

JAIME CUNHA JR.

## **EDIFÍCIO METRÓPOLE: UM DIÁLOGO ENTRE ARQUITETURA MODERNA E CIDADE**

Dissertação de mestrado apresentada a Faculdade de  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para  
obtenção do título de Mestre

Área de concentração: Projeto, Espaço e Cultura

Orientadora: Professora Doutora Regina Maria Prospero Meyer

São Paulo, 2007

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Assinatura:

jaimecunhajr@hotmail.com

Cunha Junior, Jaime

Edifício metrópole: um diálogo entre arquitetura moderna e cidade /  
Jaime Cunha Junior – São Paulo, 2007.

235 p.: il.

Dissertação (Mestrado) – Área de concentração: Projeto, Espaço e Cultura –  
FAU/USP

Orientador: Regina Maria Prospero Meyer

1. Arquitetura Moderna – São Paulo, SP – Século 20 2. Arquitetura – Aspectos Urbanísticos) – São Paulo, SP 3. Candia, Salvador, 1924-1991 4. Gasperini, Gian Carlo, 1926 - I. Meyer, Regina Maria Prospero, orient II. Título

CDU : 043:72.036

À  
Jaime Cunha



Agradeço a

Regina Maria Prosperi Meyer, pela orientação, incentivo e confiança.

Gian Carlo Gasperini, pelos depoimentos e por todo o material original referente ao projeto.

Luis Espallargas Gimenez, pelos comentários e sugestões na banca de qualificação e por seu apoio que já é de longa data.

Mônica Junqueira de Camargo pelos comentários e sugestões na banca de qualificação.

A Rejane Alves, Estelita Lima dos Santos e a todos os demais funcionários da biblioteca da FAUUSP.

As Professoras Regina Maria Prosperi Meyer, Marta Dora Grostein e a toda equipe de pesquisadores do Laboratório de Urbanismo da Metrópole.

Aos arquitetos Gian Carlo Gasperini, Roberto Cláudio dos Santos Aflalo Filho, José Armênio de Brito Cruz e Renata Sêmin, pelo apoio.

A Darcy Moraes de Souza, Carlos Fernando do Amaral Guimarães, Jean Paul Sauver (*in memoriam*) e a toda a equipe da Aflalo e Gasperini Arquitetos.

Aos arquitetos Yasuhiro Aida, David Libeskind, Denise de Alcântara, Roberto Amá (*in memoriam*), Jorge Wilhelm, Vladimir Bartalini, Luiz Recamán, Lizete Maria Rubano, Karine Muracho, Leila Diêgoli, Margareth Matiko, Abílio Guerra, Luciana Brasil, pelas informações disponibilizadas.

A Liliane Schrank Lehmann, diretora da Divisão do Arquivo Histórico Municipal - DPH-SMC, pelo apoio.

Aos amigos da pós-graduação, Luciana Alem Gennari, Fabiana Stuchi, Marta Salles Lagreca e André Mazzer Constantino, pelo apoio.

Haifa Yazigi Sabbag pela revisão do texto e sugestões.

Wilson Augusto Faria pela versão em inglês do resumo.

Juliana pela edição dos desenhos técnicos.

Marise Oliveira Cunha e Ricardo Lima pelos ensaios fotográficos.

E a minha família por tudo.



## **THE MODERN THINGS**

all the modern things  
like cars and such  
have always existed

they've just been waiting in a mountain  
for the right moment

listening to all the irritating noises  
of dinosaurs and people  
dabbling outside

all the modern things  
have always existed  
they've just been waiting

to come out  
and multiply  
and take over

it's their turn now...

(Björk/Graham Massey)

BJÖRK; MASSEY, Graham. The modern things.  
Intérprete: Björk. In: POST. Bahamas: Polygram  
Music Publishing Ltd.,1995. 1 CD. Faixa 3.

## **RESUMO**

O Edifício Metrópole e Centro Metropolitano de Compras, projetado pelos arquitetos Salvador Candia (1924-1991) e Gian Carlo Gasperini (1926), é um importante exemplar da produção arquitetônica moderna realizada na cidade de São Paulo na década de 1960, em razão das relações que estabelece com o espaço urbano.

O edifício situa-se na Avenida São Luiz, segmento do sistema viário concebido por Francisco Prestes Maia em seu Plano de Avenidas de 1930, implantado ao longo dos anos de 1940. A inserção urbana do Edifício Metrópole revela a preocupação de seus autores em conciliar a forma arquitetônica moderna com os arranjos espaciais presentes na cidade tradicional. A busca por este diálogo resultou em uma solução que é, ao mesmo tempo, a reparação das discontinuidades espaciais presentes em seu entorno urbano; e a inovação nas relações que o edifício estabelece com o mesmo ao oferecer um espaço interno contínuo ao exterior no âmbito de seu embasamento, propondo sobre este, um edifício isolado, livre das contingências presentes na cidade existente.

A análise do projeto compreendeu uma caracterização de seu contexto urbano; o entendimento das condições históricas que deram origem e possibilitaram a construção do edifício; e, principalmente, o estudo dos desenhos iniciais desenvolvidos pelo arquiteto Gian Carlo Gasperini na ocasião do concurso fechado de projetos que deu origem ao edifício, passando pelo material produzido durante a parceria com o arquiteto

Salvador Candia, até a versão original do projeto publicada pela revista Habitat em 1960.

## **ABSTRACT**

The Edifício Metr pole e Centro Metropolitano de Compras, or Edifício Metr pole for short, a building designed by the architects Salvador Candia (1924-1991) and Gian Carlo Gasperini (b. 1926), is an important specimen of the modern architectural production carried out in the city of São Paulo in the 1960s, on account of the relations it establishes with the urban space.

The building is located at Avenida São Luís, the unit of the roadway system conceived by former São Paulo mayor Francisco Prestes Maia in 1930 as part of his *Plano de Avenidas*, and implemented throughout the 1940s. The urban insertion of the Edifício Metr pole evidences the preoccupation of its authors with harmonizing the modern architectural form with the spatial arrangements found in the traditional city. The search for this dialogue resulted in a solution that is both the reparation of the spatial discontinuities found in its urban surroundings and the innovation in the relations that the building establishes with them, as it provides an internal space adjacent to the external surface within its basement and proposes the construction on the latter of an isolated building, free from the contingencies found in the existing city.

The analysis of the design included a characterization of its urban context; an understanding of the historical conditions that originated and made possible the construction of the building; and mainly the study of the original drawings made by the architect Gian Carlo Gasperini

for the closed design contest that originated the building, going from the material produced during his association with the architect Salvador Candia, through the original version of the design published by *Habitat* magazine in 1960.

<b>INTRODUÇÃO</b>	15
<b>CAPÍTULO 01   A MATRIZ URBANÍSTICA</b>	25
1.1 Metrópole	27
1.2 O Perímetro de Irradiação	33
1.3 O traçado do Perímetro de Irradiação	42
1.4 A zona de expansão das atividades comerciais	47
<b>CAPÍTULO 02   O MELHOR PRÉDIO DE SÃO PAULO</b>	57
2.1 O concurso de projetos	59
2.2 O contexto da arquitetura	71
2.3 A emergência de novos programas urbanos	74
2.4 Os arquitetos finalistas	80
<b>CAPÍTULO 03   A DIMENSÃO URBANA</b>	93
3.1 O <i>novo</i> versus o <i>existente</i> : a inserção urbana do Edifício Metrópole	95
3.2 Projeto arquitetônico e causa urbanística	101
<b>CAPÍTULO 04   O PROJETO</b>	119
4.1 Concurso de projetos: a proposta de Gian Carlo Gasperini	121
4.2 O desenvolvimento do projeto final: entre a torre autônoma e o edifício “ajuste”	147
4.3 O projeto original (1960)	161
4.4 Notas sobre a construção do edifício	187
4.5 A legislação urbanística	192
<b>CONCLUSÃO</b>	201
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	209
<b>APÊNDICES</b>	223

# HABITAT



59

ABRIL 1960

Revista brasileira de arquitetura, artes plásticas artesanato e decoração contemporâneas

Fotomontagem do conjunto de Edifício "Maximus", na capa da Revista Habitat número 59, publicada em abril de 1960. Reprodução.

## **INTRODUÇÃO**

Em março de 1960, a Revista Habitat trouxe como capa da edição número 59, o projeto do conjunto de edifícios “Maximus” - mais tarde denominado Edifício Metrópole e Centro Metropolitano de Compras - de autoria dos arquitetos Salvador Candia e Gian Carlo Gasperini.

Ao longo das sete páginas dedicadas à apresentação do projeto, a publicação apontou em seu texto as qualidades daquele novo empreendimento imobiliário, destacando sua relação com as transformações urbanísticas que modificavam o espaço urbano da área central. E o conjunto de inovações programáticas presentes em seu projeto arquitetônico, organizado de forma arrojada, que pontuaria uma das principais esquinas da região central da cidade.

Construído, imediatamente o edifício integrou-se ao dia a dia da cidade, sendo frequentemente lembrado pelas livrarias, pelo cinema e, principalmente, pela animação dos bares, cafés, clubes e restaurantes que ocupavam a suas varandas, em meio à simultaneidade das atividades que caracterizava a região central.

Exemplo desta integração e presença na memória paulistana do período é a maneira como o edifício e seu entorno urbano foram retratados pelos filmes produzidos durante os anos de 1960, ao abordarem as novas questões que começavam a fazer parte da convivência na escala de uma grande cidade.



Fotogramas dos filmes São Paulo Sociedade Anônima (1965) e Noite Vazia (1964). Imagens digitalizadas pelo autor

São Paulo Sociedade Anônima (1965), de Luis Sérgio Person, registra os lugares e os costumes do dia a dia do paulistano, numa cidade que se transformava em metrópole e ainda permitia roteiros que hoje nos parecem estranhos como um passeio bucólico entre os jardins da Praça da República, ou um jantar sobre a varanda do Edifício Metrópole tendo como pano de fundo a perspectiva da Avenida São Luiz. Noite Vazia (1964), de Walter Hugo Khoury, percorre os mesmos lugares da cidade, ao longo de uma única noite, explorando bares, restaurantes e boates que ainda se concentravam na região central.

No olhar sobre a cidade, os dois filmes são complementares entre si ao coincidirem datas e lugares, retratando ainda a maneira como o automóvel transformava as relações com o espaço urbano e, principalmente, demonstrando a vitalidade e a expressão que a região central assumia como símbolo de metrópole.

Cronologicamente, a construção do Edifício Metrópole insere-se num período conturbado da história política do país, quando, em 1964, passa a ser dirigido pelo regime militar, inviabilizando a atividade crítica que até então era desenvolvida.

Naquele momento a arquitetura moderna brasileira já havia sido reconhecida nacional e internacionalmente, tendo como marco a publicação do livro comemorativo de Philip L. Goodwin, intitulado *“Construção Brasileira: arquitetura moderna e antiga 1652-1942”*, em conjunto com a organização de uma mostra no Museu de Arte Moderna de Nova York, em 1943.



Acima, inauguração de Brasília em 20 de abril de 1960.  
Fotografia de René Burri.

fonte: NIEMEYER, Oscar. *Serpentine Gallery Pavilion 2003*: catálogo. Londres: SOSO, 2003. Catálogo da exposição. p. 40.

Das obras modernas selecionadas, figuraram entre outras o Ministério da Educação e Saúde Pública no Rio de Janeiro, de Lucio Costa e equipe, segundo croqui inicial de Le Corbusier; o Edifício Esther de Álvaro Vital Brasil e Adhemar Marinho em São Paulo; e o Conjunto Habitacional Pedregulho de Affonso Eduardo Reidy no Rio de Janeiro. Alguns anos mais tarde, contemporaneamente à construção do Edifício Metrópole, inaugurava-se Brasília, nova capital federal do país, segundo o plano urbanístico de Lucio Costa. A sua construção colocou integralmente em prática os preceitos arquitetônicos e urbanísticos modernos definidos pela Carta de Atenas de 1933, cujo conteúdo, muito polemizado mais tarde, orientava a construção de uma cidade moderna compreendida segundo quatro funções principais: habitar, trabalhar, lazer e circulação. Tal realização se diferenciava diretamente da tarefa de modernização do espaço urbano das cidades brasileiras de origem colonial. Neste caso a aplicação dos postulados modernos teria que lidar com a cidade tradicional.

Deste encontro, é exemplar o caso do Edifício Metrópole, por demonstrar a eficácia da arquitetura moderna em lidar com os arranjos presentes na cidade tradicional, respondendo aos desafios, representados pelos alinhamentos, os lotes e arruamentos. Coloca em dúvida, a afirmada impossibilidade de convívio entre a arquitetura moderna e as estruturas urbanas existentes. Reacende e contribui para a atual revisão historiográfica da arquitetura moderna brasileira, que põe em foco sua eficiência e capacidade para enfrentar os problemas de natureza urbanística, emergentes na cidade contemporânea.



Acima, Philip L. Goodwin, *Construção Brasileira: arquitetura moderna e antiga 1652-1942*, Museu de Arte Moderna, Nova York, 1943.

fonte: ANDREOLI, Elisabetta; FORTY, Adrian. *Arquitetura moderna brasileira*. Londres: Paydon, 2004.

Este trabalho foi organizado em quatro capítulos, além da introdução, conclusão, bibliografia e apêndices.

Nossa visão do Edifício Metrópole foi além de seus limites físicos; teve, como propósito, compreender o encadeamento histórico em que sua construção, na década de 1960, se inseria, avaliando em que medida esse processo estaria presente na sua concepção arquitetônica e urbanística.

Esta retrospectiva está organizada no primeiro capítulo, com o estudo das propostas urbanísticas concebidas por Francisco Prestes Maia e Ulhôa Cintra para a cidade de São Paulo, no decorrer das décadas de 1920 e 1930. São experiências decisivas para a compreensão das transformações ocorridas sobre o lugar em que o Edifício Metrópole foi construído. A retomada nos auxilia também na compreensão dos limites impostos pela cidade histórica à ação urbanística moderna. Ação “reparadora”, como bem apontou Leonardo Benévolo, que de certo modo permeia a concepção do partido arquitetônico do Edifício Metrópole e Centro Metropolitano de Compras, pois esta se confunde com a análise urbanística.

Se, por um lado, a publicação do projeto em 1960 antecipava ao público as qualidades daquele novo edifício, por outro, ela simbolicamente encerrava a etapa precedente em que foram armadas as condições para sua concretização. O segundo capítulo tem como objetivo resgatar este momento do projeto. Seu título, “*O melhor prédio de São Paulo*”, é uma referência direta às intenções do empreendedor

do edifício, utilizado como chave de leitura e escolha dos temas por nós abordados. A realização do concurso fechado de projetos, em que um pequeno grupo de arquitetos empenhou-se em elaborar suas respectivas propostas para o novo empreendimento, foi compreendida como o episódio em que se coadunam todos os temas que sequencialmente foram abordados.

A experiência profissional e a formação dos arquitetos convidados; a atuação da Sociedade Comercial e Construtora S.A. na cidade de São Paulo; a prática dos concursos fechados e a dinamização do mercado imobiliário em São Paulo; os novos programas urbanos, com destaque aos dos edifícios multiuso e às garagens coletivas; e, por fim, um breve relato da trajetória dos arquitetos Salvador Candia e Gian Carlo Gasperini até aquele momento.

A dimensão urbana do projeto arquitetônico é o tema desenvolvido no terceiro capítulo, que estuda a relação que o Edifício Metrópole estabelece com o seu contexto urbano; analisa as características deste contexto, e aponta a sua emergência enquanto problema de projeto.

No quarto capítulo, adentramos na análise dos desenhos produzidos durante as diferentes etapas de desenvolvimento do projeto, tendo como foco as questões pontuadas no capítulo anterior. Este percurso inicia-se com o estudo dos primeiros esboços e da proposta encaminhada pelo arquiteto Gian Carlo Gasperini ao concurso fechado de projetos, passando pelas versões preliminares desenvolvidas já durante o início da parceria com o arquiteto Salvador Candia até o projeto original

publicado pela revista Habitat em 1960, que, em grande parte, corresponde à versão construída.

A última parte do capítulo relata algumas alterações realizadas no projeto durante a construção do edifício e, por fim, trata dos aspectos legais que nortearam o projeto e o seu processo de aprovação.

Todo o processo de desenvolvimento do projeto do Edifício Metrópole foi pesquisado a partir de fontes primárias, neste caso os esboços e desenhos originais, além do acervo fotográfico do escritório Aflalo & Gasperini Arquitetos, gentilmente cedidos pelos arquitetos Gian Carlo Gasperini e Roberto Cláudio dos Santos Aflalo filho. Trata-se de um material ainda inédito, que traz grande contribuição à compreensão das questões que balizaram o desenvolvimento do projeto até a sua construção.

Infelizmente, não foram localizados em igual proporção os estudos desenvolvidos pelo arquiteto Salvador Candia na ocasião do concurso fechado. A comparação entre todo o material pesquisado permitiu arriscar algumas deduções a respeito da contribuição de cada um de seus autores, em muitos casos amparadas em depoimentos, entrevistas e outros trabalhos acadêmicos que trataram direta ou indiretamente da atividade profissional destes dois profissionais.

Durante a etapa de pesquisa, em conjunto com o arquiteto Eduardo Ferroni, que atualmente desenvolve dissertação de mestrado a respeito do percurso profissional do arquiteto Salvador Candia, localizamos

uma versão daquilo que identificamos como o projeto executivo do Edifício Metrópole.

Os desenhos são os originais do projeto em papel vegetal. Dado o estado precário de conservação, não foi possível consultar integralmente o seu conteúdo e providenciar a reprodução gráfica para finalização deste trabalho. Atualmente estes documentos aguardam o encaminhamento para o acervo de originais da biblioteca da FAUUSP e o restauro para que possam ser devidamente consultados, sem comprometimento de sua integridade física. Com relação a este material, iremos nos restringir a um breve relato daquilo que foi possível pesquisar.

Como registros da atual situação física do edifício, foram realizados dois ensaios fotográficos: o primeiro, em março de 2004, em parceria com o colega Ricardo Lima e, o segundo, individualmente, em outubro de 2006. No decorrer de nossa análise, outros projetos contemporâneos ao do Edifício Metrópole estão mencionados e a maior parte dos desenhos e fotografias aqui reproduzidos foram localizados a partir de uma extensa busca nos principais periódicos de arquitetura e nos livros que documentam a produção deste período. Os dois ensaios citados também registraram outros edifícios construídos em São Paulo; um terceiro foi elaborado em dezembro de 2006, por Marise de Oliveira Cunha, sobre o Edifício da Embaixada da Nova Zelândia em Londres.

É importante destacar que a análise de todo o material gráfico levantado não pretende emitir nenhum tipo de opinião a respeito do parecer

final da comissão julgadora na ocasião do concurso de projetos, mas, sim, identificar pela análise comparativa entre as etapas por nós estabelecidas, as principais questões que orientaram o desenvolvimento do projeto e seu comprometimento em dotar a cidade de um espaço urbano de qualidade.

**CAPÍTULO 01 | A CIDADE E A METRÓPOLE**



# 1.1

## A MATRIZ URBANÍSTICA

A urbanística moderna não surgiu contemporaneamente aos processos técnicos e econômicos que deram origem e implicaram na transformação da cidade industrial, mas formou-se posteriormente, quando os efeitos quantitativos das transformações em curso se tornaram evidentes e entraram em conflito entre si, tornando inevitável uma intervenção reparadora. Ainda hoje a técnica urbanística se encontra relativamente atrasada aos acontecimentos que deveria controlar e conservar seu caráter de um remédio aplicado a posteriori.<sup>1</sup>

A constituição da metrópole paulistana, no que diz respeito à sua estrutura física, pode ser compreendida como um movimento de duplo sentido. De dentro para fora, com a expansão da mancha urbana, que constituiu uma extensa faixa periférica ao redor do centro, de urbanização precária, desregrada - sem projetos – ou seja, espaço de acomodação dos movimentos populacionais migratórios que procuravam na cidade oportunidades de emprego e moradia, acenadas pela instalação de sua indústria de base e da produção e consumo de massa.<sup>2</sup>

De fora para dentro, este mesmo processo comprimiu o centro histórico da cidade - que mantinha em sua estrutura urbana os traços de seu passado colonial -, ao ampliar o seu quadro funcional e simbólico, demandando uma série de projetos urbanísticos de modernização do

<

Na página anterior, visão panorâmica da região central da cidade de São Paulo na década de 50.

fonte: *Acrópole*, São Paulo, n. 295-296, junho 1963. p. 247.

---

1 BENÉVOLO, Leonardo. *As origens da urbanística moderna*. Lisboa: Presença, p.9.

2 Cf. MEYER, Regina Maria Proserpi. A construção da metrópole e a erosão do seu Centro. *Urbs*, São Paulo, n. 14, p. 28-36, setembro/outubro 1999.



Nesta página, fotografias das obras de abertura do Perímetro de Irradiação publicadas no relatório de obras de 1945 "Os melhoramentos de São Paulo". Acima o alargamento das avenidas Ipiranga e Senador Queiroz. Ao lado, a Avenida Maria Paula.

Na página seguinte, Perspectiva do Viaduto Nove de Julho - Trecho aéreo do Perímetro de Irradiação.

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

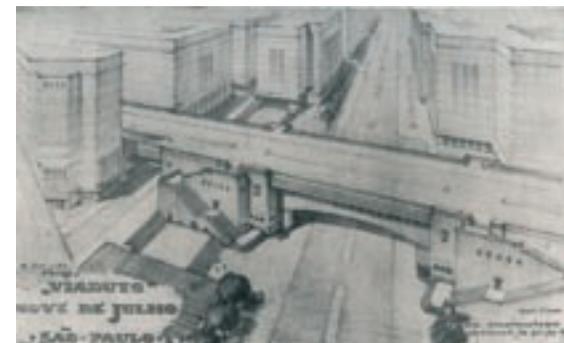
espaço urbano central.

Exatamente neste contexto, quando a máquina urbana começou a dar sinais da crise de seu funcionamento, o urbanismo, por meio dos projetos e de obras empreendidas por Francisco Prestes Maia, enfrentou e procurou orientar o crescimento da cidade de São Paulo.

A estratégia adotada por seus administradores consistiu em assumir o sistema de circulação viário como fator de reestruturação do território existente e de estruturação no novo território intra-urbano e regional.<sup>3</sup>

O sistema viário proposto por Francisco Prestes Maia originou-se de uma tarefa de menor envergadura, um estudo para a ligação das novas avenidas e logradouros que a municipalidade projetava naquele momento.<sup>4</sup> A análise do problema encaminhou o desenvolvimento de uma proposta mais abrangente, publicada em 1930 sob o nome de *“Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo”*, em que era justificada a adoção de uma estrutura viária radioconcêntrica para orientar o crescimento da mancha urbana e controlar os deslocamentos viários na cidade.

Ao longo dos anos de 1950 e 1960, o plano foi parcialmente executado e contou com a inserção de novos elementos estruturadores de sua rede viária, como foi o caso do *“Sistema Y”* e a execução parcial de sua segunda perimetral. Ainda que consideremos que nem todas as propostas apresentadas pelo plano tenham sido realizadas, seu efeito sobre a estrutura urbana da cidade de São Paulo ocorreu de modo



3 Cf. MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004. p. 37.

4 Em *“Duas Palavras”*, texto que precede a introdução do volume *“Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo”*, o autor inicia escrevendo: *“Este livrinho originou-se de um estudo para ligação de diversas avenidas e logradouros, que a prefeitura projectava. Estudo summario e despretensioso de repartição, como tantos que diariamente os arquivos sepultam... merecidamente.”* E mais adiante cita as obras urbanísticas que a municipalidade pesquisava: *“Ella tem successivamente estudado e enfrentado todos os grandes problemas da urbs: melhoramentos no centro (ladeira do Carmo, novo viaducto, tunnel) grandes radiaes (São João, Thereza Christina), avenidas de thalveg (Anhangabahú, Itororó), parques (Ibirapuera), edificios (mercado), pontes (tamanduathehy), canalização dos rios, calçamento, etc., emprehendimentos esses que já somam quase 80% do plano de urbanismo.”*

fonte: MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930. p. 9.



1. Edifício Esther (1935),  
Foto: Jaime Cunha Jr., 2002;

2. Edifício "O Estado de S. Paulo" (1946), Foto: Ricardo Lima, 2004;

3. Edifício Montreal (1950),  
Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo: vila cidade metrópole*. São Paulo: PMSP: Bankboston, 2004. p. 200.

4. Edifício Copan (1951),  
fonte: Acervo condominio Copan s.d.;

5. Edifício Eiffel (1952),  
Foto: Jaime Cunha Jr., 2002;

6. Edifício Itália (1956),  
Fonte: XAVIER, Alberto e outros; *Arquitetura Moderna Paulista*. São Paulo, Pini, 1983;

7. Edifício Metrôpole e Centro Metropolitano de Compras (1960),  
fonte: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos, s.d.

profundo.

O efeito *bumerangue*<sup>5</sup> da estruturação viária da cidade de São Paulo resultou em uma série de obras de grande impacto sobre a região central, ao mesmo tempo em que a pressão em torno de um mercado imobiliário ascendente permitiu que fosse colocado em prática um conjunto de experiências arquitetônicas que, assistidas pelo controle municipal, protagonizaram, ao lado dos grandes viadutos e túneis, a tarefa de modernizar o espaço urbano da cidade de São Paulo.

Junto às principais avenidas e cruzamentos do Centro Novo começavam a pontuar na paisagem os edifícios Esther, com projeto de Álvaro Vital Brazil e Adhemar Marinho em 1935; a sede do jornal "O Estado de S. Paulo", com projeto de Jacques Pilon e Adolf Franz Heep de 1946; o Montreal (1950), Copan (1951) e Eiffel (1952), projetados por Oscar Niemeyer; o Itália, com projeto de Adolf Franz Heep (1956); e o Metrôpole, com projeto dos arquitetos Salvador Candia e Gian Carlo Gasperini em 1960.

---

5 MEYER, Regina Maria Proserpi. *A construção da metrópole e a erosão do seu Centro*. Op. cit.



UNITED RAILWAY COMPANY

THE RIVER

## 1.2

### O PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO

O Conjunto de Edifícios “Maximus”, projetado pelos arquitetos Salvador Candia e Gian Carlo Gasperini, situa-se numa esquina bastante espaçosa da cidade, tem pela frente uma larga artéria da cidade, densamente trafegada. (...) num ponto estrategicamente escolhido, donde a cidade agora escolhe seus pontos de irradiação (...) <sup>6</sup>

Nas primeiras décadas do século passado, o crescimento da cidade de São Paulo já se colocava como um desafio a ser enfrentado pela administração pública. A identificação da “*verdadeira crise do crescimento*”, feita por Prestes Maia e Ulhôa Cintra em 1924, apontou a direção em que os esforços da administração pública deveriam se empenhar.

A questão da circulação de veículos motores era apresentada como meta primordial a ser objetivada e a caracterização do problema vinha acompanhada de um conjunto de propostas para a cidade, intitulado “*Um problema atual. Os grandes melhoramentos de São Paulo*”. <sup>7</sup>

A solução proposta veio endossada pela constatação de que a cidade de São Paulo naquele momento apresentava, em seu traçado viário, características oportunas para a aplicação dos esquemas teóricos elaborados por dois estudiosos do urbanismo europeu – o arquiteto



Acima, o esquema teórico para São Paulo segundo Ulhôa Cintra.

fonte: MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930. p. 123.

<

Na página anterior, detalhe do levantamento SARABRASIL de 1930.

<sup>6</sup> CANDIA, Salvador; GASPERINI, Gian Carlo. *Conjunto de Edifícios “Maximus”*. Habitat. São Paulo, n. 59, p. 3-9, março/abril, 1960. p. 4 e 6.

<sup>7</sup> MAIA, Francisco Prestes & CINTRA, J. F. Ulhôa. *Um problema atual. Os grandes melhoramentos de São Paulo*. Boletim do Instituto de Engenharia, São Paulo.



Acima, o esquema teórico para São Paulo.

fonte: MAIA, Francisco Preste. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930. p. 52.

8 Cf. TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo, Empresa das Artes, 1996.

9 LEME, Maria Cristina da Silva. *Revisão do Plano de Avenidas: Um estudo sobre o Planejamento urbano em São Paulo, 1930*. Tese de doutoramento - FAUUSP, São Paulo, 1990, p. 21.

alemão Joseph Stubben e o arquiteto e urbanista francês Eugène Alfred Hénard.<sup>8</sup>

O Perímetro de Irradiação, projeto realizado por Ulhôa Cintra em 1924, alinhava-se conceitualmente com os esquemas desenvolvidos por Hénard para as grandes capitais européias; em 1930, a pedido do Prefeito Pires do Rio, Prestes Maia produz o “*Plano de Avenidas*”, que incorporava o projeto do Perímetro de Irradiação em versão atualizada.

O Sistema Perimetral é composto por três anéis viários. O primeiro envolvendo a área central é denominado Perímetro de Irradiação. O segundo anel, boulevard exterior, nome inspirado nos boulevares franceses, era traçado sobre o leito das linhas férreas da São Paulo Railway e da Sorocabana. O terceiro, denominado Circuito de Parkways, fecha o círculo em torno da área urbanizada da cidade naquela época, traçado sobre as marginais do rio Tietê e rio Pinheiros, seguindo até as cabeceiras do Ipiranga em direção ao vale do Tamanduateí até a confluência com o Tietê.<sup>9</sup>

O plano apresentado em 1930 respondia à constatação de que os problemas enfrentados pela cidade naquele instante eram de certa forma congênitos desde sua formação. A localização do núcleo inicial, estratégica num primeiro instante, naquele momento colocava-se como um empecilho que trazia problemas de espaço para o crescimento e desenvolvimento da atividade comercial e acessibilidade. A forma pela qual a trama viária havia se desenvolvido até então impunha um

trânsito de passagem que atravessava o seu centro.<sup>10</sup>

O Perímetro de Irradiação, ao mesmo tempo em que procurava desviar as correntes viárias de passagem e distribuir a circulação pelas vias secundárias, identificava como única possibilidade de expansão das atividades centrais o quadrante situado a oeste do triângulo central, por ter este as melhores condições de relevo e as mais favoráveis de comunicação com o centro existente.

Ao abraçar o triângulo histórico e sua zona principal de expansão, o traçado unificava estas duas partes da cidade, ampliando e definindo precisamente os limites de seu “coração”. No “Centro Novo”, o perímetro recebia um tratamento de maior importância, coerente com a escala do novo centro da cidade. Seu projeto viário não vislumbrava apenas os meios mais eficientes de circulação, mas também era entendido como um importante instrumento que potencializaria as atividades comerciais da região.

No decorrer do texto que acompanhava Plano de Avenidas, existiam duas passagens que demonstram esse entendimento acerca das possibilidades em torno do projeto viário. No texto introdutório do plano, Prestes Maia destacava: *a rua envolve, explicita ou implicitamente, uma concepção sobre a cidade, sua estrutura e seu desenvolvimento.*<sup>11</sup>

Mais à frente, no capítulo dedicado à apresentação do projeto do Perímetro de Irradiação, essa perspectiva aparece de maneira mais contundente:

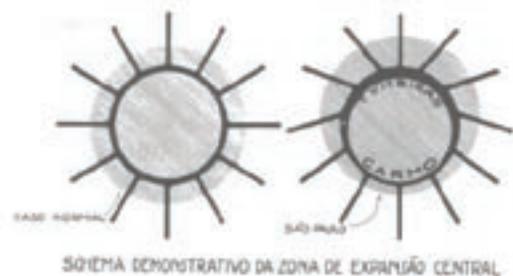


Acima, as ligações propostas para o “centro” e o “centro novo” além-anhangabaú.

fonte: MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930. p. 60.

<sup>10</sup> Cf. MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. Op. cit.

<sup>11</sup> Ibid., p. 4.



Um centro não é somente uma questão de hábito e interesses formados, é também uma questão de propriedade do lugar e de facilidades de acesso e tráfego. Quando estas condições são judiciosamente alteradas, ellas evidentemente podem influir na localização do commercio, sobretudo nas cidades em franco desenvolvimento. Tudo consiste em dirigir criteriosamente o deslocamento e a expansão, e preparar convenientemente a nova zona.<sup>12</sup>

As ilustrações ao lado, esquemas apresentados pelo próprio Prestes Maia, demonstram de que maneira o perímetro “reconhecia” a especificidade da nova porção do coração da cidade.

Se por um lado o traçado viário existente oferecia condições de adequação à sua visão urbanística e referenciais teóricos, por outro não era esse o caso do conjunto edificado que a cidade mostrava naquele instante.

A atenção de Prestes Maia sobre o conjunto urbano existente, já desde o plano apresentado em 1930, não negava as limitações ao tentar se impor à cidade um padrão rigoroso e uniforme, inspirado nas grandes perspectivas parisienses do plano de Haussmann de 1851. Em 1930, a cidade de São Paulo já esboçava uma tendência para a verticalização e justamente por conta desse aspecto Prestes Maia questionava a validade desse modelo para a paisagem local. Sua compreensão a respeito desta questão formulava a seguinte solução:

Acima, desenhos esquemático do Plano de Avenidas que demonstram a prioridade pelo trecho oeste do Perímetro de Irradiação.

fonte: MAIA, Francisco Preste. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930. p. 60.

<sup>12</sup> Ibid., p. 55 e 57.



A continuidade das horizontais, que o nosso padrão prescreve, pode ser mesmo inexequível, em vista da moderna tendência á verticalidade. As conclusões a que desejamos chegar são estas:

- a) Em todas as vias impõe-se o tratamento lateral dos prédios.
- b) Em praças architectonicas e ruas providas de remate focal o estudo de conjunto é indispensavel. A regulamentação dos edificios deve resultar de cada caso e não ser méro standard municipal.
- c) Esse estudo será fructo não de raciocinios theoreticos mas do lapis do artista.
- d) A regulamentação pode não consistir necessariamente na uniformização das fachadas nem na continuidade das horizontaes. Em particular a symetria e os effeitos de massa podem constituir grande recurso. Resumo: mais difficil do que parece...<sup>13</sup>

Acima, fotografia panorâmica da região central em direção a região norte da cidade. O deslocamento central animado pelos planos urbanísticos para dar espaço ao comércio e ao tráfego limitados na colina histórica.

fonte: MAIA, Francisco Prestes. *Os grandes melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1945. (fig.1)

13 Ibid., p. 80.



Praça da República,  
Os Pontos Focais da região  
central. Intervenção sobre foto  
de Nelson Kon.  
Com edição de imagem VIVA  
O CENTRO/2000.

Inevitavelmente, a cidade impunha a sua imperfeição aos olhos que procuravam dotar o conjunto urbano existente de alguma uniformidade. Intervir sobre essa massa disforme só seria possível em outros termos, sujeitando o princípio de ordenação global do espaço urbano ao tratamento de áreas e trechos específicos, localizados em esquinas estratégicas. Alguma legibilidade seria possível, por meio da *orquestração*<sup>14</sup> dos principais cruzamentos e eixos viários do sistema proposto.

As dificuldades de contraposição do plano abstrato sobre a realidade concreta ficam evidentes no parágrafo que segue, extraído do relatório de 1945, quando reiterava as preocupações presentes no Plano de Avenidas de 1930:

Em matéria de urbanismo geral iniciamos o zoneamento sistemático. Tarefa não fácil em cidade existente, cheia de interêsses criados e vícios de concreto armado, que só o tempo póde corrigir. Em diversas novas artérias centrais, na impossibilidade e na desnecessidade de exigir uma uniformização absoluta de fachadas, à francesa, temos estabelecido alturas "normais", além das quais os prédios só podem subir mediante recuos sucessivos. Aproximamo-nos das silhuetas norte-americanas após o zoning de 1916, e evitam-se os paredões nus, tão usados para pavorosos reclames.<sup>15</sup>

Sobre este aspecto da legislação urbanística, Denise Xavier de Mendonça fez a seguinte observação:

A única concessão da legislação para a transposição

---

14 RECAMÁN, Luiz. *Oscar Niemeyer: forma arquitetônica e cidade no Brasil Moderno*. Tese de doutoramento – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002. p. 189.

15 MAIA, Francisco Prestes. *Os melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1945, p.17.

da faixa de limite de crescimento vertical está contida no artigo 2º do Decreto Lei n.º 92 de 1941. Aqui a lei admite a liberação do gabarito máximo para pontos focais da cidade ou ainda para situações consideradas de grande interesse arquitetônico, critérios estes a serem aferidos pela própria prefeitura.<sup>16</sup>

Consideradas as preocupações expostas pelo poder público no que diz respeito ao controle da paisagem urbana, cabe então verificar de que maneira o referencial teórico moderno pôde atender às exigências legais e as demandas funcionais sobre a estrutura urbana existente.

Percebe-se o estreito vínculo estabelecido por Prestes Maia entre a possibilidade de verticalização e a criação de grandes conexões viárias. Essa relação era explícita no modelo radial-perimetral do Plano de Avenidas, que abria espaço ao crescimento urbano vertical e horizontal por meio da criação de uma malha viária racionalizada: oanel viário central abria espaço para automóveis e arranha-céus.<sup>17</sup>

Nas duas gestões em que Prestes Maia esteve à frente da administração da Prefeitura de São Paulo, suas preocupações com relação aos pontos focais da cidade foram levadas adiante.<sup>18</sup> Alguns dos edifícios construídos no chamado “Centro Novo” da cidade de São Paulo parecem atribuir-se a mesma concepção de cidade contida no projeto viário do Perímetro de Irradiação.

Estes projetos, ao mudarem radicalmente a fisionomia do centro da cidade, coadunavam-se com os diversos aspectos que, simbolicamente,

---

16 MENDONÇA, Denise Xavier de. *Arquitetura Metropolitana: São Paulo década de 50*. Dissertação de Mestrado - EESC/USP, São Carlos, 1999, p. 46.

17 CAMPOS, Cândido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo, Editora Senac, 2002, p. 588.

18 Tal afirmação tem como referência um conjunto de trabalhos acadêmicos que especificamente estudaram a produção arquitetônica realizada na cidade de São Paulo neste período a partir da análise de obras específicas ou a trajetória de um determinado arquiteto. Deste grupo podemos citar: BARBOSA, Marcelo Consiglio. *A obra de Adolf Franz Heep no Brasil*. Dissertação de Mestrado - FAUUSP, 2002; LEAL, Daniela Viana. *Oscar Niemeyer e o mercado imobiliário de São Paulo na década de 1950: o escritório satélite sob direção do arquiteto Carlos Lemos e os edifícios encomendados pelo Banco Nacional Imobiliário*. Dissertação de Mestrado - Unicamp, IFCH, 2003; MENDONÇA, Denise Xavier de. *Arquitetura Metropolitana: São Paulo década de 50*. Dissertação de Mestrado - EESC, USP, 1999.

a idéia de metrópole moderna continha em si: o avanço técnico construtivo, a oferta de espaços mais eficientes, dentre uma série de questões que solicitavam maior qualificação dos profissionais envolvidos.

Do ponto de vista urbano, destaca-se a preocupação em criar internamente, nos térreos desses edifícios, espaços de uso semipúblico, como as diversas galerias comerciais características da região e, em especial, o modo como o vocabulário arquitetônico moderno reverberou - nos melhores casos - nas formas de se desenhar e relacionar o edifício com a cidade.



Acima, primeira versão do Perímetro de Irradiação elaborada por Ulhôa Cintra em 1924.

fonte: TOLEDO, *Benedito Lima de. Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 124.

19 TOLEDO, *Benedito Lima de. Op. cit.*, p. 128.

## 1.3

### O TRAÇADO DO PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO

O traçado do Perímetro de Irradiação foi objeto de estudo em três configurações. A primeira, elaborada por João Florence de Ulhôa Cintra, publicada em 1924, propunha o seguinte itinerário conforme a descrição de Benedito Lima de Toledo:

Imaginando-se o início do Perímetro de irradiação na Praça da República, a proposta era abrir uma avenida pelo interior da quadra entre as ruas 7 de abril e São Luiz, aproximadamente na bissetriz do ângulo formado por essas duas ruas. Com isso, seriam poupados os palacetes da Rua São Luiz. No interior dessa quadra ocorreria uma inflexão no rumo do Largo da Memória. Nesse ponto, haveria uma operação delicada: um novo viaduto iria cruzar o Anhangabaú na cabeceira sul do parque, tangenciando o Largo da Memória no rumo do Largo de São Francisco. (...) Atingindo o Largo de São Francisco, o conjunto das igrejas franciscanas, Academia de Direito e Escola de Comércio não deixaria muitas alternativas. A transposição da colina central teria de ser feita pela Rua Benjamin Constant, cortaria ao meio a Praça da Sé e, pela acanhada Rua Santa Tereza, que seria remodelada, atingiria a Ladeira do Carmo, para cruzar o Parque Pedro II. (...) Transpondo o parque, as ruas da Figueira e Santa Rosa eram uma solução óbvia, bastaria ligar esta última á Rua Mercúrio para fazer a articulação com a Rua Senador Queirós. Para atingir a Praça da República foi escolhida a Rua dos Timbirás que

começava na Praça da República e terminava na Rua Santa Ifigênia. Se fosse prolongada, iria encontrar a Rua Senador Queirós e o anel estaria fechado.<sup>19</sup>

A segunda alternativa, publicada em 1930 no Plano de Avenidas proposto por Francisco Prestes Maia, com base na configuração inicial apresentada por Ulhôa Cintra, trouxe algumas alterações ao traçado do perímetro; no segmento localizado entre a Praça da República e a Rua Sete de Abril, exatamente onde foi prevista na primeira versão uma inflexão em direção ao Largo da Memória, foi proposta uma praça rotatória, que distribuiria o fluxo para três avenidas, conforme mostra a figura ao lado.

A terceira e última configuração, implantada por Francisco Prestes Maia em 1938, durante seu primeiro mandato como prefeito de São Paulo, resultou nas seguintes alterações sobre o traçado: com a calha alargada, a rua Ipiranga, passou a integrar o sistema de vias que compõe o anel, eliminando-se a passagem pela Rua dos Timbirás em direção ao eixo da Praça da República, agora pertencente ao circuito pela sua lateral esquerda.

A seguir, sucediam-se duas novas alterações no traçado; a primeira, com o aproveitamento e alargamento da rua São Luís, eliminando a abertura de uma nova via no interior da quadra delimitada pela mesma; a segunda, com a criação da Praça Dom José Gaspar, em substituição à Praça Rotatória, prevista na segunda versão. A partir deste ponto, o traçado passou a seguir em direção à Praça João



Acima, segunda versão do Perímetro de Irradiação publicada do Plano de Avenidas de 1930.

Fonte: MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930. p. 93.

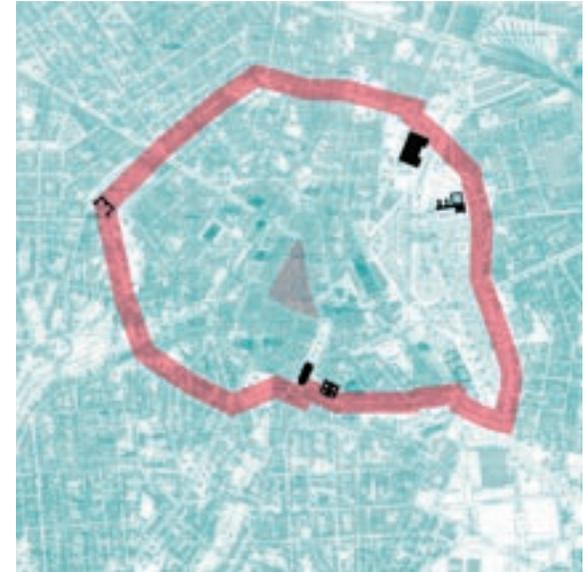
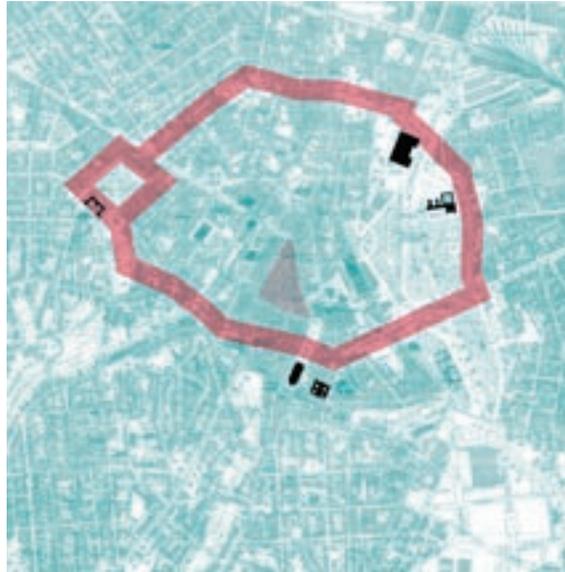


Mendes, pela seguinte seqüência: viaduto Nove de Julho – rua Maria Paula - Viaduto Dona Paulina. Da Praça João Mendes, a ligação com a Ladeira do Carmo passou a se realizar pela abertura da Praça Clóvis Beviláqua.

Estas alterações não comprometeram uma característica do perímetro que apareceu de forma mais contundente na segunda versão, publicada em 1930, em que ao longo de todo o sistema, as avenidas teriam suas perspectivas convergindo para praças, localizadas sobre os cruzamentos viários. Estes “nós”, além de ampliarem as visuais, traziam algum diferencial a cada um dos segmentos que reconheciam a presença de edifícios e espaços representativos da cidade, caso do Colégio Caetano de Campos, da Praça da Sé, e do Mercado Municipal, entre outros.

Acima, a terceira e última configuração do Perímetro de Irradiação implantada por Francisco Prestes Maia.

fonte: TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 151.



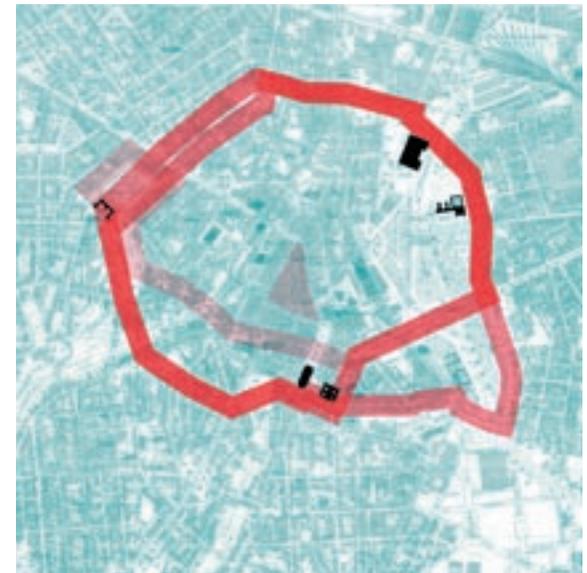
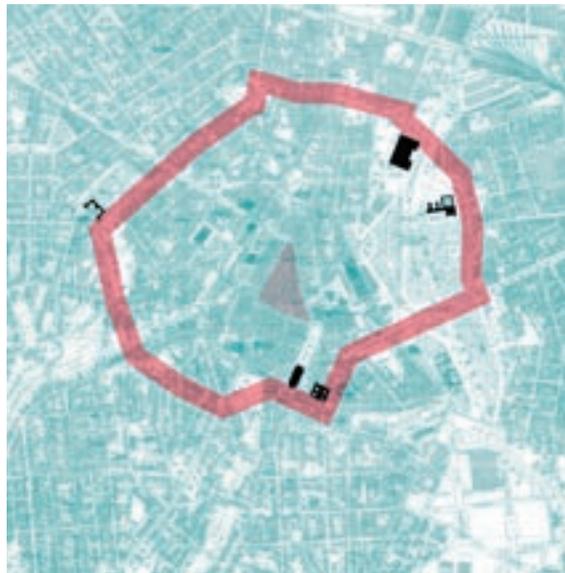
**Perímetro de Irradiação em 3 versões** (sem escala)

legenda:

**1924 - 1930**

**1945 - 1924/30/45**

fonte:  
TOLEDO, 1996; MAIA, 1945;  
SARABRASIL, 1930.





## 1.4

### A ZONA DE EXPANSÃO DO COMÉRCIO CENTRAL

Conforme estudo realizado por José Eduardo de Assis Lefèvre<sup>20</sup>, o local onde se encontra o terreno ocupado pelo conjunto do Edifício Metrópole, pertencia a uma chácara de propriedade da família Souza de Queiroz. Segundo o autor, “o parcelamento do solo que posteriormente foi feito sobre a chácara, alcançaria características diferenciadas dentro do ambiente urbano paulistano, por se tratar de um parcelamento do solo, de natureza familiar e não comercial.”<sup>21</sup>

Lefèvre esclarece que:

(...) esta característica explica a discrepância nas dimensões dos lotes ali formados, pois a lógica do dimensionamento está relacionada com as 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.<sup>22</sup>

Tal particularidade, presente na divisão do loteamento das terras da família Souza de Queiroz, permitiu que a região fosse posteriormente ocupada por uma sucessão de grandes palacetes, assentados sobre extensos terrenos que mais tarde, após as obras de construção do anel central, foram sucessivamente substituídos por altos edifícios.

O primeiro elemento que explica a formação do tecido urbano deste setor remonta a 1860 quando uma antiga trilha que atravessava

<

Na página anterior, foto aérea do centro novo por volta de 1949.

fonte: E.N.F.A. apud: SEGAWA, Hugo. *Oswaldo Arthur Bratke*. São Paulo: Proeditores, 1997. p. 184.

20 Como referência ao entendimento das transformações ocorridas nessa região, consideramos como principal fonte de pesquisa as informações levantadas por José Eduardo de Assis Lefèvre, em seu estudo a respeito do processo evolutivo atravessado pela Avenida São Luiz, que compreende aproximadamente 100 anos de história. LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. *Entre o discurso e a realidade: a quem interessa o Centro de São Paulo? A Avenida São Luiz e sua evolução*. Tese de doutoramento - FAU/USP, São Paulo, 1999.

21 *Ibid.*, p. 53.

22 *Ibid.*, p. 53.



Acima, foto aérea do “centro novo” em 1920, com destaque ao padrão de urbanização da Avenida São Luiz. Abaixo, aerofoto do mesmo período.

Fonte: *Acrópole*, São Paulo, n. 295-296, junho 1963. p. 218. Abaixo, a rua São Luiz em aerofoto de 1940. Fonte: Arquivo SVP/Proj. apud LEFÈVRE, José Eduardo de Assis, *Entre o discurso e a realidade: a quem interessa o Centro de São Paulo? A Avenida São Luiz e sua evolução*. Tese de doutoramento - FAUUSP, São Paulo, 1999.p. 226.

a propriedade recebeu a denominação de Rua de São Luiz em homenagem ao santo de devoção de Luís Antônio de Souza Queirós. Após a sua morte, a propriedade da chácara foi transferida para seu filho, Francisco Antônio de Souza Queirós, o Senador Queirós.

O estudo de Lefrève também identifica as sucessivas divisões que foram feitas sobre a chácara conforme as doações para os filhos do Senador. De modo geral, a partir de sua análise podemos identificar três momentos mais significativos nesse processo.

O primeiro, conforme já foi dito, quando da abertura da Rua de São Luiz em 1860. O segundo, após a morte da viúva do Senador Queiroz, d. Antônia Eufrosina, quando a propriedade se encontrava dividida em oito terrenos, sendo que apenas um não tinha como proprietário um de seus herdeiros. O terceiro e último momento, quando parte desses lotes foi comercializada no mercado de terras e fracionada entre 19 proprietários, com dimensões desiguais entre si.

O loteamento da área permitiu que ela fosse ocupada segundo novo padrão de estabelecimento das residências dentro do perímetro urbano, que será experimentado pela elite paulistana. Este padrão resultou da combinação do modo de vida vivenciado nos chácaras, com a proximidade física da região central. Segundo Nestor Goulart Reis Filho, irão se tornar características da arquitetura residencial deste período: “(...) a preocupação de isolar a casa em meio a um jardim, a tendência de conservar um paralelismo rígido em relação aos limites do lote, a transformação progressiva dos pavilhões externos de serviço

*das chácaras em edículas, o desaparecimento progressivo de hortas e pomares (...)*.<sup>23</sup>

Na década de 1930, a paisagem que caracterizava a rua de São Luiz pode ser descrita pela seqüência de casarões e palacetes, deslocados das testadas dos lotes em busca de algum isolamento no interior das grandes propriedades, em terrenos em geral densamente arborizados. A nova relação com a vida pública também trouxe alterações na compartimentação das plantas, em resposta à chegada de novos costumes no convívio social.

Com o início das obras de construção do Perímetro de Irradiação nos anos 1940, a rua São Luiz teve toda a sua extensão alargada em 20 metros, totalizando 33 metros de largura. Substituíam-se a relação, outrora interpretada pelos projetos das residências burguesas que buscavam recriar um ambiente bucólico na cidade. A nova estrutura viária chocava-se com as formas de uso ali existentes. Aos poucos, os palacetes foram cedendo seus grandes terrenos a novos programas urbanos que melhor se adaptavam a nova condição urbanística da região.

Neste processo de substituição das funções urbanas, destaca-se o caso do edifício da Biblioteca Municipal, construída no período de 1938 a 1941 sobre a área outrora ocupada pela primeira edificação que se tem registro da antiga chácara, conhecida como Sede da Chácara Velha. Inicialmente, esta edificação era utilizada para temporadas da família Souza de Queiroz e mais tarde, quando toda a chácara



Dois momentos da área atualmente ocupada pelo Edifício Metrópole e pela Praça Dom José Gaspar.

fonte: TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 144 - 145.

23 REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadro da arquitetura no Brasil*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1987.p. 58.



Acima, a rua de São Luiz em 1942. Ao lado, a Avenida São Luiz após alargamento de seu leito em 1944.

fonte: J.B. Duarte; MAIA, Francisco Prestes. *Os melhoramentos de São Paulo*, São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1945. fig. 18.

já se encontrava loteada, a sede foi reformada e acrescida de novas construções e acabamentos construtivos, ornamentados com motivos neoclássicos.

Em 1936, durante a gestão do Prefeito Fábio Prado (de 1934 a 1938), parte desta propriedade foi adquirida pela prefeitura para a realização das obras de alargamento da rua Cel. Xavier de Toledo. O alargamento da via abriu a possibilidade de se construir ali uma nova sede para a biblioteca municipal, *“pela excellencia do local e amplidão da área situada em área central da cidade, não atingindo ainda, mas em vésperas de o ser, pelas grandes valorizações do centro.”*<sup>24</sup>

Ainda no mesmo ano, foi negociada a compra total do imóvel, que levou à demolição da edificação-sede para a construção da nova biblioteca, com projeto arquitetônico do arquiteto francês Jacques Pilon. O novo edifício da biblioteca municipal polarizou, ao lado do conjunto de obras que naquele momento redimensionavam a estrutura viária da região, uma série de transformações sobre os costumes, atraindo àquele entorno urbano um elenco de atividades e programas urbanos até então inexistentes na cidade de São Paulo.

Os diversos palacetes sofreram o impacto das transformações urbanísticas que incidiram sobre a área. Sobre o palacete eclético vizinho a antiga sede, construído por volta de 1892 por Carlos de Souza Queiroz, um dos filhos do Senador, foram abertas na mesma época a complementação da Praça Dom José Gaspar e a ligação da

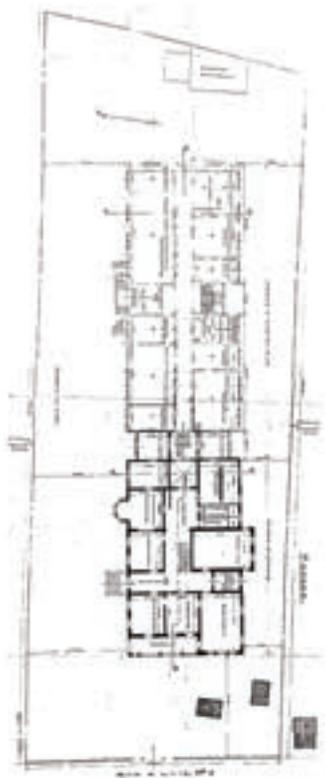


Acima, planta com projeto de alargamento da rua São Luiz e a ligação da rua Marconi com a rua São Luiz. Abaixo, fachada lateral da antiga residência de Nicolau de Souza Queiroz construída em 1898.

fonte: SVP/Proj apud: LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. *Entre o discurso e a realidade: a quem interessa o Centro de São Paulo? A Avenida São Luiz e sua evolução.* Tese de doutoramento - FAUUSP, São Paulo, 1999. p. 242; HOMEM, Maria Cecília Naclério, *O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira: 1867-1918.* São Paulo: Martins Fontes, 1996. p. 178.

---

24 PRADO, Fábio. *Mensagem do Prefeito Fábio Prado à Câmara Municipal de S. Paulo.* São Paulo, Departamento de Cultura, 1936, p.17 e seguintes. apud: LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. *Op. cit.*



Acima, planta do 1º andar do Laboratório Paulista de Biologia. Ao lado, a Avenida São Luiz, com o edifício do laboratório em primeiro plano.

fonte: AGP/PMSP apud: LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. *Entre o discurso e a realidade: a quem interessa o Centro de São Paulo? A Avenida São Luiz e sua evolução*. Tese de doutoramento - FAUUSP, São Paulo, 1999. p. 173; SOMECK, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta (org.). *A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mackpesquisa, 2002. p. 89.

Rua Marconi com a Avenida São Luiz.

A propriedade de Frederico Souza Queiroz, ocupada por um Palacete de estilo eclético construído em 1898, recebeu antes de sua demolição, em 1959, duas novas funções. A primeira, no início da década de 1930, quando o imóvel foi alugado pelo Colégio Paulista e, a segunda, em 1933, ocasião em que foi vendido para o Laboratório Paulista de Biologia. A chegada deste novo programa trouxe algumas transformações substanciais sobre o conjunto edificado. Junto à face posterior da edificação, foi construído um segundo edifício, que manteve as mesmas proporções e relações com os limites laterais do terreno, mantidos pela construção existente. Com o alargamento da Rua de São Luiz, na década de 1940, parte do recuo frontal deu espaço à passagem da nova avenida.



No decorrer dos anos de 1940, a região começou a ser povoada por atividades diversificadas como clubes de cinema, de arte e, entre eles, o dos Artistas (fundado por Flávio de Carvalho); livrarias especializadas como a Mesquita que oferecia um pequeno salão de chá; inúmeras salas de cinema; e, sobretudo, os bares que animavam as calçadas e eram pontos de encontro de intelectuais e boêmios que habitavam a região.

A área que envolve a biblioteca ganha ares de praça, algumas ruas são abertas por estas imediações; as avenidas São Luís e Ipiranga passam por intensa remodelação e ganham grandes edifícios comerciais e residenciais. Território de longas caminhadas dos nossos companheiros, congregando praticamente a maior parte de seus pontos de encontro preferidos, é nas imediações desta região (que passa a ser o cartão de visita da cidade) que vários estudantes vão residir, em grupo ou individualmente, porém nas imediações das residências mais grã-finas.<sup>25</sup>

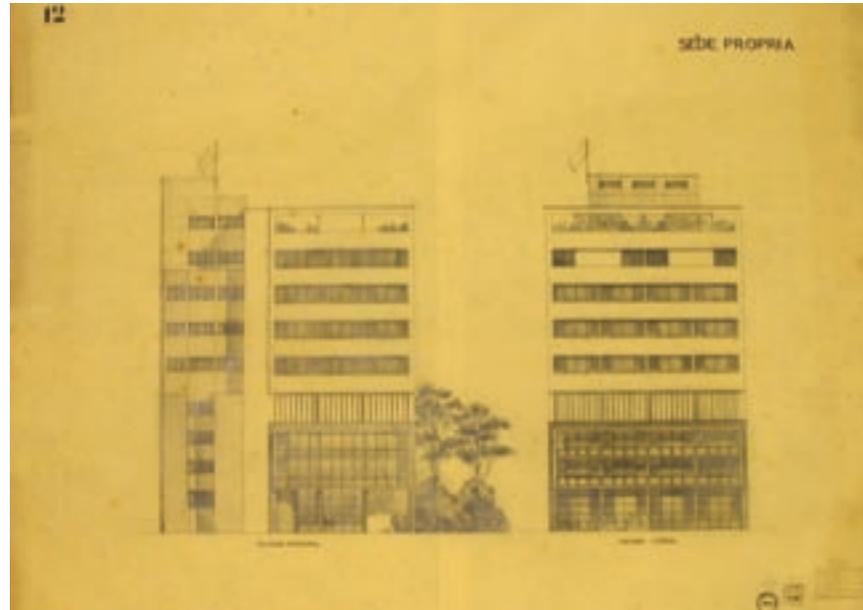
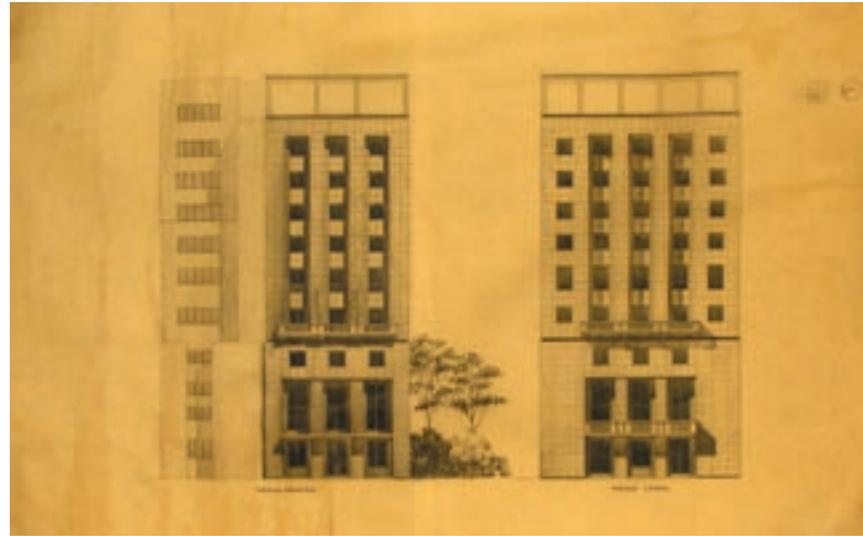
Nos anos de 1950, sobre um pequeno terreno localizado nos fundos do Laboratório Paulista de Biologia, voltado unicamente para a Rua Basílio da Gama, o arquiteto Gregori Warchavchik, desenvolveu duas versões do projeto para a construção do edifício-sede do Automóvel Clube de São Paulo.<sup>26</sup>

Tratava-se de um edifício que ocuparia integralmente o terreno, com altura equivalente a 10 pavimentos, previstos para salas de jogos, bares e salões de baile, conectados visualmente por meio de um vazio



Restaurante na Avenida São Luiz nos anos de 1950.  
fonte: LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. *Entre o discurso e a realidade: a quem interessa o Centro de São Paulo? A Avenida São Luiz e sua evolução*. Tese de doutoramento - FAUUSP, São Paulo, 1999. p. 367.

25 GAMA, Lucia Helena. *Nos bares da vida: produção cultural e sociabilidade em São Paulo – 1940-1950*. São Paulo: Editora SENAC. São Paulo, 1998. p. 316. 26 Cf. WARCHAVCHIK, Gregori IllychY 1896-1972. *Automóvel Club: nova sede*. Acervo do Setor Projetos de Arquitetura, Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, FAUUSP.



Acima, perspectiva e elevações da primeira versão do projeto do Automóvel Club de São Paulo propostas por Gregori Warchavchik. Abaixo, implantação e elevações da segunda versão de 1946.  
fonte: Acervo de projetos da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

central que atravessava as lajes dos pavimentos de usos mais públicos. Apesar das diferenças estilísticas, evidentes no tratamento externo do edifício, as duas versões ensaiavam as mesmas relações com o entorno urbano.

O projeto não foi executado e em outubro de 1959, o Laboratório Paulista de Biologia vendeu a propriedade para a Companhia São Paulo de Hotéis e Imóveis, passando a ocupar um novo edifício, especialmente projetado para as suas instalações no bairro de Vila Guilherme, com projeto arquitetônico do escritório Rino Levi Arquitetos.<sup>27</sup>

Após a sua venda, as antigas instalações do Laboratório foram integralmente demolidas e o terreno passou a incorporar, em sua geometria, o pequeno lote localizado no interior da quadra, com acesso pela Rua Basílio da Gama.

Sobre o terreno de 5.095 m<sup>2</sup> resultante dessa incorporação, em 1959 foi aberto o concurso fechado para escolha do projeto de construção do Conjunto de Edifícios “Maximus”, mais tarde conhecido como “Edifício MetrÓpole e Centro Metropolitano de Compras”.<sup>28</sup>

---

27 Mais informações em ANELLI, Renato; GUERRA, Abílio; KON, Nelson. *Arquitetura e Cidade/Rino Levi*. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2001. p. 208-209.

28 Segundo o arquiteto Gian Carlo Gasperini, em depoimento prestado ao autor em 27 de março de 2006. A denominação completa do edifício é “Edifício MetrÓpole e Centro Metropolitano de Compras”.



Acima, a transformação radical do entorno urbano do edifício da Biblioteca Municipal. A primeira imagem foi publicada no relatório de obras “Os melhoramentos de São Paulo” de Francisco Prestes Maia em 1945, e a segunda imagem, data de 1975, pertence ao acervo do Arquivo do DPH.

# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)