

Sabrina Studart Fontenele
Costa

Orientadora:
Profa. Dra. Regina Maria
Prosperi Meyer

C

ONTINUIDADE e
PERMEABILIDADE URBANA NOS
ARRANHA-CÉUS MODERNOS
DO CENTRO DE SÃO PAULO

082

pós-

RESUMO

O texto trata da relação intensa que se estabeleceu entre os arranha-céus modernos construídos no centro de São Paulo, entre as décadas de 1930 e 1960, e seu espaço urbano, seja a partir da permeabilidade de suas plantas, da facilidade de acesso aos seus interiores, ou da disposição do programa arquitetônico. O desenho de seus térreos apontou a liberdade de projeto possibilitada pela separação do sistema estrutural das vedações – princípio básico da arquitetura moderna –, o que garantiu novos arranjos espaciais e assegurou a relação de continuidade com o lugar onde se inseriu. Considerando os diversos aspectos de transformação urbana da cidade, das décadas de 1930 a 1960, entre eles, a abertura e alargamento de novas vias e a verticalização do centro da cidade, acredita-se que a escala das novas intervenções urbanas determinou o aparecimento de novos partidos arquitetônicos. A pesquisa parte da análise da legislação existente, da análise urbana e morfológica da área e dos projetos arquitetônicos de um período de grande relevância na história da cidade de São Paulo.

PALAVRAS-CHAVE

São Paulo. Arquitetura moderna. Galerias comerciais.
Multifuncionalidade. Morfologia urbana.

CONTINUIDAD Y PERMEABILIDAD
URBANA EN LOS RASCACIELOS
MODERNOS DEL CENTRO DE
SÃO PAULO

RESUMEN

El texto habla de la intensa relación que se ha establecido entre los rascacielos modernos construidos en el centro de São Paulo, entre los años 1930 y 1960, y su espacio urbano, ya sea de la permeabilidad de sus planos, de la facilidad de acceso a sus interiores o de la disposición del programa arquitectónico. El diseño de su planta baja enseñó la libertad de diseño que ha sido posibilitada por la separación del sistema estructural de las paredes – principio básico de la arquitectura moderna –, lo que garantizó nuevas disposiciones espaciales y aseguró la relación de continuidad con el lugar donde se encuentra insertado. Teniendo en cuenta los diversos aspectos de transformación urbana de la ciudad en las décadas de 1930 a 1960, incluyendo la apertura y ensanche de nuevas vías y el desarrollo vertical del Centro de la ciudad, se cree que la escala de las nuevas intervenciones urbanas ha determinado el surgimiento de nuevos partidos arquitectónicos. La investigación parte del análisis de la legislación existente, del análisis urbano y morfológico de la zona, y de los proyectos de arquitectura de un período de gran importancia en la historia de la ciudad de São Paulo.

PALABRAS CLAVE

São Paulo. Arquitectura moderna. Pasajes comerciales.
Multifuncionalidad. Morfología urbana.

URBAN CONTINUITY AND
PERMEABILITY IN MODERN
SKYSCRAPERS OF DOWNTOWN SÃO
PAULO

ABSTRACT

This paper discusses the intense relationship between the modern skyscrapers built in downtown São Paulo from the 1930s to the 1960s and their urban space, including their permeability, the ease of access to their interior, and the layout of their architectural program. Their ground floors illustrate the freedom of their design, made possible by separating structural elements from the walls, a basic principle of modern architecture. This freedom ensured new spatial arrangements and a continuity with the building's surroundings. Taking into account the various factors related to São Paulo urban transformation during the above period, such as opening new avenues and widening existing ones, and the downtown vertical development, one can conclude that the scale of new urban interventions were a determinant in the relationship between buildings and streets, and that these interventions also influenced the emergence of new architectural projects. This research investigates the existing legislation, and the urban and morphological aspects of the architectural projects of a period of great importance in the history of São Paulo.

KEY WORDS

São Paulo. Modern architecture. Commercial arcades. Multi-functionality. Urban morphology.

“Talvez a mais audaciosa contribuição da arquitetura moderna ortodoxa seja seu chamado espaço fluente, usado para realizar a continuidade de interior e exterior.” (VENTURI, 2004, p. 90)

A área do Centro Novo¹ passou por uma forte transformação, entre os anos 30 e 60. Em oposição à ideia de cidade dispersa – que se fortalecia, naquele momento, com a formação das periferias e a expansão da cidade industrial –, aquela região demonstrava uma vitalidade urbana, graças às diversas funções ali implantadas (atividades culturais, comércio, serviço, habitação) e aos espaços construídos. Sua agitação atraiu investidores para os poucos terrenos vazios disponíveis e para a realização de novos empreendimentos imobiliários. Nesse período, as casas e chácaras existentes na região foram substituídas por novos arranjos-céus, com desenhos modernos mais arrojados.

Este artigo analisa o aparecimento e a consolidação de um sistema de galerias comerciais implantadas no térreo de edifícios modernos², que realizam uma forte relação de permeabilidade e continuidade com o espaço público onde se inserem. A densidade de galerias comerciais desses novos conjuntos é marcante, nas quadras inseridas em um perímetro que pode ser definido a partir de quatro espaços públicos de grande relevância na região central: praças da República, Dom José Gaspar, Ramos de Azevedo e largo do Paissandu. As transformações físicas pelas quais passou essa região, durante a primeira gestão de Prestes Maia como prefeito, entre 1938 e 1945, também foram analisadas, de maneira a compreender o contexto histórico da implantação de alguns dos edifícios analisados.

Para tanto, buscou-se reforçar a relação estabelecida entre a execução dos novos eixos viários, executados durante a década de 1940 a partir do Plano de Avenidas, a legislação modificada por Prestes Maia em sua primeira gestão como prefeito (1938-1945), e o partido arquitetônico de alguns edifícios. Defende-se que a modificação nos dispositivos legais de atuação sobre o território estimulou a construção da paisagem urbana, a partir de incentivos aos investidores imobiliários da cidade, em especial na região próxima à praça da República. Buscando reforçar essa hipótese, foi realizado o levantamento³ e a análise dos dispositivos legais aprovados entre os anos de 1938 e 1945, de maneira a compreender a regulação, controles e incentivos à construção e localização dos empreendimentos estudados.

Este artigo abordará duas características evidentes nos edifícios modernos: a permeabilidade e a continuidade espacial. A primeira característica se relaciona à possibilidade de circular e penetrar pelos espaços do pavimento térreo, enquanto a segunda se mostra como a capacidade de prolongar, para o interior dos edifícios, a vida urbana que acontecia fora, nos espaços públicos. Esses dois atributos se mostraram mais evidentes, quando analisada a inserção das plantas dos pavimentos térreos dos novos conjuntos modernos e de outras galerias comerciais do Centro Novo, com os mapas do período. A análise cartográfica dos mapas evidenciou como seus partidos arquitetônicos incentivavam o deslocamento contínuo de pessoas pelos caminhos alternativos criados e reforçavam a relação entre eles.

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

² A produção moderna aqui analisada parte dos princípios de racionalidade construtiva das formas arquitetônicas, da busca de eficiência funcional e climática, e vincula-se ao desenvolvimento da tecnologia do concreto armado. Essa arquitetura acomodou novos programas que se instalavam na cidade, com o crescimento e organização das atividades terciárias.

³ Para melhor análise da legislação relativa ao período estudado, foi realizada uma pesquisa aprofundada nos arquivos da biblioteca da Câmara Municipal de São Paulo, tendo como foco a rede de conexões entre aspectos legais e transformações urbanas e arquitetônicas da cidade.

Permeabilidade e continuidade urbana se mostravam diretamente associadas à nova sociabilidade gerada na região, a partir dos hábitos, costumes e encontros possibilitados pela vida moderna. Tentando demonstrar como algumas dessas atividades se distribuem nos variados desenhos, três exemplares construídos nas décadas de 1950 e 1960 foram analisados de maneira mais aprofundada: Galeria R. Monteiro, Conjunto Califórnia, Zarvos e Conjunto Metrôpole.

ESPAÇOS PERMEÁVEIS: AS GALERIAS

Na década de 1940, um fluxo alto e constante de pessoas deslocava-se na região central, gerando encontros inesperados e inusitados entre os mais diversos grupos. Ali, as novas e velhas gerações de intelectuais interagiam, pessoas que trabalhavam, habitavam e divertiam-se nos novos edifícios. As galerias construídas nos térreos de alguns edifícios modernos funcionavam como áreas de circulação e de permanência do público, que se deslocava apressado por diversas ruas e encontrava, nas confeitarias, cafés, bares, restaurantes ou mesmo livrarias, um local para uma pausa, descanso ou debate.

No que se refere à permeabilidade, tal ideia de realizar um percurso por dentro das quadras, cortando caminho e atraindo pessoas para os interiores, não era nova. Em São Paulo, no final do século 19, Jules Martin havia proposto uma série de galerias na região do antigo triângulo comercial. Conhecida como “Galeria de Crystal”, seu projeto tinha como objetivo conectar diversos logradouros, a partir de um sistema de galerias cobertas, com o intuito de criar caminhos alternativos para os pedestres e incentivar o comércio (TOLEDO, 1996). A ideia se assemelhava às galerias europeias, ao utilizar os mesmos elementos daquela tipologia: iluminação zenital, acesso ao interior da quadra e espaço linear simétrico (GEIST, 1983).

O projeto das Galerias de Crystal propunha um percurso por dentro das quadras, com 11 ligações para as principais ruas comerciais de São Paulo. Na primeira quadra, um corredor linear (Galeria A) se ligava a um sistema em Y (Galeria B, C e D), conectando as ruas do Comércio, XV de Novembro e São Bento; na segunda quadra, o segundo sistema Y (Galerias E, F e G) conectava as ruas do Comércio, da Quitanda e a rua São Bento; um caminho linear (Galeria H) ligava a rua da Quitanda à rua Direita, enquanto a Galeria I ligava a rua da Quitanda à rua José Bonifácio. Dessa maneira, essa rota comercial criaria caminhos alternativos e próximos ao circuito do Triângulo Histórico. Assim como nas galerias europeias, uma cobertura de vidro acima do corredor central resguardava as pessoas que passavam por ali, garantindo proteção das variações climáticas da cidade. O desenho ainda apresentava o espaço interno com três pavimentos, sendo o térreo voltado ao comércio e, provavelmente, os outros dois voltados para habitação ou serviços. A proposta apresenta, nos letreiros das fachadas das lojas, possíveis atividades: cafés, confeitarias, lojas de vestiários especializados, entre outros. Ali, seria possível circular, repousar, comer e comprar.

A proposta não chegou a ser executada, foi registrada apenas em livros, que retratam o espírito arrojado do litógrafo francês, também autor do projeto do primeiro viaduto do Chá, proposto em 1877 e inaugurado em 1892. O projeto do Viaduto propunha a ligação entre o Centro Novo e o Centro Velho, a partir de uma conexão entre as encostas das ruas Barão de Itapetininga e Direita. A ideia de

conexão de espaços, valorizando novos terrenos e deslocando pessoas, é um aspecto comum aos dois projetos.

A consolidação das galerias comerciais no Centro ocorreu, efetivamente, a partir da década de 1930, como uma solução ao problema da escassez de lotes voltados para o comércio do Centro Novo. A região era procurada pelos principais investidores, como lugar para o sucesso de empreendimentos imobiliários e comerciais. A construção dessas galerias mostrava-se uma alternativa aos investidores interessados em ter seus pontos comerciais com frente para os espaços de passagem dos transeuntes.

Da mesma maneira que as galerias europeias do século 19, essa tipologia arquitetônica precisava ser atraente, a ponto de desviar a atenção da multidão passante para seus corredores de lojas e seus “atalhos”. A disposição das lojas ao longo de um corredor interno possibilitava a exposição de um número maior de vitrines e, conseqüentemente, maior rentabilidade comercial dos espaços, uma vez que todas as subdivisões estariam expostas aos passantes, possíveis consumidores. Criando trajetos alternativos por dentro das quadras, ampliava-se o perímetro de vitrines de lojas.

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

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

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

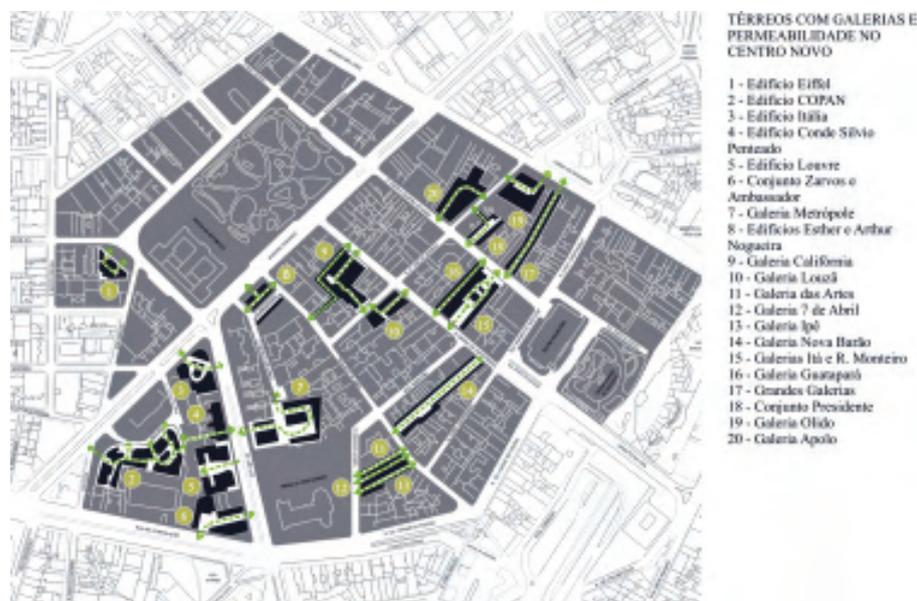
Esse tipo de arquitetura ganhou força no Centro de São Paulo, especialmente entre as décadas de 1950 e 1960, tendo, inclusive, o incentivo legal do poder municipal, para sua proliferação por algumas vias específicas.

CONTINUIDADE URBANA NO CENTRO NOVO

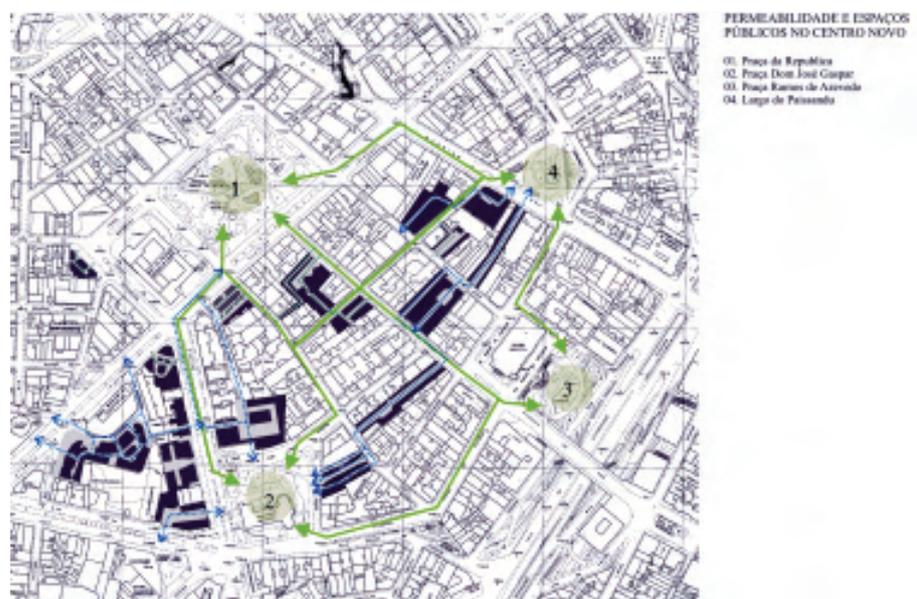
Na região do Centro Novo, os edifícios modernos da região apresentavam implantações originais e garantiam um novo arranjo na trama urbana, com aberturas, fluxos e circulações nas quadras. Muitos deles, construídos nas décadas de 1950 e 1960, acabaram por explorar a ligação com a calçada, ao

incorporar lojas, galerias, mezaninos e marquises, constituindo uma permanente interação dentro-fora, público-privado. Seus térreos se configuravam como espaços de permanência e passagem das pessoas que trabalhavam, moravam, circulavam e divertiam-se pela região.

Um levantamento apontou a existência de 20 edifícios com espaços de passagem em seus térreos – conforme apresentado no Mapa 1 abaixo. A concentração de galerias na região do Centro Novo aumentou a possibilidade de deslocamentos pela região. Os caminhos possíveis não se resumem àqueles estabelecidos pelas vias públicas, mas também pelas passagens criadas nos pavimentos térreos.



Mapa 1: Térreo com galerias e permeabilidade no Centro Novo
Desenho: Sabrina Costa (2010); base: Gegrán (1970)



Mapa 2: Permeabilidade e espaços públicos no Centro Novo
Desenho: Sabrina Costa (2010); base: Gegrán (1970)

Novos percursos foram criados dentro da malha tradicional. Essa ligação entre os caminhos foi fortalecida pelo próprio projeto das galerias, que, muitas vezes, estabelece ou ressalta a presença de uma vizinha. Exemplo mais conhecido é a citada conexão entre a Galeria Itá⁴ e a Galeria R. Monteiro⁵. A conexão entre os edifícios é ressaltada pelas grandes aberturas, pelos acessos facilitados, pelo desenho das calçadas que se prolongam.

O acesso à Galeria R. Monteiro é bastante atraente. O pé-direito alto da entrada e o mezanino, facilmente acessível pelo conjunto de escadas rolantes, apresentam uma interessante possibilidade de deslocamento aos passantes. Os dois pilotis na entrada ressaltam o pé-direito alto e apresentam um espaço protegido aos que circulam pela região. Segundo a reportagem da revista *Habitat*, “*resultou de tudo essa construção que possui algo de um sentido monumental, mas que não esconde nem disfarça a sua presença, o fim para o que se destina, sem qualquer preocupação gratuita de plasticidade*” (HABITAT, 1964, p. 18).

A galeria R. Monteiro tem frente para a rua 24 de Maio, mas também se liga – a partir de uma antiga passagem de servidão, que deu origem à Galeria Itá – na rua Barão de Itapetininga (XAVIER; LEMOS; CORONA, 1983). Sua conexão com a galeria adjacente ao fundo, realizando uma possibilidade de cruzar a quadra, torna mais atraente o deslocamento pelo conjunto. O caminho construído pelas duas galerias por dentro da quadra configura-se como um funil, onde a parte maior seria o acesso da galeria R. Monteiro (ver Mapa 1). Portas de enrolar em aço isolam as duas galerias, fora do horário comercial. Além disso, a diferença de material no piso e um pequeno desnível revelam o deslocamento entre as duas galerias.

Dentro do perímetro estudado, a quadra que se situa entre a avenida Ipiranga e a São Luís é a que apresenta maior permeabilidade. Ali, a galeria do Copan abre-se para a passagem da rua Normanda e para a passagem do edifício Conde Penteado. A galeria do edifício Itália possibilita “cortar caminho” pela esquina da quadra, da mesma maneira que o conjunto Zarvos-Ambassador conecta a rua São Luís com a Consolação, mesmo estando em níveis diferentes.

Entre a avenida São João e a rua Barão de Itapetininga – importantes eixos culturais da região –, as galerias Guatapará, Itá, R. Monteiro e Grandes Galerias traçam um eixo paralelo às vias existentes: Dom José de Barros e Conselheiro Crispiniano. A presença de grandes aberturas nos edifícios Grandes Galerias e R. Monteiro ressaltam a relação desses edifícios com seu entorno, enfatizando a continuidade do espaço público. Os dois edifícios apresentam pavimentos acima da cota do passeio público, que abrem suas perspectivas visuais para a vida pública nas calçadas e facilitam o acesso ao interior, pelas escadas rolantes.

A inserção desses diversos edifícios pelo Centro Novo tornou possível a conexão entre ruas paralelas e diminuiu a distância entre diversos espaços públicos, conforme apresentado no Mapa 2. É possível, por exemplo, estabelecer uma conexão entre a praça Ramos de Azevedo e vale do Anhangabaú com a praça Dom José Gaspar, a partir das galerias Rua Nova Barão, das Artes, 7 de Abril e Ipê. Esse mesmo conjunto, quando conectado às galerias Itá, rua Monteiro ou Guatapará e Grandes Galerias, realiza um percurso alternativo entre a praça Dom José Gaspar e o largo Paissandu. Da mesma maneira, a ligação entre as galerias Olido e o Conjunto Apolo apresenta um caminho alternativo para conexão entre o largo Paissandu e a praça da República, que não passa pelas avenidas São João e Ipiranga.

⁴ A galeria Itá foi construída, em 1949, pela construtora Cavalcanti Junqueira S.A. Apresentava uma torre com salas de escritório e uma galeria comercial no térreo. “*A distribuição das lojas comerciais seguia a mesma modulação dos andares de escritório, com salas maiores voltadas para a rua Barão e espaços menores no interior do lote*” (ALEIXO, 2005, p. 210).

⁵ Projetado pelos arquitetos Rino Levi, Salvador Candia e Giancarlo Gasperini, em 1959, e construído em 1960, o edifício era composto de uma galeria comercial, sobrelojas e uma torre de dezesseis pavimentos, com salas de escritório.

INCENTIVOS LEGAIS A UMA TIPOLOGIA ARQUITETÔNICA

A relação de continuidade entre as galerias – ressaltada pelos percursos abertos nos interiores dos edifícios – foi estimulada pela legislação e criou um contexto espacial de grande permeabilidade na região do Centro Novo.

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

O Decreto-lei n. 41, de 3 de agosto de 1940, atuava sobre a avenida Ipiranga e suas construções, incentivando diretamente a criação de espaços de fluidez e passagem nos térreos dos edifícios dispostos ao longo dessa via. Buscou-se estimular a dinâmica imobiliária, por meio do desenho arquitetônico (recuos, galerias, colonatas, arcadas) e das funções ali dispostas (mesas de café e bares, já tão conhecidos como espaços de sociabilidade do período).

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

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

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

Recuos, galerias, colonatas pressupõem um projeto de paisagem urbana ao longo dessas novas vias. Prestes Maia havia sugerido, já nas aquarelas do Plano de Avenidas, a presença de edifícios monumentais, viadutos e equipamentos urbanos ao longo das vias, configurando uma paisagem urbana modernizada. No início da década de 1940, o poder público buscava executar tais espaços com leis de incentivo e regulação das construções pela iniciativa privada (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1941). Estava claro, no artigo 9º do Decreto-lei n. 41, que se buscava incentivar a criação de áreas de convivência no Centro. Espaços onde as pessoas pudessem circular ou permanecer, deixando evidente a intenção de passar para as mãos da iniciativa privada a possibilidade de criar os espaços públicos da cidade (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1941).

Nesse sentido, é importante ressaltar que a ideia de espaços públicos, aqui defendida, relaciona-se aos locais de encontro, de contatos públicos casuais ou de

sociabilidade. Facilmente reconhecidos nas ruas, praças, largos e avenidas, nesse momento, essas relações ocorriam também nos cafés, confeitarias, livrarias, *foyer* de espera dos cinemas, corredores das galerias, entre outros. Vincula-se diretamente aos espaços mediadores de possíveis encontros e trocas de experiências, sociais e comunicativas, constituindo lugares de permanência, e não somente de passagem. Espaços de usos, sobretudo, coletivos e marcados pela diversidade de atividades que ali ocorrem.

No final da década de 1960, a presença da rede de galerias na região do Centro Novo caracterizava um quadro urbano específico, pela presença marcante de conjuntos modernos, cujos embasamentos abrigavam esses espaços. A Lei n. 5.114, de 28 de fevereiro de 1957, obrigava a que as edificações nos lotes com frente para as ruas Direita, São Bento, 24 de Maio e 7 de Abril tivessem galerias junto dos alinhamentos (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1957). Nessas duas últimas ruas, localizadas no Centro Novo, a largura interna livre das galerias deveria ser de 4,40 metros (segundo o artigo 1º).

Essa lei visava também estimular o polo comercial criado na região do Centro Novo. Como as testadas de frente, para essas ruas de intenso fluxo de pessoas, já estavam quase todas ocupadas, a possibilidade de criar lojas, com as vitrines expostas ou voltadas para novos caminhos pela região, foi bastante aceita.

⁶ O sistema estrutural do edifício, em especial os pilares em “V” das fachadas, foram motivo de fortes críticas do arquiteto suíço Max Bill. Estando no Brasil, por ocasião da Bienal de Artes, em 1953, ele visitou a obra e mostrou-se horrorizado com a liberdade formal ali presente. Acusou a produção moderna brasileira de afastar-se do compromisso social que toda obra arquitetônica deveria ter (BILL, 2003, p. 161).

SÍTIO E ARQUITETURA MODERNA

A questão da continuidade espacial desenvolveu-se de tal forma, que a paisagem circundante ganhou um papel fundamental no desenvolvimento dos espaços internos. O sítio era dado essencial no desenvolvimento do partido arquitetônico e na ampliação dessa ideia de continuidade do espaço urbano. A relação do pavimento térreo com as ruas adjacentes, e do edifício com os conjuntos arquitetônicos próximos, a tentativa de prolongar a vida urbana para os espaços internos, e a proximidade com os espaços públicos da região eram questões que não poderiam ser ignoradas, mas, ao contrário, ganhavam um papel fundamental nas decisões de projeto.

Uma das experiências mais marcantes de térreos permeáveis em edifícios modernos ocorreu na Galeria Califórnia, onde os pilotis⁶, com desenhos variados, marcam os espaços de circulação. O prédio foi projetado por Oscar Niemeyer, em 1950, e construído pela Sociedade Comercial e Construtora S.A. O conjunto se



Figura 1: Fachada e interior do Conjunto Califórnia
Fotos: Autora (2010)

constitui de uma torre de escritórios acima de uma galeria comercial. Sua implantação se mostra especialmente interessante, por se utilizar de um lote com a forma de “L”, resultado da junção de dois terrenos com abertura para duas diferentes ruas: a Barão de Itapetininga e a Dom José de Barros.

O acesso ao edifício ocorre pelas duas vias, de maneira que a galeria funciona como um “corta caminho” por dentro da quadra. O espaço das lojas é ocupado por lanchonetes, cafés e comércio: espaços de permanência, em meio ao deslocamento constante de pessoas no Centro. O projeto demonstra a possibilidade de utilizar terrenos mais complicados (profundos, estreitos ou fragmentados), para a implantação desse tipo de edifício. O percurso ondulado permite visuais diferentes, ao longo do deslocamento, de modo a torná-lo mais interessante a quem o percorre, e não evidenciar o conjunto.

O prédio obedeceu aos determinantes legais, e sua diferenciação em termos de projeto arquitetônico ocorre no pavimento térreo, uma vez que o Ato n. 1.366, de 19 de fevereiro de 1938, em seu artigo segundo, determinava que as fachadas das ruas Barão de Itapetininga e Dom José de Barros deveriam se subordinar às linhas arquitetônicas dos prédios contíguos, de modo a formar um único conjunto arquitetônico (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1939b). Também, segundo a Lei n. 3427, de 19 de novembro de 1929, conhecida como Código Arthur Saboya, não era possível construir com menos de quatro pavimentos (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1929).

Localizada a poucas quadras do Califórnia, a galeria do Conjunto Zarvos aproveitou-se da diferença de nível do terreno, para propor uma galeria comercial que realiza a ligação entre a avenida São Luís e a rua da Consolação. O projeto inicial⁷ foi elaborado pelo arquiteto Julio Neves, no ano de 1958, sendo a última versão – a que foi construída – aprovada nos primeiros anos da década de 1960. Acima do volume horizontal que abriga a galeria comercial e os quatro pavimentos de estacionamento, implantam-se duas torres: uma de residências, outra de escritórios.

⁷ O desenho a que se refere o texto apresenta um carimbo de aprovação do Departamento de Arquitetura da prefeitura, com data de 18 de dezembro de 1958.



Figura 2: Conjunto Zarvos: 1. Planta do térreo; 2. Acesso à avenida São Luís; 3. Acesso à Consolação
Desenho e fotos: Autora (2010)

O desenho final da galeria se aproveitou da diferença de nível de mais de quatro metros entre as duas vias, de maneira a construir duas passagens, que se relacionam intimamente, a partir de escadas fixas, rolantes e elevadores. Os 35 espaços comerciais – ocupados por lanchonetes, cafés, restaurantes, escolas de línguas, livrarias, agências de turismo, salão de beleza – colocam-se em uma planta com formato em “L”. Nessa disposição, nas proximidades de cada acesso, apresenta-se a possibilidade de deslocar-se para o outro piso, acima ou abaixo, dependendo do local onde o pedestre acessa. No caso de continuar até o fim do percurso, é possível apreciar as diversas lojas que se voltam para a galeria.

Acima do corredor de lojas, que se acessa pela avenida São Luís, encontram-se aberturas na laje e um balcão em balanço (referente ao patamar de uma das escadas), de maneira que um jogo de luzes e visuais torna mais interessante o percurso.

A poucos metros do Zarvos, o Conjunto Metrópole explorou a ideia de um passeio arquitetônico, por meio dos cinco pavimentos da galeria comercial aberta, que se implantam em frente a uma praça – Dom José Gaspar – arborizada e com grande vitalidade.

O projeto do conjunto Metrópole foi realizado por uma parceria entre Giancarlo Gasperini e Salvador Candia⁸. O conjunto é formado por uma torre com salas comerciais e pela galeria comercial, que se desdobra em cinco pavimentos e implanta-se adjacente a um dos espaços públicos mais agitados nas décadas de 1950 e 1960, espaço de encontro e debate dos diversos grupos sociais. A localização privilegiada foi um dado essencial para a concepção do projeto. A planta da galeria desenvolveu-se em função do acesso pelas diferentes vias adjacentes. A disposição do edifício permite variadas ligações com seu entorno. Diversos são os acessos aos espaços públicos da região: avenida São Luís, praça Dom José Gaspar e a rua Basílio da Gama, que se liga à praça da República.

⁸ Em 1959, Gasperini e Candia participaram de um concurso fechado para proposta desse edifício, promovido pela Companhia Santista de Administração e Comércio, com outros dois escritórios de arquitetura. Empatados em primeiro lugar, os dois arquitetos resolveram levar adiante a parceria de um projeto único. Cunha Jr. (2007) se debruçou, em sua dissertação de mestrado, sobre esse processo de desenvolvimento do projeto final do edifício e sobre sua construção, que durou cinco anos, enquanto Ferroni (2008) relacionou esse projeto com a obra do arquiteto Salvador Candia.

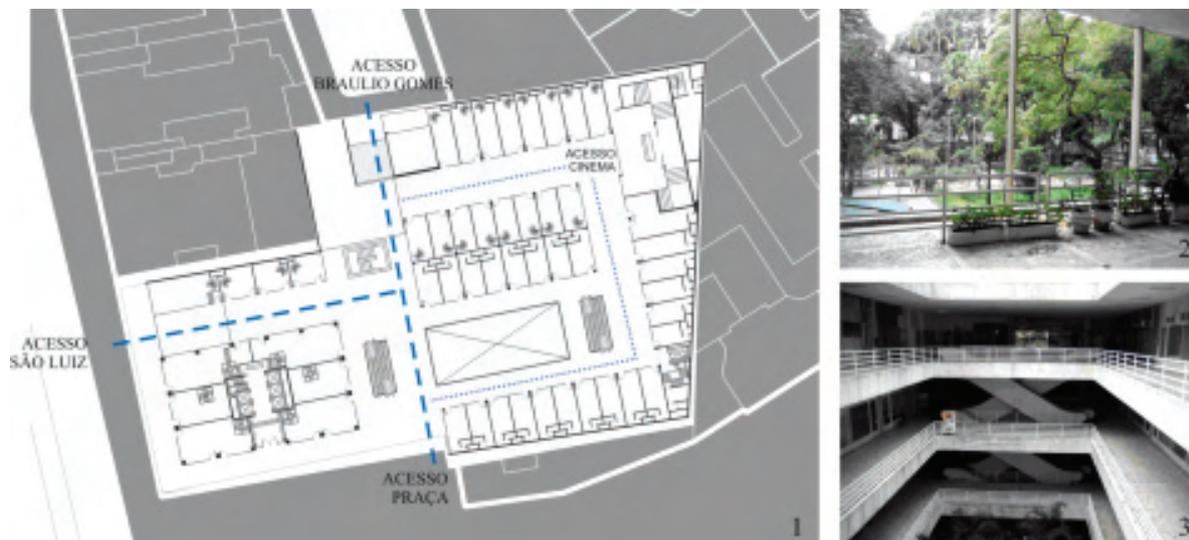


Figura 3: Conjunto Metrópole. 1. Acessos e circulação do pavimento térreo. 2 e 3. Galeria. Desenho e fotos: Autora (2010)

⁹ A ideia de *promenade architecturale* foi apresentada por Le Corbusier, especialmente quando abordou a Ville Savoye (1928-1930) e relacionou-se diretamente ao do “plano livre” e às possibilidades de livre deslocamento. O deslocamento vertical pela rampa que ligava os pilotis com o terraço jardim, naquela residência, permitia uma apreensão do espaço ao redor, que ele denominava “passeio arquitetônico”. As rampas foram elementos essenciais para a compreensão dos espaços modernos em níveis, realizaram o deslocamento vertical de maneira suave e garantiram uma compreensão gradual do espaço.

A avenida São Luís apresenta uma entrada de abertura grande, com as laterais de lojas comerciais. Um pé direito não tão alto e as luzes artificiais demonstram que se trata de um espaço privado arquitetônico. No entanto, em poucos metros, o jardim interno, seu vazio central e as vistas dos logradouros apresentam-se ao pedestre.

Atравessar o edifício mostra-se interessante, não apenas por encurtar o caminho, diminuindo o tempo do trajeto e desgastando-se menos fisicamente, mas também pela dinâmica espacial de seu interior.

Todo o espaço arquitetônico parece invadido de elementos urbanos, o dentro e o fora do edifício, mais que nunca, estão intimamente relacionados e com limites pouco definidos. Aqui, não mais rampas, mas escadas rolantes, elementos mecânicos, realizam a ligação entre os pavimentos inferiores e superiores. Elas facilitam o deslocamento, uma vez que permitem que os transeuntes se desloquem sem esforço físico. O deslocamento vertical é contínuo, seguindo o ritmo das massas que adentram o edifício.

A circulação dos usuários pelo edifício coloca-os diante de uma variedade de vistas, cores e elementos arquitetônicos, semelhantes àquelas propostas por Le Corbusier, quando descreve seu *promenade architecturale*⁹.

O deslocamento pela galeria comercial apresenta, a seus usuários, espaços abertos, com uma diversidade de visuais, perspectivas, cores e ângulos. Ao adentrar o edifício, a luz natural da rua é gradualmente substituída por uma iluminação artificial. Ao caminhar em direção ao centro do edifício, a situação se modifica, e a iluminação zenital mistura-se no ambiente. Três fontes de luzes inundam o ambiente no nível térreo: o acesso pela praça e pela rua Bráulio Gomes e o vazio central. O deslocamento entre os outros pavimentos expõe a diversidade de visuais, possibilitada pela ausência de fechamento do volume, promovendo uma interação visual com o entorno.

Os vários níveis da galeria comercial colocam-se quase como terraços, voltados para a praça Dom José Gaspar. No Conjunto Metrópole, o dentro e o fora do prédio encontram-se bastante relacionados. A visão das copas das árvores da praça à frente invade os diversos níveis, que são abertos. Essa mesma solução arquitetônica permite que os barulhos da rua e os sons da praça invadam esse espaço arquitetônico não muito bem definido.

Dessa forma, é possível afirmar que o Conjunto Metrópole se apresenta como um dos melhores exemplares da relação entre os térreos dos edifícios modernos com seu entorno, ao enfatizar, a partir de sua galeria, a relação entre espaços internos e o lugar onde o edifício se insere, prolongando ainda a vitalidade urbana para outros níveis.

No entanto, mostra-se necessário destacar que nem todas essas galerias apresentam essa capacidade de atrair e congregar as pessoas em seus espaços internos. Alguns edifícios presentes na avenida São Luís apresentam essa possibilidade de transitar por eles, sugerindo novos caminhos, mas não conseguem agregar pessoas sobre seus espaços, nem criar os tais espaços de sociabilidade. Muitos desses edifícios apresentam, mais claramente, a função de circulação do que a de permanência. O térreo do Edifício Itália, por exemplo, é utilizado como espaço de passagem do público, da avenida Ipiranga e da São Luís.

Em geral, dois fatores contribuem diretamente para o sucesso do empreendimento perante o público passante da região: programa e projeto de

arquitetura. Entenda-se sucesso como a capacidade de atrair os transeuntes do Centro Novo, que por ali passam a passeio, trabalho ou outra obrigação. Sobre o programa, em geral, a diversidade de atividades garante um uso mais intenso desses espaços. Cafés e bares funcionam como áreas de encontros e debates. Galerias com cinemas – como a Califórnia, Olido, MetrÓpole – atraem um público em outros períodos, além do horário comercial.

Com relação à arquitetura, o uso de marquises marca o acesso ao edifício, o desenho dos corredores não tão estreitos, com desenhos diferenciados da linha reta, mostram-se como percursos mais atraentes, o pé-direito alto deixa o espaço interior mais agradável.

Na avenida São Luís, dois edifícios apresentam esse caráter de área de passagem. O Edifício Louvre, de Artacho Jurado, apresenta 45 lojas e sobrelojas. O edifício apresenta 312 apartamentos, distribuídos em 23 andares (LEFEVRE, 2006). Com as lojas do térreo recuadas – respeitando o recuo obrigatório de quatro metros –, o conjunto de pilotis do acesso acaba por sustentar o edifício e diminuir o peso do grande volume do edifício. Uma grande varanda, onde se instalam as sobrelojas, abre-se para a copa das árvores da avenida São Luís e realiza sua conexão com o térreo, a partir de escadas rolantes. A área de pilotis não realiza uma passagem, no sentido de conectar duas vias, uma vez que a galeria ocorre paralela à avenida São Luís e com uma planta fechada. No entanto, cede área de um empreendimento privado para o espaço público, ao criar a área de sombra abaixo da projeção do prédio.

Ao lado do Louvre, encontra-se o Edifício Conde Penteado, de autoria do engenheiro Ricardo Capote Valente. O edifício, de uso misto – com lojas no térreo e 20 pavimentos de apartamentos –, respeita os limites e recuos impostos pela legislação. O prédio de apartamentos foi construído acima da antiga passagem constituída pela rua interna da Vila Normanda (LEFEVRE, 2006). Essa passagem realiza uma ligação com a área de circulação do Copan. O térreo tem quatro lojas com sobrelojas, duas com frente para a rua São Luís, as outras com acesso pela rua interna. Esse conjunto – edifícios Conde Penteado/ Copan/ Itália – cria uma das quadras mais permeáveis do Centro Novo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os edifícios multifuncionais modernos, construídos na região analisada, objetivavam a multiplicação do valor do solo, pelo aumento do número de pavimentos – voltados a uma nítida especulação imobiliária –, e conseguiram realizar uma continuidade com o espaço público próximo, por meio de passagens, galerias e pilotis, diretamente influenciados pela legislação do período. Assim, promoveram um diálogo intenso e ativo com a cidade.

Importante destacar a relevância da utilização dos pilotis nesses projetos, demarcando, de maneira expressiva, os acessos, caminhos e percursos nos térreos, e aproveitando-se do fluxo de pessoas entre as quadras, de maneira a evidenciar o comércio e serviços oferecidos. A liberdade de projeto, possibilitada pela separação do sistema estrutural das vedações, garantiu desenhos mais livres e arranjos bem diferentes nos térreos.

Entre as três décadas que marcam a inauguração das primeiras galerias até a formação de uma rede integrada de espaços de passagens, consolidou-se um quadro urbano específico, de quadras permeáveis, que alteraram a densidade da malha urbana.

Essa permeabilidade possibilitava o aparecimento de novos caminhos por dentro das quadras e contribuía para a ligação entre espaços urbanos, funcionando, elas mesmas, como novos lugares públicos. Nos dizeres de Argan, “o edifício não interrompe o movimento da cidade, a arquitetura não fecha nem segrega, e sim filtra e intensifica a vida” (ARGAN, 1992, p. 197).

A construção dessa paisagem deu-se a partir de novas normas estabelecidas pela legislação e pelos incentivos legais à construção desses espaços. No discurso das leis, apresentavam-se “favores”, que seriam concedidos em troca de construções que atendessem às expectativas das comissões técnicas de aprovação da prefeitura. Sugeriam-se o desenho dos edifícios com dispositivos como recuos, gabaritos, desenho dos térreos, arcadas, colunatas, etc. Por meio desses dispositivos, eram realizadas trocas frequentes: maiores alturas e recuos diferenciados, por um conjunto arquitetônico harmonioso com a paisagem modernizada.

O texto ressaltou a forte relação que esses edifícios estabeleceram com seu contexto urbano. A análise de alguns projetos tornou evidente a ideia que os conjuntos modernos não buscaram se isolar como edifícios autônomos, mas estabeleciam relação com o conjunto edificado próximo. Isso ficou claro, quando se analisou a relação que o embasamento estabelecia com o conjunto arquitetônico vizinho, ao respeitar suas alturas ou abster-se de recuos laterais, e com o espaço urbano, ao estimular a continuidade da vida urbana nos espaços internos.

REFERÊNCIAS

- ALEXO, Cynthia Augusta Poletto. *Edifícios e galerias comerciais: arquitetura e comércio na cidade de São Paulo, anos 50 e 60*. 2005. 268p. Dissertação de mestrado - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2005.
- ARGAN, Giulio Carlo. *Arte moderna: Do iluminismo aos movimentos contemporâneos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- BILL, Max. O arquiteto, a arquitetura, a sociedade. In: XAVIER, Alberto (org.) *Depoimento de uma geração: arquitetura moderna brasileira*. São Paulo: Cosac & Naify, 2007. p.158-163.
- COSTA, Sabrina Studart Fontenele. *Relações entre o traçado urbano e edifícios modernos no Centro de São Paulo: Arquitetura e cidade (1938/1960)*. 2010. 272p. Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- CUNHA JR, Jaime. *Edifício Metrôpole: um diálogo entre arquitetura moderna e cidade*. 2007. 235p. Dissertação de mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- FERRONI, Eduardo Rocha. *Aproximações sobre a obra de Salvador Candia*. 2008. 307p. Dissertação de mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2008.
- GEIST, Johann Friedrich. *Arcades: the history of a building type*. Massachusetts Institute of Technology, 1983.
- HABITAT. Conjunto de Edifícios “Maximus”. *Habitat*, São Paulo, n. 59, p. 3-9, abril 1960.
- _____. Edifício R. Monteiro, São Paulo. *Habitat*, São Paulo, n.77, p. 17-22, maio-jun. 1964.

LEFEVRE, José Eduardo de Assis. *De beco a avenida: a história da Rua São Luiz*. São Paulo: Edusp, 2006.

MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

MAIA, Francisco Prestes. *Os melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1945.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. *Código de Obras Arthur Saboya*. Lei n. 3.427, de 19 de novembro de 1929. São Paulo, 1929.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Ato n. 1.366, de 19 de fevereiro de 1938. In: *Atos do município de São Paulo do ano de 1938. Atos de 1325 a 1525.x*. São Paulo, 1939. p. 56-57.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Decreto-Lei n. 41, de 3 de agosto de 1940. In: *Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1940*. São Paulo, 1941. p. 42-46.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Lei n. 5.114, de 28 de fevereiro de 1957. In: *Decretos-Leis e Decretos do município de São Paulo do ano de 1957*. São Paulo, 1957.

TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e a origem do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

VENTURI, Robert. *Complexidade e contradição em arquitetura*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2004.

XAVIER, Alberto; LEMOS, Carlos; CORONA, Eduardo. *Arquitetura Moderna Paulistana*. São Paulo: Editora Pini, 1983.

Nota:

Artigo baseado em tese de doutorado, defendida em 2010, com o título *Relações entre o traçado urbano e os edifícios modernos no Centro de São Paulo. Arquitetura e Cidade (1938/1960)*.

Nota do Editor

Data de submissão: abril 2011

Aprovação: novembro 2011

Sabrina Studart Fontenele Costa

Mestra e doutora em estruturas ambientais e urbanas, pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Arquiteta e urbanista pela Universidade Federal do Ceará. Atualmente é professora de História e Projeto no curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo da FIAM-FAAM Centro Universitário.

Rua Bagé, 139, ap. 152. Vila Mariana

04012-140 – São Paulo, SP

(11) 50834498

fontenel@usp.br