introdução

O alcance pretendido para este trabalho, é tornar claro os aspectos que comprovem a importância do conceito de Dimensão Urbana da Arquitetura.

A metodologia aplicada levou em conta a leitura de grande parte da produção acadêmica produzida pela FAU-USP, tanto no âmbito das Dissertações de Mestrado, quanto das Teses de Doutorado. O objetivo inicial foi coletar o maior número de dados e informações acerca dos edifícios da tipologia Habitação Coletiva Vertical e das Áreas da cidade de São Paulo selecionadas. A partir daí, traçar um panorama do conhecimento produzido.

Para tal, estabelecemos relações entre Edifício e Espaço Urbano, onde são apresentadas características de valor e qualidades recíprocas, em espaços da cidade de São Paulo.

Estas áreas selecionadas surgiram de uma primeira percepção de consolidação do tecido urbano a partir das Avenidas relevantes na estrutura e funcionamento da cidade. Entendemos que elas funcionaram como eixos estruturadores e condutores de processos de transformação dos espaços da cidade.

No início da pesquisa havia-se elencado as avenidas Higienópolis, 9 de Julho e São Luiz, como objetos de estudo. Sempre em associação com a arquitetura moderna selecionada e produzida nestas áreas, bem como a identificação de aspectos de qualidade urbana típicos para cada uma delas. Foram necessárias 2 revisões cruciais no escopo e recorte físico dos trabalhos:

- não bastaria compreender o processo e ação destes Eixos Estruturadores. Deve-se estender a análise para a escala de áreas de influência.

- fez-se necessário aumentar a lista inicial, e incorporar os eixos formados pelas avenidas Paulista e São João.

Os recortes e abordagens analíticos propostos por este trabalho, seguem desenvolvidos e justificados nos respectivos cadernos que compõe o conjunto apresentado.

As fotos presentes em cada uma das fichas montadas no CAPÍTULO 2 / FICHAS DE EDIFÍCIOS foram editadas a partir de imagens feitas quando da época de sua entrega/divulgação nos meios especializados, e pretende situar o edifício na paisagem urbana em que foi inserido originalmente, bem como os aspectos construtivos quando de sua apresentação.

Destacar-se-á os aspectos que propiciaram a construção de um repertório precioso de arquitetura moderna, a partir de aspectos históricos, legislativos e culturais. O recorte temporal será definido, e a conclusão autenticará uma cartografia do moderno em São Paulo.

Realizou-se um levantamento na bibliografia produzida, donde foram selecionados edifícios com a tipologia Habitação Coletiva Verticalizada. Tal listagem propicia uma leitura e confirmação da presença dos elementos defendidos, bem como sua legitimação.

Ao longo deste trabalho, muitos dos temas apresentados serão acompanhados de imagens. Elas referenciam-se a este levantamento, e referem-se ao acervo presente no cenário paulistano.

O segundo momento da análise, consistirá no levantamento iconográfico atual destas edificações. Pretende-se aqui registrar as transformações sofridas pelo objeto de estudo, bem como do seu entorno urbano. Dessa análise depreenderemos importantes dados necessários para a reflexão crítica do projeto, bem como uma leitura comparativa dos processos de transformação a que uma obra de arquitetura está sujeita. Este levantamento encontra-se no CAPÍTULO 3 / EDIFÍCIOS SELECIONADOS.

Os resultados destas análises permitirão um modo de ler o edifício e seu espaço urbano, de forma diferenciada. Pretende-se assim, criar uma metodologia que apreenda diversos aspectos relevantes de determinadas produções, e o meio urbano constituído.

A pesquisa pretende-se sensível aos processos históricos amalgamados e presentes no edifício real, bem como a importância dos espaços urbanos, como resultado de ações projetuais qualificantes.

JUSTIFICATIVA

A cidade de São Paulo possui um repertório edificado, analisá-lo no presente, é uma das metas desta pesquisa.

Observar a presente realidade de São Paulo, incitará reflexões sobre as consequências e compromissos que as novas ações transformadoras podem ter para com aspectos qualitativos na cidade, que se redesenha e se reconstrói.

A Síntese bibliográfica aborda três temas:

- Formação do Movimento moderno

- Modelos de análise e aferição de projetos arquitetônicos

- Monografia de arquitetos.

O resultado da pesquisa acerca dos edifícios foi a conclusão de que os registros sistemáticos dos edifícios habitacionais, deram-se em 2 linhas:

- a primeira do tipo CATALOGAÇÃO, onde eram adotados critérios que justificassem a formação dessa listagem, e nele variavam-se as formas de apresentação dos projetos, a apresentação histórica de cada um

deles, e os dados técnicos inerentes aos objetos de estudo.

- a segunda, segue o modelo MONOGRÁFICO. Para obter informações dos edifícios que interessaram, fez-se o caminho de localizar o autor do projeto, enquanto tema de estudo e levantamento de sua produção. Aqui percebe-se uma tendência da produção acadêmica da FAU-USP, e vê-se nela uma importante contribuição para o registro das biografias dos arquitetos, seus pensamentos e reflexões, apresentados de forma mais minuciosa, de maneira a permitir o acesso ao acervo de projetos produzidos.

O segundo elemento buscado nestas leituras, foram os estudos realizados acerca dos territórios específicos da cidade, e que seriam necessários para a validação do conceito do tema deste trabalho. Chamaremos tais territórios por SETORES.

São Paulo, dos anos 30, reunia condições para ser o centro propulsor da arquitetura moderna, pelo trabalho pioneiro de um grupo de Arquitetos, pelo caráter cosmopolita que a cidade vinha adquirindo, pela falta de tradições locais profundas, pelo desenvolvimento econômico e pela grande dinâmica de seu mercado imobiliário.

A adaptação do conceito moderno de solo público numa cidade configurada por lotes privados deu-se por intermédio de galerias comerciais semi-públicas e da criação de espaços livres condominiais, de uso semi-privado, mas com franca intenção de continuidade com a rua.

A arquitetura moderna realizada em São Paulo em seus primeiros anos é caracterizada por obras importantes se examinadas isoladamente, mas cujas experiências não tiveram continuidade. Alguns dos edifícios a serem escolhidos para ilustrar a arquitetura paulista, parte do pioneirismo de se implantar propostas modernas numa cidade ainda refratária a tais idéias. Em São Paulo, só a partir da década de 40 com a chegada de vários arquitetos estrangeiros, com a fundação das duas escolas superiores de arquitetura e, sobretudo, com o reconhecimento internacional obtido pela arquitetura carioca, é que se amplia a influência da arquitetura moderna entre os profissionais paulistas no mercado e nos meios culturais.

Entende-se que a configuração destes edifícios e os elementos que nortearam a definição do partido arquitetônico dado pelo arquiteto resulta de interfaces, ingerências e referências que levam à interpretação sensível e qualificadora de um espectro mais amplo que o do mero edifício.

Há exemplos de superação de condicionantes determinadas pelas leis reguladoras do município, que nortearam o projeto no período correspondente.

Analisá-los agora, permite o entendimento da diversidade de espaços e

ocupações resultantes em São Paulo.

Tais situações de valor e interesse decorrentes de ação projetual, que compõe o repertório arquitetônico consolidado na cidade de São Paulo, tendom como um dos focos de interesse o desenvolvimento dos programas arquitetônicos e seus partidos diferenciados.

Estes edifícios encontram-se em pontos diversos da cidade, porém que se articularam ao longo da história, com distintas relações de influência recebida e de interferência oferecida ao respectivo cenário urbano .

Tema recorrente e presente é a busca de maior integração do espaço do lote com o espaço público. No ideário moderno, a idéia de pilotis implicava numa socialização dos térreos dos edifícios tornando-os áreas públicas. A adaptação desse modelo numa cidade real com empreendimentos lote a lote foi no sentido de transformar os espaços do térreo em áreas comunitárias, de uso semi-privado, destinadas aos condôminos, visando uma continuidade com a rua.

Uma série de soluções arquitetônicas evidenciaram esse compromisso: a ampliação da largura das calçadas pela continuidade entre os pisos externos e internos ao lote, a maior fluidez visual tornando os espaços privados mais acessíveis, como bancos, marquises, jardins.

HIPÓTESE

O entendimento da função do Arquiteto enquanto agente comprometido na elaboração dos espaços das cidades, e a detecção de um repertório formalista e de ações/soluções projetuais, comprovam a interferência que um projeto edificado é capaz de oferecer em seu entorno imediato.

Reafirma-se este compromisso do Arquiteto e sua extensão como Urbanista.

Acreditamos em uma metodologia, que incorpore os aspectos multidisciplinares envolvidos em um projeto de arquitetura e de urbanismo. Seu embasamento teórico está presente e edificado na cidade de São Paulo. Este trabalho se propõe a revelá-lo e reapresentá-lo.

OBJETIVOS

O projeto de pesquisa elencou grande número de edifícios, tomados como objeto de estudo, para a apresentação e análise das situações em que a interação entre edifício construído e seu entorno, sejam exemplos de interesse. Todos eles inserem-se em áreas específicas da cidade, que serão chamadas de Setores.

Optou-se pela tipologia Habitações Coletivas Verticalizadas, inseridas em contextos urbanos adensados.

Tais projetos serão minuciosamente estudados através de análises textuais, gráficas e iconográficas.

Será feita a localização destes edifícios na malha urbana de São Paulo, a fim de atribuir sua inter-relação com as vias de tráfego, eixos determinantes e sua inserção em específicos tecidos urbanos.

Por sua vez suscitarão subsídios para análise da formação destes, em seus momentos históricos e os indicadores determinantes na configuração do projeto, tais como, o Código de Obras em vigência e os interesses vetoriais de implantação e consolidação econômica.

Naturalmente, deve-se fazer o estudo da história da formação da cidade de maneira multidisciplinar e da própria arquitetura paulista.

Pretende-se através desta Pesquisa:

. Elaborar um material de caráter crítico e que suscite o emprego e o debate de soluções arquitetônicas, que contribuam para o exercício de projeto.

. Organizar de maneira sistêmica um repertório de soluções realizadas em São Paulo.

objeto de estudo

1. O POTENCIAL DA ARQUITETURA DO EDIFÍCIO

A Dimensão Urbana da Arquitetura, tema deste trabalho, pretende trazer fundamentos para ações propositivas na maneira de projetar, tanto o edifício, como o espaço urbano da cidade. Afinal devem ser entendidos como entidades indissociáveis. Serão necessárias fundamentações teóricas abrangentes e multidisciplinares para validar os conceitos, pois este nos parece ser o elemento merecedor de maior crítica e reflexão para a produção de arquitetura contemporânea.

A dimensão urbana pode contemplar 2 escalas de projeto:

- a Urbana, onde a inserção deste em um contexto pré-existente se faz necessária.

- a do Edifício e seu entorno imediato, aqui sua relação se estabelece em um plano físico de interferência e coexistência.

O encontro destas 2 escalas, necessárias para se chegar à esta dimensão urbana, é complexa. Ele pressupõe a contemplação de elementos distintos. Elencar estes elementos, e explicitá-los, será feito a partir da organização de um material de análise multi-temática.

Aqui será necessário recorrer à História da Arquitetura e do Urbanismo em seus âmbitos locais, internacionais, nas áreas do urbanismo, e da arquitetura. Sempre com um olhar seletivo, a fim de mostrar como o conceito da dimensão urbana se faz presente ao longo da história.

Ao longo deste trabalho, muitos dos temas apresentados serão acompanhados de imagens. Elas referenciam-se a este levantamento, e encontram rebatimento no acervo presente no cenário urbano da cidade de São Paulo. Desta forma permite-se uma aproximação com o tema definido, a habitação coletiva verticalizada, ajuda a construir e legitimar as idéias aqui defendidas, através da apresentação das realidades construídas

Este Trabalho pretende demonstrar que o conceito de Dimensão Urbana da Arquitetura encontra-se presente ao longo da produção da Arquitetura e do Urbanismo, enquanto campo do conhecimento.

Destacaremos neste trabalho, exemplos que afirmam a hipótese de que um edifício e seu entorno imediato urbano, são poderosos agentes de qualificação da cidade. E assim, revelar um arcabouço de exemplos interessantes, merecedores de ações conservativas e de preservação histórica.

Neste conjunto de obras edificadas e dos setores urbanos definidos, busca-se fundamentar outras formas de pensar o projeto, e a possibilidade de uma aproximação à um precioso acervo disponível.

2. FUNDAMENTAÇÃO DO CONCEITO DE DIMENSÃO URBANA

Para os arquitetos e os urbanistas, a leitura e interpretação do espaço urbano a se intervir é um dado importante. Dele pode-se extrair elementos que subsidiam os projetos dos edifícios a se inserir, bem como o potencial de transformação e impacto gerados. Deve-se extrair quais são elementos que estruturaram o lugar. Diretrizes, metodologias, instrumentos de ação, percepção da identidade do lugar, contribuirão sobremaneira ao sucesso de um projeto.

Este poderá ser reparador de realidades urbanas indesejadas, como também pode ser harmônico, e transformador. A presença de um novo edifício num contexto sempre causará impactos no entorno imediato.

Parte-se da premissa de que o ambiente construído é resultado de diversas transformações. Detectamos 5 setores na cidade de São Paulo, que serão objeto de estudo, campo de pesquisa, onde estes processos de transformação se mostraram interessantes e emblemáticos. À saber: Higienópolis, São Luiz, 9 de Julho, Paulista e São João.

Estas áreas, serão denominadas por ‘setores’ e apresentam características diversas, que estruturarão todo o processo de seleção de edifícios nele locados, bem como, delas serão extraídas as leituras dos espaços urbanos de interesse detectados.

Continuaremos a descrever neste trabalho, os diversos elementos que justificam a escolha destas áreas, e como elas se inserem em um cenário de discussão de produção arquitetônica. Apesar de representarem áreas de desenvolvimento consolidado, estão sujeitas à transformações impostas pela dinâmica da cidade.

O significado urbano pode estar representado na identidade construída a partir da arquitetura.

Tal identidade consolida-se de maneira positiva, quando da reciprocidade surgida entre uma forma urbana e a escala do edifício. Aymonino, desenvolve tal conceito, ao estabelecer uma relação que deve ser reconhecível e individualizável, extrapolando a tendência de relativização temporal dos edifícios em si.

Outrossim, a temporalidade presente nos edifícios pode ser entendida como registro vivo e concreto de dados que permitem uma leitura subliminar de dados que tiveram ingerência nas decisões projetuais de arquitetura. São eles:

- edifício enquanto manifestação cultural, inserida em contexto de produção contemporâneo ao seu concebimento.

- edifício como resultado de diretrizes urbanas, aplicadas através da Legislação vigente.

Também interessam à pesquisa, os arranjos e soluções dados ao programas arquitetônicos dos projetos. Como a seleção de estudos baseia-se nos Edifícios de habitação coletiva, inúmeros avanços foram implementados, bem como vencidos os desafios de estabelecer no repertório desta cidade a tipologia verticalizada de habitar. Pode-se entender todo esse processo como um fenômeno social de múltiplos alcances.

Há muitos elementos do repertório de desenho urbano que estão em desuso. Há um verdadeiro léxico, desenvolvido pela ação urbanizadora modernizadoras nas cidades, mundo afora. Criaram-se linguagens e estudos aplicados, que arquitetos-urbanistas difundiram e consagraram. Chama atenção a indiferença à este cabedal de conhecimento. Tais práticas se perderam na construção da cidade de São Paulo há muitos anos, resultando no atual estado da cidade.

Houve um momento na história da legislação urbanística paulistana, em que se contemplava de maneira direta e clara a construção do território da cidade, sob aspectos estéticos e de urbanismo como expressão cultural.

Há um posicionamento dos arquitetos, que também será objeto de estudo, onde a ação propositiva deles, também é digna de nota, seja pelo enfrentamento direto com as autoridades constituídas, seja pela engenhosidade em contemplá-las sem ter perda na qualidade final do projeto.

É um papel de extrema responsabilidade que cabe aos arquitetos. De ambos os lados: legislando e defendendo os interesses coletivos, presentes nos espaços da cidade; e projetando os edifícios e equipamentos que compõe a cidade, debatendo as leis, afim de um melhoramento contínuo e constante do legislar sobre o território.

Elencaremos algumas leis, de forma a demonstrar como os arquitetos postavam-se frente à elas.

Dos embates entre os órgãos da Prefeitura e os arquitetos, há momentos em que novas soluções arquitetônicas demandaram discussões por seu caráter inovador. E que felizmente se foram executadas e se afirmaram.

3. APONTAMENTO DE PREMISSAS PROJETUAIS QUE ESTABELEÇAM RELAÇÕES DO EDIFÍCIO COM OS ELEMENTOS URBANOS

A idéia que a Dimensão Urbana de um edifício suscita, é sua relação imediata com o entorno urbano. Onde ela se dá no plano do nível térreo, e suas conexões e interlocuções com a malha urbana imediatamente próxima.

Pretendemos trazer para discussão, a importância da outra dimensão física que um edifício estabelece com o ambiente urbano: sua presença

tridimensional total.

Deve-se admitir que a presença de um edifício interfere sobremaneira no meio que o recebe. A forma como seu gabarito é estabelecido, pode determinar se esta presença será de forma imperiosa e impositiva ao meio que o acolhe, ou de maneira harmônica e articulada com os edifícios próximos.

É importante lembrar que entra-se no plano da apreensão visual de uma paisagem urbana. Mas que permite uma análise em pelo menos 3 gradientes de percepção do usuário:

- imediatamente próximo;

- à meia-distância;

- e ao longe, com eventual presença nos skylines.

Não obstante traremos a questão da importância das fachadas na composição desta relação entre edifício e entorno urbano. Detectou-se o cuidado na solução deste elemento de composição arquitetônica nos projetos selecionados. Aqui a conceituação da importância do atendimento das 2 escalas de projeto, sugeridas na introdução, começam a se delinear.

A inter-relação imediata que um edifício estabelece com a trama urbana, faz-se através do nível térreo. Nele ocorrerá sua contextualização com o entorno e o atendimento dos usos e fluxos de acesso demandados pelos usuários. Bem como as circulações de automóveis e de serviços.

Nestas articulações possíveis entre usuários e estrutura viária existente, pode-se criar a integração desejada através dos arranjos e desenhos possíveis aplicados neste nível.

Uma situação bastante interessante, é a configuração deste nível de vocação para uso privado, ou semi-privado, para uma condição de rua, travessia de pedestres. De espaço público. Isto materializa-se nos projetos de galerias comerciais, presentes na tipologia dos conjuntos multi-funcionais construídos na cidade, no período dos anos 50.

São detectados e cadastrados um número de soluções que permitem uma sistematização destas. Chamaremos a atenção para as situações em que ocorrerão um desenvolvimento do programa arquitetônico aplicado, quando incorporados a outros usos distintos, além do residencial de origem. O ‘chão’ do edifício é um importante elemento articulador de espaços e agora de funções.

A percepção de elementos potenciais presentes nas áreas de implantação destes edifícios, são presentes na solução de grande parte dos projetos estudados. Seja pela articulação com equipamentos públicos imediatos (como Praças, ou ruas secundárias), seja pela

exploração de configurações geográficas de interesse (abertura de visuais para zonas de paisagem descortinada).

Há determinados projetos onde a implantação do volume edificado parte de uma composição conjunta dos espaços constituídos entre o novo edifício e os existentes. É uma leitura diferenciada que o arquiteto fará do espaço onde se implanta seu projeto, pois partirá da percepção e análise de um contexto pré-existente. Esta inserção pode se dar de maneira contestatória, de negação do urbano presente. É uma realidade a se entender e depreender as razões desta opção.

4. A IMPORTÂNCIA DOS ESPAÇOS VAZIOS/LIVRES PARA CONFIGURAÇÃO DO TODO URBANO E SEU USO COMO RECURSO ARQUITETÔNICO PROJECTUAL

Estes espaços vazios criados, em contextos urbanos adensados, possuem grande valor e significância, pois propiciará situações de interesse e qualificação de áreas.

Podem ser criados a partir da solução da Implantação do edifício no lote. E esta criará novas relações com o entorno, gerando uma composição de espaços constituídos, entre o novo e o existente.

Em muitos dos casos estudados estes espaços conquistados, atenderão a 2 demandas claras: uso público, ou, uso privado. Ambas possuem qualidades e atendem de maneira diversa ao usuário/morador.

A possibilidade de conjuntos contínuos de vazios urbanos, permitem ricas relações de percepção de espaços, bem como qualificam aspectos inerentes ao edifício no plano do usuário. Não são apenas aspectos visuais que são melhorados por estes arranjos, mas as condições de ventilação e iluminação naturais das unidades de habitação que compõem o edifício. Virtudes tão caras e raras nos grandes centros urbanizados.

Não se pode deixar de analisar as calhas viárias, que também entram nesta equação de cheios e vazios construídos. Ao longo da análise dos edifícios encontraremos stiuações em que os recuos obrigatórios, somados aos vazios das ruas, constituirão elementos de projetação e de soluções interessantes. Vale lembrar em que para as áreas de interesse selecionadas, a legislação vigente estabeleceu medidas para os chamados recuos, que variaram de zero (alinhamento junto ao limite do lote) até ao variável, pois são derivadas de equações geométricas que determinavam distintas medidas a se aplicar. Daí são detectados soluções engenhosas por parte dos projetistas, que tiravam partido destas condicionantes para valorizar o edifício.

O propalado ‘vazio’ também pode ser constituído pelo arranjo do edifício nos limites do lote próprio. Sua variação dimensional pode gerar desde áticos cerrados para ventilação de áreas molhadas, até configuração de pátios internos do conjunto edificado.

Os espaços livres possuem grande valor arquitetônico, como a Ágora grega, o Fórum Romano, as praças européias medievais e renascentistas. Não apenas praças e pátios, mas também .as ruas que nelas desembocavam, originando um contraste de espaços amplos e restritos. Estamos falando de um elemento consagrado na história da cultura da arquitetura ao longo dos tempos.

Se pensarmos os espaços livres como extensões definidas pelas edificações, a maneira como são inseridas essas edificações ganha enorme relevância.

Na articulação destes volumes, pode-se empregar elementos como pilotis, pórticos, galerias, desníveis, articulando as diversas porções de espaços livres que estaremos gerando, ora integrando-as, ora isolando-as, conforme o desejo e necessidade. Isto pode permitir que pátios internos sejam articujados com o exterior, sem que percam a sua identidade, ou que áreas fronteiriças sejam conectadas às posteriores, ou ainda qualquer outra solução criativa.

Evidenciaremos também o conceito de percurso. Nele as apreensões variarão de escala e ritmo, dinamizando o uso cotidiano e enriquecendo o espaço urbano como um todo. Evidenciam-se contrastes de dimensões e leituras.

Ao se tratar deste tema, a tipologia Habitação Coletiva evidenciará o debate da vocação dos espaços públicos, privados e semi-publicos. Como objetos de estudo estas contradições ficam mais evidenciadas pelo simples fato de que o 'morar' exige condições de privacidade, que se contrapõe ao conceito moderno de cidade fluída e contínua, democrática. Para os edifícios de uso misto, em que coexistem habitação com serviços e comércio, são apresentadas engenhosas e ricas soluções arquitetônicas para este aparente divergência.

5. INTERFERÊNCIAS E CONTRIBUIÇÕES NA AÇÃO PROJETUAL

O desenvolvimento desta pesquisa ao longo do tempo confirmou a complexidade envolvida na prática projetual. Em escala cotidiana e comum a quase todos os profissionais.

Detectamos 2 ordens de interferências que atuam de forma clara

- no aspecto físico conformada por redes viárias, de instalações, de equipamentos, pela vegetação, etc. Da leitura dos sítios a se intervir, deve-se contribuir para a melhoria de todos estes elementos, bem como explorá-los de maneira a contribuir para a qualidade dos espaços criados, tanto para o usuário, quanto para o cidadão.

Existem os aspectos ligados ao sítio e à natureza, como relevo, solo, clima, orientação, insolação, ventos, recuos, a paisagem, a escala, etc. Daqui resultarão projetos melhor implantados nos perfis do lote, muitas das vezes rearticulando passagens e articulando as circulações das

pessoas. E da observância dos aspectos que interferem no desempenho térmico das unidades habitacionais, como insolação e ventilação, tem-se edifícios mais eficientes.

- Intervindo na produção e organização do espaço urbano e da arquitetura dos edifícios existem os aspectos não espaciais, ou não físicos, que são seus diversos aspectos políticos, econômicos e sociais.

Correspondem, entre outras, às questões de uso, localização, legislação, parcelamento do solo, mercado imobiliário, propriedade, consumo, trocas, comunicação e decisão. Correspondem fambém às questões ambientais e ao processo histórico e cultural da sociedade.

Para o desenvolvimento de projetos, interveêm vários agentes, como o cliente, as formas condicionadas por suas idéias e necessidades, o artista e projetista, a arte, a técnica e suas possibilidades, o ambiente e condição social, tendências estético-plásticas, etc.

Enfim, diversos fatores que contribuem e interagem para a ocorrência do fenômeno urbano. Todos estes fatores atuam conjuntamente, e nem todos são de responsabilidade direta do Arquiteto. Cabe ao arquiteto a função de fazer a interligação, interpretando-os e contribuindo, com o seu trabalho e visão de cidade para um equacionamento adequado.

6. A IDÉIA DE DIMENSÃO URBANA PRESENTE NA ARQUITETURA PAULISTANA

" *A nossa formação ocorreu entre os anos de 1950 e 1960. Quando digo "nossa formação " tenho na idéia um determinado grupo de arquitetos em São Paulo e não todos os arquitetos de São Paulo. São aqueles que, dentro da escola, elegeram como modelos, no âmbito provinciano, duas figuras: o Rino Levi e o Artigas. Ambos tinham algo em comum - embora, politicamente, nada. O primeiro era francamente ligado aos grupos mais conservadores paulistas e o outro aos grupos que podemos chamar de mais progressistas brasileiros. No entanto, o que tinham em comum como arquitetos era a consciência de que a cidade precede a arquitetura, ou melhor, de que a cidade, como um todo, é maior que o objeto edifício. Ou ainda, que a cidade era alguma coisa mais que a simples soma dos edifícios. Os dois arquítetos tinham essa postura em cada projeto.Havia outra tendência dentro da arquitetura paulista, que era a de considerar o edifício como um universo fechado. O chefe destes arquitetos era Miguel Forte."*[1]

---

[1] KATINSKY, Júlio Roberto e outros. Arquitetura brasileira após Brasília/Depoimentos. Rio de Janeiro, IAB/RJ, 1978. p. 39. *apud*ACAYABA(1986)p.21

A declaração do Professor Katinsky, afirma a leitura que o comprometimento de um edifício com a cidade não é coisa nova. Diríamos mais, ela ainda se faz presente na formação dos novos quadros. Porém, na prática não é isso que se observa.

7. UMA NOVA CONFIGURAÇÃO DE ESPAÇO CRIADO: O NÍVEL TÉRREO

Entendemos que a transoformação que sofreu o nível térreo, promovida por esta nova tipologia no contexto da produção da cidade de São Paulo, a da Habitação Coletiva Verticalizada, é emblemática, pois representa 2 importantes aspectos.

Primeiro, representa a transformação da função do nível térreo de uma edificação em espaço de relação com as vias próximas. Levando a uma necessária articulação de circulações e de usos (quando incorpora outros elementos programáticos).

Foi um processo gradual, que acompanhou o processo de verticalização e adensamento do tecido urbano paulistano.

Eis o segundo ponto a se destacar: a possibilidade de transformação do nível térreo em espaço público, mesmo que condominial, deu-se pelos preceitos do Modernismo que se implantava, em que a linguagem do Pilotis, proporcionava um ideal de modernidade representativo do momento. O próprio conceito de lote, presente e arraigado por modelos de formação das cidades no Brasil, foi revisto de maneira radical.

Outros importantes preceitos do Movimento Moderno ganharam peso equivalente, e também foram objetos de releituras e adaptações, cercadas de experimentações ricas e arrojadas. Falaremos detalhadamente, mais adiante, das questões relativas à: revisão do conteúdo programático da arquitetura, dos meios de produção da construção, do conceito de morar – que ao se prôpor moderno, gerará mudanças de ordem cotidiana. São alguns dos exemplos, que a abordagem pretende alcançar.

Deve-se destacar que isso só é possível quando há um urbanismo modernizador que proporcionava uma cadeia de ações projetuais isoladas. Todas áreas selecionadas neste Trabalho, possuem como fio condutor ações específicas e temporais, sejam do âmbito legislativo, sejam do âmbito econômico, que resultaram em um conjunto arquitetônico e urbano transformado e representativo das várias mudanças pela qual a Metrópole passou.

8. FORMAÇÃO DE REPERTÓRIO MODERNO NA ARQUITETURA DE SÃO PAULO

A implantação do Movimento Moderno no Brasil e a adoção de seus ideários foram fundamentais para a configuração das nossa cidades.

O percurso deste ideário, e principalmente suas transformações e adaptações para nossa realidade é um tema de grande interesse e vem sendo devidamente debatido. Focaremos a análise no processo relativo à cidade de São Paulo.

Entenderemos que será necessária uma análise abrangente para se entender o processo de formação, devido às peculiaridades envolvidas, que distinguem a produção paulistana daquela produzida no País. Daí, a necessidade de um recorte temporal específico e ligado ao período de transformações sócio-culturais-econômicas que interessam e justificam tais mudanças e adaptações.

Especificaremos os elementos que contribuíram para a diferenciação dessa produção, e como ela reflete-se nos edifícios produzidos e também no processo de projetar. Há muitos elementos de natureza histórica da cidade e biográfica dos agentes envolvidos, que enriquecem explicam partes deste processo de consolidação/afirmação do Movimento Moderno Paulistano.

A Arquitetura Moderna do Brasil nasceu sob a influência do movimento internacional em desenvolvimento. Sua inserção deu-se pelo empenho de figuras importantes do cenário estabelecido aqui.

A partir de uma conscientização e até senso de oportunidade por parte destas figuras, à citar Lúcio Costa, Rino Levi, Gregori Warchavchki, deu-se a divulgação e implantação em caráter experimental de uma nova Arquitetura.

Tal difusão deu-se nos âmbitos acadêmicos, e na produção de edifícios, que assumiram um caráter inovador e até contestador quando inseridos em contextos urbanos de estrutura arcaica. Havia um país em desenvolvimento, que pedia transformações de toda ordem para acomodar um processo histórico e econômico maior.

Para a Arquitetura, foram os chamados períodos heróicos, pois demandaram um envolvimento de ordem muito maior do que a meramente profissional. É importante destacar que havia um modelo de Arquitetura devidamente estabelecido, e em conformidade com os processos de produção de arquitetura e de urbanismo mais amplos em andamento.

O desejo nacional de modernização do país, aliado à ausência de tradições arquitetônicas de peso, também favoreceram essse cenário de absorção e interesse pelas práticas e questionamentos internacionais.

Essa produção nacional encontrou rumo próprio, e com suas características propiciaram, de maneira antecedente, um questionamento dos aspectos austeros e impessoais dessa arquitetura moderna, com raízes funcionalistas. Dá-se assim a contribuição brasileira ao panorama internacional, pois antecipa em pelo menos 3 décadas uma resposta ao esgotamento do racional funcionalismo

moderno europeu.

Esta arquitetura, produzida majoritariamente no Rio de Janeiro, trouxe como um clara posição de possibilidade de aliar disciplina técnia, com liberdade formal. Graças ao uso da tecnologia do concreto armado, e da adaptação dos edifícios aos rigores do clima brasileiro, onde são propostas soluções criativas e inovadoras de controle de luz e calor.

Isso tudo propicia uma produção de evidente diferenciação, daquela de origem européia. Uma legítma ação de regionalização do Modernismo. Chama-se assim, a atenção do mundo para esta arquitetura, que culminou na publicação do livro 'Brazil Builds' de Philip Goodwin, acompanhada de mostra no MOMA de Nova York.

Tal reconhecimento internacional, alia-se a este momento de transformação modernizadora em que passa o País. Dessa forma a Arquitetura Moderna pode ser assimilada pela população e explorada pelos agentes de produção das cidades. Aqui falamos do Estado (mais intensamente no Rio de Janeiro) e da produção de mercado imobiliário em São Paulo.

Este é o ponto crucial: a aceitação do moderno em sua expressão plástica pela população urbana, interessada nestas mudanças sociais, e a associação entre os agentes do mercado imobiliário com os arquitetos modernos. Isso tudo viabilizará todo um processo de produção de de arquitetura e de espaço da cidade.

Gerando e abastecendo elementos que darão particularidades à produção de São Paulo, distinta do Rio de Janeiro, e do resto do País.

9. CENÁRIO DA ARQUITETURA PAULISTA NA DÉCADA DE 40

No início dos anos 40, ocorreram transformações que interessarão ao à pesquisa, seja no âmbito da produção de arquitetura, bem como das transformações pela qual a cidade passará. Estas mudanças e eventuais confrontações se darão em um ritmo e velocidade que caracterizará e explicará o presente momento vivido na cidade.

A arquitetura prevalente, era a de estéticas passadas, e de adaptações ecléticas de inúmeras tendências. Esta produção será posta abaixo, para a imposição de novos edifícios, que sobrepunham-se à modelos urbanos e de ocupação que se mostravam obsoletos.

Deve-se destacar que haviam produções que já acenavam para um olhar ao estrangeiro, e que se alinhavam com este cenário de transformações velozes. Veja-se o exemplo dos edifícios comerciais de Jacques Pilon, no chamado Centro Novo da Cidade, em que já se manifesta um despojamento estético dos edifícios, muito baseado no chamado New Classicism, da Escola de Chicago.

Porém os condomínios ricos, os edifícios Prudência, Louveira e

Anchieta, projetados por arquitetos comprometidos com o ideário moderno de arquitetura contrastavam com a paisagem paulistana bem comportada de então.

O processo de incorporação da linguagem moderna em São Paulo se deu de maneira lenta nos anos 40. Havia um contraste com a produção carioca, que primava por uma certa leveza.

Atribui-se esta diferença à formação acadêmica dos profissionais Paulistas, oriunda de desdobramentos da Escola Politécnica, de bases de engenharia civil. É uma idéia a se aceitar visto que na nossa mostra, boa parte da produção representativa de Habitação Coletiva Verticalizada, foi criada por Arquitetos Engenheiros oriundos dessa geração.

Profissionais como Artigas, Kneese de Mello, Miguel Badra Jr, Francisco Beck, foram formados nessa escola. [2]

O modelo de ensino de Arquitetura que se fazia caracterizava-se da seguinte forma:

"O sistema das Belas Artes, que imperou na formação dos arquitetos europeus e brasileiros até as primeiras décadas deste século, baseava-se na lógica da tipificação que, por meio de estudos dos tipos históricos consagrados, particularizava os elementos geométricos - quadrado, círculo, paralelogramo — utilizados na construção dos conjuntos arquitetônicos. Criou-se uma operação projetual onde a estrutura compositiva resultava da combinatória dos elementos geométricos. Já no projeto moderno, a forma era decorrência da lógica construtiva. Elementos como estrutura e vedação, anteriormente pensados só no campo da técnica, passam a ser elementos componentes da forma, acabando por gerar uma nova estética". (Vilariño, 2000, p. 75)

Além da formação de novos quadros de arquitetos que se faziam no âmbito da cidade, surgirão os cursos de Arquietura da FAU-USP e do Mackenzie, destacaremos também a chegada de arquitetos cariocas e, principalmente, dos arquitetos estrangeiros, vindos da Europa. Todos eles serão absorvidos pelo mercado imobiliário pulsante e emergente, bem como trarão os conceitos e bases teóricas diretamente da origem.

10. SURGIMENTO DO CONCEITO DE SOLO PÚBLICO

Os preceitos modernos de solo público, tão claramente defendidos por Le Corbusier, sofreram adaptações até chegar num modelo característico para São Paulo.

---

[2] Sylvia Ficher em seu livro, documenta essa produção e descreve como se dava essa formação em seu livro 'Os Arquitetos Engenheiros da Poli'.

Deve-se ter em mente, que a estruturação da cidade deu-se pelos modos tradicionais, onde um lote é propriedade privada, donde a exploração máxima do potencial de construção era prática comum. O que resultou em espaços urbanos de altíssima densidade, que se alinhavam, em tramas urbanas definidas por critérios ultrapassados. O Centro Velho de São Paulo é a testemunha viva do que significa este tipo de mudanças, pelo processo de sobreposição e adensamento construtivo.

Para que o proprietário do imóvel cedesse toda uma área de construção para um domínio e acesso público, fez-se necessária uma contrapartida financeira: o uso comercial destes espaços. Logo as primeiras manifestações de integração entre solo privado com um conceito de integração com as ruas, se dará na escala dos pequenos empreendimentos.

Este tipo de ocupação, limitava de forma direta as soluções de arranjos arquitetônicos, ao propiciar 2 fachadas para abertura externas. O advento de uma legislação que organizava e disciplinava os recuos necessários para o atendimento de condições de habitabilidade, interferirá sobremaneira na forma de solucionar os arranjos internos das unidades, bem como no tratamento das fachadas.

Com o surgimento de novos programas arquitetônicos, bem como com a evolução do conceito de moradia verticalizada (aumentou-se em muito o adensamento possível), o nível térreo passa a ganhar novas configurações e necessária revisão. Este nível deverá responder à demanda básica de receber e organizar todo o fluxo de moradores, quando do acolhimento da rua, como da sua transição para os acessos para as prumadas de circulação vertical.

Esta articulação de sistemas de circulação resultou em uma série de soluções de extremo interesse de estudo, e foi possível graças à uma somatória de condicionantes favoráveis a este tipo de empreendimento. Condições estas de cunho mercadológico e de infra-estrutura atendida. Adiante mostraremos o caso da implantação de um parque industrial de elevadores. Tal fato, demonstra o processo de industrialização pela qual passava o país.

“A partir de 1943, o Brasil já realizava a fabricação completa de elevadores, iniciada pela Villares, conquista tecnológica fundamental para expansão da verticalização”. (Vilariño, 2000, p. 85)

Com o advento do conceito de propriedade condominial, e da mudança do modelo de produção de habitação no país, por diretrizes governamentais na escala federal (Lei de Inquilinato), o interesse econômico de criação de habitação, abandona o modo rentista, para assimilar a idéia de habitação como propriedade privada.

Esse cenário de adensamento das áreas de interesse da cidade, mais um mercado emergente, levaram ao aumento da escala dos edifícios

produzidos, chegando ao conceito de grandes condomínios habitacionais. Para esta modalidade, o conceito de solo público também se fará presente, de variadas formas. Muitas das vezes, os vazios condominiais projetados, se não permitiam o livre tráfego e circulação de pedestres, incorporavam-se aos vazios urbanos presentes, criando condições favoráveis tanto para os edifícos projetados, como para o ambiente urbano. (Louveira)

É mais do que natural, que o nível térreo passa a ser receptáculo de alto fluxo de pessoas, tanto moradores, quanto transeuntes. Desse potencial comercial, surgem as galerias comerciais associadas ao programa habitacional de alta densidade. Deve-se lembrar que as galerias exclusivamente comerciais já eram uma tipologia presente na cidade de São Paulo.

A adaptação do conceito moderno de solo público numa cidade configurada por lotes privados deu-se por intermédio de galerias comerciais semipúblicas e da criação de espaços livres condominiais, de uso semiprivado, mas com franca intenção de continuidade com a rua. No Ed. Esther, a radicalidade da implantação está em tornar realmente público parte significativa do lote privado, uma postura moderna. A integração com a rua é fortalecida pela galeria comercial por onde é feito o acesso as unidades residenciais e escritórios localizados nos pavimentos superiores.

11. FORMAÇÃO DE UMA ESCOLA DE ARQUITETURA E DE URBANISMO DE SÃO PAULO

A implantação do curso de Arquitetura da Universidade Mackenzie, em 1947, e a criação da FAU-Usp no ano seguinte, tem um caráter emblemático a se ressaltar. Em primeiro lugar é o reconhecimento da necessidade de formação de Mão-de-obra qualificada para uma demanda de mercado e principalmente a criação de condições para que se ocorra espaços de debates e possibilidades de uma escola própria, que propiciou uma contraposição aos modelos de Belas Artes vigentes, em um primeiro modelo, e um distanciamento da Escola Carioca, em busca de uma pesquisa própria, que resultou numa linguagem particular que será objeto de estudo aqui.

Em cada ambiente acadêmico, de maneira bastante específica e peculiar, ocorreram os processos de revisão e engajamento por parte dos estudantes do conteúdo da formação profissional. A participação e apoio de determinados professores dispostos a questionar a ordem estabelecida, foi fundamental para que essa postura questionadora, evoluísse para a prática e exercício real da profissão.

O resultado dos processos de revisão porque passaram a FAU-Usp e o Mackenzie, foram extremamente frutíferos e trazem influências até os dias atuais.

Soma-se a esse cenário favorável, a presença dos Arquitetos

estrangeiros, que saídos da Europa pós-guerra, advindos de diversos países, trouxeram as distintas formações de origem. Desde a Escola Italiana, com Lina Bo Bardi e Giancarlo Palanti, à alemã de Franz Heep, até a presença polonesa de Lucjan korngold e Victor Reif. Somado a um momento de trabalho farto e intenso, surge uma conjunção de interesses recíprocos.

A afirmação da classe profissional, já engajada com o movimento moderno, será reconhecida e absorvida pelos interesses imobiliários. A ação conjunta entre arquitetos e incorporadores. Entende-se que esta relação é o modelo que persiste, e o território onde se é possível a proposição de mudanças e conceitos de interesse à Arquitetura e ao Urbanismo, quando munidos do ideário transformador.

O ideário moderno que preconizava a racionalização da arquitetura, através da industrializaçao dos meios de produção iam de encontro ao mercado imobiliário que deveria atender à grande demanda oferecida pela cidade em transformação.

Pôs-se em prática alguns destes preceitos, vistos como oportunidades para experimentações e averiguações reais. Soluções de projeto como;

- a ordenação estrutural, a partir do aprimoramento daas tecnologias do concreto armado, levarão à soluções de otimização de uso de formas em canteiro; daí evolui-se para modulações estruturais maiores, que permitiram aumento nos vãos dos intercolúneos. Em muitos dos casos estudados, carregando o preceito de estrutura independente dos vedos e dos arranjos internos, e consequente aplicação dos Pilotis no nível do térreo.

- a padronização dos elementos compositivos do edifício, que agora eram abastecidos e fornecidos por produção industrial brasileira. Cita-se a caixilharia, revestimentos cerãmicos, equipamentos de instalações prediais de elétrica e hidráulica.

"Os detalhes, sobretudo, perdido os vínculos com um processo quase automático de importação dos mercados produtores internacionais com tradições próprias, passariam por uma revisão salutar, tanto do ponto de vista funcional, quanto do ponto de vista formal. Janelas, portas, luminárias, ferragens, louças sanitárias ou elementos de decoração como cortinas e móveis, seriam aos poucos influenciados por uma renovação geral do gosto, cujas origens podem ser encontradas no movimento da arquitetura contemporânea" (Reis Filho, 1976).

- a concentração das prumadas hidráulica e elétricas, passando a fazer parte de um processo de operações construtivas e projetuais. As plantas passam a se sofisticar, pois os demais ambientes também incorporarão mudanças e qualificações espaciais, pois passam a contar com as possibilidades de aberturas externas, facultadas pelas código de Obras que legisla claramente o atendimento de condições mínimas de insolação e aeração. Estamos falando do Código Arthur Saboya, que

vigorou e influenciou a imensa maioria dos edifícios de escolhidos.

A linguagem moderna dos prismas puros, incorpora com facilidade a aplicação de elementos de mercado, agora produzidos por um parque fabril nacional. As janelas do tipo 'ideal' foram largamente utilizadas, bem como o revestimento de grandes planos de fachadas com pastilhas cerâmicas.

Dessa forma, a arquitetura moderna produzida atende às demandas do mercado imobiliário em seus cronogramas financeiros, em que pesam tempo e retorno financeiro. Este mecanismo elementar encontrou diversas modalidades de aplicação e mudanças no modelo de gestão por parte dos empreendedores. O que garantiu sua existência e capacidade de renovação ao longo de todo o período analisado.

O trabalho procura evidenciar como a ação conjunta entre incorporador-arquiteto explica o modo de produção da cidade, e bem como possibilitou a construção de belos edifícios, e de qualidade longeva. As soluções arrojadas empreendidas por diversos arquitetos necessitavam de condições e oportunidade para sua aplicação. E é no mercado da construção de imóveis de habitação verticalizada que ela se mostrou propicia.

Carlos Lemos, esclarece da seguinte maneira: *"três arquitetos procuraram, cada qual a sua maneira, cultuar entre nós o modernismo que se opunha ao academicismo vinculado no ecletismo vindo do século XIX. Gregori Warchavchik foi o primeiro a projetar dentro do novo espírito da modernidade arquitetônica nascida com o racionalismo técnico-construtivo; depois, veio Rino Levi e por último, Jacques Pilon, que já encontrou o terreno aplainado.(...)Todos os três podem ser taxados de responsáveis pela introdução de uma visão moderna que, aos poucos, foi condicionando a burguesia a aceitar a arquitetura racionalista contemporânea. Ajudaram a abrir a porta emperrada pelo convencionalismo tradicionalista".*

Assim sendo, chegamos aos anos 50, onde conclui-se um ciclo constituído de 4 vertentes:

- consolidação do ideário modernista e formação da classe profissional dos arquitetos, ja´resultado das influências diversas e amparada pelas experimentações bem sucedidas e consonantes com demandas mercadológicas. Estes profissionais atenderão à demanda que as novas tipologias e programas surgidos.

- grande volume de construções que desenharam o perfil que herdamos da cidade de São Paulo. Isso associado às ações dos diversos agentes de produção do espaço urbano, ou seja a participação do poder público, que atuou de maneiras distintas, porém sempre presentes.

- Acentuado processo de verticalização, que para este momento (começo dos anos 50), concentrou-se especialmente em torno do

primeiro anel viário previsto pelo Plano de Prestes Maia.

- a afirmação de condição de metrópole que a cidade de São Paulo adquire. Seja pela radical transformação pela qual passa suas estruturas urbanas, seja pela nova cara que a cidade adquire, e principalmente quando incorpora equipamentos urbanos que atenderão às novas demandas citadinas, como cultura, lazer, hotelaria, clubes e ensino. Deve-se esclarecer que temos consciência de que haviam outros fenômenos ocorrendo simultaneamente à este selecionado, como o surgimento de periferias urbanas, e dos pólos industriais que se formaram pelas diversas regiões da capital.

Foi dedicado um estudo detalhado dos engenheiros-urbanistas formados pela Escola Politécnica, principalmente quando de suas atuações na condição de Prefeitos da cidade de São Paulo.

12. PRIMEIROS EDIFÍCIOS VERTICALIZADOS E O SURGIMENTO DE PROGRAMAS ARQUITETÔNICOS METROPOLITANOS

A dificuldade criada pela altura que os edifícios poderiam vencer, foi superada graças à 2 questões de cunho tecnológico básicas:

- primeiramente, com a evolução da tecnologia da estrutura em concreto armado. O Brasil adotou esta tecnologia por se mostrar a mais econômica por não demandar mão-de-obra qualificada e por não depender da importação de produto. A outra opção possível, a estrutura metálica, já havia sido utilizada no país, mas não oferecia condições de sua adoção imediata.

Dessa opção pelo concreto armado, a evolução desta tecnologia realizou-se graças a um raro momento de aprimoramento tecnológico desenvolvido pelos profissionais formados pelas Escolas de Engenharia, e os laboratórios de tecnologia de materiais presentes nestas escolas. Da aplicação prática destas pesquisas surgiram inúmeras técnicas inovadoras que viabilizaram o atendimento de toda a demanda de produção.

- em segundo lugar, a utilização de elevadores.

Porém, se as condições tecnológica viabilizavam a exploração financeira dos adensamentos das áreas da cidade, havia a necessidade de aceitação por parte da população de um novo modo de morar, o da habitação coletiva verticalizada.

Segundo Carlos Lemos esta tipologia constituiu-se num programa arquitetônico-urbanístico relativamente novo. Foi o último a ser implantado nas capitais brasileiras. Nas zonas Centrais, historicamente a sequência de aplicação de verticalização dos edifícios deu-se de seguinte maneira: comércio, escritórios, repartições públicas, velhos casarões transformados em cortiços, pensões e hotéis e por último a habitação.

O preconceito era uma dificuldade a ser superada, pois havia grande resistência à idéia de se sobrepôr famílias inteiras em um mesmo lote, e todas juntas em um mesmo edifício. A sensação de encortiçamento não empolgava.

A construção desta tipologia construtiva deu-se de maneira gradual. No Centro Histórico a primeira iniciativa de peso nesse sentido, deu –se em 1916, com o edifício construído e projetado por Samuel das neves. Ele foi encomendado pelos Padres do Mosteiro de São Bento, localizado na Rua Libero Badaró, e foi inicialmente destinado para suprir as necessidades dos homens solteiros, e não para abrigar famílias. O programa era bastante elementar: sala, quarto e banheiro. As refeições seriam feitas nos restaurantes das imediações. Ainda assim suscitou muita polêmica.

Por volta de 1922, surge o primeiro edifício de moradia multi-familiar verticalizado. Devemos lembrar que as outras tipologias de vilas, constituíam soluções horizontalizadas, e estavam ligadas a outros fenômenos e morivações de produção de espaço urbano. Situava-se na Rua Dom José Gaspar, esquina com a rua 24 de Maio. Foi construído e projetado pelo engenheiro Raul Simões para o industrial Martins Ferreira. Ela seguia os modelos parisienses de morar. Estas iniciativas iniciais tentavam referenciar-se nos modelos de habitação presentes nos palacetes dos Campos Elíseos e de Higienópolis, sempre adeptas de modelos estéticos vigentes, inclusive o Neocolonial e o Art Decô. Eram reconstituições das tradicionais plantas burguesas adaptadas aos novos edifícios de apartamentos.

A partir deste momento surgem os edifícios para este fim, e principalmente os edifícios de uso misto como o edifício Martinelli, de 1925, eo edifício Casmar, de propriedade Cásper Líbero, na rua Sete de Abril.

A escasssez de terrenos levará a uma primeira vetorização da cidade para a aplicação desta demanda que estava se consolidando. Os novos edifícios começaram a ser feitos na região do centro Novo e ao longo da avenida São João. Elas eram atendidadas por uma rede de transporte público, e a população de classe média viu-se em um dilema; ou morar no ideal de casas nos bairros afastados, ou morar próximo ao trabalho nesses novos edifícios de apartamentos.

A superação deste preconceito é um processo que envolve questões de marketing, divulgação e afirmação de possibilidades para assimilação de novos valores. As adaptações feitas ao modelo europeu, para atendimento da nova demanda deixarão marcas permanentes nas configurações programáticas desta tipologia, que persistem até os dias de hoje.

Para compreender melhor esse afastamento e as adaptações para novos padrões brasileiros, torna-se interessante traçar um quadro de como era o modelo europeu. Lá a habitação coletiva surgiu para atender

a uma demanda social, com vínculos a um urbanismo higienista, e carregada de conotações políticas e ideológicas. Só depois ascendeu para a classe média, e depois a classe rica. Aqui, o processo nasce para atender a uma demanda da classe média, para depois conquistar os ricos, e se mostrar viável para atender à demandas sociais.

Será muito interessante observar nas análises dos projetos selecionados como este processo de aceitação e de transformação de interesses e gosto pelos usuários, se mostra de forma tão evidente nas plantas e nas fachadas. Nas plantas é que se percebem o distanciamento da matriz européia. Nossa origem colonial carrega a presença da criada, o que levou à soluções de separação e distinção das áreas nobres sociais, das áreas de serviços, ou melhor de serviçais. São estudadas formas de não ocorrer a sobreposição de fluxos de circulação e mesmo de setorização e distinção das áreas de atividade cotidiana da casa.

Surge novos obstáculos a se superar para atender a um 'boom' imobiliário que se mostrava promissor. Havia a ausência total de normas reguladoras para ocupação dos espaços urbanos, nem tampouco de construção e execução técnica das mesmas, e também foi necessária a regulamentação da situação de propriedade do imóvel. Não exitia legislação para atender esta situação de vários proprietários de um mesmo lote e consequentemente de um mesmo edifício. Para atender esta prática que já se mostrava consolidada, em 1928 é promulgada a Lei Federal 5841/28 que passa a regulamentar os condomínios verticais em todo o país.

Tal lei será melhor explicada e contextualizada no Trabalho Programado 2, em que são discutidos e apontados os momentos cruciais em que ha´uma inter-relação entre Estado, na condição reguladora, e mercado, na condição de atendimento de demandas sociais.

Neste período de aceitação e adaptação do modernismo, surge uma produção de pode er entendida como de transição entre o tradicional e o novo e moderno. Em vários aspectos e análises pode ser destacada uma produção de edifícios Protomodernos. Variações estilísticas à parte, nos exemplos selecionados para a pesquisa destaca-se uma pesquisa incipiente de preceitos de modernidade, e, principalmente se confirmarão na própria produção moderna dos arquitetos autores.

"É digno de nota o movimento que se manifesta hoje nas artes e principalmente na arquitetura. Tudo faz crer que uma nova era está para surgir, seja não está encaminhada".

Trata-se de uma fase de transição, claramente delimitada temporalmente e com características muito precisas. Situada na sobreposição histórica do final do dogmatismo da Academia e do início do pragmatismo Moderno, o protomodernismo sofreu a influência de ambos e produziu seus melhores exemplares nas décadas de 30 e 40 apresentando associação de elementos neoclássicos, modernos e até mesmo neocoloniais. Incorporou também influências do Art Decô e do

expressionismo alemão. *"O Art Decó foi o suporte formal para inúmeras tipologias arquitetônicas que se afirmavam a partir dos anos de1930".*

Longe de parecer um mosaico, o protomodernismo é o espirito do seu tempo. *"Frequentemente qualificados como aprazíveis e agradáveis, tranquilos sem serem monótonos e movimentados sem parecerem caóticos... "*

O protomodernismo leva em consideração a sua condição complementar do espaço já constituído. Prioriza a unidade compositiva urbana, com uma correta apreensão da noção de *continuum* que caracteriza o ambiente urbano, o respeito e o entendimento da cidade histórica e da tradição da "rua-corredor" como elemento definidor do espaço urbano. O edifício nunca é pensado isoladamente; o contexto é determinante e definidor onde alinhamentos e gabaritos originam a unidade das quadras. As edificações são projetadas evitando os recuos, no alinhamento da calçada, colada às divisas laterais do lote. A arquitetura resultante é limitada, muitas vezes bidimensional, controlada pelas normas urbanísticas que garantem a unidade de uma desejada cidade "oitocentista" europeia.

Pode-se exemplificar o protomodernismo paulista através dos edifícios Hygienopolis, Guarany, Porchat, Santo André, Barão de Limeira, Buenos , Maria Tereza, Dona Veridiana e Santa Amália .

Ou seja, o recorte proposto por este trabalho contará com vários edifícios que mesmo inseridos em uma linha de evolução, ou se desejar, corrente arquitetônica, guardam preciosa contribuição para a construção do pensamento e da configuração da cidade. Interessando assim à afirmação de um necessária e possível Dimensão Urbana da Arquitetura.

Também ilustram a produção inicial de muitos dos arquitetos de importância que serão analisados a partir das obras posteriores. Servindo como referência da linha evolutiva destes, bem como as respectivas inserções nos cenários de mudanças e transformações.

13. AS REFERÊNCIAS CONCEITUAIS E TIPOLÓGICAS APLICADAS À PRODUÇÃO DE HABITAÇÃO COLETIVA NA CIDADE

A afirmação do pensamento Moderno em São Paulo, e seus desdobramentos na produção de Arquitetura e de Urbanismo, possuem importantes referências que devem ser apontadas e que entrelaçam e justificam uma série de elementos presente ao longo do periodo estudado, que é aquele compreendido dos anos 30 aos 70.

A implantação do Modernismo no Brasil deveu-se a uma ação conjunta, de pensadores e agentes culturais das mais diversas áreas do conhecimento e da cultura. Nem tampouco foi um fato isolado, deu-se de maneiras distintas em várias partes do país.

Se no Rio de Janeiro, a arquitetura teve apoio do Estado para a

realização de suas obras de vulto e importância carregadas desta novo ideal, os arquitetos de São Paulo encontraram espaço para aplicar ações transformadoras modernizantes através do mercado imobiliário, e na expansão das relações capitalistas oferecidas. Com isso a aceitação e difusão da Arquitetura Moderna não se deu relacionada à representação do poder estatal, e sim na investigação dos espaços de morar. Mesmo as tipologias voltadas para serviços e comércios mantiveram-se atreladas por um bom período à preceitos e linhas estéticas mais conservadoras.

Na obra de Jacques Pilon, observa-se a coexistência de estilos distintos, mas com destinações diferentes. Os edifícios de uso coletivos destinados à serviços e comércio estavam atrelados a padrões chamados de *'New Classicism'*, similares à Escola de Chicago, enquanto que os voltados para habitação já se mostravam claramente ligados à novas investigações propiciadas pela Arquitetura Moderna.

Deve-se salientar que o reconhecimento internacional deveu-se à esta produção carioca amparada pelo Estado. Tal associação entre Movimento Moderno e Estado, são devidamente estudados por Bonduki (1999) e Cavalcanti (1987). Os autores apontam pontos de convergência entre o Estado centralizador dos anos 30, e as concepções modernas.

Faz-se necessária uma verificação, em São Paulo, os primeiros edifícios de expressão e valor, já dentro da corrente moderna, são os destinados à Habitação Coletiva.

Greogri Warchavchki já construía casas e sobrados em série na Moóca e na avenida Lins de Vasconcelos, mas nos idos dos anos 30, o que se produziu de relevante foram os edifícios Angélica, de Júlio de Abreu, e o Esther de Álvaro Vital Brazil. Nesse segmento seguirão os edifícios Prudência e Louveira, adentrando os anos 40.

Porém a presença estatal se fez presente nos edifícios construídos pelos Institutos de Previdência. Esta produção, deixou exemplos de grande importância que ajudaram a refernciar e propor conceitos modernos de grande valia. Apenas para exemplificar, em nossa mostra, escolheu-se os Edifícios Japurá e Anchieta, por se tratarem de habitações verticalizadas. As demais obras realizadas em são Paulo, configuram-se em outra tipologia habitacional, digna de outra pesquisa. Vale destacar que em todas elas, importantes preceitos se mostraram modernos foram aplicados e se mostraram viáveis. São eles:

- o atendimento em grande escala de demandas de habitação.

- a previsão de programas arquitetônicos complementares às necessidades de morar.

Surge aqui um ciclo de produção de habitação moderna, em que a unidade de moradia não é mais vista como um objeto isolado, mas sim que necessita de equipamentos, que podem ser de uso coletivo, de

forma a facilitar a vida cotidiana e criar novas relações de uso dos espaços urbanos. Temos aqui uma aproximação com os enunciados do CIAM, que é o da unidade de vizinhança e o da habitação mínima.

Tais conceitos se farão presentes na Arquitetura dos edifícios de São Paulo, aplicados nos grandes Edifícios-conjunto e nas kitchnettes.

30. A MATRIZ COMUM E A INFLUÊNCIA DO PROGRAMA MODERNO / O CONCEITO MODERNO DE MORAR

Lúcio Costa (1955), separava a questão do lucro, da tarefa de ordenar o espaço com eficiência, visando o bem-estar dos usuários. A unidade de habitação, para ele, tinha esse objetivo e, partindo de sua apologia, construiu um raciocínio mostrando a unidade-habitação como elo para conjugar uma ação restrita (o edifício de morar) a um *"tema de amplíssimo alcance",* isto é, a missão do arquiteto na sociedade contemporânea.

Lúcio Costa define a unidade de habitação como *"sendo um novo conceito, ou seja, o princípio geral da concentração em altura, em blocos isolados de construção bastante grande para possibilitarem a instalação dos serviços gerais e demais comodidades requeridas pelos núcleos de famílias que os constituem, e capazes de libertar, por essa mesma concentração, grandes áreas de terreno arborizado em torno, garantindo assim uniformemente a todas as residências maior desafogo visual e, como consequência, maior intimidade apesar da contiguidade que as irmana em unidades de uma nova ordem de grande".*

Lembra o arquiteto brasileiro que esse conceito deriva da intuição precursora de Le Corbusier há mais de vinte anos e que estava sendo realizada então pelo arquiteto franco-suiço, pela primeira vez, em Marselha.

A unidade de habitação faz parte das propostas modernas elaboradas nas primeiras décadas do século, em busca de um novo "habitat" cujas vantagens, segundo seus idealizadores e seguidores, seriam rapidamente percebidas graças ao benefício do convívio, da amplitude espacial, do retorno do sol e do ar, perdidos na mesquinhez dos espaços exíguos da cidade tradicional.

Essas propostas ganharam projeção internacional a partir do 1 ° CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), em 1928. Naquele momento discutia-se a arquitetura vinculada às amplas questões políticas e econômicas suscitadas pela realidade do pós-guerra; de modo mais específico, apontava-se a necessidade de associá-la ao mundo industrializado pela superação dos métodos artesanais de construção. Construir com racionalização, com padronização - processos e métodos típicos da era industrial - era adequar a arquitetura às exigências de uma sociedade urbana que pedia construções rápidas e em quantidade. Apenas com a produção em série seria possível atingir o essencial, ou seja, que as construções fossem de baixo custo, ao

alcance de grandes faixas de população. A arquitetura atingiria então a sua essência, entendida à época como fundamentalmente social.

Nos congressos subsequentes, foram discutidos os problemas e as necessidades de padrões de vida mínimos aceitáveis e a ocupação mais racional e eficiente dos terrenos, em função de espaçamentos e alturas ideais. (Frampton, 1992, p.274)

Essas questões demonstravam a necessidade de respostas ante o desafio de uma sociedade de massas em um contexto de intensa transformação, resultante do período de pós-guerra. Abriam para os arquitetos a possibilidade de rever certos cânones arquitetônicos, não só de renovação de processos construtivos, mas também do estudo da dinâmica dos espaços internos da moradia, necessários para aliviar o trabalho da mulher que participava maciçamente da vida profissional.

Alguns arquitetos alemães, May, Gropius, Klein, empenharam-se em estudos que os levariam a definir uma moradia a partir da reformulação de espaços essenciais, como diria Gropius," *o problema do moradia mínima é encontrar o mínimo elementar de espaço, ar, luz, calor necessário ao homem para que ele não seja impedido de desenvolver sua funções vitais, isto é 'minimum vivendi' e não um 'modus non moriendi'"* (apud De Fusco, 1975, p.258).

Extraindo do princípio da produção industrial e aprimorando estudos anteriores, Le Corbusier adicionou ao conceito de moradia mínima a ideia de "standard", da multiplicação de unidades habitacionais iguais, da produção em série de unidades às quais corresponderiam as noções de eficiência, precisão, ordem e, portanto, beleza (De Fusco, op cit, p.268). Esses deveriam ser espaços produzidos em sincronia com a realidade da industrialização e da realidade de uma sociedade urbana de massas.

As inovações não se restringiram apenas ao espaço do edifício. Os estudos foram se ampliando no sentido de orientar a reconstrução da cidade, articular espaços de moradia a um sistema de espaços urbanos destinados à circulação e, por meio deles, os espaços de produção.

Assim, a partir dos enunciados do CIAM, estava em formação uma nova categoria de abordagem da cidade cujo ponto de partida era a moradia. Esta ditaria as coordenadas para a organização espacial da cidade, significando que a cidade deveria ser pensada a partir da escala do homem e das necessidades da maioria de seus moradores e não a partir dos espaços de representação do poder, como os castelos do rei, os edifícios governamentais, os monumentos. Por outro lado, a organização das atividades dava à cidade um papel preponderante no ciclo de produção; nesse contexto esperava-se que a classe trabalhadora se adaptasse a esse processo, assimilando o rigor da vída em espaços coletivizados e a ordem necessária à supremacia do trabalho.

Partindo do estudo da moradia chegava-se, por meio dos acréscimos cada vez maiores, à dimensão urbanística, à cidade.

Para Le Corbusier, o estudo da unidade mínima não era apenas o estudo de uma célula milimetricamente projetada, mas de que maneira esta podia se articular com outras, tornando-se um conjunto, uma unidade coletiva. Seu raciocínio seguia a lógica de que, pela articulação de muitas células, poderiam se compor espaços planejados para todos os serviços necessários à vida. Estes eram entendidos como prolongamentos da habitação, exercendo funções complementares, situando-se próximos da moradia. Por sua vez, os serviços propostos para servir à coletivídade, dispensavam sua existência no programa do espaço privado da moradia, permitindo diminuir o tamanho desta,

A associação de um certo número de moradias com os serviços de primeira necessidade, constituiria o novo elemento funcional, a chave metodológica a partir da qual deveria se pensar a cidade. Existia, portanto, o elemento mínimo projetável da cidade, denominado unidade de habitação por Le Corbusier.

Expandindo o conceito, a associação de vários elementos mínimos de cidade ou de várias unidades de habitação, formaria uma unidade secundária dotada de serviços mais complexos; sucessivamente ao se somarem áreas distintas para outras funções como o trabalhar, o lazer, o circular, se chegaria à cidade planejada capaz de responder às exigências e ao ritmo da época da máquina.

O conceito de unidade de habitação e vizinhança, seja ela horizontal - constituída de blocos de apartamentos com os serviços essenciais ao alcance dos moradores - ou na versão verticalizada - um bloco de grandes dimensões com serviços incorporados, está no fundamento dos conjuntos brasileiros citados, com maior evidência nos edifícios públicos. Nesses é inerente o objetivo social e o de atender a uma comunidade por meio de uma relação planejada entre célula habitacional e áreas livres, entre necessidades da família e serviços sociais. Não era o que acontecia nos edifícios projetados para a incorporação.

A divisão funcional das atividades é, sem dúvida, resultante desse partido e uma das principais características do modelo implantado no Brasil, sob a encomenda do capital de incorporação. O bloco comercial é encontrado em muitos dos edifícios estudados e está relacionado à dimensão de investimento de cada empreendimento. O bloco da moradia integra visualmente o conjunto, embora marcadamente separado do comercial pela laje-jardim. Ambos se relacionam apenas quando dividem o mesmo caminho de acesso pela galeria.

Outra característica importante é a criação do espaço de uso coletivo, estes sim para uso dos moradores do edifício. Esse conceito, bem como a resolução espacial em terraços-jardim e coberturas acessíveis ou ainda em salões comunitários, são soluções espaciais tributárias do Movimento Moderno e inusitadas em relação à produção corrente de edifícios da cidade. Não são, em geral, áreas muito detalhadas e com usos bem demarcados na fase de projeto na medida em que não provêm do estudo das necessidades de uma população específica. Entretanto,

demonstram a compreensão do problema que advinha da concentração de uma população em altura, antevendo necessidade de espaços extras para atividades ligadas ao morar, além dos espaços públicos da cidade.

É possível que a crença dos arquitetos em uma nova dimensão urbana (e da sociedade) a partir da construção de novos modos de morar, subjacente ao conceito da unidade de habitação, tenha exercido forte fascínio que os levou a propor obras e convencer os clientes a conhecer uma nova fórmula até então inexistente. Para o arquiteto formado naquela época e exercendo sua atividade nos anos 50, era possível acreditar na possibilidade de transformação, em um país com altas taxas de desenvolvimento, com esperança no futuro, com população se urbanizando e investindo na construção de uma nova capital. A dimensão da busca de uma nova organização social fica mais clara nos conjuntos públicos, mas o sentido de novidade, de modernidade, de experimentação, estava também nos edifícios/conjunto. Morar no JK ou no Copan era morar no centro de um novo mundo - a metrópole. (Rossetto, 2002, p. 188)

31. SURGIMENTO DE NOVOS PROGRAMAS ARQUITETÔNICOS

O rol de novos programas culminaram com um enriquecimento no processo e no repertório investigativo de projetação dos arquitetos brasileiros, ao se depararem com esta novas demandas, muitas referências e estudos de caso no estrangeiro tiveram que ser feitas. Tais investigações podem ter relativo efeito quanto à aspectos urbanísticos (como o programa de construção de fábricas inseridas na cidade), porém mantiveram o mérito de investigar soluções que contemplassem os trabalhadores que destes espaços se dedicaram.

Além dos projetos de bancos, o escritório de Mindlín e Palanti encontrou outros novos programas diretamente vinculados às exigências da metrópole naquele momento, como os edifícios mistos, os hotéis e principalmente, as fábricas. (Sanches, 2004, p. 222)

Não é possível entender certas soluções projetuais de arquitetura, que resultantes da ação do mercado imobiliário, sem colocá-las em sua dimensão de mercadoria. A necessidade da comercialização, a capacidade de pagamento da demanda, os gostos de determinada população e a inserção do imóvel na cidade determinarão uma tipologia vendá-vel. Outros condicionantes relacionados ao maior aproveitamento possível, à intensiva ocupação do lote e à contenção de custos contribuíram para compor uma série de variáveis a serem respeitadas pelo arquiteto, levando-o a optar por determinadas tipologias.

Para estes profissionais a solicitação de edifícios para a venda, que respondessem às exigências mencionadas, era uma novidade. Acostumados ao projeto da unidade residencial unifamiliar, às unidades seriadas da vila operária, ao edifício de apartamentos destinado à moradia do cliente ou ao aluguel, a mudança de orientação do mercado imobiliário constituía, sem dúvida, um desafio. Enfrentá-lo foi possível

porque a solução das questões do programa arquitetônico, exigidas pelo cliente, já vinha serido pensada e tinha o amparo de uma matriz conceitual em arquitetura e urbanismo, definida e experimentada em contextos internacionais e também nacionais, denominada Arquitetura Moderna. É difícil estabelecer, entretanto, até que ponto houve uma relação em um único sentido de direção, isto é, a solicitação de um novo programa e a resposta do arquiteto. É provável que todo o aparato teórico composto de conceitos, ao mesmo tempo que apresentava propostas e experiências concretas com o objetivo de obter uma habitação econômica, tenha sinalizado ao mercado o rumo a tomar.

Conceitos como habitação econômica, eficiência, máquina de morar, habitação mínima, basilares para o Movimento Moderno em Arquitetura, despertaram interesse do mercado imobiliário, exercendo a segunda linha de determinantes na definição das tipologias adotadas sintetizada em alguns eixos de intersecção. (Rossetto, 2002, p. 138)

Manuseio de bases de dados

É de grande importância o manuseio e consulta das bases cartográficas disponíveis, documentação iconográfica, arquivos públicos disponíveis.

A identificação das divisas de lotes e das construções existentes em épocas diferentes permite acompanhar a transformação do espaço físico da cidade, e foi essa identificação que foi analisada, nas plantas sucessivas dos levantamentos aerofotogramétricos de 1930, 1954 e 1973.

As plantas mais precisas desse conjunto são as feitas pela SARA Brasil em 1930, desenhadas em escala 1:1.000, que registram com riqueza de detalhes e em escala bastante ampliada os limites de lotes e a projeção das construções existentes. As plantas de 1954 e 1973, além de serem desenhadas em escala mais reduzida (1:2.000), se depararam com o problema de repre¬sentar uma cidade muito mais verticalizada, com uma dificuldade enormemente ampliada de discernir blocos verticais construídos em diferentes alturas, como caixas d'água e áticos de prédios e sua relação com os limites dos lotes.

Ao fim de cada SETOR, analisado ao fim do capítulo 2, são apresentadas peçaas gráficas elaboradas a partir dass 3 bases cartográficas referenciais (Sara Brazil, VASP e GEGRAN). Procurou-se evidenciar as mudanças e transformações ocorridas nestes territórios ao longo do tempo.

base teórica estabelecida

1. TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE SUPERADA PARA UM NOVO MODELO URBANO

Além de sua acepção estrita como ciência e arte de construir e remodelar cidades, o termo "urbanismo" também podia indicar uma postura ideológica que considerava como desejáveis e positivas a urbanização, a grande cidade e a vida urbana em geral - opondo-se ao ruralismo, ao agrarismo e a outras correntes de pensamento que viam com maus olhos as cidades.

Realçado pela remodelação urbanística, o brilho dos grandes centros modernos procurava ofuscar a crise da cidade industrial, cujas mazelas haviam inspirado reações de repulsa e movimentos reformistas - entre os quais se destacavam as propostas transformadoras do urbanismo.

Ecos desse triunfo alcançavam a América Latina, na medida em que nossas capitais intensificaram o processo de importação de novos padrões de consumo urbano e modelos urbanísticos, da reforma Passos no Rio de Janeiro à construção de Belo Horizonte e aos "melhoramentos" de São Paulo, Recife, Salvador, Belém, Santos, etc. Contudo, a predominância ideológica do "urbanismo" esbarrava no caráter essencialmente agrário da estrutura econômica que amparava tais realizações. Nossa incipiente industrialização, embora ganhasse peso econômico, permanecia à margem das políticas oficiais. Debates e propostas nacionais traíam a persistência, ao longo da primeira metade do século XX, de modelos, mentalidades e políticas agraristas.

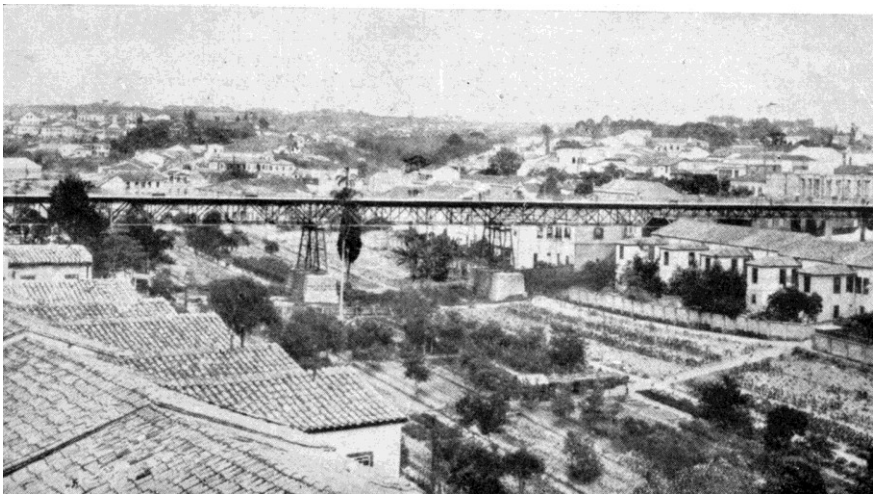
Entre as propostas articuladas nos meios culturais e técnicos para orientar a construção da nação e da identidade brasileiras, aquelas referentes à transformação do espaço urbano também integravam os debates em curso sobre o país e seu futuro.

Não por acaso, tais divisões costumam derivar de periodizações consagradas na História do Brasil. A "cidade de taipa" revelaria a herança colonial persistindo no século XIX; a "capital do café" corresponderia ao estágio agroexportador que costuma ser identificado com a República Velha; a "metrópole industrial" teria surgido após 1930, data tradicionalmente adotada como divisor de águas em nossa historiografia.

Embora útil, essa periodização não deixa de apresentar alguns perigos. A projeção ideal das características marcantes de cada fase alimenta a ilusão de totalidades coesas sucedendo-se sobre o mesmo espaço. Perdem-se de vista as disputas e contradições internas presentes em cada momento, a existência de direções divergentes nos caminhos que poderiam pautar a evolução urbana.

Ao identificar uma "segunda fundação de São Paulo" na década de 1870, os paulistanos do século XX quiseram se desligar do passado, estabelecendo os motes do crescimento e da mudança como diretrizes da identidade paulistana.

O perfil arrojado da metrópole esconde contradições que comparecem nas propostas e realizações do urbanismo paulistano. Nosso processo de modernização urbana não é uno nem coerente, assumindo muitas vezes um caráter ambíguo, hesitante e parcial.



im. 1 viaduto do chá

Embora seja possível identificar momentos em que a constante reconfiguração da cidade se reporta a determinados modelos, o predomínio efetivo desses ideais urbanos esbarra em determinantes econômicas, contradições sociais e disputas políticas. Os bairros industriais e operários conspurcam a "capital do café", o mercantilismo persiste na cidade industrial, e interesses localizados impedem que as visões urbanísticas se realizem plenamente. Ao mesmo tempo, modelos urbanísticos divergentes convivem e se sobrepõem no mesmo tempo e espaço: ainda que determinada formulação possa atingir posição hegemônica nos debates.

No Brasil, e particularmente em São Paulo, o urbanismo se afirmou num campo marcado pela associação entre o ensino da engenharia (ligado à implantação dos novos processos produtivos e à transformação do ambiente material); o debate arquitetônico (trazendo as questões estéticas consideradas indissociáveis das demais temáticas envolvidas na construção do país); a criação de estruturas técnico-administrativas por parte do Estado (os setores de obras estadual e municipal): e as entidades profissionais que congregavam engenheiros e arquitetos. (Candido)

Portanto, embora a conjunção de fatores que levou à afirmação da cidade de São Paulo como nexo central da estruturação econômico-territorial de uma vasta região seja complexa, podemos aventar, ao lado de uma suposta "vocação natural" ditada pela geografia, a importância de decisões e intervenções deliberadas, entre as quais as que repercutiram no espaço urbano da capital.

Embora na década de 1870 a direção Leste ainda fosse uma prioridade

para a administração João Teodoro e para a Câmara, a iniciativa particular passou a orientar os investimentos de prestígio no rumo Noroeste-Oeste. Essa tendência se evidenciou com o loteamento sucessivo das áreas de Santa Ifigênia, Morro do Chá, Campos Elísíos, Santa Cecília e Vila Buarque e com a proposta do litografo francês radicado em São Paulo Jules Martin (1832-1907) para um viaduto ligando o "triângulo" tradicional - centro vital da cidade, formado pelas ruas São Bento, Direita e da Imperatriz (atual Quinze de Novembro) - ao Morro do Chá. Segundo o jornal A Província de São Paulo, comentando a litografia do projeto do viaduto publicada em 1877, "o Sr. Martin nos dá naquele quadro o desenho do futuro".(Candido)

1.2 PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE SÃO PAULO / VERTICALIZAÇÃO INCIPIENTE

São Paulo, durante o período de 1870/80, tornou-se um centro comercial importante, passando a ser o verdadeiro fulcro econômico da província. Graças a seu posicionamento geográfico e sua ligação ferroviária com o porto de Santos,

Cada vez mais estimulada pela riqueza vinda do interior, aferida por um número sempre crescente de sacas de café, o ouro verde, fortalecida pela colaboração eficiente e ativa do braço imigrante e animada pelo entusiasmo da era das vias férreas, pelos quais escoavam as exportações agrícolas e as importações industrializadas destinadas à província.

À medida que a economia prosperava, multiplicavam-se as atividades, como o estabelecimento dos primeiros bancos e o incremento das atividades comerciais. Além dos incentivos à vinda de agricultores, estimulou-se também a vinda de capital estrangeiro e mão de obra especializada para a implantação dos serviços, como, por exemplo, os de comunicação telegráfica e expansão da via férrea. São concedidas, ainda, garantias ao pleno funcionamento de bancos e companhias de seguro internacionais, asseverando o desenvolvimento das funções comerciais. Se considerarmos tais aspectos, veremos reforçada a antiga vocação da cidade em centralizar, como ponto de encontro, os comerciantes, passando agora a abrigar seus clientes e negociantes. Para isso, expandem-se os meios de comunicação, instalam-se os primeiros aparelhos telefônicos e publicam-se os primeiros jornais e periódicos. Tais aspectos tornaram São Paulo um centro de ebulição e efervescência.

Por outro lado, a cidade não era mais dos paulistas; seu caráter cosmopolita impunha um novo acento à configuração espacial e às relações sociais, produzindo uma identidade desenraizada. Com o afluxo De imigrantes e com as viagens à Europa,feitas pelos endinheirados, novos luxos e costume começam a romper a modorra da velha vila de tropeiros. Isso propicia a inserção de novos modos de pensar e de agir,e mudança nos hábitos paulistanos.

Neste momento compreendido no decénio 1870-1880, dá-se uma signiflcativa expansão da área urbana. Timidamente, num primeiro instante, abarcando o alargamento e arruamento de algumas ruas centrais concomitantemente ao loteamento das chácaras lindeiras ao triângulo histórico .

Vale ressaltar a ausência de um planejamento norteando esse processo: A abertura da avenida Brigadeiro Luís António, na antiga Chácara do Barão de Limeira objetivando encurtar a distância para Santo Amaro, e a gradual ocupação dos campos do Bexiga, são exemplos.

Esse período é correspondente à administração de João Teodoro (1872-1875), como Presidente da Província de São Paulo.

Em sua gestão, João Teodoro operou uma "notável urbanização na capital paulista", representada pelos serviços urbanos, tais como: a iluminação a gás, as primeira obras para aproveitamento das águas da Cantareira e o início da implantação do sistema de esgoto. Foi também organizado o sistema de transporte coletivo (tílburis e bondes de tração animal); técnicas construtivas foram alteradas e novos materiais introduzidos e vulgarizados. O tijolo substituiu a taipa, sendo acompanhado pela telha francesa, pelo pinho de riga.pela ardósia, etc. Isso foi possibilitado pelas novas empresas de importação.

Tais obras, contribuíram para dotar São Paulo com um aspecto "moderno", menos provinciano.

Os diferentes projetos de modernização urbanística da capital agroexportadora eram objeto de acirrados debates 'e davam origem a realizações concorrentes, revelando mais do que divergências teóricas ou diferenças quanto ao nível de atualização em face do urbanismo internacional. Cada proposta supunha intenções que abarcavam questões mais amplas que a . mera escolha entre soluções urbanísticas. Nesse sentido, é importante assinalar o peso dos modelos europeus e de referências mais próximas como Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Buenos Aires, quanto ao caráter a ser conferido à urbanização sul-americana e sua relação com a inserção das cidades no processo produtivo local e no sistema internacional de trocas.

1.3 A FORMAÇÃO DE UM PENSAMENTO URBANÍSTICO LOCAL.

No âmbiro nacional, houve uma extraordinária oportunidade que a Exposição do Centenário proporcionou à arquitetura e às artes urbanas nacionais não passou despercebida pelos profissionais da área, que aproveitaram a ocasião para organizar-se enquanto categoria, articulando-se ideologicamente em face do ansiado desafio de construir a nova cidade brasileira. Formaram-se em 1921 duas entidades de classe: a Sociedade Central de Arquitetos e o Instituto Brasileiro de Arquitetos, ambas sediadas no Rio de Janeiro; e foi lançada a primeira revista especializada em arquitetura do país, Arquitetura no Brasil. Publicada mensalmente a partir de outubro de 1921, tendo Gastão

Bahiana como redator, Arquitetura no Brasil sobreviveu até a segunda metade da década.

Nossa primeira revista de arquitetura trazia propostas de inserção das novas categorias profissionais, "engenheiros, arquitetos e construtores", nos projetos de construção do país: nada menos que "iniciativas para a remodelação de nossas cidades, o desenvolvimento de nossa viação, a cultura racional dos nossos campos e a intensificação das nossas indústrias.

As entidades de arquitetos agrupavam os maiores representantes do ecletismo carioca egresso da Escola Nacional de Belas-Artes, sob os auspícios de Heitor de Melo e Alfonso Morales de los Rios, como Gastão Bahiana, Nereu Sampaio, Cipriano Lemos, Nestor de Figueiredo e o jovem Angelo Brunhs. Adicionando-se a esse grupo, o médico pernambucano José Mariano Carneiro da Cunha Filho, rico mecenas dos arquitetos cariocas, passou a promover ruidosa campanha na imprensa em defesa da arquitetura neocolonial, ecoando em grau maior a atuação de Ricardo Severo em São Paulo. Em 1924, José Mariano promoveria a fusão do Instituto Brasileiro com a Sociedade Central de Arquitetos, formando o Instituto Central de Arquitetos.

A sociedade planejava um Congresso Internacional de Arquitetos no Rio de Janeiro, paralelamente aos festejos do centenário, em 1922. Seu regulamento mostrava-se cioso de incluir questões urbanísticas: "Considerar-se-ão como trabalhos dependentes da arquitetura [...] a urbanização em todas suas manifestações". Outros temas que mobilizavam a classe, especificados no programa do congresso, eram a habitação operária, a regulamentação da profissão de arquiteto e a onipresente questão do estilo arquitetônico a ser adotado no país.

Tal debate envolvia mais que uma mera opção estilística. Arquitetos, engenheiros e construtores procuravam inserir-se no debate nacional brasileiro, e a questão estética era vista como indissociável dos aspectos histórico e social da nacionalidade. A polêmica em torno dos estilos implicava a definição do caráter a ser conferido ao processo de construção nacional, simbolizado pela orientação arquitetônica a ser adotada na edificação brasileira.

Em São Paulo, nos primeiros anos do século 20, houve uma geração de prefeitos formados à sombra de Vítor Freire. Dela faziam parte Eugênio Guilhem, aposentado em 1915, Artur Sabóia, Lúcio Martins Rodrigues, Luís Pedrosa e outros. A geração seguinte seria de formandos da Escola Politécnica que se iniciaram no trabalho já no primeiro pós-guerra. Despontando nos anos 1920, ganharia influência na Diretoria de Obras nas décadas seguintes. Entre seus maiores representantes estariam Ulhoa Cintra e Maia, além de Alcides Martins Barbosa, Lisandro Pereira da Silva e Luís Carlos Berrini.

Pode-se dizer que a administração Pires do Rio (1926-1930) abriu o caminho para uma nova geração de engenheiros municipais.

Engenheiro, ex-ministro da Viação e Obras Públicas do governo Epitácio Pessoa (1920-1924), Pires do Rio era considerado uma escolha "técnica", supostamente desvinculada de motivações políticas.

Esse grupo de engenheiros municipais se desvincularia progressivamente das posições de Vítor Freire - padrões "europeus" de controle da verticalização, concentração das atividades terciárias sobre a colina central, preocupação com o aproveitamento dos traços pitorescos da paisagem urbana - e se identificaria com a visão do crescimento - expansão do centro, incentivo à verticalização, grandes infra-estruturas viárias.

Outros engenheiros e arquitetos da mesma geração envolvidos com questões urbanísticas, como Anhaia Melo, Alexandre de Albuquerque e Dácio de Morais, não partilhavam essa visão, professando um urbanismo regulador, defendendo o modelo dos bairros-jardim e criticando o crescimento urbano "sem controle". Nesse sentido, desenvolviam em termos mais atualizados a orientação de Vítor Freire e Barry Parker. Contudo, embora tenham conquistado posições importantes na Escola Politécnica e no Instituto de Engenharia, nunca chegaram a integrar o corpo de engenheiros municipais.

- REGULAMENTAÇAO MUNICIPAL DAS PROFISSOES

Alexandre de Albuquerque, por sua vez, foi eleito na esteira de sua campanha pela regulamentação profissional da engenharia e da arquitetura, causa assumida desde seu discurso de formatura na Escola Politécnica, em 1905. Havia participado dos esforços pela criação de entidades representativas, como a Sociedade de Arquitetos e Engenheiros de São Paulo, em 1911, e o Instituto de Engenharia, em 1916; na qualidade de presidente do Instituto entre 1922 e 1924, liderou a campanha que culminou na tão ansiada regulamentação. Em 1921, o pedido do Instituto de Engenharia foi encaminhado ao Congresso Estadual e acolhido pelo deputado e ex-vereador Alcântara Machado, resultando na lei pioneira de 1924 que regulamentou as profissões de engenheiro, arquiteto e agrimensor no estado de São Paulo.

A lei limitava o exercício da profissão aos egressos das escolas oficiais de engenharia, aos diplomados no exterior que tivessem seu título reconhecido, aos que comprovassem cinco anos de prática em São Paulo e àqueles já efetivados como funcionários públicos. Estado e municípios só poderiam contratar profissionais reconhecidos para supervisionar obras do governo. Para controle, haveria um registro na Secretaria Estadual de Obras Públicas. A primeira iniciativa de Albuquerque na Câmara foi propor lei municipal no mesmo sentido, exigindo, para aprovação dos projetos de construção encaminhados à prefeitura, a assina¬tura de engenheiro ou arquiteto registrado nos termos da Lei nQ 2.022, ou de empreiteiro atuan-te no município há pelo menos cinco anos. Além disso, propunha que qualquer obra mais com¬plexa exigisse a direção de um engenheiro. Visava evitar a concorrência "desleal" de profissionais não habilitados, como os mestres

de obras que costumavam adotar a denominação de "arquitetos", assinando plantas e supervisionando construções.

- ENSINO DO URBANISMO NA POLI

Em 1926, Anhaia Melo substituiu seu mentor Ramos de Azevedo, licenciado por motivos de saú¬de, na cátedra de arquitetura civil da Escola Politécnica. Diretor da escola desde 1917, Azeve¬do faleceu em 1928. Melo começou a implantar seu projeto para um curso de urbanismo na Politécnica, destinado aos engenheiros-arquitetos, transformando sua cadeira de estética na disciplina estética, composição geral e urbanismo.

Os futuros engenheiros civis, por sua vez, aprendiam urbanismo no curso de hidráulica urbana e saneamento, a cargo de Ulhoa Cintra desde 1927. Este abarcava, além de questões sanitárias, "noções de urbanismo": limitações de altura e ocupação dos terrenos; orientação, largura. hierarquização de ruas; áreas verdes; especialização de bairros e zonas: mais "desapropriações, alargamentos, redistribuições". Cintra destacava as "vias perimetrais e radiais", mas incluía referências à regulamentação de loteamentos e às "cidades-jardins". Seu ponto de partida sanitarista, porém. era eminentemente técnico, transformando a teoria urbanística em pano de fundo para a aplicação de soluções especializadas.

O curso de Anhaia Melo, por sua vez, partia de questões artísticas e arquitetônicas para desembocar no universo do urbanismo. Suas discussões de correntes estéticas e teorias da arquitetura se centravam na beleza e suas relações com o meio social e material, buscando conciliar "O Útil e o Belo" pela tríade vitruviana da "conveniência, estrutura e expressão". Em vez de traçar uma panorâmica técnica e "neutra" da teoria urbanística, como fazia Cintra, Melo destacava elementos que refletiam suas próprias posições: "a conquista da opinião pública", "o ensino do urbanismo" e "as comissões do plano" ecoavam sua cruzada pela divulgação do urbanismo e pelas comissões; itens como "limites de extensão" e "descentralização: a cidade do futuro" indicavam sua crítica ao crescimento urbano ilimitado e à centralização excessiva.

Detalhando os componentes da teoria urbanística (sistema viário. circulação, transportes coletivos, espaços livres, quarteirões e edifícios), Melo posicionava-se pela "independência dos alinhamentos da rua e dos edifícios"; condenava "o superpovoamento das habitações"; e propunha "comissões de estética" para garantir a "contribuição do edifício para a beleza urbana". Finalmente, louvava a "necessidade e vantagens da espe¬cialização (zoning)" que dividiria "o centro e seus edifícios" dos "bairros-jardins suburbanos".

Regulamentação e regulação já surgiam como palavras-chave no pensamento de Anhaia Melo. Suas preocupações com a estética urbana e com um zoneamento separando o centro terciário de um entorno

formado por subúrbios-jardim ecoavam o modelo colocado por Vítor Freire, Barry Parker e pela Companhia City para a conformação de São Paulo - retomado pelo plano da Light de 1927. Uma parte do curso era dedicada às cida-des-jardim, do "precursor Ebenezer Howard" às "realizações perfeitas: Lechtworth e Welwyn". Citava também o recente Plano Regional de Nova York, elaborado sob a direção do urbanista inglês Thomas Adams, um dos dirigentes da Garden City Association na Inglaterra.

Embora o conteúdo das disciplinas fosse semelhante, as diferenças de ênfase e tratamento mostram que as posições de Anhaia Melo caminhavam em sentido diverso daquelas adotadas por Ulhoa Cintra e exacerbadas por Prestes Maia. No lugar de princípios expansionistas, Melo defendia a limitação, a regulação e o equilíbrio do crescimento urbano.

1.4 REFERENCIAS TEÓRICAS ESTRANGEIRAS QUE CONTRIBUÍRAM NA FORMAÇÃO DE UM PENSAMENTO URBANÍSTICO LOCAL.

Além do zoneamento sistemático introduzido por Prestes Maia, a implantação do novo Viaduto do Chá, edificado anteriormente por Fábio Prado, e várias medidas nos serviços de gás, telefone e pavimentação de ruas, vão transformando a imagem da cidade. Nesse processo, é apontada a influência do urbanista francês Eugène Hénard (Leme, 1990).

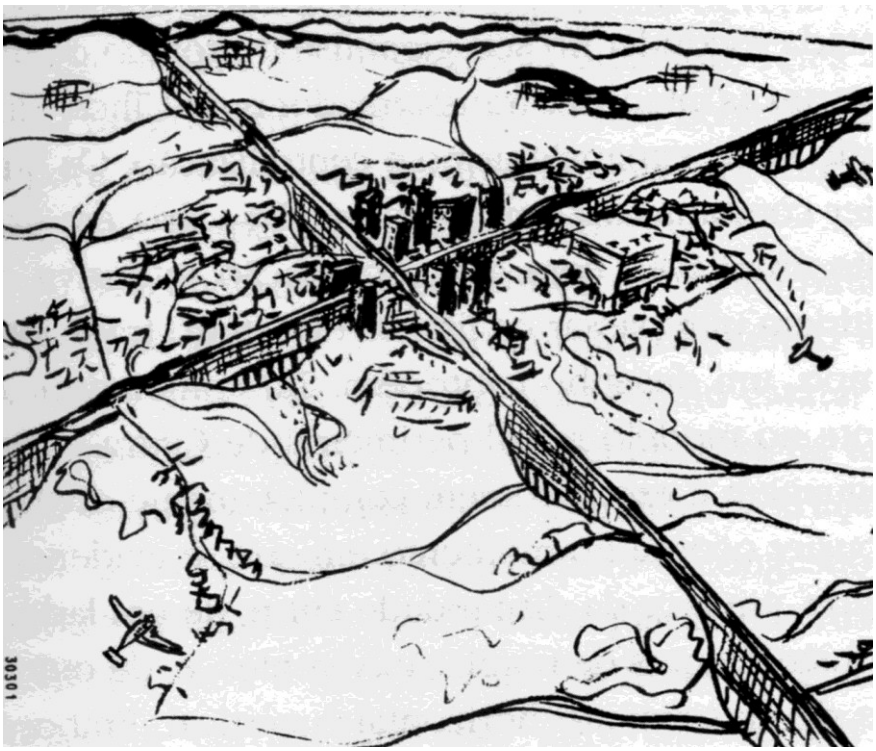
As influências de Hénard e de Stiibben não eram novas entre os urbanistas paulistas. Nesse sentido, Prestes Maia, no seu Plano de Avenidas, até apresentava uma inovação: a incorporação das ideias dos urbanistas americanos, caracterizadas pelo movimento City Beautiful (a Exposição Internacional de Chicago e o próprio plano de Chicago, de Burnham e Bennet, que já eram citados por Vitor da Silva Freire em 1918) e também pelas ideias mais atuais na época, tais como o planejamento da circulação e a legislação do zoneamento.

Associa-se a obra do americano Nelson Lewis, The Planning of the Modern City, ao pensamento de Prestes Maia (Leme, idem). Lewis valorizava a construção dos edifícios públicos e dos centros cívicos, tal como feito por Prestes Maia, que igualmente valorizava, para o Estado, papel de provedor e de árbitro. O Estado, acreditava o engenheiro, deveria garantir recursos, por meio de taxação, para as obras necessárias ao crescimento da cidade, e ainda arbitrar em relação a abusos do interesse particular sobre o público.

O adensamento, fenômeno típico das cidades industriais europeias, é enfrentado pelos urbanistas principalmente por meio de um 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.

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.

1.5 LE CORBUSIER EM SÃO PAULO



im. 2 croquis de le corbusier para são paulo

Em novembro de 1929, engenheiros, arquitetos e urbanistas paulistanos mobilizaram-se para a visita do arquiteto suíço Le Corbusier (1887-1965), herói máximo do modernismo arquitetônico. Celebrizado por suas teses revolucionarias sobre construção racional, arquitetura funcional e purismo estético, era também autor de propostas urbanas radicalmente inovadoras. Seu projeto de 1922 para uma "cidade contemporânea" já trazia os principais componentes da revolução corbusiana: os immeubles-villas, precursores das unidades de habitação; os grandes edifícios isolados; as auto-estradas urbanas.

A visão corbusiana configurava um paradigma revolucionário para a modernidade urbanística, no qual se destacava a busca da independência entre os volumes edificados - isolados e libertos em altura - e as vias de circulação, tratadas como canais para o deslocamento mecanizado.

Na concepção do arquiteto suíço, a era industrial exigia novas cidades,

construídas numa escala ampliada, consoante com as novas possibilidades tecnológicas de construção e transporte. À edificação em altura permitiria conciliar o aproveitamento eficiente do solo, em altas densidades, com a provisão de luz, ar e espaços livres requerida pelo higienismo moderno. Edifícios e moradias tornavam-se tipologias racionalizadas de acordo com a padronização das necessidades objetivas de habitação e trabalho.

Le Corbusier solicitou a seu amigo Blaise Cendrars que procurasse Paulo Prado, o mecenas dos modernistas brasileiros, visando incluir uma visita ao Brasil em seu programa. Em setembro de 1929, o arquiteto fez uma escala no Rio, a caminho de Buenos Aires, e recebeu o convite oficial articulado por Prado no Instituto de Engenharia. O contrato previa duas conferências em São Paulo, a 10 mil francos cada uma, pagas pela prefeitura. Le Corbusier chegou a São Paulo em novembro de 1929 e pronunciou no Instituto de Engenharia, então presidido por Anhaia Melo, suas palestras sobre "O urbanismo" e "A revolução arquitetural". Em seguida, estenderia sua visita ao Rio de Janeiro.

Para o arquiteto a cidade estava no rumo errado, empregando escalas e padrões urbanísticos ultrapassados e inadequados: "São Paulo [...] cidade inconcebível, tanto parece envelhecida prematuramente, apesar de seu arranha-céu e seus grandes bairros recém-construídos" (referia-se ao Martinelli e aos bairros-jardirn da Companhia City). Sua percepção da topografia e da ocupação paulistanas, com seus morros e vales, determinaria seu veredicto:

[...] vendo pendurada na parede do gabinete do prefeito essa imagem de ruas embaralhadas, passando, às vezes, umas sobre as outras; medindo, por outro lado, o enorme diâmetro da cidade, pude exclamar: "vocês têm uma crise de circulação; não podern ligar rapidamente uma cidade com 45 quilometros de diâmetro construindo ruelas neste dédalo".

A convite da prefeitura, Le Corbusier realizou um voo de aeroplano sobre a cidade, do qual resultou um croqui imaginando a reconstrução da capital paulista. Ao perceber o destaque adquirido pela área central em meio à vastidão dos bairros, identificou o grande problema paulistano como sendo a centralização excessiva.

Para resolver simultaneamente a circulação e a ocupação urbana, Le Corbusier propôs eliminar a dicotomia entre edifício e via, superando em um gesto simples o problema do relevo: duas estruturas lineares gigantescas, perfeitamente retilíneas, transporiam espigões e vales e se cruzariam na colina central. Esses "viadutos gigantescos" seriam lançados sobre os morros e vales paulistanos, enquanto os fundos de vale seriam deixados livres para lazer e estacionamento. Autopistas ocupariam o topo das estruturas, permitindo a travessia ultra-rãpida da cidade por automóvel; os baixos seriam ocupados por "estruturas de concreto armado [...] escritórios no centro, habitações na periferia". Portanto, no lugar dos arranha-céus, '"arranha-terras"' organizariam a

expansão urbana.

A solução apresentada escondia no seu gigantismo utópico os mesmos princípios que embasavam as intenções transformadoras de Ulhoa Cintra e Prestes Maia: a conciliação entre expansionismo e centralização. Tal combinação era comparável àquela presente no modelo radial-perimetral de Cintra e Maia, embora seus recursos, linguagem e escala fossem completamente diversos.

Le Corbusier proferiu palestra na Câmara Municipal. A visita ocorreu em 23 de novembro de 1929. Aqui afirmou que "a urbanização das cidades não é nem um problema de filantropia, nem um problema de estética; é um problema de equipamento".

Como doutrina a ser adotada na remodelação urbana, Le Corbusier expunha princípios que ecoavam as posições de Gofredo Teles, seu culto à velocidade e desprezo pelo sistema viário existente. Preconizava a verticalização radical.

Esses pronunciamentos foram emblemáticos para a inclusão de no¬vos temas no debate urbanístico paulistano. Demonstrando familiaridade em relação à doutrina corbusiana, Gofredo Teles inscrevia os termos de uma mudança nos padrões urbanísticos assumidos em São Paulo: o abandono das escalas controladas da área central, integrantes do modelo anterior defendido por Freire e Bouvard, abrindo caminho para as grandes infra-estruturas viárias e a expansão ilimitada sugeridas pelas propostas de Ulhoa Cintra e Prestes Maia.

Qualquer que fosse a intenção, o urbanismo moderno estava em alta no entreguerras. A ânsia modernizadora demandava novos patamares de funcionalidade e monumentalidade, que promovessem as capitais agroexportadoras ao estágio de metrópoles eficientes. Na prática, essa mudança exigia a articulação técnica e ideológica proporcionada pelos "planos gerais" ou "planos de conjunto", que permitiriam ampliar o escopo das intervenções urbanas, mesmo que sua implementação fosse apenas parcial. A partir dos anos 1920 exacerbou-se o debate urbanístico nas principais cidades da América Latina, tendo como mote o clamor pela necessidade de um "plano geral" abrangente que orientasse a transformação urbana.

2. TRÊS VISÕES DA CIDADE DE SÃO PAULO

Serão destacados os discursos de quatro urbanistas, que mostraram como a eficiência da cidade e que marcaram de maneira deifinitiva o caráter que a cidade de São Paulo assumiu, com consequências que se estenderam até os dias de hoje. São eles:

- 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, embora permaneça, no período abordado por este livro (1920 a 1939), ambíguo em relação à verticalização. Mais adiante, no entanto, sabe-se que se tornou 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.

- Ulhoa Cintra.

- 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 avaliou como um zoneamento para a cidade, ainda que parcial. Incentivou a verticalização através do estabelecimento de limites mínimos consideráveis em eixos da cidade.

Através deles São Paulo recebeu a influência de Camillo Sitte (austríaco), Eugene Hénard (francês) e Joseph Stiibben (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 ideias 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.

2.1 VITOR FREIRE

A contribuição de Vitor da Silva Freire na discussão urbanística se dá até começo dos anos 20, quando ele passa a atuar de forma mais setorizada, em assuntos relacionados a calçamento, trânsito e transporte da cidade.

As concepções de Vítor Freire, diretor de Obras de 1899 a 1925, professor da Politécnica e pioneiro do pensamento urbanístico

paulistano, ilustram essa situação, procurando adaptar modelos atualizados de intervenção urbana às especificidades locais. Contrapunham-se ao paradigma "haussmanniano" prevalente até então no Brasil, pelo qual pretendia-se adotar em São Paulo o padrão da "avenida central", a exemplo da reforma Passos no Rio de Janeiro. Outros protagonistas desse debate - quase sempre engenheiros - ligavam-se aos setores da construção civil, obras urbanas e desenvolvimento das estruturas físicas de apoio à produção. Perspectivas adoradas em projetos de modernização urbanística poderiam então se ligar, além da questão do aproveitamento comercial e imobiliário, aos pontos de vista dos setores produtivos, administrativos e de comando sediados na cidade.

As diferentes manifestações urbanísticas presentes na "capital do café" concorriam, portanto, para a afirmação de valores representativos por meio de controles volumétricos e de preocupações estéticas localizadas, e para a funcionalidade comercial por meio de intervenções pontuais, sem adotar políticas abrangentes de regulação, integração viária e equipamentos urbanos. Contudo, a partir dos anos 1920 pressões de crescimento se imporíam, cada vez mais, no processo de urbanização, comprometendo os modelos de transformação urbana assumidos até aquele momento.

Nas décadas seguintes, São Paulo entraria em nova fase, na qual as realizações da época imediatamente anterior seriam atropeladas por outras necessidades. Como veremos adiante, a gênese dos programas de modernização urbanística que dariam vazão a novas intenções transformadoras - expansionismo, rodoviarismo e verticalização - teria lugar no primeiro pós-guerra, confrontando-se com propostas reguladoras que tentavam impor os princípios do urbanismo moderno introduzidos por Vítor Freire.

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

Vitor da Silva Freire, comentando criticamente a regula¬mentação 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.

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 à 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 os pés direitos incidirá não só nos custos da construção como também nas necessidades de iluminação e, em última instância, de área de terreno" (Freire, 918, p. 247).

A visão do urbanista mostra preocupação com a economia na construção. seria 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, que traduz a unidade mercantil da construção - o andar, e não o metro - contenha dentro dessa altura limite" (idem, pp. 248-49).

O Código de Posturas da época definia um pé direito de cinco metros para andar térreo e, para os primeiro e segundo pavimentos, de 4,50 m e 4,20 m, 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 gundo Código Sanitário do Estado, de 1911, reduz novamente para 3,70 m

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", da legislação no seu processo de elaboração. Inspirava-se tanto no zoneamento alemão, quando citava o caso de Berlim, quanto nas recentes legislações americanas (o próprio zoneamento de Nova York e a Model Housing Law, dos reformadores sociais).

2.2 ULHOA CINTRA E O PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO

João Florence de Ulhoa Cintra (1887-1944), engenheiro civil formado pela Escola Politécnica em 1911, técnico da divisão da Diretoria de Obras Municipais responsável pela "planta da cidade".

Ao longo dos anos 1920 Ulhoa Cintra foi o principal autor de pro¬postas urbanísticas na prefeitura. Foi encomendado a Ulhoa Cintra por volta de 1920, resultando em um "projeto de irradiação e expansão" para as zonas central e urbana, levado à Câmara em 1922. Propunha-se que o plano para as zonas suburbana e rural seria estudado em conjunto com a lei de loteamentos, o que acabou não ocorrendo.

Entre as propostas viárias lançadas pela Diretoria de Obras, nos anos 1920, destacava-se uma ideia particularmente revolucionária: a criação de um anel viário, o perímetro de irradiação, contornando externamente a congestionada colina central de São Paulo, o que permitiria expandir a área central paulistana para além do "triângulo" e do núcleo histórico. Esse circuito seria inserido ern um esquema viário global para a cidade, baseado nos traços radioconcêntricos da estrutura urbana, cujas tendências centrípetas poderiam abranger raios maiores por meio de circuitos perimetrais, sugerindo um modelo radial-perimetral para São Paulo.

Ulhoa Cintra logo encontrou um aliado importante na figura do engenheiro civil e arquiteto Francisco Prestes Maia (1890-1965), formado pela Escola Politécnica em 1917, funcionário da Secretaria de Obras estadual e especialista ern urbanismo. Juntos, ampliariam o projeto de "extensão e irradiação" delineando um plano abrangente para a remodelação da cidade, centrado na questão viária e de transportes. Essa versão ampliada, verdadeiro esboço de plano geral, foi publicada no Boletim do Instituto de Engenharia entre 1924 e 1926. Precursor do Plano de Avenidas de 1930, o texto seria um marco para a articulação de propostas dispersas em um plano de conjunto,

O trabalho de Ulhoa Cintra e Prestes Maia exprimia a consciência de que a cidade se encontrava no limiar de nova etapa em seu desenvolvi mento, requerendo uma alteração qualitativa dos padrões de intervenção urbanística: "A capital paulista sofre uma verdadeira crise de crescimento [...] está em uma fase decisiva da sua existência: a da sua passagem para o rol das grandes metrópoles".

Era urgente articular a intervenção urbanística em moldes corres¬pondentes à nova etapa, incluindo "medidas preventivas em relação ao congestionamento" antes que a valorização inexorável dos terrenos tornas¬se proibitivas as obras necessárias.

O esquema de Ulhoa Cintra para a zona central inseria-se na nova safra de propostas que, sucedendo ao plano Bouvard, pretendia demonstrar a visão de futuro da municipalidade. Baseava-se na perspectiva do crescimento da cidade. Ulhoa Cintra atrelava a perspectiva de crescimento à expansão da área central, a ser ampliada muito além do "triângulo" tradicional e mesmo do "triângulo ampliado", concebido por Vítor Freire em 1911 e ainda limitado à colina histórica. Cintra propôs uma superação drástica desses limites: um anel que contornasse o centro tradicional sem penetra-lo.

Propostas de vias perimetrais, linhas férreas circulares e circuitos viários eram discutidas em São Paulo desde o século XIX; tinham corno precedente o primeiro "triângulo", que já formava um circuito fechado no coração da cidade. A partir dessa tradição, Ulhoa Cintra realizou um salto conceitual, concebendo a cidade como uma estrutura de circuitos perimetrais sucessivos, apoiados em vias radiais. Um esquema viário global, radial-perimetral, permitiria estruturar e incentivar o crescimento urbano.

DESCRIÇAO DO PERIMETRO

Reconhecendo o débito de sua ideia para com Hénard, Ulhoa Cintra montou um "esquema teórico" ideal para a circulação em São Paulo. Nes¬se desenho abstraio e geometrizado, onze avenidas radiais existentes ou projetadas cruzariam uma perimetral exterior - formada pelas avenidas Pacaembu, Paulista e uma nova ligação proposta entre esta e o Ipiranga, reproduzindo o circuito sugerido por Milcíades Porchat em 1920 - e convergiriam sobre um círculo central: o perímetro de

irradiação, formado por uma avenida em anel de 30 metros de largura em torno da colina central.

Principiando na praça da Sé, seguiria pelo alargamento da ladeira do Carmo, atravessando o Tamanduateí na altura da avenida Rangel Pestana. Daí seguiria pelo contorno do Parque Dom Pedro II, ladeando o Palácio das Indústrias, cruzando novamente o rio e atingindo o terreno destinado ao futuro Mercado Municipal. Por meio do alargamento da rua Senador Queirós, o circuito cruzaria a recém-alargada avenida Conceição (atual Cásper Libero, acesso à Estação da Luz) e desembocaria na rua dos Timbiras, cujo alargamento levaria o traçado- até a praça da República. Dali seguiria pela diretriz da rua Sete de Abril, prolongando-se em viaduto sobre o largo da Memória, alcançando o largo de São Francisco e seguindo pela rua Benjamin Constant (já alargada por Vítor Freire) até se fechar na Sé.

Em dezembro de 1922 as comissões reunidas de Justiça, Obras e Finanças da Câmara aprovaram o projeto de Cintra. No entanto, ao longo da década de 1920, o "perímetro de irradiação" seria reduzido a uma "avenida de irradiação". Em vez de realizar o conjunto de alargamentos propostos no projeto, a municipalidade acabou destacando um trecho do circuito, a ladeira do Carmo, tratando-o como mais uma avenida radial.

Dessa maneira, o perímetro revolucionário de Ulhoa Cintra não foi assimi¬lado de imediato. Era visto como uma proposta tentadora, mas excessiva¬mente radical, já que desviar atenções e investimentos da colina histórica significava contrariar os interesses estabelecidos naquele que ainda era o centro inconteste da "capital do café". Assim, ao longo da década de 1920, o perímetro de irradiação seria transmutado na "avenida de irradiação", nome sob o qual a nova artéria no Carmo foi priorizada pela municipalidade e aberta entre 1926 e 1929- Enquanto isso, os demais trechos do circuito, ou seja, o perímetro propriamente dito, eram deixados para as calendas gregas.

2.3 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. 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, 1929a).

Mello descreve como exemplar a Lei Cornudet francesa, elaborada em 1919 e consolidada em 1924, também uma base perfeita para o

urbanismo moderno. 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, connsolidado em 1925. A pátria da cidade-jardim, idealizada por Ebenezer Howard concretizada por Raymond Unwin, representava importante contribuição ao progresso do urbanismo. A descentralização das grandes cidades para as cidades satélites-jardim era, para Anhaia Mello, a solução racional para as metrópoles superpovoadas, supercongestionadas, supermecanizadas. O plano, de cunho sanitarista, deveria definir 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 urbanista, a vanguarda do mundo.

"Os pesadelos dos urbanistas — o automóvel e o arranha-céu —, os ver-adeiros 'matapaus' da cidade moderna, desenvolveram-se de forma extraor-inária nos EUA. O skyscraper agravou de tal forma o problema da circulação as cidades, que foi quase um milagre a conquista integral do território norte-mericano pela arte e ciência do urbanismo".

O urbanista valorizava no modelo americano a participação da opinião ública na elaboração dos planos urbanísticos.

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[3]: 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.

As vantagens do zoning eram assim resumidas: "proporciona um desenvolvimento urbano próspero e bem organizado; possibilita o

[3] 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 Nova York, Chicago, Boston, Saint Louis, Los Angeles, Baltimore e Pittsburgh.

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.

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 ideias, tal como o zoneamento de São Paulo, consolidado no Código Arthur Saboya, rece¬biam 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 força centrípeta de atração do pólo comercial.

Em síntese, como Vitor da Silva Freire, Anhaia Mello, nesse período, de¬fendia 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 ideias urbanísticas pela opinião pública. De efetivo, promulgou o Ato 127, de 1931, criando 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, que perdeu finalmente seu caráter ambíguo. Isso, no entanto, não significará um repudio à lógica da acumulação capitalista, uma vez que constatamos que a redução dos coeficientes de aproveitamento favoreceu os proprietários fundiários.

2.4 PRESTES MAIA

Prestes Maia defendia uma verticalização/adensamento no "lugar certo", onde o viário permitisse. A verticalização da cidade 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.

Prestes Maia reconhecia que a uniformidade de altura nem sempre tinha o melhor efeito de composição. A variedade poderia permitir "silhuetas pitorescas".

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 ca¬racterizadas em perspectivas e a simetria de edifícios como grande recurso de efeito de massa.

Para a circulação geral da cidade, recomendava a regulamen¬tação 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.

A Lei n. 2.611, de 1923, previu futuros alargamentos de ruas para a formação de linhas de circulação urbana, a criação de áreas verdes e o zoning, ou districting, que repre-sentava a distribuição de construções de mesma natureza.

Os edifícios de apartamentos deveriam ser demarcados espacialmente e sua instrução 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 ibém ser passíveis de regulamentaçã.

Prestes Maia apresentava o zoneamento como a organização mais perfeita e lógica da cidade, em distritos homogéneos e perfeitamente relacionados entre si. 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.

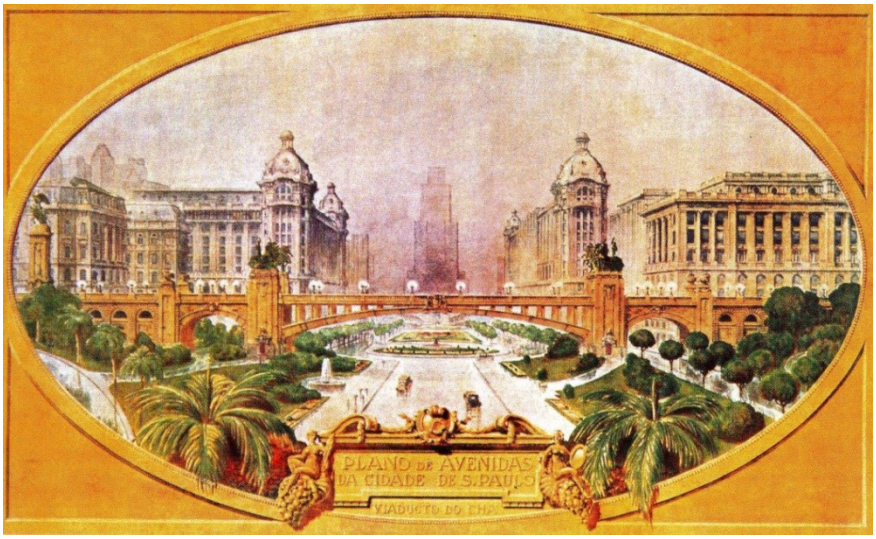
Em 1945, Prestes Maia, no volume sobre o plano de avenidas denominado s melhoramentos São Paulo", avaliava as transformações dentro do urbanismo São Paulo e a implementação do plano elaborado em 1930 e efetivado a partir 1938, quando passou a dirigir a cidade.

PLANO PRESTES MAIA E ULHOA CINTRA

A abrangência da proposta de Ulhoa Cintra e Prestes Maia, no entanto, concentrava-se na questão viária. Seu plano estruturava-se em três partes: sistema geral de viação, sistema de parques e jardins, e edifícios de utilidade pública; sendo que quase toda a exposição era dedicada à primeira parte. Nada constava em relação a zoneamento, soluções habitacionais, formas de desapropriação, taxas de melhoria e legislação reguladora em geral, elementos essenciais dos planos europeus.

Amparados em pressupostos teóricos, os autores empreendiam a operação conceituai de seleção, abstração e organização de um esquema viário para São Paulo, Cintra e Maia realizavam a façanha de reduzir "todo o problema de remodelação do sistema de viação da cidade ao estudo de seis grandes avenidas radiais e ao perímetro de irradiação".

2.4.1 PLANO DE AVENIDAS E PRESTES MAIA



im. 3 plano de avenidas

Os traços pessoais de Prestes Maia colaboraram para essa escolha: formado engenheiro civil e arquiteto pela Escola Politécnica, em 1917, combinava o rigor do conhecimento especializado nas áreas de legislação, transporte, sistema viário, pavimentação e estruturas com a sensibilidade de um desenhista talentoso. Anos antes, Prestes Maia tornara-se assistente de Victor Dubugras no curso de desenho da Escola

Politécnica. Com a mudança de Dubugras para o Rio de Janeiro, em 1927, Maia assumiu seu lugar na escola como professor de desenho .

A maior realização de Prestes Maia seria o "plano geral" patrocinado pela Comissão do Tietê de Ulhoa Cintra, apoiado por Pires do Rio. Entre 1927 e 1930, tomou corpo o Plano de Avenidas, documento crucial do urbanismo paulistano.

Ulhoa Cintra e Prestes Maia traziam uma visão do crescimento que ganhava força na administração municipal, dando novas dimensões aos projetos de modernização urbana, associadas às demandas expansionistas presentes na cidade, exacerbadas pelo desenvolvimento industrial e expressas no crescimento imobiliário. Expressão dessa corrente que buscava hegemonia, o Plano de Avenidas assumiu, nas mãos de Prestes Maia, as dimensões de um estudo abrangente dos problemas urbanos reconhecidos na época, propondo e detalhando um conjunto integrado de soluções para a cidade.

Entre as influências identificáveis no plano, destaca-se a obra do nova-iorquino Nelson Lewis, *The Planning of the Modern City* (1916), um dos manuais de urbanismo mais difundidos na época. Co-autor da lei de zoneamento de Nova York, a primeira a regulamentar os arranha-céus, Lewis tentava conciliar a construção em altura com exigências de insolação, impondo um perfil escalonado para os grandes edifícios. O Plano de Ave¬nidas estrutura-se de forma semelhante ao manual de Lewis, priorizando os aspectos viário e de transportes e baseando-se no ponto de vista da engenharia municipal.

Também foram identificadas referências ao francês Eugène Hénard, autor do conceito de "perímetro de irradiação", e ao manualista alemão Joseph Stúbben, que sistematizou as estruturas viárias urbanas e concebeu o esquema radial-perimetral. Combinando esses dois conceitos, Ulhoa Cintra e Prestes Maia haviam estabelecido o arcabouço essencial do plano - unindo o princípio centralizador presente na ideia de Hénard com a expansão ilimitada da área urbana, permitida pela concepção de Stiibben.

O modelo urbanístico do Plano de Avenidas traria a cidade a novo patamar, no qual a industrialização assumiria papel preponderante, em detrimento da condição anterior de capital agroexportadora.

Dessa maneira, os princípios de centralização - herdados da capital construída em torno da economia cafeeira - e de expansionismo, ligado ao desenvolvimento produtivo e industrial - seriam conciliados pela combinação entre um modelo radial-perimetral indefinidamente ampliável e a organização de seu movimento centrípeto pelo perímetro de irradiação. A priorização dos aspectos viário e de transportes conformaria um instrumento privilegiado para realizar tal síntese.

Comparando-o com outros "planos gerais" elaborados na época, certos traços característicos podem ser apontados no trabalho de Maia:

destacam-se o emprego de um enfoque viário, em que as questões urbanas são tratadas em função de suas relações com a viação; e o modo pelo qual a aplicação do modelo radial-perimetral em São Paulo é montada idealmente, formando uma construção teórica usada como instrumento para orientar e descrever a realidade transformada pelo plano.

Trata-se do método adotado por Ulhoa Cintra em sua proposta ini¬cial para o perímetro de irradiação, no começo dos anos 1920, retomado em conjunto com Prestes Maia entre 1924 e 1926. Nesse procedimento a estrutura viária radial-perimetral proposta para São Paulo, derivada da conformação radioconcêntrica percebida na cidade, é montada na forma de um esquema geométrico estilizado, o "esquema teórico de São Paulo". Sua formulação definitiva se daria no Plano de Avenidas: o modelo é representado graficamente como um desenho geometrizado, no qual a proposta do plano adquire a perfeição circular da cidade ideal.

Tais características não se limitam ao sistema viário e à estrutura urbana, ligando-se a ideais colocados para a metrópole paulista: progressismo, trabalho, indústria, atividade incessante e crescimento acelerado. Assim como o automóvel, a avenida e o viaduto tornam-se símbolos de uma associação idealizada entre circulação e progresso, a expansão horizontal e vertical da cidade seria vista como representação física da expansão econômica e da modernização.

Além de empregar seu modelo teórico como forma de combinar centralismo e expansão, pragmatismo e utopia, o Plano de Avenidas utiliza esse recurso para contornar as contradições inerentes à sua intenção modernizadora - ou seja, corno viabilizar uma transformação urbana sem entrar no mérito das questões sociais.

O problema dos sistemas de transporte coletivo ganha destaque, portanto, enquanto as soluções habitacionais são relegadas a um subproduto eventual das intervenções viárias previstas para a várzea do Tietê. O método empregado por Prestes Maia na montagem do plano dispensa totalmente as pesquisas e diagnósticos presentes em trabalhos análogos da época, como o plano Agache, fundamentando-se na própria "visão ampla" do urbanista como subsídio e critério básico. E, para Prestes Maia, importante seria a circulação, interessantes seriam as grandes obras viárias, prioritário seria o perímetro de irradiação.

O plano de 1930 emprega, com efeito, uma estrutura mais compreensiva do que aquela esboçada cinco anos antes. O estudo publicado com Ulhoa Cintra limitava-se a três partes: sistema geral de viação, sistema de parques e jardins e edifícios de utilidade pública. O texto do Plano de Avenidas, por sua vez, foi desdobrado numa multiplicidade de temas,

desenvolvidos em dez capítulos[4].

Podemos constatar que as ideias de Prestes Maia não eram unanimidade nem mesmo na administração municipal, e impor sua hegemonia não seria tarefa fácil. Prestes Maia reconhecia a impossibilidade da aplicação rápida ou simultânea de todas as medidas: "Sob pena de inexequibilidade, todo esse programa será reduzido por seleçào e limitado". O estabelecimento de diretrizes, desapropriações preventivas, servidões prévias e o uso de recuos obrigatórios como preparação para alargamentos são práticas constantemente recomendadas no texto.

Contudo, o Plano de Avenidas não traz um repertório legislativo organizado como componente de suas propostas. Não há minutas para leis de zoneamento, código de obras ou normas para arruamento - ao contrário, por exemplo, do que ocorre no plano Agache.

[4] O Plano de Avenidas compõe-se de um capítulo introdutório, a título de justificativa; dois capítulos sobre legislação; três capítulos com o conteúdo essencial do plano, enfocando as soluções viárias - perímetro de irradiação, radiais, perimetrais, várzea do Tietê - e incluindo as propostas estético-monurnentais; dois capítulos bastante extensos sobre sistemas de transporte urbano; e dois capítulos finais com apêndices e complementos.

AS PROPOSTAS VIARIAS

im. 4 planta plano de avenidas

O conteúdo essencial do plano envolve as soluções viárias: perímetro de irradiação, radiais, perimetrais, a várzea do Tietê. A aplicação de um sistema viário radial-perimetral para São Paulo é desenvolvida por Prestes Maia em todos os seus aspectos: justificativas, traçados, larguras e seções transversais das vias, qualidades estéticas, condicionantes técnicas, alternativas, reportando-se sempre a exemplos estrangeiros. A ordem de apresentacão reflete as prioridades do autor; a primazia, evidentemente, é concedida ao perímetro de irradiação.

A) O PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO

A pedra angular do plano é o perímetro concebido por Ulhoa Cintra em 1922, formado por um circuito de novas e amplas avenidas e viadutos em torno da colina histórica, para desafogar o "triângulo" e promover a expansão do centro de São Paulo. A solução perimetral anterior, o "triângulo ampliado" concebido em 1911 por Vítor Freire, é descrito como já saturado. O novo anel deveria passar ao largo da colina central, desvinculando-se do "triângulo".

O perímetro de irradiação seria uma larga avenida circular que receberia o fluxo das vias radiais antes que estas chegassem ao centro antigo

O traçado do perímetro difere daquele apresentado anos antes por Ulhoa Cintra, particularmente no tramo Sul-Sudoeste. Cintra fazia o circuito atravessar a praça da Sé, passar pela rua Sete de Abril e por um viaduto entre o largo da Memória e o largo de São Francisco; Maia preferia passar ao largo da colina, atravessando os grotões existentes entre o centro e o Bexiga. Na versão do Plano de Avenidas, o perímetro começaria na praça da República, atravessaria a quadra entre as ruas São Luís e Sete de Abril, passaria por um túnel sob a rua da Consolação, cruzaria em nível a avenida Anhangabaú (atual Nove de Julho), passaria em viaduto sobre a futura avenida Itororó (atual 23 de Maio), cruzaria a Brigadeiro Luís António, passaria por trás da Sé e desceria pelo alargamento da rua Tabatinguera até o Parque Dom Pedro II.

O restante do traçado reproduz aproximadamente a versão de Cintra, circundando o Parque Dom Pedro II, cruzando novamente o Tamanduateí na altura do Mercado Municipal, alargando a rua Senador Queirós, cruzan¬do a avenida Conceição (atual Cásper Libero) e desembocando na rua Timbiras, que seria alargada e transformada no trecho mais nobre do circui¬to, até chegar a seu ponto inicial na praça da República.

Não era apenas a lógica viária que estava em jogo. O novo traçado acentuava o propósito de renovação urbana, atravessando alguns dos prin¬cipais bolsões de pobreza adjacentes à área central: a região das ruas Jacareí, Maria Paula, Dona Paulina.

A moldura verde da área central, criada sob os auspícios de António Prado, Vítor Freire e Bouvard, deveria ceder lugar às pistas de automóveis. Para o autor do Plano de Avenidas, a eliminação de praças e canteiros em benefício do trafego seria justificada pela criação simultânea de um sistema de grandes parques em torno da cidade:

Articulado por rotatórias, praças e conjuntos arquitetônico-monumentais, o perímetro de Prestes Maia é concebido ao mesmo tempo como solução viária e inter¬venção embelezadora. Seu percurso visual é cuidadosamente estudado, levando em conta as perspectivas a serem criadas, as declividades a ser disfarçadas, os edifícios a ser destacados.

Formado pelas ruas entre o vale do Anhangabaú e a praça da República, dispondo de acesso mais fácil que a colina histórica, particular¬mente nos vetores Oeste e Sudoeste que concentram os bairros residenciais de classe alta, o "centro novo" surgia como opção preferencial para a for¬mação de um novo espaço de centralidade em São Paulo, mais exclusivo que o centro tradicional. É aí que Maia projeta os trechos mais "nobres" de seu circuito, como a avenida Timbiras, posteriormente substituída pela ave¬nida Ipiranga.

De fato, não ha uma verdadeira "descentralização" na proposta de Prestes Maia. Pelo contrário: o perímetro, ampliando a área central, reforça a centralidade existente e evita o recurso a subcentros ou cidades-satélite como saída para descongestionar o "triângulo". Ao

mesmo tempo, permi¬te que o "centro novo", intimamente integrado ao novo circuito, ganhe importância igual ou superior ao "centro velho", formando com este um duplo pólo de atração, unificado pela solução perimetral.

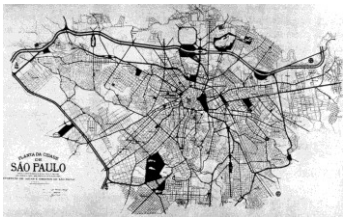
O desenho do perímetro privilegia o "centro novo", tratado como "zona principal de expansão".

O futuro centro residirá na planície além do Anhangabaú e para ela devem convergir os cuidados da municipalidade. O velho centro, a City da finança e do alto comércio, nunca perderá a sua importância, mas dadas as suas condições topográficas e o preço elevadíssimo dos terre¬nos, nenhum melhoramento de vulto poderá e deverá mais receber.37

Decretava-se o abandono do "triângulo" pelo poder público, inaugurando o processo de deslocamento do centro comercial de prestígio ern São Pau¬lo que perdura até hoje.

B) RADIAIS

Do perímetro de irradiação partiria uma hierarquia de avenidas ra¬diais, primarias e secundárias, que se bifurcariam em sub-radiais. As principais radiais incluiriam vias existentes como a avenida São João, a ser unida à avenida Água Branca (atual Francisco Matarazzo) e rebatizada como avenida Colombo, a avenida Tiradentes, a avenida do Estado e a avenida Rangel Pestana. Uma nova via seria criada junto ao leito da Central do Brasil (atual Radial Leste). Outras radiais principais seriam formadas pelo alargamento da avenida Liberdade e sua junção à rua Domingos de Morais, formando a "artéria Sul"; pela abertura da avenida Itororó (atual 23 de Maio); pela avenida Brigadeiro Luís António; pela consecução da avenida Anhangabaú (atual Nove de Julho), iniciada por Pires do Rio; e pelo alargamento da rua da Consolação, unindo-a à praça de República por meio do alargamento da rua Epitácio Pessoa e prolongando-a pela avenida Rebouças, rumo a Pinheiros.



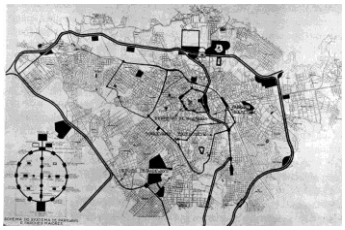
im. 5 vias radiais

As sub-radiais incluiriam o alargamento das alamedas Barão de Limeira e Visconde do Rio Branco (atual avenida Rio Branco); as ruas Cantareira e do Gasômetro; a avenida Teresa Cristina (atual Ricardo Jafet) a ser pro¬longada até o Parque do Estado; a avenida da Independência (atual Dom Pedro I), projetada dez anos antes pelo próprio Prestes Maia; a rua Augusta; e a avenida Municipal (atual Doutor Arnaldo), prolongando-se pela via Augusta (atual rua Cerro Cora) até a Lapa. Algumas vias radiais, mais que um papel estruturador, visam promover a renovação de bairros deteriorados: o alargamento das ruas Conselheiro Furtado ou da Glória, na Liberdade, e da rua Major Diogo, atravessando o Bexiga.

O desenho das vias, embora respondesse a condicionantes funcio¬nais, combinava-se a elementos de composição estética. Prestes Maia imagina edifícios públicos, praças e monumentos marcando os principais

pontos de articulação viária.

C) PERIMETRAIS

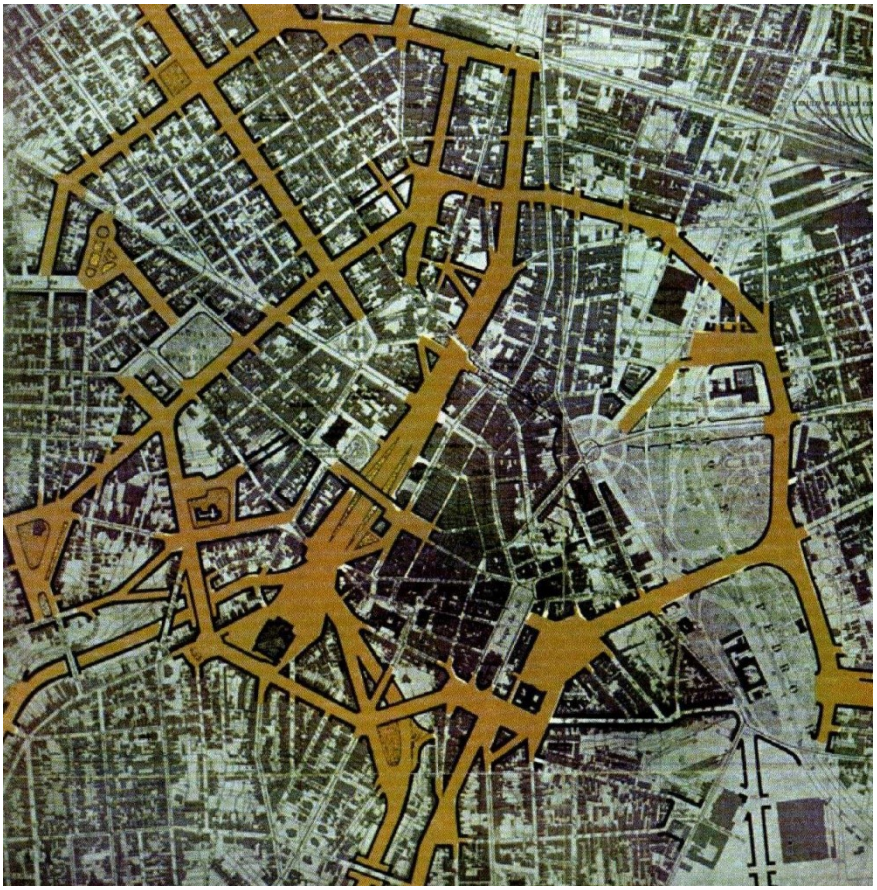


im. 6 vias perimetrais

As radiais seriam ligadas por dois circuitos perimetrais suplementa¬res, um interno (avenidas Paulista e Angélica mais um bulevar a ser criado no leito da São Paulo Railway, que seria transferida para a margem direita do Tietê) e outro externo (avenidas marginais do rio Tietê, traçadas por Ulhoa Cintra, e do rio Pinheiros, previstas pela Light e Companhia City). Esta última perimetral relaciona-se à questão dos trabalhos de canalização e retificação do Tietê, com o aproveitamento da várzea, sua reurbanização e a construção de avenidas marginais.

Ecoava também o circuito de parkways imaginado por Barry Parker no mesmo trajeto. Dessa maneira, Maia integra ao Plano de Avenidas a proposta de Barry Parker para um circuito de parkways em torno da cidade, mas invertendo completamente seus objetivos: em vez de delimitar o raio de expansão urbana, interligando um cinturão de parques e bairros-jardim (que constituiriam o horizonte máximo para a extensão de São Paulo, segundo a visão urbanística de Parker), passaria a compor mais um entre vários circuitos perimetrais sucessivos, estruturando uma expansão urbana sem limites.

D) O "SISTEMA Y" E O QUADRILÁTERO CENTRAL



im. 7 sistema 'y'

Embora a maioria das vias radiais terminasse no perímetro de irradiação, haveria alguns traçados diametrais que atravessariam a cidade de ponta a ponta, cruzando o circuito central: a avenida Anhangabaú, iniciada na gestão Pires do Rio, e a avenida Itororó, então em projeto, se uniriam no "sistema Y", formando uma diametral que atravessaria a área central em desnível, ocupando o vale do Anhangabaú. Este seria desimpedido por meio da demolição do prédio da Delegacia Fiscal, ligando o Parque Anhangabaú à praça do Correio. Uma nova ligação (a atual avenida Prestes Maia) uniria o vale à avenida Tiradentes no rumo do Tietê e da Ponte Grande (atual Ponte das Bandeiras), conforme o esquema desenvolvido por Alcides Martins Barbosa e apresentado na Câmara, em 1926, por Gofredo Teles.

Ao contrário das demais vias radiais, o "sistema Y" formaria uma diametral Norte-Sul, atravessando o perímetro de irradiação. Outro traçado diametral análogo, dessa vez na direção Leste-Oeste, uniria a avenida São João, por meio de um túnel sob o largo de São Bento (já proposto pela gestão Pires do Rio), ao Parque Dom Pedro II.

Ao passar por dentro do circuito formado pelo perímetro de irradiação, a diametral Leste-Oeste funcionaria como o lado Norte de um quadrilátero inscrito no círculo do perímetro. Desenvolvendo esse tema geométrico, Prestes Maia imagina os demais trechos: o lado Oeste seria formado pelas ruas Xavier de Toledo (cujo alargamento fora iniciado por Firmiano Pinto), Conselheiro Crispiniano (alargada por Pires do Rio) e António de Godói (aberta por Raimundo Duprat). O lado Leste ligaria a praça da Sé ao largo do Palácio (atual Pátio do Colégio), por meio de um percurso monumental.

O lado Sul uniria a ladeira do Carmo (alargada por Pires de Rio) à rua Benjamin Constant (cujo alargamento integrava o "triângulo ampliado" concebido por Vítor Freire em 1911) e ao "Viaduto de São Francisco" previsto entre o largo de São Francisco e o largo da Memória.

CONCLUSAO SOBRE O PLANO DE AVENIDAS

Prestes Maia consegue aliar, em seu perímetro de irradiação amplia e renova soluções perimetrais anteriores. Suas radiais apenas exacerbam uma estrutura radial existente. Seu "sistema Y" surge como expressão viária das condições topográficas da cidade, e suas marginais e parques nada mais são do que a reinterpretação de projetos da prefeitura, da Light e do governo do estado. Não obstante, ao integrar, combinar e enfatizar todos esses aspectos, Prestes Maia lhes confere uma nova dimensão, obtendo um resultado maior do que a soma de suas partes.

A partir dessa "coerência" forçada, o Plano de Avenidas adquire consistência enquanto construção teórica - ao mesmo tempo que se torna instrumento eficaz para orientar a intervenção transformadora.

Á fórmula para alcançar esse objetivo estaria na combinação entre o potencial transformador dos ideais do pensamento urbanístico e o atendi¬mento às necessidades mais imediatas da expansão econômica -

por meio da conciliação entre pragmatismo e utopia realizada por Prestes Maia no âmbito do urbanismo de 1930.

Nesse contexto, o Plano de Avenidas não se afirmou imediatamente como modelo hegemónico para a transformação de São Paulo. Pelo contrário: no decorrer da década de 1930, sucessivas administrações municipais trariam outros elementos e programas para orientar a modernização urbanística local, mantendo engavetado o perímetro de irradiação. Quando Prestes Maia assumiu a prefeitura paulistana em 1938 e pôde priorizar as soluções constantes de seu plano, já estavam em pauta outras propostas e intervenções, com destaque para a contribuição de dois de seus antecessores no cargo, Anhaia Melo e Fábio Prado. Como veremos, a atuação desses três prefeitos - Melo, Prado e Maia - implicaria diferentes orientações e rumos para a cidade.

PRESTES MAIA NA PREFEITURA 1938

Dessa maneira, a opção existente em 1938 era clara; de um lado. a visão reguladora e social de Anhaia Melo; de outro, o autor das concep¬ções viárias expansionistas do Plano de Avenidas. Portanto, em 7 de maio de 1938 Prestes Maia tomava posse como prefeito de São Paulo, cargo no qual permaneceria por mais de sete anos, até o final de 1945.

HERANÇA DE FÁBIO PRADO

A primeira providência de Prestes Maia na prefeitura foi colocar Ulhoa Cintra, ideador do perímetro de irradiação e seu mentor à época do Plano de Avenidas, à frente do Departamento de Obras. Ao assumir a prefeitura, Prestes Maia deparou com uma série de obras em andamento, iniciadas por Fábio Prado: Biblioteca Municipal, Estádio do Pacaembu, túneis da avenida Nove de Julho, além de parques infantis e outras realizações do Departamento de Cultura.

Assim, ao longo dos dois primeiros anos de sua administração, Prestes Maia completou as maiores obras de Fábio Prado. O novo Viaduto do Chá, concluído em 1938, foi complementado com dependências nas encostas do vale do Anhangabaú: uma galeria com lojas e exposições de arte, ligando a praça do Patriarca ao vale (atual Galeria Prestes Maia); e salões de ensaio ao lado do Teatro Municipal, destinados ao Corpo de Baile. Os túneis da avenida Nove de Julho sob a Avenida Paulista e o Trianon foram entregues em 9 de julho de 1939- Para compor a saída dos túneis, Prestes Maia adotou um arranjo moderno e decorativo, incluindo fontes, estatuas e iluminação noturna, formando "o ponto arquitetonicamente mais bem composto de nossa capital".

Outras realizações tiveram continuidade sob o novo prefeito. Foram concluídos os parques infantis do Ipiranga e da Vila Romana, e novas unidades foram realizadas. Para desenvolver a cultura física, moral e cívica da juventude, Maia implantou "clubes de menores operários" e uma "estação de férias" junto à Represa Guarapiranga. A Divisão de Documentação Histórica e Social continuou a funcionar, produzindo

pesquisas e filmes.

A Biblioteca Municipal, menina dos olhos de Fábio Prado e Mário de Andrade, foi concluída corn todo requinte arquitetônico: hall de mármore, ar-condicionado, manutenção do arvoredo existente no terreno (atual praça Dom José Gaspar). Seguindo a orientação do Departamento de Cultura, Prestes Maia iniciou a desapropriação de uma quadra na Vila Buarque para implantar a biblioteca infantil da prefeitura em moldes seme¬lhantes (atual praça Rotary e Biblioteca Monteiro Lobato) e planejou outras unidades nos bairros.

A herança mais importante deixada pela administração Fábio Prado a Prestes Maia foi sua reorganização financeira e administrativa. O novo prefeito recebeu uma máquina estatal substancialmente modernizada e uma arrecadação multiplicada

Contando com esses recursos, e uma vez terminadas as obras da gestão anterior, Maia pôde iniciar as intervenções constantes do Plano de Avenidas. Com o aumento da arrecadação e o congelamento das despesas com funcionalismo, a prefeitura contava com saldos substanciais. Com centenas de milhares de contos disponibilizados para obras e desapropriações, sem necessidade de emissões ou empréstimos, estava aberto o caminho para a remodelação de São Paulo.

PERCURSO DO PLANO

Começava o reinado do prefeito demolidor, o "bota-abaixo" paulistano, abrindo avenidas e alargando ruas, em escala inédita até então. Prestes Maia encetou ligações viárias, como o término do alargamento da rua Benjamin Constant, completando o "triângulo ampliado" concebido por Vítor Freire em 1911; o início do alargamento da rua da Liberdade; a ligação entre a avenida Paulista e a rua Domingos de Morais; o trecho final da avenida São João, até o largo Padre Péricles; a complernentação da avenida Rebouças; o prolongamento da avenida Nove de Julho até os jardins América e Europa; as praças 14 Bis e Alexandre de Gusmão, na mesma avenida; a criação da avenida Vieira de Carvalho, entre a praça da República e o largo do Arouche; a abertura da Avenida Duque de Caxias, entre o Arouche e a estação Estrada de Ferro Sorocabana.

Â Duque de Caxias seria um trecho do segundo circuito perimetral previsto por Prestes Maia, sendo o primeiro o perímetro de irradiação e o terceiro as avenidas marginais dos rios Pinheiros e Tietê. Em vez de aproveitar as avenidas Angélica e Paulista, como previa o Plano de Avenidas, o novo desenho do circuito intermediário atravessaria a Vila Buarque e o Bexiga, pelas ruas Amaral Gurgel e Rui Barbosa.

Finalizando negociações iniciadas na gestão Prado, Maia adquiriu o que restava do Jardim da Aclimação. Além disso, abriu ou remodelou as praças Charles Miller, em frente ao Estádio do Pacaembu; das Guianas, no Jardim América; Nossa Senhora Aparecida, em Moema; General

Polidoro, na Aclimação (que foi unida visualmente ao parque por meio de escadarias e colunatas); Fernando Prestes, na Luz; entre outras. Criou o bosque atrás do Museu do Ipiranga e finalizou a desapropriação do Parque Guarapiranga às margens da represa.

A prefeitura planejava outras intervenções, que não chegou a com¬pletar, mas que seriam realizadas em gestões posteriores: a avenida Itororó (atual 23 de Maio), imaginada como uma via expressa ladeada por blocos de modernos edifícios, de volumetria padronizada; a Radial Leste; o alargamento da rua Mauã (parte do segundo circuito perimetral); a avenida Rio Branco; a avenida Sumaré; e o prolongamento da avenida Pacaembu até o Tietê.

As atenções de Prestes Maia voltavam-se principalmente para as desapropriações no Anhangabaú inferior, ligando o vale à avenida Tiradentes. perna do "sistema Y". Trata-se da atual avenida Prestes Maia, completada nas administrações seguintes.

Todas essas iniciativas seriam completadas nas décadas seguintes. En¬tre os únicos estudos empreendidos por Prestes Maia que não tiveram continuidade, além da transferência das ferrovias para a margem direita do rio Tietê, estava o túnel de São Bento, que integraria uma diametral Leste-Oeste.

Maia realizou um dos empreendimentos de maior peso simbólico do Plano de Avenidas, a nova Ponte Grande (atual Ponte das Bandeiras), transpondo o Tietê no eixo do "sistema Y".

2.4.2 O PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO

O anel viário que contornaria a área central de São Paulo, organizando as correntes de tráfego, descongestionando o "triângulo" e a colina histórica, e expandindo o centro, foi eleito como maior prioridade da ad¬ministração. Assim que tomaram posse, Prestes Maia e seu diretor de Obras, Ulhoa Cintra (proponente original do perímetro), procederam à revisão de seu traçado. As diretrizes adotadas no novo trajeto eram eminentemente pragmáticas e utilitárias, substituindo motivações estético-monumentais presentes em traçados anteriores.

Foram destacadas soluções em desnível: no ponto em que o perímetro cruzaria a avenida Nove de Julho, foi previsto um viaduto, em virtude da importância adquirida pela avenida (atual Viaduto Nove de Julho).

Em vez de passar pelo alargamento da rua dos Timbiras, no eixo da praça da República, como previa o Plano de Avenidas, o novo anel passaria pela rua Ipiranga, melhorando as condições de concordância viária.

Em vez de passar entre as ruas São Luís e Sete de Abril, como previsto em 1930 - trecho ocupado, naquele rneio tempo, pela Biblioteca Municipal - o perímetro de irradiação faria uso do alargamento da rua São Luís, cujos proprietários poderiam facilitar a intervenção, cedendo

faixas de terreno a bom preço, tendo em vista a valorização decorrente da obra.

Os demais trechos do perímetro reproduziram aproximadamente o traçado definido pelo Plano de Avenidas: viadutos sobre os grotões ao sul da colina central (viadutos Jacareí e Dona Paulina, unidos pelo alargamento da rua Maria Paula); ampliação da praça João Mendes, atrás da Sé; ladeira do Carmo; contorno do Parque Dom Pedro II; avenida Mercúrio, ao lado do Mercado Municipal, e alargamento da rua Senador Queirós, desembo¬cando na avenida Ipiranga no ponto em que esta encontrava a avenida Conceição, atual Cásper Libero. Esse traçado passava por trechos da cidade associados às famílias Barros e Sousa Queirós. Além da rua São Luís, ocu¬pada por uma série de palacetes dos Sousa Queirós desde o século XIX. atravessava os terrenos da antiga chácara do barão de Limeira, entre a rua Riachuelo e o Bexiga, e os locais ocupados pela residência do barão de Piracicaba e outros membros da família Barros, ao longo da rua Senador Queirós.

A praça aberta no alto do Carmo (praça Clóvis Beviláqua) integrou o anel à ladeira do Carmo (início da avenida Rangel Pestana). Acesso principal do centro à Zona Leste, havia sido alargada no final dos anos 1920 como tramo inicial do perímetro de irradiação na primeira versão de Ulhoa Cintra, mas havia ficado à margem dos projetos posteriores para o anel. A solução da praça permitiu a Prestes Maia reintegrar essa avenida ao perímetro. Julgando insufi¬ciente a largura de 30 metros adotada quinze anos antes, o prefeito alargou novamente a via, dessa vez para 40 metros.

Maia começou a abrir o perímetro pela avenida Ipiranga, seguida pela avenida Senador Queirós. Depois foram completadas as desapropriações no restante do trajeto, realizadas as pontes sobre o Tamanduateí, cortando o Parque Dom Pedro II, e iniciado o trecho mais difícil, entre a colina central e o Bexiga (viadutos Nove de Julho, Jacareí e Dona Paulina). Entre o Viaduto Jacareí e o largo do Riachuelo, Prestes Maia adquiriu um quarteirão destinado ao Paço Municipal, uma vez que a alternativa de im¬plantar o paço em um centro administrativo nos Campos Elísios fora inviabilizada.

Os pontos mais prestigiosos do anel eram aqueles situados no "cen¬tro novo", principal área de expansão para o centro comercial e de negócios: as avenidas Ipiranga e São Luís, que foram prolongadas além do circuito do perímetro. A avenida Ipiranga seria estendida até a rua da Consolação; a diretriz da avenida São Luís foi prolongada por trás da Escola Normal, derrubando-se o pavilhão do Jardim da Infância de Ramos de Azevedo. Para essas vias, Prestes Maia concebeu cuidadosa regulamentação volumétrica e arquitetônica, visando garantir uma ocupação vertical homo¬génea e de qualidade, a exemplo do que já ocorria nas ruas Marconi e Xavier de Toledo.

Promulgado em 1940, o decreto de Prestes Maia estabelecendo pa¬drões para os edifícios a ser construídos na avenida Ipiranga teve alcance inédito em São Paulo, ern termos de detalhamento e parâmetros

de verticalização. Enterrando definitivamente os limites de altura preconizados na cidade desde os tempos de Vítor Freire, do "padrão municipal" de 1920 ao Código Artur Sabóia, Prestes Maia liberava e incentivava o crescimento vertical, desde que associado às novas ligações viárias.

O prefeito considerava tais dispositivos como o início de um "zoneamento sistemático" para São Paulo, baseado em prescrições volumétricas diferenciadas para cada situação: algumas avenidas se tornariam grandes eixos verticais, como a Ipiranga, a São João e a São Luís; outras reuniriam edifícios menores; outras ainda manteriam volumes isolados para uso residencial, como no prolongamento da avenida Nove de Julho. Cada via ou conjunto de vias similares seria objeto de uma lei específica.

Essa visão parcial e incrementalista do zoneamento, aplicada aos principais eixos viários, ecoava a prática inaugurada por Fábio Prado de estender gradualmente a proteção das áreas residenciais, inaugurada por Anhaia Melo em 1931, a outros bairros e ruas. Assim, o caráter estritamente residencial estabelecido pelo artigo 40 do Código de Obras fora estendido sucessivamente ao Jardim América, Jardim Europa, Pacaembu, avenidas Paulista, Angélica, Higienópolis e outras. Inicialmente o artigo reproduzia o Ato na 127 de Anhaia Melo e permitia apenas "construções particulares". Ao aplicá-lo à Paulista e demais avenidas, Prado abriu a possibilidade de levantar prédios de apartamentos, desde que recuados.

Prestes Maia estendeu o artigo 40 às ruas Caio Prado, Alagoas, Bahia, Minas Gerais, Oscar Freire, alamedas Santos e Campinas, entre outras, e pretendia aperfeiçoar essa prática, estabelecendo prescrições volumétricas além da restrição de uso. O primeiro bairro que teve as disposições do artigo 40 substituídas por normas mais detalhadas foi o Jardim América, em que Maia retomou os termos do Ato n3 127, proibindo expressamente as "habitações coletivas".

PRESTES MAIA E O MERCADO IMOBILIARIO

As obras de Prestes Maia, ampliando a área central e privilegiando o "centro novo", criaram uma frente de expansão para os investimentos imobiliários. Ao mesmo tempo, a colina histórica continuava se beneficiando da centralidade reforçada pelo modelo radial-perimetral do Plano de Avenidas e os preços de terrenos no "triângulo" atingiam o paroxismo. Resolvia-se o dilema do setor imobiliário, estendendo seu raio de ação e evitando o risco de paralisia pela escassez de terrenos, mas sem ameaçar a hierar¬quia de valores já consagrada.

im. 8 vista aérea anhangabaú

O modelo de expansão horizontal e vertical preconizado pelo Pla¬no de Avenidas casava-se com tendências emergentes quanto ao direciona-mento da ocupação urbana. Pela Lei do Inquilinato, de 1942, o Estado Novo havia congelado os aluguéis residenciais por dois anos, alegando a situação excepcional criada pela guerra.

No lugar de casinhas ou apartamentos de aluguel em bairros consolidados, a população trabalhadora deveria se instalar em moradias individuais próprias na periferia. O acesso aos lotes periféricos havia sido facilitado pelo sistema de venda em prestações, oficializado em 1937. Pela política estado-novista, a posse da casa própria deveria transformar o inquieto proletariado urbano em uma classe conservadora de pequenos proprietários, sem interferir na estrutura fundiária do país. Ao mesmo tempo, autoconstrução e congelamento dos aluguéis permitiam reduzir o impacto da habitação sobre o custo de reprodução da força de trabalho, evitando a necessidade de aumentar os salários no mesmo ritmo em que subia o custo de vida.

Na perspectiva dos investidores imobiliários, essa situação favorecia dois campos de oportunidades: a extensão dos loteamentos periféricos (já

considerável em São Paulo, e que assumiria dimensões ainda maiores a partir de então) e a construção de grandes edifícios de apartamentos ou escritórios para renda, uma vez que os aluguéis novos não estavam congelados. Ambas as práticas encontravam alento nas intervenções de Prestes Maia, cujo modelo radial-perimetral facilitava a expansão da mancha urbana, enquanto novas avenidas abriam espaço para a verticalização terciária e residencial.

Em sete anos e meio de gestão, Prestes Maia havia deixado uma marca indelével na cidade; suas credenciais técnicas, no entanto, não o salvaram da demissão. O governo federal provisório de José Linhares nomeou novos interventores nos estados: em São Paulo, foi escolhido José Carlos de Macedo Soares, que substituiu Maia por Abraão Ribeiro. Che¬gava ao fim um dos períodos mais marcantes para a história do urbanismo paulistano, em termos dos ru¬mos traçados para a transformação da cidade.

A "metrópole industrial" sucedia, sem maiores rupturas, à "capital do café", por meio do lema da "cidade que mais cresce no mundo" - ou seja, essa passagem se amparava na expansão urbana em detrimento do controle urbanístico

Ao implantar sua versão do perímetro, Prestes Maia fechou pela primeira vez o círculo dessas concepções anulares, que até então nunca haviam se completado na prática, marcando indelevelmente a evolução de São Paulo.

Mas o Plano de Avenidas, realçando o aspecto viário e exacerbando o crescimento, deixava de lado inúmeros componentes da cidade moderna. Propondo-se a resumir e integrar num esquema eficiente as demais propostas urbanísticas colocados para a cidade, abria mão da possibilidade de ser um plano completo, evitando confrontar a necessidade de mudanças estruturais na sociedade.

Ao mesmo tempo, abandonavam-se os modelos colocados para a cidade nas primeiras décadas do século XX: bulevares "civilizados", volumetrias "europeias", paisagens pitorescas, jardins aprazíveis, progressivamente obliterados pelo processo de urbanização. Mesmo as preocupacoes volumétricas e estéticas de Prestes Maia, exemplificadas nos regulamentos para as avenidas do perímetro de irradiação, seriam atropeladas pelo crescimento da cidade, com a saturação das vias e o excessivo aproveitamento imobiliário. A sinuosidade elegante da avenida Nove de Julho tornou-se um canyon tenebroso. Alguns conjuntos - com destaque para as avenidas São Luís e Vieira de Carvalho - ainda resistem, mas o perfil ao mesmo tempo moderno, disciplinado e metropolitano buscado para o "centro novo" tende a ser esquecido, na medida em que prossegue o movimento inexorável de deslocamento do centro terciário de prestígio, favorecido pelos padrões de intervenção dominantes desde 1930.

O maior exemplo da resistência oferecida por outro modelo urba¬nístico ao progresso avassalador da centralização e do expansionismo

prevalentes em São Paulo é fornecido pelos bairros-jardim, sucessivamente protegidos pelo Ato n 127 de Anhaia Melo, pelo artigo 40 do Código Artur Sabóia, pela criação das ZI em 1972 e pelos recentes torn-bamentos estaduais. Esse poder de permanência, reafirmado enquanto outros elementos de qualidade do quadro urbano são sistematicamente obliterados, deriva da força do modelo trazido pela Companhia City e trabalhado por Barry Parker. Na paisagem destroçada da metrópole, os traçados de Parker e seus seguidores são um eco insistente das qualidades do urbanismo moderno e da sua divulgação em São Paulo há tantas décadas. Entretanto, esse modelo só pôde se afirmar na medida em que era despido de reformismo social e limitado ao usufruto das classes privilegiadas - traindo, mais uma vez, a armadilha da parcialidade inerente a nossas iniciativas modernizadoras.

Mesmo assim não devemos esquecer que o urbanismo - esse dado tão ausente do panorama contemporâneo, negado a todo momento pelo "caos" visual e funcional que aflige os paulistanos - não deixou de ser um componente ativo de nosso processo de transformação urbana. Técnicos atualizados e competentes manejavam, desde os primeiros anos do século XX, informações trazidas pelo desenvolvimento da disciplina urbanística e pelo intercâmbio internacional de teorias e experiências. Inserindo-se nos programas de modernização da cidade brasileira, conteúdos do urbanismo foram divulgados, discutidos, adaptados e aplicados em inúmeras ocasiões.

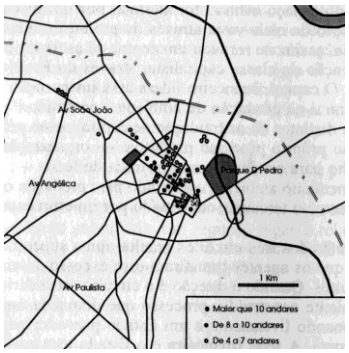
O alcance e a permanência dessas intervenções, porém, foram comprometidos pelas contradições inerentes a nossos projetos modernizadores, em sua tentativa de alcançar a modernidade sem romper com as estruturas dominantes.

3. VETORIZAÇÃO DO PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO NA CIDADE

- Origens da verticalização em São Paulo: 1920 -1929

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 de novos espaços de escritórios. O desenvolvimento tecnológico decorre de novas necessidades: estruturas de concreto e a consequente provisão de cimento, além da disseminação dos elevadores.

A verticalização em São Paulo 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 no coração da cidade. A densidade de construções é então considerável e a cidade cresce em altura: são os arranha-céus" (George, 1952).



im. 9 vetor de verticalização

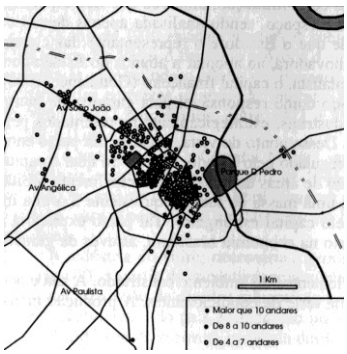
Assinala-se como marco de verticalização em São Paulo a Casa Medici, de 1912, localizada na esquina da rua Libero Badaró com a ladeira Dr. Falcão Filho. Era o primeiro edifício de escritórios e o primeiro com estrutura de concreto armado, calculada e executada para permitir vários pavimentos, do Escritório 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 Libero Badaró e mais três pavimentos inferiores voltados para a ladeira Dr. Falcão, totalizando nove andares voltados para essa última via.

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 associada ao progresso, 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 Martinelii teve que convencer uma comissão da Prefeitura 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 Martinelii e, mais adiante, para a modificação da legislação.



im. 10 vetor de verticalização (somekh)

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 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).

A periodização adotada para o estudo desse crescimento vertical relaciona-se com os períodos específicos de 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.

3.1 VETORES DA VERTICALIZAÇAO

Até 1929, embora incipiente, a verticalização se localizava no triângulo histórico (os edifícios mais altos, com uso terciário) e no chamado centro novo, misturando uso terciário com residencial. Ao longo do eixo São João, a construção verticalizada está na praça Júlio 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 / rua 25 de Março, nesses últimos para o uso especificamente residencial.

Nos anos 30, foi iniciada a reconstrução de bairros residenciais próximos ao centro comercial, por exemplo, quarteirões em Santa Ifigênia e nas proximidades da Alameda Barão de Limeira. Essa reconstrução era feita com edifícios de seis ou sete andares, para solucionar o problema da habitação na cidade, já evidente pela grande valorização dos terrenos e a falta de meios de transporte. Estes edifícios residenciais ostentavam o estilo típico das soluções já testadas no centro na década anterior.

Esse período é caracterizado pela verticalização terciária e pela mudança do estilo arquitetônico, do ecletismo para um derivativo do modernismo, como será visto mais adiante.

O centro apresentava grande diversidade funcional. Mapeamento de

Miller, realizado em 1952 (in Azevedo, (org), 1958} dava conta do elevado e variado número de atividades económicas e profissionais desenvolvidas em área que abrangia o centro velho e o novo, delimitada pelas avenidas do perímetro de irradiação. Encontrava-se ali comércio de todo o tipo, lojas de varejo e atacado; escritórios de empresas; pequenas indústrias4 (oficinas de jóias, consertos de relógios, ateliês de alta costura, peleterias, alfaiatarias); escritórios de profissionais liberais (advogados, médi¬cos, dentistas, engenheiros, contadores, economistas); sedes e agências bancárias; atividades financeiras como a Bolsa de Valores; restaurantes e bares; hotéis e pensões; cinemas, cabarés e boates; locais com funções voltadas à administração pública (estabelecimentos militares, comando da polícia, Assembleia Legislativa, Palácio da Justiça, secretárias de âmbito estadual, sede da Prefeitura e inúmeros departamentos municipais).

Nota ainda a autora que muitas dessas atividades não estavam mais restritas à área central e já podiam ser percebidos "sintomas de anexação eminente"te áreas próximas, chamadas por Miller de áreas de transição, entre o centro e bairros nitidamente residenciais. Ali podiam se notar sinais de mudança na paisagem construída pela "invasão de atividades", ou pela localização da habitação verticalizada. Morar próximo ao centro representaria a apro¬priação de benefícios, a mais evidente era a possibilidade de escolha, até então reservada a poucos ou àqueles que se dispunham a viver em cortiços, de usufruir a área consolidada em vez de tomar o rumo da periferia. No centro havia todos os serviços e não faltava infra estru¬tura básica. Eliminava-se o problema do transporte público e congestionamentos entre local de trabalho e local de moradia. Havia, além disso, outros elementos de ordem subjetiva.

Richard Morse (1970, p. 371), ao analisar o centro, observava que o povo estava sob o fascínio hipnótico do coração da metrópole, com sua animação, suas luzes e sua grandiosidade. Miller (1958, p. 173), apesar de apontar a tendência para uma reorientação das atividades e da moradia verticalizada rumo a oeste, onde o eixo principal era a Rua Augusta, concluía; "habi¬tante da cidade continuava frequentador assíduo da área central que parecia atraí-lo de ma¬neira irresistível (...).

Morar nos bairros circundantes à zona central e, particularmente, naqueles que levavam aos bairros de elite como Higienópolis e Jardins, significava tirar proveito do que a metrópole poderia ter de melhor, permitindo, ao mesmo tempo, uma aproximação espacial da classe média às áreas segregadas e protegidas pela legislação.

Do ponto de vista quantitativo, a produção de edifícios de apartamentos foi cada vez maior. A partir dos dados produzidos pelo estudo de Somekh (1987) citado anteriormente reordenados na tabela 10, vimos que tinham sido registrados na Prefeitura 346 edifícios com elevadores entre 1940 e 1944 (acima de cinco andares). No fim dos anos 40 tinham sido construídos 56% a mais do que nos primeiros anos da década, totalizando 542 edifícios. Entre 1950 e 1957 (ano que mudará a legislação pertinente aos edifícios verticais, como veremos), tinham sido

construídos outros 1838 edifícios em uma média de 262 por ano, média que se manterá até 1967 quando as regras e os recursos do Sistema Financeiro da Habitação vão ser concatenados, alterando o setor imobiliário por completo. (Rossetto, 2002, p. 53)

Enfim, a produção de edifícios verticalizados foi aumentando em número e em pavimentos durante a década de 50, indicando maior complexidade na produção residencial, expansão da atividade empresarial na produção de moradias e indiretamente, a importância crescente do setor de incorporações que viria encabeçar o contexto da produção imobiliária.

Nos anos 30, com a disseminação do uso do concreto, o prédio de apartamentos mostra-se definitivamente como solução de moradia coletiva, até então altamente rejeitada pelo gosto popular e pela classe média que associava os edifícios multifamiliares aos cortiços de pobres (Leme, 1979). Até 1939 a verticalização residencial reproduz-se nesses mesmos espaços, expandindo-se para o largo do Arouche e imediações, nos bairros de Santa Ifigênia e Higienópolis, Liberdade, com mais intensidade marcando a extensão rumo ao setor sudoeste. Nesse período, outra frente de verticalização aparece no eixo da avenida Paulista, como é o caso de um edifício na praça Oswaldo Cruz, de Alberto Byington.

Morar em apartamento não era uma opção barata. Os edifícios construídos na época eram sempre para aluguel. Quem os ocupava nesse período era uma elite cultural, que aceitava os novos padrões de modernidade, ou uma classe média imigrante, principalmente orientais, que já 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 da Light na Xavier de Toledo, 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).

3.2 PERIODO E CRITÉRIOS DA VERTICALIZAÇAO

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

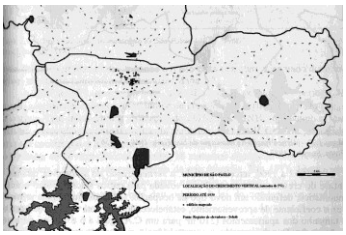
Com a Lei n. 2.818, de 1925, a Prefeitura passa a exigir solicitação de licença para o seu funcionamento, mas a legislação só se torna efetiva em 1940, quando é finalmente implementado o registro de elevadores, resultado do significativo processo de verticalização na cidade. Até essa data, havia apenas uma listagem de todos os elevadores instalados, sem ordem cronológica.

O urbanista Anhaia Mello, nessa época, preocupado com o excessivo

adensamento e com 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.

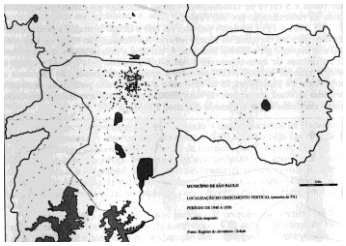
O ano de 1957 pode ser considerado um marco no processo de verticalização de São Paulo. Pela primeira vez limitava-se a ocupação dos terrenos, provocando o seu espraiamento.

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.



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.

Segundo Somekh (1987) os marcos referentes à ação do poder público, associados às periodizações e à curva de crescimento vertical, definiram no estudo as seguintes etapas de verticalização em São Paulo:



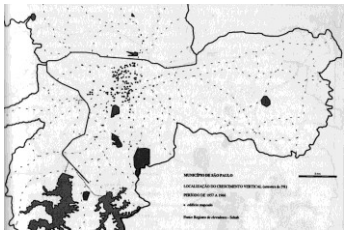
im. 11 somekh vetores

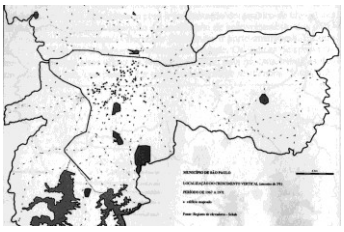
• 1920 a 1939, primeiro período, em que a cidade reproduzia predominantemente padrões europeus no espaço urbano. A verticalização surge na área central se expande para bairros lindeiros, é terciária e suas unidades são alugadas. O coeficiente de aproveitamento ainda não é regulado pelo Estado e chega a atingir grandes índices.

• 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. É desse período a maioria das 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.

• 1957 a 1966, terceiro período, chamada pela autora “a verticalização do automóvel”, quando a ênfase do crescimento industrial está voltada para outros setores, como o auto¬mobilístico, 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. igual a 6 e 140 m2 para um C.A. igual a 4), selecionando, em consequência, a classe de renda consumidora. As kitchenettes dão lugar à construção de grandes conjuntos residenciais.





im. 12 somekh vetores

• 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, que ampliou sua ação na promoção do desenvolvimento imobiliário. O BNH financia principalmente a construção e a compra de apartamentos para a classe média. 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.

• 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, de 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.

3.3 VERTICALIZAÇAO E ESPECULAÇAO IMOBILIARIA

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.

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 constatava essa assertiva já nas primeiras décadas deste século, na sua série de artigos ‘A Economia da Terra Urbana’.

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.

Em São Paulo a verticalização não se localiza unicamente em áreas com infra-estrutura consolidada e de preços fundiários elevados. 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).

3.3 ZONEAMENTO E VERTICALIZAÇAO

Mas essa estrutura de nada adiantaria se não houvesse suporte legal adequado. As intenções reformadoras do urbanismo dependiam de uma legislação atualizada.

Para Anhaia Melo, o zoning era a "espinha dorsal do urbanismo". Baseava-se na restrição ao uso indiscriminado da propriedade urbana, criando distritos com parâmetros diferenciados de ocupação e edificação. Protegeria os cidadãos, evitando a invasão das áreas residenciais por usos incômodos, comércio, indústria e edifícios altos: "O zoning põe ordem nesse caos". Ao mesmo tempo, garantiria a integridade estética urbana (desde que complementado por uma "comissão de estética" com poder para vetar edifícios destoantes, por meio da "censura arquitetônica") e a manutenção dos valores imobiliários, evitando a especulação: o zoneamento seria "o grande [...] estabilizador dos valores urbanos".

Antes de aderir ao zoneamento funcional modernista - que destacava a eficiência da separação entre usos, Anhaia Melo defendia um zoneamento protetor e regulador. Os distritos residenciais, e particularmente os bairros-jardim, seriam os principais alvos dessa política defensiva. Sua integridade encontrava-se ameaçada: estabelecimentos comerciais, postos de gasolina e prédios de apartamentos já despontavam junto às áreas nobres de moradia, como Higienópolis e Jardim América. Em 1929, a verticalização dos bairros residenciais, antes coibida, foi liberada nas vias mais largas pelo Código de Obras Artur Sabóia, e começaram a surgir os primeiros prédios de aparta¬mentos nas avenidas Higienópolis, Angélica e Paulista.

3.4 ESTILOS ARQUITETONICOS, CENSURA ESTÉTICA E COMPOSIÇÃO DE CONJUNTOS URBANOS.

A sociedade da época preferia edifícios como os que Christiano das

Neves fazia. O moderno, segundo Kneese, foi difundido aqui por Corbusier e Niemeyer no final dos anos 30, mas se consolidou depois dos anos 40. Nessa 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 ideia 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.

O crescimento da cidade, por volta de 1935, fazia São Paulo lembrar urm "Chicago sul-americana", com seu milhão e meio de habitantes, compostos de representantes de todos os povos da Europa e de alguns da Ásia, seus arranha-céus.

Ruas estreitas, edifícios altos, centro congestionado, capital do progresso. 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. Todo esse cenário chamava a atenção de Claude Levi-Strauss "pela superposição de épocas resumidas em meio século de existência da cidade". A metrópole, para ele, era feia, com edifícios no centro pomposos e fora de moda, uma indigência pomposa na sua ornamentação.

O ecletismo arquitetônico expressava-se, então representado na própria organização da atividade de construir:

Em 1935, Paulo de Barros Whitaker pede aprovação para construir um prédio residencial de 11 pavimentos na praça Marechal Deodoro, com elementos art decô. O edifício era um precursor das kitchinetes, pois além dos apartamentos de um e dois dormitórios, dispunha de apartamentos só com uma sala. A Divisão de Censura Estética, instituída 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, 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, 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 concordância dos pés direitos, a silhueta e as alturas dos edifícios e a harmonia do estilo, visando a organizaçao de planos.

O Ato n. 1.366, de 1938, proposto por Prestes Maia, visava estabelecer gabaritos e ordenar os arranha-céus que rompiam a escala com os edifícios pré-existentes Algumas ruas foram construídas dentro desse parâmetro urbanístico como por exemplo, a Xavier de Toledo e a

Marconi.

A rua Marconi também foi o resultado da exigência de uniformização de gabaritos de altura superando os 10 pavimentos.

A passagem do ecletísmo para o art decô, que perdura até o final do sub-período de verticalização (1939), como é exemplo o Banco do Estado de São Paulo, superpõe-se com a transformação do art déco 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 S. 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.

Para alguns autores, o primeiro edifício moderno em São Paulo é de 1927, na avenida Angélica. Projetado pelo arquiteto Júlio de Abreu Júnior, 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.

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 desa¬parecem com as grandes alturas. A beleza dos novos edifícios era, no entanto, questionada.

Em São Paulo, a verticalização, na sua origem definida aqui entre 1920 e 1929, já se constituía enquanto processo, mas era ainda incipiente. No final dos anos 20 começa a expansão do triângulo histórico, em direção ao núcleo novo, área compreendida entre o Vale do Anhangabaú e a praça da República. Já se encontravam 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.

Na praça da República, próximo à rua Barão de Itapetininga, 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.

No triângulo central, a construção verticalizada de escritórios

concentrava-se nas proximidades da praça da Sé e já era significativa. 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, Barão 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.

O EDIFÍCIO SAMPAIO MOREIRA

Projetado por Cristiano Stockler das Neves. Localizado na rua Líbero Badaro n.346. construído em 1924, é o primeiro com mais de dez andares. Pioneiro na utilização da estrutura em concreto armado para uma altura acima da usual, à época, fato que incentivou o uso desse sistema construtivo para grandes estruturas. Com treze andares,porão e ático,foi o primeiro edifício na cidade a contar com roof garden, destinado a salão de chá, porém este nunca foi utilizado para tal fim.

Fazendo uso da altura máxima permitida pelo "padrão municipal" de 1920 (três vezes a largura da rua, que tem 18 metros), o edifício Sampaio Moreira, projetado por Cristiano das Neves, atingiu 50 metros ou quatorze andares, tornado-se o prédio mais alto da cidade, Tal elevação, porém, destoava do conjunto urbanístico obtido a tanto custo por Freire e Bouvard no Anhangabaú. Ao contrario dos demais edifícios ern torno do parque (Teatro Municipal, prefeitura, Automóvel Club, residência Prates e Hotel Esplanada), que partilhavam um gabarito máximo de cinco a sete andares e um teto máximo de 30 metros, equivalentes aos limites propostos por Vítor Freire em 1918, o volume assumidamente vertical do Sampaio Moreira quebrava o perfil horizontal do conjunto e destronava as cúpulas da prefeitura como ponto culminante da paisagem.

Enquanto diretor de Obras, Vítor Freire fez o que pôde para evitar essa intrusão. Como a altura projetada para o Sampaio Moreira era perfeitamente legal, nos termos da lei de 1920, a aprovação do projeto foi negada com base nas saliências previstas para a fachada. Cristiano das Neves havia adotado uma linguagem movimentada e eclética, com cornijas, ornatos e balcões salientes, cuja projeção sobre a via pública ultrapassava os limites estipulados no Código de Obras. Contudo, tal argumento não seria suficiente para embargar a ânsia verticalizadora. A despeito da oposição da Diretoria de Obras, a Câmara liberou os balcões do Sampaio Moreira por meio de lei especial, e o prédio foi completado em 1924.

O despontar dos arranha-céus sinalizava a emergência de novos programas de modernização urbanística para São Paulo, que levariam, eventualmente, à superação dos modelos em jogo até 1920, com a introdução de outras demandas e escopos de intervenção. Assim como o período que havia culminado no debate dos "melhoramentos" em 1910-1911, o início dos anos 1920 foi marcado por nova safra de propostas urbanísticas.

PRIMEIRO EDIFÍCIO RESIDENCIAL VERTICALIZADO.

Um dos primeiros edifícios residenciais erigidos na cidade,foi o Palacete Riachuelo.Também assinado por Cristiano Stockler das Neves, em 1925, concluído em 1928 e inaugurado em 1932.(Alba, 2004, p. 22)

im. 13 palacete riachuelo

O Palacete Riachuelo, situado na Rua Dr. Falcão Filho esquina com a Rua José Bonifácio, um dos primeiros edifícios de apartamentos da cidade com estrutura de concreto armado, possui nove pavimentos mais porão. Edifício de esmerado acabamento cuja Arquitetura eclética esta ligada ao neo-gotico inglês, foi construído pelo Escritório Tecnico de Engenharia Luis Asson.

O MARTINELLI E SEU SIGNIFICADO, TANTO NA PAISAGEM, COMO NO MODO DE PRODUÇÃO DA CIDADE.

Em São Paulo, a iniciativa da construção do arranha-céu-símbolo partiu de um imigrante italiano residente no Rio de Janeiro, o comendador Giuseppe Martinelli. No início dos anos 1920 Martinelli propôs-se a celebrar sua própria trajetória em um edifício que combinaria uma grande operação imobiliária com a elevação simbólica da riqueza imigrante ao ápice do perfil urbano de São Paulo.

Para tanto o comendador contava com um terreno na avenida São João, entre a praça António Prado e a rua Libero Badaró, local mais prestigioso do "triângulo" tradicional. Em 1922 esse trecho da São João foi alargado para 30 metros, permitindo, nos termos do "padrão municipal" de 1920, edificar um arranha-céu de 90 metros ou 28 andares (três vezes a largura da rua) naquele ponto. Em vias de 18 metros como a Libero Badaró, essa proporção permitia no máximo 50 metros (os catorze pavimentos do Sampaio Moreira); em ruas menores, a legislação era ainda menos liberal.

A configuração do edifício Martinelli encerrava as contradições do modelo de desenvolvimento urbanístico presente na São Paulo dos anos 1920. Rivalizando com seus concorrentes cariocas e portenhos, o vistoso arranha-céus paulistano anunciava a projeção de São Paulo como força au¬tónoma no continente, prestes a superar os limites do modelo agroexporta-dor. Mantinha, todavia, a linguagem floreada e oitocentista da capital do café, e ficava no "triângulo" tradicional. O arranha-céu realizado elevou-se muito acima do perfil urbano existente, quebrando irremediavelmente o equilíbrio compositivo e volumétrico buscado por Vítor Freire para o centro da cidade.

A cavaleiro de duas épocas, o Martinelli revela, na sua ambivalência simbólica, o esgotamento dos padrões de intervenção urbanística vigentes em São Paulo desde o início do século. Intenções reguladoras eram bombardeadas por interesses imobiliários, e a primazia do "triângulo" defrontava-se com anseios expansionistas e novos projetos modernizadores.

4. SURGIMENTO DE UM NOVO MODELO DE HABITAÇÃO NA CIDADE DE SÃO PAULO

Vimos que a difusão da propriedade, desde a segunda metade dos anos 40, abria espaço para experimentações. A demanda por habitações não era ainda muito conhecida e não havia modelos testados de moradia para a comercialização.

Os programas habitacionais, existentes até então, variavam de tamanho e complexidade conforme a classe social, embora fossem basicamente imóveis unifamiliares. O cortiço era a exceção, agrupando em uma mesma unidade espacial inúmeras famílias.

A partir dos anos 20 foram construídos alguns edifícios verticalizados destinados a residências, em geral das classes mais abastadas (Lemos, 1976 p.148). Dentre os apartamentos de pequenas proporções, Lemos (1976 p. 161) descreve o edifício construído em terreno de propriedade dos frades beneditinos, na Rua Libero Badaro, como um dos primeiros exemplos de apartamento constituído de sala, quarto e banheiro, reservado a homens solteiros e viúvos. O edifício Esther, na Praça da República, apresentava diversas opções de apartamentos incluindo o duplex. Ambas as experiências introduziram pro¬gramas para locação, novos ainda.

Nos anos 50, as soluções propostas refletiam a conjunção entre as condições ditadas pela produção do setor imobiliário e as limitações da demanda na aquisição de imóveis. Ou como expôs ainda Lemos, (1989, p.77): "a evolução do nosso apartamento tem como base a manipulação dos seus variados programas de necessidades pelos seus promotores, ou incorporadores, que se regem mais pelas leis de mercado imobiliário do que pelos usos, costumes e anseios próprios de um determinado quadro cultural (...) Quando vários interesses estão em jogo, e não só os financeiros e económicos, a tendência é uma homogeneização de soluções que procura agradar a todos.

Por um lado, não se conhecia a capacidade de endividamento da demanda e a potencialidade desse novo mercado; por outro, os gostos da classe média eram pouco conhe¬cidos. Até aquele momento o programa de necessidades voltava-se para unidades residenciais baseadas em núcleos familiares completos ou extensos; sobre este aspecto, Lemos relembra a surpresa do mercado imobiliário quando um hotel foi vendido em condomínio, em poucos dias, demonstrando a existência de mercado, formado de pessoas solteiras e casais sem filhos, para imóveis de pequenas dimensões. Salienta ainda o professor (Lemos, 1976 p. 166) que a produção de bens de consumo duráveis e essenciais, em particular os eletrodomésticos (geladeira, fogão a gás, ferro de passar roupa), barateados pela produção nacional em grande escala, permitiu a redução dos espaços destinados à área de cozinha e serviços.

4.1 ESTRUTURA URBANA OFERECIDA NESTE PROCESSO DE TRANSFORMAÇÕES

A maioria dos edifícios pesquisados mantém-se limitada à rígida demarcação do lote individual, desenhando a cidade a partir da junção com outros edifícios e da justaposição de fachadas ao longo das ruas. Esse desenho, resultado do Código de Obras como já vimos, trazia determinações para a construção no meio fio e dos recuos relacionados à altura da edificação. Mesmo quando houve a abertura de avenidas a partir de um plano de remodelação da cidade, o resultado não foi muito diferente. A Avenida Nove de Julho, por exemplo, resultou em um esquema tradicional de implantação de edifícios em lotes com frente e fundos, independentes uns dos outros, dispostos paralelos e ao longo do eixo da rua, impedindo quase que por completo qualquer outra forma de implantação.

Apenas algumas situações urbanas mais complexas, como diferença de cotas de nível entre duas ruas, irregularidade no traçado do lote (circunferências, triângulos), levaram a soluções criativas em relação à ocupação.

As exceções à rígida implantação no lote podiam ser encontradas em edifícios com áreas de circulação internas na forma de galerias que geram espaços urbanos por excelência; outra excecão, claramente minoritária, correspondia à implantação da quadra racionalista.

A verticalização trouxe renovação às zonas próximas ao centro, mas o fato de ela se manter restrita aos limites do lote não alterou a estrutura urbana já estabelecida. (Rossetto, 2002, p. 141)

Uma das características dos edifícios estudados refere-se à destinação de uso misto. De fato, eram poucos os edifícios com uso estritamente residencial; a grande maioria apresentava o térreo com outra função, quase sempre comercial. Isto de deve a dois fatores. Um, relativo à localização dos edifícios residenciais construídos naqueles anos, outro, à diversificação de investimentos por parte dos promotores do empreendimento.

A grande maioria dos prédios residenciais desse período situava-se na área de expansão do centro, usufruindo as suas vantagens. O trânsito de pedestres e veículos ligando bairro ao centro, onde se agrupava grande diversidade funcional e a maior parte das atividades comerciais e financeiras dava suporte a esse partido arquitetônico. Do ponto de vista do incorporador, o uso misto fazia com que a clientela fosse distinta e assim pudessem ser solicitados preços diferentes segundo os usos. A multiplicidade de usos ocorria tanto no edifício de menor porte quanto nos edifícios/conjunto. Nos edifícios menores, o térreo era ocupado pelo corredor de ingresso ao hall de elevadores o restante subdividido em módulos de salas-padrão para fins comerciais não definidos. Nos de grande porte, a diversificação era ampliada e os espaços mereciam uma projetação mais cuidada, alguns com usos específicos como cinemas, teatros, etc.

A existência de prédios estritamente residenciais construídos nos anos 50 relaciona-se à localização intra-urbana. Eram encontrados nos bairros

mais valorizados como Higienópolis, habitados por pessoas mais abastadas; em bairros mais afastados cuja urbanização estava ainda em andamento, como o de Perdizes; em ruas secundárias, onde este tipo de investimento estava fadado ao insucesso apesar da proximidade com a área central. É preciso lembrar que alguns bairros e determinadas ruas estavam protegidos pelo Código de Obras, artigo 40, que estabelecia a área como estritamente residencial. Mesmo quando admitida a construção de edifícios multifamiliares por meio da aplicação da lei 3571/37, os usos comerciais localizavam-se separados dos edifícios residenciais.

A decisão de colocar diversos usos no mesmo edifício não significou interpenetração de atividades. Ao contrário, exigia-se que cada atívidade estivesse claramente demarcada com separação física e formal. Na maioria dos casos, o uso terciário localizava-se no térreo, para que cada unidade se comunicasse diretamente com a rua sem compartilhar o mesmo acesso dos moradores, que habitavam os andares superiores. Em muitas situações, a divisão funcional era marcada por marquises ou outros elementos que indicassem a diferenciação ao transeunte.(Rossetto, 2002, p. 143)

A QUESTÃO DA HABITAÇÃO E OS ARQUITETOS BRASILEIROS

Em maio de 1931, a Divisão de Arquitetura do Instituto de Engenharia, presidida por Alexandre de Albuquerque, organizou, com apoio do prefeito Anhaia Melo, um Congresso de Habitação para discutir as tendências da construção moderna e suas aplicações sociais. Além de fórum de debates, seria um mostruário de novos materiais e técnicas e espaço para divulgação do trabalho de empresas construtoras, engenheiros e arquitetos. A mobilização foi intensa, abarcando todos os nomes de relevo da engenharia e da arquitetura paulistas, mais o Instituto Paulista de Arquite-tos, a Escola de Engenharia Mackenzie e a Escola Politécnica.

As principais empresas construtoras e empreiteiras de obras públi¬cas em São Paulo eram a Severo & Villares, de Ricardo Severo, sucessora do Escritório Técnico Ramos de Azevedo; a Companhia Construtora de Santos, de Roberto Simonsen; a Companhia Mecânica e Importadora, da família Siciliano; e a Sociedade Comercial e Construtora, de Jorge Alves Lima, Rui Prado e Heitor Portugal.

A ideia do congresso, como tantas outras iniciativas locais nos campos da arquitetura e do urbanismo, inspirava-se em um precedente argentino: o Congresso da Habitação de Buenos Aires, organizado pelo Museo Social Argentino em 1920. Outros exemplos recentes erarn os congressos internacionais de habitação e urbanismo realizados em 1928, em Paris, e em 1929, em Roma, este último com a participação de Agache.

Foram apresentadas quatro conferências e 21 teses; entre as quais destacaram-se seis trabalhos sobre habitações populares. Á tónica dessas comunicações foi a defesa da moradia individual,

preferencialmente situa¬da em cidades-jardim operarias, como modelo para a habitação popular.

Entre as obras expostas, avultavam palacetes, sobrados e casas geminadas no estilo neocolonial. As exceções eram os prédios de apartamentos da construtora de Roberto Simonsen (que assistiu pessoalmente ao encontro) e as criações modernistas de Gregori Warchavchik e Flãvio de Carvalho.

Enfant terrible da arquitetura paulistana, Carvalho havia tumultuado os concursos de arquitetura do final dos anos 1920 com seus projetos radicalmente inovadores e escandalizado o IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos, em 1930, com sua proposta para "A cidade do homem nu", uma utopia funcionalista e erótica. No Congresso de Habitação apresentou ousados croquis "futuristas", incluindo um esboço provocador para o tema das habitações populares: as casas "totem-pole", satirizando os valores familiares do neocolonial.

Warchavchik, por sua vez, era o principal representante do modeRnismo ern São Paulo. Russo, formado em Roma - onde fora assistente do mestre racionalista Marcello Piacentini -, viera ao Brasil como funcionário da Companhia Construtora de Santos, no auge da fase taylorista de Roberto Simonsen, em 1923. Em 1925, publicou um dos primeiros manifestos pela redução da arquitetura a seus princípios racionais e funcionais, coerentes com a era industrial.

Em 1929, abriu à visitação pública uma dessas casas, na rua Itãpolis, preenchida com exposição de quadros, esculturas e objetos decorativos modernos. A "casa modernista" fez furor em São Paulo, mais como atração polémica do que como alternativa arquitetônica. Foi visitada por Lê Corbusier, que passava por São Paulo, e Warchavchik tornou-se membro do Ciam.

A importância e a qualidade de seus projetos, no entanto, tiveram pouca repercussão nos debates do encontro. Predominava a orientação neocolonial, a exemplo do que ocorrera no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos do Rio de Janeiro, em 1930, ofuscando as propostas moder¬nistas, ora condenadas - por vozes influentes como José Mariano e Cristiano das Neves -, ora tratadas como mera curiosidade.

Havia quem propusesse uma síntese entre o espírito nacional e a construção moderna, por meio de recursos decorativos. O Art Déco, estilo surgido nos anos 1920, tentava conciliar a crueza das formas modernas com aspirações estetizantes, por meio de tratamentos decorativos estilizados, aplicados sobre os volumes simples dos novos edifícios.

Em São Paulo, as criações "curiosas" de Warchavchik surgiam em um contexto atenuado: em meio à placidez dos bairros-jardim paulistanos, como mais um componente da pitoresca variedade arquitetônica da capital. Enquanto isso estavam ausentes do Congresso de Habitação as moradias coletivas, racionalistas e funcionais, que marcavam as

propostas do Movimento Moderno.

5. SURGIMENTO DO CÓDIGO DE OBRAS

Para o triênio 1917-1920 foi eleito vereador Heribaldo Siciliano Tomando posse em 1917, o novo vereador elaborou projeto de lei para estabelecer um Código de Obras ou "padrão municipal", substituindo e aperfeiçoando as normas edilícias então vigentes.

No final de 1918 o projeto do Instituto de Engenharia para o Código de Obras, elaborado por Freire, Alexandre de Albuquerque, Ricardo Severo V e outros, foi apresentado ao presidente da Câmara, Raimundo Duprat. Expressão do conhecimento urbanístico manejado pelos engenheiros paulistanos naquele momento, o projeto era uma obra-prima de previsão e detalhamento. Insolação e ventilação eram codificadas de acordo com modernos princípios científicos; e a aplicação dos princípios do higienismo moderno à restrição da altura das edificações, nos termos preconizados por Freire, era levada às últimas consequências.

A prefeitura já contava com considerável repertório legislativo sobre a matéria. Em 1916, Diretoria de Obras e Câmara haviam organizado a coletânea de normas acumulada desde o Código de Posturas de 1886:

- exigências para aprovação de plantas (procedimento exigido desde 1893); padrões "haussmannianos" estabelecidos para as ruas "nobres" do centro em 1912;

- divisão do município em quatro perímetros ou zonas (central, urbana, suburbana e rural), criadas em 1914;

- recuos especiais nas avenidas mais valorizadas e prescrições para casas operárias.

- cálculos para dimensionamento de pátios e poços internos, visando garantir ventilação e luz solar nas habitações. Essa norma refletia estudos sobre insolação e salubridade realizados por engenheiros dentro e fora da Politécnica, notadamente Alexandre de Albuquerque, que publicou entre 1916 e 1919 opúsculos e artigos sobre higiene das habitações .

Para isso, era imperativo estabelecer recuos e alturas máximas para as edificações, proporcionais à largura das vias, e regulamentar as dimensões de pátios e outras áreas livres internas do lote em função da orientação solar e da altura do prédio. Em compensação, os pés-direitos mínimos po¬deriam ser reduzidos, desde que os aposentos fossem ventilados e recebessem luz solar direta durante todo o ano.

Nas grandes cidades, tal atitude implicava novos padrões para a regulamentação dos espaços habitados - edificações, lotes, ruas, quadras, bairros.

A proposta do Instituto de Engenharia estipulava alturas máximas proporcionais à largura das ruas, em proporção crescente nas zonas

mais centrais, conforme a relação recomendada por Freire. Aplicava também seu princípio de limitar o número de pavimentos, definindo uma tabela pela qual esse limite variava de acordo com a largura da rua e com a zona em questão.

No "triângulo comercial", área de máxima vertícalização, aias entre 9 e 12 metros admitiriam prédios com até quatro pavimentos; entre 12 e 15 metros, seis pavimentos; e somente nas ruas maiores de 15 metros seria permitido o teto absoluto de nove pavimentos. Além disso, independentemente de zona, largura da rua ou número de pavimentos, nenhuma edificação no município poderia ultrapassar 30 metros de altura.

O projeto não parava aí: trazia ainda um dispositivo original, semelhante ao sistema de escalonamento dos edifícios como forma de conciliar grandes alturas e insolação adequada, adotado no zoning de Nova York em 1916, porém invertido. Em vez de estabelecer um ângulo a partir do qual se elevariam andares suplementares à altura máxima permitida no alinhamento, desde que progressivamente recuados, estabelecia um ângulo a partir do qual o número de andares seria reduzido nos fundos do prédio. A altura máxima permitida no alinhamento só valeria para os primeiros 15 metros de profundidade do lote. Além desse limite os edifícios seriam escalonados - para baixo. Pretendia-se com isso garantir a ventilação e insolação dos miolos de quadra.

O alcance dessas restrições era inédito: pretendia-se passar do laissez-faire quase total à regulamentação intensiva do aproveitamento imobiliário.

O fato é que o projeto do Instituto de Engenharia vegetou no legislativo durante todo o ano de 1919, sendo sua discussão retomada somente no ano seguinte, já sob nova legislatura. Após consideráveis modificações, uma versão substitutiva do projeto para o Código de Obras foi aprovada em novembro de 1920.

5.1 O "PADRÃO MUNICIPAL" DE 1920

Embora a limitação das alturas figurasse entre as prescrições do novo Código de Obras, os limites propostos por Vítor Freire e pelo Instituto de Engenharia foram substancialmente alterados pela Câmara. Não apenas houve uma liberalização das alturas permitidas, como foi eliminada qualquer referência a número máximo de pavimentos ou ao teto de 30 metros. Não obstante, as alturas máximas foram vinculadas à largura das ruas, recuperando, em parte, o princípio estabelecido no projeto Freire/Instituto de Engenharia quanto ao número de andares.

O padrão municipal de 1920 impunha alturas máximas apenas para edificações na zona central: o dobro da largura da rua, em vias menores de 9 metros; duas vezes e meia, em vias de 9 a 12 metros; e três vezes, em vias superiores a 12 metros.

Dessa maneira, a diferença entre o projeto Freire/Instituto de Engenharia

e o padrão aprovado pela Câmara, já considerável em ruas menores, tornava-se brutal em vias mais largas. Para uma rua central de até 12 metros Freire recomendava o máximo de quatro pavimentos; a lei de 1920 permitia uma altura igual a duas vezes e meia essa largura, ou seja, até 30 metros ou nove pavimentos. Em uma artéria como a avenida São João, a lei de 1920 admitia arranha-céus de 90 metros, limite três vezes superior ao teto máximo imaginado por Vítor Freire para toda a cidade.

Os impactos dessa decisão em termos de volumetria e paisagem urbana seriam imensos. No lugar de uma zona central compacta e homogênea, com blocos variando entre cinco e nove pavimentos, teríamos prédios altos e arranha-céus. No lugar de massas edificadas contínuas definindo os quarteirões, teríamos volumes com alturas díspares, de lojas baixas a torres com dezenas de andares. Em vez de distribuir as pressões de adensamento, o aproveitamento imobiliário poderia ser concentrado nos pontos mais valorizados.

A vinculação das alturas à largura da rua, contudo, havia sido mantida na legislação aprovada. Câmara e prefeitura poderiam então transformar as pressões imobiliárias pela verticalização em pressão pelo alargamento de vias - providência que interessava a seus projetos de remodelação. Desde a virada do século multiplicavam-se os esforços pelo alargamento das ruas do centro paulistano: Quinze de Novembro, Álvares Penteado, Libero Badaró, Boa Vista, Quintino Bocaiuva, Benjamin Constant, Marechal Deodoro, São João, Barão de Itapetininga, posteriormente seguido pelo alargamento das ruas Xavier de Toledo, Liberdade, Duque de Caxias e Barão de Limeira, entre muitas outras.

A princípio, alturas máximas foram fixadas apenas para os prédios a ser construídos na zona central, a qual, pela lei, abrangia a colina histórica, Santa Ifigênia e Morro do Chá. O Código de 1920 não estipulava limites de altura para o restante da cidade, ou seja, para a zona urbana, abarcando Campos Elísios, Bom Retiro, Barra Funda, Santa Cecília, Higienópolis, Vila Buarque, Bela Vista, Liberdade, Aclimação, Cambuci, Mooca, Brás, Belém e Pari; e para a zona suburbana, da Penha ao Butantã e da Vila Clementino a Santana.

A reação da Diretoria de Obras da Prefeitura a essa regulamentação insuficiente não tardou: os limites de altura fora da zona central foram fixados por Resolução Municipal em janeiro de 1921, discriminados por uso: 'uma vez e meia a largura da rua, para edifícios industriais; altura equivalente à largura, para prédios comerciais; e dois terços a largura da via para construções residenciais. O diretor de Obras não pretendia permitir a vertical ização fora do centro: o gabarito máximo para prédios residenciais nos bairros não chegava a 14 metros ou quatro pavimentos .

Tal postura pressupunha consolidar o modelo de ocupação formado por um núcleo comercial na colina histórica, cercado por bairros horizontais e subúrbios residenciais. Não se cogitava, nessa visão, da possibilidade de crescimento vertical fora do centro histórico, ou de expansão terciária para além da zona central. Os novos bairros seriam todos, de

preferência, subúrbios-jardim; os novos prédios altos estariam todos, evidentemente, concentrados sobre o "triângulo".

5.2 O CÓDIGO ARTUR SABOIA

Entretanto, a primeira tentativa efetiva de regulamentar a crescente produção civil na cidade de São Paulo ocorreu somente na gestão do Prefeito José Pires do Rio (1926-30), com a promulgação do Código de Obras "Arthur Saboya" através da Lei Municipal n° 3.427, de 19 de Novembro de 1929. O Código de Obras leva esse nome em homenagem ao Eng. Arthur Saboya, Diretor de Obras e Viação e coordenador dos trabalhos.

Em 1927, foi um dos funcionários mais antigos da diretoria, formado engenheiro civil pela Escola Politécnica em 1908, Sabóia, desenvolvera sua carreira na prefeitura sob os auspícios de Vítor Freire.

Sabóia e Sylvio de Noronha passaram a priorizar a consolidação e atualização do Código de Obras. Apresentaram à Câmara em 1928 novo texto para o "padrão municipal", combinando o padrão aprovado em 1920 com a lei de loteamentos de 1923 e os diversos adendos a esses instrumentos em um código único e mais abrangente.

O Código Arthur Saboya consistiu na sistematização de algumas leis que o precederam.

- 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.

- Lei n. 2.611, de 1923, determinava as regras para o 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.

- Lei n. 3.427, de 1929, primeiro código de obras que, 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.

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

- 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.

- Ato n. 663, de 1934, estabeleceu 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.

O novo Código foi aprovado em novembro de 1929 e batizado de Código Artur Sabóia em homenagem ao diretor de Obras. Seria revisto e ampliado nos anos seguintes, consolidando-se em 1934.

Pressões imobiliárias buscavam superar os limites de altura estabelecidos pelo padrão municipal de 1920 proporcionalmente à largura das ruas, reiterados pelo Código de Obras Artur Sabóia em 1929. Ao mesmo tempo, o perfil da área central ressentia-se da disparidade crescente entre os "arranha-céus", que surgiam nos pontos mais valorizados e as construções baixas que persistiam na maior parte do centro, quebrando a volumetria uniforme, à europeia, imaginada para a "capital do café".

Buscavam-se formas de manter a coerência estética considerada indispensável para distinguir os espaços dominantes da capital agroexportadora. Em 1934, impôs-se urn patamar mínimo de quatro pavimentos para toda a área central, do "triângulo" ao "centro novo" e à região da avenida São João, combinado a dispositivos de controle estético para atenuar a disparidade volumétrica, aproximar as ruas centrais do modelo do bulevar europeu e evitar as empenas cegas que conspurcavam a paisagem urbana.

Como limite máximo de altura para toda a cidade foi imposto o teto de 80 metros. Nas ruas nobres do "centro novo" (Barão de Itapetininga. Xavier de Toledo, Sete de Abril, 24 de Maio, Conselheiro Crispiniano e praça da República) a ocupação vertical seria disciplinada por meio de um gabarito de dez pavimentos ou 50 metros - embora o pé-direito mínimo fosse de 3 metros.

Para consolidar as mudanças na legislação, a Diretoria de Obras. ainda chefiada por Artur Sabóia, atualizou o Código de Obras de 1929, promulgando em 1934 a versão definitiva do Código que leva seu nome. O caráter exclusivamente residencial estabelecido para os bairros-jardim por Melo transformou-se no artigo 40 do novo Código. Ao mesmo tempo, Sabóia reafirmou os limites de altura para as edificações na zona central, adotados desde 1920. Fora da zona central, foi mantido o limite estabelecido em 1929.

Na maior parte da cidade, particularmente nas ruas estreitas da colina central, essa norma resultava em alturas bastante limitadas. Fora do

centro, prédios de apartamentos continuariam restritos às avenidas mais largas (Quadro 4). A consolidação do Código de Obras Artur Sabóia trazia, porém, a possibilidade de elevação suplementar por meio de recuos sucessivos, permitindo edifícios escalonados como aqueles que caracterizavam o skyline de Nova York. Apenas por meio desse escalonamento poderiam ser atingidos os tetos máximos de 50 e 80 metros estipulados em 1934. Consagrava-se ainda a censura estética dos edifícios estabelecida por Anhaia Melo.

As alturas permitidas no alinhamento por Prestes Maia foram reduzidas em relação às do Código Artur Sabóia, para duas vezes a largura da rua, em vias menores de 12 metros, e duas vezes e meia em vias mais largas. A altura máxima dos edifícios na zona central, obtida mediante escalonamento nos termos do Código, que antes ia de 50 a 80 metros, passaria a ser de 40 metros, nas ruas de largura até 12 metros; de 60 metros, em vias que tivessem entre 12 e 18 metros; e 80 metros, nas ruas de largura igual ou superior a 18 metros. A partir do gabarito de 40 metros haveria também recuos laterais.35

Alturas maiores de 80 metros poderiam ser atingidas por meio de corpos elevados isolados, em "pontos focais ou de grande interesse arquitetônico, a juízo da prefeitura". Um dos primeiros edifícios a gozar dessa isenção foi a sede do Banco do Estado de São Paulo, erguida a partir de 1940 na praça António Prado. Situado quase no eixo ou "ponto focal" da avenida São João, o prédio adotou a volumetria escalonada prevista por Maia, ganhando um perfil nova-iorquino, reforçado por seu coroamento. Seus 120 metros de altura garantiram-lhe o posto de arranha-céu mais altde São Paulo, superando o Martinelli, já decadente naquela época, que passou à função secundária de compor o entorno da nova torre. Prestes Maia imaginava compor um conjunto arquitetônico naquele ponto pela construção de um volume correspondente ao Martinelli do outro lado do Banco do Estado.

Alturas mínimas obrigatórias de 39 metros no alinhamento, a exem¬plo da avenida Ipiranga, foram impostas na avenida São João, largo do Paissandu, praça Júlio Mesquita, largo do Arouche, praça da República e nas avenidas Vieira de Carvalho e São Luís, onde haveria um recuo de 4 metros entre o alinhamento e os edifícios, a ser integrado aos passeios e utilizado para cafés ou bares ao ar livre. Nos demais trechos do perímetro de irradiação, assim como na praça da Sé, a altura mínima dos prédios seria de 22 metros.

Concretizando a visão de Gofredo Teles em 1926, a abertura do tre¬cho nodal do "sistema Y" por Prestes Maia transformou o vale do Anhangabaú em um corredor de tráfego. O parque criado por Bouvard na década de 1910 foi substituído por pistas expressas e faixas de estacionamento. A invasão do conjunto urbanístico mais representativo da "capital do café" pelo automóvel assinalava a priorização da funcionalidade viária em detrimento de considerações paisagísticas e estéticas: o urbanismo pitoresco e a cidade aprazível de Vítor Freire sumiam sob o asfalto.

5.3 RESUMO DAS LEGISLAÇÕES QUE NORTEARAM O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO.

Rosales, apresenta um recorte temporal que resume as diversas fase de implantação da legislação edilícia em São Paulo:

[1° período: 1928>1942] 1928 Promulgação da Lei Federal n° 5841/28.

O início do primeiro período de estudo caracteriza-se pela promulgação desta Lei de âmbito nacional, que pela primeira vez regulamenta os condomínios verticais. Esta fase está historicamente ligada ao período de "metropolização" da cidade. Todos os edifícios na área urbana passam a ser regulamentados a partir da implantação do Código de Obras Arthur Saboya [1929>1934]. Os edifícios de apartamentos se concentraram no centro e representaram na sua absoluta maioria um bom investimento para as famílias vinculadas à monocultura do café.

[2° período: 1942> 1952] 1942 Lei do Inquilinato.

A regulamentação da Lei do Inquilinato inibiu a produção de edifícios para aluguel. Surge o conceito do condomínio pelo preço de custo. Acontecem mudanças de usos e costumes; aumenta significativamente a produção de cimento no país. Os Institutos de Aposentadoria e Pensões (criados em 1936) ganham força como alternativa de suprir a alta demanda de habitação. O maior número de edifícios já não se concentra mais no centro; surgem novos pólos de crescimento e a predominância de uso é estritamente residencial.

3° período: 1952> 1957] 1952 Revisão do Código de Obras "Arthur Saboya".

Em 1952 o Código Arthur Saboya foi revisto e promulgou-se um novo Código de Obras. No que diz respeito ao coeficiente máximo de aproveitamento do terreno e zoneamento da capital as questões permanecem bastante genéricas permitindo o surgimento de grandes edifícios e estimulando a verticalização e o adensamento. (Rosales, 2002, p. 19)

[4° período: 1957>1972] 1957 Promulgação da Lei Munidpal n° 5261/57.

Esta lei regulamenta o coeficiente máximo de aproveitamento ern 4 vezes a área do lote para edifícios residenciais, isto inviabiliza a construção no centro da cidade. A última fase se caracteriza pela necessidade de adequação às mudanças do código de obras. Novas posturas são assumidas e passa a ser outra a relação do edifício com o lote e com a cidade. A partir da criação do BNH (1964) a produção de edifícios de apartamentos no país cresceu vertiginosamente.

1972 Promulgação da Lei Municipal 7805/72 (Lei de Zoneamento)

A delimitação temporal termina com a regulamentação da Lei de Zoneamento e com a setorização imposta à cidade que determinou

mudanças na relação dos novos edifícios com a cidade.

A LONGEVIDADE DO CÓDIGO.

Os quase 50 anos de vigência deste código na cidade de São Paulo chamam a atenção. É importante lembrar que o Código de Obras Arthur Saboya chegou até a década de 70, vigorando ainda que parcialmente até 1975 e influenciando direíamente seu sucessor. Foi substituído pelo atual código através da Lei Municipal n° 8.266/75 de 20 de junho de 1975. Esta longevidade se deve sobretudo à flexibilidade e à dinâmica de se alterar e/ou atualizar o código atendendo a demanda dos setores mais influentes da sociedade e a fragilidade da fiscalização que se limitava a controlar áreas que fossem exigidas pelo mercado imobiliário.

Neste 1° Período [1928>1942] a individualidade era uma exceção, os edifícios desenharam com respeito, induzidos pelo "Código Saboya", uma cidade que apesar de vertiginosa desejava ser uniforme e contínua. O entendimento do centro histórico paulista e da tradição da "rua-corredor" como elemento definidor do espaço urbano determinou a condição complementar das primeiras habitações coleíivas que foram inseridas nos setores de consolidação e vetores de expansão da cidade.

Priorizava-se a unidade compositiva urbana fortalecendo a noção de continuum edificado que caracterizou o ambiente urbano neste primeiro momento histórico. O edifício nunca era pensado isoladamente, o contexto mesmo que em transformação era configurado e definido por alinhamentos e gabaritos, recursos determinantes da unidade das quadras.

As edificações eram projetadas evitando os recuos no alinhamento da calçada e habitualmente estavam coladas às divisas laterais do lote para o aproveitamento de paredes equivalentes, resultando numa arquitetura sólida, delimitada e muitas vezes restrita à fachada frontal e, portanto bidimensional. (Rosales, 2002, p. 75)

LEI FEDERAL DE 1928

Foi somente em 1928, com a promulgação da Lei Federal n° 5841/28, que o presidente Washington Luís estabeleceu bases jurídicas para a divisão horizontal da propriedade e a consequente regulamentação dos condomínios verticais. O uso do condomínio foi também uma novidade que acelerou o mercado imobiliário do pós-guerra. Embora instituído por decreto de 1928, somente no final dos anos 40 começa a ser utilizado pelos construtores paulistanos. A Lei do Condomínio criou a figura jurídica da parcela ideal do terreno, permitindo assim que um imóvel pudesse ter vários proprietários independentes.

ATO MUNICIPAL N°25 (23.12.1930) E ATO MUNICIPAL N°127 (20.3.1931)

Com o Ato Municipal n°25 (23.12.1930), Anhaia Mello, fez algumas modificações no Código Arthur Saboya. Determinou recuos mínimos

entre edificações e índices máximos de aproveitamento, limitando o adensamento na ocupação do solo urbano. Estas medidas foram ampliadas e detalhadas pelo Ato Municipal n°129 (21.3.1931);

Com o Ato Municipal n°127 (20.3.1931), Anhaia Mello, instituiu o "regulamento diferencial ou de especialização" (zoning) para algumas áreas da cidade; Anhaia Mello estava tentando introduzir legislações que permitissem evitar o crescimento desorganizado e clandestino da cidade. O primeiro confronto quando da abertura por Prestes Maia das Avenidas Ipiranga e 9 de Julho: Anhaia Mello critica pelos jornais;

Foi durante os trabalhos da Comissão Orientadora do Plano Diretor do Município (Lei Municipal n°4494, 14.6.1954) que ocorreu a famosa polémica entre os dois sobre a expansão da cidade: de um lado Anhaia Melo defendendo o zoneamento e a limitação do crescimento e de outro, Prestes Maia defendendo obras de infra-estrutura, tais como a abertura ou alargamento de ruas e avenidas, e o ajuste do código de obras para garantir o adensamento urbano;

Foi na Comissão Orientadora do Plano do Município (Lei Municipal n°4494, 14.6.1.954) que ocorreu o maior enfrentamento dos dois maiores urbanistas de São Paulo sobre a expansão da cidade: Anhaia Mello defendendo o zoneamento da cidade e a limitação do crescimento (densidade máxima) e Prestes Maia defendendo mais obras de reurbanização e o ajuste do código de obras para garantir o adensamento urbano. Ele dizia: "Do jeito que vocês querem, vão ananicar a cidade".

DECRETO LEI 92 DE 1941

Também neste instrumento regulador observamos a intenção de definir e controlar a composição do desenho, escala e proporções, através da imposição de altura mínima dos edifícios a serem construídos em várias vias estruturais e logradouros, referenciais na paisagem urbana da cidade.

im. 14 decreto lei 92/1941

Locais como as avenidas São João, Duque de Caxias, Vieira de Carvalho, São Luiz, e praças como a Júlio Mesquita, Arouche, Paissandú e República, tinham definida para seus edifícios a altura mínima "de 39,0 metros equivalentes a onze pavimentos normais, inclusive o térreo." Já nas praças da Sé, São Francisco, Marechal Deodoro, da Concórdia, e avenidas como Gal. Olímpio da Silveira, de Irradiação, Rangel Pestana e outras, a "de 22,0 metros equivalentes a seis pavimentos normais, inclusive o térreo."

Nas faixas dos recuos dos alinhamentos estabelecidos para as avenidas São Luiz, Ipiranga-Consolacão, definidos pelo Artigo 6,

"Os fechos no alinhamento, quando houver, serão obrigatoriamente sebe viva ou bordadura verde, de altura não superior a um metro. A demarcação do alinhamento pode reduzir-se a um simples meio-fío ou traço no passeio. A faixa correspondente ao recuo poderá ser utilizável

para cafés ou bares ao ar livre”. (Colonelli, 2003, p. 46)

b) volumetria resultante da legislação e construção de espaços inovadores

As determinações do código de obras Arthur Saboya, quanto à altura e recuo, estabeleciam uma volumetria precisa. Definir uma linha diagonal com o perfil sobre a rua para fixar o limite máximo de altura do edifício, levava a difusão da forma escalonada. Inserido na Lei 3427/ 29 e incorporado pelo Código Arthur Saboya, o artigo 145 colocava que: "além da altura máxima para construções no alinhamento, poderão ser construídos pavimentos recuados do alinhamento desde que fiquem as partes mais altas do recuo, dentro da linha que liga a intersecção do alinhamento oposto com a horizontal da guia do passeio ao ponto mais alto permitido no alinhamento das vias públicas". O decreto lei 92/41, artigo 3, estabeleceu outro tipo de escalonamento, desta vez lateral, afastando o do prédio vizinho a partir de 40 metros de altura. "As edificações na zona central, a partir da altura de 40 m, deverão obedecer a um recuo lateral mínimo de 2,5 metros em relação às divisas do lote; a partir da altura de 65m, esse recuo será de 4,5 m no mínimo.

A alteração substancial foi dada em 1941 (Decreto Lei 92/ 1941), aumentando altura máxima em relação à largura das ruas (artigo 2) dentro de um novo perímetro considerado centro, isto é, delimitado pelo anel de irradiação e integrado com algumas outras avenidas-Ipiranga, São Luís, Consolação e primeiro trecho da Avenida Nove de julho. A partir dos anos 40, não era apenas o centro com função predominantemente comercial a obter uma legislação que favorecia a verticalização; esta se estendia a vários eixos, do centro aos bairros.

Em determinadas avenidas como a Nove de Julho, altura e escalonamento eram gra¬duais; mais alto no trecho central e menor conforme a avenida adentrava nos bairros. Partia-se de alturas de 80 metros nos trechos A e B, o primeiro destinado ao uso comercial e o segundo, ao residencial, para chegar a 40 metros nos bairros além túnel, ocupados por residências de alta classe. Os escalonamentos também eram proporcionais. No primeiro trecho, se iniciavam a 29 metros e 45 metros; no segundo a 22,5 metros e 36 metros; nos trechos C e D, para alturas de 40 metros era previsto apenas um escalonamento aos 15 metros altura, além de recuos laterais obrigatórios, porém facultativos nos demais trechos. O objetivo do legislador era ordenar um desenho para a avenida: maiores alturas e maior densidade de ocupação nos trechos centrais e altura contida com recuos da divisa do lote, nos bairros de moradias unifamiliares. Para quem a percorria a partir do centro em direção aos bairros, os escalonamentos gradativos em alturas programadas acentuariam o ponto de fuga de uma vista em perspectiva. Era uma tentativa de desenho urbano, em parte alcançada.

- LEI 4.615 DE 1955

Revê os critérios de insolação das edificações. O artigo 4.1.5. considerava suficiente para iluminação espaços livres fechados. Este

novo parâmetro, ainda que com algumas restrições adicionais, reduzia bastante as áreas livres necessárias para insolar os ambientes, permitindo a construção de edifícios mais altos.

A legislação municipal definiu à cidade duas paisagens habitacionais claramente distintas: uma ocupação densa de edifícios altos e geminados formando eixos monumentais ao longo das principais artérias da cidade, de acordo com os critérios fixados no Plano de Avenidas de Prestes Maia; e zonas residenciais com edifícios menores e isolados no lote. Este último padrão, derivado do modelo de implantação dos palacetes paulistanos, acabou por se estender para quase todos os setores verticalizados da cidade. Portanto, "alturas (definidas em relação à largura das vias) ou número máximo de andares para determinadas ruas, e recuos em algumas ruas residenciais continuaram sendo os limites impostos pela Lei à construção de edifícios até 1954" (Rolnik,1997:190).

Sem nenhum plano diretor que orientasse o crescimento da cidade, leis emergenciais foram aprovadas visando ao controle mais efetivo da expansão urbana. A legislação municipal já instituíra recuos laterais e frontais obrigatórios na construção de prédios de apartamentos em ruas específicas, sucessivamente estendidos para outras ruas.

- LEI 5.261/57

A primeira tentativa de zonear o uso para todo o território da cidade foi feita através da Lei Municipal n°4805 de 1955. Durante a gestão de Ademar de Barros foi promulgada a Lei Municipal n° 5261 de 1957 que regularizou um coeficiente máximo de aproveitamento do terreno para a cidade (c.a.=4).

Esta lei inviabilizou qualquer tipo de construção no centro da cidade, mas principalmente de habitação coletiva. Pode-se atribuir grande parte da responsabilidade da estagnação do centro de São Paulo ao limite máximo de aproveitamento.

A década de 50 caracterizou-se pela grande experimentação multifuncional ocorrida nos edifícios localizados nas áreas centrais, inclusive com a presença de unidades habitacionais variadas, de quitinetes a apartamentos de quatro dormitórios. Nos bairros exclusivamente residenciais, a variação tipológica era menor, porém era comum a presença de pelo menos dois tipos de apartamentos diferenciados quanto ao número de quartos. A lei 5.261/57, ao determinar apartamentos com grande metragem, reduziu a variabilidade tipológica contribuindo para o estabelecimento de maior se¬gregação social.

Proposta por Anhaia Melo em 1954 e aprovada três anos depois pelo Prefeito Adhemar de Barros, a maior novidade na Lei 5.261/57 era o conceito do "floor space índex" (CA) e a área mínima de terreno por unidade, introduzindo simultaneamente o tema da densidade construtiva e da densidade demográfica nas habitações verticais. A ideia de limitar o

aproveitamento construtivo do terreno tinha por objetivo reduzir ou equilibrar o preço da terra urbana, pois baseava-se no pressuposto deste ser em função do apro¬veitamento construtivo do lote.

A Lei 5.261 estabeleceu três regras para os usos habitacionais: densidade de 600 habitantes por hectare, índice máximo de aproveitamento dos terrenos de seis para uso comercial e de quatro para uso residencial, e a cota mínima de 35 m2 de terreno por unidade habitacional. A aplicação dessas exigências resultava em apartamentos com área superior a 100 m2, inviabilizando a construção de quitinetes e apartamentos pequenos de um quarto além de promover o espraiamento da área verticalizada pela diminuição do aproveitamento construtivo dos lotes." (Vilariño, 2000, p. 94)

O setor imobiliário reivindicou junto aos órgãos municipais o abrandamento dos índices impostos pela Lei 5.261, que acabaram sendo alterados em 1966, quando se igualou o coeficiente de aproveitamento em seis tanto para residências como para escritórios. Enquanto isso, tornou-se prática comum a aprovação de edifícios residenciais como comerciais, a fim de escapar da restrição da densidade prevista na legislação.

O aumento do coeficiente de aproveitamento previsto na Lei 6.877/66 não conteve o espraiamento da mancha de verticalização, pois manteve-se a tendência da construção de apartamentos maiores e mais luxuosos; pelo contrário, a verticalização passou a atingir áreas da cidade anteriormente desocupadas.

Parte dos incorporadores passaram a produzir unidades residenciais destinadas às famílias de renda média-alta e alta, únicas com condições de adquirir os amplos apartamentos condicionados pela lei.

De um lado Anhaia Melo defendendo o zoneamento e a limitação do conhecimento da cidade, e de outro, Prestes Maia defendendo obras públicas e o ajuste do código de obras para permitir o adensamento urbano. Estas diferenças culminaram na promulgação em 1957 da Lei Municipal n° 5261 que regularizou um coeficiente máximo de aproveitamento em 4 (quatro) vezes a área do terreno para a cidade.

Apesar das alterações fixadas em lei, a relação altura/ largura da rua e recuos em relação aos limites do lote persistiu como norma disciplinadora de ocupação até 1957 quando, com a Lei 5261/57, o gabarito dos edifícios passou a ser função da área do lote. Isto fica claro na maioria dos processos de aprovação referentes ao princípio da década de 50; apesar da lei em vigor permitir alturas até 80 metros, a largura da rua era o limite concreto para a verticalização.

Segundo Lemos (1999) existiam outros condicionantes à verticalização impostos através do Código de Obras. Além dos artigos citados que estabeleciam claramente, como uma questão referente à insolação, originária dos códigos sanitários, também dificultava a verticalização: "o referido código simplesmente exigia que todas as áreas descobertas

destinadas à iluminação e insolação dos compartimentos devessem ter dimensões tais que pudessem conter uma linha norte-sul com comprimento tal que fosse igual à altura média das paredes que olhassem para o sul multiplicada por 1,07. Esse índice 1,07 correspondia ao comprimento da sombra que uma estaca de 1,00m projeta no chão ao meio-dia no solstído de inverno na cidade de São Paulo, em 22 de junho."

Segundo o autor, a necessidade de cumprir essa determinação fez com que a cidade crescesse com certa disciplina e controle da altura dos edifícios por cerca de 30 anos. Depois de 1945, essa exigência começou a incomodar os investidores imobiliários, pois os lotes pequenos não permitiam saguões descobertos aptos para prédios de muitos andares. No início dos anos 50 mudariam as fórmulas de cálculo das superfícies dos poços de iluminação dos edifícios de maneira a não penalizar os donos dos lotes estreitos e de orientação norte-sul (Lemos, 1999, p.76).

Entretanto, em função da legislação permitir alturas significativas e devido à multiplicação desse tipo de edificação para além da área central, a discussão sobre o controle ou não da verticalização da cidade passou a catalisar o debate público, desencadeando opiniões contrarias e compondo o pano de fundo da aprovação da lei 5261, de 1957.

Essa lei mudava completamente o critério de verticalizar, deixando de lado os gabaritos, alturas máximas e volumetrias definidas rua a rua, para estabelecer limites a partir de uma relação com a dimensão do lote, cunhando uma nova norma - o coeficiente de aproveitamento. Este foi fixado em seis pavimentos para edifícios de uso comercial e quatro para os residenciais e hotéis, ou seja, poderia se construir área equivalente a quatro ou seis vezes a área do lote.

A lei seria flexibilizada em 1961, um dia antes de terminar o mandato do prefeito Adhemar de Barros, sob a justificativa de que era preciso estimular o turismo na capital. Foi aumentado o coeficiente dos hotéis para 6, e alterada a fórmula de cálculo de densidades, e critérios para a aprovação de edificações mistas, recursos que aumentavam a margem de manobra dos incorporadores (Rolnik, op cit p.199).

Em pouco tempo foi aprovada uma grande quantidade de prédios destinados a serviços; a Prefeitura constatou cerca de 250 mil consultórios médicos quando havia, em São Paulo, pouco mais de 20 mil médicos (processo n° 426/66 CMSP in Souza, 1994 p. 230).

Conclui-se que tanto os artigos do Código de Obras como a norma para coeficientes de aproveitamento limitava a verticalização, sendo estes últimos mais restritivos. Como vimos, vários edifícios analisados e aprovados em anos anteriores a I957 apresentavam coeficientes maiores ao índice 4 ou 6, constatação que levou Somekh (1987) a definir essa evidência como um processo de desverticalizaçao da cidade. Apesar de, nos dois momentos terem sido criados artifícios para superar as limitações da legislação, a área verticalizada da cidade nesse período apresentava certa homogeneidade em altura, conforme dados a seguir.

- PDDI / PANORAMA DOS ANOS 70

Porém quando se percebeu, no início dos anos 70, que os problemas sociais avolumavam-se, e que não era possível oferecer os serviços urbanos na velocidade requerida pelo seu cres-cimento, o discurso mudou. O urbano tornou-se um problema, como atesta o artigo do então prefeito de São Paulo, Figueiredo Ferraz, "São Paulo Precisa Parar", publicado em 1975.

A Capital paulista nunca teve um plano diretor que regulasse seu desenvolvimento. Todas as tentativas feitas, mesmo a implantação do Plano de Avenidas de Prestes Maía, vieram sempre muito tarde, remediando uma si¬tuação há muito superada no momento de sua realização.

A ideia de limitar o crescimento da cidade ganha força e em 1971, na gestão do prefeito Figueiredo Ferraz foi aprovado o PDDI - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, que instituiu diretrizes de desenvolvimento urbano para toda a cidade. Com o objetivo de ordenar e limitar o adensamento populacional urbano, definiu oito zonas de uso com diferentes características nos índices e taxas construtivas permitidas, e reduziu o coeficiente de aprovei tamento máximo do lote de seis para quatro, índice atingido em poucas zonas somente, com restrições ainda maiores para o resto da cidade.

A Lei de Zoneamento (Lei 7.085 de 1972) estabeleceu oito zonas diferentes para a cidade: de características residenciais (Zl e Z2); de subcentros de bairro (Z3 e Z4); de área central, constituídas pelo Centro e Av. Paulista (Z5); de características industriais (Z6 e 27) e por último, as áreas especiais (Z8)*3 (Somekh, 1989), cada uma com diferentes índices para taxa de ocupação (TO) do solo e coeficiente de aproveitamento (CA).

A iminência da aprovação da Lei de Zoneamento, que efetivamente ratificou as proposições presentes no PDDI, provocou uma aprovação antecipada de inúmeros empreendimentos habitacionais para garantir os maiores índices de aproveitamento presentes na lei anterior. Esses edifícios, construídos e comercializados até aproximadamente 1975, fizeram com que a produção do período apresentasse as mesmas características das edificações da década anterior. (Vilariño, 2000, p. 197)

O Código de Edificações e a Lei de Zoneamento acabam por definir a implantação dos edifícios no lote: pela aplicação dos CA e TO presentes na Lei de Zoneamento associados às faixas Ale A2 fixadas pelo Código de Edificações, estabelecem-se os recuos em relação às divisas do lote e o máxi¬mo de altura que o edifício poderá ter.

5.4 CONCLUSÃO DO PROCESSO

O zoneamento não se mostrou um instrumento capaz de promover a verticalização de determinadas áreas da cidade que obedece a critérios

prioritariamente mercadológicos relacionados com as vantagens oferecidas por certas localizações no sítio urbano. Comprovando o direcionamento do mercado imobiliário ao atendimento das classes de maior poder aquisitivo nos anos 80, as áreas com maior incidência de pontos de ver tical ização foram Morumbi, Moema, Jardins, Santana, Vila Mariana, Brooklin, Campo Belo, Itaim, Perdizes, Saúde, Real Parque, bairros de classe média e alta localizados majoritariamente no quadrante sudoeste - mais especificamente no perímetro limitado pelo Rio Pinheiros até o espigão central, continuan-do pelos bairros vizinhos mais ao sul, historicamente o setor melhor servido de acessos, infra-estrutura e equipamentos da cidade.

As principais críticas recaíam na proposição, para toda a cidade, de um desenho único e global; na contradição presente na norma que condicionava efetivamente os domínios privados, legando o espaço público a uma situação espacial residual; na fragmentação da cidade e desestruturação de seu tecido urbano, pela superposição de cidades antagônicas. O desenho urbano, como estratégia de intervenção, implicava em trabalhar com sítios ou trechos limitados de cidade, onde fosse possível a realização de um projeto específico articulado ao contexto preexistente. Defendia-se a necessidade de aliar a concepção generalista do planejamento às intervenções pontuais, como forma de reconhecer as diferenças e preexistências dos vários "lugares" da cidade (Vilariño, 2000, p. 301)

6. AGENTES DO PROCESSO DE PRODUÇÃO DA HABITAÇÃO COLETIVA

Em 1870, o então presidente João Theodoro, abre na cidade ruas e avenidas, intercaladas por praças, jardins e calçadas com iluminação. Os plantadores de café que residem na cidade começam a exigir um melhor padrão para as moradias. As casas começam a ser projetadas por arquitetos, principalmente imigrantes alemães e italianos, que incorporam o partido rural, rompem com o lote colonial e utilizam novas técnicas e materiais, como o tijolo. Bairros nobres, como Campos Elíseos, começam a surgir.

A zona oeste é, então, a zona nobre de São Paulo e a leste, a pobre, onde imigrantes em trânsito se fixam perto das estradas de ferro. Em 1890, o comércio da cidade'se concentra no núcleo central, a oeste e noroeste, entre o Vale do Anhangabaú e a Praça da República. O Morro do Chá e a Santa Ifigênia já estão edificados e Victor Nothmann lança o bairro de Higienópolis. Ao Sul, a cidade cresce pela Consolação, com loteamento de chácaras de alemães que aí viviam e que originariam os bairros de Santa Cecília e da BelaVista. (Camillo, 2003, p. 14)

Por outro lado, Mônica Silveira de Brito em sua dissertação de Mestrado também nos mostrou que no último quartel do século XIX, mais precisamente entre os anos de 1890 e 1911, os imigrantes que haviam se capitalizado com o comércio ou a indústria, encontravam-se entre os fazendeiros, banqueiros, políticos ou industriais brasileiros que passaram a aplicar seus excedentes nas atividades imobiliárias, que naquele

momento, representavam uma aplicação segura face a instabilidade política e econômica que havia caracterizado os anos que antecederam a abolição da escravatura e à proclamação da República, garantida que era pelo próprio crescimento econômico e demográfico da cidade, decorrência do fluxo de imigrantes e da afluência dos proprietários rurais com seus capitais.

Em seu trabalho a autora procedeu a um minucioso levantamento das sociedades anónimas e seus acionistas, sociedades estas voltadas para a atividade urbanizadora da cidade, identificada por duas grandes frentes de atuação. A primeira delas definida como primeira frente urbanizadora diretamente ligada ao mercado imobiliário urbano abrangendo desde a abertura de loteamentos ou simples operações de compra e venda de terrenos; a construção de habitações destinadas às diferentes demandas sociais, para posterior venda ou aluguel; o arrendamento ou a locação de imóveis; a realização de obras públicas por empreitada e à produção e/ou importação de materiais para construção. A segunda frente urbanizadora seria vinculada à exploração de privilégios, tanto para a implementação de infra estrutura e a prestação de serviços urbanos, tais como o transporte coletivo, a implementação de obras de saneamento, a iluminação pública e domiciliar, o fornecimento de energia elétrica, e ainda para a realização dos então chamados melhoramentos urbanos como a abertura de vias de circulação, a construção de pontes, viadutos e o ajardinamento de praças e parques. moldes. (Falbel, 2003, p. 123)

No caso das atividades urbanizadoras, nos referimos principalmente às presenças marcantes de Victor Nothmann, e os irmãos Martim e Hermann Burchard e Manfredo Meyer, que se articulavam juntamente com a administração pública (visto que muitos deles detiveram cargos públicos ou estreitos vínculos com seus dententores) nas duas frentes urbanizadoras.

Essa postura empresarial cujas consequências ficaram definitivamente marcadas na paisagem da cidade de São, constituída por profissionais liberais e empresários, que deixarão a Europa no rastro da Segunda Grande Guerra. A esse grupo particular, pertencem grande parte dos empresários contratantes dos serviços de Lucjan Korngold, seja da Construtora Luz-Ar, assim como de outros arquitetos e engenheiros de origem imigrante como Henrique E. Mindlin e a Construtora Mindlin, a Construtora Três Leões, Henrique Alexander, Jorge Zalszupin, etc., sendo que no caso de Korngold e da Luz-Ar.

No início da década de 1940 a Germaine Burchard além de utilizar seu capital imobiliário em empreendimentos de construção, muitos deles financiados pelo Banco Sul-America, ainda procedia a loteamentos e arruamentos. Também não podemos deixar de mencionar os projetos dos arquitetos Gregori Warchavchki e Jacques Pilon, que da mesma forma prestaram serviços para a incorporadora.

De um lado, condições conjunturais dificultavam a construção; de outro, medidas governamentais de controle das relações entre inquilinos e proprietários retiravam a possibilidade de manter as mesmas taxas de

lucro por meio da locação, desestimulando a produção para a renda. Com a diminuição da produção e o desestímulo na construção de novas moradias para locação inicia-se a desestruturação do mercado de locação. Este é o fator mais visível da crise de habitação, pois se tratava de alojamento da maioria dos moradores da cidade durante os anos 40 e seria ainda predominante ao longo de toda a década de 50.

Assim, um negócio rentável durante anos, tanto para grandes como para pequenos proprietários foi, no médio prazo, desorganizado e desestruturado devido à interferência go¬vernamental prolongada no mercado de locação.

Para intensificar o cenário de falta de moradias que vinha caracterizando a cidade, o centro de São Paulo, na década de 40, foi alvo de um articulado projeto de remodelação urbana, cujo plano viário previu a abertura de largas avenidas exigindo, para a sua execução, a desapropriação de extensas áreas e a demolição de inúmeros imóveis ocupados em sua maioria por cortiços. Inúmeras famílias foram atingidas pelas obras tendo que abandonar os imóveis que ocupavam próximo ao centro. (Rossetto, 2002, p. 23)

Entretanto, é importante ressaltar que a diversificação funcional e a complexidade das atividades produtivas exercidas na cidade de São Paulo ofereceram oportunidade para o aumento de uma parte da população cujas características divergiam da do operariado e não podiam ser classificadas como sendo de baixa renda. Tratava-se das camadas médias, constituídas principalmente por profissionais ligados ao desenvolvimento do setor urbano terciário. Exercendo atividades resultantes das novas funções nas empresas industriais, da multiplicação das atividades relacionadas ao transporte e comercialização de mercadorias, da prestação de serviços diversificados, incluindo as profissões liberais, vinham a se somar à classe média tradicional composta de comerciantes, artesãos e trabalhadores autônomos.

Enfim, a crise de habitação, que tanto afetou a população paulistana da década de 40, tinha como um de seus componentes um sistema produtivo em transição cuja consequência mais profunda verificou-se na transformação do modelo habitacional que vinha sendo usado para alojar a maioria da população. A insegurança nas relações entre inquilinos e proprietários, a queda na produção para a renda, a diminuição da lucratividade do negócio, a existência de uma demanda com certo poder aquisitivo, levaram à desmontagem lenta e gradual do modelo baseado no aluguel, iniciando-se então, nessa mesma década, a transição ao modelo da casa própria que perdura até hoje. (Rossetto, 2002, p. 27)

Entretanto, a existência de um mercado potencial de compra e venda criará um impulso para que se organize uma produção a ser comercializada. A demanda por bens imóveis e a possibilidade de que se rentabilizem capitais pela produção e circulação de objetos imobiliários levaram à organização de um mercado capitalista de imóveis residenciais. Com o objetivo de obter lucro por meio da atividade imobiliária, recursos foram arregimentados a partir da ação de um

agente, o incorporador imobiliário.

Produzida para ser comercializada, a moradia ganhou outras características não presentes no modo de produção para renda.

Em primeiro lugar, a produção para a locação predominante até o início dos anos 40 era regulada pela busca da apropriação de uma renda na forma de aluguel.

A construção de edifícios de apartamentos tornava-se um investimento de maior porte que exigia capital e fluxo constante de recursos para que o investimento se com-pletasse. Era necessário que a atividade imobiliária se tornasse empresarial e que passasse a ser organizada pela ação de um agente, denominado desde então incorporador, com capacidade de articular recursos e interesses de diferentes agentes e gerir a produção e a comercialização das unidades produzidas. Ou seja, a produção maciça de edifícios verticais residenciais (ou de escritórios) estava associada ao surgimento de um novo agente de produção habitacional, inexistente na etapa da produção voltada para a renda. Estava associada também ao condomínio como forma legal de permitir a divisão e comercialização de fraçoes de um único edifício e à venda a prazo que diluía no tempo o valor a ser pago pelo comprador.

Ao ser produzida para ser comercializada, a moradia era dominada pelas relações capitalistas e isto fazia com que a busca do lucro perpassasse todas as decisões até que o ciclo se completasse com a comercialização. De forma resumida, significava que:

A escolha do terreno seria relacionada à possibilidade de extrair benefícios da localização e da existência de equipamentos e infra-estrutura. Nas palavras de Ribeiro (idem, p 45): "procurarão localizar-se naqueles pontos do espaço urbano melhor dotados desses elementos(do ponto de vista quantitativo, qualitativo e espacial) e assim, beneficiar-se de condiçõesexcepcionais de rentabilidade, isto é de sobrelucros de localização".

Aa escolha do projeto do edifício seria fruto da proposta que apresentasse melhor aproveitamento do solo e da possibilidade de conseguir a maior subdivisão em unidades vendáveis. O regulamento urbanístico sobre o uso do solo bem como o código de obras influenciavam o uso económico dos terrenos no momento que se impunham uma série de restrições ao ato de construir como, gabarito, recuos, áreas mínimas, etc. (Ribeiro, 1997 p. 123)

Incorporadores e o perfil que deles pode ser traçado, bem como as articulações que estabelecem com outros agentes no processo de incorporação, mudam no tempo e ganham importâncias diferen¬tes conforme a conveniência do momento. São relações datadas e refletem uma determinada conjun¬tura política e econômica. No período em estudo, esses agentes, entendidos como aqueles que intervêm no processo de produção imobiliária, com os quais o incorporador deverá articular-se, podem ser identificados como proprietários fundiários,

financiadores (detentores de capital que investem na produção imobiliária), construtores, poder público e compra¬dores dos imóveis.

Em resumo, o objetivo inicial do incorporador - a transformação do capital- dinheiro em capital-moradia. Assim sendo, a moradia era concebida como mercadoria e desde o início era projetada e produzida para ser um produto destinado a um público específico.

im. 15 maquete copan

6.1 TIPOS DE INCORPORADORES

Destacamos de Sampaio (2000) 3 tipos de incorporadores que produziram de maneira direta no conjunto de edifícios selecionados, bem como foram feitas as correlações entre incorporador e obra.

TIPO 1 – EMPRESA IMOBILIÁRIA FILIADA À INSITUIÇÃO BANCÁRIA

Os incorporadores identificados sob esta categoria estão associados ao capital financeiro e a partir deste articulam os demais agentes para a produção de moradias. Encontramos sob esta condição uma das maiores incorporadoras atuando na cidade no início da década de 50.

im. 16 montreal

- BNI/CNI - BANCO NACIONAL IMOBILIÁRIO

Banco comercial com carteira específica dedicada ao setor imobiliário, no caso, a CNI - Companhia Nacional Imobiliária.

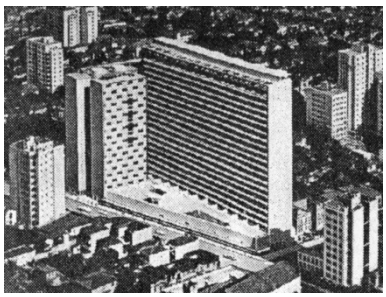
Produziu edifícios que podem ser agrupados em uma linha de ação do Banco cujo produto estava voltado para uma faixa de renda média; vários deles são empreendimentos de grande porte com centenas de apartamentos de diferentes tipos, espaços destinados a serviços e comércio. Mas o BNI/ CNI não incorporava apenas apartamentos destinados à classe média, fazia ainda parte do património do BNI os luxuosos, Eiffel na Praça da República, o Três Manias na Avenida Paulista, o Versalhes em Higienópolis, o Tebas na rua Aurora. O edifício Califórnia, o primeiro edifício de escritórios com galeria comercial da cidade e o Triângulo, estritamente comercial, levavam a assinatura de Niemeyer sob encomenda do banco.

im. 17 joao ramalho

EXEMPLOS : **SL36 Copan; SL34 Coliseu Capitólio Palatino; SJ15 Montreal; NV33 Vila Rica; NV11 Estados; NV24 Normandie; PA18 Nações Unidas.**Como confirma Otávio Frias além de dirigir o processo de produção de edifícios o Banco incorporava também vários prédios já existentes sem que tivessem participado da fase de construção.

A modalidade de incorporação adotada pelo BNI, não era utilizada em períodos anteriores resultando em um processo novo. Nela o imóvel era vendido "na planta", isto é, antes do início da construção e a preço de custo, isto é, rateando entre os condóminos as despesas e a taxa de administração mas sem incorporar no custo do imóvel (supostamente) a valorização da obra edificada. A inovação está na venda à prazo, em antecedência, antes de receber o produto, e aparece como uma forma de viabilizar o empreendimento através da reunião de várias pequenas

frações de capital. (Rossetto, 2002, p. 79)



im. 18 nações unidas

As informações que coletamos mostrava que o processo de venda em planta obteve bastante sucesso sendo utilizado por outros incorporadores na cidade e em outras localidades. Não é difícil entender porque: é claro que assim procedendo o incorporador assumia a direção de todo o processo de produção com uma particularidade, o fazia a partir da gestão de um capital composto pela contribuição de muitos, sem incorrer na necessidade de possuir um próprio.

Nessa época o BNI já havia criado uma empresa paralela somente para realizar as incorporações, chamada CNI - Companhia Nacional de Investimentos.

im. 19 conceição

Octavio Frias e Roxo.Loureiro, acionista majoritário do BNI, chegaram a constituir uma comissão com engenheiros e arquitetos da Prefeitura de São Paulo que, além de ajudá-los na realização da incorporação dentro da Lei, iria sugerir alterações no Código de Obras para favorecer esse tipo de empreendimento.

Era usual, que um edifício fosse projetado como Hotel _ onde era permitido o uso de banheiros internos com ventilação tubulada e maior coeficiente de aproveitamento _ para depois ser vendido como condomínio. Essa prática será denunciada, mas reverterá numa alteração no código de obras permitindo uso de banheiros internos também em apartamentos particulares. O edifício Copan de 1952 é projetado com base nesse novo código.

- BANCO HIPOTECÁRIO LAR BRASILEIRO

im. 20 mara

Entre os promotores privados da arquitetura moderna no mercado habitacional paulistano e em todo o país, destaca-se o Banco Hipotecário Lar Brasileiro, instituição financeira que captava dinheiro por meio de carteiras hipotecárias para investimento no mercado imobiliário.

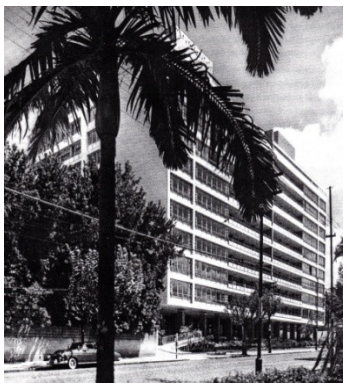
O Banco Hipotecário Lar Brasileiro, fundado em 1925, um dos pioneiros na concessão de crédito hipotecário de longo prazo no país, em poucos anos, conseguiu destacar-se por suas atividades de oferta de habitações, incentivando a casa própria, principalmente após a Lei do Inquilinato e no pós-guerra. O Lar Brasileiro se destacava também pelo apoio que concedia principalmente à arquitetura moderna, contratando jovens arquitetos para desenvolver seus projetos.

Os edifícios empreendidos pelo Lar Brasileiro desde o início dos anos 40 são representativos da adoção de uma nova escala na construção de condomínios habitacionais.

Exemplos: **SJ05 Conceição; SJ12 Mara; conjunto à Rua João Ramalho.**

Essa instituição, constituída em 1926, teve seu nome alterado de Lar Brasileiro Sociedade Anónima para Banco Hipotecário Lar Brasileiro em

1936 e, em 1962, para Banco Lar Brasileiro S/A.



im. 21 prudência

De forma diversa da atuação do BNI, que utilizava recursos de terceiros (condôminos), agindo como um prestador de serviços, o Lar Brasileiro investia seus ativos no parque imobiliário pela incorporação da construção e venda, com financiamento próprio a prazo e coberto por garantia hipotecária.

A atuação do Banco, como incorporador, cumpria papel de direção do processo de produção. Adquiria o terreno, decidia sobre o empreendimento, envolvendo-se na definição das características gerais, na localização, no preço e suas condições, etc. Contratava o projeto e a obra e atuava como agente financeiro no momento da comercialização, por meio de planos de financiamento a prazo.

TIPO 2 - COMPANHIAS SEGURADORAS E DE CAPITALIZAÇÃO

im. 22 paulicéia / s. carlos do pinhal

As sociedades de capitalização funcionavam por meio de compra de títulos em parcelas mensais pelos interessados. Os valores depositados, acrescidos de juros ao longo de anos de imobilização e contribuição, poderiam ser resgatados por sorteios mensais ou no fim do prazo estabelecido. O sorteio era visto como atrativo extra, pois possibilitava o resgate do total do valor do título antecipadamente.

- PRUDÊNCIA CAPITALIZAÇÃO - Cia Nacional para Favorecer a Economia

Um dos edifícios financiados por ela e muito conhecido é o Prudência (**HG44 Prudência**), datado de 1944 e localizado na Avenida Higienópolis.

Destinado à alta renda e um dos primeiros edifícios modernos da cidade, foi projetado por Rino Levi, com jardins de Burle Marx. Da pesquisa sobre habitação económica já mencionada, está o Edifício Girassol (**NV09 Girassol**), localizado na Avenida Nove de Julho.

im. 23 cia.seguradora

- SUL AMÉRICA CAPITALIZAÇÃO S. A.

A Sul América como sendo uma das primeiras sociedades de capitalização, fundada provavelmente na década de 20. De sua propriedade, foi encontrado o edifício Paulicéia (**PA21 Paulicéia-S.C.do Pinhal**), de 1955, localizado na Avenida Paulista com diversos tipos de programas de apartamentos.

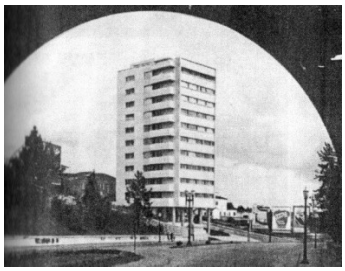
- COMPANHIA SEGURADORA BRASILEIRA

Inaugurada em 1921, inicialmente denominada Companhia Ítalo-Brasileira de Seguros Gerais, foi alterada para Cia Seguradora Brasileira (**SJ17 Seguradora Brasileira**) em 1942, posteriormente para Itaú Seguradora S.A. em 1972 e, por fim, para Itaú Seguros S.A. Sob essa razão social continua ainda atuando no ramo de seguros e resseguros em geral.

O edifício na Avenida Liberdade, projeto de Rino Levi de 1948, pertenceu à Seguradora.

TIPO 3 – EMPRESAS DE CONSTRUÇÃO

Outra categoria de incorporadores envolve empresas de construção civil. Segundo Gitahi e Pereira (2000), a construção civil vinha se organizando de modo capitalista desde o final do século XIX, porém, a partir dos anos 30 e 40 verificou-se uma importante diversificação industrial das empresas vinculadas à construção. Estas se integram e se consolidam por meio da organização de diversos sub-setores - produção de materiais de construção e de equipa¬mentos, construtoras, escritórios de engenharia e arquitetura, serviços imobiliários. Uma especialização articulada e interdependente, denominada pelos autores citados de "complexo da construção". Nos exemplos que analisaremos, além da atividade de construção propriamente dita, há várias empresas dedicadas à incorporação imobiliária. Esta articulação amplia a atuação da empresa que passa a deter um domínio maior sobre as etapas de produção.



im. 24 pilotis

Em geral, o capital para a promoção vinha da própria atividade de construir e os lucros gerados em uma operação constituíam o capital para iniciar outra obra, bem como imóveis de propriedade da empresa podiam se tornar garantia hipotecária de empréstimos junto ao capital financeiro para ativar uma operação.

Vários são os construtores/ incorporadores identificados na classificação de empresas imobiliárias. Na década de 70 serão mais de 60% entre todos os promotores imobiliários da cidade de São Paulo.

im. 25 mercúrio / são vito

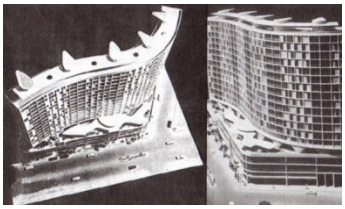
As construtoras precisaram impor um diferencial de mercado, a partir de aspectos qualitativos para se afirmar.

O arquiteto praticava o exercício da profissão independente da responsabilidade da construção ou associava-se a um engenheiro civil com quem dividia atribuições distintas. Jacques Pilon se destacava enquanto expoente no projeto de edifícios residenciais e comerciais na área central da cidade.

Na década de 40, a chegada de arquitetos estrangeiros como Lucjan Korngold e Adolf Franz Heep a São Paulo, trazendo um repertório baseado no racionalismo-funcionalista, coincide com uma alteração do mercado de construção em São Paulo: ao invés de construir para renda, as construtoras começam a incorporar imóveis. Esta alteração no mercado acirra a concorrência entre as construtoras, exigindo dos projetistas, talento e novas soluções.

Os investimentos na construção civil passam da mão de fazendeiros, comerciantes e industriais, que outrora impulsionavam o desenvolvimento da área central de São Paulo, através de investimentos diretos em imóveis para renda ou aplicação, para sociedades incorporadoras.

As experiências levadas a cabo por Heep em inúmeras obras nesta fase de transição, onde o projetista, na cadeia produtora da indústria imobiliária tinha voz ativa para criar soluções inovadoras na ocupação do lote, interpretando a legislação urbana vigente - mais subjetiva que normativa - propor novos materiais, estruturas independentes e programas compactos, foram determinantes para o sucesso de vários lançamentos no mercado imobiliário da época, pois não tinham parâmetro.



im. 26 simão racy

- CONSTRUTORA ZARZUR & KOGAN

A construtora Zarzur e Kogan foi fundada em 1947. Em 1955, os interesses da empresa se ampliam, atingindo os setores de construção por conta própria e de terceiros, administração predial, corretagem de imóveis, importação e exportação de maquinários e material de construção.

im. 27 margarida

Formada pelo engenheiro civil e eletricista Waldomiro Zarzur e pelo arquiteto Aron Kogan, colegas da Universidade Mackenzie, a sociedade persistiu até 1961 quando morreu Aron Kogan, porém a empresa continua ativa ainda hoje, dirigida pelo engenheiro Zarzur.

Exemplos: **SJ14 Mercúrio-S.Vito; SJ23 Satélite; SJ20 Simão Racy; Gama; NV01 9 de julho.**

A obra era fundamentada em conceitos de arquitetura moderna, padronização e industrialização de componentes - "ser antes de tudo funcional sem embelezamentos inúteis". Ainda segundo Zarzur, sempre com o objetivo de baratear as obras, implantaram soluções padronizadas até conseguirem uma produção em escala próxima à industrial; estabeleceram um sistema de controle das fases de construção com sequências de serviços e organogramas de trabalho pouco utilizados então. Empregavam também elementos pré-fabricados - painéis de vedação, soleiras, brises. Outros elementos industrializados, como janelas, eram encomendados para diversas obras.

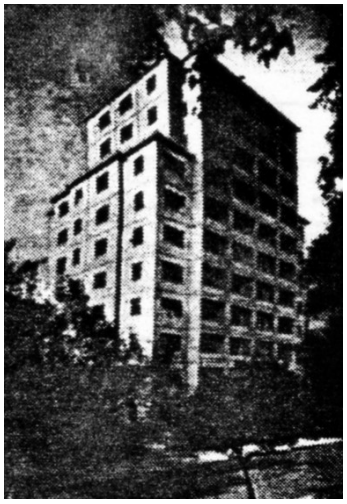
Exemplo que expõe claramente a estratégia de baratear a obra a partir do projeto arquitetônico está publicado na revista Habitat. No edifício São Vito, "dentro do objetivo econômico foram previstos 3 elevadores rápidos, parando somente de seis em seis metros e em níveis intercalados entre os pavimentos, servindo os vinte e seis pavimentos em apenas 13 paradas" (Habitat n° 26, jan. de 1956) .

Como incorporadora, a empresa Zarzur & Kogan dedicava-se também à comercialização. Junto aos recursos próprios e de terceiros, vários edifícios começavam a ser comercializados ainda em planta. Esta era feita pela própria incorporadora e, de acordo com o engenheiro Zarzur, quando a inflação começou a dificultar a aquisição de imóveis, por volta de 1957, a empresa introduziu um sistema de compensação inflacionária que alterava os preços a serem pagos.

- O ESCRITÓRIO TÉCNICO FRANCISCO BECK

Iniciou suas atividades em 1933 e foi pioneiro na construção de edifícios na Avenida Nove de Julho. O primeiro deles, Edifício Beatriz (NV02 Beatriz Cláudia), construído em 1942, na recém inaugurada avenida;. Como outras firmas de construção, sua atividade dividiu-se entre incorporação e construção por conta de terceiros. No edifício Lealdade (NV20 Lealdade), a propriedade era condominial e a obra foi concebida e construída pelo escritório, em 1948. No Girassol (NV09 Girassol), trabalhou para a empresa Prudência e Capitalização. Em sua biografia estão listados outros 16 edifícios, construídos em cerca 30 anos de atividades (Sampaio, 2000).

Exemplos: **NV06 Angel; NV34 Guatemala; NV27 Pilotis.**



im. 28 obra pilmat

- SOCIEDADE CIVIL DE ENGENHARIA WARCHAVCHIK E NEUMANN

Muito se escreveu sobre a importância de Warchavchik na introdução da arquitetura moderna no país como a construção da primeira casa modernista em São Paulo e a casa construída por Lúcio Costa e Warchavchik à rua Toneleros, no Rio de Janeiro. Warchavchic, porém, construiu diversos edifícios para renda e depois, com de escritório próprio, já como incorporador

Exemplos: **SL25 Santa Margarida; SL06 Guaranésia.**

- CONSTRUTORA E IMOBILIÁRIA MONÇÕES

Nos anos 50, a Construtora e Imobiliária Monções, de Artacho Jurado, como exemplo da preferência do mercado imobiliário. A Monções edificou, ao longo daquela década, um número expressivo de empreendimentos, captando recursos junto aos investidores. Propunha, como os demais incorporadores, o apartamento em condomínio como a forma mais moderna de se viver, encontrando grande aceitação entre os consumidores da média e alta burguesia paulistana.

Exemplos: **SL19 Louvre; SL31 Viadutos; HG10 Bretagne; HG42 Piauí.**

im. 29 icaraí

- PILMAT

Francisco Matarazzo Neto nasceu em São Paulo, em 1910. Filho do Conde Andrea Matarazzo e neto do pioneiro industrial Conde Francisco Matarazzo. Ingressou na Escola Politécnica de São Paulo em 1927,diplomando-se engenheiro civil e industrial em 1933. Após a dissolução da PILMAT continua com o Escritório Técnico Francisco Matarazzo Neto, onde trabalharam vários arquitetos, dentre eles, Lucjan Korngold. Notoriamente a obra mais importante da PILMAT, destacada na exposição e na publicação Brazil Builds,foi a elaboração do projeto da Biblioteca Municipal.

Exemplos: **HG46 Santa Amália; HG48 Santo André.**

- OTTO MEINBERG

A construtora de OTTO MEINBERG ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES,

era de propriedade de Otto Meinberg, formado pela Escola Politécnica e atuava na profissão desde o início dos anos 50. A construtora e incorporadora dedicou-se principalmente a edifícios de apartamentos do tipo kitchenettes, com resultados criativos diante da imposição de colocar o maior número possível de apartamentos numa área reduzida (Sampaio 2000). Os projetos foram encomendados ao escritório do arquiteto Franz Heep. Ainda segundo Paulo Henrique Meinberg, Heep começou a trabalhar com Otto Meinberg em 1954, mantendo-se sócio até 1958 e colaborador até 1963 (Watanabe Jr., idem). Heep era um arquiteto com sólida formação moderna e desenvolveu projetos buscando maior racionaliza¬ção da divisão espacial e padronização de elementos. A empresa exercia funções de incorporadora, construtora e imobiliária.

im. 31 ibaté

Exemplos: **SI12 Icaraí; SL03 Arapuan; PA13 Ibaté.**

im. 30 lausanne

- AUXILIAR

Talvez a experiência melhor realizada de continuidade do trabalho que Heep desenvolveu com Ginsberg, na década de 30 em Paris, foi o realizado com os irmãos Aizik e Elias Helcer, da Construtora Auxiliar, principalmente no edifício Lausanne e nas torres gêmeas Lugano e Locamo, projetadas em 1958.

O tratamento dispensado aos ambientes do apartamento, possibilitando alternativas de layout num espaço relativamente modesto, a importância de considerar objetos simples, como janelas de áreas comuns ao prédio ou corrimãos de escada, como peças a serem desenhadas e industrializadas, o uso de materiais duráveis, enfim propondo uma arquitetura que respondia as necessidades cotidianas e ideológicas da classe média, fizeram o sucesso da parceria entre Heep e a construtora Auxiliar.

Cabe ressaltar o profundo respeito dos construtores pela figura de Heep: em recente entrevista o engenheiro Aizik Helcer da Construtora Auxiliar, ressalta o rigoroso método de trabalho, o preciso acompanhamento das obras pelo arquiteto e como prova deste respeito pelo profissional guarda ainda vários originais dos projeíos executados por Heep.

Exemplos: **HG28 Lausanne; HG32 Lugano e Locarno; SJ10 Lucerna I e II; Miri.**

- BNH E OS ANOS 60.

O início das operações do Banco Nacional de Habitação e do Sistema Financeiro da Habitação (criados pela Lei n° 4.380 de 21-08-64) a partir de 1967 estimulou a produção imobiliária habitacional. O BNH era o ór¬gão financiador da Política Nacional de Habitação elaborada no Governo Castelo Branco, que visava a promover acesso de novas famílias à habitação e serviços urbanos por duas estratégias básicas: redução dos custos finais da habitação {no caso das classes de menor poder aquisitivo pela produção em massa de moradias, obtendo uma economia de escala); e aumento da renda familiar pela ativação da

economia.

Até o final dos anos 60, mesmo com a expansão dos recursos para financiamento da construção civil promovidos pelo BNH, os empreendedores imobiliários continuaram preferindo produzir habitações para a alta e média renda, uma vez que a construção em zonas destinadas à elite gerava maior lucratividade para os capitais de incorporação, permitindo um sobre-lucro de localização muito mais rentável que os ganhos aferidos com o aumento de produtividade e diminuição de custos que, no caso de habitações popu¬lares, seriam as estratégias necessárias para obtenção de lucro.

A política habitacional empreendida pelo governo ditatorial promoveu a consolidação da incorporação imobiliária por dois fatores:

O estabelecimento do BNH, também modificou o perfil das empresas construtoras:

A política habitacional adotada após o golpe militar de 1964 girou em torno da criação, em 1965, do Banco Nacional de Habitação [BNH]. Esta iniciativa foi tomada na época, pela classe média, como um alento ao déficit habitacional. A política habitacional pós-golpe priorizou os investimentos na construção intensiva de unidades de habitação para venda (segundo o conceito de propriedade residencial para as classes de menor renda) como forma de estimular o setor da construção civil, gerando um elevado número de empregos, por ser atividade capaz de absorver mão-de-obra pouco qualificada nos grandes centros urbanos.

6.2 O INCORPORADOR E O PAPEL DO ARQUITETO NESTE PROCESSO

O incorporador é a peça chave da promoção imobiliária capitalista. A partir dele se articulam os demais agentes e será ele a estabelecer a melhor estratégia para se transformar a mercadoria habitação em dinheiro, novamente compensando investidores e extraindo ganhos da atividade de transformação da cidade.

Segundo Lemos (Depoimento, 2000), a escolha do terreno era uma etapa muito importante que implicava a viabilidade do empreendimento: "Naquela época existia uma atividade ligada á profissão do arquiteto. Este decidia se um determinado terreno era bom para o programa que se pretendia. As várias grandes firmas empreendedoras (BNI, Artacho Jurado) saiam atrás de terrenos bem localizados e precisavam saber quantos apartamentos cabiam naquele local, quantos por andar, etc. Precisavam saber antes de comprar para ver se o negócio valia a pena (...)0s terrenos eram escolhidos com muito cuidado, começavam com terrenos de esquina, que favoreciam a exposição de duas faces, duas frentes. Todas as esquinas foram construídas antes, só depois era ocupado o meio do quarteirão. Fazia-se os cálculos iniciais: via-se o número de apartamentos que poderiam ser construídos, somava-se o preço do terreno (ao custo presumível da obra) e o montante final, dividia-se entre cada apartamento para ver se o preço ficava exequível;

dentro daquela faixa de preço que empiricamente sabiam que venderiam bem, facilmente. Daí ficava por conta da publicidade, que ficava encarregada de vender um apartamento por preço mais caro, por ser melhor".

Segundo o relato, encontrar terreno era atividade na qual se envolviam diversos profissionais entre corretores e arquitetos, dada a importância para a composição de custos e sucesso de vendas do empreendimento.

O terreno deveria ter determinadas características que permitissem o maior aproveitamento e as melhores alternativas projetuais. Para tanto, eram privilegiados os lotes de esquina por facilitar uma melhor distribuição dos cômodos, podendo também aumentar o número de apartamentos. Permitiam, ainda, responder com maior tranquilidade à legislação edilícia, que previa a insolação natural de todos os cômodos.

Mas não era só a micro localização definida pela posição do terreno na quadra que importava, mas onde este se situava na cidade. A localização intra-urbana aparece como fator preponderante na definição e escolha. É a região da cidade que permite que o empreendimen¬to seja vendido facilmente por garantir melhor acesso ao consumo de bens e serviços e por permitir uma espécie de "pertencer a" um determinado sistema de valores sociais, como status, como "modo moderno de morar" (Lemos, 1979), ou como "cosmopolitismo da burgue¬sia industrial paulistana" (Meyer, 1991).

Como vimos no capítulo 1, a preferência por determinada área em torno do anel de irradiação, ao longo dos principais eixos que ligavam o centro à zona oeste da cidade e, posteriormente, à própria Avenida Paulista, símbolo aristocrático da cidade, não era ocasional. A escolha pretendia dar a minúsculos apartamentos uma qualidade que não existia dentro das paredes. Ao contrário, o negócio se concretizava pela possibilidade de se usufruir a mais equipada área da cidade, oferecendo, ao mesmo tempo, a possibilidade subjetiva de viver no centro dos acontecimentos da atualidade.

Ficava a cargo do arquiteto, estudos técnicos para determinar o produto a ser realizado; definição da tecnologia mais apropriada em termos de custos e ritmos de obra; apresentação de propostas que levassem em conta a regulamentação existente; acompanhamento e possíveis modificações enquanto responsável técnico do projeto, durante a aprovação pelos órgãos competentes. Por fimr esperava-se um projeto de uma marca, algo distinto e, ao mes¬mo tempo, atraente para um vasto público.

Nesse processo de produção encabeçado pelo incorporador, o arquiteto ou o engenheiro responsável pelo projeto desempenhavam papel importante, tanto na qualidade do resultado final como na transformação da intenção em mercadoria vendável. Cabia a ele intermediar o desejo do cliente sem perder de vista o futuro morador. Esperava-se que ele propusesse um rentável empreendimento, com soluções para um melhor aproveitamento do solo, apesar de desconhecer o programa de

necessidades do futuro usuário. Justamente um bom projeto que faria com que o incorporador conseguisse parte da possível redução de custos na fase de construção e, no final da obra, uma mercadoria com bons preços de compra e venda.

A incorporação jogava também com a diversificação de usos como forma de investimento. Essa estratégia chega ao máximo com os grandes conjuntos dotados de grande variedade de serviços e áreas comerciais, e de vários tipos de apartamentos para atingir demandas diversificadas.

Mas no pós-guerra e no início dos anos 50, viver em apartamentos começava a ser um estilo de vida, relacionado com o dinamismo da cidade grande. E apesar dos mecanismos de venda (hoje, marketing) serem ainda incipientes, eram levados em conta em um grande empreendimento. A resposta de Otávio Frias (BNI/CNI), quando indagado porque haviam contratado várias vezes o arquiteto Oscar Niemeyer e porque encomendavam obras de arte de vários artistas de renome: "Achei que a assinatura do Oscar valia... Uma obra de Portinari ajudava a vender".

Esse caso nos leva a ponderar sobre a influência da incorporação na produção do espaço construído. Influência não só quantitativa, como até aqui foram identificadas, mas qualitativa e relacionada à criação de um estilo de vida urbano.

Lemos (1979, p. 19) explica que o estabelecimento do "modo moderno" de morar foi equacionando em São Paulo de acordo com as conveniências do mercado e dos empresários. Primeiro, surgiram edifícios de apartamentos pequenos, de um só cómodo ao lado do banheiro, inspirados em quartos de hotel. Esse agenciamento era, evidentemente, mais econômico, porque permitia maior número de unidades por fachada (todos os apartamentos deveriam ser de frente para a rua), resultando em maior aproveitamento do terreno. Esgotado esse mercado, viria o programa de dois quartos, e assim por diante.

Trabalhar para o mercado imobiliário parece ter sido, junto à possibilidade de atuar para o Estado, um dos principais eixos de trabalho para os arquitetos nos anos 50. Nomes famosos em âmbito nacional ou local, como Niemeyer, Warchavchik, Rino Levi, Kneese de Melo, Prestes Maia, Franz Heep, Carlos Lemos, Eduardo Corona e outros, transformaram parte da cidade com empreendimentos comerciais.

A ação do arquiteto, ao responder à solicitação do cliente incorporador, criou novas propostas espaciais que ajudaram a estabelecer uma forma para a mercadoria habitação, adequada à demanda de renda média, porque até então não existia uma tipologia utilizada pelo mercado acostumado às relações baseadas no aluguel. As soluções arquitetônicas elabo¬radas no período são várias, mas são os espaços exíguos do apartamento típo kitchenette os que mais intimamente se ligaram ao conceito de habitação como mercadoria. De forma mais ou menos criativa, arquitetos testaram a fórmula indicando um caminho para a incorporação. (Rossetto, 2002, p. 107)

6.3 ESTADO, A LEGISLAÇÃO E OS INTERESSES DA INCORPORAÇÃO

Do estrito ponto de vista do processo de incorporação no período em estudo, o Estado não podia ser considerado um agente direto, isto é, não era um agente essencial à cadeia de ações que levaria à produção e comercialização de um empreendimento. Isto não significava que não existisse interação entre a atividade de incorporação e as diversas funções a cargo do Estado e, que nesta interação, não se estabelecessem pontos de atrito. Existia entre incorporador e poder público uma relação indireta marcada por posições antagônicas e relações dependentes, que condicionava a atividade e criava condições para que ela existisse.

Com relação ao processo de incorporação especificamente, identificam-se dois momentos em que existiam pontos de interação e interceptava-se interesses, às vezes antagônicos, entre esses dois agentes.

O primeiro na fase de produção: a ação de investimentos estatais nas cidades - dotando de infra-estrutura, estabelecendo plano de melhoramentos, construindo equipamentos públicos - modificavam as condições reguladoras do uso produtivo dos terrenos, induzindo os íncorporadores a apropriarem-se de sobre-lucros (Ribeiro, 1997, p.134).

O segundo está relacionado à fase de comercialização. No período em estudo, não havia uma ação direta do Estado (regulava apenas as relações de venda entre as partes), pois ainda não existia um sistema financeiro voltado para a habitação, com linhas de financiamento tanto para a produção como para o estímulo ao adquirente final, como virá a ser constituído mais tarde com o BNH. No pós-64, o Estado assume papel central na produção e circulação de habitações, tanto para o setor privado da produção, como atuando diretamente por meio da produção pública. Não havia, no período pré-1964, algo similar em que o Estado pudesse controlar o processo de produção privado estabelecendo critérios e regras gerais para todo o país, ao mesmo tempo em que dirigia o fluxo do capital de investimento.

Entendemos que a principal relação entre Estado e incorporador acabava ocorrendo durante o processo de produção da moradia e acontecia de dois modos. A primeira referia-se à ação do poder público sobre o espaço da cidade, levando a investimentos em infra-estrutura e dotação de serviços localizados apenas em determinadas áreas da cidade, estabelecendo vantagens somente em algumas.

A segunda relação, instituída entre incorporador e Estado, será analisada com maior detalhe porque foi através dela que o poder público acabou condicionando a produção imobiliaria com a tentativa de estabelecer regras disciplinadoras, tanto de controle da atividade de construção, como para a localização da produção. Essa regulamentação, de âmbito local, estava compilada no Código Arthur Saboya, aprovado em 1934, que consolidava uma série de leis anteriores. Como toda legislação, ela não era estanque e foi sendo alterada como resposta às

pressões dos agentes que interagiam na produção do espaço. Entretanto, constituiu a principal estrutura legal que vigiaria, durante os anos de estudo, em relação ao ambiente construído. (Rossetto, 2002, p. 111)

7. EXPERIMENTAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO ARQUITETÔNICOS NA PRODUÇÃO PRIVADA

Foi justamente a identificação dessas tipologias em uma produção, a princípio sem unidade alguma, compostas de inúmeros exemplares projetados e introduzidos na malha da cidade de forma individual e isolada, que nos levou a indagar sobre a existência de uma matriz comum de ordem conceituai e de uma relação intrínseca entre produto arquitetônico e produção privada de moradia em escala empresarial.

Partimos do pressuposto de que não era possível analisar os edifícios levantados pela pesquisa sem considerá-los como parte de um processo cujo resultado era a habitação como mercadoria. Acreditávamos também que a adoção pela incorporação imobiliária de determinados conceitos da Arquitetura Moderna não era apenas uma questão de linguagem, de moda, já que transformara a produção.

Na procura de uma relação mais orgânica entre produção e resultado fomos percebendo a conjunção de diversos fatores, ou seja:

O estudo das condições de moradia e do contexto social e econômico da cidade de São Paulo permitiu verificar que a produção imobiliária estava em busca de novos modelos que pudessem responder questões relativas à obtenção de maior lucratividade com a terra urbana; à transformação do mercado imobiliário em investimento lucrativo; a propor mercadorias que pudessem interessar a classe média, público potencial para um mercado ainda inexplorado; a possíveis estratégias de produção e comercialização, ainda que limitadas pela inexistência de financia¬mento imobiliário abrangente.

A ação do incorporador, novo agente da cadeia produtiva com capacidade de articular recursos e interesses dos demais promotores e gerenciar a produção e comercialização das unidades, acentuou as relações capitalistas no setor alterando o contexto da produção. Significou também uma importante mudança nos programas habitacionais, criando alternativas inexistentes no cenário residencial da cidade. Por exemplo, a verticalízação de prédios residenciais bem localizados e edifíciosmultifuncionais e apartamentos mínimos.

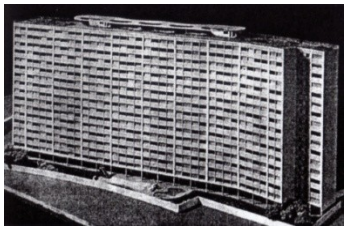
A incorporação imobiliária adotou o referencial da arquitetura moderna quando esta ofereceu suporte para a produção que desejava um novo patamar de produtividade. A busca de uma habitação econômica por meio de racionalização na distribuição espacial, de modulação e de produção industrial de elementos construtivos padronizados, entre outros conceitos e métodos de projetação, tornou-se usual. Conceitos de habitação mínima e unidade de habitação contribuíram para a definição das tipologias identificadas nesse período.

7.1 A IMPORTANTE EXPERIÊNCIA DOS INSTITUTOS DE PREVIDÊNCIA

As iniciativas do Estado no setor habitacional foram importantes, mas insuficientes para resolver a carência de moradias. O Estado regulou o siste¬ma de financiamento imobiliário, baseado num sistema de hipotecas e concedido por um conjunto de entidades como a Caixa Económica, Instituições de Previdência Social, Caixas de Aposentadorias e Pensões, organizações privadas como companhias de seguros e bancos; e particulares, constituídos de grandes e pequenas firmas.

As carteiras prediais dos IAPs foram as primeiras instituições públicas a tratar da questão habitacional em grande escala. Essa atividade era secundária a seus objetivos, o de assegurar previdência e assistência médica a seus associados; funcionava como um meio de capitalização dos recursos captados, uma aplicação rentável para assegurar o pagamento dos benefícios futuros a seus assegurados. Para isso, os IAPs financiavam terceiros, como também promoviam incorporações próprias com objetivo de formar um sólido patrimônio. Seus financiamentos possibilitaram o intenso processo de verticalização ocorrido nesse período e promoveram a consolidação do capital de incorporação voltado à produção de compra e venda.

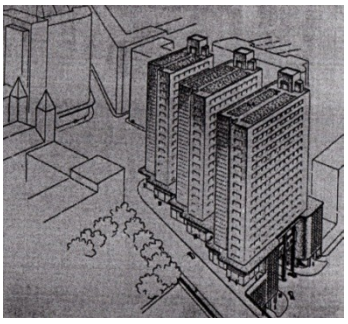
Grande parte dos primeiros edifícios residenciais financiados pelos Institutos de previdência durante o Estado Novo surgiu para fins de locação. Entretanto, com o congelamento dos aluguéis pela lei do inquilinato de 1942 e sendo a inflação do período (até 1950) bastante acentuada, os institutos relocarão seus investimentos



im. 32 japurá

Os edifícios de propriedade dos Institutos eram reservados à locação e, portanto, executados com bom padrão de acabamento para garantir de forma duradoura o investimento. A busca por economia dava-se nos aspectos não prejudiciais à qualidade da construção, seja pelo aumento da produtividade, padronizando materiais ou reduzindo prazos de execução, e não por acaso a grande maioria de seus edifícios seguia a estética moderna.

Até então nunca se alcançara o nível de atuação no setor da construção habitacional como o realizado pelas carteiras prediais dos IAPs nos vários estados em que se faziam presentes. Esse sistema de financiamento habitacional acabou sendo esvaziado pelo desvio dos recursos para o desenvolvi¬mento industrial e de infra-estrutura do país, especialmente a partir de 1947, no Governo Dutra. (Vilariño, 2000, p. 87)



im. 33 projeto rino levi

Empreendida pelo poder público de construção de novos conjuntos de habitação coletiva de acordo com os preceitos da arquitetura moderna, havia também contribuído para estabelecer parâmetros de atuação para a iniciativa privada no setor. Segundo Sampaio (2002 p. 24), a produção da habitação de interesse social produzida através dos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAP), procurou imprimir de forma marcante a presença do poder público no campo da habitação, oferecendo um

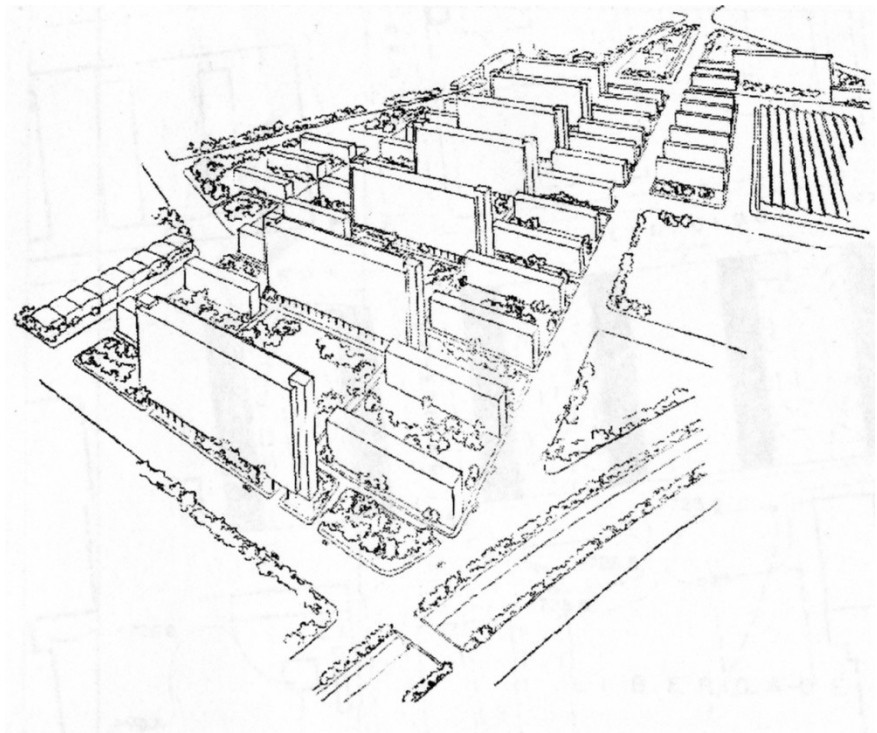
possível modelo a ser seguido.

Exemplos: PA04 Anchieta IAPC; NV35 Japurá IAPI; Rino Levi em 1940, através do anteprojeto do Conjunto Comercial para o IAPI.

Entre 1933 e 1938 foram criados seis IAPs, um para cada categoria profissional, tendo cada um seus dispositivos legais específicos de regulamentação, muitas vezes modificados por outras leis restritas a cada IAP, o que reforçou uma diferenciação entre os Institutos quanto a qualidade e volume dos benefícios prestados. Os Institutos foram de grande importância na viabilização econômica das incorporações imobiliárias, garantindo financiamento e criando condições para o intenso processo de verticalização e especulação imobiliária que tomou conta da cidade. A estrutura corporativista dos IAPs provocava distorções quanto a distribuição por faixa de renda dos benefícios habitacionais concedidos aos seus associados. Encontramos indícios de atendimentos habitacionais a funcionários de renda média e alta. Como exemplo podemos citar o caso do Edifício Anchieta, cujo destino foi à cúpula dos funcionários dos sindicatos e do trabalhismo ligados a Getúlio e o Conjunto do IAPI na Bela Vista, mormente conhecido como conjunto Japurá, onde foram cedidos apartamentos devidamente conjugados e reformados à deputada Ivete Vargas,filha do ilustre presidente.

im. 34 IAPI

Exemplos: **IAPI Várzea do Carmo, de Attílio Corrêa Lima, Alberto de M. Flores, Hélio U. Cavalcanti, José T. Da Silva; IAPI Mooca , de Paulo Antunes Ribeiro; IAPI Vila Guiomar, de Carlos Frederico Ferreira**



Na experiência dos ISP´s os arquitetos e outros técnicos responsáveis pela questão habitacional estariam dando sua contribuição ao projeto de

mobilização social por meio da construção de um espaço racionalizado e de um novo modo de morar, símbolos de uma nova época na qual a classe trabalhadora iria viver e passar seu tempo livre de forma cada vez mais socializada.

im. 35 IAPI vila guiomar

A produção e a magnitude da produção habitacional promovida pelos Institutos foi extraordinária para os padrões da época. Envolvendo cinco mil unidades habitacionais em alguns de seus projetos - programas inéditos para a época - os IAPIs acumulavam investigações e reflexões sobre várias características da construção civil, como projetos arquitetônicos e urbanísticos - sempre voltados para a racionalização e indução de custos - busca de materiais alternativos e aspectos sociais e adminislrativos.

A preocupação com o capital imobilizado no decorrer da obra levou a iniciativas para elevar a produtividade, num esforço de padronização e redução do tempo de construção. Não é, portanto, apenas por opção estética ou formal que os Institutos adotaram da arquitetura moderna, impregnado que este estava de preocupações com a economia, racionalidade, produtividade, produção em massa, padronização.

A falta de um ambiente de produção favorável, o porte inusilado das obras realizadas pelos IAPs no pós-guerra exigiu de sua divisão de engenharia a solução de inúmeros problemas, entre os um dos mais complicados foi a aquisição de materiais em um mercado submetido à escassez. Outro loi a falta de padronização dos materiais, indispensável para a produção em série de moradias .

A atuação dos IAPs nos anos 50 resultou em uma das poucas experiências brasileiras que abrangeram escalas maiores e apoio oficial, atingindo graus de racionalização mais significativos. Não podemos afirmar entretanto que houve um amplo projeto de racionalização da construção habitacional como um todo, com o objetivo planejado de chegar à edificação em série através da produção industrial.

formação dos setores da cidade

1. AS ESPACIALIDADES DOS TECIDOS URBANOS DA CIDADE

Muitos são os elementos que contribuem para a configuração dos espaços urbanos da cidade. Para a pesquisa adotaremos os que dialogam diretamente com a produção deste espaços e sua interferência na arquitetura produzida.

O "boom" de construções, ocorrido no final da década de 40 e nos anos 50, será responsável por grandes mudanças na paisagem da cidade. Somekh (1987:76) define o período entre 1940/57 como "a Verticalização Americana": "*Esse período caracteriza-se por uma verticalização predominantemente residencial. O crescimento vertical localiza-se nos bairros próximos ao Centro, onde os edifícios já perderam seu aspecto europeu e começam a adquirir, em função da valorização dos terrenos, uma fisionomia norte-americana, caracterizada pela "febre dos arranha-céus".*

Nesse período, a verticalização localiza-se nas áreas mais centrais como Santa Cecília, Santa Ifigênia, Higienópolis, por conta da enorme carência de infra-estrutura das demais regiões de São Paulo. Nesta operação de produção de habitação, o alto custo dos terrenos centrais podia ser diluído pelo grande índice de aproveitamento dos terrenos permitido por lei.

O Art. 3" da Lei 3.571/ 37 dispunha: *"Nas vias públicas para as quais vigoram as disposições atadas (avenidas Paulista, Higienópolis, Angélica, Ceará e Rua Maranhão) só serão permitidas construções coletivas (casas de apartamentos) quando afastadas no mínimo três metros das divisas da lote, devendo as fachadas laterais e posteriores receber tratamento arquiteônico idêntico das fachadas principais."* (Vilariño, 2000, p. 127)

A grave crise econômica que assolou o país entre 1962 e 1967 não contagiou o mercado imobiliário, que em toda a década conheceu grande

expansão. O crescimento vertical, praticamente saturado na área central, atinge nesse período 29 bairros[15] decorrente da limitação do aproveitamento dos terrenos urbanos imposta pela Lei 5.261/57 e do crescente uso do automóvel. Esta lei, que condicionava a construção de apartamentos com grande metragem aliada a retração da demanda das classes de menor renda provocada pela recessão econômica do período determinou que o processo de incorporação pelo preço de custo se direcionasse à produção de unidades habitacionais à classe média e média-alta.

Alguns fatores determinaram a expansão da cidade através de vetores específicos e o seu adensamento em setores em consolidação. A expansão esteve vinculada neste primeiro período, 1928-1942, de maneira preponderante à oferta oferecida de infraestrutura urbana. Basicamente o elemento determinante foi a oferta de transporte coletivo - ônibus e bondes. Mas será principalmente o bonde, que atendia satisfatoriamente à demanda *intra-city* com sua ampla, que ao expandir sua rede em quase todas as direções determinou os vetores a serem adensados e verticalizados. Junta-se a isto, necessariamente, a oferta de outras infraestruturas, como as redes de gás, eletricidade, água e esgoto.

Entendemos que cada vetor urbano, são representados pelas avenidas implantadas, ou adapatadas, que exerceram o papel de 'Eixos Estruturadores' , influenciando os diversos processos de transformações dos territórios da cidade.

Estas condicionantes confirmaram a Avenida São João como principal vetor de expansão deste 1° Período [1928-1942]. Favorecida pela legislação, que determinava o adensamento conforme a largura das vias, atraiu empreendedores devido a suas generosas dimensões e sua condição de conector entre o núcleo histórico e o novo centro em processo de consolidação. Paralelamente à São João, ocorrerá novos delimitações formadas pelas Alamenda Barão de Limeira e Alameda Barros.

Exemplos: **SJ19 porchat; SJ18 trussardi; SJ02 barão de limeira; HG34 maria tereza.**

---

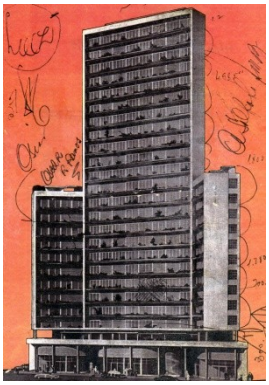
[5] *Bela Vista e Cerqueira César são os que mais verticalizaram. Santa Cecília, Bom Retiro, Higienópolis, Campos Elíseos, Pinheiros, Vila Buarque, Vila Mariana, Paraíso, Aclimação, Consolação, Liberdade, Jardim Paulista, Moóca, Perdizes, Brooklin, Cambuci, Santa Ifigênia e Santana; no Brás, Ipiranga, Jardim Europa, Jabaquara, Lapa, Saúde, Vila Nova Conceição e Itaim a verticalização era ainda incipiente. A maioria desses bairros localiza-se na zona sudoeste da cidade, setor historicamente ocupado pelas classes de mais alta renda (Villaça.1978)*

Tangenciada pelo Vetor São João a Praça da República assumiu papel aglutinador do Centro Novo. A Avenida Vieira de Carvalho também sofrerá mudanças posteriormente.

Exemplos: **SL09 esther; SJ27 sarti; SL28 tinguá; arlinda; SL23 pamela.**

Outro vetor derivado do Eixo São João, mas de forma transversal, foi o configurado pela Avenida Angélica. Surge um direcionamento para o setor Higienópolis.

Exemplos: **Angélica; Santo André; Augusto Barreto; Buenos Aires; Santa Amália; higyenópolis; dona veridiana**.



im. 36 eiffel

Este vetor vai se completar no encontro com a Avenida Paulista.

Exemplo: **anchieta.**

Próximo à Praça da Sé, surgirá o Vetor Brigadeiro Luis António, que também sobe em direção à Avenida Paulista, mas somente será configurado no 3° Período [1952-1957].

im. 37 angélica

O último setor significativo deste período configurou-se na borda sudoeste do Parque D. Pedro II. Vinculados a este espaço público, neste caso de grandes dimensões, insinuam timidamente a potencialidade de adensamento não confirmada do setor industrial e da orla ferroviária.

Exemplos: **Guarany; Conjunto Residencial IAPI Várzea do Carmo; Sarzedas; senzala.**

Este 4° e último Período [1957-1972] se caracterizou pela difusão do seu crescimento urbano. Este processo existiu como resultado de distintos movimentos induzidos pelo crescimento acelerado da cidade em todas as suas direções. Ocorrem naturalmente migrações de regiões de concentração mais alta para outras de concentração mais baixa.

A 3ª fase de verticalização do bairro de Higienópolis e a 2ª fase do Jardim Paulista consolidaram estes bairros - principalmente pelas suas centralidades, condições de infraestruturas e lotes privilegiados - como setores nobres predominantemente ocupados por habitações coletivas de padrão médio/alto.

im. 38 esther

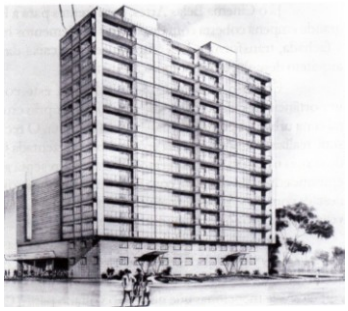
Exemplos Higienópolis: **Karina; Lugano e Locarno; Arper; Arabá; Albar; Tamar; Baía Mar; Abaete; Albina; Manon; Santa Cândida e Santa Francisca; Parque Higienópolis .**

Exemplos Jardim Paulista: **Cajaú; Guaimbê; Saint Bernard e Saint Gothard; São Felix.**

O deslocamento das áreas de verticalização pela própria condição de esgotamento dos setores centrais e o desestímulo, como já visto no capítulo anterior, provocado pela restrição do coeficiente de

aproveitamento em no máximo quatro vezes a área do terreno provocou *a* elevação excessiva do valor da terra nas áreas centrais.

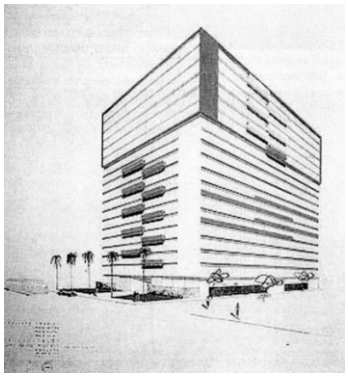
Opções imediatas são os bairros de Pinheiros, Bela Vista, Vila Mariana. Moema, Vila Olímpia. O único vetor claramente configurado neste último período é o trecho final da Avenida 9 de Julho, tangente ao bairro de Itaim Bibi.



im. 39 chipre gibraltar

Exemplos**: lagoinha, maria ana; conselheiro alves.**

Entendemos que neste momento encerra-se uma análise, onde a percepção da fronteira urbana como limiar da discussão da habitação coletiva, pois foi neste período que se fortaleceu a ideia de região metropolitana, de conurbação urbana. Ao contrário do raciocínio estabelecido até aqui de ser este um período de difusão, pelo menos no que diz respeito ao desenvolvimento da questão da habitação coletiva, o tecido urbano sofreu uma coalescência, uma fusão por crescimento, ou junção em um só corpo das partes urbanas que estavam separadas.



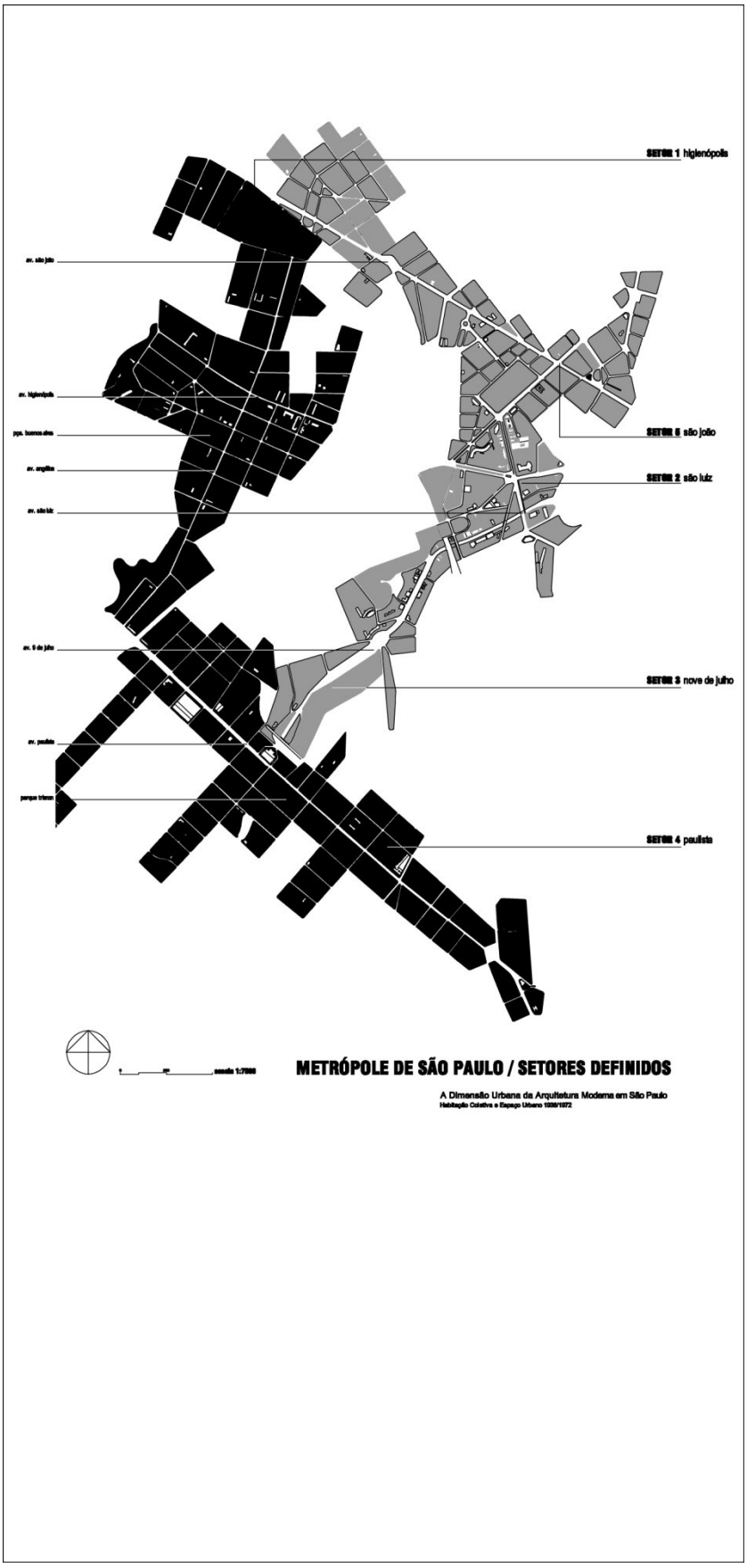
im. 40 três marias

Esta pesquisa definiu 5 setores representativos desta reflexão inicial. Serão apresentados os aspectos históricos de cada formação, a fim de registrar a diversidade dos contextos econômicos e sociais que nortearam os processos de territorialização da cidade.

Para cada setor, peças gráficas foram elaboradas a partir das bases cartográficas usuais (Sara Brazil, VASP e Gegran) para destacar o processo de ocupação e adensamento dos territórios.

Destacamos as ações legislativas, Leis e Decretos, que foram aplicados de maneira específica para cada um dos setores.

Dessa abordagem de pesquisa, com ênfase nos aspectos urbanísticos, chegamos à uma chamada ‘Cartografia do Moderno’. Ao tomar a tipologia arquitetônica Habitação Coletiva Vertical, como objeto, fenômeno e expressão do movimento modernista, detectamos uma configuração, como um percurso, consolidado e presente na estrutura metropolitana de São Paulo.


SETOR 1 higienópolis
av. são joão
av. higienópolis
pça. buenos aires
av. angélica
av. são luiz
av. 9 de julho
av. paulista
parque trianon
SETOR 5 são joão
SETOR 2 são luiz
SETOR 3 nove de julho
SETOR 4 paulista
METRÓPOLE DE SÃO PAULO / SETORES DEFINIDOS
A Dimensão Urbana da Arquitetura Moderna em São Paulo
Habitação Coletiva e Espaço Urbano 1938/1972

SETOR HIGIENÓPOLIS

Segundo a pesquisadora Maria Cecília Naclério Homem[6], observa-se dois aspectos distintos na fundação e consequente ocupação do bairro de Higienópolis. O primeiro diz respeito às terras dos Altos de Santa Cecília, e sua estrutura fundiária original:

- Propriedade de Dona Maria Antonia da Silva Ramos; A referida propriedade situava-se próxima às atuais ruas da Consolação, Maria Antônia, Veridiana e Major Sertório.

- Propriedade de Dona Veridiana Valéria da Silva Prado; em 1884, instalou-se em sua chácara "Vila Maria", nos altos de Santa Cecília, vindo a se tornar o lado par da Avenida Higienópolis. Esta ocupava uma grande área, delimitada pela antiga rua de Santa Cecília até a altura da atual Avenida Angélica. Esta área está delimitada pelas atuais ruas Dona Veridiana, avenidas Angélica e Higienópolis e cortando ao meio quadras delimitadas pelas ruas Martinico Prado e General Jardim.

- Propriedade de Dona Maria Angélica Souza Aguiar de Barros; em 1891, fez construir seu novo palacete nas atuais Avenida Angélica, esquina com Alameda Barros. Originada da antiga chácara das Palmeiras, prolonga-se por quase toda a área do Baixo Higienópolis e vizinhanças (o restante é ocupado pela Vila Maria e Chácara Jaguaribe) e abrange as terras que vão das encostas da Estrada do Pacaembu até as vizinhanças da atual av. Gal. Olímpio da Silveira, perfazendo um total de 471.015 m^2 dos 660.886 m^2 ocupados pela chácara das Palmeiras

Estas constituíram-se nas primeiras proprietárias de projeção a se transladarem para o local, cuja presença é evocada pelas ruas que as homenageiam.

Haviam outras chácaras, que dos seus desmembramentos e loteamentos, formaram outras áreas do Setor Higienópolis estudado:

- Chácara do Jaguaribe — De propriedade do Dr. José Nogueira Jaguaribe, esta é a menor das chácaras existentes, ocupando uma área de 80.320 m^2, dos quais somente uma pequena parcela (6.900 m^2) veio a formar parte do Baixo Higienópolis. Situa-se junto às terras da Vila Maria, tendo também como limites as atuais ruas D. Veridiana, Jaguaribe e av. Angélica.

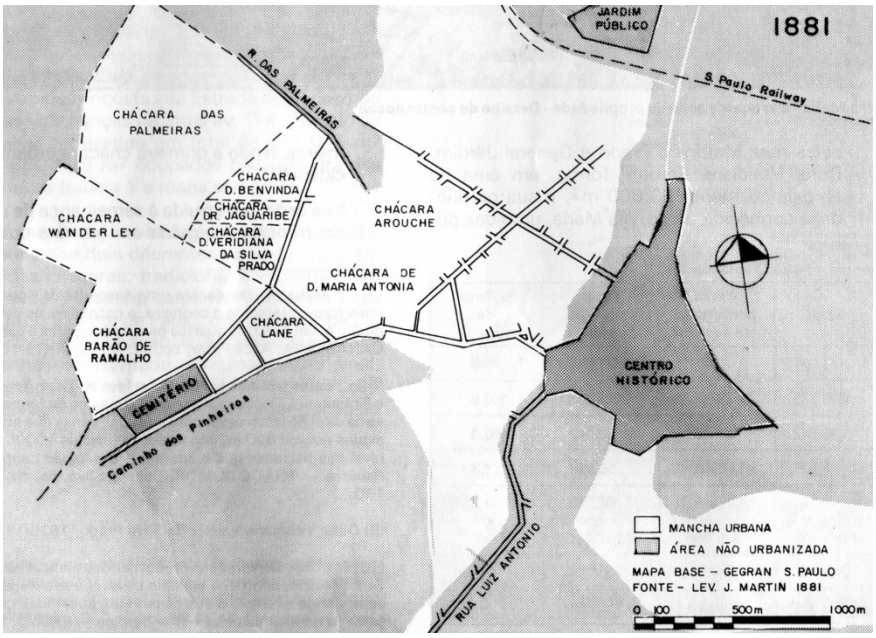
- Outras chácaras — As outras duas propriedades existentes na área, pertencentes ao Barão de Ramalho e ao Wanderley, bem como as terras vizinhas do Pacaembu, constituem-se basicamente de campos e matas.

---

[6] Maria Cecília Naclério Homem, *Higienópolis. Grandeza e decadência de um bairro paulistano.* São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico/Divisão do Arquivo Histórico, 1980.

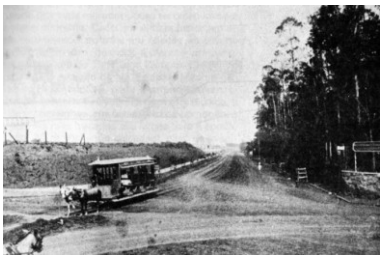
Destas chácaras em diante, o que temos é uma paisagem tipicamente rural, já que as outras citadas formam o último cinturão mais ou menos urbano deste setor da cidade. As chácaras vizinhas de D. Maria Antônia, de D. Benvinda Lane, com os prédios da nova Escola Americana e do Arouche são os elos de ligação destas últimas com a cidade.

Do loteamento da chácara pertencente a Rego Freitas, que dá origem ao vizinho bairro de Vila Buarque na divisa das chácaras Veridíana Prado, Jaguaribe e de Dona Benvinda.



Separando as chácaras de D. Angélica e de D. Veridiana dos campos do Wanderley e do Barão de Ramalho, corre a Estrada do Pacaembu (atual av. Higienópolis) que é um prolongamento quase que natural da atual rua Maria Antônia, seguindo em direção ao vale do Pacaembu. Como este caminho são todos os outros existentes, simples, de terra batida, com poucas construções ao redor e com a função de ligar as diversas propriedades entre si e com a cidade.

Estes fatos marcam o começo da transformação da paisagem da região com as primeiras penetrações do tecido urbano nesta área, que até então apresenta características típicas de zona de transição do urbano para o rural.


im. 41 avenida higienópolis

O segundo aspecto, relacionado com as terras mais altas do lado ímpar da Avenida Higienópolis para cima, encontrando as Avenidas Paulista e Dr. Arnaldo. Estas incorporam o loteamento executado por Martinho Burchard e Victor Nothmann, em 1890.

O empreendimento, realizado sob a denominação "Boulevards Burchard", consistiu na compra de duas glebas sem benfeitoria alguma, localizadas entre a rua da Consolação e o Vale do Ribeirão Pacaembu, a saber: os terrenos do Barão de Ramalho e uma porção da antiga propriedade de Joaquim Floriano Wanderley. Seu retalhamento

obedeceu ao traçado de tabuleiro de xadrez, adaptando-se para os lados do Ribeirão Pacaembu às dificuldades do terreno que encontrava os barrancos do Vale desse rio. Estruturado em duas artérias principais, Avenida Higienópolis que ligaria a Consolação ao Pacaembu e Perdizes, e a Avenida Angélica, que articularia a Avenida Higienópolis à Avenida Dr. Arnaldo. A avenida Higienópolis finalizava com um belvedere que Burchard denominou Terraço Germaine.de onde se avistavam os bairros das Perdizes, Freguesia do Ó, Santana, e a Serra da Cantareira.

im. 42 cartaz

Considerado, em seu tempo, o bairro de maior extensão territorial e de importância social, o empreendimento alcançou o propósito almejado por seus idealizadores, ou seja, a concepção de um sítio, exclusivamente residencial destinado à população abastada da cidade.

Para tanto, Burchard e Nothmann, dotaram o empreendimento de toda sorte de benfeitorias urbanas: água, esgoto, iluminação à gás, arborização e linha de bonde, dividindo-o em grandes lotes e obtiveram junto à Câmara municipal regulamento que assegurasse seu uso exclusivamente residencial, a exemplo do que fora realizado em relação à Avenida Paulista.

O local recebeu o nome de Higienópolis, que quer dizer "cidade ou lugar de higiene", dada suas propriedades climáticas. Ademais das benfeitorias implantadas no empreendimento, seus moradores se beneficiariam da existência de escolas e hospitais nas cercanias do loteamento.

Segundo Macedo (1987) Identificam-se três formas de organização básica pelas quais passou a paisagem da área em questão:

I - Paisagem Chácaras (1884-1895) — paisagem típica dos últimos decénios do século XIX, durante os quais se encontra um cinturão de chácaras residenciais ao redor da cidade de São Paulo.

II - Paisagem horizontal (1895-1940) — paisagem característica dos bairros destinados às elites sociais, onde as edificações — grandes casas — são construídas em meio a jardins e parques, junto a ruas arborizadas e praças. Possuem espaços livres amplos, plantados e um reduzido grau de utilização.

III - Paisagem vertical (1940-1980) paisagem caracterizada pelo predomínio de altos volumes edificados. Edifícios de apartamentois misturados às residências baixas, implantados em lotes redivididos ou não, de fase anterior, ocupados por camadas altas e médias da população.

A paisagem da cidade transforma-se comptetamente. Os últimos resquícios do velho aglomerado urbano nessas áreas ganhas pela cidade, nesses novos loteamentos, aqueles destinados às faixas mais ricas da população se destacam pela qualidade de infra-estrutura, dimensão dos terrenos e ruas e porte das edificações. Estas elites "tecem o espaço urbano de tal forma que toda a sua vida, todo o seu dia-

a-dia urbano são substituídos por novas estruturas de feição europeia e muitos dos bairros abertos exibem uma paisagem totalmente diferente, com ruas mais largas e arborizadas, ostentando uma arquitetura moderna. A cidade até então tinha uma aparência bem homogénea e sua arquitetura uma surpreendente regularidade. Os antigos campos e matas cedem lugar aos grandes loteamentos.

Várias são as áreas com o predomínio destas moradias "consideradas elegantes" na primeira metade do século atual em São Paulo, além de Higienópolis: Vila Buarque, Campos Elísios; ruas Conselheiro Nébias, Guaianases, Aurora; Alameda Glete; e sobretudo a Avenida Paulista.

BOULEVARD BURCHARD

No ano de 1895 é lançado como uma alternativa aos bairros de Campos Elístos e Santa Efigênia, um empreendimento imobiliário, destinado a um público de alto poder aquisitivo, com características especiais — o "Boulevard Burchard".

Implantado a uma distância de 2,5 km do centro, servido por linhas de bonde e estrategicamente colocado no alto das colinas de Santa Cecília, tem como limite-base e artéria principal a antiga Estrada do Pacaembu, chamada então de avenida Higienópolis.

Este é o ponto de partida para a subida das encostas do espigão central pelas camadas de alta renda, em busca de sítios mais aprazíveis para sua morada abandonando pouco a pouco as redondezas do caminho de ferro. A propaganda de venda explora, talvez pela primeira vez em São Paulo, os valores cênicos da paisagem como atrativo de compra, juntamente com a vizinhança de edifícios de importância e o oferecimento de uma infra-estrutura completa e transporte coletivo fácil. São valorizadas principalmente a paisagem, que pode se descortinar da região e a arborização, feita à maneira.

A sua altitude é colocada como um elemento benéfico à saúde. Justificando o nome atribuído mais tarde à região e também a uma de suas principais artérias — *a* avenida Higienópolis. Este apelo de venda

surte efeito imediato entre as elites paulistanas.

O Boulevard Burchard, ocupando uma área de 847.473 m^2 das antigas propriedades do Barão de Ramalho e do Wanderley, é projetado pelo escritório imobiliário de Victor Nothmann e Martinho Burchard e aberto às vendas em 1895. Primeiro são loteadas as propriedades do Barão de Ramalho que dão origem ao Higienópolis I e nos anos seguintes as do Wanderley, dando lugar ao Higienópolis II.

Sobre esta malha, vão se edificando as primeiras casas, a sua maioria seguindo os modernos padrões que a cidade adotava, principalmente nos novos bairros e na área central. Ao longo da av. Higienópolis e ruas vizinhas, como a Maranhão e a Itatiaia, surgem logo nos primeiros anos uma grande quantidade de edificações, construídas seguindo os mais diveersos estilos e tendências arquitetônicas.

Estas novas edificações respeitam as novas posturas baixadas em 1898 para a rua Itatiaia e av. Higienópolis, em que se exige um recuo frontal de seis metros.

O processo de transformação de Higienópolis não ocorre de maneira homogênea. Primeiramente desenvolve-se uma fase longa de quase 20 anos, em que surgem nas áreas mais antigas uma série de edifícios que, lentamente, aumentando em número e proximidade, alteram o seu entorno. Pouco se modificam os usos dos espaços livres do bairro e existe a predominância dos volumes baixos. Macedo (1987), define 3 etapas para as mudanças das estruturas físicas do setor:

- Primeira etapa / Transição - que dura de 1940 a 1960

- Segunda etapa / Mutação - de 1960 a 1972, consiste em um processo mais rápido da alteração de paisagem onde há uma considerável substituição de residências por edifícios em muitas áreas da região.

- Terceira etapa / Consolidação - é a confirmação do processo de substituição de volumes, com uma mudança sensível no uso do solo e dos espaços abertos. Os edifícios são construídos mas em ritmo mais lento.

Destacaremos algumas leis urbanísticas que determinaram a configuração de Higienópolis.

im. 43 vista do mirante

Em 1894, a Câmara Municipal substitui o nome "Boulevards Burchard" por Higienópolis, para especificar os arrabaldes que iniciavam além do cruzamento das ruas Itambé, Dona Veridiana, Dona Maria Antonia, Major Sertório e Avenida Higienópolis.

Em junho de 1898, foi assinada a lei n.° 355, segundo a qual as construções de casas nas Avenidas Higienópolis e Itatiaia (atual Avenida Angélica) eram obrigadas a respeitar seis metros entre o alinhamento e a frente da casa, pelo menos, para jardim e arvoredos, e bem assim, um espaço não menor de dois metros de cada lado.Tal legislação significava uma alteração nos hábitos de viver em São Paulo, acentuando a sofisticação, o fato da libertação das casas e sobrados construídos sobre o alinhamento das vias públicas e sobre os limites laterais dos terrenos (configuração típica e característica nos demais setores da cidade).

Ocorreria em São Paulo a disseminação dos jardins, a ponto de que, futuramente, toda a casa que se prezasse teria seu jardim fronteiro.

No início do século XX, Higienópolis já se encontrava sob a administração da Prefeitura. Sendo, encargos desta, o alinhamento e o calçamento das ruas efetuado paulatinamente (com paralelepípedos, como era o hábito), ao longo de doze anos.

Higienópolis se tornara um dos lugares mais aprazíveis de São Paulo.

Ern 1912, Duprat desapropriou todo um quarteirão em Higienópolis para criar a praça Buenos Aires, com projeto paisagístico de Bouvard. Mais um belvedere, no final da avenida Paulista, junto à rua da Consolação, seria criado em 1916.

Ao mesmo tempo, consolidaram-se as medidas reguladoras constantes do Código de Obras Artur Sabóia. Por meio de projeto de lei apresentado por Alexandre de Albuquerque, eleito vereador em 1936, o Artigo 40 do Código (herdeiro do Ato n°127 de Anhaia Melo), definindo usos estritamente residenciais, foi estendido às avenidas Paulista, Higienópoíis. Angélica e outras. A partir de então, a extensão do artigo 40 a outras vias públicas seria adotada como medida de "zonearnento", protegendo área.

A Lei n, 3.571 tinha por objetivo estender as restrições de uso do artigo 40 do Ato n. 663 (Código Arthur Saboya) às áreas em processo de verticalização residencial. Isto é, definir como residenciais áreas com crescimento vertical, tais como as 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

O processo de verticalização em higienópolis, iniciou-se através do Prédio Alagoas 91933), que possuía cinco andares e duas lojas no andar térreo. Este prédio foi o primeiro da cidade com tipologia de um apartamento por andar e quatro dormitórios. Seu êxito comercial foi

imediato, tendo sido seus apartamentos prontamente alugados.

Pilon & Matarazzo, projetaram e construíram para André Matarazzo.o Prédio Santo André (**HG48 santo andré**), este destinado à renda.

No início da década de 30, Higienópolis contava quatro edifícios erguidos; com alturas modestas (não ultrapassando dez andares),em diferentes estilos, sem ligação alguma com os postulados "corbusianos". Por tais características, não romperam a identidade coesa do restante do bairro.

Para Higienópolis o momento é de renovação urbana e social: novos moradores instalam-se no bairro. Foram os profissionais liberais, técnicos, funcionários públicos, diplomatas estrangeiros, comerciantes, industriais, etc.

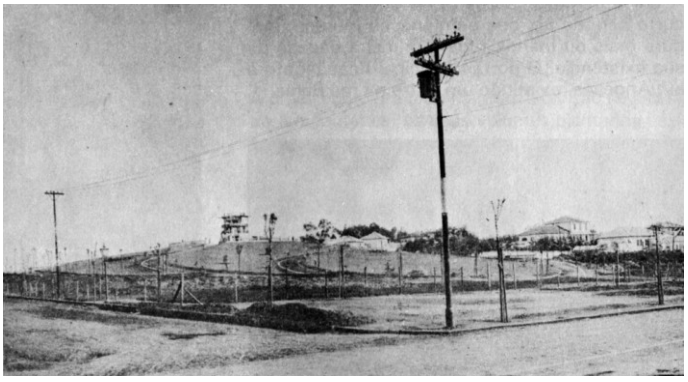
A indústria imobiliária voltou-se definitivamente para o bairro desfrutando de certas vantagens oferecidas: lotes amplos, proximidade com a área central, farta condução, etc.. No entanto, perdeu-se a exclusividade residencial, já que assistiu-se à maior penetração das atividades comerciais e de prestação de serviços.

No início da década de 50, surgem os grandes projetos comerciais de conjuntos residenciais em forma de condomínio. A primeira grande lançadora desse tipo de empreendimento foi a Construtora Imobiliária Monções, através do Condomínio Bretagne e o Parque das Hortênsias. Segundo a qual os edifícios devem ter vida social própria e os apartamentos, mais amplos, com áreas de lazer comuns.

ESPAÇOS PÚBLICOS E EQUIPAMENTOS URBANOS DE HIGIENÓPOLIS

Em 18 de setembro de 1913, foi criada a Praça Buenos Aires, em homenagem à delegação argentina que aqui se encontrava em visita à cidade.As confluência das ruas Piauí, Aracaju e Itápolis recebeu o nome de Praça Villaboim. (Alba, 2004, p. 20)

Em 1937, a Praça Villaboim é finalizada. Alguns anos após a Praça Farias Brito, na rua Ceará. Em 1940, a Prefeitura ajardinava o entorno do mirante localizado na avenida Higienópolis, até então constituído de terrenos baldios. (Alba, 2004, p. 53)



O tratamento da praça Buenos Aires é feito por Bouvard, ao mesmo tempo em que trabalhava nos projetos dos parques do Anhangabaú e D. Pedro. A criação, pela prefeitura, de tal área ajardinada, praticamente um pequeno parque com uma área total de 22.910 m^2, marca o reconhecimento e a inclusão de Higienópolis no cinturão de melhoramentos que a municipalidade executava para valorização e modernização da área central e vizinhanças, constituído pelos parques D. Pedro e Anhangabaú, praça da República, parque Siqueira Campos, Belvedere do final da Paulista e outros.

A praça Villaboim é construída em 1937; alguns anos antes, quando do loteamento do bairro do Pacaembu, é edificada a praça Farias Brito na rua Ceará; no final do período {1940) a Prefeitura ajardina o entorno do mirante da av. Higienópolis, até então constituído de terrenos baldios. Com o tratamento dos jardins e belvedere é concluída a última área livre específica para lazer da região, visto que nenhuma nova área virá a ser destinada especificamente para tal fim.

A AVENIDA ANGÉLICA.

A partir do início dos anos 20 a av. Angélica passa a estruturar, a balizar, a organização da área, pois sua ligação direta com a antiga av. Municipal (av. Dr. Arnaldo) passa a se constituir, junto com a rua da Consolação, num dos eixos de união do centro novo de São Paulo (trecho entre o Teatro Municipal e a praça da República) com a av. Paulista e os bairros de Cerqueira César e Pinheiros. Ao longo desta verdadeira circular composta pelas avenidas Angélica, Paulista e Brigadeiro Luís António se encontram então as principais áreas residenciais da cidade.

Seguindo a tradição, em São Paulo, das famílias mais ricas instalarem suas moradias junto às principais avenidas, é ao longo desta grande linha que se concentram os principais palacetes da cidade. Esta tradição, iniciada nas avenidas Higienópolis e Paulista, segue pelas avenidas Brasil, Angélica, Brigadeiro Luís António e outras.

Torna-se então a av. Angélica, devido à sua importância como via de ligação, um local preferido para moradia de uma parte da elite paulistana, que encontra nela uma alternativa às já saturadas avenidas Higienópolis e Paulista.

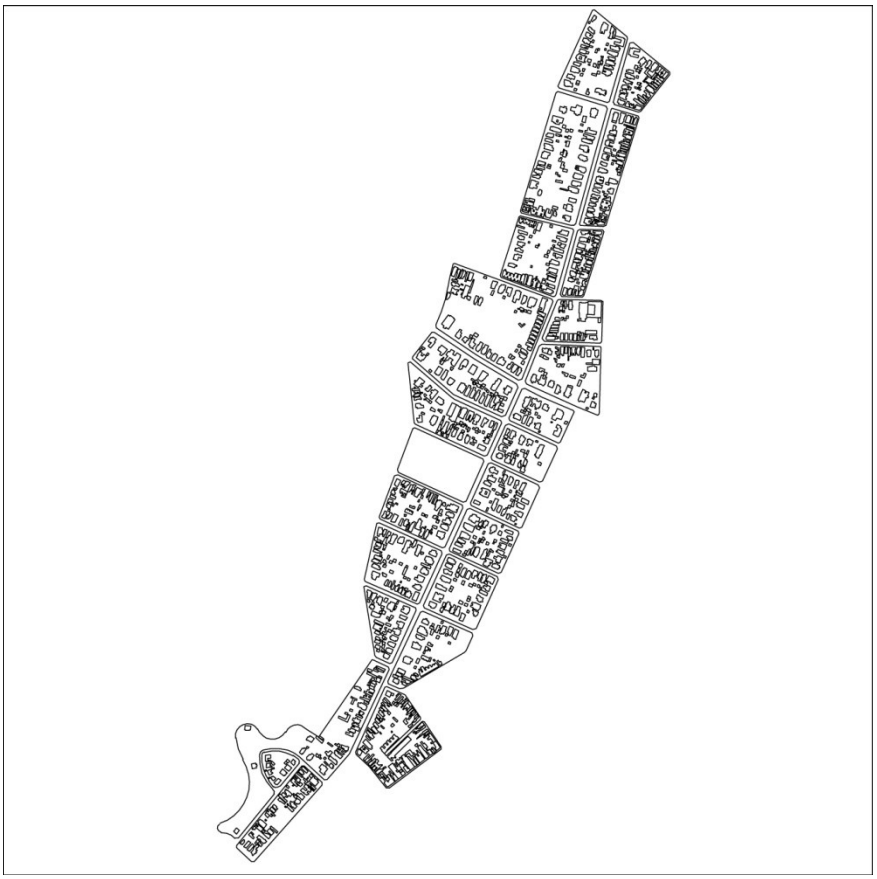
Dentro de quase todo o trecho que corta o Higienópolis, constróem-se muitos palacetes, nos mais variados estilos e tamanhos. Se em quantidade superam os existentes na av. Higienópolis, não os ultra-passam nem em dimensões nem em porte.

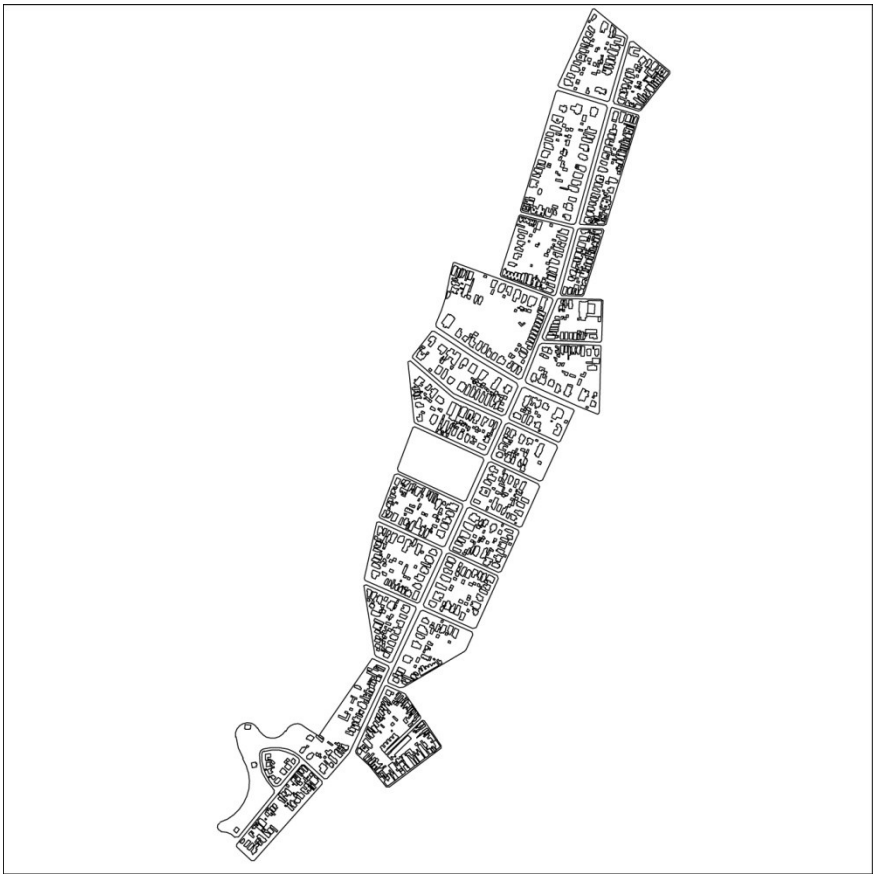
A preferência pela av. Angélica torna seu espaço um dos principais referenciais da cidade: o seu desenho, a praça Buenos Aires, sua arborização homogênea, suas largas calçadas, suas linhas de bonde, seu corso, seu tráfego. É uma avenida-desfile, uma avenida-galeria, um verdadeiro mostruário do que de melhor a sociedade da época

conseguiu criar.

Nas suas vizinhanças surge o primeiro edifício de apartamentos do bairro (rua Alagoas) e é junto a ela que são construídos outros dois, porém já de altura significativa (sete e dez andares), no lugar de alguns velhos sobrados. Estes edifícios residências, com lojas em seu andar térreo, constituem os últimos referenciais construídos na avenida e do bairro, marcos isolados de uma próxima etapa da paisagem em contínua transformação. (Macedo, 1987, p. 65)

Com o alargamento da rua da Consolação na década de 60, a ligação do bairro com o centro e com os bairros vizinhos é facilitada com o consequente descongestionamento de suas principais vias de acesso. A construção de um anel viário ao fim da av. Angélica, no seu cruzamento com a av. Paulista, diminui a sua importância como via circular e canalizadora de tráfego alternativo ao da Consolação. Esta última passa a constituir definitivamente o principal eixo de ligação Centro-Paulista-Jardins.





Plantas comparativas de ocupação territorial

SETOR HIGIENÓPOLIS

BASES: SARA BRAZIL / VASP / GEGRAN

Escala 1:20.000

SETOR SÃO LUIZ

A Avenida São Luiz originou-se de uma pequena rua, que servia para dividir o loteamento familiar da elite paulistana, na época do auge do café, e que apresentou uma elevada qualidade ambiental.

Ela passou pelas radicais transformações da cidade nos últimos cem anos, como o processo da verticalização, da ampliação dos espaços públicos para comportar a circulação de veículos, da saturação e degradação da área central.

Para avaliar a atratividade para o desenvolvimento da ocupação da área, foi levada em conta a importância relativa da sua acessibilidade ao centro da cidade em diversas épocas e da qualidade ambiental diferenciada que foi produzida com a edificação de grandes palacetes isolados em meio a jardins, ao longo de uma rua estreita. Estes dois fatores, acessibilidade e qualidade ambiental, foram considerados fundamentais para explicar o direcionamento do desenvolvimento urbano promovido a partir de sua ocupação pelas camadas sociais que tem possibilidade ampla de escolha de localização.

A Avenida São Luiz registrou as construções nas tendências vigentes de estética urbana, seja através da linguagem arquitetônica das edificações, seja através das volumetrias e alinhamentos visuais, adotados ou não em razão de posturas de códigos de obras.

A peculiaridade da área escolhida para estudo está na sua formação a partir de uma subdivisão familiar e não comercial, ao contrário da formação da praticamente totalidade dos loteamentos feitos a partir das chácaras mais ou menos próximas ao centro da cidade de São Paulo.

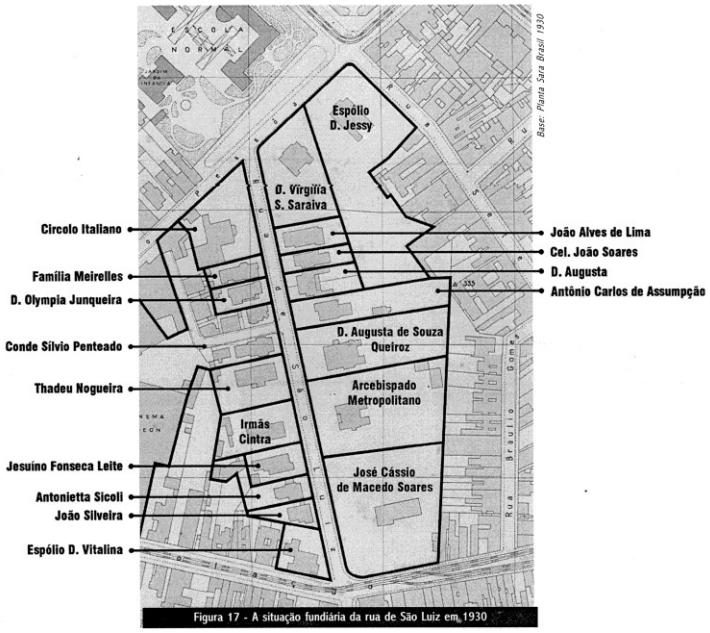


Figura 17 - A situação fundiária da rua de São Luiz em 1930

Esta característica explica a discrepância nas dimensões dos lotes ali formados, pois a lógica do dimensionamento está relacionada com partilhas de herança, avanços de legítima, doações, e outros acertos financeiros, que muitas vezes envolviam, além dos próprios imóveis, bens como fazendas e outros interesses.

A família Souza Queiroz, foi a responsável pela criação de um espaço urbano com características diferenciadas dentro do ambiente urbano paulistano. As características diferenciadas apontadas estão relacionadas com o tipo de parcelamento do solo, familiar e não comercial, e com a peculiaridade da organização espacial da arquitetura ali construída e sua implantação na área em estudo: um conjunto de construções residenciais de grandes dimensões ao longo de uma rua estreita, que é a rua São Luiz.

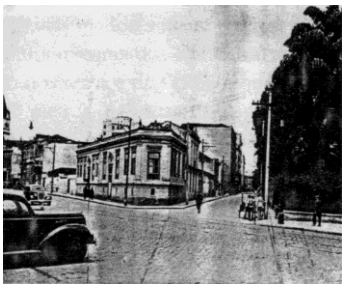
De fato, quando em 1880 Glette e Nothmann começaram a implantar o loteamento de Campos Elíseos, já estavam construídas no mínimo três grandes residências na antiga chácara do Brigadeiro Luiz António de Souza, localizada entre a rua da Palha e a rua da Consolação - que, nesta data, já era propriedade de seu filho mais velho, o Senador e Barão Francisco António de Souza Queiroz.

Os anos seguintes a 1897 assistiram ao loteamento e construção do restante da rua São Luiz, em lotes desiguais entre si, mas todos apresentando as divisas laterais aproximadamente perpendiculares ao eixo da rua, até atingir em 1930 um total de dezessete palacetes ou casas de tamanho razoável, isoladas das divisas, mais dois pares de casas geminadas e uma vila de casas para a classe média, que é a Vila Normanda. (Lefèvre, 1999, p. 55)

Com a implantação de alguns prédios voltados para o público de alta renda, como o conjunto dos Edifícios São Thomaz, Santa Virgília e Santa Rita e Edifício Princesa Isabel, consolidou-se um padrão de ocupação

cujo experimento tinha ocorrido com o Edifício Esther, em que havia uma combinação de apartamentos de diversos tamanhos, e no qual os apartamentos maiores tinham sido muito bem aceitos. Em 1942 ocorreu uma confirmação da procura por apartamentos de padrão elevado na área, com a construção do Edifício São Luiz, localizado na esquina da nova avenida Ipiranga com o prolongamento da rua São Luiz. Todos estes prédios combinavam apartamentos de luxo com uso comercial no térreo, repetindo uma combinação usual no exterior e que aqui vinha sendo adotada nos prédios residenciais de nível médio construídos na área central. (Lefèvre, 1999, p. 265)

A origem do nome da rua São Luiz pode ser explicada por duas razões: a homenagem ao patriarca da família Souza Queiroz e a invocação de um santo de origem francesa, o que era exatamente do gosto da elite paulista da época, que aspirava identificar-se com aquela cultura.



im. 44 rua são luiz

As obras de alargamento da rua São Luiz foram executadas a partir de 1941, exigindo a demolição das casas. Estas operações urbanas culminaram na construção da ligação da rua Marconi com a rua São Luiz, configurando a Praça Dom José Gaspar.

Efetivamente, entretanto, as transformações em vinham de antes, principalmente as decorrentes da perda de poder econômico e político do grupo de fazendeiros de café, que constituía a maioria entre os proprietários área. As crises de 1929 e 1930 enterraram o projeto da elite rui paulista de viver em uma cidade europeia em São Paulo. Sob sustentação econômica e política, esse projeto foi suplantado pelo crescimento da classe média, pelo poder da indústria, necessidades de uma cidade que crescia aceleradamente.

A proximidade ao centro da cidade, local de compras, dos escritórios, dos consultórios, da administração, foi interessante para o uso residencial enquanto foi possível manter um certo distanciamento. Nos anos trinta, com o desenvolvimento do Centro Novo, aos poucos a rua São Luiz foi ficando envolvida pelo Centro, até seu isolamento ser totalmente rompido com as obras do Anel de Irradiação. Após um período de indecisão quanto a um novo modelo de ocupação, em que vários projetos foram desenvolvidos sem ser implantados, firmou-se um novo padrão, que combinava a verticalização em prédios de apartamentos residenciais de luxo com usos comerciais sofisticados no pavimento térreo. (Lefèvre, 1999, p. 245)

im. 45 biblioteca municipal

O Setro São Luiz sofreu grandes transformações na gestão do prefeito Fábio da Silva Prado, que administrou a cidade até abril de 1938. Em sua gestão foram retomadas as grandes obras de melhoramentos, as mais notáveis sendo a construção do novo viaduto do Chá e alargamento da ladeira Dr. Falcão, o prolongamento do eixo da avenida São João até cruzar a avenida Pacaembu, a abertura da avenida 9 de Julho até as proximidades do túnel, a abertura da avenida Rebouças, a construção da nova Biblioteca Municipal, a construção do Tendal Municipal.

Diversas obras foram feitas nas imediações da área em estudo, como a abertura da rua Martins Fontes para ligação da rua Xavier de Toledo com a rua Augusta, e o próprio alargamento da rua Xavier de Toledo. Muitas dessas obras haviam sido projetadas há anos, mas tinham permanecido no papel devido à crises de 1929 e 1930 e suas consequências. Outras foram iniciadas na gestão de Fábio Prado para serem concluídas após o seu término, como o Estádio Municipal do Pacaembu e a avenida 9 de Julho.

O alargamento da rua Xavier de Toledo, por exemplo, foi aprovado pela Lei n° 2323 de setembro de 1920, e revigorado pelo Ato n° 969, de dezembro de 1935. A nova largura de 25,00 metros foi atingida com a desapropriação dos imóveis do lado par das ruas Xavier de Toledo e Consolação. As obras de alargamento se desenvolveram em 1936 e 1937. Em fevereiro de 1938 foi baixado o Ato n° 1366, que estabeleceu a obrigatoriedade de construir os novos prédios com a altura mínima no alinhamento equivalente a *"dez pavimentos de três metros de pé-direito, exclusive os térreos (lojas, rés-do-chão e embasamento)" ,* podendo atingir no máximo cinquenta metros de altura, respeitando o artigo 145 do Ato n° 663 de 1934. Todo o lado oposto ao Edifício Alexandre Mackenzie da rua Xavier de Toledo foi reconstruído, com exceção de dois prédios anteriores ao Ato n° 1366, que já respeitavam o alinhamento estabelecido em 1920, mas cuja altura contrastava com o novo gabarito homogéneo que passara a vigorar.

Com a construção do prédio da nova Biblioteca Municipal e do Edifício Esther, interferiram no traçado do Anel de Irradiação entre a praça da República"e a rua Xavier de Toledo, conforme previsto no Plano de Avenidas, ficou prejudicado, pois ambos ficavam exatamente no eixo da nova avenida. Quando Prestes Maia sucedeu a Fábio Prado em maio de 1938, o traçado foi imediatamente revisto, sendo deslocado para o leito da própria rua São Luiz.

O Ato n° 1470 de 14/09/1938 estabeleceu um *Plano de Melhoramentos Urbanos* para diversas ruas do Centro Novo, dos quais vários deveriam ser implantados diretamente na área em estudo, como se pode ver na relação que se segue:

1.Alargamento da rua Ipiranga e criação de praça no encontro com a avenida Conceição, atual Casper Libero;

2.Alargamento da rua Epitácio Pessoa como prolongamento da rua Ipiranga até a igreja da Consolação;

3.Alargamento da rua São Luiz[7] e seu prolongamento até a rua Marquês

[7] Por esse plano, a rua São Luiz passava a ter a largura de 33,00 metros, sendo que as árvores da calçada do antigo lado par da rua seriam mantidas, passando entretanto a localizar-se no canteiro central da nova avenida. As árvores do antigo lado ímpar não sofreriam qualquer alteração no novo desenho da avenida.

de Itu;

4.Prolongamento da rua Marconi e criação de praça no entroncamento com a rua São Luiz;

5.Prolongamento da rua Major Sertório até a rua Epitácio Pessoa;

6.Alargamento da rua Vieira de Carvalho.

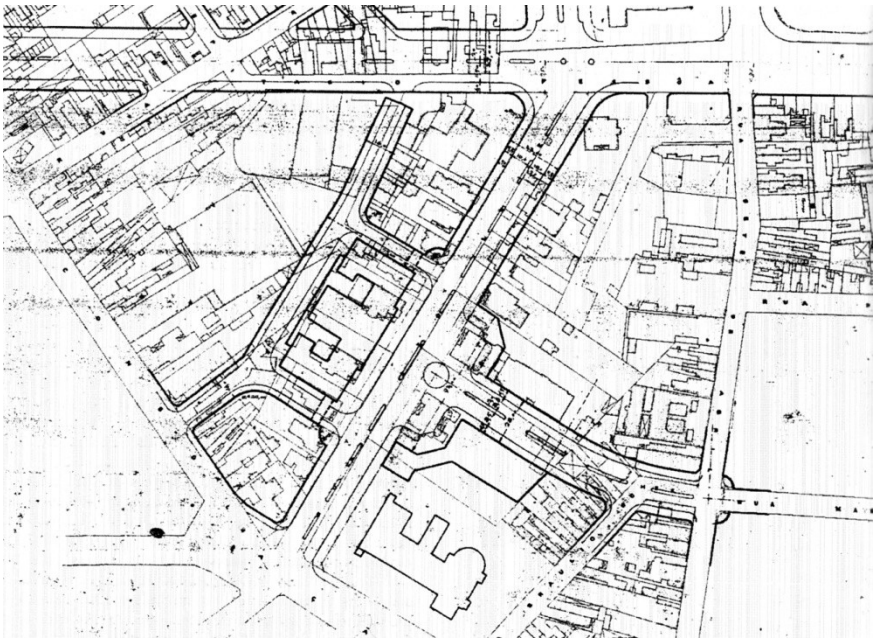
A Lei n° 3427, de 19/11/1929, que aprovou o Código de Obras Arthur Saboya, e que foi consolidada pelo Ato n° 663, de 10/08/1934, definiu em seu artigo 36 que as construções a serem feitas na rua São Luiz deveriam respeitar um recuo de 4,00 metros entre o alinhamento do terreno e a frente dos prédios. Estas normas foram reforçadas por atos posteriores: o Decreto-Lei n° 23, de 17/ 02/1940, manteve os alinhamentos da rua São Luiz; e o artigo 6° do Decreto-Lei n° 92, de 02/05/1941, manteve expressamente este recuo de 4,00 metros. Assim, a largura entre prédios, sem obstruções, na nova avenida São Luiz, passou para 41,00 metros.

im. 46 ampliação avenida ipiranga

As obras da Prefeitura relativas ao *Plano de Melhoramentos Urbanos* foram iniciadas pelo alargamento da rua Ipiranga e sua ligação com a rua da Consolação, através do alargamento da rua Epitácio Pessoa e seu prolongamento até a igreja da Consolação, o que ocorreu entre 1939 e 1940. Em 1941 este trecho já estava pronto e entregue à circulação.

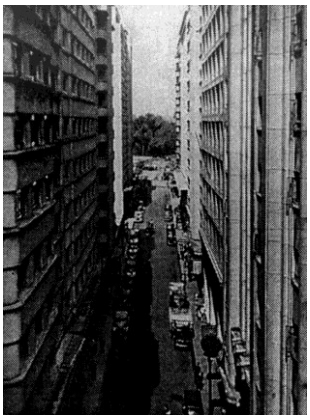
A rua Marconi teve origem na doação do terreno necessário para sua abertura pelos herdeiros do Dr. Walter Seng, famoso medico paulistano que morava na rua Barão de Itapetininga, em casa com grande terreno, que se estendia até à rua 7 de Abril. Essa doação foi feita para permitir melhor aproveitamento imobiliário do terreno, que, dessa fornia, passava a ter elevada metragem de frente para vias públicas valorizadas. O Ato n° 1470, criava a ligação da rua tarconi com a rua São Luiz, abrindo também uma praça nesse entroncamento. O desenho aprovado por esse Ato não corresponde ao da praça Dom José Gaspar, que foi criada isleriormente. Previa uma praça monumental.

A praça Dom José Gaspar foi criada em 1944, com a ((apropriação total do Palácio São Luiz e dos imóveis da mesma que faziam frente para a rua Bráulio Gomes.



O alargamento da rua, concluído em 1942, exigiu a demolição de apenas uma parte dos palacetes situados no antigo lado par da rua São Luiz, embora todos tenham perdido uma faixa de 15 metros de largura de seus jardins fronteiros.

Para a avenida Ipiranga foi criada uma legislação complementar ao Código Arthur Saboya, percebe-se que a verticalização da região era estimulada. O Decreto-lei n. 41, de 3 de Maio de 1940, determinava a altura mínima das edificações na avenida em no mínimo 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.



im. 47 rua marconi

No lugar das alturas máximas estipuladas pela legislação anterior, na avenida Ipiranga haveria uma altura mínima de 39 metros no alinhamento. Em pavimentos recuados, a altura dos prédios poderia ser ainda maior: *52* metros no primeiro corpo escalonado, 75 metros no segundo, 115 metros no coroamento. Essa sobrelevação seria feita mediante recuos de todos os lados: empenas nuas eram proibidas. Nas esquinas de logradouros com largura mínima de 30 metros, os edifícios poderiam atingir 135 metros de altura.

Os proprietários dos imóveis que não construíssem edifícios com as alturas exigidas seriam penalizados, primeiramente com o pagamento de emolumentos equivalentes às alturas exigidas e, a partir de 1950, com uma majoração 20% nos seus impostos predial ou territorial.

O Ato n. 1.366, de 19 de fevereiro de 1938, objetivava estabelecer gabaritos de altura para as 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 máximo era

seis. Nas ruas Barão de Itapetininga, Xavier de Toledo, Sete de Abril, Vinte e Quatro 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 direito, exclusive os térreos. Acima dessa altura, os térreos deveriam atender o artigo 145, do Código, que permitia o escalonamento superior não podendo ultrapassar os 50 metros de altura máxima.

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

O elegante pavilhão do Jardim da Infância, construído atrás da Escola Normal, foi demolido em 1939, para permitir o prolongamento da rua São Luiz e sua ligação com a rua Marquês de Itú. O Ato n° 1470, de setembro de 1938, definiu os alinhamentos para essa nova via. A Prefeitura entrou em entendimentos com o Governo do Estado para adquirir uma área de 1.200 m^2 atrás da Escola Normal, o que foi concretizado em junho de 1939.

Prado completou a abertura do vale no rumo Sul a partir de 1935, e revalidou a lei de abertura da avenida Itororó (atual 23 de Maio), visando completar o "sistema Y" defendido por Prestes Maia. Retomou ainda o alargamento da rua Xavier de Toledo, paralisado havia dez anos, e determinou o prolongamento da rua Augusta pela atual rua Martins Fontes. Mesmo assim, a administração Fábio Prado não fez o menor gesto no sentido de realizar a prioridade máxima de Ulhoa Cintra e pedra angular do Plano de Avenidas: o perímetro de irradiação. Pelo contrário: a Biblioteca Municipal foi implantada por Prado justamente sobre o traçado previsto para o perímetro, inviabilizando o circuito desenhado por Prestes Maia em 1930.

Lembre-se que em 1918 Vítor Freire havia proposto um teto máximo de 30 metros para qualquer edificação em São Paulo e que o Código Artur Sabóia estabelecia um teto de 80 metros, mesmo assim só possível nas vias mais largas. A possibilidade de chegar a 135 metros no cruzamento entre avenidas seria aproveitada anos mais tarde pelo edifício Itália, com seus 40 andares na esquina da Ipiranga com a São Luís

O período de desocupação das casas se estendeu por duas décadas principalmente, com o pico ocorrendo entre 1940 e 1945, época da realização das obras viárias do prefeito Prestes Maia. Esta desocupação está relacionada com transformações sociais mais profundas, com a superação do predomínio do grupo social de base agrícola e cafeeira, identificada com a imagem de uma cidade europeizada mas de escala limitada, pelo grupo identificado com a modernização da cidade e com a industrialização. A desocupação está relacionada também com a perda de relativo isolamento da área, devida à abertura da avenida de Irradiação, e com a valorização dos terrenos em razão da realização das

obras viárias.

Nas aerofotos da cidade tomadas em junho de 1940, pode-se perceber a verticalização do Centro Novo, um início de verticalização acompanhando o eixo da avenida São João e a marca da abertura da rua Martins Fontes e das avenidas Ipiranga e 9 de Julho. No restante da cidade não há verticalização apreciável.

As fotografias aéreas do Centro Novo que abrangem o período de 1941 a 1952, mostram o progressivo adensamento de prédios, construídos principalmente nas vias novas ou ampliadas, como a rua Marconi, rua Xavier de Toledo, rua Martins Fontes, avenida Ipiranga, rua São Luiz.

A partir de 1938, a construção da Rua Marconi seguiu um ritmo acelerado; até 1943, todos os lotes estavam ocupados. A Rua Marconi constitui um campo interessante para se estudar mais detalhadamente os edi fícios comerciais do centro construídos naquele período.

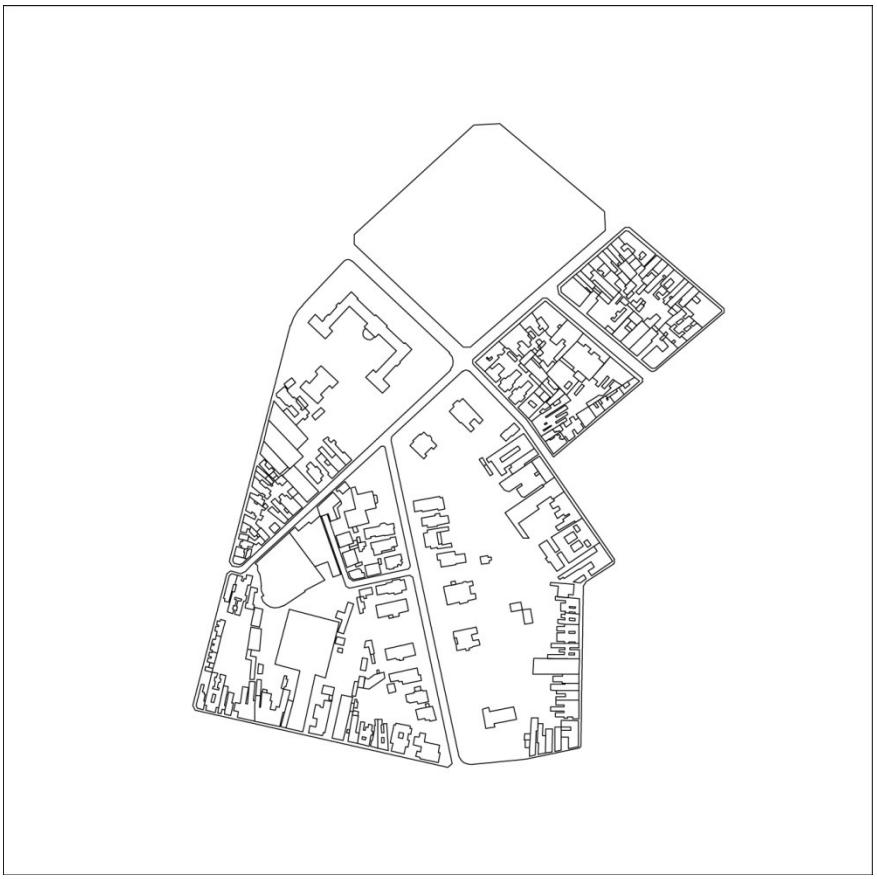
Havia o interesse em diversificar o estilo dos edifícios vizinhos, ou a preocupação em personalizar o edifício. Nisso entrava a personalidade do proprietário ,a qualidade do acabamento e a opção do arquiteto. Na Rua Marconi, observamos alternadamente: edifício, com predominância de linhas verticais, ou de linhas horizontais, das "janelas de Chicago" ou "estrutura em forma de jaula". Tasi características estão notabilizadas nas obras que o escritótio de Jacques Pilon desenvolveu para o setor terciário em desenvolvimento.

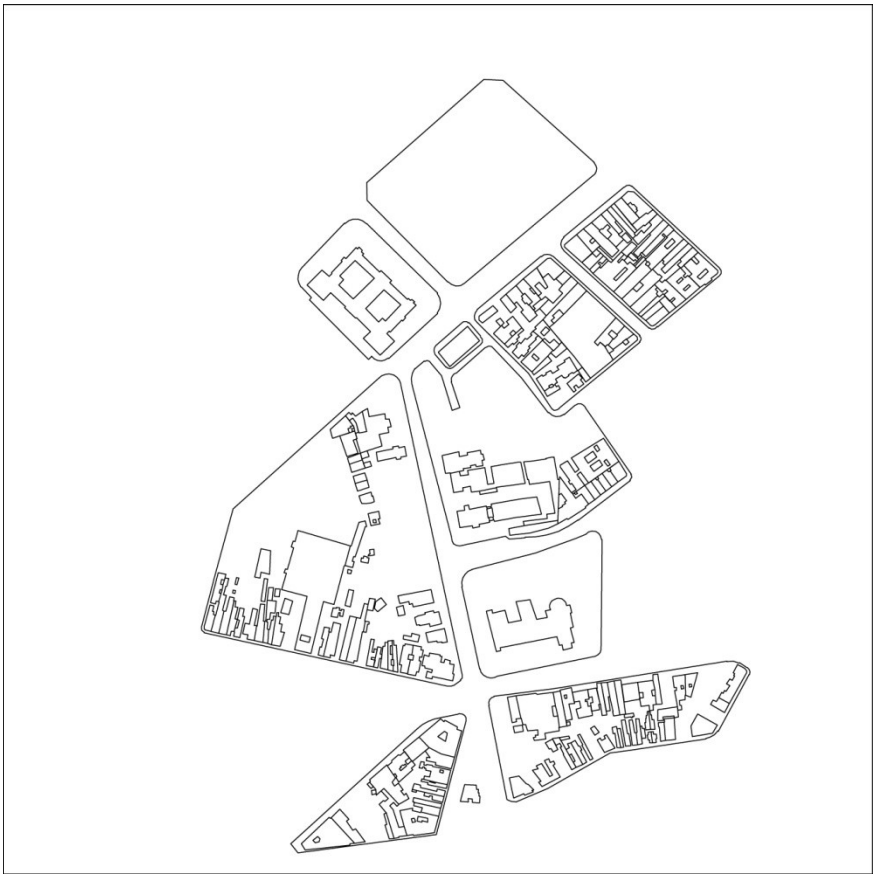
Largo da Memória

Em São Paulo, o ideário neocolonial seria incorporado às intervenções arquitetônicas oficiais pelo prefeito Washington Luís. Em 1918, este encomendou a Victor Dubugras a remodelação do obelisco e chafariz do

Piques, rebatizado, a propósito, de largo da Memória. Sítio representativo do passado e das tradições paulistanas, era antigo ponto de parada das tropas de mulas que movimentavam a economia da cidade no início do século XIX. Para a reforma foi adotado o estilo neocolonial, com azulejos portugueses pintados pelo artista Wasth Rodrigues, que havia sido enviado a Minas Gerais por Ricardo Severo para documentar os testemunhos de nossa arte e arquitetura coloniais.

im. 48 largo da memória





Plantas comparativas de ocupação territorial

SETOR SÃO LUIZ

BASES: SARA BRAZIL / VASP / GEGRAN

Escala 1:7.500 E 1:10.000

SETOR NOVE DE JULHO

A avenida 9 de Julho foi inicialmente nomeada Avenida Anhangabaú, e já constava nos primeiros planos para as áreas centrais da cidade. Victor Freire, em 1911, na gestão de Antônio Prado, já propunha uma via na direção sul, sobre o córrego do Saracura, que foi mantida na proposta do plano do Perímetro de Irradiação de Ulhôa Cintra, em 1924. Estas idéias foram depois incorporadas no Plano de Avenidas de Prestes Maia que, finalmente, deu início ao projeto e execução, na gestão de Pires do Rio.

O Plano de Avenidas, em seu item "Novas Avenidas", propunha duas avenidas de fundo de vale. Entre elas, uma ligava dois pontos referenciais da cidade: o Largo da Memória (conjunto de escadarias, fonte e azulejos criado por Victor Dubugras entorno do obelisco do piques) ao Belvedere da Avenida Paulista - Trianon (complexo restaurante, salão de festas e mirante, construído por Ramos de Azevedo) inaugurado em 1915, e o Parque da Avenida, remanescente de mata nativa transformada em parque por Paul Villon, e redesenhado por Barry Parker, em 1918.

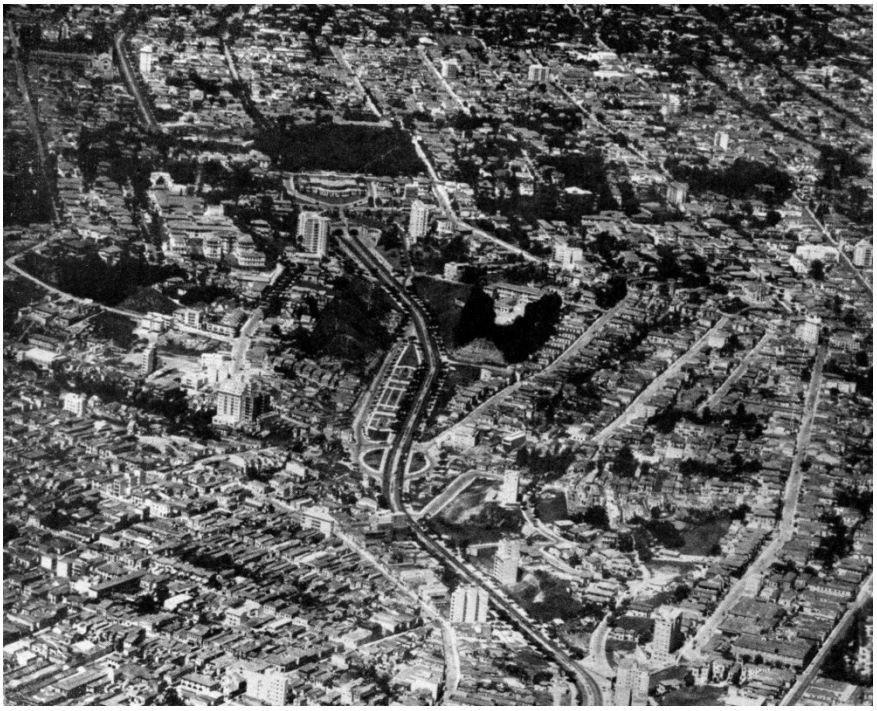
A Diretoria de Obras Municipal estudava, desde a gestão de Washington Luiz (1914-1919) uma avenida no fundo do Vale do Ribeirão Saracura. Victor Freire, em 1916, faz menção a esta proposta já com definições preliminares quanto ao traçado, largura e declividade. Entretanto, na administração Pires do Rio, quando da sua incorporação no Plano de Avenidas para a Cidade e início da sua execução, na década de 1930, envolvia interesses comerciais da Cia. City, presentes no loteamento junto a Rua Avanhandava e nos bairros do Jardim América e Jardim Europa (bairros-jardim) localizados na direção sul do centro da cidade. (Colonelli, 2003, p. 07)

im. 49 nove de julho

Esta avenida de fundo de vale ligaria o belvedere da Paulista ao largo da Memória, pontos recentemente remodelados. No primeiro situava-se o Trianon (complexo de restaurante, salão de festas e belvedere construído por Ramos de Azevedo para a prefeitura na gestão Raimundo Duprat, inaugurado em 1915) e o Parque da Avenida (atual Parque Siqueira Campos, resquício de mata nativa transformado em parque pelo paisagista Paul Villon). O segundo contava com o conjunto de escadarias, fonte e azulejos criado por Dubugras para o entorno do obelisco do Piques, entre 1918 e 1919- A ligação entre os dois pontos seria feita pelo vale do ribeirão Saracura, afluente do córrego Anhangabaú.

Essa ligação havia sido sugerida pelo projeto de melhoramentos de Samuel das Neves em 1910 e desenvolvida por Vítor Freire nos anos seguintes. As intervenções realizadas nos extremos desse eixo polarizaram as atenções para o projeto. Em 1919 o vereador Almerindo Gonçalves anunciava: "a prefeitura traz em adiantados estudos um projeto grandioso [...] trata-se da abertura de urna avenida [do] parque do Anhangabaú ao belvedere da avenida Paulista, acompanhando o vale do Saracura".

Outra avenida lembrada por Porchat seguiria ao longo do córrego Pacaembu, ligando o final da avenida Paulista à continuação da avenida São João, pela qual o circuito se fecharia novamente no Anhangabaú. Assim como a avenida Anhangabaú, essa ideia envolvia os interesses da Companhia City. Entre as glebas adquiridas por esta em 1912, amparando-se no parecer de Bouvard, figurava com destaque a Chácara do Pacaembú, adjacente aos bairros mais valorizados da capital - Higienópolis e avenida Paulista. Nessa gleba se imaginou, em 1913, um dos primeiros lotearnentos da empresa em São Paulo. De acordo com o traçado inicial, elaborado com a participação de Bouvard, haveria uma via no fundo do vale do Pacaembu, ligando o final da Paulista a um prolongamento sugerido para a avenida Higienópolis. Tal ligação tinha o claro propósito de integrar o novo bairro, por meio de um circuito viário, aos espaços residenciais mais prestigiosos da cidade.

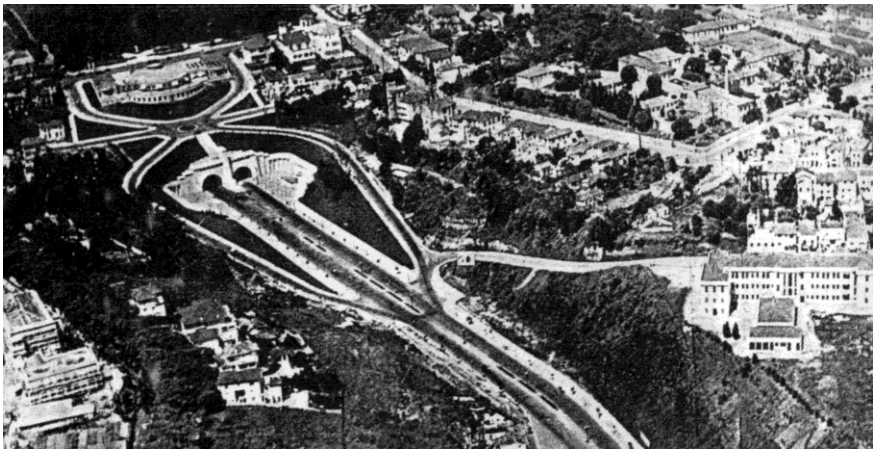


A ideia *do parkway* ou via-parque (eixo viário ladeado por área verde linear submetida a tratamento paisagístico, conceito desenvolvido por paisagistas norte-americanos) ainda predominava no primeiro projeto da prefeitura: a lei de 1922 que desapropriou os primeiros imóveis descrevia a avenida como o "prolongamento do Parque Anhangabaú até o terraço do Trianon, na avenida Paulista". Urbanistas favoráveis ao pitoresco e à valorização da paisagem viam a possibilidade de tirar partido do vale desocupado do Saracura, aproveitando suas encostas e criando uma artéria imersa no verde.

Para organizar os trabalhos sobre tema tão importante, a prefeitura criou em 1924 uma comissão especial dedicada à avenida Anhangabaú. Seu plano definitivo reduzia *oparkway* a uma artéria de duas pistas com canteiro central, permitindo o aproveitamento imobiliário das frentes de terrenos que seriam criadas. Incluía, em compensação, uma área verde ladeando longitudinalmente trecho da avenida na altura da rua São

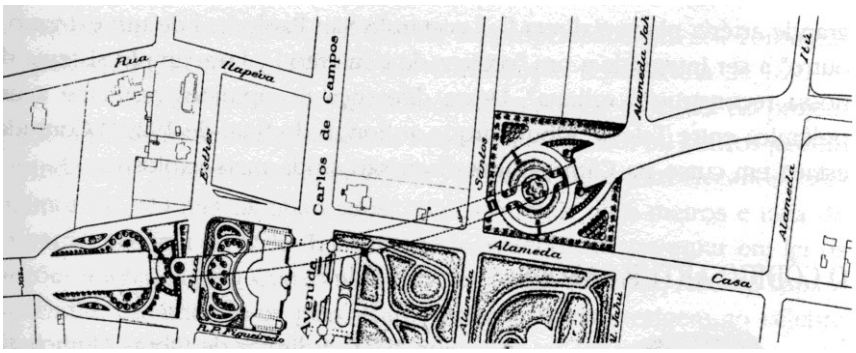
Manuel (a atual praça 14 Bis).

Aprovado no final de 1924, esse projeto buscava conciliar a intenção original do *parkway* com o modelo tradicional de avenida enquanto eixo de valorização dos imóveis adjacentes. Já se previa, no remate concebido para a via no sopé do espigão da Paulista, aos pés do Trianon, a eventual abertura de um túnel interligando a Vila América ao Centro da Cidade.



Os trabalhos de abertura da nova avenida corriam em ritmo lento, abarcando apenas um curto trecho inicial junto ao vale do Anhangabaú. Logo a obra deixou de figurar entre as prioridades da prefeitura: a gestão Firmiano Pinto concentrou esforços e recursos na consecução da praça do Patriarca e demais intervenções de prestígio na área central.

O destaque concedido às avenidas São João e Anhangabaú na década de 1920 revela como o modelo da grande avenida, combinando a oferta de acessibilidade com a renovação dos padrões de ocupação - e portanto vinculado a intenções de aproveitamento imobiliário. Ainda predominava sobre a visão das intervenções viárias enquanto elementos estruturadores da expansão urbana. Esse novo papel ganharia corpo na medida em que os alargamentos centrais perdiam terreno para projetos de grandes ligações viárias em várzeas ou fundos de vale.



O projeto de lei destacava esse trecho de interligação, a futura avenida Prestes Maia, que criaria o grande eixo Norte-Sul da cidade. A desobstrução do vale do Anhangabaú no rumo Norte exigiria a

demolição do edifício da Delegacia Fiscal, símbolo do poder federal ern São Paulo, situado entre o Parque Anhangabaú e a praça do Correio. Era o mesmo prédio que, dando frente para a avenida São João e fundos para o parque, havia comprometido a integridade do projeto de Freire e Bouvard para o vale na década de 1910.

Esboçava-se um novo padrão de ocupação, essencialmente diverso das aléias pitorescas do Anhangabaú, traçadas por Bouvard, e dos volumes controlados previstos por Vítor Freire. O ponto de vista do observador pedestre que percorria os espaços contidos da "capital do café" seria substituído pela perspectiva do movimento automóvel ao longo dos vales, abrangendo em um travetting veloz a multiplicação dos edifícios. Libertando-se o movimento horizontal das grandes artérias, se libertariam também os volumes, alçando-se em altura. Exacerbados pelo ponto de vista do observador motorizado, emergiriam os novos motes da edificação paulistana: elevação, variação volumétrica, heterogeneidade.

Expansionismo, rodoviarismo e verticalização conjugavam-se nessa visão emblemática para o futuro da cidade. A inversão do ponto de vista alterava as prioridades urbanísticas. Em vez de limitar-se à colina histórica, as atenções deveriam se voltar para as grandes infra-estruturas viárias, impulsionadoras da expansão urbana nas dimensões horizontal e vertical. A proposta trazida por Teles pretendia ancorar a estrutura viária de São Paulo no sistema formado por dois braços vindos do Sudoeste - avenidas Anhangabaú e Itororó, futuramente Nove de Julho e 23 de Maio -. confluentes no vale e na avenida Tiradentes. Conformando um Y invertido, esse esquema, que viria a ser a espinha dorsal do sistema viário paulistano, seria batizado de "sistema Y".

A legislação que submeteu a Avenida Nove de Julho a parâmetros e restrições que ordenaram sua ocupação está toda vinculada a legislação da década de 1940. São instrumentos que vigoraram por toda essa década e boa parte da década seguinte, de 1950, quando a maioria dos seus edifícios foram construídos. Trata-se, principalmente, dos seguintes decretos:

1. Decreto-Lei N° 75, de 11/02/1941, que *"regulamenta as construções na avenida Nove de Julho e dá outras providências".*

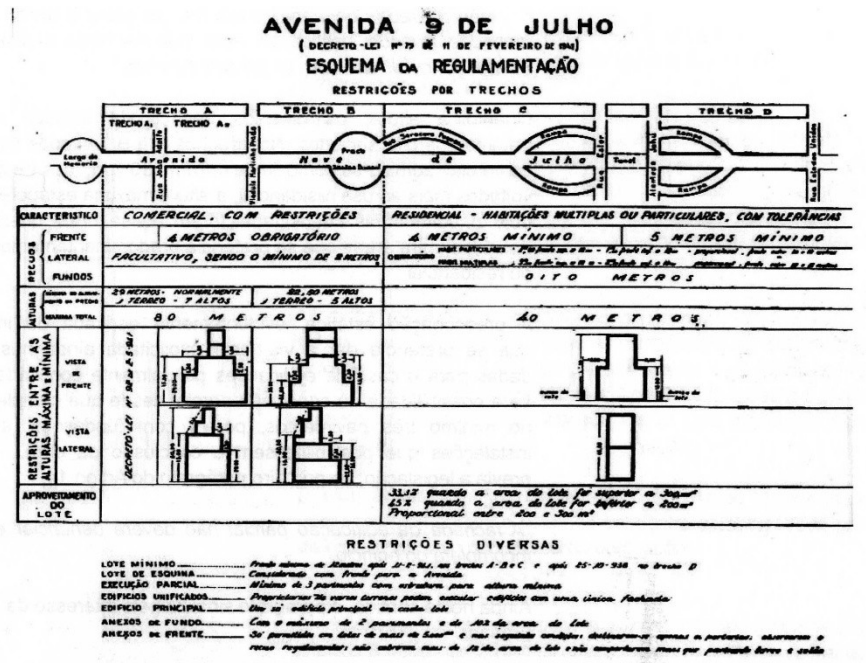
2. Decreto-Lei N° 92, de 02/05/1941, que *"dispõe sobre regulamentação especial de construção na zona central, altera perímetro desta, e dá outras providências".*

3. Decreto-Lei N° 41, de 03/08/1940, que *"regulamenta as construções na avenida ipiranga e dá outras providências",* cuja concepção está subordinada aos mesmos princípios urbanísticos das citadas anteriormente.

São instrumentos reguladores que expressam perfeitamente uma intenção de desenho urbano. Ao analisarmos seus textos compreendemos que a avenida Nove de Julho estava nítida e integralmente desenhada. Está explícita a importância urbanística

atribuída à nova via e o princípio da idéia de conjunto urbano desempenhado pela relação dos edifícios entre si, vinculados ao espaço público no qual se insere.

A avenida 9 de Julho foi dividida em quatro trechos, nos quais definiram-se os princípios de ordenamento, ocupação e uso do solo, o Decreto-Lei 75 antecipou o *zoning,* que viria a ser adotado tempos depois. São estes os trechos:

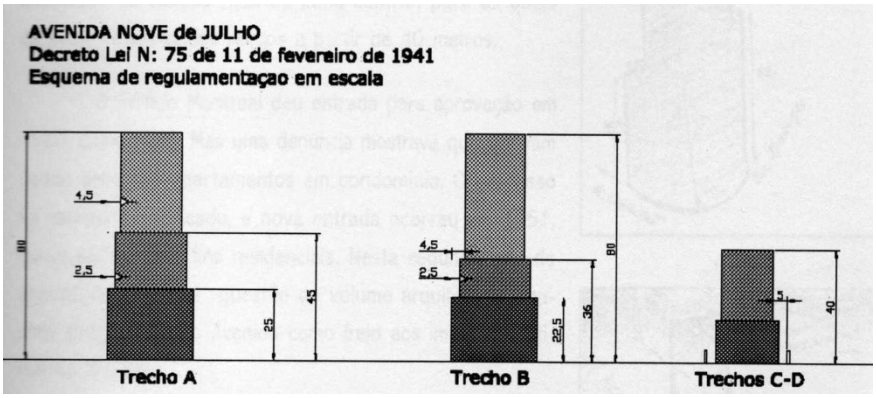


- trecho A, entre o Largo da Memória e o Viaduto Martinho Prado;

- trecho B, entre o viaduto Martinho Prado e a praça Santos Dumont.

- trecho C, entre a Praça Santos Dumont e a Rua Carlos Comenale.

- trecho D, entre a Alameda Jaú e a Rua Estados Unidos, naquele momento o lugar final da avenida, ainda não prolongada com o alargamento da Rua Chile.



Os trechos A e B tiveram destinacão comercial e, já neste aspecto, fica

evidente o "espírito" da lei ao enfatizar que "as *lojas que se instalarem nesses trechos deverão ter aspecto condigno com a natureza e importância da via, sendo vedadas as que se destinem a comércio ou depósitos de materiais grosseiros, mesquinhos ou depreciativos do local..."*

Os trechos C e D, foram considerados residenciais, admitindo tanto a tipologia unifamiliar como multifamiliar. Importante destacar a admissão e o incentivo na caracterização multifuncional dessas áreas e na adoção do uso misto nos edifícios habitacionais. O parágrafo único do artigo 5 esclarece: *"Nestes trechos admitem-se escritórios, hotéis, colégios e outros estabelecimentos equivalentes, assim como, nos prédios de habitação múltipla - restaurantes, cabeleireiros, manicuras, costureiras e outras atividades intimamente relacionadas com a utilização principal (residência)."*

Nos trechos A e B foi proposto maior compacidade do conjunto construído com relação aos trechos C e D. O artigo 7 definia que: *"Nos trechos A e B as construções poderão ser contíguas; quando isoladas, as faces laterais terão tratamento arquitetônico em harmonia com a fachada principal e os corredores medirão, pelo menos, 2.00m de largura, contados da divisa do lote até a fachada lateral."*

Isto é, ou não tinham recuo lateral ou adotava-se o recuo mínimo de 2.00 m. Já o artigo 8 impunha que: "*Nos trechos C e D as construções serão obrigatoriamente isoladas, respeitados os... recuos laterais mínimos."*

Os referidos recuos laterais variavam de 2,00 a 3,00 m nos edifícios de habitação multifamiliar, conforme dimensão de frente dos lotes. Nas habitações unifamiliares, variavam entre 1,0 e 1,6 m.

Quanto ao recuo do alinhamento foram definidos parâmetros obrigatórios, não mínimos, o que determinou o alinhamento continuo do conjunto construído. A dimensão de 4.0 m foi adotada para os trechos A, B e C, isto é, no trajeto desde a Praça da Bandeira até o túnel sob o espigão central. No trecho D, segmento sul da avenida, junto aos Bairros-Jardins foi adotado 5,0 m.

Com relação à divisa de fundos, nos trechos C e D, residenciais, foi definido recuo mínimo obrigatório igual a 8,0 m. Nos trechos A e B nenhuma imposição.

Os trechos C e D, de caráter pretensamente mais residencial, sofreram maiores controles. Além de recuo de frente maior (5,00 m), conforme já analisado, nestas áreas a ocupação máxima do lote estava restrita a 33,3% e 45%, conforme a área superior a 300 m2 ou inferior a 200 m2. Lotes com áreas entre um ou outro caso, teriam porcentagens proporcionais. (Colonelli, 2003, p. 41)

O alinhamento do conjunto das edificações, definido pela imposição do recuo frontal e a sua altura foram objetos de definições. A legislação prescrevia, conforme o trecho da via, alturas definidas. O artigo 10

estabelecia que *"A altura mínima dos edifícios, no alinhamento da fachada anterior, deverá ser de 29,0 m no trecho A, correspondendo normalmente a 1 pavimento térreo e 7 pavimentos superiores, e de 22,50 m no trecho B, correspondendo normalmente a 1 pavimento térreo e 5 pavimentos superiores, subsistindo os trechos C e D sem prescrição especial a esse respeito."*

Em função da altura final das edificações, o Artigo 11, nos seus vários itens, complementava o desenho esboçado estabelecendo princípios de escalonamento do volume da edificação:

1. A construção não ultrapassará a linha inclinada tirada de um ponto situado à altura de 45,Om do alinhamento anterior da fachada... cuja inclinação corresponde a 1 de recuo para 3 de altura;

2. Em relação às características laterais e posterior do lote:

a- recuo de 2,50 m a partir de 29,0 m e 4,50 m a partir de 45,0m,no trecho A;

b- recuo de 2,50 m a partir de 22,5 m e 4,50 m a partir de 38,0m,no trecho B;

3. Em relação às divisas laterais do lote, a partir da altura de 15,0, recuo de 5,0 , nos trechos C e D.

As preocupações relativas ao desenho, assumidas pela legislação, vão além da questão volumétrica. O artigo acima referido no seu parágrafo único enfatiza que :*"As partes superiores dos edifícios, recuados nos termos deste artigo, terão todas as suas faces tratadas arquitetônicamente em harmonia com a fachada principal."*

A questão estética ultrapassa a questão do "tratamento" das fachadas. Os edifícios não eram considerados apenas isoladamente mas como parte integrante de seu contexto. Neste sentido a legislação apresentava flexibilidade de posturas objetivando melhor resultado de conjunto. O Artigo 12 explicita para o trecho A e B, exatamente aquele que compõe o trecho próximo às áreas centrais, que: "...serão *toleradas pequenas variações na altura e alinhamento das fachadas, quando justificáveis para movimentação arquitetônica ou melhor concordância com os prédios vizinhos."*

Quanto a altura, os diversos trechos da avenida receberam tratamentos diferenciados. Nos trechos A e B, voltados mais ao uso comercial, admitiu-se como limite máximo 80,0 m; nos trechos C e D, voltados mais ao uso residencial, a altura máxima estabelecida foi de 40,0 m. Volumetrias e densidades foram, dessa forma, diferentemente definidas entre áreas que se pretendia predominantemente comercial ou residencial.

Os conjuntos volumétricos estão privilegiados, inclusive através do favorecimento para a integração de lotes. Conforme enfatiza o Artigo 15

e seu parágrafo primeiro: *"Proprietários contíguos poderão reunir-se para a construção de um edifício unificado que apresente unidade exterior de massa e tratamento marquitetônico, sem prejuízo das separações internas, divisórias das diversas propriedades.*

O conjunto assim projetado, será considerado como um único edifício, para os efeitos de regalias ou exigências prescritas neste decreto-lei, tais como recuos, limites de altura e área ocupada,etc.."

O seu parágrafo único vai além, regulamentando espaços de transição entre o público e o privado, não abrindo mão do controle da ação sobre os resultados urbanísticos do desenho da cidade:

"Poderão ser dispensados os fechos interiores e os laterais no trecho compreendido entre o alinhamento da avenida e o alinhamento das construções, mediante acordo dos proprietátnos em toda uma quadra e anuência da Prefeitura. Neste caso ficarão eles obrigados a gramar, ajardinar ou pavimentar a área fronteira às respectivas propriedades, até o alinhamento, no mesmo nível do passeio, de conformidade com as instruções da Prefeitura."

Posteriormente, foi promulgado o Decreto-Lei N° 92, em 02/05/1941, que dispunha sobre regulamentação especial de construção na zona central, além de alterar o seu perímetro. A partir da Avenida São Luiz, a zona central estava delimitada pela então avenida de Irradiação.

Foi incluído ainda na zona central, um segmento da Avenida Nove de Julho, entre o prolongamento da Rua São Luiz (Viaduto Nove de Julho) e o Viaduto Martinho Prado. Portanto, integravam a zona central, os trechos A e B da avenida conforme entendimento do Decreto-Lei anterior. A partir, daí até o túnel sob o espigão central, continuou considerada, genericamente, Zona Urbana.

Neste decreto ficou mantida a permissividade, nas vias com larguras superiores a 18,0 metros, para edificações com altura até 80,0 metros, conforme seu Artigo 2.

"Nos pontos focais ou de grande interesse arquitetônico, a juízo da Prefeitura, poderão ser admitidas alturas além dos limites deste artigo, desde que os corpos elevados acima de 80,0 metros não ocupem mais de 25% da área do lote se este for interno, 30% se for de esquina e 35% se for isolado de todos os lados por ruas."

Tal preocupação extendia-se para a questão da possível proliferação de grandes paredes nuas ou tratamento construtivo e material inferiorizado. Nos parágrafos do artigo 3, que criava o escalonamento lateral com a exigência de recuos mínimos das divisas em função da altura (2,5 metros, a partir de 40,0 metros de altura, e 4,5 metros, a partir de 65,0) ficava estabelecido que: *"Esses corpos mais elevados deverão ter perímetro regular e todas as suas bases tratadas arquitetonicamente de acordo com a fachada principal".*

Somente a partir da promulgação da Lei 5.261, de 04/071957, complementada pelo Decreto 3776, de 03/01/1958, que estabeleceu coeficientes restritivos de aproveitamento dos lotes e de cotas mínimas de área de terreno por unidades de habitação, a construção de edifícios habitacionais sofreu uma desaceleração.

Esses limites ao potencial de aproveitamento dos lotes interferiram no valor dos terrenos e no interesse de construção em determinadas áreas. A partir daí estavam inviabilizados os pequenos e médios apartamentos, portantoas habitações mais baratas, que caracterizaram o processo de verticalízação habitacional na Avenida Nove de Julho e em muitas outras áreas da cidade.

A partir deste momento, observamos aumento nas aprovações de projetos para fins de conjuntos comerciais, depois transformados em habitação do tipo kitchnette, algumas vezes sem o devido processo de mudança de uso, conforme constatamos na pesquisa nos arquivos municipais. Foi uma maneira de burlar a restrição relativa a cota de terreno por unidade de habitação.

Tal situação perduraria até a década de 1970. Com a promulgação da Lei 7805 em 01/11/1972, Lei Geral do Zoneamento, estabelecido a partirdo Plano Diretorde Desenvolvimento Integrado (PDDI) de 1971, alterada e complementada pela Lei 8001, de 24/12/1973, quando as restrições foram acentuadas.

A nova legislação praticamente manteve as possibilidades quanto aos tipos de uso, mas alterou os coeficientes de aproveitamento e as taxas de ocupação, além de ter ampliado as exigências quanto ao número de vagas para estacionamento.

O resultado foi o rompimento, no caso de novas edificações, com a homogenização do conjunto estabelecido pela legislação vigente até então. Os edifícios passaram a serem vistos não como parte de um conjunto arquitetônico e urbanístico, mas como fatos isolados para os quais as diretrizes estabelecidas apoiavam-se apenas na relação de área com o seu próprio lote. Se por um lado objetivaram estabelecer limites quanto a densidade e ocupação do território por outro estabeleceu uma relação apenas quantitativa do edifício com seu contexto. A legislação anterior não foi instrumento suficiente para garantir a qualidade do espaço urbano, como a própria avenida Nove de Julho testemunha, mas refletia uma preocupação estética com a cidade, além de procurar disciplinar as questões envolvendo interfaces entre as esferas pública e privada nas relações dos espaços urbanos.

O resultado dessas alterações no enfoque urbanístico não chegou a ser muito sentido na Nove de Julho. A partir de meados da década de 1960, foi pequena a quantidade de edifícios que foram construídos, ao contrário de outras áreas da cidade que experimentaram processos de renovação, adensamento e verticalização acentuados a partir da década de 1970 como, por exemplo, os bairros do Itaim-Bibi, Moema e Campo Belo.

Após a abertura da avenida, em 1938, iniciou-se o processo da sua ocupação e verticalização intensa. Processo este que, acentuado no final dos anos 40, teve seu auge durante a década de 1950 até o início dos anos 60.

Período que coincide com a consolidação da arquitetura moderna em São Paulo, ou pelo menos com a sua massificação, quando é adotada de forma absoluta pelo poder público e pela iniciativa privada - sobretudo pelos empreendedores imobiliários - de forma a expressar e identificar o caráter do crescimento e expansão da cidade neste período.

Nos anos 60, a ocupação que conhecemos hoje estava praticamente consolidada. A partir daí, poucos edifícios foram construídos e a planta cadastral de 1972/74 mantém-se praticamente atualizada.

Neste processo de ocupação observamos um plano urbanístico inconsistente com relação à proposta viária. As desapropriações dos terrenos para a abertura da via limitaram-se ao estritamente necessário para a implantação da calha propriamente dita. Os lotes remanescentes, originalmente voltados para as ruas paralelas (Santo António, Álvaro de Carvalho e Avanhandava) foram divididos de forma a gerar novos e menores lotes com frente para a nova avenida. A ocupação desses lotes ocorreu de forma isolada e individualmente, em conformidade com os interesse do aquecido mercado imobiliário. A consequência foi que num curto espaço de tempo (aproximadamente uma década e meia) a Avenida apresentava sua capacidade saturada, congestionada, criando uma série de conflitos tanto no sentido da sua função na estrutura viária geral da cidade (avenida de trânsito rápido) como na qualidade ambiental para os edifícios, na sua maioria, residenciais. (Colonelli, 2003, p. 12)

Os edifícios, de uma forma geral, foram concebidos com implantação apropriada para uma topografia plana ou com pouca declividade, privilegiando o acesso pela avenida.

Da mesma forma, as questões volumétricas e de adensamento foram sempre enfocadas na legislação a partir do logradouro em evidência, enquanto que para as demais áreas das quadras há diretrizes diversas. Esta postura ensejou, por exemplo, o resultado morfológico observado na área de estudo: a verticalizacão ocorreu nos terrenos de frente para a avenida, enquanto nas áreas voltadas para as primeiras ruas paralelas, como Santo António e Avanhandava, a ocupação permaneceu representada pelas antigas casas das primeiras décadas do século XX, ou prédios baixos dos anos de 1950/60, atualmente em estado precário

A Avenida Nove de Julho, tratava-se da ocupação de um vazio urbano através de uma via estrutural a ser integrada no sistema viário global. Neste espaço envolvido por antigas áreas da cidade, seria a oportunidade para o exercício de um urbanismo de contraste e convivência de conceitos diversos de apropriação, ocupação e uso do território urbano.

As propostas de espaços amplos, verdes e livres ficaram nos planos de Prestes Maia. A necessária desapropriação das encostas laterais que garantiriam a manutenção das características da paisagem original e, ao mesmo tempo, o adequado desempenho funcional previsto originalmente, não aconteceu.

A Avenida 9 de Julho, desde sua concepção original teve a função de eixo de conexão e delimitação de um processo de urbanização. Suas transposições transversais, são uma das características mais especificadoras do espaço urbano gerado, assim como, as várias encostas, que assumiram caráter resquicial, em sua grande maioria sub-aproveitadas em seu potencial paisagístico e urbanístico.

Analisando as obras públicas relacionadas aos fluxos e circulação de veículos e pedestres, observadas na Avenida Nove de Julho no trecho estudado, distinguimos duas formas distintas e conflitantes de pensar e produzir a cidade.

Apesar do forte caráter viário contido na ideia inicial, o projeto original da Avenida Nove de Julho continha propostas nítidas de "costura" entre as duas vertentes do Vale, entre os distintos bairros. Esta intenção fica clara no seu primeiro trecho. Até a Rua Martinho Prado, as articulações, entre um e outro lado da ocorreram de forma bastante convincente através das várias conexões realizadas pelos primeiros viadutos cujos desenhos, perfeitamente integrados aos tecidos preexistentes, articulam as diferentes cotas da cidade.

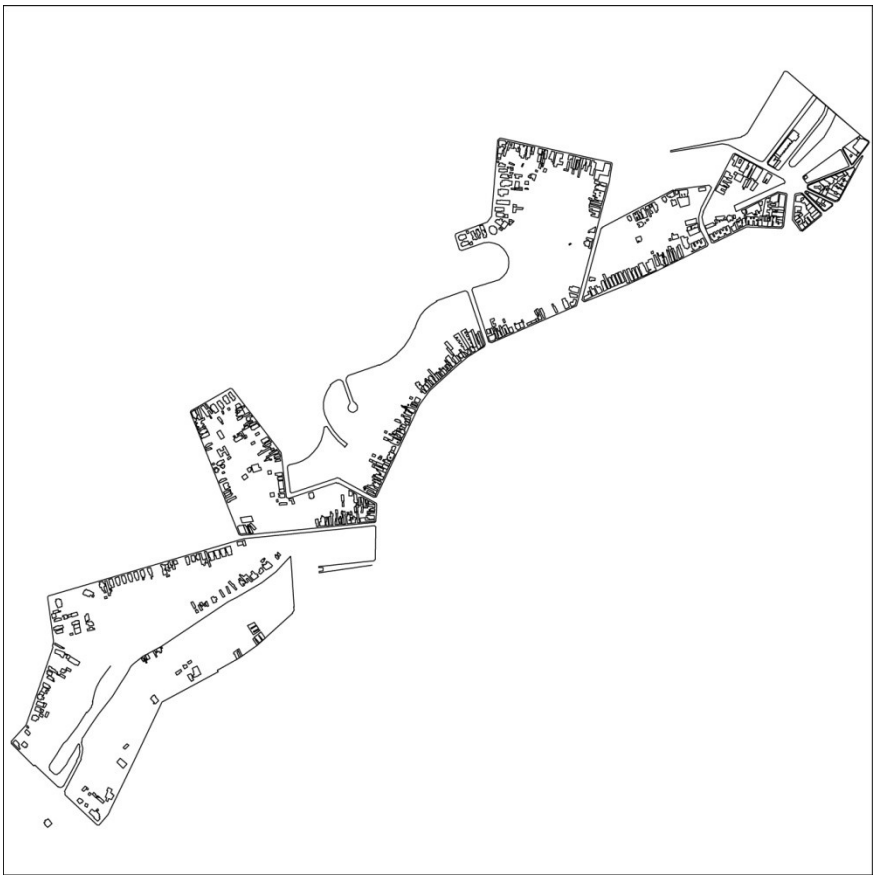
As travessias da 9 de Julho, apresentam-se como importante diferencial urbanístico e paisagístico.Nas imediações da rua São Luiz, a abertura da rua Martins Fontes e a construção do viaduto Major Quedinho exigiram a desapropriação e demolição de cerca de quinze casas que davam frente para a Major Quedinho. O prosseguimento do Anel de Irradiação, após atravessar a rua da Consolação, exigiu a construção de um viaduto para o vale do Saracura, passando sobre a avenida 9 de Julho.

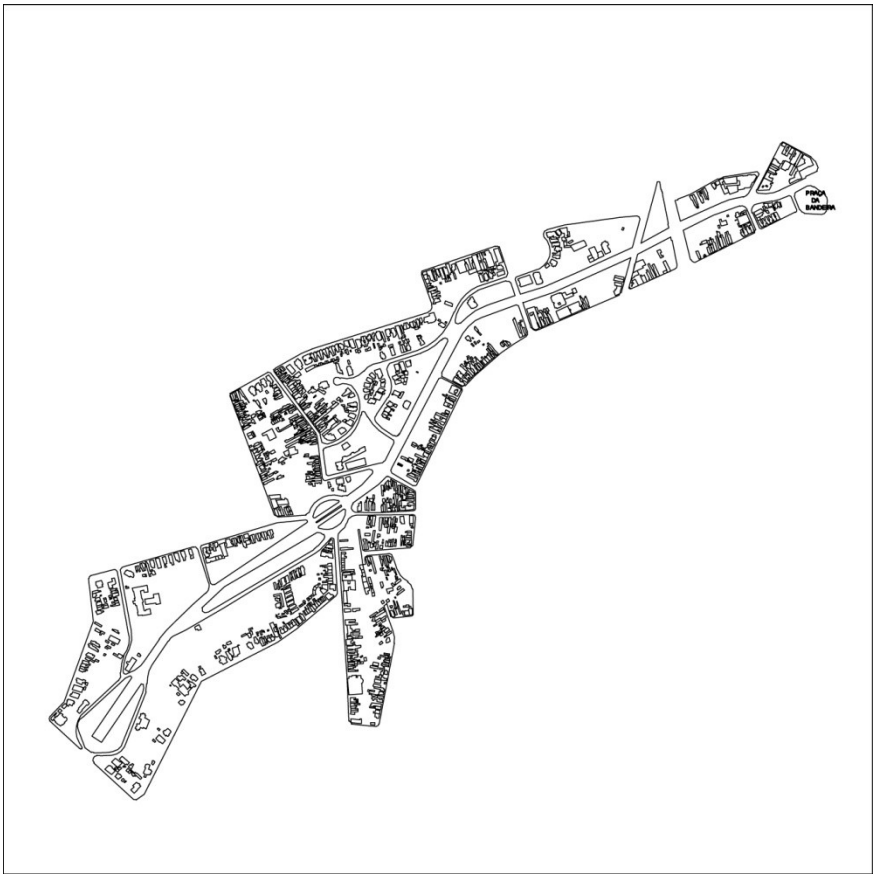
Na primeira fase da sua implantação, as obras urbanas e os viadutos tiveram sua concepção e desenho contemplando a ocupação próxima e a integração, através das escadarias laterais, das vias superiores com a avenida que passava por baixo.

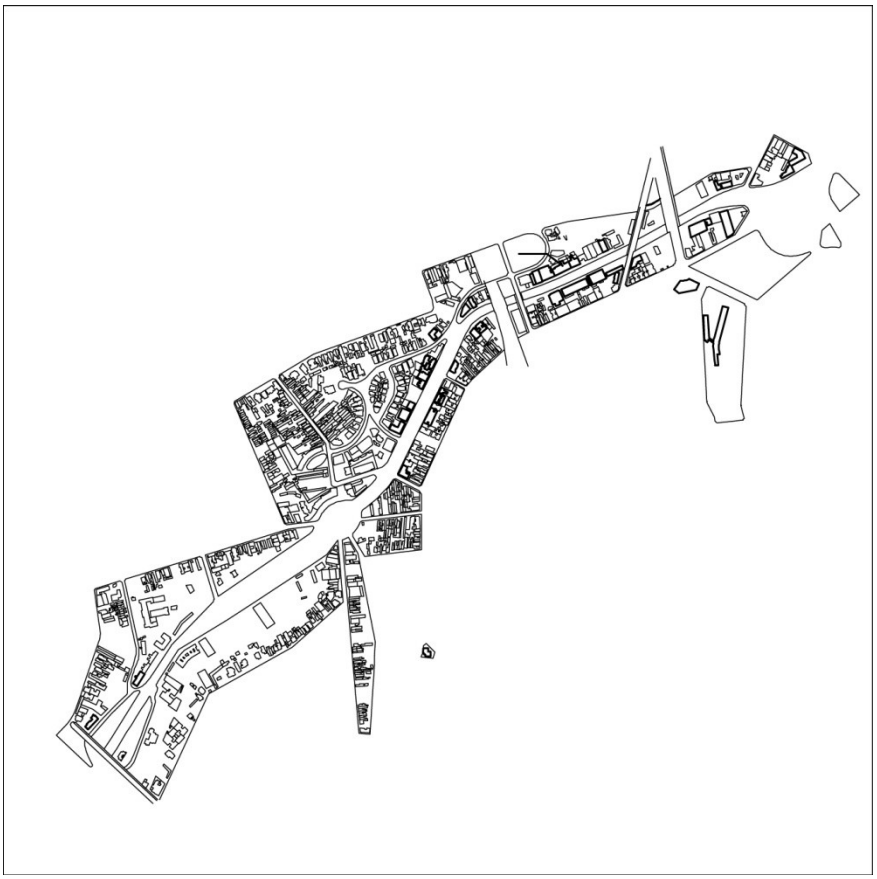
Além dos viadutos, a Praça 14 Bis extendida ao longo da Rua Dr. Plínio Barreto desempenha papel integrador entre os dois lados do vale. Neste ponto a calha da avenida se alarga, transformando-se numa rara área verde, livre, foco de atração e convergência da população residente nas proximidades. A construção do elevado nos anos 60 inibiu as possibilidades de utilização deste espaço público.

O Viaduto Boa Vista foi construído para ligar a rua Boa Vista ao atual Pátio do Colégio. Velha aspiração do urbanismo paulistano, o viaduto integrava o "circuito exterior" ou "triângulo ampliado" concebido por Vítor Freire em 1911- Construído pela Companhia Mecânica e Importadora para o governo do estado entre 1931 e 1932, o viaduto recebeu

tratamento arquitetônico em estilo Art Déco, obra do jovem arquiteto Osvaldo Bratke







Plantas comparativas de ocupação territorial

SETOR NOVE DE JULHO

BASES: SARA BRAZIL / VASP / GEGRAN

Escala 1:17.500

SETOR PAULISTA

Contemporâneo ao empreendimento de Burchard e Nothmann,outro imigrante, o engenheiro uruguaio Joaquim Eugênio de Lima, decidiu dotar a cidade de uma grande avenida, igual às que vira na Europa. Esta, porém, seria parte integrante de um loteamento.Após vários estudos, o Alto do Caaguaçu,foi escolhido como o"locus" para tal empreitada.

Em sociedade com dois amigos, José Borges de Figueiredo e João Augusto Garcia.Joaquim Eugênio de Lima começou a compra de terrenos destinados àquele empreendimento.Assim, em 15 de fevereiro de 1890, adquiriram de José Coelho Pamplona dois terrenos na rua Real Grandeza, no bairro da "Bela Sintra", confinando o primeiro de um lado com a rua Monte Alegre(hoje.ltapeva) e do outro com a rua Paim (hoje,Frei Caneca); o segundo terreno tinha limite, por um lado.com a rua Maria Augusta. A mencionada "rua Real Grandeza"(que é hoje a avenida Paulista) não passava de uma trilha para boiadas e carros de boi.

surge assim, em trilha aberta na mata do Caaguaçu, no alto do espigão divisor de águas dos rios Pinheiros e Tietê, conhecida como Caminho da Real Grandeza, uma grande avenida plana, com 28 metros de largura e 2800 metros de comprimento.

Seu aspecto foi complementado com a construção de um grande parque e de um pavilhão restaurante, levando o nome do paisagista contratado para o projeto - Parque Vilon.

Em 1890, a região Sul de São Paulo possuía terrenos em boas condições para formação de residências. O alto do Caaguaçú[1], como era conhecido o espigão - ponto mais alto da região e divisor de águas - era um obstáculo à expansão urbana para o sul e o sudoeste. A Avenida Paulista localiza-se na parte central do espigão, que vai do bairro de Jabaquara ao Sumaré, num total de 13 km de extensão, com altitudes regulares entre 790m e 830m.

Esse trecho corresponde à antiga chácara da Bela Cintra. Se examinarmos o mapa Planta Geral de São Paulo em 1897, de Gomes Cardim veremos, neste trecho, o contraste entre a regularidade do setor com o lado oposto, mais próximo ao centro. Explica-se: no lado sul, temos um arruamento novo, enquanto no lado voltado à cidade preexistiam caminhos de traçado condicionado pela configuração irregular ao terreno.

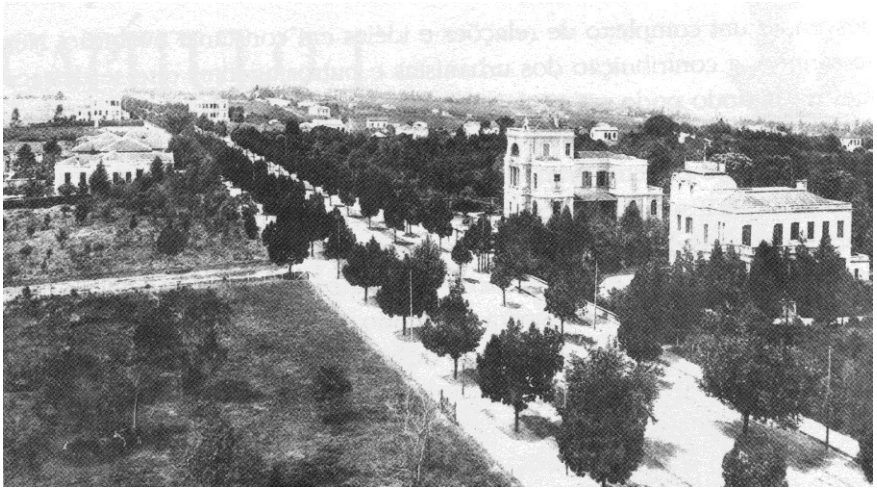
Toda a região entre a Paulista e a Alameda Itú aparece coberta de mata natural. Esse fato inspirou os empreendedores a destinar duas quadras de "mata virgem", .entre a Alameda Casa Branca e a Alameda Limeira (atual Peixoto Gomide) à criação de um parque. Para a constituição do Parque foi contratado, no Rio de Janeiro, o francês Paul Villon. Eugênio de Lima e seus associados escolheram para a implantação do Parque Villon a quadra que se situa exatamente no eixo do Vale do Saracura, onde hoje corre a Av. 9 de Julho, que ruma em direção ao centro

histórico. O vale assegura a vista livre para o centro tendo por fundo essa preciosidade que é um remanescente da mata do Caaguaçú. Foi este um raro momento na história inspirada na qualidade da paisagem.

A Avenida Paulista nasceu da associação entre Joaquim Eugênio de Lima, José Borges de Figueiredo e João Augusto Garcia, que planejaram abrir uma avenida neste local, que propiciasse empreendimentos imobiliários. O percurso da avenida, reto e plano, com 2.800m de extensão e 30m de largura, foi dividido em imensos lotes, 4 por quadra, de 150 a 200m de comprimento, dos dois lados da avenida. Foram abertas ruas transversais e paralelas, que receberam os nomes das cidades paulistas.

O plano obedecia um traçado ortogonal, cujo eixo principal acompanhava a conformação do terreno. Foi trazido também, do Rio de Janeiro, o arquiteto paisagista francês Paul Villon para executar o ajardinamento da área e fazer o paisagismo de um parque, numa área formada por 2 quarteirões, entre as Alamedas Casa Branca, Limeira, Jahú, com frente para a Avenida.

Em 1891, Eugênio de Lima convida o governador a visitar as obras, conseguindo assim, a iluminação da avenida e, com Theodoro Sampaio, consegue-se a instalação da rede de água e esgotos. Em dezembro do mesmo ano, foi inaugurada a Avenida Paulista. Reta e praticamente plana, tinha 3 faixas: uma grande e central para carruagens, cavalos e outros tipos de transporte, e duas laterais, menores, sendo uma para bondes e outra para pedestres. As faixas eram demarcadas por 4 filas de plátanos e magnólias amarelas e seu piso era de pedregulhos brancos.



Depois de inaugurada, a Avenida Paulista tornou-se um lugar da moda para passeios. De lá, via-se a cidade de São Paulo, o verde das colinas de Sant'Anna, mas já se previa que a Avenida seria ocupada por palacetes e que se formaria à sua volta, um bairro elegante, aristocrático e de linda paisagem.

Em 1911, foi desapropriado o belvedere da avenida Paulista e contratada a construção do Trianon por Ramos de Azevedo, além de

outro belvedere sobre o vale do Pacaembu, ao final da avenida Higienópolis. Mais um belvedere, no final da avenida Paulista, junto à rua da Consolação, seria criado em 1916.

A primeira via asfaltada de São Paulo foi a aristocrática avenida Paulista, em 1913, que logo se transformou em pista de corridas e palco para exibição de automóveis. O asfalto simbolizava, portanto, a passagem para um novo patamar de velocidade e deslocamento, contrastando com o ritmo contido da cidade de paralelepípedos. Realizado por empreitada, o asfaltarnento também contornava as limitações operacionais da prefeitura. Seria associado, cada vez mais, à visão do crescimento e à expansão ilimitada da cidade.

Nos seus primeiros dez anos de existência, a Avenida Paulista praticamente não sofreu alterações, embora os bondes e a iluminação passassem a utilizar a energia elétrica.

Em 1900, havia entre os bosques da Paulista aproximadamente 50 casas, cercadas por grades de ferro e com recuo de 10 metros do alinhamento. Por volta de 1903, a Avenida Paulista começa a receber novos moradores: os barões do café que, atraídos pela paisagem oferecida e pela proximidade do centro, através das linhas de bonde, começam a construir seus palacetes que constituíam-se em verdadeiras vilas, sóbrias e elegantes, com jardins e bosques. (Camillo, 2003, p. 20)

A 2ª fase da ocupação da Paulista tem início na década de 1930. Com a crise do café e a quebra da bolsa de valores de Nova York em 1929, muitas das famílias dos barões do café perderam grandes fortunas e tiveram que se desfazer de bens, de suas residências e em consequência, acabaram deixando a Paulista.

Os novos ocupantes eram imigrantes italianos, sírios e libaneses, que fizeram fortuna com o comércio e a indústria. Os costumes destes novos moradores eram completamente diferentes dos primeiros. Com isto, até a paisagem do local sofreria transformações. A Avenida começa a ser tomada por mansões que apresentam uma grande mistura de estilos, com a intenção de ostentar poder económico. A influência europeia torna-se evidente, já que tudo era importado e elegante.

Em 1971, a passagem subterrânea ligando a Paulista à Rebouças foi entregue. O projeto fazia parte de um plano iniciado pelo Prefeito Faria Lima.

Na administração de Figueiredo Ferraz, em 1971, iniciou-se a construção do projeto da NOVA PAULISTA, com duas pistas, superior e inferior, para servirem ao tráfego de passagem e de ligação com as vias expressas planejadas Norte e Sul. As obras acabaram sendo paralisadas quando Figueiredo Ferraz foi afastado por Laudo Natel, então governador de São Paulo.

Em 1973 já há na Paulista um trânsito de 70.000 veículos por dia e 170.000 moradores. A Avenida passa a se caracterizar como um centro

de serviços bancários, com prédios panorâmicos.

Uma das primeiras legislações aplicadas na avenida, foi a Lei municipal 3571/37 considera a avenida Paulista como "zona estritamente residencial", com pequenos núcleos comerciais.

Ao mesmo tempo, consolidaram-se as medidas reguladoras constantes do Código de Obras Artur Sabóia. Por meio de projeto de lei apresentado por Alexandre de Albuquerque, eleito vereador em 1936, o Artigo 40 do Código (herdeiro do Ato n°127 de Anhaia Melo), definindo usos estritamente residenciais, foi estendido às avenidas Paulista, Higienópoíis. Angélica e outras. A partir de então, a extensão do artigo 40 a outras vias públicas seria adotada como medida de "zonearnento", protegendo estas áreas residenciais. Outros ajustes foram feitos na legislação de loteamentos e edificações para otimizar a regulamentação urbanística.

A Lei n, 3.571 tinha por objetivo estender as restrições de uso do artigo 40 do Ato n. 663 (Código Arthur Saboya) às áreas em processo de verticalização residencial. Isto é, definir como residenciais áreas com crescimento vertical, tais como as 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

A pesquisa buscou encontrar as Leis específicas para a Avenida Paulista, que subsidiassem a compreensão do atual estado de ocupação. Seus gabaritos, recuos, índices de ocupação do solo, bem como sua diversidade de usos.

Da intenção de alargamento da Av. Paulista, surgida em julho de 1968, durante a administração de Faria Lima, resultaram os primeiros estudos de alteração e reconstrução do seu projeto original que culminaram na assinatura do contrato pelo prefeito Figueiredo Ferraz e a EMURB.

O início dessas obras deu-se ainda durante a gestão de Faria Lima, que começou construindo tanto o primeiro trecho Segundo contrato firmado entre com a Prefeitura Municipal de São Paulo e a EMURB, em setembro de 1972, esta deveria executar o planejamento e a cçnstrução da Nova Paulista, no prazo de 20 meses, a partir daquela data. Posteriormente, a EMURB contratou para desenvolvimento dos projetos complementares de paisagismo, de mobiliário urbano e comunicação visual, respectivamente os escritórios da Arquiteta Rosa Grena Kliass e de Cauduro/Martino Arquitetos Associados.

Mas, foi durante a gestão do prefeito Paulo Salim Maluf que ocorreu o desenvolvimento e aprovação definitiva do projeto de execução da via rebaixada para o tráfego regional, reservando-se a superfície para o tráfego local e de pedestres em setembro de 1971, Lei de n. 7.647.

Segundo este projeto, a Nova Paulista teria 40 metros de largura de

pistas, sendo 18 metros na superfície (duas pistas de tráfego, uma em cada sentido, com três faixas cada uma, respectivamente) e 22 metros na via rebaixada (duas pistas de tráfego, uma em cada sentido, com 4 pistas cada uma, respectivamente), contra os 16 metros de pistas apresentados naquela época.

Previa-se ainda a construção de rampas de entrada e saída da via rebaixada em quatro pontos: junto à 23 de Maio, na praça Osvaldo Cruz, no Parque Siqueira Campos e no Sistema viário Consolação — Rebouças, já iniciado na época.

O processo de transformação da área, bem como sua verticalização intensiva, ocorreram logo depois da crise da década de 1930 e com o advento da 2ª Guerra Mundial (1943-45), novas regras sociais e econômicas se estabelecem. Os imóveis de São Paulo começam a se valorizar vertiginosamente, e uma das soluções é a verticalização.

A Paulista, por sua posição privilegiada, é uma das vias que mais sofre com isso. Ela não passa por uma decadência suave, como acontece em outros bairros, como por exemplo, o Campos Elíseos, onde as mansões passam a ser casas de cómodos e pensões. Os palacetes são derrubados para dar lugar a altos edifícios. Ocorre uma verdadeira revolução urbana.

Os indícios da verticalização irromperam a avenida na década de 30. Porém, seus habitantes ainda resistiam aos novos modos de morar. A exemplo de outros bairros com características de ocupação semelhantes, como Higienópolis.

Ainda assim, em 1935, foi assentado o primeiro edifício da avenida Paulista, o CAMMILLE SABAGH, na esquina da avenida com a rua Frei Caneca, denotando a nova fase construtiva que rapidamente comporia a avenida, outrora símbolo da riqueza cafeeira. A este primeiro edifício residencial, sucederam-se outros, nas décadas subsequentes. Garantindo, ainda, seu uso estritamente residencial, vigorava legislação municipal de 1937.

Nos anos 50, a mansão de Horácio Sabino, projetada por Victor Dubugras, deu lugar ao Conjunto Nacional, que fica na esquina com a Rua Augusta. Num só bloco temos, pela primeira vez, um centro comercial de grandes dimensões.

Em 1962, o Banco SulAmericano transfere sua sede para a Avenida, quebrando a tradição de ter sedes no centro. Foi o começo da mudança das sedes dos grandes bancos para a avenida, transformando-a no centro de negócios de hoje.

O c.a. (coeficiente de aproveitamento) igual a 4 manteve-se constante desde 1972, quando a lei de zoneamento definiu a região como uma Z5. Esse potencial construtivo possibilitou a construção de edifícios altos e de uso misto (residencial/comercial e serviços). (Camillo, 2003, p. 160)

Revendo a história da Avenida Paulista, verificamos que a ocupação inicial da região, era formada por chácaras, favoreceu o projeto urbanístico de Joaquim Eugênio de Lima, pois permitiu que o solo pudesse ser parcelado em grandes lotes, onde se instalariam residências de alto padrão, margeando um amplo e extenso boulevar. Neste momento foram criadas as condições para a valorização urbanística e paisagística da avenida e seu entorno.

A avenida não foi composta apenas de palacetes ecléticos. Desde o início ela abriga edificações com atividades diversas. Constam deste rol de edificações desde o início do século vinte: Gymnasio Anglo-Brazilian School, onde hoje se localiza o Colégio São Luiz (1903); Instituto Pasteur (1903); Hospital Santa Catarina (1906); o Grupo Escolar Rodrigues Alves (1919); (sendo que o instituto, o hospital e o grupo escolar ocupam o mesmo prédio até hoje) e o Club Homs. (Alba, 2004, p. 16)

O extremo leste da Avenida é o Largo do Paraíso (Praça Oswaldo Cruz). Nessa região ficam dois estabelecimentos hospitalares tradicionais da cidade: o Sanatório de Santa Catarina e o Hospital Alemão (hoje Oswaldo Cruz), na Praça Amadeu Amaral.

O Parque Trianon

O parque ajardinado pelo francês Villon, que ficou conhecido como Parque de Villon, hoje Parque Tenente Siqueira Campos, tinha um pavilhão restaurante e era o lugar preferido para os passeios de domingo da aristocracia paulistana.

Em 1908, o então prefeito Antônio Prado manda alargar o passeio e substitui o calçamento de pedregulho branco por asfalto e a arborização por outras espécies, os lingustros, reduzindo-a de 4 para 2 renques. E assim a avenida permaneceu até que as obras do Metropolitano exigiram o alargamento da pista.

O Parque Trianon pode ser considerado como centro da vida social da cidade durante grande parte do início do século. (Camillo, 2003, p. 26)

A Avenida também atraiu colégios como o Ilydecroft College, o Colégio São Luís, o Colégio Dante Alighieri e hospitais como a Maternidade de

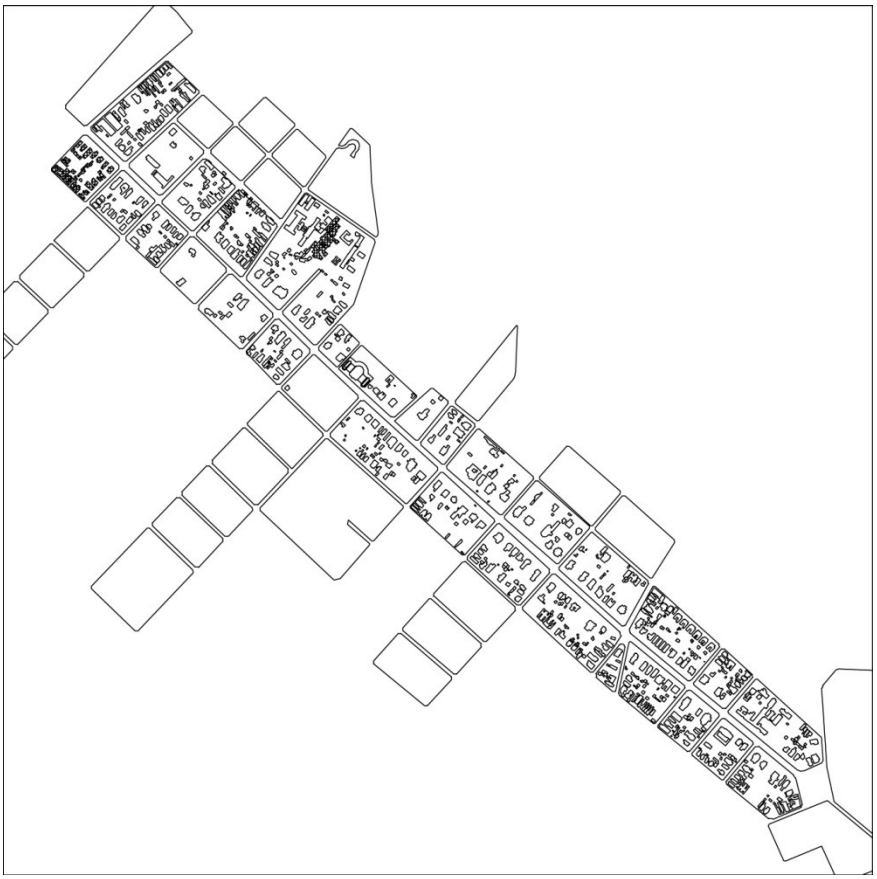
São Paulo, o Hospital Matarazzo, o Umberto Primo e o Sanatório de Santa Catarina.

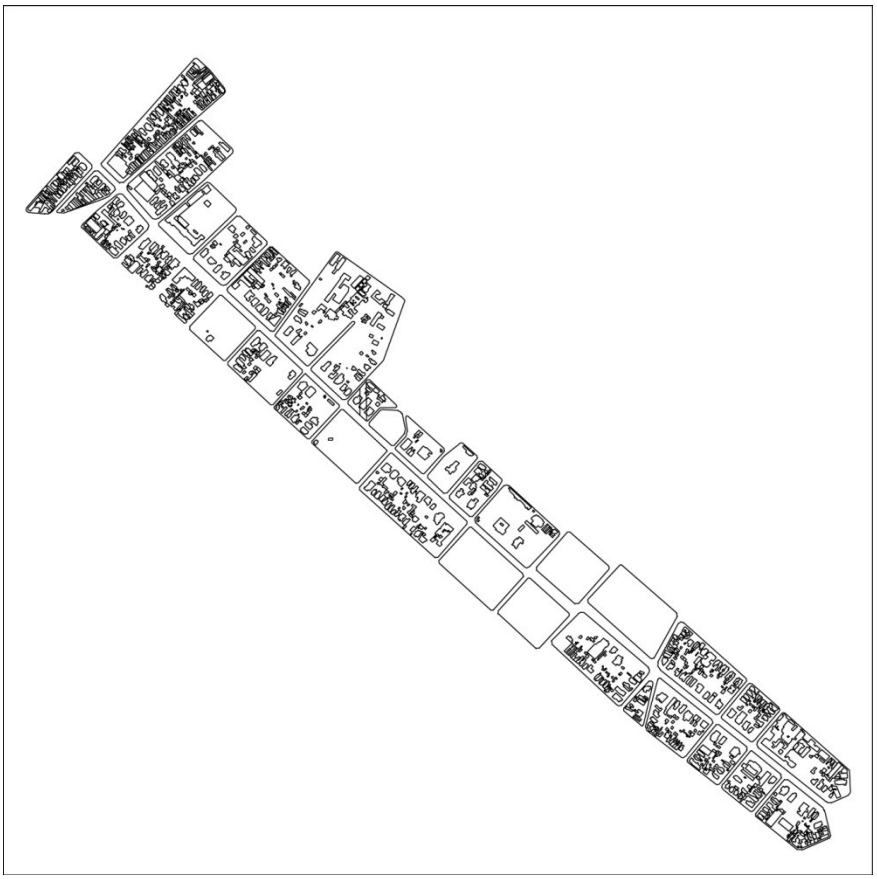
As instalações do Colégio São Luís , transferindo-se de Itú paraSão Paulo, fixaram-se nesse trecho da Avenida, ocupando uma quadra inteira entre as ruas Haddock Lobo, Bela Cintra e Luís Coelho. (Camillo, 2003, p. 22)

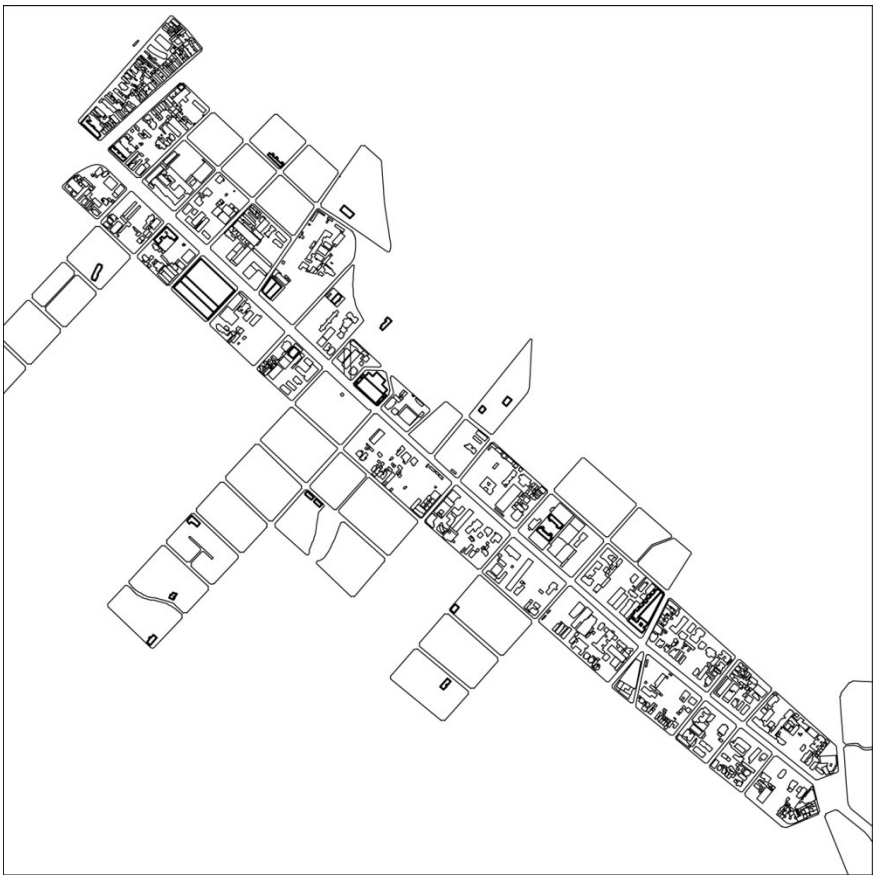
Em direção ao bairro do Paraíso foi instalado o Sanatório Santa Catarina à esquerda da Avenida e, do outro lado, o Instituto Pasteur.

O fato da Paulista de ter sido localizada no espigão do Caaguaçú, uma das regiões mais elevadas da cidade, com largura e extensão ideais à construção de uma avenida, trouxe à Paulista condições para sua importância na malha viária e, futuramente, como marco e destaque na paisagem da cidade.

A topografia do lugar é um dos principais estruturadores da paisagem a ser construída. A Avenida Paulista por estar implantada numa das cotas mais altas da cidade é bem visível, praticamente de qualquer região, configurando-a como o mais representativo *skyline* de São Paulo.







Plantas comparativas de ocupação territorial

SETOR PAULISTA

BASES: SARA BRAZIL / VASP / GEGRAN

Escala 1:20.000

SETOR SÃO JOÃO

A avenida São João tem sua história marcada por uma vocação para ser a grande avenida paulistana.

Ao longo do mandato do prefeito Raimundo Duprat (1911-1914), a ação municipal em relação aos melhoramentos do centro de São Paulo passou a refletir orientação bastante diversa daquela preconizada por Freire e Bouvard. Enquanto presidente da Câmara, em 1908, Duprat havia solicitado à Diretoria de Obras estudos para o alargamento da rua de São João. Uma vez empossado na prefeitura, aprovou planos para esse alargamento no extenso trecho que vai da praça Antônio Prado à rua Lopes de Oliveira. Esse trajeto ia muito além do largo do Paissandu, onde o projeto havia previsto a desembocadura do Viaduto de São João. Eventualmente, a avenida São João seria prolongada por vários quilómetros, atingindo Perdizes. lei Municipal 1.596, de 27 de setembro de 1911.

No lugar do viaduto imaginado por Freire e Guilhem, uma redução na declividade, por meio de cortes e aterros, permitia que a nova avenida São João transpusesse o vale do Anhangabaú de forma razoavelmente eficaz. As desapropriações iniciaram-se já em 1911 e as obras começaram em 1913; dois anos depois o alargamento já estava concluído até o largo do Paissandu. No ponto em que a São João atravessava o vale, foi erguido em 1917 um luxuoso edifício de seis pavimentos, que abrigaria escritórios e uma sala de espetáculos, o Cinema Central.

Com vários quilómetros de extensão e 30 metros de largura, superando os 18 metros da Libero Badaró alargada, a nova avenida teria mais condições de ser a resposta paulista à avenida Central do Rio de Janeiro. Para isso a São João também foi objeto da legislação especial de 1912, obrigando as construções a adotar um padrão de bulevar "parisiense": blocos edificados contínuos, continuidade horizontal das fachadas, chanfros e tratamentos especiais nas esquinas. A despeito dos trechos em declive na passagem do vale, seria a via mais adequada para implementar tais princípios: ampla, relativamente plana após o Paissandu, e, mais importante, perfeitamente retilínea - caso raro, em se tratando da área central de São Paulo.

Ao mesmo tempo, o traçado da São João ecoava o trajeto das "grandes avenidas" propostas por Alexandre de Albuquerque, uma das quais ligaria a praça António Prado aos Campos Elísios, passando pelo largo do Paissandu. A ligação do Paissandu ao largo de Santa Ifigênia e o alargamento da rua Conceição (atual avenida Cãsper Libero) no rumo da Estação da Luz permitiriam que o acesso ao centro desde a ferrovia fosse feito pela nova avenida. Sendo a reconstrução ao longo de todas essas vias sujeita aos mesmos padrões estéticos adotados para a avenida São João, os visitantes que desembarcassem na estação teriam, em seu trajeto rumo ao "triângulo", uma visão de civilização e progresso comparável àquela oferecida aos que, desembarcando na praça Mauá, percorriam a avenida Central carioca.

Em outros pontos os resultados obtidos erarn menos coerentes com essa concepção. A avenida São João (aberta entre 1912 e 1929), ladeada pelo prédio da Delegacia Fiscal (1917), pela nova sede dos Correios (1921) e pelo monumento a Verdi (1922), voltava as costas ao Anhangabaú, adotando o padrão de bulevar uniforme, pontuado por praças como o largo do Paissandu (1906), a praça da Vitória (1920, atual praça Júlio Mesquita) e a praça Marechal Deodoro (terminada em 1929).

À luz de tanta prosperidade, resultado de sucessivas políticas de valorização do café amparadas em empréstimos estrangeiros, parecia natural, na ótica dos setores beneficiados, patrocinar a continuidade dos modelos vigentes de intervenção urbanística delineados nas décadas anteriores. Isso implicava, para a administração Firmiano Pinto em São Paulo (1920-1925), finalizar a realização das propostas de Vítor Freire e Bouvard e de avenidas centrais como a São João e outras.

Desenvolvendo essa orientação ao longo dos anos 1920, a municipalidade completou ou adiantou obras como os parques Anhangabaú e Dorn Pedro II; a avenida São João (complementada com duas novas praças além do largo do Paissandu, a praça Vitória, atual Júlio Mesquita, e a praça Marechal Deodoro); a avenida Conceição (atual Cásper Líbero) e sua finalização no largo Santa Ifigênia; o alargamento das ruas Barão de Limeira e Xavier de Toledo; e a abertura de uma praça junto à rua Libero Badaró, entre o Viaduto do Chã e a rua São Bento: a praça do Patriarca.

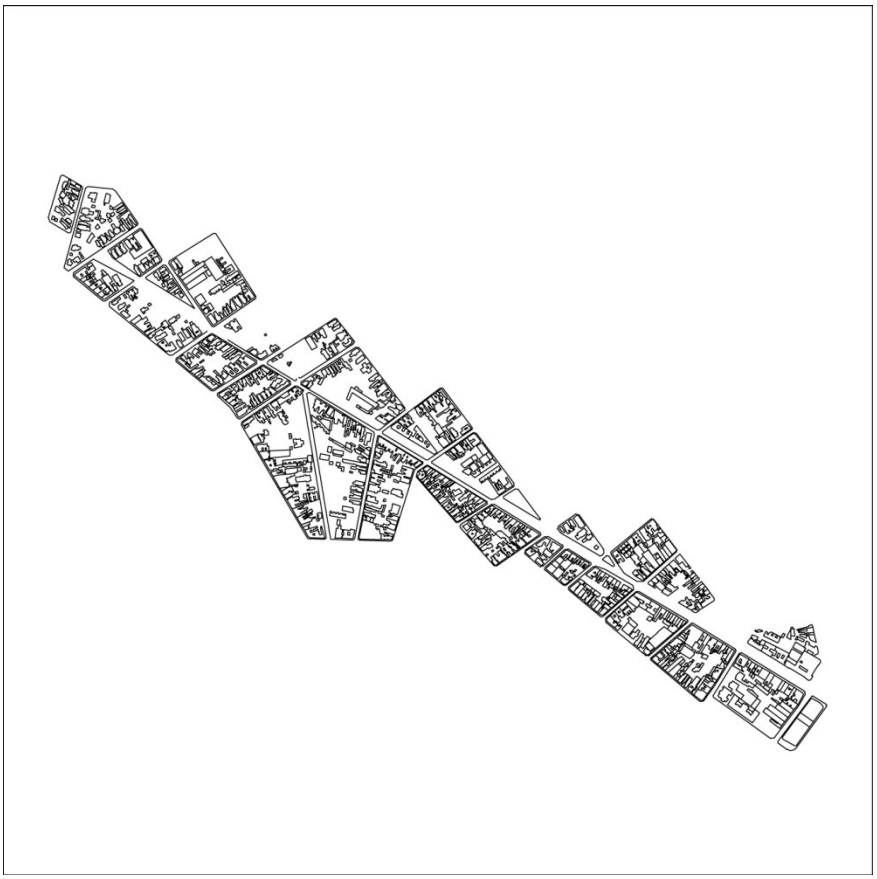
Também prosseguia o alargamento, o prolongamento e a regularização de ruas centrais (Quinze de Novembro, Boa Vista, Benjamin Constant, Quintino Bocaiuva, trechos iniciais das avenidas São João e Brigadeiro Luís António). Arrastando-se, em certos casos, desde o início do século XX, essas obras concentradas no valorizado "triângulo" central também requeriam desapropriações onerosas, mesmo para pequenas faixas de terreno. O ritmo dos alargamentos era lento, exigindo, para cada lote atingido, demorados acordos, verbas extraordinárias e lei específica aprovada pela Câmara.

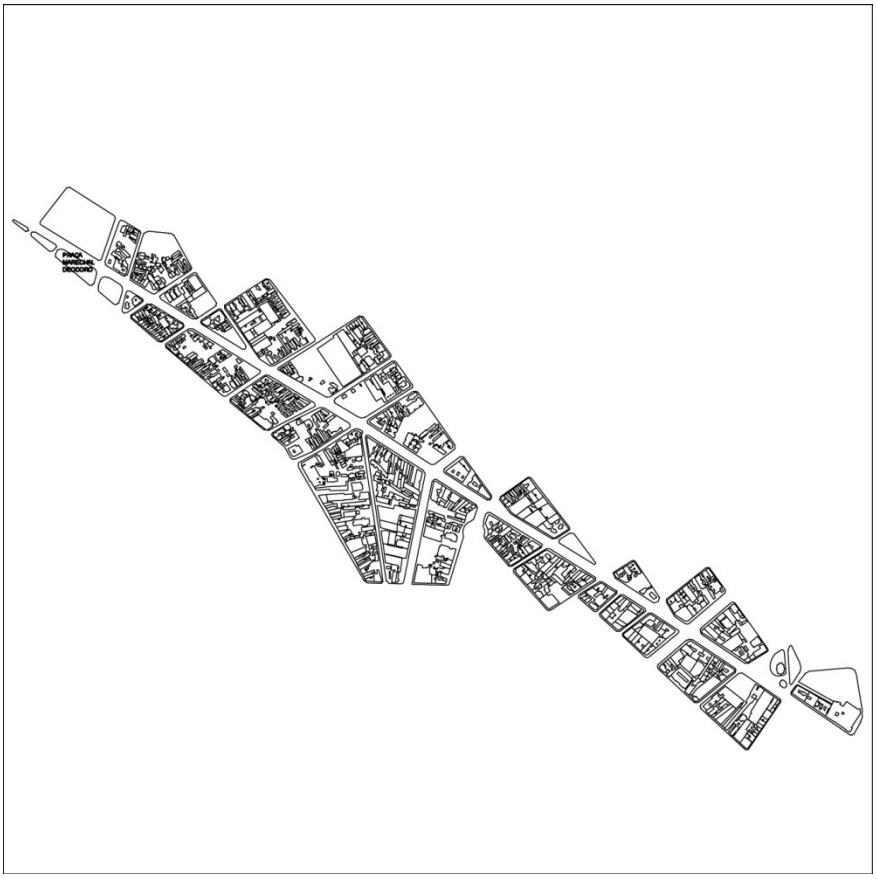
Raymundo Duprat, prefeito entre 1911 e 1914, implantou os projetos de antecessor, Antônio Prado, convidando o arquiteto francês Bouvard para reformular as tentativas europeizantes de embelezamento. Duprat inicia as obras do vale do Anhangabaú, implanta parte da avenida São João, importa integralmente da Bélgica o viaduto Santa Efigênia, alargando as ruas Libero Badaró, Benjamin Constant e Boa Vista.

Pires do Rio foi escolhido para dois mandatos por voto direto. Na segunda gestão, concluída em 1930, promoveu a extensão da Avenida São João, desde a Ipiranga até a praça Marechal Deodoro, desenvolveu intenso programa para calçamento das ruas. Iniciou, ainda, as primeiras desapropriações para a construção avenida Nove de Julho, parte do Plano de Avenidas elaborado pelos engenheiros Prestes Maia e Ulhôa Cintra .

Além da intervenção direta do Estado na produção ou reprodução de espaços nivelados com os centros urbanos mais importantes da época, a legislação lanística elaborada em São Paulo também se baseava em modelos estrangeiros.

Com a Lei Municipal 1.596, de 27 de setembro de 1911, é estabelecido o alargamento no extenso trecho que vai da praça Antônio Prado à rua Lopes de Oliveira. Esse trajeto ia muito além do largo do Paissandu, onde o projeto havia previsto a desembocadura do Viaduto de São João. Eventualmente, a avenida São João seria prolongada por vários quilómetros, atingindo Perdizes





Plantas comparativas de ocupação territorial

SETOR SÃO JOÃO

BASES: SARA BRAZIL / VASP / GEGRAN

Escala 1:17.500

análise de espaços urbanos

Após analisar os Setores de interesse para a pesquisa, fez-se necessário um exercício de avaliação destes mesmos espaços.

As qualidades urbanísticas presentes, devem ter rebatimento na qualidade ambiental urbana. Adotamos a metodologia desenvolvida por Gordon Cullen, aplicando-a no Setor Higienópolis.

APRESENTAÇÃO DE CONTEÚDO E OBJETIVOS DA OBRA.

Transcreveremos alguns trechos do livro 'Paisagem Urbana' de Gordon Cullen. É interessante os esclarecimentos dados acerca da obra, bem como o contexto de crítica ao urbanismo em que ele se insere.

DESURBANISMO

Se me fosse pedido para definir o conceito de paisagem urbana, diria que um edifício é arquitectura, mas dois seriam já paisagem urbana, porque a relação entre dois edifícios próximos é suficiente para libertar a arte da paisagem urbana. As relações entre os edifícios, e o espaço entre eles, são questões que imediatamente se afiguram importantes. Multiplique-se isto à escala de uma cidade e obtém-se a arte do ambiente urbano; as possibilidades de relacionação aumentam, juntamente com as hipóteses a explorar, e os partidos a tomar. Até um pequeno grupo de edifícios pode assumir uma expressão própria, e ser espacialmente estimulante. Mas através da observação da cidade construída pela especulação ou pelas autoridades locais é-se forçado a constatar que esta concepção de paisagem urbana não tem sido respeitada (no melhor dos casos). Continuamos ainda numa fase primitiva em que o edifício isolado é por si a totalidade e finalidade do urbanismo. Se pensarmos os edifícios como letras do alfabeto, reparamos que elas não são utilizadas para formar palavras coerentes, mas sim gritos monótonos e desolados de AAAAA! ou OOOOO! E quanto às nova cidades desenhadas por arquitectos contemporâneos para quebrar o velho jugo do AAAA-OOOO? Vamos aqui avaliá-las, recorrendo a esta imagem.

Considere-se, agora, o impacto visual da cidade sobre os seus habitantes ou visitantes. O propósito deste livro é mostrar que assim como a reunião de pessoas cria um excedente de atracções para toda a colectividade, também um conjunto de edifícios adquire um poder de atracção visual a que dificilmente poderá almejar um edifício isolado.

Num conjunto edificado ocorrem fenômenos que não se verificam nunca em relação a um edifício isolado. No caso do conjunto, imaginemos o percurso do transeunte: ao afastar-se pouco a pouco dos edifícios depara, ao virar de uma esquina, com um edifício totalmente inesperado. É normal que fique surpreendido ou até mesmo espantado; mas a sua reacção deve-se mais à composição do grupo do que a uma construção específica.

Existe, sem dúvida alguma, uma *arte do relacionamento,* tal como existe uma arte arquitectónica. O seu objectivo é a reunião dos elementos que

concorrem para a criação de um ambiente, desde os edifícios aos anúncios e ao tráfego, passando pelas árvores, pela água, por toda a natureza, enfim, e entretecendo l esses elementos de maneira a despertarem emoção ou interesse.

Atente-se primeiro no sentido da vista, pois é quase inteiramente através dele que apreendemos o que nos rodeia. Quando abrimos a porta a alguém, não é raro que deixemos entrar para além do visitante, uma rabanada de vento que faz esvoaçar tudo e causa um reboliço geral.

Em certa medida, é o que se passa com a visão: quando olhamos para

uma coisa vemos por acréscimo uma quantidade de outras coisas.

Pode portanto concluir-se que de entre várias soluções científicas preconizáveis para uma cidade se pode adoptar indiferentemente qualquer uma com igual êxito: é aqui que reside a chamada flexibilidade da solução científica, e é precisamente no modo *como é utilizada e s sã flexibilidade* que entronca a arte do relacionamento. Como adiante se verá, não se pretende ditar uma forma para o aglomerado urbano ou o meio-ambiente. Apenas se deseja descobrir meios que permitam *manobrar dentro dos limites de tolerância.* O que significa que há que procurar mais além do campo estritamente científico, novos valores e novos critérios.

São aspectos paralelos como este que nos interessam pois se realmente o meio-ambiente suscita reacções emocionais — dependentes ou não da nossa vontade — temos de procurar saber como isto se processa. Há três aspectos a considerar:

I. ÓPTICA,

Vejamos o que significa: o objectivo que nos propusemos inicialmente é o de jogar com os elementos da cidade por forma a que exerçam sobre as pessoas um impacto de ordem emocional. Uma rua que se prolonga à nossa frente sempre em linha recta tem um impacto relativamente pequeno, porque o panorama inicial é rapidamente assimilado, tornando-se monótono. O cérebro humano reage ao contraste, i.é, às diferenças entre as coisas, e ao ser estimulado simultaneamente por duas imagens — a rua e o pátio — apercebe-se da existência de um contraste bem marcado. Neste caso a cidade torna-se visível num sentido mais profundo; anima-se de vida pelo vigor e dramatismo dos seus contrastes. Quando isto não se verifica, ela passa despercebida é uma cidade incaracterística e amorfa.

2. LOCAL. Este segundo ponto diz respeito às nossas reacções perante a nossa posição no espaço.

Este tipo de percepção integra-se numa ordem de experiências ligadas às sensações provocadas por espaços abertos e espaços fechados que nas suas manifestações mórbidas são a agorafobia e a claustrofobia.

Alguns dos mais belos efeitos urbanísticos residem, justamente na forma como é estabelecida a interrelação de ambos.

Tudo isto nos faz supor que, se os nossos centros urbanos forem desenhados segundo a óptica da pessoa que se desloca (quer a pé, quer de automóvel) a cidade passará a ser uma experiência eminentemente plástica, percurso através de zonas de compressão e de vazio, contraste entre espaços amplos e espaços delimitados, alternância de situações de tensão e momentos de tranquilidade. Essa sensação de identificação ou sintonia com o meio-ambiente, esse sentido de localização perante a posição que se ocupa numa rua ou num largo que faz pensar: «Estou Aqui» ou «vou entrar para Ali

3. CONTEÚDO. Relaciona-se este último aspecto com a própria constituição da cidade: a sua cbr, textura, escala, o seu estilo, a sua natureza, a sua personalidade e tudo o que a individualiza. Se se considerar que a maior parte das cidades é de fundação antiga, apresentando na sua morfologia provas dos diferentes períodos de construção patentes nos diferentes estilos arquitectónicos e nas irregularidades do traçado, é natural que evidenciem uma amálgama de materiais, de estilos e de escalas..

Contudo tem-se a sensação de que, se fosse possível reconstruí-la por inteiro se faria desaparecer toda a confusão e surgiriam cidades novas mais belas e mais perfeitas. Criar-se-ia um quadro ordenado, arruamentos de traçados direitos e edifícios de alturas e estilos concordantes. Se houvesse inteira liberdade de acção provavelmente criar-se-ia simetria, equilíbrio, perfeição, concordância, convencionalismo. Não é essa a concepção popular da finalidade do planeamento urbano?

Descobriram-se três entradas: a do movimento, a da localização e a do conteúdo. A visão permitiu constatar que o movimento não é apenas progressão facilmente mensurável e útil para a planificação, mas se divide em duas componentes distintas: o ponto de vista e a imagem emergente. O homem tem em todos os momentos a percepção da sua posição relativa, sente a necessidade de se identificar com o local' em que se encontra, e esse sentido de identificação, por outro lado, está ligado à percepção de todo o espaço circundante. O convencionalismo é uma fonte de tédio enquanto que a aceitação da disparidade se revela uma fonte de animação. Finalmente, no meio da aridez estatística da cidade-esquema, descobriram-se as duas facetas de uma mesma realidade, quer para o movimento (pontos de vista — imagem emergente) quer para o local (Aqui - Além) quer para o conteúdo (Isto - Aquilo). Há apenas que reagrupar tudo isto num padrão novo, nascido do ardor e vitalidade da imaginação humana.

Eis as regras do jogo, os seus parâmetros. Falta o mais difícil: a Arte de Jogar. Como em qualquer jogo, podemos recorrer a uma série de lances e jogadas ditadas pela experiência adquirida. Nas páginas que se seguem, procurámos sistematizar esse conhecimento em três categorias fundamentais e analisá-lo a partir de exemplos concretos.

Textura

Um número excessivo de arquitectos tem andado demasiado ocupado, nos últimos anos, com os projectos em grande escala — planos directores, planos nacionais, planos cósmicos, etc., excluindo, muitas vezes os interesses de âmbito local e particular. Em consequência disto, o arquitecto começou a perder a capacidade de ver directamente fas coisas) pois apenas (as) vê mentalmente. Em muitos aspectos é como uma criança, que após o período inicial de prazer desinibido que lhe proporciona a experiência visual directa, vê o seu interesse visual atrofiado pela sua preocupação de aprender (ou seja, pela sua crescente capacidade intelectual) com efeitos desastrosos para as suas capacidades criativas. A consciência dos aspectos técnicos pesa grandemente sobre o arquitecto, cuja noção de responsabilidade pode assumir a dimensão e as características de uma imposição em vez de funcionar como um estimulante. Uma arquitectura verdadeiramente expressiva e viril só poderá florescer quando, na prática, os imperativos de ordem social se conjugarem com a satisfação pessoal, com o prazer suscitado pelo próprio processo criativo, para

além da consideração do objectivo em vista. Não há qualquer motivo para que essa alegria espontânea seja tida como perniciosa, já que sem o prazer sensual a prática da arquitectura degenera inevitavelmente numa rotina sem sentido, ou, quando muito, num exercício de mera agilidade intelectual.

Acabamos assim por ter uma caixa de conceitos e uma gama de jogadas possíveis, um todo tão coordenado e internamente autojustificável como um cristal. Uma arma com a qual podemos arrancar-nos ao isolamento e entrar em contacto com os educadores, com os *mass-media* e, finalmente, com o público.

2. ASPECTOS GERAIS DEFINIDOS EM ‘PAISAGEM URBANA’ (extraído de Cullen)

Os três aspectos Gerais que o autor coloca, que compõe e organizam toda a sistemática de leitura do ambiente urbano, chamado por ‘Paisagem urbana’, são: ÓPTICA; LOCAL; CONTEÚDO;

2.1. ÓPTICA

a) Visão Serial

O percurso de um extremo ao outro, revela uma sucessão de pontos de vista. A progressão uniforme do caminhante vai sendo pontuada por uma série de contrastes súbitos que têm grande impacto visual e dão vida ao percurso.

2.2. LOCAL

a) Apropriação do espaço

A ocupação de determinados espaços ou linhas privilegiadas no exterior,

os recintos, pontos focais, paisagens interiores, etc., são outras tantas formas de apropriação do espaço.

Tal apropriação pode-se se dar de 2 maneiras:

. Território Ocupado:

abrigo, sombra, conveniência e uma ambiente aprazível são as causas mais freqüentes da apropriação de espaço, as condições que levam à ocupação de determinados locais. O facto de se assinalarem esses locais com elementos de caráter permanente pode contribuir para indicar os tipos de ocupação que existem na cidade e criar um meio-ambiente que não seja fluído e monótono, mas sim estático e equipado.

. Apropriação pelo movimento:

São as áreas específicas para circulação, ocupadas pelas pessoas em movimento.

b) Privilégio

Há linhas privilegiadas suscetíveis de ocupação, pela qualidade imediata da vista que proporciona sobre a paisagem.

c) Enclave

É um espaço interior que se abre para o exterior, e que permite um acesso livre e direto entre ambos. Facilmente acessível, mas desviado do movimento principal. Local tranqüilo, deve permitir um ponto de observação bem situado e seguro.

d) Recintos

É uma síntese da polaridade entre a circulação de pessoas e de veículos. Fora dele, o ritmo acelerado da metrópole,dentro, o sossego e a tranqüilidade de sentir que o largo, a praceta, ou o pátio tem escala humana. O recinto é o objetivo da circulação, o local para onde o tráfego nos conduz.

e) Ponto focal

Associado com o recinto designa a ocupação de um determinado espaço. Ele é o símbolo vertical da convergência. Define a situação, surge como uma confirmação.

f) Unidades urbanas

São padrões detectados dentro de um conjunto urbano, com referências ao estado que o antecede, registros de sua formação, e como ele se relaciona hoje. Apresenta seus recintos, pontos focais, enclaves, etc.

g) Edifício barreira

o edifício bloqueia a saída, estabelecendo assim, momentaneamente, o equilíbrio entre espaço delimitado e espaço fluído. Ele não impede o tráfego de veículos ou pessoas, funcionando apenas como elemento de pontuação ou delimitação.

h) Delimitação do espaço

Os meios utilizados para demarcar um espaço, são muitas das vezes de uma fragilidade extrema. Eles cerram um determinado espaço, ao mesmo tempo que deixa entrever o que está além.

i) Aqui e além

É a forma como se estabelece uma relação entre estas duas qualidades (proximidade e distância), em que se manifeste o dramatismo das relações espaciais. Através de elementos como focalização, desníveis, perspectivas, estreitamentos, delimitações, etc., tem-se uma orientação do olhar.

j) Truncagem

Ocorre quando o primeiro plano corta a perspectiva, alterando-se desta forma, o efeito normal da recessão. Há uma acentuação muito demarcada do primeiro plano, e deste para o segundo, de maneira brusca, uma súbita ruptura visual. Levando à uma justaposição dramática do primeiro e dos últimos planos.

k) Desníveis

A posição que se ocupa em determinado espaço, provocara certas gamas de sensações. De um modo geral, abaixo do nível médio do terreno, temos sensações de intimidade e encerramento. Enquanto que acima deste nível, pode-se ser tomado por sensações de domínio e de superioridade. Os desníveis por sua vez, podem ser utilizados de maneira funcional, para unir ou separar a atividade de diversos usos numa via pública.

l) Silhueta

Os coroamentos dos edifícios servem para capturar o céu, entrelaçando-se com ele e ligando-o, assim, à terra. Esse efeito de interpenetração resulta particularmente interessante.

m) Deflexão

Consiste em desfazer ligeiramente, o edifício de uma relação de ortogonalidade, em relação à implantação e do desenho urbano em que se insere.

n) Saliências e reentrâncias

Em lugar de se apreender de uma só vez toda a rua, o que aconteceria se as fachadas estivessem perfeitamente alinhadas, o olhar fica

embrenhado numa complexidade e sinuosidade interessantes ao olhar.

o) Acidentes

A importância destes em uma rua (torres, campanários), elementos que criem um efeito de silhueta, é em evitar que o olhar se desvie para longe, e evitar desta forma a monotonia. A disposição estratégica de acidentes vem dar sentido às formas essenciais de determinadas ruas.

p) Estreitamentos

A aproximação de dois grupos compactos de edifícios resulta numa espécie de pressão, numa proximidade inevitável do pormenor, que contrasta diretamente com as características da praça, do largo, ou das grandes avenidas. Os estreitamentos permitem manter uma atmosfera de recinto.

q) Delimitação

Consiste numa quebra de continuidade que obriga o olhar a deter-se, mas sem bloquear a nossa sensação de progressão.

r) Caminhos para peões

A rede de caminhos para peões que transforma a cidade numa estrutura transitável, ligando diversos espaços por meio de degraus, pontes, pavimentos com padronagens. Tais caminhos conferem agilidade aos pedestres, conferindo uma dimensão humana à cidade.

2.3. CAMINHOS

a) Sobreposição de usos

Segundo Cullen, uma vida social urbana séria, aceita com a mesma naturalidade as vantagens da convivência e os seus inconvenientes, o balanço final pode ser compensador, pois reafirma-se o espaço como propriedade de todos.

b) Integração de árvores

Como os edifícios as árvores podem configurar verdadeiras estruturas, onde sua disposição permite padrões arquitetônicos e uma interpenetração com os elementos construídos. O volume criado por um conjunto de árvores, possui um significado particular, quando configura um contraste entre recinto e espaço, espaço este em que se possa entrar e sair. Também sua relação com os edifícios pode ser bastante expressiva, quer como extensão do seu conteúdo, quer por definição por contraste.

Na condição de pedestre, desenvolveu-se um trajeto em que se registrou fotograficamente, elementos visuais descritos no léxico de Cullen.

A organização da apresentação destas imagens, seguiu a ordem

anteriormente selecionada do livro. Alguns itens não foram encontrados nesta empreitada inicial. Eles podem estar presentes em outras áreas do Setor.

Limitamos o campo da pesquisa de imagens para este tema, o da Paisagem Urbana, no Setor Higienópolis, parar registro e experimentação de uma metodologia de análise e qualificação de espaços urbanos. Os demais setores são igualmente ricos e sugestivos, e que demandam análises equivalentes.

ELEMENTOS VISUAIS REGISTRADOS NO SETOR HIGIENÓPOLIS

Visão Serial

a) Apropriação do espaço : Território Ocupado:

a1) Apropriação do espaço : Pelo movimento:

b) Privilégio

c) Enclave

d) Recintos

e) Ponto focal

f) Unidades urbanas

g) Edifício barreira

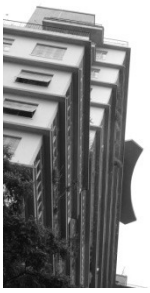
h) Delimitação do espaço

i) Aqui e além

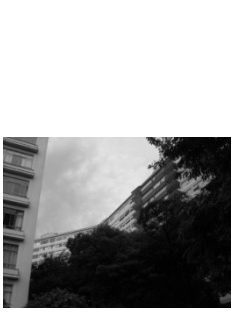
j) Truncagem

k) Desníveis

l) Silhueta

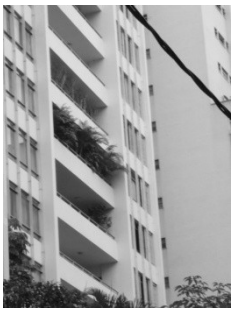


m) Deflexão



n) Saliências e reentrâncias

o) Acidentes



p) Estreitamentos

q) Delimitação

r) Caminhos para peões

a) Sobreposição de usos

b) Integração de árvores

fichas de edifícios

O presente capítulo, ilustra o universo dos edifícios a que se pretende analisar. As presentes fichas sintetizam um banco de dados formado a partir da pesquisa bibliográfica empreendida.

O manuseio das imagens, e dos dados técnicos, se darão na prática, a partir das análises de inserção urbana, em conjunto com os edifícios selecionados.

Os critérios presentes nas fichas são:

- Dados de identificação do Edifício (nome do autor do projeto, ano de concepção/execução, endereço)

- Identificação dos agentes envolvidos.

- Descrição técnica preliminar do Edifício.

As fotos foram editadas a partir de imagens feitas quando da época de sua entrega/divulgação nos meios especializados, e pretende situar o edifício na paisagem urbana em que foi inserido originalmente, bem como os aspectos construtivos quando de sua apresentação.