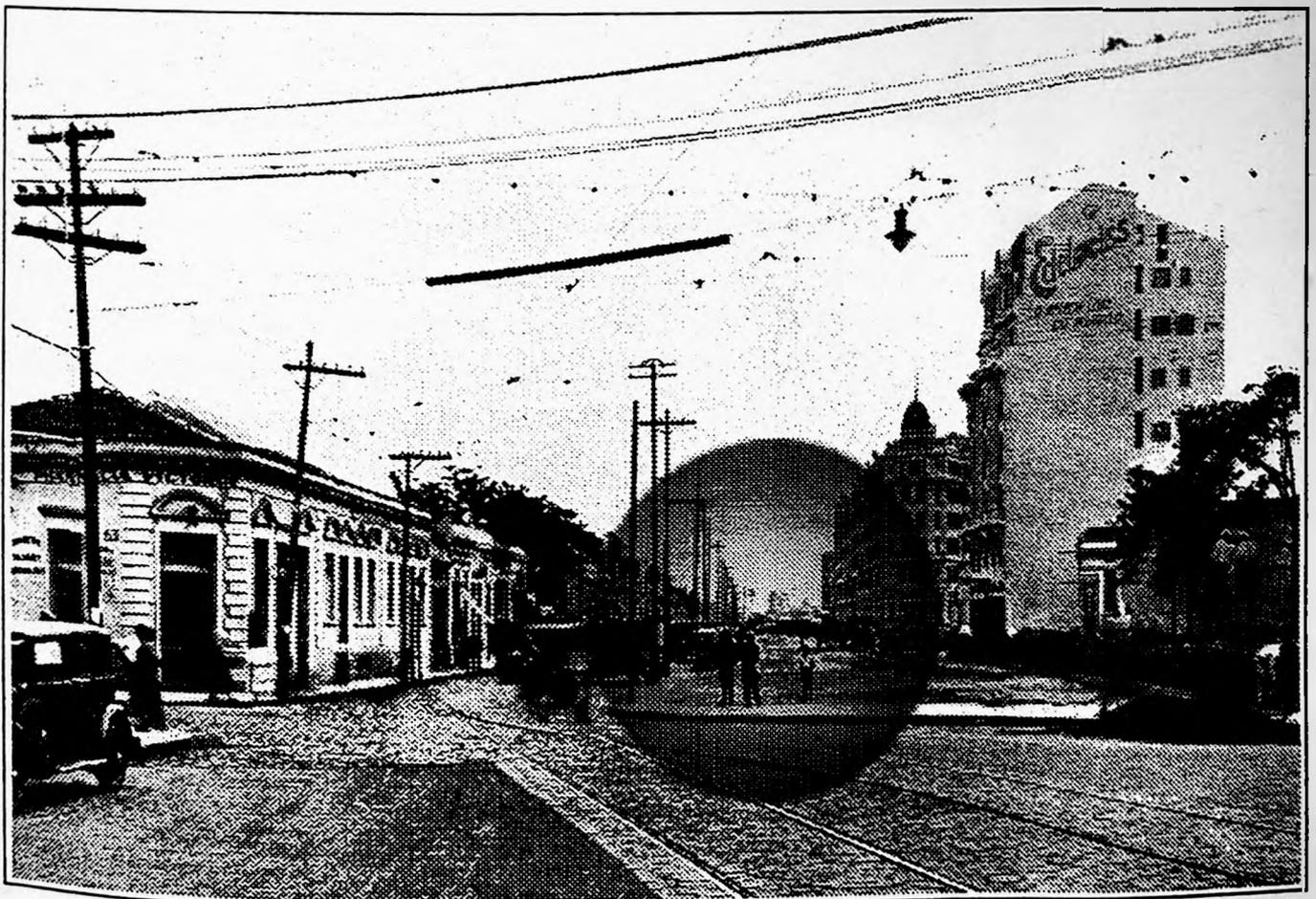
Francisco de Moraes Pinto (prefeito de 1920 a 1926) abriu a praça do Patriarca e a avenida D. Pedro I, continuou as obras do parque D. Pedro II e foi responsável pela aprovação das leis de 1920 a 1923 para o desenvolvimento da cidade.

José Pires do Rio (1926/30) consolidou as posturas municipais esparsas no primeiro Código de Obras da cidade. Em relação aos conceitos urbanísticos disseminados internacionalmente pelos congressos, esse código se constituiu na primeira tentativa de zoneamento da cidade, embora não fosse assim denominado para evitar problemas de constitucionalidade, a exemplo do caso americano.

Pires do Rio foi escolhido para dois mandatos por voto direto. Em sua administração no final dos 20, implantou as primeiras linhas de ônibus em São Paulo, numa tentativa de amenizar os graves problemas do transporte coletivo na cidade. Na segunda gestão, concluída em 1930, promoveu a extensão da avenida São João, desde a Ipiranga até a praça Marechal Deodoro (Figura IV 4), desenvolveu extenso programa para calçamento das ruas e rejeitou proposta de construção de metrô pela Light. Iniciou, ainda, as primeiras desapropriações para a construção da avenida Nove de Julho, parte do Plano de Avenidas elaborado pelos engenheiros Prestes Maia e Uihôa Cintra (FUNDAP, idem).

Além da intervenção direta do Estado na produção ou reprodução de espaços nivelados com os centros urbanos mais importantes da época, a legislação urbanística elaborada em São Paulo também se baseava em modelos estrangeiros. As influências vieram de Chicago e de Nova York, especificamente quanto ao adensamento e à verticalização.

Figura IV 4
Edifícios dos anos 20, construídos antes da extensão da Avenida São João. Ao fundo, no destaque, edifício da Praça Marechal Deodoro.
(PRESTES MAIA, 1930)



O Plano de Chicago, de 1909, tem relação direta com o Plano de Avenidas de Prestes Maia, elaborado nos anos 20. Ele é fruto da Exposição de Chicago de 1893 e do movimento *City Beautiful*, que defendia uma cidade bonita e prática através de um programa de melhoria global, contrapondo-se ao planejamento fragmentado dos anos que o antecederam. A revisão do *Building Code* de Nova York manifesta-se, analogamente, no Código de Obras Arthur Saboya, aqui considerado a primeira tentativa de zoneamento da cidade de São Paulo.



O Código Arthur Saboya consistiu na sistematização de algumas leis que o precederam. A Lei n. 2.332, de 1920, fazia referência ao uso de elevadores e procurava ao mesmo tempo controlar as alturas dos edifícios. Estabeleceu um “padrão municipal” para as construções particulares e introduziu o critério de determinação de altura em relação à largura das ruas, sempre medida através do alinhamento. O seu Artigo 67 prescrevia para os edifícios construídos no alinhamento de vias públicas as seguintes especificações de altura: no mínimo de cinco metros; no máximo de duas vezes a largura da rua, quando esta for menor do que nove metros (dois ou três andares); de duas vezes e meia, quando a largura for inferior a nove metros (cinco a sete andares); de três vezes, quando a largura for de mais de 12 metros (mais de nove andares). O artigo seguinte, inspirado no *Building Code* de Nova York, abria a possibilidade de se aumentar a altura dos edifícios, cedendo-se um recuo à via

Figura IV.5
Determinação de alturas idealizada
por Prestes Maia.
(PRESTES MAIA, 1930)

publica, equivalente as medidas de largura de rua das quais tratava o artigo anterior.

A Lei n. 2.611, de 1923, determinava as regras para arruamento e para o traçado das vias principais (18 a 25 metros), secundárias (12 a 18 metros) e locais (exclusivamente residenciais, de oito a 12 metros), defendendo, também, a elaboração de um plano global para a cidade.

A Lei 3.427, de 1929, primeiro código de obras que, analogamente às primeiras prescrições de zoneamento alemão, estabelecia zonas e limites de alturas, definia quatro zonas na cidade de São Paulo (central, urbana, suburbana e rural), assumindo em relação a alturas as mesmas prescrições da Lei n. 2.332/20 para a zona central, permitindo aumento de altura, desde que os prédios fossem recuados em ruas menores de 15 metros. Para o restante da cidade, a relação era de uma vez e meia para qualquer largura de rua, facultando-se o mesmo aumento de altura mediante recuo.

Além da legislação municipal, o Decreto federal n. 5.481, de 1928, dispunha sobre a alienação parcial dos edifícios com mais de cinco andares, com normas que regulamentavam a co-propriedade por apartamentos (condomínios). A construção de edifícios de apartamentos em condomínios vai se disseminar nos anos 40, com a legislação do inquilinato, que congela aluguéis e desestimula a produção de apartamentos para locação.

Essa legislação vai se transformar mais tarde sob a influência dos congressos internacionais de arquitetura e urbanismo, que eram uma importante forma de disseminação de idéias. O III Congresso Pan-Americano de Arquitetos, realizado em 1927, em Buenos Aires, foi o mais significativo para o período de verticalização em análise.

Várias delegações de países americanos, inclusive as representações das Escolas de Engenharia e Belas Artes compareceram ao evento. Da delegação brasileira participaram Nestor de Figueiredo, "prestigiosa individualidade da Escola de Belas Artes do Rio", e o presidente da delegação, Christiano Stockler das Neves, diretor do curso de arquitetura da Escola de Engenharia do Mackenzie, que junto com Ramos de Azevedo recebeu um prêmio de honra do congresso (Rev. de Engenharia, set., 1927).

Entre os temas discutidos no III Congresso, interessa ressaltar o que tratou da renovação das leis e regulamentações, de acordo com os adiantamentos técnicos e as exigências da arquitetura na época. Constatava-se, então, que quase todos os países da América tinham legislação incompatível com as exigências higiênicas das cidades e com os métodos modernos da construção, diante do que se recomendava que todas as sociedades e agrupamentos de arquitetos, por todos os meios ao seu alcance, e como uma das principais finalidades da existência, aconselhassem aos poderes públicos a renovação imediata da legislação vigente ou a sanção progressiva de leis e regulamentos em concordância com o desenvolvimento técnico e as exigências de arquitetura da época.

Cabe também destacar o tema referente ao urbanismo em suas relações com a arquitetura. Em face da rapidez do crescimento das cidades e da série de problemas que dele decorrem, o congresso recomendava a intensificação de cursos de urbanismo nas escolas de arquitetura; a difusão ao povo, pelos arquitetos, da urgência dos estudos urbanos; a disseminação de concursos ou formação de comissões de arquitetos para elaboração do plano regulador ou de extensão da cidade; a instituição de comissão de urbanismo, integrada por arquitetos, para fazer cumprir o plano regulador; e, ainda, que as autoridades nacionais ou locais ditassem, como medida de emergência, em caso de não haver plano regulador, disposições para limitar a densidade exagerada de edificação, tendo em vista a capacidade de circulação das vias existentes e a necessidade de que os problemas urbanos não fossem mais agravados.

Os demais temas abordavam questões do ensino da arquitetura, problemas de regulamentação da profissão, parques escolares, casas rurais e contratos, destacando-se as recomendações referentes ao fomento a edificações para casas econômicas, que consistiam na formação de comissões oficiais de casas baratas, com objetivos de reformular a legislação, obter créditos e organizar conferências internacionais sobre habitações econômicas.

Dentro desses parâmetros, resta analisar a identidade da cidade no período.

A IDENTIDADE DE SÃO PAULO E A VERTICALIZAÇÃO

A fisionomia e as características da cidade mostravam que São Paulo “não era uma cidade nem de negros, nem de brancos e nem de mestiços; tampouco de estrangeiros ou de brasileiros, nem americana, européia ou 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 já não tinha mais passado” (SEVCENKO, 1992, p.31).

O edifício Martinelli ilustrava bem toda essa ambigüidade da cidade, no desenho de suas mansardas e no salão Paris, ambos de estilo europeu, e na altura tipicamente americana (Figuras IV 8 e IV 9).

Em 1920, a imprensa refletia um cotidiano efervescente na cidade, apontando-a como uma das grandes metrópoles do mundo, com ritmo prodigioso de crescimento (Figura IV 7) e potencial de desenvolvimento maior do que o Rio de Janeiro e Buenos Aires. Essa imagem denota tanto o início de uma tomada de consciência de identidade da cidade, quanto de manifestação de um destino inexorável (SEVCENKO, *idem*).

Observadores estrangeiros buscavam aqui semelhanças com cidades americanas e européias. Mas a identidade paulistana parecia se forjar num processo de desligamento do velho mundo europeu. “O Mundo Novo, representado por S.Paulo, onde o primeiro branco se fundira com um índio, depois os

Figura IV 6
Prédios “modernos” da Praça da Sé,
final dos anos 20.
(COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA
CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)

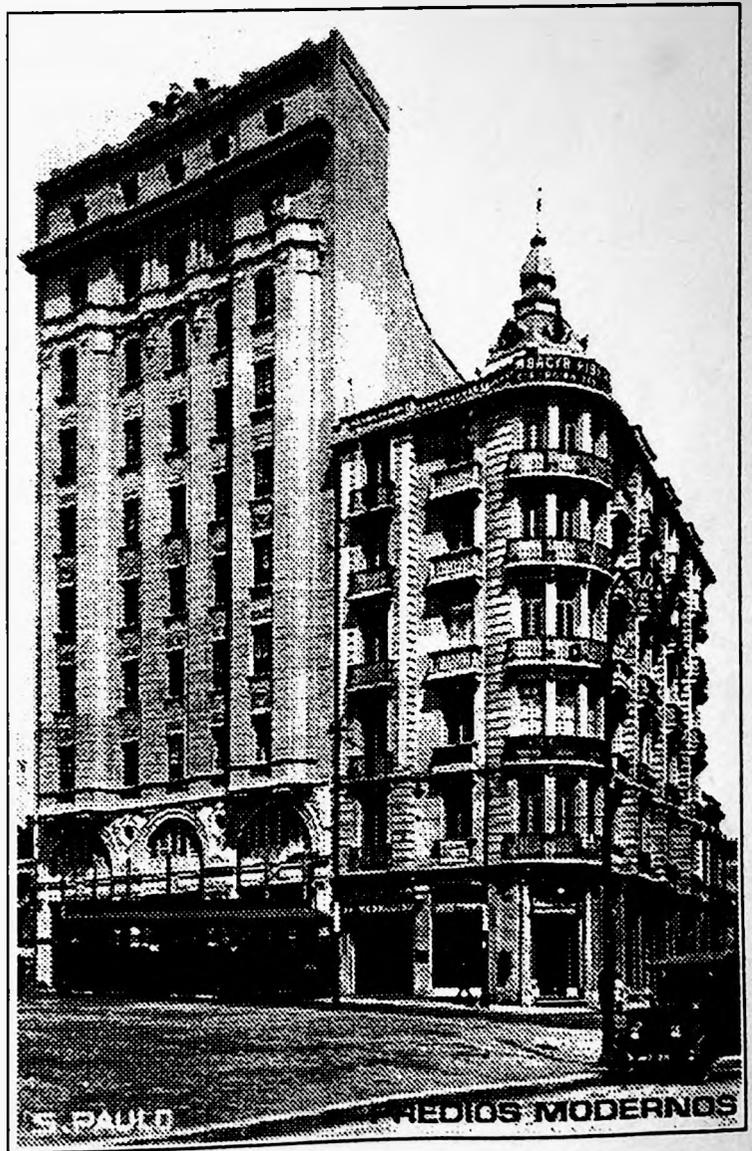




Figura IV.7
Primeira página de jornal, onde a metrópole é associada aos grandes arranha-céus, num desenho ao estilo de Fritz Lang.
(JORNAL O ESTADO DE S. PAULO, 20/01/1935)

descendentes deste se cruzaram com os negros, e agora as novas gerações se consorciam com os fugitivos da Europa convulsionada, é a nova terra da promessa, onde se vão erguer as torres sólidas das novas arquiteturas da sociedade futura, a Babel invertida, a Babel que une e, portanto, leva ao clímax a conservação da missão mística que a sua antecessora frustrara” (SEVCENKO, idem, p.38).

A essa imagem agregadora multirracial a realidade sobrepunha uma oposta, de exclusão: das massas urbanas que lutavam para se adaptar à vida da metrópole, a novas formas, novas tecnologias, novos padrões de vida impostos por pressão internacional. O ambiente refletia muito mais o caos do que efetivamente uma nova ordem urbana, fazendo a capital paulista expressar de qualquer forma, um novo ritmo e estilo de desenvolvimento na entrada dos anos 20. Com exceção da área central e dos bairros mais nobres, a cidade apresentava o aspecto “de aldeia de garimpeiro do faroeste americano” (SEVCENKO, idem, p.109)

A Lei 2.332, de 1920, que previa alturas mínimas de quatro andares na área central, agravou os problemas de centralização dos serviços e de congestionamento de tráfego. Seu efeito cenográfico de conjunto, porém, era de notável eficácia plástica.

A identidade da cidade era ainda discutida em outras versões. Antes da guerra, aos olhos do francês Georges Clemenceau, São Paulo era francesa. O bairro do Bexiga lembrava as cidades italianas para o escritor Paul Adam, enquanto o centro se pareceria com Londres, opinião compartilhada por Blaise Cendrars. O perfil diversificado contava, de fato, com a predominante presença dos italianos, principalmente pedreiros e mestres na construção civil, além de alemães, espanhóis e portugueses (SEVCENKO, id.ibdem).

A São Paulo caipira também integrava a identidade paulistana. A imagem européia da cidade era uma visão parcial dos fotógrafos que retratavam o progresso, deixando de fora a volumetria geral, marcadamente provinciana até o começo do século XX (MACHADO, 1992).

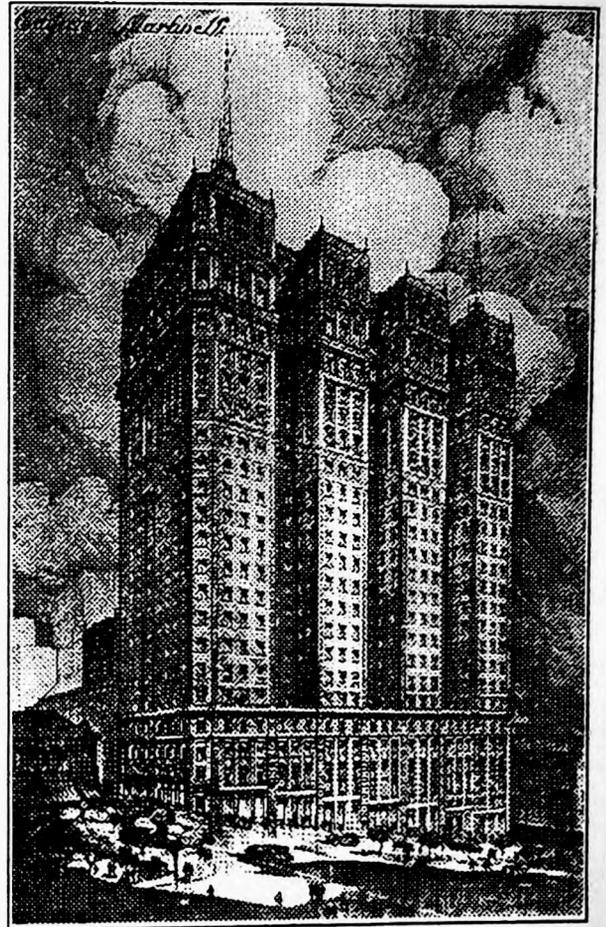


Figura IV.8
Edifício Martinelli, por um
desenhista francês.
(ARQUIVO PARTICULAR ITALO MARTINELLI)

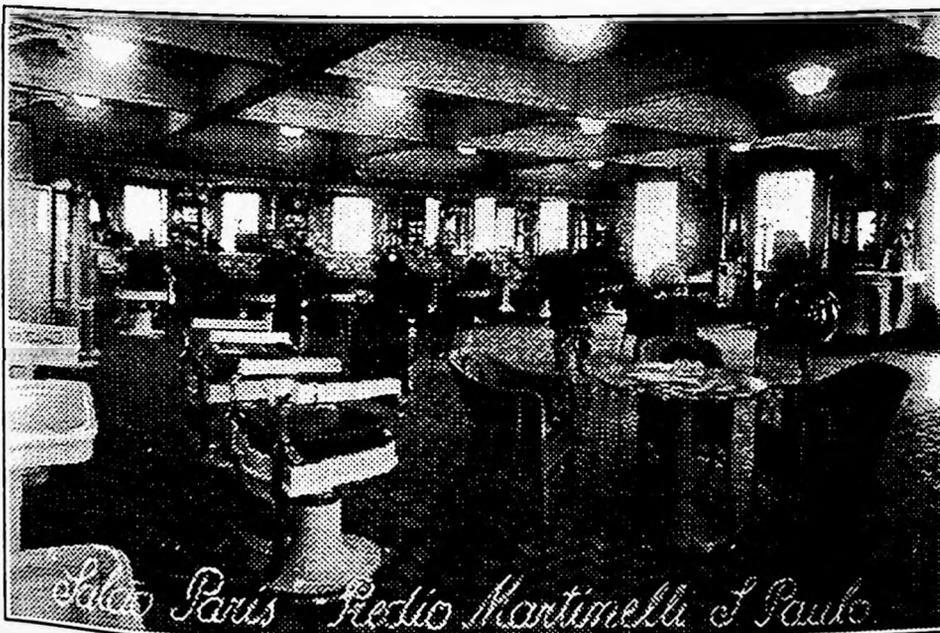


Figura IV.9
Luxe do Salão Paris.
(ARQUIVO PARTICULAR ITALO MARTINELLI)

O ecletismo arquitetônico (Figura IV 11) era confirmado por expressões de Monteiro Lobato, “Carnaval Arquitetônico”, e de Alcântara Machado, “São Paulo tem todos os estilos possíveis e impossíveis”. O desastre estético urbano advinha do fato de os governantes se preocuparem em derrubar para construir maior e mais bonito, “porém esse bonito era sempre importado” (SEVCENKO, id. ibidem).

O neoclássico confundia-se com o ecletismo, passando a comandar a ordenação fisionômica da cidade, mas “não o estilo neoclássico bem comportado da missão francesa, ...mas o estilo despolitizado do ecletismo praticado pelos arquitetos e pelos mestres de obras italianos, que tudo aceitavam e tudo impingiam, por estarem abaixo da linha do Equador, onde tudo era possível” (LE MOS, 1992, p.87). O ecletismo vinculava-se à idéia de progresso, como se a obediência a um único estilo fosse atraso de outras épocas.

Benevolo (1976) afirma que os próprios europeus reconhecem que não existiu um estilo neoclássico verdadeiro, o qual esteve impregnado de ecletismo já que se tratava de um revival do clássico retomando formas passadas, como o neogótico e o art decô.

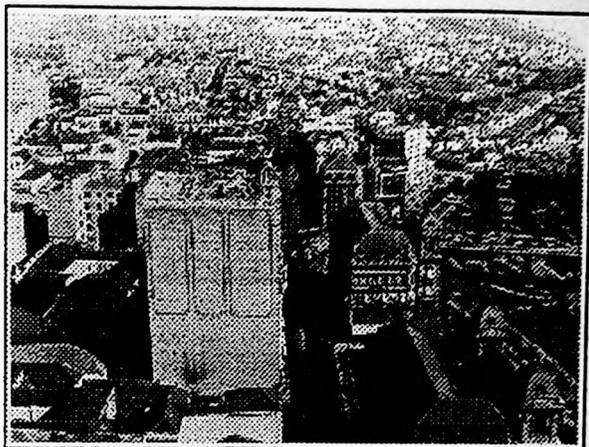


Figura IV 10
Foto do alto do Martinelli em construção, vendo o sul da cidade, cerca de 1926-27. Em primeiro plano o Edifício Sampaio Moreira e a Rua Líbero Badaró. À direita o Palacete Riachuelo, atrás do anúncio da Antártica.
(ARQUIVO PARTICULAR ITALO MARTINELLI)

Figura IV 11
Líbero Badaró e Praça do Patriarca: mistura de estilos.
(PRESTES MAIA, 1930)





Figura IV 12
São Paulo, anos 20. Lugar
onde hoje se situa o
Edifício Triângulo.
(PRESTES MALA, 1930)

A renovação no gosto e na intenção de modernização da vida urbana não tinha rebatimento na indústria local. O mesmo ocorria com a mão-de-obra, os materiais, principalmente os de acabamento que eram importados: "...desde tijolos e telhas - apesar de São Paulo ter sido anteriormente conhecida por suas olarias - a vidros planos, decorados e lapidados, chapas de zinco e cobre, pinho de riga, cimento, ferragens, grades e gradis, colunas, ladrilhos, louças etc." (MACHADO, 1992, p.71).

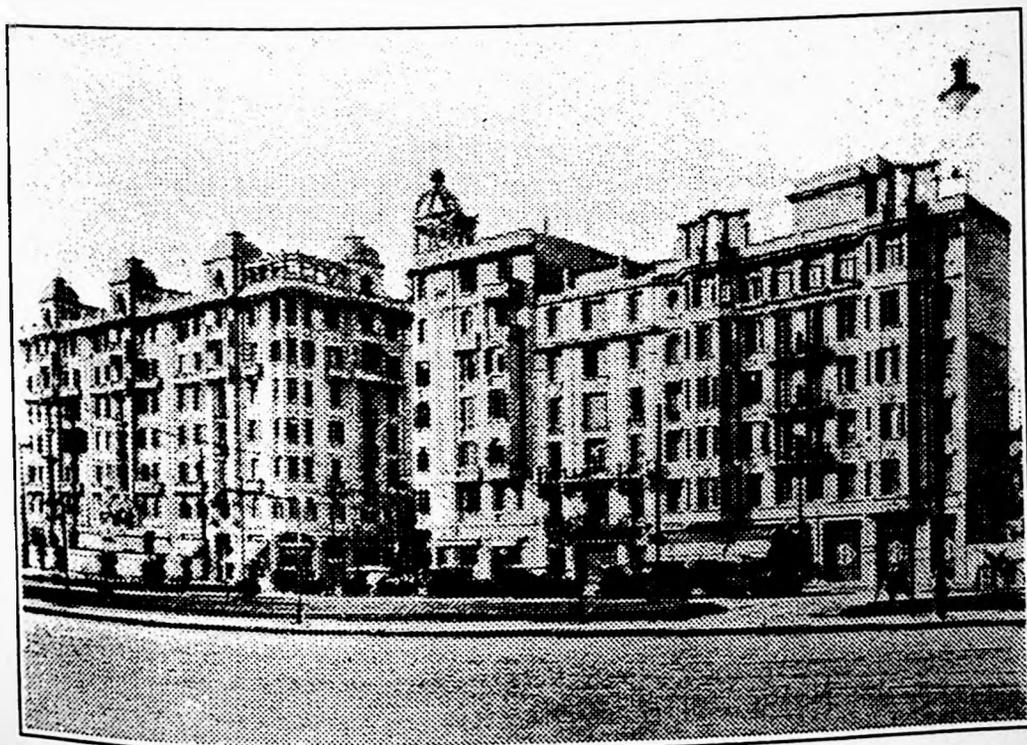


Figura IV 13
Verticalização dos anos 20
na Praça Júlio Mesquita.
(PRESTES MALA, 1930)

As idéias de fora disseminavam-se também no plano cultural, com a chegada do cinema sonoro, no final do anos 20. Predominavam as produções de Hollywood, centro da indústria cinematográfica depois da I Guerra, e as produções alemãs. Os filmes alemães transmittiam um sentimento ambíguo de fascinação e aversão pelas metrópoles.

Fritz Lang, filho de um urbanista de Viena, autor de clássicos como *Metrópolis*, apresenta em suas obras a cidade vertical, dos arranha-céus, e a cidade subterrânea, das fábricas e moradias dos trabalhadores. São também clássicos desse período as *Sinfonias das Metrôpoles*. Londres, Nova York, São Paulo e até Moscou são representadas na filmografia da época. A cidade ou a metrópole aparece em arranha-céus apinhados, como em *Flash Gordon*, *Superman* e *King Kong* (SUTCLIFFE, 1992).

Os americanos têm a supremacia cinematográfica, definitivamente estabelecida quando os próprios alemães se transferem para Hollywood, no final dos anos 20. A custosa introdução do som nos filmes vincula o cinema ao capital financeiro. As produções resultantes transformam-se em importante instrumento de disseminação ideológica para diversos segmentos sociais.

A influência dos Estados Unidos, disseminada pelo cinema e pela entrada do capital americano, manifesta-se também no uso de automóveis na cidade, claramente identificado com o progresso. Dentro desse quadro se origina a verticalização em São Paulo.

4

A VERTICALIZAÇÃO EM SÃO PAULO

A verticalização é entendida como o resultado da multiplicação do solo urbano possibilitada pelo elevador. Souza (1989), ampliando o conceito, diz que a verticalização é a resultante, no espaço produzido, de uma estratégia de valorização entre múltiplas frações do capital, do fundiário ao financeiro, do imobiliário ao estritamente produtivo. Essa estratégia, para o autor, define política e não tecnicamente

os limites da multiplicação do solo, como atestam inúmeras propostas de alteração dos coeficientes de aproveitamento.

A vinculação da elite paulistana com a cultura européia transforma parte do panorama urbano. Já nos anos 10, a altura mínima exigida no centro era de três ou quatro pavimentos para as novas construções (Figura IV 14), estimulando o adensamento. Por outro lado, a análise do mapa Sara Brasil, de 1930, aponta o crescimento considerável de novos loteamentos na cidade, indicando intensa atividade especulativa, uma vez que nem a ampliação dos serviços urbanos, nem a expansão da área construída acompanhavam o crescimento da cidade.

Assinala-se como marco de verticalização em São Paulo a Casa Médici, de 1912, localizada na esquina da rua Líbero Badaró com a ladeira Dr. Falcão Filho (Figura IV 15). Era o primeiro edifício de escritório e o primeiro com estrutura de concreto armado, calculada e executada para permitir vários pavimentos, como confirmou em entrevista Christiano Stockler das Neves, do Escritório de Arquitetura Samuel das Neves, responsável pelo projeto. Segundo sua descrição, o edifício, devido ao desnível existente entre as ruas, possuía térreo mais cinco pavimentos voltados para a rua Líbero Badaró e mais três pavimentos inferiores voltados para a rua Dr. Falcão, totalizando nove andares voltados para essa última via.



Figura IV 14
São Paulo, anos 20, Rua São Bento.
Exigência de altura mínima de três pavimentos.
(PRESTES MALA, 1930)

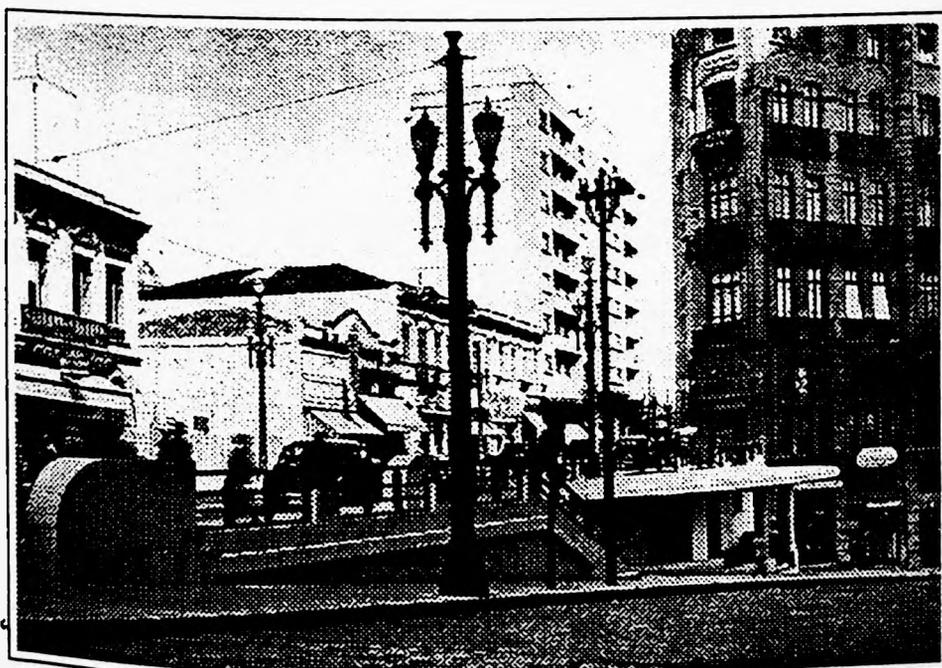


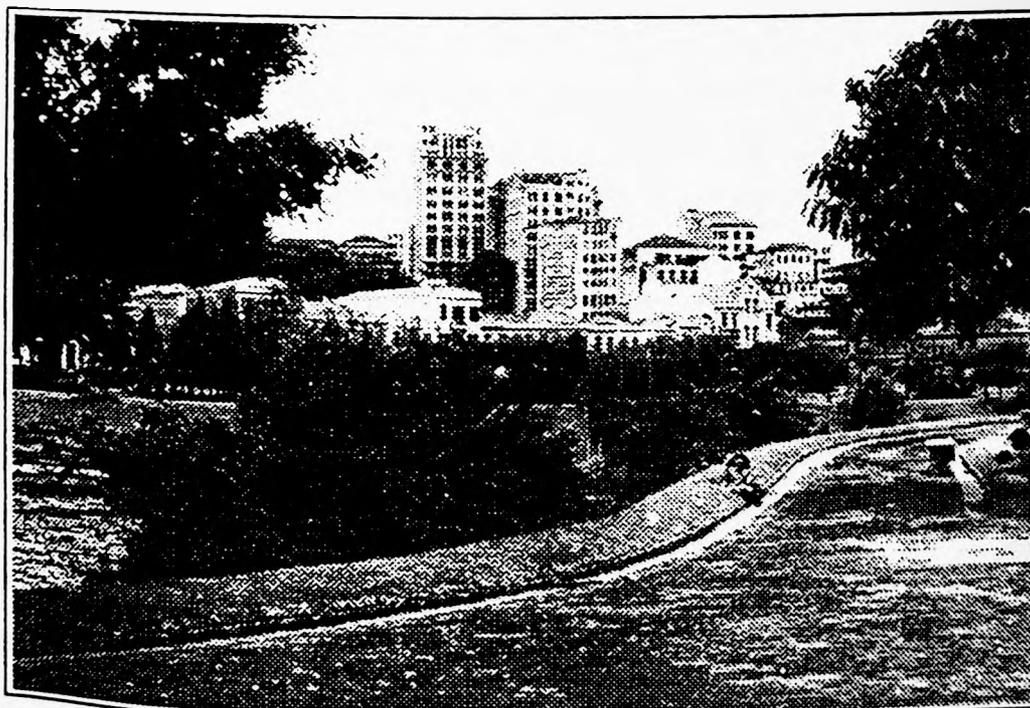
Figura IV 15
Três momentos paulistanos na Rua Líbero Badaró com a Ladeira Dr. Falcão: à esquerda, sobrados do começo do século; à direita, o primeiro arranha-céu, de 1912, com estrutura de concreto; no centro, edifício moderno.
(REVISTA POLITÉCNICA, ABRIL/JUNHO DE 1939)

O edifício Guinle, de oito andares, na rua Direita, tem construção datada de 1913, com estrutura de concreto armado. Foi projetado pelo engenheiro Hyppolyto Pujol Jr., diretor do Gabinete de Resistência dos Materiais da Escola Politécnica de S. Paulo, que deu origem, depois de reorganizado, ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas - IPT. O edifício do London and River Plate Bank, com 11 andares, localizado na rua Quinze de Novembro, é o terceiro exemplo pioneiro na utilização de estruturas de concreto.

A adoção do concreto armado para as estruturas das edificações no Brasil é explicada por problemas de ordem econômica, apesar de sua considerável qualificação técnica, referentes a conflitos de interesses entre empresas produtoras de componentes estruturais de aço e o oligopólio do cimento, de grande articulação política. Além disso, havia necessidade de grandes investimentos na produção de aço, num país de mão-de-obra abundante e barata (FICHER, 1994).

A verticalização em São Paulo, ao contrário do que ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, começa com uso terciário na área central. "Quanto mais severa foi a concorrência no processo de tomada de posse dessa área (central) e mesmo quando a concentração já limitou ou suprimiu essa concorrência, mais o desejo de ter sua placa ou seu escritório no centro levou à valorização dos terrenos

Figura IV 16
Final dos anos 20. O centro
entrevisto do Parque D. Pedro II.
(PRESTES MAIA, 1930)



no coração da cidade. A densidade de construções é então considerável e a cidade cresce em altura: são os arranha-céus” (GEORGE, 1952).

No Rio de Janeiro os edifícios altos surgiram no trecho da avenida Central, depois chamado Cinelândia. O primeiro, de 10 pavimentos, construído em 1925, era um arranha-céu de uso residencial com o cinema Capitólio em baixo. Entre 1904 e 1910, havia edifícios com estrutura metálica de até oito andares na avenida Central. Em 1920, a cidade contava com 33 edificações de seis andares e, em 1933, com 249 edifícios de até seis pavimentos, 85 construções entre sete e nove pavimentos e 37 com mais de 10 andares (VAZ, 1987).

Os autores que descrevem a verticalização no Rio de Janeiro¹⁹ associam o fenômeno à implantação de planos urbanísticos. O programa de renovação urbana de Pereira Passos, implantado entre 1903 e 1906, altera a feição da área central através do alargamento e abertura de novas avenidas. Isso cria condições para o maior aproveitamento dos terrenos. A abertura da avenida Central nessa época estimula o aparecimento de prédios de escritórios e de uso comercial, como a sede do Jornal do Comércio e o edifício Guinle, com seis pavimentos e estrutura de alvenaria e ferro.

Além dos edifícios comerciais, aparecem nessa época no Rio os hotéis necessários a uma capital de país, tais como o Hotel Avenida, de seis andares, e o Palace, de oito. O edifício Lafont, do início da década de 1910, inicia a verticalização residencial. Nesse período, porém, o Rio de Janeiro caracterizava-se pelas construções com predominância horizontal. Só na década seguinte, firma-se o processo de verticalização, tendo como marcos os edifícios de uso misto construídos entre 1925 e 1928, por Francisco Senador, na Praça Floriano Peixoto, ao sul da avenida Central (posteriormente Rio Branco). São eles: o Cinema Capitólio de 10 andares, o Cinema Rex e Cinema Metropolitano, todos com estrutura de concreto e com 15 andares. O edifício sede do jornal A Noite, de Joseph Gire e Elisiário Bahiana, com 22 andares, construído em 1928, era então o mais alto do mundo com estrutura de concreto. Nesse ano, o Plano Agache adapta a cidade para mais um período de verticalização, desta vez introduzindo normativas de zoneamento.

¹⁹ Ver Vaz (1987) e Ficher (1994)

Em São Paulo, antes de 1920, constituíam exceções os prédios de mais de três ou quatro pavimentos. O processo de verticalização, e não ocorrências pontuais, começa a partir dos anos 20 (Gráficos IV 1 e IV 2).

GRÁFICO IV 1

NÚMERO DE PRÉDIOS NOVOS

*Município de São Paulo
1910/29*

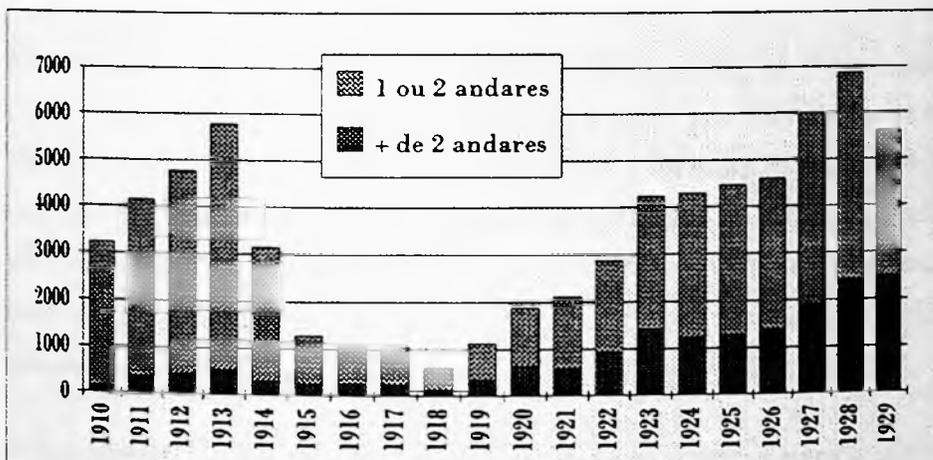
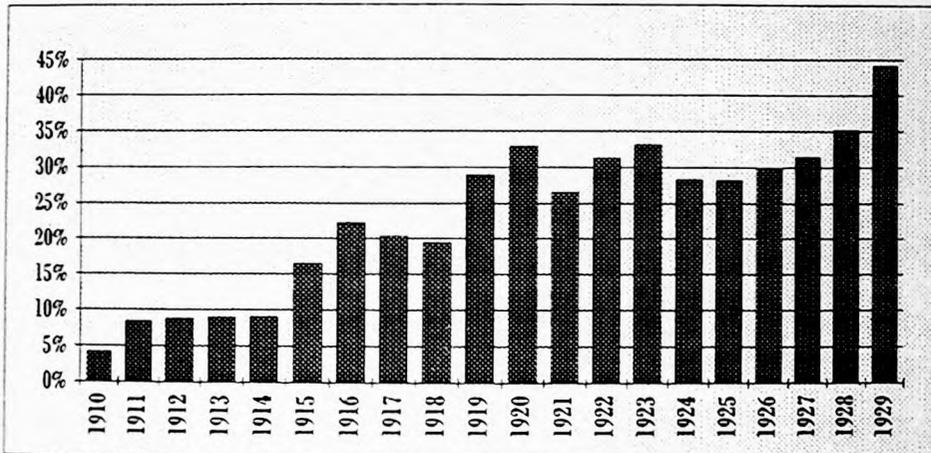


GRÁFICO IV 2

ÍNDICE DE VERTICALIZAÇÃO. RELAÇÃO DE PRÉDIOS NOVOS DE MAIS DE DOIS ANDARES COM O TOTAL DE PRÉDIOS NOVOS

Município de São Paulo



Efetivamente, eram poucos os edifícios altos na cidade, como mostra o desenho de Le Corbusier em sua passagem por São Paulo, em 1929 (Figura IV 17, pág. seguinte). Em 1926, um relatório do Prefeito Pires do Rio à Câmara de vereadores indicava os edifícios mais altos existentes na cidade de São Paulo. A listagem original, apresentada a seguir, foi complementada por pesquisa de campo que identificou o endereço dos edifícios, então chamados de palacetes.

O engenheiro Christiano Stockler das Neves reivindica para o edifício Sampaio Moreira, construído em 1924, o título de primeiro arranha-céu de São Paulo (Figura IV 19, pág. 143). No entanto, foi inegavelmente o edifício Martinelli que transmitiu com mais eloquência as novas possibilidades de crescimento vertical (Figura IV 18, pág. 142).

O edifício Sampaio Moreira teve o mérito de utilizar a estrutura de concreto armado para uma altura acima da usual na época, de 14 pavimentos, fato que incentivou o uso desse sistema construtivo para grandes estruturas. Os primeiros edifícios com estrutura de concreto, utilizada a partir dos anos 10, como visto, não ultrapassavam 11 pavimentos.

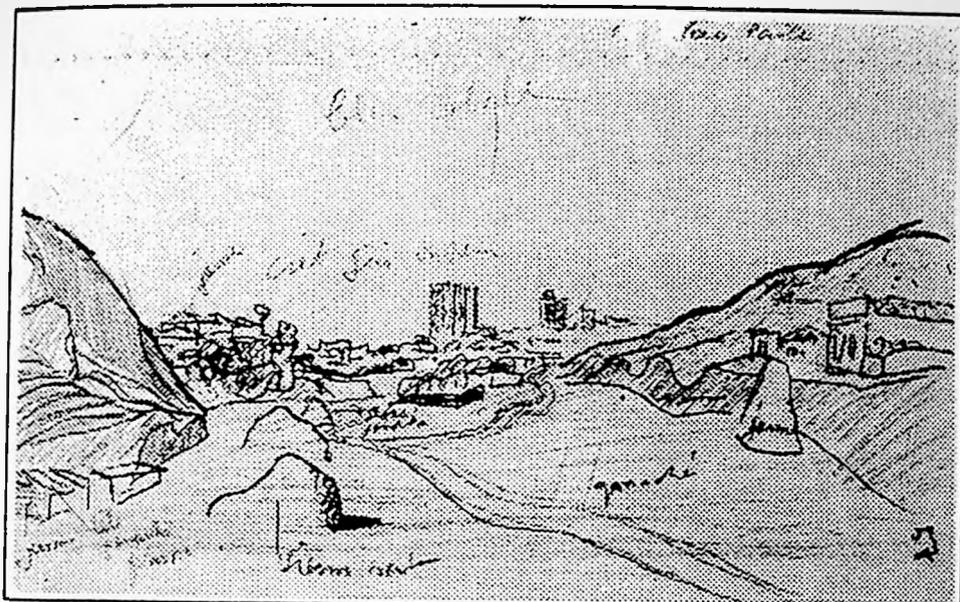


Figura IV.17
Desenho de Le Corbusier quando de sua passagem por São Paulo, em 1929. Note-se a silhueta do Martinelli e de outros arranha-céus (BESSET, 1981)

Figura IV.18
Vista aérea de São Paulo, no início dos anos 30, vê-se o Edifício Saldanha Marinho, então em construção, e a Secretaria da Viação na Rua Riachuelo com a Avenida Brigadeiro Luiz Antonio. Do lado esquerdo a verticalização do triângulo central e, no centro, a importância do Edifício Martinelli. (ARQUIVO PARTICULAR ITALO MARTINELLI)



São Paulo Vista Parcial

Os grandes acontecimentos de S. Paulo

M O
 O ANUNCIO
 DO
 MELHOR ANO
 DO
 PAIS EM FICAR A
 CONSTRUÇÃO
 NA
 ADE. CAPITUL. INDUSTRIAL
 DA AMERICA DO SUL.
 NA MELHOR
 CIA DE SEDA

"MOUSSELINE"

Antes demonstramos a realidade que
 temos em nossa cidade, pois, a despeito
 desta propaganda não seria justificada
 se não fossemos a cidade de que a qual
 idade de "MOUSSELINE" a mais
 sempre PREFERIDA, portanto, quer a
 qualidade que faz, quer sempre, POR
 A propaganda de moda.



Seu
 JTC

Com primeira está nel-
 lidade as unidades de
 edifício de 14 anda-
 res, em construção,
 é um Livro de
 N. publicado por voto
 de Honra de Chã,
 Thome Martinelli, em
 nome de Engenharia,
 Nest. Engenharia, etc.



AVISO

Como a "MOUSSELINE" é procurada por todos, as concessionárias devem reconhecer que não existem no exterior outras de
 outra qualidade, como sendo "MOUSSELINE". Assim, qualquer é nome de marca para que tenha sempre a qualidade de
 ser a marca de moda, para FAZEMOS DO QUALIDADE "MOUSSELINE". PREVENINDO AS CONCESSIONARIAS QUE NÃO DEVEM USAR
 de qualquer que, quando a marca e a palavra "MOUSSELINE" devidamente registrada, e, assim, com isso a pagar de lá, sendo tal a qual-
 quer que infringir a marca marca.

Para maior segurança de todos a todo dia sempre disponibilizar, incluindo ao público que se quiser "MOUSSELINE" sempre sempre
 sendo SÃO GARANTIDAS PELO FABRICANTE.

S. PAULO

- Magasin Doreo
- Casa Serrão
- Casa Pires
- A. Pignatelli
- Ar. San Espirito
- Ar. Monte D'Alcoba
- Casa dos Meios

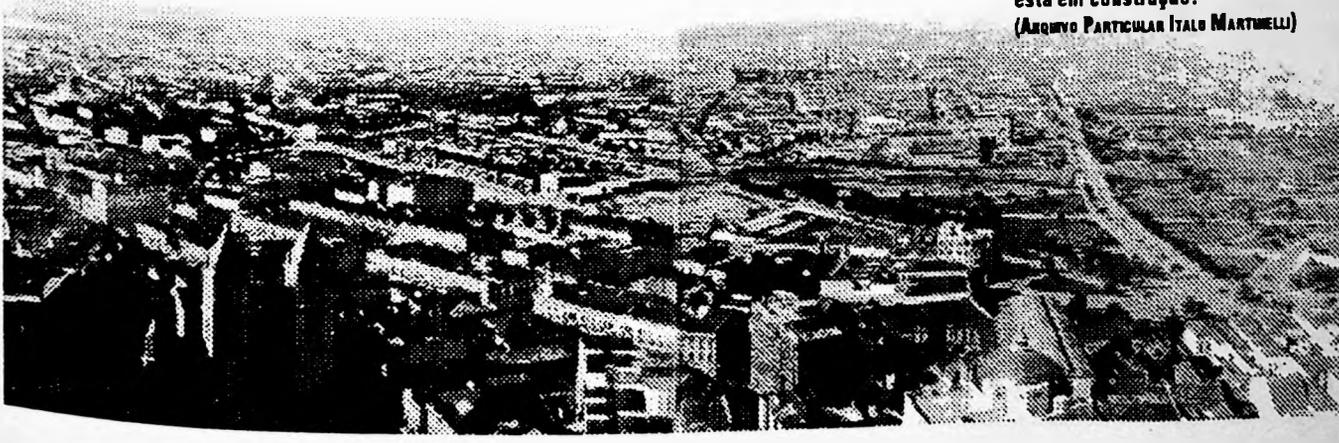
INTERIOR

- Ar. San Espirito
- Ar. Monte D'Alcoba
- Casa dos Meios
- Ar. San Espirito
- Ar. Monte D'Alcoba
- Casa dos Meios

COMPANHIA CALÇADO CLARE
INDUSTRIA DE MEIAS -- MERCERISACAO E TINTURARIA -- D. SCHWERY
 Rua João Antonio da Oliveira, 50 - Mooca - S. PAULO

Figura IV 19
 Propaganda de meias mousseline do
 Dr. Schwery, associando a melhor
 meia ao maior anúncio e ao maior
 edifício em construção na América
 do Sul: o Sampaio Moreira.
 (JORNAL O ESTADO DE S. PAULO,
 12/10/1924)

Figura IV 20
 Do alto do Edifício Martinelli, por
 volta de 1926, nota-se a balza
 verticalização ao leste de São
 Paulo. No centro da foto, vê-se um
 prédio em construção na Rua 25 de
 Março; à esquerda, o edifício da
 Rua Carlos de Souza Nazeré, de
 Rizkallah Jorge; à direita, o
 Palacete Schwery, no Parque D.
 Pedro I. O Palácio das Indústrias
 está em construção.
 (ARQUIVO PARTICULAR ITALO MARTINELLI)



RELAÇÃO DE EDIFÍCIOS

São Paulo/1926

Ruas	Palacetes	Alturas
Av. São João, 239	A. Caldeira	25,0
Pça. Patriarca	Fretin	27,0
Pça. Patriarca	Mappin	28,0
Pça. da Sé, 96	S. Paulo Jornal	28,0
São Bento, 290	Crespi	29,0
Xavier de Toledo, 9	Light	29,4
Dr. Abranches com Sebastião Pereira	Dr. Orencio Vidigal	29,3
Alvares Penteado	Comércio e Indústria	30,0
Pça. Patriarca, 78	Condessa Penteado	30,0
XV de Novembro, 336	Banco Comercial	30,0
Benjamin Constant, 61	Bandeirantes	31,5
Av. São João, 324/239	Guilhermina Ferreira	32,0
Xavier de Toledo, 71	Aranha	32,0
Largo Riachuelo com rua do Ouvidor	Palacete Riachuelo Souza Queiroz	32/30,0
Líbero Badaró, 488	D. Stella Penteado	34,0
Alvares Penteado, 112	Banco do Brasil	34,8
B. Itapetininga, 120	Guatapará	36,0
Líbero Badaró, 282	Caio Prado	36,0
B. Itapetininga, 50	Alves Lima	36,2
Boa Vista, 116	Palmares	36,5
Boa Vista, 236/245	Ramos de Azevedo	36,5
Pça. da Sé, 158	Equitativa	37,5
Pça. da Sé (demolido)	Santa Helena	38,0
Pça. Ramos Azevedo, 254	Hotel Esplanada	38,0
Pça. da Sé com B. de Paranapiacaba, 25		38,5
Líbero Badaró	Sampaio Moreira	50,0
Boa Vista, 103-113	Mecânica e Import.	54,0
Av. S. João com S. Bento	Martinelli	63,0
Av. S. João com Líbero Badaró	Martinelli	72,5

FONTE: Mensagem do prefeito à Câmara Municipal, em 1926, e pesquisa de campo no Registro de Elevadores.

Obs.: Embora o Martinelli não estivesse concluído, figurava na lista como o mais alto.

Figura IV 21 (abaixo)

Prova de carga no Edifício Martinelli. Vê-se o prefeito Pires do Rio, com a bengala, e Martinelli, de palheta, convencendo a comissão de engenheiros de que o edifício não cairia.

(ARQUIVO PARTICULAR ITALO MARTINELLI)

A verticalização associada ao progresso (Figura IV 22), e estimulada pela legislação fora do triângulo central, levava os engenheiros que queriam superar as limitações a negociar com a municipalidade. O edifício Sampaio Moreira, segundo o engenheiro Stockler das Neves, foi o primeiro a contrariar as disposições, tendo em função disso enfrentado dificuldades para aprovação de seu projeto junto à Prefeitura. Da mesma forma, o Comendador Martinelli teve que convencer uma comissão da Prefeitura



(Figura IV 21) de que seu prédio poderia subir acima dos limites estabelecidos pela legislação.

A Lei 2.322, de 9 de novembro de 1920, estabelecia que a altura máxima para os edifícios não poderia ultrapassar três vezes a largura da rua quando esta fosse maior do que 12 metros. Era o caso do Sampaio Moreira, mas o então Diretor de Obras da Prefeitura, Vitor da Silva Freire, aprovou o projeto, vencido pela insistência do engenheiro. Abriu-se assim um precedente para a aprovação do Martinelli e, mais adiante, para a modificação da legislação.

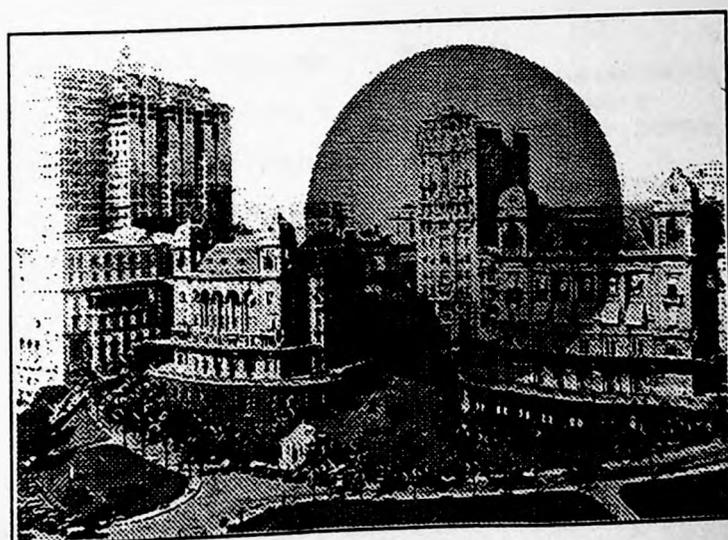
Os coeficientes de aproveitamento dos edifícios, que não eram regulados por lei, eram grandes na época: como as construções alcançavam o alinhamento das ruas e ocupavam os terrenos quase sem recuos ou pátios internos, esse índice era praticamente coincidente com o número de pavimentos, variando de dois a nove andares.

O edifício Sampaio Moreira (Figura IV 23) tem aproximadamente oito mil metros quadrados, construídos numa base de 17 x 40 m, ou seja, 680 m², que redundam num coeficiente de aproveitamento igual a 12. O Martinelli, construído em 1929, com 25 andares, tem 45 mil metros quadrados numa base fundiária de dois mil m², com um coeficiente de aproveitamento aproximado de 22 vezes a área do terreno (SOMEKH, 1976, p.27).

A importância do Martinelli confundia-se com o progresso, na imagem deixada pelo dirigível Hindenburg, o *Zeppelin*, que então passa por São Paulo, vindo do Rio de Janeiro em direção a Buenos Aires (Figura IV24). “Agora, neste instante,



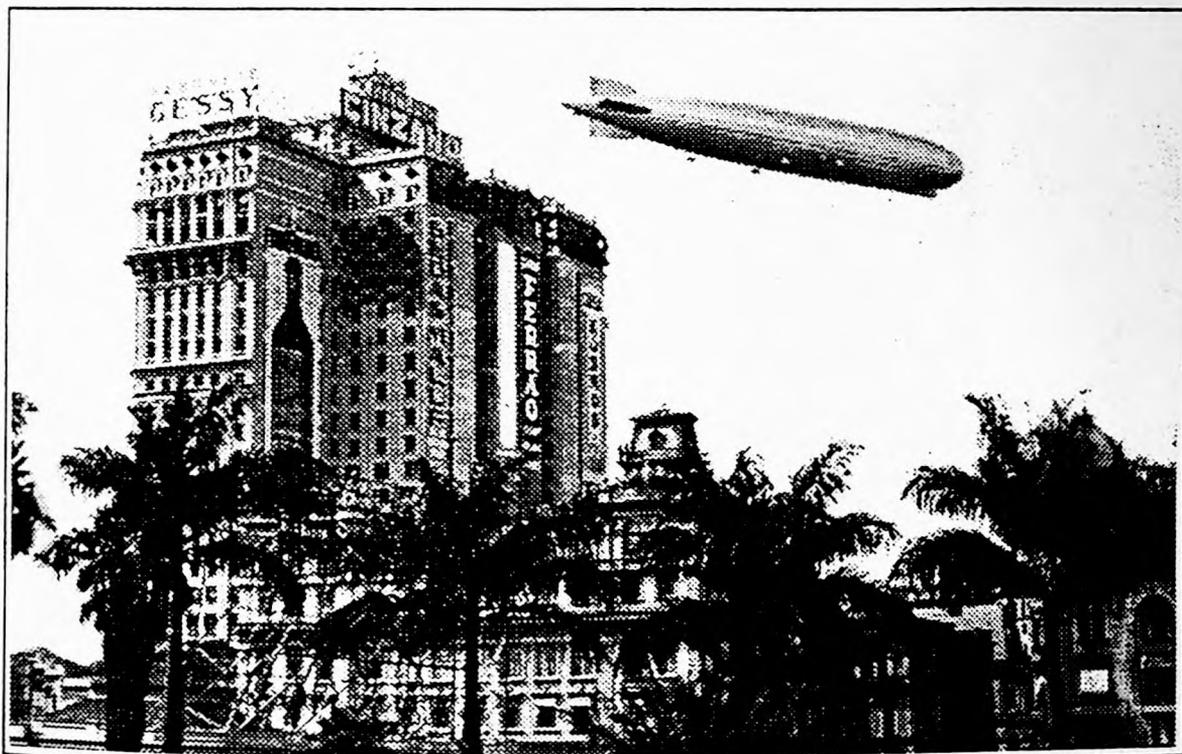
Figura IV 22 (acima)
A Cia. City associou o progresso de São Paulo ao arranha-cén Sampaio Moreira.
(JORNAL O ESTADO DE S. PAULO, 29/01/ 1928)



com uma perfeita noção de mise-en-scene, passa exatamente o aríglve sobre a torre do Martinelli, formando uma espécie de T descontínuo, cujas barras, vertical e horizontal, edifício e objeto voador, separam uns trezentos metros de tarde. A imagem é um tanto futurista e o recurso literário, simultaneamente, reconheço; análoga, entretanto, à identidade mesma de São Paulo, cuja semana de arte moderna de 1922, futurizante, simultaneizante “moderna”, marcou para sempre a retórica. ...O *Zeppelin* avança lentamente e é enorme; estamos em 1928. O assombro dos presentes que me acompanham aumenta à medida que começamos a comparar seu tamanho horizontal com a mole do Martinelli, que, sim, é maior, mas não tanto”.²⁰

FIGURA IV.23 IMAGINA MUSEUM
 No destaque o Edifício Sampaio Moreira, primeiro arranha-céu de São Paulo, depois superado pelo Martinelli, em construção na época, por volta de 1926. Em primeiro plano, edifícios do projeto Bouvard.
 (PRESTES MAIA, 1930)

²⁰ A descrição é de Horácio Costa (in Revista Caramelo, São Paulo, n.5, 1992).



Ramos de Azevedo e o seu escritório dominavam a construção de edifícios públicos e privados, marcando de forma significativa a paisagem paulistana. Dois exemplos merecem destaque: o Palácio do Comércio (Figura IV 25) e um prédio de escritórios de propriedade da Condessa Alvares Penteadó (Figura IV 26), ambos no largo do Tesouro e cujo pedido de aprovação data de 1927, conforme documentação anexa. A influência francesa do prédio de escritórios manifesta-se claramente no desenho do edifício com o telhado com mansardas. Outro detalhe, na planta do edifício (Figura IV 26), apresenta quatro pequenas salas independentes e um banheiro comum a todo andar.

Figura IV.24
 O *Zeppelin*, vindo da capital e indo para Buenos Aires, deixa a população atônita com o futurismo da cena.
 (COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)

O ecletismo que marca a arquitetura dessa época apresentava sinais de esgotamento. Quatro anos após a Semana de Arte Moderna, de 1922, Rino Levi publica um artigo, onde defende a simplicidade e a sinceridade dos elementos decorativos²¹. Para Levi, as velhas formas e os velhos sistemas já haviam tido sua época. Era necessário que o artista criasse algo novo, capaz de obter maior fusão entre estrutura e decoração. Para tanto, o artista precisava ser também um técnico. Além disso, era fundamental estudar os bons exemplos do exterior, resolvendo porém os nossos casos com “alma brasileira”:

“É preciso estudar o que se fez e o que se está fazendo no exterior e resolver os nossos casos sobre estética da cidade com alma brasileira. Pelo nosso clima, pela nossa natureza, e pelos nossos costumes, as nossas cidades devem ter um caráter diferente das da Europa. Creio que a nossa florescente vegetação e todas as nossas inigualáveis belezas naturais podem e devem sugerir aos nossos artistas alguma coisa de original, dando às nossas cidades uma graça de vivacidade e de cores, única no mundo.”²²

Combatendo a monotonia das ruas meramente perpendiculares, o ideário modernista completava-se no discurso de Levi, quando defendia a “estética das cidades” como um novo campo de trabalho para o arquiteto, a exemplo do que acontecia na França, Alemanha e Itália.

Para alguns autores²³, o primeiro edifício moderno em São Paulo é de 1927, na avenida Angélica (Figura IV 27). Projetado pelo arquiteto Julio de Abreu Junior, formado pela Escola de Belas Artes de Paris, o edifício é despojado de ornamentos, tendo suas áreas de serviço voltadas para a rua e os dormitórios para um pátio interno. Note-se o gabarito do prédio seguindo a altura das construções ecléticas, ao lado, na praça Marechal Deodoro.

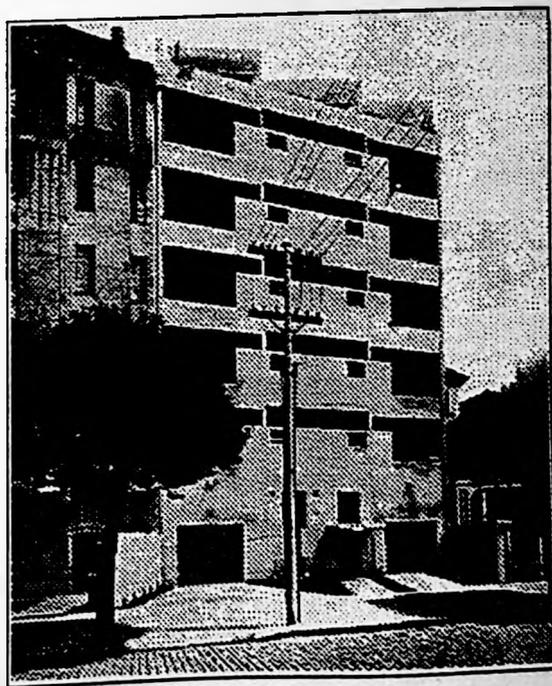
O arranha-céu é aqui considerado como um elemento do processo de verticalização, que rompe com a escala dos edifícios em torno. Nesse período, de 1920 a 1929, eram poucos portanto os arranha-

21 LEVI, Rino, *A arquitetura moderna: a arquitetura e a estética das cidades*, in *Revista Construção Moderna*, fev./jul. de 1926, São Paulo.

Figura IV 27 (abaixo)
Edifício na Avenida Angélica, 1927.
Projeto de Júlio de Abreu Jr.
(XAVIER, LEMOS e CORONA, 1983)

22 *Idem*, página s./n.

23 XAVIER, J.; LEMOS, C; CORONA, E, *Arquitetura Moderna Paulistana*. Pini, São Paulo, 1983



céus, mas já se configuravam numa ameaça. “O arranha-céu, constitui, não há dúvida, um grande pesadelo para o técnico”, afirmava o engenheiro F. Baptista de Oliveira.²⁴ No entanto, através de um bom projeto de urbanismo, era possível superar os problemas apresentados pelo arranha-céu.

“Muita gente combate o arranha-céu. E há os que exclamam com ar de lástima: Que pena! Estragaram a paisagem. Não é tanto. Um conjunto harmonioso de arranha-céus de altura compatível com a largura dos logradouros, urbanisticamente projetados, cujos edifícios estejam convenientemente separados por zonas verdes, garantidas as novas técnicas de boa iluminação e ventilação, oferece ar de grandeza, de imponência, de robustez e empresta à paisagem um aspecto geométrico que não deixa de ter seu belo.”²⁵

A maioria das cidades surgiu sem obedecer a planos. Era portanto necessária uma ocupação mais racional das cidades: “As necessidades da cidade moderna já não admitem a continuação de extravagantes orientações a respeito de sua extensão”.²⁶

A arquitetura dos arranha-céus faz surgir um estilo novo, em que predominam as massas e as linhas verticais. Os ornamentos, que teriam surgido para proteger as paredes da ação de agentes atmosféricos, não se justificam e desaparecem com as grandes alturas. A beleza dos novos edifícios era, no entanto, questionada: “É indiscutível que inúmeros dos últimos monumentais edifícios de Nova York, Chicago e São Francisco apresentam notável beleza arquitetônica, resultante de uma feliz combinação de volumes em níveis diferentes. Infelizmente, como tal arquitetura só pode ser apreciada de longe, os arranha-céus vão envolvendo uns aos outros. Quem mora ou visita Nova York não pode sentir a beleza de edifícios como o Chrysler... Pode-se dizer que a arquitetura a três dimensões, de muitos arranha-céus, está desaparecendo e que somente os edifícios de pequena altura, como a gare da New York Central e a grande biblioteca de Nova York são os únicos cuja estética pode ser apreciada”.²⁷

Em São Paulo, porém, a escala dos problemas era muito menor. A verticalização, na sua origem definida aqui entre 1920 e 1929, já se constituía enquanto processo, mas era ainda incipiente, como

²⁴ GODOY, Armando Augusto, *A Urbs e os seus Problemas*. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 1925. Prefácio do Eng.º F. Baptista de Oliveira, presidente do Comitê Nacional de Urbanismo, pp. 9-10.

²⁵ Idem, p.10.

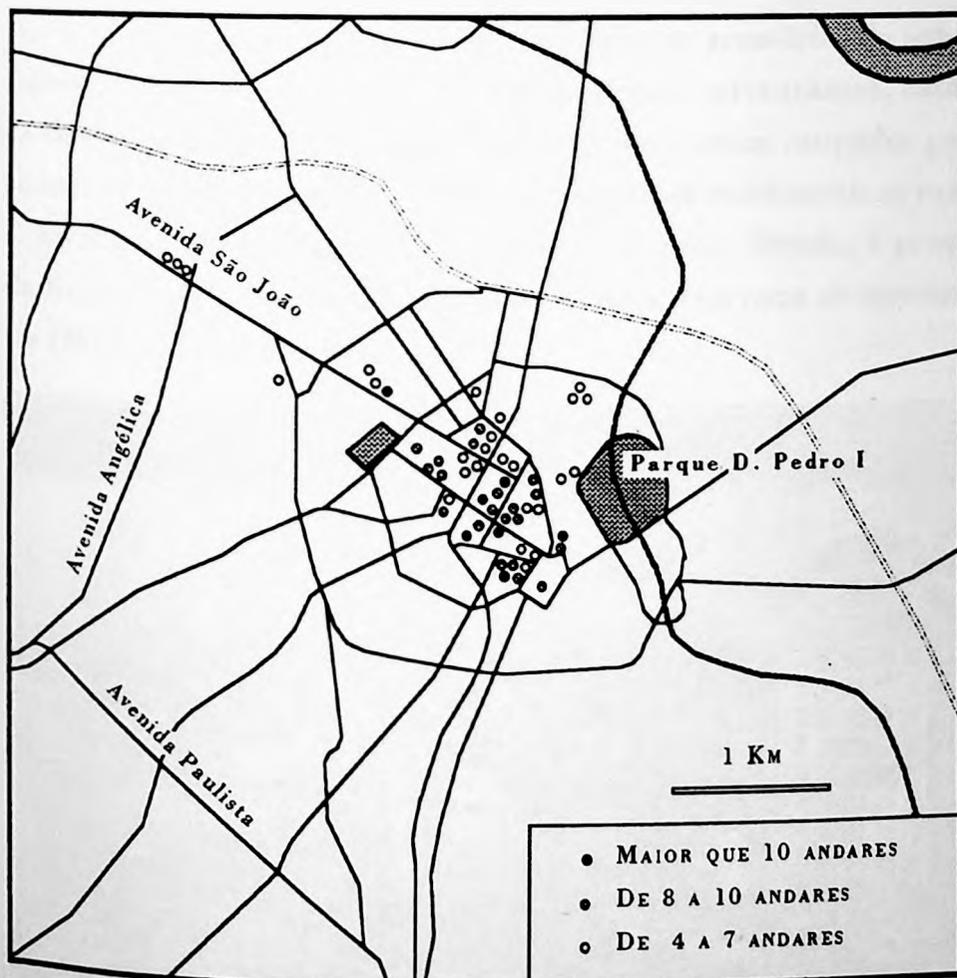
²⁶ Idem, p.15.

²⁷ GODOY, Armando A. de: *A urbs e os seus problemas*. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 1926.

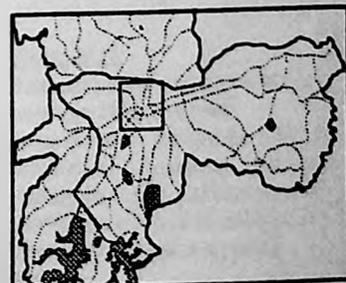
mostra o Mapa IV 1 . No final dos anos 20 começa a expansão do triângulo histórico, ou do núcleo antigo da cidade, em direção ao núcleo novo, área compreendida entre o vale do Anhangabaú e a praça da República. As Figuras IV 28 e IV 29 mostram edifícios na rua Barão de Itapetininga (de escritórios) e na praça Júlio de Mesquita (residenciais). Na Barão de Itapetininga também se encontravam residências e pensões, em pequenos edifícios cujos pisos inferiores tinham usos destinados a consertos de automóveis, venda de acessórios e de bicicletas, lojas e oficinas de costura. Em alguns existiam, nos andares superiores, bilhares, boliches e uns poucos consultórios médicos e de dentistas.

MAPA IV 1

VERTICALIZAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO DE 1920 A 1929



LOCALIZAÇÃO DO MAPA NO MUNICÍPIO



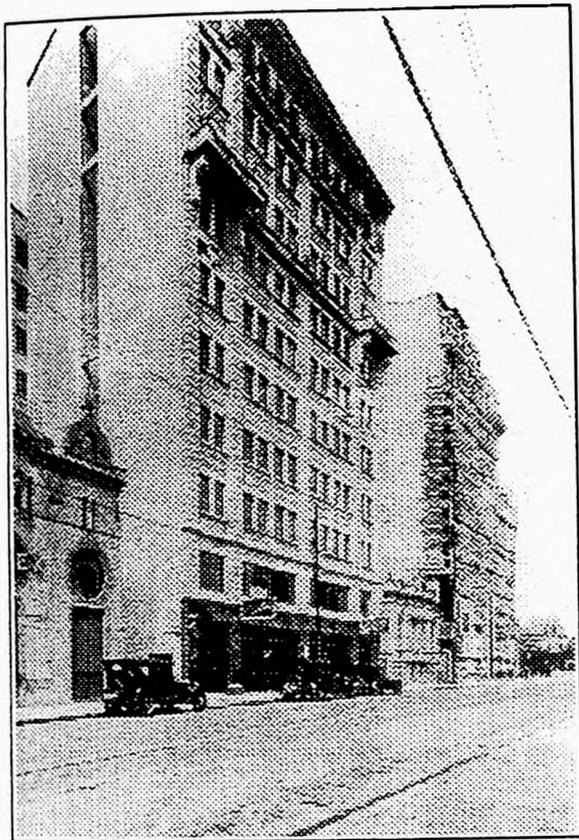


Figura IV 28
Edifício Guatapará e Edifício Glória
em construção, na Rua Barão de
Itapetininga, por volta de 1924.
(Arquivo DPH - PMSP)

Na praça da República, próximo à rua Barão, nos pisos térreos dos edifícios existiam casas lotéricas, lojas de acessórios de automóveis, borracheiros e, nas outras calçadas, restaurantes, casas de flores, papelarias. Os andares superiores eram ocupados por residências. Também eram predominantemente residenciais as ruas Conselheiro Crispiniano e Dom José de Barros. Vizinha à praça da República, nas ruas transversais, existia uma zona de meretrício (MULLER in Azevedo, 1954).

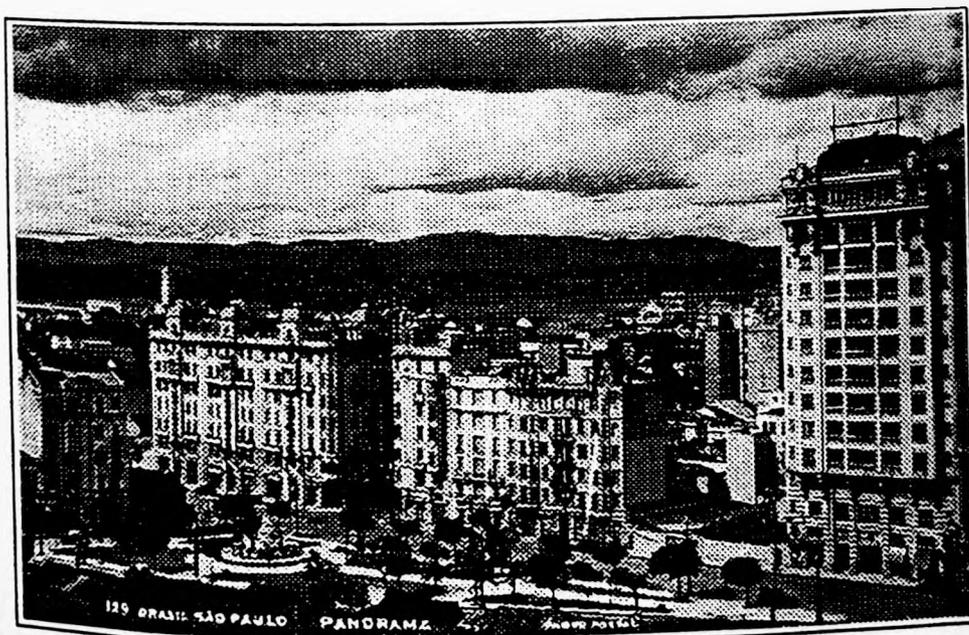
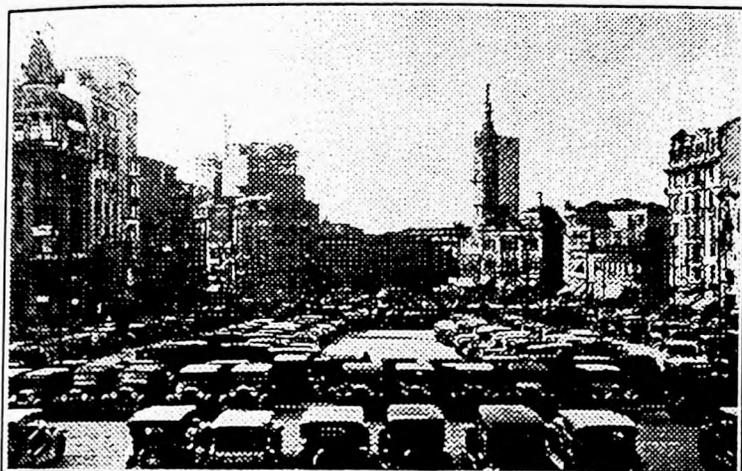


Figura IV 28
Palacetes ecléticos e arranha-céu
na Praça Júlio Mesquita,
provavelmente em foto de 1928. Ao
longe vê-se a Cantareira. Note-se a
ruptura da escala parisiense pela
altura significativa do edifício à
direita (12 pavimentos mais o
térreo)
(COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA
CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)



No triângulo central a construção verticalizada, de escritórios, concentrava-se nas proximidades da praça da Sé. Já era significativa, como mostram as Figuras IV 29, 30 e 32. Na Figura IV 31, vemos um edifício residencial perto da Igreja do Carmo, na rua

Anita Garibaldi. Os edifícios residenciais estavam principalmente nos bairros lindeiros ao centro (SOMEKH, 1987): no eixo São João, unindo as praças Marechal Deodoro, Júlio Mesquita, rua Aurora, Ba-



rão de Limeira; no bairro de Santa Cecília, ruas Frederico Abranches e Martim Francisco; nas proximidades do Largo Santa Efigênia e ainda no parque D. Pedro, com as construções da antiga avenida Anhangabaú, hoje Carlos de Souza Nazaré, e o palacete Schwery



Figura IV 29 (no alto, à esquerda)
A Praça da Sé, em 1929, era um grande estacionamento. Ao fundo, o Palácio do Comércio e o edifício de A. Pujol Jr., este em construção. (PRESTES MAIA, 1930)

Figura IV 30 (no alto, à direita)
A Praça da Sé em 1929. (PRESTES MAIA, 1930)

Figura IV 31 (à esquerda)
Cartão postal do fim dos anos 20. Em primeiro plano a Igreja, a Rua do Carmo e o Edifício da Rua Ana Merl, Hoje na Praça da Sé. (COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)

Figura IV 32
Foto tirada pelo engenheiro Italo Martinelli do alto do edifício em construção, entre 1926 e 1927. Vêm-se construções verticalizadas nas ruas em torno da Praça da Sé.

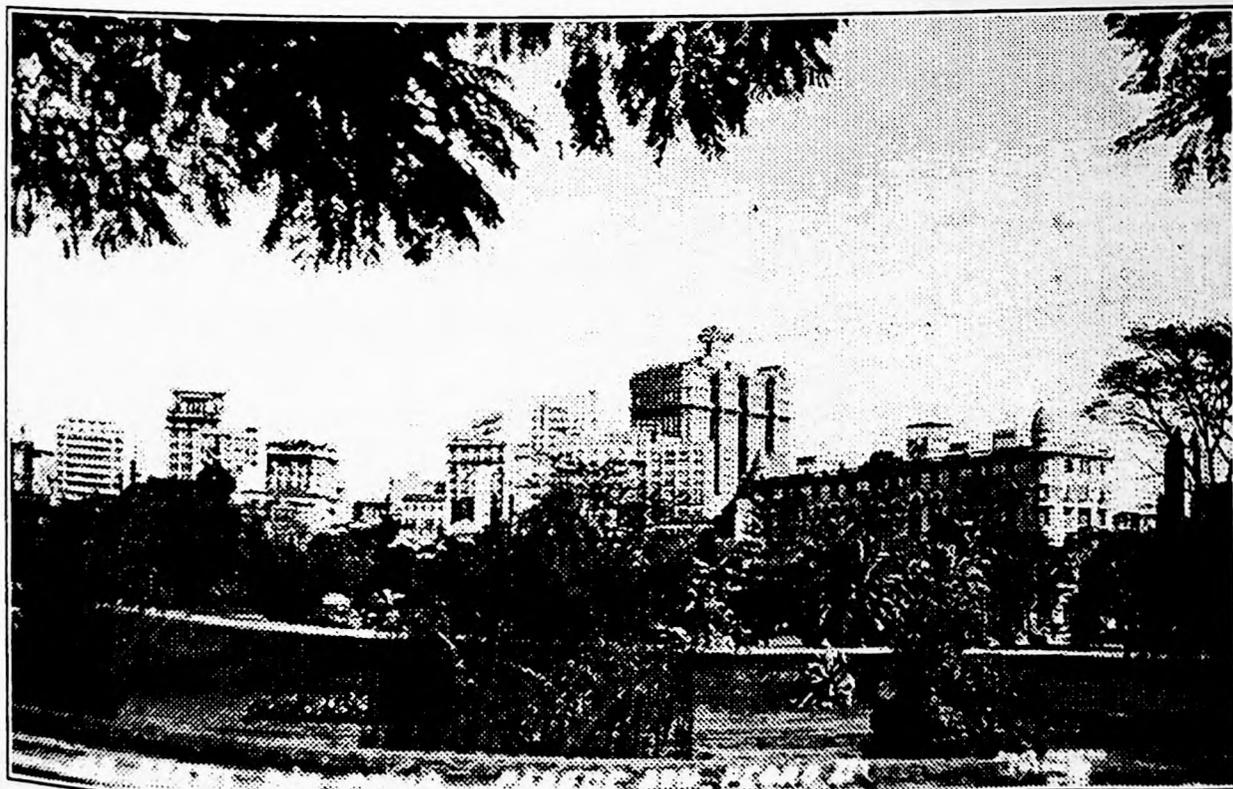
Souza (1989) destaca que, na década de 20, as empresas de São Paulo incorporam o *taylorismo*, técnica moderna de administração. O autor sugere uma relação entre esse processo de trabalho e o processo de verticalização.

No começo do século XX, com o aumento do ritmo de edificações, surgem as primeiras firmas especializadas no setor de construção civil. A difusão da tecnologia do concreto coincide com a construção das barragens da Billings, em 1910, e se consolida com a construção, pela Light, da represa de Santo Amaro (Guarapiranga) em 1928.

A urbanização e a valorização fundiária advinda do processo de construções e da implantação do setor da construção civil alteram as características das companhias construtoras. Elas passam a agenciar seus próprios empreendimentos, perdendo o caráter de meras empreiteiras, e preenchem o espaço deixado pelas entidades de crédito hipotecário. Nesse período, o Estado tem importante papel para o setor imobiliário, não só através da legislação urbanística como também da criação de caixas econômicas e fundos de financiamento.

Figura IV.33

Área central vista do Parque D. Pedro I. Em primeiro plano, da direita para a esquerda, vê-se o Palacete Schwery, o Edifício da Boa Vista, o Pirapitinguy, o Palácio do Comércio no Largo do Tesouro e o edifício da Praça da Sé, com destaque ao fundo para o edifício da Caixa Econômica, ainda em construção no início dos anos 30. (COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)



A infra-estrutura transforma o solo urbano em objeto de transações lucrativas. Nas décadas iniciais do século XX, formam-se as sociedades de capitalização e os bancos de crédito hipotecário, que financiam a construção da casa própria e de edifícios de apartamentos. Mas o investimento em terra prevalece como alternativa, como mostra a primeira página de O Estado de S.Paulo, de 28 de outubro de 1928, destacando dois elementos de alto valor simbólico na época: o anúncio do último modelo do automóvel Chevrolet e o lançamento do loteamento do Planalto Paulista. A verticalização ainda não era o foco principal do capital imobiliário, fato que se verificará nos anos subseqüentes.

O ESTADO DE S. PAULO

JULIO MESQUITA
 Diretor-Geral

1111 - Avenida Paulista, 1111 - Caixa Postal 1111 - São Paulo - 28 de Outubro de 1928

A Belleza dos Carros Fechados CHEVROLET

A vida dos modernos é mais e mais fechada. O tempo, também, é mais e mais fechado. A vida dos modernos é mais e mais fechada. O tempo, também, é mais e mais fechado. A vida dos modernos é mais e mais fechada. O tempo, também, é mais e mais fechado.

As vantagens do novo modelo Chevy de 1928 são: motor de 1000 cc, 1500 cc e 2000 cc. O novo modelo Chevy de 1928 é mais e mais fechado. O tempo, também, é mais e mais fechado. A vida dos modernos é mais e mais fechada. O tempo, também, é mais e mais fechado.



GENERAL MOTORS OF BRAZIL, S.A.

Av. Paulista, 1111 - São Paulo - Tel. 1111

COMPRE TERRENOS NO PLANALTO PAULISTA

Este é o melhor terreno de cidade. No centro antigo.

- 1) Situação excelente e a maior de vizinhança com o melhor e antigo Avenida Paulista.
- 2) Boa situação para a indústria e comércio com a maior de vizinhança com a Avenida Paulista.
- 3) Boa situação para a indústria e comércio com a maior de vizinhança com a Avenida Paulista.
- 4) Boa situação para a indústria e comércio com a maior de vizinhança com a Avenida Paulista.



PLANTA DE REDESAZ DO PLANALTO PAULISTA

em um AUTO-ESTRADA

Auto-estradas

PROTEÇÃO ANTONIANA

PROTEÇÃO ANTONIANA

PROTEÇÃO ANTONIANA

Figura IV 34
 Primeira página do jornal O Estado de S. Paulo: a importância do automóvel e do investimento em terra urbana.

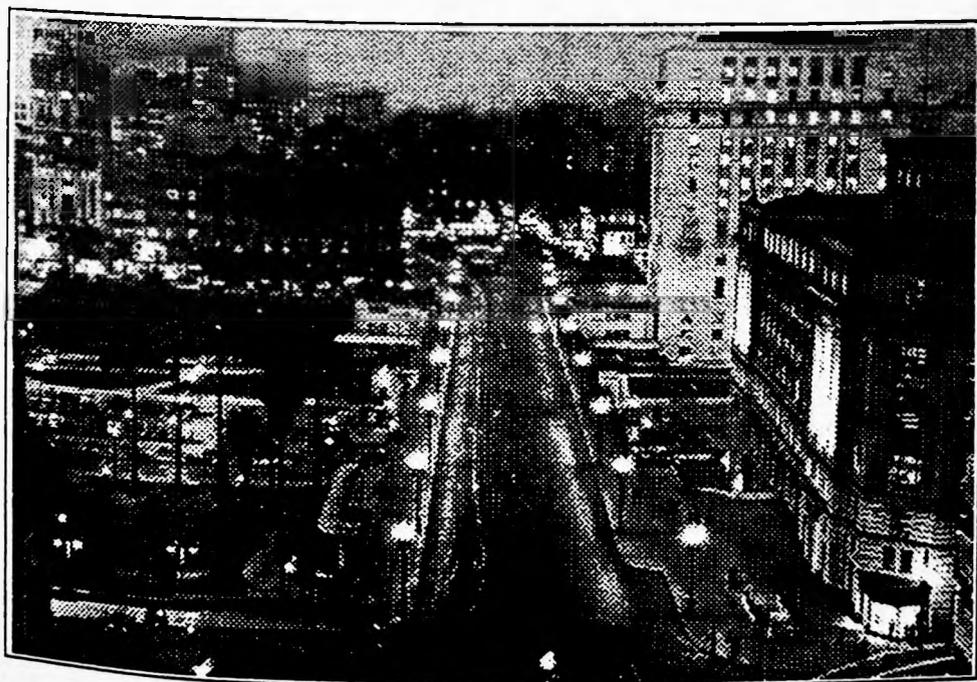
MODERNIZAÇÃO DA CIDADE
RÉPUBLICA, 1930 A 1939

C A P Í T U L O

A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE
VERTICAL: 1920 A 1939

Nos anos 20, o país é o cenário de intensa luta, travada das mais diferentes formas e entre contendores os mais diversos em torno de uma questão central: a modernização (TOLIPAN, 1983).

Em meados dos anos 30, como resultado dessa “batalha”, a cidade de São Paulo já era considerada uma metrópole (Figura V 1). A produção de prédios novos intensifica-se entre 1920 e 1928 (Gráfico V 1). A recessão econômica, no início do período, atinge a produção imobiliária até 1933 (Tabela V 1), quando se registra uma retomada e uma mudança no padrão de crescimento da cidade.²⁸ A verticalização se intensifica nas mesmas áreas em que ocorria até 1929 e se constitui enquanto processo. Se até 1929 existiam pouco mais de 50 edifícios acima de quatro andares, depois de 1930 existem 10 vezes mais (Mapas V 1 e V 2; Figura V 2). O que explicaria essa configuração?



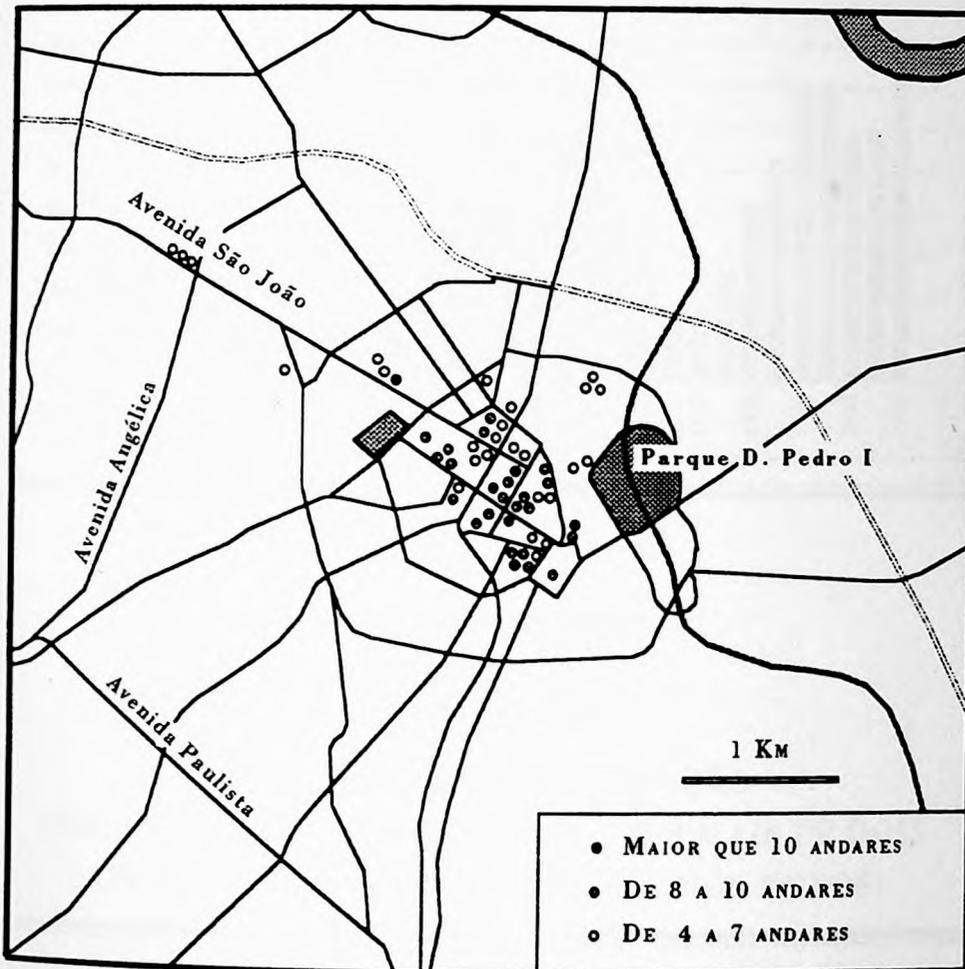
²⁸ O gráfico V1 é um indicador da produção imobiliária no período estudado. Os prédios acima de dois pavimentos incluem-se entre os que configuram a verticalização aqui analisada. Ver anexo.

Figura V.1
São Paulo: metrópole *by night*.
(PRESTES MAIA, 1945)

MAPA V I

VERTICALIZAÇÃO

Município de São Paulo
1920-1929



LOCALIZAÇÃO DO MAPA NO MUNICÍPIO

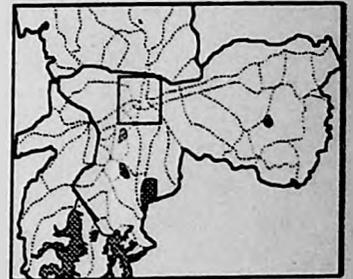
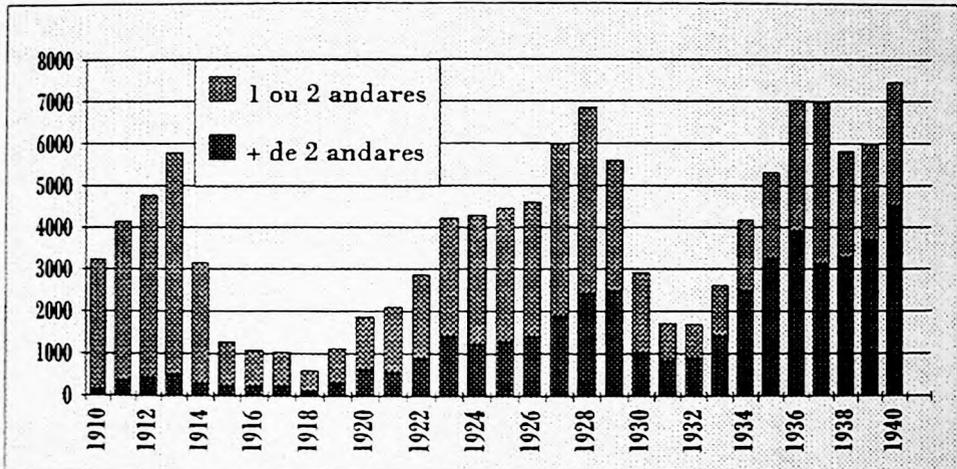


GRÁFICO V 1

NÚMERO DE PRÉDIOS NOVOS POR ANO

Município de São Paulo
1918-1940



FONTE: (Até 1937) Revista Acrópole, outubro 1938. (de 1938 a 1940) Boletim do Depto. Estadual de Estatística, 1942.

GRÁFICO V 2

ÍNDICE DE VERTICALIZAÇÃO (RELAÇÃO DE PRÉDIOS NOVOS COM MAIS DE DOIS ANDARES COM O TOTAL DE PRÉDIOS NOVOS)

Município de São Paulo
1918-1940

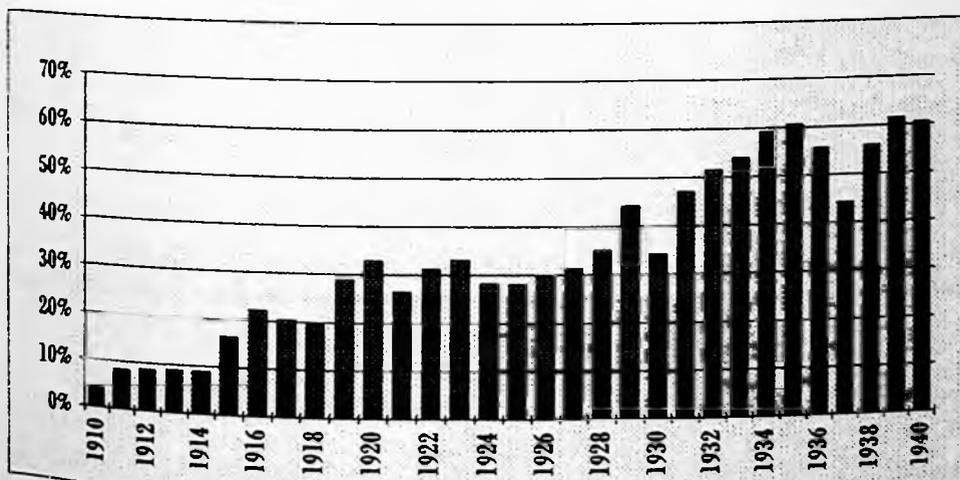


TABELA V I

NÚMERO DE PRÉDIOS NOVOS POR ANO

Município de São Paulo 1918-1940

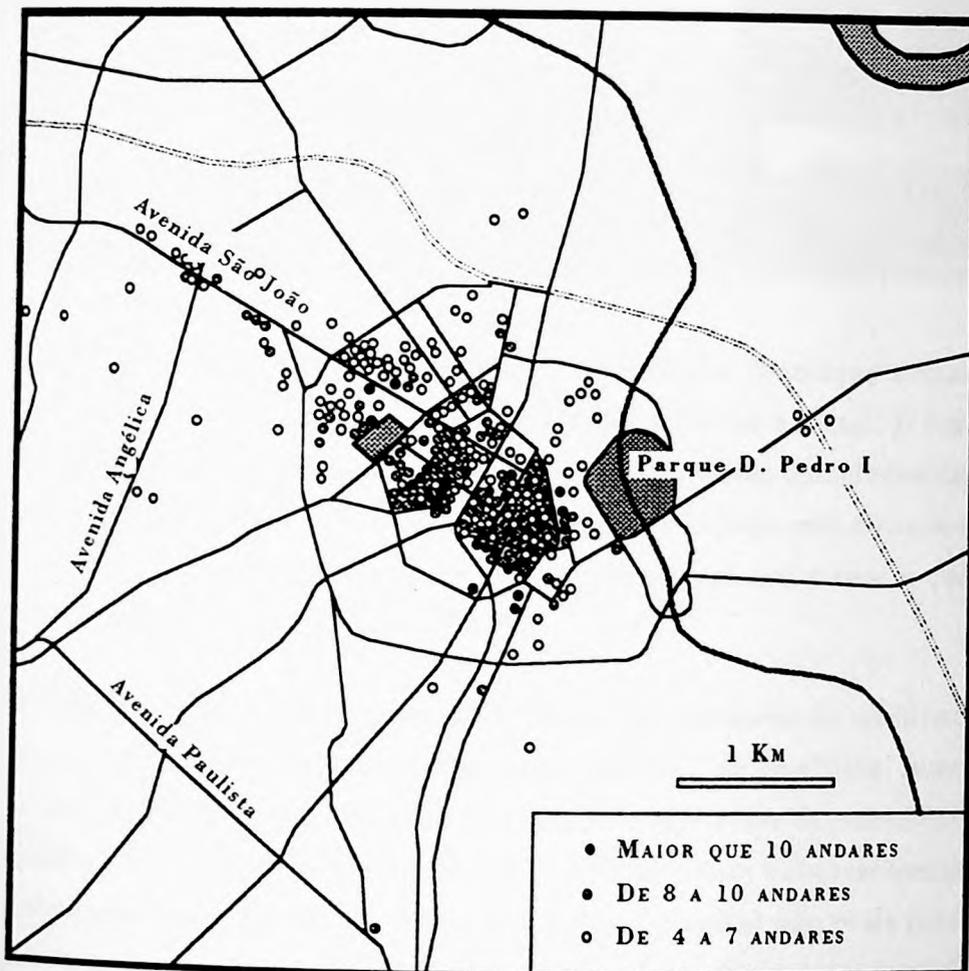
Ano	Mais de 2 Andares	1 ou 2 Andares
1910	135	3096
1911	349	3799
1912	418	4353
1913	523	5269
1914	285	2867
1915	212	1072
1916	244	850
1917	213	830
1918	119	491
1919	325	798
1920	618	1257
1921	560	1552
1922	900	1975
1923	1406	2836
1924	1214	3081
1925	1260	3214
1926	1376	3232
1927	1883	4112
1928	2413	4454
1929	2484	3134
1930	1003	1919
1931	809	907
1932	870	817
1933	1415	1201
1934	2483	1711
1935	3234	2090
1936	3917	3100
1937	3107	3907
1938	3271	2558
1939	3686	2303
1940	4524	2944

fonte ? a mesma pg 154 ?

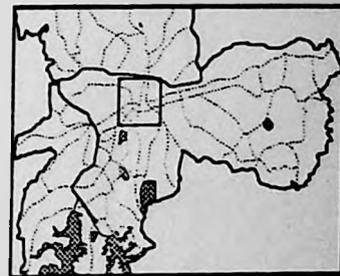
MAPA V 2

VERTICALIZAÇÃO

Município de São Paulo
1920-1939



LOCALIZAÇÃO DO MAPA NO MUNICÍPIO



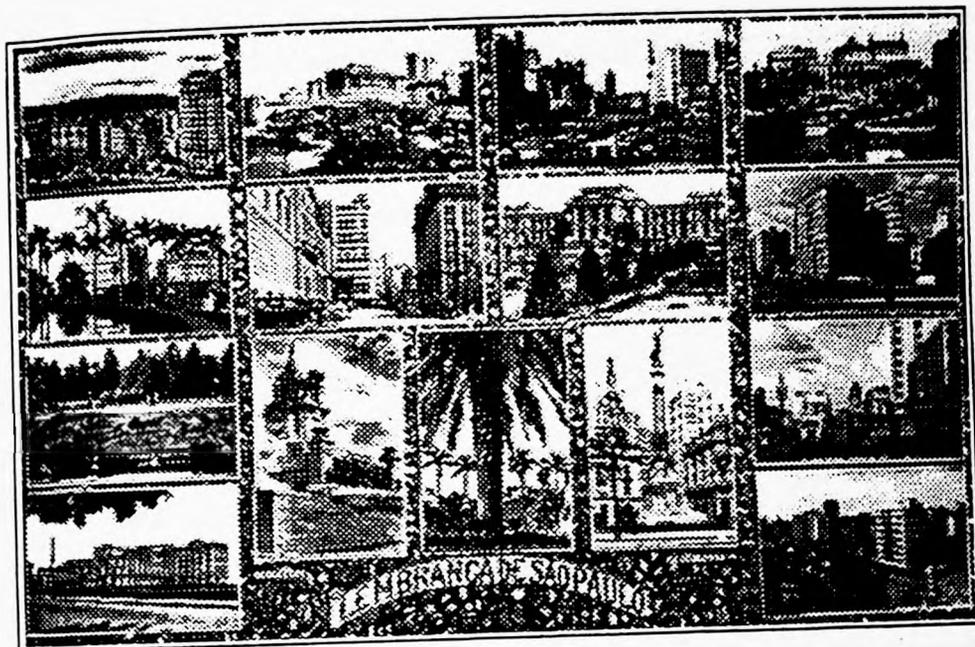


Figura V 2
Cartão postal de São Paulo no começo dos anos 30, em que predominam, como marcas da cidade, além do Museu do Ipiranga e do Teatro Municipal, os arranha-céus.
(COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)

O espaço é um produto material de uma dada formação social. Deve ser considerado uma totalidade cuja essência é social. É uma instância da sociedade que contém e é contido pelas demais instâncias: a economia está no espaço, assim como o espaço está na economia. O mesmo acontece com o político-institucional e com o cultural-ideológico (SANTOS, 1985).

O Estado é também um dos agentes transformadores do ambiente construído e gera, nessa função, duas ordens de conflitos: entre os interesses na forma de as frações se apropriarem do excedente social e entre os interesses na luta por qualidade de vida residencial e expansão espacial da acumulação. Como o capital não pode fazer com que o resultado das lutas em torno do ambiente construído seja determinado apenas pelos apropriadores de renda e pelo segmento da construção, ele intervém indiretamente, através da ação do Estado (HARVEY, 1980).

Originalmente, a natureza do espaço urbano foi alterada por um mecanismo de concentração e apropriação de mais valia através da produção industrial. O meio ambiente urbano teria, assim, se tornado um centro de estímulo ao consumo, necessitando da intervenção da classe capitalista, através do Estado, para evitar crises de subconsumo. O capital financeiro lidera essa intervenção e o investimento torna-se o foco central na produção do ambiente construído.²⁹

²⁹ HARVEY, idem.

Identificam-se três circuitos distintos de acumulação de capital nesse processo: o primário, que se refere ao próprio processo produtivo - organização, aplicação em maquinaria e trabalho para produzir bens em troca de lucro; o secundário, significando o investimento no ambiente construído para produção ou como ativo fixo, e bens de consumo; e o terciário, constituído por investimentos em ciência e tecnologia.³⁰

³⁰ HARVEY, *idem.*

A competição entre os agentes dos três circuitos resulta numa superacumulação de capital, fazendo com que os agentes transfiram esse excesso do circuito primário para os outros circuitos. Quando a direção é o circuito secundário, há aumento da produção do ambiente construído, processo que demanda uma rede financeira e mercado funcionando livremente e um Estado provedor para projetos de construção a longo prazo. A rede financeira e o Estado tornam-se, assim, agentes mediadores na relação de acumulação entre os dois primeiros circuitos de capital.³¹

³¹ HARVEY, *idem.*

Essa abordagem é vista com certa limitação, uma vez que não especifica claramente a relação entre Estado e espaço, sendo analisada apenas dentro da concepção marxista tradicional, de que o Estado é o representante das classes dominantes. Mas ainda assim é inovadora, ao apontar a aliança do Estado com uma fração particular da classe capitalista, o capital financeiro (GOTTDIENER, 1993).

O Estado também é apontado como responsável pela garantia de lucros hipertrofiados dos capitais não industriais, estrategicamente representados pelo circuito imobiliário (LESSA, 1982). Desse ponto de vista, existiria um pacto entre o capital estrangeiro e o nacional, regulado pelo Estado, a partir do qual o capital nacional assumiria, em uma divisão de áreas de atuação, principalmente órbitas não industriais, tendo, no entanto, uma massa de lucros equivalente à órbita industrial ocupada especialmente pelo capital estrangeiro. Tal pacto explicaria o papel central do circuito imobiliário na economia brasileira, através da geração de altas massas de lucros.

A verticalização é um dos elementos do ambiente construído. A sua emergência resulta da conjunção de uma série de condicionantes. A produção industrial gera uma configuração urbana, resultado

de sua articulação com outros setores capitalistas. O capital imobiliário, então em fase de constituição, exige a multiplicação do solo urbano (verticalização), como inovação à subdivisão do solo (loteamento), numa nova estratégia de valorização do capital. O alto preço da terra e sua otimização não explica, por si só, a verticalização, mas exatamente essa nova estratégia do capital imobiliário. Além da terra, a forma urbana transforma-se em mercadoria. O Estado regula a ação dos agentes produtores, estimulando a acumulação de capital.

A verticalização é um exemplo desse processo e para analisá-la, desse ponto de vista, serão examinados, em primeiro lugar, a produção industrial e seu desenvolvimento no período estudado, bem como sua possível vinculação com a produção imobiliária. Em segundo lugar, a relação entre preços fundiários e verticalização e, finalmente, a intervenção do Estado e a forma que o processo de verticalização assumiu em São Paulo.

I

A EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL

O ano de 1930 assinala mudanças substanciais na economia internacional e brasileira. Na Itália, o fascismo provoca o envio do excedente populacional para as colônias, diminuindo o afluxo de italianos para o Brasil, onde ocorre a intensificação das correntes migratórias internas. Em São Paulo chegam, entre 1911 e 1920, 33.927 nordestinos, entre 1921 e 1930, 225.183 e, de 1930 a 1939, 435.864 (LEME, 1977).

No ano de 1929, a General Motors instala fábrica de montagem de automóveis e caminhões, colocando até 1941 cerca de 150 mil veículos em circulação. No mesmo período, a Ford inaugura sua filial, constituindo as bases necessárias para a penetração em larga escala do capital estrangeiro na indústria brasileira.

A indústria do vidro, necessária à produção imobiliária, é criada

somente nos anos 40, a partir de incentivo governamental que regulamentava em lei a isenção e a redução de direitos aduaneiros às indústrias consideradas essenciais ao desenvolvimento do país e ainda não instaladas.

A indústria de cimento, instalada desde 1926, continua a suprir o consumo do Estado de São Paulo, correspondente a 30% da produção nacional, como mostra a Tabela V 2, a seguir.

TABELA V 2

EVOLUÇÃO DO CONSUMO DE CIMENTO EM TONELADAS

Brasil
1930/40

ANO	QUANTIDADE DE CIMENTO	CONSUMO APARENTE	
		Importado	Nacional
1930	384 503	87 160	471 663
1931	144 332	167 115	281 447
1932	160 534	149 453	309 987
1933	113.870	225 580	339 450
1934	125 702	323 909	449 611
1935	114 154	366 261	480 415
1936	78 198	485 064	563 262
1937	79 280	571 452	650 732
1938	54 092	617 896	671 982
1939	41 099	697 793	738 872
1940	22 786	744 673	767 057

FORTE: Sindicato Nacional da Indústria do Cimento (SNIC), Rio de Janeiro, 1973.

Em 1935, com a celebração do acordo Brasil-Estados Unidos, Roberto Simonsen defende a necessidade de elaboração de uma política comercial externa que se coadune com os verdadeiros interesses nacionais. Se tivéssemos, segundo Simonsen (1939 a), uma política comercial definida, as bases do acordo com os EUA teriam sido mais favoráveis. Ligado a interesses industriais, Simonsen defendia a ampliação do mercado interno através da melhoria do poder aquisitivo da população. É nítida a transformação de sua concepção

do papel do Estado na economia. Em seus textos, nos anos 30, considerava que o Estado devia apenas amparar a iniciativa privada. Com a sua participação na economia centralizada do Estado Novo, passa a defender a colaboração entre Estado e iniciativa privada para planejar a economia e prever intervenções do Poder Público em áreas estratégicas.

Para Simonsen, não poderia existir incompatibilidade entre o crescimento industrial no Brasil e os interesses econômicos dos EUA: “A observação realista dos fatos demonstra que não podemos adquirir manufaturas estrangeiras sem criarmos novas exportações” (SIMONSEN, 1939 a, p.345). Por outro lado, os Estados Unidos não poderiam adquirir todos os produtos que o Brasil produzisse. O ajuste econômico possível entre os dois países indicava a necessidade de consumir equipamentos americanos, setor mais produtivo dos Estados Unidos. “Alisto-me, sinceramente, entre os que nutrem esperanças de que os Estados Unidos poderão manter realmente conosco, no terreno econômico e industrial, uma cooperação e aproximação, em harmonia com as ligações de ordem política, porque todos almejamos” (SIMONSEN, idem, p.346).

Em outro artigo no Boletim do Instituto de Engenharia, de setembro de 1939, denominado *Objetivos da Engenharia Nacional*, Simonsen lamentava a inexistência de normas jurídicas estáveis, que promovessem a atmosfera de confiança necessária à aglomeração de pequenas economias, no sentido de demandar serviços e empreendimentos de engenharia: “A carência de capitais disponíveis e o baixo padrão de vida do brasileiro não estimulam os grandes empreendimentos da iniciativa privada” (SIMONSEN, 1939 b, p.405).

A Tabela V 3, a seguir, mostra a significativa participação industrial paulista, sempre superando a produção dos demais estados brasileiros. O ritmo de crescimento industrial decresce entre 1920 e 1928, não ocorrendo o mesmo, no entanto, no período 1930/33, em plena crise mundial. A partir de 1934, verifica-se retomada considerável do crescimento, justificada por Simonsen pelo aumento contínuo do meio circulante e pela queda do poder aquisitivo brasileiro no exterior. Ele aponta, ainda, a significativa contribuição norteamericana na evolução do parque industrial paulista.

É importante verificar a relação entre produção industrial, seus altos e baixos, e a evolução de um indicador econômico: o preço da terra.

TABELA V 3

ÍNDICES DO CUSTO DE VIDA E DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL

*Brasil / Estado de São Paulo
1914/38*

ANO	CUSTO DE VIDA	PRODUÇÃO INDUSTRIAL			
		São Paulo		Brasil	
		nominal/ponderado		nominal/ponderado	
1914	100	100	100	100	100
1915	108,5	129	119	127	118
1916	116,5	169	145	164	140
1917	128,3	264	206	253	197
1918	144,1	262	181	247	171
1919	148,8	335	226	312	209
1920	163,8	336	206	308	188
1921	167,9	348	208	315	188
1922	184	449	244	401	218
1923	202,8	698	345	616	303
1924	236,6	530	224	461	194
1925	252,8	525	208	452	178
1926	260	594	228	504	193
1927	267,4	693	259	581	217
1928	263	903	343	747	284
1929	261	858	328	702	269
1930	237,3	764	322	617	260
1931	228,8	759	332	607	265
1932	229,5	755	329	581	253
1933	227,6	796	350	622	273
1934	245,6	922	376	711	289
1935	256	1 155	451	882	343
1936	291	1 337	459	1 009	345
1937	312	1 572	503	1 174	375
1938	318	1 702	534	1 254	394

FONTE: Boletim do Instituto de Engenharia, ago., 1939, in Simonsen, Roberto. A evolução industrial do Brasil.

PREÇO DA TERRA E VERTICALIZAÇÃO

O espaço é um produto social e seu valor é produzido pelas atividades da sociedade. O preço da terra urbana é uma criação social. Quando se analisa a ação de frações dentro da classe capitalista, os retornos e a realização do capital diluem a distinção entre renda e lucro. A lei do valor no espaço é estruturada, manipulada pela classe capitalista e suas relações sociais.

Como o valor da terra urbana é sempre um produto social, sua capacidade de ser transferida com lucro é função direta da conjuntura econômica. Em períodos de recessão, quando todo o capital é desvalorizado, o bem imóvel tende a atrair investimentos, mesmo nas épocas em que as atividades produtivas não o atraem. O mercado imobiliário é entendido no processo de acumulação de capital como um circuito paralelo à produção industrial que, articulado à moderna propriedade fundiária que se apropria de parte do excedente social, produz bens imóveis e habitações supervalorizadas (LEFEBVRE, 1974).

A oferta de terra urbana é inelástica, no entanto a verticalização ou a produção de loteamentos pode reverter esse caráter. A definição do potencial construtivo é uma forma de produzir intensivamente a terra urbana.

Estudar o papel do circuito secundário, nesse processo, é mais importante do que analisar a renda da terra dentro de um contexto urbano que usa conceitos do século passado, derivados da produção agrícola (GOTTDIENER, 1993). Os ciclos referentes às crises capitalistas explicam a forma desigual em que se desenvolve o ambiente construído. No entanto, o que não está explicada é a forma particular que o espaço assume, mais especificamente sob enfoque da atividade de investimento no imobiliário, que precisa ser entendida a partir das forças monopolistas que moldam o espaço.

O urbanismo, como ciência, propõe-se a revelar os segredos da organização social através do estudo de suas formas materiais. A

organização sócio-espacial é uma conseqüência direta das relações entre processos econômicos, políticos e sociais. Em primeiro lugar, a manifestação espacial das relações de produção e a forma do ambiente construído estão envolvidas em essência no processo de valorização e de realização de mais valia.

Embora se façam restrições à correspondência biunívoca entre as formas da cidade e os estágios distintos que se manifestam de maneira singular no espaço (GOTTDIENER, idem), foram encontradas na pesquisa empírica “coincidências” indiscutíveis.³²

O estudo do fenômeno competitivo que forma os preços fundiários, a partir da demanda dos agentes capitalistas que necessitam de terras para valorizar seus capitais, é mais bem compreendido pelas condições de valorização dos diversos capitais (RIBEIRO, 1991).

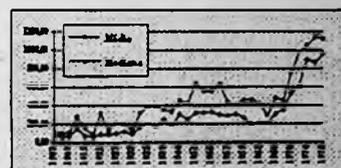
Cada fração do capital tem uma lógica própria de localização: para o capital comercial é de fundamental importância a localização em zonas de concentração residencial; para o capital bancário interessa a localização no centro financeiro e de negócios, simbolicamente valorizado; para o capital industrial, a lógica de localização coincide, no mínimo, com zonas de alta acessibilidade para a chegada de matéria-prima e o escoamento rápido da mercadoria pronta.

Existem, portanto, diferentes demandas por solo urbano, pelas condições específicas de valorização e pela lógica de localização de cada fração do capital. Isso provoca a constituição de uma multiplicidade de mercados fundiários, hierarquicamente estabelecidos, que por sua vez definem uma hierarquia de uso do solo urbano.

Há uma tendência de o solo urbano ser ocupado pelas atividades econômicas que mais podem pagar pelo seu uso (RIBEIRO, idem). Existe, portanto, valorização inexorável do solo urbano de acordo com seu melhor e mais alto uso. É interessante ressaltar que Anhaia Mello (1933a) constatava essa assertiva já nas primeiras décadas deste século, na sua série de artigos *A Economia da Terra Urbana*.³³

Cabe também destacar que a produção do setor imobiliário, por estar subordinada ao capital de circulação, faz com que se estabeleçam relações especiais com o espaço urbano, marcadas por uma articulação

³² Ver, por exemplo, o gráfico V 4, página 181, referente ao preço da terra, onde, no começo dos anos 30, há uma mudança de patamar coincidente com as mudanças estruturais da economia da mesma época.



³³ Ver Capítulo III.

entre mecanismos de valorização e propriedade privada da terra. Criam-se, assim, racionalidades distintas de fixação e transformação do uso do solo urbano, geradas por diferentes formas de produção e circulação, em cuja dinâmica se identificam as figuras do construtor, do incorporador, das instituições de crédito e dos proprietários rentistas (RIBEIRO, *idem*).

A produção imobiliária pode combinar diferentes estratégias de valorização. A mais racional se traduz na intensificação do aproveitamento do solo urbano em áreas de preços finais de mercado elevado. A extensiva recorre ao deslocamento para áreas menos centrais da cidade, onde o preço do terreno é menos elevado. Ambas tendem a elevar o preço do mercado imobiliário por meio de uma valorização cíclica. “Os terrenos mais próximos à área central, mergulhados no mercado imobiliário, cada vez mais um mercado de edifícios, passam a pressupor também uma nova valorização, que acaba resultando da elevação dos preços no mercado de terras” (PEREIRA, 1988, p.93).

Os preços fundiários urbanos decorrem do produto que pode ser construído em determinadas localizações: o preço do terreno pressupõe o preço final do produto imobiliário e não o contrário. A elevação dos preços fundiários, que pode assumir aparência especulativa, embora não o seja necessariamente, pode ou não ser transferida para o preço do produto final. Existem casos onde os preços fundiários elevados são repassados ao consumidor final, no entanto existem outros onde as condições do mercado imobiliário não permitem transferências para o consumidor final, correspondendo a uma redução do excedente (lucro ou renda). Dependendo do agente imobiliário ou da fração de capital que representa, pode haver estímulos para deslocamentos espaciais que proporcionem lucros extraordinários (PEREIRA, *idem*).

Em São Paulo a verticalização não se localiza unicamente em áreas com infra-estrutura consolidada e de preços fundiários elevados. E, portanto, não se deve considerar que os preços altos da terra urbana são a causa do adensamento e da verticalização. Estratégias diferenciadas de valorização do capital imobiliário e lógicas de localização distintas dos diversos agentes e frações do capital justificam

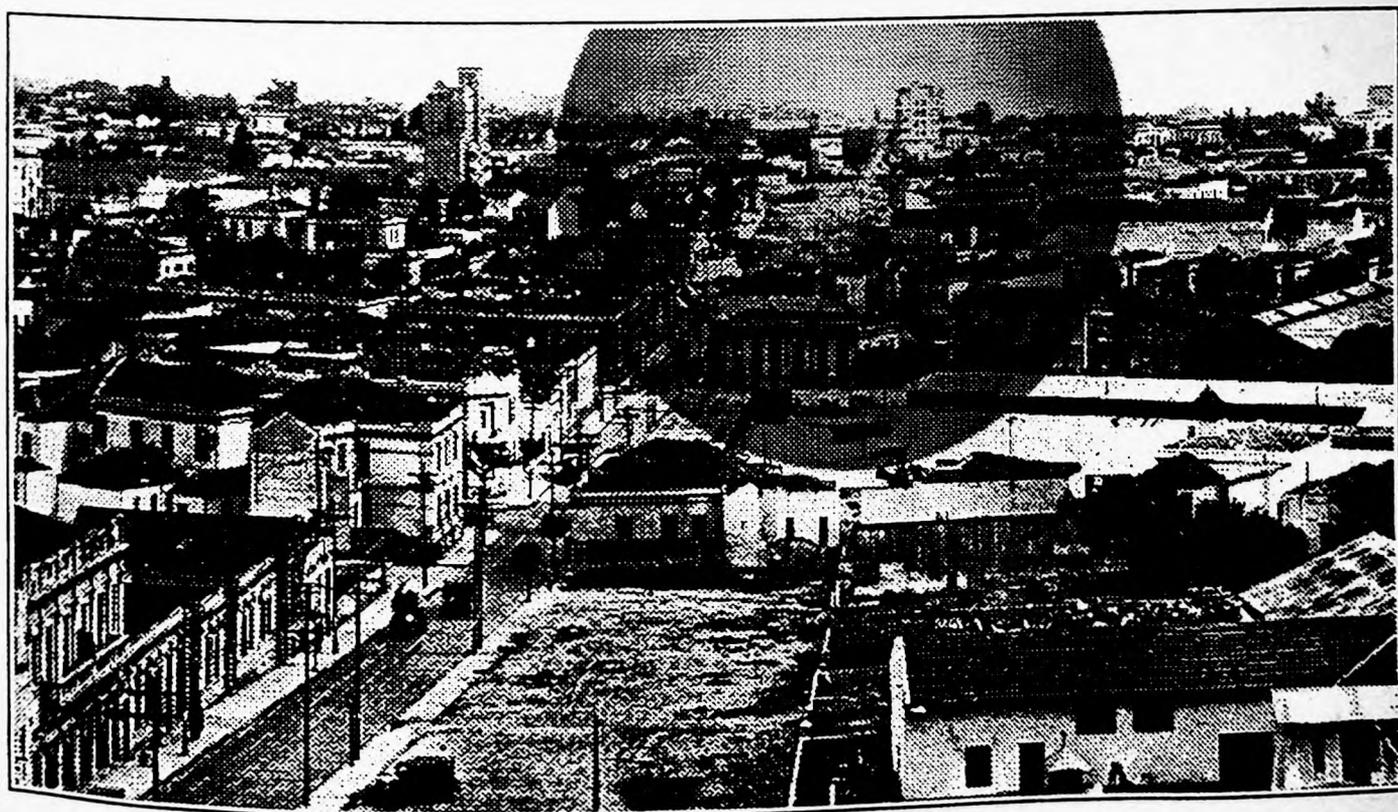
as áreas ocupadas fora do triângulo central, não só no período analisado, mas no duplo processo detectado: concentração (reprodução de áreas já valorizadas e verticalizadas) e expansão (busca de novas frentes de valorização). É importante verificar a ação dos investimentos sobre o preço da terra, bem como as variáveis demográficas ao longo desse processo.

INFRA-ESTRUTURA, DEMOGRAFIA E PREÇO DA TERRA

A infra-estrutura urbana influi decisivamente no preço da terra e certamente tem influência na estrutura e na forma urbanas. É importante explicar a evolução das redes de infra-estrutura e de transporte para entender a própria evolução das cidades. No entanto, em São Paulo, a verticalização precede em alguns casos a implantação do sistema viário adequado (Figura V 3). Assim, coloca-se a questão: existe relação entre os sistemas de infra-estrutura e de transportes e a forma de crescimento das cidades?

Em relação a transportes e à mobilidade da população, pode-se constatar que altas densidades convivem, historicamente, com

Figura V 3
Extensão da Avenida São João, 1929. No destaque, a verticalização periférica: edifícios na Praça Marechal Deodoro antes da abertura da via.
(PRESTES MAIA, 1930)



deslocamentos a pé da população ou em sistemas de bondes, ao mesmo tempo em que opções por automóvel e ônibus correspondem a cidades mais expandidas.

A rede ferroviária tem sua influência no crescimento suburbano residencial. Nos Estados Unidos, a provisão desse tipo de transporte é responsável pelo aparecimento de novos bairros em torno das principais paradas. As cidades norte-americanas, em meados do século XIX, não eram menos densas do que as européias, ao contrário do que se difunde. O sistema de bondes foi adotado nos Estados Unidos antes do que na Europa, indicando a rapidez da urbanização nas cidades americanas (MONCLÚS, 1992).

Existe extrema coincidência entre extensão da rede de transportes e crescimento da cidade, mas a crítica mais recorrente a essa assertiva é que o crescimento precede a implantação do transporte. A questão não foi resolvida pela literatura específica, que não constata a determinação de um processo pelo outro. Por exemplo, em Los Angeles, estudos comprovam que a dispersão urbana começa muito antes da chegada do automóvel (MONCLÚS, idem). Em São Paulo, nos anos 30, a expansão do processo de loteamento da cidade é bem anterior à disseminação do automóvel e, em algumas regiões urbanas, a ocupação populacional precede a chegada do bonde que, na área central, contribui para o aumento de preços da terra e para o adensamento.

Na relação transporte/preço da terra/ocupação, é apontada a necessidade de se discriminar “impacto inicial” e “influência contínua”, bem como ressaltada a não uniformidade dos efeitos dos transportes sobre a cidade, já que loteamentos de difícil acesso se desenvolveram apenas na expectativa de futura infra-estrutura. A implantação dos sistemas de transportes não coincide com o período de máxima intensidade de edificação. O impacto observado se dá muito mais em relação ao aumento dos preços fundiários (MONCLÚS, idem).

Questionam-se as pesquisas que apenas relacionam cronologicamente a implantação de redes de transportes com a construção de áreas na cidade, apesar de a implantação de determinada infra-estrutura afetar, sem dúvida, a estrutura e a forma urbana em um período

com muitos outros fatores na configuração da cidade. O desenvolvimento da infra-estrutura e dos transportes tem a característica de favorecer o crescimento das cidades e não simplesmente criá-lo" (MONCLÚS, idem, p.41).

Nesse processo de desenvolvimento, defende-se que o capital imobiliário sai valorizado, mas se mostra falso como capital (SINGER, in Maricato, 1982), tendo em vista que a origem de sua valorização não é a atividade produtiva, mas a monopolização do acesso a uma condição indispensável a sua atividade. Levantamento empírico que exemplifica essa tese (RODRIGO LEFEBVRE, 1979) aponta que a localização de edifícios em locais menos favorecidos em termos de infra-estrutura, portanto com preços mais baratos, proporcionam lucros maiores.

Verticalizar, adensar no começo do século em São Paulo, não era só otimizar um investimento. A forma simbólica assumida de arranha-céus representou de um lado a introdução do progresso na cidade, de outro um processo de internacionalização: a entrada dos Estados Unidos na economia brasileira.

O zoneamento foi uma fórmula importada dos Estados Unidos para fazer crer à opinião pública que algum controle era exercido. Mas, como visto no capítulo anterior, as primeiras normativas de zoneamento estimulavam a verticalização ao invés de controlá-la.

A localização dos primeiros edifícios (nas áreas centrais do triângulo) não é uma simples otimização do preço da terra, uma vez que existiam prédios de escritórios na rua Barão de Itapetininga, que não era considerada "centro" de negócios.³⁴ A questão envolve falta de terrenos, um dos mais graves problemas nas grandes cidades, cuja procura é aparentemente provocada pelo aumento demográfico.

Figura V 4
O Mappin anuncia sua mudança para o outro lado do Viaduto do Chá.
(Alvim & Peixão, 1985)

³⁴ Os edifícios da rua Marconi são construídos antes da abertura da rua, bem como edifícios de escritório no centro "novo" já existiam antes da sua valorização. A inauguração do viaduto do Chá, em 1939, consolida a mudança. No mesmo ano, o Mappin muda da praça do Patriarca para a praça Ramos de Azevedo.

Depois da I Guerra, intensificaram-se os conhecimentos e estudos técnicos de planos para o aproveitamento racional da propriedade imobiliária nas grandes cidades. Planos urbanísticos convenientes pressupõem bom aproveitamento de propriedades urbanas. O valor da terra varia de acordo com a situação econômica: abundância de dinheiro eleva demanda e preços. Em época de prosperidade, como a atual, quando a taxa de juros está baixa, os imóveis se valorizam mais.

Em São Paulo, foi só em 1937, depois da grande depressão de 1929, que os negócios com imóveis começaram a melhorar, como indica este depoimento (VILLARES, 1946 p.244):

“Um projeto moderno geralmente não é mais caro, e sempre traz, pela admiração que causa, maior prestígio para a empresa. Após a grande depressão econômica, que se iniciou em setembro de 1929, só agora os negócios de imóveis em nosso meio começam a melhorar. Não sabemos a que ponto chegará esta reação; cremos, porém, que vamos assistir à maior alta dos valores imobiliários verificada nesse começo de século. Aliás, isso é o que está acontecendo em vários outros países, nos últimos doze meses.”

“Essa certeza, que temos, de que o valor dos imóveis em São Paulo só tende a subir se baseia nas seguintes observações, dentre as quais podemos destacar:

- a) o crescimento espantoso da nossa capital em população e edificações;
- b) os melhoramentos urbanos que estamos assistindo, tais como novas avenidas asfaltadas, as monumentais obras da Light etc;
- c) o desenvolvimento assombroso de nosso parque industrial;
- d) a prosperidade econômica observada nos últimos anos;
- e) a alta dos salários;
- f) a elevada importância em saldos de caixa nos bancos e nas caixas econômicas;
- g) o provável aumento de papel-moeda;

h) a relativa estagnação, que temos observado nos últimos oito anos, dos valores imobiliários;

i) a entrada de dinheiro estrangeiro devido, em parte, à situação social e política de outras nações."

"Não duvidamos de que o preço de imóveis na zona suburbana de nossa cidade não mais continuará no nível baixo em que até agora se tem mantido. É verdade que já se tem verificado, nos últimos doze meses, aviltados negócios, o que indica a aplicação de economias nesse gênero de emprego de capital, que tantas vantagens oferece" (VILLARES, 1946, pp. 244-245).

O desenvolvimento "assombroso" do parque industrial, ao qual se referia Villares, faz o valor da produção industrial de São Paulo ultrapassar, em 1939, e pela primeira vez na história, o valor da produção agrícola. O Estado produtor de café transformara-se em importante centro industrial.

Enquanto Jorge Americano (1963) defendia nos anos 30 a liberdade de altura dos prédios e a resolução dos problemas de tráfego com *subways*, Mário Lopes Leão (1945) explica a construção de arranha-céus pelas deficiências dos serviços públicos (transporte coletivo, água, esgoto, iluminação). A concentração dos edifícios na área central e nos bairros não explica o aumento do valor locativo dos prédios, uma vez que a oferta de edifícios vinha aumentando até 1938, como mostra a Tabela V 4, dando salto significativo a partir de 1940.

TABELA V 4

MOVIMENTO DE CONSTRUÇÕES

Município de São Paulo
1934/40

Ano	Construções Verticais	Área Construída (m ²)
1934	4.194	747.719
1935	5.597	914.688
1936	5.387	921.124
1937	7.629	1.044.960
1938	8.425	1.052.513
1939	9.158	850.547
1940	13.150	1.654.824

FONTE: Leão, Mário Lopes. *O metropolitano em São Paulo, monografia, São Paulo, 1945.*

Os números na Tabela V 5, quando expressos em unidades mais acessíveis, permitem interpretação curiosa. Admitindo o ano de 300 dias úteis e o trabalho normal de 8 horas diárias, verifica-se que a partir de 1937, e até 1939, aumenta o número de edifícios construídos por hora, com uma aceleração significativa a partir de 1940.

TABELA V 5

MOVIMENTO DE CONSTRUÇÕES

Município de São Paulo
1934/40

ANO	PRÉDIOS CONSTRUIDOS	
	Por Dia	Por Hora
1934	13,95	1,7
1935	18,63	2,3
1936	17,96	2,2
1937	25,43	3,2
1938	28,08	3,5
1939	30,52	3,8
1940	45,80	5,7

FONTE: Leão, Mário Lopes (1945).

A ascensão da receita municipal é indicador seguro do crescimento da cidade, do seu potencial econômico e elemento indicativo de suas riquezas vitais. Em pleno período de guerra, a marcha dos negócios imobiliários na Capital dava um indício da capacidade aquisitiva dos paulistas e da estabilidade dos bens imóveis. A Tabela V 6, a seguir, mostra o movimento do mercado imobiliário no período 1939/42.

TABELA V 6

TRANSAÇÕES IMOBILIÁRIAS EM MIL CRUZEIROS

Município de São Paulo
1939/42

ANO	COMPRA/VENDA		HIPOTECAS	
	No.	Valor	No.	Valor
1939	13.664	379.392	3.673	225.345
1940	13.932	446.152	3.848	216.240
1941	16.945	535.059	3.943	221.308
1942	15.994	726.857	3.306	230.706

FONTE: Leão, Mário Lopes (1945).

Outro elemento importante nesta análise é a valorização da propriedade imóvel, particularmente dos terrenos. Leão (1945) reproduz dados da "Auto Estradas S/A", referentes a valores médios de um metro quadrado de terreno (padrão de 30 metros) em épocas diferentes. Note-se, na Tabela V 7, a supervalorização do triângulo em relação à área central, mantendo preço constante em torno de nove vezes, chegando a oito vezes em 1943.

TABELA V 7

VALORIZAÇÃO MÉDIA DA PROPRIEDADE POR METRO QUADRADO

EM CRUZEIROS

Município de São Paulo
1916/43

ANO	ZONAS				
	Rural	Suburbana	Urbana	Central	Triângulo
1916	0,10	3,00	23,00	165,00	1.000,00
1926	5,00	24,00	68,00	357,00	3.000,00
1936	7,50	36,00	100,00	600,00	4.500,00
1942	10,00	50,00	130,00	800,00	6.000,00
1943	12,00	60,00	150,00	1.000,00	8.000,00

FONTE: Leão, Mário Lopes (1945).

Foram reunidos, ainda para ilustrar, outros dados relativos à valorização do metro quadrado do terreno em determinadas ruas e bairros da cidade.

TABELAS V 8

VALORIZAÇÃO DO METRO QUADRADO

Município de São Paulo
1930/44

No TRIÂNGULO TRADICIONAL:	Rua XV de Novembro
1930	5.000,00
1940	8.000,00
1944	12.000,00

No PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO:	Rua Barão de Itapetininga
1930	800,00
1940	3.000,00
1944	8.000,00

EM BAIRRO RESIDENCIAL:	Jardim América
1935	60,00
1940	200,00
1944	300,00

EM BAIRRO INDUSTRIAL:	Parque da Móoca
1930	35,00
1940	100,00
1944	200,00

FORTE: Leão, Mário Lopes (1945).

Observa-se nos dados acima que a verticalização que ocorre no chamado Perímetro de irradiação a partir dos anos 30 influi significativamente no aumento dos preços. O mesmo ocorre com menos intensidade no triângulo central. Os bairros residenciais (horizontais) e industriais têm preços fundiários menores.

O ritmo frenético de crescimento na metrópole e a precariedade dos serviços de transporte coletivo estimulavam o transporte individual. O número de veículos motorizados que circulavam em São Paulo aumentou consideravelmente até 1938, conforme indica a Tabela V 9, a seguir.

TABELA V 9

VEÍCULOS MOTORIZADOS

*Município de São Paulo
1917/40*

Ano	Número de Veículos
1917	1.845
1927	16.228
1937	27.935
1938	30.134
1939	30.221
1940	30.557

*FONTE: Barros Júnior, Antonio de Souza
"Aspectos do Problema do Trânsito em
São Paulo", Boletim do Instituto de En-
genharia, agosto-dezembro 1940.*

O número total de veículos, que inclui carroças, bicicletas e outros, licenciados no Município, em 1939, era de 57.846. A essas unidades devem-se somar 563 bondes e reboques que não pagavam licença, compondo um total de 58.409 veículos.

Os acidentes apresentavam média de 150 mortes por ano. Em 1938, em 1 804 acidentes, registram-se 159 mortes e, em 1939, 147 pessoas morrem em 1 575. Em 1994, os acidentes de trânsito fazem no país, anualmente, 50 mil vítimas fatais, quase a mesma estatística registrada no ano de 1937, nos Estados Unidos, que então já nos oferecia um parâmetro do agravamento do problema.

A população de São Paulo cresce significativamente no período de 1920 a 1940, como mostra a Tabela V 10. O crescimento populacional eleva a demanda habitacional. Por outro lado, a instabilidade industrial e os salários baixos agravam o problema de falta de moradia (BLAY, 1985).

TABELA V 10

CRESCIMENTO POPULACIONAL

*Estado de São Paulo/ Município de São Paulo
1920/40*

ANO	MUNICÍPIO estimativa*	ESTADO estimativa*
1920	579.033	4.592.188
1921	609.832	4.716.414
1922	641.247	4.841.316
1923	673.089	4.966.771
1924	705.209	5.092.648
1925	737.506	5.218.827
1926	769.926	5.345.200
1927	802.471	5.471.684
1928	835.193	5.598.224
1929	868.198	5.724.809
1930	901.645	5.851.475
1931	935.743	5.978.315
1932	970.747	6.105.488
1933	1.006.957	6.233.225
1934	1.044.712	6.361.835
1935	1.084.385	6.491.712
1936	1.126.377	6.623.340
1937	1.171.114	6.757.295
1938	1.219.038	6.894.249
1939	1.270.602	7.034.969
1940	1.326.261	7.180.316

* Foram feitas estimativas por interpolação das diferenças finitas dos censos de 1920 e 1940.

FONTES: Anuário Estatístico do Brasil, IBGE, 1977.

Até meados dos anos 30, a produção de habitações para aluguel supre sem qualidade as necessidades da população trabalhadora. As crises de falta de moradia se sucedem depois da recessão de 1929. O Estado, no nível federal, intervém na questão habitacional

a partir de 1938, através da criação das Carteiras Prediais dos Institutos de Aposentadoria e Previdência. Porém, essa ação se desenvolve mais tarde através da legislação do inquilinato, de 1942, e da criação da Fundação da Casa Popular, em 1946, dentro de uma política de legitimação do Estado (BONDUKI in KOWARICK, 1988).

O padrão de urbanismo até os anos 20, correspondente ao predomínio do bonde como sistema de transporte municipal, é bastante denso. O cortiço é a forma usual de moradia da população trabalhadora. Os loteamentos periféricos que se desenvolvem em São Paulo desde o final da I Guerra permanecem desocupados até meados dos anos 30. Com a implantação de linhas de ônibus, a construção da casa própria em lotes periféricos, sem os serviços e equipamentos urbanos, passa a ser a solução predominante para atender à demanda crescente por moradia (BONDUKI in KOWARIK, 1988). No entanto, os cortiços continuam a ser principal forma de habitação para a população pobre até os anos 40, apesar de São Paulo nesse período ser responsável por 43% da produção industrial brasileira (PMSP, 1992).

Em 1940, existiam mais de 60 mil pessoas morando em edifícios com mais de três pavimentos, que totalizavam quase cinco mil unidades. O total de unidades-domicílio, nesse ano, era de 224.837 para 1.326.261 habitantes, ou seja, 4,6% da população do Município moravam em edifícios e 2,1% dos domicílios eram unidades verticais com mais de três pavimentos.³⁵

³⁵ Censo de 1940, IBGE.

Nesse mesmo ano, 818.885 pessoas residiam em 178.645 moradias de aluguel,³⁶ ou seja, 79,5% das unidades habitacionais no Município de São Paulo eram alugadas.

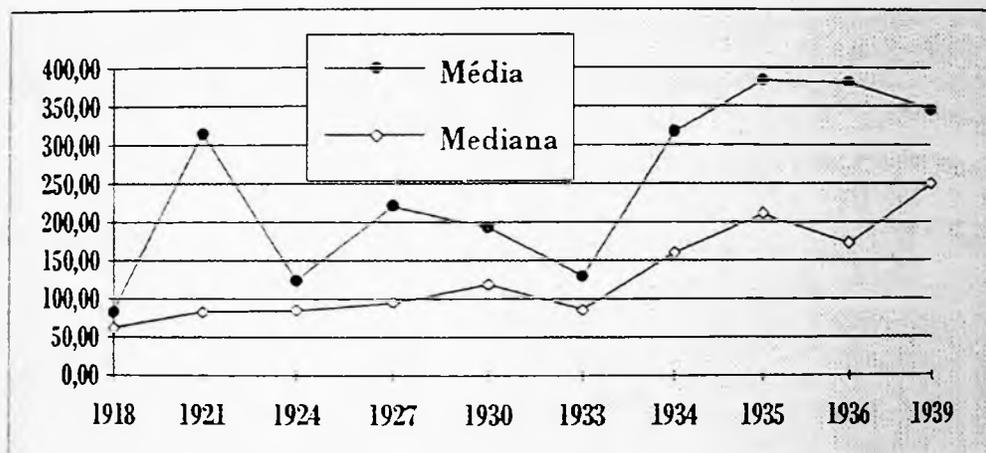
³⁶ Idem.

Observada a curva de preço de terreno na cidade (COGEP, 1979), principalmente a curva da mediana, verifica-se que uma mudança qualitativa se opera depois de 1933, significando um aumento no patamar de preços que perdura até 1964. Até 1933, a mediana é levemente ascendente, variando entre 50 e 100. A sua variação no período 1933/39 dobra da faixa de 100 para mais de 200 (Gráficos V 3 e 4).

GRÁFICO V 3

EVOLUÇÃO DO PREÇO DA TERRA

Município de São Paulo
1918-1939

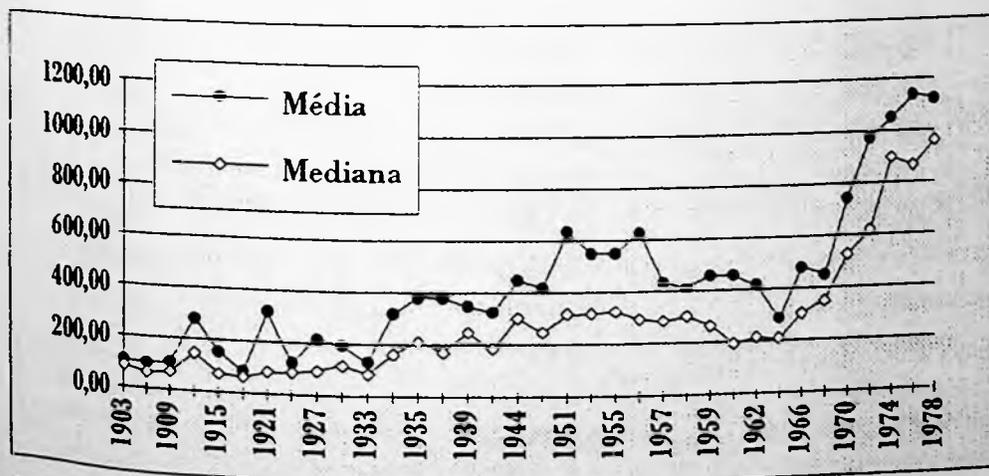


FONTE: COGEP, Levantamento dos Preços de Terreno no Município de São Paulo, 1979.

GRÁFICO V 4

EVOLUÇÃO DO PREÇO DA TERRA

Município de São Paulo
1903-1978



FONTE: COGEP, Levantamento dos Preços de Terreno no Município de São Paulo, 1979.

TABELA V 11

EVOLUÇÃO DO PREÇO DA TERRA

Município de São Paulo
1903-1978

<i>Ano</i>	<i>Média</i>	<i>Mediana</i>
1903	107,37	83,70
1906	99,61	63,82
1909	106,63	66,94
1912	282,53	147,31
1915	155,98	73,49
1918	83,02	62,32
1921	315,00	83,33
1924	124,19	84,58
1927	220,76	94,72
1930	193,18	119,14
1933	130,31	86,26
1934	316,83	160,92
1935	383,57	210,51
1936	381,33	172,80
1939	346,98	249,14
1942	326,51	182,38
1944	448,20	304,71
1948	418,97	246,73
1951	632,21	315,26
1954	550,58	316,86
1955	551,30	325,50
1956	629,01	295,13
1957	434,53	284,92
1958	411,30	301,35
1959	459,81	266,30
1960	454,68	192,91
1962	415,94	215,22
1964	283,03	206,98
1966	480,26	304,59
1968	450,47	352,44
1970	746,09	526,62
1972	979,12	617,66
1974	1048,99	899,13
1976	1141,00	864,72
1978	1126,00	957,93

FONTE: COGEP, Levantamento dos Preços de Terreno no Município de São Paulo, 1979.

O crescimento populacional relativo da cidade de São Paulo é maior entre os anos 20/30 do que entre os anos 30/40. Em 1920, São Paulo tinha 579.033 habitantes,³⁷ passando a 901.645 em 1930 e a 1.326.261 em 1940. De 1920 a 1930, a população cresce 56% e de 1930 a 1940 o crescimento é de 47%. Em 1933, a população superava a cifra de um milhão de habitantes.

³⁷ Anuário estatístico (FIBGE).

O crescimento populacional do Município em relação ao Estado de São Paulo também é crescente, passando de 12,6%, em 1920, para 15,4% em 1930 e para 18,4% em 1940. A mudança de padrão econômico, a partir dos anos 30, com a industrialização, explica esse salto populacional, bem como o aumento do preço da terra urbana que, aliado às maiores possibilidades de ocupação do terreno, se apresenta concomitantemente ao início efetivo do crescimento vertical.

Como o Estado, enquanto agente produtor, interferiu nesse processo de valorização/verticalização?

3

A INTERVENÇÃO DO ESTADO: A LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA E O PLANO DE AVENIDAS

A ação do Estado será marcada pelas idéias debatidas no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos, em 1930, realizado no Rio de Janeiro, cujas conclusões dão destaque ao arranha-céu no tratamento dado ao tema “O arranha-céu e sua conveniência sob os vários aspectos higiênico, econômico, social e estético” (ARQUITETURA E CONSTRUÇÕES, 1930).

A primeira conclusão se referia à dificuldade de definir o que se entende por arranha-céu. Nesse sentido, o congresso recomendava às autoridades competentes de cada localidade fixar, em seus regulamentos, a altura a partir da qual um dado edifício passa a ser classificado na referida categoria.

Na segunda conclusão, o arranha-céu era de certa forma condenado, devendo sua construção ser autorizada apenas em zonas pré-fixadas nos regulamentos. A terceira conclusão avaliava que o arranha-céu se configurava na cidade como uma ornamentação, podendo até ser considerado como um monumento. Isso conduzia à recomendação de uma fiscalização particularmente rigorosa do ponto de vista estético, social e higiênico.

As conclusões quinta e sexta recomendavam uma avaliação específica dos aspectos econômicos de cada localidade, considerando que não era possível aconselhar ou condenar a construção de arranha-céus, dada a complexidade dos fatores em jogo e as variáveis de um país para outro. Apontava-se que esse tipo de edifício, em muitas localidades, havia se mostrado antieconômico.

A avaliação dos participantes do congresso sobre o tema “Regionalismo e Internacionalismo na Arquitetura Contemporânea” propunha a criação de uma cadeira de Arte Decorativa da Arquitetura, ressaltando não existir incompatibilidade entre o regionalismo e o tradicionalismo com o espírito moderno internacional. Defendia-se a prática de uma arquitetura de caráter nacional, que cumprisse a sua finalidade social moderna.

Outro tema se referia ao ensino de arquitetura, ressaltando a importância do ensino do urbanismo, uma vez que as cidades, devido às exigências e necessidades modernas, iriam sofrer transformações.

O tema que tratava da “Solução Econômica do Problema Residencial” aconselhava o estudo de casas econômicas em relação aos planos reguladores das cidades, encarando a legislação referente à questão como parte do bem-estar social. Recomendava-se um estudo para permitir a edificação cooperativista — a divisão de casas por andares ou por apartamentos —, com a expectativa de que sua venda fracionada pudesse resolver o problema residencial urbano para operários e empregados. Transparece aí o exemplo adotado pela legislação brasileira de condomínio, que já tinha sido adotada em 1928.

O quinto tema do congresso, “Urbanismo e Arquitetura Paisagista”, reiterava a necessidade não só de planos reguladores, mas de formação de novos centros urbanos, conforme os modernos princípios e normas

de urbanização e não como resultado de improvisações ou interesses particulares. Aprovava-se também a tendência moderna das novas legislações e sua característica compulsória e não meramente permissiva, recomendando que leis nesse sentido fossem promulgadas, determinando os recursos materiais e legais necessários à realização prática dos planos gerais. Para a realização destes, sugeria-se que fossem confiados a organizações oficiais especializadas, com maioria de técnicos e colaboração de figuras representativas da sociedade e de especialistas estrangeiros para consultoria.

O congresso fazia votos para que as municipalidades regulamentassem com urgência a construção e localização de arranha-céus, do ponto de vista do seu isolamento, da circulação, da estética e da perspectiva urbana. Para isso, propunha submeter os projetos a comissões oficiais de estética e da perspectiva urbana, que deveriam exigir o tratamento arquitetônico de todas as fachadas visíveis. Essa foi uma das recomendações que teve eco em São Paulo, pelo Ato n. 58, de 15 de janeiro de 1931, quando foi criada a "censura" dos projetos de arquitetura.

Nas discussões do quinto tema do congresso, os participantes chamavam também a atenção para a necessidade de leis mais eficazes para as expropriações, que consideravam indispensáveis às administrações das cidades modernas. Ressalta-se também a importância do urbanismo como tema obrigatório dos futuros congressos e os arquitetos como os elementos indicados para a elaboração dos planos urbanísticos.

Merece destaque ainda o tema "Como julgar as tendências da arquitetura moderna - decadência ou ressurgimento". A esse respeito, definiam-se tais tendências como a expressão inicial de um novo ciclo que adapta as formas arquitetônicas ao espírito da época, de harmonização da criatividade com as novas técnicas e novos materiais e elementos construtivos trazidos pelo "progresso".

Os demais temas tratavam da defesa do patrimônio artístico e arquitetônico, da organização de concursos de arquitetura, da construção de parques escolares, hospitalares, atléticos e universitários e da regulamentação profissional do arquiteto.

Em 1931, sob a égide dessas recomendações, o prefeito Anhaia Mello instituiu o zoneamento de São Paulo. O Código de Obras, de 1934, retoma-o de forma mais global, sob forte influência do *Building Code* e do *zoning* de Nova York.

O Ato n.127, de 1931, que criou o zoneamento em São Paulo, definia o uso residencial nos bairros jardins implantados pela companhia City e regulamentava a formação de núcleos comerciais. Posteriormente, ele foi incorporado ao Artigo n.40 do Código Arthur Saboya.

O Ato n. 663, de 1934, regulamentou o Código Arthur Saboya. Embora não se referisse especificamente à verticalização, o código procurava incentivá-la, através do estabelecimento de alturas máximas consideráveis. Nas ruas Barão de Itapetininga, Xavier de Toledo, Sete de Abril, Conselheiro Crispiniano, Vinte e Quatro de Maio e praça Ramos de Azevedo, o chamado "núcleo novo", estipulava-se a altura máxima de 50 metros e o número de pavimentos igual a 10. Na rua São Bento o número máximo de pavimentos era seis, e em qualquer outra via pública a altura máxima era de 80 metros, ou aproximadamente 27 andares.

Essas especificações, nos anos 30, não representavam uma restrição, uma vez que até hoje poucos são os edifícios construídos com essas dimensões. O Ato n. 663 também regulamentou o uso de elevadores, porém mais nos seus aspectos formais. A exigência de elevadores em relação à altura do prédio só seria instituída em 1955.

A Lei n. 3.427, de 1929, consolidada pelo Ato n. 663, de 10 de agosto de 1939⁴, era composto de 817 artigos, divididos em seis partes. A primeira, "Das construções Particulares" apresenta no Artigo 4, logo após as definições básicas, a divisão da cidade em zonas: central, urbana, suburbana e rural, dispostas em círculos concêntricos. Esse artigo é um dos 411 que compõem essa primeira parte da Lei, definindo, entre outras, regras gerais de ocupação, às vezes específicas às zonas.

Em seu Artigo 142, a Lei define que nos edifícios na zona central a altura será no mínimo de cinco metros (como na Lei 2.332/20), no máximo duas vezes a largura da rua quando for menor do que nove metros, até duas vezes e meia quando a largura for de nove

a 10 metros (cinco a sete andares), três vezes para ruas com mais de 12 metros (maior que nove andares), exatamente como na Lei 2.332, de 1920.

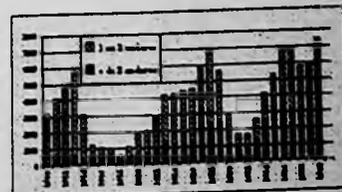
Atendendo parte dos preceitos de Vitor da Silva Freire, os Artigos 200 a 204, referentes a porão, são diferenciados dos Artigos 205 e 206, referentes a embasamento, estes sim podendo ser habitáveis, desde que impermeáveis a umidade e devendo ter dois metros acima do nível do passeio público. O pé direito passa a ter no mínimo três metros para compartimentos de dormir, 2,5 metros para compartimentos de permanência diurna (escritórios, por exemplo) e quatro metros para loja, aumentando significativamente o "rendimento" dos edifícios.

Os Artigos 39 e 40 incorporam o Ato n.127, de 1931, que estabelecia o zoneamento residencial em São Paulo, proposta promulgada por Anhaia Mello. E o Artigo 41 instituía uma comissão composta de técnicos da Prefeitura, presidida pelo Prefeito, para estudar as características e necessidades dos diversos distritos urbanos para a elaboração de um regulamento diferencial de especialização (*zoning*) mais detalhado para toda a cidade de São Paulo.

De certa forma, um zoneamento, dentro das definições das experiências internacionais, já estava delineado por este Código de Obras, inspirado em parte no *Building Code de Nova York*: a delimitação de zonas, o estabelecimento de alturas e a definição de usos (ainda que somente em alguns bairros residenciais).

A segunda parte do Código de Obras tratava de construções para fins especiais: funerárias, escolas, açougues, cinemas, mercados e fábricas. A regulação de cocheiras e estábulos denotava forte influência rural. Na zona central, as cocheiras e estábulos deveriam ser construídos em condições especiais, sendo proibidos na avenida Paulista. A parte terceira tratava de arruamentos e a quarta parte dos alinhamentos e nivelamentos das vias públicas.

A Lei n. 3.571, de 1937, surge, segundo Henrique Lefevre (1951), com o início da construção de edifícios de apartamentos, coincidindo com o que aponta o Gráfico V 1³⁸, indicando o ano de 1936 como um pico no ritmo de construção de edifícios iguais ou maiores que



38 Ver gráfico V 1, página 157

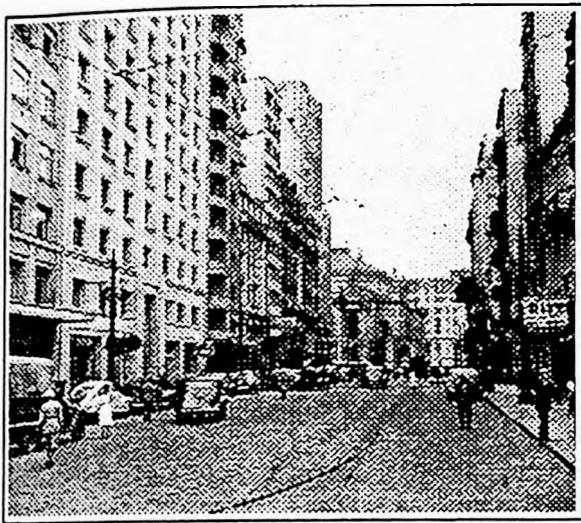
três andares. A partir de 1937 cai o número desse tipo de construção, sendo retomado o crescimento vertical em 1940.

A Lei 3.571 tinha por objetivo estender as restrições de uso do artigo 40 do Ato 663 (Código Arthur Saboya) às áreas em processo de verticalização residencial. Isto é, definir como residencial áreas com crescimento vertical, tais como: avenidas Paulista, Higienópolis, Angélica, D. Pedro I, Pompéia e rua Maranhão. Essas avenidas apresentavam baixíssima ou nenhuma incidência de verticalização, exigindo afastamentos das duas laterais do lote, de três metros, e recuos frontais.

Lefevre (1951) compara a Lei 3.571 com a *Multiple Dwelling Law* de Nova York, uma vez que da mesma forma prescrevia o afastamento dos edifícios de apartamentos das divisas dos lotes, sem, no entanto, prever áreas livres para as crianças e arejamento e insolação. Apesar de tratar de algumas ruas, foi estendida para as demais ruas residenciais na aplicação da lei.

O Ato n. 1.366, de 19 de fevereiro de 1938, objetivava estabelecer gabaritos de altura a ruas do centro novo, formando um desenho característico. Determinava a altura não mais em proporção à largura da rua, como prescrevia o Código, mas em relação ao número de pavimentos. Na rua São Bento, o número de pavimentos máximos era seis. Nas ruas Barão de Itapetininga, Xavier de Toledo, Sete de Abril, 24 de maio, na praça Ramos de Azevedo, praça da República e na rua Marconi deveriam ter 10 andares, correspondentes a 10 pavimentos com três metros de pé de direito, exclusive os térreos. Acima dessa altura, os térreos deveriam atender o Artigo 145, que permitia o escalonamento superior, do Código de 34, não podendo ultrapassar os 50 metros de altura máxima.

Nas demais vias a altura máxima era de 80 metros. Vemos aí as idéias de Prestes Maia, de limitar gabaritos, sendo instauradas já sob sua gestão. Além disso, o Ato 1.366, de 1938, previa que as edificações da Xavier de Toledo e Marconi deveriam subordinar as suas fachadas aos limites arquitetônicos dos prédios contíguos, de modo a formar um conjunto arquitetônico (Figuras V 5 e 6).



O Ato n. 1.496, de 25 de outubro de 1938, também influenciado por Prestes Maia, previa que as construções na avenida Nove de Julho, recém-aberta, tivessem, próximo ao túnel (alameda Jaú até a rua Estados Unidos), 12 metros de frente e fachadas laterais tratadas.

O tratamento global das fachadas é introduzido pela arquitetura modernista, contrapondo-se ao ecletismo anterior, privilegiando muito mais a fachada principal, deixando as laterais cegas, que tanto incomodavam, do ponto de vista estético, a Prestes Maia.

O Decreto-Lei n. 26, de 6 de abril de 1940, instituiu as vistorias aos elevadores não-licenciados e “ex officio”, aos já licenciados, dispensados no entanto do requerimento de vistoria. Esse decreto implementa o registro de elevadores, já criado desde 1925.

O Decreto-Lei n. 41, de 1940, regulamenta as construções da avenida Ipiranga, prevendo uma altura mínima de 39 metros (13 andares), admitindo-se recuos escalonados até uma altura máxima de 80 metros, podendo atingir, em casos especiais, 115 e 135 metros. Até 1950, os edifícios que não tivessem construído a altura permitida pagariam Imposto Predial e Territorial Urbano majorado em 20%. Lefevre (idem) aponta uma corrida às alturas decorrente do estímulo dado por esse Decreto.



Figura V.5 (à esquerda)
Rua Xavier de Toledo. Edifícios residenciais e de escritórios.
(PRESTES MAIA, 1945)

Figura V.6 (acima)
Rua Marconi. Homogeneidade de gabaritos exigida pela legislação.
(PRESTES MAIA, 1945)

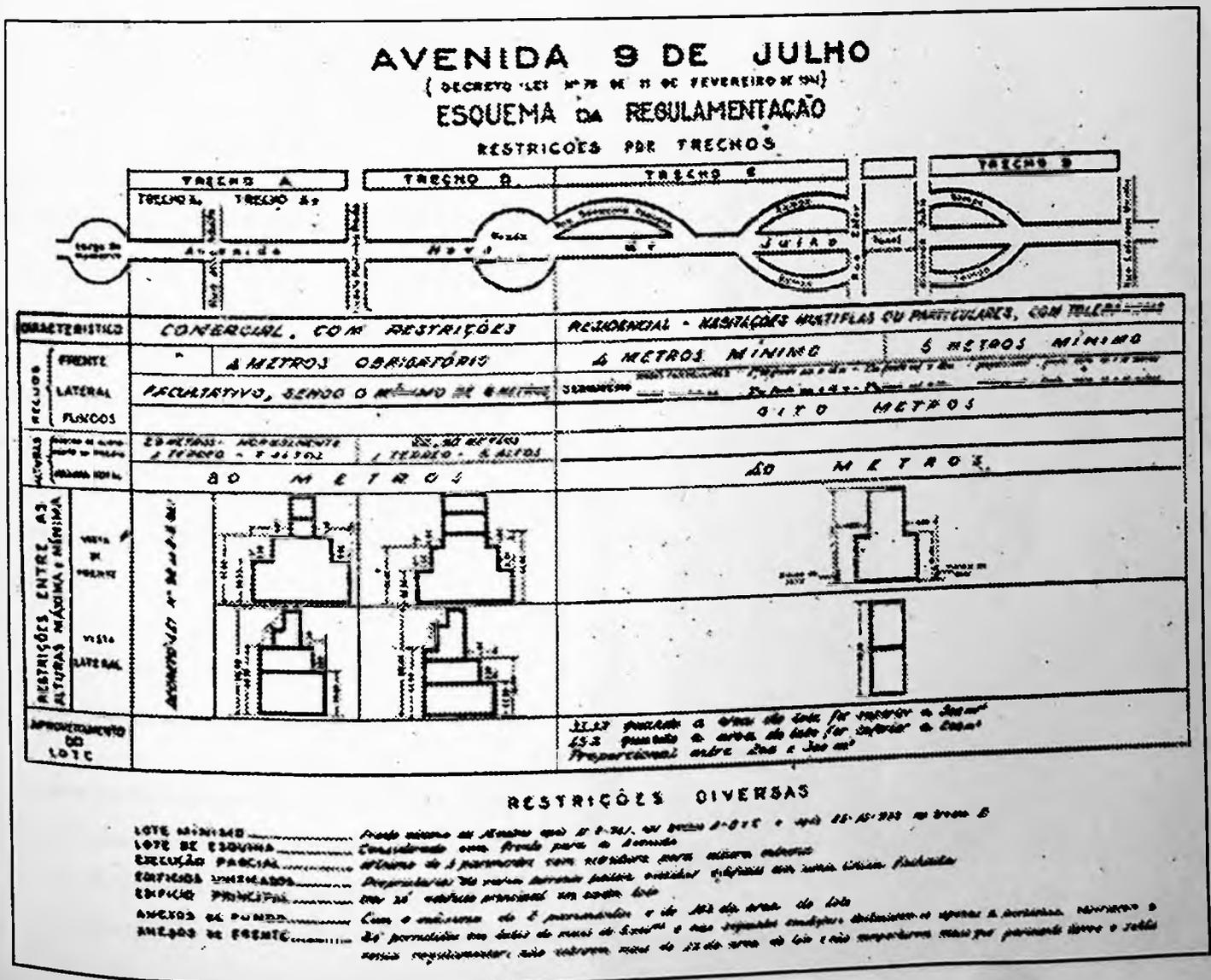
O Decreto-Lei n. 75, de 11 de fevereiro de 1941, regulamenta as construções na avenida Nove de Julho, estabelecendo alturas máximas e usos permitidos, autorizando o aumento de alturas mediante recuos escalonados (Figura V 8).

O Decreto-Lei n. 92, de 2 de maio de 1941, elaborado depois da implantação do perímetro de irradiação, altera o perímetro da zona central estabelecido pelo Código de Obras, ampliando os limites de altura máximos na zona central:

- * de 40 metros, nas ruas com até 12 metros de largura;
- * de 60 metros, nas de largura igual ou maior que 12 e até 18 metros;
- * de 80 metros, nas ruas de largura superior a 18 metros, estendendo a altura mínima obrigatória, de 39 metros (10



Figura V.7 (acima)
Avenida Ipiranga no início dos anos 40. Destaque para o prédio do Cine Ipiranga, que segue o Decreto-lei nº 41. (PRESTES MAIA, 1945)



pavimentos mais térreo), às seguintes vias públicas: avenida São João, desde a praça Antonio Prado até a rua Duque de Caxias, largo Paissandu, praça Júlio Mesquita, largo do Arouche (parte superior), praça da República, Vieira de Carvalho e São Luís;

* altura mínima de 22 metros, ou seis pavimentos (inclusive o térreo) nas seguintes ruas: largo do Arouche (parte inferior), avenida São João, desde rua Duque de Caxias até praça Marechal Deodoro, avenida General Olímpio da Silveira, avenida Padre Péricles, largo São Francisco, avenida Rangel Pestana, desde a praça da Sé até o largo da Concórdia, inclusive. E, ainda, nos novos trechos do perímetro de irradiação: rua Senador Queiroz, São Luís em direção ao viaduto Jacaré, rua Maria Paula, praça João Mendes, ruas Irmã Simpliciana e Anita Garibaldi, praça do futuro Paço e rua Mercúrio.³⁹

O efeito dessas leis que permitiam o escalonamento para atingir as alturas máximas, inspiradas no zoneamento americano, ao contrário do Código Arthur Saboya, foi maléfico para a cidade, pois desencadeou uma “corrida às alturas” para edifícios de escritórios, desviando da construção de prédios de moradias consideráveis quantias que teriam minorado a carência de habitações, incentivadas pela valorização desmensurada das propriedades (LEFEVRE, 1951).

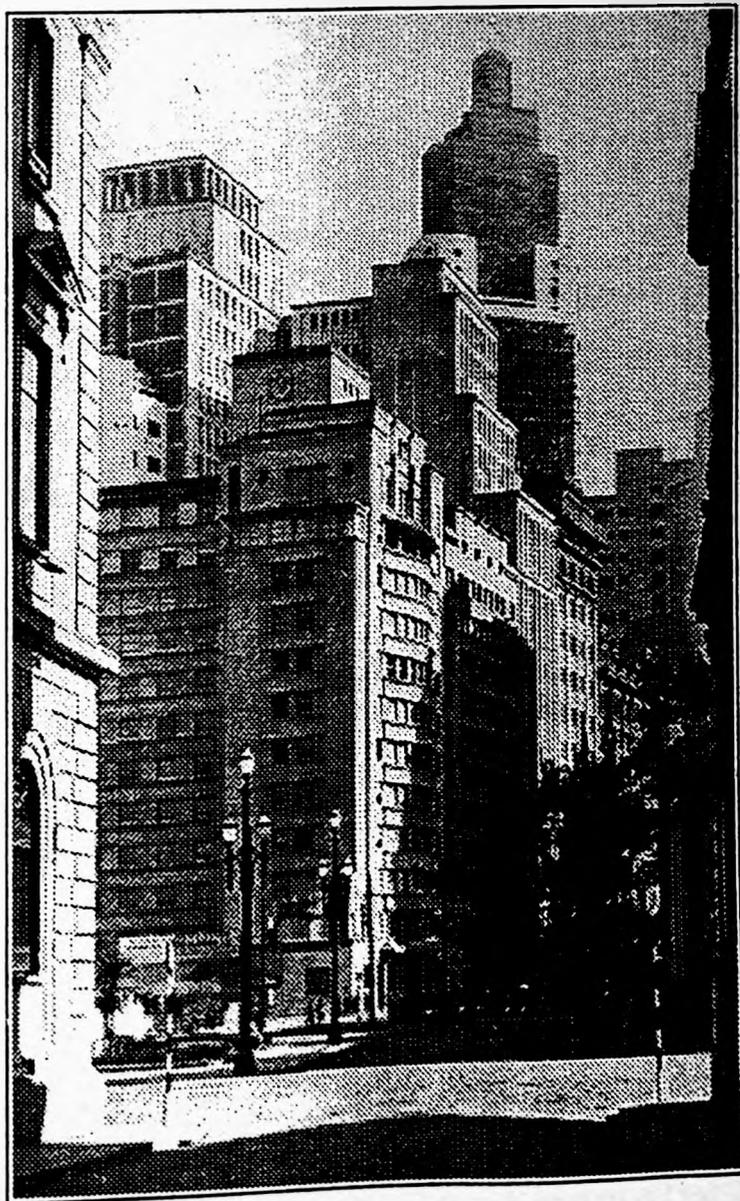
O PLANO DE AVENIDAS

Os dois prefeitos dos anos 30, Fabio Prado e Prestes Maia, implantaram o Plano de Avenidas. Suas intervenções se articulavam aos interesses econômicos, envolvendo diversos setores da ad-

Figura V.8 (página anterior, embaixo)
Zoneamento da Avenida Nove de Julho.
(SABOYA, 1950)

Figura V.9 (abaixo)
Rua Boa Vista. Várias fase de verticalização, com destaque para os recuos do prédio central.
(PRESTES MAIA, 1945)

39 Código de Obras Arthur Saboya e Leis Complementares Ayres Neto (1950).



ministração municipal. Eventuais divergências na sua aplicação eram superadas pelo regime autoritário então vigente (FUNDAP, 1979).

A aparência da cidade havia se modificado com a industrialização, consolidada nos 30. A tendência europeizante de intervenção urbana, defendida pela burguesia cafeeira do começo do século, não mais predomina. Em seu lugar, desde os anos 20, manifesta-se espacialmente o capital americano, aliado à disseminação ideológica e cultural marcada pelo cinema, o automóvel e o arranha-céu.

Agora a elite industrial dita as regras do ideário estético, mas o desenvolvimento das atividades industriais agravam os problemas urbanos. A disponibilidade de redes de água, esgotos e eletricidade e a atração pelo centro financeiro da cidade são um incentivo para a localização das indústrias na capital, que buscam se instalar ao longo das vias ferroviárias, elevando os preços fundiários e intensificando o problema habitacional. Os loteamentos periféricos se expandem, mesmo sem a implantação de redes, sistemas viários e de transportes nessas regiões (FUNDAP, idem).

Nos anos 30, São Paulo tem um milhão de habitantes. É uma cidade de imigrantes, em que se destaca a classe média representada pela burocracia estatal e privada, profissionais liberais e homens de negócios. Parte dela mora nos arranha-céus.

Com a cidade assim configurada, implementa-se o Plano de Avenidas. Sob a gestão de Fabio Prado, com menor intensidade e com Prestes Maia, mais intensamente. É desse período a conclusão da avenida Nove de Julho e o alargamento do perímetro de irradiação concebido para desafogar o centro: Senador Queiroz, São Luiz, Ipiranga, o prolongamento das avenidas Paulista e Pacaembu e o alargamento da avenida São João.

Os serviços básicos não acompanham, no mesmo ritmo, o desenvolvimento da cidade nem o crescimento demográfico. Além disso, os transportes urbanos passam no período por uma das graves crises que ciclicamente o acometeram. A Light, desinteressada em continuar com a concessão de bondes elétricos, é obrigada, desde 1937, a continuar prestando os serviços por decreto municipal.

Tomada da
Silva



cívicos, tal como feito por Prestes Maia (Figuras V 11 e 12), que igualmente valorizava, para o Estado, papel de provedor e de árbitro. O Estado, acreditava o engenheiro, deveria garantir recursos, por meio de taxaço, para as obras necessárias ao crescimento da cidade, e ainda arbitrar em relação a abusos do in-

Figura V.11
Projeto para o Paço Municipal de São Paulo, 1929. Projeto de Christoff. Nítida influência do setback do zoning de Prestes Maia. (PRESTES MAIA, 1930)

Figura V.12
Projeto de Ramos de Azevedo, primeiro lugar no concurso para o Paço Municipal. (PRESTES MAIA, 1945)

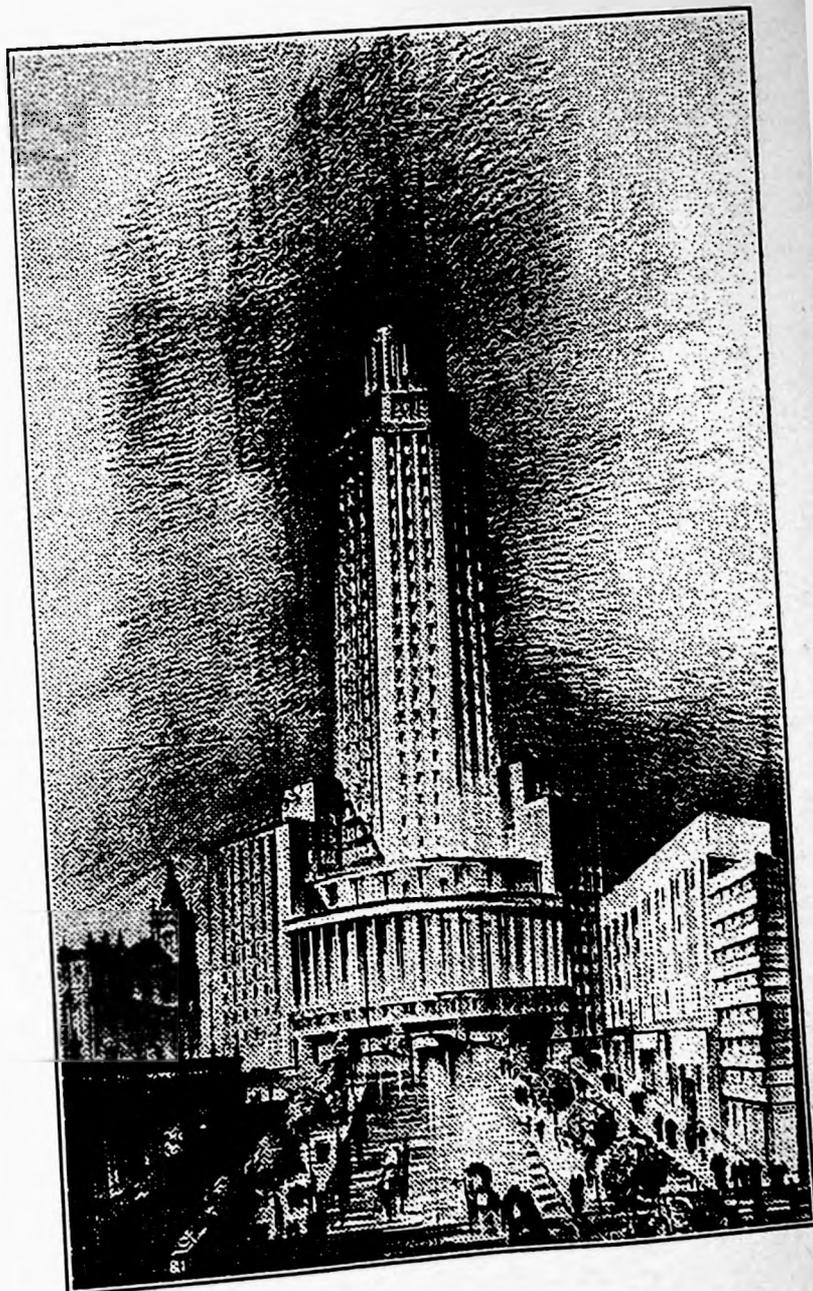
teresse particular sobre o público.

A partir desse panorama, que forma toma a verticalização no período estudado?

4

VERTICALIZAÇÃO: FORMA E FUNÇÃO

Até 1939 existiam 1 232 elevadores, instalados em 813 edifícios na cidade. 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 grande maioria eram construídos



para aluguel (SOMEKH, 1987, p.54).

Os edifícios com elevador, até 1939, constavam de uma listagem única do Registro de Elevadores da Prefeitura de São Paulo, criado em 1925 e implementado em 1940. A cronologia dos edifícios foi construída para o período de 1920 a 1929, através da mensagem do prefeito à Câmara de Vereadores, em 1926, com a listagem dos (poucos) edifícios altos da época⁴¹ e complementada com pesquisa iconográfica, descrições e publicações descritivas do período.⁴²

Os 813 edifícios do Registro de Elevadores foram vistoriados um a um, verificando-se a sua existência até hoje ou a sua demolição, o uso atual, o número de pavimentos e o estilo arquitetônico (v. listagem anexa). Desses edifícios, existem hoje remanescentes 489, distribuídos conforme os quadros nas páginas seguintes, por número de pavimentos e estilo arquitetônico.⁴³

⁴¹ Ver capítulo anterior.

⁴² Ver Ficher (1994), Xavier, Lemos e Corona (1983), Toledo (1981) e Petrone (1955).

⁴³ Ver Mapa V 2, p. 159, para uma leitura de sua distribuição espacial.

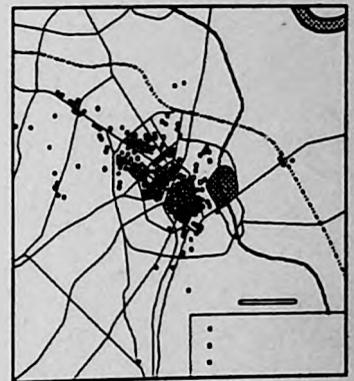


TABELA V 12

NÚMERO DE PAVIMENTOS E USOS DIVERSOS DOS EDIFÍCIOS COM ELEVADOR CONSTRUÍDOS ATÉ 1939

Município de São Paulo
Pesquisa 1993

Número de Andares	Número de Edifícios
28	1
15	1
14	3
13	6
12	7
11	15
10	33
9	29
8	23
7	38
6	64
5	59
4	34
3	41
2	20
TOTAL	374
Hospitais	15
Indústrias	91
Diversos	9
TOTAL	489

Dos 813 edifícios da listagem inicial do registro de elevadores até 1939 existem hoje 489.

TABELA V 13

ESTILOS ARQUITETÔNICOS DOS EDIFÍCIOS COM ELEVADOR CONSTRUÍDOS ATÉ 1939

Município de São Paulo

Eclético	155
Neoclássico	36
Art Decô	34
Moderno	144
Reformado	5
Total	374

Conforme os quadros apresentados, pode-se constatar que do total de 489 edifícios, 91 eram construções industriais, 15 eram hospitais e nove foram construídos posteriormente ao seu registro de elevadores.⁴⁴ A classificação dos edifícios por número de pavimentos aponta 5 e 6 andares como tamanho predominante. A classificação por estilos aponta que 191 compreendem os chamados estilos “passadistas” eclético e neoclássico e 183 podem ser considerados modernos ou modernizados.

Até 1929, embora incipiente, a verticalização se localizava no triângulo histórico (os edifícios mais altos, com uso terciário) e no chamado centro novo (Figura V 13), misturando uso terciário com residencial. Ao longo do eixo São João, a construção verticalizada está na praça Julio Mesquita, aberta em 1927 e onde se destaca um edifício de 13 andares, na praça Marechal Deodoro, aberta posteriormente, na rua Sebastião Pereira e no sopé da coluna histórica, na Carlos de Souza Nazaré e no Parque D. Pedro/25 de Março, nesses últimos para o uso especificamente residencial.

Até 1939 a verticalização residencial reproduz-se nesses mesmos espaços, expandindo-se para o largo do Arouche e imediações, nos bairros de Santa Efigênia e Higienópolis, Liberdade, com mais intensidade marcando a extensão rumo ao setor sudoeste (Figura V

⁴⁴ Além dessas pesquisas, foram levantados junto ao arquivo morto da Prefeitura 42 processos de aprovação de alguns edifícios, para verificar ano de aprovação, engenheiros, construtores e proprietários, e autoria e concepção de projetos. Alguns edifícios foram excluídos por sua aprovação ter ocorrido após 1940, apesar do registro de elevadores ser anterior. São apresentados adiante algumas reproduções dos projetos. Sua análise e pesquisa iconográfica auxiliou a obtenção de um panorama das transformações do desenho dos edifícios no período estudado.

Figura V 13
Largo do Arouche: a verticalização ocorre antes da remodelação. (PRESTES MALLA, 1945)



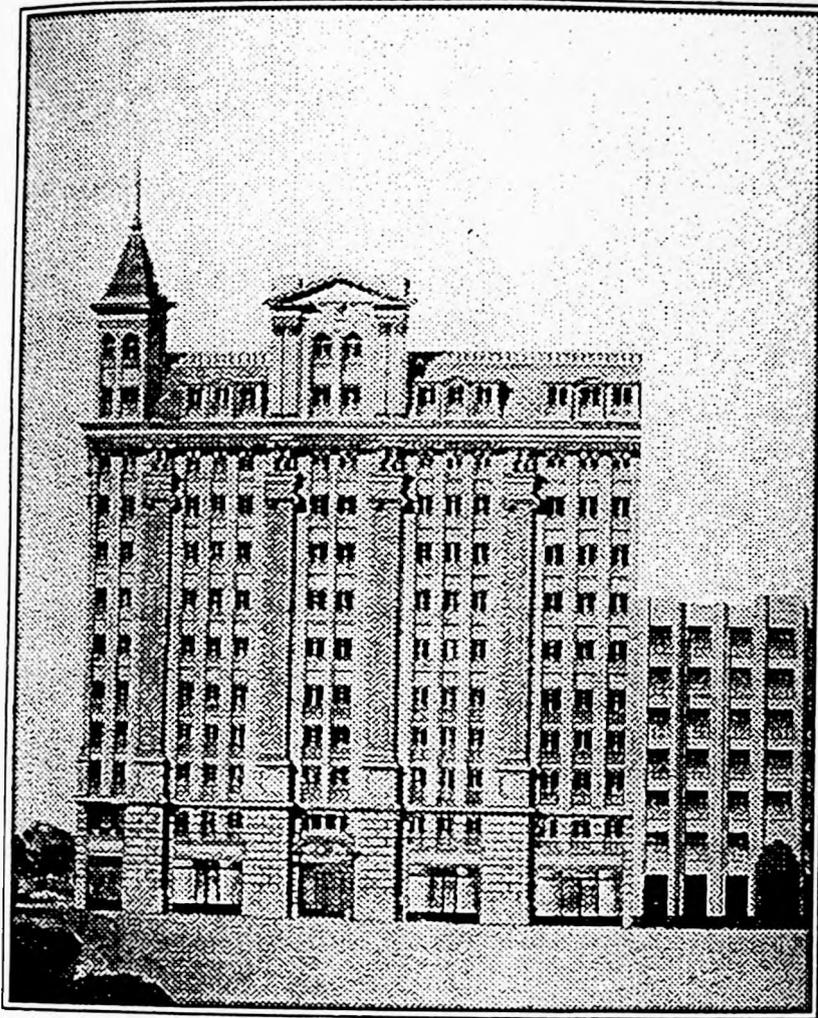


Figura V.16 (à esquerda)
 Projeto de um aluno do quinto ano
 do Curso de Engenheiros Arquitetos
 da Politécnica, 1932.
 (REVISTA POLITÉCNICA, MAIO/JUNHO 1932)

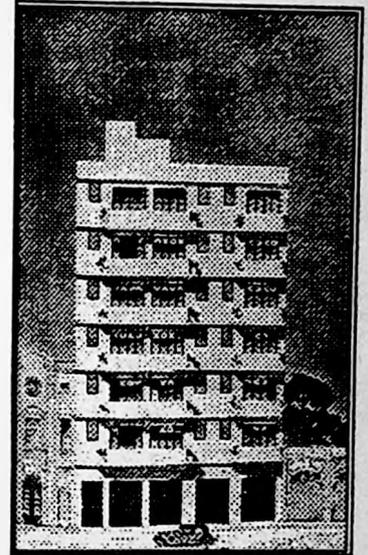


Figura V.17 (acima)
 Projeto modernista de Carlos de
 Silva Prado, do quinto ano do Curso
 de Engenheiros Arquitetos.
 (REVISTA POLITÉCNICA, MAIO/JUNHO 1932)

conhecia esse tipo de moradia em seus países de origem, ou ainda funcionários públicos ou de empresas que alugavam apartamentos para seus funcionários, como, por exemplo, o edifício na Xavier de Toledo, da Light, ou os edifícios dos Institutos de Pensão.

A verticalização, aceita inicialmente com relutância, se multiplicaria nas décadas de 30 e 40, constituindo-se numa grande inovação no setor residencial com o surgimento dos prédios de apartamentos (REIS FILHO, 1978).

Figura V.18
 A São Paulo dos anos 40, com
 destaque para a massa construída
 no período.
 (PRESTES MAIA, 1945)



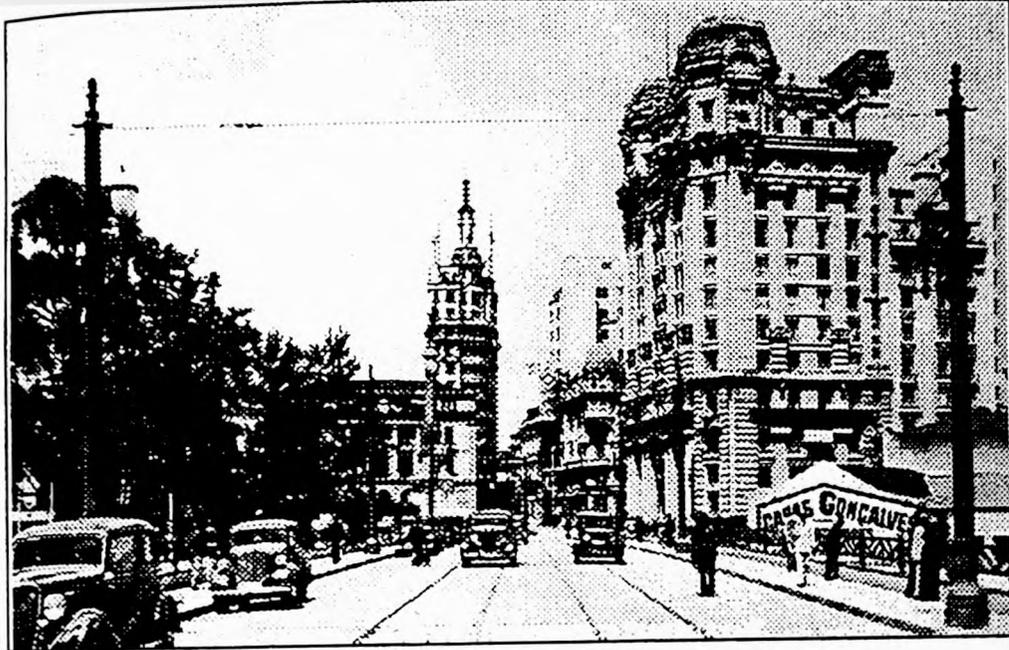


Figura V 19
 Dez anos separam um cartão postal do outro. Neste, do começo dos anos 30, vêem-se o Palácio do Comércio no Largo do Tesouro e o edifício construído pelo engenheiro Pujol na Praça da Sé.
 (COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)

No Rio de Janeiro era patente que a proliferação de arranha-céus, e portanto o aumento da oferta de moradias desse padrão, não implicava redução de preços nos aluguéis. Segundo Vaz (1987, p.23), "... o aluguel quase sempre ultrapassa o de uma casa ... no Rio são caros, principalmente nas praias. Quanto mais se erguem, mais caros ficam, não atingindo a sua finalidade: morada confortável, em bom lugar, a preço justo".

Godoy (1926) comenta que, em companhia do Sr. Agache, esteve em uma pequena casa numa cidade jardim nos arredores de Paris, cujo aluguel, de dois mil francos, custava um terço de uma moradia correspondente num arranha-céu no Rio de Janeiro, ou seja três vezes menos do que no Rio.



Figura V 20
 Começo dos anos 40. Além dos automóveis em maior número, vêem-se o edifício da Associação Comercial e o da Caixa Econômica, ao fundo. A alternância da arquitetura eclética e moderna.
 (COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)

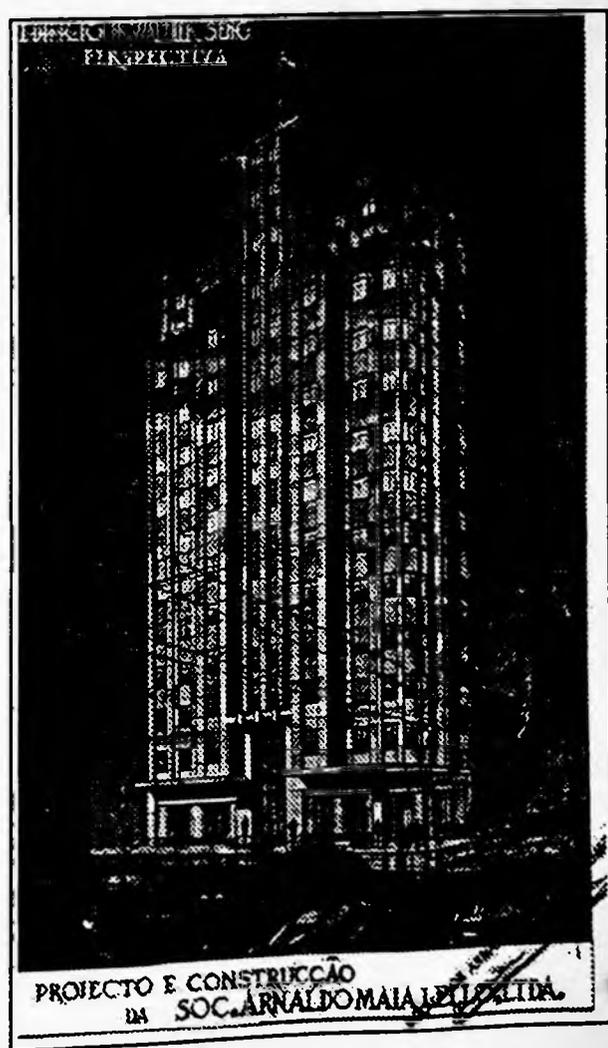
A produção de edifícios principalmente para aluguel é alterada com a Lei do Inquilinato, de 1942, que abre espaço para a figura do incorporador.

Em São Paulo, o Professor Walter Kneese, formado engenheiro arquiteto em 1934, lembra que existiam pequenos apartamentos na Xavier de Toledo ocupados por funcionários da antiga Light. Ele próprio projetou, quando trabalhava na firma H.S.Caiuby, entre 1934 e 1937, um prédio de oito andares na avenida São João com rua Timbiras, com apartamentos de dois quartos para classe média. Pela legislação então vigente e pela localização poderiam ter sido construídos mais dois andares, mas estudos de viabilidade não apontavam esse aproveitamento. Além disso, o prédio, denominado Lília Maria, foi construído em curva para seguir a "harmonia" da esquina em que estava localizado.

A sociedade da época preferia edifícios como os que Christiano das Neves fazia, que lembravam os palácios europeus e as residências dos ricos. O moderno, segundo Kneese, foi difundido aqui por Corbusier e Niemeyer no final dos anos 30, mas se consolidou depois dos anos 40. Nesta década, Otávio Lotufo, formado engenheiro arquiteto em 1932, projetou cinco edifícios na rua Marconi. Segundo ele, já existiam inúmeros arranha-céus em São Paulo na época. No triângulo, eram todos de escritórios e, no centro novo, existiam apartamentos e escritórios. Os profissionais resistiam à idéia de abrir seus escritórios no centro novo. O centro era ainda o triângulo, o que fez com que seu escritório tivesse problemas para conseguir os primeiros investidores para o edifício Pasteur, na rua Marconi, aliás, segundo o entrevistado, o primeiro construído em sistema de condomínio.⁴⁵ Além desse foram construídos em condomínio os edifícios São Lucas, Marconi e São José. O quinto projeto era de um único proprietário herdeiro de Walter Seng, dono da área que foi subdividida para criar a rua Marconi.

Figura V.21
Edifício na Rua Marconi.
(DESENHO CONSTANTE DO PROCESSO DE APROVAÇÃO)

⁴⁵ Apesar da legislação federal de condomínios ser de 1928, como visto no capítulo anterior, o primeiro edifício construído nesse sistema é de 1934 (VILLARES, 1946).



O edifício projetado na esquina da Marconi com a rua Sete de Abril, por Lotufo, oposto a um outro projetado por Ramos de Azevedo na outra esquina, teria sido submetido ao então prefeito Prestes Maia, que amigavelmente solicitou a ambos que fizessem projetos que compusessem um conjunto de estética harmoniosa (Figura V 22). Segundo Lotufo, Prestes Maia e o Código de Obras eram muito restritivos, mas evoluíram e se amoldaram à dinâmica da cidade, permitindo maior liberdade de projeto aos arquitetos. Os primeiros dispositivos desse código eram muito limitativos. Dividiam a cidade em zonas e exigiam a construção de 10 andares.



Lotufo construiu um prédio de apartamentos de seis andares na avenida São João com rua Aurora, com 40/50 unidades de um ou dois dormitórios, em 1935/36. Esse edifício foi alugado durante certo tempo, sendo adquirido pelo IAPI nos anos 40.

Figura V 22
Vista da cidade em 1940: a Rua Marconi (ainda não ocupada) e as esquinas em que Prestes Maia sugeriu a construção de prédios harmônicos entre si. (PRESTES MAIA, 1945)

Indagado sobre o gosto e os estilos da época, Lotufo afirmou que as famílias não gostavam de morar em edifícios, por serem considerados cortiços de luxo, e que o belo era o estilo clássico. No entanto, a arquitetura moderna simplificou as coisas. “O modernismo aliou tudo, ficou tudo mais fácil e mais econômico”. Mesmo porque, nessa época, não existiam mais os artesãos que pudessem elaborar os ornamentos. O modernismo foi pois adotado pelo seu menor custo e pela rapidez, mas os clássicos ainda eram considerados mais bonitos.

DO ECLETISMO ARQUITETÔNICO AO "ESTILO MODERNIZADO"

O crescimento da cidade, ao redor de 1935, fazia São Paulo lembrar uma "Chicago sul-americana", com seu milhão e meio de habitantes, compostos de representantes de todos os povos da Europa e de alguns da Ásia, ao lado de arranha-céus inacabados, cujas rendas futuras estavam em discussão, ao lado de avenidas com grandes palacetes, em bairro comercial apertado, quase asfixiado pelo trânsito (PETRONE, 1955).

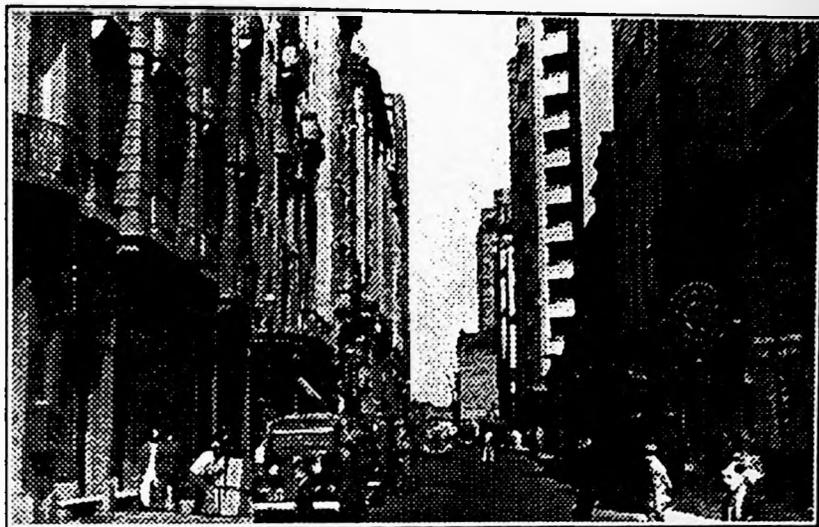


Figura V 23
Rua Benjamin Constant, começo dos anos 40.
(PRESTES MAIA, 1945)

Ruas estreitas, edifícios altos, centro congestionado, capital do progresso, metrópole moderna. Essas expressões adjetivavam São Paulo, "a cidade de muitos contrastes, com largas avenidas, de tráfego intenso, no meio de blocos compactos de arranha-céus, como também das ruas tranquilas, emolduradas de prédios antigos, que fazem lembrar os tempos passados. A cidade das ladeiras e dos viadutos, a metrópole internacional, a cidade cosmopolita, a cidade da energia, a capital do progresso, a grande oficina, a capital industrial do Brasil, a capital de capital, a cidade dinâmica, a cidade que mais cresce no mundo" (PETRONE, idem, p. 107).

Todo esse cenário chamava a atenção de Claude Levi Strauss "pela superposição de épocas resumidas em meio século de existência da cidade" (Figuras V 23 e 24). A metrópole, para ele, era feia, com edifícios no centro pomposos e fora de moda, com uma indigência pomposa na sua ornamentação. O rápido desenvolvimento que observava na ci-

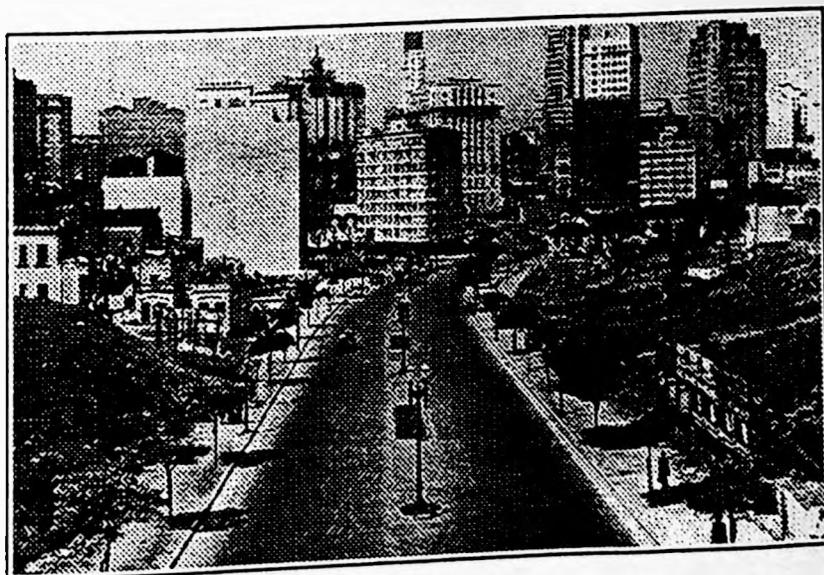


Figura V 24
Avenida Nove de Julho: mistura de épocas.
(PRESTES MAIA, 1945)

dade, assim resumiu: "Dizem mesmo que a gente se arrisca, indo de taxi a um encontro combinado algumas semanas antes, a chegar com um dia de avanço sobre o bairro...". 46

O ecletismo arquitetônico expressava-se no papel secundário do arquiteto, então representado na própria organização da atividade de construir: "Naquela época, a construção era contratada e realizada num regime predominantemente comercial. Nessas condições, ao cliente interessava, sobretudo, a idoneidade comercial do empreiteiro de obras. O costume era encomendar várias propostas a vários construtores, que se dispunham a fazer o projeto e o orçamento graciosamente. Com relação ao projeto, o que mais interessava era a escolha do estilo. O projeto era elaborado por desenhistas do empreiteiro, hábeis no preparo de perspectivas aquareladas. Os detalhes de execução e os materiais e acabamentos eram apenas descritos no texto" (MACHADO, 1992, p.178).

É também exemplar o caso do edifício Saldanha Marinho, de construção anterior ao Pirapitiguy (Figura V 26). "A fachada compõe os 10 pavimentos do projeto em estilo Luis XVI modernizado, encimado por duas cúpulas laterais e uma mansarda central, e 'donjou', motivos arquitetônicos presentes nos

46 Levi Strauss *apud* Machado, 1992, p.79.

Figura V 25
Sociedade Construtora de Imóveis,
precursora da incorporação
imobiliária.
(REVISTA DE ENGENHARIA MACKENZIE,
SETEMBRO 1928)

REVISTA DE ENGENHARIA "MACKENZIE"

SOCIEDADE CONSTRUTORA E DE IMOVEIS S/A

RUA ALVARES PENTEADO N. 151 - Mackenz - SÃO PAULO
ENR. RESPONSÁVEL: CIGERO COSTA VIDIGAL

LINDACO TELÓANSCO "OCÓATLII" ENR. ENRICO ROMÃO

OBRAS CONTRACTADAS E EM ANDAMENTO



ENRICO DE ANTICORRUPTO
N. 100
R. MACATILIA
ENR. ENRICO ROMÃO



ENRICO DE ANTICORRUPTO
N. 100
R. MACATILIA
ENR. ENRICO ROMÃO



ENRICO DE ANTICORRUPTO
N. 100
R. MACATILIA
ENR. ENRICO ROMÃO



ENRICO DE ANTICORRUPTO
N. 100
R. MACATILIA
ENR. ENRICO ROMÃO



ENRICO DE ANTICORRUPTO
N. 100
R. MACATILIA
ENR. ENRICO ROMÃO



ENRICO DE ANTICORRUPTO
N. 100
R. MACATILIA
ENR. ENRICO ROMÃO



ENRICO DE ANTICORRUPTO
N. 100
R. MACATILIA
ENR. ENRICO ROMÃO

TERRENOS A VISTA E A PRESTAÇÕES POR CONTA PRÓPRIA E DE TERCEIROS.

ESTUDO DE PROJETO ORÇAMENTO E FINANCIAMENTO DE OBRAS DE ENGENHARIA

PREÇOS DE OBRAS ANUNCIANTES

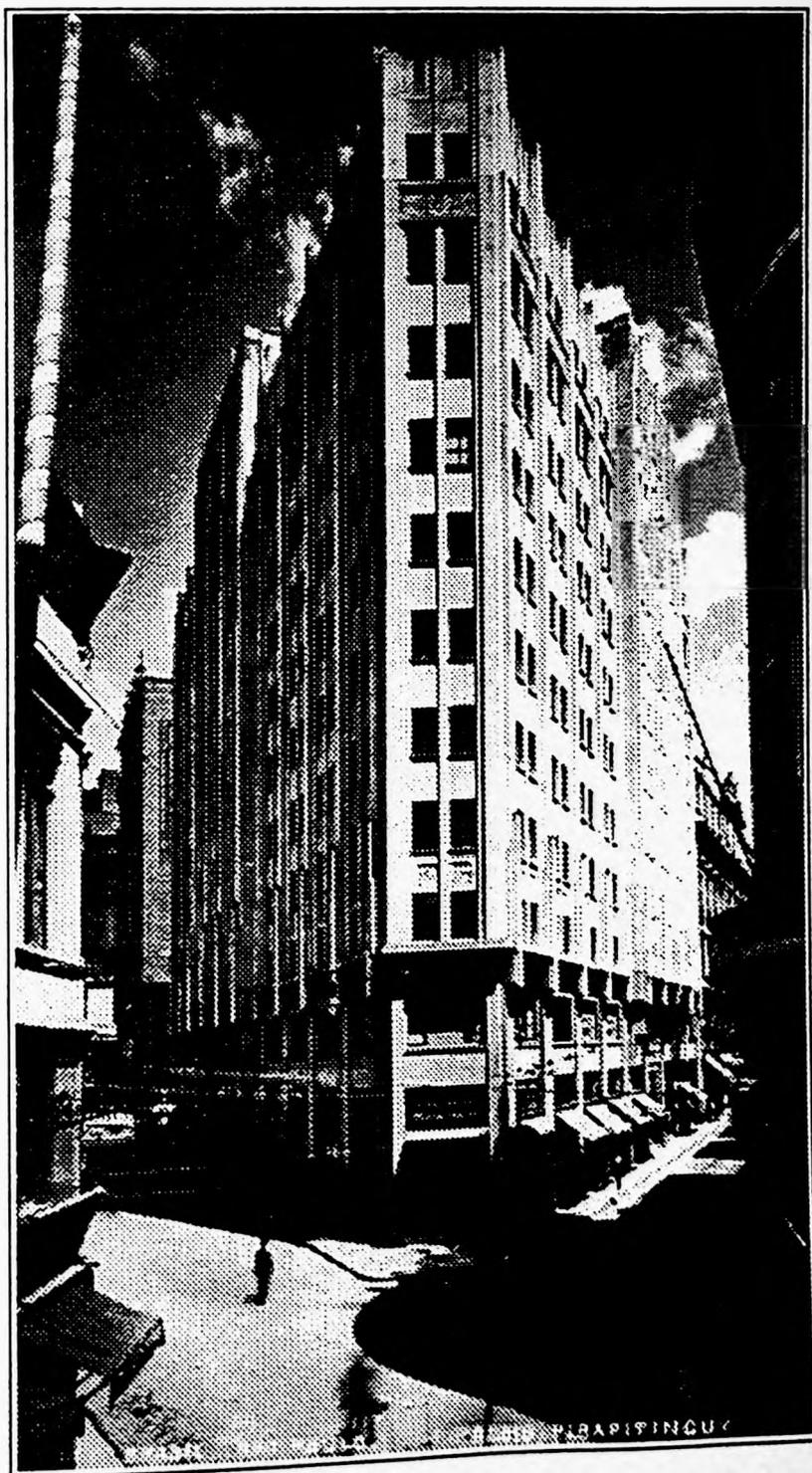
castelos medievais, davam um aspecto de nobreza ao edifício que era destinado à elite paulistana".⁴⁷ O concurso de anteprojetos para o novo edifício do Automóvel Clube de São Paulo mobilizou os engenheiros e arquitetos, classificando em primeiro lugar Christiano Stockler das Neves, com o cognome de *Pour-quoi-pas*.

O Automóvel Clube acabou desistindo da construção do edifício, que finalmente foi erguido no início dos anos 30, conforme projeto de Elisiário da Cunha Bahiana, em estilo art deco, popularmente chamado de futurista na época (FABRIS, 1987, p.97) (Fig. V 27).

A transformação dos estilos de eclético para o *art déco*, considerado mais moderno, mobilizou Christiano das Neves a escrever uma série de artigos para a *Revista Arquitetura e Construções* e para os periódicos *O Diário de S. Paulo* e *O Jornal*, entre maio e junho de 1930, denominada *Arquitetura Contemporânea*. Neles o arquiteto empreendia uma campanha contra as aberrações do futurismo, desconsiderando a irritação dos "antropófagos", numa referência aos modernistas. Para Neves, a arquitetura da época em que se vive é a contemporânea e envolve todas as tendências da verdadeira arte. Limitar a arquitetura da época apenas ao modernismo era não apenas insensatez, mas também arrogância.

Christiano das Neves afirmava não confundir arquitetura com a arte de construir. A arquitetura implicava a prática da beleza, solidez e conveniência e a engenharia, por

Figura V 26
Edifício Pirapitinguy na Rua João Bricola esquina com Rua Boa Vista, demolido para a construção de uma torre de vidro do Banespa.
(COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)



sua vez, tratava apenas das duas últimas questões. Os novos materiais, como o concreto armado, não exerciam qualquer influência nos estilos arquitetônicos. Ele execrava a “indústria de construir”, preconizada por Le Corbusier e suas “máquinas de habitar”. As formas consagradas pela arte não poderiam ser modificadas pela ciência. “...querem industrializar a mais nobre das artes”, criticava Neves.

A passagem do ecletismo para o *art decô* e, em seguida, para o estilo modernizado, sem ornamentação, fica clara na amostra dos pedidos de aprovação na Prefeitura de São Paulo. No capítulo anterior foram vistos dois projetos de Ramos de Azevedo (Figura IV 25 e 26, p. 147). O Palácio do Comércio já tinha sido objeto de projeto por Christiano das Neves em conjunto com a Sociedade

Comercial e Construtora. Com uma altura muito maior do que o projeto de Ramos de Azevedo, o projeto de Neves (14 pavimentos) dispunha de mansardas encimadas por uma cúpula. As mansardas estavam também presentes no edifício de escritórios de oito pavimentos projetado por Ramos de Azevedo, de propriedade da Condessa Alvares Penteadó. Na realidade os escritórios da planta tipo constituíam-se de cinco salas independentes, contando com um banheiro duplo por pavimento. As dimensões dessas salas variavam de 12m² a 20m².

Em 1935, Paulo de Barros Whitaker pede aprovação para construir um prédio residencial de 11 pavimentos na praça Marechal Deodoro (figura V 32), com elementos *art decô*. O edifício era um precursor das kitchenetes, pois além dos apartamentos de um e dois dormitórios,

Figura V 27
Edifício Saldanha Marinho.
(REVISTA DE ENGENHARIA MACKENZIE,
SETEMBRO 1928)

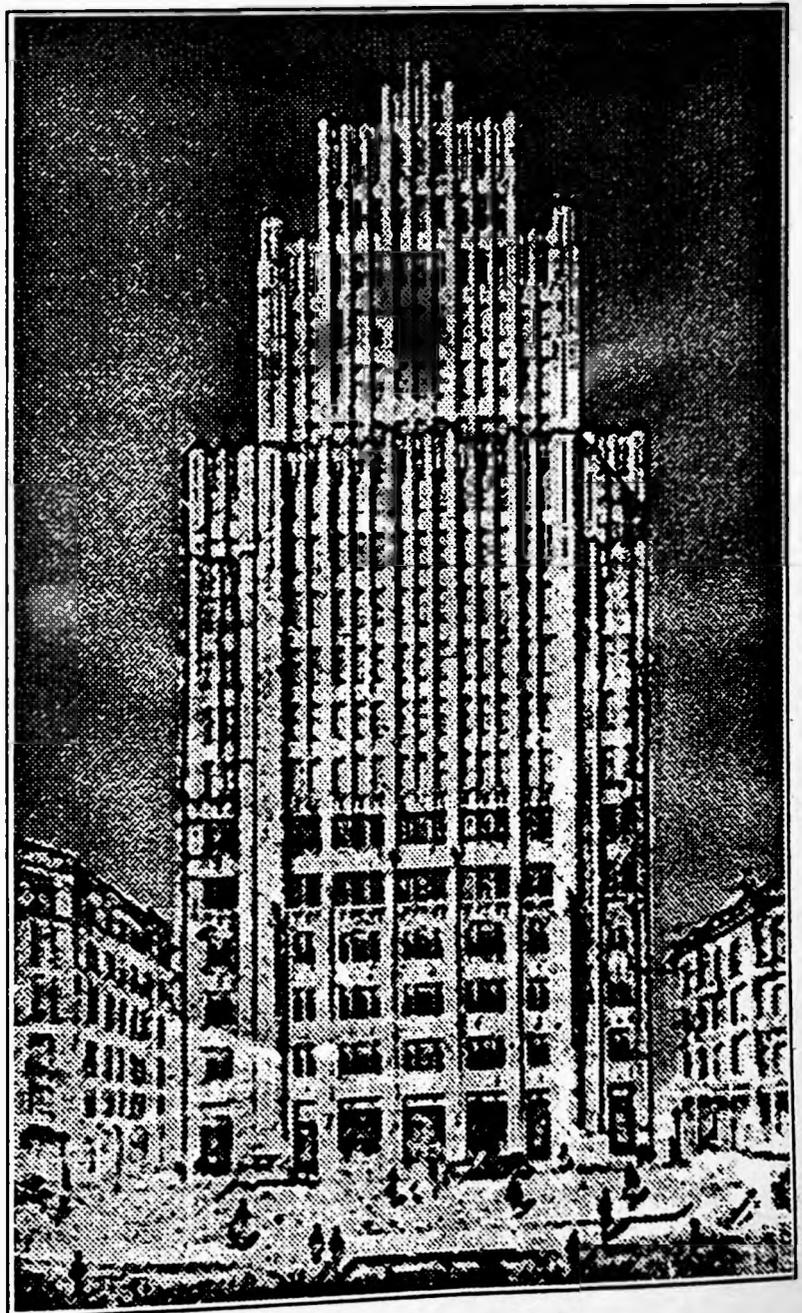
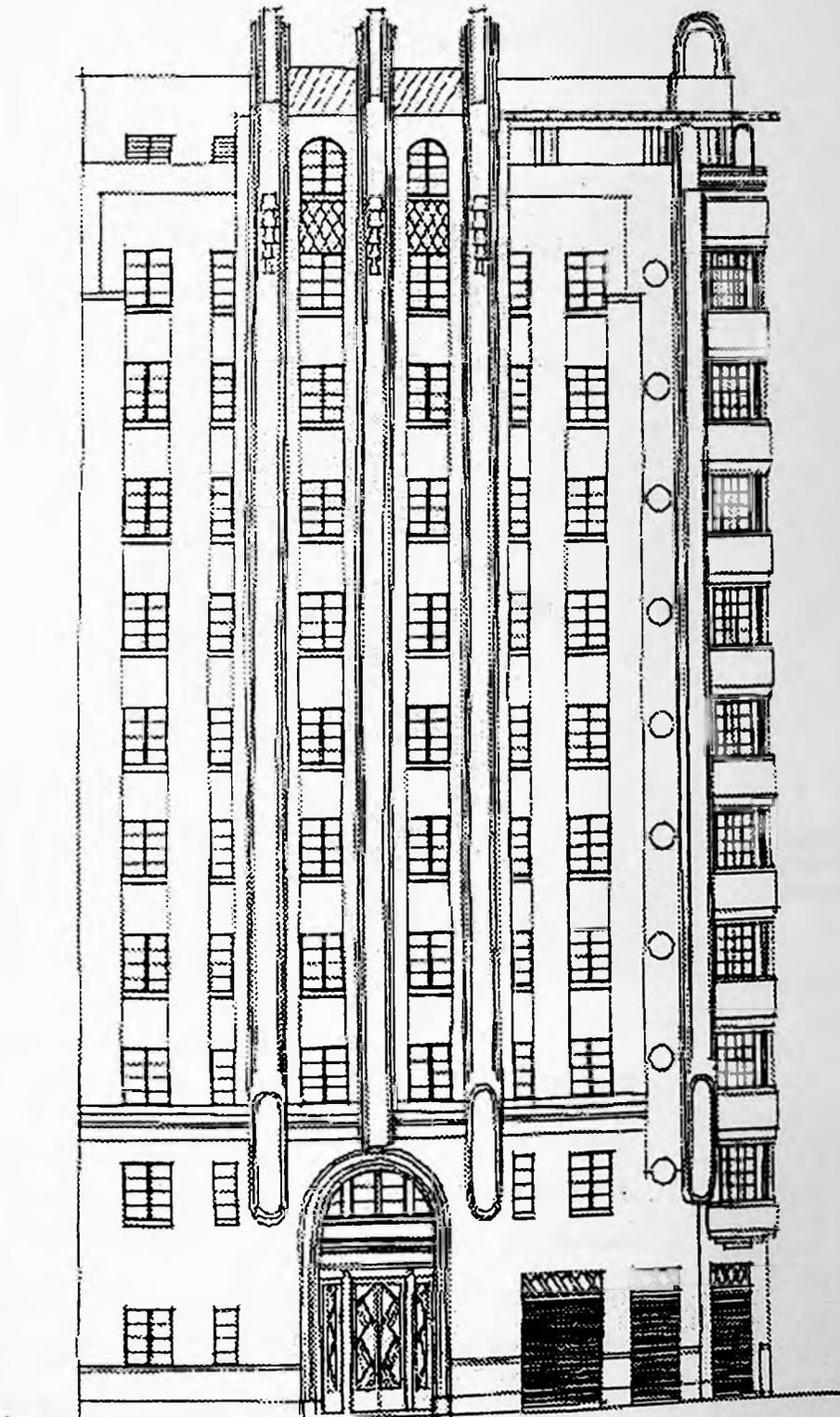
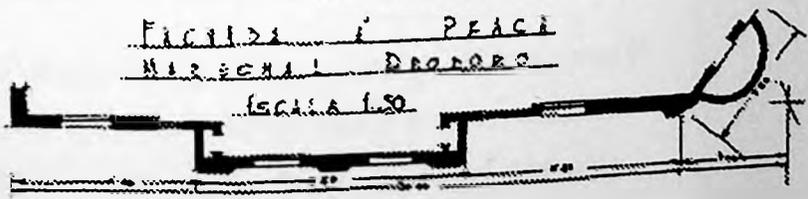


Figura V 28
Edifício de apartamentos Art Decó
na Praça Marechal Deodoro, 1935.
(REPRODUÇÃO DO DESENHO ORIGINAL CONSTANTE
DO PROCESSO DE APROVAÇÃO)



EDIFÍCIO NA PRAÇA
MARECHAL DEODORO
ESCALA 1:50

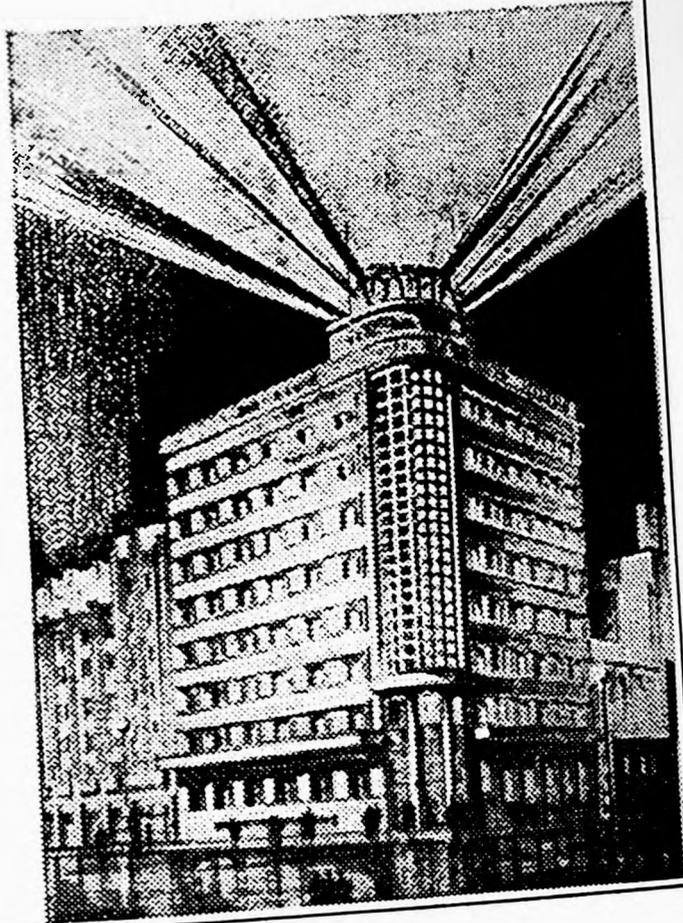


REVISTA POLITÉCNICA

ÓRGÃO DO GRÊMIO POLITÉCNICO - SÃO PAULO

SETEMBRO - OUTUBRO - 1938 - ANO XXXIV

N.º 128



NESTE
PRÉDIO

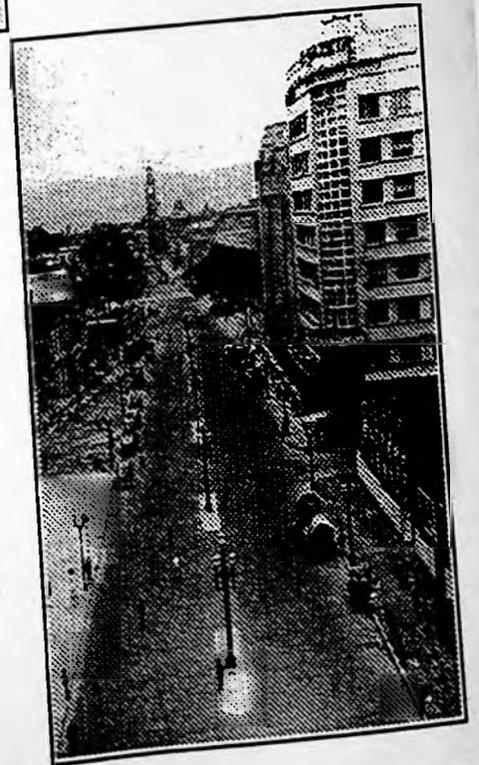


dispunha de apartamentos só com uma sala, de 7,50cm X 2,80cm, evidentemente a ser dividida para uso, sem a necessária iluminação (Figura V 32). A Divisão de Censura Estética, instituída pelo Ato No.58, de 15 de janeiro de 1931, por Anhaia Mello, recomendava um revestimento mais rico do que a argamassa de cal e areia proposta, além de um melhor tratamento, de mármore ou granito, no embasamento.

Em artigo da Revista Politécnica (jul./ago., 1933) Carlos Gomes Cardim Filho afirmava que os profissionais da Censura de Fachadas deveriam se manter acima das convicções pessoais e respeitar as tendências passadistas, modernistas ou futuristas,

Figura V 29
Edifício "futurista" d'A Gazeta.

Figura V 30 (abaixo)
Edifício "futurista" d'A Gazeta.
(PRESTES MATA, 1945)

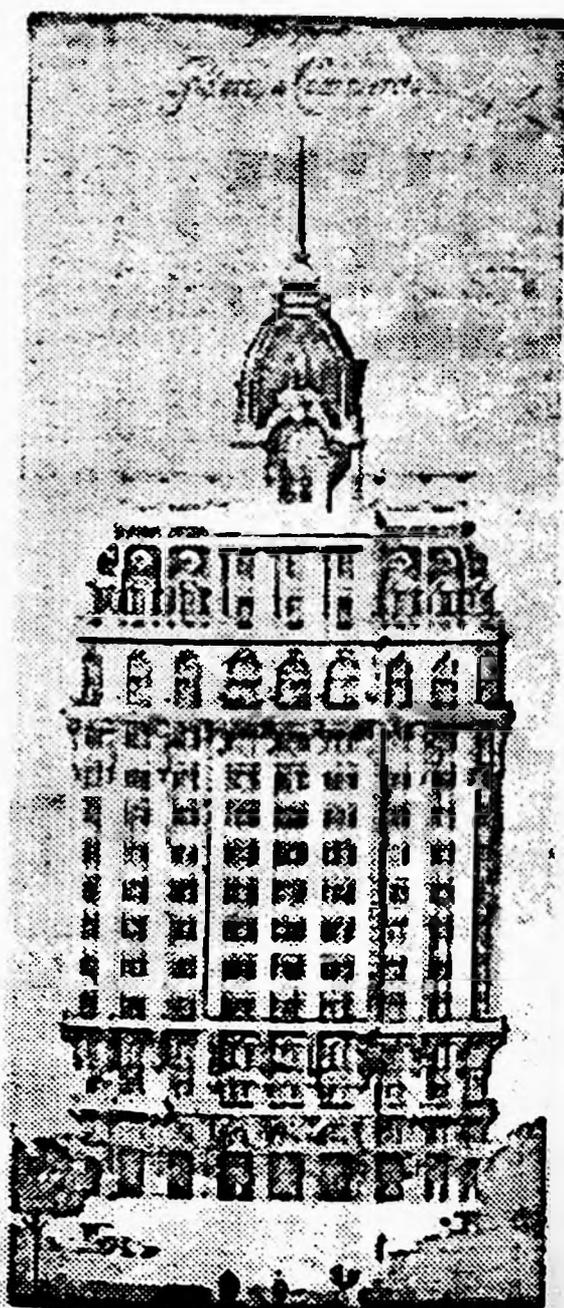


evitando os exageros na paisagem. Além disso, era necessário o estudo do conjunto urbano, não bastando o projeto contemplar apenas a obrigatoriedade dos andares. Era preciso estudar a concórdia dos pés-direitos, a silhueta e as alturas dos edifícios e a harmonia do estilo, visando a organização de planos, pela secção de urbanismo, para salvar a estrutura estética da cidade, a exemplo do Rio de Janeiro.

O Ato n.1366, de 1938, proposto por Prestes Maia, visava estabelecer gabaritos e ordenar os arranha-céus que rompiam a escala

PAGINA DE ARCHITECTURA

REVISTA DE ENGENHARIA



Este projeto que foi oferecido à União de Mercadores pela Sociedade Commercial e Constructora e Architecta Christiano das Neves

Figura V 31
Projeto de Christiano Stockler das
Neves para a Bolsa de Mercadorias.
(REVISTA DE ENGENHARIA MACKENZIE,
SETEMBRO 1928)

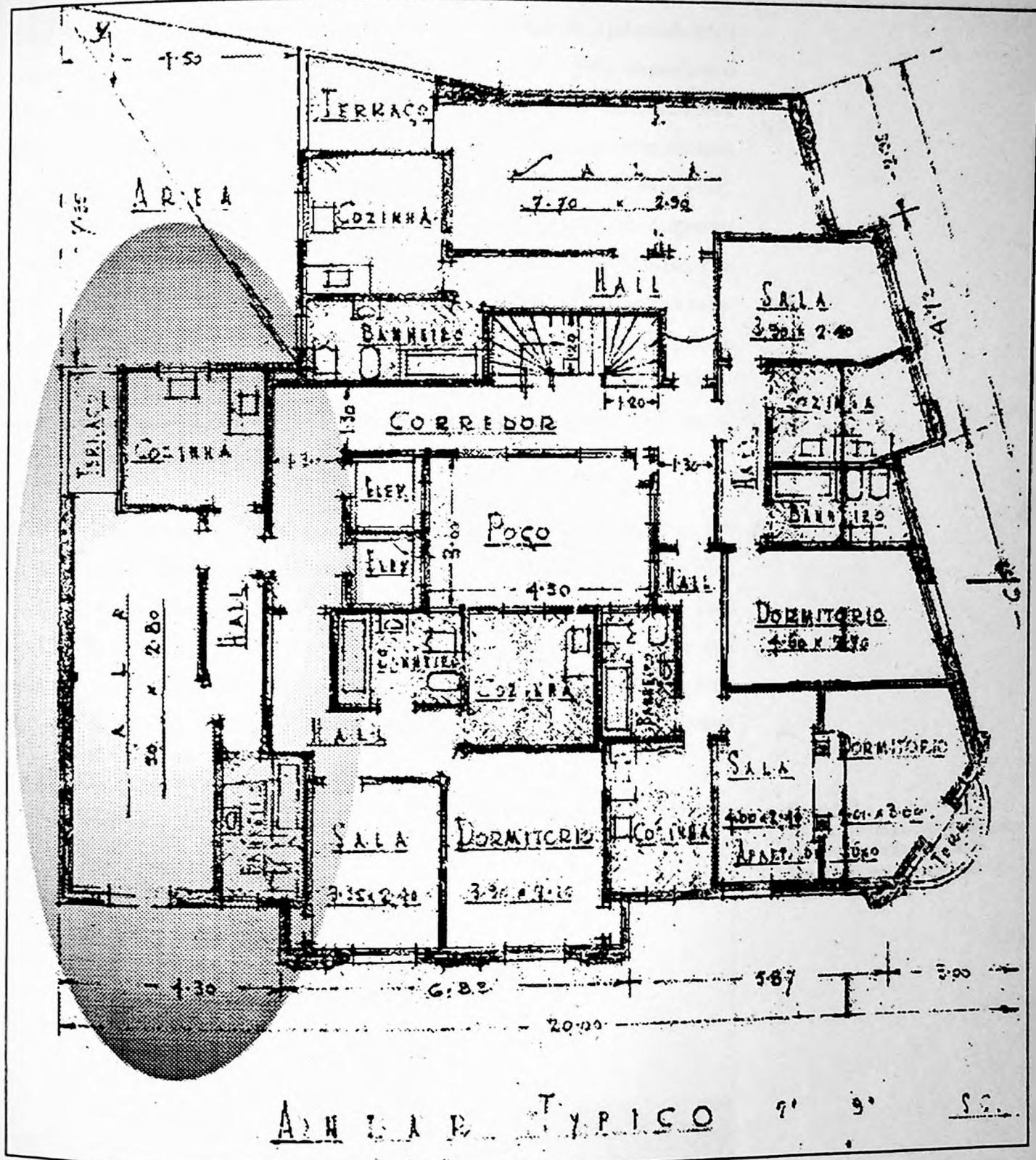


Figura V.32
 Destaque para a planta da
 "Kitchinete".

com os edifícios pré-existentes. Algumas ruas foram construídas dentro desse parâmetro urbanístico como, por exemplo, a Xavier de Toledo e a Marconi. Outras apresentam alguns poucos edifícios obedecendo a essa norma, como é o caso do começo da avenida Liberdade (largo Sete de Setembro) esquina com a praça João Mendes. No arquivo da Prefeitura de São Paulo encontram-se alguns exemplos, como o do prédio comercial do largo Sete de Setembro (figs. V 33 e 34, págs. seguintes).

Em 1938 era pedida a aprovação de um prédio de apartamentos na rua Coronel Xavier de Toledo, 60, projetado pelo engenheiro Antonio Taddeu Giuzio, propriedade de José Forte, a ser construído pela Sociedade Arnaldo Maia Lello. Os apartamentos eram de sala e um dormitório e outros com apenas o dormitório, sem sala (Fig. V 35). O mesmo engenheiro e proprietário, um ano depois, requereu o “habite-se” de uma construção de outro edifício na mesma rua (Xavier de Toledo), no n. 250. Edifícios residenciais misturavam-se com edifícios comerciais na Xavier de Toledo, mantendo porém o mesmo gabarito de altura. Exemplo disso é o projeto de Albuquerque Longo para um edifício de escritórios nessa rua, no n. 140, cuja aprovação é pedida em 1939.

Na rua Sete de Abril, esquina com Conselheiro Crispiniano, um edifício misto de escritórios e residências era aprovado em 1937, assim como o edifício da Mesbla, na 24 de Maio com Dom José de Barros. A fixação de alturas dava margem a dúvidas na sua aplicação, como figura no processo de aprovação do edifício, uma vez que a altura máxima era de 50 metros e o número máximo

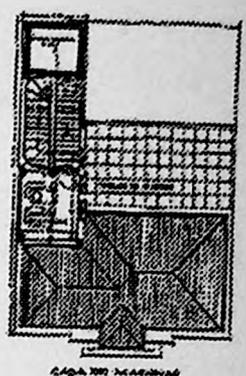
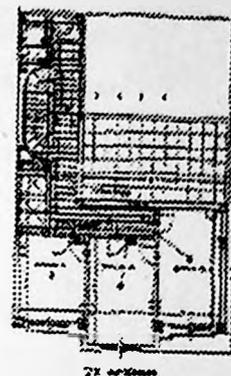
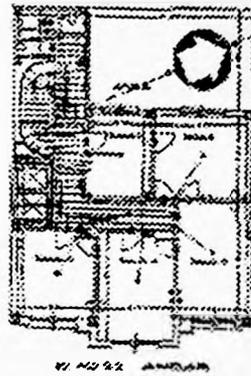
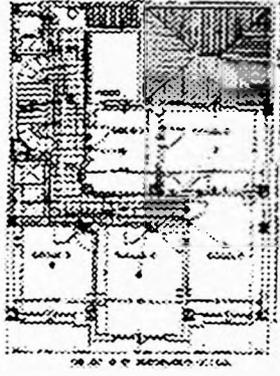
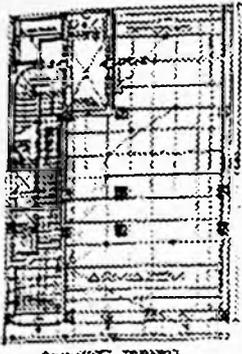


Figura V 33
Edifícios do Largo Sete de Setembro
e Remodelação da Praça João
Mendes, no começo dos anos 40.
(PRESTES MAIA, 1945)

PLANTAS ESCALA 1:30

PROJETO PARA CONSTRUÇÃO DE UM MERCADO COMERCIAL NO LARGO 7 DE SETEMBRO, PROPRIEDADE DO SR. SERGIÃO SUBTENSIVEL.

PROJETO DE ARQUITETURA



PROJETO PARA CONSTRUÇÃO DE UM MERCADO COMERCIAL NO LARGO 7 DE SETEMBRO, PROPRIEDADE DO SR. SERGIÃO SUBTENSIVEL.

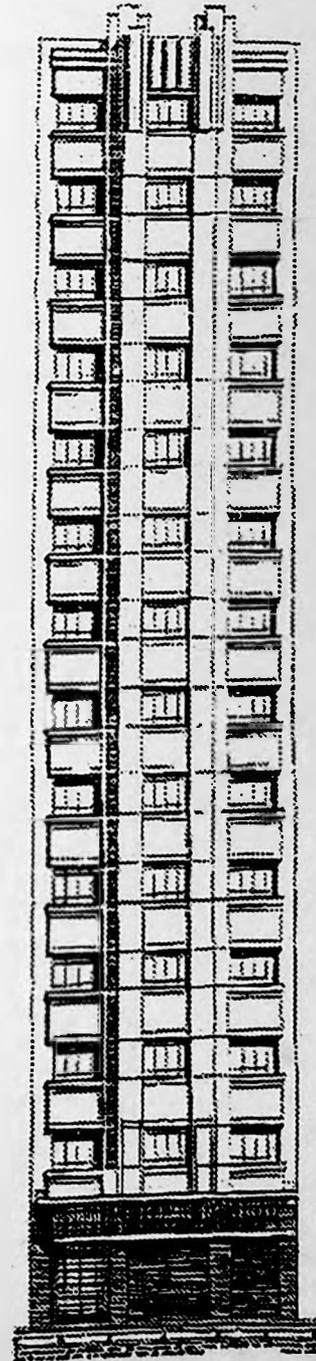
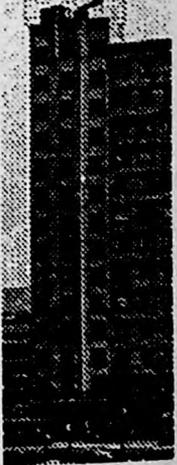


Figura V 34
Edifício comercial que aparece construído na figura V 33. (Reprodução do DESENHO ORIGINAL CONSTATANTE DO PROCESSO DE APROVAÇÃO)

MERCADO VEGETAL CATEDRAL



A rua Marconi também foi o resultado da exigência de uniformização de gabaritos de altura superando os 10 pavimentos. Assim mostraram-se os edifícios Dr. Walter Seng, projeto e construção da Sociedade Arnaldo Maia Lello Ltda. (fig. V 21) e os cinco projetos da Richter e Lotufo Ltda. construídos em condomínio para escritórios.

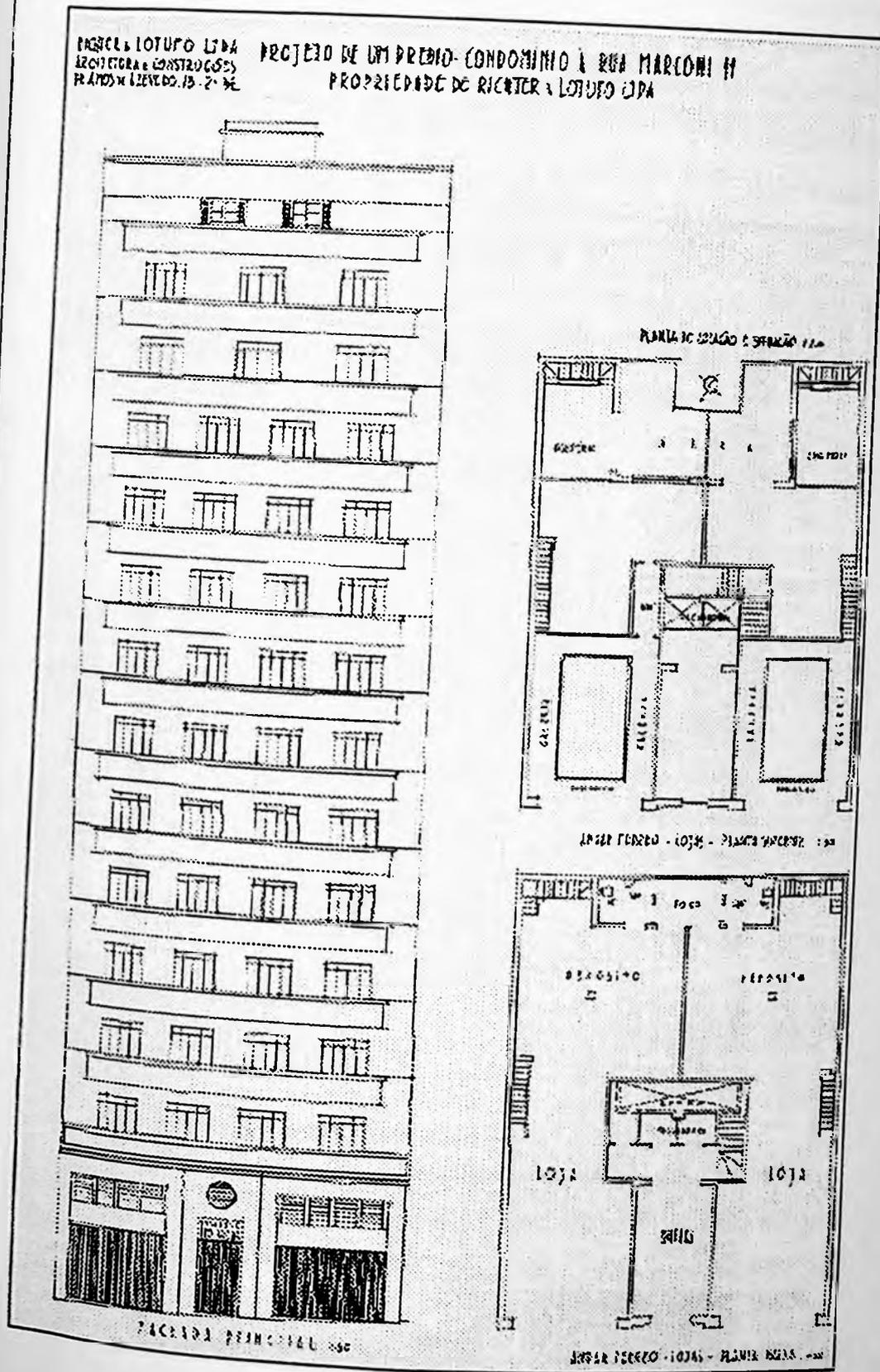


Figura V.36
 Edifício "modernizado", com a
 mesma altura dos demais, à Rua
 Marconi.
 (REPRODUÇÃO DO DESENHO ORIGINAL CONSTANTE
 NO PROCESSO DE APROVAÇÃO)

A passagem do ecletismo para o *art decô*, que perdura até o final do primeiro período de verticalização (1939), como é exemplo o Banco do Estado de São Paulo, superpõe-se com a transformação do *art decô* que, simplificado, passa ao estilo modernizado. Dentro desse quadro surgem alguns edifícios exemplos da arquitetura moderna.

A arquitetura moderna em São Paulo, que segundo historiadores começa com os textos publicados por Rino Levi (*A Arquitetura e a Estética das Cidades*) no Jornal O Estado de São Paulo, em outubro de 1925, e por Gregori Warchavchik (*Acerca da Arquitetura Moderna*) no Correio da Manhã, em novembro do mesmo ano, manifesta-se ainda timidamente nos edifícios altos. A passagem de Le Corbusier por São Paulo, em 1929, não influencia a arquitetura da verticalização.



Figura V.37
Edifício do Banco do Estado de São Paulo, ao fundo. Em primeiro plano, a animação da Rua João Brícola. (COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)

O Edifício Columbus (Figura V 38), de Rino Levi, na avenida Brigadeiro Luiz Antônio, próximo à área central, demolido pela Prefeitura para a construção de um estacionamento, apresenta conceitos modernos que transcendem a mera descrição das referências históricas (ornamentação), representadas pela simplificação das linhas, fazendo um tratamento total externo, cuidando de todas as fachadas do edifício.

Rino Levi teve papel precursor no urbanismo, por sua formação européia, embora sua atuação não tenha resultado em intervenções concretas. Mas como presidente do IAB, em 1954/55, contribuiu para a discussão dos princípios do zoneamento de São Paulo junto à Comissão do Plano, nos anos 50. (MACHADO, 1992)

Além do edifício Columbus, podemos destacar, de Rino Levi, o edifício Guarani (propriedade da Indústria de Corantes), na avenida Rangel Pestana, 1092, mais pelo seu tamanho (14 pavimentos) do que pelos seus preceitos modernistas, e o edifício Wancolle (1935), na rua do Arouche, de uso misto, mas de pequenas dimensões (seis pavimentos). Também de seis andares, o Cine UFA Palace (1936) na avenida São João, um dos vários edifícios de cinema que Rino Levi projetou.

Figura V 38
Colagem de fotos do Edifício Columbus, projeto moderno de Rino Levi. Vistas do Edifício Saldaña Marinho e da calçada da Avenida Brigadeiro Luiz Antonio. (REVISTA POLITÉCNICA n° 120, JULHO/OUTUBRO 1935)

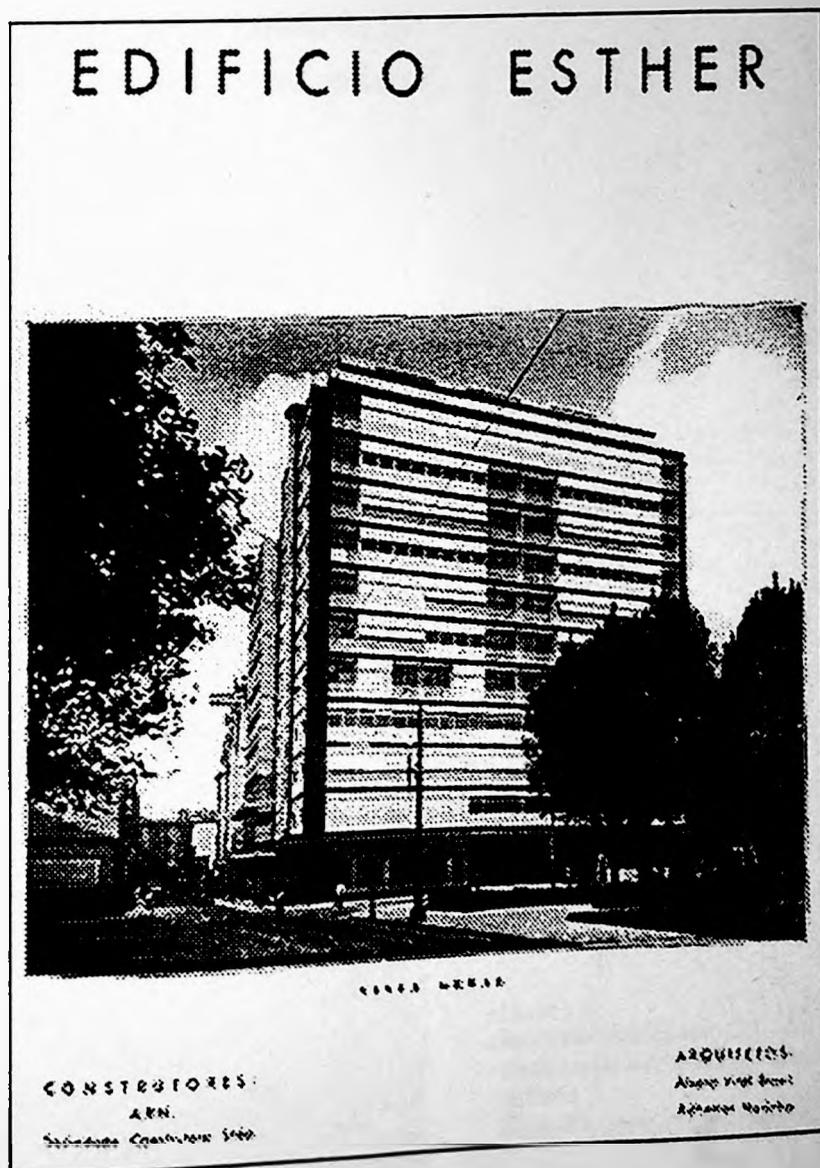


O arquiteto, em artigo publicado na *Revista Politécnica* (1935), defende a habitação mais intensiva. Para ele, São Paulo caracterizava-se pela forma extensiva da distribuição de sua população. Tal tendência se manifestava pela proliferação de bairros afastados, espalhados em todas as direções, conforme os interesses dos proprietários fundiários e das empresas loteadoras. Esse tipo de desenvolvimento resultava em inconvenientes contraditórios com a moderna tendência de concentração. Segundo Levi, os maiores urbanistas procuravam a distribuição mais racional da população, através do estabelecimento do zoneamento, e concentrar era a palavra de ordem. O arquiteto defendia a verticalização e projetou uma série de edifícios residenciais de três dormitórios.

Se Rino Levi esboça a arquitetura moderna em São Paulo, o edifício Esther o introduz efetivamente. Para os arquitetos Alvaro Vital Brasil e Adhemar Marinho, que projetaram o edifício de propriedade de Paulo Nogueira, das Usinas Esther, os materiais escolhidos obedeceram ao critério de economia e durabilidade. Os arquitetos não tiveram a preocupação de decorar ou enfeitar, apenas de construir (*Revista Politécnica*, 1938). O edifício Esther (Figura V 39), projetado para locação, tinha 11 andares, sendo três destinados a escritórios de médicos e dentistas, e os outros a apartamentos dos mais variados tipos. Construído num terreno de 18,5m x 40,0m, com orçamento de cinco mil e quinhentos contos de réis, previa o máximo de estabilidade interna para as possíveis modificações.

O edifício que aparece atrás do Esther (Figura V 40), construído pelos mesmos arquitetos, pare-

Figura V 39
Edifício Esther e a verticalização da
Rua Sete de Abril, 1938.
(REVISTA POLITÉCNICA, MAIO/AGOSTO 1938)



ce compor uma moldura arquitetônica. O prédio Pirapitinguy (Figura V 26) , formado por dois blocos de 10/11 andares, localizado na rua João Brícola esquina com Boa Vista, aparece na *Revista Architectura e Construções* (1931), como uma grande obra construída pela “Sociedade Commercial e Constructora Ltda”. Seu projeto, francamente moderno, é descrito em detalhes, mostrando que o Pirapitinguy, um dos mais modernos edifícios comerciais da capital paulista, demolido nos anos 70 para dar lugar a uma das torres de vidro do Banespa, inaugurou a simplificação de linhas que foi característica desse período.



Figura V 40
Em primeiro plano o Edifício Esther. Atrás, edifício projetado por A. Vital Brasil para locação residencial. (COLEÇÃO PARTICULAR JOÃO BAPTISTA E MARIA CECÍLIA MONTEIRO DA SILVA)

A passagem do *art decô* para o moderno, caracterizando esse subperíodo, manifesta-se na produção de edifícios públicos, como o da Companhia Telefônica (Figura V 41) e do Banco do Estado de São Paulo (Figuras V 42 e 43), ocupado pela agência e poucos andares construídos para locação.

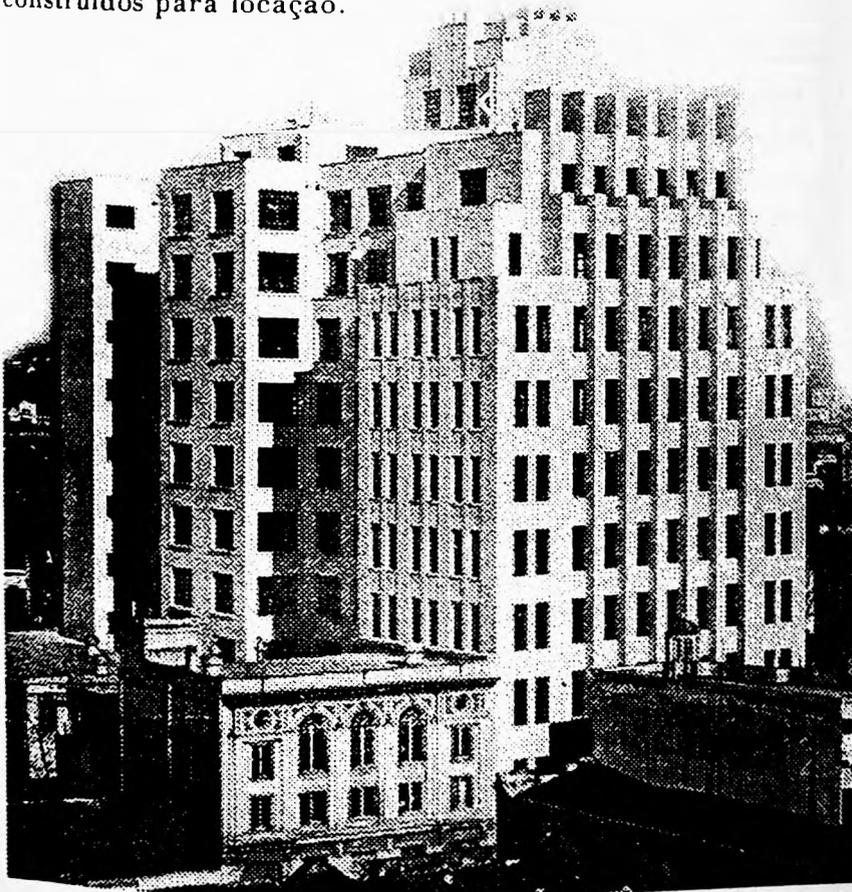


Figura V 41
Companhia Telefônica: simplificação e reforço das linhas verticais. (REVISTA POLITÉCNICA, n° 127, 1939)

O modernismo lúdico aparece no edifício Bandeira Paulista (Figura V 44), construído com o “Ouro para o Bem de São Paulo”, projeto de Severo Villares que nos indica uma ausência de ruptura com o pós-modernismo que surge mais tarde.

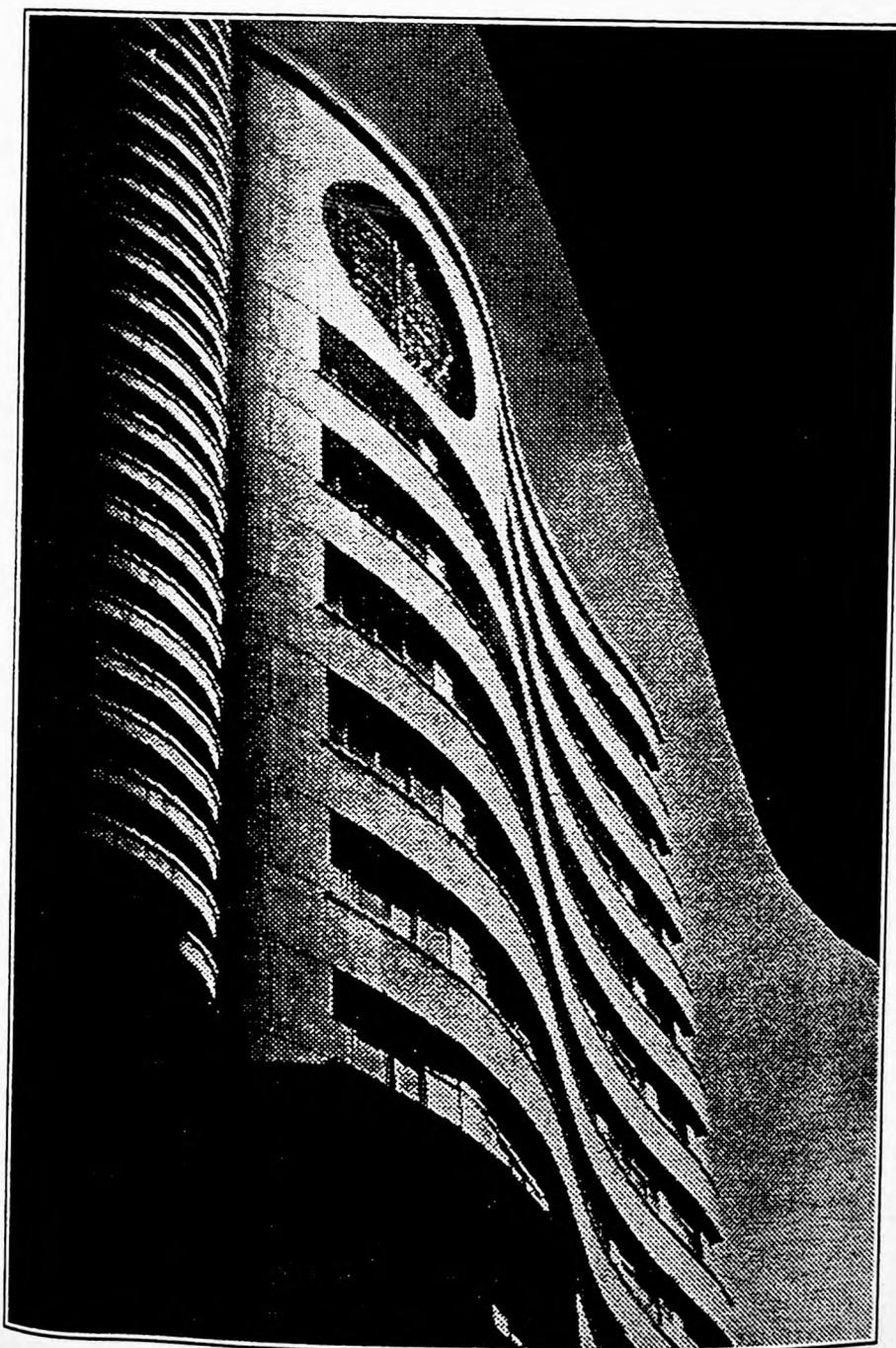


Figura V 44
Edifício de escritórios Bandeira Paulista (1939), com a forma da mesma e construído com o "ouro para o bem de São Paulo". Projeto do Escritório Ramos de Azevedo, construído por Severo Villares. (GOODWIN, PHILIPS, BRAZIL BUILDS. FOTOS DE KIMBER SMITH, MoMA, NOVA YORK, 1943)

Efetivamente, a verticalização assume proporções significativas depois dos anos 40, consolidando as características identificadas no período aqui estudado. É exemplar do período seguinte de verticalização (1940 a 1957) o edifício do Banco do Estado de São Paulo, cujo projeto, do final dos anos 30 (Figuras V 45 e 46), curiosamente não incluía a torre que o identificaria com o Empire State de Nova York.

As maiores
CONSTRUÇÕES
ou as pequenas residências de todo o mundo...



assenta sobre uma base sólida — o alicerce — que lhe garante a estabilidade através dos tempos.

Como o alicerce V. E. deve assentar seu capital em um empreendimento com uma base sólida de bons investimentos.

Facilita suas operações...
obtenha uma participação nos lucros sem custo de aquisição
BANCO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Capital autorizado
R\$ 200.000.000,00

Atende em: Caixa Postal 1159, Caixa de Correio 1000, Rua São João, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

APOLICES POPULARES PAULISTAS



Figura V 45 (acima)
Edifício do Banco do Estado de São Paulo, projeto de 1939, ainda sem a torre característica.
(REVISTA POLÍTÉCNICA, ABRIL/JUNHO 1939)

Figura V 46
Torre do Banco do Estado de São Paulo em construção.
(PRESTER MALL, 1945)

C O N C L U S Õ E S

O espaço é uma totalidade cuja essência é social. Da mesma maneira que contém o espaço, é contido pelas demais instâncias; a economia está no espaço como o espaço está na economia, o mesmo acontecendo com as instâncias político-institucional e cultural-ideológica (SANTOS, 1989).

A cidade é o resultado da concentração da força de trabalho e do capital. Suas transformações são reguladas pela lógica da acumulação do capital. A apropriação dos benefícios da cidade resulta num processo de desenvolvimento desigual, inundado de injustiças sociais.

As transformações urbanas resultam não só das pressões do desenvolvimento econômico, mas também da disseminação internacional de modelos ideológicos, onde as noções de progresso e modernidade devem se impor às elites dirigentes.

O Estado, representante das elites dominantes, incorpora as contradições entre as frações de capital e se constitui num agente produtor do espaço a serviço da acumulação capitalista. O Estado regula essas contradições, articulando entre si as diversas frações de capital que representa. Regula, ainda, os conflitos envolvidos na forma de essas frações se apropriarem do excedente social e os conflitos envolvidos nos interesses pela luta por qualidade de vida.

As transformações no ambiente construído, nesse contexto, podem ser explicadas pelo fluxo de capital entre três circuitos distintos

de acumulação. O primário, estritamente produtivo, o secundário, envolvendo o financeiro, o especulativo e o ambiente construído, e o terciário, constituído por investimentos em ciência e tecnologia (HARVEY, 1980). Outra hipótese considera a idéia de um pacto regulador entre capital estrangeiro e nacional para explicar a hipertrofia dos lucros imobiliários (LESSA, 1982). De acordo com esse ponto de vista, a entrada de frações de capital estrangeiro ocorre antes da industrialização, tendo demandado a constituição desse pacto regulador com o capital nacional, que exigiu um Estado nacional forte. Tal pacto se compunha de duas cláusulas principais, a primeira compreendendo a divisão de áreas de atuação, em que o capital nacional assumiria principalmente órbitas não-industriais. A segunda estabeleceria uma regulação quanto à rentabilidade das órbitas: o capital nacional não deveria ter uma massa de lucro inferior à órbita industrial. Para a meta concretizar-se, porém, seria necessária uma ação mais efetiva do Estado.

Essa hipótese e a teoria dos circuitos nem sempre se confirmam diante da investigação empírica aqui apresentada. Às vezes, é possível verificar uma correlação entre retrocesso ou crise no processo de industrialização e impulso no setor imobiliário, comparando os períodos de crise ou diminuição do ritmo industrial com o aumento de verticalização nos anos 20 e 28. Por outro lado, na análise dos proprietários de edifícios (ver anexo), verifica-se a presença significativa de nomes vinculados ao capital industrial nacional (Crespi, Matarazzo, Warms, Byington, Prado, Penteado, Toledo Lara, Assumpção etc.). Verifica-se, ainda, a presença de capitalistas estrangeiros na produção de edifícios. Ou seja, a hipótese da partição de órbitas não se confirma plenamente, uma vez que se verificam investimentos no imobiliário por capital (financeiro) internacional.

Entre os representantes do capital financeiro internacional, observou-se, na lista dos proprietários dos primeiros arranha-céus, o *Bank of London of South America* e o Banco Francês e Italiano *per L'America del Sud*, este último com dois edifícios. Além desses, o Banco Português do Brasil, o Banco Holandês Unido, o Banco Italo Belga e, ainda, *The National City Bank*.

Como se vê, a presença do Estado, no sentido de valorizar o espaço da cidade por meio de intervenções maciças no sistema viário (Plano de Avenidas), favoreceu a estratégia de acumulação do setor imobiliário. O Estado incentivou o processo de verticalização, não só por meio de consideráveis investimentos modernizadores e modeladores da cidade, para adequá-la à nova transformação espacial constituída pela massa edificada vertical, como também por meio da legislação urbanística: o Código de Obras Arthur Saboya e a legislação complementar, citada por Prestes Maia.

Apesar da intervenção modernizadora do Estado no período estudado, não se pode concordar que o urbanismo é um mero instrumento estratégico do capitalismo (HENRI LEFEBVRE, 1974). Isso implicaria não ver saída possível via intervenção urbanística. Acredita-se que alguns instrumentos redistributivos podem ser propostos, interferindo na apropriação pelas classes dos benefícios urbanos, visando uma distribuição mais justa do que a atual e visando pelo menos a minimização de desigualdades.

Lefebvre (1974) afirma que o circuito secundário, profundamente implicado na produção do ambiente construído, é estimulado pela intervenção do Estado local e nacional, explicando a crescente necessidade de intervenção direta na produção do espaço urbano. Observa, também, que a mais valia não é criada dentro desse circuito, o que parece uma contradição.

Soja (1993), por sua vez, garante que a importância está em entender a relação entre os circuitos. De que forma o capital financeiro, como fração, se relaciona com outras frações do capital e como isso afeta a ação das classes sociais. Para o autor, a importância do capital financeiro na expansão do capitalismo deste século é central na moldagem do espaço da cidade, uma vez que sua hegemonia e estreita vinculação com o Estado estão previstas.

A modernidade vincula-se ao projeto dos pensadores iluministas e à racionalidade e à objetividade decorrentes da ciência a serviço do homem no controle da natureza. Vincula-se, ainda, a uma implacável ruptura com as condições históricas precedentes.

A noção de modernismo é bastante confusa e se confunde com a noção de moderno. É associada freqüentemente à racionalidade, ao positivismo e identificada com o progresso linear, a verdade absoluta, o planejamento centralizado, a padronização industrial. O modernismo inclui a noção da globalidade espacial mas a distancia do real quando exclui as classes dominadas, num processo que se traduz no fetiche da totalidade.

Um modernismo reacionário se desenvolve como aliado do fascismo e do nazismo. O modernismo heróico do entre guerras se transforma através da hegemonia conquistada depois de 1945, fazendo com que fosse confortável sua relação com o poder dominante (HARVEY, 1992). Ainda assim, as idéias do CIAM, além de um projeto global modernizador para as cidades, tinham como questão central construir em massa habitações para a classe trabalhadora. O modernismo internacional tinha fortes tendências socialistas até os anos 30. A sua despolitização coincide mais adiante com sua aceitação efetiva nos Estados Unidos.

O urbanismo modernista tinha como norma a procura de estratégias globalizantes, consubstanciadas num zoneamento voltado, ao menos no discurso, para a minimização dos problemas sociais advindos da alta concentração urbana das cidades industriais. Foi visto que, em São Paulo, a adoção do zoneamento não incorporou a faceta social do urbanismo modernista, limitou-se ao projeto modernizador da cidade.

Os planejadores modernistas buscam o domínio da metrópole enquanto totalidade, procurando planejá-la e controlá-la de forma fechada. Esse fato resulta, em São Paulo, em considerável índice de irregularidades e clandestinidade. O alcance dos planos urbanos modernistas de larga escala é metropolitano, imbuído de uma racionalidade que inclui avanços tecnológicos aliados à busca de eficiência na cidade. Além disso, os modernistas vêem o espaço como objeto a ser moldado para propósitos sociais, isto é, voltado para a construção de um projeto global, que inclui a questão social. Essa é a diferença com o urbanismo paulistano, que abarca a maioria dos conceitos do modernismo, especialmente com Prestes Maia, porém exclui claramente a questão social. Principalmente no que

tange à verticalização e ao adensamento, que poderiam servir para a produção ampliada de moradias para todas as classes de renda e não só para as elites e as classes médias urbanas. Isso não ocorre porque a verticalização está vinculada a uma estratégia de valorização do setor imobiliário e tende a se reproduzir dentro de uma perspectiva claramente discriminatória.

A pobreza da paisagem urbana das grandes metrópoles do século 20 é explicada como o resultado direto da aplicação do zoneamento monofuncional e da monotonia espacial decorrente (HARVEY, *idem*).

A igualdade, o bem-estar e o crescimento econômico estavam previstos no ideário modernista. No caso de São Paulo, essas metas estavam previstas para serem alcançadas de forma fragmentada, tendo como alvo principal as elites dominantes, excluindo a população trabalhadora. Isso fica claro principalmente nos discursos de Prestes Maia.

Esses argumentos conduzem à defesa de que, embora o urbanismo paulistano tivesse parte das características do pensamento moderno, pode ser considerado apenas como modernizador, pois se constitui das chamadas “leis coercitivas” de competição de mercado, que forçam todos os capitalistas a procurar mudanças organizacionais e tecnológicas com o intuito exclusivo de melhorar sua lucratividade.

A verticalização de São Paulo, que poderia se constituir numa solução para o barateamento das condições de moradia, no entanto, não era tão barata, fato que não é explicado nem pelas suas dimensões⁴⁹ nem pela localização exclusiva nos terrenos mais caros da cidade. Como visto no mapa IV 1, de 1920 a 1929, edifícios altos são construídos fora da área central, por exemplo na praça Júlio Mesquita (Figura IV 28) ou na praça Marechal Deodoro (Figura IV 4).

É incorreta também a afirmação de que a verticalização ocorre em áreas já servidas de infra-estrutura. A Figura V 3 mostra os edifícios construídos antes mesmo da abertura da avenida São João.

49 Foi visto que vários apartamentos dos anos 30 pesquisados tinham plantas reduzidas, próximas das kitchinets.

As frações do capital têm estratégias diferenciadas de valorização e portanto de localização. Esse fato explica a constatação do duplo processo de verticalização, um de reprodução dos espaços valorizados, outro de expansão para novas frentes de valorização e, portanto, em terrenos mais baratos.

O processo de expansão do capitalismo e de divisão internacional do trabalho dissemina práticas materiais e filosóficas. A inovação referente ao arranha-céu, fenômeno tipicamente americano, manifesta-se espacialmente em São Paulo já no período de 1920 a 1929, tendo como expressão máxima o edifício Martinelli. Aliado à modernidade e ao progresso associado ao automóvel, o arranha-céu representa a unicidade de um processo que se manifesta desde 1920 e mais significativamente depois de 1930: a verticalização.

O adensamento, fenômeno típico das cidades industriais européias, é enfrentado pelos urbanistas principalmente por meio do instrumento racional, globalizante, moderno: o zoneamento. O zoneamento alemão desenvolve-se no zoneamento americano, assumindo mais claramente as suas intenções modernizadoras, e vem influenciar os primórdios do urbanismo paulistano. É clara a influência de Eugène Hénard nas propostas de Prestes Maia, bem como do zoneamento americano em Freire, Mello e Maia.

O zoneamento americano, apesar de ter o discurso do controle como central, estimulou nitidamente o desenvolvimento do setor imobiliário. Da mesma forma, em São Paulo, o Código de Obras Arthur Saboya, claramente influenciado pelo *Building Code* de Nova York, aliado a uma legislação complementar, introduziu os mesmos princípios de zoneamento de Nova York.

A verticalização de São Paulo assume, numa primeira fase, as características do ecletismo norte-americano. A partir de 1930, o art déco, num primeiro momento, significa a introdução de uma arquitetura modernizada, livre da ornamentação passadista.

O modernismo arquitetônico manifesta-se timidamente nas propostas de alguns arquitetos, como Rino Levi, Elisiário Bahiana e Álvaro Vital Brasil. De modo geral, a modernização na arquitetura acontece também muito mais por uma necessidade de o capital se reproduzir

mais rapidamente, por isso a perda do ornamentos, ou ainda por uma contingência: a mão-de-obra especializada ou era cara ou estava desaparecendo.

Em síntese, fica clara a idéia de que, no período de verticalização estudado, a ação urbanística pode ser considerada apenas modernizadora. E até hoje, em São Paulo, o urbanismo, ou o planejamento urbano que tem a questão social incluída apenas no discurso, pode ser assim considerado (modernizador), uma vez que não busca soluções efetivamente redistributivas.

Pode-se concluir, ainda, que cabe aos profissionais de urbanismo, além de novas propostas de apropriação da cidade e de seus benefícios, a luta efetiva pela qualidade de vida, que inclui a beleza da cidade. É uma meta, portanto, uma cidade mais justa, mais equilibrada ecologicamente e mais bela.

B I B L I O G R A F I A

ADAMS, Thomas & BASSET, Edward M.

1931 - *Plan of New York and its environs: volume VII Buildings: their uses and spaces about them.* New York, Comittee of Regional Plan of New York and its environs.

ALEX, Willian

1956 - *História do arranha-céu.* São Paulo, Habitat, n. 37, dez.

ALQUIER, François

1971 - *Contribution à l'étude de rente foncière sur les terrains urbains,* Paris, Espaces et Sociétés, n.2.

ALVIM, Zuleika Maria Forlioni & PEIRÃO, Solange

1985 - *Mappin: setenta anos.* São Paulo, Ex Libris.

AMERICANO, Jorge

1963 - *São Paulo atual 1935-1962.* São Paulo, ed. Melhoramentos.

1962 - *São Paulo nesse tempo 1915-1935.* São Paulo, ed. Melhoramentos.

ARANTES, Otília

1993 - *O lugar da arquitetura depois dos modernos.* São Paulo, Edusp.

ARANTES, Otília & Paulo Eduardo

1992 - *Um ponto cego no projeto moderno de Jürgen Habermas.* São Paulo, Brasiliense.

ARGAN, Giulio Carlo

1993 - *Arte moderna do iluminismo aos movimentos contemporâneos*. São Paulo, Cia. das Letras.

1992 - *História da arte como história da cidade*. São Paulo, Martins Fontes.

AZEVEDO, Aroldo

1954 - *A cidade de São Paulo*. São Paulo, Associação dos Geógrafos, v. III.

AZEVEDO NETO, Domingos Tedodoro

1994 - *O Jogo das Interligadas*. Dissertação de mestrado, FGV.

AZEVEDO, Sérgio e ANDRADE, Luiz A. Gama de

1982 - *Habitação e poder*. Rio de Janeiro, Zahar.

BARBOSA, Maria do Carmo Bicudo

1987 - *Tudo como dantes no quartel de Abrantes. Práticas de produção do espaço da cidade de São Paulo: 1890-1930*. São Paulo, tese de doutorado FAU/USP.

BARDET, Gaston

1977 - *L'Urbanisme*. Vendôme, PUF.

BARROS JR., Antonio de Souza

1940 - *Aspectos do problema do trânsito em São Paulo*. São Paulo, Boletim do Instituto dos Engenheiros, ago./dez.

BATALHA, Wilson de Souza Campos

1959 - *Sistema jurídico da propriedade privada*. Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 2a. ed.

BELMONT, Joseph

1987 - *Modernes & postmodernes*. Paris, editions de Moniteur.

BENEVOLO, Leonardo

1976 - *História da arquitetura moderna*. São Paulo, ed. Perspectiva.

1974 - *Le origini dell'urbanistica moderna*. Roma, ed. Laterza.

BERMAN, Marshall

1986 - *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo, Cia. das Letras.

BESSET, Maurice

1981 - *Le Corbusier Carnets 1914-1948*. Paris, Hersdrer, Dessain et Tolra.

BLAY, Eva Alterman

1985 - *Eu Não Tenho Onde Morar: Vilas Operárias na Cidade de São Paulo*.
São Paulo, Studio Nobel.

BOVO, José Murari

1974 - *Desenvolvimento econômico e urbanização: influência do capital inglês na estrutura urbana de São Paulo 1850-1930*. São Paulo, DCS/FFLCH USP, dissertação de mestrado.

BRADBURY, M. & MC FARLANE, J.

1989 - *Modernismo: guia geral*. São Paulo, Cia. das Letras.

BRITO, Roberto A. Corrêa de

s.d. - *Cadastro imobiliário de São Paulo: 1937-1938*.
São Paulo, UPI.

s.d. - *Cadastro imobiliário de São Paulo: 1940*.
São Paulo, ETB.

1937/38 - *A Construção*. São Paulo, Ed. da União Paulista de Imprensa.

BRUNA, Gilda C. org.

1992 - *Plano Diretor de São Paulo 1991 em Questão: reflexões e alternativas*. São Paulo, Boletim Técnico, FAU/USP.

CAPRI, Roberto

1924 - *São Paulo na sua Maravilhosa Evolução de Progresso*.
São Paulo, 2ª ed.,
o autor.

CASTELLS, Manuel

1972 - *La question urbaine*. Paris, Maspero.

CLARK, W.C. and KINGSTON, J.L.

1930 - *The skyscraper: a study in the economic height of modern office buildings*. New York, American Institute of Steel Construction Inc.

CASTILLO, Ricardo A.

1993 - *A fragmentação da terra*. São Paulo, dissertação de mestrado, Departamento de Geografia FFLCH/USP.

COGEP

1979 - *Levantamento dos preços de terreno no município de São Paulo*. São Paulo, relatório.

CONDIT, Carl W.

1964 - *The Chicago School of Architecture*. Chicago, University of Chicago Press.

CORBUSIER, Le

1937 - *Quand les cathedrales etaient blanches*. Paris, Editions Plon.

COSTA, Horácio

1992 - *Fragmentos de um discurso piratininga*. São Paulo, Rev. Caramelo, n. 5, FAU/USP.

DEAN, Warren

s.d. - *A industrialização de São Paulo*. São Paulo, Difel.

DECHERVOIS, Miguel et THERET, Bruno

1979 - *Contribution à l'étude de la rente foncière urbaine*. Paris, Mouton.

DETHIER, J. & GUIHEUX, A.

1994 - *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*. Paris, Editions du Centre Pompidou.

DUCLOS, Denis

1977 - *La maîtrise du procès de production du Cadre Bâti*. Paris, CSU.

ELETROPAULO

1990 - *A cidade da light: 1890-1930*. São Paulo, Superintendência de Comunicações, Departamento de Patrimônio Histórico, Eletropaulo.

EMPLASA

1984 - *Bens culturais arquitetônicos no município e na região metropolitana de São Paulo*. São Paulo, Sempla.

ESCOLA POLYTECHINICA de SÃO PAULO

1932 - *Anuario*. São Paulo, Liceu Coração de Jesus.

FABRIS, Annateresa, org.

1987 - *Ecletismo na arquitetura brasileira*. São Paulo, Nobel-Edusp.

FARAH, Marta Ferreira dos Santos

1984 - *Estado e habitação no Brasil: o caso dos institutos de previdência*. São Paulo, A Construção, n.1911.

FARAH, Marta Ferreira dos Santos

1983 - *Estado, previdência social e habitação*. São Paulo, mimeo, dissertação de mestrado, Departamento de Ciência Sociais, FSLCH/USP.

FERRAZ, Geraldo

1965 - *Warchavchik e a introdução da nova arquitetura no Brasil 1925-1940*. São Paulo, Museu de Arte.

FERREIRA, Wolgran Junqueira

1993 - *O município à luz da constituição federal de 1988*. São Paulo, Edipro.

FICHER, Silvia

1994 - *Os edifícios altos no Brasil*. Revista Espaço & Debates, São Paulo, n. 37.

FORGET, Madeleine

1990 - *Gratte ciel de Montreal*. Montreal, editions du Meridien.

FREIRE, Vitor da Silva

1918 - *Um capítulo de urbanismo e de economia nacional*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, fev.

FUNDAP

1979 - *O planejamento urbano no município de São Paulo - memórias seletivas de suas manifestações no período 1892-1964*. São Paulo, Fundap.

FUNDAP

1978 - *A renda fundiária na economia urbana*. São Paulo, Fundap.

GARCIA, Heitor A. Eiras

1951 - *Legislação urbanística*. São Paulo, SSO/PMSP.

GEORGE, Pierre

1952 - *La Ville - le fait urbain à travers le monde*. Paris, PUF.

GODOY, Armando Augusto de

1926 - *A urbs e seus problemas*. Rio de Janeiro, Jornal do Commercio.

GOLDBERGER, Paul

1989 - *The skyscraper*. New York, Alfred Knopf.

GOODWIN, Philip.

1943 - *Brazil builds*. New York, MOMA.

GOTTDIENER, Mark

1993 - *A produção social do espaço urbano*. São Paulo, Edusp.

GRANELLE, Jean-Jacques

1970 - *Espace urbain et prix du sol*. Paris, Sirex.

GROSTEIN, Marta Dora

1987 - *A cidade clandestina: os ritos e os mitos*. São Paulo, tese de doutorado, FAU/USP.

HARVEY, David

1992 - *A condição pós-moderna*. São Paulo, ed. Loyola.

1980 - *A justiça social e a cidade*. São Paulo, Hucitec.

HOMEM, Maria Cecília Naclério

1984 - *O prédio Martinelli, a ascensão do imigrante e a verticalização de São Paulo*. São Paulo, Projeto.

1980 - *Higienópolis, grandeza e decadência de um bairro paulista*. São Paulo, PMSP.

HOLSTON, James

1993 - *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo, Cia. das Letras.

IANNI, Otávio

1992 - *A sociedade global*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1992.

INSTITUTO DE ENGENHARIA

1935 - *A nova sede do Instituto de Engenharia*. São Paulo, Boletim n. 110, jan.

IZZO, Alberto e GUBITOSI, Camilo

1975 - *Evoluzione dei grattacieli di Chicago 1879-1974*. Roma, Officina Edizioni.

JAMES, Harlean A.B.

1926 - *Land planing in the United States for the city, state and nation*. New York, Mac Millan Company.

JENCKS, Charles

1980 - *Skyscrapers-skycities*. New York, Rizzoli.

KLARK, W. & Kingston

1930 - *The skyscraper: a study in the economic height of modern office buildings*. New York, A.I. of Steel Construction.

KOWARICK, Lúcio (org.)

1988 - *As lutas sociais e a cidade*. São Paulo, Paz e Terra.

KOOLHAAS, Rem

1978 - *Delirious New York*. New York, Oxford University Press.

LACONTE, Pierre

1978 - *Mutations urbaines et marchés immobiliers*. Paris, Oyez.

LAISNEY, François

1975 - *Pour une typologie du gratte-ciel*. Paris, in *Architecture d'Aujourd'hui*, n. 178, mar./abr.

LAMPARELLI, Celso

1993 - *Louis Joseph Lebrez e a pesquisa urbano-regional no Brasil: crônicas tardias ou história prematura*. Salvador, apresentado no Seminário de História da Cidade e do Urbanismo.

1990 - *Experiência brasileira em planejamento urbano*. São Paulo, in Sinopses 13, FAU/USP, maio.

LEÃO, Mario Lopes

1945 - *O metropolitano em São Paulo*. São Paulo, monografia.

LEHMAN, Arnold L.

1974 - *The N. Y. skyscraper: a history of its development 1870-1939*. Yale University.

LEFEBVRE, Henri

1974 - *La production de l'espace*. Paris, Editions Anthropos.

1969 - *O direito à cidade*. São Paulo, documento.

LEFEBVRE, Rodrigo B.

1978 - *Notas sumárias sobre a renda da terra urbana*. São Paulo, apresentado na 30a. reunião da SBPC.

LEFEVRE, Henrique Neves

1951 - *Influência da legislação urbanística sobre a estruturação das cidades*. São Paulo, mimeo, tese apresentada em concurso na Escola de Engenharia Mackenzie.

LEME, Maria Cristina da Silva

1990 - *Estudo sobre o planejamento urbano em São Paulo, 1930*. São Paulo, tese de doutoramento FAU/USP.

LEME, Marisa Saenz

1977 - *O pensamento industrial no Brasil: 1919-1945*. São Paulo, dissertação de mestrado, História - FFLCCH/USP.

LEMOS, Carlos A.C.

1979 - *Arquitetura brasileira*. São Paulo, Melhoramentos EDUSP, 1979.

LESSA, Carlos e DAIN, Sulamis

1982 - *Capitalismo associado: algumas referências para o tema estado e desenvolvimento capitalista no Brasil.*
São Paulo, Brasiliense.

LEVI, Rino

1940 - *R.L. Arquiteto: Obras 1928-1940.* São Paulo, Serviços dos Países.

1935 a - *Prédio de habitação do tipo semi-intensivo.*
São Paulo, Revista Politécnica, n. 119, mar./jun.

1935 b - *Um prédio de apartamentos.* São Paulo, Revista Politécnica, n. 120, jul.

1926 - "*A Architectura Moderna: a Architectura e a Esthetica das Cidades*",
Revista Construção Moderna. fev/jul, São Paulo.

LIMA, Heitor Ferreira

1954 - *Evolução industrial de São Paulo.* São Paulo, Martins.

LIPIETZ, Alain

1977 - *Le capital et son espace.* Paris, Maspero.

1974 - *Le tribut forcier urbain.* Paris, Maspero.

LOJKINE, Jean

1979 - *O estado capitalista e a questão urbana.* São Paulo, Martins Fontes.

MACHADO, Lucio Gomes

1992 - *Rino Levi e a renovação da arquitetura brasileira.* São Paulo, tese de doutoramento, FAU/USP.

MAGRO, Bruno Simões

1929 - *As tendências da arquitetura contemporânea.*
São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, n. 50,
jul.

MAIA, Francisco Prestes

1945 - *Os melhoramentos de São Paulo.* São Paulo, ed. Melhoramentos.

MAIA, Francisco Prestes

1936 - *O zoneamento urbano*. São Paulo, Edições da Sociedade Amigos da Cidade.

1930 - *Plano de Avenidas*. São Paulo, PMSP.

MANCUSO, Franco

1980 - *Las experiencias del zoning*. Barcelona, Gustavo Gili.

MANIERI-ELIA, Mario

1975 - *Por una ciudad "imperial" Daniel Burnham y el movimiento city beautiful*. Barcelona, La Ciudad Americana I, Gustavo Gili.

MARICATO, Ermínia

1982 - *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo, Alfa Ômega, 2a. ed.

MARTINS, José de Souza

1976 - *Conde Matarazzo, o empresário e a empresa: estudo de sociologia do desenvolvimento*. São Paulo, Hucitec.

MASCARO, Ivan Luís; ANDERSON, Claro & SCHNEIDER, Ingrid Elisabeth

1978 - *A evolução dos sistemas de construção com o desenvolvimento econômico: uma visão retrospectiva*. São Paulo, FAU/USP.

MASCARO, Ivan Luis et alli

1978 - *A evolução dos sistemas de construção com o desenvolvimento econômico: uma visão retrospectiva*. São Paulo, Cadernos de Pesquisa.

MELLO, Eduardo Augusto Kneese de

s.d. - *Projeto de um prédio de apartamentos à rua Japurá*. São Paulo, IAPI.

MELLO, Luiz de Anhaia

1952 - *Urbanismo, esse desconhecido*. São Paulo, ed. Sociedade Amigos da Cidade, n. 11.

1935 - *A sociedade amigos da cidade e sua função no quadro urbano*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, jun.

MELLO, Luiz de Anhaia

1933 a - *A econômica da terra urbana*. São Paulo, Revista Politécnica, maio-jun./1932, nov.-dez./1932 e jan.-fev./1933.

1933 b - *Urbanismo e suas normas para organização de planos*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, abr.

1929 a - *A verdadeira finalidade do urbanismo*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia n. 51, ago.

1929 b - *Métodos de avaliação dos terrenos urbanos*. São Paulo, Revista Politécnica, jan.

1929 c - *O governo das cidades*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, n.44, jan.

1929 d - *Problemas de urbanismo: bases para a resolução do problema técnico*. São Paulo, Salesianas, 1929.

1928 a - *A cidade, problema de governo*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, n.43, dez.

1928 b - *Urbanismo*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, n.40, set.

MELLO, Marcus B.C. de

1988 - *Regimes of accumulation, the state and the building industry in Brazil 1940-1987*. Cidade do México, trabalho apresentado na X BISS.

MEYER, Regina M.P.

1991 - *Metrópole e urbanismo: São Paulo dos anos 50*. São Paulo, tese de doutorado FAU/USP.

MONBEIG, Pierre

1954 - *Aspectos geográficos do crescimento da cidade de São Paulo*. São Paulo, Boletim Paulista de Geografia, n.16, mar.

MONCLUS, Francisco J.

1992 - *Infraestructuras de transporte y crecimiento urbano en EEUU: literatura recente y nuevas perspectivas*. Valência, Revista História Urbana 1.

MORAES, Dacio

1931 - *O congresso da habitação, as casas econômicas e os materiais de construção*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, jan.

MORSE, Richard

1970 - *Formação histórica de São Paulo*. São Paulo, Difusão Européia do Livro.

MUHLSTEIN, Anka

1991 - *A ilha prometida*. São Paulo, Cia. das Letras.

MUJICA, Francisco

1930 - *History of skyscraper*. New York, Archaeology and Architecture Press.

MULLER, Nícia Lecocq

1954 - In: *A cidade de São Paulo*. São Paulo, Aroldo de Azevedo, vol. III, Associação dos Geógrafos.

NEVES, Christiano Stockler das

1930 - *Architectura contemporânea*. São Paulo, Architectura e Construções, n. 10, maio.

OLIVEIRA, Francisco

1982 - *O estado e o urbano no Brasil*. São Paulo, Espaço & Debates, n.6.

1975 - *A economia brasileira: críticas à razão dualista*. São Paulo, Seleções CEBRAP 1, Brasiliense.

PACEY, Arnold

1980 - *El labirinto del ingenio*. Barcelona, ed. Gustavo Gili.

PAMPLONA, Rubens

1981 - *Zoneamento: alguns aspectos de sua evolução em outras cidades*. São Paulo, COGEP.

PEREIRA, Armando de Arruda

1928 - *O arranha-céu*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, n.40, set.

PEREIRA, Paulo César Xavier

1988 - *Espaço, técnica e construção: o desenvolvimento das técnicas construtivas e a urbanização do morar em São Paulo*. São Paulo, Nobel. ←

PETRONE, Pasquale

1955 - *A cidade de São Paulo no século XX*. São Paulo, Revista de História.

PRADO, Carlos da Silva

1932 - *A arquitectura do futuro em face da sociedade capitalista*. São Paulo, Revista Politécnica, nov/dez.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

1992 - *O poder em São Paulo: história da administração pública da cidade*. São Paulo, Cortez.

RAYMOND, Jean

1934 - *Précis d'urbanisme moderne*. Paris, Dunod.

REIS FILHO, Nestor Goulart

1978 - *Quadro da arquitetura no Brasil*. São Paulo, Perspectiva, 4a. ed.

REVISTA ACRÓPOLE

1938 -

REVISTA ARCHITECTURA E CONSTRUÇÕES

1931 - *O prédio Pirapitinguy*. São Paulo, n.21, jun.

1930 - *IV Congresso Pan-Americano de Architectos*. jul.

REVISTA DE ENGENHARIA MACKENZIE

1927 - *Concurso de ante projectos para o novo edificio do Automóvel Club de São Paulo*. São Paulo, out.

REVISTA DE ENGENHARIA

1927 - *III Congresso Pan-Americano de Arquitectos*, set.

REVISTA PARIS PROJECT

1977 - *L'évolution des formes urbaines à travers des règlements traditionnels*. Paris, n.8.

REVISTA POLYTECHINICA

1939 - *Edifício dos escritórios gerais da Companhia Telefônica Brasileira*. São Paulo, n.129.

1938 - *Edifício Esther*. São Paulo, n.127, maio/ago.

1935 - *Novo Edifício Matarazzo*. São Paulo, n.120, jul./out.

RIBEIRO, J.O. de Saboya

1938 - *Cidade sob o liberalismo econômico do século XIX*. São Paulo, Arquitetura e Urbanismo, nov./dez.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz

1991 - *Da propriedade fundiária ao capital incorporador: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro*. São Paulo, tese de doutoramento, FAU/USP.

1988 - *Produção imobiliária e uso do solo: capital e prosperidade na urbanização do Rio de Janeiro*. Cidade do México, trabalho apresentado na X BISS.

ROLNIK, Raquel et alli

1990 - *São Paulo, crise e mudança*. São Paulo, Brasiliense.

SABOYA, Arthur

1950 - *Código de Obras*. São Paulo, Edições Lep, 3a. ed.

SALVADORI, Mario

1980 - *Why buildings stand up*. New York, W.W. Norton & Company.

SANTOS, Milton et alli

1993 - *Fim de século e globalização*. São Paulo, Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton

1993 - *Urbanização brasileira*. São Paulo, Hucitec.

1992 - *Espaço e método*. São Paulo, Nobel.

1979 a - *Economia espacial, crítica e alternativas*. São Paulo, Hucitec.

1979 b - *O espaço dividido*. Rio de Janeiro, Livraria Francisco Alves Editora.

1979 c - *Espaço e sociedade*. Petrópolis, Vozes.

1970 - *Por uma geografia nova*. São Paulo, Hucitec.

SCARLATO, Francisco C

1989 - *Metropolização em São Paulo e o terceiro mundo*. São Paulo, Iglu, 2a. ed.

1981 - *A indústria automobilística no capitalismo brasileiro e suas articulações com o crescimento espacial na metrópole paulistana*. São Paulo, s.c.p.

SCHORSKE, Carl

1990 - *Viena fin-de-siècle: política e cultura*. São Paulo, Cia. das Letras.

SCULLY, Vincent

1969 - *American architecture and urbanism*. New York, Praeger.

SEVCENKO, Nicolau

1992 - *Orfeu extático na metrópole: São Paulo sociedade e cultura nos prementes anos 20*. São Paulo, Cia. das Letras.

SHARP, Thomas

1947 - *Urbanismo*. Buenos Aires, Lautaro.

SILBER, Sinao Davi

1973 - *Política econômica: defesa do nível de renda e industrialização no período 1929-1939*. Rio de Janeiro, dissertação de mestrado - Instituto de Economia/FGV.

SILVA, L. A. Machado

1981 - *Solo urbano: tópicos sobre o uso da terra*. Rio de Janeiro, Zahar.

SILVA, Raul de Andrada; MATTOS, Odilon Nogueira de & PETRONE, Pasquale

1955 - *A evolução urbana de São Paulo*. São Paulo, Separata da Revista de História.

SIMÕES JR., José Geraldo

1990 - *O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo*. São Paulo, dissertação de mestrado, FGV.

SIMONSEN, Roberto

1939 a - *A evolução industrial do Brasil*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, ago.

1939 b - *Objetivos da engenharia nacional*. São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, set.

SINGER, Paul

1977 - *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo, Editora Nacional, 2a.ed.

SMOLKA, Martin O.

1983 - *Estruturas intra-urbanas e segregação social no espaço: elementos para uma discussão da cidade na teoria econômica*. Rio de Janeiro, PUR.

SOJA, Edward W

1993 - *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro, Zahar.

SOMEKH, Nadia

1989 - *São Paulo imobiliário: sobre a origem do arranha-céu (1920-1935)*. São Paulo, Águas de São Pedro, III Encontro Ampur Anais.

SOMEKH, Nadia

1987 - *A (des)verticalização de São Paulo*. São Paulo, dissertação de mestrado, FAU/USP.

1976 - *O edifício Martinelli*. São Paulo, trabalho de graduação interdisciplinar, FAU/USP.

SOUZA, Maria Adélia A.

1989 - *A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo*. São Paulo, tese de livre-docência FFLCHUSP.

SOUZA, Maria Adélia A.

1985 - *Metropolizando: a cidade vertical - São Paulo*. São Paulo, documento apresentado no Simpósio "A metrópole e a crise", mar.

SOUZA, Maria Adélia A. e SANTOS, Milton (org.)

1986 - *A construção do espaço*. São Paulo, Nobel.

1981 - *Produção do espaço na avenida Paulista*. São Paulo, trabalho apresentado pelos alunos na disciplina AUH-708, FAU/USP.

SOUZA, Maria Claudia Pereira de

1987 - *O capital imobiliário e a produção do espaço urbano: o caso da Companhia City*. São Paulo, dissertação de mestrado, FGV.

STEINBAUM, Miriam

1993 - *Aluguel social: o modelo francês de funcionamento e gestão*. São Paulo, relatório de estágio-CDHU, mimeo.

STIEL, Waldemar Correa

1978 - *História dos transportes coletivos em São Paulo*. São Paulo, Edusp.

SUTCLIFFE, Anthony

1994 - *Naissance d'une discipline*. in Dethier e Guiheux, *La Ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, éditions Centre Pompidou.

SUTCLIFFE, Anthony

1992 - *La ciudad en el cine*. Valência, Revista História Urbana 1.

SUZIGAN, Wilson

1986 - *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo, Brasiliense.

TAFURI, Manfredo

1975 - *La montaña desencantada: el rascacielos y la ciudad*. Barcelona, La Ciudad Americana, ed. Gustavo Gili.

1975 - *La dialectique de l'absurde*. in A.A.

TAFURI, Manfredo et alli

1975 - *La ciudad americana - de la guerra civil al new deal*. Barcelona, ed. Gustavo Gili.

TAFURI, Manfredo

1970 - *Teorias e história de la arquitectura*. Barcelona, ed. Laia.

TOLEDO, Benedito

1981 - *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo, Duas Cidades.

TOLIPAN, Serico

1983 - *Sociedade e modernização: o Brasil dos anos 20*. Rio de Janeiro, Sete Ensaio sobre o Moderno, MEC FUNARTE.

TOPALOV, Christian

1992 - *De la Planification a l'ecologie, naissance d'un nouveau paradigme de l'action sur la ville et l'habitat?* Montreal, conferência apresentada na V ISA Housing.

1986 - *De la cuestion social a los problemas urbanos los reformadores y la poblacion de las metropolis a principios del siglo XX*. California, Conferência proferida no Departamento de Antropologia da Universidade da California, Bekerley, dez.

TOPALOV, Christian

1984 - *Le profit, la rente et la ville*. Paris,
Economica.

1979 - *La urbanizacion capitalista*. México, Edicol.

1974 - *Les promoteurs immobiliers*. Paris, Mouton.

TRUZZI, Oswaldo Mário Serra

1986 - *Café e indústria: São Paulo 1850-1950*. São
Paulo, UFSCAR.

URE, Andrew

1967 - *The philosophy of manufactures*. Primeira ed.
1835, reimpressão, 1967.

VALLADARES, Lúcia & PRETECEILLE, Edmond

1990 - *Reestruturação urbana: tendências e desafios*.
São Paulo, Nobel Iuperj.

VAN WILDERODE, Daniel

1994 - *Balanço das Operações Interligadas 88-92*.
Trabalhos Programados FAUUSP.

VASCONCELOS, A. C. de

1985 - *O concreto no Brasil, recordes, realizações,
história*. São Paulo, Copiare.

VAZ, Lilian Fessler

1987 - *Notas históricas sobre a habitação
multifamiliar no Rio de Janeiro - aspectos ideológicos
(1850-1930)*. Rio de Janeiro, ANPUR.

VIÉ, Claude

1975 - *De babel en bureaux*. Paris, in A.A 178,
mar./abr.

VILLAÇA, Flavio

1978 - *A estrutura territorial da metrópole sul
brasileira*. São Paulo, tese de doutoramento,
Departamento de Geografia, FFLCHUSP

VILLARES, Henrique Dumont

1948 - *Urbanismo e problemas de São Paulo*. São Paulo,
s.c.p.

VILLARES, Henrique Dumont
1946 - *Urbanismo e indústria em São Paulo*. São Paulo.

1937 - *São Paulo industrial*. São Paulo, Melhoramentos.

VINIER, Jean-Michel et GANGNEUX, Marie-Christine
1975 - *Tours et détours par la défense*. Paris, in A.A. n.178, mar./abr.

WEILER, Joseph
1980 - *Historical development of modern tall buildings*. Chicago, in American Architect, jun. 5.

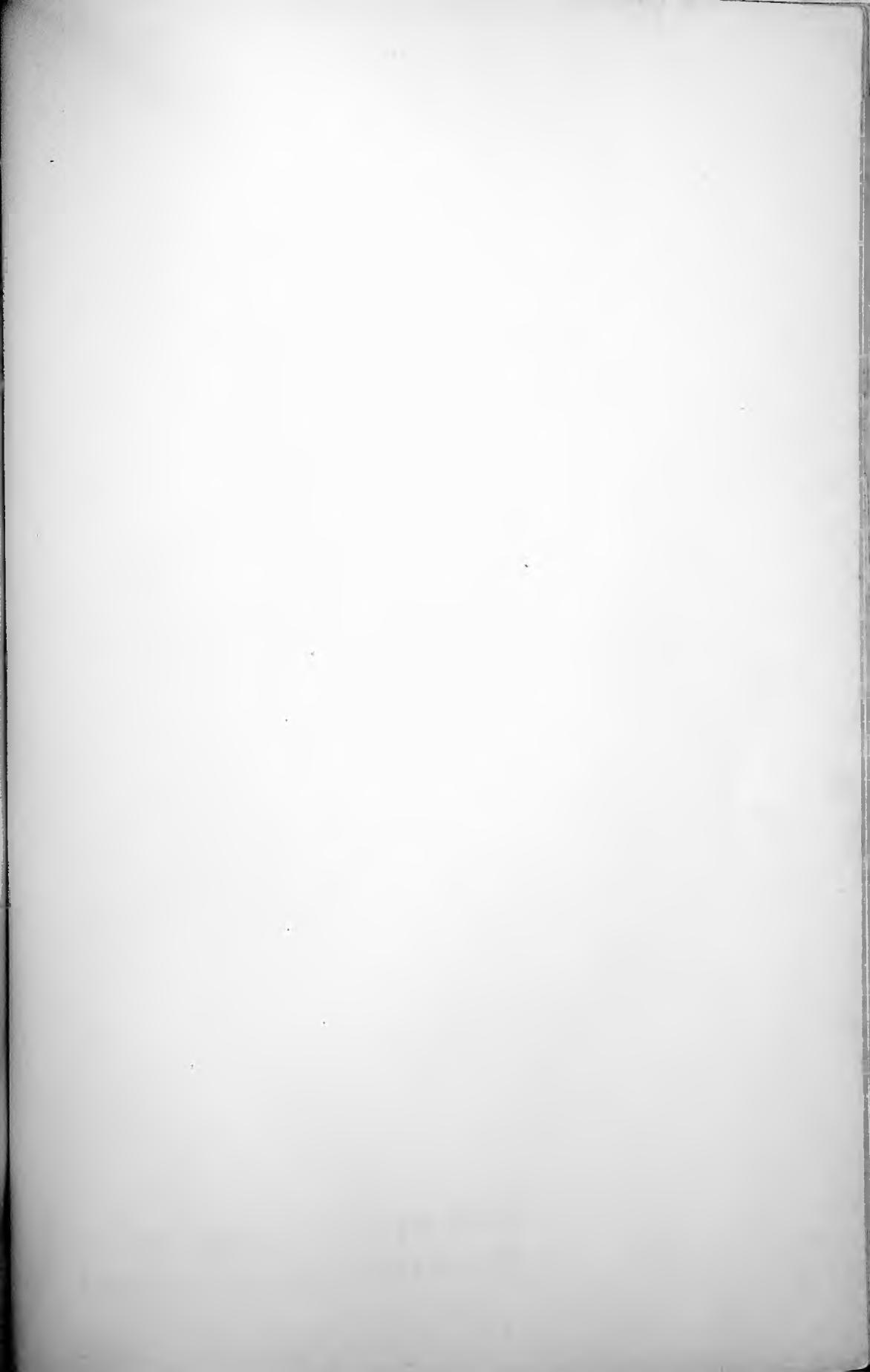
1926 - *Use of cast from in America*. Chicago, in American Architect, jul. 5.

WILLIS, Carol
1991 - *Zoning and zeitgeist: the skyscraper city in the 1920's*. New York, JSAH XLV 47-59.

XAVIER, Alberto Fernando Melchíades (org.)
1987 - *Arquitetura moderna brasileira: depoimento de uma geração*. São Paulo, Pini.

XAVIER, Alberto Fernando Melchíades; LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira de & CORONA, Eduardo
1983 - *Arquitetura moderna paulistana*. São Paulo, Pini.

ZMITROWICZ, Witold Stanislas
1986 - *As obras públicas de engenharia e sua função na estruturação da cidade de São Paulo*. São Paulo, POLI/USP.



A N E X O

LISTA QUALITATIVA DOS
EDIFÍCIOS PESQUISADOS

N°	CHAPA	RUA	N°	Uso	PAV	N°	ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
1	120/130	São Bento	405	c+s	28	1	eclético /Martinelli	Condomínio do Edifício América
2	990/992	Antonio Prado PR	9	ser	15	1	art decô	Banco do Estado de São Paulo
3	303	Boa Vista	103	inst	14	1	eclético Chicago	Nicolina Cervone Scurachio
4	485	Rangel Pestana	1182	ser	14	2	moderno	Ind Bras de Meias
5	1231	Sete de Setembro LG	34	c+s	14	3	moderno	Guerzenstein Bernardo
6	277	Boa Vista	51	ser	13	1	moderno	Condessa de Lara - Diogo de Toledo Lara
7	280	Boa Vista	88	ser	13	2	moderno	Lion e Cia Ltda
8	1055	Conselheiro Crispiniano	29	c+s+r	13	3	moderno	Eduardo Rodrigues Alves
9	861/862	Julio Mesquita PR	34	hotel	13	4	eclético neovitoriano	José Candido Alves Motta
10	231/234	Líbero Badaró	346	c+s	13	5	eclético	José de Sampaio Moreira
11	1078/1079	Marconi	131	c+s	13	6	moderno art decô	Mercedes Silva Seng
12	1187	Conselheiro Crispiniano	150	com	12	1	moderno / Mappin	Casa Anglo Brasileira
13	441	General Carneiro	129	com	12	2	moderno	Gabriel Gonçalves e Cia
14	1205/1206	João Mendes PR	182	c+s+r	12	3	moderno	Vicente de Paula, Vicente de Azevedo
15	1083/1085	Misericórdia LG	23	c+s	12	4	moderno /1939 Ed Bandeira Paulista	Irmandade Santa Casa de São Paulo
16	1102/1103	São Bento	329	c+s	12	5	moderno (1938)	Conde Silvio Penteadó
17	391	Senador Feijó	164	c+s	12	6	art decô	Heribaldo Siciliano
18	1142/1143	Xavier de Toledo	210	c+s	12	7	moderno	Cia Itaço Brasileira de Seguros Gerais
19	204/206	Anchieta	35	ser	11	1	moderno	Sul América Capitalização SA
20	824/825	Anchieta	41	inst	11	2	eclético	Secretaria de Agricultura
21	1034	Benjamin Constant	187	c+s	11	3	moderno	B. Sant'Anna e Cia Ltda
22	1162/1164	Brigadeiro Luiz Antonio	993	c+r	11	4	moderno	Luiz Sergio e Irmãos
23	15/17	Líbero Badaró	89	c+s	11	5	art decô /Fepasa	Cia Paulista de Estradas de Ferro
24	1216/1217	Marconi	48	c+s	11	6	moderno	Richter e Lotufo Ltda

c, com: comercial; i, inst: institucional; s, ser: serviços; r, res: residencial

N°	CHAPA	RUA	N°	Uso	PAV	N° ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
25	1130/1131	Marconi	138	c+s	11	7 moderno	Bertha Martins de Moura Campos e Outros
26	401	Quintino Bocaiuva	191	c+s	11	8 moderno	José Gonzaga Franco
27	1220	São João	1083	c+r	11	9 moderno	Antonieta Mauri Campana
28	373/374	Senador Feijó	29	c+s	11	10 eclético	Soc. Construtora de Imóveis
29	271/272	Senador Paulo Egídio	15	c+s	11	11 moderno fascista	Conde Aúlio Matarazzo
30	977/978	Vieira de Carvalho	32/36	hotel	11	12 moderno /hotel Amazonas	Álvaro de Mello Barros
31	1225	Vinte e Quatro de Maio	53	c+s	11	13 moderno /prédio Tuyuty	Oswaldo Moraes Dantas
32	1075/1077	Xavier de Toledo	98	c+s	11	14 moderno	Imobiliária Paulista SA
33	1148	Xavier de Toledo	250	hotel+c	11	15 moderno	José Forlés
34	423	Anita Garibaldi	45	c+s	10	1 moderno /prédio Lex	Luiz Izzo
35	553/554	Arouche	257	c+r	10	2 moderno	Abrahão Gorestein
36	1167	Arouche LG	275	c+r	10	3 moderno	Artur Andreoni
37	1080/1082	Barão de Itapetininga	88	c+s	10	4 eclético	Conde Armando A. Penteadó
38	65/66	Barão de Itapetininga	297	com	10	5 art decô	Cia Paulista de Seguros
39	1137/1138	Benjamin Constant	72	c+s	10	6 moderno	Cel. Antonio Gordinho Braune
40	1151	Benjamin Constant	138	c+s	10	7 moderno	Carlos Alberto Carvalho
41	370/372	Benjamin Constant	171	c+s	10	8 eclético	Cia AssurancesGenerales
42	262/264	Boa Vista	133	i+s	10	9 neoclássico	Departamento das Municipalidades
43	634/635	Brigadeiro Tobias	710	inst	10	10 moderno	Carvalho Pinto
44	1088	Capitão Salomão	65	c+r	10	11 moderno	Hernani Lopes Moreira
45	1227/1228	Dom José de Barros	152	c+s	10	12 moderno	Maria Flora Loureiro
46	1135/1136	Dom José de Barros	337	c+s+r	10	13 moderno	Achiles Fortunato
47	947/947	Guaianases	337	c+r	10	14 moderno	Mario Boeris Audra
48	983/986	Ipiranga AV	480	c+r	10	15 moderno /ed Ester	Usina Ester Ltda

c, com: comercial; i, inst: institucional; s, ser: serviços; r, res: residencial

N°	CIIAPA	RUA	N°	Uso	PAV	N°	ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
49	1093/1094	Marconi	31	c+s	10	16	moderno	Francisco Coutinho Filho
50	1156/1157	Marconi	34	c+s	10	17	moderno	Condomínio São João
51	1061/1062	Marconi	94	c+s	10	18	moderno	Condominos Pasteur
52	1218/1219	Marconi	107	c+s	10	19	moderno	Caio Ramos
53	888/889	Marechal Deodoro PR	60	c+r	10	20	art decô moderno	Paulo de Barros Witaker
54	658/660	Paissandú LC	100	c+r	10	21	moderno	Nicolau Schiesser
55	752/753	República PR	419	c+r	10	22	moderno	Nicolau Zarvas
56	988/989/999	São Bento	398	c+s	10	23	art decô Chicago	Banco do Estado de São Paulo
57	1229	São João	1953	c+r	10	24	moderno art decô /cortiço	Augusto Freire de Mattos Barreto Filho
58	622	São João	1967	c+r	10	25	moderno	Raul Veiga de Barros
59	1189/1190	Sete de Abril	176	c+s	10	26	moderno /esq Marconi	Dr Alvarenga Neto
60	671/672	Sete de Abril	361	c+r	10	27	moderno	Marguerite Augustine Leboucher
61	971/973	Sete de Abril TR	397	c+r	10	28	moderno /atrás ed Ester	Usina Ester Ltda
62	200/202	Thesouro LC	40	ser	10	29	eclético	Palácio do Comércio (do Café)
63	738/739	Vinte e Quatro de Maio	141	com	10	30	moderno /Mesbla	Mesbla SA
64	96/97	Xavier de Toledo	46	c+s	10	31	moderno pesado	Dr Luiz Aranha Júnior
65	1213/1214	Xavier de Toledo	66/70	c+s	10	32	moderno	Ruy Galvão
66	1207/1208	Xavier de Toledo	140	c+s	10	33	moderno pesado	Diogo de Toledo Lara
67	725/726	Barão de Itapetininga	50	c+s	9	1	eclético	Antonio Alves de Lima
68	727/728	Barão de Itapetininga	120	c+s	9	2	eclético (1928)	Companhia Guatapará
69	349/350	Barão de Paranapiacaba	25	c+s	9	3	eclético	Luiz de Toledo Lara
70	283/285	Boa Vista	128	ser	9	4	eclético	Gregório Paes de Almeida
71	298	Boa Vista	185	ser	9	5	eclético	Raul Zucchi
72	297	Boa Vista	236	ser	9	6	art decô	Raul Zucchi

c, com: comercial; i, inst: institucional; s, ser: serviços; r, res: residencial

N°	CIIAPA	RUA	N°	Uso	PAV	N° ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
73	1195/1197	Dom José de Barros	186	ser	9	7 moderno	Casa Mesbla
74	1172/1173	Dr Falcão LD	56	ser	9	8 neo-clássico	I. R. F. Matarazzo
75	1159	Frederico Abranches	35	c+r	9	9 art decô moderno	José Olearo
76	440	General Carneiro	231	c+r	9	10 moderno	Gabriel Gonçalves e Cia
77	762/763	Liberdade	834	ser	9	11 moderno	Amalia Richter Warnecke
78	750/751	República PR	465	c+r	9	12 moderno /esq Vieira de Carvalho	Irmãos Sarti
79	405/409	Riachuelo	115	res	9	13 eclético	Secretaria da Viação
80	457/459	São João	324	c+s	9	14 eclético/mansarda	Oscar Rodrigues
81	1028/1029	São João	755	c+r	9	15 moderno	Paola Menni Maggi
82	335/337	Sé PR	158	c+s	9	16 eclético	Equitativa dos Estados Unidos do Brasil
83	820	Santa Efigênia	61	c+r	9	17 art decô /recuado moderno	Schultz e Cia
84	613	Seminário	198	c+s	9	18 moderno	Antonio Costa Bueno
85	95	Senador Feijó	30	c+s	9	19 eclético	Alfredo Vaz Gerquinho
86	1175	Senador Feijó	185	c+s	9	20 moderno	Alcantara Machado
87	392/393	Senador Feijó	205	c+s	9	21 moderno reformado	Cia Itaquerê SA
88	663	Sete de Abril	230	c+s	9	22 moderno pesado	Diário da Noite
89	1005/1008	Sete de Abril	309	ser	9	23 art decô pesado	Cia Telefônica Brasileira
90	198/199	Thesouro LC	36	ser	9	24 eclético	Eduardo Prado e Out (Cond Álvares Penteadó)
91	152	Três de Dezembro	17	c+s	9	25 art decô	Irmãos Netter
92	1185	Vieira de Carvalho	122	c+r	9	26 moderno	Salfati e Buchignani
93	731/732	Vinte e Quatro de Maio	105	c+s+r	9	27 eclético	Cia Guataparasinho SA
94	742	Vinte e Quatro de Maio	247	c+s	9	28 moderno	Visconde Eduardo Odivelas
95	570/571	Xavier de Toledo	71	c+s	9	29 eclético	Paola N. Maggi
96	181/183	Álvares Penteadó	165	vazio	8	1 neoclássico (Prédio Gastão Vidigal)	Bank of London - Banco Mercantil

N°	CHAPA	RUA	N°	Uso	PAV	N° ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
97	366/367	Benjamin Constant	61	c+s	8	2 eclético	Cia Itaquere SA 98
98	368/369	Benjamin Constant	77	c+s	8	3 eclético	Bento Gonzaga Franco
99	530/531	Brigadeiro Tobias	55	c+r	8	4 eclético	Antonio Alves Vilares da Silva
100	1049/1052	Conceição	88	ins	8	5 moderno	A. Gazeta
101	736/737	Conselheiro Crispiniano	94	c+r	8	6 moderno	Inst Apos e Pens ds Emp em Transp e Cargas
102	118/119	Dr Falcão	151	c+s	8	7 eclético (Palacete Riachuelo)	Edgard de Azevedo Soares
103	513/514	Julio Mesquita PR	113	c+s+r	8	8 moderno	Domingos Fernandes Alonso
104	238/239	Líbero Badaró	282	c+s	8	9 eclético	Caio da Silva Prado - Sul Am Ter, mar e acid.
105	218/219	Líbero Badaró	488	c+s	8	10 eclético	Martinho Pentreado
106	510/511	Marechal Deodoro PR	245	c+r	8	11 moderno	Alfredo Ferreira Velloso
107	892/893	Oswaldo Cruz PR	34	c+r	8	12 moderno	Alberti Byngton
108	148/149	Patriarca PR	96	c+s	8	13 eclético	Claudio Monteiro Soares Filho
109	891	Quitanda	82	c+s	8	14 moderno reformado	Anibal Salles Souto
110	161/162	Quitanda	96	c+s	8	15 moderno	Cia Itaquere SA
111	849	Rangel Pestana	1905	c+r	8	16 moderno	Hermínio Melleiro
112	80/82	São Bento	290	c+r	8	17 eclético	Adriano Crespi
113	1170	São João	1939	c+r	8	18 moderno	Catarina Curoso Vecchio
114	340/341	Sé PR	96	c+s	8	19 eclético	Loja Capitular Piratininga
115	98	Senador Feijó	64	c+s	8	20 art decô	Affonso Giafone
116	273	Senador Paulo Egídio	22	c+s	8	21 moderno	Condessa de Lara
117	717/718	Vinte e Quatro de Maio	225	c+s	8	22 eclético (1928)	Oscar da Cunha Vasconcelos
118	689	Xavier de Toledo	99	c+s	8	23 moderno	Vicente Cocozza
119	910/912	Alagoas	269	res	7	1 moderno com pastilhas	Francisco Beck
120	1009/1010	Angélica AV	1408	c+r	7	2 moderno	Augusto Freire Mattos Barreto Filho

c, com: comercial; i, inst: institucional; s, ser: serviços; r, res: residencial

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
121	576	Arouche LG	61	c+r	7	3 moderno	Francisca Sampaio Monteiro da Silva
122	791/792	Arouche LG	109	c+r	7	4 moderno	Berta Martins Moura Campos
123	785	Arouche LG	269	c+r	7	5 moderno	Ernani Lopes Moreira
124	448/449	Aurora	460	res	7	6 art decô	Roberto Alves de Almeida
125	608/609	Barão de Limeira AL	14 a 30	c+r	7	7 eclético	Eliás Antonio Arras
126	491	Barão de Limeira AL	44	hotel	7	8 eclético	Pedro Fachini
127	838	Barão de Limeira AL	761	c+r	7	9 moderno	Emilio Barrinuevo
128	1191/1192	Barão de Paranapiacaba	24	c+s	7	10 art decô + moderno	Frederico de Barros Brotero
129	295/296	Boa Vista	293	banco	7	11 eclético	Cia Nacional de Seguros de Vida Sul América
130	897/898	Direita	49	fechado	7	12 eclético	Cia Seguradora Brasileira
131	681	Dom José de Barros	51	c+s+r	7	13 eclético	Cia Nacional de Seguros de Vida
132	615/616	Dom José de Barros	168	c+s	7	14 art decô	Armando Biaggi
133	1168	Felipe de Oliveira	36	c+s	7	15 moderno reformado	Curia Metropolitana
134	1165	Gen Olímpio Silveira	59	c+r	7	16 moderno	Otávio de Almeida Prado
135	1226	Gen Olímpio Silveira	83	c+r	7	17 moderno	Battistina Roggi
136	258/259	José Bonifácio	233	c+s	7	18 art decô	Albino Alves Camargo
137	1177/1178	José Bonifácio	237	c+s	7	19 art decô	Inst Aposentadoria e Pensões dos Industriários
138	88/89	José Bonifácio	110	c+s	7	20 eclético	Cia Americana de Seguros
139	252/254	Líbero Badaró	92/94	c+s	7	21 moderno	Eduardo Santos Prates - Guilherme Prates
140	214/215	Líbero Badaró	561	res?	7	22 eclético	Daniel Dhelomme
141	413/414	Onze de Agosto	139	c+s	7	23 art decô	Francisco Morato
142	854	Páteo do Colégio	5	c+s	7	24 eclético	Espólio de José Paula Leite de Barros
143	150/151	Patriarca PR	78	c+s	7	25 eclético	Armando Álvares Pentecado
144	113	Pedro Américo	23	c+r	7	26 moderno	Dr José Cassio Macedo Soares

c, com: comercial; i, inst: institucional; s, ser: serviços; r, res: residencial

N°	CHAPA	RUA	N°	Uso	PAV	N° ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
145	694/695	Piauí	752	s+r	7	27 moderno /ver Angélica, 1408	André Matarazzo
146	7	Ramos de Azevedo PR	254	c+s	7	28 eclético	Hesplanada Hotel
147	403/404	Riachuelo	44	c+s+r	7	29 moderno	Condessa de Lara
148	93/94	São Bento	389	c+s	7	30 neoclássico eclético	Stella Penteadó
149	504	São João	239	c+s	7	31 eclético	João Batista de Souza/ A de Toledo Lara
150	1045	São João	1430	c+r	7	32 moderno art decô	Alfredo Gonçalves Biar <i>o / Tadeu Giurto</i>
151	338/339	Sé PR	108	c+s	7	33 eclético /reitoria UNESP	Hildebrando Coutinho Cintra
152	333/334	Sé PR	170	com	7	34 moderno	Cia de Seguros da Bahia
153	274	Senador Paulo Egídio	61	c+s	7	35 neoclássico	Madalena Schaumann
154	1212	Silva Pinto	199	c+s	7	36 moderno	Boris Danemann, Carlos F Blum, Romeo Mindlin
155	981	Tabatinguera	235	c+r	7	37 moderno	Paulina Vergueiro Rudge
156	682/685	Xavier de Toledo	23	ser	7	38 eclético /Light	The São Paulo Light and Powers
157	937	Álvares Penteadó	34	c+s	6	1 eclético	Celso Figueiredo
158	184/185	Álvares Penteadó	185	ser	6	2 eclético	Theresa de Toledo Lara
159	859	Alagoas	350	res	6	3 moderno revestido de pastilhas	Abel Drumond
160	1000/1001	Antonio de Godoy	52	c+r	6	4 moderno	Cia Itaquere SA
161	551/552	Arouche	174/184	c+r	6	5 art decô	Caetano Fabrini
162	787	Arouche LG	49	c+r	6	6 eclético	Pascal digo Pascoal Otajano
163	617	Aurora	618	c+r	6	7 eclético	Archangelo Rappa - Speranceio Rapa
164	781	Aurora	787	c+r	6	8 moderno art decô	José Pelosini
165	842	Barão de Campinas	94	c+r	6	9 moderno prédio S João	Ângela Barros Loreiro
166	692	Barão de Campinas	162	c+r	6	10 moderno	Abilio Ribeiro de Barros
167	733/734	Barão de Itapetininga	298	c+s	6	11 eclético /BFB	Domingos Demarche
168	1155	Barão de Limeira AL	27	hotel	6	12 moderno	Achilles Isella

c, com: comercial; i, inst: institucional; s, ser: serviços; r, res: residencial

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
169	526	Barão de Limeira AL	117	hotel	6	13 eclético	Antonio C. Assumpção Filho
170	836	Barão de Limeira AL	146	c+r	6	14 moderno art decô	Cia Cícero Prado
171	351	Barão de Paranapiacaba	61	c+s	6	15 art decô	Viúva Julio Lyon
172	1056	Benjamin Constant	182	ser	6	16 moderno	Cia Telefónica Brasileira
173	847	Brasílio Machado	299	res	6	17 moderno	Ernani Lopes Moreira
174	1104	Brigadeiro Luiz Antonio	395	c+r	6	18 moderno	Julia Baldassani e Irmãos
175	610	Capitão Salomão	27	c+s	6	19 eclético	Ítalo Setti
176	533	Cardoso de Almeida	275	c+r	6	20 moderno	José Coelho Pamplona
177	1133	Cesário Mota	339	c+r	6	21 moderno	Flavio Soares Camargo
178	69/71	Conceição	134	c+s	6	22 art decô	Joaquim Gonçalves Moreira
179	641/642	Conselheiro Crispiniano	97	c+s+r	6	23 neoclássico	Caio da Silva Prado
180	1063	Frederico Abranches	238	c+r	6	24 moderno (a venda)	Alexandre Hornstein
181	1149	General Jardim	193	c+r	6	25 art decô	Manoel de Mattos Ayres
182	1145	General Osório	266	c+r	6	26 moderno	Evangelina Fonseca Queiroz Telles
183	467	General Osório LC	147	hotel	6	27 eclético	Augusto Coelho Pamplona
184	686	Glória	22	vazio	6	28 eclético	Maria Angelina de Morgan Snell
185	700	Ipiranga AV	818	c+r	6	29 eclético	Condessa de Lara
186	473/474	Ipiranga AV	1138	c+r	6	30 neoclássico	Joaquim Pires Fleuty
187	237	Líbero Badaró	306	c+s	6	31 eclético /residência?	Rui Nogueira - Sul Am Ter, marít e acidentes
188	159	Liberdade PR	96	res	6	32 moderno	Almeida Moreira
189	941	Maranhão	600	res	6	33 moderno	Dr Alves Aranha
190	289/291	Martim Francisco	461	res	6	34 eclético	Predial Metropolitana SA
191	168	Misericórdia LC	34	c+s	6	35 eclético	Mário Borges Figueiredo
192	1071	Onze de Agosto	152	c+s	6	36 eclético	Sebastião Sparapani

c, com: comercial; i, inst: institucional; o, ser: serviços; r, res: residencial

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
193	432	Porto Geral LD	106	c+s	6	37 eclético	Francisco Giordano
194	1031/1032	Prates	39	c+r	6	38 moderno	Sam Rabinovich
195	397/400	Quintino Bocaiuva	176	c+s	6	39 eclético /palácio Arcadas	Armando Alvares Penteado
196	9	Quinze de Novembro	194	vazio	6	40 eclético	Banco Portugues do Brasil
197	11	Quinze de Novembro	245	vazio	6	41 eclético	Western Telegraf. Co. Ltda
198	13	Quinze de Novembro	251	ser	6	42 eclético	Banco do Estado de São Paulo
199	29	Quinze de Novembro	317	vazio	6	43 art decô	SA Indústrias Votorantim
200	31/34	Quinze de Novembro	336	banco	6	44 eclético	Banco Comercial do Estado de SP
201	980	Quitanda	139	ser	6	45 moderno reformado	Maria Engler Guimarães
202	827/828	Rego Freitas	459	c+r	6	46 moderno	Antonio Cândido Camargo
203	1126	Rosa e Silva	147	c+r	6	47 moderno	Henrique e Miguel Bongiovani
204	37/38	São Bento	45	c+r	6	48 art decô	Edgard de Azevedo Soares
205	512	São João	345	com	6	49 eclético	Miguel Traversa
206	778	São João	578	ser	6	50 eclético /hotel Columbia	Leonidas Garcia da Rosa
207	779 e 1176	São João	1115	c+r	6	51 moderno art decô	Jacinto Cintra de Paula
208	783	São João	1124	c+r	6	52 eclético	Randolfo Margarido da Silva
209	774	São João	1484	c+r	6	53 moderno	A. São Paulo Cia Nacional de Seguros de Vida
210	342/343	Sé PR	62	c+s	6	54 reformado	Antonio Batista da Costa
211	939/940	Santa Cecília LG	89	c+r	6	55 moderno	Jacinto Cintra de Paula
212	821	Santa Efigênia	714	c+r	6	56 eclético	Maria Olímpia Cerquinho Malta
213	822/823	Santa Efigênia LG	44	hotel	6	57 eclético /hotel S Paulo	Diretoria Geral da Receita
214	948/950	Tamandaré	553	res	6	58 moderno	Inst Aposentadoria e Pensões dos Industriários
215	106/107	Três de Dezembro	48	banco	6	59 eclético	Tácito de Toledo Lara
216	555	Vitória	574/578	c+r	6	60 art decô	Henrique Montenegro

c, com: comercial; i, Inst: institucional; s, ser: serviços; r, res: residencial

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
217	451	Vieira de Carvalho	150	hotel	6	61 eclético	Dr A. Luiz do Rego
218	446	Vinte e Cinco de Março	617	c+r	6	62 eclético	Irmãos Gaspariam
219	810	Vitória	687	c+r	6	63 eclético	João Ferrarezi
220	428/429	Wenceslau Braz	78	c+s	6	64 eclético	Nicolau Scatigno
221	966	Almeida Lima	73	c+r	5	1 moderno	Justino Rodrigues
222	766	Angélica AV	172	c+r	5	2 art decô esq Marechal Deodoro	Silvio Margarido
223	765	Angélica AV	184	c+r	5	3 moderno	Fabio de Almeida Leite Guimarães
224	450	Angélica AV	311	res	5	4 moderno esq Palmeiras	Annibal Paes de Barros
225	793/794	Arouche	49	c+r	5	5 eclético	Lineu Muniz de Souza
226	786	Arouche LG	396	c+r	5	6 eclético	Alfredo C. Assad
227	1026	Aurora	736	c+r	5	7 moderno	Matheus Ratto
228	1174	Barão de Campinas	103	c+r	5	8 moderno	Oscar de Souza Pinto
229	835	Barão de Limeira AL	145	c+r	5	9 eclético	Ana Vergueiro Rudge
230	846	Barão de Limeira AL	339	hotel	5	10 eclético	Olávio Guimarães
231	837	Barão de Limeira AL	540	c+r	5	11 eclético	Antonio P. Moraes
232	1153	Barão de Limeira AL	1323	res	5	12 moderno	Guiomarita Penteadó
233	1199/1200	Barão de Duprat	228	c+r	5	13 moderno	Armenag Kahtalian
234	364	Benjamin Constant	25	c+s	5	14 eclético	Augusto Gazeau
235	619	Benjamin Constant	39	c+s	5	15 eclético	Conde Eduardo Prates
236	480	Bitencourt Rodrigues	154	c+r	5	16 moderno	Schmidt Sarmento
237	411/412	Christovam Colombo	63	c+s	5	17 eclético	Augusto Gazeau
238	713/714	Conselheiro Brotero	1092	res	5	18 moderno	Miguel Langoni
239	729	Conselheiro Crispiniano	403	c+s+r	5	19 moderno art decô	Cia Predial São Paulo SA
240	796	Couto de Magalhães	385	c+r	5	20 eclético	Benedito Storani

c, com: comercial; i, inst: institucional; s, ser: serviços; r, res: residencial

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
241	469	Gloria	46	c+r	5	21 eclético	Andréa Gustava de M. Snell
242	815	Cusmões	394	hotel	5	22 eclético	José Fonte
243	1139	Hércules Florence	41	com	5	23 eclético	Fouad. Alex Mattar
244	698/699	Ipiranga AV	1064	c+r	5	24 neoclássico	Cinira Martins Costa
245	472	Ipiranga AV	1198	banco	5	25 eclético reformado	Estevem F. de Camargo
246	496/497	Ipiranga AV	1198	banco	5	26 eclético reformado	Maria Aug. Souza Queiroz Soares de Camargo
247	701/704	João Adolfo	26	hotel	5	27 neo-clássico / Hotel Paris	Agenor de Camargo Stein
248	866	Julio Mesquita PR	90	vazio	5	28 eclético	Benigno Correra Alvares
249	867	Julio Mesquita PR	108	hotel	5	29 eclético	Jaime Vieira Mesquita
250	245	Líbero Badaró	137	c+s	5	30 eclético	Luiz Medici
251	236	Líbero Badaró	336	c+s	5	31 eclético	Atílio Matarazzo
252	620	Marechal Deodoro PR	146	c+r	5	32 eclético /palacete Icara	Jorge de Assumpção
253	621	Marechal Deodoro PR	156	c+r	5	33 eclético /palacete São Luiz	Frederico Assumpção
254	1114	Marechal Deodoro PR	166	c+r	5	34 eclético /palacete M Deodoro	Leonardo Barros Erhardt
255	516	Marechal Deodoro PR	187	c+r	5	35 moderno art decô	A. Luiz de Rego
256	886/887	Marechal Deodoro PR	236	c+r	5	36 moderno art decô	Manuel F. Lopes
257	541/544	Parque Dom Pedro II	306/334	c+r	5	37 eclético	N. Schoweri
258	155	Quitanda	162	com	5	38 eclético /casa Fretin	Louis Fretin
259	466	Rangel Pestana	1326	c+r	5	39 eclético	Domingos Fernandes Alonso
260	1224	Rangel Pestana	1829	c+r	5	40 eclético	Escolástica Cintra Homen
261	1171	Riachuelo	73	c+s	5	41 moderno art decô	Lieinio Silva 262
262	54	São Bento	176	com	5	42 neoclássico	Louis Fretin
263	503	São João	118	c+r	5	43 eclético	Daniel Dhelomme
264	758/759	São João	126	c+s+r	5	44 neoclássico	Clube Portugalía

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
265	647/648	São João	856	c+r	5	45 moderno	Instituto de Aposentadoria e Pen da Indústria
266	643/645	São João	1254	c+r	5	46 eclético	SA Gordinho Braune
267	976	São João	1508	c+r	5	47 moderno art decô	Ismenia A. Cardoso de Almeida
268	49	São Paulo	68	c+r	5	48 moderno	Guilherme Herrmann
269	344/345	Sé PR	54	c+s	5	49 eclético	Serafim Jorge Ferreira
270	1158	Santa Efigênia	31	c+r	5	50 moderno art decô	União dos Corretores Comerciais
271	817/818	Santa Efigênia LG	269	c+r	5	51 eclético	Antonio de Toledo Lara
272	1086	Santa Isabel	90	c+r	5	52 moderno	Moacir Vieira Martins
273	389/390	Senador Feljó	126	c+hotel	5	53 art decô	Jorge da Silva e irmãos
274	664/666	Sete de Abril	235	c+s	5	54 eclético /mansarda	Flora Laurcio Figueiredo e Outros
275	805	Timbiras	242	c+r	5	55 eclético	Rogério Giorgi e irmãos
276	807	Timbiras	306	c+r	5	56 eclético	Estevam Madarás e sua mulher
277	430/431	Wenceslau Braz	200	c+s	5	57 moderno	Cavalheiro Del Vivo
278	878	Xavier de Toledo	84	c+r	5	58 eclético	José Freitas Sobrinho
279	116	Xavier de Toledo	150	c+r	5	59 eclético	Henrique Armbrust
280	176	Álvares Penteado	41	c+s	4	1 moderno	Banco Nacional Ultramarino
281	172/174	Álvares Penteado	112	com	4	2 eclético	Banco do Brasil
282	105	Álvares Penteado	160	banco	4	3 eclético	Banco Francês e Italiano
283	186	Álvares Penteado	195	banco	4	4 neoclássico vazio	Banco Italo Belga SA
284	192/193	Antonio Prado PR	48	bolsa	4	5 neoclássico	The National City Bank
285	603/604	Aurora	244	c+r	4	6 eclético Paris década 20	Domíngos Lellis
286	965	Barão de Paranapiacaba	64	c+s	4	7 moderno	Wilson Sons e Cia Ltda
287	365	Benjamin Constant	51	banco	4	8 reformado	Delfina Mendes Hanson
288	464/465	Brigadeiro Tobias	613	c+r	4	9 moderno	Belli e Cia

c, com: comercial; i, inst: institucional; s, ser: serviços; r, res: residencial

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
289	478	Capitão Salomão	85	c+s	4	10 art decô	Estevam Madaras
290	612	Capitão Salomão	89	c+s+r	4	11 eclético	Elza, Wanda, José Fern e Lydia Barros Castro
291	968/969	Conselheiro Crispiniano	82/86	c+s	4	12 reformado	Lar Brasileiro
292	209	Conselheiro Crispiniano	86	c+s	4	13 reformado	João Francisco Penteado
293	117	Dom José de Barros	278	com	4	14 neoclássico	Maria Isabel Ramos Siva
294	489/490	Florêncio de Abreu	279	c+r	4	15 eclético	Adélia Taufi Maluf
295	75	Florêncio de Abreu	397	c+r	4	16 eclético	Barros e Cia
296	1044	Frederico Abranches	79	res	4	17 art decô moderno	José Cassio Macedo Soares
297	809	Julio Mesquita PR	179	com	4	18 eclético	Achiles Isella
298	595	Paissandú LG	128	hotel	4	19 neoclássico	Ana Rathsam
299	1134	Paissandú LG	132	cinema	4	20 moderno	José B. Andrade
300	395/396	Quintino Bocaiuva	122	c+s	4	21 neoclássico	Maria José de Campos Lindenberg
301	156	Quitanda	18	vazio	4	22 eclético	Warms e Cia
302	160	Quitanda	89	banco	4	23 neoclássico	Galeria Paulista de Modas Ltda
303	498	Rego Freitas	274	c+r	4	24 eclético	Luiz Medici
304	60/61	São Bento	216/220	c+r	4	25 neoclássico eclético	Casa Lohner SA
305	550	São João	104	c+s	4	26 neoclássico	D. Schwery
306	756/757	São João	108	c+s	4	27 neoclássico	Gioelli Bertolli
307	772	São João	288	hotel	4	28 eclético /mansarda	Jurenal Alves
308	776	São João	354	hotel	4	29 eclético /mansarda	Dante Lazzeroni
309	515	São João	1518	c+r	4	30 moderno	José Bragazza
310	332	Sé PR	300	c+s	4	31 eclético	Sociedade Predial e Agrícola J. Carneiro
311	819	Santa Efigênia	5	c+r	4	32 neoclássico	José Gavião Monteiro
312	808	Visconde do Rio Branco	280	c+hotel	4	33 eclético	Estevam Madarás e sua mulher

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
313	811	Vitória	390	hotel	4	34 eclético	Aluisio Pereira Barreto
314	591	Barão de Itapetininga	242	c+s	3	1 eclético	João Batista de Souza Filho
315	574	Barão de Itapetininga	262	c+s	3	2 eclético	Emílio Velho e Cia
316	839	Barão de Limeira AL	1064	c+s	3	3 art decô	Olavo Guimarães
317	596	Brigadeiro Tobias	700	PMSP+hotel	3	4 moderno	Martins Costa e Cia
318	631/633	Brigadeiro Tobias	700	PMSP+hotel	3	5 moderno	Aquiles Catalano
319	437	Cantareira	327	c+s+r	3	6 eclético	Domingos Giordano
320	382	Conselheiro Brotero	573	res	3	7 moderno	Silvio Lima Gonçalves Pereira
321	1070	Conselheiro Nébias	763	res	3	8 moderno	Juares A. Fagundes
322	143/144	Direita	190	com	3	9 eclético	Galeria Paulista de Modas Ltda
323	575	Dom José de Barros	99	c+r	3	10 eclético	F. S. Martins F. da Silva
324	509	Florêncio de Abreu	418	com	3	11 reformado	Adelino Sinelli e Irmãos
325	589/590	Florêncio de Abreu	446/494	hotel	3	12 eclético /Hotel Palermo	Joaquim Alves de Lima
326	294	Florêncio de Abreu	449	hotel	3	13 eclético /Hotel Palermo	Miguel Forte
327	605	Florêncio de Abreu	455	hotel	3	14 eclético /Hotel Palermo	Felipe José Dualibi
328	546	Florêncio de Abreu	488	hotel	3	15 eclético /1926	Nadra Abrão Maluf
329	955/956	Florêncio de Abreu	591	com	3	16 art decô	SA Gordinho Braune
330	547	Florêncio de Abreu	687	com	3	17 art decô	Alfredo Henrique Oscar Schurtig Filho
331	562	Florêncio de Abreu	730	hotel	3	18 neoclássico	Levert SA Indústria e Comércio
332	840	General Jardim	228	c+r	3	19 neoclássico	Pedro Ferreira da Silva
333	529	General Osório	235	c+hotel	3	20 eclético /esq Sta Ifigênia	Ángelo Vizzoto
334	1194	Higienópolis	720	ser	3	21 neoclássico	Cia Itaquerê SA
335	1068	Ipiranga AV	908	vazio	3	22 neoclássico	Julio Pasquini
336	222	Líbero Badaró	452	c+s	3	23 neoclássico	Elvira Sampaio Meira Botelho

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
337	435/436	Pátio do Colégio	s/n	inst	3	24 neoclássico	Secretaria da Fazenda
338	479	Pátio do Colégio		inst	3	25 neoclássico	Secretaria da Justiça
339	112	Palmeiras	147	c+hotel	3	26 eclético	Francisco Pastore
340	402	Quintino Bocaiuva	269	c+s	3	27 eclético	Ferrera Gomes
341	10	Quinze de Novembro	215	banco	3	28 eclético Florença	Banco Francês e Italiano per l'America del Sud
342	24	Quinze de Novembro	268	banco	3	29 eclético /BFB	Refinadora Paulista
343	421	Quitanda	107	ser	3	30 art decô reformado	Emmanuel Beloch Jaias SA
344	250	São Bento	77	c+r	3	31 neoclássico	Diogo de Toledo Lara
345	58/59	São Bento	200	c+r	3	32 neoclássico	Armando Paranhos
346	90	São Bento	341	c+s	3	33 art decô fascista	Banco Nacional da Cidade de SP
347	960	São João	791	c+s	3	34 moderno /cine Metrô	Metro Goldwin Mayer
348	68	Santa Efigênia	165	hotel	3	35 eclético	Maria de Azevedo Pedateila
349	169	Santa Efigênia	498	c+r	3	36 eclético	A. C. Gordinho
350	388	Senador Feijó	106	vazio	3	37 neoclássico	Eduardo Ramos
351	806	Timbiras	606	ser	3	38 moderno /cine Metrô	Antonio Bento Ferraz
352	445	Vinte e Cinco de Março	1072	com	3	39 eclético	SA Fiação e Malharia Ypiranga
353	743	Vinte e Quatro de Maio	275	c+s	3	40 eclético / esq Pr República	Dario de Maroas
354	164	Visconde do Rio Branco	52	c+hotel	3	41 eclético	Antonio Gordinho Braune
355	486	Cactano Pinto	40	c+hotel	2	1 eclético	Carlos Rega
356	190	Café PR	14	c+r	2	2 neoclássico	Tacito de Toledo Lara
357	137	Direita	61	c+s	2	3 eclético	João Tehulema
358	213	Direita	132	com	2	4 eclético	Henrique Sadocco e Cia
359	142	Direita	144	c+s	2	5 eclético	Fuad & Taufic Bunduki
360	115	Florêncio de Abreu	203	com	2	6 eclético	Alfredo Vaz Cerquinho

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
361	560	Florêncio de Abreu	474	com	2	7 eclético /1921	Ateliers de Construtores E. de Charleroi SA
362	255	José Bonifácio	19	com	2	8 eclético	Elias Murbel
363	260	José Bonifácio	210	c+s	2	9 eclético	Aldino Bartolo
364	798	Mauá	474	hotel	2	10 eclético	Hotel Rio Luz
365	913	Monsenhor de Andrade	798	escola	2	11 eclético	Instituto Profissional Feminino
366	719	Prates	165	ins	2	12 moderno	Caixa de Aposent e Pensões dos Ferrov SPR
367	394	Quintino Bocaiuva	22	c+s	2	13 eclético	Condessa Lara
368	165	Quitanda	126	ser	2	14 neoclássico	Banco Hipotecário Agrícola do Est Minas Gerais
369	50	São Bento	75	com	2	15 neoclássico	Fortes Sobrinho e Cia
370	248	São Bento	93	com	2	16 neoclássico	Guilherme Prates
371	57	São Bento	197	c+r	2	17 neoclássico	Pedro L. Pereira de Souza
372	83	São Bento	299	com	2	18 eclético	Paulo Cristoph e Cia
373	771	São João	269	ins	2	19 eclético	Conservatório Dramático Musical
374	14	Vinte e Cinco de Março	795	com	2	20 eclético	Chakur e Irmãos
375	899/900	Domingos de Moraes	2565	colégio		1 Colégio Arquidiocesano	Colégio Arquidiocesano
376	721	Higienópolis	901	colégio		2 Colégio Sion	Colégio Sion
377	945	Correio PR		correio		3 correio	Edifício do Correio
378	890	General Osório LC	s/n	estação		4 Sorocabana	Estrada de Ferro Sorocabana
379	317	Figueira	479	gazômetro		5 gazômetro	The São Paulo Gáz Cia
380	934/935	Almeida Junior PR	20	hospital		1	Hospital Municipal
381	775	Antonio Carlos	211	hospital		2	Maternidade de São Paulo
382	1150	Celso Garcia	2294	hospital		3	Hospital de Caridade do Brás
383	967	Cesário Mota	4	hospital		4	Santa Casa Oph. Masculina
384	902/909	Cesario Mota	112	hospital		5	Santa Casa

c, com: comercial; i, inst: institucional; s, ser: serviços; r, res: residencial

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
385	979	Conselheiro Brotero	1486	hospital		6	Hospital Samaritano
386	535/536	Cubatão	1190	hospital		7	Casa de Saúde Santa Rita
387	812/813	Eugenio de Lima AL	385	hospital		8	Pro Matre paulista Ltda
388	687/688	Figueira	8	hospital		9	Casa de Saúde Dom Pedro II
389	1041/1043	Ingleses	258	hospital		10	Sanatório Esperança
390	41	João Julião	331	hospital		11	Hospital Osvaldo Cruz
391	1090/1092	Marechal Deodoro PR	151	hospital		12	Hospital Especializado SA
392	748/749	Paulista	200	hospital		13	Hospital Santa Catarina
393	963	Rio Claro AV	190	hospital		14	Hospital N.S. Aparecida (hosp. Humberto I)
394	1232	Santa Cruz	398	hospital		15	Sociedade Beneficiente Santa Cruz
395	667/670	Álvaro Ramos	991	industrial		1	SA Moinho Santista
396	764	Afonso Celso	671	industrial		2	Laboratório Wander do Brasil
397	1013	Afonso Celso	1065	industrial		3	Casa Lohner SA Médico-Técnica-Fabrics
398	1067	Almeida Lima	1398	industrial		4	Singer Serving Machine Cia
399	101	Amazonas	64	industrial		5	Texidona Textil Ind e Imp SA
400	354/363	Anastácio		industrial		6	Frigorífico Armour do Brasil SA
401	525	Augusto Severo	128	industrial		7	José Sampaio Moreira
402	958	Barão do Rio Branco AL		industrial		8	Moinho Fluminense SA
403	524	Borges Figueiredo	41	industrial		9	Emilio Franchini
404	865	Borges Figueiredo	510	industrial		10	Minetti Ltda
405	864	Borges Figueiredo	625	industrial		11	Cia Paulista de alimentação
406	868	Borges Figueiredo	1325	industrial		12	Afonso Gialfone e irmãos
407	654/655	Borges Figueiredo	1358	industrial		13	Soc Bremensis Ltda
408	715	Bresser	1586	industrial		14	Tecelagem de Sedas S Madalena

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº	ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
409	44/47	Brigadeiro Machado	175	industrial		15		Cia Souza Cruz
410	951	Cajuru	552	industrial		16		Antonio Gomes Xavier
411	315	Campos Sales	517	industrial		17		Wilson Sons e Cia Ltda
412	87	Capitão Faustino Lima	89	industrial		18		Maria Alice Cerquinho Mendonça e Outros
413	86	Capitão Faustino Lima	334	industrial		19		Caixas Registradoras National SA
414	493/494	Celso Garcia	1627	industrial		20		SA Costorificio Paulista
415	241	Celso Garcia	1812	industrial		21		Cotonificio Paulista SA
416	140	Celso Garcia	1913	industrial		22		SA Indústrias Reunidas F. Matarazzo
417	925	Celso Garcia	3138	industrial		23		Fábrica de Tecidos Tatuapé
418	987	Celso Garcia	3335	industrial		24		Tecelagem Textiliá SA
419	1166	Conde Sarzedas	38	industrial		25		Comp. Gráficas Revistas dos Tribunais
420	1144	Corrientes	130	industrial		26		Fiação de Linho e Rami SA
421	1146	Costa Aguiar	1279	industrial		27		David Assad
422	286/287	Engenheiro Fox	474	industrial		28		SA Fábrica de Tecidos e Bordados Lapa
423	884	Espirita	142	industrial		29		Fabrica de Calçados Clover
424	22	Estado AV do	466	industrial		30		Byngton e Cia
425	690	Estrada Velha de Pirituba		industrial		31		SA Irmãos Lerer
426	636/640	Fernandes Silva	296	industrial		32		I. R. F. Matarazzo
427	565	Florêncio de Abreu	815	industrial		33		Sociedade Técnica Bremensis Ltda
428	1065	Frei Gaspar	396	industrial		34		Salustino Sanches
429	952	General Osório LC	s/n	industrial		35		Cia Industrial Limitada
430	1115	General Osório LC	s/n	industrial		36		Repartição Central de Polícia
431	588	Hipódromo	720	industrial		37		Indústrias Reunidas Irmãos Spina SA
432	954	Hipódromo	1019	industrial		38		I.R.F. Matarazzo

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
433	933	Hípódromo	1200	industrial		39	Cia Brasileira de Artefatos de Metais
434	691	Independência	715	industrial		40	Abraham Cury
435	1033	Intendência	170	industrial		41	I.R.F. Matarazzo
436	1129	Intendência	177	industrial		42	I.R.F. Matarazzo
437	1180	Italianos	602	industrial		43	Arruda, Castelan e Cia
438	376/381	Javary	403	industrial		44	Cotonifício Rodolfo Crespi
439	833	Javary	405	industrial		45	Cotonifício Rodolfo Crespi
440	383	Javary	903	industrial		46	Cotonifício Rodolfo Crespi
441	481/484	João Antonio de Oliveira	86	industrial		47	Cia Paulista de Louças Esmaltadas
442	901	Joaquim Carlos	91	industrial		48	Fabricas Orion SA
443	711/712	Joaquim Ferreira	s/n 23	industrial		49	Standard Oil Cia of Brasil
444	495	John Harrison	27	industrial		50	Ílalo Martineli
445	720	Jorge Acem TR	24	industrial		51	Jaime Loureiro Filho
446	869	Julio Ribeiro	243	industrial		52	SA Souza Noschese
447	453	Juta	255	industrial		53	Fábrica de Lonas Ltda
448	1066	Lavapés	463	industrial		54	The São Paulo Light and Power
449	788	Lopes Coutinho	315	industrial		55	Lanificio Varam SA
450	624	Manoel Vitorino	522	industrial		56	SA I.R.F. Matarazzo
451	1127	Mendes Júnior	160	industrial		57	E. Colli e Cia Ltda
452	855	Moóca	1736	industrial		58	SA Frigorífico Anglo
453	507/508	Moóca	1921	industrial		59	Cia Calçados Clark SA
454	1121	Nothman AL	40	industrial		60	Moinho Fluminense SA
455	177	Padre Adelino	685	industrial		61	Lanificio Fileppo
456	157/158	Padre Adelino	758	industrial		62	Marsicano e Cia Ltda

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
457	653	Padre Chico	551	Industrial		63	Pastifício Antonini SA
458	1141	Piratininga	169	Industrial		64	Cia Paulista de Papeis e Artes Gráficas
459	852	Piratininga	746	Industrial		65	Cia Papeis e Artes Gráficas
460	851	Piratininga	770	industrial		66	Barretini e Cia Ltda
461	91	Placidina	328	industrial		67	Pado SA Industrial Comercial e Import
462	517/523	Presidente Altino		industrial		68	Frigorífico Wilson do Brasil
463	442	Presidente Wilson	26	industrial		69	Cia Antártica Paulista
464	318/322	Presidente Wilson	274	industrial		70	Cia Antártica Paulista
465	43	Presidente Wilson	4070	industrial		71	Leon Feffer e Cia
466	485	Rangel Pestana	1182	industrial		72	Indústria Brasileira de Meias SA
467	48	São Cactano	817	industrial		73	Bei, Orzi e Cia
468	102/103	Santa Marina	63	industrial		74	Vidraria Santa Marina
469	740	Santa Marina	s/n	industrial		75	Vidraria Santa Marina
470	348	Santo André	13	industrial		76	Cia Têxtil Ragueb Chohfé
471	135/136	Senador Rodolfo Miranda	76	industrial		77	Indústria e Comércio Assunção SA
472	853	Serra de Araraquara	557	industrial		78	Fiação S. Leopoldo
473	460	Serra de Javaré	78	industrial		79	SA Filepo e Irmãos
474	292/293	Solon	2	industrial		80	Ford Motor Cia Exp Inc
475	885	Solon	533	industrial		81	/541. SA Fiação e Tecelagem Lutfalla
476	1111	Sorocabanos	517	industrial		82	Fiação e Malharia Assad
477	883	Stella	63	industrial		83	Pianos Brasil (SA Nardelli)
478	1193	Tiradentes	254	industrial		84	Bromberg e Cia
479	84	Tupinambas	57	industrial		85	Cia Cervejaria Brahma
480	1011	Vinte e Cinco de Março	1260	industrial		86	José Kalil SA

Nº	CHAPA	RUA	Nº	Uso	PAV	Nº ESTILO/OBSERVAÇÕES	PROPRIETÁRIO
481	741	Visconde de Parnaíba	1003	industrial		87	Cia Castelões
482	860	Visconde de Parnaíba	2639	industrial		88	Sedamital Ltda
483	894/896	Voluntários da Pátria	344	industrial		89	Cia Fabricadora de Papel
484	959	Washington Luiz	50	industrial		90	Belli e Cia
485	584	William Speers	1088	industrial		91	SA Indústrias Martins Ferreira
486	307	São Bento LC	s/n	mosteiro		1	Mosteiro de São Bento
487	1023	Colina do Ypiranga		museu do Ipiranga		2	Museu Nacional
488	926/927	Dr Arnaldo	85	Saúde		3 Saúde	Instituto de Higiene
489	917/922	Dr Arnaldo		Saúde		4 Saúde	Faculdade de Medicina

