



sentidos do anhangabaú

pablo emilio robert hereñú
orientadora profa. dra. regina maria prosperi meyer

dissertação de mestrado

universidade de são paulo
faculdade de arquitetura e urbanismo

são paulo, fevereiro de 2007

Livros Grátis

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

Milhares de livros grátis para download.

sentidos do anhangabaú

pablo emilio robert hereñú

orientadora profa. dra. regina maria prosperi meyer

dissertação de mestrado

universidade de são paulo

faculdade de arquitetura e urbanismo

são paulo, fevereiro de 2007

para natalia e beatriz

Agradecimentos

Regina Maria Prospero Meyer, pela confiança

Eduardo Rocha Ferroni e Fernanda Costa Neiva, pelo companheirismo

Silvia Amstaldem Franco, pela enorme força

Fernando Mello Franco e José Geraldo Simões Jr., pela banca de qualificação

César Shundi, pelas conversas e pela disposição

Beatriz Hereñú e Marilena Alves pelas traduções e revisões

Funcionários da biblioteca FAUUSP, pela paciência

Colegas que, direta ou indiretamente, colaboraram com esta pesquisa

Cooperantes, pelo suporte

Badu, pela companhia

Natália Alves Barbieri, por tudo

Resumo

Esta dissertação trata dos projetos, construídos ou não, relacionados de algum modo ao Vale do Anhangabaú, no Centro Histórico de São Paulo. A partir de uma matriz de leitura, foram selecionadas e estudadas propostas, pontuais ou gerais, que de alguma maneira contribuíram para a construção da cultura arquitetônica sobre aquele recinto.

A metodologia adotada baseou-se na leitura de projetos, utilizando preferencialmente como material de sustentação das análises os elementos gráficos originais de sua representação e a edição destes, com o objetivo de explicitar determinados aspectos. A partir dessas leituras foram identificadas cinco questões norteadoras das propostas para o vale: barreira, lugar, passagem, conflito e resíduo. Uma reflexão sobre as transformações ocorridas ao longo desses cinco momentos conclui o trabalho, buscando subsidiar a discussão atual sobre o Anhangabaú e o desafio que este coloca para a cidade.

Resumen

Esta disertación trata de los proyectos, construídos o no, relacionados de alguna manera al Vale do Anhangabaú en el Centro Histórico de São Paulo. Fueron seleccionadas y estudiadas propuestas, puntuales o generales, que de alguna manera contribuyeron para la construcción de la cultura arquitectónica de aquel recinto.

La metodología adoptada tuvo como base la lectura de proyectos, utilizando preferentemente como material de sustentación de análisis los elementos gráficos originales de su representación y la edición de éstos, con el objetivo de tornar explícitos determinados aspectos. A partir de esas lecturas fueron identificados cinco temas generales que nortearon las propuestas para el valle: barrera, lugar, pasaje, conflicto y residuo. Una reflexión sobre las transformaciones ocurridas a lo largo de esos cinco momentos concluye el trabajo, buscando subsidiar la discusión actual sobre el Anhangabaú y el desafío que éste coloca para la ciudad.

Abstract

This dissertation deals with the projects, built or unbuilt, related directly or indirectly to Vale do Anhangabaú in the Historical Center of São Paulo. Proposals which contributed in some way to the construction of the architectural culture of the site, both small-scale and general, were selected and analyzed.

The methodology adopted was based on the reading of projects, preferentially using as supporting material the original graphic elements for their representation and their edition, with the objective of making explicit some determined aspects. From these readings, five questions were identified, which characterize the proposals for the valley: barrier, place, passage, conflict and residue. A reflection on the transformations occurred during those five moments concludes the work, aiming to give support to the present discussion about Anhangabaú and the challenge it poses to the city.

Sumário

Introdução 13

O vale como barreira 17

A colina histórica	19
As ferrovias e a expansão do centro	23
Jules Martin e o Viaduto do Chá [1877/1892]	31
Alberto Kuhlmann e a “Linha Férrea Elevada” [1888]	49
Viaduto Santa Efigênia [1890/1913]	53

O vale como lugar 59

Vislumbrando um lugar	61
Os “melhoramentos” e os primórdios do urbanismo em São Paulo	63
A contribuição de Adolfo Augusto Pinto [1890]	66
Um grande palco: teatros São José e Municipal [1903/1911]	69
As indicações do Vereador Augusto Carlos da Silva Telles [1907]	81
Alexandre de Albuquerque e os investidores privados [1910]	87
Victor da Silva Freire, Eugênio Guilhem e a contribuição municipal [1911]	91
Samuel das Neves e a proposta do Governo Estadual [1911]	95
O “Relatório Bouvard” e o encerramento da disputa [1911]	101
Viaduto São João [1912]	113
A nova “cara” do vale: os Neves imprimem sua marca	119
Monteiro Lobato e o “Ruaduto” do Chá [1913]	125
Victor Dubugras: Memória e Chá	133

O vale como passagem 143

Mobilidade e cidade	145
Túneis sob a colina histórica [1914]	155
Projeto <i>Light</i> [1927]	159
A imagem de Le Corbusier para São Paulo [1929]	165
Prestes Maia e o Anhangabaú	175
Rino Levi e o centro	197
O novo Viaduto do Chá [1935]	215

O vale como conflito 223

O automóvel e o Anhangabaú	225
Os anos 50 e 60 na Europa	229
O Metrô no vale: estações São Bento e Anhangabaú	237
A megaestrutura de Nestor Goulart Reis Filho [1972]	249
O Anhangabaú de Artigas [1974]	255
Uma década de indecisões da EMURB	287
Concurso Anhangabaú [1981]	311

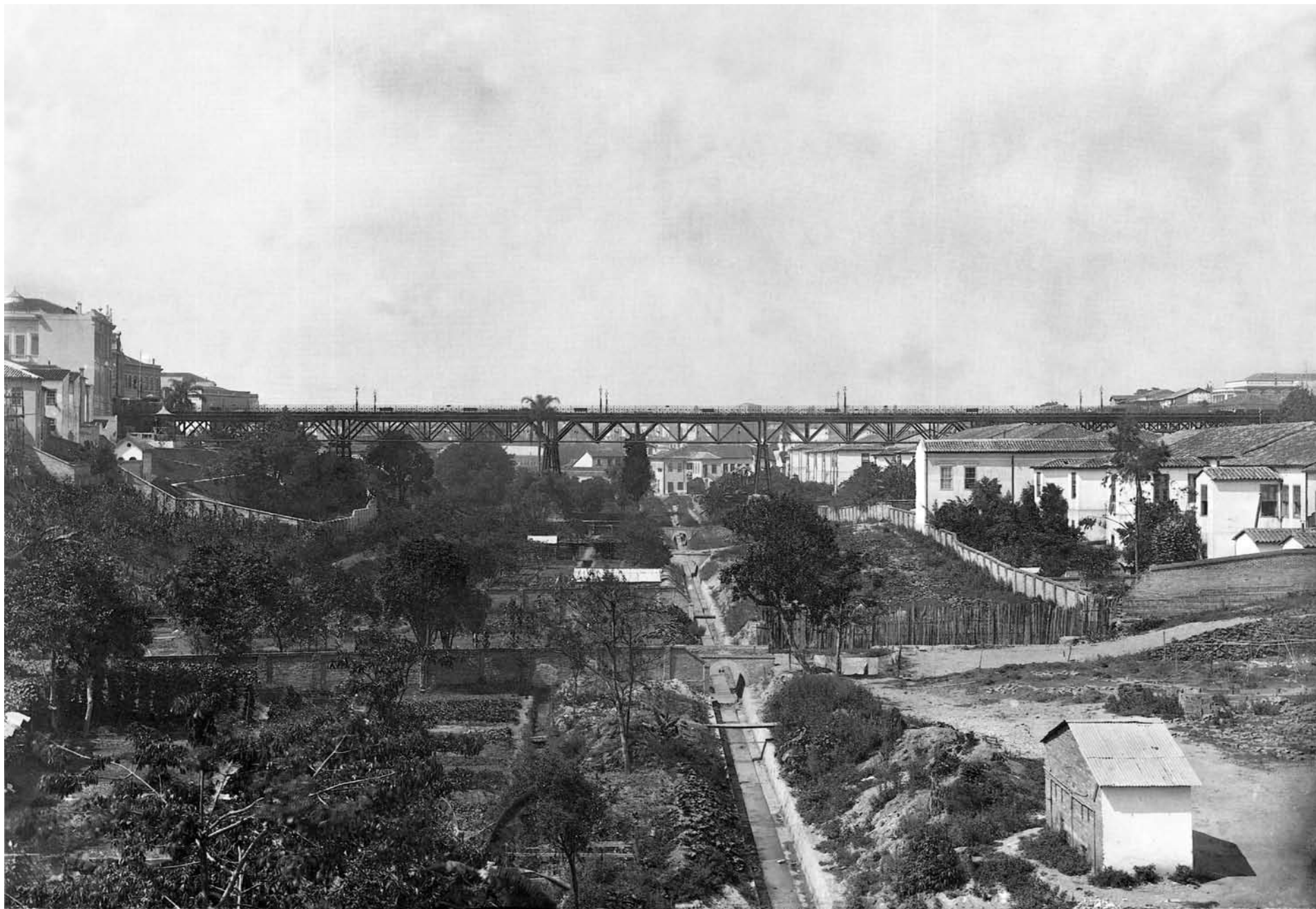
O vale como resíduo 323

À procura de um sentido	325
O Novo Anhangabaú	327
Projetos recentes	339

O vale como desafio (considerações finais) 351

Evolução do recinto	353
Construções, destruições...	367
O vale como desafio de projeto	369

Referências Bibliográficas 375



Gaensly & Lindemann

Viaducto do Chá.

39

São Paulo, Rua 15 de Novembro N. 24

Introdução

O Vale do Anhangabaú, espaço singular da cidade de São Paulo, já foi, há algumas décadas, um dos locais mais representativos da metrópole, reconhecido por sua população como um símbolo e uma referência. Atualmente se configura como um espaço ambíguo que mescla a grandeza de seu passado, cristalizada no importante acervo arquitetônico ali implantado, a estagnação de seu presente e a incerteza em relação a seus possíveis futuros. Este é o aspecto que despertou a curiosidade que originou esta pesquisa.

Para os arquitetos e urbanistas paulistanos, o vale desempenhou historicamente o papel de um grande laboratório, sendo objeto de planos e projetos desde os primeiros momentos em que essas atividades, a arquitetura e o urbanismo, se estabeleceram em seu território. O conjunto de propostas resumidas neste volume representa o empenho de boa parte dos mais significativos profissionais que atuaram em São Paulo, entre os quais encontram-se figuras como Victor da Silva Freire, Ramos de Azevedo e sua equipe de arquitetos, Carlos Ekman, Samuel e Cristiano Stockler das Neves, Joseph Antoine Bouvard, Hipólito Pujol, Victor Dubugras, Norman Wilson, Le Corbusier, Francisco Prestes Maia, Elisário Bahiana, Gregori Warchavchik, Lucjan Korngold, Oscar Niemeyer, Giancarlo Pianti, Rino Levi, Vilanova Artigas e Paulo Mendes da Rocha. Sob essa perspectiva, o Anhangabaú pode ser considerado uma espécie de “vitrine” da arquitetura e do urbanismo em São Paulo.

O rumo da investigação que resultou nesta dissertação foi direcionado pela surpreendente quantidade de material disponível sobre o assunto contida em trabalhos acadêmicos, livros, revistas e arquivos de instituições públicas. Coletar, organizar e disponibilizar esse conteúdo foi um dos objetivos do trabalho.

A matriz de leitura que levou à seleção definitiva das proposições estudadas foi sendo moldada ao longo da pesquisa, conforme as questões suscitadas pela documentação levantada. Finalmente foram destacados os projetos que, de modo significativo, possam ter contribuído para a formação da cultura urbanística e do repertório arquitetônico específicos da cidade e daquele recinto em especial, independentemente de terem sido ou não construídos.

Fig.1
Vista do Anhangabaú e do Viaduto do Chá a partir do Acu (São João). Gaensly&Lindemann.
[TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996. p.173.]



Como se fosse uma novela constituída de contos, a estruturação da dissertação procurou construir uma reflexão que se desenvolve ao longo do trabalho como um todo, preservando, no entanto, a possibilidade de leitura de cada um dos projetos em seus universos particulares. Deste modo, as imagens inseridas no caderno não tem como função primordial a ilustração do texto, mas sim a de construir um discurso próprio. Pretende-se com isto abrir espaço para leituras menos direcionadas dos projetos apresentados de modo a propiciar interpretações diferentes e eventualmente opostas às que se encontram nas páginas a seguir.

Os capítulos que compõem este trabalho surgiram da interpretação das abordagens e das premissas gerais que nortearam os projetos para o vale ao longo de sua história. A partir disso, cinco momentos distintos foram identificados, nos quais o sentido conferido ao Anhangabaú tinha um caráter específico:

- o vale como barreira;
- o vale como lugar;
- o vale como passagem;
- o vale como conflito;
- o vale como resíduo.

As considerações finais são acompanhadas de uma seqüência gráfica de análise das transformações do vale, vividas e projetadas, ao longo do tempo, que tem a intenção de levantar possíveis caminhos para o enfrentamento das questões que o Anhangabaú apresenta hoje para a cidade e seus arquitetos. O vale como desafio.

Fig.2
Vista noturna do Anhangabaú
e do Viaduto do Chá a partir da
Av. Prestes Maia, logo após a Av.
São João (“buraco do Adhemar”).
Primeira metade dos anos 50.
Autor desconhecido.
[www.piratiniga.org (Jun/2005)]

capítulo 01

o vale como barreira

“Uma barreira é tanto um obstáculo que desengana quanto um convite para que se procure superá-lo. A barreira tanto desencoraja quanto tenta. Se existe, é porque esconde algo. Se esconde algo, é porque é precioso.”

* TOLEDO, Roberto Pompeu de. *A capital da solidão: uma história de São Paulo das origens a 1900*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2003. p.18.

A colina histórica

Desde sua fundação, em 1554, até meados do séc. XIX, o núcleo urbano da cidade de São Paulo se concentrou e se desenvolveu sobre um promontório triangular formado pelo encontro dos vales do Tamanduateí, a leste, e do Anhangabaú, a oeste. Esta formação, posteriormente denominada “colina histórica”, apresentava em seu topo um patamar relativamente plano, entre os níveis 745 e 755, aproximadamente 20-25 metros acima do fundo dos vales que a formaram. As virtudes dessa localização já haviam sido percebidas pelos índios guaianazes, que naquele período dominavam essa região e precisamente ali haviam implantado sua oca.¹

Essa disposição espacial reproduz uma estratégia de implantação encontrada com frequência nas cidades fundadas pelos portugueses no Brasil.

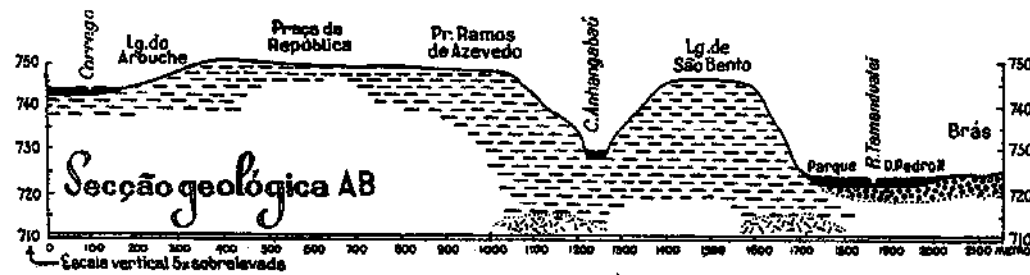
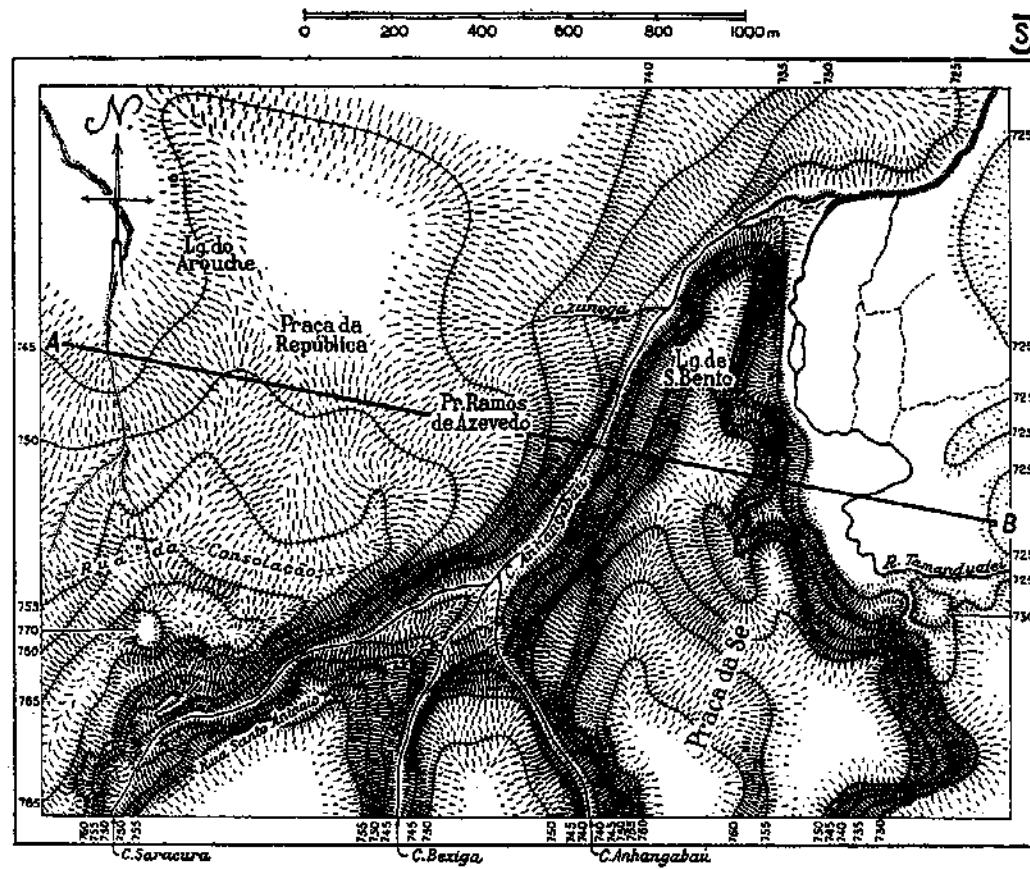
“Na fase inicial, os núcleos urbanos repetiam em seus sítios padrões que só podem ser explicados como culturais. A principal cidade, que era Salvador, e a modesta vila de São Paulo, no Planalto, foram implantadas em sítios extremamente semelhantes. Instaladas sobre colinas, junto às bordas das respectivas encostas, com um pequeno vale à retaguarda e conventos dispostos como pontos de apoio ao sistema de dominação e defesa, tinham partidos urbanísticos extremamente semelhantes.”²

Os primeiros padres jesuítas haviam sido levados para lá pelos próprios índios e construíram suas instalações junto à face leste desse patamar. A partir de 1560, com o abandono do local por parte dos guaianazes, iniciou-se um lento processo de ocupação da colina pelos novos edifícios que iam sendo incorporados ao assentamento.

“A conquista de outros pontos dessa colina central, durante os séculos XVI e XVII, acabou sendo definida em decorrência do estabelecimento de três ordens religiosas na cidade: a dos beneditinos, a dos carmelitas e a dos franciscanos e de seus respectivos conventos.

1 Uma análise pormenorizada pode ser encontrada em ROCHA Fº, Gustavo Neves da. *São Paulo: Redirecionando sua História*. São Paulo: FAUUSP, 1992 (tese de livre docência).

2 REIS FILHO, Nestor Goulart. *Notas sobre o Urbanismo no Brasil. Primeira parte: Período Colonial*. Cadernos de Pesquisa do LAP N° 08. FAUUSP, 1995. p.21.



Figs.3 e 4
 Planta Topográfica da área central de São Paulo e Seção geológica A-B (indicada na planta)
 [AB'SABER, Aziz Nacib.
Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo. São Paulo: FFCLUSP, 1957. fig.24.]

Cada uma dessas construções era provida de uma igreja com uma torre e de um corpo lateral bastante extenso onde se localizava o mosteiro ou o convento. Essas três ordens, deviam manter um certo distanciamento entre si, em respeito às suas respectivas circunscrições territoriais. Assim, a localização delas acabou definindo os vértices de um triângulo, assentado sobre os pontos dominantes da colina central.”³

3 SIMÕES JR., José Geraldo.
Anhangabaiú: História e Urbanismo.
São Paulo, FAUUSP, 1995 (tese de
doutoramento). p.7.

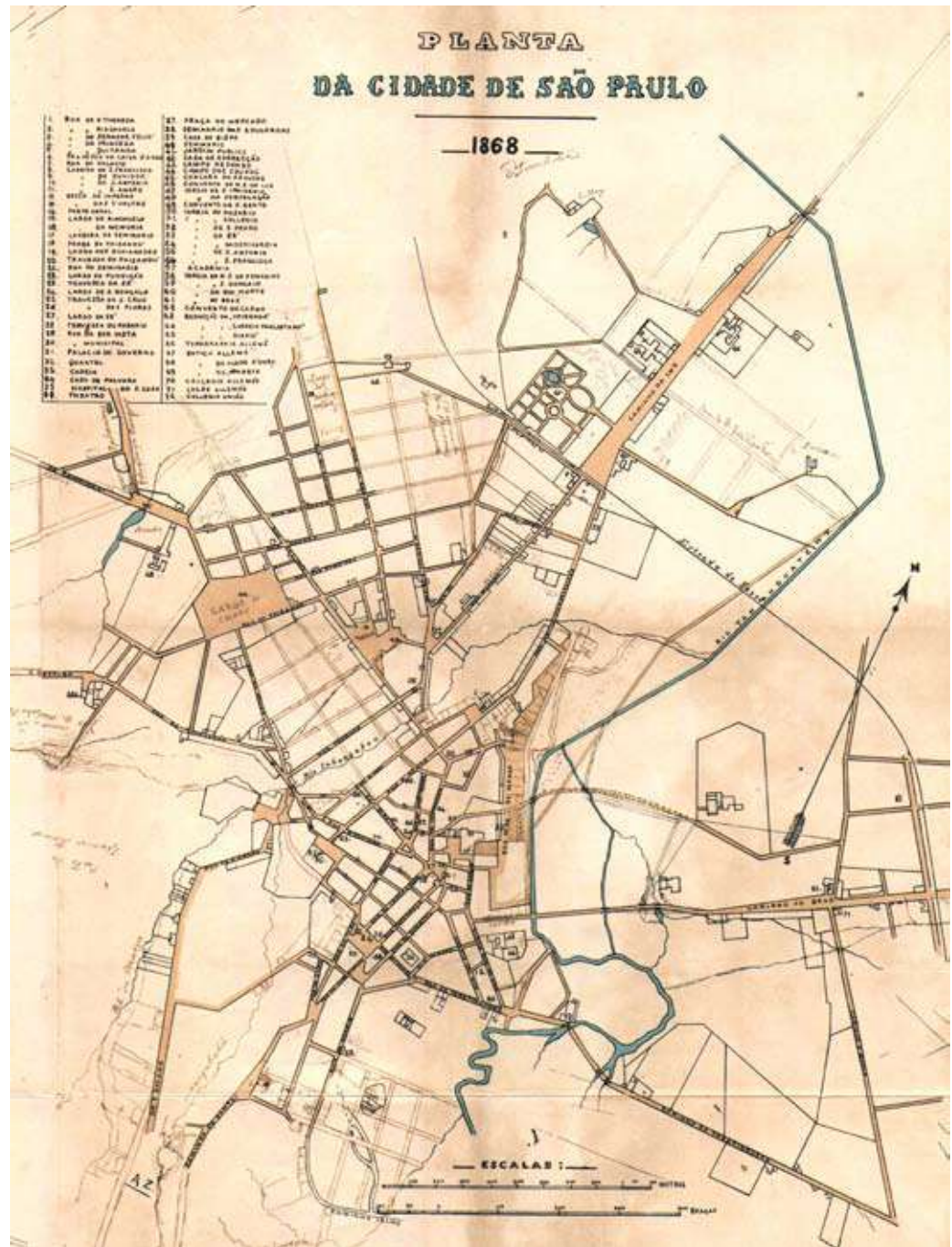
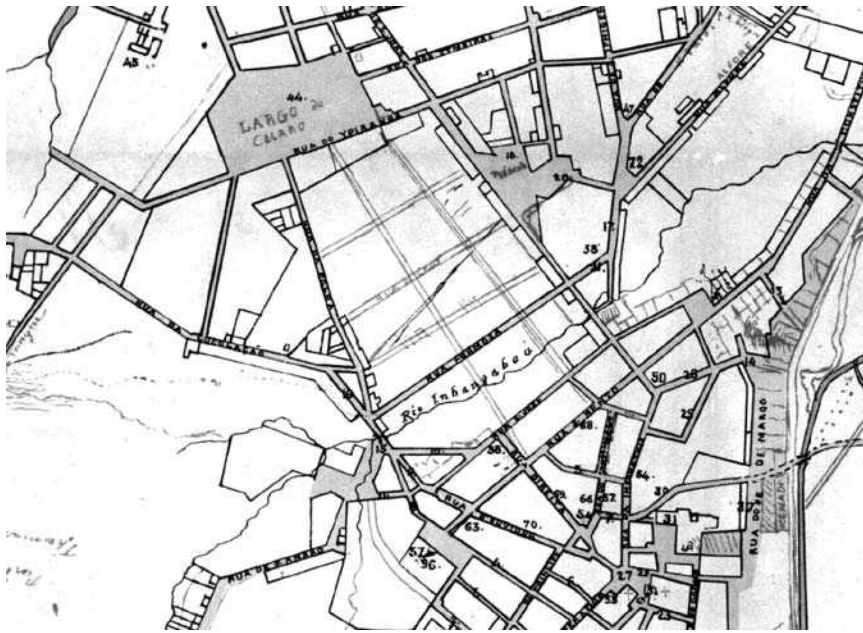
4 SIMÕES JR., 1995.

5 SIMÕES JR., 1995, p.13.

A face leste da colina histórica, junto à Várzea do Tamanduateí, desempenhou a função de “frente” da cidade aproximadamente até a metade do séc. XIX⁴. A primeira visão de São Paulo, para quem chegava do interior ou do litoral, era justamente essa encosta, como mostram alguns dos mais célebres retratos elaborados pelos viajantes que por aqui passaram. Era também por esse lado da colina que chegavam as provisões trazidas pelas canoas que navegavam o Tamanduateí e alimentavam os quatro portos localizados na várzea do Carmo.

A estruturação viária da cidade era baseada nas ladeiras que comunicavam a parte alta da colina com os portos junto à várzea do Carmo (Tabatingüera, Glória e Carmo) e nos caminhos de tropeiros que, passando pela capital, articulavam o interior da província com o porto de Santos. Ao longo dos principais caminhos foram surgindo os pousos, modulados na distância aproximada de um dia de viagem. Pela Rua da Liberdade chegava a principal via de comunicação com Santos e o sul do continente e pela ladeira do Carmo, a estrada de ligação com o Rio de Janeiro.

“Essa rede viária foi a definidora de toda a estrutura de ocupação urbana da Província de São Paulo, tendo sido utilizada como meio predominante de transporte até a chegada da ferrovia, em 1867. Por esse motivo, ela exerceu enorme influência no desenvolvimento intra-urbano da cidade de São Paulo, especialmente na sua parte mais central, local para onde todos esses caminhos convergiam.”⁵



As ferrovias e a expansão do centro

O desenvolvimento da cidade de São Paulo tornou-se possível a partir do momento em que se configurou em seu território um nó do sistema ferroviário implantado para o escoamento da produção do café. A partir da inauguração, em 1867, da São Paulo *Railway* (Santos-Jundiaí ou “Ingleza”), a rede foi sendo ampliada através de ramais complementares que convergiam para São Paulo (Companhia Ituana em 1873, Mogiana e Sorocabana em 1875, São Paulo - Rio em 1877).

“O impulso de crescimento desencadeado pela expansão do café levaria a nova estruturação do território, baseada na criação de canais de exportação e penetração. (...) tal sistema de transporte faria uso de um corredor único de escoamento final, articulado por um centro de irradiação e decisão situado entre litoral e interior, desembocando num só porto (...).”⁶

Três cidades poderiam assumir tal papel: São Paulo, Santos e Campinas⁷. A criação desse ponto focal ferroviário e os problemas com a febre amarela, enfrentados pelas duas últimas⁸, desequilibraram a balança favorecendo a capital.

Naquele momento a província foi presidida durante três anos (1872-75) por João Teodoro Xavier de Mattos, que soube identificar essas possibilidades e iniciar um processo de preparação da cidade para seu novo papel através de um amplo conjunto de intervenções urbanas. O sucesso dessas realizações fez com que, frequentemente, a historiografia se refira à sua gestão como a “segunda fundação” de São Paulo.

“A capital, engrandecida, chamará a si os grandes proprietários e capitalistas da província, que nella formarão seus domicílios (...) o comércio lucrará, ampliando seu consumo. As empresas se fundarão com os recursos vastos e acumulados de seus novos habitantes.”⁹

6 CAMPOS NETO, Candido Malta. *Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, 1999 (tese de doutoramento) p.52.

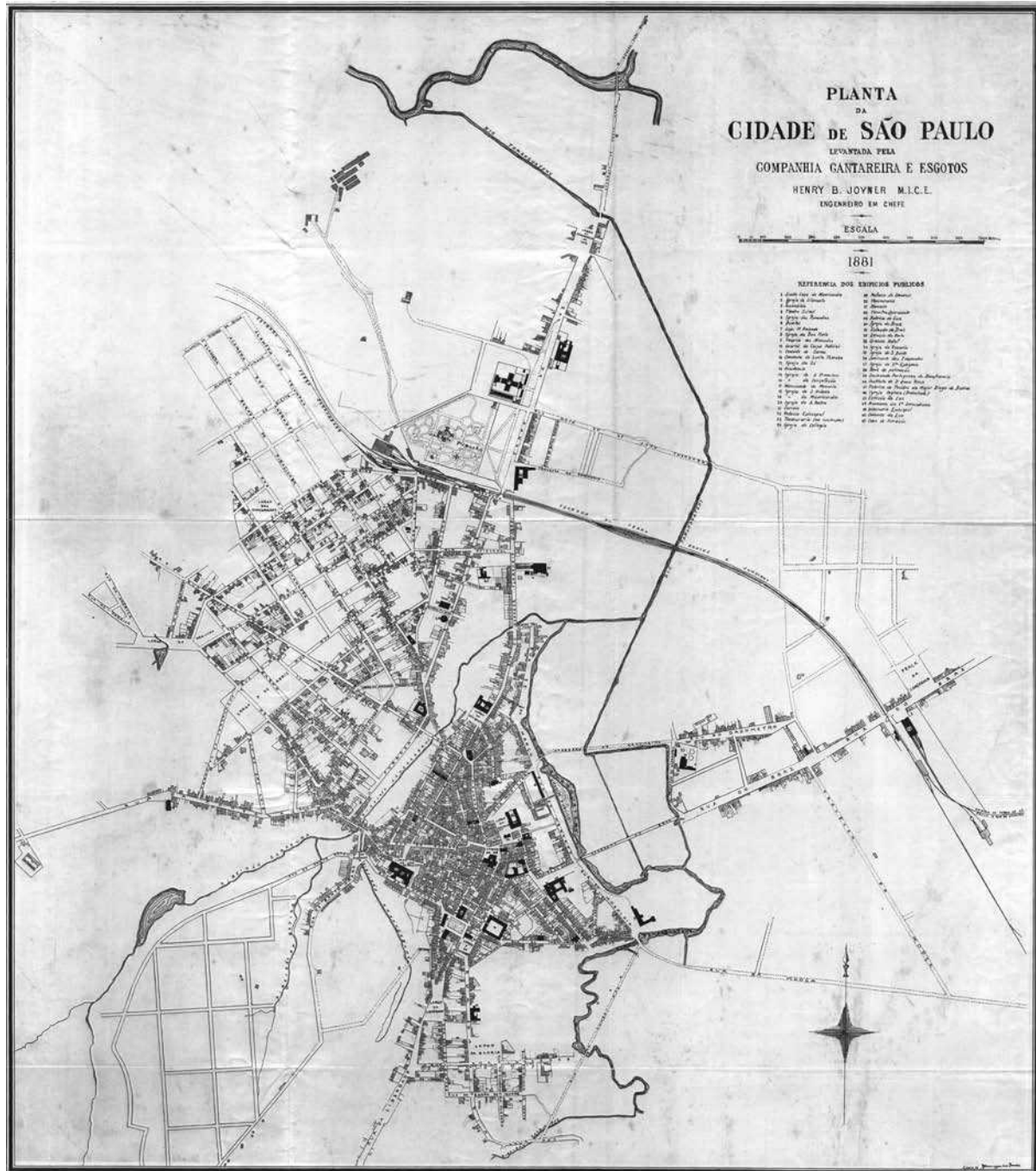
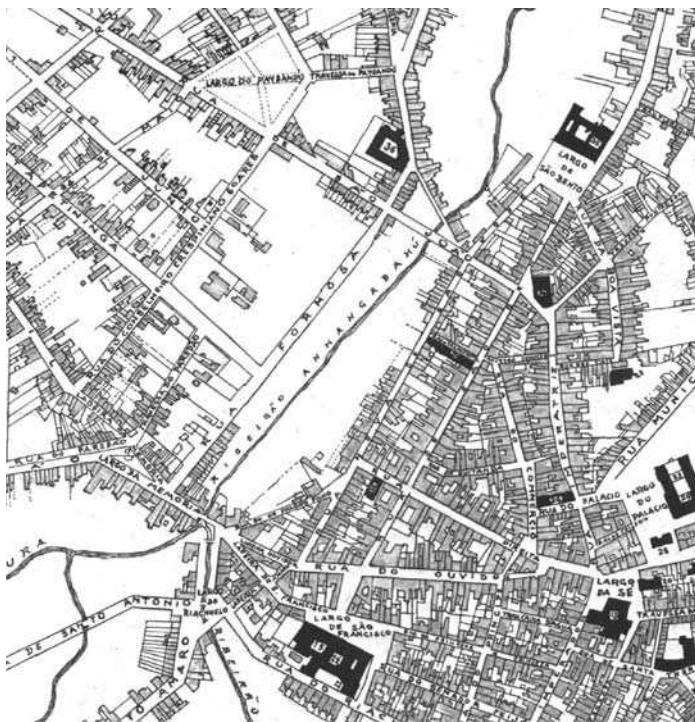
7 Em 1872, Campinas possuía aproximadamente o mesmo número de habitantes de São Paulo, por volta de 30 mil.

8 “Entre 1889 e 1897 a febre amarela atingiu Campinas com virulência excepcional, provocando despovoamento e decadência econômica (...). Resultante da violência da epidemia, o êxodo da elite campineira se daria, na maioria das vezes, em benefício de São Paulo. Fenômeno semelhante pôde ser observado em Santos, onde mais de 20 mil pessoas morreram vítimas de malária, febre amarela e varíola entre 1880 e 1890. Esse contingente equivalia a aproximadamente metade da população santista naqueles anos.” CAMPOS NETO, 1999. p.62.

9 Relatório apresentado por João Teodoro à assembléia Provincial em 14 de fevereiro de 1875. CAMPOS NETO, 1999. p.55.

Fig.5
Planta da Cidade de São Paulo,
1868, atribuída a Carlos Rath.

Fig.6
Pormenor da mesma planta.
Pode se observar o esboço de um
traçado viário para o Morro do
Chá e possíveis conexões da área
com a colina histórica.
[Cópia pertencente ao acervo da
Biblioteca Municipal Mário de
Andrade.]



“Enquanto centralizadora do sistema de transportes e fulcro da expansão territorial, a cidade deveria se tornar mais que um mero pólo administrativo: suas novas funções passariam a incluir a de centro residencial, financeiro e de negócios, formando um núcleo decisório ao qual se subordinaria vasto território produtivo. Para tanto era preciso atrair para São Paulo capitais e detentores do poder econômico na província, até então dispersos pelas fazendas e cidades do interior.”¹⁰

10 CAMPOS NETO, 1999. p.56.

11 A várzea do Tamandateí continuaria desempenhando o papel de acesso à colina, mas agora com um caráter mais ligado aos serviços e ao abastecimento.

As obras empreendidas tinham fundamentalmente dois objetivos: criar as condições necessárias para a expansão urbana e para que o fluxo de capital excedente proveniente do café pudesse ser direcionado a outros ciclos produtivos, e dotar a cidade de um conjunto de espaços públicos de representação desse capital, buscando produzir certa urbanidade, seguindo modelos europeus.

Foram feitas de modo concatenado, melhorias em vias existentes, abertas novas ruas, foi remodelado o Jardim da Luz, regularizado o Largo dos Curros, mais tarde Praça da República, e implantado jardim na Várzea do Carmo, a Ilha dos Amores. Pouco antes haviam sido inaugurados os sistemas de bondes movidos por tração animal e o de iluminação pública a gás. Muitas dessas melhorias tinham o objetivo de qualificar as imediações e conectar ao centro as novas estações ferroviárias da Luz, Sorocabana e a do Norte.

Se a região junto às vertentes Leste e Sul da colina histórica, junto à várzea do Tamandateí, cumpriu o papel de porta da cidade durante praticamente os três primeiros séculos de sua existência, com o advento das estradas de ferro essa situação é imediatamente alterada. Simões Jr. (1995) demonstrou como esse vetor, simbólico e de crescimento, é redirecionado a partir desse momento. Com a inauguração da Estação da Luz, em 1867, a “entrada nobre”¹¹, dos grandes proprietários rurais e dos empresários e visitantes provenientes de Santos, passou a ser pelo norte, chegando ao centro através das ruas Brigadeiro Tobias e Florêncio de Abreu e potencializando a ocupação do setor noroeste da cidade. Sua localização está associada aos loteamentos empreendidos a partir de 1870, com destaque para o do Morro do Chá (1876) e dos Campos Elíseos (1879). A obsolescência da primeira

Fig.7
Planta da Cidade de São Paulo,
1881, Henry P. Joyner.

Fig.8
Pormenor da mesma planta.
O morro do Chá já se encontra
loteado e sua ocupação em estágio
inicial.
[Cópia pertencente ao acervo da
Biblioteca Municipal Mário de
Andrade.]



estação, causada pelo aumento do movimento de cargas e de passageiros, determinou a construção de um novo edifício, projetado pelo engenheiro inglês Charles Driver e inaugurado em 1901.

Este é o momento urbano ao qual a introdução acima pretendia conduzir. Com o re-direcionamento do eixo de expansão das áreas mais prestigiosas da cidade para noroeste, o potencial “papel urbano” previsto para o Vale do Anhangabaú foi completamente transformado.

Se antes essa área era tratada como “fundo” da cidade, nesta nova configuração ela passa a ser uma barreira para as conexões entre a “cidade antiga”, sobre a colina histórica, e a “cidade nova”, sobre o Morro do Chá e adjacências. A reestruturação da cidade tornou a transposição do vale um problema. A constituição do sítio já sugeria e oferecia a solução.

Os pontos de cruzamento entre as ruas Direita e São José, e Barão de Itapetininga e Conselheiro Crispiniano Soares, apresentavam-se perfeitamente em nível, aproximadamente na cota 747. Qualquer pessoa que de um desses dois cruzamentos olhasse para o outro lado do vale, conseguiria vislumbrar a travessia. Podemos até imaginar que o próprio traçado viário do loteamento do Morro do Chá já colocava a Rua Barão de Itapetininga como uma continuação da Rua Direita, pressupondo a inevitabilidade de sua conexão.

Coube a Jules Martin representar esse desejo e materializá-lo.

Fig.9
Plano-História da Cidade de São Paulo, 1800-1874, por Affonso A. de Freitas. O viaduto do Chá encontra-se indicado em projeção. [TOLEDO, 1996. p. 59.]

DEZENHO
POR IDEIA DA CIDADE
DE
SÃO PAULO

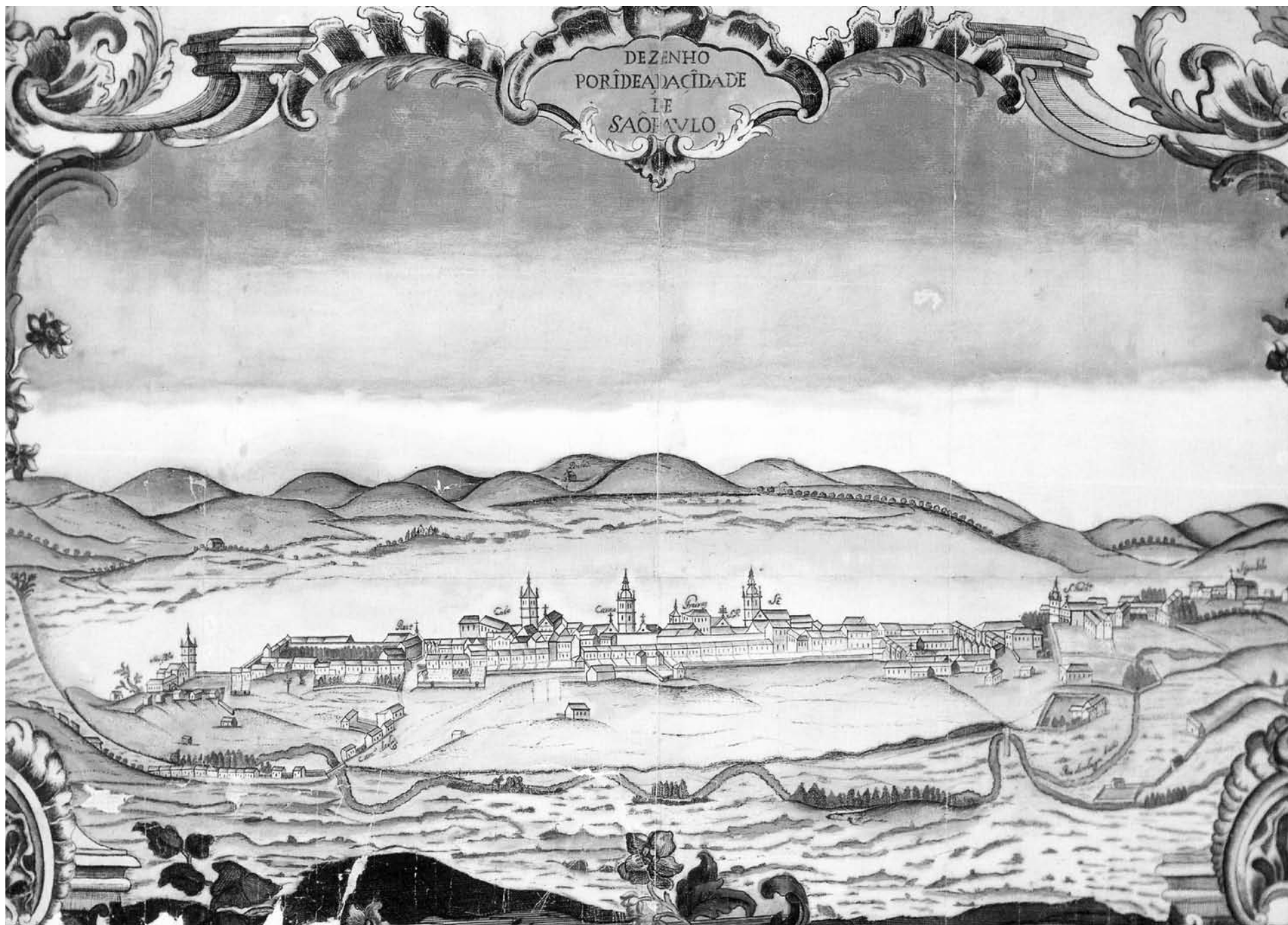




Fig.10

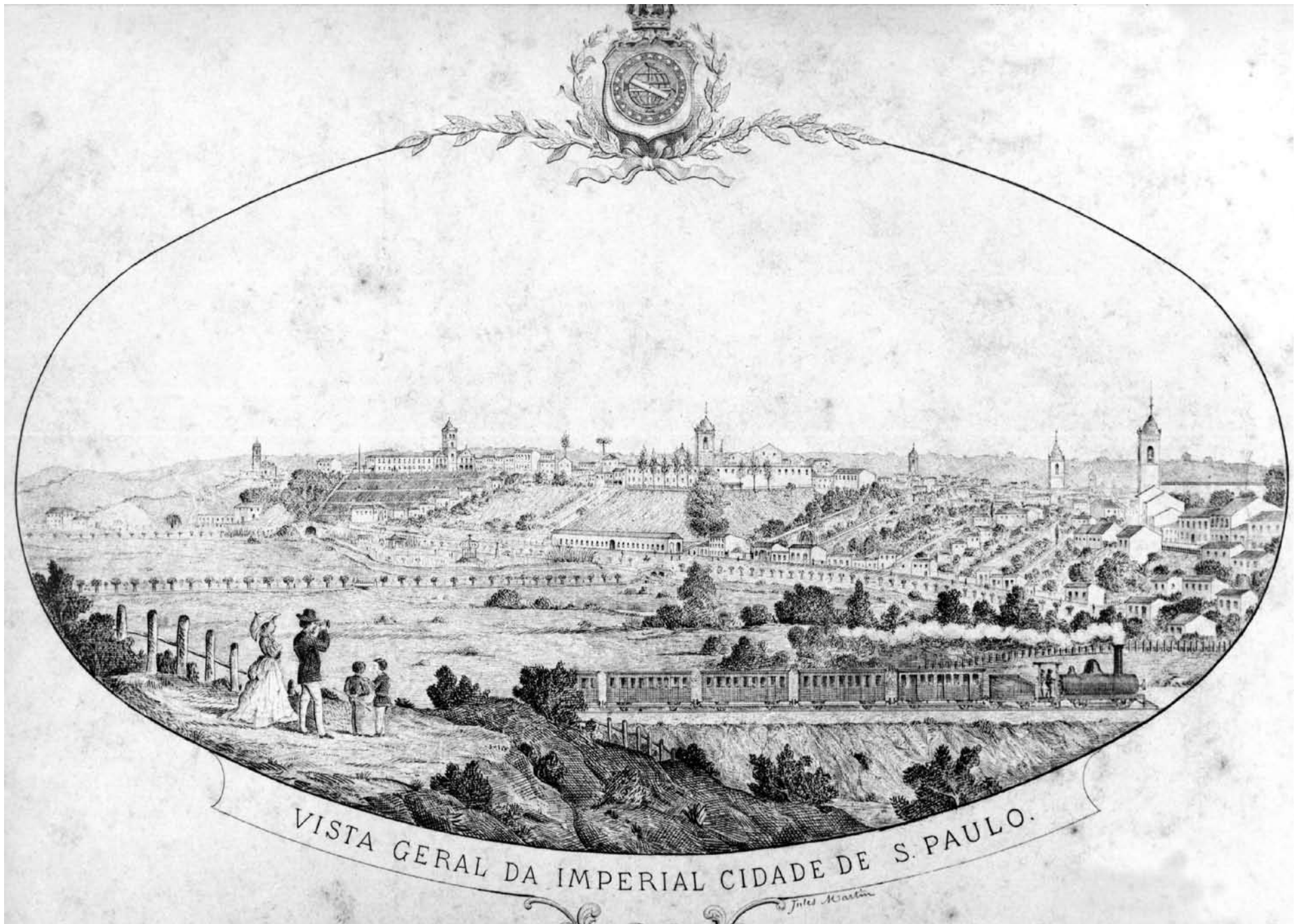
Pormenor do “Dezenho por ideia da cidade de São Paulo”, ilustração da colina histórica vista a partir do Morro do Chá, com o vale do Anhangabaú em primeiro plano (1765-1774).

[REIS, Nestor Goulart. *São Paulo: Vila, Cidade, Metrópole*. São Paulo: Via das Artes, 2004. p.77.]

Fig.11

Várzea do Carmo e a encosta leste da colina histórica. Fotografia atribuída a Militão Augusto de Azevedo (1862).

[TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidade em um século*. São Paulo: Cosac & Naify, Duas Cidades, 2004 (1980). p.160.]



Jules Martin e o Viaduto do Chá [1877/1892]

A expansão oeste da cidade, através da criação dos Campos Elíseos e Sta. Efigênia, e do loteamento do morro do Chá traria enormes conseqüências para o Vale do Anhangabaú. A primeira delas, imediata, foi a transformação de seu caráter. O tradicional “fundo” da cidade havia se tornado uma “barreira”, e a questão fundamental a partir de então passou a ser sua superação.

Se, por um lado, imaginar a transposição não era difícil, concretizá-la não foi nada fácil. O protagonista dessa conquista precisaria de quinze anos para alcançá-la.

Jules Victor André Martin (1832-1906) era um litógrafo francês radicado em São Paulo desde 1870. Participou ativamente da vida social da cidade como professor do Liceu de Artes e Ofícios e principalmente através das publicações que saíam de sua “Imperial Litografia a Vapor”. Seu lado empreendedor levou à apresentação de vários projetos para a cidade, de monumentos até a remodelação de espaços públicos. Uma de suas propostas mais conhecidas foi o “*Projecto de Galerias de Crystal em São Paulo*”, apresentado à intendência municipal em 1890. A lei municipal 275, de 12 de setembro de 1896 lhe concedia autorização para a construção¹². Inspirado em galerias existentes em cidades européias, Martin desenvolveu um sistema de nove galerias articuladas no interior de quatro quadras existentes que criariam um circuito coberto do Largo do Rosário à Rua José Bonifácio. Segundo o memorial de uma das versões do projeto,

“Trata-se da construção de duas imensas galerias, cobertas de vidro, de 200 metros de comprimento, formando uma cruz e com uma rotunda octagonal de uma cúpula de cristal, na qual será colocado um grande foco de luz elétrica. Essas galerias terão oito metros de largura e serão calçadas de mosaico; cada um dos lados terá sessenta casas comerciais, com porão, loja, sobreloja, primeiro e segundo andar. A altura total das galerias será de quatorze metros.”¹³

Fig.12
Gravura de Jules Martin mostrando a colina histórica a partir da várzea do Tamanduateí e os melhoramentos da época: o trem, o mercado (atual Praça Fernando Costa), os aterrados do Brás e do Gasômetro e a Ilha dos Amores.
[REIS, Nestor Goulart. *São Paulo: Vila, Cidade, Metrôpole*. São Paulo: Restarq/Via das Artes, 2004. p.115.]

12 CAMARGO, Odécio Bueno de. *Jules Martin: artista, patriota, empreendedor*. São Paulo: Edicon, 1996. p.78

13 Idem

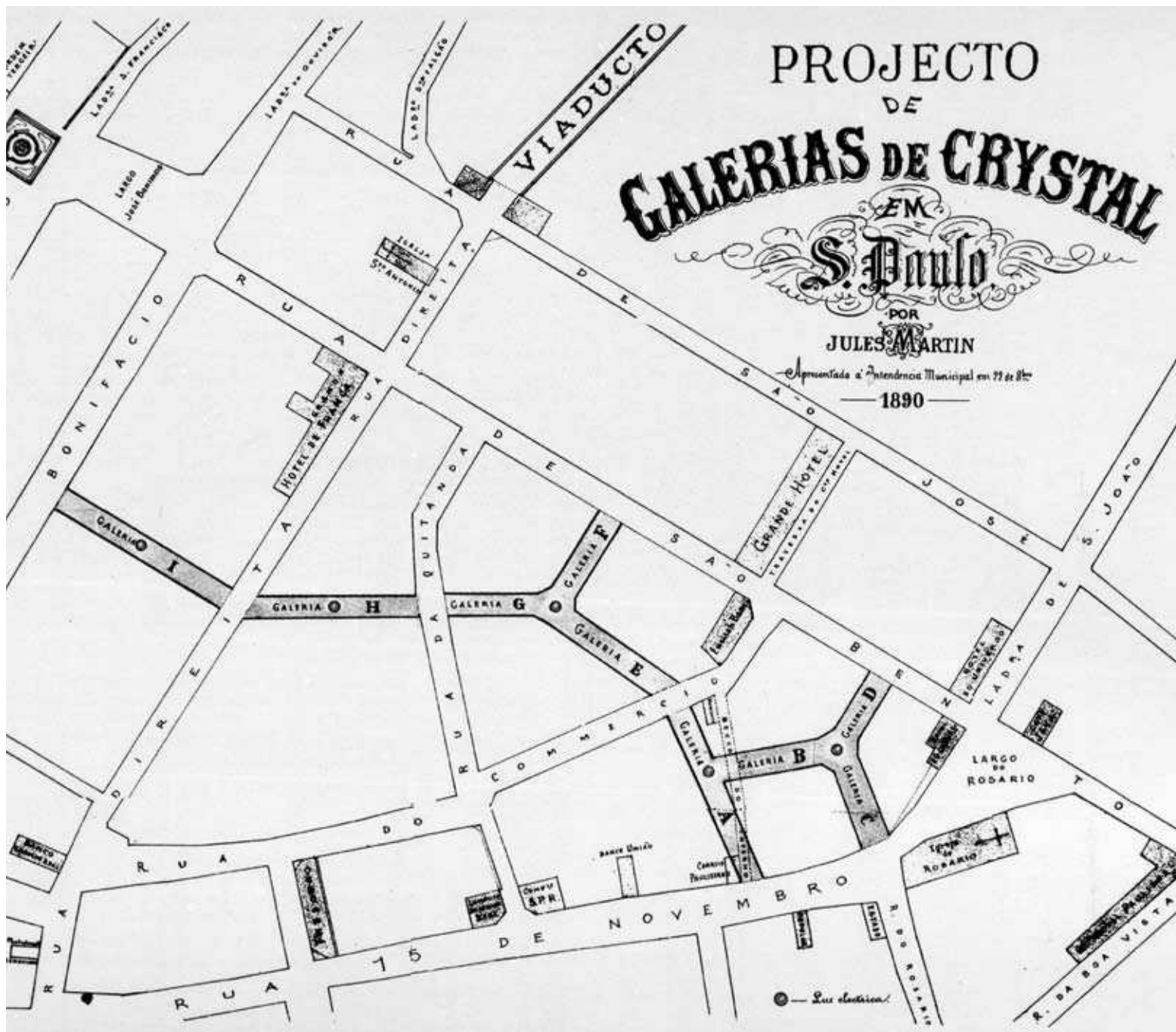
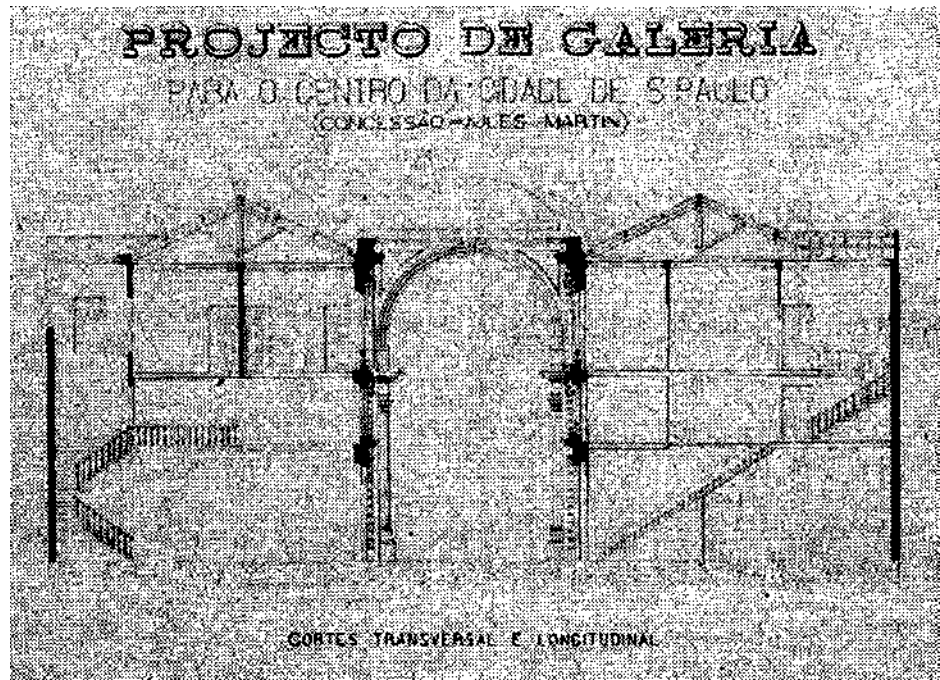
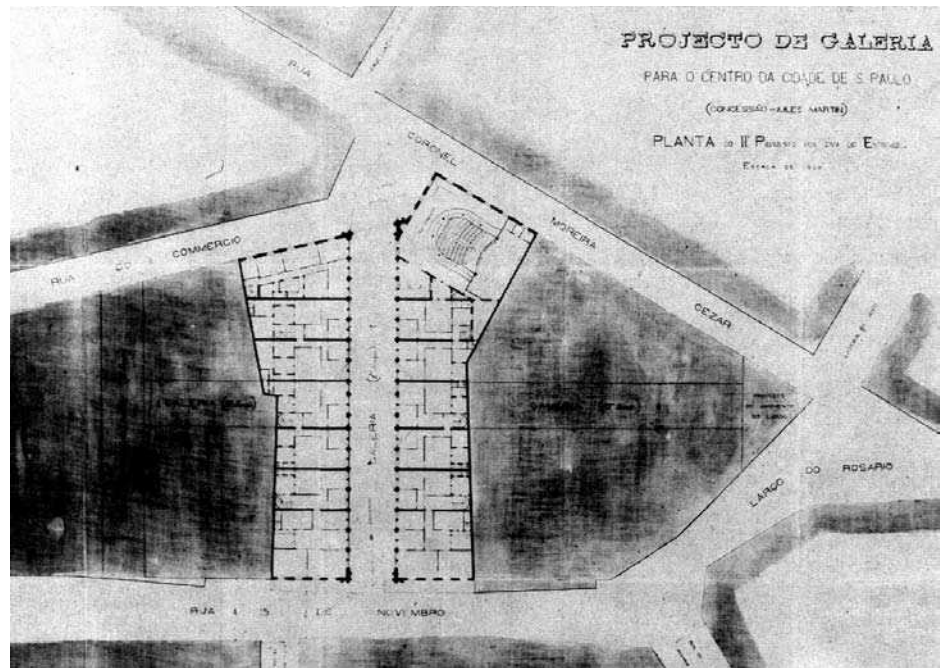
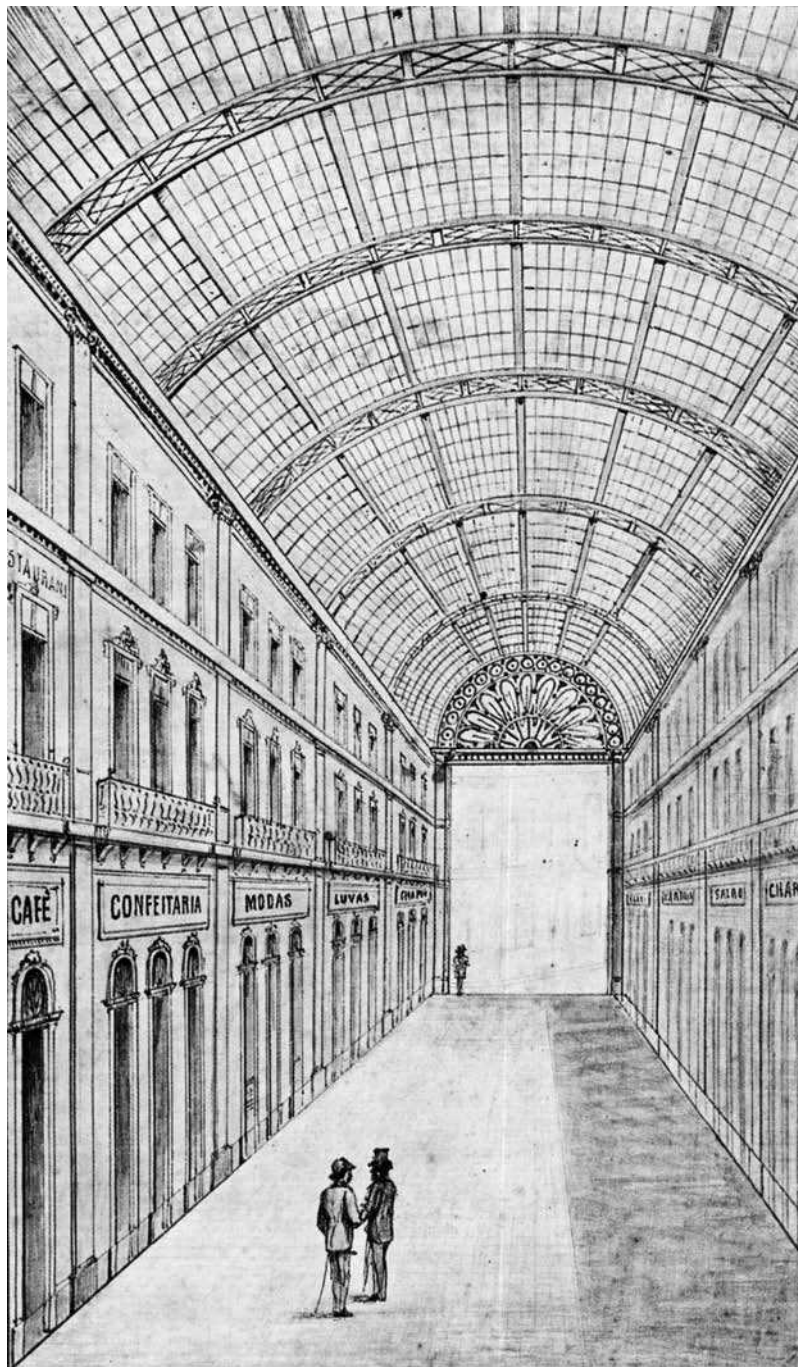
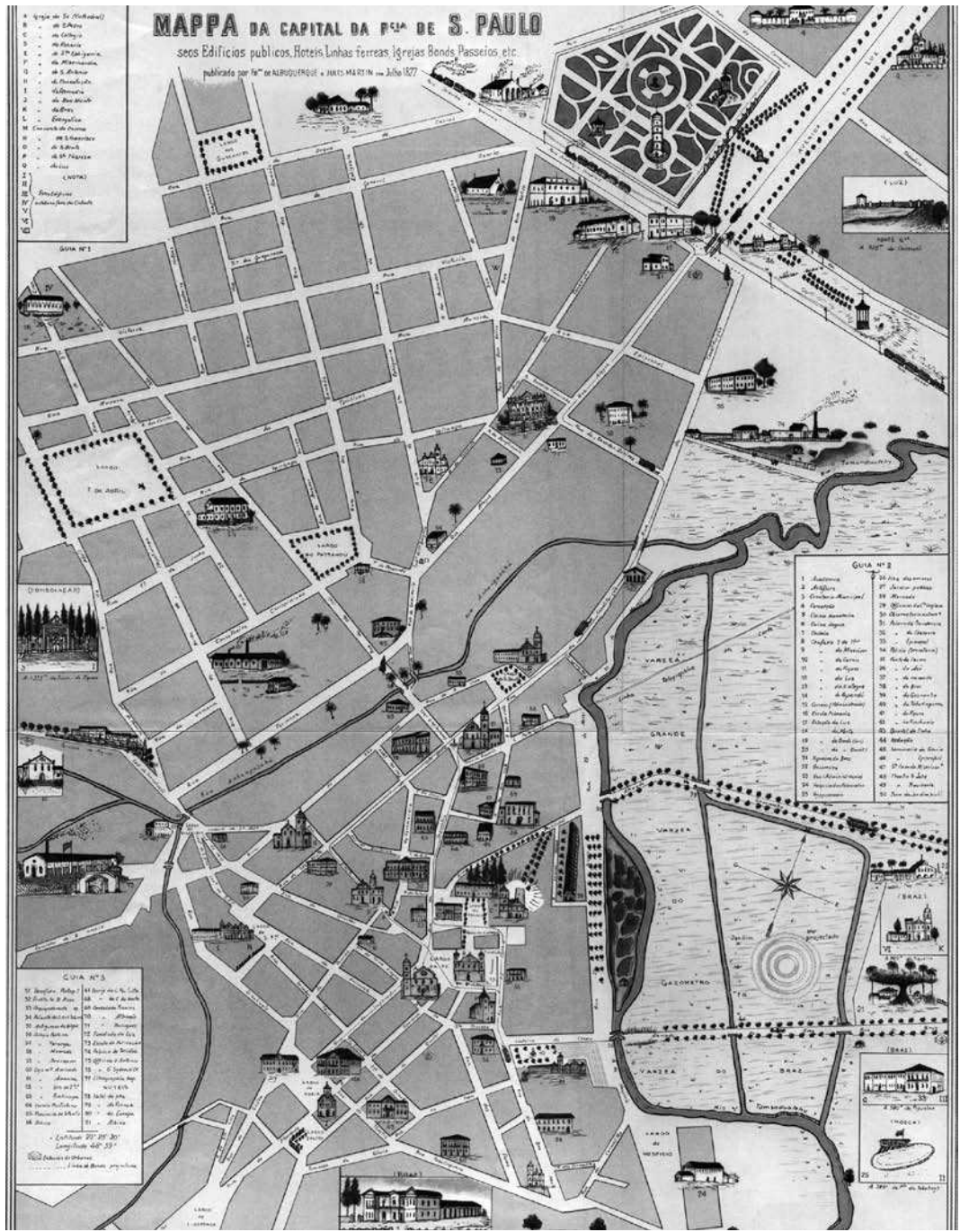
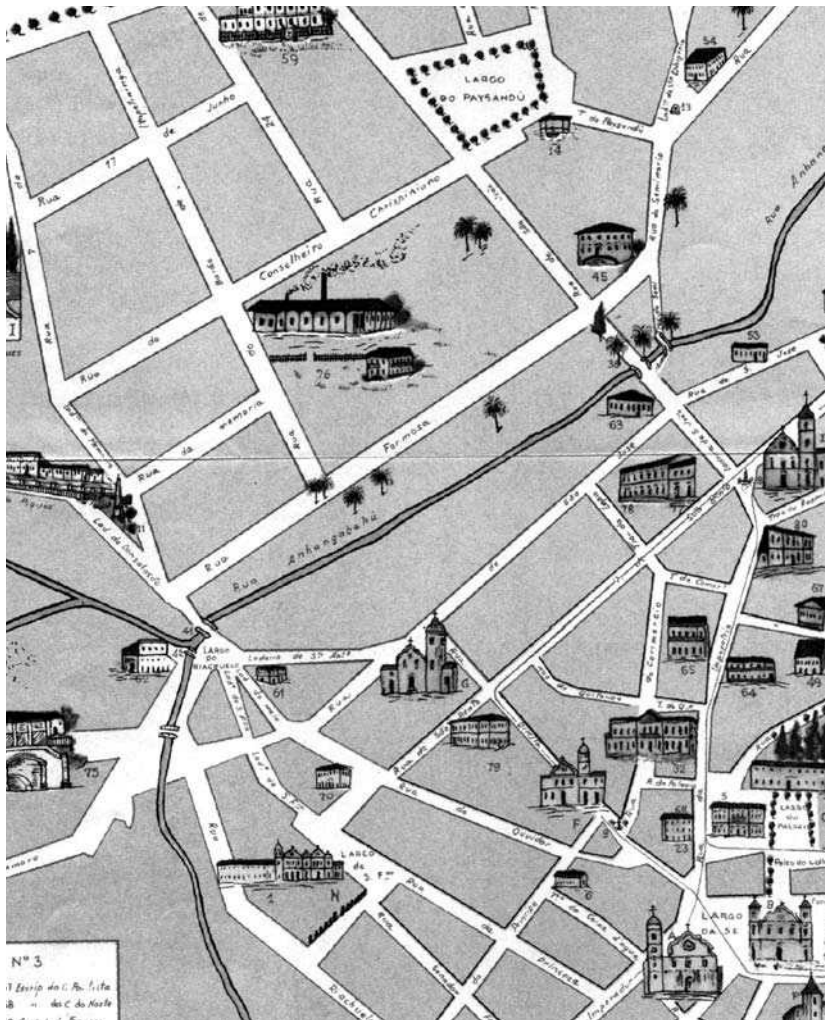


Fig.13
Planta do conjunto de “Galerias de Crystal” proposto por Jules Martin. [TOLEDO, 1996. p. 60.]

Fig.14
Perspectiva do interior de uma das galerias. Jules Martin, 1896. [TOLEDO, 1996. p. 61.]

Figs.15 e 16
Planta e corte das galerias segundo desenho de Pucci & Micheli, 1898. [SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrôpole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000. p.32.]





O projeto não vingou, mas repercutiu de tal modo que em 1900 inaugurou-se uma galeria de cristal, conhecida como Galeria Webendorfer, ligando as ruas XV de Novembro e Boa Vista. Não há referência a quem teria sido responsável por sua construção. O que se sabe é que foi demolida em 1924 para a construção do edifício do Banco comercial do Estado de São Paulo.

Em 05 de junho de 1893, a edição do Diário Popular se referia a um quadro, em exposição nas “vitrinas da alfaiataria do Sr. Bernardino Monteiro de Abreu”, representando um novo teatro, de autoria de Jules Martin, projetado no Largo da República. Em junho de 1890 esse mesmo periódico havia noticiado a intenção de Martin de construir um Coliseu em frente ao Jardim da Luz. Há também registros gráficos da proposta de construir na Praça da República, a nova catedral da cidade.

O empreendimento do Viaduto do Chá foi a grande contribuição de Jules Martin para São Paulo. Em 1877 foi exposta na vitrine de sua oficina uma litografia que ilustrava uma travessia em nível entre a Rua Direita e o Morro do Chá. Um sinal de que essa travessia era um projeto coletivo, imaginado por muitos habitantes da cidade, é a nota publicada no jornal “*Província de São Paulo*” em 5 de outubro de 1877:

“Está nas vidraças do Sr. Jules Martin, um belo quadro litográfico representando o que por vezes se tem falado entre nós como meio plausível de ligar por meio de uma linha de bondes a Rua Direita, isto é, o centro da cidade, ao novo e próspero bairro do Morro do Chá, Rua da Palha e Largo dos Curros.”¹⁴

Em julho desse mesmo ano sua oficina havia publicado, com Fernando de Albuquerque, o “*Mappa da Capital da Província de São Paulo: seus Edifícios públicos, Hotéis, Linhas férreas, Igrejas, Bonds, Passeios, etc.*” Nesse mapa, de caráter quase turístico, o Vale do Anhangabaú é representado como um grande vazio cortado por um curso d’água com a legenda “Rua Anhangabaú”, ao invés de rio. O encontro das ruas Barão de Itapetininga e Direita com as encostas do vale provoca uma certa tensão, como se algo estivesse faltando. Esses pontos se configuram subjetivamente como esperas¹⁵ de uma ligação que estaria por vir.

14 TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996. p.61.

15 SIMÕES JR., 1995, p.61.

Fig.17
“Mappa da Capital da provincia de S. Paulo”, de Jules Martin e F. Albuquerque. 1877

Fig. 18
Pormenor do mesmo mapa. A possibilidade de ligação das ruas Direita e Barão de Itapetininga era evidente.
[REIS, 2004. p.129.]

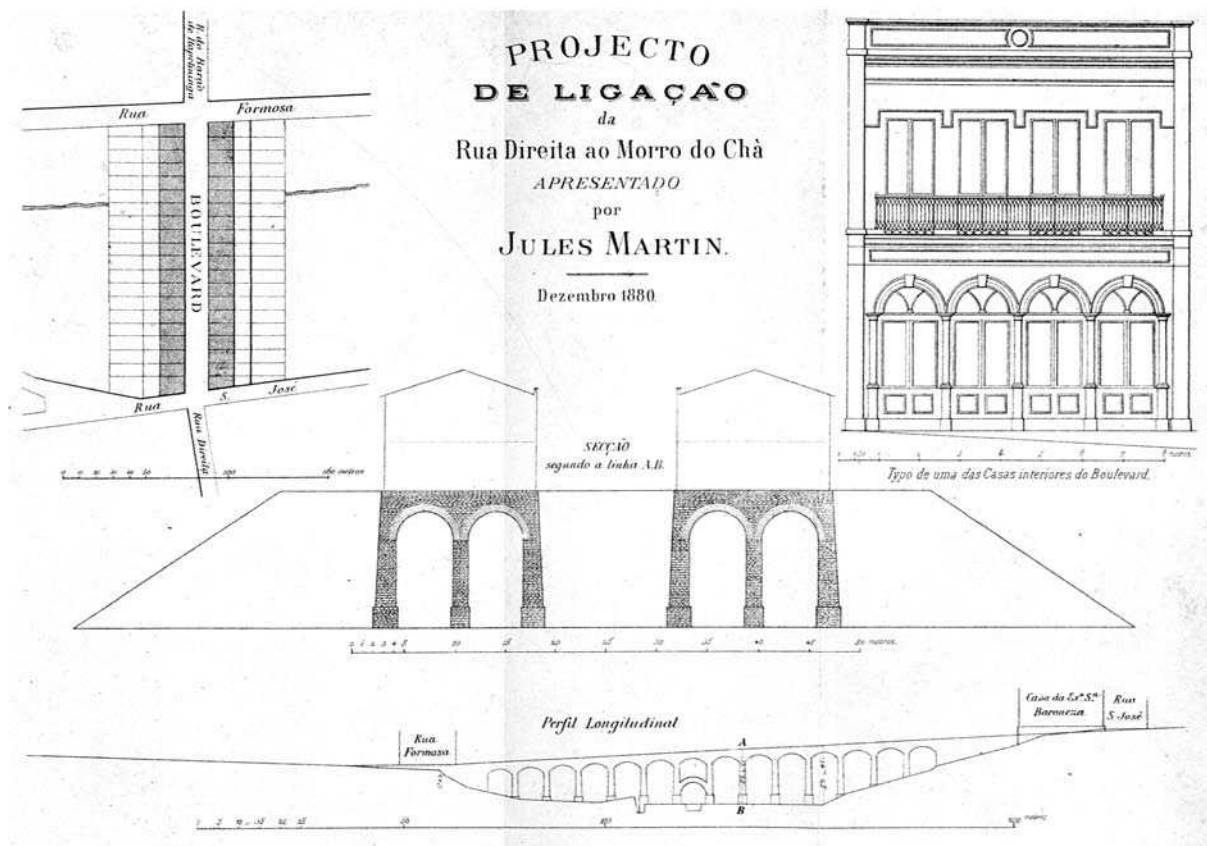


Fig.19
 Projeto de Ligação da Rua Direita
 ao Morro do Chá em aterro. Jules
 Martin, 1880.
 [TOLEDO, Benedito Lima de.
Anhangabahú. São Paulo: FIESP,
 1989. p.43.]

Fig.20
 Perspectiva da proposta de
 travessia em aterro. Jules Martin,
 1880.
 [REIS, 2004. p.97.]

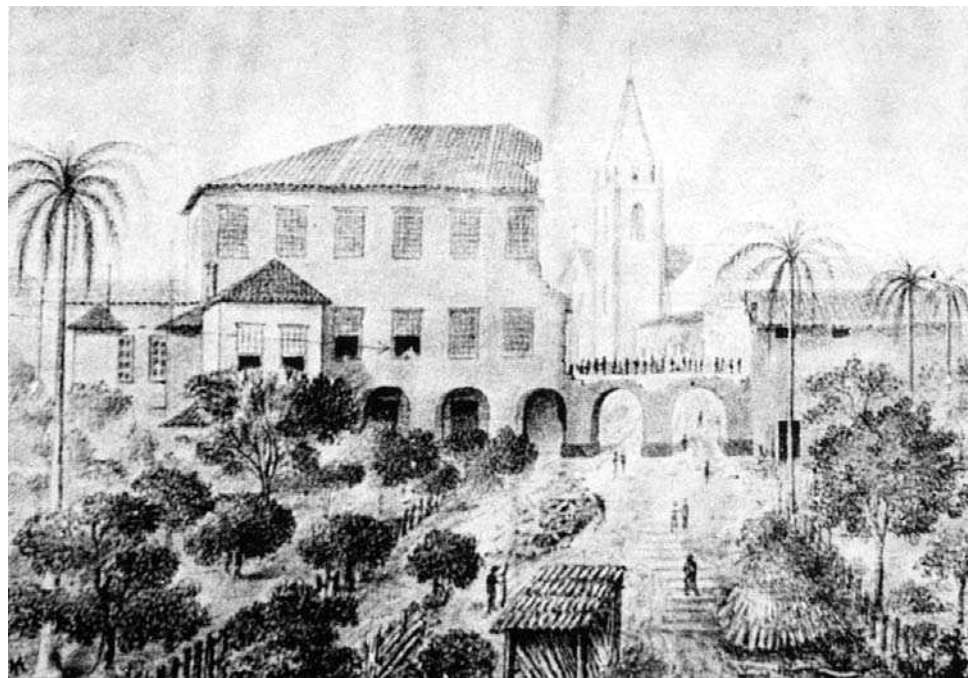
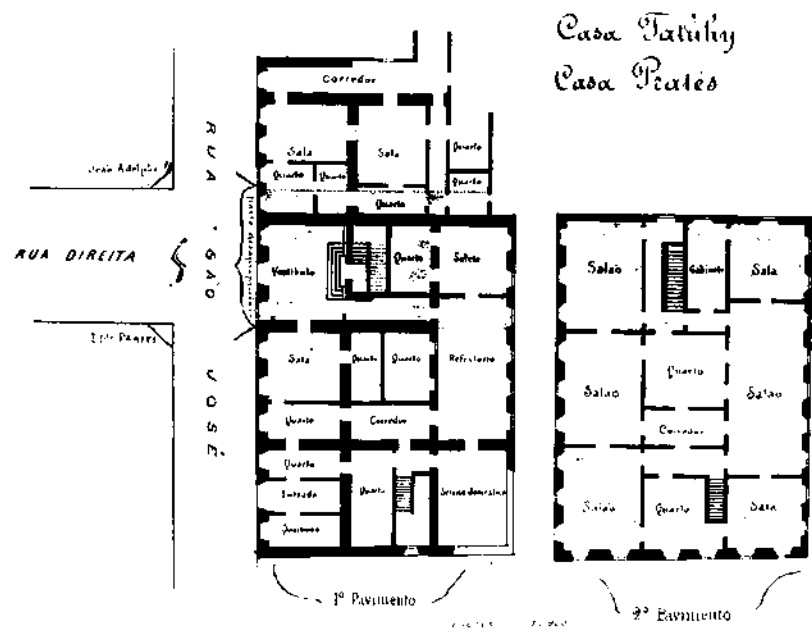
Para empreender a construção do viaduto, Martin associou-se ao alemão Victor Nothmann, que alguns anos antes havia loteado com Frederico Glette a chácara do Barão de Limeira e criado o bairro dos Campos Elíseos e que alguns anos depois criaria o bairro de Higienópolis, com Martinho Burchard. Em 1880 a Assembléia Provincial deferiu o pedido de construção do viaduto e em 1888 foram aprovados os estatutos da “Companhia Paulista do Viaduto do Chá”. Nesse mesmo ano a construção foi iniciada.

Existem divergências sobre qual teria sido a primeira versão do projeto, exposta na vitrine da oficina em 1877. O que se sabe é que em 1880 apresentou-se uma proposta na qual a travessia seria realizada através de um aterro que configuraria um bulevar com 20 casas construídas em cada lateral. O bulevar teria 64 metros de largura em sua face superior e as fundações seriam feitas com estruturas em arcos de tijolos. Os estudos dessa proposta foram feitos pelo engenheiro Eusébio Stevaux e previam uma pequena galeria no fundo do vale para a passagem do ribeirão.

A versão definitiva teve seu projeto executivo assinado pelo engenheiro Emilio Calcagno conforme estudos realizados por Stevaux. Sua extensão total era de 240 metros, incluindo os arranques. A estrutura metálica foi fabricada na Alemanha por Harkort de Duisburg e possuía 152 metros de comprimento divididos em cinco vãos. Sua largura era de 14.80 metros e a altura até o fundo do vale era próxima de 20 metros.¹⁶

As obras tiveram início em 1888, sendo interrompidas poucos meses depois devido a problemas com a desapropriação do imóvel pertencente ao Barão de Tatuí, localizado na Rua de São José (atual Libero Badaró) no eixo da Rua Direita e cuja demolição era imprescindível para a construção do viaduto. A disputa ganhou conotação política e passou a ser encarada simbolicamente como o embate entre as oligarquias rurais conservadoras e os capitalistas liberais progressistas. A desavença só foi resolvida judicialmente, com ganho de causa dado ao grupo de Jules Martin. Em 1889 iniciou-se a demolição do casarão e em 1892 o viaduto foi inaugurado.

“(…) a demolição do velho casarão, símbolo do passadismo e do imobilismo que os progressistas pretendiam superar, constituiu um divisor de águas em nossa história



urbanística. Obstinadas, suas grossas paredes de taipa seriam substituídas por ágeis perfis metálicos lançados sobre o vale rumo ao futuro de São Paulo. O ato de demolir assumiria conotações positivas e desejáveis, marcantes para os futuros processos de transformação da cidade.”¹⁷

Ao comentar as diferentes versões do projeto que se sucederam até o início da obra, Bucci (1998, p.16) destaca a liberdade formal que caracterizaria a postura de Martin, para quem a força da idéia estaria na pura e simples realização da transposição. O modo de fazê-lo estaria em segundo plano e seria determinado pelas conveniências técnicas e econômicas de cada solução.

Esta suposição, que parece estar correta, merece algumas considerações. Se a opção pela estrutura metálica foi decorrência apenas de fatores econômicos, poderíamos dizer que a sorte favoreceu São Paulo. Basta imaginarmos o que teria acontecido caso a solução em aterro tivesse sido adotada, com a ocupação de suas laterais por casas de aluguel acentuando o caráter de “fundo” que o vale tinha até aquele momento. Isso poderia inaugurar um padrão de ocupação que poderia se repetir nas novas travessias junto à Rua de São João, ao Piques e outras, anulando o potencial paisagístico e espacial daquele espaço.

Se, por um lado, especular sobre o que poderia ter sido, caso os acontecimentos tivessem se dado de outra maneira, constitui um exercício de ficção desprovido de qualquer suporte real, por outro, ajuda a perceber os riscos que se corre ao deixar decisões fundamentais para o desenvolvimento da cidade à mercê de interesses unicamente técnicos ou econômicos e acima de tudo privados.

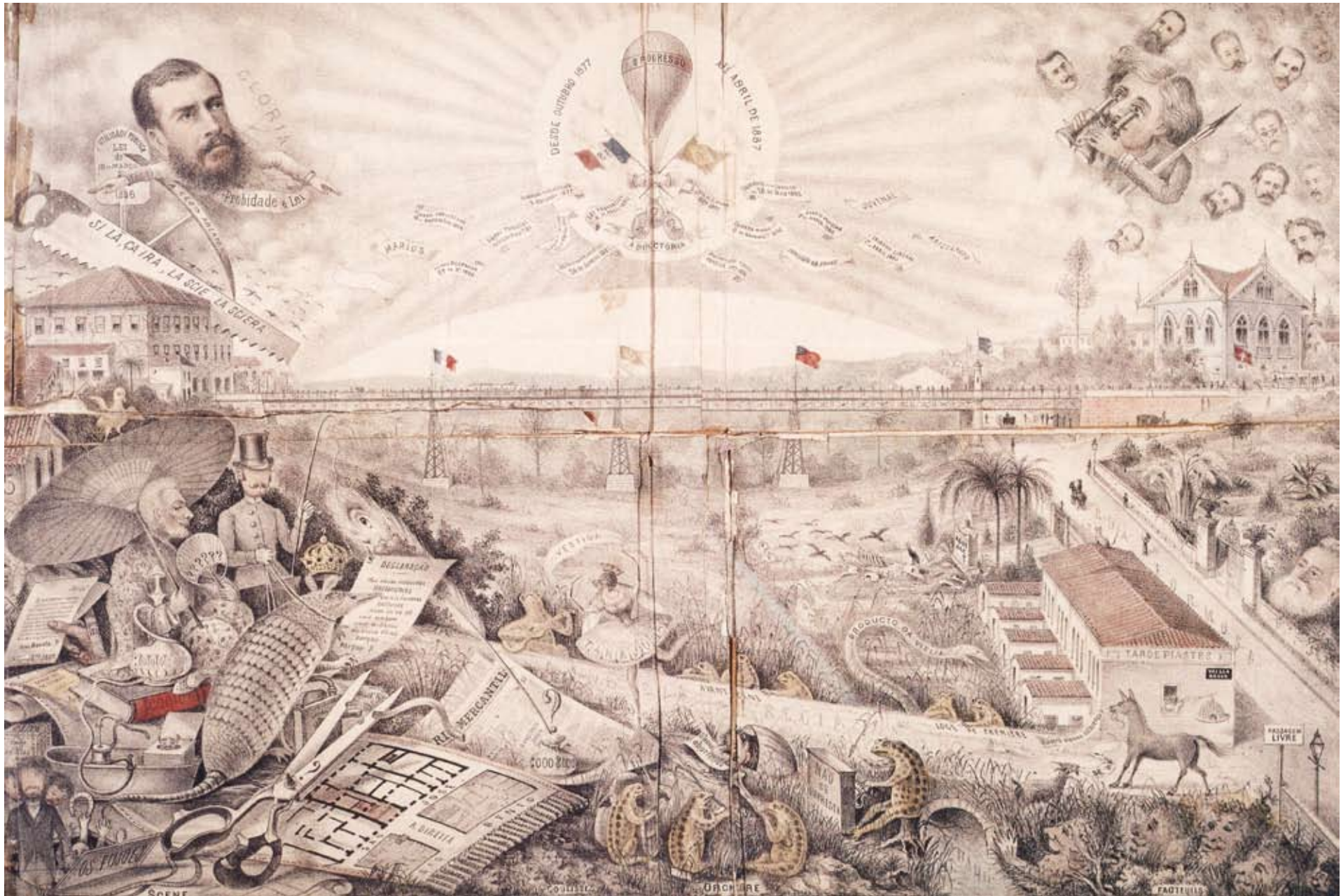
A inauguração do Viaduto do Chá foi um grande sucesso. A articulação do centro com os novos bairros a oeste passou a ser fácil e rápida, amplificando a corrida imobiliária que já se verificava desde o final dos anos 1870 e 1880. Cabe pontuar que os financiadores do viaduto, Nothmann e Glette entre outros, figuram entre os que mais se beneficiaram com a valorização fundiária decorrente de sua construção.

A cobrança do pedágio de três vinténs, inicialmente aplicada tanto aos pedestres quanto

Fig.21
Plantas da casa do Barão de Tatuí indicando o trecho que seria demolido para a construção do Viaduto do Chá.
[SEGAWA, 2000. p.14.]

Fig.22
Alegoria à derrota do barão de Tatuí e à demolição de sua casa.
[TOLEDO, 1996. p. 61.]

Fig.23
Litografia de Martin retratando as demolições a partir do Vale do Anhangabaú.
[SEGAWA, 2000. p.14.]



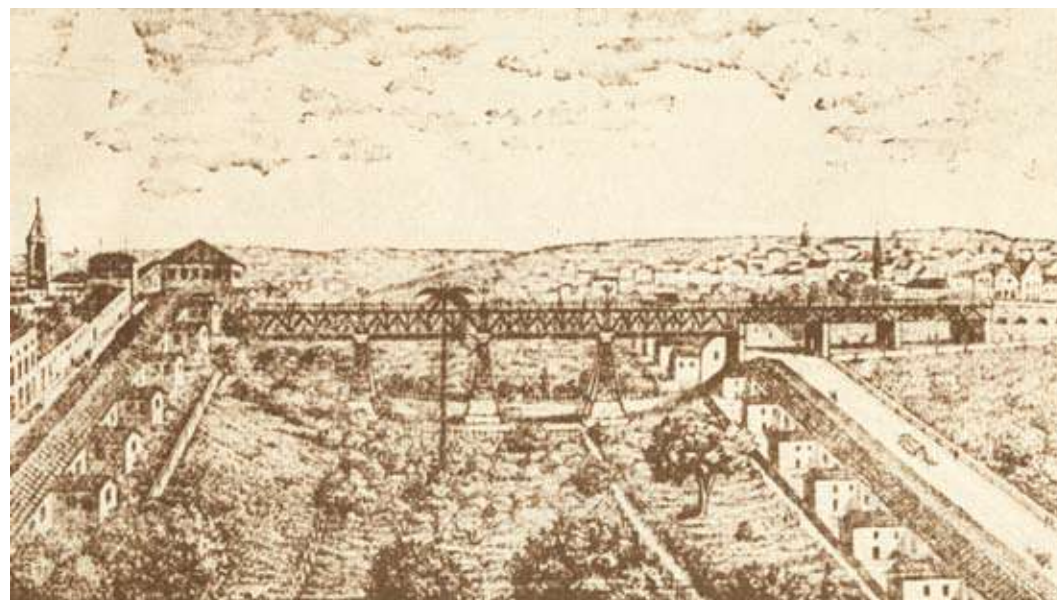
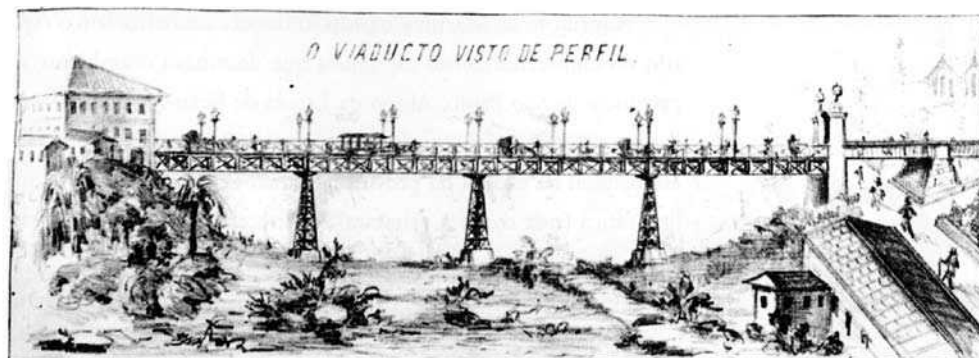


Fig.24
Alegoria à construção do Viaduto do Chá. Jules Martin, 1887.
[TOLEDO, 1996. p. 63.]



Fig.25
Litografia de Jules Martin que ilustrava o convite para a inauguração do viaduto.
[TOLEDO, 1989. p. 45.]

Fig.26
Litografia comemorativa da inauguração do viaduto. Jules Martin.
[TOLEDO, 1996. p. 62.]



Os Drs. J. Martin e Hellmann, empresarios do viaducto, encontraram em seu caminho um advogado do senado, o qual lhes quer impedir a obra;

mas elles vencerão, porque a causa é justa e tem as sympathias populares.

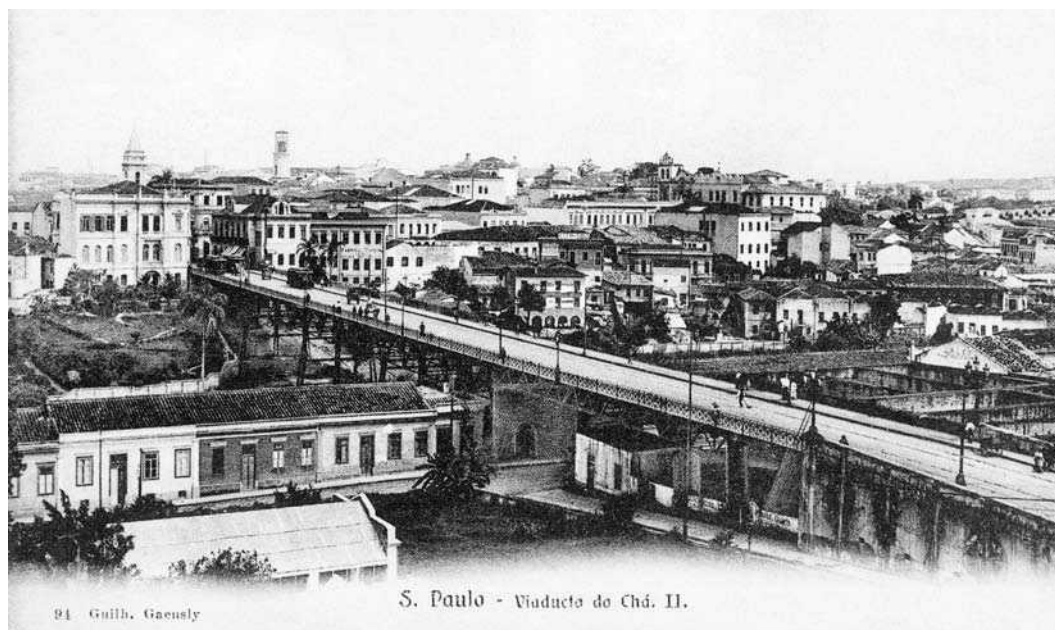


Fig.27
Caricatura de Jules Martin representando a disputa entre os empreendedores do viaduto e o Barão de Tatuí. [SEGAWA, 2000. p.24.]

Fig.28
Cartão postal de Guilherme Gaensly mostrando o Viaduto do Chá a partir do terreno onde seria construído o Teatro Municipal. O vale ainda se configurava como um fundo da cidade. [TOLEDO, 1996. p.94.]

aos veículos, foi suspensa quando, após um período de protestos e reivindicações, a municipalidade encampou o viaduto, no ano de 1896.

18 SIMÕES JR., 1995, p.60.

19 SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000. p.21.

“A existência do Viaduto veio tornar possível a comunicação em nível entre o centro da cidade e o bairro do Chá.

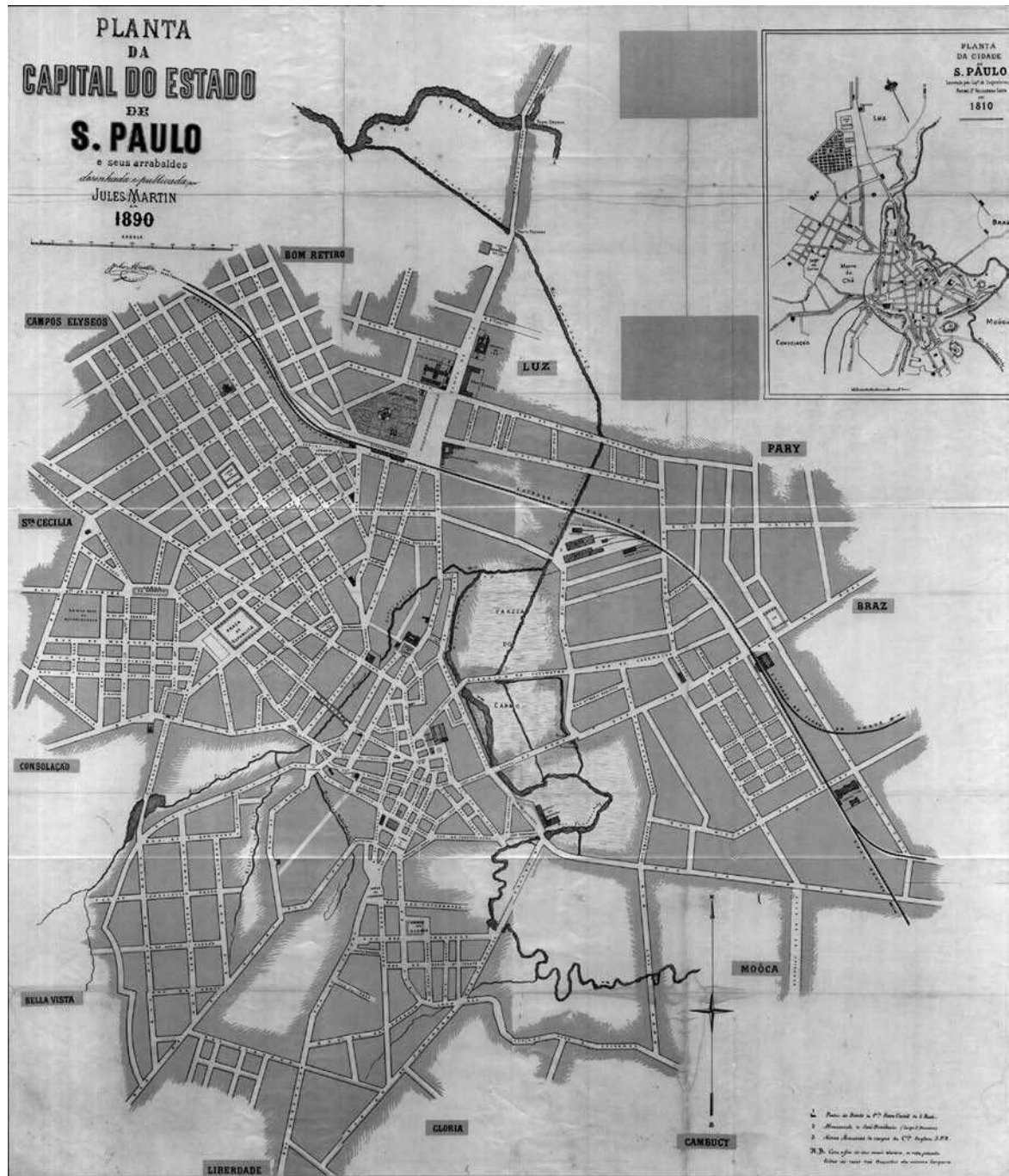
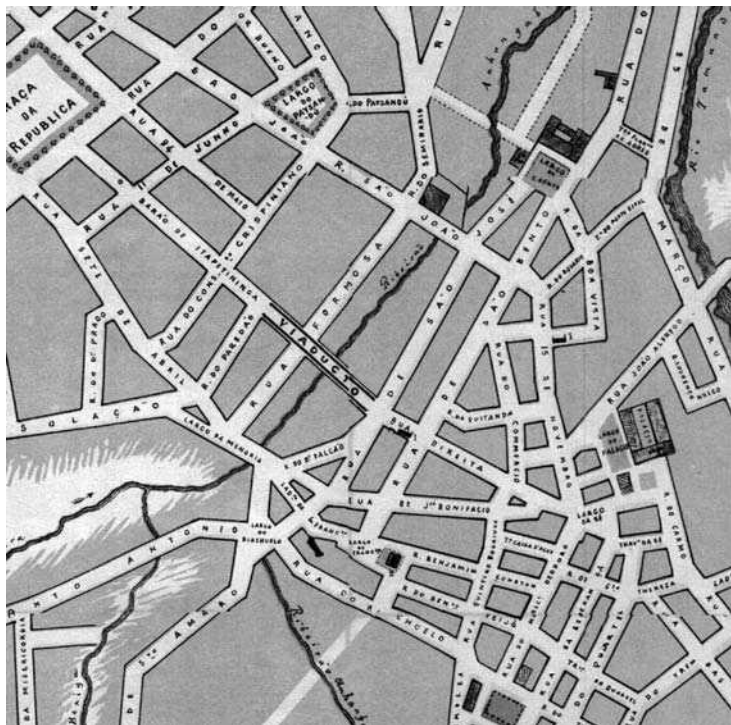
Esta construção, aparentemente óbvia, foi revolucionária para a época. Afinal de contas este era o primeiro viaduto construído na cidade, e com ele, muitos dos trajetos urbanos seriam imensamente facilitados, pois não se precisaria mais subir e descer as encostas do vale para atravessá-lo (como até então se fazia através da rua de São João ou do Largo do Riachuelo).

Especialmente para os bondes, que nessa época eram ainda puxados por burros e, para tanto, exigiam que nos pontos de início das subidas (ladeiras de São João e Riachuelo), fossem atrelados aos carros mais animais. Por esse motivo, nesses locais deveriam existir pastos ou largos onde esses animais de reforço ficassem durante os momentos em que não estavam sendo requisitados. (...) Além do mais, tal imagem não se adequava nem um pouco com a existência do Viaduto nem com os ideais de urbanidade que se queria implantar no local. Essa situação perdurou até 1900, com a chegada da *Light* e dos bondes elétricos.”¹⁸

“A construção do primeiro viaduto do chá simboliza a ruptura da acrópole em que se implantara São Paulo, ao atravessar as vertentes do riacho Anhangabaú. Um dos lados do Triângulo tradicional se abria.”¹⁹

A construção do Viaduto do Chá inaugurou para os paulistanos um modo de vivenciar a espacialidade do território que se tornaria característica da cidade.

“O mesmo acidentado da topografia determinou também este outro traço característico e já referido, que são os viadutos; (...) o modelado do terreno o impõe. A cidade acabará com um verdadeiro sistema completo de vias públicas suspensas que lhe em-



prestará um caráter talvez único no mundo. Com os viadutos virão os túneis (...) e será este mais um traço original de São Paulo que, com o outro, fará dela uma cidade dividida em dois planos sobrepostos, cidade de dois pavimentos.”²⁰

20 PRADO JR., Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1933. p.131.

O percurso aéreo proporcionado pelo viaduto revelava uma geografia até então dissimulada e possibilitava um olhar abrangente sobre essa área livre colada ao centro. Esse outro projeto coletivo, a transformação do vale, precisaria, assim como o viaduto, de vários anos e muito debate para se viabilizar.

21 Publicado originalmente por Monteiro Lobato na *Revista do Brasil* nº 36, de dezembro de 1918. LOBATO, Monteiro. *Negrinha*. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 63.

“Deram-lhe um dia o Viaduto do Chá, esse arrojo... Os paulistanos pagavam sessenta réis para, ao atravessá-lo, conhecerem a vertigem dos abismos. E em casa narravam a aventura às esposas e mães, pálidas de espanto. Que arrojo de homem, o Jules Martin que construía aquilo!”²¹

Fig.29
“Planta da Capital do Estado de São Paulo e seus arrabaldes” publicada por Jules Martin em 1890.

Fig.30
Pormenor da mesma planta. Dois anos antes de sua inauguração, o Viaduto do Chá já é um elemento importante da cidade. O arruamento do Morro do Chá é agora um prolongamento integrado do centro antigo. [REIS, 2004. p.142.]

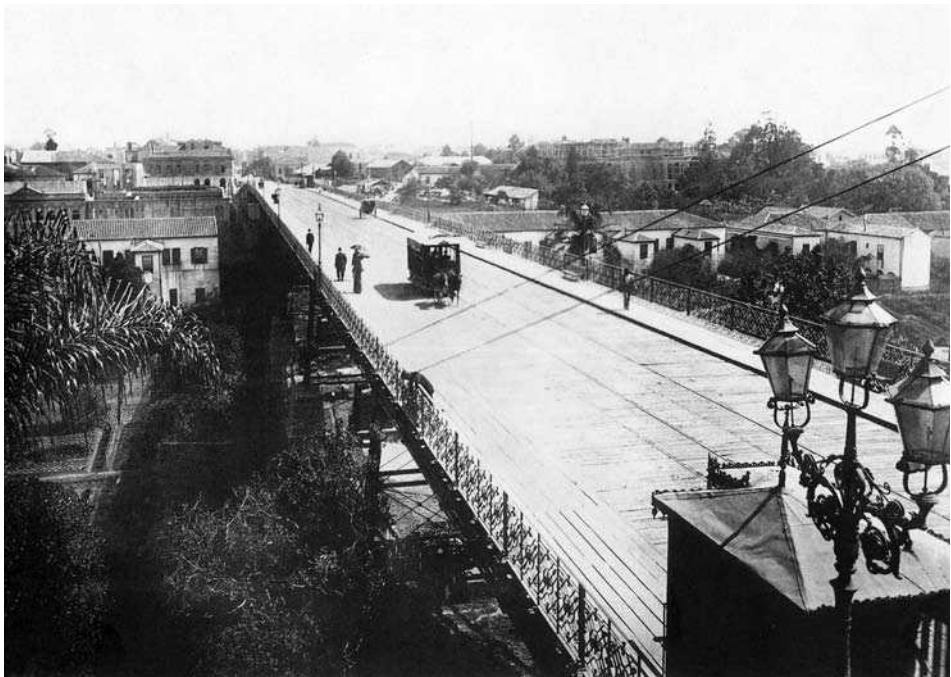
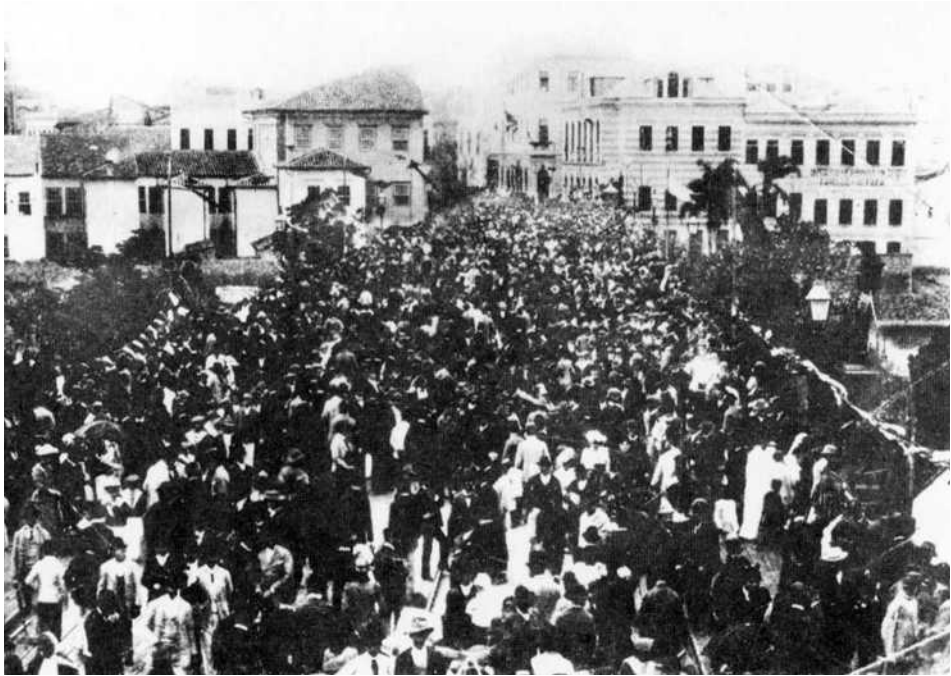


Fig.31
Uma multidão se reuniu para
conhecer o novo viaduto no dia de
sua inauguração.
Autor desconhecido.
[PRAÇA RAMOS, VIADUTO DO
CHÁ, PRAÇA DO PATRIARCA.
Instituto Cultural Itaú. São Paulo:
ICI, 1994.]

Fig.32
O viaduto do Chá em 1900.
Guilherme Gaensly.
[PONTES, José Alfredo Vidigal.
São Paulo de Piratininga: de pouso
de tropas a metrópole. São Paulo:
O Estado de São Paulo: Editora
Terceiro Nome, 2003. p.160.]

Fig.33
O viaduto do Chá em 1892.
Guilherme Gaensly.
[PONTES, 2003. p.161.]

Fig.34
O viaduto em 1902. Marc Ferrez.
[INSTITUTO MOREIRA SALLES.
Cadernos de Fotografia Brasileira
nº2: São Paulo 450 anos. São Paulo:
IMS, 2004. p.73.]

Fig.35
Encontro do viaduto com a
Rua Direita em 1900. O viaduto
se configurava como um
prolongamento natural da rua.
Autor desconhecido.
[PONTES, 2003. p.162.]



COMISSÃO DE SANEAMENTO DO ESTADO DE S. PAULO
SECÇÃO CENTRAL

TRAMWAY DA CANTAREIRA

PROJECTO DE PONTE SOBRE O RIO TIÉTÊ APROVEITANDO O MATERIAL DA VIADUCTO SÃO JOÃO

Em execução

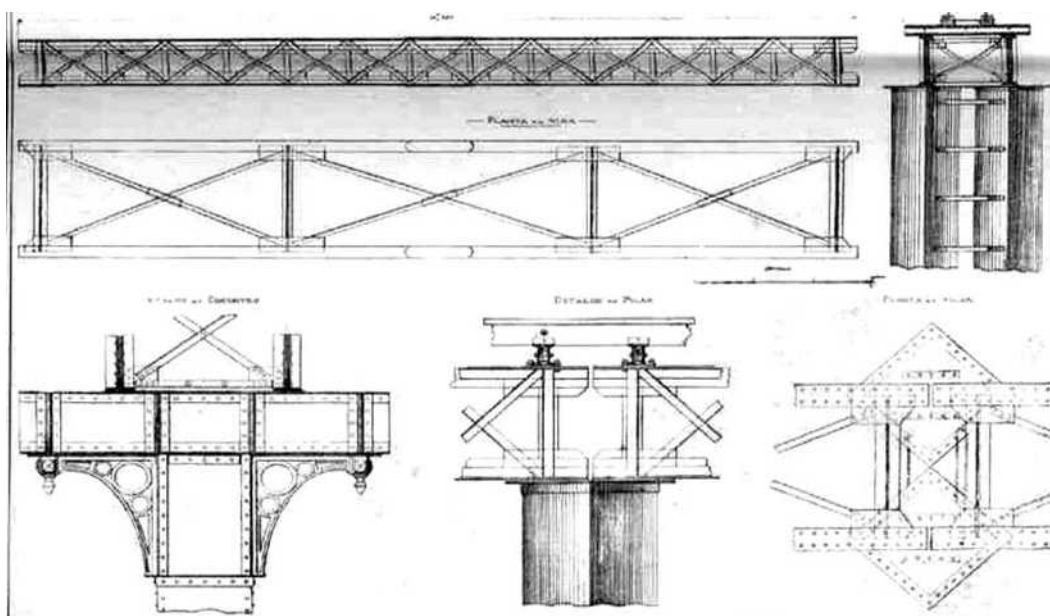
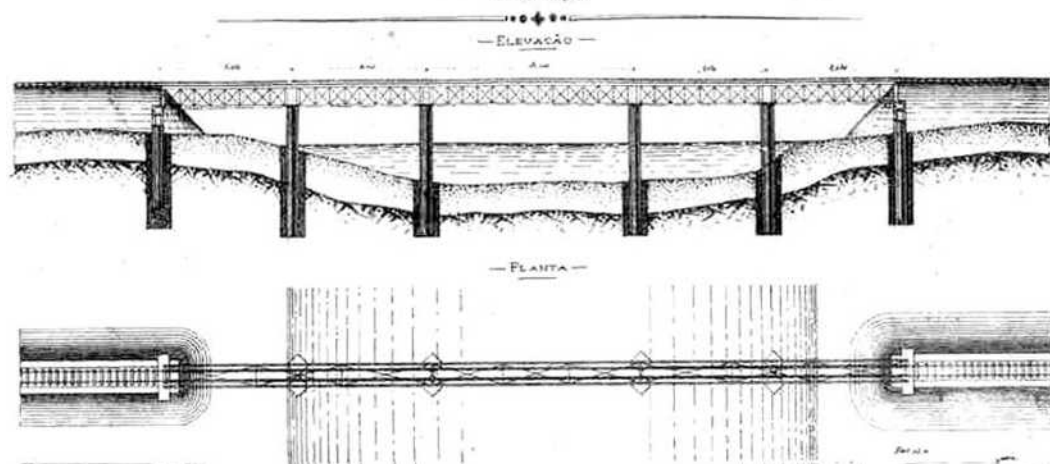


Fig.36
Projeto da Ponte sobre o Rio Tiete com material reaproveitado da ferrovia elevada da Av. São João. Esta ponte apresentava um vão de 45 metros. Engº Kuhlmann, 1893.

Fig.37
Detalhes das estruturas metálicas do elevado da Av. São João, que foram reaproveitadas nas pontes e pontilhões do Tramway da Cantareira.
[www.wernervana.hpg.ig.com.br (out/2006)]

Alberto Kuhlmann e a “Linha Férrea Elevada” [1888]

22 [www.geocities.com/motorcity/track/4509/sinopse.html] e [www.geocities.com/estrada_de_ferro]

A repercussão da imagem de transposição inaugurada pelo projeto do Viaduto do Chá teve como um de seus rebatimentos, a proliferação de propostas de novas pontes, viadutos e elevados. A solução era tão adequada às condições topográficas da cidade que se tornou a resposta mais óbvia e natural às situações semelhantes enfrentadas a sua expansão.

Em 24 de março de 1888 foi promulgada a lei que concedia ao engenheiro alemão Alberto Kuhlmann o direito de exploração, por 50 anos, de uma linha férrea elevada que realizaria a ligação Centro Velho - Centro Novo partindo do Largo do Rosário, na Rua São Bento esquina com a Rua de São João, em direção ao Largo Paissandu.

Kuhlmann era naquele momento um empresário bem sucedido. Em março de 1886 havia realizado a viagem inaugural da “Companhia de Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro”, o “*Tramway* de Santo Amaro”, que reduziu o tempo de viagem entre São Paulo e a aldeia de Santo Amaro de dez para uma hora. O percurso de cerca de 19 quilômetros, que até então era feito por carros de boi, passou a contar com uma composição ferroviária movida a vapor que atingia velocidades de até 25 quilômetros por hora. À época, Santo Amaro supria a capital com cerca de 25 mil toneladas de produtos por ano²² e a demanda por transporte de passageiros também era grande. Em 1884 o engenheiro havia vencido concurso para a construção do novo matadouro, inaugurado em 1885 na Vila Clementino (Vila Mariana). Um ramal exclusivo do *tramway* ligava o matadouro aos principais pontos de distribuição dinamizando o fornecimento de carnes para a capital.

A nova aventura de Kuhlmann pretendia concorrer com o Viaduto do Chá, cuja execução havia sido recém iniciada, na corrida por configurar a “porta oeste” da colina histórica. A construção começou com a chegada da primeira remessa das peças metálicas que constituiriam a estrutura do elevado, mas teve que ser interrompida, assim como a obra do Chá, devido ao atraso no embarque das remessas posteriores.

Existia uma diferença significativa, em relação à ocupação do vale, entre os locais onde se erguiam as duas estruturas. Por estar implantado sobre um caminho consolidado da

TRAMWAY DA CANTAREIRA
 PROJECTO DE PONTILHÃO APROVEITANDO O MATERIAL DO VIADUCTO SÃO JOÃO

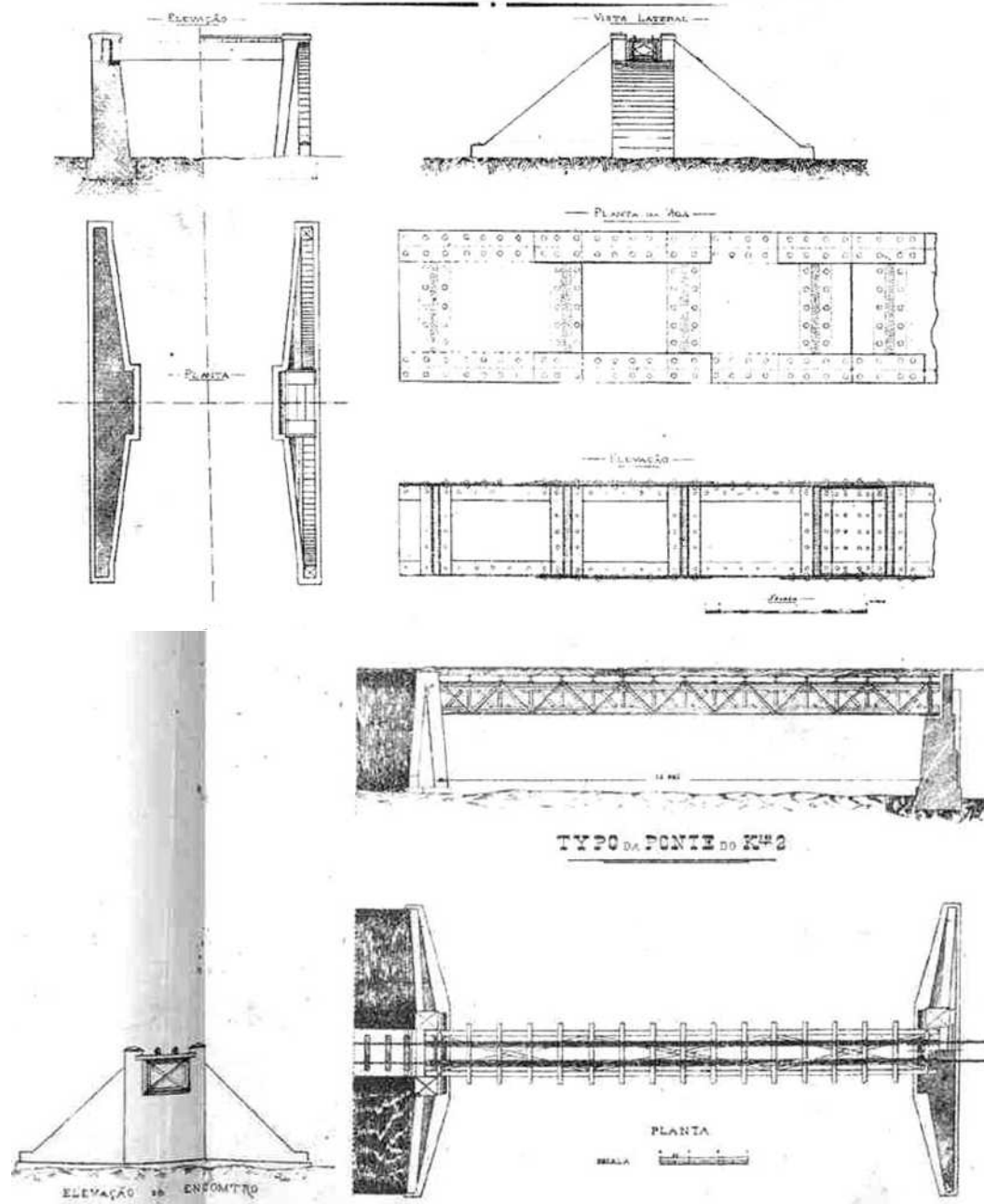


Fig.38
 Projeto da segunda ponte sobre o Rio Tiete, construída com o material aproveitado da ferrovia elevada da Av. São João. Esta ponte apresentava um vão de 34 metros. Engº Kuhlmann 1893.

Fig.39
 “Todos os riachos e córregos que a linha atravessava tinham pontes iguais. Um projeto padrão para um vão de 4 metros. Sempre a mesma ponte nos Rios Mandaqui, Tremembé, Carandiru, etc. Tudo com material aproveitado da via elevada da Av. São João.”
 [www.wernervana.hpg.ig.com.br (out/2006)]

cidade, o elevador de Kuhlmann interferia com diversas construções, predominantemente residenciais, ao longo do vale. O mesmo não acontecia com o Chá, pois sua projeção incidia sobre fundos de propriedades não ocupados. Esta diferença seria crucial para a definição do vencedor da corrida. As obras interrompidas geraram um grande volume de queixas por parte dos proprietários das edificações próximas à Rua de São João.

23 REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades*. São Paulo: Hucitec, 1994. p.83.

“O aspecto deveria ser lamentável: em uma rua estreita, uma gaiola gigantesca de metal metida entre as casas, esperando-se que passasse sobre ela um trem a vapor. Seria semelhante ao que aconteceu quase um século depois com o minhocão. A sorte não favoreceu ao engenheiro.”²³

Com o atraso das obras e a impossibilidade de cumprimento dos prazos estabelecidos em contrato, Kuhlmann foi obrigado a desmontar o que já havia sido feito e remover os materiais do local, abandonando definitivamente suas pretensões.

As peças do elevador, depositadas em terras à margem do Tietê, foram adquiridas pelo governo estadual em 1893 e reaproveitadas nas obras do *Tramway* da Cantareira para a construção de pontes. Embora não tenham sido encontrados durante a pesquisa desenhos desse elevador, os desenhos respectivos às pontes construídas posteriormente nos permitem vislumbrar como teria sido a via férrea elevada sobre o Anhangabaú.



Viaduto Santa Efigênia [1890/1913]

“venha ver, venha ver Eugênia, como ficou bonito, o Viaduto Santa Efigênia.”²⁴

O Viaduto do Chá, a partir de sua inauguração, tornou-se a nova porta de entrada ao centro e impulsionou o desenvolvimento do setor oeste da cidade. Com o enorme crescimento dessa área, novas ligações tornaram-se necessárias abrindo espaço para a formulação de diversos projetos.

A idéia de um viaduto ligando o Largo de São Bento ao Largo de Santa Efigênia surgiu publicamente pela primeira vez por volta de 1890, quando Francisco da Cunha Bueno e Jayme Serra obtiveram a licença para sua construção²⁵. A obra não foi iniciada e com o descumprimento dos prazos o contrato foi cancelado. Em 1893 foi autorizada a desapropriação do lote localizado entre o Mosteiro de São Bento e o edifício da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para possibilitar a execução do viaduto. Nada seria realizado até a virada do século.

A partir de 1904, inicia-se um processo burocrático dentro da Câmara Municipal com o objetivo de viabilizar a construção com recursos públicos. Em 1906 a Comissão de Obras conclui pela necessidade inadiável de implantação do viaduto e apenas em 1908 é publicado o edital de concorrência para a obra.

Para viabilizar a empreitada, o município adquiriu empréstimo junto ao governo inglês de 700 mil libras esterlinas²⁶ o que constituiu fato inédito na história da cidade.

Com a concorrência definida, a obra ficou a cargo do escritório Micheli e Chiappori e a construção foi iniciada em 1910. A estrutura metálica foi encomendada na Bélgica e fabricada pela *Société Anonyme des Aciéries d'Angleur*. Chegou de barco a Santos e de trem a São Paulo. Sua montagem levou três anos e foi supervisionada pelo mestre de obras alemão Johann Grundt. Boa parte da mão de obra empregada foi estrangeira o que elevou significativamente os custos finais. A inauguração aconteceu em julho de 1913.

24 BARBOSA, Adoniran (1910-1982). Letra do samba *Viaduto Santa Efigênia*.

25 ANDRADE, Paulo Alcides. *Viaduto Santa Efigênia*. www.metalica.com.br

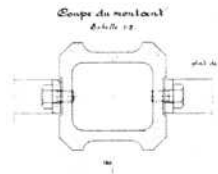
26 Outras fontes mencionam o valor de 750 mil libras.

Fig.40
Fotografia tirada de um aeroplano em junho de 1919. O Viaduto Santa Efigênia se destaca em meio às construções que ocupavam o fundo do vale. O Parque Anhangabaú, no canto inferior direito, terminava logo após o alinhamento da Praça Ramos de Azevedo.
[TOLEDO, 1989. p.72.]

Viaduc de Santa Efigénia.

Détail du garde-corps.

Les appareils d'éclairage se font pour toute
de cette ferronnerie.
Les anneaux en fer forgé sont soudés
ensemble par une...



Détail 10



Détail 13

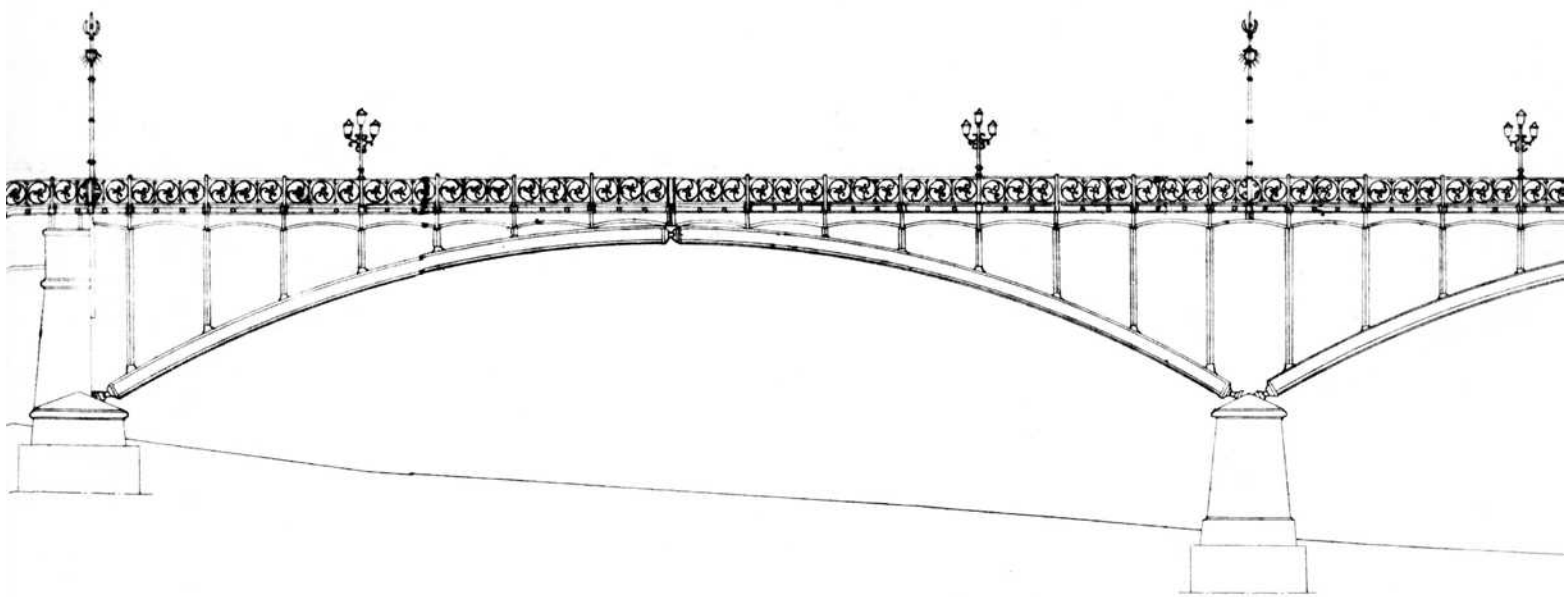
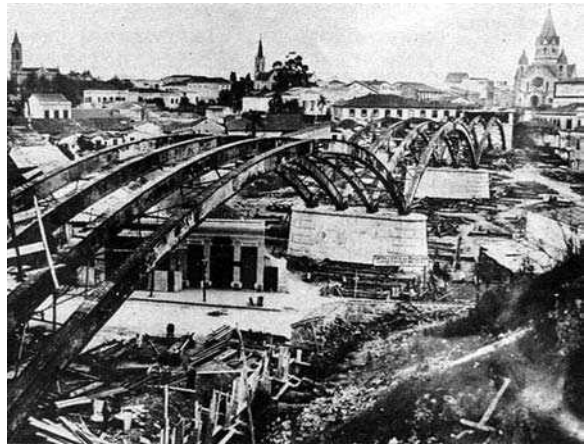
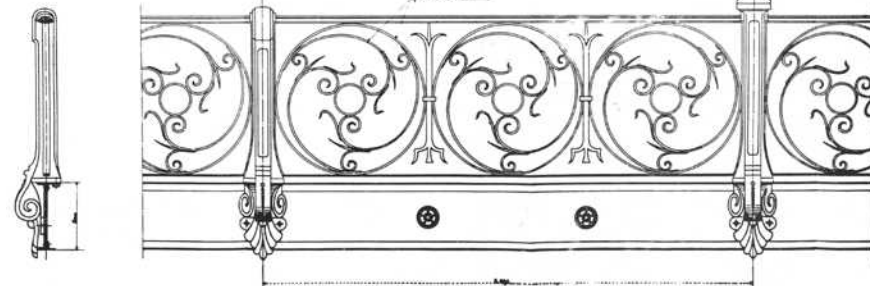
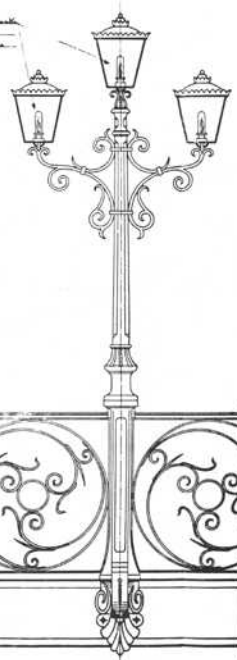


Fig.41
Detalhe do guarda-corpo e do
poste de iluminação.
[TOLEDO, 1989. p.79.]

Fig.42
Vista da montagem da estrutura a
partir do Mosteiro de São Bento
[www.metallica.com.br (nov/2006)]

Fig.43
Elevação parcial do Viaduto Santa
Efigénia.
[TOLEDO, 1989. p.64.]

O viaduto tem um comprimento total de 225 metros divididos em cinco partes: vãos extremos de 30 metros e três vãos centrais em arco com 55 metros. A largura entre guarda-corpos é de 13.60 metros e o pavimento original era em paralelepípedos de granito.

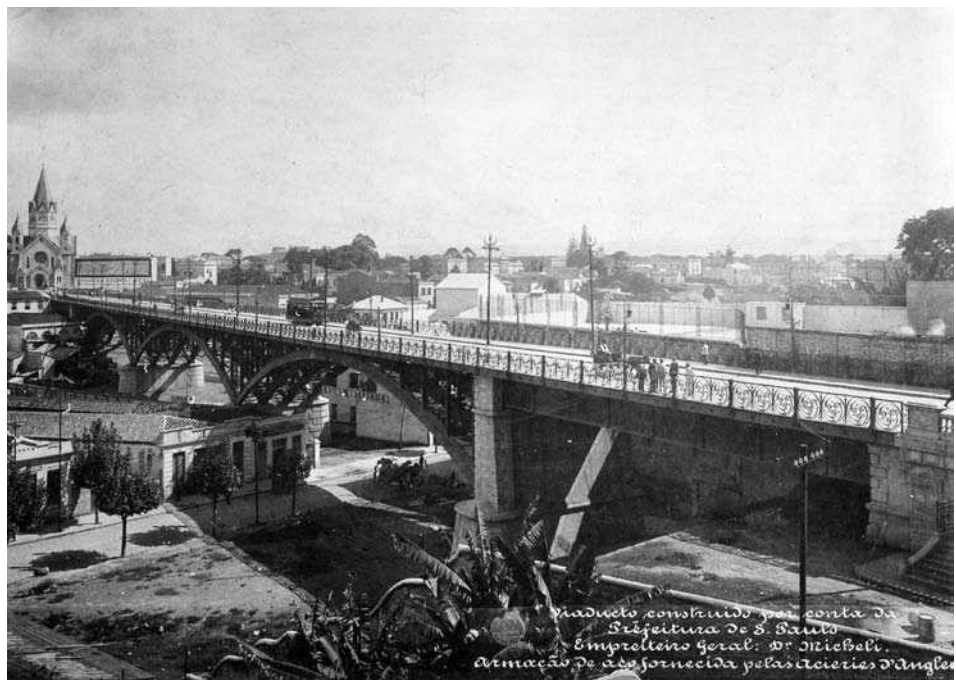
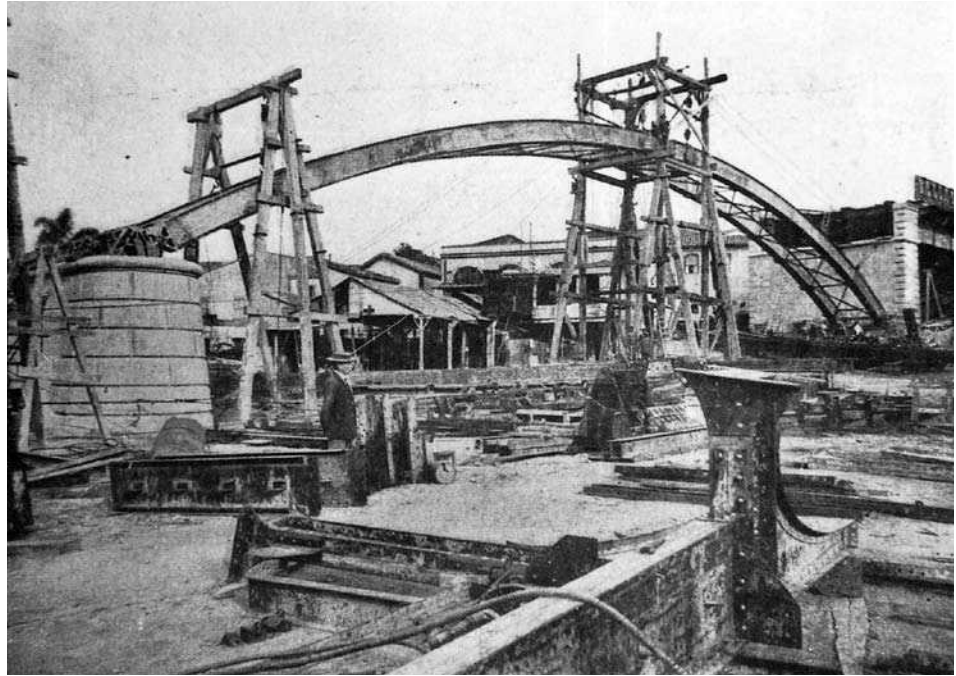
Quando o Sta. Efigênia foi construído, o trecho do vale sobre o qual se projetava não fazia parte do “recinto Anhangabaú”. Até aquele momento o limite norte do recinto era determinado pelo fundo das construções voltadas para a Rua de São João. Ali terminava o Anhangabaú. Portanto, naquele momento a região além da São João não representava uma continuidade daquele vazio. Isso só aconteceria muitos anos depois. O fundo do vale encontrava-se densamente ocupado por pequenas edificações, térreas ou com dois pavimentos, sobre as quais o viaduto foi instalado estabelecendo uma relação bastante conflituosa.

No projeto do Sta. Efigênia e através do modo como se deu sua construção, fica evidente que ele foi pensado unicamente como elemento de ligação entre partes da cidade alta. Os ‘melhoramentos’ associados ao seu empreendimento se limitaram a seus pontos extremos, Largo São Bento e Largo Sta. Efigênia²⁷, e não desceram as encostas. Muitos anos se passariam até que essa relação vertical entre os dois níveis da cidade fosse finalmente estabelecida.

A inauguração do Viaduto Santa Efigênia encerra o período em que o Vale do Anhangabaú representava uma barreira para a expansão da cidade e abre um novo momento, onde seu novo papel seria determinado. As novas ligações, através dos viadutos, consolidaram o vetor oeste como setor de expansão natural do centro, relegando à zona leste um papel secundário e de menos prestígio. O Anhangabaú passaria a ser agora o foco das atenções. É disto que trata o próximo capítulo.

27 A Igreja de Nossa Senhora da Conceição de Santa Ifigênia, construída em 1794, foi demolida para a edificação de uma nova igreja posicionada no eixo do novo viaduto. Os beneditinos fizeram o mesmo, reconstruindo suas instalações no período entre 1910 e 1922.

TOLEDO, Benedito Lima de. *Anhangabahu*. São Paulo: FIESP, 1989. p.76.



Figs.44 e 45
Momentos da construção do viaduto. Áreas no fundo do vale foram utilizadas como canteiro de obras.
[TOLEDO, 1989. p.78.]

Fig.46
Largo de São Bento com o viaduto e a Igreja de Santa Efigênia ao fundo.
[LARGO SÃO BENTO, VIADUTO SANTA EFIGÊNIA, LARGO SANTA EFIGÊNIA. Instituto Cultural Itaú. São Paulo: ICI, 1994.]

Fig.47
Fotografia do viaduto recém construído. Guilherme Gaensly.
[LEMONS, Carlos A. C. *O álbum de Afonso: a reforma de São Paulo*. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2001. p.86.]

Fig.48
O viaduto em meio ao casario.
[TOLEDO, 1996. p.162.]

Fig.49
Viaduto de Santa Efigênia visto a partir do Edifício Martinelli. O fundo vale continuava plenamente ocupado.
[TOLEDO, 1989. p.173.]



capítulo 02

o vale como lugar

Vislumbrando um lugar

“No princípio era o pântano, com valas de agrião e rãs coaxantes. Hoje é o parque do Anhangabaú, todo ele relvado, com ruas de asfalto, pérgola grata a namoricos noturnos, e *Eva* de Brecheret, a estátua dum adolescente nu que corre - e mais coisas. Autos voam pela via central, e cruzam-se pedestres em todas as direções. Lindo parque, civilizadíssimo.”¹

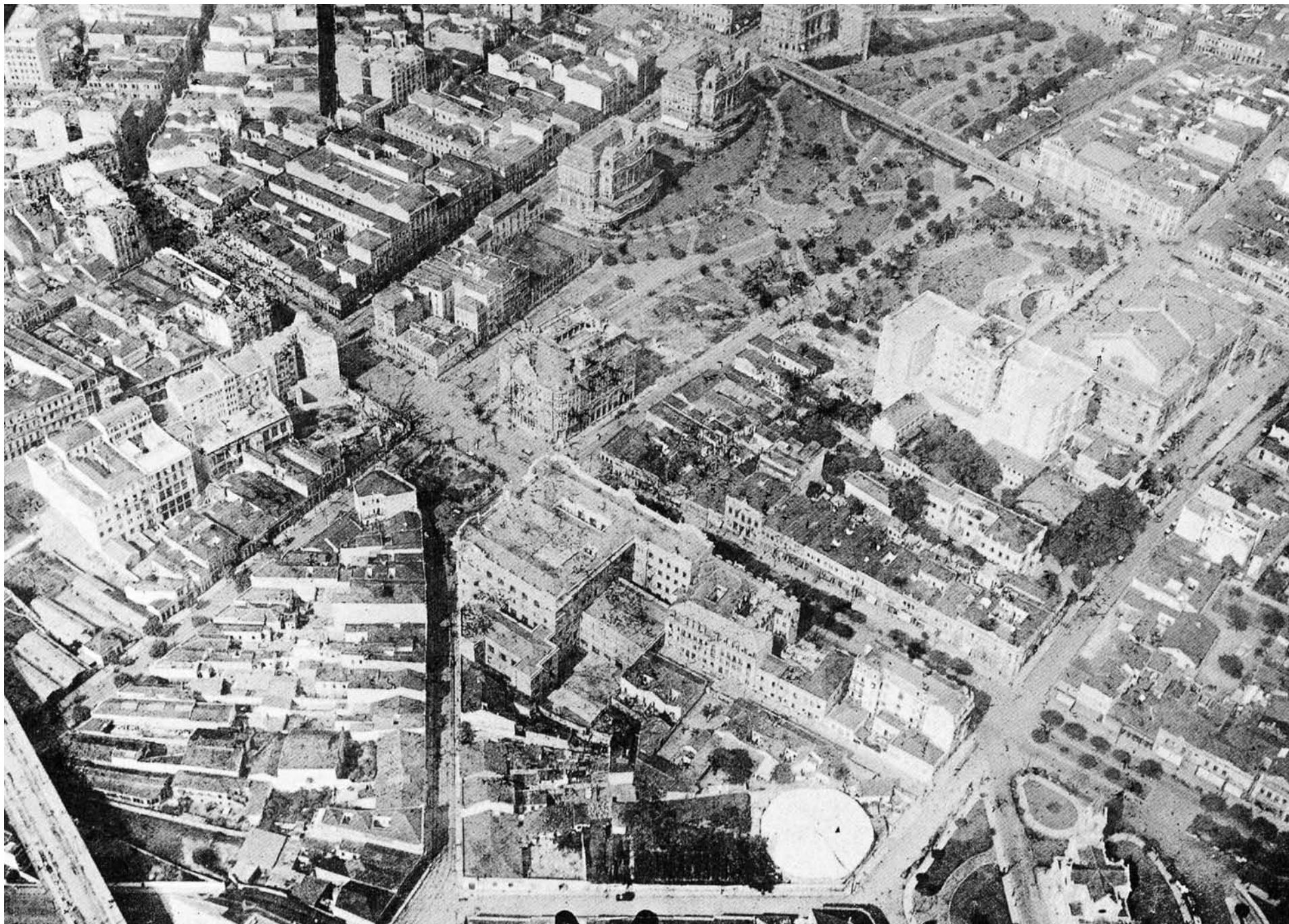
O primeiro capítulo deste trabalho teve como objetivo recompor, de maneira breve, o processo de desenvolvimento da estrutura de São Paulo responsável pela primeira grande transformação do sentido atribuído ao recinto do Anhangabaú, que passou de “fundo” da cidade a barreira de sua expansão.

Uma vez superada a barreira, o crescimento do setor oeste da cidade se intensificou, consolidando o que se denominou de “centro novo” e os novos bairros residenciais das elites regionais. Esta consolidação, por sua vez, foi a responsável pela segunda grande transformação do sentido daquele recinto. Nesta nova configuração a localização do vale passou a ser central. Um grande espaço vazio no coração da cidade, respiro entre as estreitas ruas do centro velho e as pujantes construções do centro novo.

“Desde o final do período monárquico fora reconhecido o potencial paisagístico e urbanístico representado por espaços livres tão próximos da área central. Até o último quartel do século XIX, os vales do Anhangabaú e do Tamanduateí nada mais eram que parte do quadro natural cercado o núcleo urbano, formado por campos, várzeas, matos, chácaras e fundos de vale. Na medida em que o crescimento da cidade passou a cavaleiro do vale, a Oeste, e da várzea, a Leste, e a ocupação horizontal da colina atingiu seus limites, tais espaços passaram a representar vazios passíveis de aproveitamento como áreas livres - uma vez que as condições físicas dessas zonas baixas e alagadiças desestimulavam a ocupação urbana propriamente dita.”²

1 O irônico trecho citado foi publicado originalmente por Monteiro Lobato na *Revista do Brasil* nº 36, de dezembro de 1918. LOBATO, Monteiro. Negrinha. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 61.

2 CAMPOS NETO, 1999. p.111.



As possibilidades oferecidas por esta nova configuração foram logo percebidas e teve início um processo de construção coletiva do novo caráter daquele espaço; de transformação do espaço em lugar. O vale como um lugar.³

Os “melhoramentos” e os primórdios do urbanismo em São Paulo

“O amadurecimento e estabilização da economia cafeeira fez com que o escopo das intervenções concebidas para a cidade de São Paulo fosse ampliado por volta de 1910. Das iniciativas parciais que caracterizaram os primeiros anos do século, evoluiu-se para um conjunto de propostas de maior alcance, sinalizadas pela expressão ‘melhoramentos.’”⁴

Durante as duas últimas décadas do século XIX e os primeiros anos do século XX, as esferas da administração pública foram obrigadas a realizar um processo de reestruturação administrativa e institucional adequando-se ao novo regime republicano e procurando acompanhar o desenvolvimento econômico e urbano da cidade.

Durante o curto período, de outubro de 1885 a agosto 1886, em que presidiu a província João Alfredo Correia de Oliveira (1835-1919), foi criada a Comissão Geográfica e Geológica, organizou-se um levantamento estatístico da província e foi promulgado um novo Código de Posturas, elaborado pela Câmara Municipal. Apresentou-se o plano de uma avenida perimetral circundando a área central da cidade, que não chegou a ser realizado, e foram contratados a construção do palácio comemorativo da independência, atual Museu do Ipiranga, e os projetos de regularização dos rios Tamanduateí e Anhangabaú.

Em 1889 Antonio Francisco de Paula Souza (1843-1917) assumiu a chefia da recém criada Superintendência de Obras Públicas (estadual), adotando como principais campos de atuação as obras de saneamento e a construção de edifícios escolares. O mais importante destes foi o edifício da Escola Normal, construído no Largo dos Curros, atual Praça da República. Em 1894 promulgou-se o Código Sanitário e nesse mesmo ano Paula Souza

³ ‘Espaço’, é entendido aqui como um conceito físico e mensurável; uma área localizada entre limites determinados. ‘Lugar’ é uma propriedade atribuída socialmente a um espaço; é um espaço dotado de um sentido social; tem uma conotação antropológica, psicológica e subjetiva.

⁴ CAMPOS NETO, 1999. p.103.

Fig.50
Foto aérea de 1925 mostrando o parque de Bouvard e a ocupação do vale a partir da Avenida São João, já alargada.
[REIS, 2004. p.145.]



assumiria a direção da nova Escola Politécnica, fundada com o objetivo de aparelhar os quadros técnicos e administrativos governamentais.

Entre 1896 e 1898, a Intendência de Obras (municipal), sob o comando do engenheiro Pedro Augusto Gomes Cardim (1864-1932), produziu uma planta cadastral geral da cidade com o objetivo de mapear o crescimento urbano das décadas anteriores e subsidiar um plano que seria elaborado pela Comissão Técnica de Melhoramentos. O plano apresentado em 1897 e não realizado, previa uma grande avenida perimetral, mais ambiciosa que a de João Alfredo, que incentivaria o eixo de expansão da cidade no vetor sudoeste.

No ano de 1899 foi criado o cargo de prefeito municipal. Para assumir o primeiro mandato a câmara elegeu Antonio da Silva Prado (1840-1929), chefe da mais importante família da sociedade paulistana e figura de destaque nos campos da agricultura, da indústria, do comércio e financeiro. Prado permaneceu no cargo por quatro mandatos consecutivos, até 1910, e teve sempre ao seu lado, como Diretor de Obras Municipais, a figura de Victor da Silva Freire (1869-1951).

Durante os últimos anos da gestão de Antonio Prado, a cidade viveu um período intenso de debates a respeito dos melhoramentos que deveriam ser realizados na área central, revelando o interesse dos grupos dominantes na construção dos espaços de representação do desenvolvimento econômico e social proporcionado pela cultura do café.

Esse período foi pesquisado com profundidade por diversos autores e sua reconstituição detalhada, neste trabalho, cairia inevitavelmente na redundância ou na mera compilação. A análise que se pretende realizar aqui terá como foco as transformações espaciais do recinto embutidas em cada projeto e seus rebatimentos no plano da construção coletiva do caráter que deveria ser atribuído àquele lugar.

Fig.51
Foto aérea de 1930 mostrando a ocupação do vale a norte da Avenida São João.
[REIS, 2004. p.156.]

5 SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole*. São Paulo, Ateliê Editorial, 2000.

6 “Melhoramentos Municipais”, *Correio paulistano*, São Paulo, 26 jan. 1890 apud SEGAWA, 2000, p.47.

A contribuição de Adolfo Augusto Pinto [1890]

No livro *Prelúdio da Metrópole*⁵ Hugo Segawa coloca como, até os últimos anos do Séc. XIX, as iniciativas, públicas ou privadas, de intervenção na cidade não passaram de tentativas, mais ou menos felizes, de enfrentar questões pontuais de forma isolada e imediatista.

No mesmo trabalho, o autor apresenta uma figura cujo discurso sobre a cidade configuraria um contraponto a essa situação. Através da publicação, ao longo do ano de 1890, de artigos editoriais em uma coluna do diário *Correio Paulistano* chamada “Melhoramentos Municipais”, o engenheiro Adolfo Augusto Pinto (1856-1930) elencou uma série de medidas que, apesar do predominante caráter sanitarista, abordavam problemas urbanos de diversas ordens. Para o Anhangabaú, o engenheiro propôs sua “cobertura e embelezamento, do largo da memória até a rua 25 de Março”. Para isso deveria

“...Abrir-se importante via de comunicação direta e de nível, entre quase todos os bairros suburbanos da capital (...) Tais Comunicações hoje não se fazem senão através da colina central da cidade, e portanto subindo e descendo ladeiras, o que torna penosa e sobremodo pesada a tração dos veículos de toda espécie.”⁶

É interessante ressaltar que essa proposta é uma das únicas que considera toda a extensão do vale, prolongando a intervenção até seu encontro com o Tamanduateí.

Em 1896 uma comissão organizada por Campos Salles, da qual Augusto Pinto fazia parte, elaborou o que Segawa considera como o primeiro plano oficial de melhoramentos da cidade. Nesse plano encontra-se a proposta de abertura da Praça do Patriarca:

“Como se sabe, não só pela sua estreiteza, pois mede pouco mais de meia dúzia de metros, como por ser o trecho sujeito a maior trabalho, a parte da rua Direita que fica entre a rua de S. Bento e a rua Líbero Badaró é a que reclama intervenção mais radical.

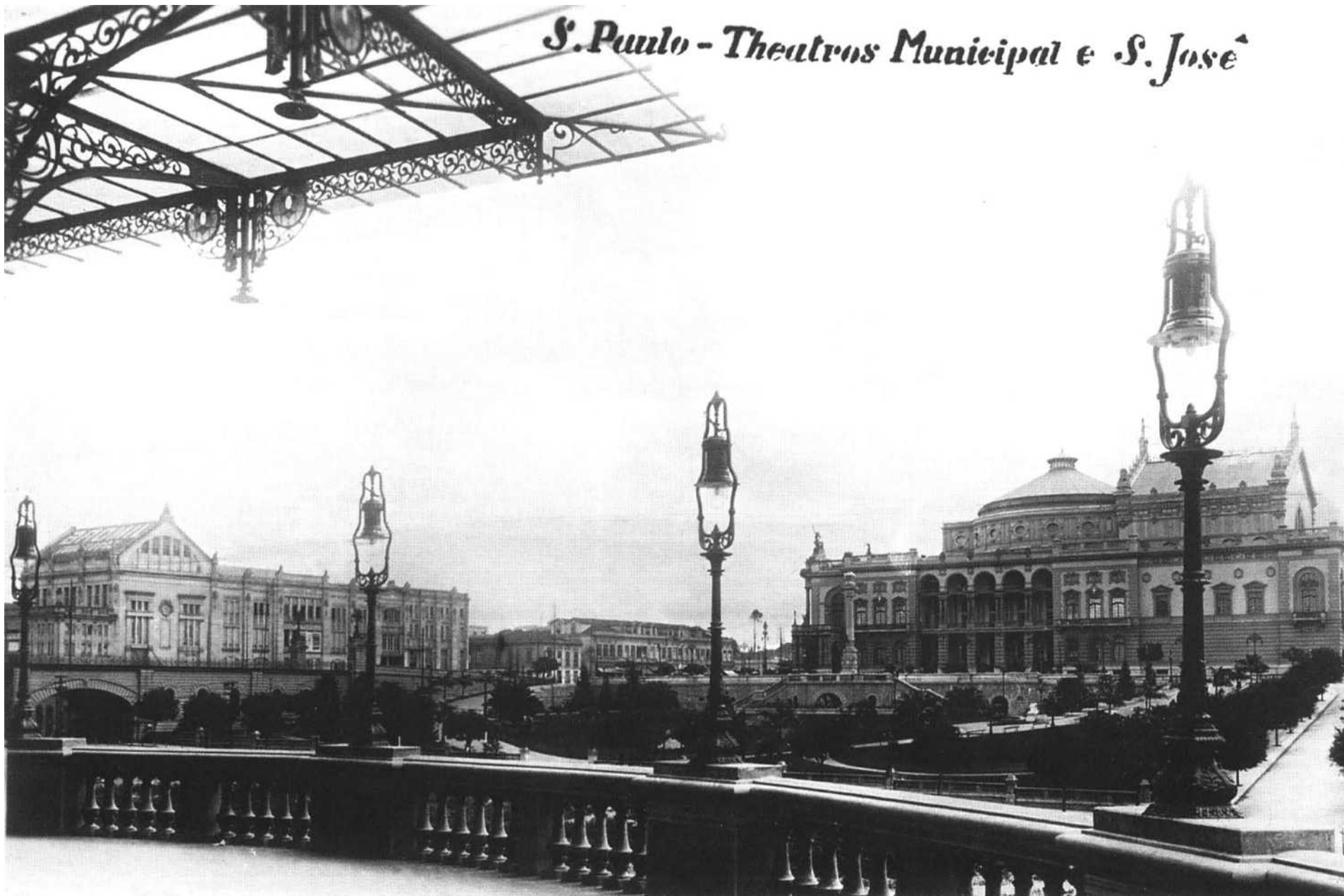
(...) dentro em pouco o trânsito nesse trecho será impossível, se não for ele transformado em espaçoso largo, tendo a sua divisa no alinhamento da rua da Quitanda, conforme sugeri há tempos, quando levantei nesta folha a idéia desse melhoramento.

7 PINTO, Adolfo Augusto. Minha Vida (Memórias de um Engenheiro paulista), São Paulo, Conselho Estadual de Cultura, 1970, p.124 *apud* SEGAWA, 2000, p. 49.

Esta magnífica obra, desde que seja assim realizada, e não se limite a um pequeno recuo de prédios, permitirá a arborização do local, abrirá espaço para o estacionamento de carros e automóveis de praça, ao mesmo tempo que facilitará tornar-se o novo largo excelente ponto de partida dos bondes que passarem pelo Viaduto do Chá, os quais poderão fazer a volta no próprio largo, deixando de atravancar as ruas do Triângulo”⁷

Embora não se encontre nenhum tipo de registro gráfico das propostas feitas por Adolfo Augusto Pinto, a posterior materialização de algumas delas nos permite vislumbrar o que tinha em mente o engenheiro. Os principais pontos de seu discurso seriam retomados em propostas posteriores, consolidando um projeto comum de construção do lugar. Em relação ao Anhangabaú, fica cristalizada nesse plano a memória da única proposta que trabalhou com toda a extensão do vale, hidrograficamente compreendido. A malha viária implantada no trecho norte do vale nos anos seguintes e a construção da Estação da Luz gerariam um deslocamento da percepção desse extremo do recinto do vale na direção noroeste e a partir daí ele nunca mais seria compreendido desde esse ponto de vista.

S. Paulo - Theatros Municipal e S. José



Um grande palco: teatros São José e Municipal [1903/1911]

A combinação da prosperidade econômica das elites, seu desejo de ‘superação’ do passado colonial e a forte influência cultural dos imigrantes, desencadeou um vertiginoso processo de importação de costumes, principalmente europeus, tidos como ‘sofisticados’ e ‘cosmopolitas’. A enorme frequência de apresentações, de ópera e teatrais, constituía bom exemplo disso.

No final do séc. XIX São Paulo recebia um número expressivo de companhias teatrais estrangeiras, mas as instalações destinadas às apresentações eram relativamente precárias. Sucessivas leis de incentivo à construção de salas de espetáculo foram aprovadas pela Câmara sem obtenção de resultados. Até 1895 a cidade contava com três modestas casas teatrais administradas por empreendedores privados: o Teatro Politeama, localizado no Vale do Anhangabaú junto à Rua de São João⁸, o Teatro Minerva ou Apolo⁹, na Rua Boa Vista, e o mais importante deles, o Teatro São José, construído nas proximidades da atual Praça João Mendes¹⁰. Seu espaço funcionou ativamente até fevereiro de 1898, quando o edifício foi completamente destruído por um violento incêndio.¹¹

Após pouco mais de dois anos de obras, foi inaugurado em 28 de dezembro de 1909¹² o segundo Teatro São José, quase em frente ao local onde, desde 1903, estava sendo construído o Municipal. Projetado pelo arquiteto sueco Carlos Ekman (1866-1940) e construído pelo engenheiro Regino Aragão, foi um dos primeiros edifícios a utilizar a estrutura metálica¹³ em São Paulo. O São José era relativamente modesto, não representava plenamente as aspirações da elite paulistana e após a inauguração do Municipal, em 1911, o local tornou-se obsoleto. Um novo incêndio destruiu parte de suas instalações e após esse incidente suas portas não voltariam a se abrir. Sua localização privilegiadíssima despertou o interesse da Companhia *Light*, que adquiriu o imóvel para ali construir sua nova sede. O teatro foi demolido em 1925 e o novo edifício da companhia inaugurado em 1929.

A construção de uma casa de espetáculos à altura das pretensões da elite paulistana não foi fácil. Após alguns anos de tentativas de incentivo ao seu empreendimento por capitais privados, foi aprovada pelo Senado Paulista, em novembro de 1900, a Lei nº 750,

8 O Politeama abriu suas portas em fevereiro de 1892, mesmo ano de inauguração do Viaduto do Chá, e destinava-se originalmente a apresentações circenses. A sala de espetáculos era abrigada por um grande galpão de planta circular e possuía uma capacidade aproximada para 3000 espectadores. Foi destruído por um incêndio no dia 27 de dezembro de 1914.

9 Conhecido inicialmente como o Teatro Provisório Paulista, iniciou suas atividades em 1873. Em 1891 foi reformado passando a chamar-se Teatro Minerva. Em 1895, após nova reforma, passou a chamar-se Teatro Apolo. Em 1899 foi adquirido por Antônio Álvares Penteado, que anexando lotes vizinhos, construiu nova casa, inaugurada em maio de 1900 com o nome Teatro Santana. Em 1912 o edifício foi vendido ao governo e demolido para a construção do Viaduto Boa Vista.

10 O primeiro Teatro São José foi inaugurado provisoriamente em 1864, com sua construção ainda inacabada. A inauguração definitiva aconteceria apenas em 1876.

11 AMARAL, Antonio Barreto do. *História dos Velhos Teatros de São Paulo: da Casa da Ópera à inauguração do Teatro Municipal*. São Paulo: Governo do Estado, 1979. p. 283.

12 Idem. p.373

13 A estrutura foi encomendada na Alemanha. A rapidez das obras permitiu que o teatro fosse inaugurado dois anos antes do Municipal. TOLEDO, 1989. p.63.

Fig.52
Os teatros São José e Municipal vistos a partir do terraço do Palace-te Prates. Cartão postal, 1918. [TOLEDO, 2004 (1980). p.140.]



Fig.53
Os teatros e o Chá.
[TOLEDO, 1989. p.57.]

Fig.54
Edição de mapa do Morro do Chá,
de 1917, destacando em cinza a
área compreendida pelo parque de
Bouvard e em preto os dois teatros.
Essas duas construções arrema-
tavam o vazio da Praça Ramos
de Azevedo e viaduto do Chá e
criavam o cenário mais glamuroso
da cidade até a implantação do
parque.
[Fonte da base: TOLEDO, 1996.
p.78.]

autorizando o estado a mandar construir um teatro na mesma localização do primeiro São José. Dificuldades econômicas impediram sua realização. Em 1903 a Câmara Municipal aprovou a Lei nº 627, que autorizava o Prefeito Antônio Prado a entrar em acordo com o Estado para empreender a obra. Escolheu-se para tanto terreno localizado entre as ruas Barão de Itapetininga, Formosa, Conselheiro Crispiniano e o prolongamento da Rua 24 de Maio. Para realizar o projeto foram contratados os arquitetos Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851-1928), Domizziano Rossi (1865-1920) e Cláudio Rossi.

A obra foi iniciada em junho de 1903 e concluída oito anos depois, em agosto de 1911. A apresentação inaugural, marcada para o dia 11 de setembro, teve de ser adiada para o dia seguinte, pois os cenários não chegaram a tempo. No dia 12, uma multidão, estimada pelos jornais da época em 20 mil pessoas, se concentrou ao seu redor para conhecer a novidade¹⁴.

O que interessa destacar aqui a respeito desses edifícios, se manifesta em dois âmbitos: o do conjunto que conformavam e o das relações com a cidade que estabeleciam individualmente.

Como um conjunto, arrematavam uma das extremidades do viaduto e configuravam um espaço livre importantíssimo. Uma das mais prestigiadas atividades sociais paulistanas, símbolo da ‘emancipação’ cultural da cidade, tinha ali, no ‘centro novo’, seu monumento: a praça dos teatros como um grande palco. Esse vazio fazia parte do recinto Anhangabaú, espraiando sua presença nos meandros da cidade.

Individualmente, essas construções também apresentavam aspectos que devem ser destacados. O projeto do Teatro São José, ‘colado’ ao Viaduto do Chá, tirava partido de sua pouco usual situação urbana e topográfica, com três fachadas ativas¹⁵ e dois níveis térreos, um na cidade alta, através do viaduto e da Rua Xavier de Toledo, outro na cidade baixa, através da Rua Formosa. Observando algumas fotografias dos anos 1910 e 1920, podemos observar que neste edifício até sua ‘quinta fachada’ foi explorada, através da utilização da cobertura para publicidade comercial.

Por sua vez, o Teatro Municipal consegue estabelecer diálogos específicos com a cidade através de cada uma de suas quatro ‘frentes’. A ‘frente’ Anhangabaú expõe o volume majes-

14 Devido à quantidade de cerimônias e homenagens realizadas nesse dia, o espetáculo inaugural, a ópera Hamlet, foi iniciada com muito atraso somente às dez horas da noite. Devido ao adiantado da hora, foi suspensa por volta da uma da manhã, ficando sem o seu epílogo. (AMARAL, 1979. p.401.)

15 Denominou-se como fachadas ativas, as faces de um edifício através das quais se realizam trocas ativas com a cidade e não apenas visuais.



toso de suas instalações ao recinto do vale, permitindo a leitura de suas partes e criando um pano de fundo para a travessia do Chá. Seu passeio lateral cria um terraço mirante para o vale, que se transforma em jardim inclinado até atingir a Rua Formosa. A ‘frente’ Praça Ramos de Azevedo qualificava e alimentava o ‘largo dos teatros’, valorizando o eixo do viaduto e da rua Barão de Itapetininga. A ‘frente’ Conselheiro Crispiniano cria um alargamento lateral interessante para o comércio localizado em frente além de arrematar de modo inusitado o eixo visual da Rua 24 de Maio. E finalmente a ‘frente’ oposta à praça Ramos de Azevedo, que estabelece o acesso técnico de funcionários e artistas ao teatro e constituía elegantíssima esquina no período em que existiu ali o Hotel Esplanada.

Fig.55

Os teatros arrematando o eixo visual do Viaduto do Chá. O parque ainda não havia sido implantado e as casas da Rua Formosa ainda criavam um “fundo” para o vale. Aurélio Becherini, 1911. [PONTES, 2003. p.164.]

Fig.56

A Praça Ramos de Azevedo, os teatros e o Hotel Esplanada, após a implantação do parque. [IMS, 2004. p.139.]

Fig.57

Os teatros pontuavam o eixo do viaduto e da Barão de Itapetininga. As casas da Rua Formosa, a norte do viaduto, já haviam sido demolidas para a construção do parque. As casas a sul permaneciam. Aurélio Becherini, 1914. [PONTES, 2003. p.165.]

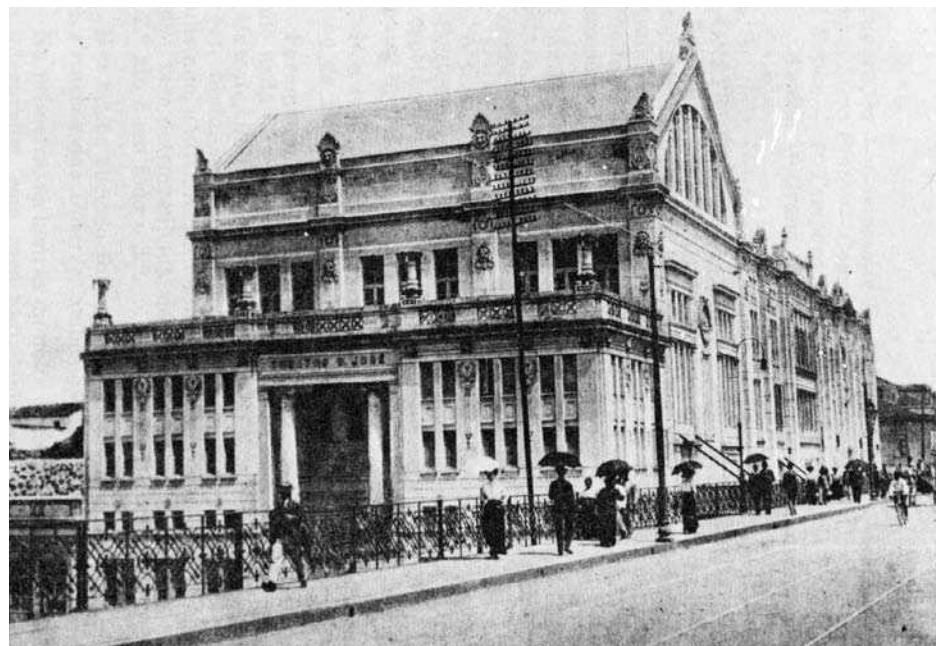
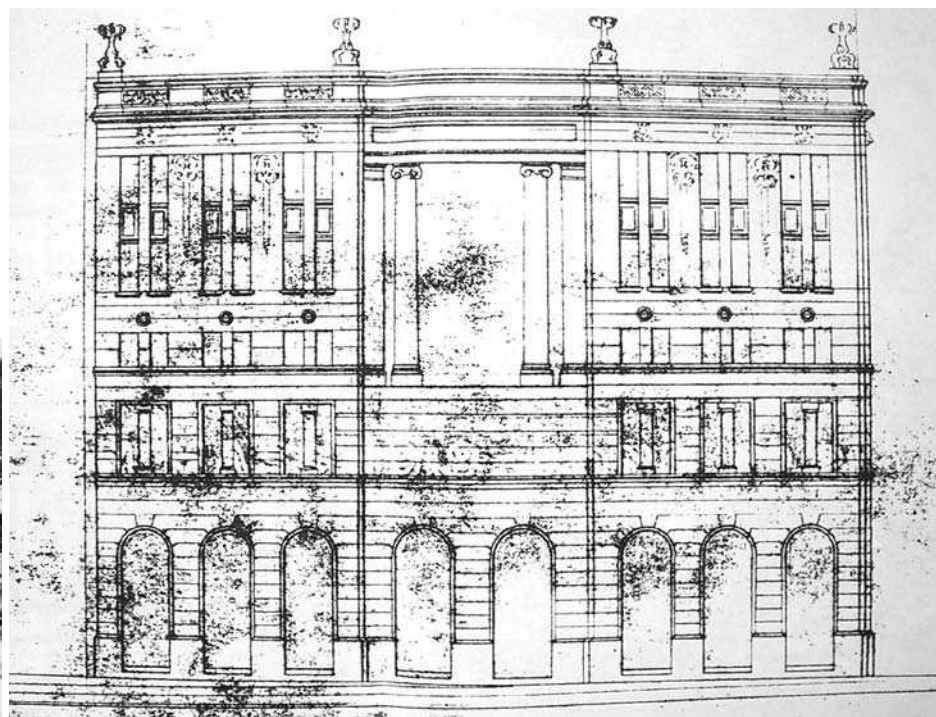


Fig.58
Vista da Rua Formosa em direção ao Viaduto do Chá com o São José ao fundo. O acesso inferior por esta rua servia aos artistas e funcionários do teatro, tirando partido de sua singular situação topográfica. Autor desconhecido. [GERODETTI, João Emilio. *Lembranças de São Paulo: a capital paulista nos cartões postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Studio Flash, 1999. p.77.]

Fig.59
Elevação Rua Formosa do Teatro São José. [Biblioteca FAUUSP]

Fig.60
O São José visto do Viaduto do Chá. [AMARAL, Antônio Barreto do. *História dos velhos teatros de São Paulo: da Casa da Ópera à inauguração do Teatro Municipal*. São Paulo: Governo do Estado, 1979.]

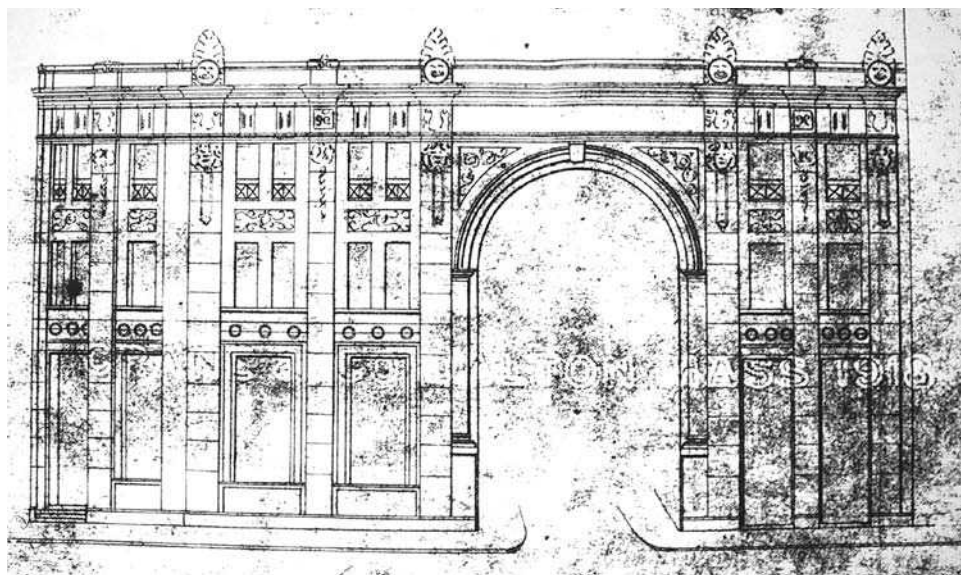


Fig.61
Elevação Rua Xavier de Toledo do
Teatro São José.
[Biblioteca FAUUSP]

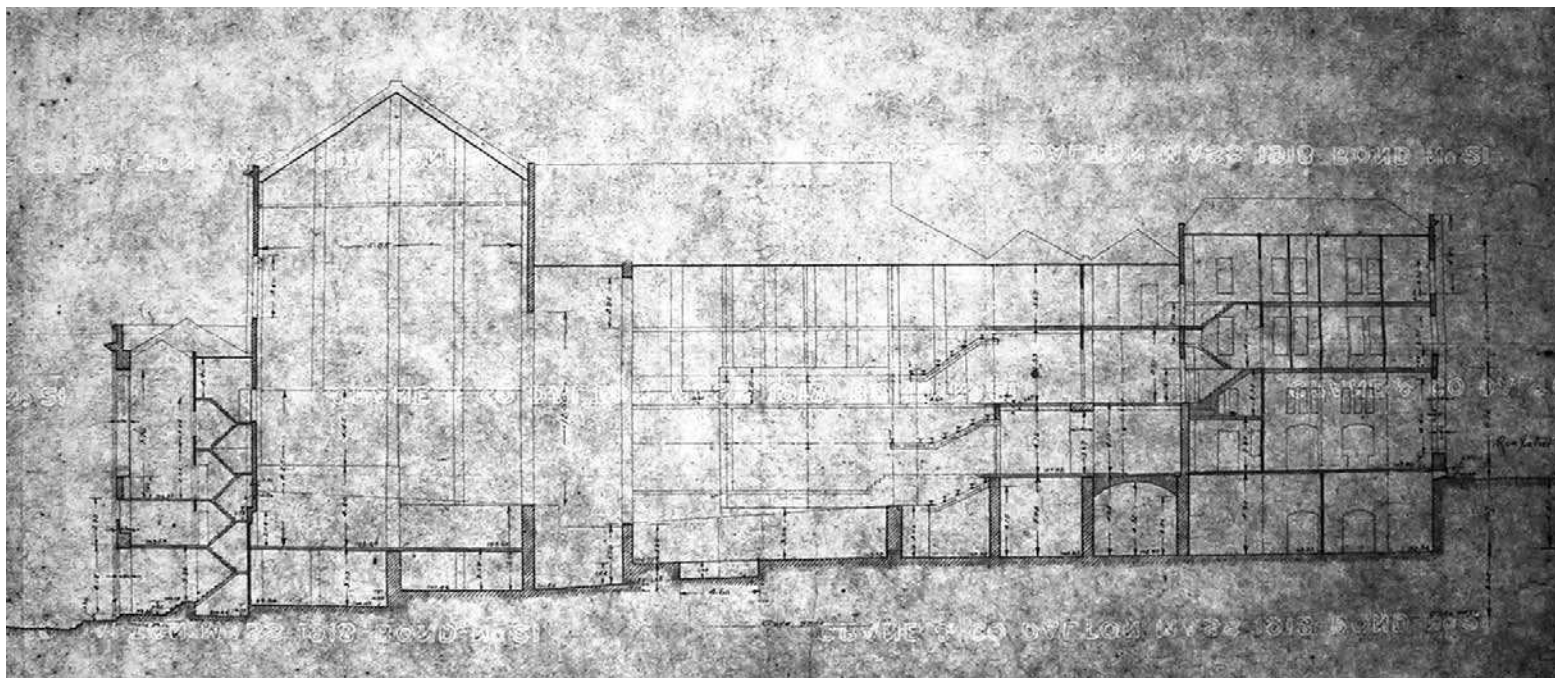
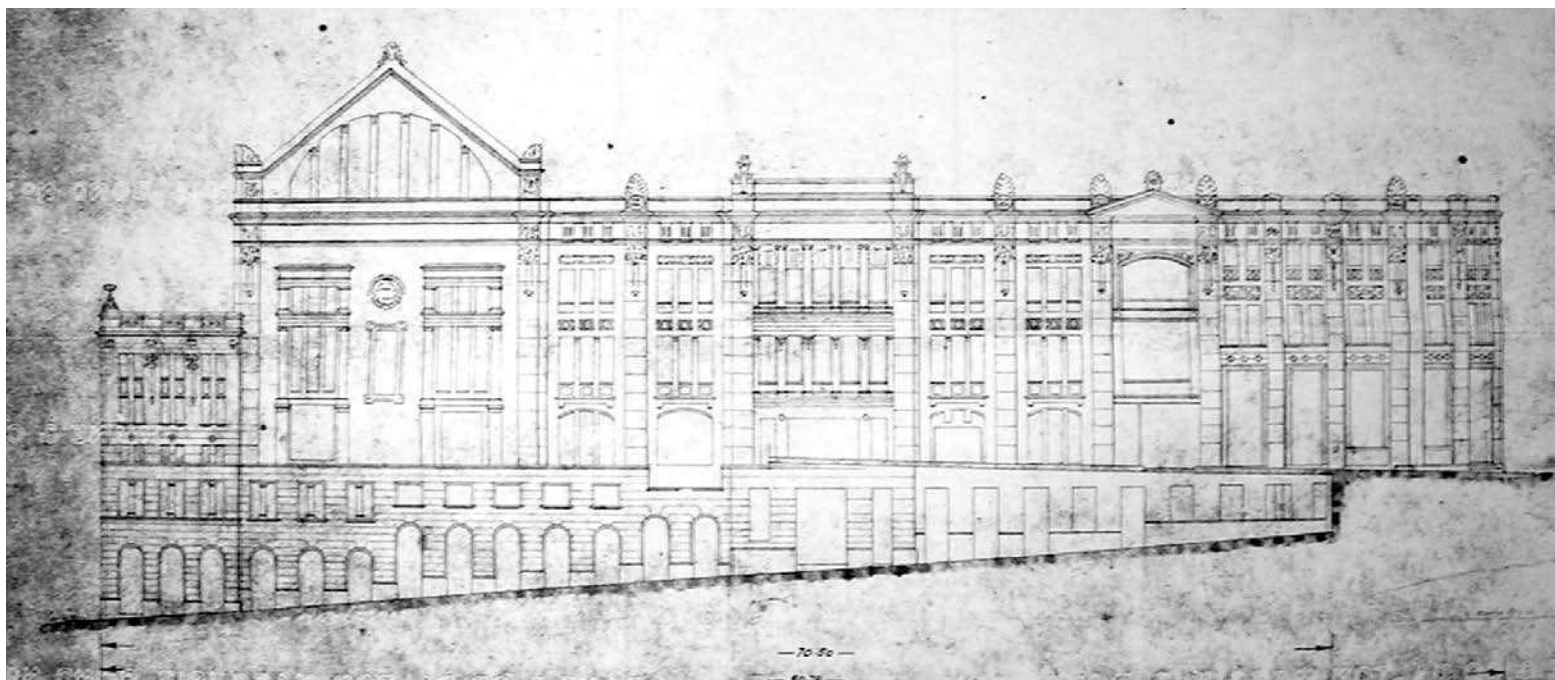


Fig.62
Acesso do Teatro São Jose pela Rua
Xavier de Toledo.
[AMARAL, 1979.]

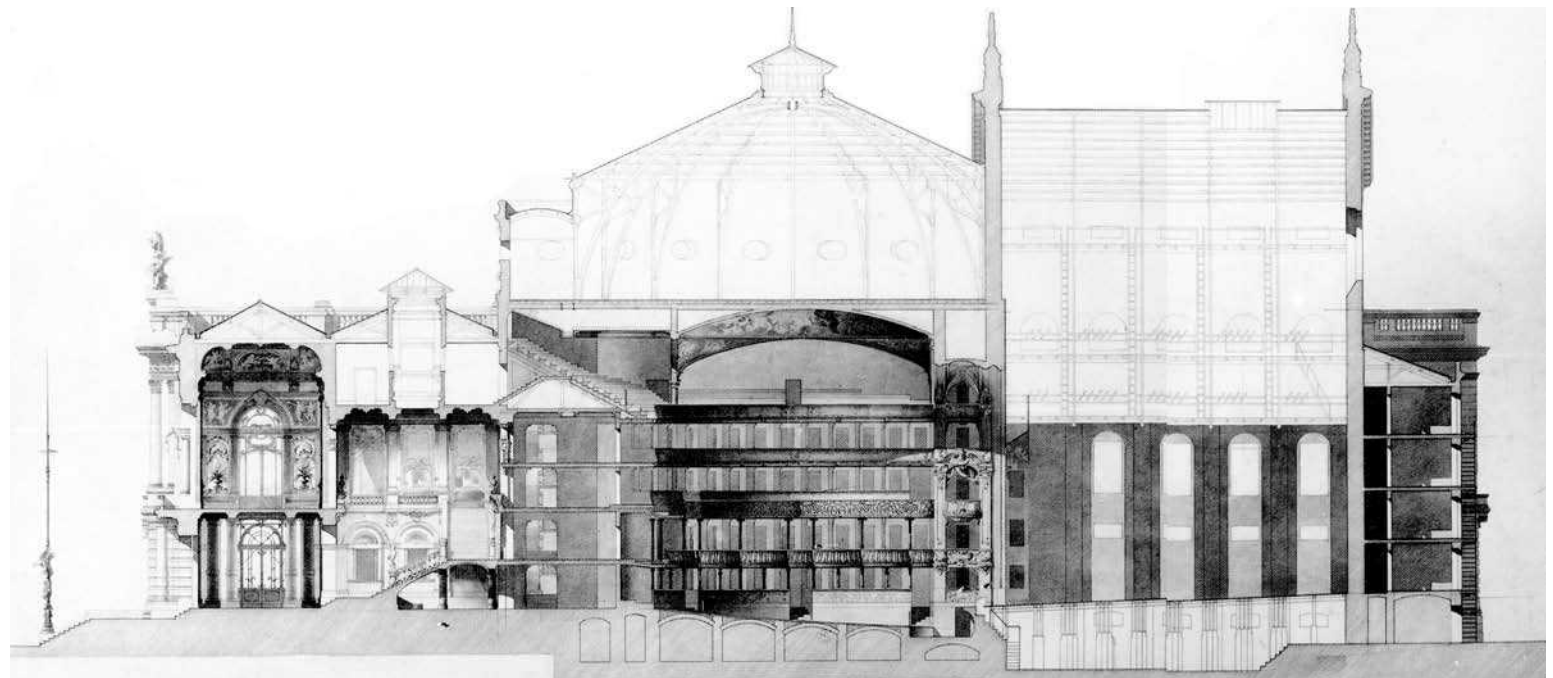
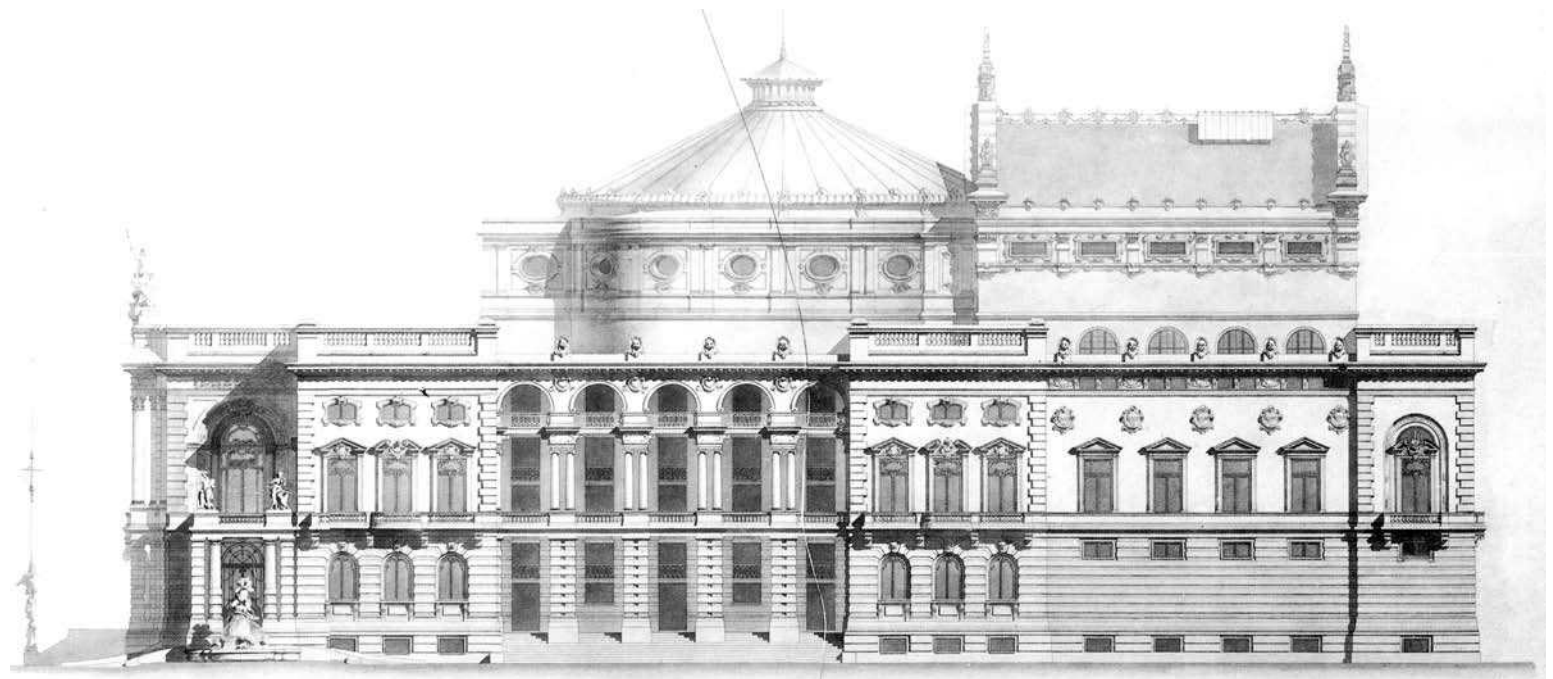
Fig.63
Teatro São José a partir da escada-
ria do Tetro Municipal. Podem ser
vistos seus acessos pela Rua Xavier
de Toledo e pelo Viaduto do Chá.
[TOLEDO, 2004 (1980). p.139]



Theatro S. José - S. Paulo



Figs.64 e 65
Elevação Viaduto do Chá e corte
longitudinal do Teatro São José.
[Biblioteca FAUSP]



Figs.66 e 67
Elevação Anhangabaú e corte lon-
gitudinal do Teatro Municipal.
[TOLEDO, 1989. p.58 e 59]



Fig.68
 Cartão postal mostrando a elevação Barão de Itapetininga do Teatro Municipal.
 Cardozo Filho & Co.
 [GERODETTI, 1999. p.131.]

Fig.69
 Teatro Municipal visto a partir do São José. G. Gaensly, 1920.
 [IMS, 2004. p.111.]



Fig.70
Teatro Municipal e Praça Ramos de Azevedo recém construídos.
[TOLEDO, 1989. p.133]

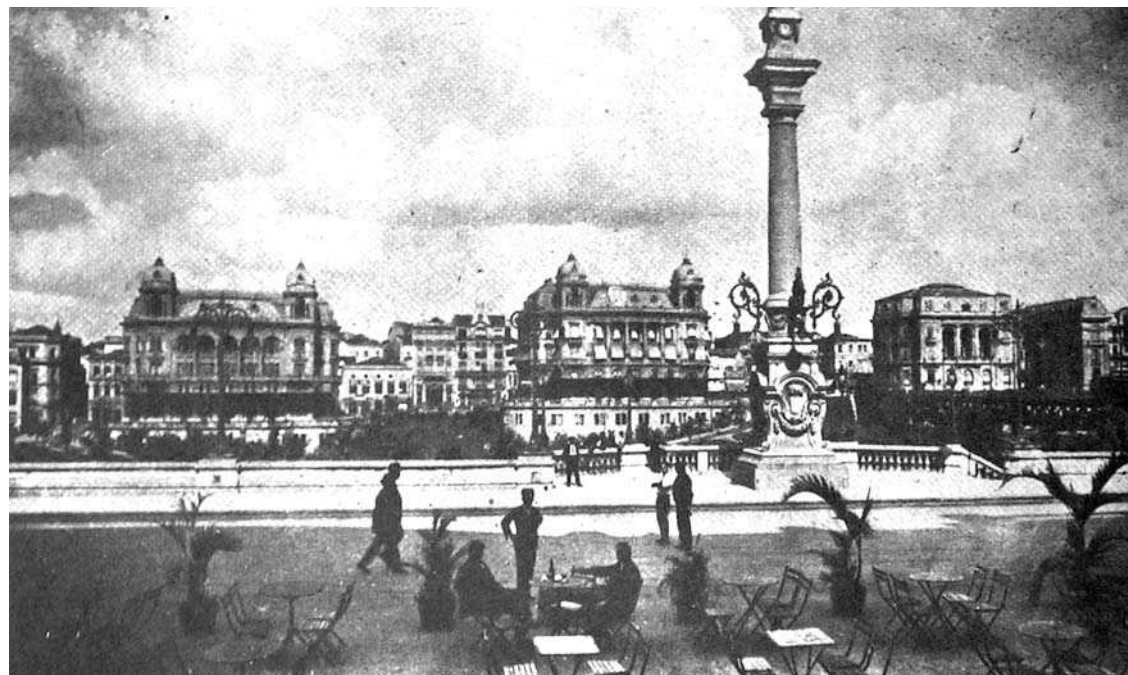
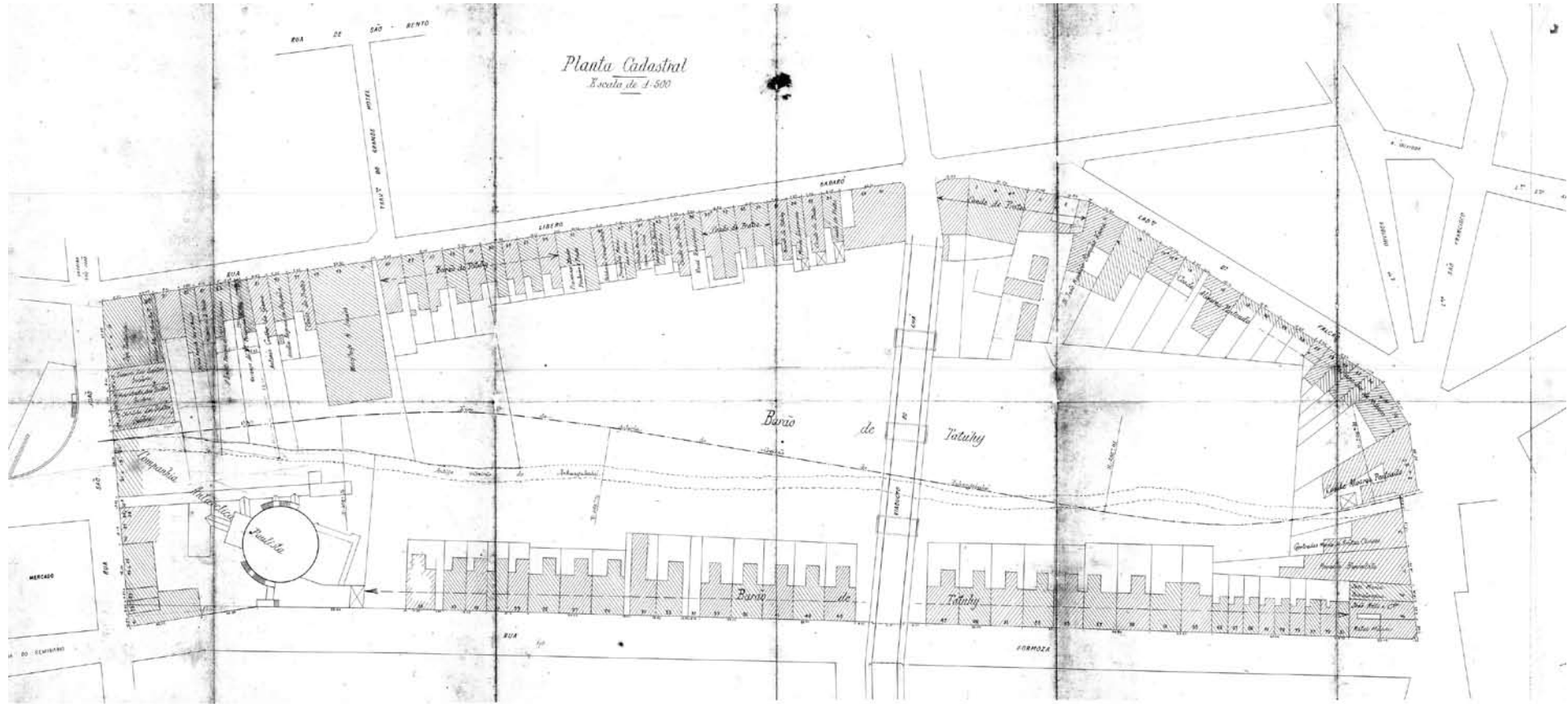


Fig.71
O Café do Municipal tirava partido de sua extraordinária localização utilizando o passeio voltado para o Anhangabaú e a Praça Ramos de Azevedo.
[CHAMIE, Emilie. *Teatro Municipal 70 anos*. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, 1982.]



As indicações do Vereador Augusto Carlos da Silva Telles [1907]

16 TELLES, 1907, p. 41/2 *apud*
SIMÕES JR, 1995, p. 74/5.

Augusto Carlos da Silva Telles (1851-1923) pertencia a uma família paulista ligada à cafeicultura. Diplomou-se engenheiro em 1878, na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, cidade na qual exerceu o cargo de diretor de obras da Capital Federal entre 1897 e 1898. De volta a São Paulo, foi vereador na Câmara Municipal entre 1905 e 1911. Em 1906 Telles publicou o estudo “*Os melhoramentos de São Paulo*”, contendo um plano abrangente de intervenções na cidade. O setor central da cidade era ali, objeto de uma série de propostas com enfoque marcadamente viário, entre as quais se destacam os alargamentos dos quatro cruzamentos onde o tráfego de bondes era mais intenso (São Bento com São João e Direita, São João com Líbero Badaró e Largo do Tesouro) e o alargamento da rua Líbero Badaró. Esta última continha clara intenção de reformulação do espaço do vale do Anhangabaú:

“A nossa antiga rua de S. José impõe-se seja radicalmente transformada. O seu alargamento constitue medida de primordial importância para esta capital.

(...) Refiro-me à desapropriação da face impar da rua Líbero Badaró, o que ulteriormente seria complementado pela desapropriação da face par da ladeira Dr. Falcão.

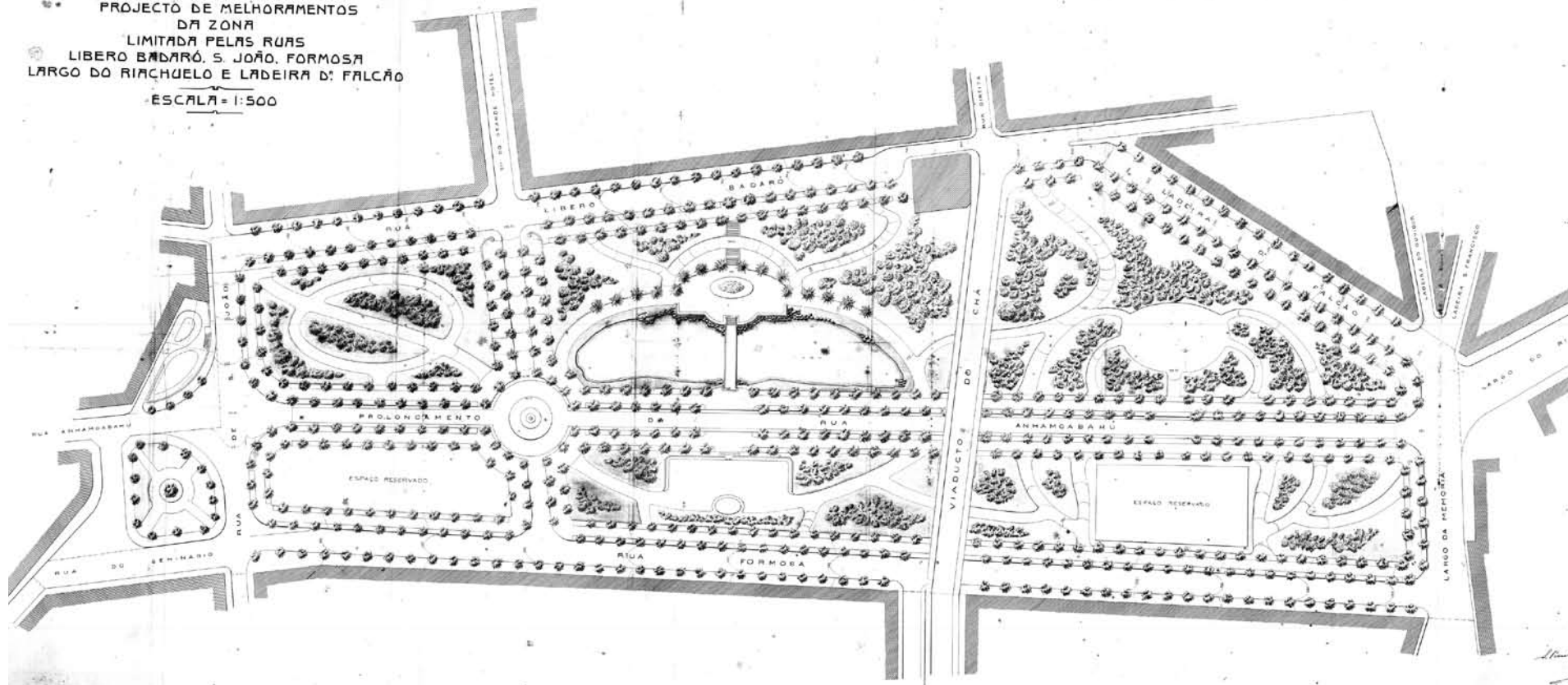
Daríamos ao centro da cidade um verdadeiro desafogo, dotaríamos São Paulo de uma bella avenida central, dominando esse valle sob os dois viaductos, hoje tão mal aproveitado e que poderia transformar-se em um sitio encantador.

Seria o complemento indispensavel ao bello e imponente Theatro Municipal, que mal se comprehende tenha com panorama da cidade essa fila repugnante de fundos de velhas e primitivas habitações.

Opportunamente devera ser emprehendida a desapropriação das casas, face impar da rua Formosa. Evitar-se-á assim que apresente o Theatro Municipal para quem a elle se dirige, indo da cidade pelo viaducto, como primeiro plano de perspectiva – fundos de velhas casinholas da rua Formosa; só assim conseguirá esta justificar o nome com que se orna.”¹⁶

Fig.72
Planta cadastral elaborada pela
Diretoria de Obras da Prefeitura
Municipal de São Paulo para o
“Projecto de melhoramentos da
zona limitada pelas ruas Líbero
Badaró, São João, Formosa, Largo
do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão”,
com data de 15 de outubro de
1907.
[Arquivo SIURB]

PROJECTO DE MELHORAMENTOS
DA ZONA
LIMITADA PELAS RUAS
LIBERO BARDARO, S. JOÃO, FORMOSA
LARGO DO RIACHUELO E LADEIRA D' FALCÃO
ESCALA = 1:500



O projeto foi desenvolvido pela equipe de engenheiros da Diretoria de Obras municipal, que contava com as figuras de Victor Freire e Eugênio Guilhem. Em 1907 foi apresentada uma planta que sintetizava o conjunto das propostas defendidas por Telles e que se constituiu como o primeiro projeto municipal que continha uma visão de conjunto a respeito das intervenções a realizar na área central da cidade.

Algumas características importantes do projeto podem ser extraídas da leitura da planta geral da proposta, com data de 15 de outubro de 1907.

Os limites assumidos para o recinto do vale são o Largo do Riachuelo, a Rua de São João, a Rua Formosa e a Líbero Badaró. A praça ao lado do Teatro Municipal não faz parte do conjunto.

As encostas são liberadas de construções, com exceção de um único edifício junto à extremidade leste do Viaduto do Chá, que estrangula a alargada Libero Badaró, e dois espaços reservados sobre a encosta oeste, provavelmente destinados à implantação de edifícios públicos.

É sugerida a abertura de uma via junto ao extremo oeste do Viaduto do Chá criando uma ligação direta entre o Teatro Municipal e a Rua Formosa.

O fundo do vale recebe uma via, prolongamento da Rua Anhangabaú, posicionada assimetricamente em relação ao vale, mais próxima da encosta oeste. A via possui caráter de rua e não de avenida, e possui uma pequena rotatória no eixo da Travessa do Grande Hotel. O tratamento dado às áreas livres é o de um conjunto de pequenas praças ajardinadas relativamente articuladas sem a intenção de criar um grande espaço único.

Fig.73

Planta do “Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Libero Badaró, São João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão”, apresentado pela Diretoria de Obras da Prefeitura Municipal de São Paulo em 15 de outubro de 1907.

[Arquivo SIURB]



Fig.74
Foto aérea do Vale do Anhangabaú
e seu entorno.
Autor desconhecido, 1920.
[IMS, 2004. p.111.]

A profusão de projetos e a solução que veio de fora

A força das idéias contidas no plano de Silva Telles deflagrou uma forte disputa envolvendo os técnicos municipais de diversos setores (obras, finanças, justiça) e os parlamentares representantes dos proprietários de terras que seriam de algum modo afetados pela proposta. O maior proprietário de imóveis na área do Anhangabaú naquele momento era o Conde Eduardo Prates, que obviamente queria lucrar com a inevitável valorização de suas propriedades, principalmente as localizadas entre o vale e a Rua Líbero Badaró.

A solução desse embate só foi alcançada em 1910, com a permissão de construir sobre o lado ímpar da Rua Líbero Badaró, comprometendo significativamente a espacialidade do projeto. Paralelamente, Freire e Guilhem continuaram trabalhando, incorporando as novas condicionantes e conferindo maior abrangência e profundidade ao projeto inicial. Nos últimos meses de 1910 esse trabalho seria concluído.

A prefeitura não dispunha dos recursos necessários para levar adiante essas ações e solicitou ao Governo Estadual reforço orçamentário. Isto originou uma nova disputa, agora entre os dois poderes, municipal e estadual, e que teve como consequência a elaboração de um projeto alternativo, encarregado a Samuel das Neves.

A discussão em torno dos melhoramentos deixou claro o volume de recursos públicos que seria demandado e o enorme potencial de valorização imobiliária decorrente das obras, abrindo a perspectiva para grandes negócios. Os interesses de grupos privados passaram a se manifestar através de novos projetos, que rivalizavam com as propostas defendidas pelas esferas públicas.

O conflito chegou a tal ponto que não havia acordo possível. Para encerrar a questão foi necessário acudir a um agente “neutro”, do ponto de vista dos interesses envolvidos, e com autoridade técnica incontestável. Dentro desse cenário foi elaborado o plano de Bouvard.

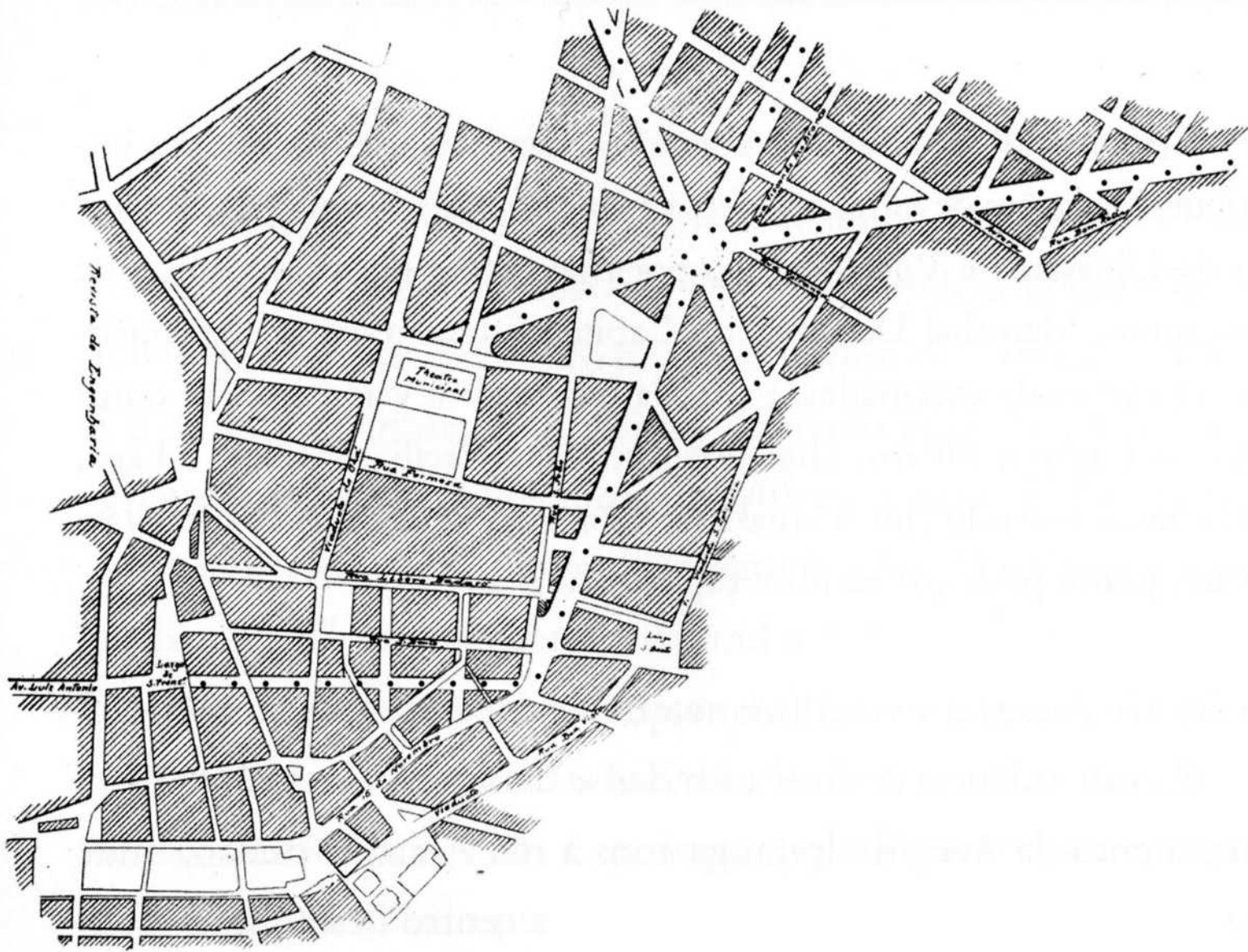


Fig.75
Planta da proposta de melhora-
mentos de Alexandre de Albu-
querque.
[SEGAWA, 2000. p.72.]

Alexandre de Albuquerque e os investidores privados [1910 - novembro]

A dimensão atingida pelo debate em torno dos melhoramentos no centro da cidade fez com que o assunto se tornasse objeto de discussão pública onde cada um poderia construir sua própria imagem de projeto.

Um grupo de investidores, altamente interessado no potencial volume de negócios que a realização dessas obras implicava, resolveu dar um passo maior: formular e apresentar sua própria proposta. A elaboração do plano ficou a cargo do engenheiro arquiteto recém formado pela Escola Politécnica, Alexandre de Albuquerque (1880-1940) e o grupo de investidores incluía personalidades como o Conde de Prates, Ramos de Azevedo, Plínio da Silva Prado (sobrinho do prefeito Antonio Prado) e outras grandes figuras ligadas ao meio político e empresarial.¹⁷

O projeto desenvolvido por Albuquerque partia da idéia de transferir da colina histórica os principais edifícios representativos do poder público configurando um novo centro próximo ao Largo Paissandu. Nessa área seria implantado um conjunto de novas avenidas, superpostas de modo bastante formalista e impositivo à malha existente, ligando os pontos julgados mais importantes. Essas avenidas, radialmente dispostas, se encontrariam em um ponto focal, uma praça rotatória explicitamente relacionada à *Place de l'Étoile* de Paris. Ao longo delas seriam construídos os edifícios mais importantes conforme a descrição do autor:

“os prédios seriam construídos de dois ou mais pavimentos e obedeceriam aos modernos estylos architectonicos, tendo preferencia os de sumptuosa fachada e os que se destinassem a grandes estabelecimentos commerciaes ou outra importante aplicação.”¹⁸

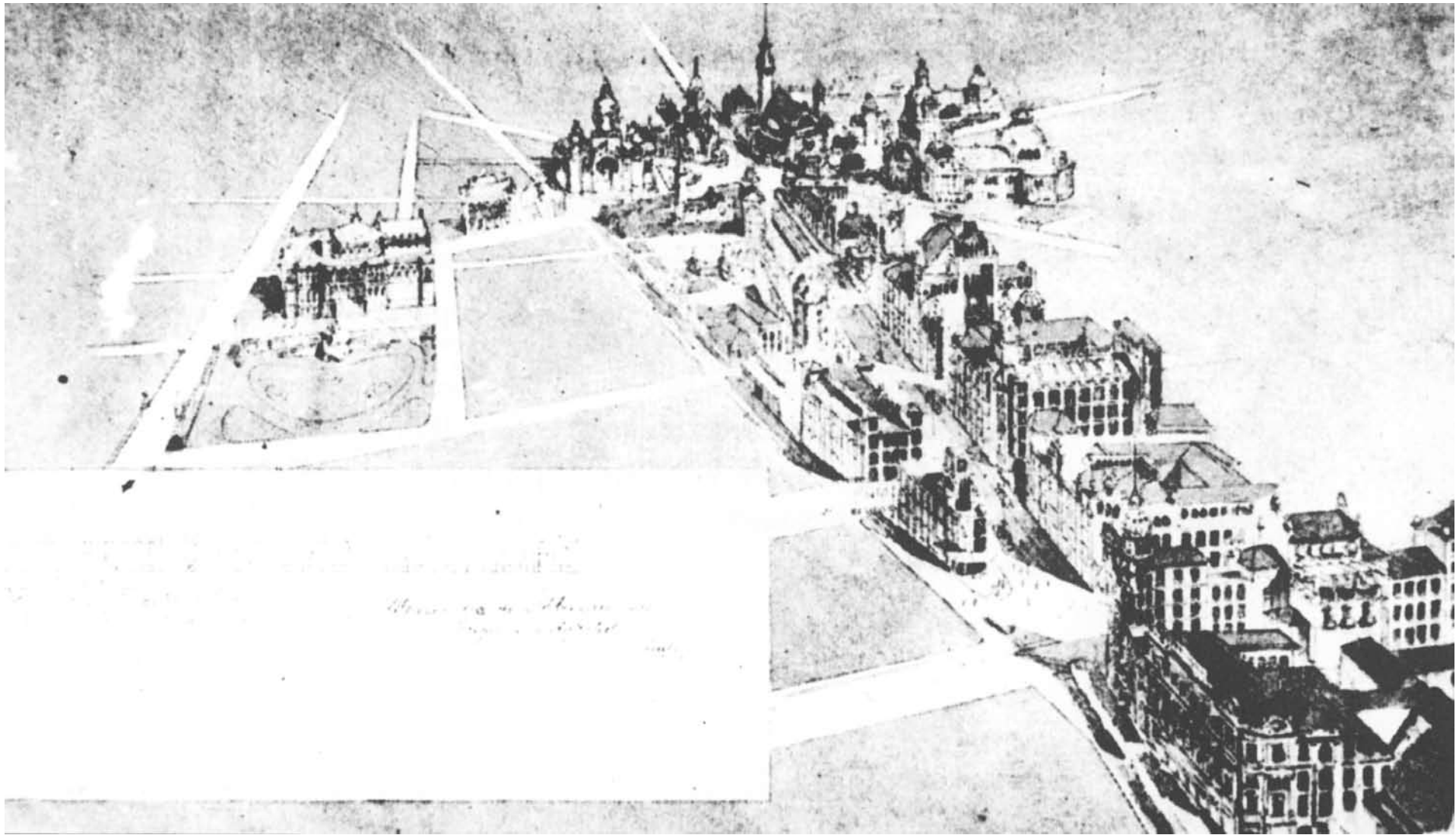
No contexto dessa proposta, a posição central do Anhangabaú se diluiu de tal modo que ao observarmos a planta geral do projeto temos dificuldade em localizá-lo. Ele é representado como mais uma quadra, destacando-se o vazio da praça ao lado do Teatro Municipal.¹⁹

A topografia, questão crucial na estruturação da cidade, não parece ter sido uma condicionante do projeto. Se observarmos a avenida que liga a Praça Antonio Prado à rotatória

17 Uma lista completa dos signatários da petição pode ser encontrada em CAMPOS NETO, 1999. p.116.

18 “*Os melhoramentos de São Paulo: Projecto Alexandre de Albuquerque*” Revista de Engenharia n°2 (vol. I) julho de 1911 apud CAMPOS NETO, 1999. p.116.

19 Na publicação *O Álbum de Afonso*, Carlos Lemos apresenta uma planta desse projeto aparentemente editada, pois difere do desenho utilizado por todos os demais autores consultados. Na planta utilizada por ele, a leitura que se faz do Anhangabaú, que aparece destacado juntamente com os demais espaços livres e as principais avenidas propostas, é oposta à comentada.



central, cruzando o vale logo após a Rua de São João, não encontraremos qualquer sinal que revele os desníveis existentes ao longo do percurso. Nem mesmo na perspectiva que ilustra o plano, essa condição geográfica é perceptível.

Os proponentes apresentaram a petição ao Governo do Estado, onde teriam mais influência que na esfera municipal. Pela sua proposta, arcariam com os custos de implantação das avenidas em troca da concessão de uma série de serviços (inclusive um sistema de transportes utilizando ônibus) e do direito de desapropriar uma faixa mais larga que a necessária para a abertura das avenidas, podendo posteriormente utilizar ou revender os lotes criados junto a elas.

Pelo seu conteúdo e pelo modo como foi encaminhado, o plano despertou imediatamente a oposição de poderosos agentes: a esfera do poder municipal, a *Light* (que perderia o monopólio dos transportes), todos os proprietários de terras que seriam prejudicados em benefício de um pequeno grupo²⁰ e todos os proprietários de imóveis localizados sobre a colina histórica, que inevitavelmente sofreriam desvalorização com a configuração de um novo centro.

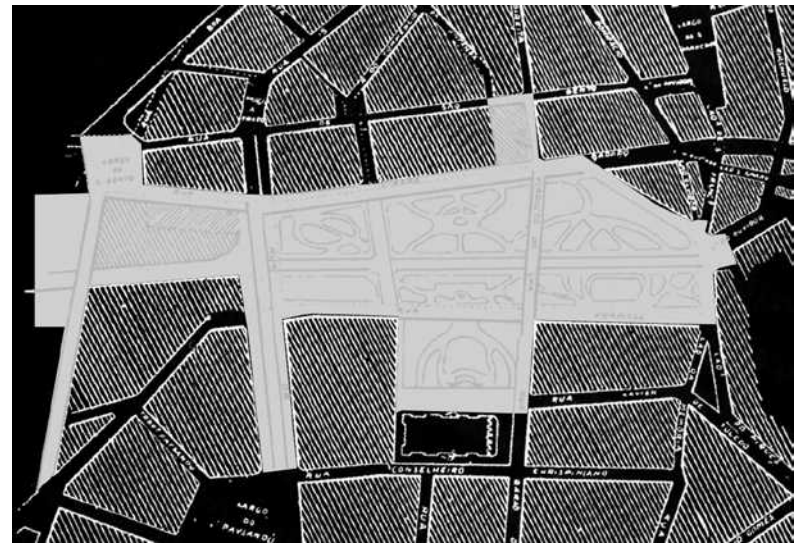
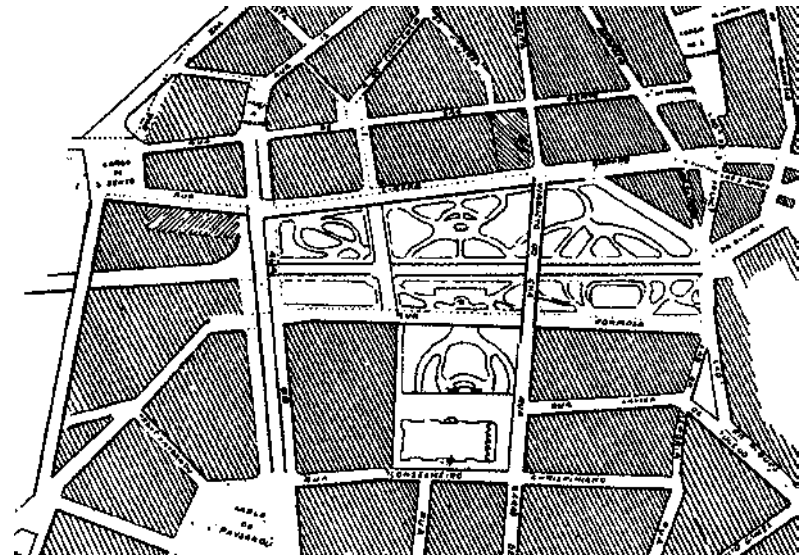
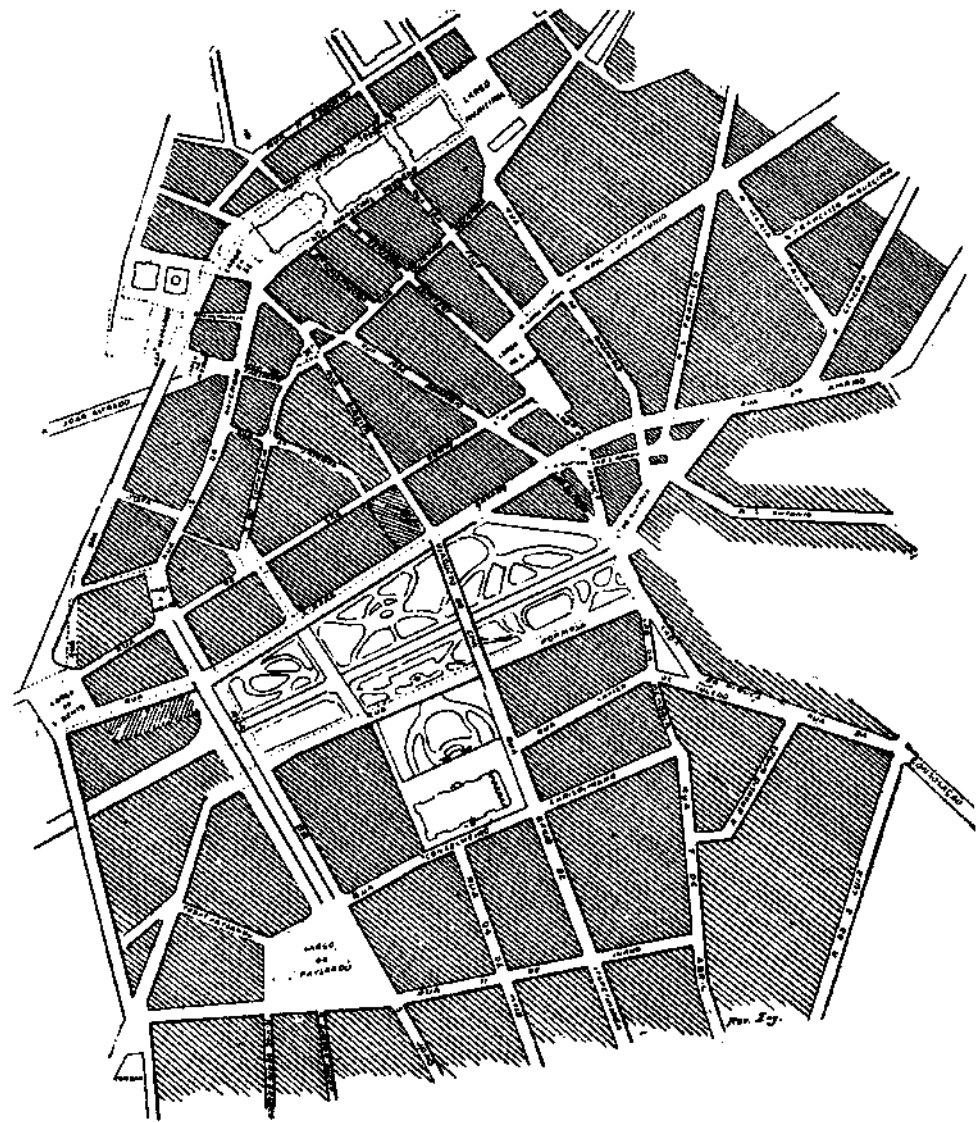
A imagem de cidade oferecida por Albuquerque não teve a repercussão esperada e seus patrocinadores não puderam superar a oposição. O projeto foi finalmente abandonado e a colina histórica manteria seu caráter polarizador.

Alexandre de Albuquerque se tornaria docente da Escola Politécnica a partir de 1917, atingindo o cargo de diretor em 1937. Exerceu o cargo de vereador por dois mandatos e teve participação ativa no cenário das artes plásticas promovendo salões e participando da fundação da Escola de Belas Artes. Como arquiteto teve uma carreira discreta. Projetou a Capela e o Convento de Sta. Thereza, que atualmente abriga as instalações da PUC, e participou da construção da Catedral da Sé.²¹

20 CAMPOS NETO, 1999. p.119.

21 Fonte: www.poli.usp.br/organizacao/historia/diretores/alexandre_albuquerque.asp (15/12/2006)

Fig.76
Perspectiva da proposta de Alexandre de Albuquerque. À esquerda o Teatro Municipal e a Praça Ramos de Azevedo.
[SEGAWA, 2000. p.69.]



Victor da Silva Freire, Eugênio Guilhem e a contribuição municipal [1911 - janeiro]

Envolvidos diretamente na disputa política entre a Prefeitura e o Governo do Estado pela condução dos melhoramentos da cidade, Victor da Silva Freire (1869-1951), chefe da Diretoria de Obras do município, e Eugênio Guilhem, seu vice, desenvolveram um projeto baseado nas premissas de Silva Telles, mas ampliando sua abrangência. O projeto, que ficou conhecido como “Freire-Guilhem”, foi sintetizado em documento com o título “Melhoramentos do Centro da Cidade de São Paulo”, apresentado durante os últimos dias do mandato de Antonio Prado, em janeiro de 1911.

A proposta previa a transformação do Vale do Anhangabaú em parque ajardinado, com uma via ao longo de seu eixo comunicando o Piques e o Acu, podendo se estender até a região da Luz. As duas encostas, lado ímpar da Rua Líbero Badaró e lado par da rua Formosa, deveriam ser liberadas de construções criando um belvedere contínuo em ambos os lados. Nova travessia estava prevista através de um viaduto sobre o eixo da Rua de São João, que seria ampliada passando a ter 40 metros de largura. Uma praça, presente em várias propostas anteriores, seria criada entre as ruas São Bento e Líbero Badaró em frente à Igreja de Sto. Antonio, atual Praça do Patriarca.

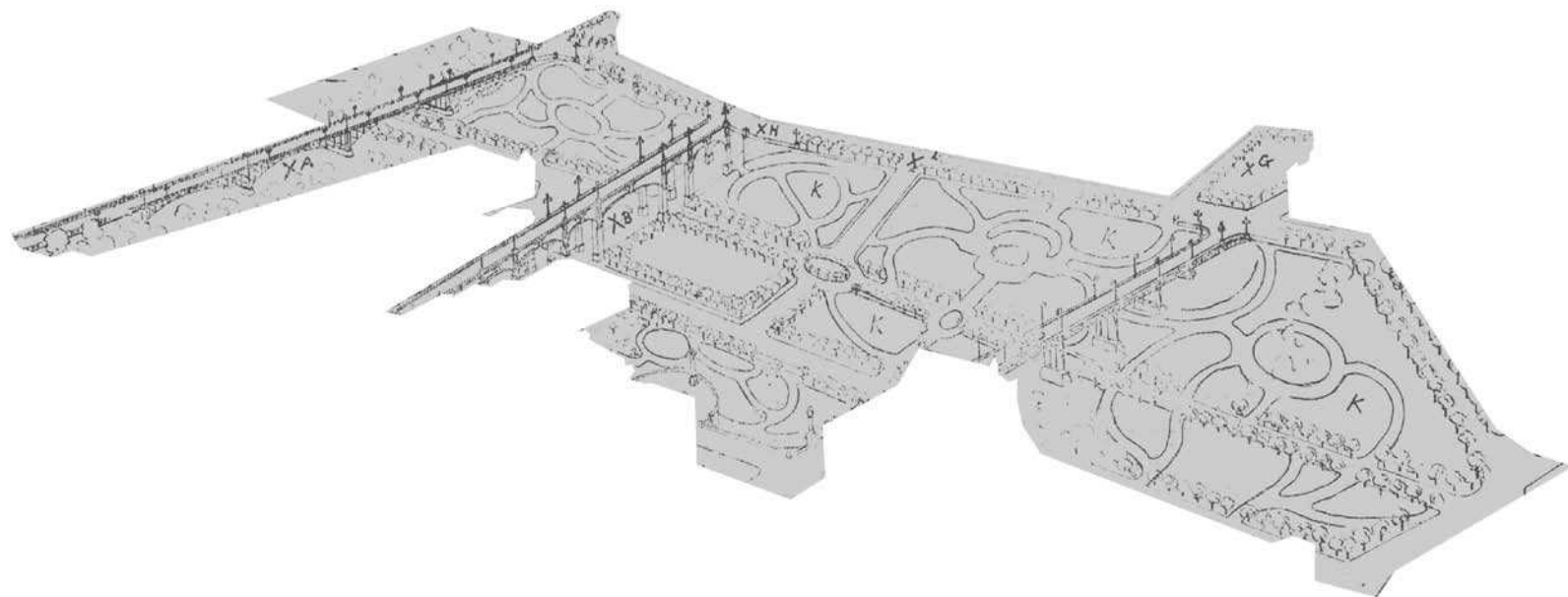
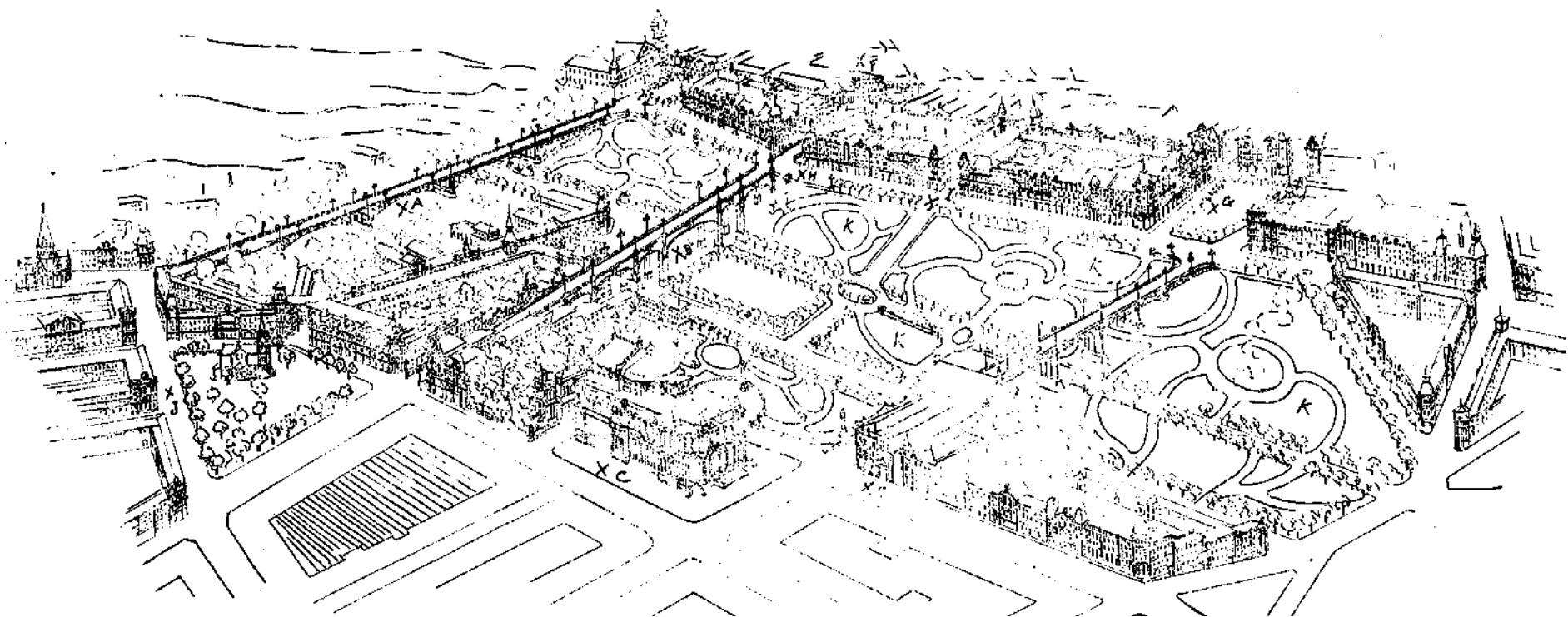
Na perspectiva que ilustra o plano aparecem sugeridas algumas propostas que não foram incluídas na planta e que são de extrema relevância para o objeto deste estudo. O limite norte do que se entendia até então como recinto do vale extrapola o eixo da Rua de São João, ampliando-se como área livre para além do Viaduto de Santa Efigênia, cujas obras já haviam sido iniciadas. Isto daria ao conjunto uma força extraordinária ao integrar espacial e visualmente o Largo de São Bento e o viaduto em obras ao conjunto de espaços livres formado pelo próprio vale, pela praça ao lado do teatro e pela nova praça no extremo leste do Viaduto do Chá. Esses espaços se complementam, ampliando os limites espaciais desse vazio. Diferente do projeto de Alexandre de Albuquerque, a topografia aqui se constitui como fator fundamental de articulação dos espaços, proporcionando uma riqueza de relações espaciais que o projeto anterior negava.

A concepção geral do viaduto proposto, junto à Rua de São João, constituía um avanço

Fig.77
Planta da proposta de Victor da Silva Freire e Eugênio Guilhem. [SEGAWA, 2000. p.78.]

Fig. 78
Pormenor da planta anterior destacando o Vale do Anhangabaú

Fig. 79
Edição da figura 78 destacando em cinza, a abrangência do recinto proposta pelo projeto, tomando como base a planta geral e perspectiva que a complementava.



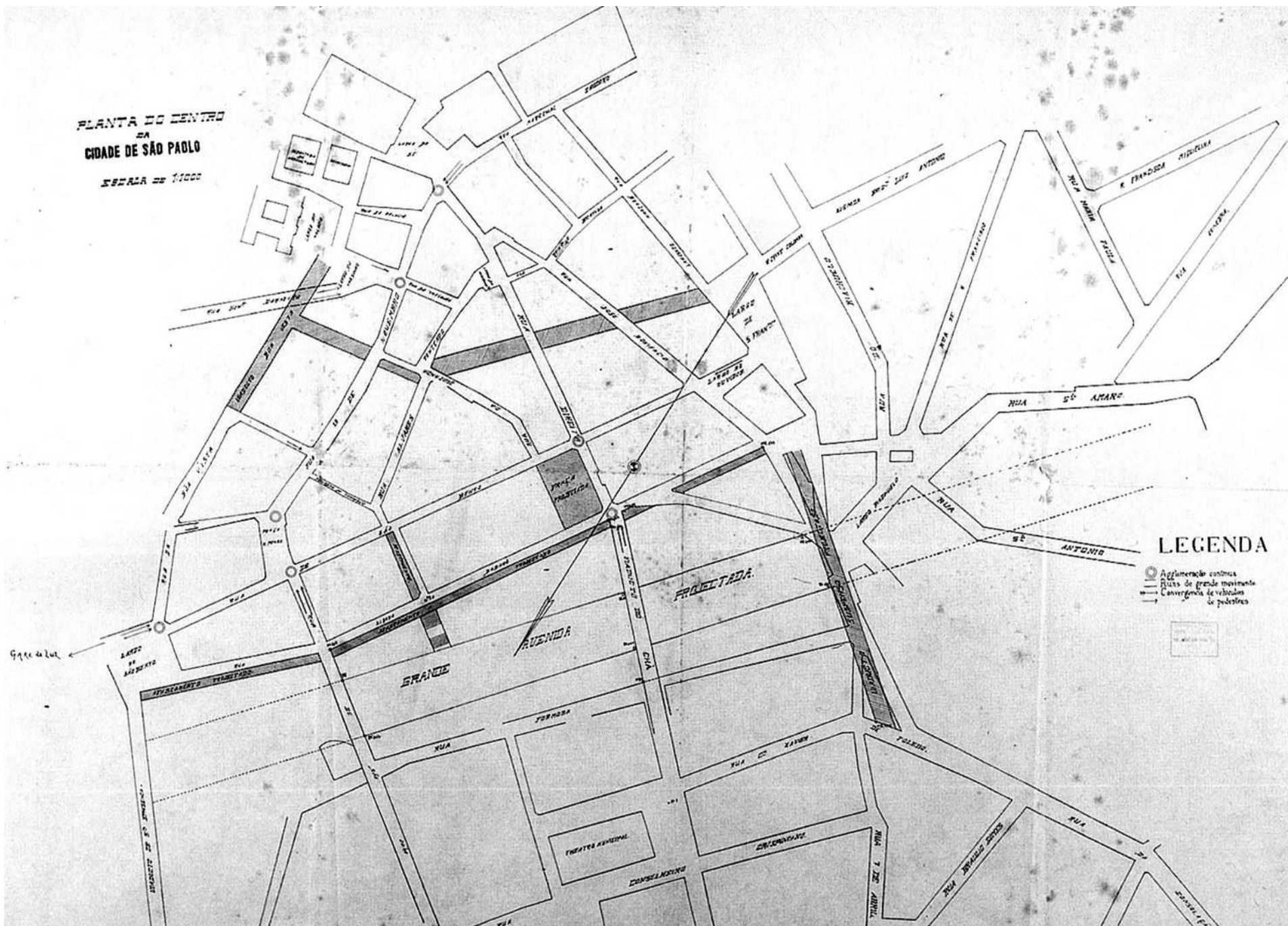
em relação aos viadutos anteriores. Com o alargamento da via, o viaduto não ocuparia toda a largura do eixo permitindo a criação de ruas paralelas que acompanhariam as declividades das encostas, hierarquizando os fluxos e evitando situações de proximidade excessiva em relação aos edifícios vizinhos. O espaço criado sob a estrutura poderia ser utilizável, algo que só se realizaria com o novo Viaduto do Chá décadas depois.

O desenho revela a intenção de configurar um espaço amplo com forte unidade espacial. O tratamento dos jardins busca criar um grande parque e nenhuma construção invade seus limites. A grande dificuldade imposta pelo projeto era a quantidade de desapropriações necessárias para liberar as encostas do vale. O Município não tinha os recursos necessários e o Estado, que poderia fornecer esses recursos, defendia outro projeto, que será analisado a seguir. O impasse estava criado.

Fig.80
Perspectiva da proposta de Victor da Silva Freire e Eugênio Guilhem. [TOLEDO, 1989. p.74.]

Fig. 81
Edição da figura anterior, isolando o recinto desenhado. Destacam-se as propostas do Viaduto São João, e a desocupação da quadra entre este viaduto e o Santa Efigênia na encosta junto à Líbero Badaró. É nítido o desejo de integrar espacialmente o vale e os espaços livres anexos, como a Praça do Patriarca e o Largo de São Bento. Nenhuma construção era admitida sobre a face oeste da Rua Líbero Badaró e Ladeira Dr. Falcão.

PLANTA DO CENTRO
DA
CIDADE DE SÃO PAULO
ESCALA DE 1:1000



- LEGENDA**
- Aglomeração contínua
 - Ruas de grande movimento
 - Convergência de veículos de pedestres

Samuel das Neves e a proposta do Governo Estadual [1911 - janeiro]

Movido por interesses explicitamente políticos e implicitamente econômicos, o Governo do Estado resolveu apresentar sua própria proposta de melhoramentos para a capital. Para isso contratou o arquiteto Samuel Augusto das Neves (1863-1937), que havia criado vínculos com o setor de obras ao vencer o concurso para a nova Penitenciária do Estado. Neves teve um curtíssimo prazo para elaborar a proposta, aproximadamente quinze dias, que foi apresentada no final de janeiro de 1911 pelo chefe da Secretária de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado, Pádua Salles.

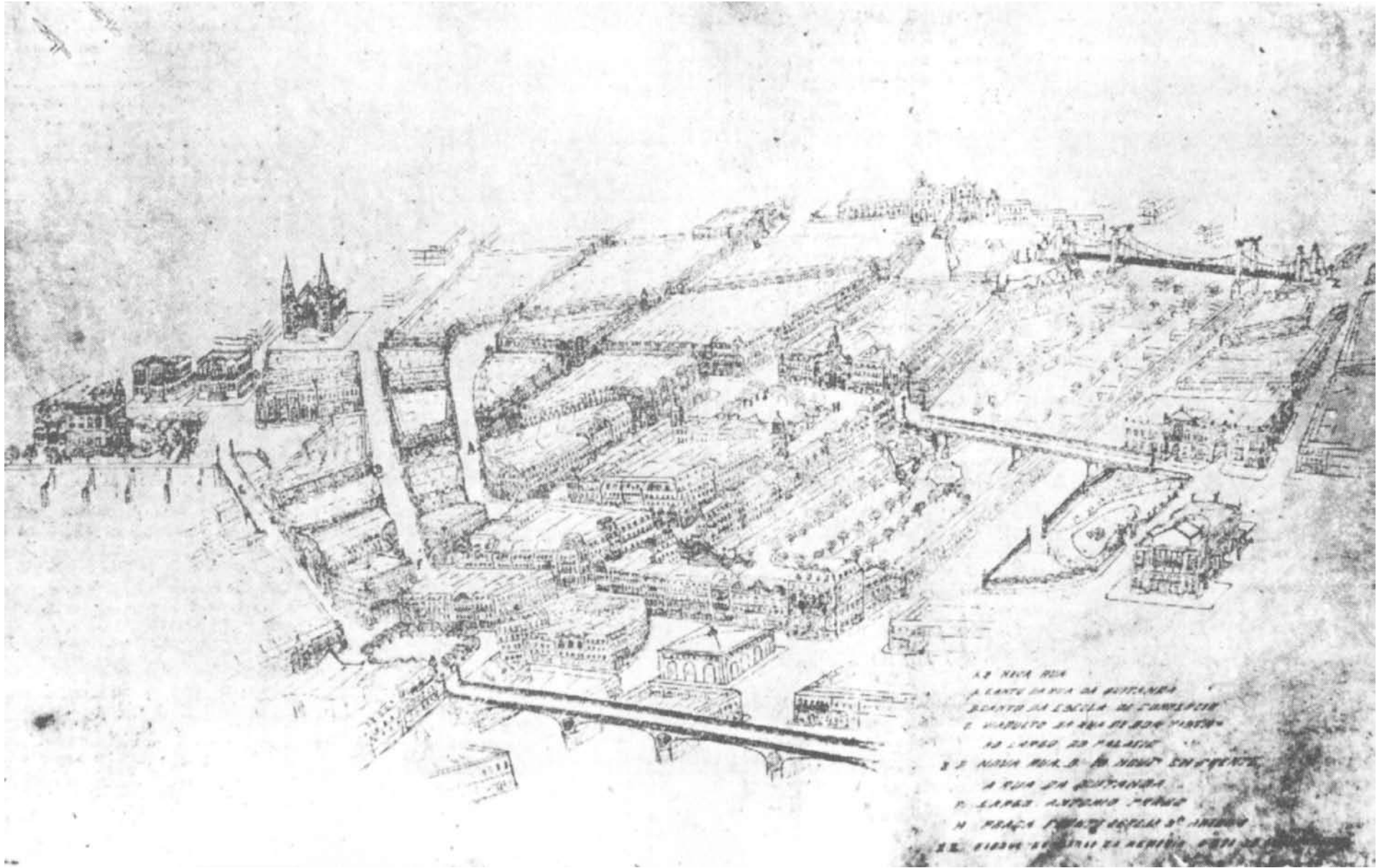
Muitas das propostas para o sistema viário contidas no projeto Freire-Guilhem, foram incorporadas por Neves. O ponto onde as premissas eram opostas era justamente o caráter dado ao Vale do Anhangabaú.

Como ponto de partida, Neves propunha a transformação do vale não em um espaço livre, como um parque ou jardim, mas em uma grande avenida-parque, cercada por construções em altura. Esta ação claramente respondia à questão das desapropriações levantada pelo projeto da prefeitura e beneficiava os proprietários de terras da região. Cabe ressaltar que o Conde de Prates era seu amigo pessoal e seria um dos mais beneficiados pela configuração proposta.

Na planta encontra-se insinuado o prolongamento dessa avenida para norte e para sul, em direção ao espigão da Paulista e em direção aos campos da Luz. Em uma das perspectivas encontra-se a legenda: “Projeto de Transformação do Valle do Anhangabahu em Avenida Central, podendo estender-se da Avenida Tiradentes até a Avenida Paulista”. Nesta ilustração, cujo limite ao norte é o eixo da Rua de São João, a avenida é prolongada infinitamente, como se logo ali não existisse o Morro do Bexiga e os vales do Saracura e do Itororó.

Uma segunda perspectiva, que abrange todo o perímetro do projeto, apresenta uma situação significativamente diferente. A grande avenida é interrompida antes de atingir a Rua de São João sendo arrematada por um conjunto de edifícios, entre eles o Mercado de São João, e seu prolongamento na direção sul não é mostrado. Poderíamos dizer que esta é uma imagem mais realista no que diz respeito às possibilidades espaciais da proposta naquele momento.

Fig.82
Planta da proposta de Samuel das Neves onde se destacam o viaduto projetado entre o Largo da Memória e o Largo de São Francisco e a “grande avenida projectada” no fundo do vale.
[LEMOS, 2001. p.16.]



A. NUA NUA
B. CANTU DA VIA DA BUTANDA
C. SPANTO DA ENCLA DE L'ORRIFICE
D. MARITO DA VIA DE DON VINTO
E. LAPED DE PALAZO
F. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
G. NUA DA BUTANDA
H. LAPED ASPERNO PORD
I. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
K. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
L. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
M. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
N. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
O. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
P. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
Q. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
R. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
S. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
T. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
U. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
V. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
W. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
X. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
Y. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE
Z. NUA NUA DE LA NUA ENFENTE

O recinto do Anhangabaú, conforme a interpretação de Samuel das Neves, seria formado pelo vazio da grande avenida tendo como limites extremos o bloco de edifícios junto à Rua de São João e o viaduto proposto que ligaria o Largo da Memória ao Largo São Francisco. As relações espaciais possibilitadas pela topografia não seriam aproveitadas já que o vazio da avenida seria conformado por um conjunto de edifícios implantados no fundo do vale reproduzindo a configuração de um território plano.

O conjunto de desenhos evidencia por um lado, a inconsistência do projeto do ponto de vista das relações urbanas sugeridas e da leitura das condicionantes do sítio, e por outro a clareza de intenções em relação ao modo de aproveitar economicamente o potencial dos melhoramentos.

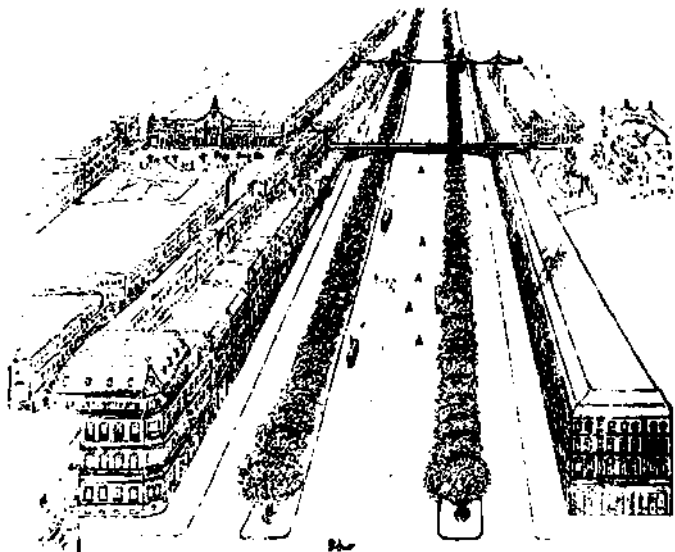
Victor da Silva Freire realizaria, nos meses seguintes à divulgação dos dois projetos, uma aprofundada e severa crítica ao projeto de Neves através de publicações e conferências. Sua fala apontava principalmente para dois campos de análise: as inconsistências e contradições intrínsecas ao projeto, e a inadequação da transposição direta do modelo de intervenção ‘haussmaniano’ para as condições de São Paulo, como se fizera no Rio de Janeiro por iniciativa de Pereira Passos.

“não era apenas a inadequação desse modelo (...) que estava em jogo nos argumentos de Victor Freire, mas a necessidade de superar tal paradigma e construir outro, mais autônomo - estabelecendo para São Paulo um caminho próprio, não mais subordinado à capital federal. Ao mesmo tempo, buscava um repertório mais atualizado nos termos do debate urbanístico desencadeado pelos ensinamentos de Camillo Sitte e dos primeiros urbanistas alemães, consolidando-se no início do século XX.”²²

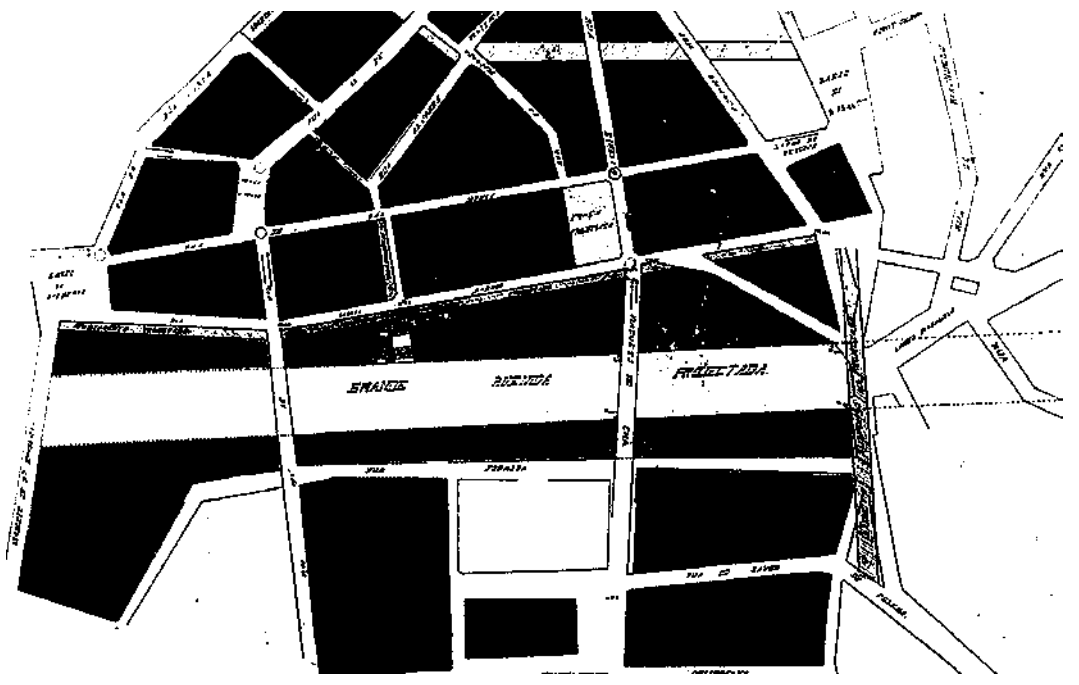
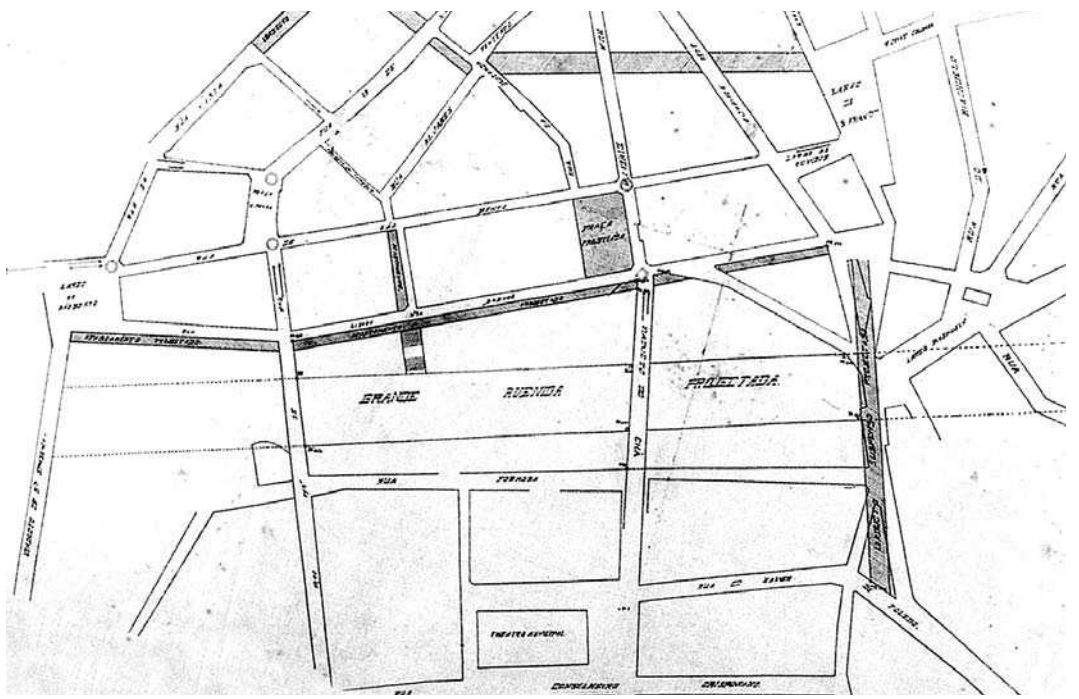
De fato, Victor Freire e sua equipe encontravam-se muito melhor aparelhados, técnica e teoricamente, e já vinham estudando o problema há alguns anos. No entanto, o caráter político a que havia chegado o impasse impedia a adoção de qualquer uma das soluções.

Sabendo que sua proposta poderia naufragar caso a discussão fosse conduzida em termos prioritariamente financeiros, o que não causaria nenhuma surpresa, Freire construiu,

Fig.83
Perspectiva da proposta de Samuel das Neves.
[SEGAWA, 2000. p.89.]



PROYECTO DE TRANSFORMACION DE CALLES DE
 AMBAGADAN, EN AVENIDA CENTRAL, PUENDE ESTENDERSE
 DA AVENIDA TRABAJANTES ATRÁS Y AVENIDA PAULIST.



através dessas conferências, uma argumentação que levaria à proposta de contratação de um consultor externo especializado para elaborar o plano.

Não foi coincidência o fato de se encontrar naquele momento em Buenos Aires o renomado urbanista francês Joseph Antoine Bouvard (1840-1920) que era, nos primeiros anos do século XX, um urbanista experiente e internacionalmente respeitado. Desde 1907, colaborava como consultor, na remodelação da cidade de Buenos Aires. Sua visão a respeito do urbanismo coincidia em muitos pontos com a de Freire, principalmente no que se refere à crítica aos procedimentos ‘haussmanianos’ de intervenção na cidade. Freire sabia que naquele momento Bouvard estava na Argentina e que, portanto, existia a possibilidade de sua participação na questão dos melhoramentos. Ele concluiu suas conferências apresentando o exemplo de Buenos Aires e apontando a participação do francês. Sua sugestão estava dada.

Fig.84

Perspectiva da avenida central proposta por Neves. Notar o título do desenho: “Projeto de Transformação do Valle do Anhangabahú em Avenida Central, podendo estender-se da Avenida Tiradentes até a Avenida Paulista”.

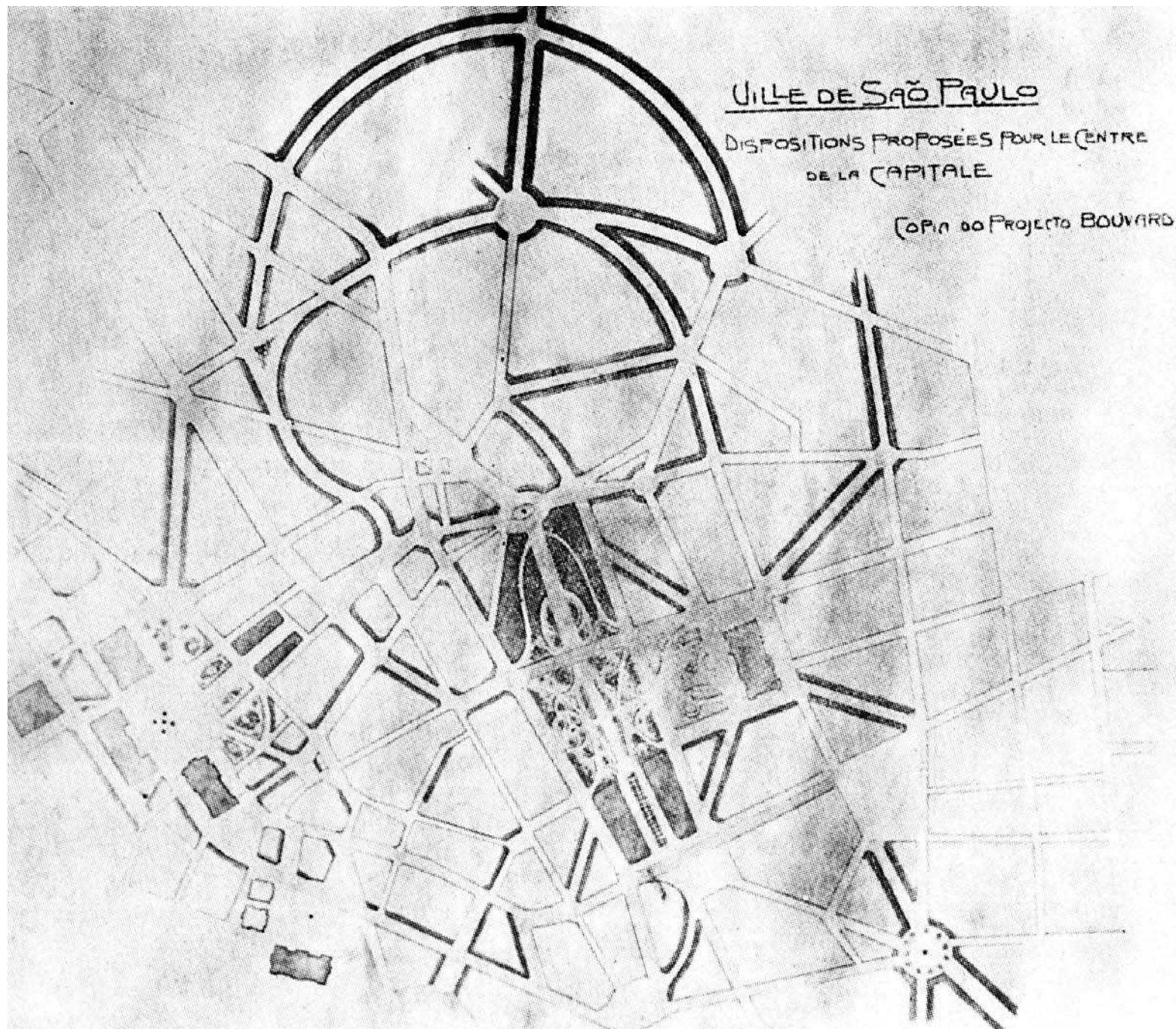
[SEGAWA, 2000. p.83.]

Fig. 85

Pormenor da planta geral (Fig.82), ampliando o Vale do Anhangabaú.

Fig. 86

Edição da figura anterior destacando a lógica de cheios (em preto) e vazios (em branco) da proposta de Neves. As construções nas laterais da grande avenida isolavam os espaços livres contíguos, como a Praça Ramos de Azevedo e a Praça do Patriarca (ainda não construída naquele momento). O prolongamento indicado na direção sul, desprezava totalmente as condições topográficas da cidade.



VILLE DE SÃO PAULO

DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR LE CENTRE
DE LA CAPITALE

COPIN DO PROJECTO BOUVARD

Fig.87
Planta geral que acompanhava o
relatório elaborado por Bouvard.
[SEGAWA, 2000. p.94.]

O “Relatório Bouvard” e o encerramento da disputa [1911-maio]

23 CAMPOS NETO, 1999, p.138.

24 CAMPOS NETO, 1999, p.139.

Em 17 de março a Câmara Municipal aprovou solicitação do vereador Alcântara Machado recomendando a contratação de Bouvard e poucos dias depois Freire partiu para o Rio de Janeiro com o objetivo de efetivar o acordo. O contrato previa o desenvolvimento do trabalho em duas etapas: inicialmente seria elaborado um relatório, resultado da apreciação dos projetos e da visita à cidade e posteriormente, caso fosse necessário, poderia ser elaborado um plano²³. Bouvard permaneceu em São Paulo por aproximadamente quarenta dias, apresentando suas conclusões em 15 de maio de 1911.

“O papel de Bouvard não pode ser considerado como uma arbitragem imparcial entre as alternativas em discussão para os ‘melhoramentos de São Paulo’. Antes, a visita do arquiteto francês seria uma resposta à estratégia do fato consumado adotada pelos partidários do projeto Samuel das Neves. Escolhido por Victor Freire, Bouvard representava posições assumidas pelo Diretor de Obras; ao mesmo tempo, trazia na bagagem o aval da cultura francesa e o prestígio de Paris, sem o qual seria impensável contestar o modelo parisiense que fundamentava ideologicamente a proposta de Neves. A emulação de Buenos Aires, por sua vez, permitia que o exemplo carioca e sua ‘avenida central’ pudessem ser superados por uma experiência sul-americana com legitimidade ainda maior que a do Rio de Janeiro em termos da ‘civilização’ representada pela modernização urbana à européia.”²⁴

As intervenções propostas por Bouvard podem ser divididas em quatro temas fundamentais: o parque no Anhangabaú, o parque na várzea do Carmo, o novo Centro Cívico e um conjunto de intervenções viárias.

Para a várzea do Carmo, foi proposta a criação de um grande parque sobre as terras alagadiças e pouco ocupadas entre a vertente leste da colina e o Brás. Este espaço livre seria complementado pela construção de um grande pavilhão de exposições (Palácio das Indústrias) e pelo novo mercado (Municipal), que substituiria o criticado mercado na Rua de São João.

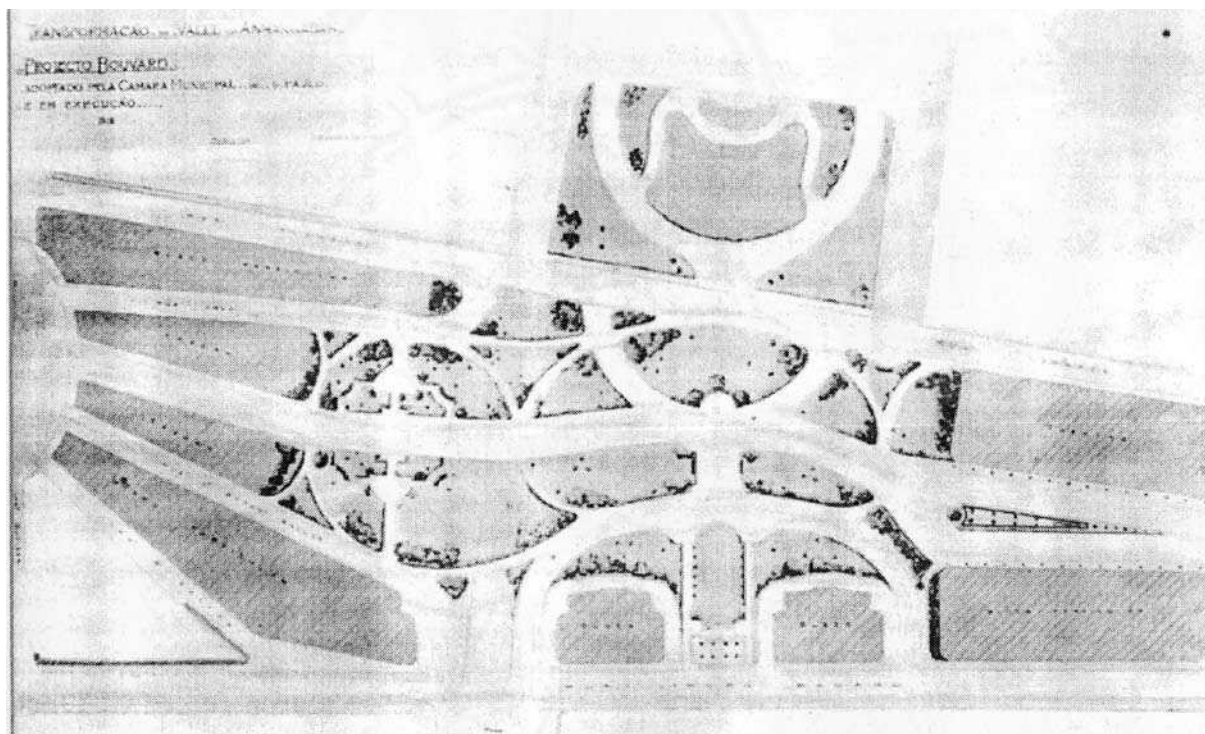


Fig.88
 Planta dos melhoramentos para o Vale do Anhangabaú elaborada por Bouvard. Notar a quantidade de construções novas admitidas pela proposta.
 [SIMÕES JR. José Geraldo. *Anhangabaú: História e Urbanismo*. São Paulo: FAUUSP, 1995. fig.94.]

Fig.89
 Pormenor de foto aérea tomada em 1925, com o Parque Anhangabaú projetado por Bouvard implantado.
 [TOLEDO, 1989. p.174.]

Motivado pelos planos existentes de novas construções para a Catedral, o Palácio do Governo, o Paço Municipal e o Palácio da Justiça, Bouvard propôs a criação de um imponente Centro Cívico que aglutinaria essas novas funções criando um novo espaço livre em pleno coração da colina histórica. Essa proposta exigia grandes desapropriações e não chegou a ser detalhada.

As intervenções viárias contidas nas plantas que acompanhavam o relatório constituem o ponto mais frágil de suas propostas. O conjunto de vias diagonais, ligações e novas rotatórias não chegava a configurar um todo articulado capaz de resolver os problemas de tráfego enfrentados pela cidade. O resultado objetivo mais importante destas ações seria a configuração de novas frentes de valorização imobiliária, semelhantes às propostas por Alexandre de Albuquerque.

“Os interesses a serem beneficiados continuavam presentes nos bastidores do debate paulistano. Sempre conciliador, Bouvard encontrava aí ocasião de integrá-los em seu plano geral. Mas nem a Prefeitura nem o Estado se dispunham a financiar as custosas operações de aproveitamento dos miolos das quadras implícitas em tais propostas.”²⁵

Para a região do Anhangabaú foram elaboradas duas plantas alternativas. A primeira se alinhava muito àquela proposta por Freire e Guilhem e previa a desocupação da margem oeste da Rua Líbero Badaró, com exceção do trecho junto à Rua de São João. A segunda versão, apresentada de modo pormenorizado, previa a ocupação parcial dessa encosta com a colocação de dois blocos simétricos, construídos precisamente em frente ao Teatro Municipal. Estes blocos teriam sua ‘frente’ voltada para o vale e criariam no nível da Líbero Badaró um terraço-mirante, extensão do passeio público. Havia ainda a previsão de construções junto à Ladeira Dr. Falcão e junto à Rua Formosa, que foram abandonadas durante o desenvolvimento do projeto.

Chamada de ‘conciliatória’ por atender parcialmente a todos os interesses envolvidos na discussão, esta foi a alternativa finalmente aprovada.



Fig.90
Pormenor de foto aérea com o
Parque Anhangabaú bem no cen-
tro. 1925.
[TOLEDO, 1989. p.175.]



Fig.91
Trecho do Viaduto do Chá com o
novo parque ao fundo no início
dos anos 20. Cartão Postal da
Papeleria Brasileira.
[GERODETTI, 1999. p.78.]

No projeto de Bouvard, o Parque Anhangabaú era compreendido como um pequeno espaço livre configurado por um conjunto articulado de edificações: sobre as encostas o teatro e os ‘blocos’ simétricos, no fundo do vale, os edifícios junto à Rua de São João e junto ao Largo do Piques. A via central apresentava um desenho sinuoso, com ‘traçado artístico’, e o desenho dos jardins criava um cenário de contemplação, para ser observado da ‘cidade alta’.

Das ações previstas no plano de Bouvard, a prefeitura elegeu como prioritários os melhoramentos na região do Anhangabaú, cujas obras se iniciaram naquele mesmo ano, durante a gestão de Raimundo Duprat, e seriam parcialmente concluídas apenas em 1917.

Fotografias do período permitem dimensionar o vulto da obra que resultou no Parque Anhangabaú de Bouvard. Tudo é novo, tudo é construído: a topografia, os edifícios junto à Libero Badaró, a vegetação, as vias de circulação. A escala desse empreendimento era inédita para os padrões paulistanos. Sua construção simboliza o auge da representação urbana da elite cafeeira. O sonho de duas décadas havia sido finalmente alcançado. O esplendor da “capital do café” estava ali cristalizado.



Figs.92 e 93

Duas fotografias tiradas do mesmo ponto, a partir do Viaduto do Chá, mostram as transformações decorrentes da construção do Parque Anhangabaú.

A primeira, de 1911, mostra a Rua Formosa, ao lado da Praça Ramos de Azevedo, e uma grande quantidade de construções com fundo para o vale. Na segunda imagem, de 1918, todas essas construções já haviam sido demolidas e a movimentação de terra para implantação do parque encontrava-se em fase adiantada de execução.

Notar a significativa elevação do nível do fundo do vale tomando como referência o edifício à direita. O primeiro pavimento encontra-se quase encoberto.

Aurélio Becherini.

[PONTES, 2003. p.153.]



Fig.94
Aspecto da construção do parque.
A obra é basicamente uma acomodação de terra com a reconfiguração da topografia do vale.
Aurélio Becherini, 1918.
[PONTES, 2003. p.156.]

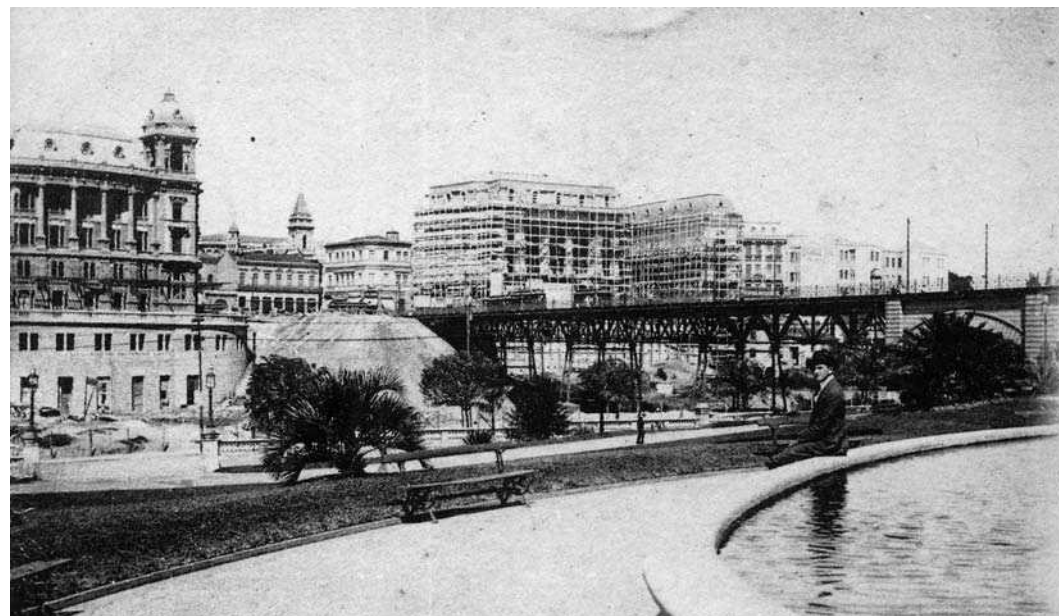


Fig.95
Construção do Parque Anhangabaú. Notar a terra ainda não acomodada entre o Palacete Prates e o viaduto. Toda a enconsta leste do vale foi reconstruída (comparar com as figuras 96 a 98).
[TOLEDO, 1989. p.95.]

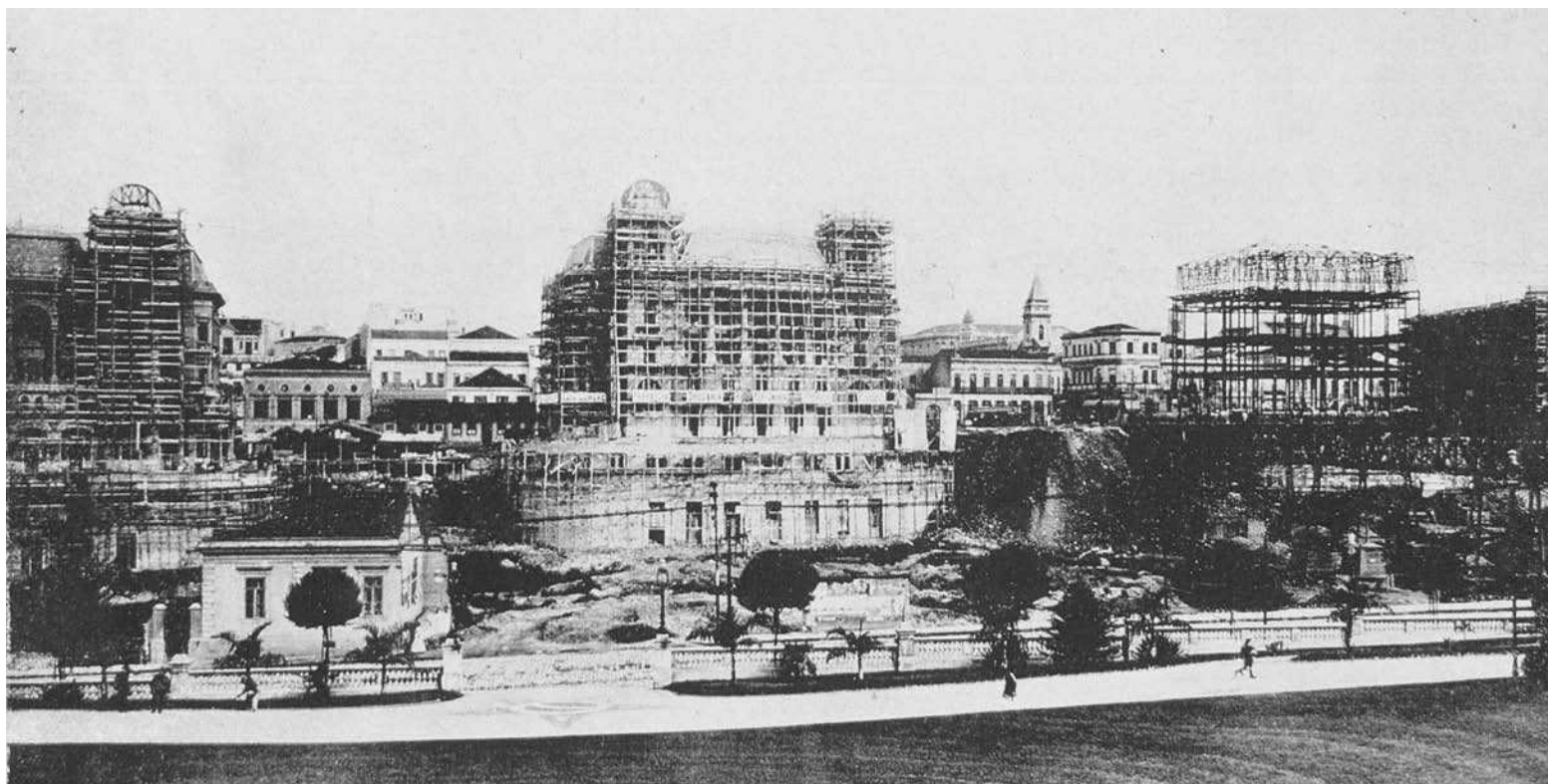


Fig.96
Obras do Anhangabaú a partir da Praça Ramos de Azevedo. Os palacetes do Conde de Prates em fase final de construção e a residência do Conde, à direita do Viaduto do Chá, com sua estrutura metálica sendo montada. No fundo do vale ainda havia casas a serem demolidas e a movimentação da terra estava sendo preparada.
[TOLEDO, 1989. p.71.]



Fig.97
Nesta imagem os palacetes já se encontram praticamente concluídos e as montanhas de terra ao seu redor prestes a serem acomodadas.
[TOLEDO, 1989. p.105.]



Fig.98
Vista a partir do mesmo ponto da imagem anterior, mostra a encontra já configurada com as ruas construídas e o parque em fase final de implantação.
[TOLEDO, 1989. p.105.]

Fig.99
Vista do extremo sul do Parque Anhangabaú, com a arborização relativamente crescida e algumas construções junto à Rua Formosa ainda por demolir.
[TOLEDO, 2004 (1980). p.2.]





Fig.100
Setor norte do vale a partir do Viaduto do Chá, com a empena do edifício da Delegacia Fiscal ao centro. As extremidades norte e sul do parque nunca foram bem resolvidas.
Aurélio Becherini, 1920
[PONTES, 2003. p.157.]



Fig.101
A Avenida São João era completamente desvinculada do parque. À direita o edifício da Delegacia Fiscal com sua frente voltada para a Praça do Correio e ao fundo a Praça Antonio Prado.
Aurélio Becherini, 1920.
[PONTES, 2003. p.160.]

Fig.102
O edifício dos Correios, inaugurado em 1922, junto com a Delegacia Fiscal, conferia o caráter da praça.
Autor desconhecido, 1924.
[IMS, 2004. p.141.]



Fig.103
O Piques e o final do parque.
[TOLEDO, 1996. p.174.]

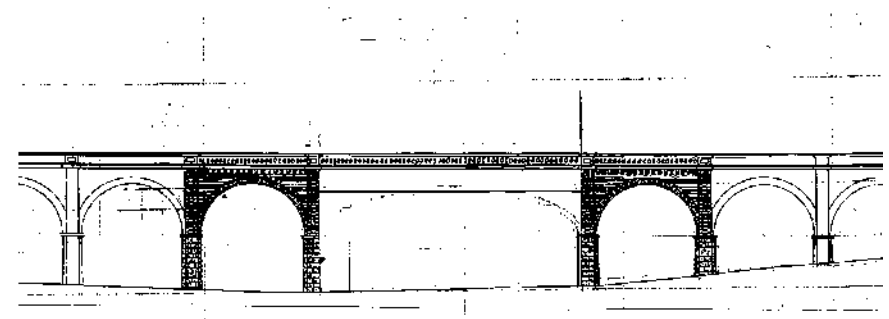
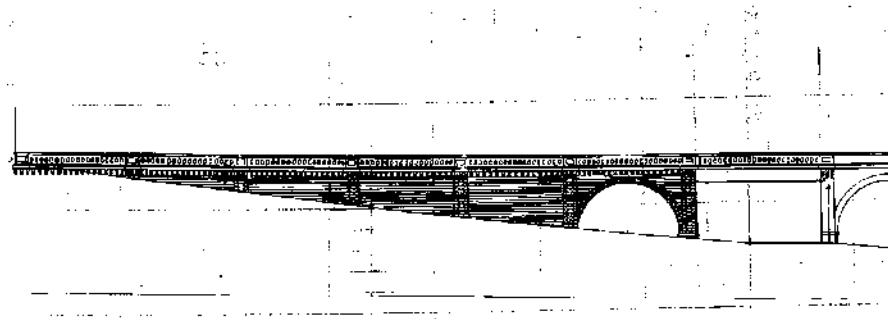
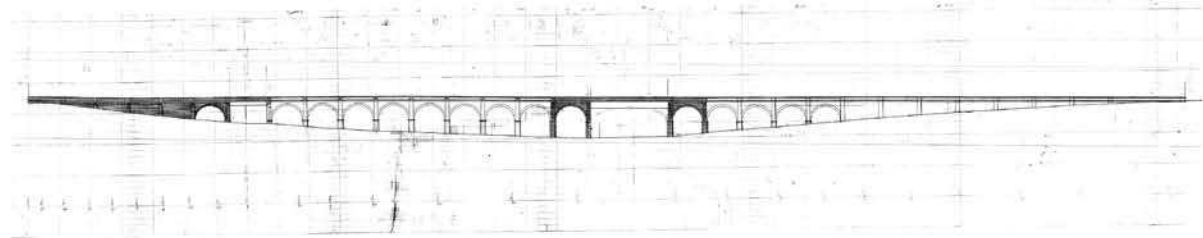
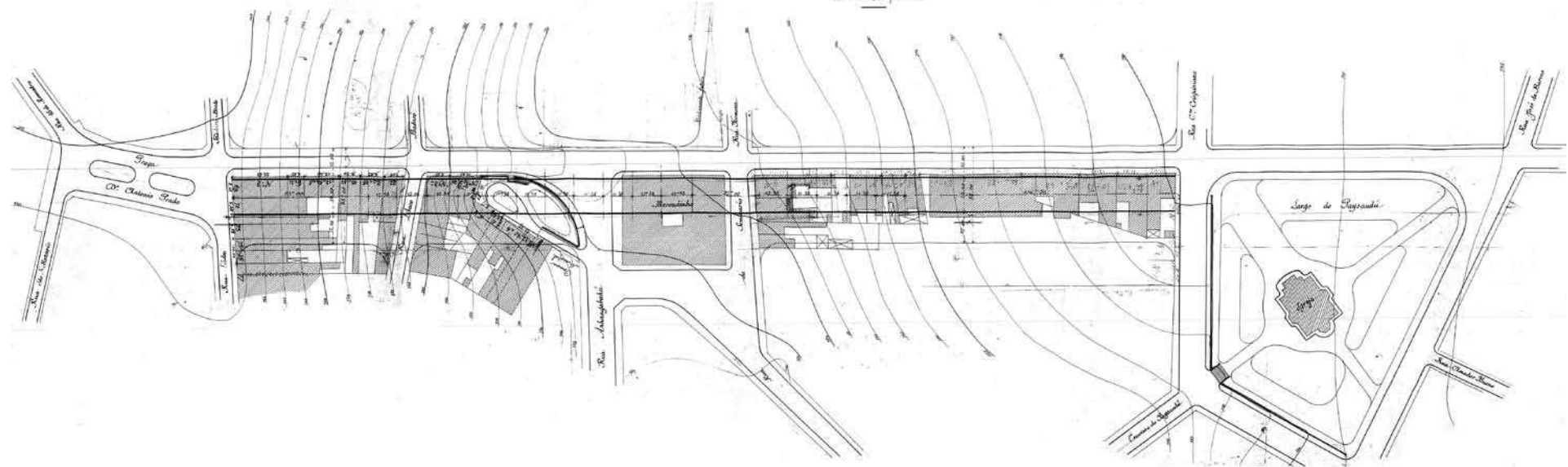
Fig.104
Parque Anhangabaú.
[TOLEDO, 1989. p.95.]

Fig.105
O viaduto e o parque.
Autor desconhecido, 1923.
[IMS, 2004. p.139.]

Projecto de um viaducto na rua de São João

(entre a Praça Anténio Fialdo e o largo de S. Agostinho)

Escala de 1:2000 por metro



Viaduto São João [1912]

Em julho de 1912, chegou à mesa do vice-diretor de obras do município, Eugênio Guilhem, um pacote procedente de São Vicente contendo o projeto para um viaduto localizado junto à Rua de São João. A carta de apresentação, contendo o timbre da empresa *Pauling & Co., Limited, Santos*, mencionava os custos previstos para a obra, bem como seu prazo de execução. Solicitava-se ainda, de modo muito cordial, a preferência na construção da obra. Outros estudos para esse viaduto, realizados no mesmo período, encontram-se no arquivo de projetos da Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana.

Estes estudos foram realizados, ao que tudo indica, a pedido de Victor da Silva Freire e Eugênio Guilhem, que previam essa obra em sua proposta para os melhoramentos da área central. Bouvard não faz nenhuma referência direta a esse elemento em seu plano, mas na planta geral da colina central elaborada por ele, ao lado da Rua de São João, encontra-se uma indicação que poderia ser interpretada como a proposta de construção desse viaduto ou como o alargamento da rua ou eventualmente, ambos.

De qualquer modo, durante o desenvolvimento da proposta de Bouvard, realizado pela Diretoria de Obras, essa idéia foi retomada.

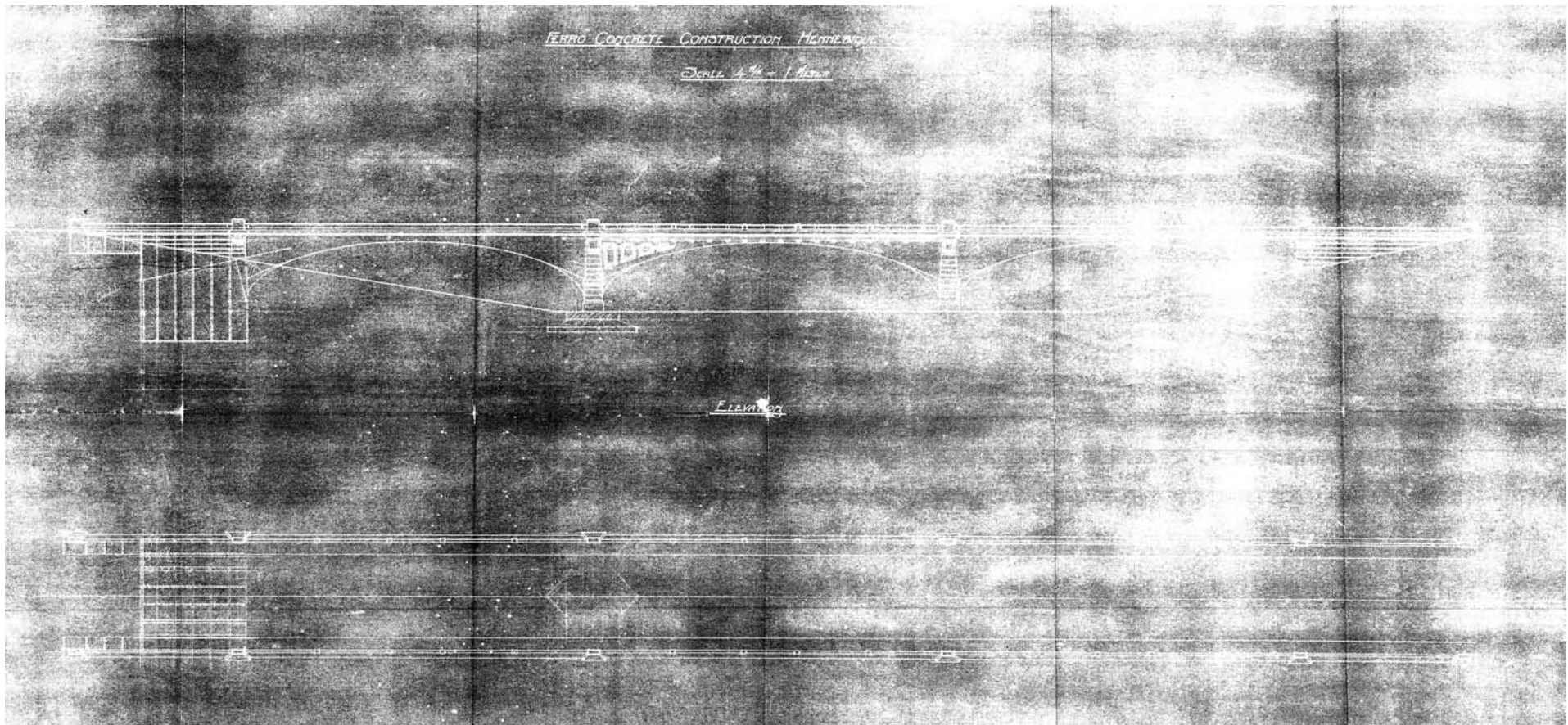
Em uma versão, com desenhos elaborados pela equipe da Diretoria de Obras, o viaduto é estruturado através de uma sucessão de arcos em alvenaria, com vãos típicos de 11.38 metros e exceções sobre a Rua Líbero Badaró (12 metros) e sobre a Rua Formosa (25 metros). A Rua de São João seria alargada para 38 metros divididos em duas vias laterais com 12 metros de largura cada e o viaduto ao centro com 14 metros. Na planta dessa proposta podemos ver a posição do antigo Mercado São João e a série de edifícios que deveriam ser demolidos para o alargamento. O encontro desse eixo com o Largo do Paysandú não é indicado, mas seu eventual prolongamento levaria a uma significativa redução da área livre em frente à igreja.

O projeto apresentado pela *Pauling & Co., Limited, Santos*, foi elaborado em Londres pelo engenheiro francês Louis Gustave Mouchel, representante na Inglaterra do também francês François Hennebique (1842-1921), pioneiro na utilização da técnica do concreto armado no campo da construção civil.²⁶ Foram desenvolvidas duas alternativas para o via-

26 A partir de 1867 Hennebique começou a pesquisar as possibilidades construtivas proporcionadas pelo reforço do concreto utilizando barras metálicas. Em 1892 patenteou seu sistema construtivo e fundou uma empresa de consultoria complementada por uma rede de construtores licenciados. Em 1909 possuía uma rede com 69 escritórios espalhados pela Europa, Estados Unidos, África e Ásia. Chegou a executar uma média de 100 pontes por ano em sua fase mais próspera. L. G. Mouchel era o agente de Hennebique na Inglaterra e sua empresa existe até os dias de hoje.

Figs. 106, 107 e 108

“Projecto de um viaducto na Rua de São João (entre a Praça Antonio Prado e o Largo do Paysandú)”
Planta, Elevação Norte e pormenor da elevação. Estudo desenvolvido pela Diretoria de Obras municipal. A São João ainda não havia sido alargada. Notar a quantidade de demolições previstas, incluindo a do Mercado, ao centro.
[Arquivo SIURB]



duto, uma relativamente contida, com vãos modulados em 20 metros, e uma segunda mais ousada, que vencia o vale com apenas três vãos de aproximadamente 70 metros. Em ambas se utilizava a técnica patenteada do concreto armado, o *Ferro Concrete Construction System* de Hennebique.

A contratação de uma empresa estrangeira renomada como a de Mouchel, representante do ‘estado da arte’ no que se referia à construção de pontes, revela que a idéia de executar o viaduto não era mera especulação. Freire e Guilhem realmente pretendiam realizar essa obra, que não saiu do papel provavelmente devido às dificuldades financeiras enfrentadas pelo município.

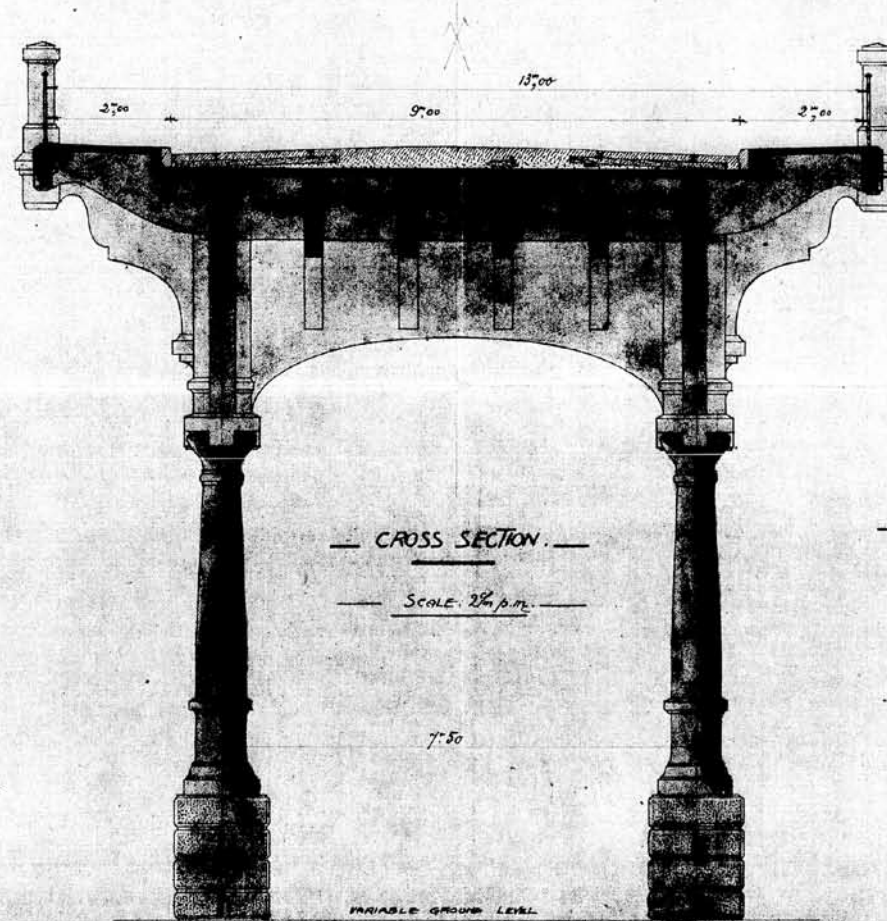
Fig.109
Elevação lateral e planta de um segundo projeto para o mesmo viaduto, elaborado em Londres por L. G. Mouchel, 1912.
[Arquivo SIURB]

Figs.110 e 111
Fotografias da *Royal Tweed Bridge*, em Berwick, Reino Unido, construída por Mouchel entre 1925 e 1928. O desenho dessa estrutura é semelhante ao proposto para o Viaduto São João.
[<http://en.structurae.de> e <http://freepages.genealogy.rootsweb.com/~agene/berbrdg.htm> (Set/2006)]

— FERRO CONCRETE CONSTRUCTION. —

— *Gauling & Co. Ltd., Contractors.* —
at São Paulo

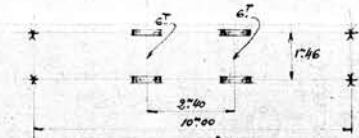
PL. A



— CROSS SECTION. —

— SCALE: 2 1/2" p.m. —

— DIAGRAM OF THE MOVING LOAD. —



— SUPERLOAD on the Pavement: 400 ^{kg}/p.sq.m. —

L. G. Mouchel & Part^{rs}
— Consulting Engineers. —
28 Watney Street - Westminster - London.

Fig. 112
Corte transversal da versão alternativa para o Viaduto São João elaborada por L. G. Mouchel.
[Arquivo SIURB]

— FERRO CONCRETE CONSTRUCTION —

— *Gauling & Co. Ltd., Contractors.* —
— *at São Paulo.* —

PL. B

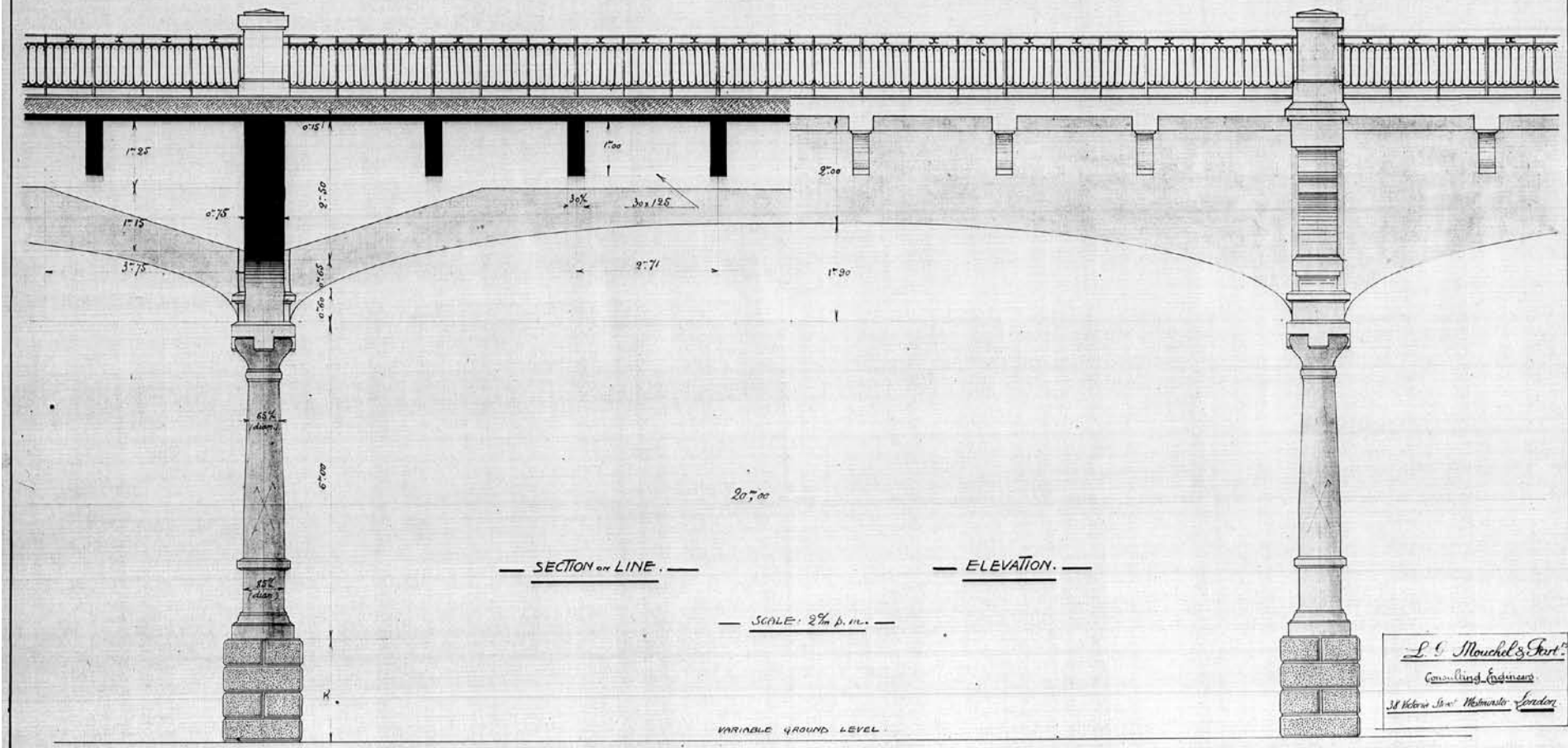


Fig.113
Corte longitudinal parcial da ver-
são alternativa para o Viaduto São
João elaborada por L. G. Mouchel.
[Arquivo SIURB]



Fig.114
Panorama do Anhangabaú a partir da obra do Edifício Alexander Mackenzie. Nesta imagem podem ser vistos, da esquerda para a direita, o primeiro Palacete Prates, o Ed. Sampaio Moreira, o segundo Palacete Prates, a Residência do Conde de Prates (posteriormente *Rotisserie Sportsman*) e o Ed. Médico. Todos projetados por Samuel e Cristiano Stockler das Neves. [TOLEDO, 1989. p.177.]

Fig.115
Outra visão a partir do Ed. Mackenzie, com os edifícios projetados pelos Neves em primeiro plano. [TOLEDO, 1989. p.153.]

Apesar da “derrota” parcial na disputa pelo projeto dos melhoramentos, Samuel das Neves permaneceu como um dos arquitetos mais prestigiosos daquele período, além de muito bem relacionado. Era ele o projetista do Conde de Prates, proprietário de praticamente toda encosta leste do vale, junto à Rua Líbero Badaró.

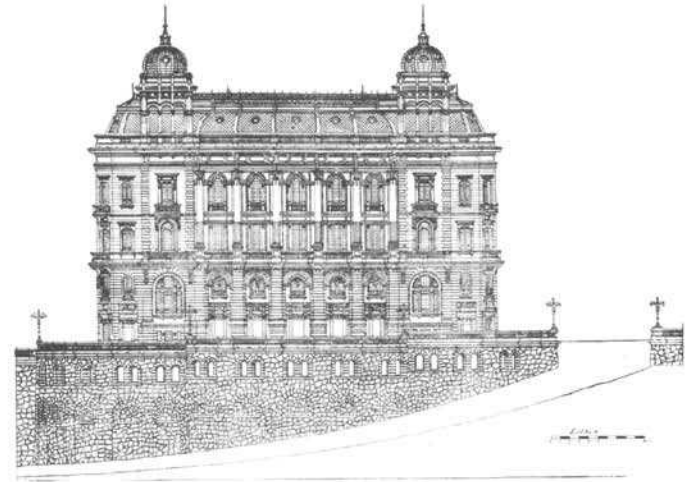
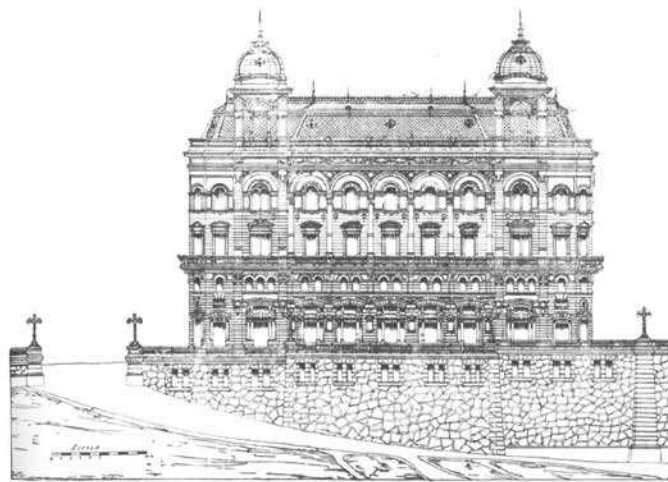
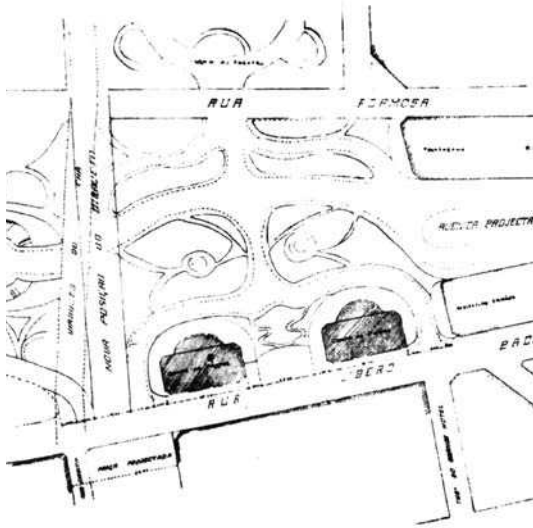
Desta maneira, ficaram a cargo de Neves os edifícios novos mais importantes contidos na proposta por Bouvard: os dois “blocos” que, por sua posição, rebatida em relação ao eixo do vale, estabeleceriam uma certa simetria com o Teatro Municipal configurando um conjunto monumental. Algumas premissas para o desenho desses edifícios haviam sido sugeridas pelo urbanista francês e foram adotadas na solução final.

Para a elaboração desses projetos, Samuel das Neves contou com um importante reforço em sua equipe: o retorno a São Paulo, em meados de 1911, de seu filho, arquiteto recém-formado nos Estados Unidos²⁷, Christiano Stockler das Neves (1889-1982).

Outro edifício de localização privilegiada seria projetado pelos Neves em 1912: a residência do Conde de Prates, na Líbero Badaró esquina com o Viaduto do Chá. Desse modo, o Chá tinha como arremates visuais de suas extremidades, de um lado os teatros São José e Municipal, do outro a residência do conde e os “blocos”.

O próprio viaduto foi objeto de estudos por parte do “Escritório Technico do Eng^o Samuel das Neves”. Um estudo feito em 1912, com o carimbo do escritório e assinado por Maurice de Ladrière, propunha um novo viaduto com estrutura metálica em arco, com um único vão central.

Entre 1911 e 1913, projetaram ainda o Edifício Luiz Médici, na Líbero Badaró, e o Palacete Médici, na Ladeira Dr. Falcão. Em 1924 foi inaugurado outro ícone da cidade projetado por eles: o Edifício Sampaio Moreira, o primeiro “arranha-céus” da cidade, com seus 13 pavimentos mais porão e ático. Sua localização foi escolhida a dedo pelos arquitetos, em frente à praça entre os dois “blocos” do Anhangabaú. Entre 1911 e 1925, o escritório foi responsável por aproximadamente 25 projetos junto à Rua Líbero Badaró e adjacências.



1911 BRASÍLIA - SÃO PAULO - PARQUE ANNAMCABAHU



7 - Automovel Club -

A linguagem utilizada pelo escritório em todas essas obras, sua “escolha estilística”, foi motivo de polêmicas e debates públicos, seja pela sua rejeição à arquitetura moderna, seja pela sua rejeição à arquitetura neocolonial, em voga nos anos 20 e cujo maior expoente em São Paulo era Ricardo Severo. Figuras como Mário de Andrade e Monteiro Lobato publicaram artigos condenando a produção do escritório.

Estilos à parte, havia no projeto dos “blocos”, operações de projeto que merecem destaque. O partido adotado dividia as construções em duas partes. Os embasamentos, cujas coberturas ficavam em nível com a Rua Líbero Badaró, arrematavam o desnível entre esta e o vale, constituindo prolongamentos do passeio público que criavam terraços de onde se podia admirar a paisagem. A superfície destes era bastante fechada e os materiais utilizados eram sóbrios e brutos. Sobre estas bases pousavam os “palácios”, com volumetrias quase idênticas e sutis variações no ritmo das aberturas e soluções ornamentais. Estas construções utilizaram estruturas metálicas importadas da Inglaterra e foram inauguradas em 1914. As “fachadas principais”, as “frentes”, eram voltadas para o vale e a solução das esquinas em curva realizava uma melhor integração entre os edifícios e o vazio que os circundava.

Estas disposições espaciais resultavam em uma arquitetura que estabelecia uma reflexão a respeito de seu sítio de implantação, suas especificidades geográficas e simbólicas. Poucos edifícios realizados posteriormente junto ao vale, alcançariam equivalente qualidade arquitetônica. Os dois se tornaram um enorme sucesso comercial. O mais próximo ao viaduto, abrigou escritórios e a sede do Automóvel Clube. O outro hospedou a sede da prefeitura e da Câmara Municipal.

Fig.116
Planta de localização dos “blocos” do Anhangabaú, propostos por Bouvard e projetados por Samuel e Cristiano Stockler das Neves. No desenho pode ser vista a sugestão de um novo viaduto substituindo o antigo Chá.
[SEGAWA, 2000. p.87.]

Figs.117 e 118
Elevação Anhangabaú dos palacetes. Variações decorativas diferenciavam os edifícios de mesma volumetria.
[SEGAWA, 2000. p.87.]

Fig.119
Os palacetes e a residência vistos a partir do parque.
[TOLEDO, 1989. p.176.]

Fig.120
Os dois palacetes vistos a partir do Viaduto do Chá. G. Gaensly, 1920.
[IMS, 2004. p.111.]

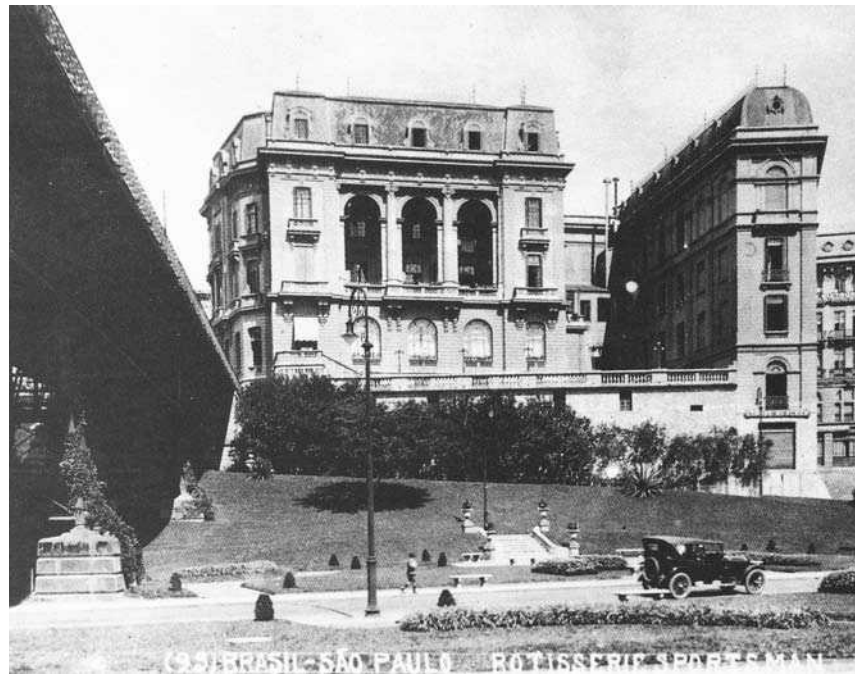
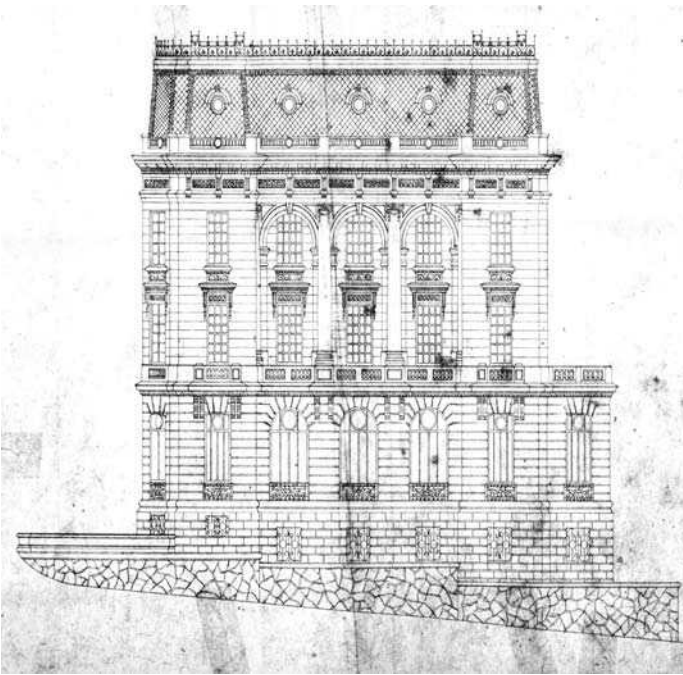


Fig.121
Residência do Conde de Prates.
Elevação Anhangabaú.
[TOLEDO, 1989. p.96.]

Fig.122
Residência do Conde de Prates a
partir do parque.
[TOLEDO, 1989. p.95.]

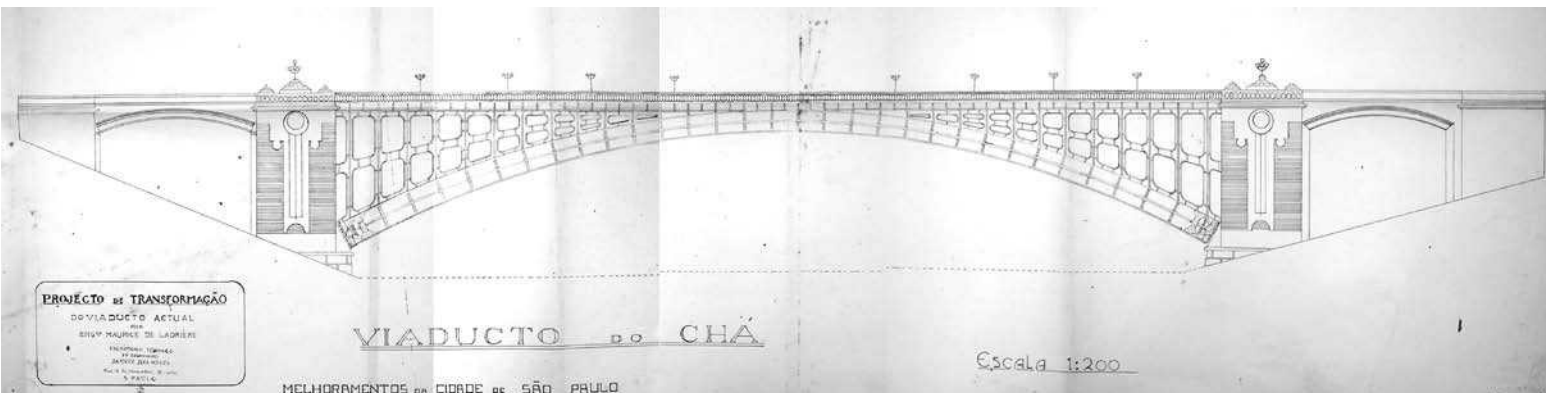
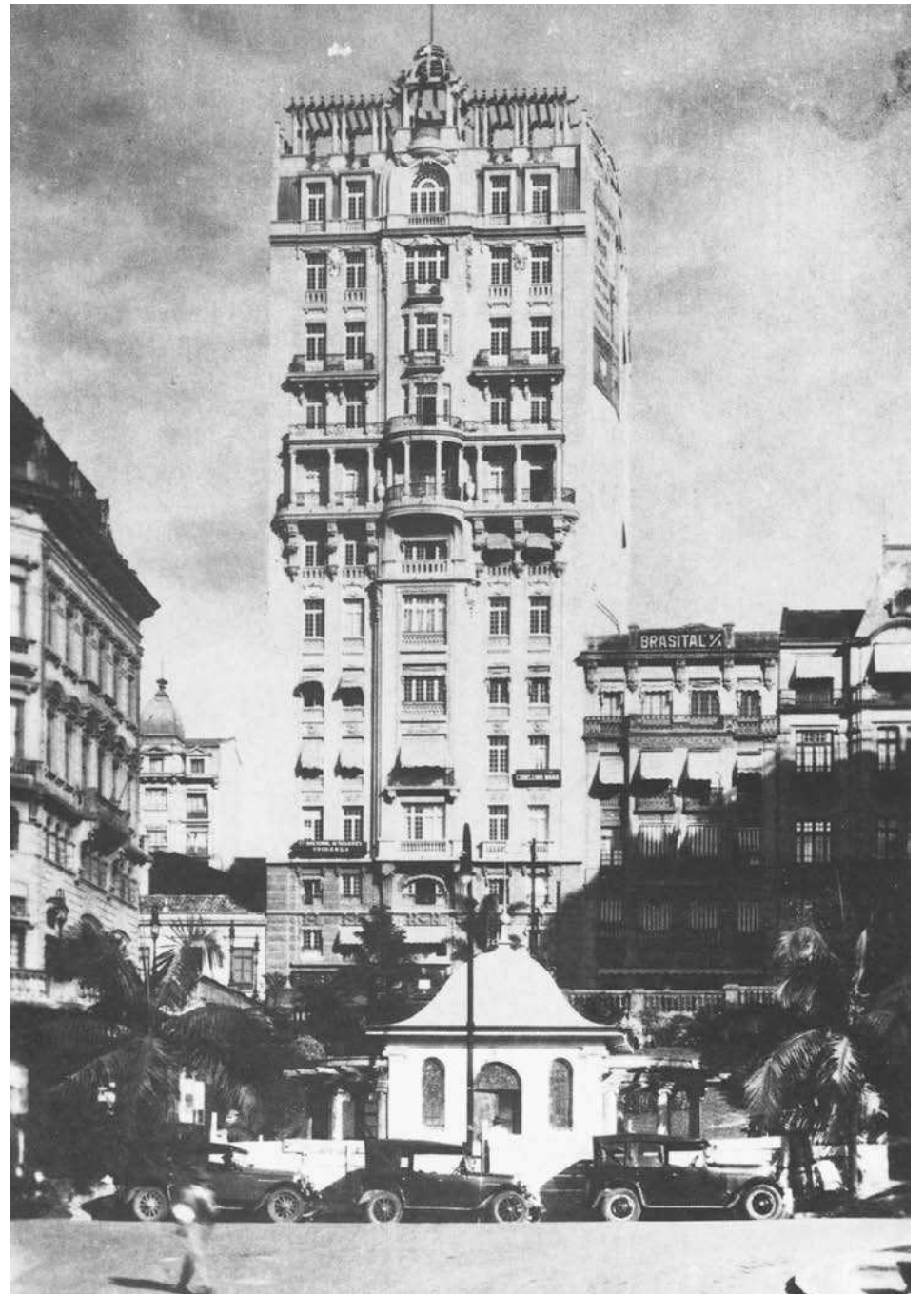


Fig.123
Elevação lateral de proposta para
um novo Viaduto do Chá.
[Biblioteca FAUUSP]

Fig.124
Obras do Ed. Sampaio Moreira
utilizadas para publicidade.
[www.piratininga.org (Out/2006)]

Fig.125
O Sampaio Moreria entre os dois
palacetes.
[TOLEDO, 1989. p.165.]

Fig.126
O primeiro “arranha céu” de São
Paulo em fotografia do final dos
anos 20.
[TOLEDO, 1989. p.166.]



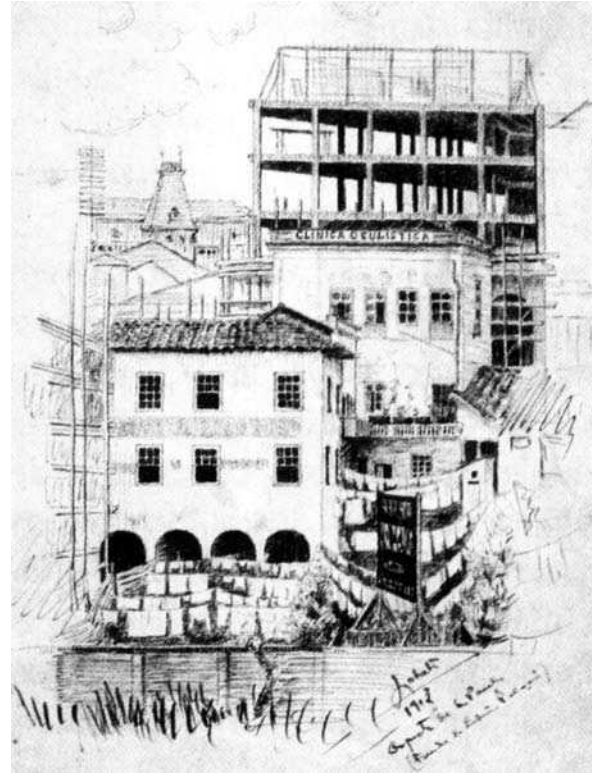
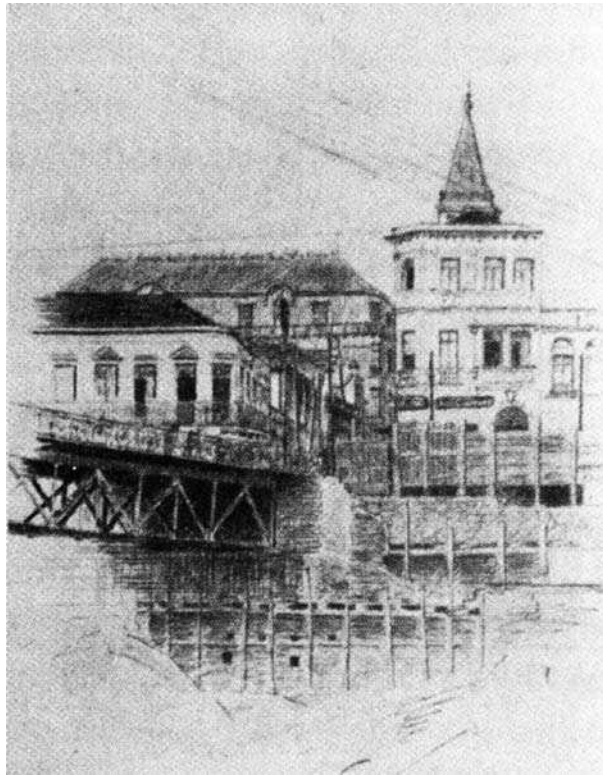


Fig.127
O Viaduto do Chá em desenho
de Monteiro Lobato publicado na
revista Vida Moderna, em 1916.

Fig.128
Desenho de edifícios na Laderia Dr.
Falcão. Monteiro Lobato, 1912.

Fig.129
Auto-retrato de Monteiro Lobato

[D. O. Leitura, Jul/Ago 2004. p.34]

Monteiro Lobato e o “Ruaduto” do Chá [1913]

28 Fonte: www.editorabrasiliense.com.br

Internacionalmente conhecido por sua produção literária, José Bento Monteiro Lobato (1882-1948) foi figura polêmica nos cenários artístico e político nacionais e ao longo de toda a vida envolveu-se em inúmeras aventuras empresariais de diferentes naturezas.

29 BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições da Cidade de São Paulo. Vol.III*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1954. p.1100

Nascido em Taubaté, mudou-se para São Paulo em 1897, graduando-se pela Faculdade de Direito em 1904. Em 1905, simultaneamente à sua carreira de promotor público e de escritor, tentou sem sucesso abrir uma fábrica de geléias em sociedade com um amigo e um estabelecimento comercial de “secos e molhados” quatro anos depois. Em 1910 associou-se a um negócio de estradas de ferro. Em 1911, aos 29 anos de idade, herdou uma fazenda de seu avô, para onde se transferiu com a família com o objetivo de modernizar a lavoura e a criação. Nesse mesmo ano abriu um externato em Taubaté em sociedade com seu cunhado²⁸. Em 1913, estabeleceu uma sociedade com o poeta Ricardo Gonçalves cuja meta era explorar comercialmente o Viaduto do Chá.

“No período de 1913 a 1916 o poeta Ricardo Gonçalves tentou realizar de sociedade com o escritor Monteiro Lobato - e aproveitando a circunstância de estarem parentes seus na Prefeitura - um projeto que consistia em transformar o viaduto do Chá (...) em uma rua suspensa, com casas de lojas dos dois lados. Queria o poeta construir em São Paulo algo de semelhante ao que vira em Veneza e em Florença.”²⁹

O Viaduto do Chá foi um dos elementos da capital que mais impressionaram o jovem Lobato, como registram as cartas que enviou à família entre 1895 e 1896, período em que ainda se cobrava pedágio para atravessá-lo. O viaduto seria ainda, tema de vários de seus desenhos de observação da cidade.

Em carta de março de 1913, enviada a seu amigo Godofredo Rangel, Lobato escrevia:

“Estou associado ao Ricardo num negócio que se sair nos enriquecerá a ambos. Mandar-te-ei os recortes dos jornais, quando for o tempo. Imagine que é substituir o atual

30 MONTEIRO LOBATO, José Bento. *Cartas Escolhidas*. 7ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1972.

31 MONTEIRO LOBATO, José Bento. *Ibidem*.

32 Por volta de 1910, Beccari teve participação importante no processo de construção dos Grupos Escolares implantados por todo o estado. São de sua autoria os grupos de Penha da França, Dois Córregos, Serra Negra e Cravinhos e as escolas reunidas de São João do Curralinho e de Monte Mor (ver *Arquitetura Escolar Paulista: 1890-1920*. São Paulo: FDE - Diretoria de Obras e Serviços, 1991). Alguns anos mais tarde ele se incorporaria à equipe da Diretoria de Obras Públicas.

33 CAMARGOS, Márcia; VILLELA, Hilda. *O Viaduto de Monteiro Lobato: fragmento da memória de São Paulo*. In: Revista D. O. Leitura, jul/ago 2004. p.35.

Viaduto do Chá por um monumental ruaduto habitável, com casas dos dois lados
- uma rua suspensa!³⁰

Em outra carta, datada de 21 de abril do mesmo ano, para o mesmo destinatário, ele relata:

“Nossas empresas são práticas. A última é a rua aérea, suprimindo o hiato que existe entre a Rua Direita e a Barão de Itapetininga, hoje vencido canhestramente pelo nosso velho viaduto. Lê o recorte incluso. Está orçado em 2 mil contos e assegura boa renda. Se a Câmara nos der a concessão, estamos ricos. Tive essa idéia ao passar uma noite por lá, e associei-me ao Ricardo, que tem influencia na vereança. Mas o negócio vai mal. Imagine que, movido duns estúpidos laivos de pieguice sentimental, encarreguei o B... de fazer os desenhos do ante-projeto a apresentar à Câmara. E por burrice, ou inadvertência, deixamos que ele, um simples desenhista contratado, assinasse a papelada. Pois foi a conta. O homem inflou-se de vento, tomou-se do delírio das grandezas, não aceitou nossa proposta de co-participação nos lucros e acabou rompendo conosco. Há duas semanas que o encaminhamento do negócio esta paralisado em vista da atitude desse irredutível animal. O B... sempre viveu no mundo da lua, e na mais negra e suja miséria. Não sabe nada da vida dos negócios. Deslumbrou-se com as perspectivas da rua aérea e (...) cita a ponte do Rialto em Veneza para provar que tem direito a um terço do negócio (...).”³¹

O tal desenhista contratado ao qual Lobato se refere como B... era Ercole (Hércules) Beccari³², imigrante italiano a quem chamava de Leonardo da Vinci do Bom Retiro.³³ O desentendimento entre ambos foi certamente um dos motivos que levaram ao insucesso do empreendimento, mas não se sabe ao certo o grau de aceitação que a proposta vinha tendo junto à Câmara. No ano seguinte, em uma outra carta enviada a Rangel, o escritor faria o seguinte comentário:

“Só agora ficamos vendo como funciona aquele cérebro. Dum modo absolutamente diverso do normal. Coisas que para nós são claríssimas e evidentes, não entram nos miolos de Beccari. (...) Temos que meter o nosso da Vinci num conto, não há remédio. Tipos assim a gente empalha e guarda no museu.”³⁴

34 CAMARGOS, Márcia; VILLELA, Hilda. *O Ruaduto de Monteiro Lobato: fragmento da memória de São Paulo*. In: Revista D. O. Leitura, jul/ago 2004. p.36.

A edição de 02 de abril de 1913 do jornal O Estado de São Paulo noticiava através da reportagem “Um Novo Viaducto”, a apresentação à Câmara Municipal do projeto encaminhado pelos proponentes Bento Lobato, Ricardo Gonçalves e outros.

Transcrita pelo jornal, essa apresentação foi inserida aqui quase na íntegra, pela sua minuciosa descrição da proposta e como uma forma de minimizar a ausência dos desenhos que a complementavam.

O discurso se iniciava com uma caracterização dos transtornos cotidianos provocados pela obsolescência do viaduto antigo, procurando justificar sua substituição.

“Exmo. Sr. Presidente e mais membros da Câmara Municipal de S. Paulo - Há muito tempo que o viaducto do Chá vem sendo condemnado pelo público, pela engenharia e pela esthetica. Monumento notável no tempo em que foi construído é hoje uma antigualha que não mais condiz com a maravilhosa evolução da capital paulista. E não só satisfaz cada dia menos às exigências crescentes do transito, como destoa cada vez mais do conjuncto de reformas, melhoramentos e embellezamentos circumjacentes. O seu vulto inesthetico estraga o mais bello trecho do S. Paulo moderno. Achincalha-o a vizinhança do Theatro Municipal e dos grandes blocos em construção. Além disso há um perenne alarme no público, quanto à segurança que offerece.

Velha ponte contruída para uma cidade provinciana de 100.000 habitantes e calculada para o reduzido transito daquela época, faz maravilhas continuando a desempenhar as funções de traço de união entre a rica *Cité* paulistana e os populosos bairros seus tributários e supportando cargas occasionaes muito superiores àquelas para que foi calculado.”

Em seguida, os proponentes procuram elencar as virtudes e possibilidades do novo empreendimento, utilizando os melhoramentos em curso no fundo do vale como argumento para reforçar o projeto de melhoramento do viaduto.

“Pois bem, os signatários desta, se propõem a dotar a cidade de um viaducto novo ou rua aérea que abaixo será descripto, sem ônus nenhum para a Municipalidade, em troca do direito de sua exploração.

O nosso projecto comporta a erecção de um verdadeiro monumento que além de aformosear de um modo esplêndido o valle do Anhangabahú, trará um sem número de vantagens ao público.

Sob o regimen da velha ponte actual os transeuntes fazem um percurso de 200 e tantos metros, inteiramente desabrigados das inclemências do tempo. No verão, pelas horas da soalheira, quem nesta cidade já não soffreu a tortura que é caminhar esses 200 e tantos metros, torrando-se sob a ardência de um sol implacável?

No inverno quando a temperatura cae aos limites mínimos, as brisas cortantes que alli predominam constituem um novo suplício. Em dias de ventania, as correntes de ar canalizadas no valle, impetuosas, sem encontrar óbices que lhes quebrem o curso arrancam os chapéus aos pobres pedestres, desarvoram guardas-chuvas e occasionam mil outros accidentes desagradabilíssimos. Se chove repentinamente ninguém escapa ao perigoso banho.

Tudo isso se obviará com a realização do nosso projecto.

O transeunte terá, ao atravessá-lo, comodidades únicas que nenhuma outra via pública de uma cidade offerece.

Abriga-o-ão dos ventos as construcções laterais; do sol e das chuvas a coberta envidraçada que resguardará os passeios em toda a sua extensão. Além disso o público não será forçado, como acontece hoje, a um percurso negativo de 200 e tantos metros, como o é o de uma ponte deserta e nua, mas tel-o-á substituído por um percurso agradável, em rua ampla, commoda, sede de um intenso movimento commercial. Será

o ponto predilecto de um commercio especial, como sapatarias, charutarias, livrarias, bars, joalherias, casas de frutas, de loterias, e quinquilharias, etc., o qual, actualmente, atravanca o triângulo, mal installado, pagando uma exorbitância por uma porta, um corredor esconso, um desvão de escada, comprimindo-se, esmagando-se, na ância do bom ponto. À municipalidade advirão vantagens não menores. Só o não dispêndio da enorme somma necessária para a construcção de um viaducto novo ou deslocação do actual, redundaria numa economia talvez superior a mil contos de réis, o que por si só fala bem alto. E a bella Paulicéa terá a primazia de possuir um monumento original, único no mundo inteiro.

O novo viaducto será de super-estrutura metallica, assente em pilares de alvenaria de cimento. Construído em arcos, dispostos em cinco ou mais vãos, essa disposição será tal que não venha embaraçar os planos da avenida e Parque Anhangabahu, dos quaes ficará a cavalleiro. O comprimento ficará adstricto ao local indicado pela Câmara, que também indicará os pontos de locação dos encontros, sempre de accordo com o plano de melhoramentos estudado.”

O final da apresentação ficou reservado para uma descrição mais técnica e objetiva do projeto, que no presente trabalho, sofre pela ausência de peças gráficas.

“De largura terá 26 metros, distribuídos da seguinte maneira: a parte constitutiva da rua propriamente dita será de 16 metros, 12 para a parte carroçável, comportando uma dupla linha de bondes, com os trilhos interiores distanciados entre si de 4 metros de eixo a eixo, espaço mais que suficiente para a passagem de veículos de grandes dimensões; entre os trilhos exteriores e as guias dos passeios, haverá ainda uma faixa livre de 2m,40, destinada ao estacionamento de veículos, em caso de necessidade; o espaço restante será tomado pelos passeios lateraes, com 2 metros de largura, destinados aos pedestres. Assim sendo, sobrarão 10 metros, 5 de cada lado que ficam reservados à construcção dos compartimentos de 5 metros de fundo, por 3 a 6 de frente, destinados ao commercio (...) dispondo cada uma do compartimento superior e do

porão localizado entre os dois taboleiros do viaducto. Sobre os pilares as construcções se avantajarão dando lugar a sobre-lojas de muito realce para o conjunto. As fachadas anteriores e posteriores em estylo harmônico ao conjunto circumvizinho realçal-o-ão inda mais.

(...)

Para não privar o público do panorama da cidade, a espaços uma solução de continuidade nas construcções abrirá passagem a uma série de *belvederes* elegantes e cômmodos, com 3 metros ou mais de extensão, cobertos de vidro.

Nos extremos do viaducto serão construídas as 'entradas monumentaes', condizentes com os magníficos blocos vizinhos, teatro e futuras construcções projectadas naquele Valle.

(...)

A superestructura metallica se comporá em primeiro lugar de quatro séries de vigas mestras, tendo as mesas inferiores em arco elyptico e as superiores planas, sobre as quaes se apoiarão as travessas que vão suportar o taboleiro de madeira do viaducto.

(...) Inferiormente será estabelecido um taboleiro a 3m abaixo do taboleiro principal, formando uma câmara privada, conforme se vê no corte transversal do ante-projecto, onde uma pequena linha de *Decauville* servirá de transporte às mercadorias destinadas aos armazéns. Ahí se locarão também as installações sanitárias, encanamentos de água, aparelhos de ventilação, etc. Os passeios serão abrigados por uma coberta de vidros opacos, detalhe de grande comodidade para o publico. No mais os desenhos do ante-projecto dão uma idéia de como se alliarão de maneira completa e efficaz a harmoniosa grandeza do conjunto, a apparencia e effectividade da força e a belleza e elegância dos detalhes.”

O que o grupo de Lobato estava propondo era um edificio multifuncional aéreo, com dois ou três níveis utilizáveis, articulado com diferentes térreos da cidade. Produtos e supri-

mentos chegariam às lojas pelo *Decauville* no tabuleiro inferior, provavelmente alimentado através de um elevador monta-cargas desde as ruas inferiores, Formosa e sua paralela; o público chegaria usualmente pela ‘cidade alta’ e teria uma série de mirantes para usufruir a vista do parque projetado.

O edifício conteria lojas e cafés, criando espaços de estar ao longo do eixo de travessia. Sob esse ponto de vista, o projeto subverte a obviedade funcional do objeto ao transformar um instrumento de passagem, o viaduto, em um lugar de estar, de consumir, de trabalhar e etc., o ‘ruaduto’.

Anos mais tarde, em meados da década de 1930, após a frustração da primeira tentativa, Lobato viu uma nova chance de implantar sua proposta. Ao encontrar nos jornais a notícia de que a prefeitura pretendia construir um novo viaduto em substituição ao antigo Chá, contatou seu amigo Paulo Duarte, que era então funcionário municipal, para “oferecer-lhe a oportunidade” do “ruaduto”. Segundo as memórias de Duarte, Lobato argumentava:

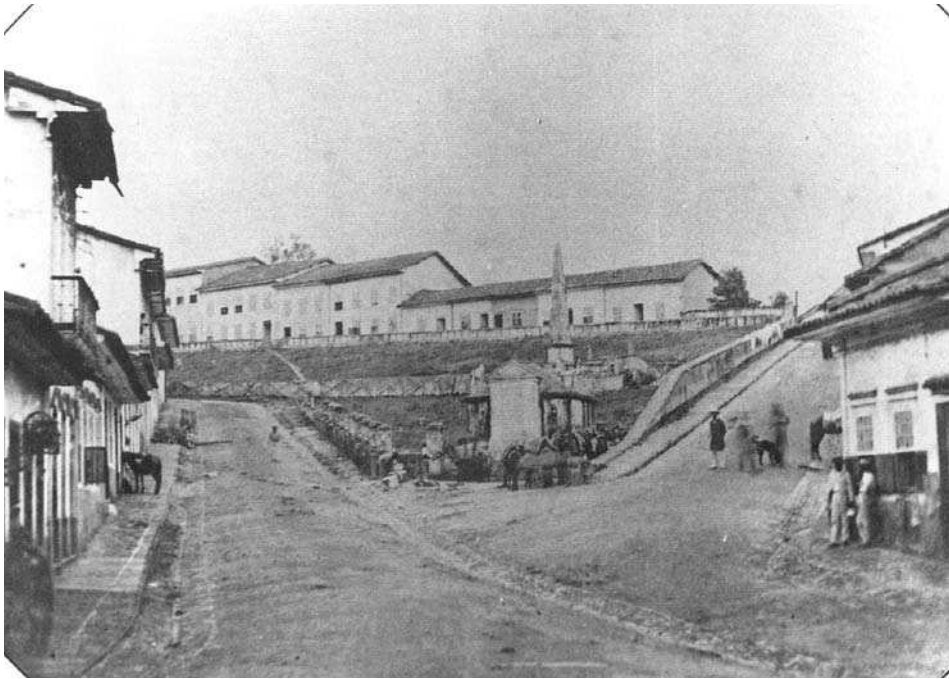
“O viaduto atual representa 400 e tantos metros de frente inteiramente desaproveitados. Se o substituíssemos por uma área sobre arcos, invadindo alguns metros de cada lado o jardim do Anhangabaú, teríamos espaço suficiente para a construção de uma infinidade de casas para o comércio miúdo, alugáveis por um bom preço. (...) É lançar a idéia, formar um grupo, fazer desenhar por um engenheiro de talento um anteprojeto bastante sedutor e a coisa - ou o negócio - estará feito.”³⁵

Segundo essas mesmas memórias, Lobato teria encomendado a Hipólito Pujol³⁶ “um projeto lindo, que muito enfeitava a cidade, em três corpos estruturais.” Não podemos afirmar se era um ardil para convencer o amigo ou se Pujol realmente realizou tal projeto. O fato é que, em meados dos anos 30, o “ruaduto” como havia sido concebido, era um empreendimento obsoleto. As questões envolvidas na reconstrução do viaduto eram muito mais complexas e abrangentes do que em 1913, como atesta, por exemplo, a proposta apresentada no concurso pelo arquiteto Rino Levi.³⁷ Uma obra como essa não poderia mais ser fruto de um empreendimento privado com interesses tão pequenos. Os tempos eram outros. O próprio Anhangabaú, como Lobato o compreendia, deixaria de existir em um curto espaço de tempo.

35 CAMARGOS, Márcia; VILLELA, Hilda. *O Ruaduto de Monteiro Lobato: fragmento da memória de São Paulo*. In: Revista D. O. Leitura, jul/ago 2004. p.37.

36 Hipólito Gustavo Pujol Júnior (1880-1952) foi um importante arquiteto em São Paulo durante as primeiras décadas do Séc. XX. Foi professor da Escola Politécnica e teve prolífica atuação profissional como arquiteto, sendo um dos pioneiros na utilização do concreto armado no Brasil. Entre suas principais realizações se destacam o Ed. Guinle, de 1913, “torre” de sete andares que chamou muita atenção quando inaugurada, a sede para o Banco do Brasil (atual Centro Cultural Banco do Brasil), concluída em 1927 e o Ed. Rolim, com 13 pavimentos, inaugurado em 1928. Fonte: www.piratininga.org

37 O projeto de Rino Levi encontra-se comentado no capítulo 3 desta dissertação.



Victor Dubugras: Memória e Chá

Victor Dubugras (1868-1933) foi um arquiteto proeminente durante a passagem do Séc. XIX para o XX, sendo considerado por muitos autores como um dos precursores da arquitetura moderna na América Latina. Nascido em Sarthe, na França, e formado em arquitetura na cidade de Buenos Aires em 1890, transferiu-se para São Paulo em 1891³⁸, um ano antes da inauguração do Viaduto do Chá. Inicialmente, trabalhou sob a direção de Ramos de Azevedo, por quem foi convidado a integrar o corpo docente da Escola Politécnica em 1894, ano de sua fundação. Após um breve período como membro do corpo técnico da Diretoria de Obras Públicas do Estado de São Paulo, inicia, a partir de 1896, carreira profissional independente. Sua obra de maior projeção é provavelmente a Estação Ferroviária de Mayrink, de 1906. Transferiu-se em 1928 para o Rio de Janeiro, aonde viria a falecer cinco anos depois.

Durante seu período de atividade em São Paulo, elaborou dois projetos relevantes para o recinto do Anhangabaú: a remodelação do Largo da Memória, executada entre 1919 e 1922, e um projeto para um novo Viaduto do Chá, sem data definida.

O local conhecido como Paredão do Piques, apenas Piques ou Largo da Memória, é um antigo espaço público da cidade que apresenta um interessante percurso de constituição. Localizado no ponto de confluência dos caminhos que ligavam a região de Sorocaba ao Porto de Santos, transformou-se ao longo do século XIX em um dos pontos mais movimentados da cidade³⁹. Um extenso muro de arrimo separava a Rua do Paredão, atual Xavier de Toledo, da Subida do Piques, atual Rua Quirino de Andrade. Em seu ponto mais baixo, localizava-se pelo menos desde 1808⁴⁰, um chafariz que atendia às tropas de mulas que por ali passavam. Em 1814, foi instalado no local um obelisco de granito, considerado o monumento mais antigo da cidade. O significado da implantação do monumento é controverso, mas teria sido “em memória” de algum fato político⁴¹. A partir desse momento o lugar passaria a ser chamado também de Largo da Memória.

Fig.130
O Largo da Memória em fotografia de Militão Augusto Azevedo, 1862. [TOLEDO, 1989. p.112.]

Fig.131
O largo arborizado, mas cercado, em fotografia de 1914. [TOLEDO, 1989. p.112.]

Fig.132
O Largo da Memória logo após a reforma projetada por Dubugras. [TOLEDO, 1989. p.117.]

Fig.133
Fotografia atual do local. [foto do autor]

38 REIS FILHO, Nestor Goulart. *Racionalismo e proto-modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: Fundação Bial de São Paulo, 1997. p.21.

39 TOLEDO, 1989. p.30.

40 TOLEDO, 1989. p.31.

41 Para Toledo, o obelisco é “um monumento feito *em memória* de um triunvirato que governou São Paulo por volta de 1914.” Outras versões caracterizam o monumento como homenagem ao Governador Bernardo Jose Maria de Lorena ou como “monumento comemorativo da elevação do Brasil a Reino Unido em 1915”. [TOLEDO, 1989.]

Em 1919, o então prefeito municipal Washington Luís Pereira de Souza⁴² (1869-1957), encomenda a Dubugras um projeto de remodelação do largo. A obra seria iniciada no final do mesmo ano e concluída em janeiro de 1921.

“Como em outros projetos seus, Dubugras revela organicidade e senso da paisagem. Manteve a pirâmide em seu lugar e criou um chafariz frente ao paredão, fazendo fundo à pirâmide. As principais árvores foram valorizadas. O Largo, um barranco resultante da articulação de ruas e caminhos, mantém seu caráter de confluência. (...) Importa atentar para a fluência das escadas e às alternativas que estas oferecem aos pedestres. Todos ali encontram seu passo (...). Com essas obras, o Largo da Memória integrou-se ao Parque Anhangabaú. A Ladeira da Memória passou a ser rua exclusiva para pedestres, uma das primeiras do gênero na Cidade. Seu sentido escultural, que valorizou grandemente o Obelisco, sua hábil articulação com o espaço urbano, numa região de topografia difícil, e a alta qualidade de sua execução colocam o Largo da Memória como a Praça mais bem projetada da Cidade.”⁴³

Entre os documentos pertencentes ao acervo de Dubugras, encontra-se o projeto para o “Viaducto Presidente Washington”, sem data definida, desenvolvido em colaboração com o engenheiro Lino de Sá Pereira para a ‘Companhia Mechânica e Importadora de São Paulo’. Pela sua localização indicada em planta, o viaduto substituiria o do Chá de Jules Martin. Embora não se possa definir com precisão a data de sua elaboração, é provável que ele tenha sido desenvolvido nos primeiros anos da década de 1920, quando Washington Luís assumiu a presidência da província e quando Dubugras esteve envolvido em projetos nessa área da cidade⁴⁴.

O projeto trazia muitas novidades em relação ao que já havia sido proposto anteriormente, como revela a leitura cuidadosa dos desenhos remanescentes. Segundo os cortes transversais, o viaduto seria constituído por uma grande estrutura de concreto armado, com 27 metros de largura, divididos em três módulos de nove metros, e tabuleiro duplo. No nível superior dos módulos laterais, circulariam os automóveis e bondes. Sob essas vias, no tabu-

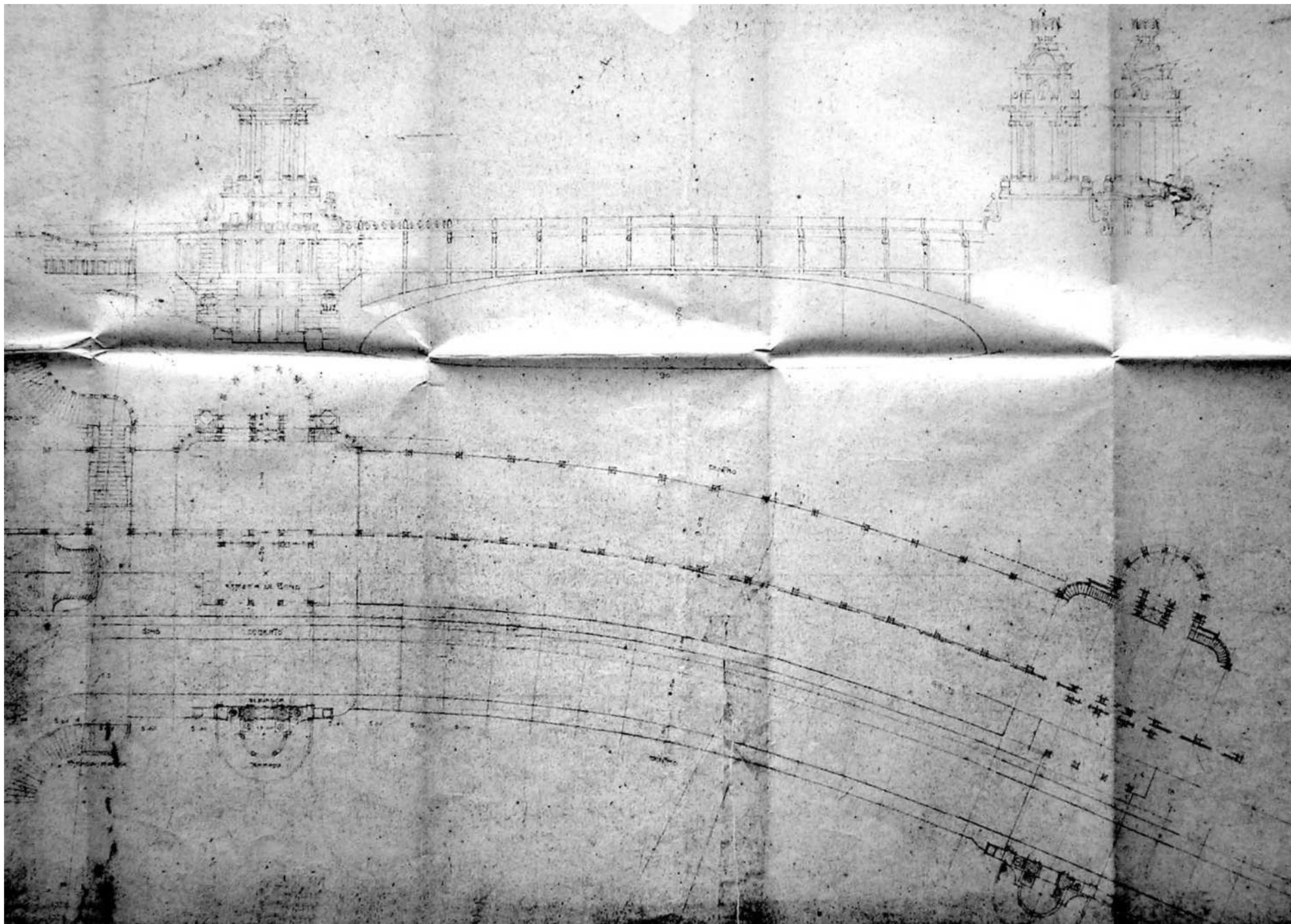
42 Washington Luís foi prefeito até agosto de 1919. Em 1920 tornou-se presidente da Província de São Paulo, concluindo seu mandato em 1924. Em 1926 foi eleito presidente da República, exercendo o mandato até outubro de 1930, quando foi deposto por uma junta militar que, uma semana depois, entregaria o cargo a Getúlio Vargas. Fonte: www.wikipedia.org (05/01/2007)

43 TOLEDO, 1989. p.114.

44 Poderia ter sido elaborado também, entre 1926 e 1928, quando Washington Luís era Presidente da República. No entanto, durante esse período Dubugras já estava articulando sua transferência para o Rio de Janeiro.

Fig.134
Elevação do projeto de reforma do Largo da Memória de Victor Dubugras, 1919/1922.
[REIS FILHO, Nestor Goulart. *Racionalismo e proto-modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: Fundação Bienal de São Paulo, 1997. p.112.]

Fig.135
Perspectiva do projeto.
[REIS FILHO, 1997. p.112.]

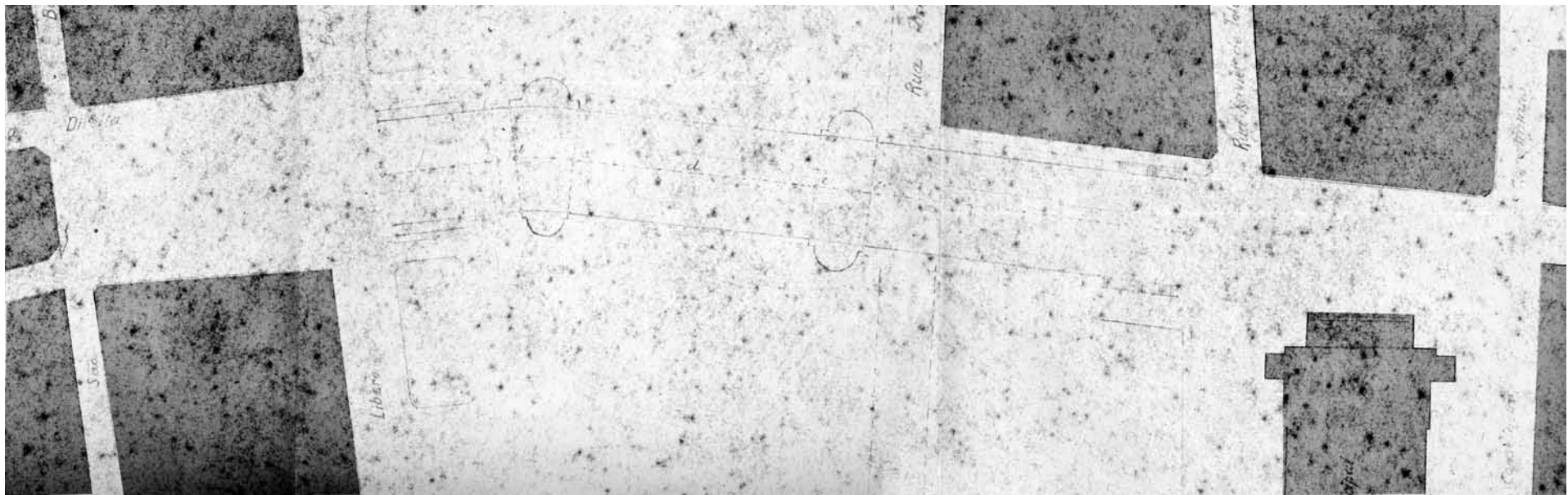


leiro inferior, configuravam-se duas galerias contínuas com 9 metros de largura e pé-direito de 3,60 metros, cuja utilização não é indicada. O módulo central abrigaria no tabuleiro inferior a travessia de pedestres abrigada, com uma cobertura curva translúcida localizada entre as vias de veículos. No sentido longitudinal, uma estrutura em arco venceria o vão central e repousaria sobre dois conjuntos de apoio, sobre os quais quatro torres monumentais se elevariam marcando a paisagem. As plantas revelam que o trecho central do viaduto seria em curva, fazendo a concordância entre os eixos das ruas Direita e Barão de Itapetininga.

Embora não se encontre qualquer indicação no projeto, pode-se supor que as galerias laterais abrigariam em seu interior instalações comerciais e de serviços distribuídas ao longo do eixo central de circulação de pedestres. Sob esse ponto de vista, o projeto lembra muito o “ruaduto” de Monteiro Lobato. A diferença entre ambos reside fundamentalmente na escala e na articulação dos níveis. Enquanto o de Lobato concentrava as funções principais no nível superior, destinando ao tabuleiro inferior apenas atividades de serviço, o de Dubugras, segregava pedestres e veículos, liberando áreas muito maiores para ambos.

Ao resolver com propriedade uma estrutura multifuncional que associava sistema viário, transportes públicos, circulação de pedestres e instalações comerciais e de serviços, operando numa escala compatível com a cidade que estava se estruturando, Victor Dubugras antecipou uma série de questões que seriam incorporadas à discussão dos projetos no vale somente muitos anos mais tarde.

Fig.136
Elevação e planta do projeto de
Victor Dubugras para um novo
Viaduto do Chá.
[Biblioteca FAUUSP]



ESCALA 0'1005

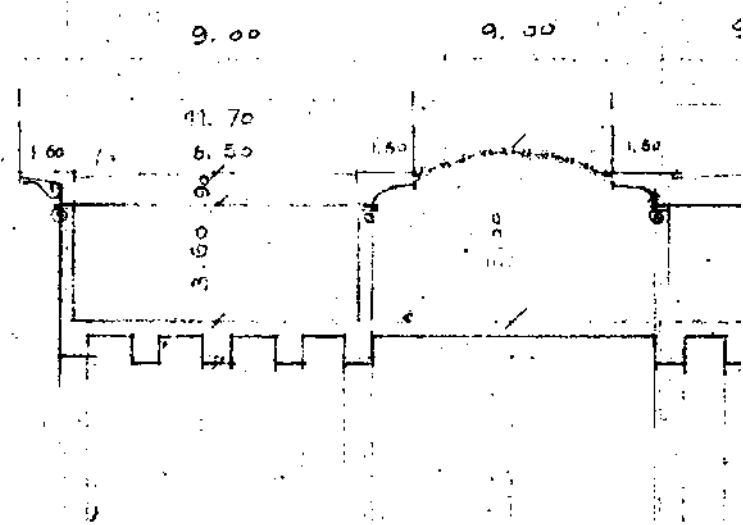


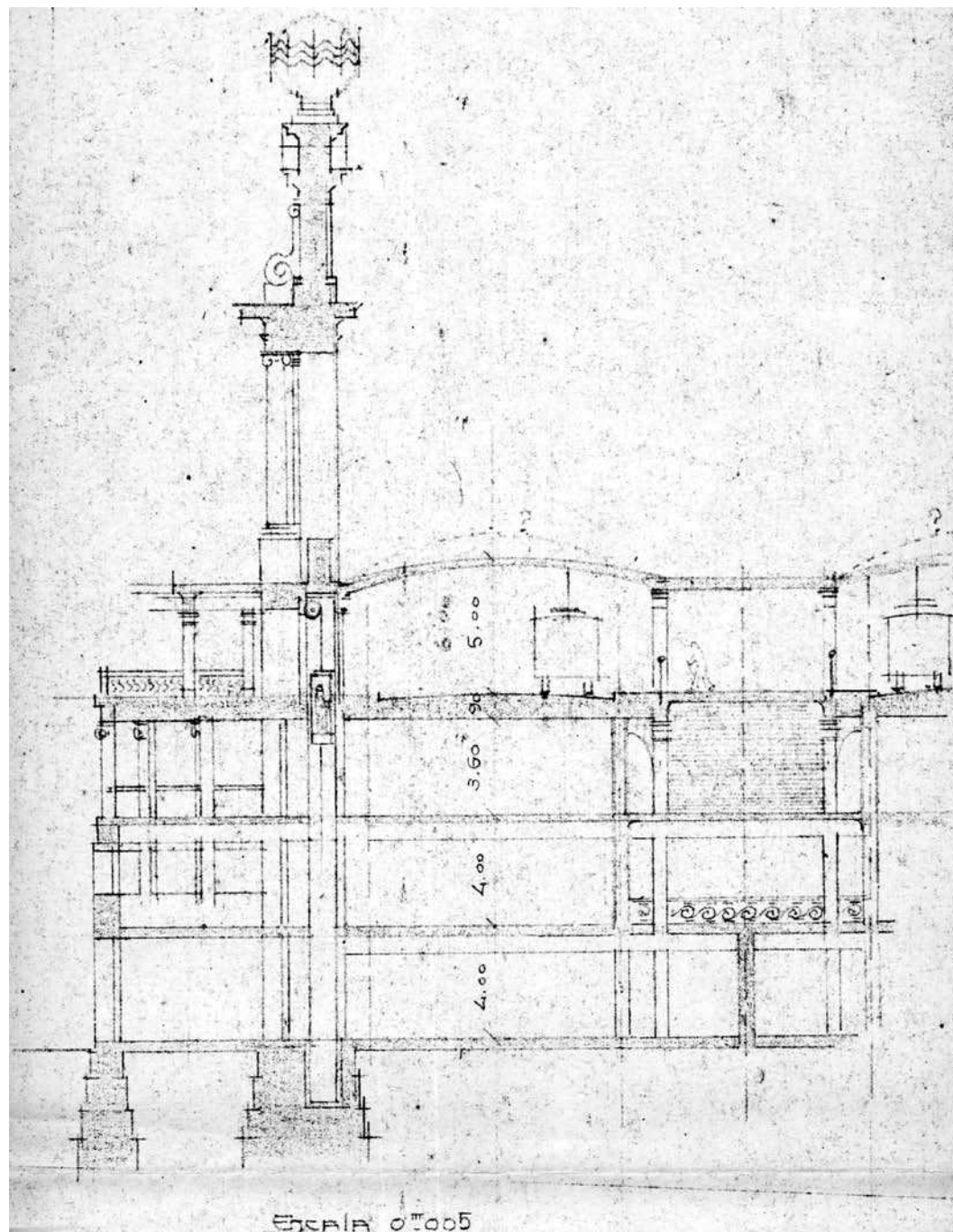
Fig.137
Planta de localização do projeto
de Victor Dubugras para um novo
Viaduto do Chá.
[Biblioteca FAUUSP]

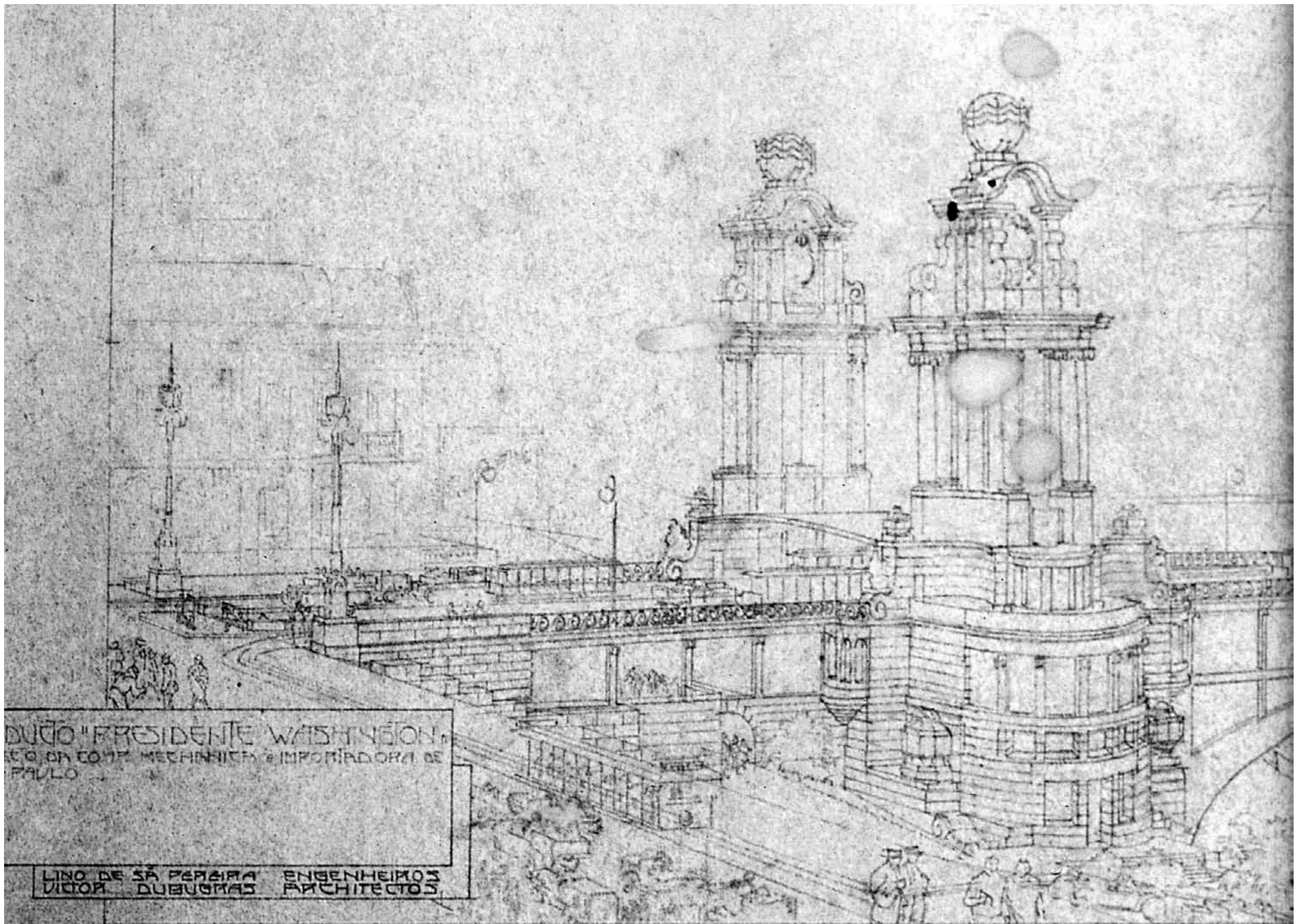
Fig.138
Trecho do corte transversal pelo
meio do vão central do viaduto
mostrando as vias laterais para
veículos, no tabuleiro superior, e
as galerias comerciais e passagem
central de pedetres, no tabuleiro
inferior.
[Biblioteca FAUUSP]

Fig.139
Trecho do corte transversal passan-
do pelos castelos de apoio.
Nesse ponto o viaduto se trans-
forma em um verdadeiro edifício,
com quatro pavimentos abrigando
diversos usos.
[Biblioteca FAUUSP]

Nas próximas páginas:

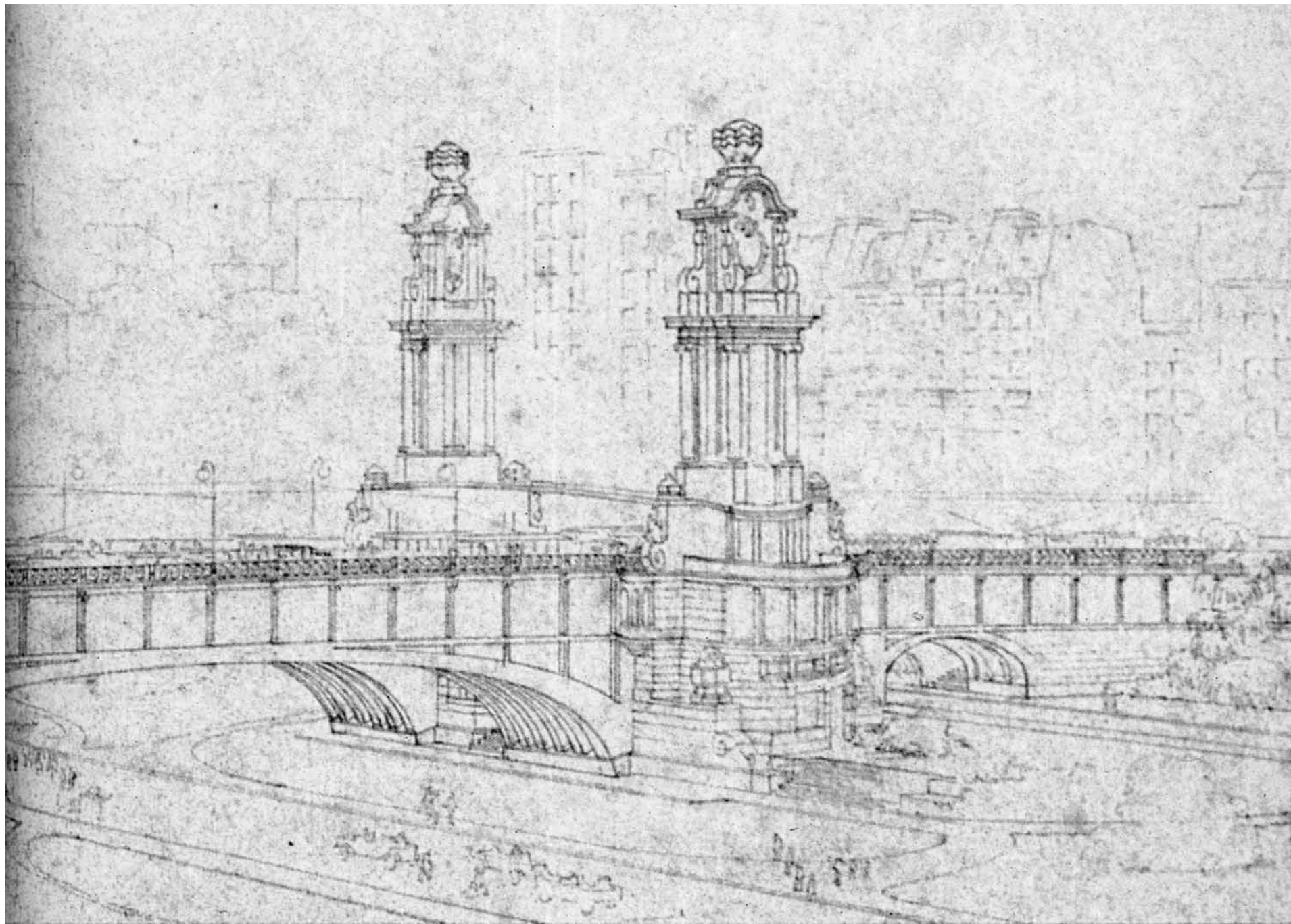
Figs.140 e 141
Pormenores da perspectiva do
projeto para o Viaduto do Chá, de
Victor Dubugras.
O desenho revela a riqueza de
relações urbanas permitidas pelo
projeto e a utilização da situação
topográfica do vale para esse fim.
[REIS FILHO, Nestor Goulart. *Victor Dubugras: Precursor da arqui-
tectura moderna na América Latina*.
São Paulo: EDUSP, 2005. p.42.]





DUQUE "PRESIDENTE WASHINGTON"
C/O DA COMP. MECANICA E IMPORTADORA DE
S. PAULO

LINO DE SA PEREIRA ENGENHEIROS
VICTOR DUBOIS ARCHITECTOS



capítulo 03

o vale como passagem

Mobilidade e cidade

Se o desenvolvimento inicial da arquitetura e do urbanismo modernos teve origem “na necessidade imperiosa que se apresentou para as sociedades capitalistas da segunda metade do século XIX de organizar de forma adequada e eficiente o espaço urbano exigido pelo capitalismo industrial”¹, um dos focos dessa organização foi a busca de um desenho, ou dos desenhos, para a era das máquinas. Duas delas foram, de certa maneira, responsáveis por engendrar, de modo mais contundente, as principais questões para as cidades no século XX: o automóvel e o elevador. Estas duas máquinas revolucionaram o modo de conceber as cidades ao possibilitar enormes deslocamentos, horizontais e verticais, a velocidades até então inéditas.

O automóvel permitiu a expansão territorial horizontal e o desadensamento. O elevador, a multiplicação dos níveis da cidade e sua concentração. Sob esse ponto de vista, uma é a antítese da outra. Os modelos de cidade sugeridos por cada uma dessas máquinas são diametralmente opostos; como a Brasília de Lúcio Costa e a de Rino Levi; como a cidade de Los Angeles e a Ilha de Manhattan.

O potencial criativo oferecido para a cidade do futuro se confrontava com o potencial destrutivo sobre a cidade do presente herdada do passado. Esse conflito foi, e ainda é, um dos principais temas do urbanismo contemporâneo.

Um testemunho do período inicial desse enfrentamento pode ser encontrado na Carta de Atenas², documento de 1933:

“A rua única, legada pelos séculos, recebia outrora pedestres e cavaleiros indistintamente e só no final do século XVIII o emprego generalizado de coches provocou a criação das calçadas. No século XX abateu-se, como um cataclismo, a massa de veículos mecânicos - bicicletas, motocicletas, automóveis, caminhões, bondes - com suas velocidades inesperadas”. (p.60)

1 MEYER, Regina Proserpi. *A construção da metrópole e a erosão do seu Centro*. Apud Revista Urbs n° 14, Set-Out/1999. p.30.

2 LE CORBUSIER. *Princípios de urbanismo (La Carta de Atenas)*. Buenos Aires: Planeta-Agostini, 1993.

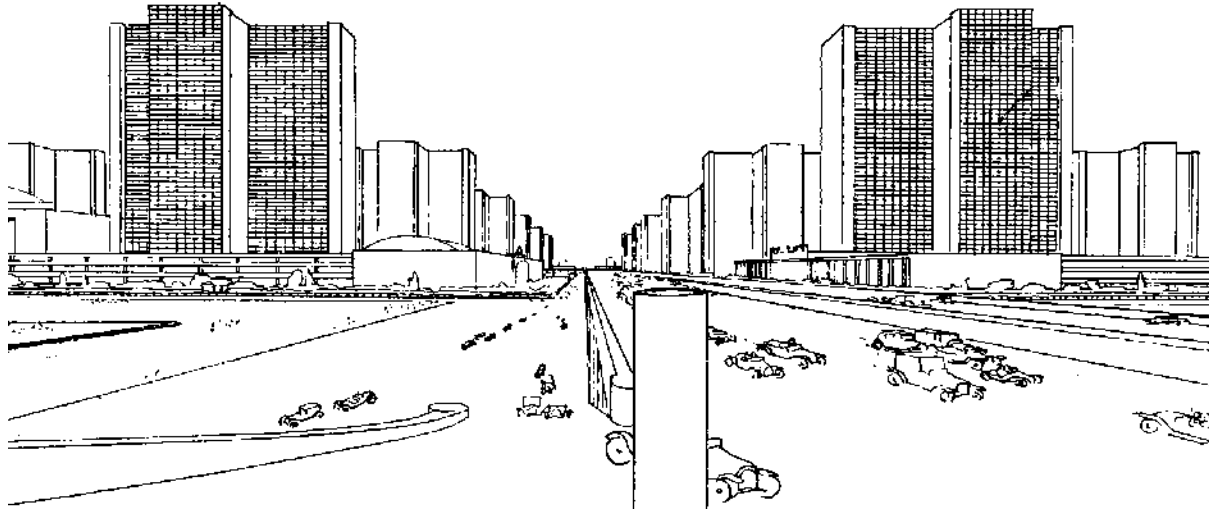


Fig.142
Perspectiva do “Plano para uma cidade de 3 milhões de habitantes”, Le Corbusier,1922.
[BOESIGER, W. *Le Corbusier 1910-65*. Zurich: Verlag, 1967. p.318.]

Fig.143
Vista aérea da “Avenida Anhangabaú”. Autor desconhecido, 1954.
[GERODETTI, 1999. p.85.]

“O problema é criado pela impossibilidade de conciliar as velocidades naturais, do pedestre ou do cavalo, com as velocidades mecânicas dos automóveis, bondes, caminhões ou ônibus”. (p.53)

“As novas velocidades mecânicas convulsionaram o meio urbano, instaurando o perigo permanente (...). Os veículos mecânicos deveriam ser agentes liberadores e, por sua velocidade, trazer um ganho apreciável de tempo”. (p.80)

“O pedestre deve poder seguir caminhos diferentes do automóvel. Isso constituiria uma reforma fundamental da circulação nas cidades. Não haveria nada mais sensato nem que abrisse uma era de urbanismo mais nova e mais fértil”. (p.62)

Além das profundas transformações espaciais e territoriais vividas pelas cidades, houve uma mudança estrutural nas relações sociais experimentadas por seus habitantes. O modo de vivenciar o espaço urbano passou a ser outro colocando em cheque conceitos como a própria cidade, espaço público e comunidade.

Outro trecho extraído da Carta de Atenas revela a preocupação que estas novidades causavam:

“Essas velocidades, doravante utilizáveis, despertam a tentação de evasão cotidiana, para longe, na natureza, difundem o gosto por uma mobilidade sem freio nem medida e favorecem modos de vida que deslocando a família, perturbam profundamente a estabilidade da sociedade. Elas condenam os homens a passar horas cansativas em todo tipo de veículos e a perder, pouco a pouco, a prática da mais saudável e natural de todas as funções: a caminhada”. (80)

Sabe-se quais foram as respostas dadas pelo urbanismo moderno a estes problemas durante as três primeiras décadas do século XX. Entre estas, as imagens oferecidas pelas propostas de Le Corbusier, como a “Cidade contemporânea de três milhões de habitantes”



Fig.144
“Avenida, arranha-céu e viaduto”.
Desenho de Tomás Santa Rosa
publicado em 1950.
[MEYER, Regina M. P. *Metrópole e
Urbanismo: São Paulo anos 50*. São
Paulo: FAUUSP, 1991. capa]

Fig.145
Noturna do Vale do Anhangabaú.
Albuquerque, 1955.
[IMS, 2004. p.226.]

Fig.146
A avenida, o Viaduto E. Stevaux (ao
fundo), o novo Viaduto do Chá e a
passarela construída sob ele.
[SÃO PAULO (Cidade) Compa-
nhia do Metropolitano de São
Paulo. *Leste-Oeste: em busca de
uma solução integrada*. São Paulo,
1979. p.90.]

de 1922, o plano “Voisin” de Paris de 1925, os planos para as cidades sul-americanas de 1929 ou o projeto para a “Ville Radieuse” de 1930, embora desgastadas ou datadas para o olhar contemporâneo, não deixam de ser extremamente eloqüentes e coerentes com um discurso que procurava levar até as últimas conseqüências as possibilidades dos novos recursos técnicos disponíveis.

Durante as três primeiras décadas do Século XX, o debate em torno da estruturação da mobilidade em São Paulo foi marcado pelo choque de interesses econômicos envolvidos na escolha dos modelos a adotar e por um agravante para o planejamento da cidade, que foi a incrível expansão populacional e territorial vivida durante todo esse período.

As escolhas que prevaleceram, foram fundamentalmente as que mais favoreciam os negócios imobiliários em torno da valorização de terras, e baseavam-se na opção pelo automóvel particular e pelo sistema de transporte público sobre pneus.

Situado no coração da cidade, em posição privilegiada e estratégica, o Vale do Anhangabaú não poderia deixar de repercutir o impacto dessas escolhas sobre o território paulistano. Se no início, a experiência daquele espaço se dava pela travessia dos viadutos e pela fruição dos jardins implantados em seu leito (a velocidades relativamente baixas), pouco a pouco, a imagem do parque, concebida anteriormente, foi sendo apagada pelo aumento dos fluxos motorizados, suas altas velocidades, e pela implantação da infra-estrutura necessária para seu escoamento.

A representação de modernidade simbolizada pelo Anhangabaú foi sendo atualizada pelos novos ideais de progresso que se impuseram: o automóvel, a avenida e o arranha-céu. Seu vazio, anteriormente ‘estático’, foi atropelado pelas novas dinâmicas e velocidades da metrópole em expansão.

Este processo anulou o ‘lugar’ dando origem a uma nova configuração: a do vale como passagem.



Fig.147
O vale em 1973.
[SÃO PAULO (Cidade) Departamento de Planejamento dos Sistemas de Transporte. *Vias Expressas*. São Paulo, 1973.]



Fig.148
Desembarque de passageiros de ônibus sob o Viaduto do Chá. Esse fluxo dava sentido à Galeria Prestes Maia.
Brill, anos 50.
[IMS, 2004. p.205.]



Fig.149
O vale expandiu-se para o norte diluindo seus limites. As torres dominam a paisagem.
Ribeiro, 1962.
[IMS, 2004. p.239.]

Fig.150
A avenida a partir do Chá, em direção à Praça da Bandeira.
Marcel Gautherot, anos 60.
[IMS, 2004. p.236.]



Fig.151
O novo Viaduto do Chá a partir do Ed. Conde Prates. O fluxo transversal de pedestres e o longitudinal de automóveis, cruzando-se em níveis diferentes.
Marcel Gautherot.
[IMS, 2004. p.232.]



Fig.152
Vista panorâmica do vale no início
dos anos 50.
[BRUNO, Ernani Silva. *História e
tradições da cidade de São Paulo. vol
I-III.* Rio de Janeiro: Livraria José
Olimpio, , 1954. p.1381.]

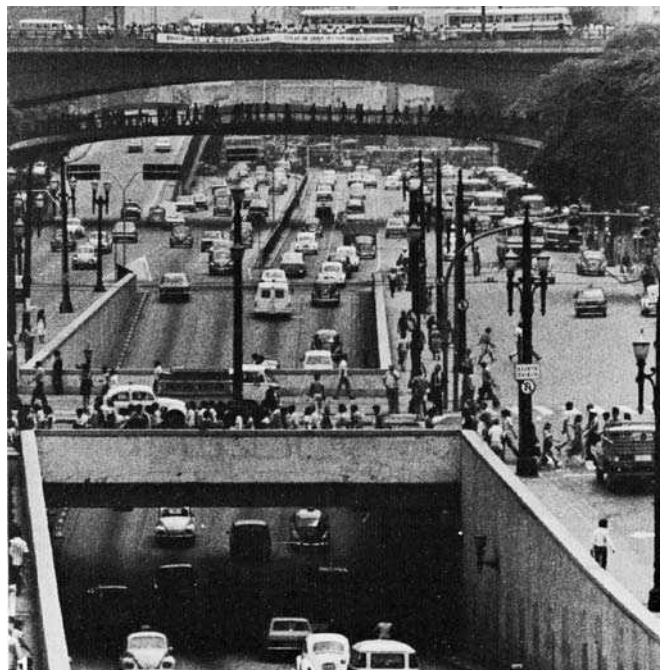


Fig.153
A passagem apelidada de “Buraco do Adhemar”, em fotografia dos anos 70.
[SÃO PAULO (Cidade),1979.]

Fig.154
O vale sendo utilizado como estacionamento e terminal de ônibus.
Albuquerque, 1955.
[IMS, 2004. p.227.]



Fig.155
A avenida toma conta do vale.
[SÃO PAULO (Cidade),1979.]

Fig.156
Imagem da avenida no local onde se localizava a Praça do Correio.
[SÃO PAULO (Cidade),1979.]



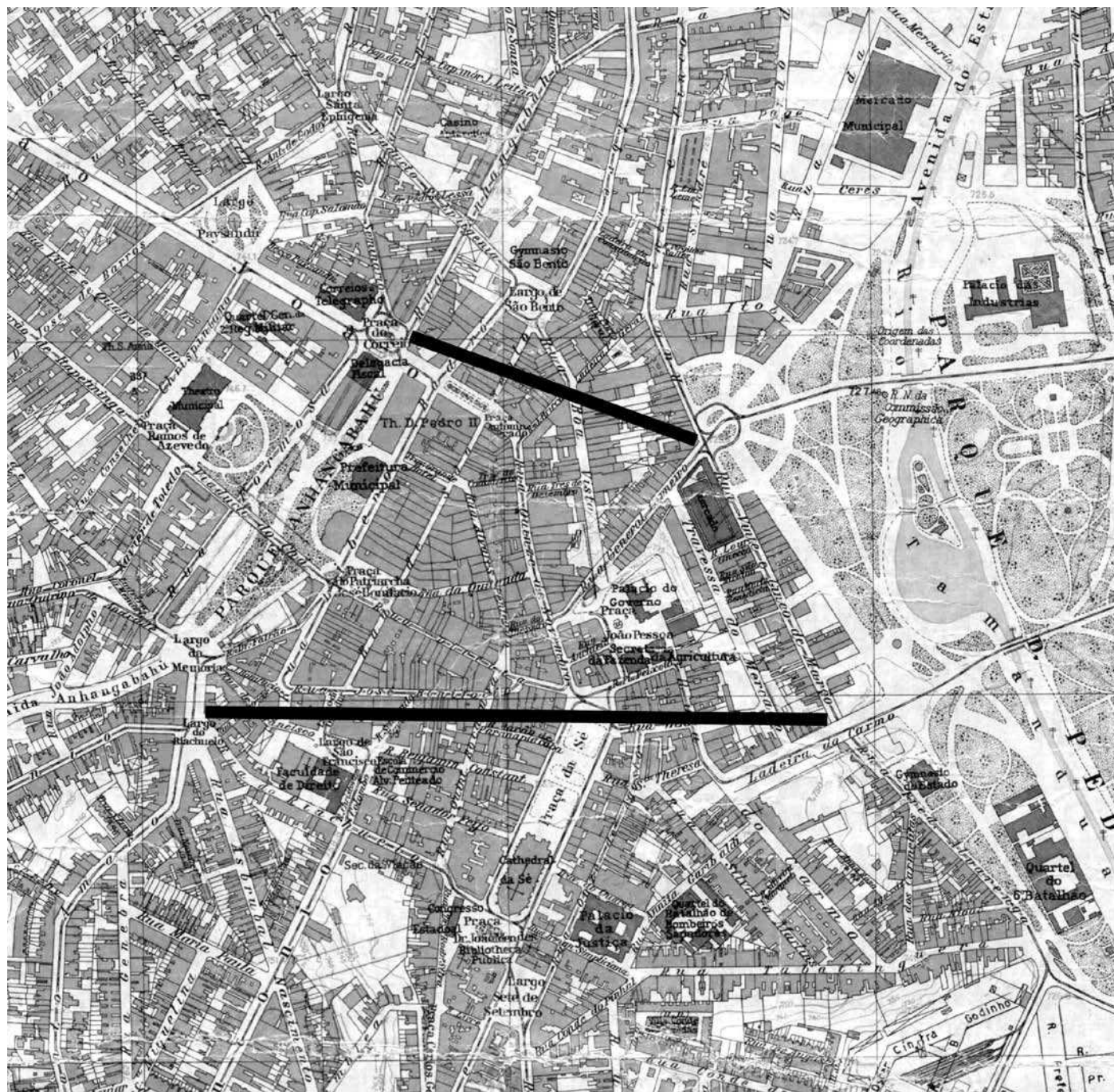


Fig.157
Suposição do traçados dos túneis
sobre o levantamento SARA, 1930.
[Fonte da base: Bib. FAUUSP]

Túneis sob a colina histórica [1914]

Em maio de 1914 a Câmara Municipal aprovou um projeto, apresentado por Domingos Alves Rubião Meira e Theodulo Cardoso, de construção de um túnel, sob a colina histórica, que ligaria as várzeas do Anhangabaú e do Tamanduateí.

“Art.º 1º - Fica a Prefeitura autorizada a mandar proceder aos estudos definitivos para a construção de um túnel, ligando em linha reta a Várzea do Carmo ao largo do Piques, consoante o memorial e projeto já organizado pelo engenheiro Max Hehl, que a este acompanham.

§ único - O túnel projetado pelo seu eixo terá 840 metros de extensão e será construído em cimento armado, revestido todo o berço com azulejos brancos; terá dois passeios de 1,50m de cada lado, duas linhas de bondes e espaço livre para veículos, oferecendo toda a sua largura de 14 metros. No largo da Sé terá um pavilhão com elevadores, assim como toilettes e sala de espera para os bondes que trafegam por esse trecho.”³

O engenheiro citado é Maximilian Emil Hehl, autor dos projetos para a Catedral da Sé, Igreja Matriz da Consolação, Hospital Santa Catarina, Colégio Santo Agostinho e Igreja da Ordem Terceira do Carmo⁴. Nascido em Kassel em 1861 e formado pela Escola Politécnica de Hannover, mudou-se para São Paulo por volta de 1890, onde colaborou com o escritório de Ramos de Azevedo antes de estabelecer seu próprio estúdio. Projetou sua casa na Avenida Higienópolis, posteriormente demolida para a construção do Edifício Prudência, projeto de Rino Levi. Morreu prematuramente de tuberculose, aos 55 anos, em 1916.

Documentos posteriores indicam a intenção de construir um segundo túnel “entre a Rua 25 de Março, ângulo fronteiro ao Mercado Público (atual Praça Fernando Costa) e o largo do mercadinho de São João” (enfrente ao Ed. dos Correios) além do primeiro “começando ao norte da ponte que liga ao aterrado do gasômetro com a ladeira do Carmo e terminando no largo do Riachuelo”⁵

3 História e Energia, 3: *O metrô da Light*. 1986. p. 32.

4 PONZIO, Ana Francisca. *O Arquiteto da Sé*. Apud Revista Urbs nº 31, Jul-Ago/2003.

5 História e Energia, 1986. p. 32.

“Os túneis serão construídos de cimento armado, tendo o primeiro trezentos e setenta e sete metros e o segundo quatrocentos e sessenta e três metros. A galeria terá linha dupla asfaltada e adaptável ao tráfego de qualquer veículo, além de dois passeios laterais para pedestres e uma galeria inferior ou subterrânea destinada à captação de águas pluviais; serão ambos revestidos de azulejos, o que lhes dará um belo aspecto, e amplamente iluminados à luz elétrica e ventilados.”⁶

As distâncias mencionadas no texto acima não são compatíveis com os dois túneis propostos. A ligação entre o Mercado Público e o Mercadinho de São João poderia ter 377 metros, mas a ligação entre a ladeira do Carmo e o largo do Riachuelo precisaria ter ao menos 800 metros.

A idéia de um túnel sob a colina central não era nova e já havia sido apresentada e mais de uma ocasião integrando propostas de ferrovias ou metrô. Na proposta de Meira e Cardoso, dois aspectos são especialmente notáveis: o primeiro é o caráter urbano da travessia, já que a articulação das duas várzeas abrangeria a circulação de bondes, automóveis e pedestres, além de galerias de infra-estrutura; o segundo é a existência de uma conexão vertical, através de elevadores, entre o túnel mais extenso e o largo da Sé. Esta proposta era revolucionária. A ligação entre as cidades alta e baixa se daria em pleno coração do triângulo e não mais em suas bordas, costurando os dois níveis da cidade e diluindo seus limites historicamente estabelecidos.

Do ponto de vista viário, os túneis permitiriam cruzar a colina histórica de leste a oeste sem passar por suas congestionadas ruas. As bocas dos túneis, não por acaso, coincidiam com a chegada de importantes eixos viários: na face leste da colina, as ruas do Gasômetro e Rangel Pestana; na face oeste as ruas de São João, Santo Amaro, Santo Antônio e Consolação.

Em 1915, como complemento ao privilégio de construção dos túneis, seus empreendedores solicitaram a concessão da operação de carris urbanos em seu interior. Este trâmite despertou a imediata oposição da companhia *Light*, detentora do monopólio dos transportes coletivos. A influência dessa empresa levaria ao arquivamento definitivo do projeto, oficializado em setembro de 1916.

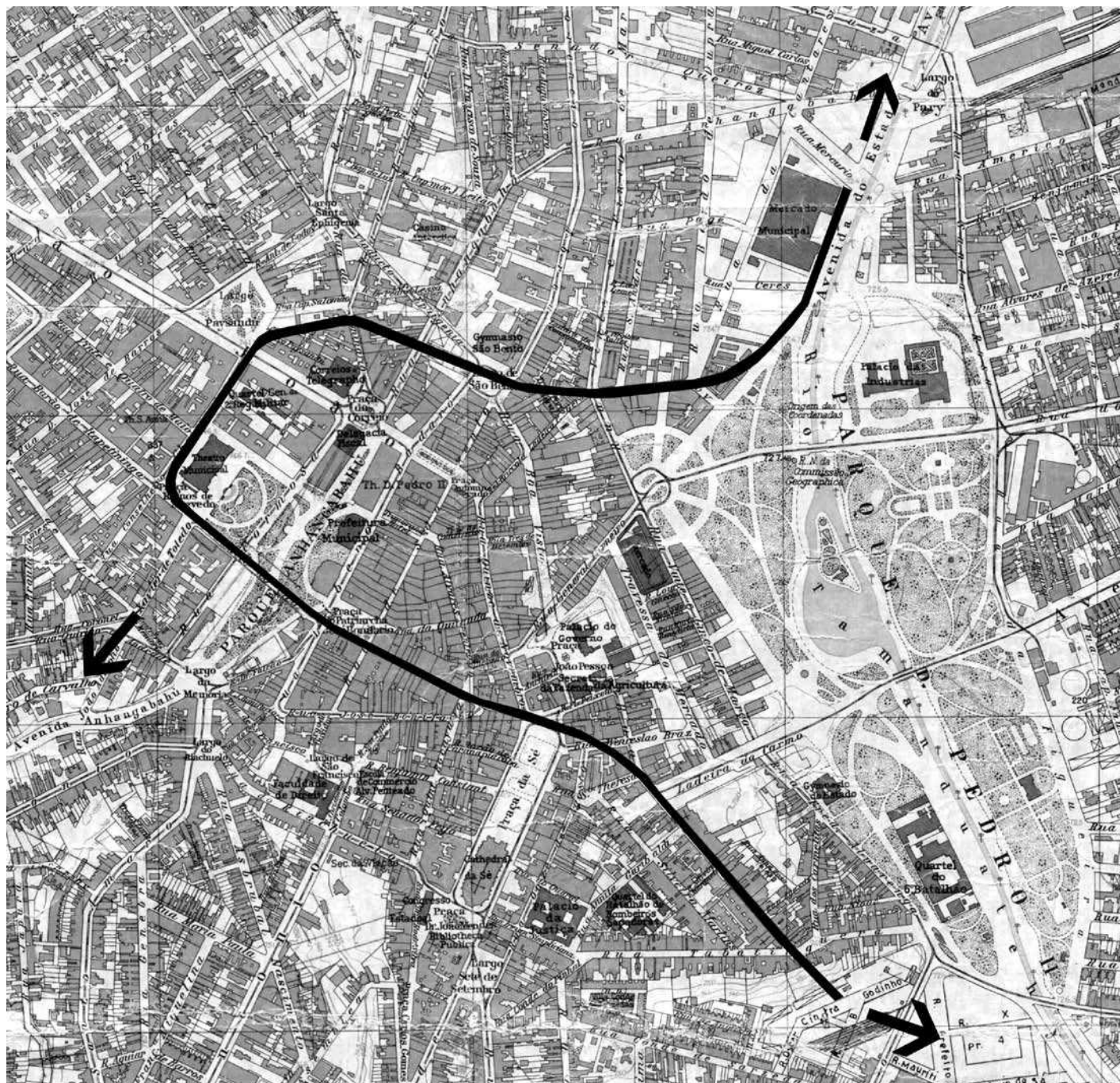


Fig.158
Traçado do sistema proposto sobre
o levantamento SARA, 1930.
[Fonte da base: Bib. FAUUSP]

Projeto *Light* [1927]

No ano de 1927 a *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited* apresentou à prefeitura a versão final de seu Plano Integrado de Transportes. Devido à sua abrangência, ficou conhecido como o primeiro plano global para reformulação do sistema de transporte coletivo em São Paulo, e algumas de suas propostas constituiriam importantes transformações no Vale do Anhangabaú.

Criada a partir da aliança entre os empresários Antonio Francisco Gualco e Antônio Augusto de Souza, o Dr. F. S. Pearson, de Nova Iorque e o grupo canadense Mackenzie-Mann, a *The São Paulo Light and Power Company* foi incorporada no Canadá, com financiamento Inglês e com um pessoal técnico principalmente estadunidense.⁷

A *Light*, como ficou conhecida, atuava nos setores de produção e fornecimento de energia elétrica, iluminação, telefonia, distribuição de gás e transportes coletivos. Em 06 de julho de 1901 a companhia recebeu a concessão para a construção e operação de um sistema de bondes elétricos em São Paulo e no dia 17 do mesmo mês o privilégio exclusivo, pelo prazo de 40 anos, de exploração desse sistema para o transporte de cargas e passageiros nas ruas da cidade e subúrbios. A empresa tornou-se poderosa e seu setor mais lucrativo, durante seus primeiros anos, era o de operação do sistema de transportes.

Com o crescimento industrial e urbano da cidade, os serviços relacionados ao setor de energia passaram a ser potencialmente mais lucrativos. Em 1909, visando manter o monopólio também nesse setor, a *Light* realiza uma negociação com a prefeitura aceitando a unificação e fixação das tarifas dos bondes, a emissão de passes escolares e a disponibilização de carros especiais para operários, com tarifas mais baratas. Essas medidas sacrificaram o setor de transportes na medida em que a redução de sua lucratividade levou à diminuição dos investimentos em expansão e melhorias do sistema e a uma drástica piora da qualidade dos serviços prestados.

Com o passar dos anos essa situação foi se agravando já que o aumento da demanda levava à superlotação dos carros disponíveis e a crescente quantidade de automóveis tornava sério o problema do congestionamento do tráfego na área central. Em 1924, uma grande

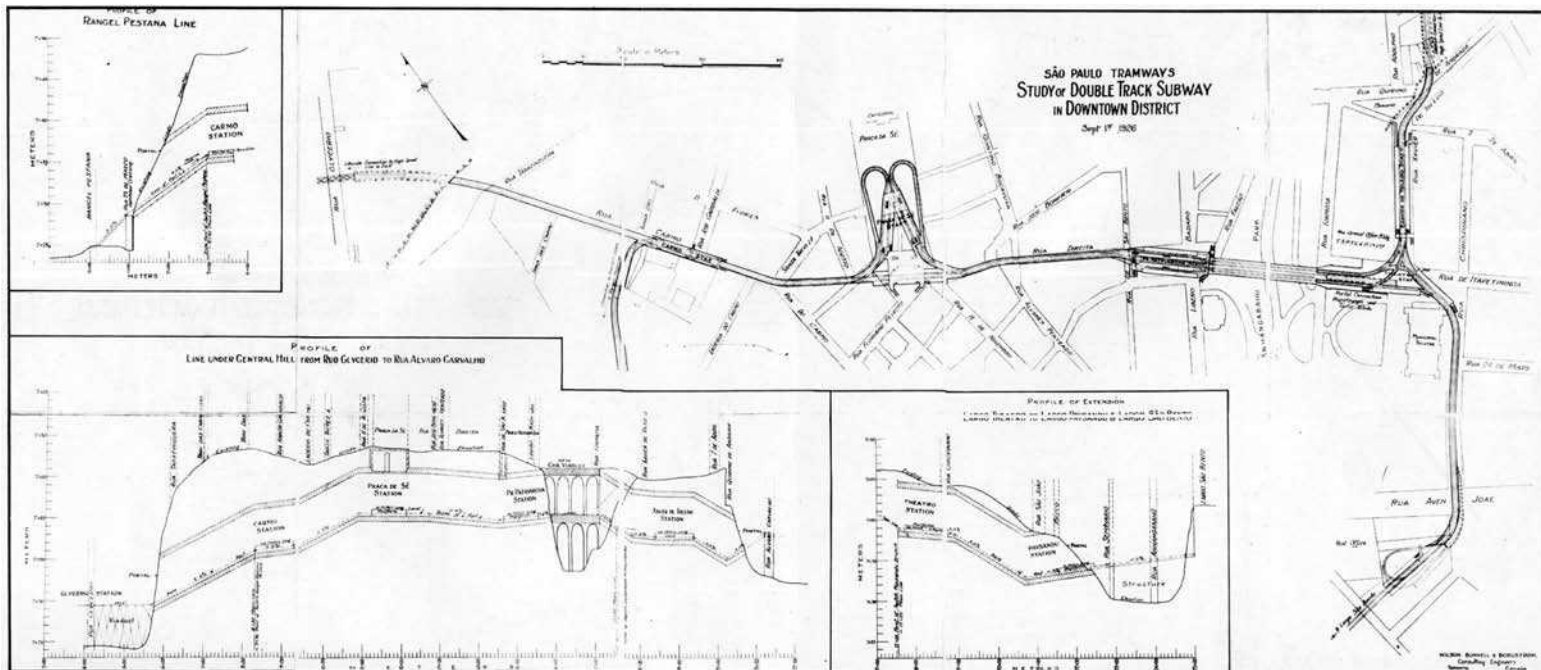
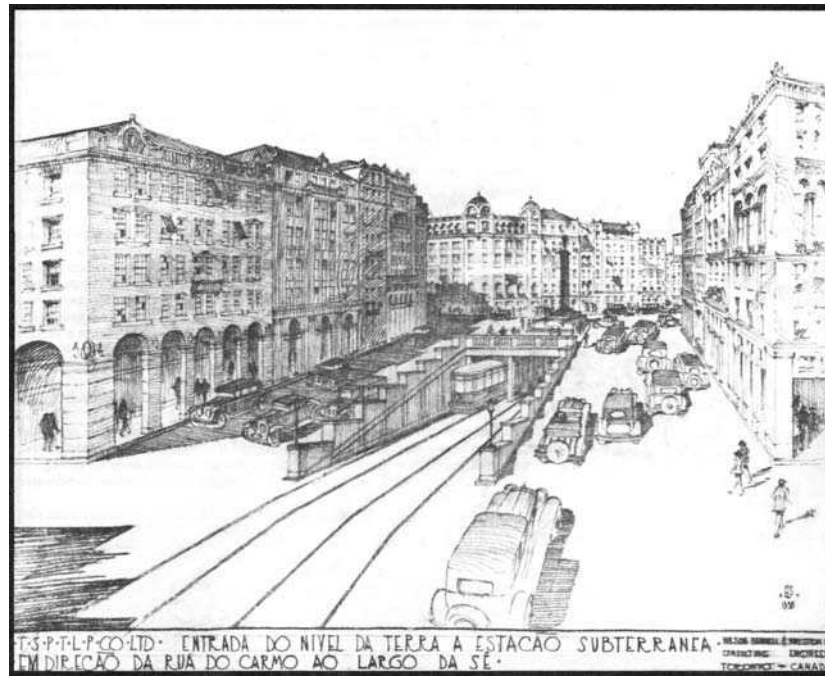


Fig.159
Perspectiva do acesso ao túnel sob a Ladeira do Carmo.
[História e Energia 3: O metrô da Light. 1986.]

Fig.160
Planta e seções do sistema proposto. O Anhangabaú encontra-se no canto direito do desenho.
[História e Energia 3, 1986.]

seca levou ao racionamento de energia e à diminuição do número e frequência de bondes. Isso abriu caminho para a entrada dos ônibus movidos à gasolina no cenário dos transportes coletivos paulistano e à ameaça do monopólio da *Light*.

8 História e Energia, 1986. p. 51.

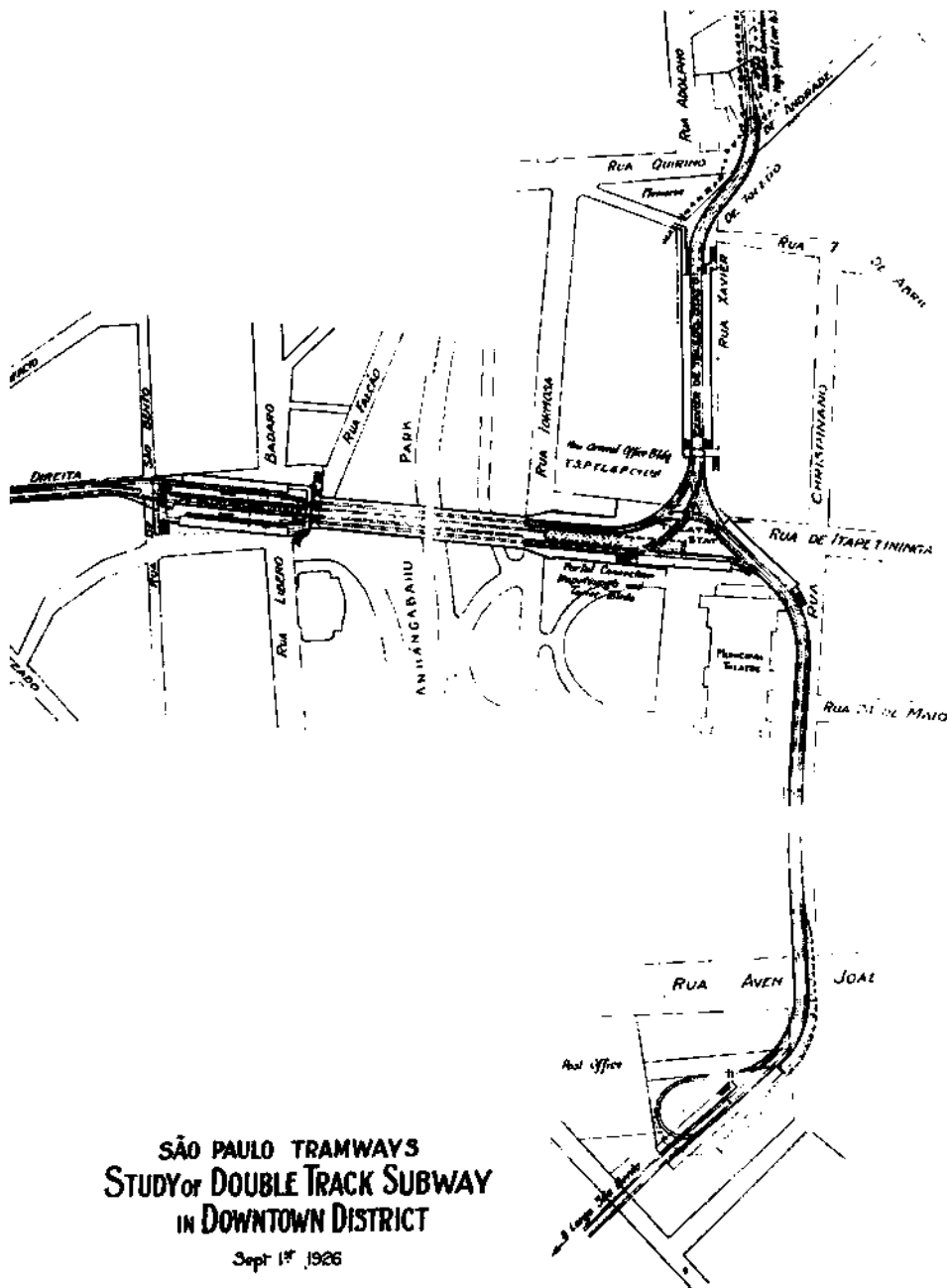
9 História e Energia, 1986. p. 70-73.

“Pressionada por sua diretoria, a *Light* começou a desenvolver uma estratégia que lhe permitisse o aumento de tarifas, além de consolidar sua posição monopolista no setor de transportes coletivos. Pretendia, através de um projeto integrado de transportes, uma renovação global do contrato que possibilitasse a atração de capitais externos com a garantia de melhor remuneração”⁸

Com esses objetivos estabelecidos, solicitou-se ao engenheiro de tráfego e urbanista Norman D. Wilson a elaboração do plano, desenvolvido entre 1925 e 1927. Em correspondência⁹ entre o Sr. Wilson e a companhia, nota-se que o primeiro realizou uma leitura das condições da cidade bastante cuidadosa e suas propostas estavam direcionadas no sentido da criação de um sistema coordenado de transporte que abrangia a utilização de ônibus, bondes e metrô. Wilson propunha que a *Light* assumisse a operação do serviço de transportes a preço de custo com o objetivo de permitir a prosperidade da cidade gerando maiores lucros nos demais serviços sob responsabilidade da empresa.

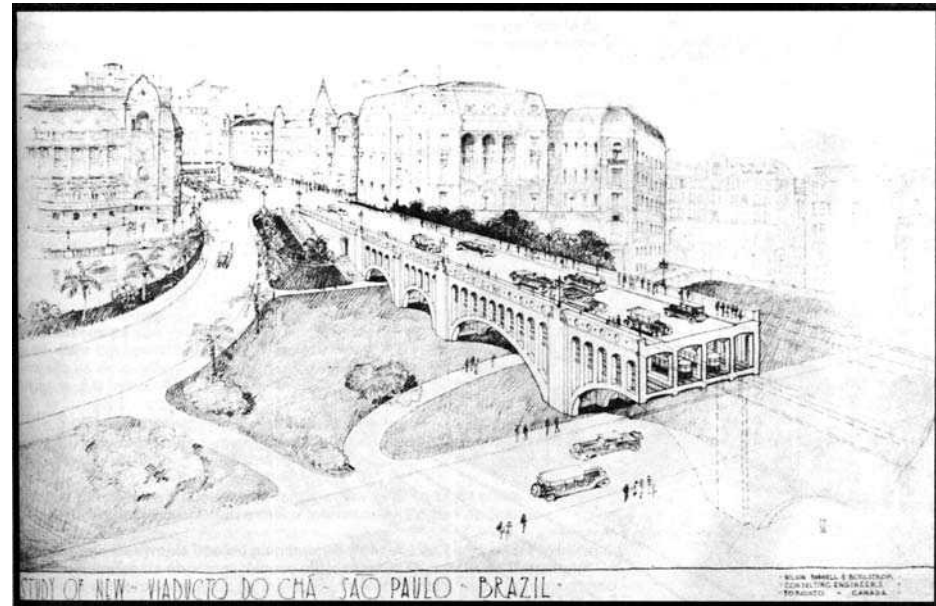
O plano apresentava entre suas principais propostas: a completa reformulação do sistema de bondes, com aumento do número de carros em 50%, extensão de sua rede viária e reorganização dos itinerários; aquisição de mais de 50 ônibus para complementação e alimentação do sistema de bondes; construção de um sistema de linhas tronco de alta velocidade em vias segregadas e, em alguns trechos da área central, subterrâneas. Esta última proposição teria um profundo impacto sobre o Vale do Anhangabaú, motivo pelo qual faremos dela, uma análise pormenorizada.

O circuito subterrâneo proposto tinha como principal objetivo eliminar o tráfego de bondes que congestionava as estreitas ruas da região central, principalmente aquelas contidas no triângulo histórico. O traçado apresentado configurava um circuito, entre a Ladeira do Carmo e o Mercado Municipal, que cruzaria o Anhangabaú duas vezes em elevado, a primeira sobre o



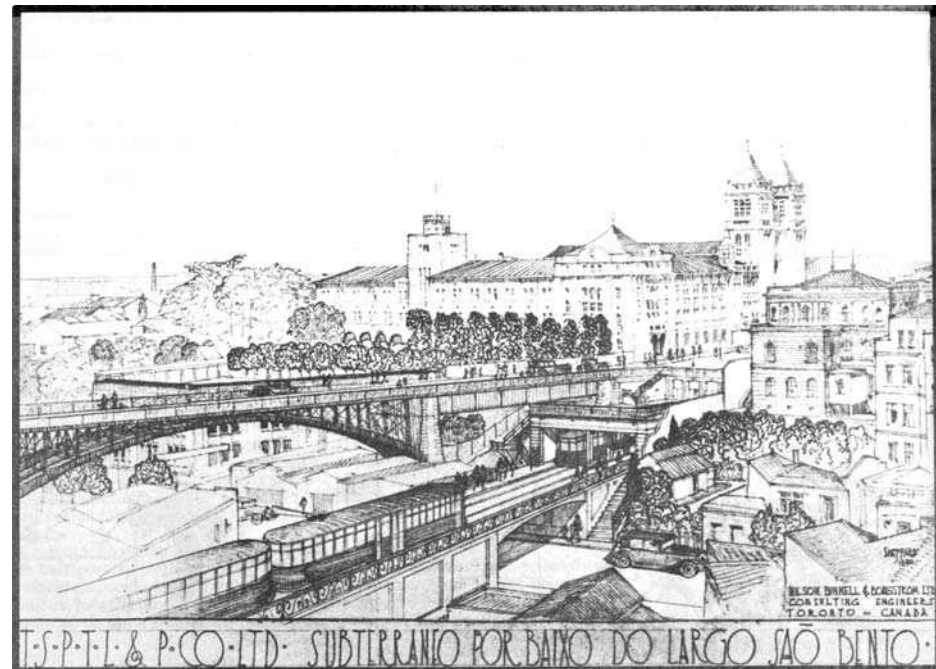
SÃO PAULO TRAMWAYS
STUDY OF DOUBLE TRACK SUBWAY
IN DOWNTOWN DISTRICT

Sept 1st 1926



STUDY OF NEW VIADUCTO DO CHÁ - SÃO PAULO - BRAZIL

BELSON BIRRELL & CONSTRUCTION LTD
 CONSULTING ENGINEERS
 TORONTO - CANADA



T. S. P. T. & P. CO. LTD. - SUBTERRANEO POR BAIXO DO LARGO SÃO BENTO

BELSON BIRRELL & CONSTRUCTION LTD
 CONSULTING ENGINEERS
 TORONTO - CANADA

tabuleiro inferior de um novo Viaduto do Chá, e a segunda sobre um viaduto exclusivo, muito próximo ao Viaduto Sta. Ifigênia, entre o Largo Paissandu e o Largo São Bento.

Ao observarmos as perspectivas que ilustram essas duas travessias, é importante notar o caráter que se confere ao vale em cada uma delas. Na primeira, junto ao novo Viaduto do Chá, ilustrado como uma estrutura leve e vazada, com uma seqüência de arcos e vãos relativamente grandes, o vale é representado como um grande espaço aberto e ajardinado. Na segunda, o vale sequer é notado como espaço, tamanha a quantidade de construções nele instaladas. O viaduto sobre o qual correriam os bondes é uma estrutura ordinária, com suas laterais fechadas e uma única abertura para a passagem da rua. Esta disparidade ilustra bem o que se entendia naquele momento como recinto do vale, do qual o trecho próximo ao Largo São Bento não fazia parte.

O momento de elaboração deste projeto coincide com o momento de gestação, no interior da Diretoria de Obras Públicas, do *Plano de Avenidas*, por Ulhôa Cintra e Prestes Maia. Os interesses associados a estes mostraram-se mais fortes e o plano da *Light* foi finalmente abandonado.

Fig.161
Pormenor da planta geral destacando o setor do Anhangabaú.
[*História e Energia* 3, 1986.]

Fig.162
Perspectiva do Viaduto do Chá proposto, que abrigaria a passagem do sistema sobre trilhos no interior de sua estrutura.
[*História e Energia* 3, 1986.]

Fig.163
Perspectiva do viaduto proposto próximo ao Largo de São Bento. Notar a quantidade de construções representadas no fundo do vale.
[*História e Energia* 3, 1986.]

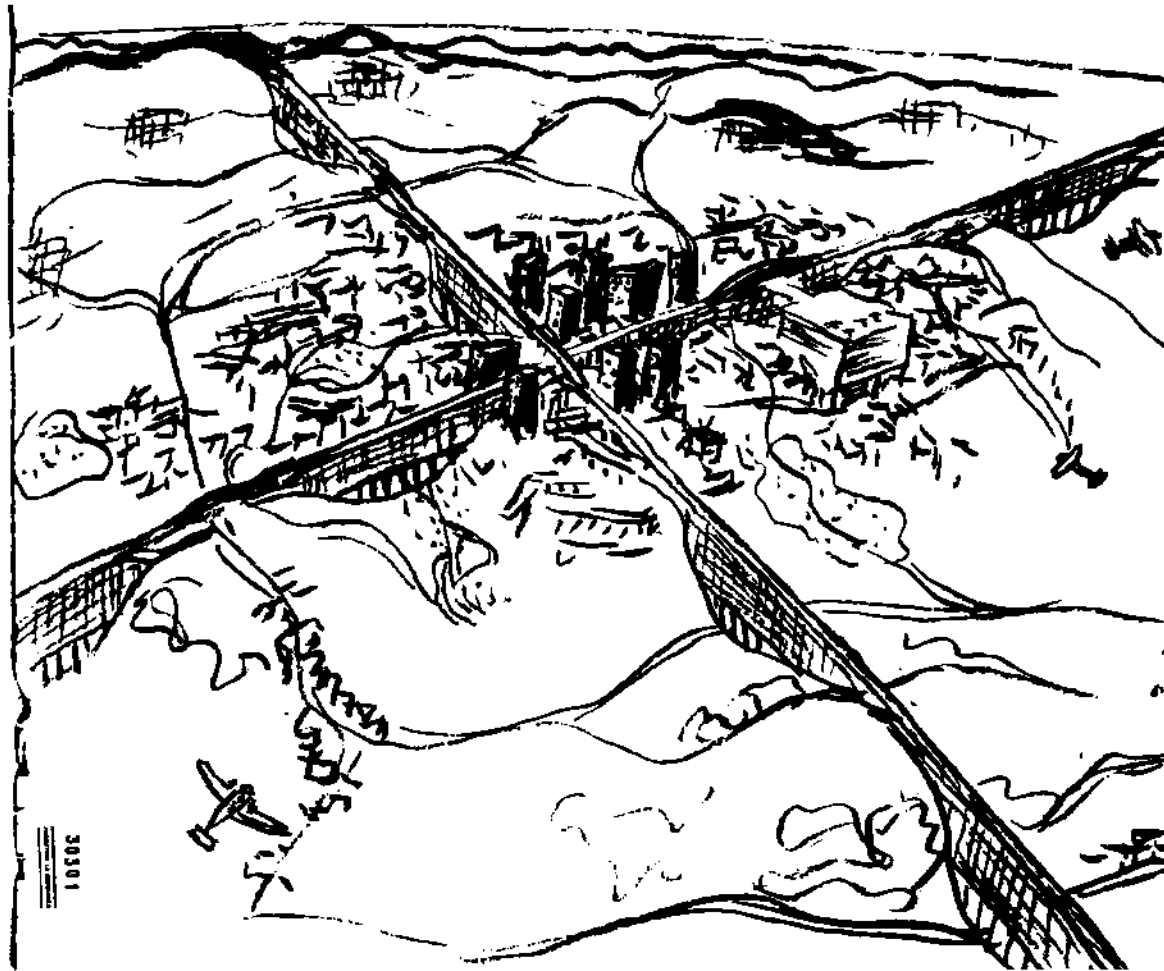


Fig.164
Croquis de Le Corbusier do seu “plano” para São Paulo.
[BARDI, P. M. *Lembrança de Le Corbusier: Atenas, Itália, Brasil*. São Paulo: Nobel, 1984. p.50.]

Fig.165
Esquema desenhado durante a conferência “Arquitetura em tudo, urbanismo em tudo”, realizada no Rio de Janeiro em outubro de 1929.
[LE CORBUSIER. *Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004. p.85.]

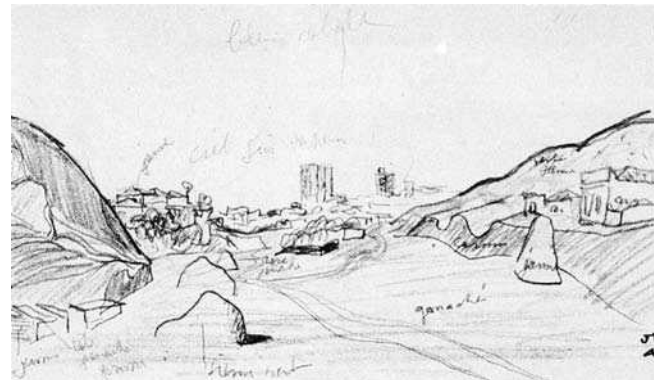
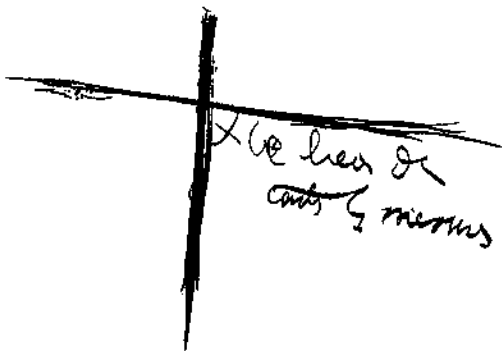


Fig.166
Desenho de Le Corbusier elaborado durante sua visita a São Paulo. No fundo, ao centro, o Edifício Martinelli.
[SANTOS, Cecília Rodrigues dos; PEREIRA, Margareth Campos da Silva; PEREIRA, Romão Veriano da Silva; e SILVA, Vasco Caldeira da. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela / Projeto, 1987. p.48.]

A imagem de Le Corbusier para São Paulo [1929]

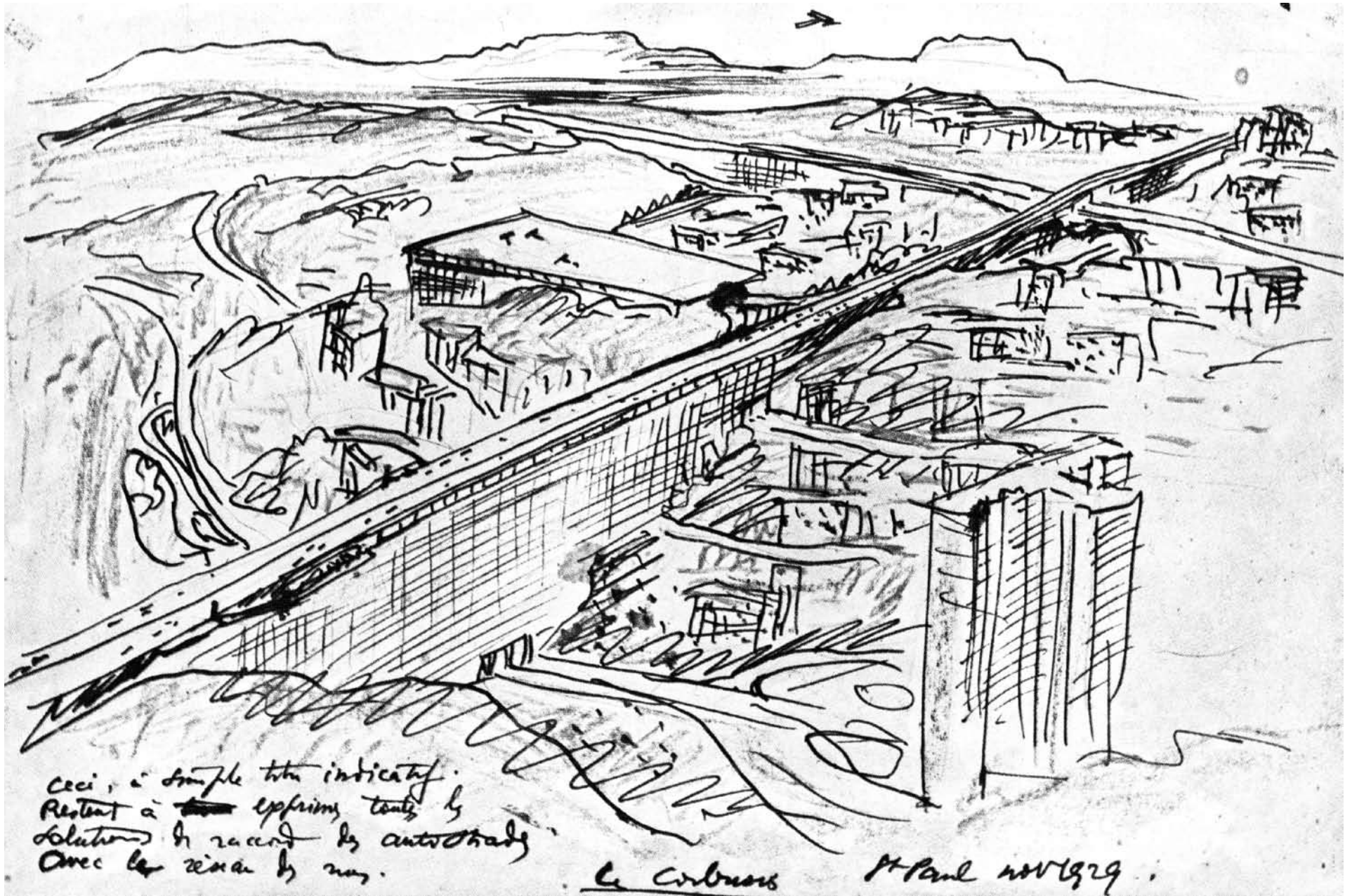
Em outubro de 1929, Le Corbusier (1887-1965) foi a Buenos Aires, contratado para realizar um conjunto de dez conferências ao longo de 17 dias. Preocupado em divulgar ao máximo suas idéias e sabendo que o governo brasileiro tinha intenções de construir uma nova capital, ativou seus contatos de modo a viabilizar sua vinda ao país¹⁰. Através de articulação de Paulo Prado, foi contratado pela Prefeitura Municipal de São Paulo, através do Instituto de Engenharia, para conferir duas palestras. Em novembro, chegou à cidade, de onde partiu alguns dias depois com destino ao Rio de Janeiro.

Embora não lhe fosse solicitado, Corbusier tinha o hábito de reafirmar seu discurso e suas teorias através da elaboração de propostas concretas para os lugares por onde passava. Fez isso em quatro cidades que visitou durante sua passagem pela América do Sul, adicionando-se Montevideú às três já mencionadas. A experiência sul-americana de 1929 e o conjunto de planos aqui elaborados, mais do que meras ilustrações de idéias cristalizadas, terminariam por configurar um novo caminho de investigação na carreira do arquiteto, caminho que alcançaria seu estágio mais desenvolvido no plano para a cidade de Argel, de 1930-34.

Durante o curto período em que permaneceu na cidade, o arquiteto teve acesso aos projetos em desenvolvimento pela prefeitura, realizou percursos de automóvel e pôde sobrevoar a capital em um aeroplano. Embora o estudo que produziu, freqüentemente chamado de “plano” para São Paulo, se constitua apenas de um breve texto acompanhado dois ou três esboços, a precisão de sua leitura e a idéia de cidade apresentada, são inquietantes e incitam algumas considerações que podem de algum modo contribuir para a presente pesquisa.

Durante a viagem de regresso, a bordo do navio *Lutetia*, Le Corbusier organizou as anotações que fez durante sua jornada dando origem ao texto que seria posteriormente publicado sob o título *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*. No capítulo denominado “Corolário brasileiro... que também é uruguaio”, comenta:

10 Em carta a Paulo Prado, de 16 de dezembro de 1927, Le Corbusier não esconde seus interesses: “Eu falava sobre o senhor com (...) Cendrars que deve estar novamente no país das serpentes de doze metros. Eu tenho a vaga impressão de que ele está acabando de cercar o terreno de Planaltina para poder organizar uma sábia especulação quando nós começarmos os trabalhos da nova cidade. (...) Falando de Urbanismo soube outro dia que um dos meus colegas, conhecido por suas pequenas concepções pitorescas e românticas, teria obtido a encomenda dos projetos de expansão do Rio de Janeiro. Se isto for verdade, ei-lo já com um pé em Planaltina. E isto seria muito triste.” O colega mencionado era Alfred Agache. SANTOS, Cecília Rodrigues dos; PEREIRA, Margareth Campos da Silva; PEREIRA, Romão Veriano da Silva; e SILVA, Vasco Caldeira da. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela / Projeto, 1987. p.42.



Ceci, à simple titre indicatif.
Restent à ~~être~~ exprimer, tant les
solutions de raccord des autoroutes
avec les axes de rue.

Le Corbusier St-Paul nov 1929.

“No gabinete do prefeito de São Paulo examino com curiosidade, no plano mural da cidade, meandros significativos. (...) As colinas sucedem-se umas às outras e entre elas estendem-se baixadas e vales. (...) Ora, São Paulo, a perder de vista, soma suas colinas. O funcionário encarregado¹¹, já que deve considerar as colinas, traça ruas curvas e viadutos, uma rede que se contorce como lombrigas.”¹²

11 Naquele momento encontrava-se em elaboração, dentro da prefeitura, o Plano de Avenidas de Prestes Maia e Ulhôa Cintra.

12 LE CORBUSIER. *Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004. p.232.

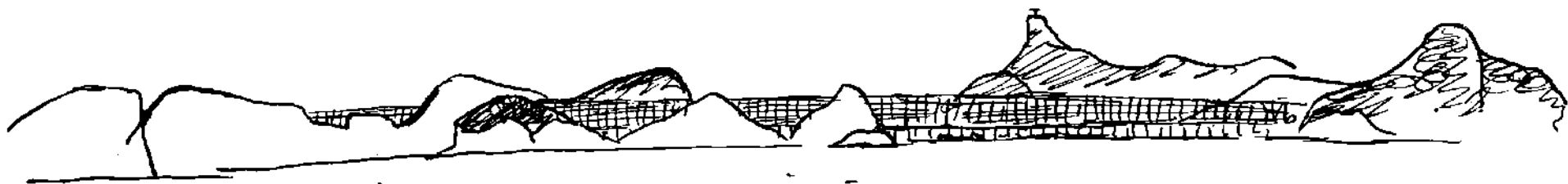
13 LE CORBUSIER, 2004. p.233.

No trecho acima podemos perceber os elementos que nortearam sua aproximação inicial em relação à estruturação da cidade: topografia e circulação. A partir dessa abordagem, a proposta se organiza do seguinte modo:

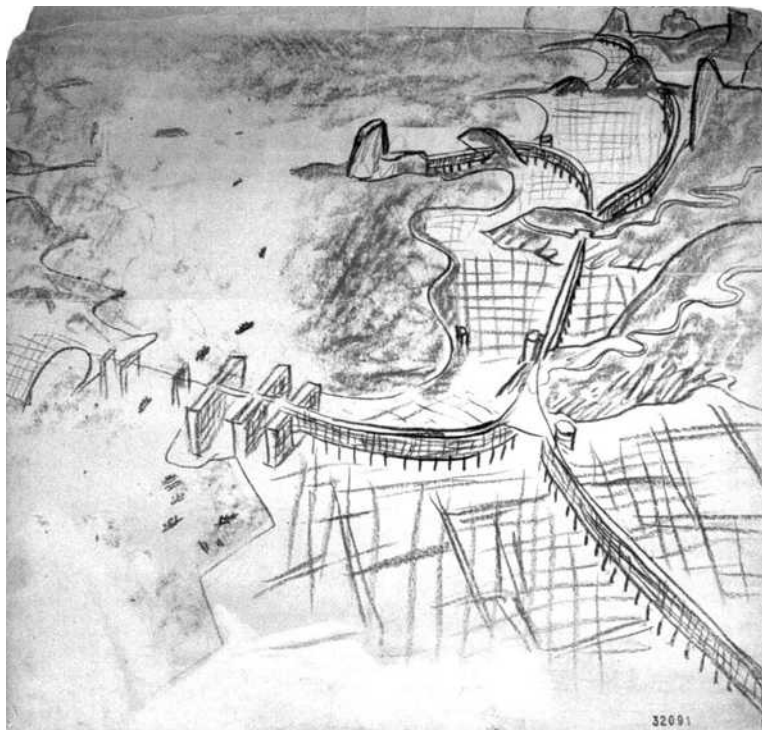
“Façamos o seguinte: de colina a colina, de um pico a outro, vamos implantar uma via horizontal de 45 quilômetros e em seguida uma segunda via, formando mais ou menos um ângulo reto, para servir os demais pontos cardeais. Estas vias retas são auto-estradas de grande penetração na cidade e, na realidade, realizam uma grande travessia. Os senhores não sobrevoarão a cidade com seus automóveis, mas a ‘sobre-correrão’. Essas auto-estradas que proponho são viadutos imensos. Não construam arcos onerosos para sustentar os viadutos, mas sustentem-nos por meio de estruturas de concreto armado que constituirão escritórios no centro da cidade e moradias na periferia. A área desses escritórios e moradias será imensa e a valorização, magnífica. Um projeto preciso, um decreto. Operação já descrita.”¹³

Em apenas um parágrafo Corbusier descreve o partido proposto. Dois grandes viadutos habitáveis atravessariam o extenso perímetro urbano cruzando-se na região central da cidade. Os automóveis se deslocariam através das vias expressas localizadas nas coberturas dos edifícios e constituiriam a espinha dorsal do sistema viário. Dali, acessariam o sistema local implantado sobre o solo da cidade. O espaço criado entre a via horizontal e a topografia ondulante abrigaria os demais programas necessários, de infra-estruturas a habitações.

Fig.167
Croquis de Le Corbusier do seu
“plano” para São Paulo.
[BARDI, 1984. p.51.]



recherche du passage
à l'autostrade côté 100 m.



Uma década depois, essas idéias foram descritas do seguinte modo:

“Traçar auto estradas em diferentes níveis (...). Ir buscar no próprio sítio o apoio para essas curvas de nível: de imediato elas se separam, se instalam nos flancos da montanha, exprimem o movimento da paisagem. Nos locais propícios, (...) abandonar o apoio da terra, esticar uma corda diante de si, lançar a auto-estrada como um viaduto.”¹⁴

O gesto de apropriação executado pelo cruzamento dos viadutos e a simplicidade da solução, são exaltados pelo arquiteto em várias passagens de “Precisões”. Para ele, o desenho dos dois traços criava o “lugar de todas as medidas”.

“Tudo ali se encerra, a chave dos poemas da arquitetura. Comprimento, altura. E é suficiente.”¹⁵

Esta operação concentra todos os elementos de estruturação e organização da metrópole nas duas estruturas propostas, transformando a natureza do próprio chão da cidade. Com o ‘problema’ da circulação ‘resolvido’, o solo paulistano passaria a exercer novas funções. O Vale do Anhangabaú é citado por Corbusier como um exemplo a ser seguido.

“Como se fossem dardos, os automóveis atravessarão a aglomeração por demais extensa. Do nível superior das auto-estradas eles descerão para a rua. Os fundos dos vales não terão construções, mas estarão liberados para a prática do esporte e para o estacionamento dos automóveis que circulam num perímetro pequeno. (...) Os senhores, aliás, já criaram um início de parque arborizado e para automóveis no centro da cidade. (...) Existe algo mais elegante do que a linha pura de um viaduto em um lugar movimentado e algo mais variado do que suas fundações que se enterram nos vales ao encontro do solo?”¹⁶

14 LE CORBUSIER. *Sur les quatre routes. L'automobile, l'avion, le batou, le chemin de fer*. Paris: Denoel/Gonthier, 1970 (1941). P.44. Apud ZIEKLER, Volker. Os Caminhos de Le Corbusier do autódromo à auto-estrada. In: TSIOMIS, Yannis (ed). *Le Corbusier - Rio de Janeiro: 1929, 1936*. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura do Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998. p.111.

15 LE CORBUSIER, 2004. p.86.

16 LE CORBUSIER, 2004. p.235.

Fig.168
Croquis de Corbusier do plano para o Rio de Janeiro.
[BOESIGER, 1967. p.325.]

Fig.169
Croquis de Corbusier do plano para o Rio de Janeiro.
[TSIOMIS, Yannis. *Le Corbusier - Rio de Janeiro: 1929,1936*. Paris: Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998. p.73]

Fig.170
Simulação de um dos projetos de Corbusier para o Rio de Janeiro feita sobre foto de 1929.
[TSIOMIS, 1998. p.78]

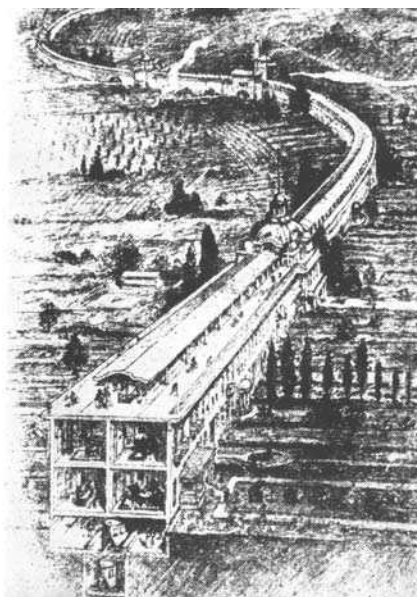


Fig.171
Perspectiva geral do projeto para
Argel, 1930-34.
[BOESIGER, 1967. p.328.]

Fig.172
"Roadtown", projeto de Edgar
Chambless, 1910.
[HALPRIN, Lawrence. *Freeways*.
New York: Reinhold, 1966.]

Fig.173
Via expressa elevada sobre a cober-
tura de um edificio linear multi-
funcional em Tokio.
[HALPRIN, 1966.]

Ângelo Bucci faz uma relação muito poética ao associar a solução proposta por Le Corbusier aos elementos que constituíam naquele momento a espacialidade do Anhangabaú:

17 BUCCI, 1998. p.34.

18 CAMPOS NETO, 1999. p.336.

“(…) a régua horizontal, de colina a colina, com automóveis ‘sobre-rodando’ e os edifícios se desenvolvendo para baixo. Ora o que é isto senão o Viaduto do Chá? O Viaduto do Chá era subjetivamente o projeto de uma cidade inteira - as duas réguas cruzadas, o *cardus* e *decumano*, são essenciais ao projeto, mas é uma decorrência da idéia inicial da cidade-viaduto. Esses dois elementos já compunham a essência da identidade de São Paulo. Um é a expressão da natureza; o outro, da construção. Juntos são o Anhangabaú. O Plano para São Paulo de Le Corbusier se serve fartamente desses dois elementos e não seria necessário mais nada. O olhar estrangeiro viu nitidamente a essência da cidade.”¹⁷

A idéia do viaduto-habitável era interessantíssima e as relações espaciais criadas por esse modelo eram muito pertinentes ao contexto paulistano: a multiplicação dos térreos, a diversidade vertical de acessos, o solo construído e o solo ‘natural’.

Embora a possibilidade de execução do ‘projeto’ de Corbusier jamais tenha sido cogitada pelo poder público paulistano, alguns dos conceitos ali colocados serviriam para legitimar outras propostas que estavam sendo elaboradas na época e que foram determinantes para a configuração da estrutura da cidade.

“A solução apresentada (...) escondia no seu gigantismo utópico princípios que poderiam orientar, efetivamente, a transformação da cidade, e que embasavam intenções transformadoras em pauta naquele momento: a conciliação entre expansionismo e centralização. Os ‘arranha-terras’ de Le Corbusier combinavam uma estruturação viária em grande escala do espaço urbano, indefinidamente ampliável, com a verticalização intensiva dos eixos de expansão, e permitiriam ultrapassar os limites do centro tradicional mantendo, ao mesmo tempo, um desenho centrípeto. Tal combinação era

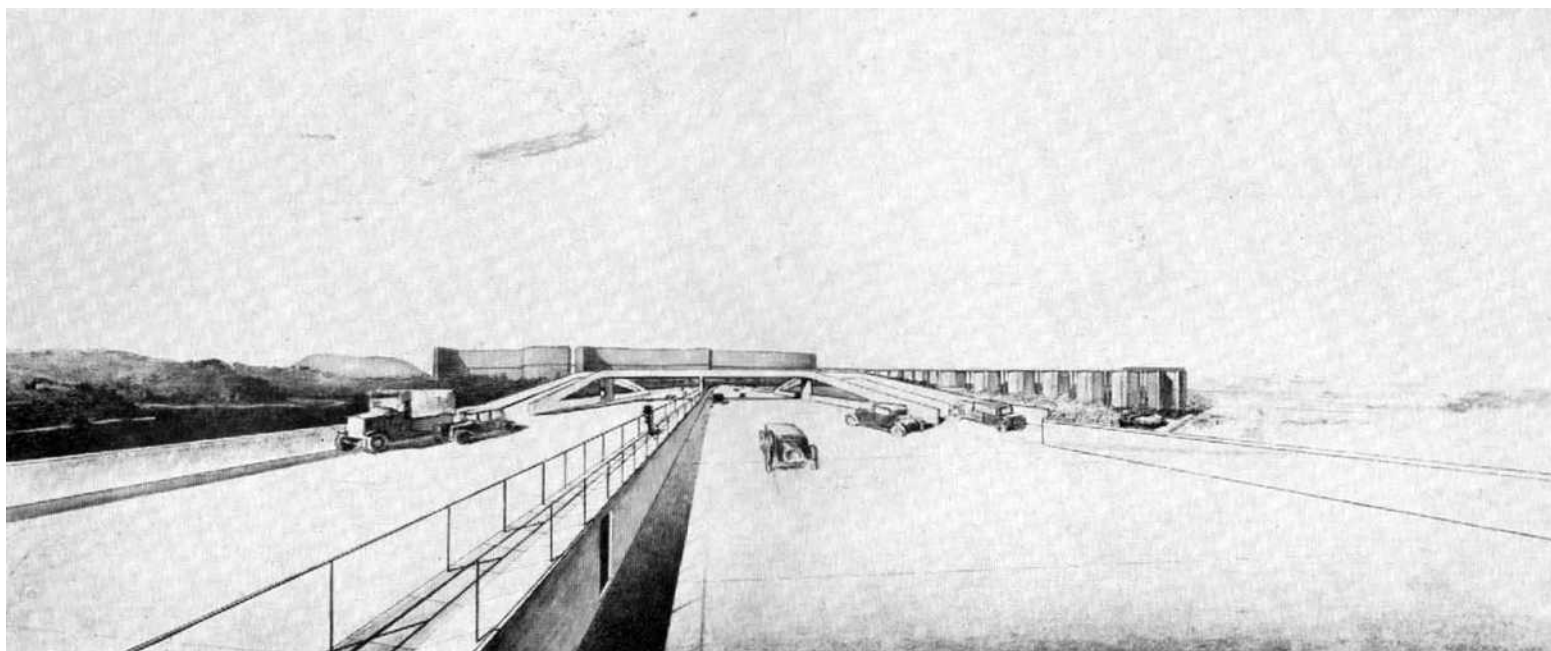
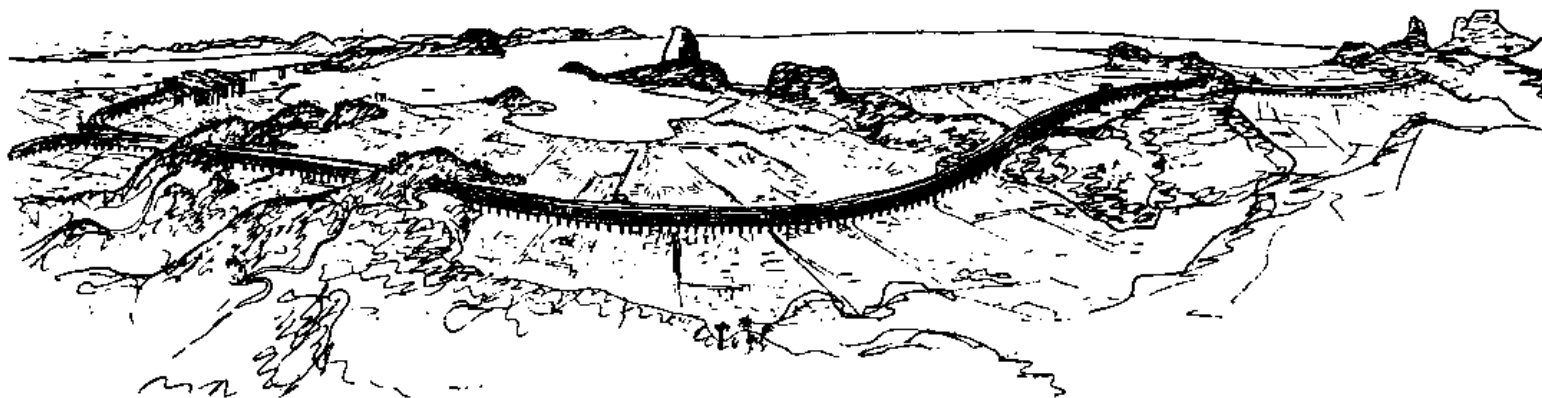


Fig.174
Perspectiva geral do plano para o
Rio de Janeiro.
[BOESIGER, 1967. p.324.]

Fig.175
Perspectiva do projeto para Argel,
mas poderia ser para São Paulo ou
para o Rio de Janeiro.
[TSIOMIS, 1998. p.110]

comparável àquela que seria empreendida no modelo radial-perimetral de Ulhôa Cintra e Prestes Maia, com recursos, linguagem e escala completamente diversos.”¹⁸

Outra premissa adotada por Corbusier que seria determinante no futuro da cidade era a escolha do automóvel particular como principal organizador dos deslocamentos e da circulação de pessoas na cidade. Num momento onde se discutia em São Paulo a pertinência de um sistema metropolitano de transportes públicos, um Metrô, a proposta de Corbusier adicionava um voto a favor do automóvel.¹⁹

“(…) o abandono das veleidades estéticas e das escalas controladas da área central, que conformavam o modelo anterior defendido por Freire e Bouvard, abrindo o caminho para as grandes infra-estruturas viárias e expansão ilimitada sugeridas pelas propostas de Ulhôa Cintra e Prestes Maia. (...) o império do automóvel, da verticalização e da funcionalidade viária poderia se colocar como parâmetro de modernidade, amparado no paradigma corbusiano.”²⁰

Por outro lado, a marca deixada no imaginário paulistano, pela força e pela poesia alcançados nessa proposição de rara síntese e clareza, se faz sentir até os dias de hoje. De uma maneira ou de outra, São Paulo não sairia indiferente à passagem de Le Corbusier.

“Corbusier baseia todas as suas deduções num plano intelectual: é por causa da vida ser assim que a cidade tem que ser assado, é por causa do homem ser assim que a casa dele tem que ser assado. Por isso quando partindo desses princípios lógicos de ordem intelectual, ele tira as suas ilações imaginativas, São paulo toda feita de viadutos habitáveis por debaixo (...), tudo isso nos comove vivificadamente. (...) estamos entrados diretamente no sonho, que pode ser um impossível mas é sonho sonhado, profundamente ativo, como esse em que a gente dá pinotes na cama, bufá, chora, esmurra espaços e acorda suado. (...) É um impossível, é irrealizável, será tudo o que quiserem mas é dum lirismo profundamente real, profundamente a Terra e a vida.”²¹

19 Embora seja fácil imaginar um sistema de transportes públicos contido no interior das estruturas propostas, a ênfase dada no discurso valoriza primordialmente a imagem do automóvel.

20 CAMPOS NETO, 1999, p.338.

21 Trecho da crônica “Cidades”, publicada por Mário de Andrade na edição do Diário Nacional de 1 de março de 1931. [ANDRADE, Mário de. *Taxi e Crônicas no Diário Nacional*. São Paulo: Duas Cidades: Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976. p.345.]

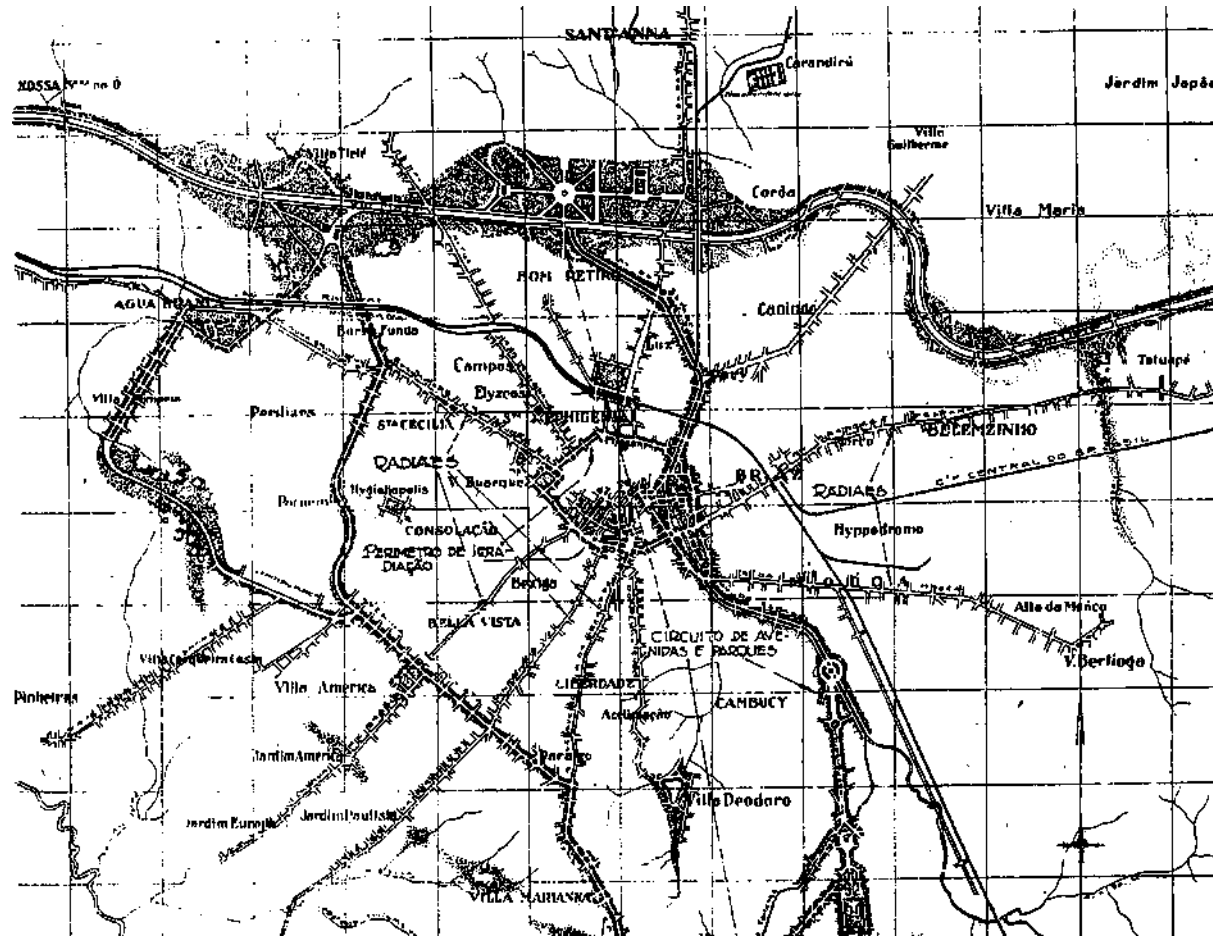
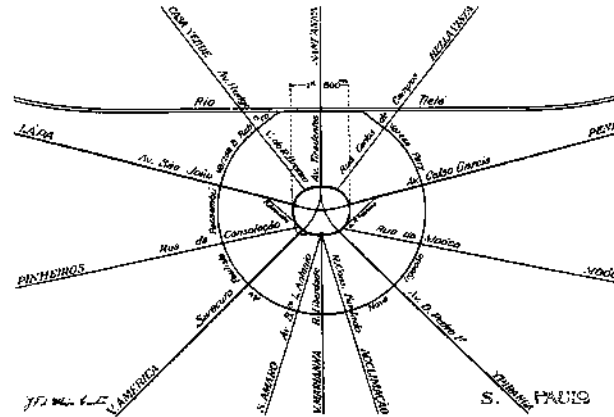


Fig.176
Esquema teórico de São Paulo segundo João Florence de Ulhóa Cintra. [TOLEDO, 1996. p.122.]

Fig.177
Esquema do Perímetro de Irradiação, radiais e circuito de avenidas e parques. Francisco Prestes Maia e João Florence de Ulhóa Cintra. [TOLEDO, 1996. p.125.]

Prestes Maia e o Anhangabaú

Analisar as proposições de Francisco Prestes Maia (1896-1965), arquiteto e urbanista formado pela Escola Politécnica em 1917, é fundamental para se entender o modo como o urbanismo em São Paulo passou a ser conduzido a partir da segunda metade da década de 1920. Funcionário público, professor da Escola Politécnica e político, foi responsável pela elaboração de diversos planos para a cidade além de ter assumido a prefeitura da cidade por duas gestões.

Ao longo de sua trajetória, planejou e executou um conjunto de obras que redefiniriam a estruturação viária da cidade, bem como alguns modelos de sua ocupação. A influência dessas ações se fez sentir também no Vale do Anhangabaú, que teve seu caráter completamente transformado. Esse espaço tinha especial importância na concepção da área central defendida por Prestes Maia e foi objeto de uma série de projetos específicos, que foram ganhando novas versões com o passar dos anos.

Pretende-se discutir neste trabalho os projetos para o Anhangabaú elaborados por Prestes Maia em três momentos destacados: no âmbito do “Plano de Avenidas” (1930), durante sua primeira gestão como prefeito (1938-45) e no “Anteprojeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano” (1956).

O Anhangabaú imaginado no “Plano de Avenidas” [1930]

Durante a breve passagem de Le Corbusier pela cidade, já se encontrava em finalização pela Secretaria de Viação e Obras Públicas, um plano geral que seria o responsável pela configuração de São Paulo nas décadas seguintes. Este plano, elaborado por Francisco Prestes Maia com a colaboração de João Florence de Ulhôa Cintra (1887-1944), foi apresentado em 1930 sob o título “Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo” e ficaria conhecido como “Plano de Avenidas”.

Por sua importância para a configuração do desenvolvimento cidade, este plano foi e tem sido objeto de grande número de estudos e pesquisas e não se pretende aqui abordar

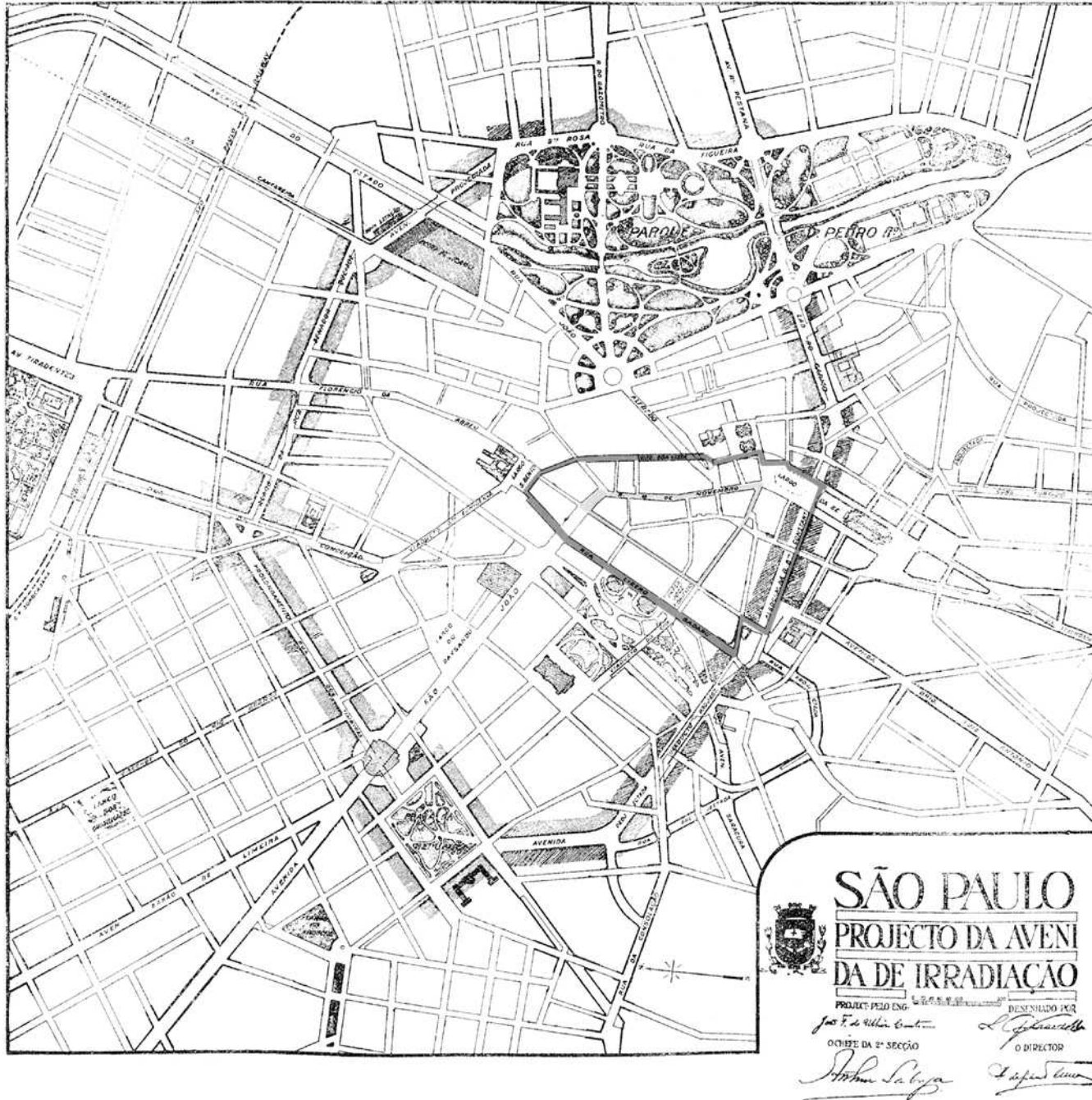


Fig.178
 Primeira versão do Perímetro de Irradiação de João Florence de Ulhôa Cintra.
 [TOLEDO, 1996. p.124.]



Fig.179
 Perspectiva do acesso ao túnel
 sob a colina central, entre as ruas
 Anhangabaú e 25 de Março (pro-
 vavelmente sob o Largo de São
 Bento).
 [TOLEDO, 1996. p.126.]

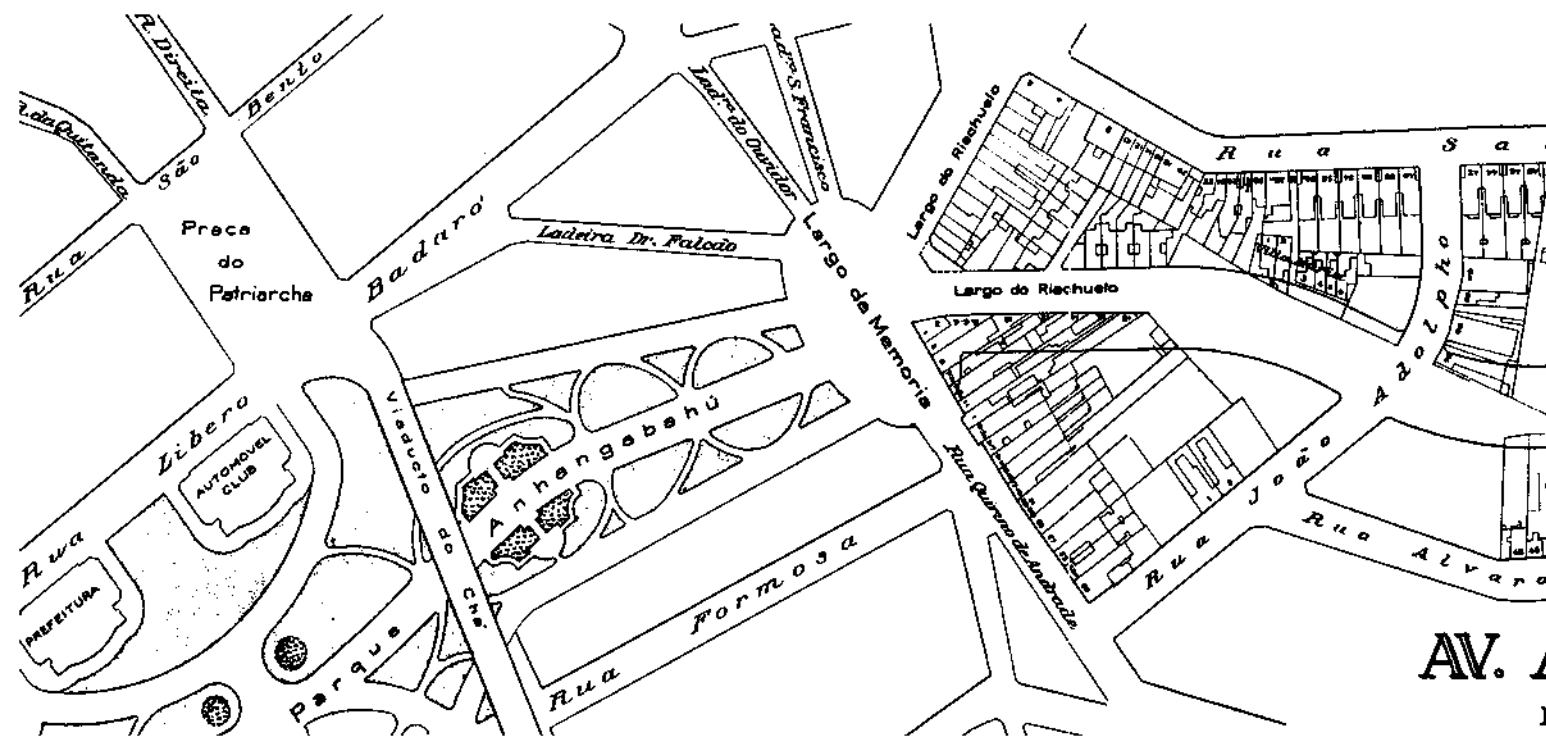
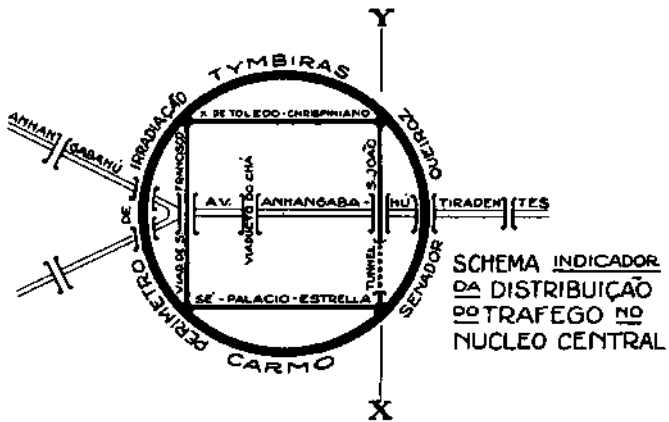
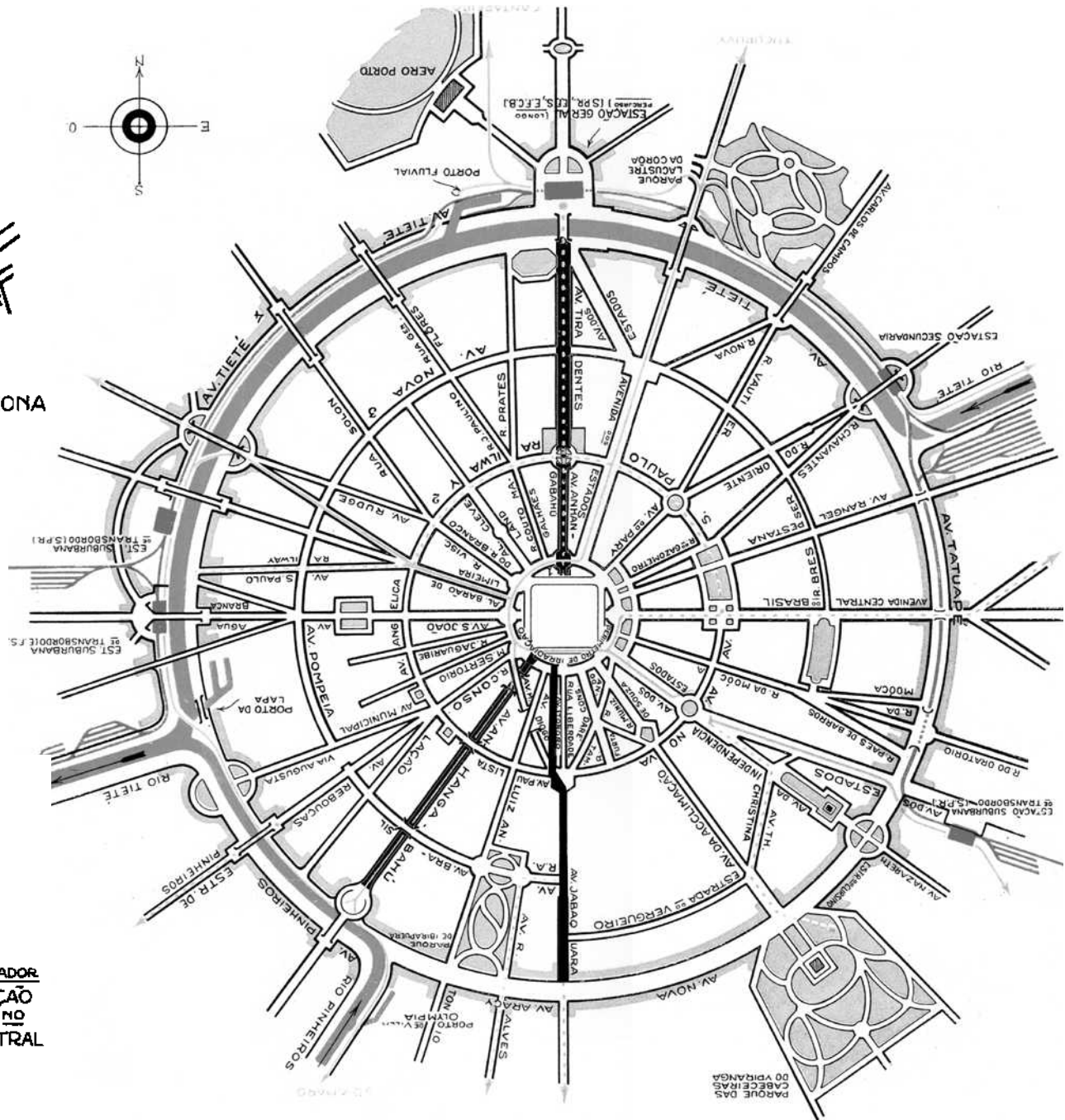
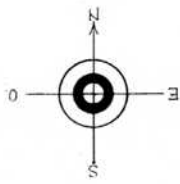


Fig.180
 Trecho da planta do projeto da
 Avenida Nove de Julho mostrando
 o Parque Anhangabaú.
 [TOLEDO, 1996. p.190.]



INDICAÇÃO DOS CONTACTOS ENTRE O CENTRO ACTUAL E A SUA ZONA PRINCIPAL DE EXPANSÃO



SCHEMA INDICADOR DA DISTRIBUIÇÃO DO TRAFEGO NO NUCLEO CENTRAL

toda sua abrangência. A análise que se pretende fazer limita-se aos aspectos do projeto que tiveram rebatimentos mais diretos sobre a espacialidade do Vale do Anhangabaú e que foram responsáveis pela redefinição de seu caráter.

Ulhôa Cintra ingressou na Diretoria de Obras logo após sua graduação pela Escola Politécnica em 1911. Durante os anos 20 foi o principal responsável pelas iniciativas urbanísticas municipais através da elaboração de diversos planos. Baseado na metodologia do urbanista francês Eugène Hénard, formulou um esquema teórico ideal da estrutura viária de São Paulo identificando em sua configuração um sistema rádio-concêntrico. Esse esquema serviu de base para a proposição de novos eixos que complementaríamos a malha dentro da lógica identificada. Sobre essas premissas desenvolveu em 1922 a proposta de um “perímetro de irradiação” paulistano, avenida que contornaria a colina histórica ampliando os limites do centro e descongestionando suas vias.

O projeto da nova avenida foi aprovado pela Câmara, porém sua implantação inicial restringiu-se ao trecho próximo à Praça da Sé e à Ladeira do Carmo. Vendo a realização plena de seu projeto em risco, Cintra passou a divulgá-lo publicamente através de apresentações e publicações em jornais e revistas. Em 1924, a prefeitura montou uma comissão para avaliar o conjunto de propostas que estavam em discussão naquele momento. Ali, Cintra encontraria um importante aliado.

Graduado pela Escola Politécnica em 1917, Francisco Prestes Maia fazia parte do quadro da Secretaria Estadual de Agricultura, Comércio e Obras Públicas desde 1918. Sua maneira de pensar a cidade coincidia com a de Ulhôa Cintra e imediatamente iniciariam uma profícua colaboração. Entre o final de 1924 e meados de 1926, publicaram no *Boletim do Instituto de Engenharia*, uma série de artigos que, como um todo, configuravam um plano abrangente de intervenções; um esboço do plano que apresentariam poucos anos depois.

“A dupla de engenheiros paulistanos traçava, naquele momento, o ‘diagrama lógico’ que se afirmaria em São Paulo. Sua construção teórica radial-perimetral - identificando, selecionando e exacerbando as características estruturais presentes no quadro

Fig.181
Desenho esquemático do Plano de Avenidas indicando as ligações, existentes e propostas, entre o Centro Velho e sua “zona principal de expansão”.
[CAMPOS NETO, 1999. p.382.]

Fig.182
Esquema do sistema proposto no Plano de Avenidas para a circulação na área central, com o Perímetro de Irradiação, em preto, superposto ao “Sistema Y”. O vale do Anhangabaú ocupa o centro do quadrado.
[CAMPOS NETO, 1999. p.388.]

Fig.183
Esquema teórico de São Paulo elaborado por Prestes Maia. Foi destacado em preto o “Sistema Y”.
[TOLEDO, 1996. p.160.]



urbano; amarrando-as num esquema coerente e integrado; reconhecendo e investindo no potencial indutivo que tal amarração lógica poderia ter para o processo de transformação e expansão da cidade; fixando, em suma, com tinta indelével, as linhas mestras que orientariam o crescimento urbano - estava fadada a assumir papel crucial no futuro desenvolvimento de São Paulo.”²²

22 CAMPOS NETO, 1999, p.256.

23 CAMPOS NETO, 1999, p.304.

Durante a gestão de Pires do Rio na prefeitura, de 1926 a 1930, essas idéias foram formalmente sintetizadas. Prestes Maia foi então o responsável pelo desenvolvimento do “plano geral” da cidade.

Esse momento é particularmente importante para a história do urbanismo em São Paulo. É nesse período que se dá uma inversão do discurso adotado pelas instâncias públicas de planejamento. Com a aposentadoria, em 1926, de Victor da Silva Freire (depois de permanecer por quase 27 anos no cargo municipal de Diretor de Obras), encerrava-se simbolicamente o ciclo de configuração da “capital do café”, dando lugar a um novo grupo que teria como missão a estruturação da “metrópole da era industrial”.²³

O “Plano de Avenidas” foi oficialmente apresentado em maio de 1930 e poucos meses depois receberia o prêmio máximo no IV Congresso Panamericano de Arquitetura, realizado no Rio de Janeiro. O estudo continha um conjunto de propostas abrangente que abarcava diversos aspectos de estruturação da cidade, mas seu título evidencia o caráter predominante do projeto. Com a revolução de outubro de 1930, Pires do Rio foi deposto e a Câmara dissolvida. Alguns anos se passariam antes que essas idéias fossem retomadas.

O Vale do Anhangabaú era um dos pontos chave do “Plano de Avenidas”. O modo como ele foi concebido em relação ao conjunto de propostas é o que se pretende discutir.

A importância do vale dentro do plano se manifesta em duas escalas distintas. A primeira, mais abrangente, se dá no âmbito da estruturação viária norte-sul da cidade, através do “Sistema Y”. A segunda, mais pontual, se revela na configuração de um recinto monumental que criaria a nova “sala de visitas” da cidade.

Fig.184
Pormenor do Plano Geral dos
Melhoramentos Centrais.
[TOLEDO, 1996. p.147.]



O “Sistema Y”, como ficou conhecido, é o conjunto de três avenidas que realiza a ligação viária norte-sul da cidade. Em planta, seu desenho forma a figura de um “Y” invertido e seu ponto de confluência é justamente o Vale do Anhangabaú. No primeiro esquema teórico elaborado por Ulhôa Cintra, esse elemento já aparece delineado, embora as vias que o compõe não sejam as mesmas adotadas posteriormente. No esquema teórico de Prestes Maia, incluído no “Plano de Avenidas”, curiosamente ele não se destaca das demais vias que compõe a trama proposta. Provavelmente Prestes Maia quis preservar a integridade gráfica do diagrama, omitindo a hierarquia de certos eixos e idealizando um sistema de planta circular.

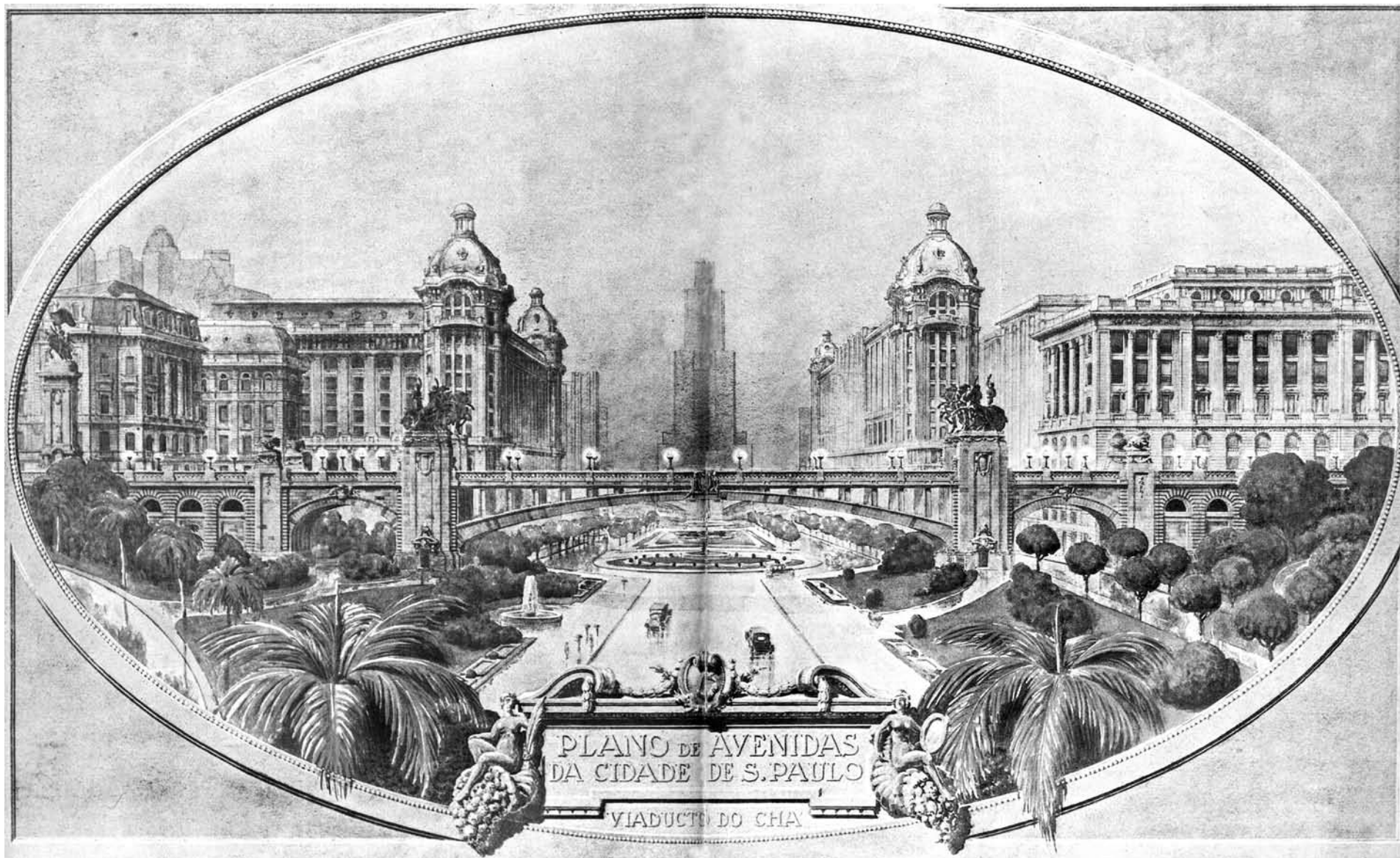
Nesse esquema o centro histórico da cidade é representado como um quadrado em branco, preservado do fluxo de veículos e acessível de todas as direções. Nos desenhos mais detalhados que complementam o plano, aparece uma contradição conceitual que seria a responsável pela gradual destruição da imagem monumental que ele próprio havia concebido para o vale. Ângelo Bucci²⁴ identifica essa contradição em três instâncias, configurando três paradoxos: de função (desmantelamento do “Sistema Y”), de denominação (parque x avenida) e de espaço (recinto x metrópole). Esses paradoxos derivam de uma contradição estrutural que é a criação do “Sistema Y” e sua negação justamente em seu ponto nodal que é o vale.

O funcionamento do sistema de deslocamentos na concepção de Prestes Maia assumia como premissa que o destino da grande maioria das viagens conduzidas pelas radiais era o centro, e que o fluxo de travessia ou de passagem seria secundário. Essa suposição era incorreta já naquele momento e com a expansão da cidade, o fluxo de passagem só fez aumentar, transformando o “Y” em um sistema diametral e não radial. Se o objetivo era transpor o centro, era muito mais conveniente seguir pelas avenidas do “Y”, na cota baixa da cidade através de fundos de vales, do que ingressar no “perímetro de irradiação”, na cota alta da cidade, contornar uma parte do centro para logo depois retornar ao sistema.

Esta contradição eliminou a possibilidade de construir no vale o recinto monumental pretendido por Prestes Maia. Belas perspectivas aquareladas ilustram as espacialidade e o caráter dos edifícios que deveriam se implantar na nova “sala de visitas” da cidade. Três novos viadutos seriam construídos, dois arrematando as extremidades norte e sul do recinto e um substituindo o antigo Chá, configurando uma composição simétrica. O paço municipal

Fig.185
Pormenor do Plano Geral dos Melhoramentos Centrais com o “Sistema Y” assinalado.
[TOLEDO, 1996. p.147.]

Fig.186
O Parque Anhangabaú segundo Prestes Maia. O recinto é fechado em seus extremos norte e sul por edifícios associados a novos viadutos.
[TOLEDO, 1996. p.147.]



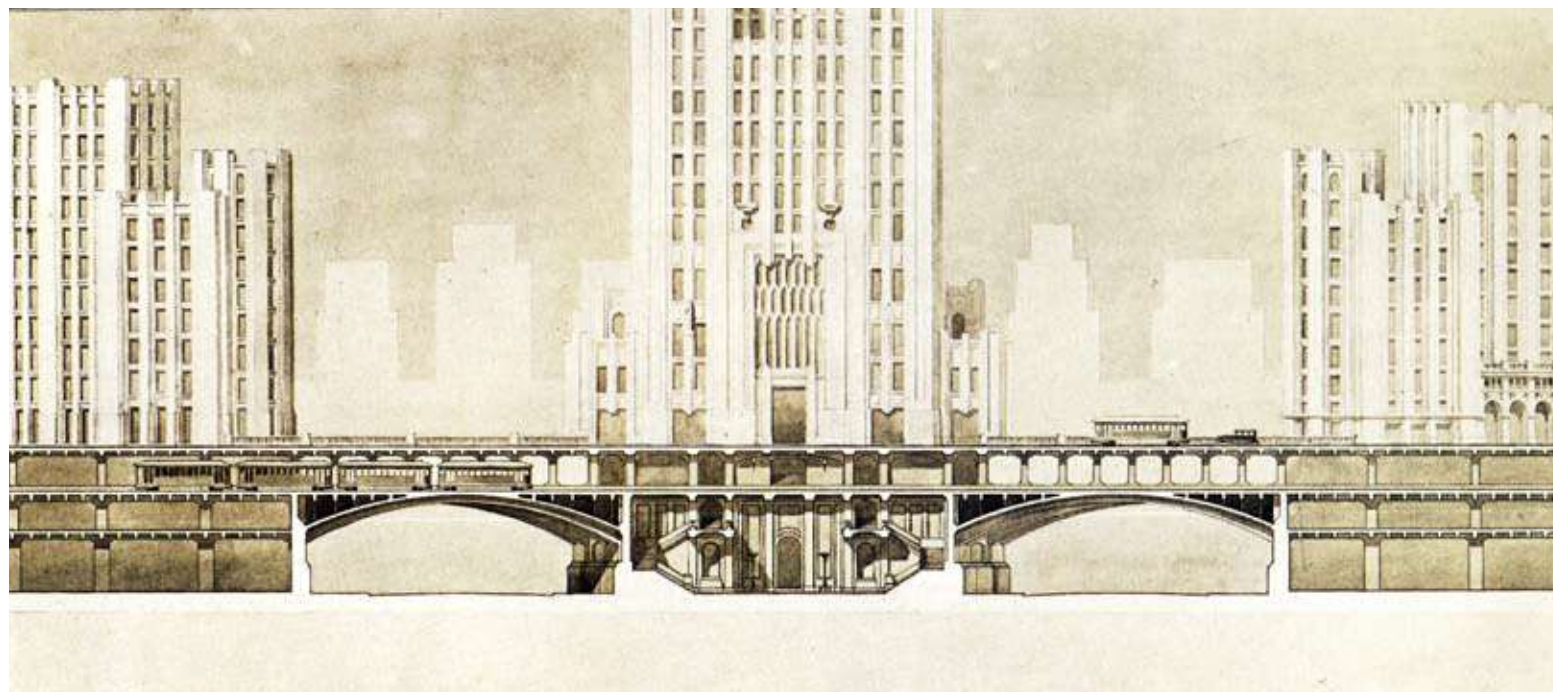


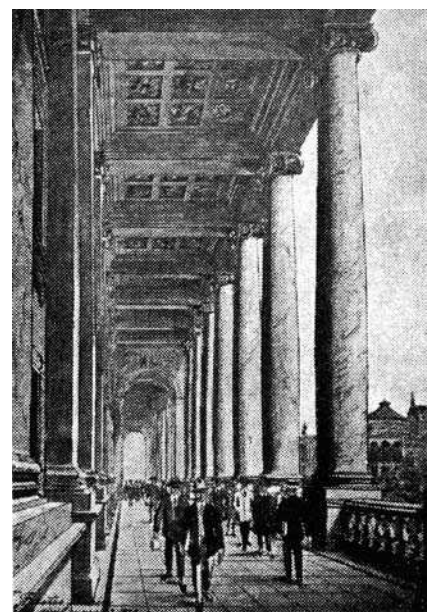
Fig.187
 Perspectiva da proposta para o vale onde se destacam um novo Viaduto do Chá, o conjunto de edifícios que baliza o recinto lateralmente e a torre do Paço Municipal ao fundo [TOLEDO, 1996. p.180.]



Fig.188
 Corte longitudinal do Viaduto São Francisco associado à torre do Paço Municipal. [TOLEDO, 1996. p.147.]

Fig.189
 Elevação do Paço Municipal e do Viaduto São Francisco, com a chegada das duas avenidas que compõem o “Y”. [TOLEDO, 1996. p.147.]

Fig.190
 Perspectiva de uma galeria de pedestres no interior de um dos viadutos propostos. Embora a presença do Teatro Municipal sugira a localização do Viaduto do Chá, esta solução era proposta para o Viaduto São Francisco. [CAMPOS NETO, 1999. p.394.]



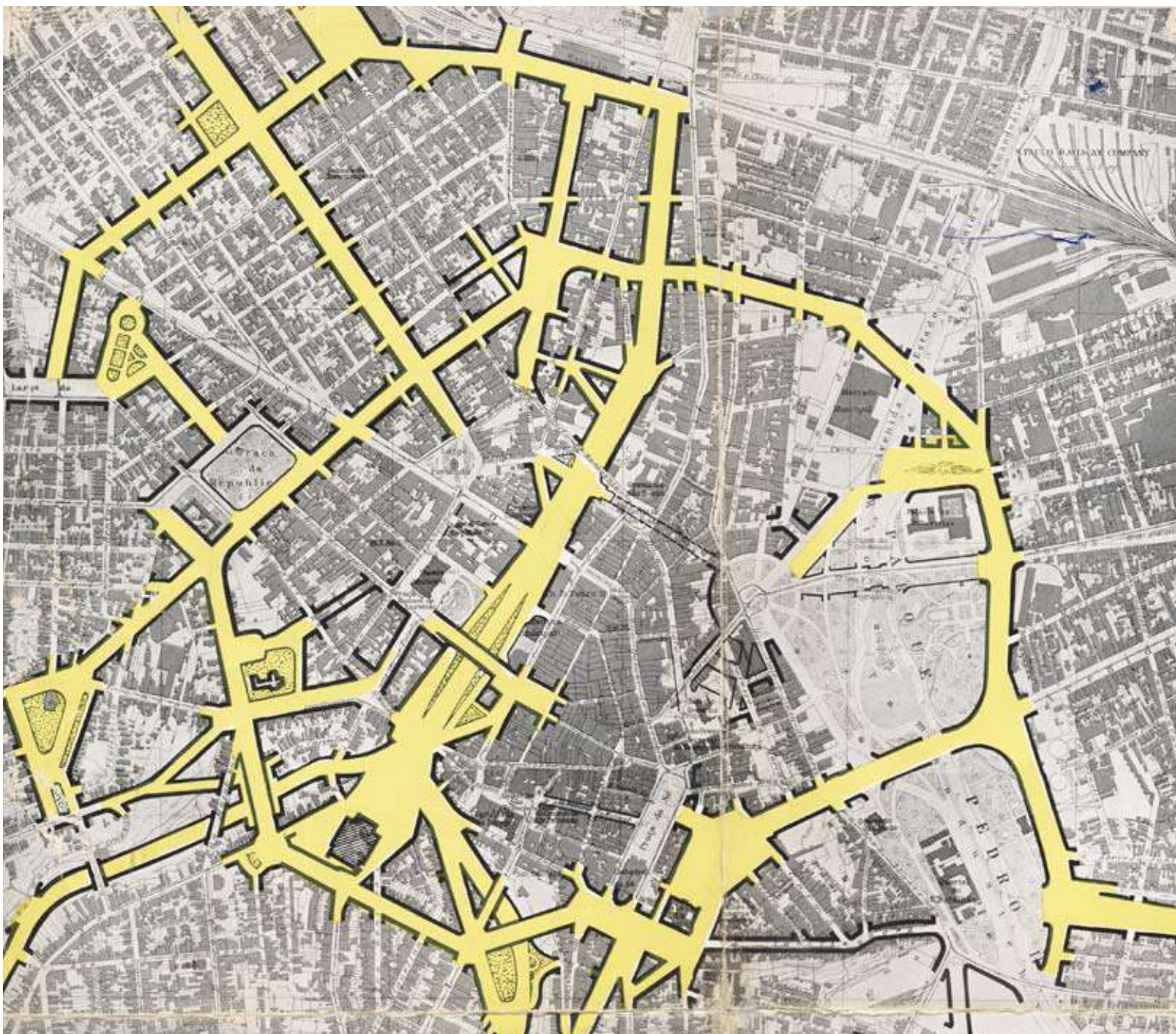


Fig.191
"Planta geral dos melhoramentos centrais", de 1945. O "Sistema Y" já está claramente configurado e o Perímetro de Irradiação ganhou nova solução.
[TOLEDO, 1996. p.151.]

seria instalado no interior de uma torre junto ao Viaduto São Francisco. Rotatórias e jardins diluiriam a avenida no fundo do vale. Os novos edifícios seriam similares aos palácios construídos por Samuel das Neves para o Conde Prates.

Embora ilusória, a imagem criada por Prestes Maia apresentava uma interessante experimentação com os níveis de cidade que circundam o Anhangabaú. Os viadutos possuíam tabuleiros duplos com sistemas de transporte no interior de suas estruturas; um túnel, extensão do novo Viaduto Sta. Efigênia, perfuraria a base da colina até sair no Vale do Tamanduateí, na estrela viária proposta próxima à Rua 25 de Março; os edifícios teriam sempre mais de um nível térreo.

Alguns anos depois, no papel de prefeito da cidade, Maia teve a oportunidade de executar algumas de suas propostas. Novos projetos foram feitos e novas imagens tomariam conta do Anhangabaú.

O Anhangabaú construído: Prestes Maia prefeito [1938-1945]

Oito anos após a publicação do Plano de Avenidas, Prestes Maia foi nomeado prefeito da cidade, exercendo o cargo de maio de 1938 a novembro de 1945. Durante os sete anos e meio à frente do município, executou um conjunto de obras dentro do espírito do plano. O modelo se impôs e ditou a orientação das obras realizadas por boa parte das gestões posteriores.

Nesse momento a contradição presente no plano original, em relação ao Anhangabaú, é superada através do abandono da idéia de parque ou de recinto fechado que havia se pensado para o local. O Anhangabaú agora se assumia como coração do “Y” e seu caráter de passagem se expressava claramente através da implantação de uma grande avenida no fundo do vale. Não há mais jardins nem rotatórias. Há apenas canteiros e ilhas de separação do tráfego.

O próprio perímetro do recinto é totalmente reformulado nesse momento. Se no “Plano de Avenidas” ele era delimitado pelos viadutos São Francisco e Novo Sta. Efigênia, agora seu extremo sul era o perímetro de irradiação, com a criação da Praça da Bandeira e a construção do Viaduto Jacareí, e o seu extremo norte se diluía com a anexação da praça dos Correios e o seu prolongamento sob o Viaduto Sta Efigênia.



Fig.192
Foto aérea do centro da cidade.
Com a construção do Perímetro de Irradiação junto à Praça da Bandeira, esta tornou-se um grande vazio que se incorporou ao recinto do Anhangabaú.
[TOLEDO, 1996. p.129.]



Fig.193
Fotografia que integrava a publicação “Os melhoramentos de São Paulo”, que divulgava as realizações do prefeito Prestes Maia. O Viaduto Jacaré criou um novo nível para a cidade, que só seria plenamente incorporado anos depois pelos novos edifícios.
[MAIA, 1945. fig.180.]



Fig.194
Vista do Viaduto Jacaré para o Anhangabaú.
[TOLEDO, 1996. p.131.]

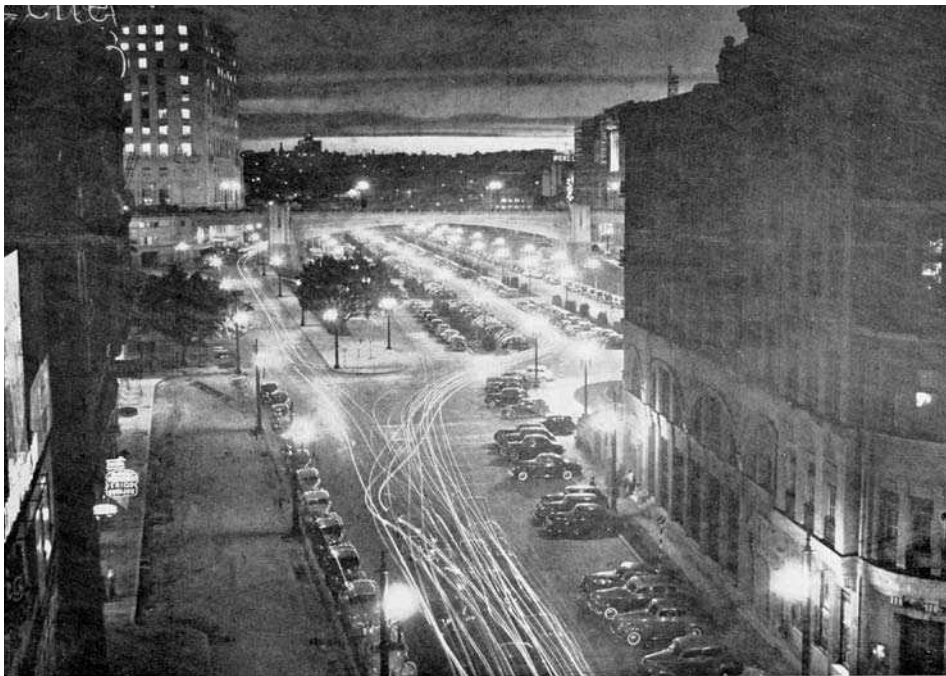


Fig.195
Setor norte do Parque Anhangabaú limitado pelos fundos do edifício da Delegacia Fiscal.
[MAIA, 1945.]

Fig.196
Praça do Correio com a Delegacia Fiscal ao fundo.
[MAIA, 1945. fig.40.]

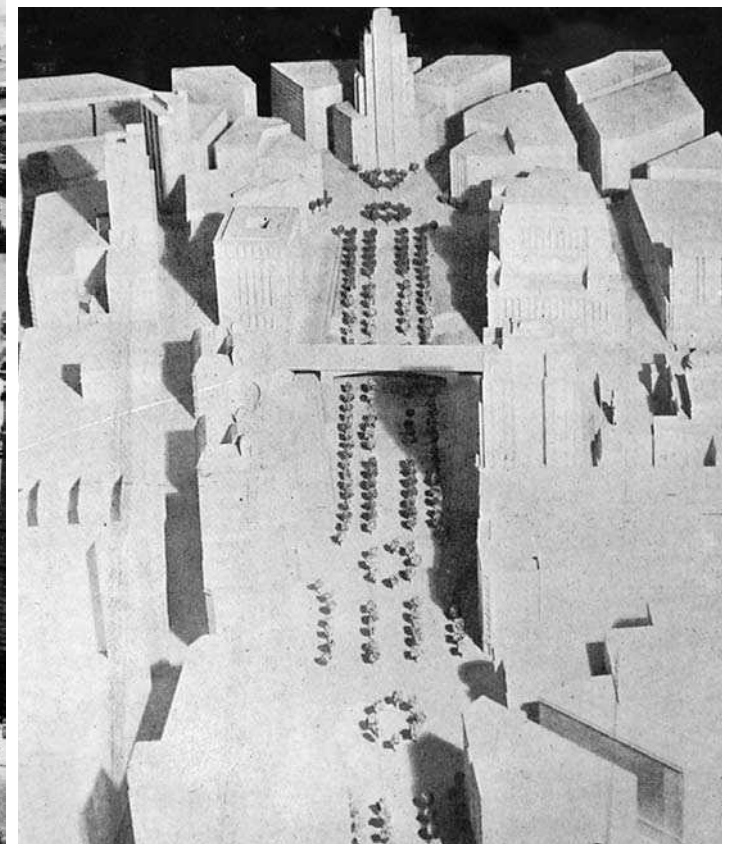
Fig.197
Tráfego de veículos contornando a Delegacia Fiscal.
[MAIA, 1945. fig.51.]

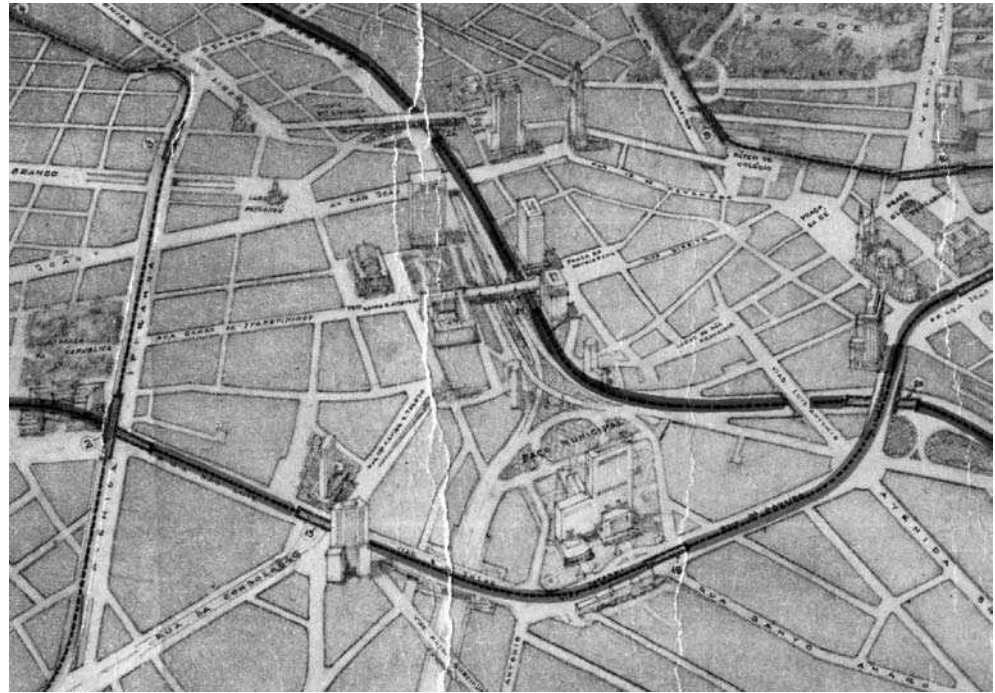
Fig.198
Após a demolição da Delegacia Fiscal, a avenida prolongou-se para norte estabelecendo a travessia norte-sul pelo centro através de uma avenida de alta capacidade.
[TOLEDO, 1996. p.163.]

Fig.199
Viaduto do Chá e o vazio criado na região do Piques (Praça da Bandeira)
[TOLEDO, 1996. p.207.]

Fig.200
Os edifícios e a avenida expressam o novo caráter do Anhangabaú.
[MAIA, 1945. fig.50.]

Fig.201
Modelo tridimensional do Vale do Anhangabaú com a proposta, mais uma vez, de construção do Paço Municipal na Praça da Bandeira. Sua torre arrematava o eixo visual do vale no seu setor sul.
[MAIA, 1945.]





A monumentalidade e a imponência da imagem anteriormente proposta não seria totalmente abandonada. O Paço Municipal deveria ser implantado junto à praça da Bandeira e seria o arremate sul desse grande vazio. Um concurso de projetos foi realizado em 1940 e vencido pelo escritório de Ramos de Azevedo. A proposta vencedora previa a construção de uma altíssima torre. Maquetes feitas pelo próprio Prestes Maia incorporavam a idéia da torre, acrescentando a sugestão de outros edifícios importantes junto às encostas do vale. Alguns deles seriam construídos.

25 MEYER, 1991. p.112.

26 MEYER, 1991. p.114.

O Anhangabaú no “Anteprojeto” [1956]

Com a imposição do modelo rodoviarista de estruturação da cidade e a falta de investimentos em sistemas de transportes públicos de alta capacidade, a questão da mobilidade foi se tornando um problema cada vez mais grave. Em 1955, o então prefeito Juvenal Lino de Mattos decidiu criar uma comissão multidisciplinar para tratar do tema. Presidida por Prestes Maia, a “Comissão do Metropolitano” contava ainda com os engenheiros Lauro de Barros Siciliano, Luiz Berrini Jr., Antonio de Voci, Renato do Rego Barros e José Vicente Vicari. Seu relatório final, o “Anteprojeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano” foi entregue em julho de 1956.²⁵

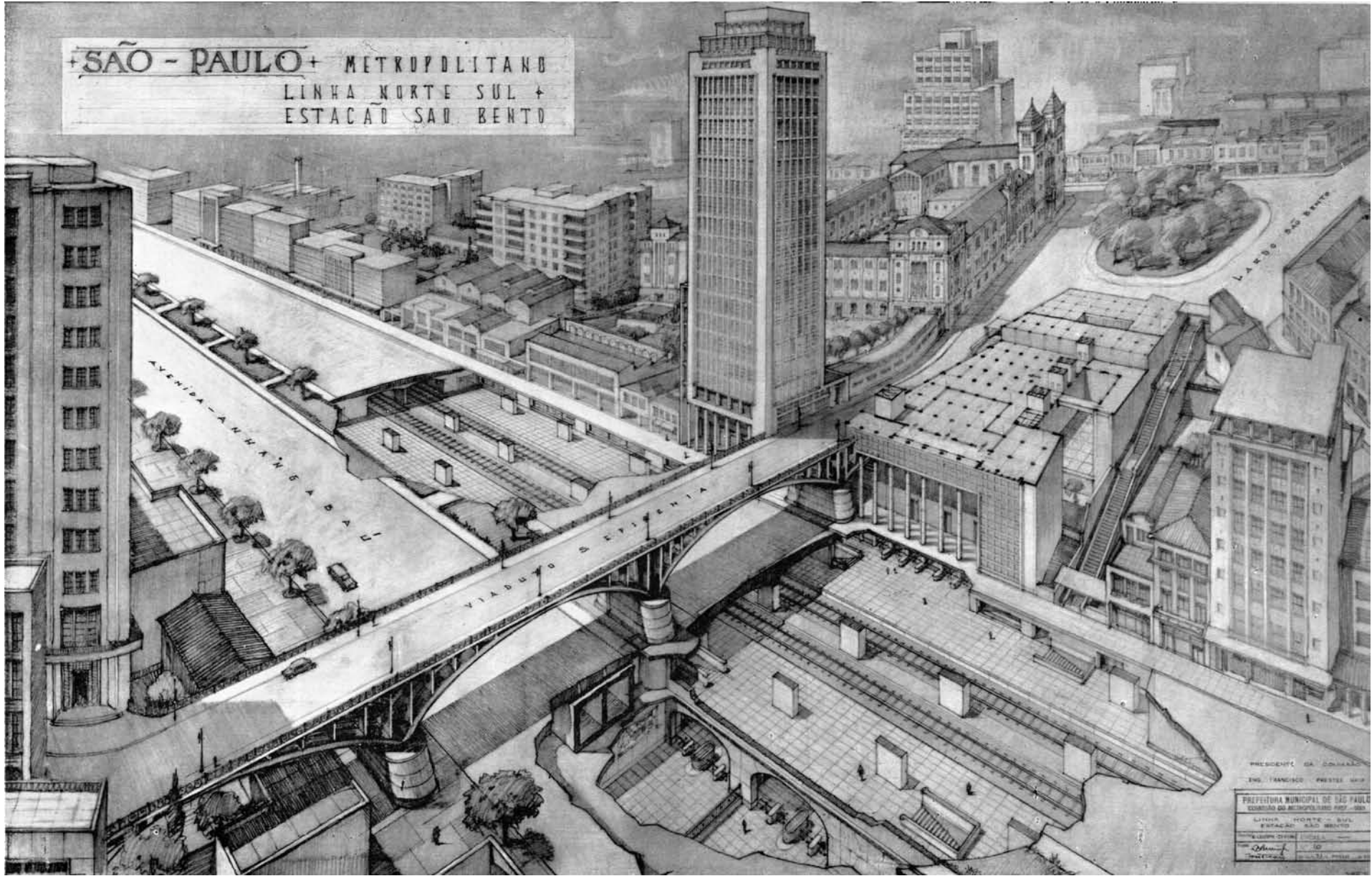
Embora o objetivo principal fosse estruturar uma proposta para um sistema de metrô e seus desdobramentos, o trabalho da comissão manteve um enfoque marcante sobre a complementação do sistema de avenidas e vias expressas da cidade. Na verdade, poderíamos dizer que este é o assunto mais desenvolvido do trabalho.

“(...) o ‘Ante-Projeto’ envolve três etapas - melhoramento e racionalização dos transportes; obras de urbanismo, especialmente obras viárias e por fim o metropolitano propriamente dito.

Dado o perfil da Comissão do Metropolitano e do próprio Prestes Maia, o segundo item é imediatamente detalhado.”²⁶

Figs.202 e 203
Planta da área central e perspectiva que ilustrava a capa do “Ante-Projeto”.
[SÃO PAULO (Cidade) Prefeitura. *Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano*. São Paulo, 1956.]

+ SÃO - PAULO + METROPOLITANA
 LINHA NORTE - SUL +
 ESTACÃO SÃO BENTO



PRESIDENTE DA COMARCA
 ENG. FRANCISCO FRESTE NETO
 PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 COMISSÃO DO METROPOLITANO R.F.F. - S.P.
 LINHA NORTE - SUL
 ESTACÃO SÃO BENTO
 PLANO DE PROJETO Nº 10
 1934

No universo do “Anteprojeto”, o Anhangabaú preserva seu caráter de grande artéria viária, com o fundo de seu vale ocupado integralmente pela avenida. As mudanças que aparecem sugeridas nesse estudo ocorrem em dois aspectos: um visível; o outro não.

Do ponto de vista da funcionalidade, a mudança proposta para o vale se daria em seu subsolo, com a passagem de uma linha de metrô e a implantação de uma estação junto ao Largo de São Bento, sob o Viaduto Sta. Efigênia. O grande fluxo de pedestres seria mediado por novos edifícios através dos quais se realizaria a articulação entre os níveis da cidade. A espacialidade do vale não sofreria, por este motivo, qualquer alteração.

A outra mudança observada neste trabalho se revela na linguagem escolhida para representação das novas arquiteturas articuladas aos sistemas de locomoção.

“A arquitetura da cidade que Maia propõe nesse volume apresenta um novo modelo urbano em relação ao do *Plano de Avenidas*, 26 anos mais novo. Isto aparece não só no padrão de desenho escolhido para as ruas e viadutos, passeios e parques, como também na arquitetura das edificações que integram o conjunto.

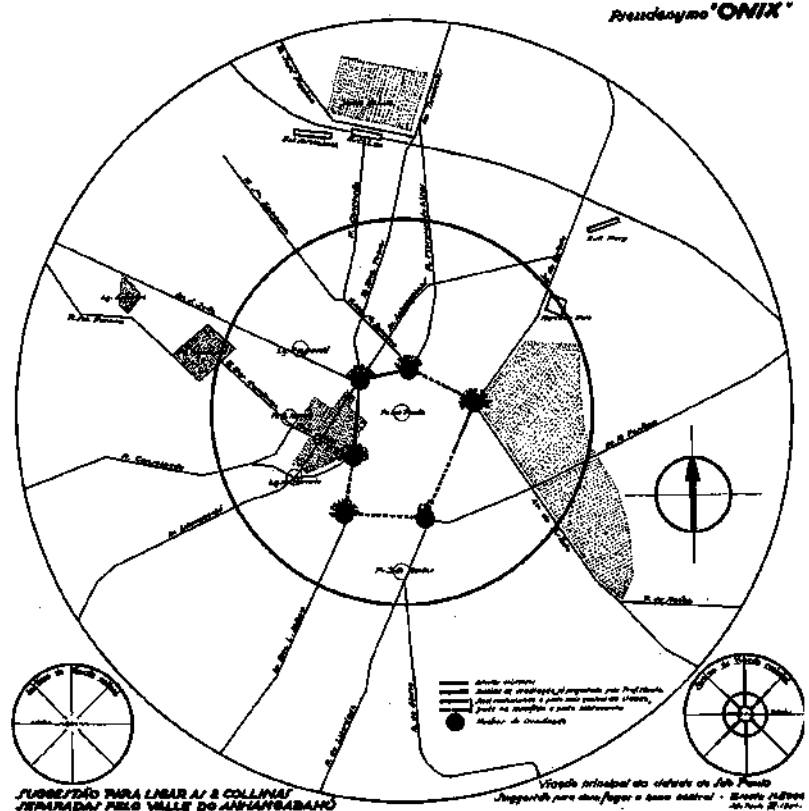
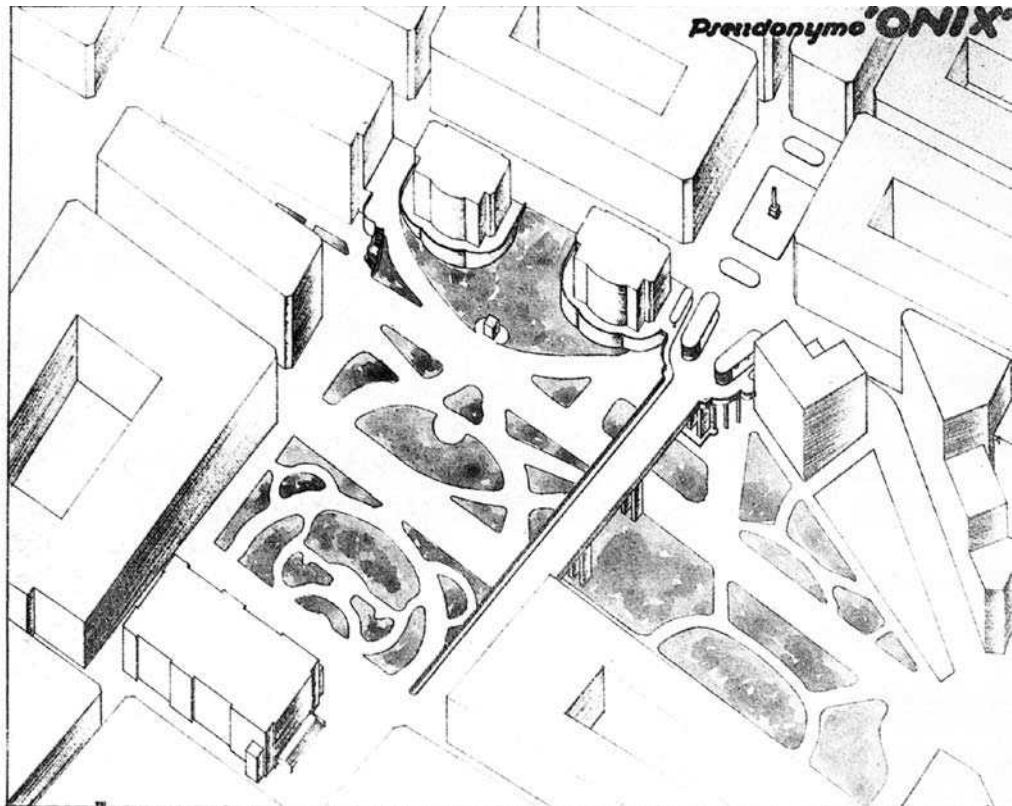
No *Plano de Avenidas* os edifícios projetados compunham um cenário homogêneo de monumentalidade acentuada, ligado a exemplos ecléticos de arquitetura em São Paulo.

No *Anteprojeto*, os edifícios e as obras de infra-estrutura compõem um cenário moderno para a cidade, como uma roupa nova, sem mudar em essência seus compromissos anteriores.”²⁷

Após abrir mão de seu parque, de sua “sala de visitas, Prestes Maia se rendia, no “Anteprojeto”, à linguagem moderna, ou ao menos à sua aparência, da arquitetura da cidade.

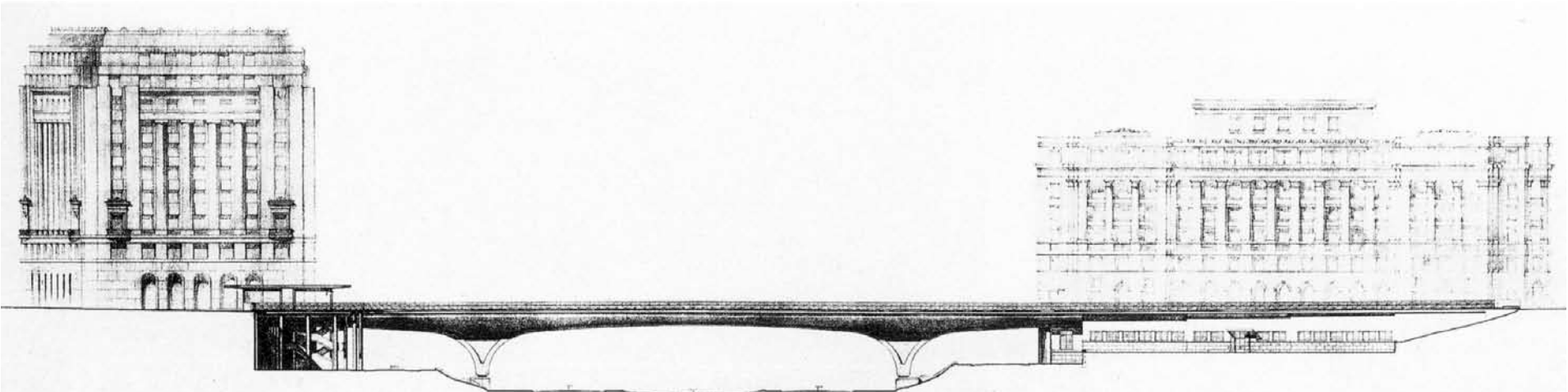
De suas intenções iniciais, nenhuma vingou. Ao optar pelo modelo de cidade do automóvel, Prestes Maia abria mão, sem imaginá-lo, de todas as demais virtudes que defendia para São Paulo. O Anhangabaú por ele imaginado morreu aos poucos, atropelado dia e noite pelos carros em alta velocidade.

Fig.204
Perspectiva do Vale do Anhangabaú nas proximidades do Viaduto Santa Efigênia e Largo de São Bento, onde se localizaria uma estação do sistema proposto.
[SÃO PAULO (Cidade) Prefeitura. *Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano*. São Paulo, 1956.]



SUGESTÃO PARA LIGAR AS 2 COLINAS JERARADAS PELO VALLE DO ANHANGABAHÚ
 Planta do Vale indicando o percurso do novo Viaducto - Escrito 11/1900
 J. de Paula - 187.123.4

SUGESTÃO PARA LIGAR AS 2 COLINAS JERARADAS PELO VALLE DO ANHANGABAHÚ
 Vista do principal do desenho do J. de Paula
 Suggereito para desfrutar a bela natural - Escrito 11/1900
 J. de Paula - 187.123.4



Projecto do Novo Viaducto do Cjã

Rino Levi e o centro

O arquiteto Rino Levi (1901-1965) foi um dos grandes protagonistas da arquitetura em São Paulo entre as décadas de 1930 e 1950. Sua contribuição para o desenvolvimento da arquitetura moderna na cidade foi imensa, tanto através de suas obras como de sua atuação política na organização e fundação do instituto de arquitetos.

Ao longo de sua carreira, pôde desenvolver alguns projetos para a área central da cidade, através dos quais deixou importante contribuição para a cultura arquitetônica referente a esse sítio.

“Em meados da década de 40, o centro de São Paulo, concluídas as avenidas do perímetro de irradiação de Prestes Maia, exalava um ar de cidade grande - européia para uns, norte-americana para outros - , que afastava o passado provinciano e colonial. A intensa verticalização era direcionada à construção da cidade moderna difundida pelo cinema com as imagens de Nova Iorque e outros grandes centros urbanos. Rino Levi, importante agente desse processo, busca, com seus projetos inseridos na região central da cidade, a instauração de uma urbanidade cosmopolita. Os projetos dialogavam com o traçado existente e com o gabarito legal, contribuindo para construção de um espaço público cuidadosamente oferecido à escala do pedestre, animado por marquises iluminadas e outras gentilezas urbanas, que facilitavam encontros entre uma sessão de cinema e a ida a um restaurante.”²⁸

Concurso para o novo Viaduto do Chá [1934/35]

Em 1934, as limitações impostas ao tráfego pelas reduzidas dimensões do viaduto original, levaram a prefeitura a anunciar o edital de um “concurso de sugestões visando fixar as diretrizes para um projeto definitivo”.²⁹ No ano seguinte foi realizado um segundo concurso para a escolha de um projeto definitivo. Levi foi autor do projeto classificado em 2º lugar³⁰ neste concurso, vencido pelo arquiteto Elisário Bahiana³¹. Sua proposta, sob o pseudônimo “Onix”, apresentava uma reflexão abrangente que extrapolava muito os objetivos específicos

28 ANELLI, Renato. *A cidade Moderna*. Apud Rino Levi: arquitetura e cidade. São Paulo: Romano Guerra, 2001. p.221.

29 SEGAWA, Hugo. *Rino Levi e a arquitetura moderna: a proposta para o viaduto do Chá*. Revista Projeto n. 111, jun. 1988. p.121.

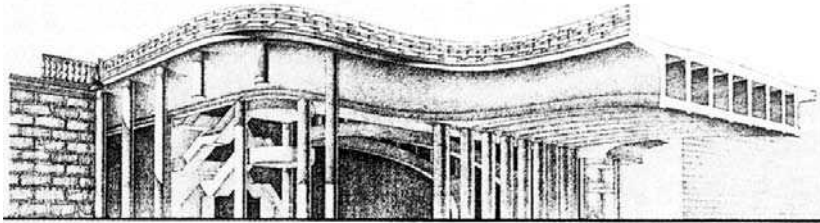
30 A equipe era composta pelo arquiteto Rino Levi e pelos engenheiros Humberto Nobre Mendes e Joseph Grabenweger.

31 Ver o projeto neste mesmo capítulo.

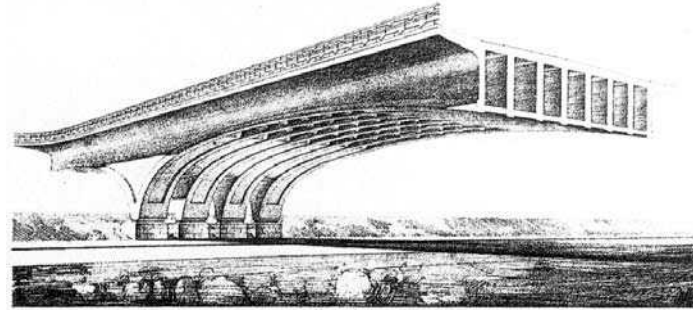
Fig.205
Perspectiva do Vale do Anhangabaú apresentada ao concurso.
[ANELLI, Renato; GUERRA, Abílio; KON, Nelson. *Rino Levi: arquitetura e cidade*. São Paulo: Romano Guerra, 2001. p.68.]

Fig.206
Esquema viário com a sugestão de um circuito composto de avenidas e túneis sob a colina histórica. Um dos túneis teria uma saída junto ao novo viaduto.
[ANELLI, 2001. p.70.]

Fig.207
Elevação do viaduto proposto.
[ANELLI, 2001. p.71.]

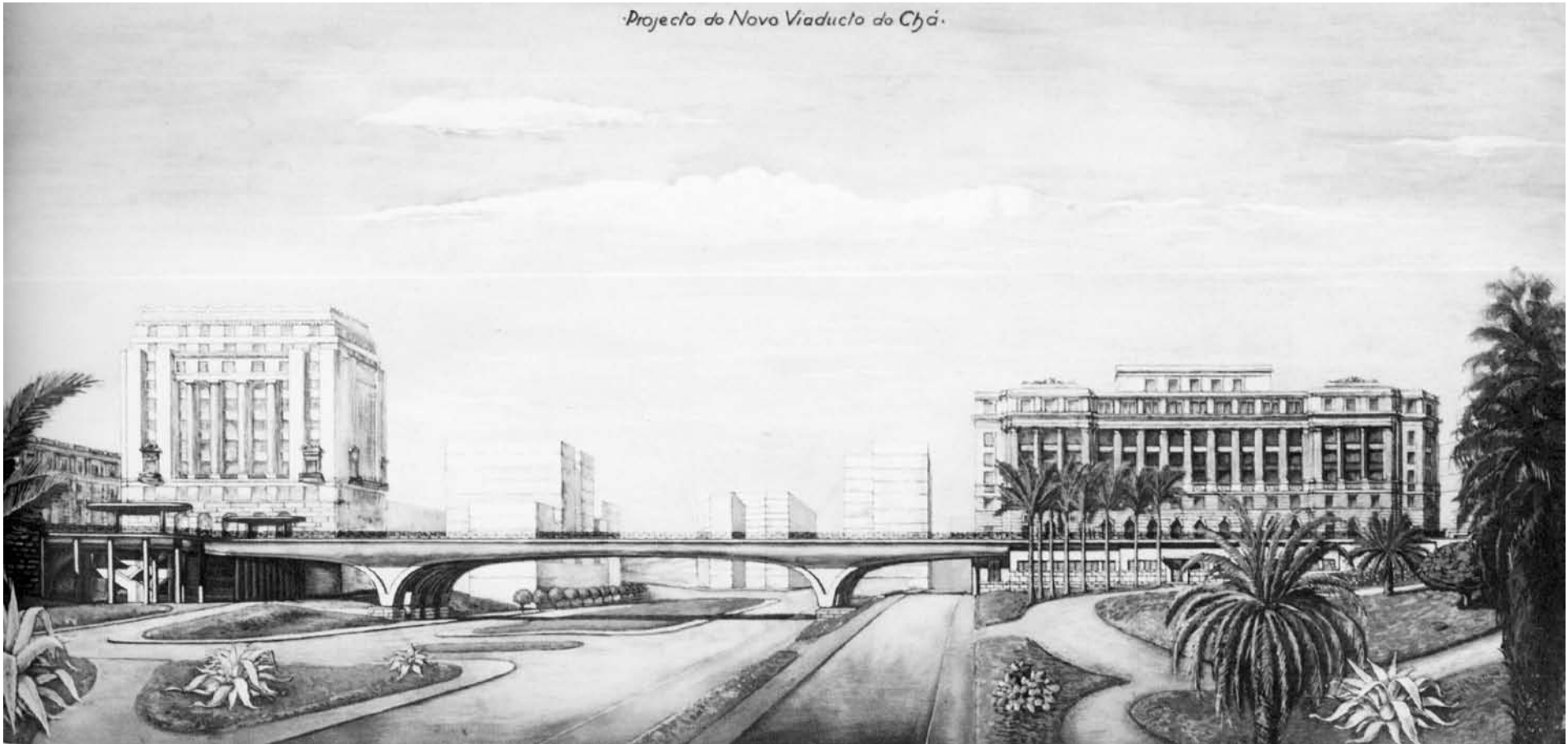


Estação de Bondes e Omnibus



Vão principal do Viaducto

Projecto do Novo Viaducto do Chá.



de construção do viaduto. A proposta considerava a articulação dessa obra a novos circuitos viários propostos, coerentes com a lógica do “Plano de Avenidas”. Realiza esquemas teóricos de circulação comparando o “systema actual” com um “systema racional” de viação, no qual incorpora o “Perímetro de Irradiação” e sua proposta de um “anel contornando a parte mais central da cidade, parte na superfície e parte subterrâneo”. Além do anteriormente proposto túnel sob o Largo São Bento, Levi propunha outro túnel ligando a várzea do Tamanduateí e Vale do Anhangabaú, passando sob a Praça da Sé, Largo São Francisco e Praça do Patriarca (onde se conectaria com o novo viaduto). Conexões verticais fariam a ligação para pedestres entre os sistemas de transporte público no nível do túnel os principais “núcleos de irradiação” no nível da cidade alta. O princípio desta proposta é o mesmo utilizado na proposta de túneis sob a colina histórica elaborado em 1914.³²

Em seu projeto, o recinto do Anhangabaú ainda é aquele proposto por Bouvard, como revela a perspectiva “vista de pássaro” apresentada no concurso. Levi ainda não havia percebido o impacto que o “Plano de Avenidas” teria sobre aquele lugar.

“No local em que deverá ser erigido o novo viaduto do Chá apresenta-se o vale do Anhangabaú como um dos pontos mais cenográficos da cidade. Nitidamente individualizado por agrestes desníveis, exuberante vegetação moldada em modernos ajardinamentos, possuindo, localizados nas elevações, edifícios significativos pelo seu destino e arquitetura, apresenta principalmente duas características ambientais: a harmônica grandiosidade da obra humana e da natureza, e a graciosa e colorida vivacidade do conjunto.”³³

O arremate do viaduto junto à Praça do Patriarca era feito por uma “Estação dupla, na superfície e subterrânea, de auto-omnibus e bondes, com abrigos”. Essa estação constituía uma grande conexão pública de pedestres entre os dois níveis da cidade e poderia ser considerada precursora da Galeria Prestes Maia, implantada anos depois naquele mesmo local.

O viaduto propriamente dito caracterizava-se pela horizontalidade de sua elegante e esbelta estrutura de concreto armado, dividida em três vãos com vigas levemente arqueadas. A

32 Ver o projeto no início deste capítulo.

33 LEVI, Rino. Justificação arquitetônica. (agosto de 1935). Revista Projeto n. 111, jun. 1988. p.122.

Fig.208
Perspectiva do encontro do viaduto com a encosta do vale junto à Praça do Patriarca.
[ANELLI, 2001. p.71.]

Fig.209
Perspectiva de um trecho do módulo central da estrutura do viaduto.
[ANELLI, 2001. p.71.]

Fig.210
Perspectiva do vale com o viaduto proposto.
[ANELLI, 2001. p.69.]

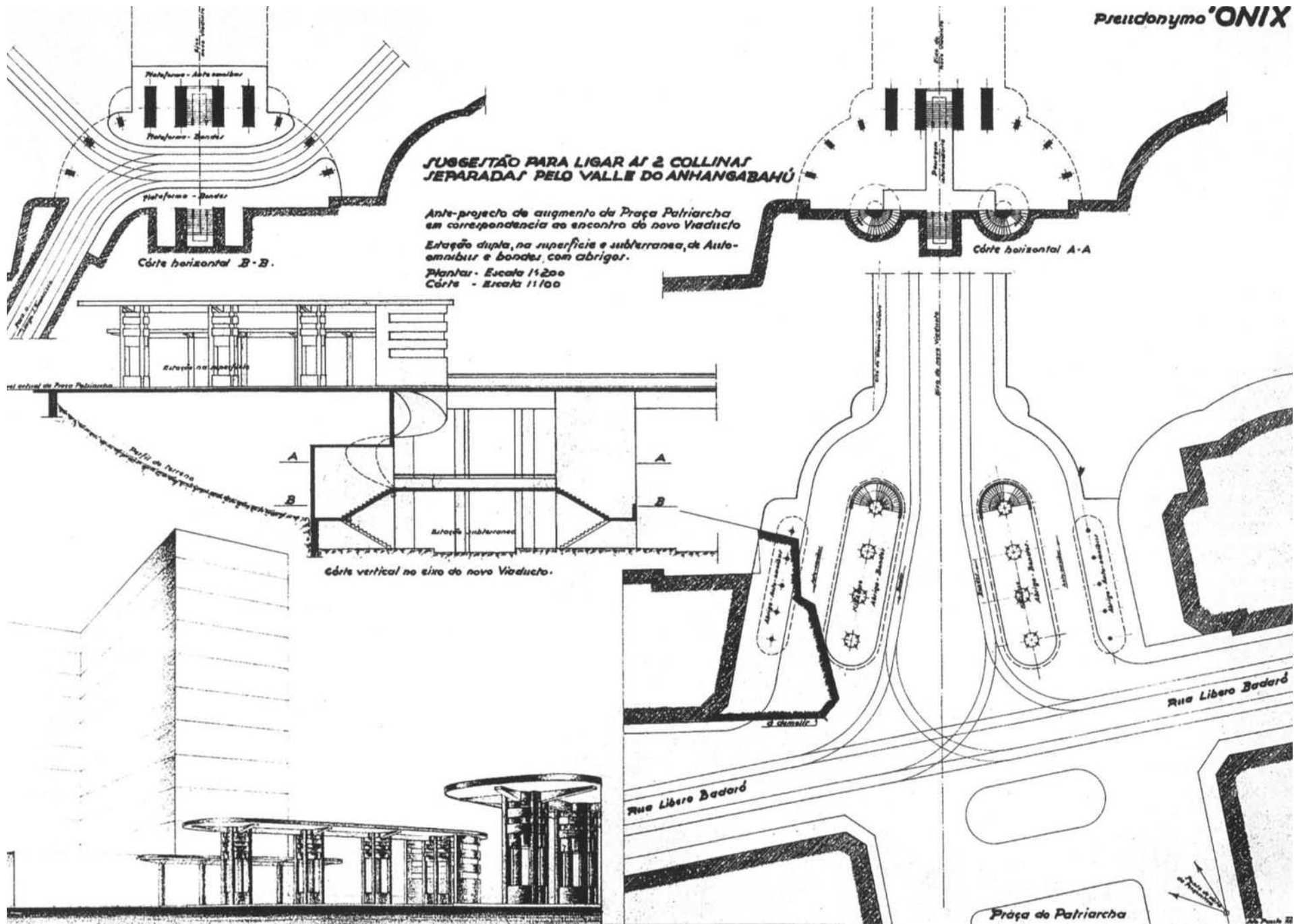




Fig.211
Prancha com os desenhos da estação proposta em uma das extremidades do viaduto. Os bondes acessavam o nível do vale através da avenida e do túnel sugerido. Um conjunto de escadas estabelecia a comunicação deste nível com o da Praça do Patriarca. [ANELLI, 2001. p.70.]

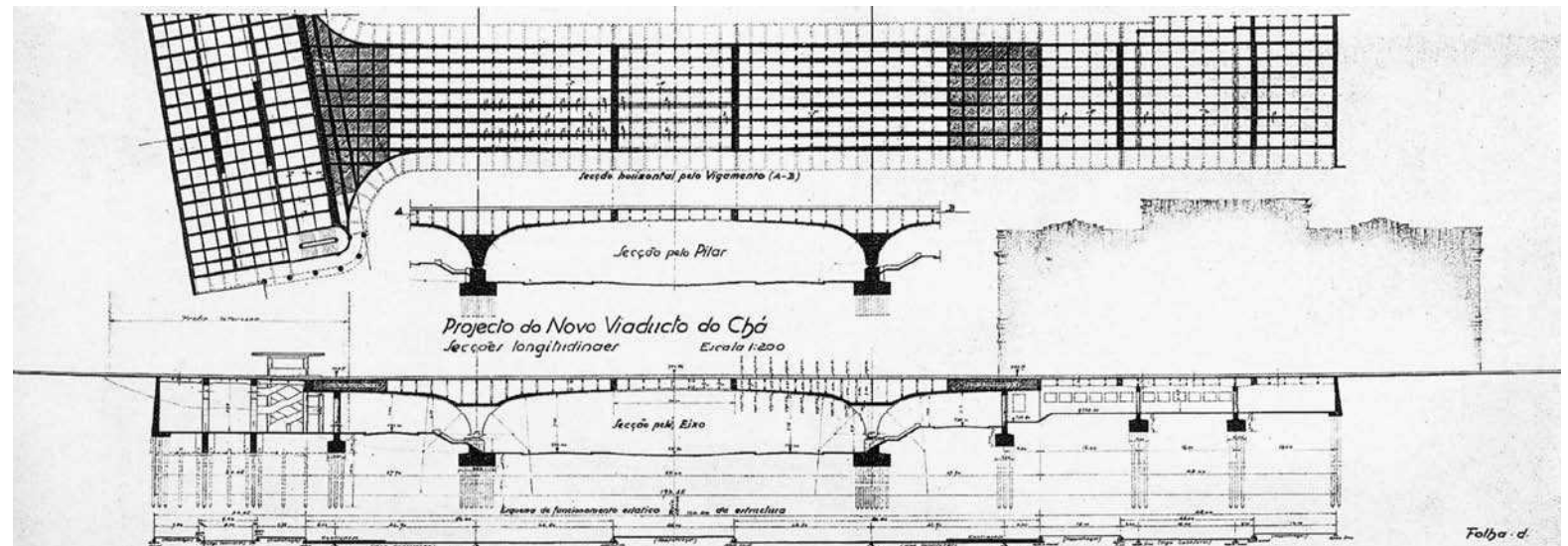
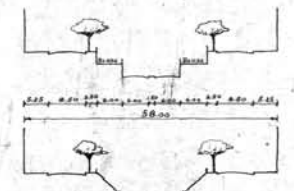
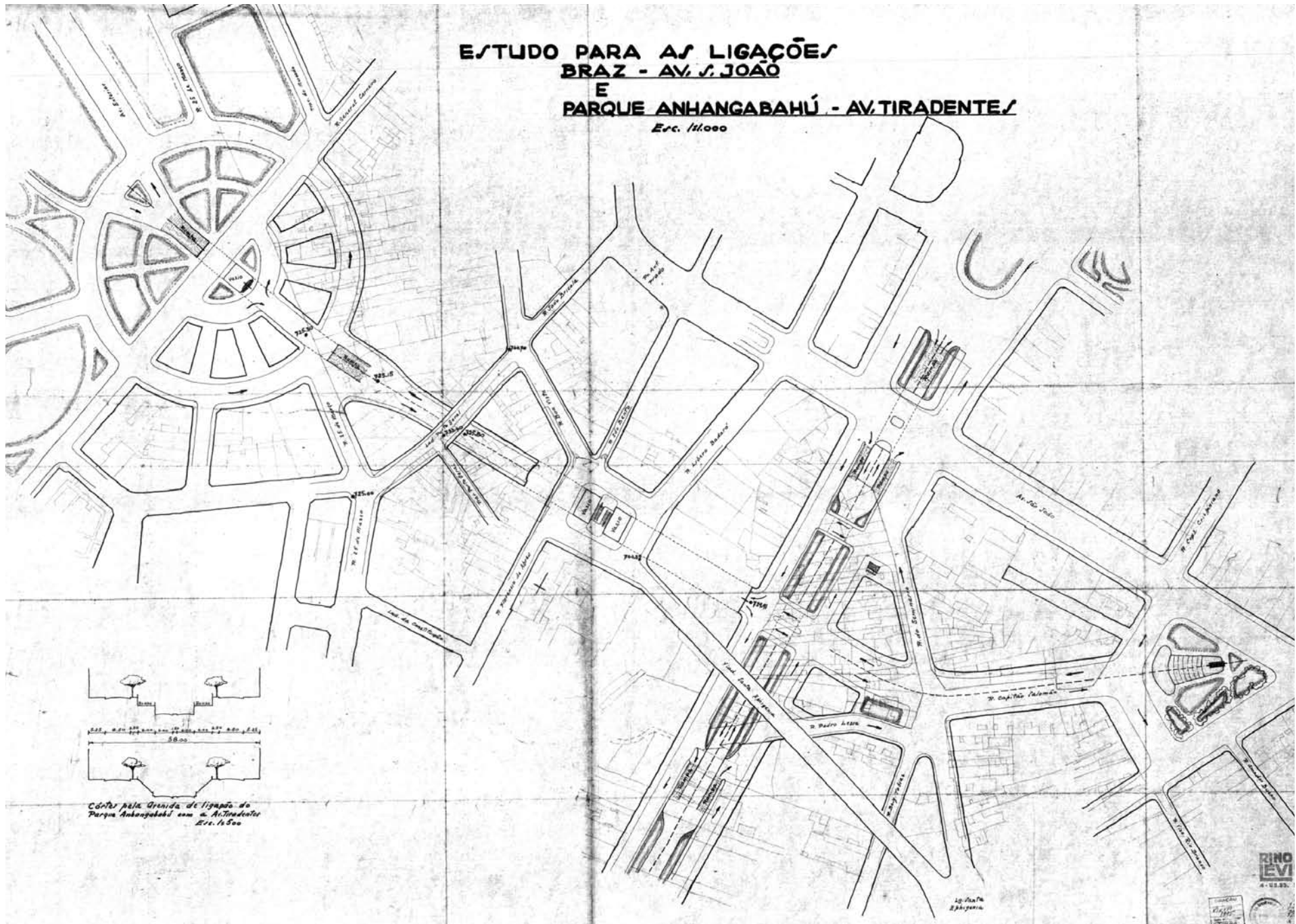


Fig.212 e 213
Plantas do viaduto. [SEGAWA, Hugo. *Rino Levi e a arquitetura moderna: a proposta para o viaduto do Chá*. Revista Projeto n. 111, jun. 1988. p.123.]

Fig.214
Prancha com desenhos do sistema estrutural do viaduto proposto. [ANELLI, 2001. p.71.]

ESTUDO PARA AS LIGAÇÕES
BRAZ - AV. S. JOÃO
E
PARQUE ANHANGABAHÚ - AV. TIRADENTES
Esc. 14.000



*Cópias para Grécida de ligação do
 Parque Anhangabahú com a Av. Tiradentes
 Esc. 14.500*

RINO
LEVI
 4 - 03.85.

preocupação era a de não interromper a continuidade visual do vale, bipartindo seu recinto.

“Para não sacrificar a visão panorâmica do parque seria necessário que o viaduto se reduzisse a uma linha ligando as duas colinas centrais.”³⁴

34 LEVI, Rino. Justificação arquitetônica. (agosto de 1935). Revista Projeto n. 111, jun. 1988. p.123.

35 MUNIZ, 2005. p.91.

Sob seus dois extremos, programas eram localizados de modo a dar sentido aos dois níveis que o viaduto articulava. A obra seria realizada em duas etapas, dividindo o novo viaduto longitudinalmente. Terminada a primeira fase, seria demolido o viaduto original e executada a segunda metade. Desse modo, o novo viaduto permaneceria como o prolongamento natural das ruas Barão de Itapetininga e Direita.

IAPI [1939]

Em 1939, Rino Levi é contratado pelo IAPI, Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários, para elaborar um projeto de aproveitamento da área junto ao Largo São Bento localizada sobre o túnel proposto por Prestes Maia. O empreendimento deveria constituir fonte de renda para o instituto ao criar áreas comerciais e de escritórios para locação. O instituto arcaria com a construção da passagem em troca da concessão de uso do terreno, de era de propriedade municipal.³⁵ Várias versões desse estudo podem ser encontradas nos arquivos do arquiteto, mas há dois aspectos distintos, presentes em todas elas, que merecem um olhar mais atento: um diz respeito à configuração do edifício; o outro às intervenções previstas no sistema viário.

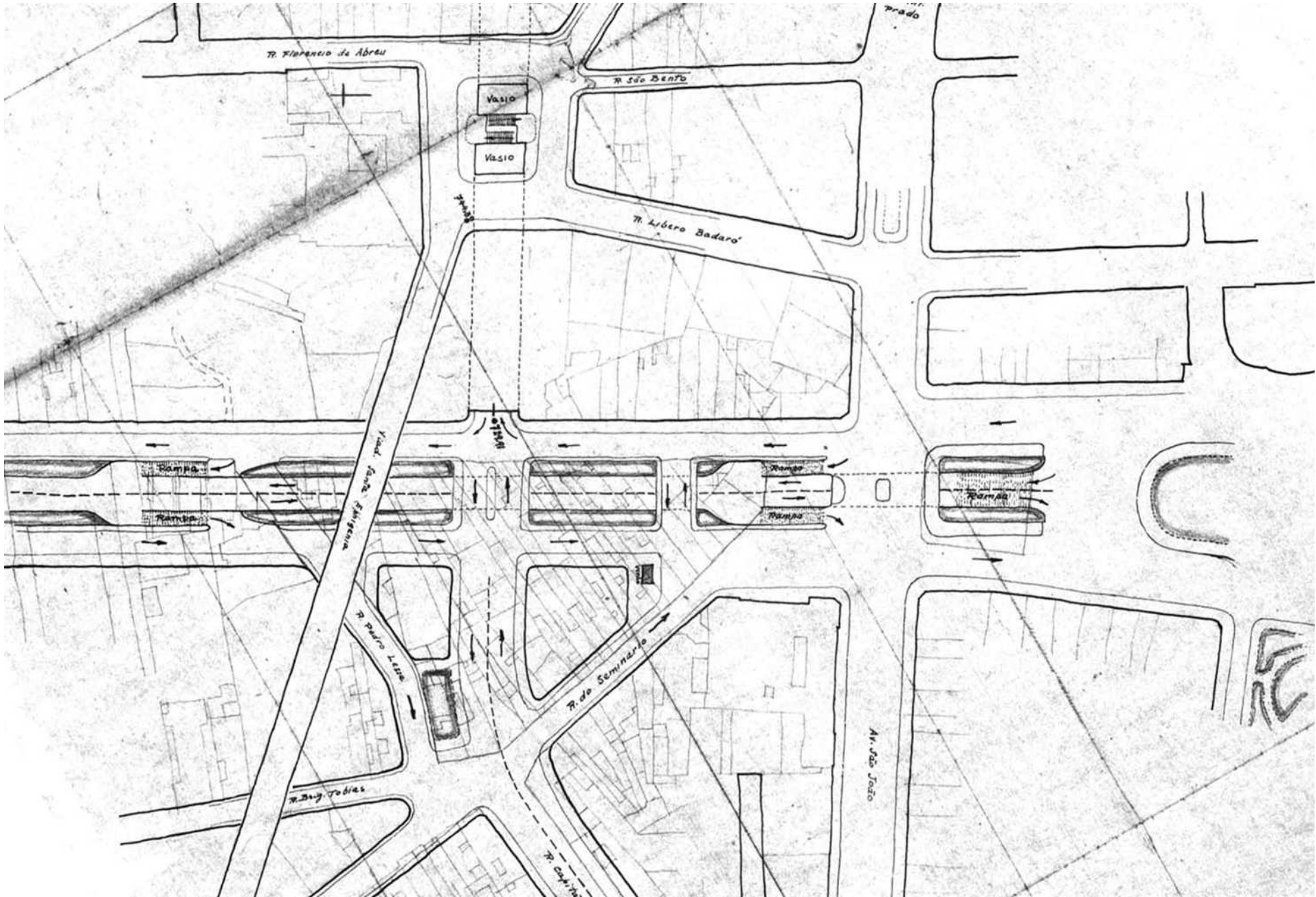
Em todas as versões do projeto elaboradas, o edifício era setorizado verticalmente da seguinte maneira: um embasamento, localizado entre os níveis da Rua Anhangabahú e do Largo São Bento, abrigava além da passagem subterrânea, dois níveis de garagens e algumas lojas junto ao túnel; um conjunto de galerias compostas de loja e sobreloja, no nível do largo, oferecia espaço para estabelecimentos comerciais e de serviços; as áreas para escritórios eram resolvidas no interior de três torres de quinze pavimentos cada, implantadas perpendicularmente ao túnel. A arquitetura do conjunto era ainda bastante tímida, mas procurava explorar as potencialidades do sítio. Havia claramente a configuração de dois térreos, e uma

Fig.215

Prancha com proposições para o sistema viário que acompanhava o projeto do conjunto comercial para o IAPI. A construção do túnel São Bento era associada a uma série de passagens de nível e outras intervenções.

Notar no canto inferior esquerdo as seções previstas para a Avenida Anhangabaú e Tiradentes.

[Biblioteca FAUUSP]



tentativa de explicitar essa topografia.

“Levi procurou evitar a usual aridez dos espaços anexos a túneis e viadutos, incorporando no programa do edifício usos que poderiam conferir certa urbanidade a essa situação: os níveis do Vale do Anhangabaú e do Largo São Bento são ocupados por lojas e os dois andares intermediários são destinados a estacionamento. (...) as gigantescoas colunas na entrada do túnel acentuam a verticalidade do desnível entre o largo e o vale.”³⁶

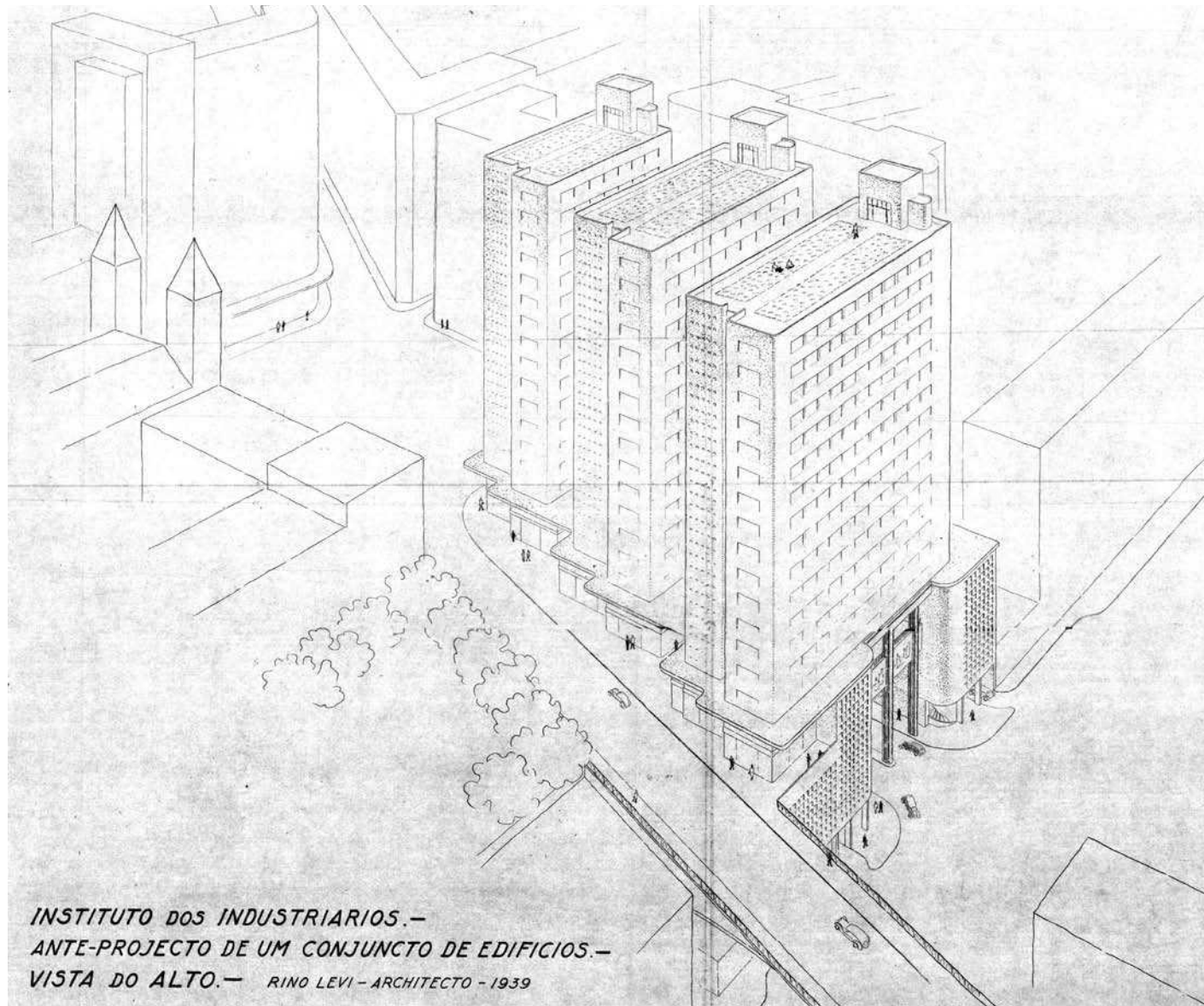
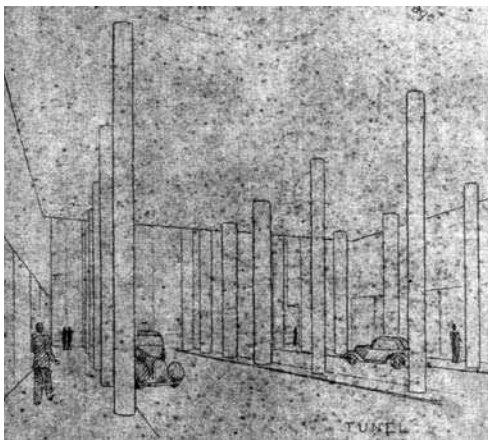
A proposta previa ainda a remodelação do Largo São Bento, com a construção de um nível de garagens sobre a passagem inferior, uma grande entrada de luz de planta circular e dois conjuntos de escadas, possivelmente para possibilitar a transferência de passageiros entre as linhas de transporte público nos diferentes níveis. O Largo propriamente dito receberia o acesso às garagens e uma parada abrigada.

No âmbito do sistema viário, o projeto incorporava propostas existentes, mas adicionava novos elementos. Dois eixos eram trabalhados: o eixo Parque D. Pedro > Túnel > São João e o eixo Anhangabaú > Tiradentes.

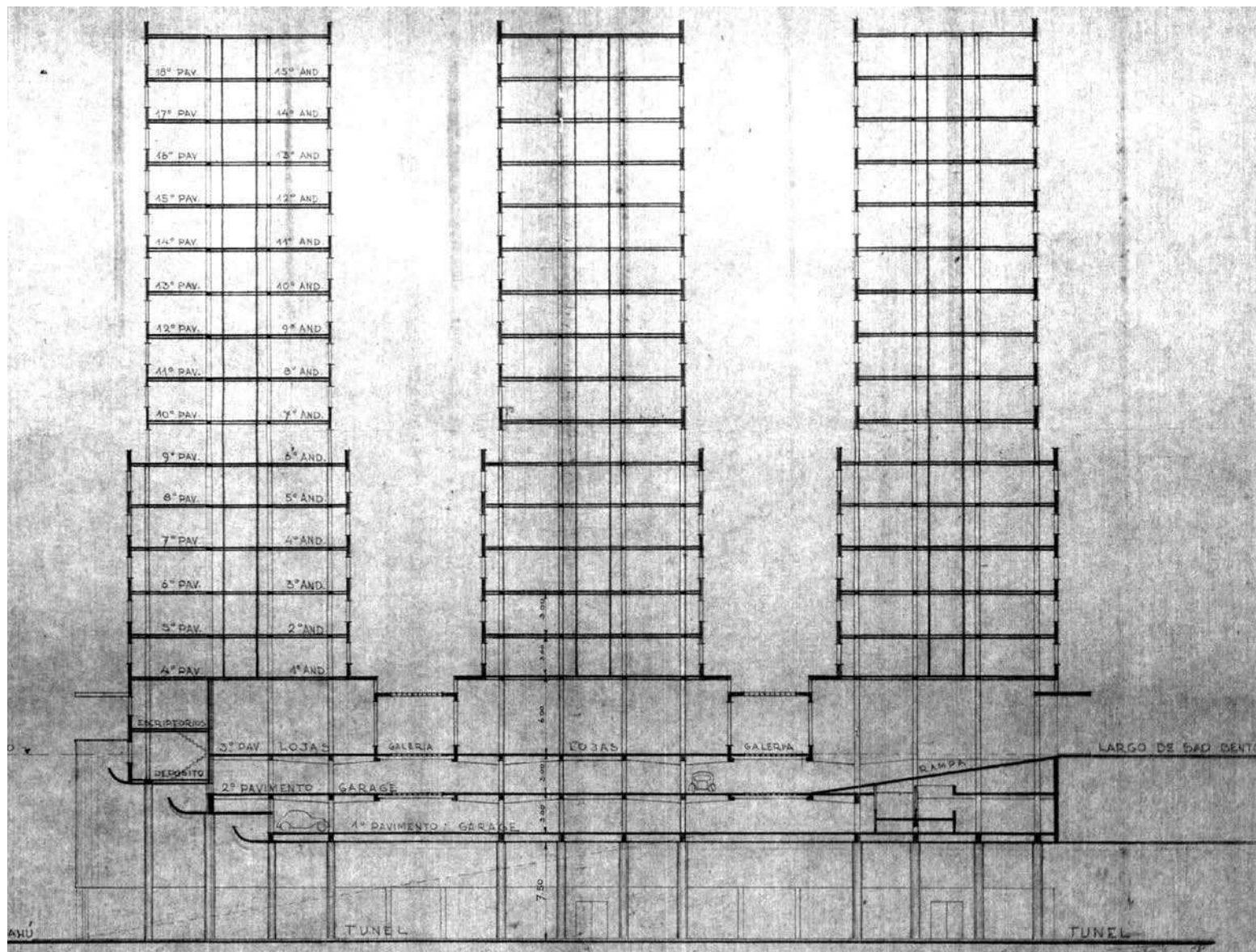
O Primeiro realizava a conexão Leste-Oeste partindo de uma rotatória semelhante à “Praça da Estrela” proposta por Maia no pé da Ladeira General Carneiro, seguindo pelo túnel sob a colina histórica, cruzando a Rua Anhangabaú e subindo pela Rua Capitão Salomão até atingir a Av. São João junto ao Largo Paissandu.

A solução para o eixo Norte-Sul propunha o entrincheiramento das faixas centrais da Rua Anhangabaú criando uma hierarquia nessa via que facilitaria os cruzamentos sem limitar a fluidez do trânsito de passagem. No desenho de Rino Levi esta disposição se iniciaria junto ao cruzamento com a São João e prosseguiria em direção à Av. Tiradentes. É fácil imaginar seu prolongamento por todo o vale. O Anhangabaú já não era mais visto como o recinto fechado de Bouvard, mas como a grande avenida de Prestes Maia. O desenho viário proposto resolvia as duas escalas de circulação, a local e a expressa, sem prejuízo de nenhuma.

Fig.216
Pormenor da planta anterior.
A solução sugerida para a Avenida Anhangabaú consistia no rebaixamento em trincheira das faixas centrais, que receberiam o tráfego de passagem e liberariam as faixas laterais para o fluxo local.
[Biblioteca FAUUSP]

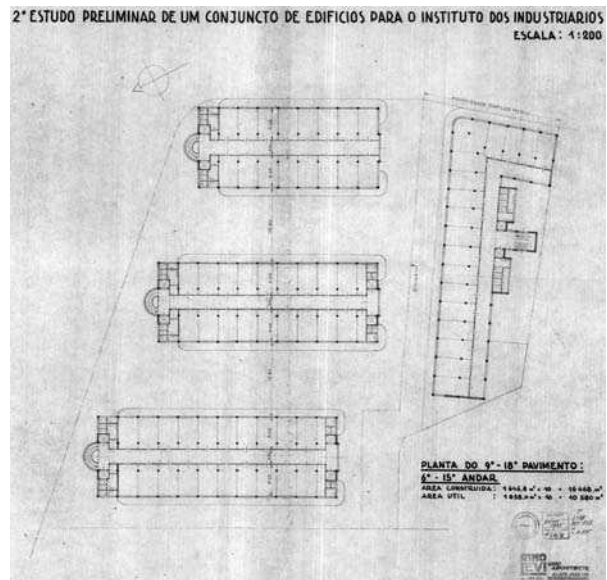
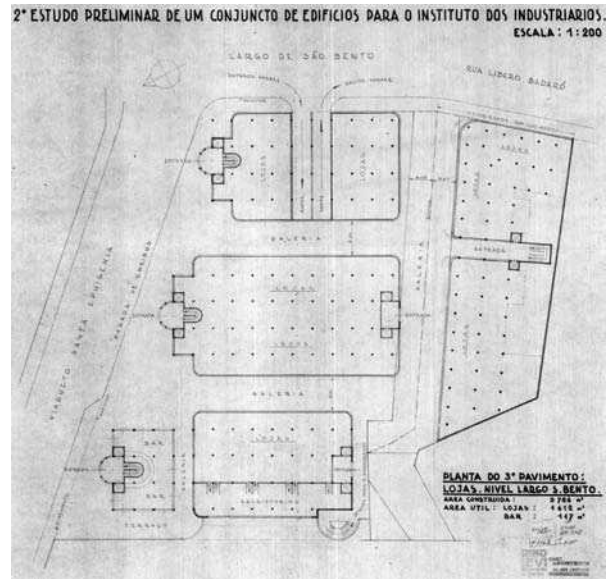
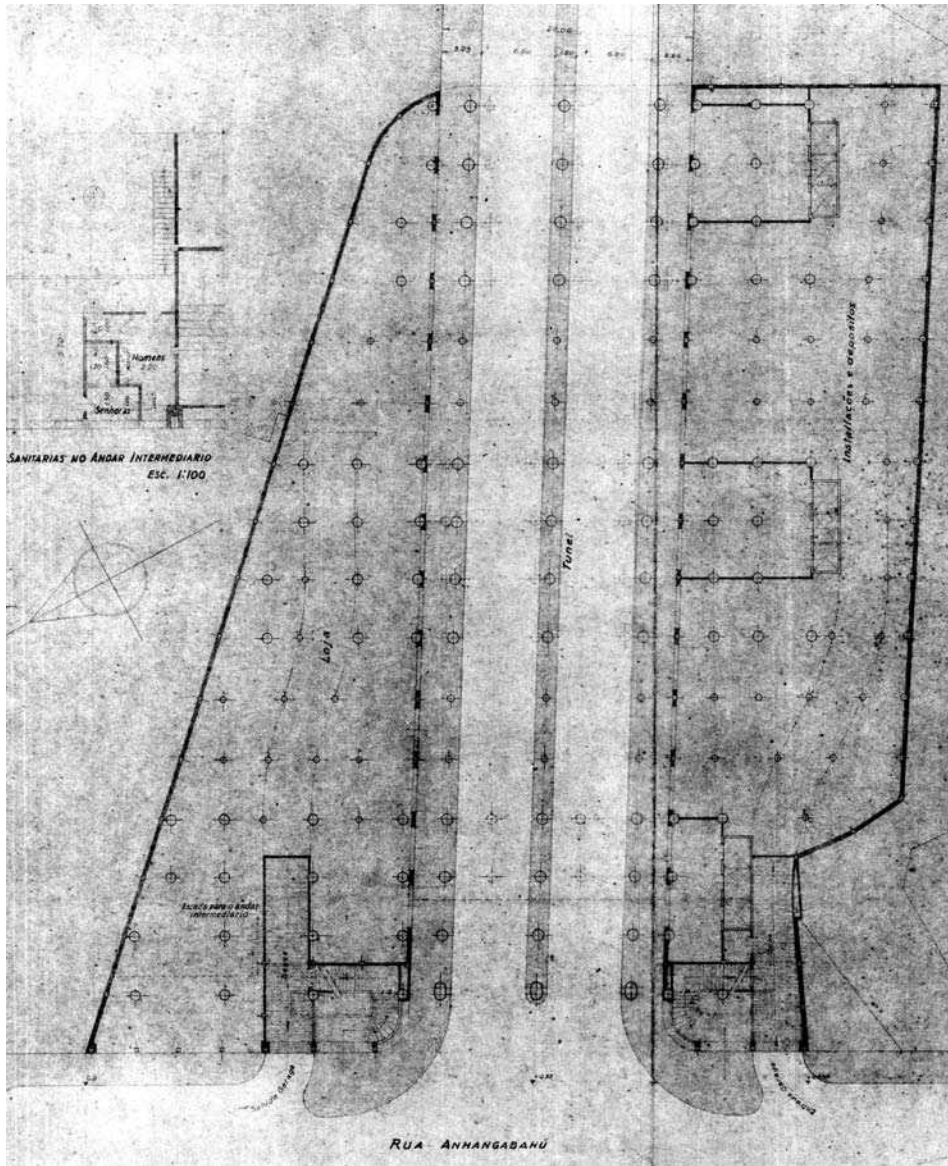


*INSTITUTO DOS INDUSTRIARIOS. —
ANTE-PROJECTO DE UM CONJUNTO DE EDIFICIOS. —
VISTA DO ALTO. — RINO LEVI - ARCHITECTO - 1939*



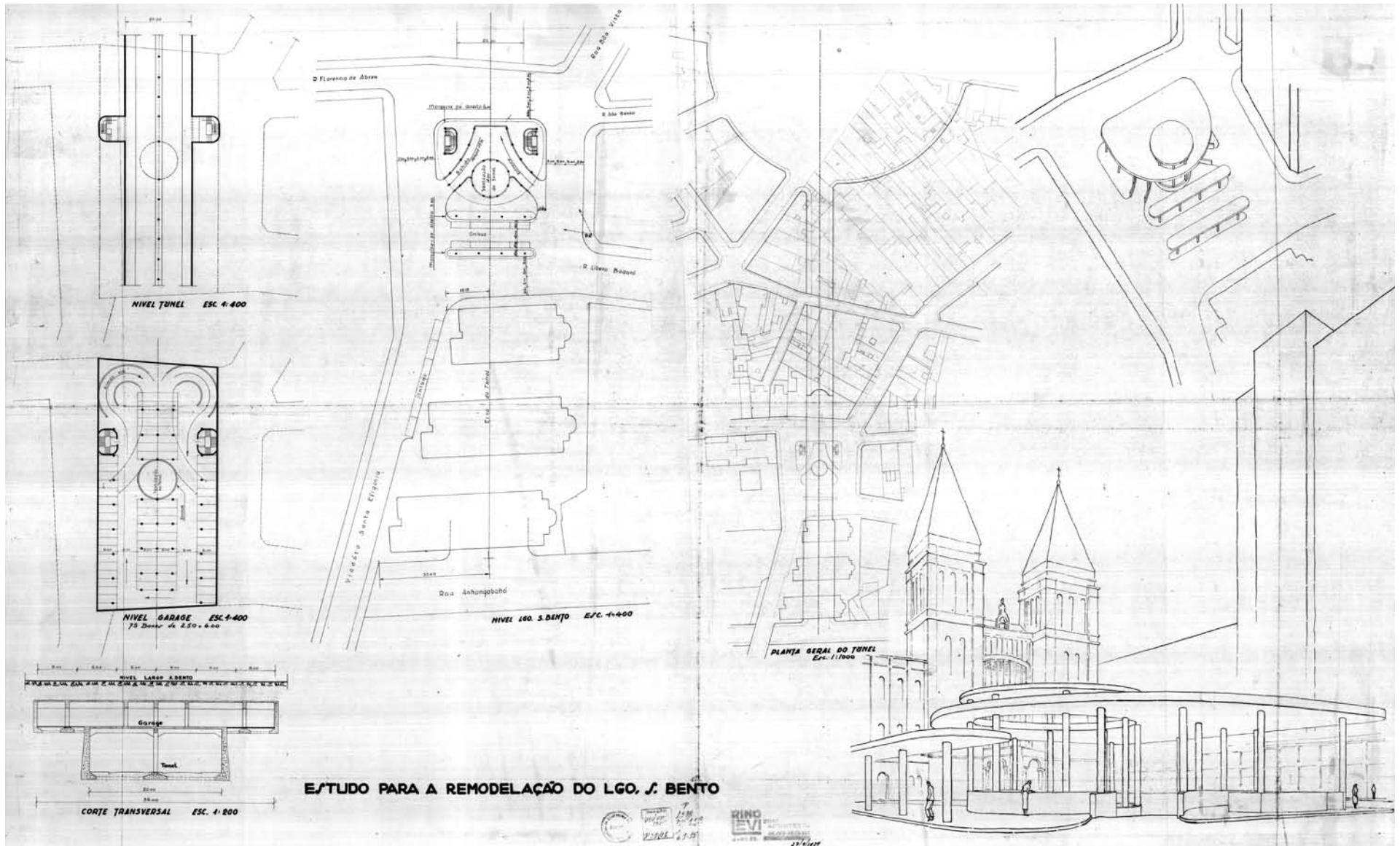
Figs.217, 218 e 219
Perspectivas das soluções estu-
dadas: vista da avenida, vista do
interior do túnel e vista aérea.
[Biblioteca FAUUSP]

Fig.220
Corte longitudinal pelo túnel São
Bento e conjunto comercial.
[Biblioteca FAUUSP]



Figs.221, 222 e 223
Planta do nível do vale, com a passagem do túnel; planta do nível do Largo de São Bento, com lojas e galerias comerciais; planta do pavimento tipo das torres de escritórios.
[Biblioteca FAUUSP]

Fig.224
Prancha de desenhos da garagem subterrânea prevista entre o nível do Largo São Bento e o do túnel. Eram propostos dois conjuntos de escadas que criariam uma circulação vertical pública para transbordamento entre sistemas de transporte.
[Biblioteca FAUUSP]





O problema do estacionamento [anos 50]

Durante a década de 1950, Rino Levi, a partir de encomendas privadas para edifícios de garagens no Rio de Janeiro e em São Paulo, e da pesquisa desenvolvida no âmbito acadêmico de suas aulas na FAUUSP, envolveu-se com o problema que o excesso de veículos estava gerando nos pontos centrais da cidade.

O otimismo com que era encarado nas décadas anteriores o enorme crescimento da cidade começava a se transformar em motivo de preocupação. O volume de automóveis circulando em São Paulo iniciava um processo de destruição de aspectos de sua urbanidade muito caros aos arquitetos. A asfixia que começava a ser identificada em algumas áreas do centro, representava um dos sintomas dos males que a cidade deveria procurar a enfrentar.

No projeto para a Garagem América (1952/58), Levi enfrentou um lote bastante irregular, localizado entre a Rua Riachuelo e a Av. Anhangabaú (atual 23 de maio), próximo ao Largo São Francisco. A adequação do programa à geometria da planta forçou a adoção de um sistema convencional de circulação, com rampas laterais localizadas no trecho mais largo do lote articulando os 15 pavimentos de estacionamento. O arquiteto não pôde utilizar disposições espaciais e de circulação mais investigativas como a das garagens polielicoidais que já havia estudado.

O desnível permitiu criar dois acessos, desnivelados em seis pavimentos, proporcionando uma maior diversidade de percursos. Um volume saliente na fachada voltada para o fundo do vale, abriga a sala de manobristas e marca a posição do térreo superior (Rua Riachuelo), revelando e enfatizando a verticalidade da topografia. Os planos previstos de fechamento das fachadas, utilizando brises metálicos, nunca foram construídos, prejudicando consideravelmente a relação entre o edifício e seu entorno.

Em conjunto com Roberto Cerqueira César e os estudantes de sua disciplina na FAUUSP durante os anos de 1955/56, Rino Levi elaborou uma proposta urbana para a região central de São Paulo tendo como principais elementos de projeto o sistema viário e a localização de novos estacionamentos. Partindo dos mesmos pressupostos de Prestes Maia, o trabalho apresentado não ofereceria qualquer contribuição além da de consolidar a hegemonia do automóvel sobre qualquer outro meio de estruturação urbana.

Fig.225
Esquemas desenvolvidos durante o estudo de localização de novas garagens na área central [ANELLI, 2001. p.222.]

Fig.226
Praça da Bandeira sendo utilizada para estacionamento de veículos. Fotografia do início dos anos 50. [ANELLI, 2001. p.221.]

Garage coletiva
 Prop. Dr. Francisco Cintra Gordinho
 localização em relação à zona central

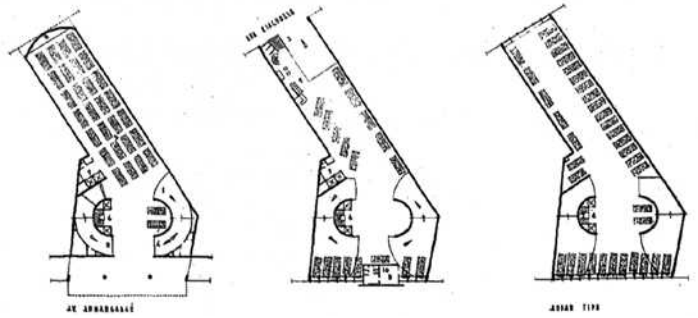
- Principais radiais e perimetral
- Area comercial
- 1 - Largo de São Francisco
- 2 - Praça João Mendes
- 3 - Praça da Sé
- 4 - Praça das Bandeiras
- 5 - futuro Praça Municipal
- 6 - Parque Itanhangabaú
- 7 - Biblioteca Municipal



GARAGE AMÉRICA

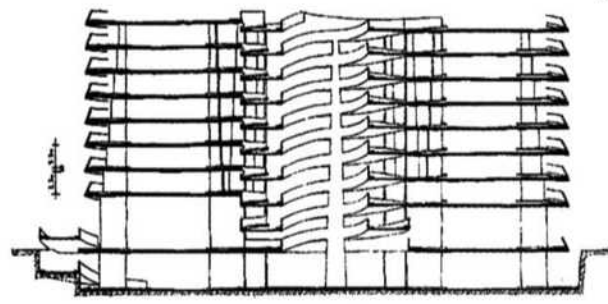


capacidade: 400 carros
 área total: 103.600 m²
 área por carro: 259 m²



GADE COLETIVA
TEMA POLIELICOIDAL

ACIDADE: 698 CARROS
 A TOTAL CONST. 20.321,00 M²
 A POR CARRO 29,1 M²



CORTE

CARROS	ÁREA CONSTR.
80	
71	2.241,00
71	2.241,00
71	2.241,00
71	2.241,00
71	2.241,00
71	2.241,00
71	2.241,00
61	1.575,00
60	2.239,00

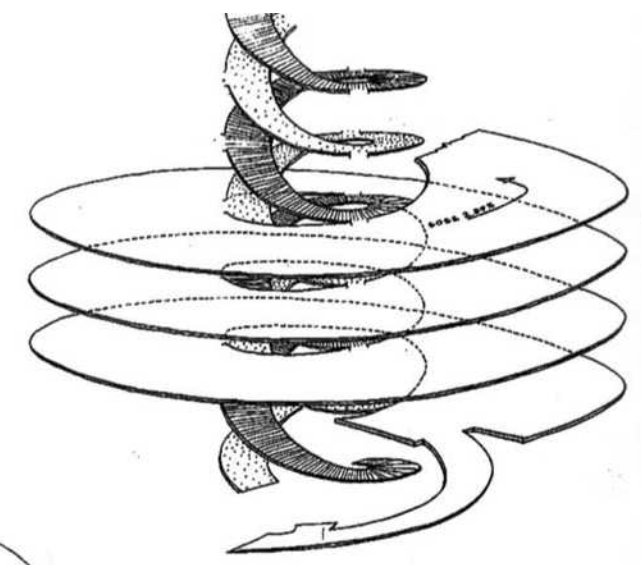
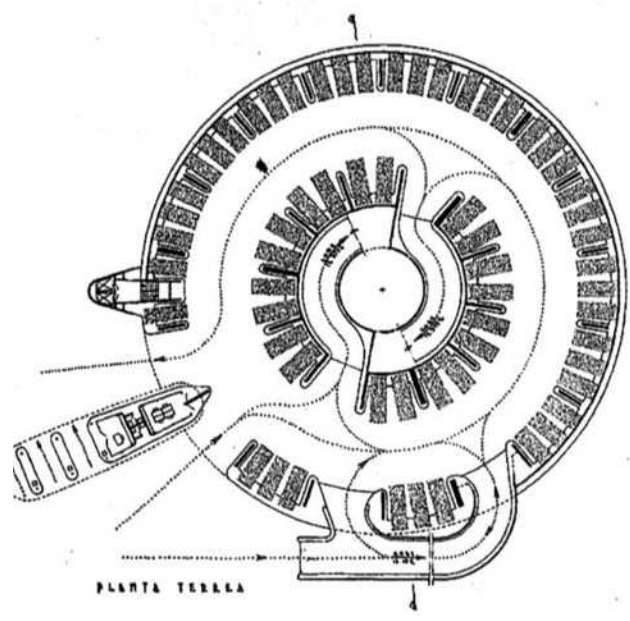


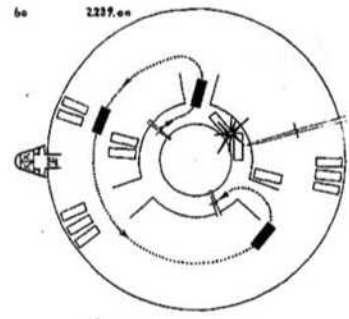
Fig.227
 Esquema de localização da Gara-
 gem América.
 [ANELLI, 2001. p.224.]

Fig.228
 Desenhos da Garagem América
 [ANELLI, 2001. p.194.]

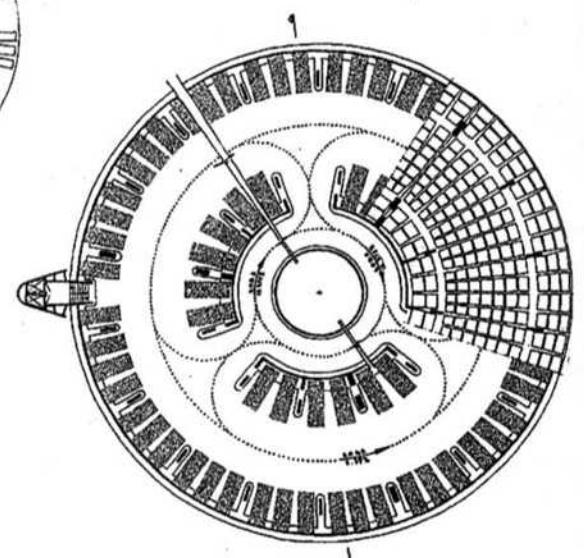
.229
 Fotografia da Garagem América
 construída sem o sistema de fecha-
 mento previsto.
 [ANELLI, 2001. p.195.]



PLANTA TERRA



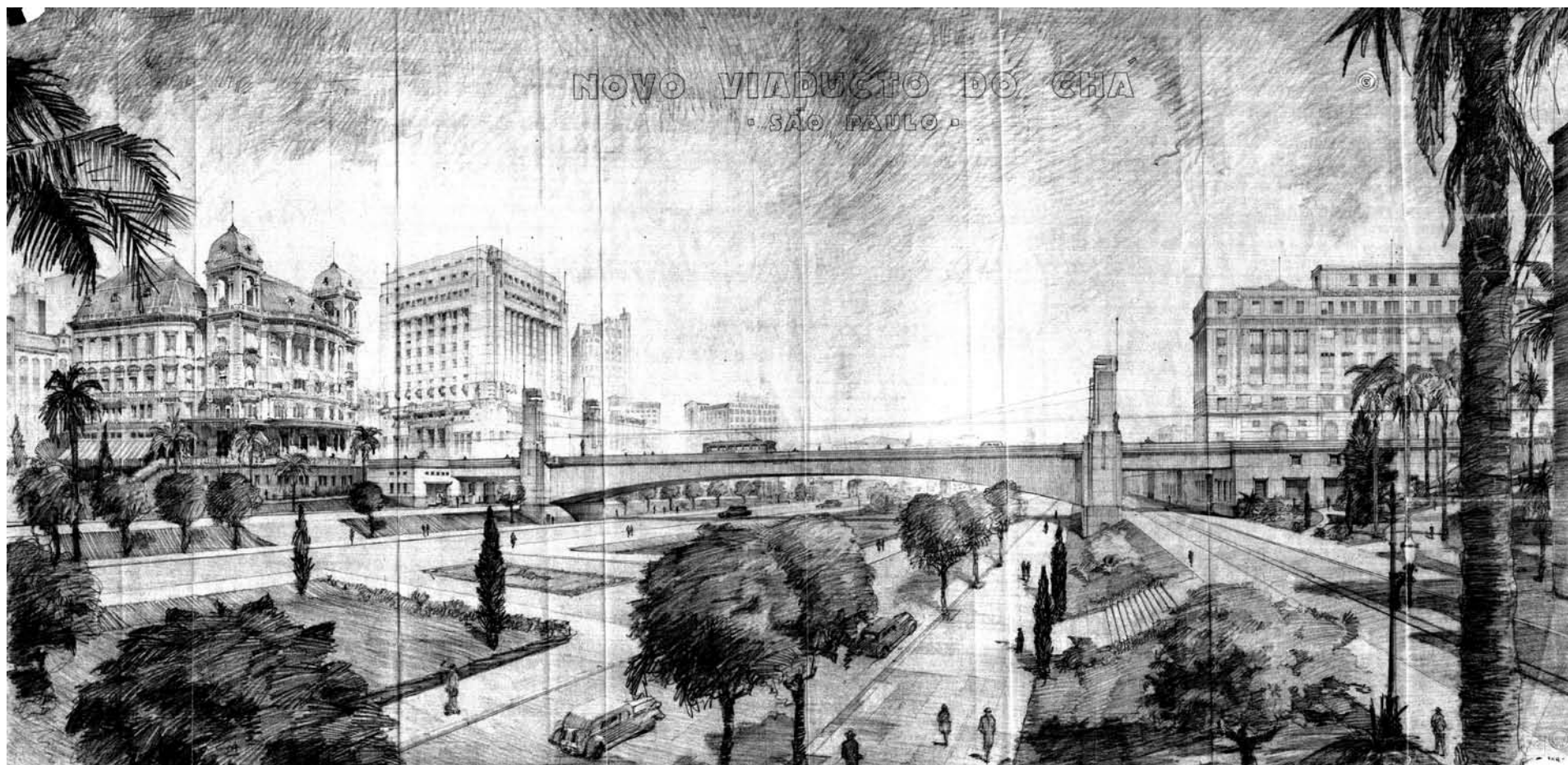
DESVIO DO TRAFEGO



PLANTA TIPO

1:100 1/4 1/4 1/4 1/4

Fig.230
 Desenhos do projeto da Garagem
 Copacabana, no Rio de Janeiro
 (1956), em que era utilizado o
 sistema polielicoidal desenvolvido
 pelo escritório de Rino Levi.
 [ANELLI, 2001. p.194.]



O novo Viaduto do Chá [1935]

Com o aumento do volume de tráfego que demandava a travessia do vale através do Viaduto do Chá, a partir dos anos 30 as dimensões da antiga estrutura passaram a ser encaradas como uma limitação problemática para a cidade e sua substituição passou a ser considerada em termos concretos. Em 1934 e 1935, durante a administração do prefeito Fábio Prado (1934-1938), foram promovidos dois concursos públicos de projetos para resolver o “problema da ligação das duas colinas separadas pelo vale do Anhangabaú”³⁷; o primeiro, um concurso de sugestão de diretrizes; o segundo, para escolha do projeto definitivo.

O autor da proposta vencedora foi o engenheiro-arquiteto Elisário Antônio da Cunha Bahiana (1891-1980), formado no Rio de Janeiro pela Escola Nacional de Belas Artes em 1920 e radicado em São Paulo a partir de 1930³⁸. Bahiana era o arquiteto responsável pelos projetos da Sociedade Comercial e Construtora, tendo realizado em 1929 dois edifícios de porte no centro paulistano, o Pirapitinguy (demolido) e o Saldanha Marinho³⁹. O primeiro lugar obtido no concurso representava a possibilidade de construir a obra mais importante de sua carreira até aquele momento⁴⁰.

O viaduto proposto por Bahiana tinha 25 metros de largura, dimensão aproximadamente duas vezes maior que a do antigo, e se constituía de uma estrutura de concreto armado com arco central de 64 metros de vão arrematado por dois grandes pilares contínuos com aproximadamente 4 metros de largura e 25 metros de comprimento, posicionados sobre os taludes de transição do nível da avenida central para as vias laterais. Dois vãos secundários, de 17,50 metros, abriam caminho para a passagem dessas ruas, Formosa e sua oposta. Os pontos de apoio eram marcados pela elevação de quatro torres monumentais, não construídas, que assumiriam as funções de iluminação e de suporte da rede aérea de cabos para os bondes elétricos.

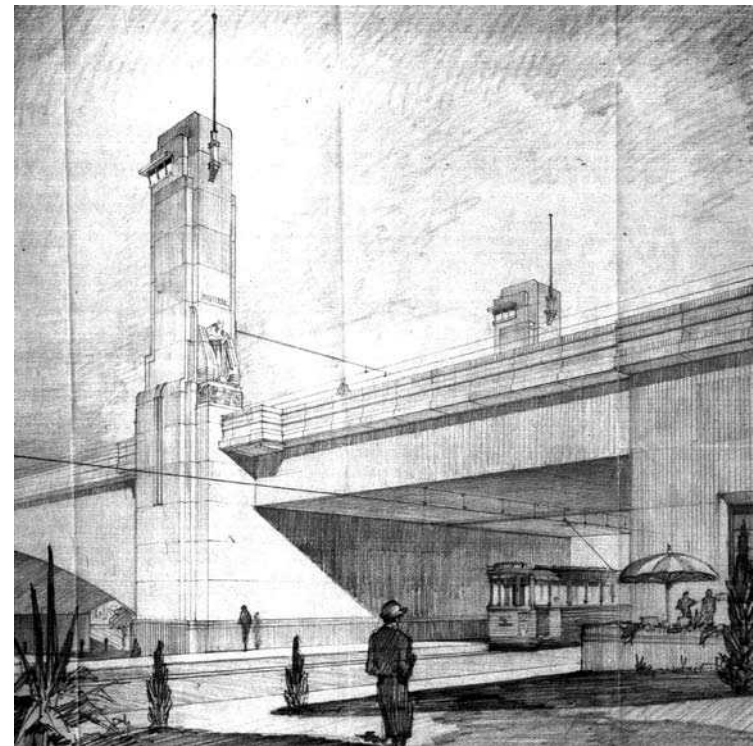
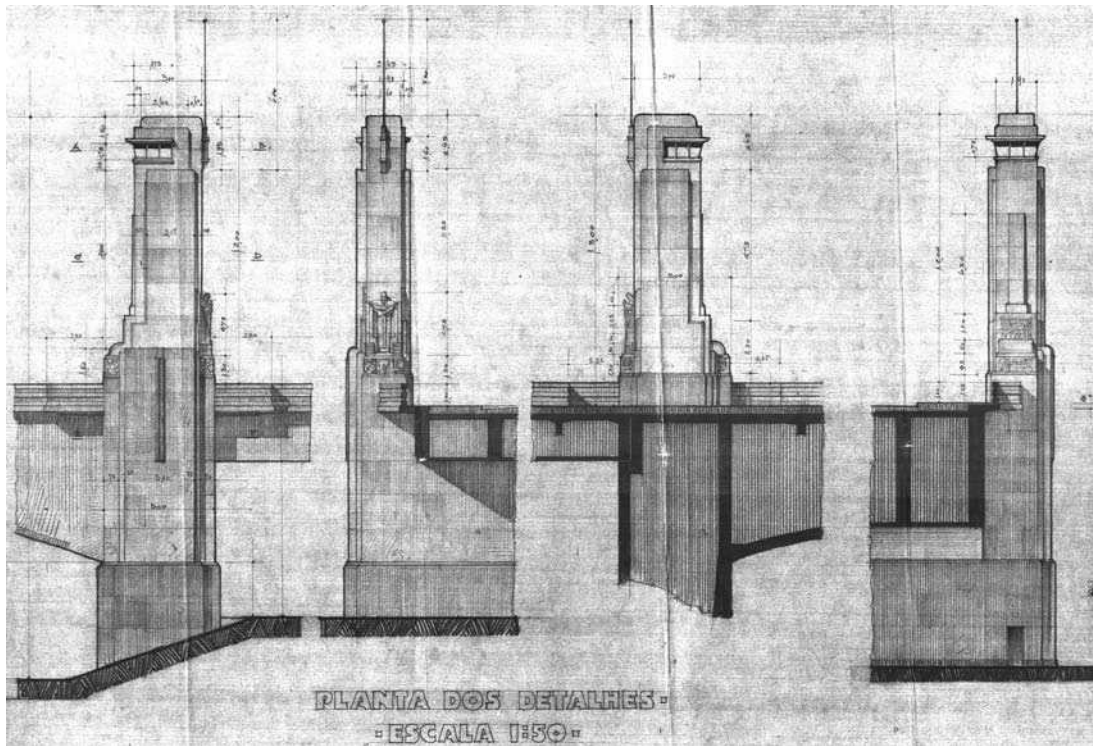
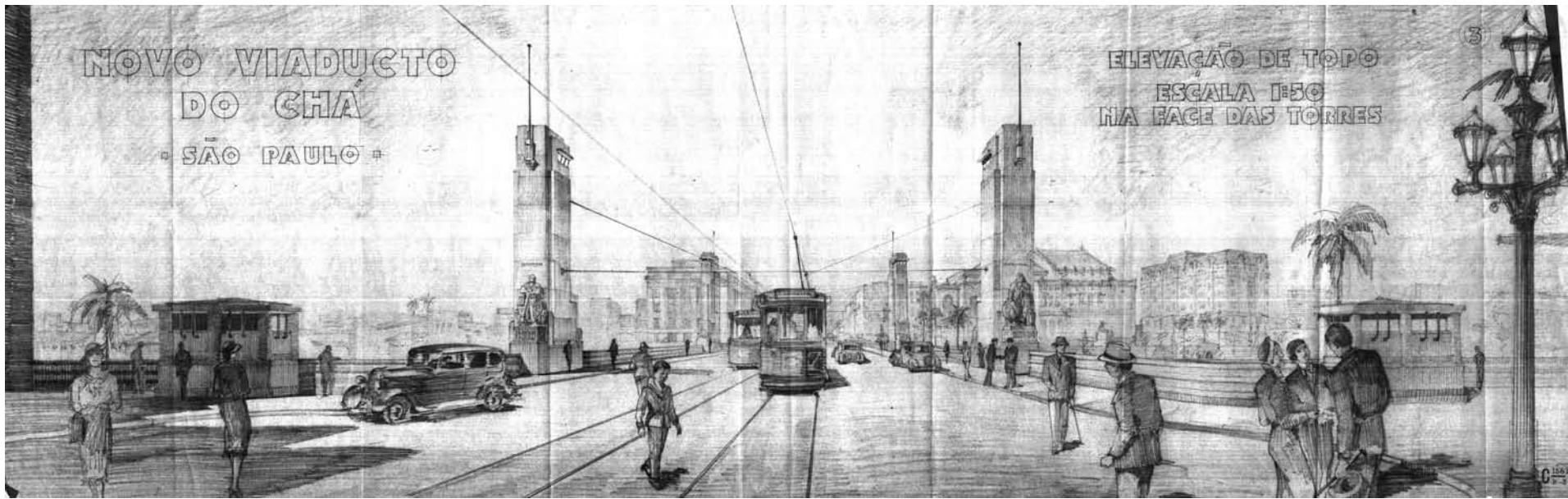
Nas duas extremidades, tirando partido dos desníveis da cidade, foram propostos edifícios, prolongamentos do viaduto, que deveriam abrigar programas públicos diversos. Não era sugerida explicitamente, no projeto inicial, a utilização desses espaços como conexão pública para pedestres. Esta diretriz deve ter sido adotada no seu desenvolvimento, a partir

37 Trecho do título do edital do primeiro concurso, realizado em novembro de 1934. Apud SEGAWA, Hugo. *Rino Levi e a arquitetura moderna: a proposta para o viaduto do Chá*. Revista Projeto n. 111, jun. 1988. p.121.

38 SEGAWA, Hugo. *Elisário Bahiana e a arquitetura art deco*. Revista Projeto n. 67, set. 1984. p.22.

39 Localizado na Rua Líbero Badaró, junto ao Largo de São Francisco, abriga atualmente a Secretaria Estadual de Segurança Pública

40 Bahiana havia obtido anteriormente o 2º lugar em três concursos importantes: para o Pavilhão do Brasil na Exposição de Nova Iorque (1925), para o Estádio do Clube de Regatas do Flamengo (1925), e para a Embaixada Argentina no Rio de Janeiro (1928), este último vencido por Lúcio Costa. SEGAWA, Hugo. *Elisário Bahiana e a arquitetura art deco*. Revista Projeto n. 67, set. 1984. p.22.



da repercussão da proposta de Rino Levi, classificada em 2º lugar no concurso. Durante esse desenvolvimento, a extremidade leste alcançaria enorme riqueza espacial ao prolongar o salão inicialmente proposto até o centro da Praça do Patriarca, passando sob a Rua Líbero Badaró, criando uma galeria pública de pedestres que associava a função de travessia a serviços públicos e de lazer. A construção do viaduto iniciou-se em 1936 e em 18 de abril de 1938 foi inaugurada pelo novo prefeito, Francisco Prestes Maia. A galeria junto à praça do Patriarca receberia o nome do prefeito e seria inaugurada alguns anos depois, entre 1940 e 1941. Em 1955, devido à importância dessa ligação, foram ali instalados dois conjuntos de escadas rolantes.⁴¹

A posição do novo viaduto foi determinada pela premissa de não interferir na estrutura antiga até a conclusão das obras⁴². Isto determinou uma implantação significativamente diferente da anterior. Se antes o viaduto se colocava como o prolongamento natural das ruas Direita e Barão de Itapetininga, agora a relação deveria se estabelecer com as praças que arrematavam seus extremos. Para isso, ambas tiveram de ser remodeladas. A Praça Ramos de Azevedo, junto ao Teatro Municipal, teve sua largura reduzida e passou a contar com uma nova fachada construída, fachada esta que nunca foi muito bem incorporada à vida daquele espaço. A praça do Patriarca foi totalmente transformada, com a presença da cobertura sobre a saída superior da galeria, um novo desenho viário e de pavimentação.

A principal diferença entre os dois viadutos, distinção que representa um salto importante entre um e outro, reside na articulação dos níveis que aquele recinto apresenta. Enquanto o Chá de Jules Martin realizava uma conexão exclusivamente horizontal, entre duas partes da cidade alta, o de Bahiana incorporou os novos térreos que haviam sido criados, promovendo percursos horizontais e principalmente verticais.

O prestígio alcançado por Bahiana após o projeto do Viaduto do Chá lhe renderia um conjunto de encomendas de projetos que, tivessem sido todos construídos, teriam constituído um corpo mais presente até que o dos edifícios construídos pelos Neves alguns anos antes.⁴³

41 RICCA JR., Jorge. *Anhangabaú: construção e memória*. São Paulo: FAUUSP, 2003 (Dissertação de Mestrado). p.209.

42 Diferente da proposta de Rino Levi, que previa a construção de metade da estrutura nova, demolição da antiga e conclusão da obra em seu lugar.

43 O arquiteto construiu o Edifício João Bricola, em frente ao Teatro Municipal (antigo Mappin), planejou um novo traçado para o Parque Anhangabaú, projetou a ampliação do Hotel Esplanada (local onde foi construído o Edifício CBI Esplanada, de Lucjan Korngold), o Edifício Conde Prates (que substituiria o Palacete Prates; foi posteriormente construído por Alfredo Mathias segundo projeto de Giancarlo Palanti) e foi o 2º colocado no concurso para a sede do Grupo Matarazzo (vencido por Marcello Piacentini, abriga atualmente a sede da prefeitura). SEGAWA, Hugo. *Elisário Bahiana e a arquitetura art deco*. Revista Projeto n. 67, set. 1984. p.22.

Fig.233
Perspectiva a partir da Praça do Patriarca.
[Biblioteca FAUUSP]

Fig.234
Detalhamento das torres não construídas.
[Biblioteca FAUUSP]

Fig.235
Perspectiva a partir do vale.
[Biblioteca FAUUSP]

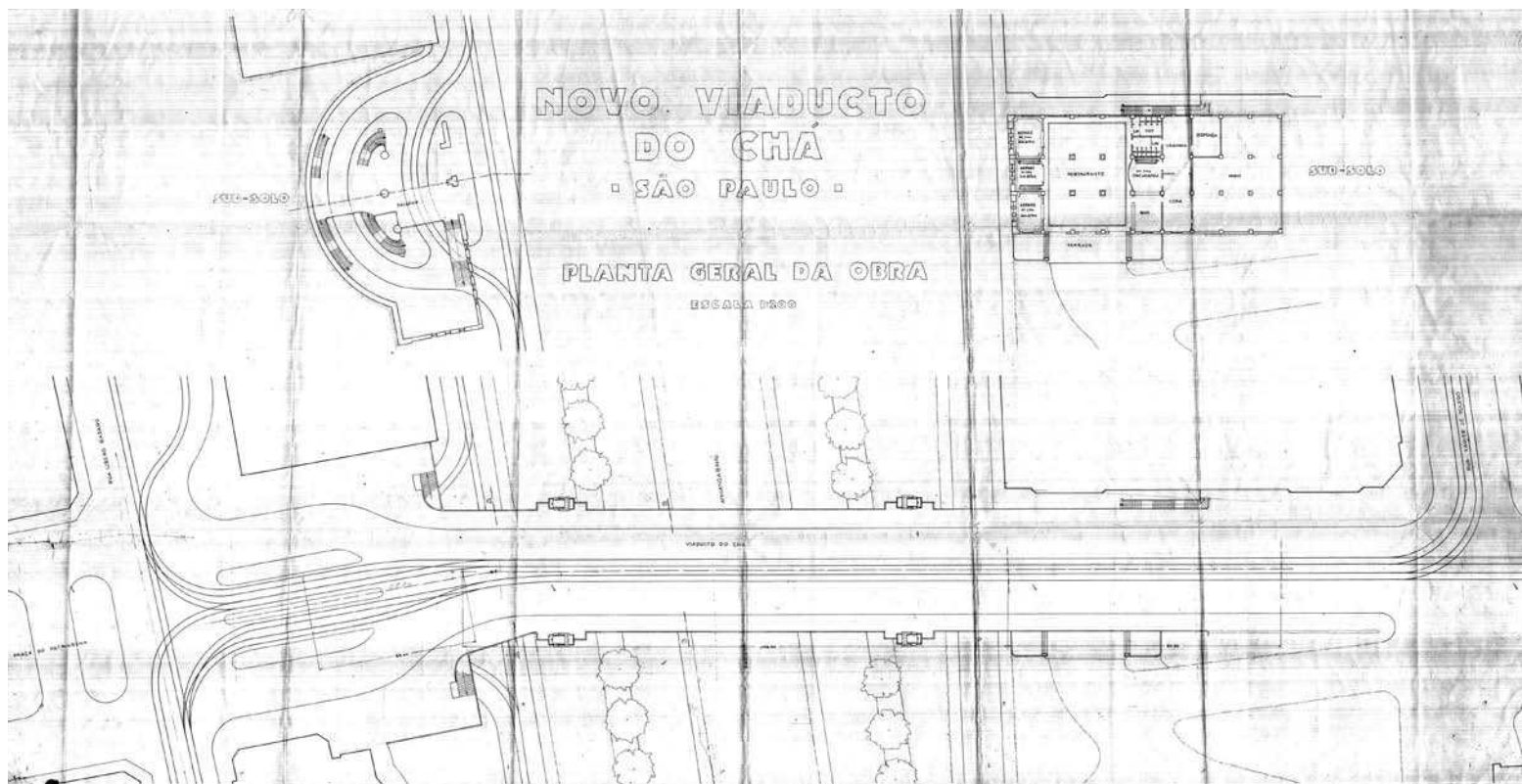


Fig.236
Plantas do viaduto.
[Biblioteca FAUUSP]

Fig.237
Corte transversal pelo meio do vão central.
[Biblioteca FAUUSP]

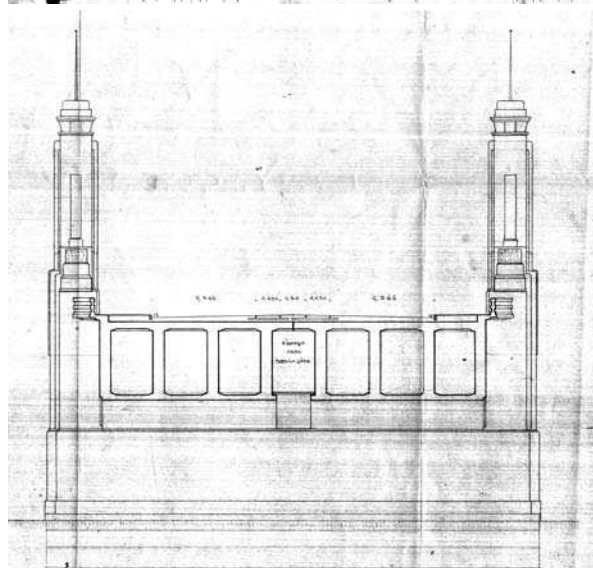


Fig.238
Corte transversal junto ao extremo leste do viaduto olhando para a Praça do Patriarca.
[Biblioteca FAUUSP]

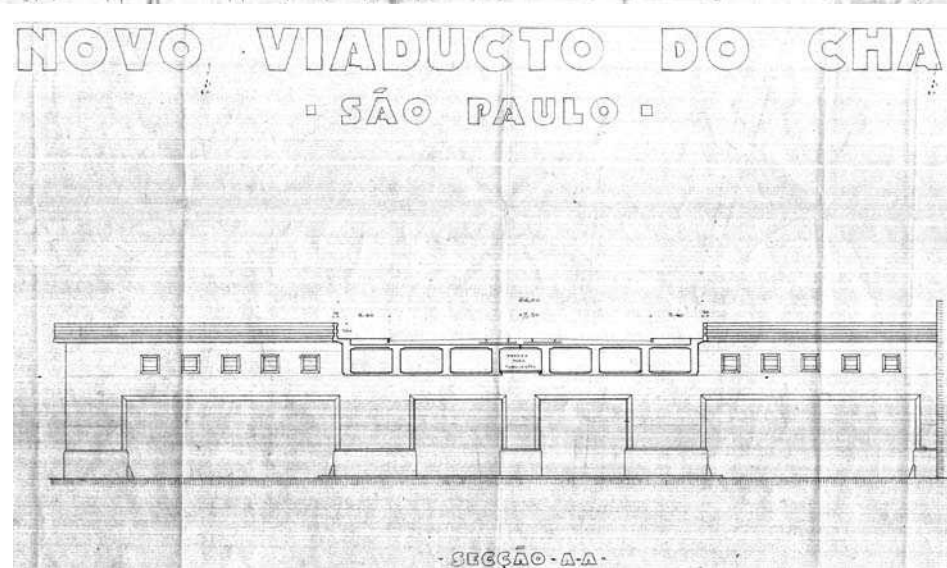
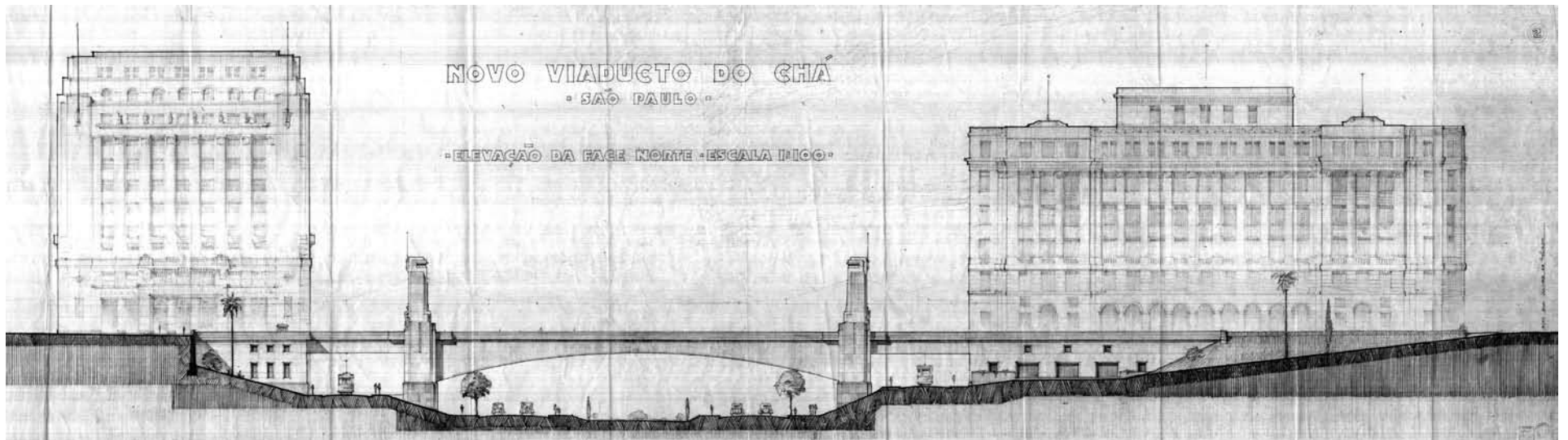


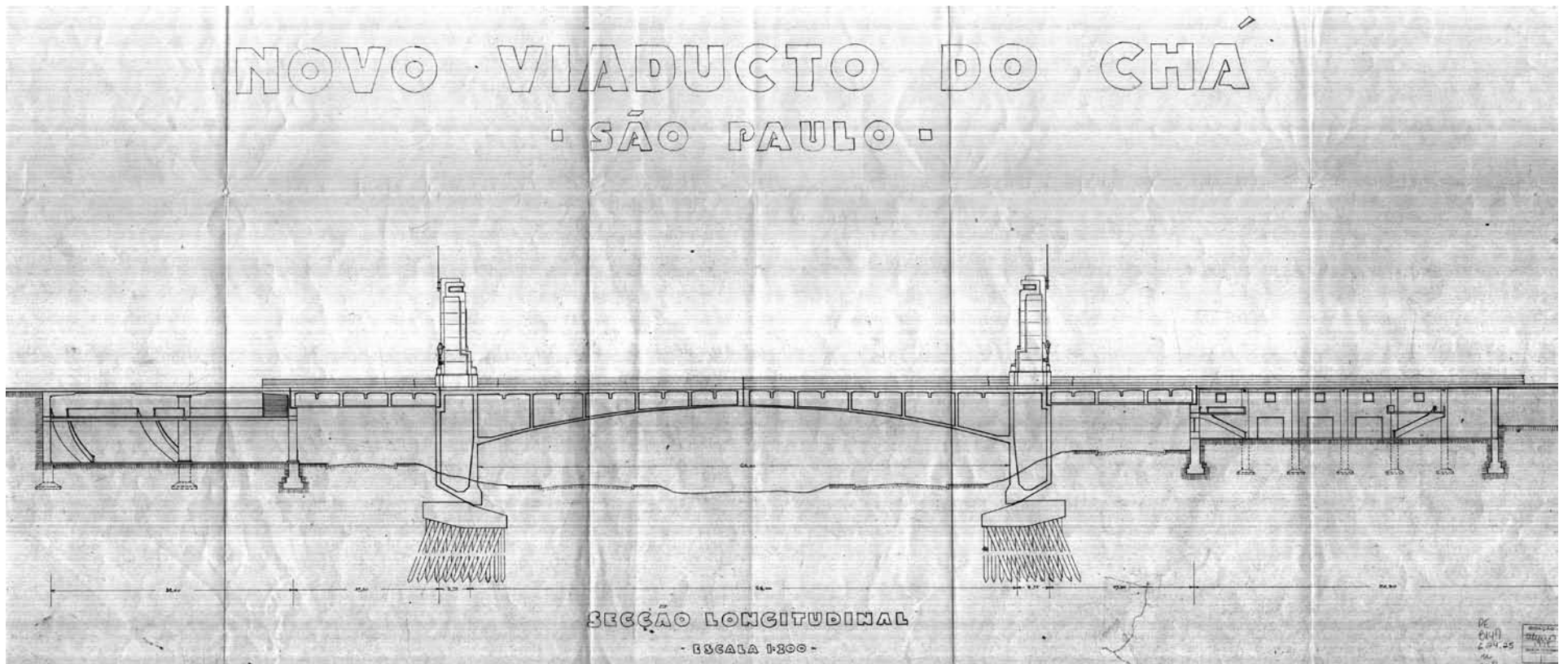
Fig.239
Elevação geral.
[Biblioteca FAUUSP]

Fig.240
Corte longitudinal. O viaduto se prolonga através dos edifícios posicionados em suas extremidades. Notar que ainda não havia sido prevista a Galeria Prestes Maia.
[Biblioteca FAUUSP]



NOVO VIADUCTO DO CHÁ
- SÃO PAULO -

- ELEVACÃO DA FACE NORTE - ESCALA 1:100 -



NOVO VIADUCTO DO CHÁ
- SÃO PAULO -

SEÇÃO LONGITUDINAL
- ESCALA 1:300 -



Fig.241
Vista aérea do novo Chá.
Hans Gunter Flieg, 1950.
[IMS, 2004. p. 196.]

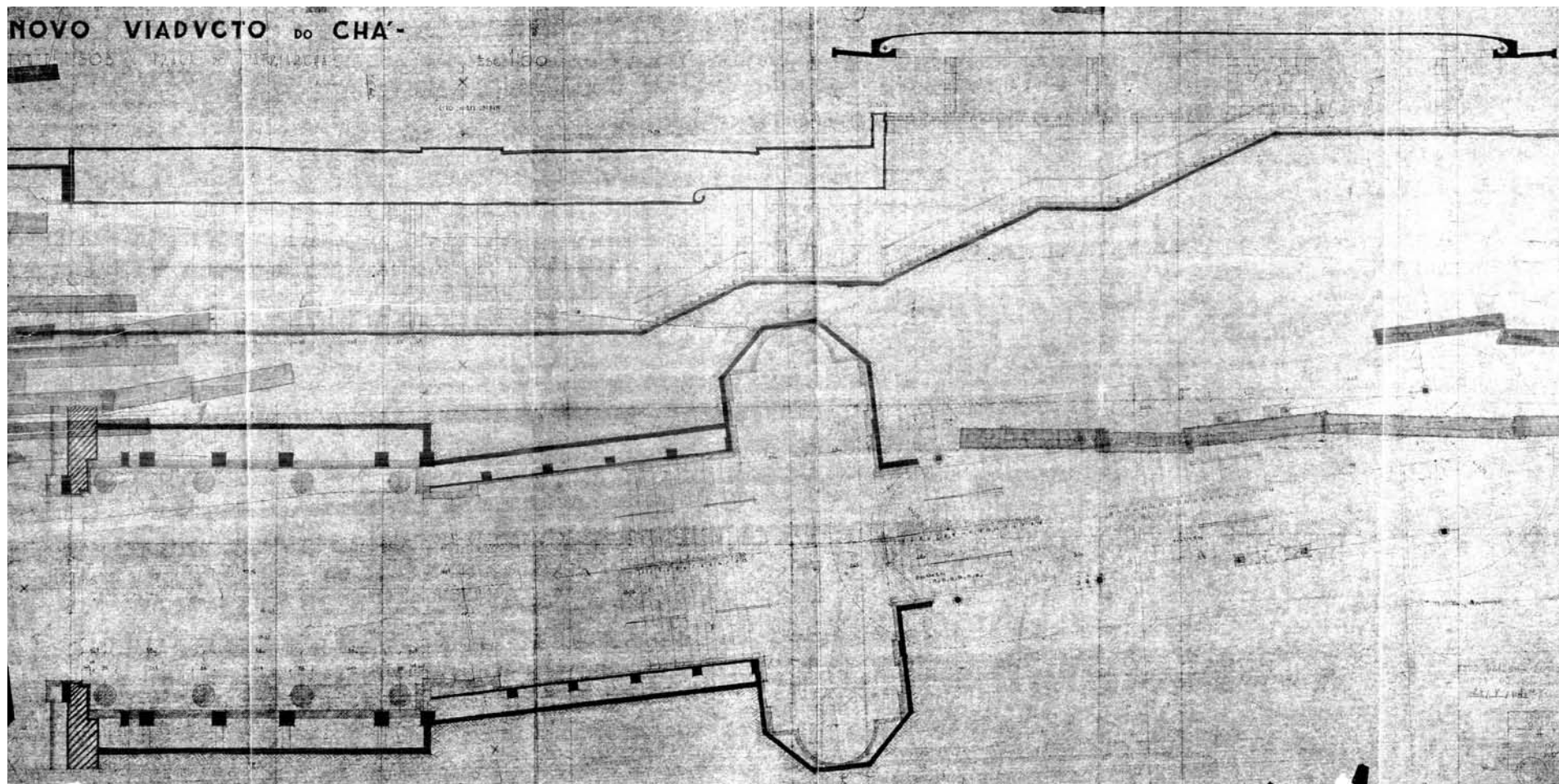


Fig.242
O novo viaduto a partir do Teatro
Municipal.
[TOLEDO, 1989. p.195.]

Fig.243
Vista a partir do centro do vale.
Cromocart G. W., final do anos 40.
[GERODETTI, 1999. p79.]

Fig.244
Vista a partir da Rua Formosa.
Theodor Preising, anos 40.
[GERODETTI, 1999. p78.]

Fig.245
Projeto da Galeria Prestes Maia,
com data de 1940.
[Biblioteca FAUUSP]



capítulo 04

o vale como conflito

O automóvel e o Anhangabaú

No capítulo anterior buscou-se mostrar como, a partir da segunda metade da década de 1920, o Vale do Anhangabaú deixou de ser o lugar de representação da “capital do café” e passou a ostentar os símbolos da “metrópole industrial”. Esse processo transformou o espaço do vale em um local de passagem, incorporando os novos instrumentos de urbanização da cidade: a avenida e o arranha-céu. A supremacia do rodoviarismo como modelo de estruturação e o acelerado ritmo de expansão econômica e populacional experimentados, levariam rapidamente a um esgotamento da malha instalada, provocando colossais congestionamentos e sérios problemas ligados à ineficiência operacional do sistema viário. A organização dos sistemas de transportes, seguindo a lógica radial, havia transformado a região central em um grande nó articulador de transbordo e passagem de pedestres.

O país, sob o regime militar, vivia o chamado “milagre econômico”. A administração municipal tinha seu foco voltado para a resolução dos problemas do automóvel na cidade. Baseado nas premissas do PUB, o Departamento de Planejamento dos Sistemas de Transportes publicava, em 1973, o plano de Vias Expressas. Neste plano estava esboçada uma malha futura de vias expressas abarcando toda a extensão da cidade e um plano quinquenal a ser executado ainda pela gestão do então prefeito José Carlos de Figueiredo Ferraz.

O Anhangabaú se transformara num ponto de confluência tanto de automóveis quanto de pedestres, que ali se convertiam em mortais inimigos. Acidentes, atropelamentos e confusões passaram a ser eventos cotidianos. Atravessar o vale a pé, a partir do final dos anos sessenta e anos setenta, havia se tornado mais difícil do que antes da inauguração do primeiro Viaduto do Chá. O vale representava o cenário desse conflito.

Evidentemente problemas dessa ordem não eram exclusividades paulistanas. As questões levantadas pela massificação do uso do automóvel particular eram debatidas em todas as grandes cidades do mundo. Muitas teorias seriam formuladas nesse contexto. Algumas foram refletidas em propostas locais. Uma breve apresentação desse momento se faz necessária para melhor compreender algumas das idéias formuladas para o Anhangabaú durante esse período.

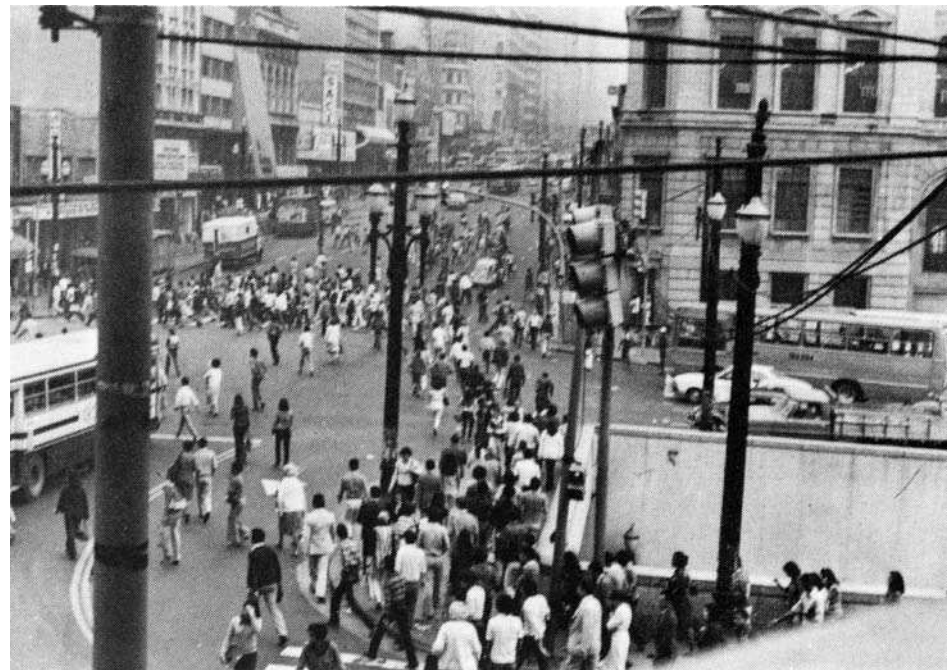
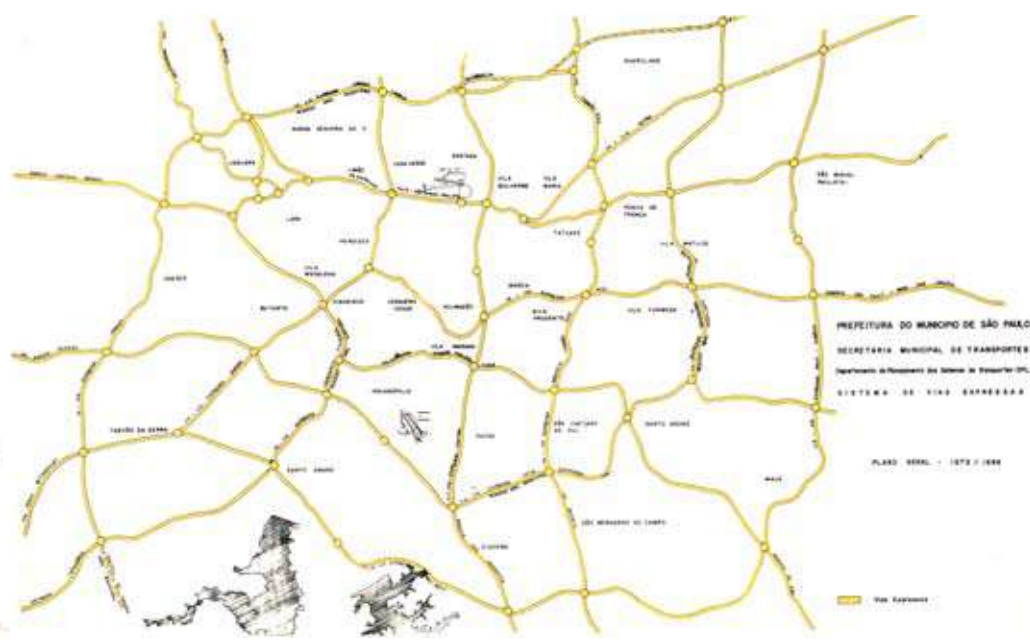


Fig.246
Esquema com quadrícula de vias expressas sobreposta à malha viária da cidade.
[SÃO PAULO (Cidade) Prefeitura. *Plano Urbanístico Básico de São Paulo / Relatório Sintético*. São Paulo, 1969.]

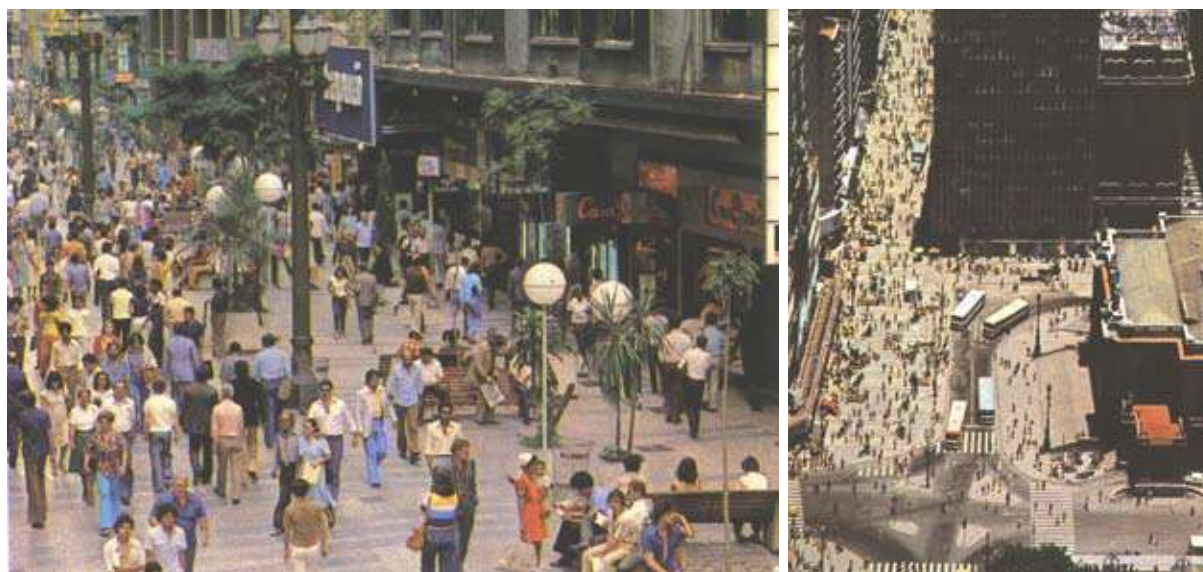


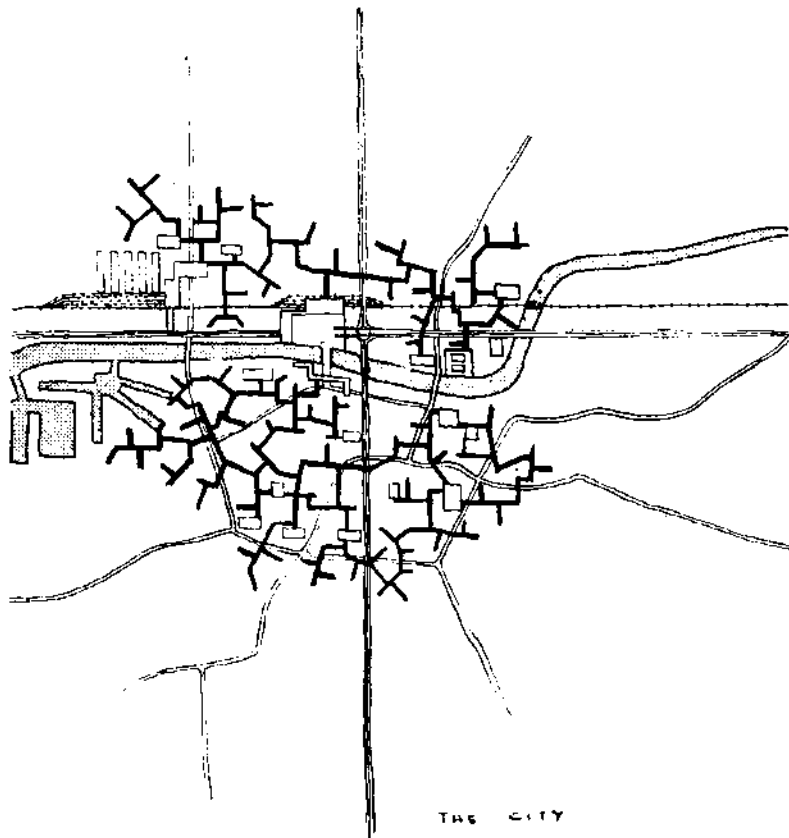
Fig.247
Desenvolvimento do esquema anterior transformado em plano de um sistema de vias expressas.
[SÃO PAULO (Cidade) Departamento de Planejamento dos Sistemas de Transporte. *Vias Expressas*. São Paulo, 1973.]

Figs.248 e 249
O Anhanangabaú nos anos 70. A travessia de pedestres havia se tornado um grave problema.
[Termo de referência do Concurso Anhangabaú, 1981]

Fig.250
Os calçadões surgiram para tentar amenizar o conflito entre pedestres e automóveis nas ruas da área central.
[SÃO PAULO (Cidade) Prefeitura. *São Paulo, a cidade, o habitante, a administração:1975-1979*. São Paulo, 1979 (Relatório das atividades desenvolvidas pela prefeitura de São Paulo durante a gestão do prefeito Olavo Egydio Setúbal).]

Figs.251 e 252
Fotografias do calçadão da Rua Barão de Itapetininga.
[SÃO PAULO (Cidade) Prefeitura, 1979.]





Os anos 50 e 60 na Europa

Um relato representativo da evolução do discurso do urbanismo durante a primeira metade do séc. XX pode ser construído através da leitura dos documentos produzidos pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, os CIAM. Do primeiro congresso realizado em 1928 no castelo de La Sarraz, ao décimo e último, sediado em Dubrovnik no ano de 1956, diferentes grupos e idéias se sucederam na liderança desses encontros.

A classificação feita por Keneth Frampton, aceita por diversos autores, divide os CIAM em três fases: a primeira abarca os três encontros iniciais e foi liderada pelo grupo de arquitetos germânicos ligados à “nova objetividade” (*neue sachlichkeit*), entre os quais se destacavam as figuras de Ernst May e num segundo momento a de Walter Gropius. Politizados e radicais, a ênfase durante esses encontros incidiu fundamentalmente sobre a habitação e questões como a padronização, a pré-fabricação, a unidade mínima e o uso racional do solo urbano.

A segunda fase abrange os encontros seguintes, em 1933 e 1937, até sua interrupção pela guerra. Durante este período a figura dominante foi a de Le Corbusier com Josep Lluís Sert em segundo plano. O grande tema abordado nesta fase foi o da “cidade funcional”. O relatório final do congresso de 1933 tornar-se-ia conhecido como a “Carta de Atenas”.

No período pós-guerra dos CIAM, a partir do VI encontro em 1947, o liberalismo político predominante na Europa viria a se impor também nos congressos e uma pluralidade de idéias marcaria o início de um período conflituoso que levaria à extinção dos encontros após sua décima edição em 1956.

Durante os primeiros anos de reconstrução das cidades europeias arrasadas pela guerra, a “Carta de Atenas” serviu como guia de diretrizes sendo aplicada extensivamente. Os problemas gerados pelo esquematismo e pelo universalismo abstrato, encontrados nesse documento, levaram a um debate, explicitado no nono CIAM cujo tema era “habitat”, onde foram introduzidos pelas novas gerações de arquitetos termos como identidade, comunidade e pertencimento (*belonging*). Ao invés de usos e zonas, a cidade passou a ser discutida através de conceitos como estruturação, crescimento e formas de associação.

Fig.253

Diagrama da complexidade das escalas de associação. Nas extremidades, assentamentos rurais; no centro, grandes aglomerações urbanas.

[SMITHSON, Peter e Alison. *Urban Structuring: studies of Alison and Peter Smithson*. Londres: Studio Vista, 1967.]

Figs.254 e 256

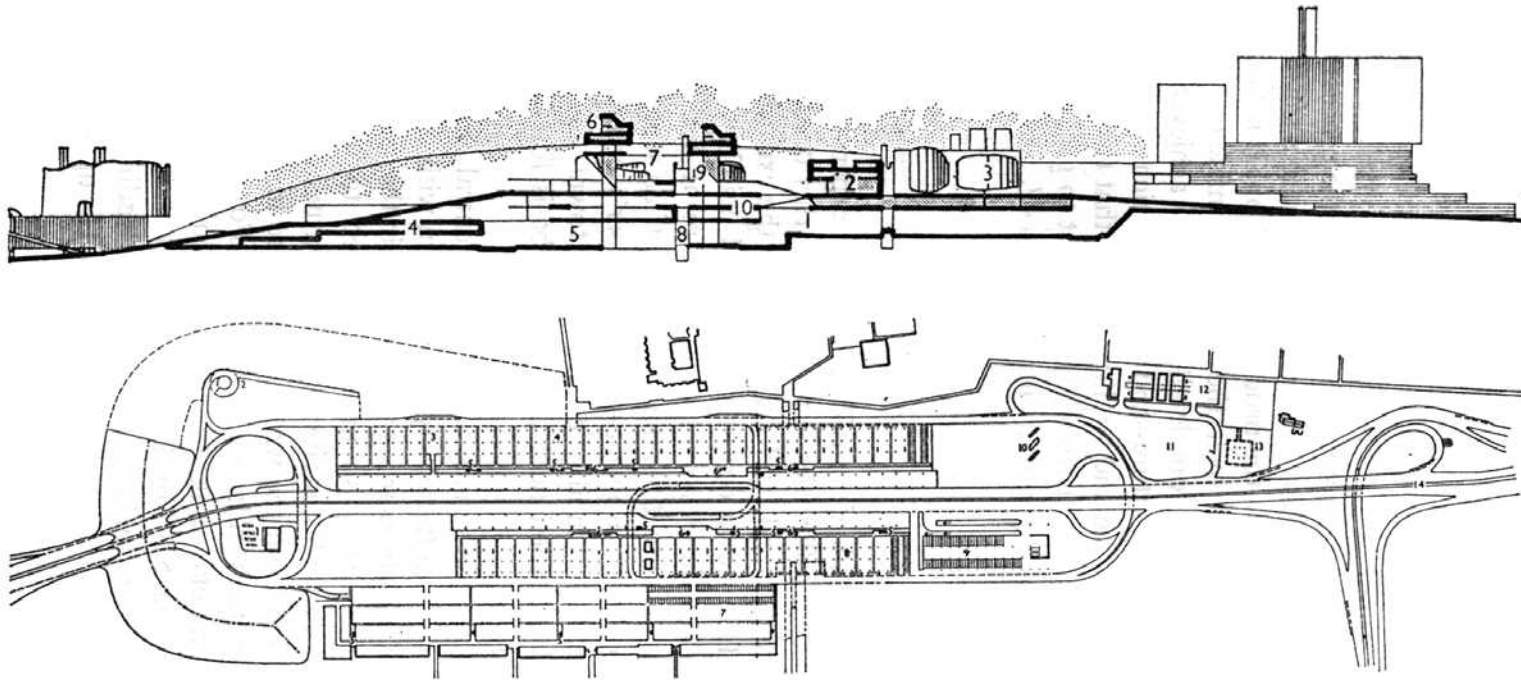
Fotografias de Nigel Henderson utilizadas pelo arquitetos do *Team X* como exemplo de apropriação espontânea dos espaços públicos e ruas das cidades.

[SMITHSON, 1967.]

Fig.255

Croquis de um modo de estruturação urbana baseado na disposição de uma rede de edifícios interligados configurando ruas aéreas para pedestres e liberando o solo para o lazer e a circulação de veículos.

[SMITHSON, 1967.]



“O grupo dos jovens identificava na cidade funcional uma concepção abstrata pouco condizente com as necessidades humanas essenciais e cujas aplicações já haviam se mostrado insatisfatórias para os resultados funcionais preconizados por seus idealizadores. Em primeiro lugar, eles consideravam a concepção da cidade por funções discriminadas pobre e insuficiente para o tratamento da questão urbanística na sua complexidade inerente. O modelo da Ville radieuse, proposto por Le Corbusier, mostrava-se abstrato não apenas por desconsiderar os habitantes dos espaços em sua dimensão individual e nas suas necessidades de expressão, mas também por fazer da cidade um objeto calculado a partir de uma equação analítica que anulava por completo as inter-relações humanas criadas no processo de apropriação dos espaços”¹

1 BARONE, Ana Claudia Castilho. *Team 10 arquitetura como crítica*. São Paulo: FAUUSP, 2000 (Dissertação de Mestrado) p.51.

2 MONTANER, Josep Maria. *Después del movimiento moderno: arquitectura de la segunda mitad del siglo XX*. Barcelona: Gustavo Gili, 1993. p. 31.

Fig.257

Corte e planta do centro comercial e de serviços de *Cumbernald New Town*, projetado sob a direção L. Hugh Wilson a partir de 1956. Uma gigantesca construção multifuncional agrega comércio, serviços e habitação sobre áreas de estacionamento e a rodovia de acesso. [GALANTAY, Ervin Y. *Nuevas ciudades. De la antigüedad a nuestros días*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.]

Fig.258

Centro urbano de *Vallingby New Town*, Suécia, projetado e construído durante a primeira metade da década de 1950. Uma grande plataforma cobre a estação de trem, vias de acesso e estacionamentos criando um nível exclusivo para pedestres que concentra as atividades comerciais e de serviços. [GALANTAY, 1977.]

Fig.259

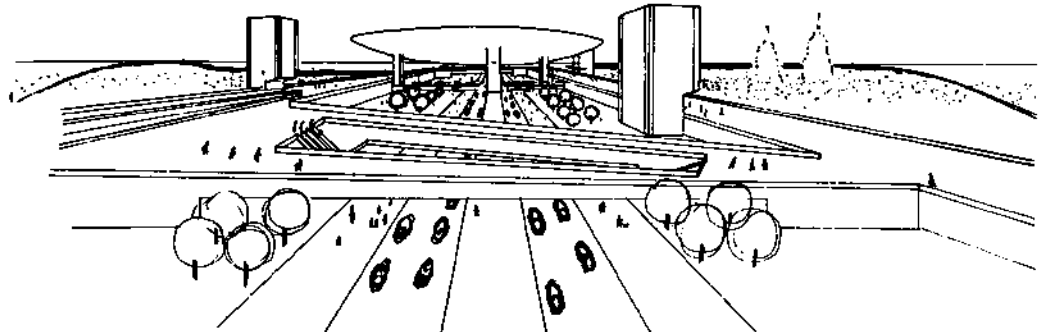
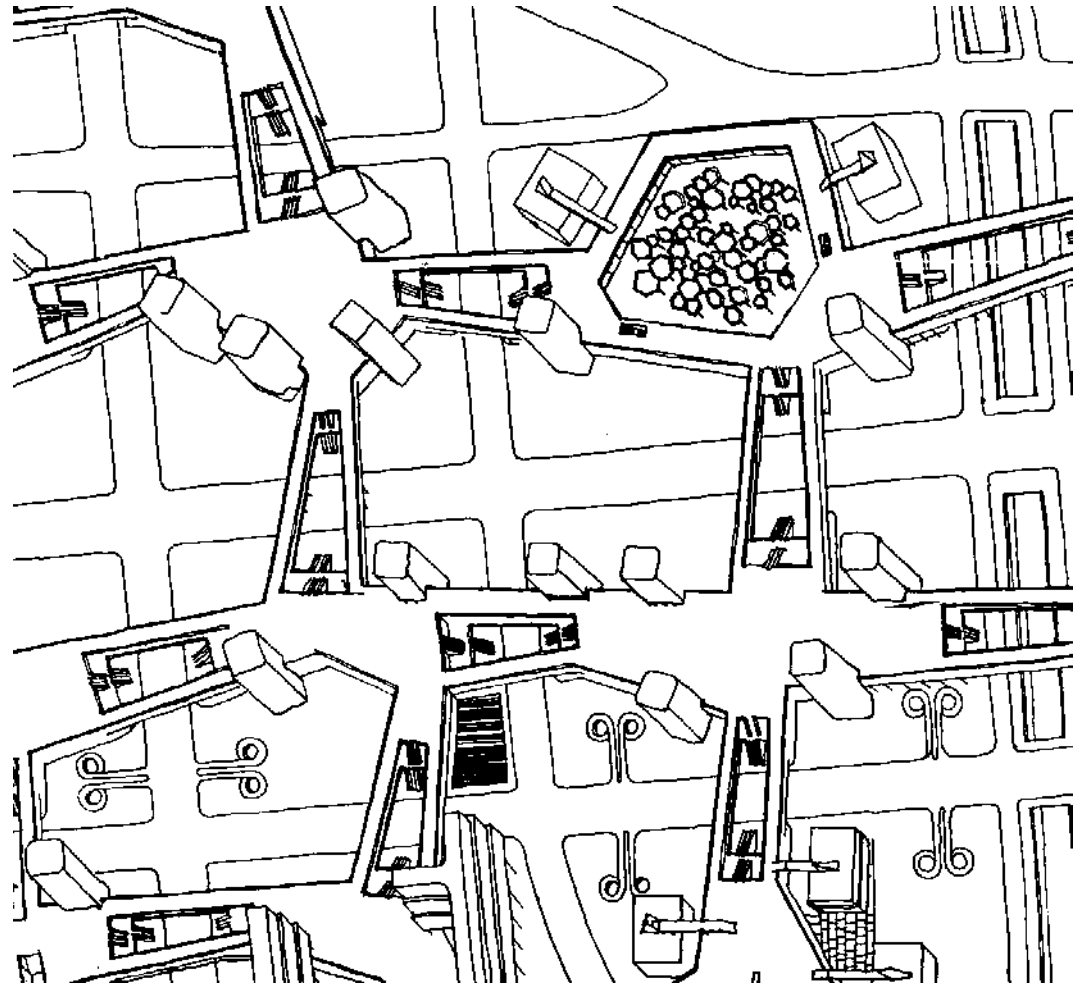
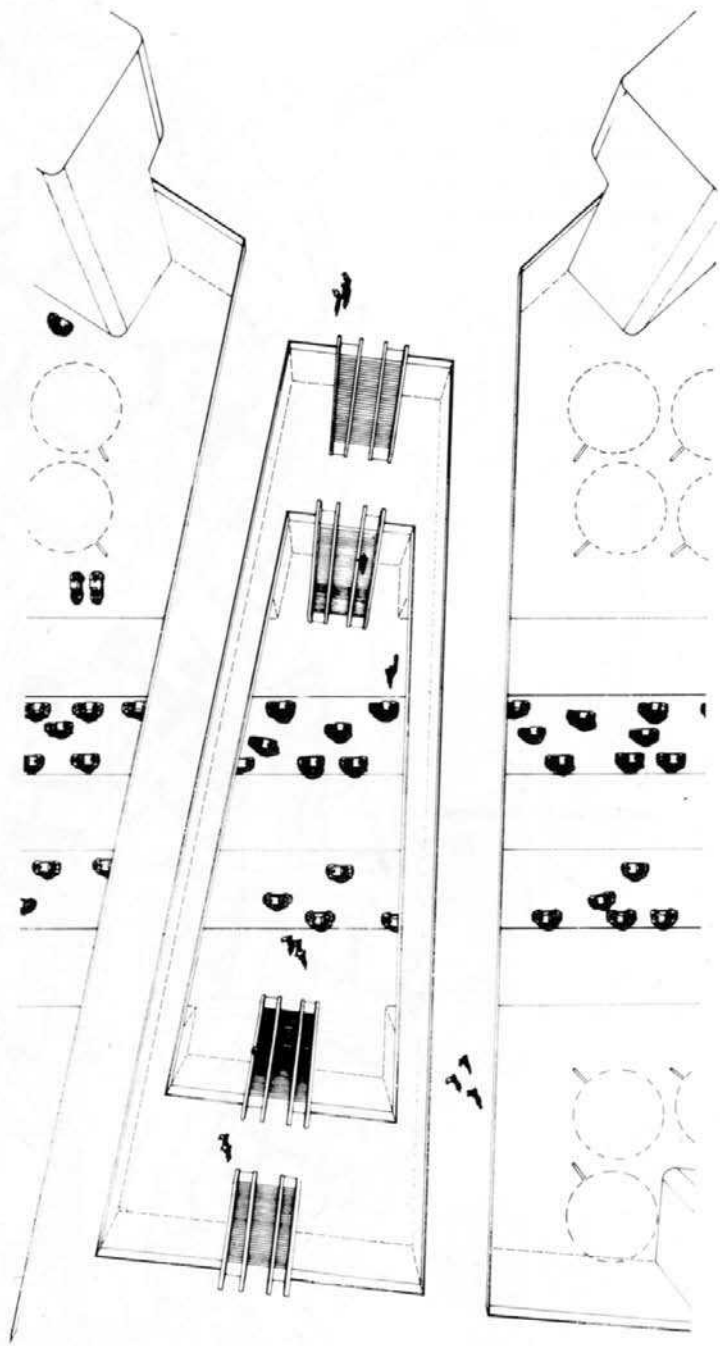
Vista aérea do conjunto habitacional *Park Hill*, em Sheffield. Lynn e Smith, 1959-61. [BANHAM, Reyner. *The New Brutalism: ethic or aesthetic?*. Londres: Architectural Press, 1966.]

O grupo formado para a organização do décimo e último congresso aglutinava os principais nomes da geração de arquitetos que defendiam essa evolução conceitual. Incluindo, entre outros nomes, os britânicos Alison (1928-1993) e Peter Smithson (1923-2003), os holandeses Aldo van Eyck (1918-1998) e Jacob Bakema (1914-1981), o italiano Giancarlo de Carlo (1919-2005) e o “sueco-britânico” Ralph Erskine (1914-2005), esse grupo ficaria conhecido como o *Team X*.

É importante destacar que a posição desse grupo não é de rompimento em relação ao movimento moderno e sim de continuidade. Segundo Montaner,

“Para los miembros del Team 10, continuar con el proyecto de la arquitectura moderna significa dar un giro a las pretensiones universalistas y propositivas de los CIAM. Se trata de seguir en esta voluntad de proximidad al mundo de la ciencia, la tecnología y la producción, pero no definiendo grandes teorías o proyectando prototipos, sino imitando el método experimental y científico que va analizando caso por caso”²

Das propostas elaboradas pelos integrantes desse grupo, interessam aqui particularmente as do casal Smithson, pelas relações que podem se estabelecer com alguns dos projetos que serão abordados adiante.



Foi principalmente através da participação em concursos públicos que os Smithson puderam expressar suas propostas para problemas como a habitação e a recuperação de centros urbanos. O projeto apresentado em 1958 ao concurso para reformulação da área central de Berlim (*Berlin-Hauptstadt*) ilustra de maneira exemplar as propostas para a cidade defendidas por esses arquitetos. Uma rede ou uma teia de construções de dois pavimentos, sobreposta à malha urbana existente, configuraria um novo circuito para os pedestres, isolado do tráfego de automóveis, e abrigaria no pavimento intermediário estabelecimentos comerciais, serviços e estacionamentos. Vazios e escadas rolantes fariam a conexão entre os níveis, que nunca perderiam o contato visual entre si. Novos edifícios se ligariam a essas estruturas estabelecendo pontos de acesso nos diversos níveis.

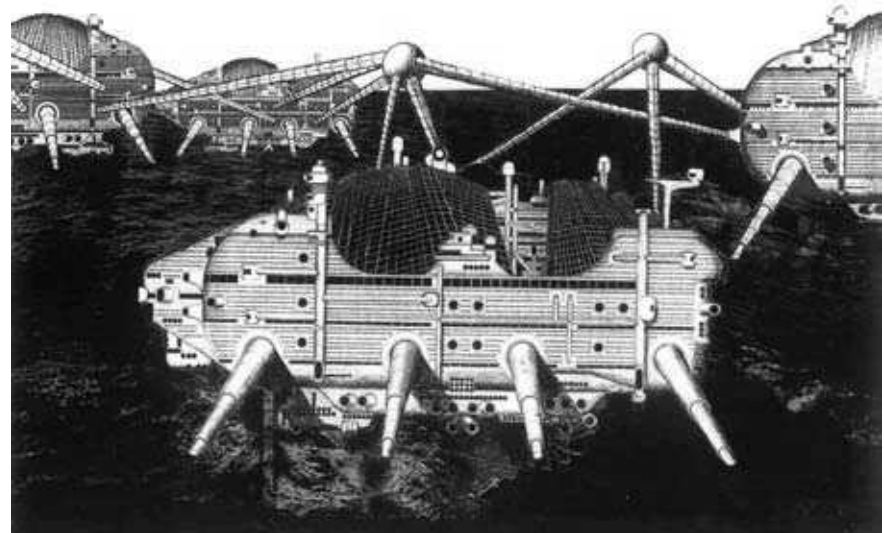
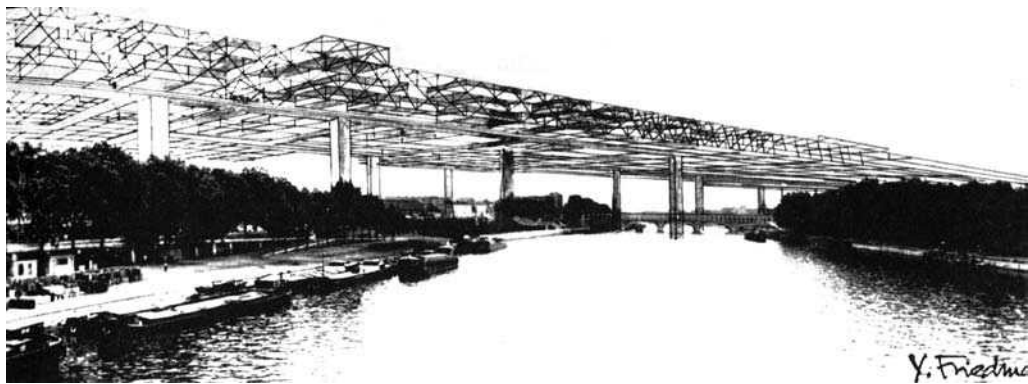
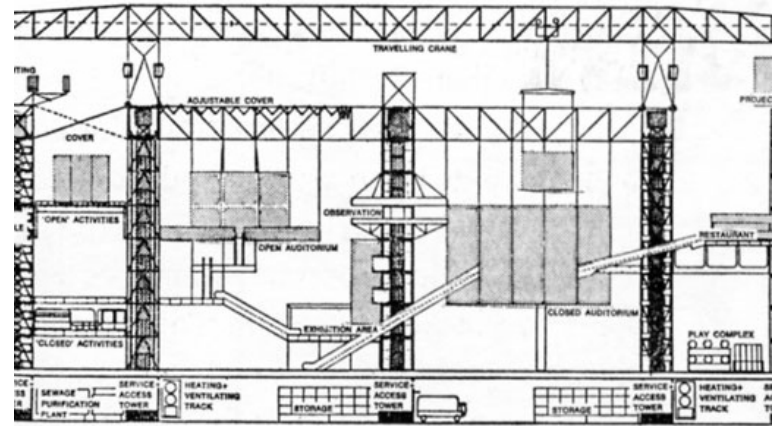
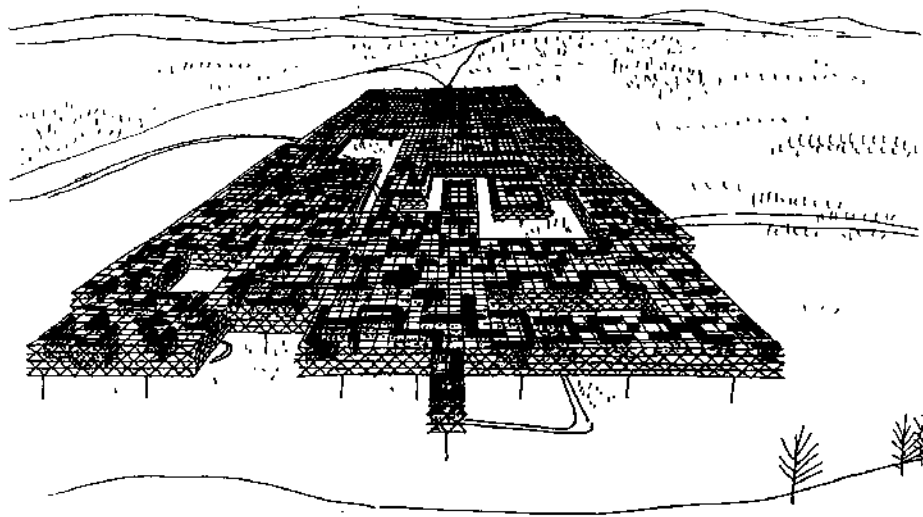
Note-se que não se trata de uma megaestrutura. O que estava proposto era um sistema aberto que não eliminaria a cidade antiga nem centralizaria todas as funções urbanas. A essência da proposta era multiplicar os térreos da cidade possibilitando a separação de fluxos e otimizando os sistemas de mobilidade, motorizados ou não. A presença do automóvel não era encarada de modo negativo, pelo contrário. O automóvel particular e os sistemas de transporte de massa são vistos como agentes liberadores. O que buscavam era a expressão arquitetônica dessa situação.

O fracasso do chamado urbanismo “funcionalista”, estruturado sobre a carta de Atenas, como resposta aos problemas da reconstrução e às demandas urbanas da Europa durante o pós-guerra, deve ter despertado uma espécie de frustração compartilhada por boa parte da geração de jovens arquitetos que surgia a partir da segunda metade dos anos 50 nos países centrais do continente, destacadamente França e Inglaterra.

Em oposição à rigidez e ao ímpeto de controle, presentes nas experiências anteriores, começaram a ser elaborados “planos urbanos” baseados na flexibilidade, mutabilidade, mobilidade exacerbada e na indefinição de usos. Nomes como Yona Friedman (1923-)³, Cedric Price (1934-2003) e Archigram, produziram imagens impactantes e instigantes, que foram divulgadas mundo afora.

3 Friedman publica em 1959 seu manifesto *L'Architecture mobile: vers une cite conçue par ses habitants*. As ilustrações apresentavam imensas estruturas elevadas pairando sobre a cidade antiga dentro das quais as novas vias expressas e os novos programas das cidades iriam sendo alocados e re-locados permanentemente. Cedric Price propõe um grande edifício mutante destinado à diversão e ao entretenimento: o Fun Palace, em 1961. Archigram divulga nos primeiros anos da década de 60 suas *Instant cities*, *Plug-in cities* e *Walking cities*.

Figs. 260, 261 e 262
Desenhos do projeto apresentado por Alison e Peter Smithson e Sigmond para o concurso *Berlin-Hauptstadt*, 1958.
Um “edifício malha” era superposto à cidade antiga segregando pedestres de automóveis e criando novos níveis de vida urbana coletiva.
[SMITHSON, 1967.]



Carregadas de ironia, romantismo e uma firme crença nas possibilidades tecnológicas, nenhuma dessas idéias foi executada. No entanto, sua repercussão, somada à de outras propostas que veremos adiante, ajudou a configurar um conceito que foi amplamente experimentado em diversos países: as megaestruturas.

Fig.263

Desenho de Yona Friedman que ilustrava o manifesto *L'architecture Mobile*, de 1957.

[OCKMAN, Joan (org.). *Architecture Culture: 1943-1968. A Documentary Anthology*. New York: Rizzoli, 1993.]

Fig.264

Cedric Price, *Fun Palace*, 1960-61. Uma superestrutura dinâmica em constante transformação abrigaria programas de entretenimento e diversão.

[www.interactivearchitecture.org/fun-palace-cedric-price.html (Mai/2006)]

Fig.265

Yona Friedman. Proposta para a expansão de Paris, 1963.

[COOK, Peter. *Architecture: Action and Plan*. Nova Iorque: Reinhold, 1967.]

Fig.266

"*Walking City on the ocean*", Ron Herron (Archigram), 1966.

[COOK, 1967]



O Metrô no vale: estações São Bento e Anhangabaú

Do ponto de vista simbólico o “Plano de Avenidas” poderia ser eleito como o marco fundacional de uma política rodoviarista de estruturação da cidade que se afirmou e que perdura até os dias de hoje. O “Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo”, mais conhecido como “Relatório Moses”⁴, elaborado em 1950 e até mesmo o “Anteprojeto”⁵ elaborado pelo próprio Prestes Maia em 1956 foram impulsos adicionais nesse mesmo sentido. Isto adiou até o limite do insustentável a implantação de um sistema metropolitano (Metrô) na cidade. Já em 1930, o “Plano” era uma resposta direta ao Projeto *Light*, de 1927, de um sistema de transporte coletivo sobre trilhos.

Após diversas tentativas frustradas, apenas em 1966 foi dado o primeiro passo concreto na direção da criação desse sistema. Nesse ano formou-se o Grupo Executivo Metropolitano, que organizou uma licitação internacional vencida pelo consórcio HMD⁶. Em 1968 o grupo apresentou sua proposta para a rede básica e foi fundada a Companhia do Metropolitano de São Paulo⁷.

A primeira linha a ser implantada foi a Norte-Sul, Azul, de Santana a Jabaquara, da qual faz parte a Estação São Bento. Sua operação comercial, com a linha completa, teve início em setembro de 1975. A construção da linha Leste-Oeste, Vermelha, iniciou-se em março de 1975 e a Estação Anhangabaú foi inaugurada em novembro de 1983. O modo como essas duas estações foram implantadas, as relações com a cidade que estabeleceram e seu impacto sobre o recinto do vale é o que se pretende comentar a seguir.

A expectativa criada em relação à tão aguardada linha do Metrô era muito grande. A previsão da construção junto ao Anhangabaú, da Estação São Bento, representava a possibilidade de reestruturar toda a circulação de pedestres na área, motivando projetos mais abrangentes como os que serão vistos adiante. Associar as novas instalações do Metrô a outras infra-estruturas de transporte e circulação e atividades urbanas diversificadas, era uma premissa interessante que contava com exemplos bem sucedidos em diversas partes do mundo, no entanto muito pouco foi feito nesse sentido. Pautado por decisões setoriais e

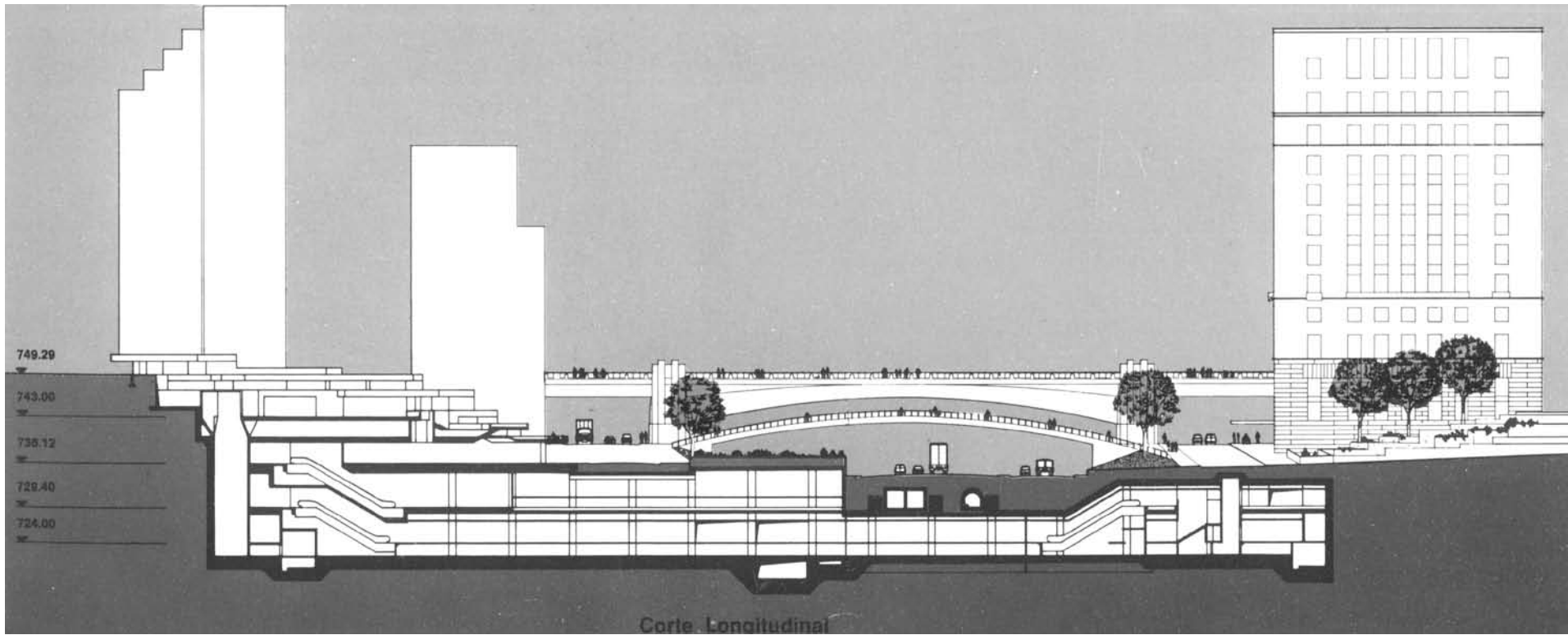
4 O coordenador do trabalho foi o engenheiro e advogado Robert Moses, figura de destaque no urbanismo da cidade de Nova Iorque durante os anos 1930 a 1960.

5 “Anteprojeto de um sistema de transporte rápido metropolitano”. Ver página XXX.

6 Hochtief, Montreal e Deconsult.

7 MUNIZ, Cristiane. *A Cidade e os Trilhos: o Metrô de São Paulo como desenho urbano*. São Paulo: FAUUSP, 2005 (Dissertação de Mestrado). p.143.

Fig.267
Corte perspectivado do projeto original da Estação São Bento do Metrô, com a torre de escritórios junto à avenida.
[HMD, 1969. p.223.]



isoladas, o processo de construção dessas estações não conseguiu responder plenamente às possibilidades de qualificação urbana que o vale oferecia. Acanhadas, nenhuma delas conseguiu assumir o papel de “porta” do Anhangabaú, como se imaginava anteriormente.

A Estação São Bento poderia ter criado ligações horizontais e verticais mais francas entre as duas várzeas que delimitam a Colina Histórica e entre os níveis da cidade. A versão original do projeto previa o prolongamento do corpo da estação até o alinhamento da avenida e a construção de uma torre de escritórios e serviços junto ao vale. O projeto definitivo priorizou a relação entre a estação e o Largo de São Bento e a ligação com o Anhangabaú assumiu um papel secundário. A articulação vertical pública entre o vale e o largo é confusa e burocrática, através de uma sucessão de rampas e patamares que não chegam a configurar um percurso.

Na construção da estação Anhangabaú a grande chance perdida foi a de criar uma ligação pública, com desenho e escala adequados, entre a Praça da Bandeira a estação e os dois lados do vale, apesar dos diversos estudos e projetos que caminhavam nesse sentido. O estabelecimento dessa conexão teria evitado a profusão desastrosa de passarelas que tomou conta do espaço aéreo daquele setor do Anhangabaú.

O exemplo dessas estações revela a necessidade que se impõe de organizar de modo articulado o trabalho dos agentes públicos de planejamento e construção da cidade, sob a pena de continuar desperdiçando preciosas oportunidades de qualificação do seu tão maltratado espaço urbano.

Fig.268
Corte longitudinal do projeto da Estação Anhangabaú do Metrô. [SÃO PAULO (Cidade) Companhia do Metropolitano de São Paulo. *Leste-Oeste: em busca de uma solução integrada*. São Paulo, 1979.]

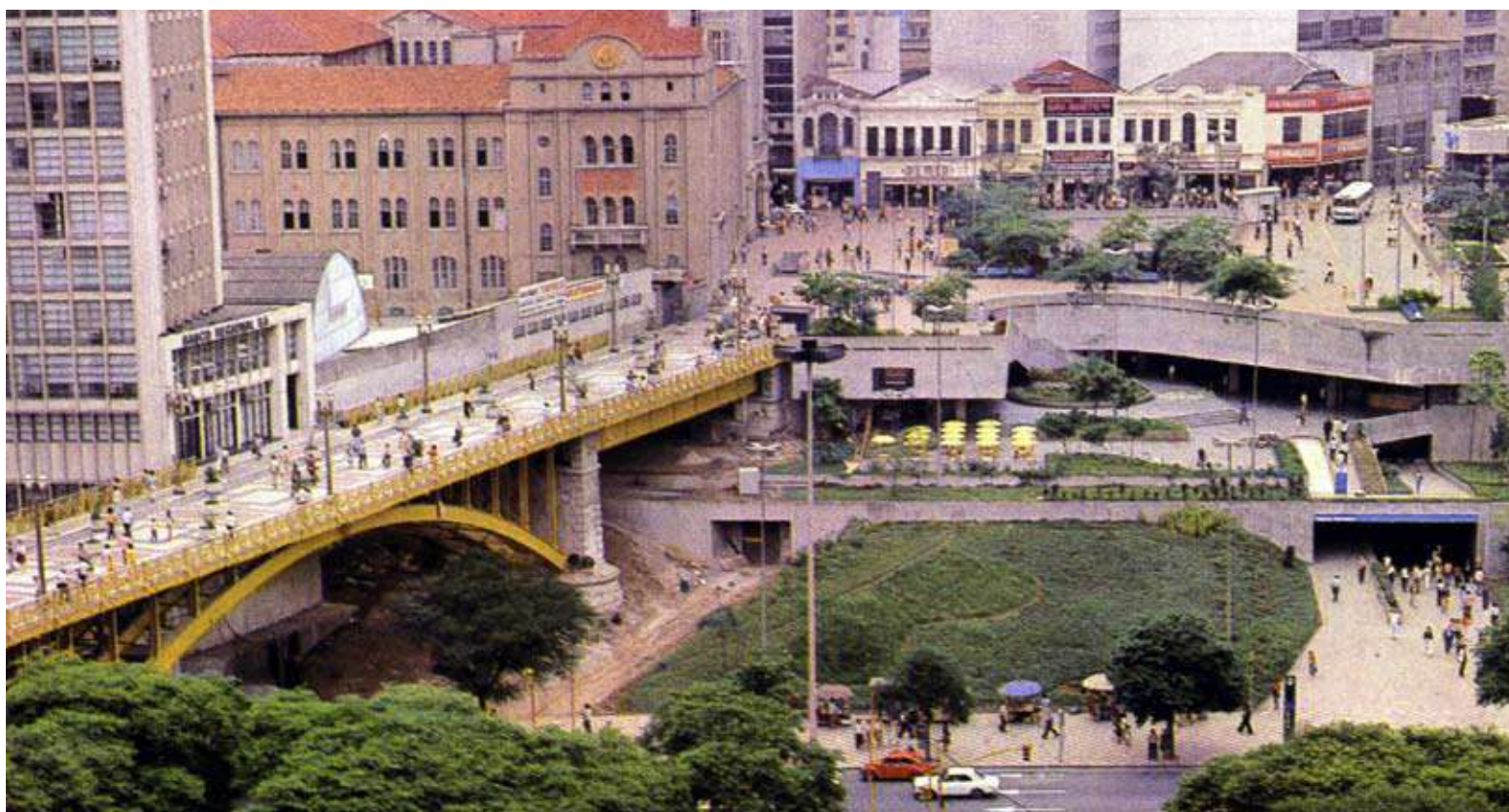
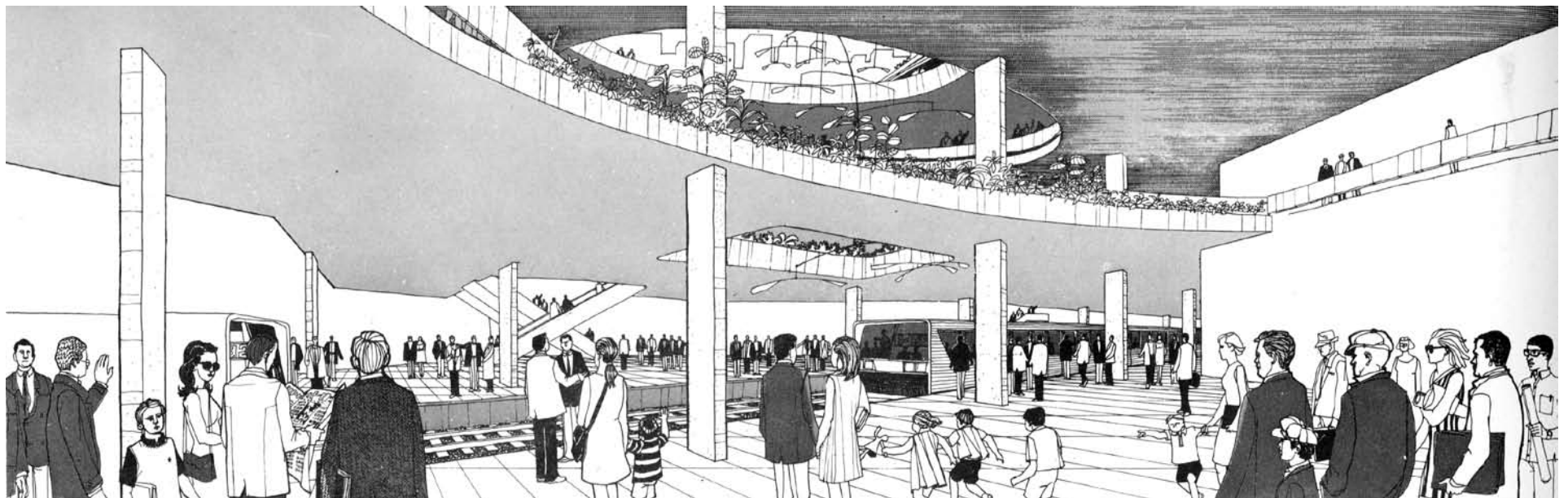
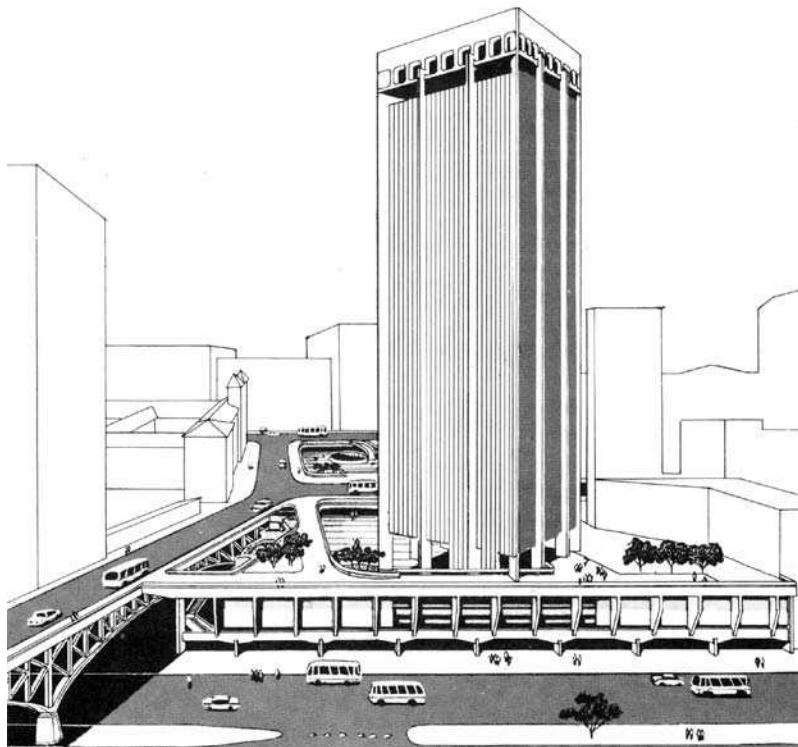
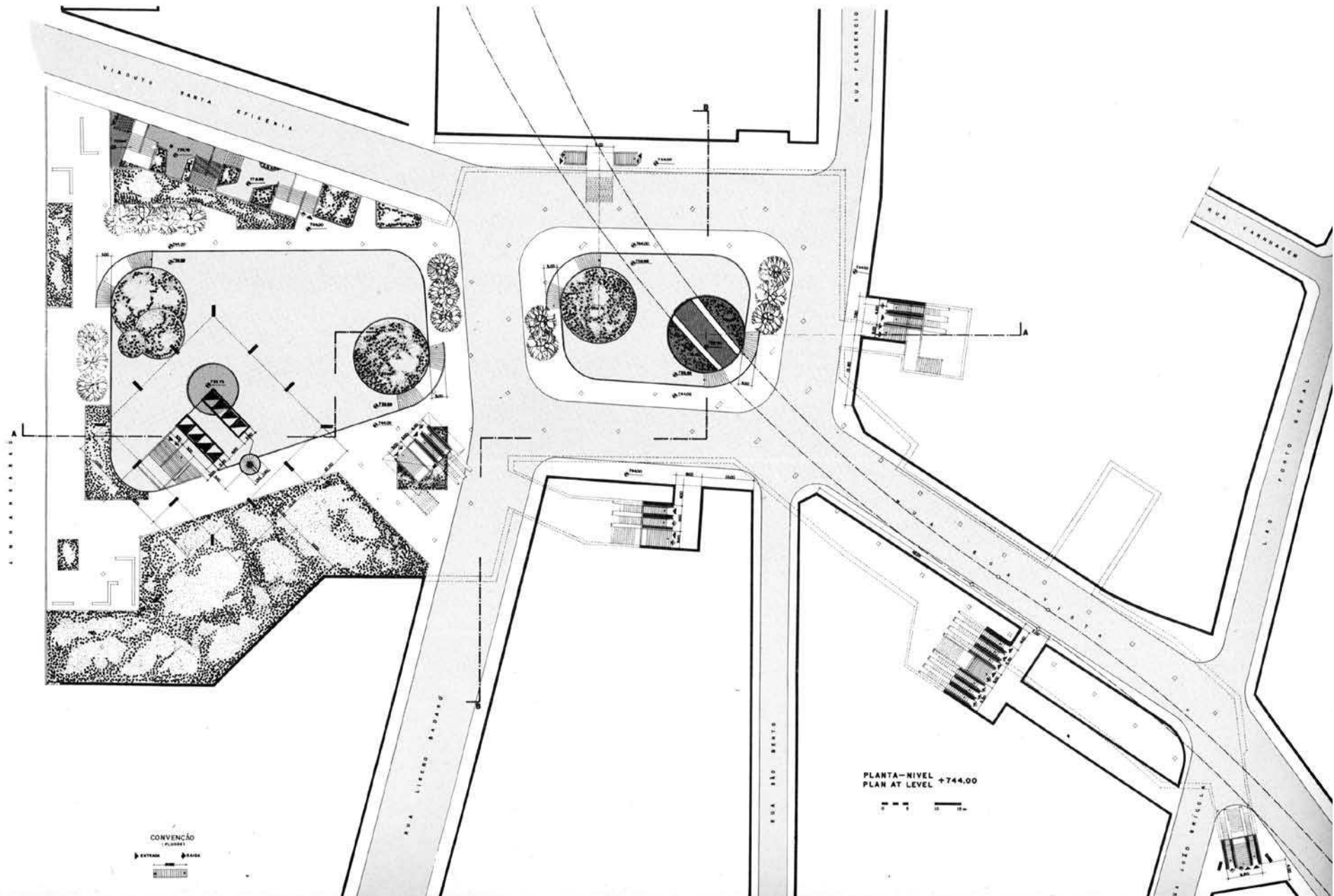
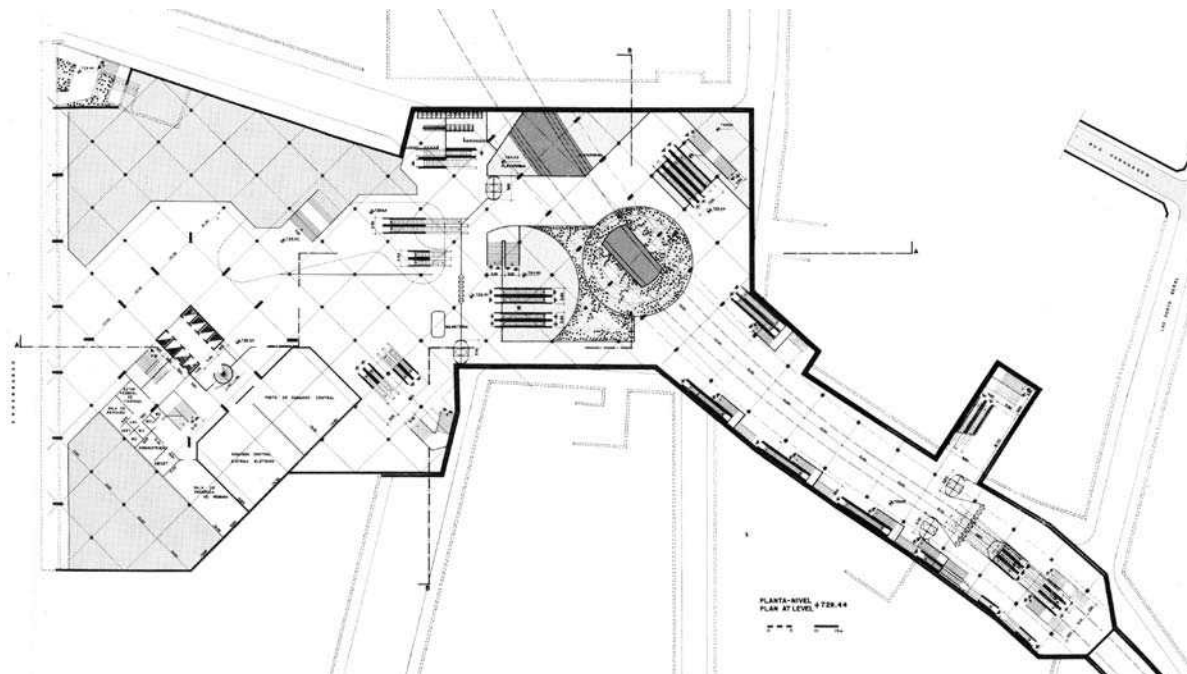
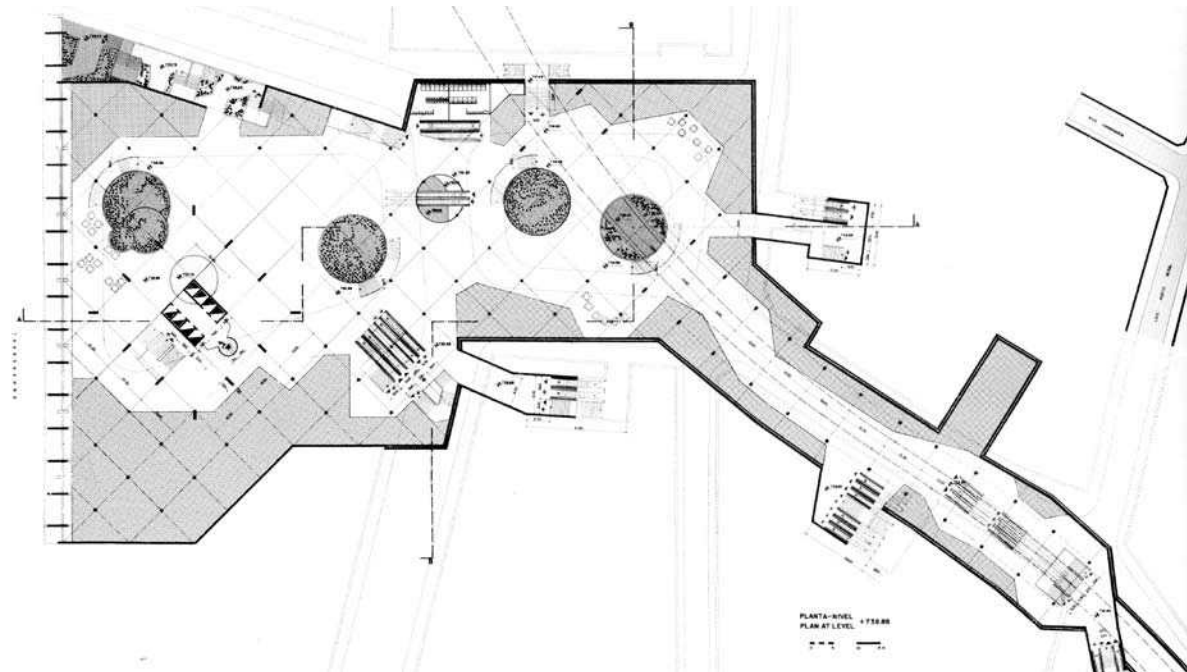


Fig.269
Estação São Bento logo após sua
inauguração.
[SÃO PAULO (Cidade) Prefeitura,
1979.]

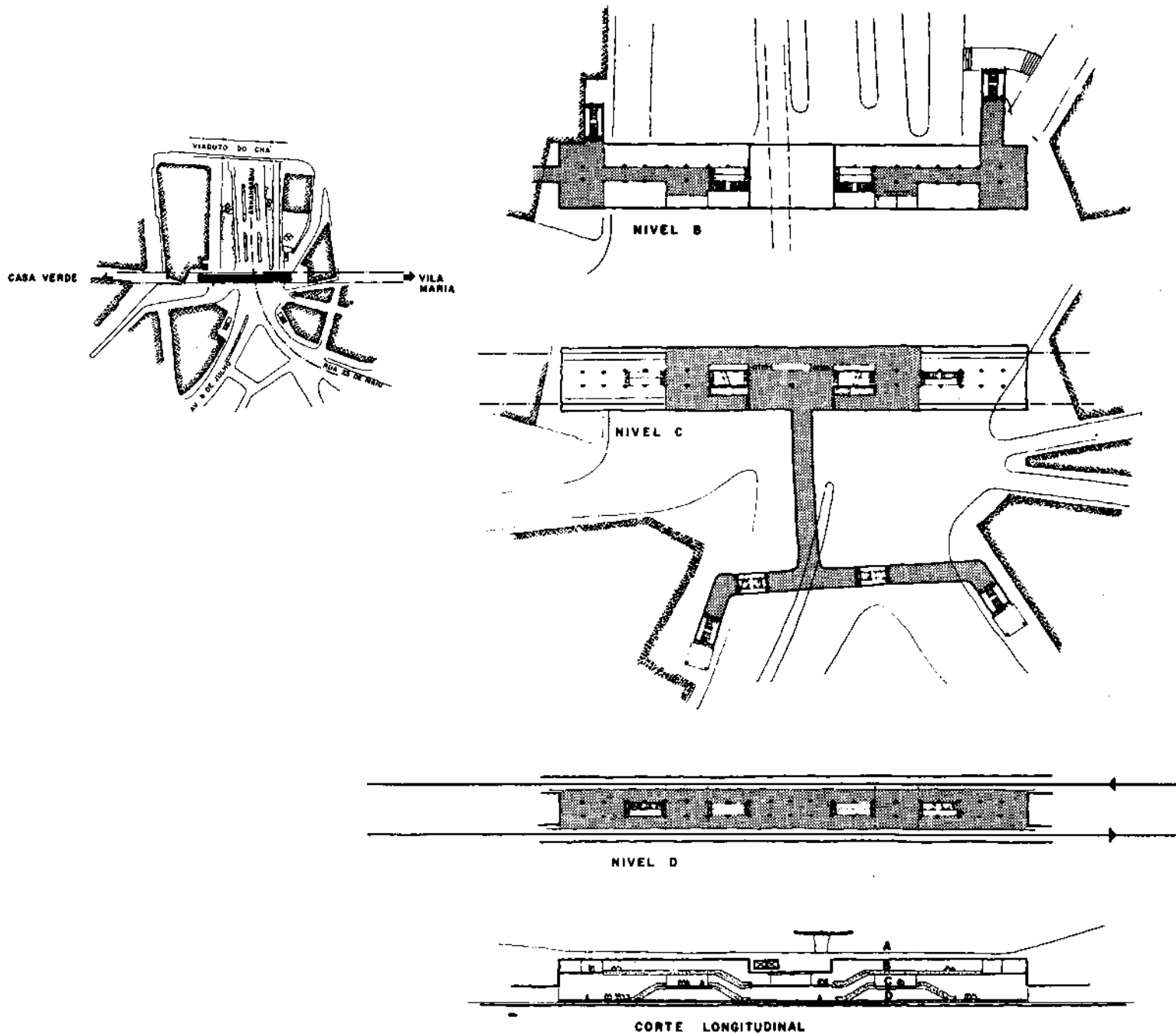
Figs.270, 271 e 272
Perspectivas do projeto original da
Estação São Bento do Metrô.
[HMD, 1969. p.223 e 224.]





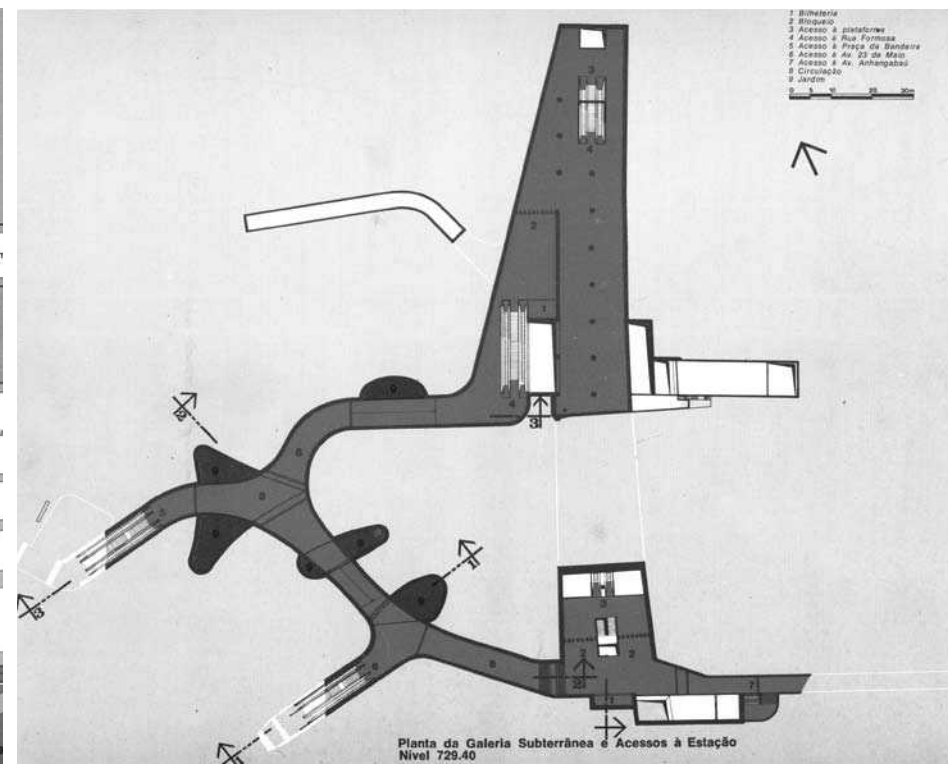
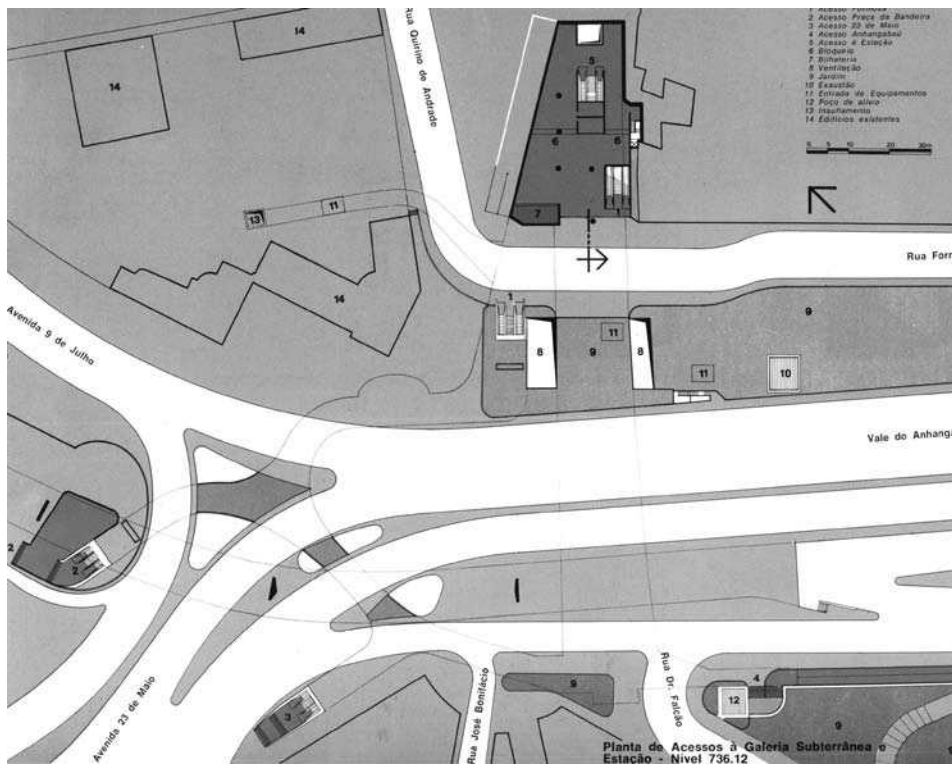


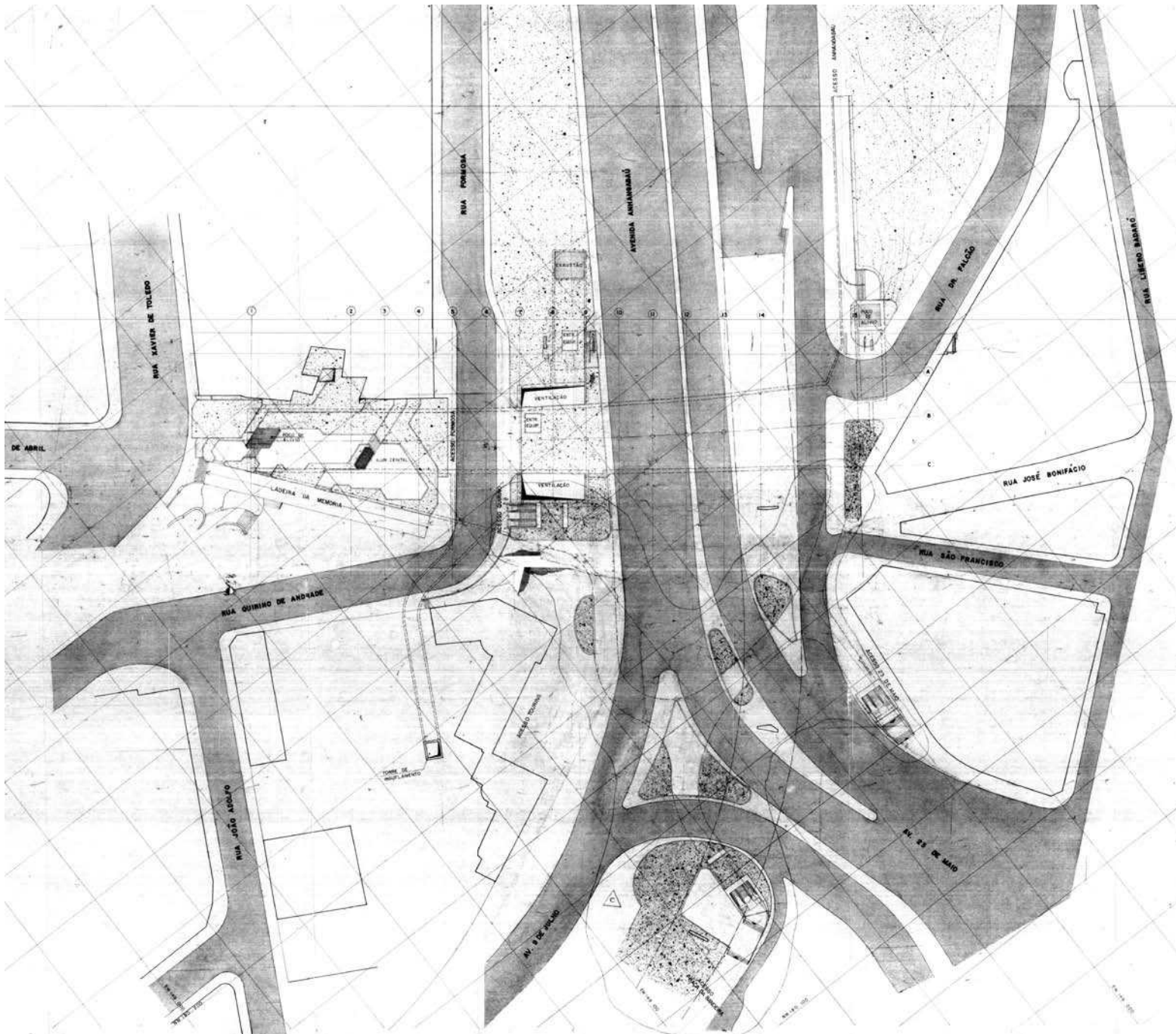
Figs.273, 274 e 275
 Plantas do projeto original da
 Estação São Bento do Metrô.
 Nível Largo Superior; Nível Largo
 Inferior; Nível Av. Anhangabaú.
 [HMD, 1969. p.220 e 221.]



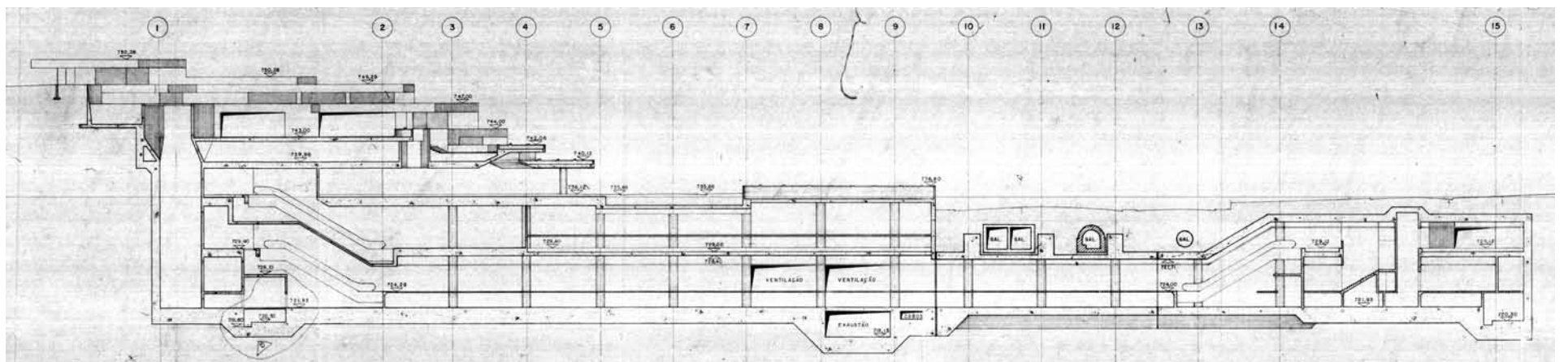
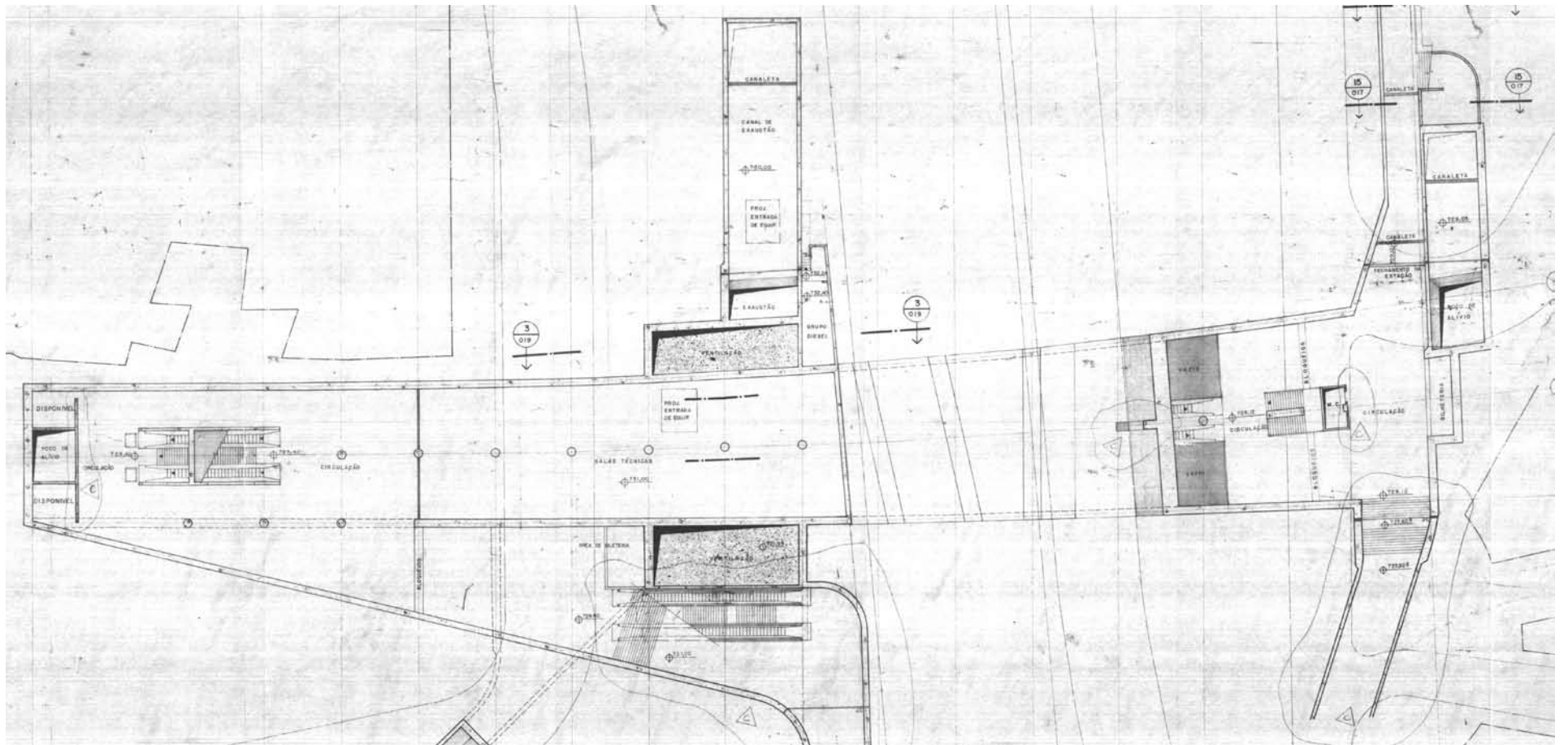
Figs.276, 277
 Desenhos do estudo preliminar da
 Estação Anhangabaú.
 [HMD, 1969. p.154.]

Fig.278
 Plantas do projeto da Estação
 Anhangabaú.
 Nível Av. Anhangabaú; Nível passa-
 gem inferior.
 [SÃO PAULO (Cidade) Compa-
 nhia do Metropolitano de São
 Paulo, 1979.]





Figs.279, 280 e 281
Plantas e corte longitudinal do
projeto definitivo da Estação
Anhangabaú.
[Biblioteca FAUUSP]



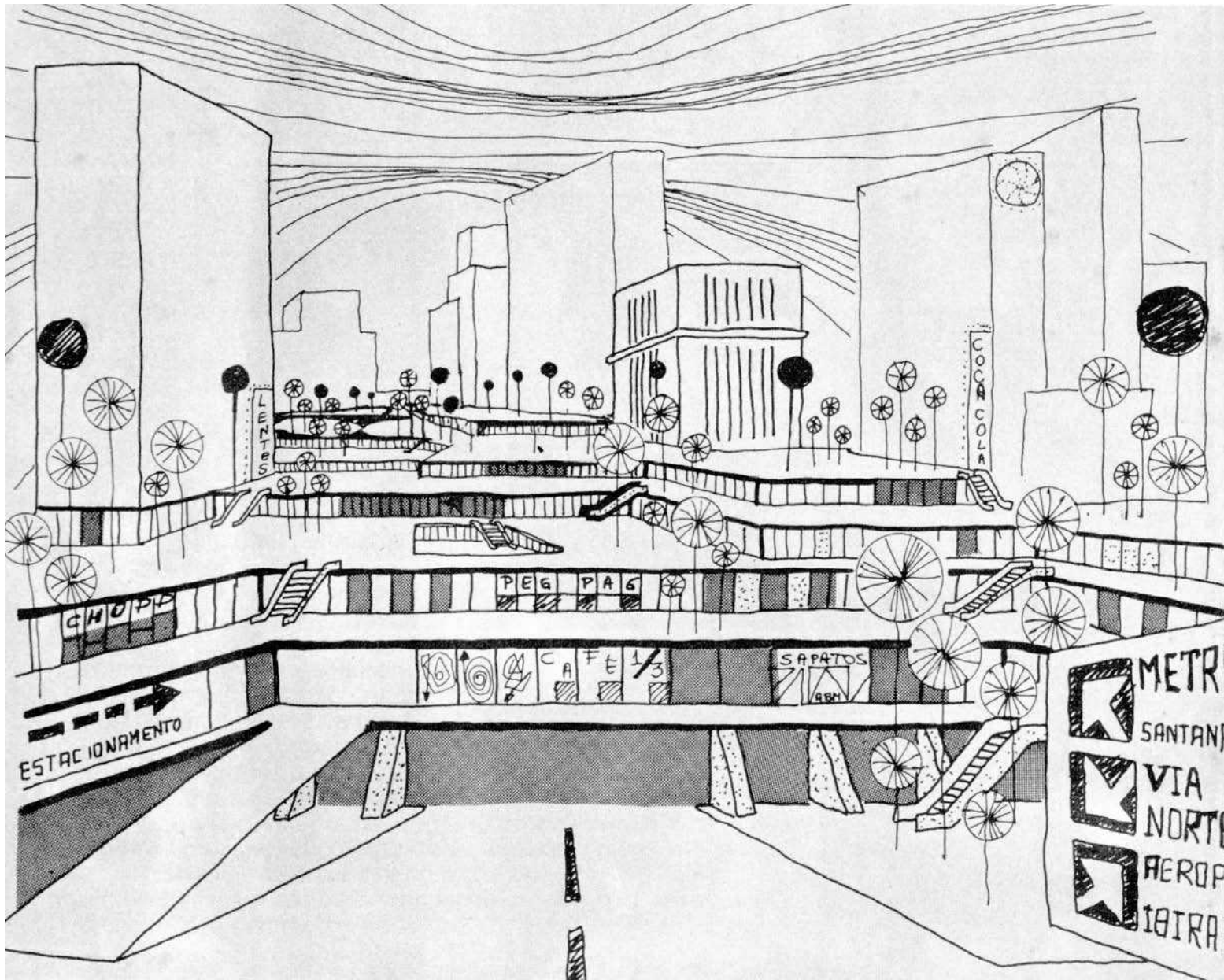


Fig.282
Perspectiva da proposta a partir da
Praça da Bandeira.
[REIS FILHO, Nestor Goulart. *Me-
gaestrutura: solução para o Anhan-
gabaú*. São Paulo: Pini, 1972.]

A megaestrutura de Nestor Goulart Reis Filho [1972]

8 REIS FILHO, Nestor Goulart.
Megaestrutura: solução para o Anhangabaú. São Paulo: Pini, 1972.

9 REIS FILHO, 1972

“Megaestrutura: Solução para o Anhangabaú”. Sob esse título foi apresentado em 1972 um projeto, sob a coordenação do arquiteto Nestor Goulart Reis Filho, que prometia ser a solução dos problemas para o Vale do Anhangabaú.

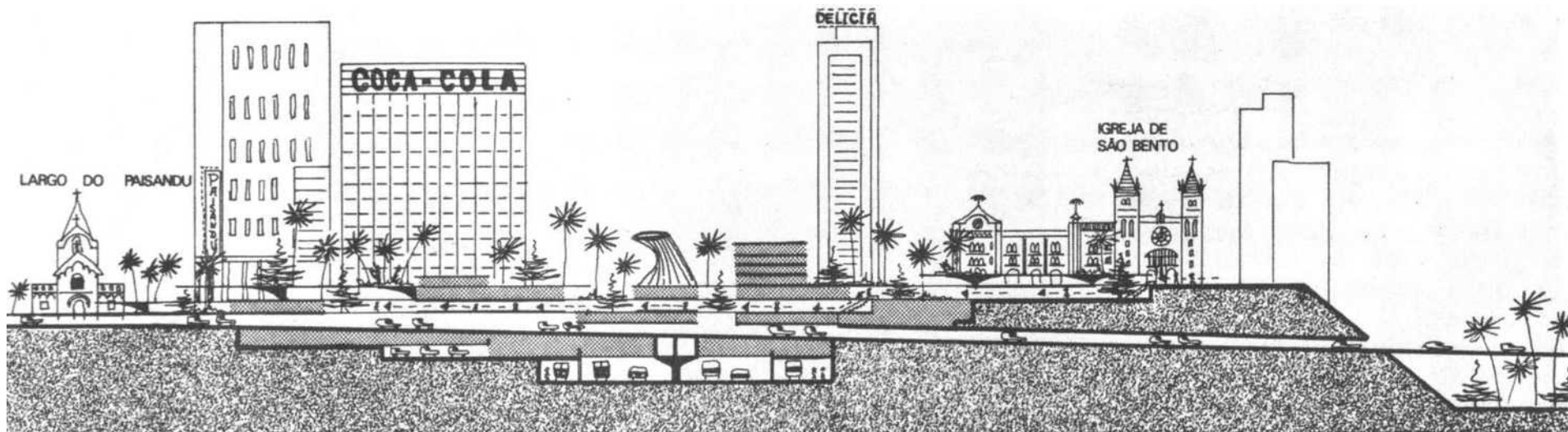
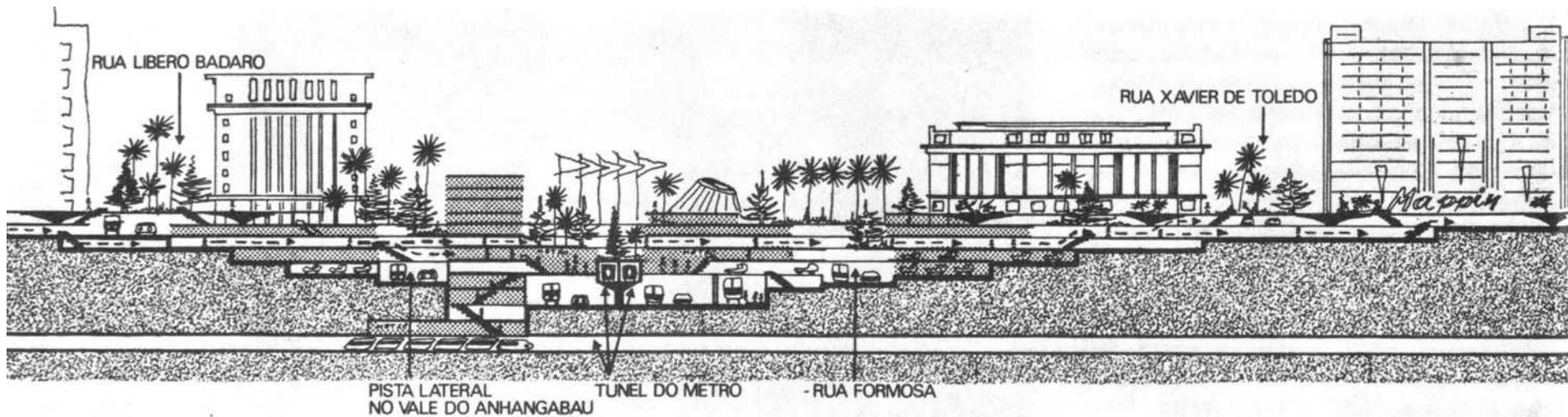
Oferecia-se o seguinte cenário: um advogado chega à cidade e estaciona seu carro num dos vários andares de estacionamento da megaestrutura. Sobe pelas escadas rolantes até o terraço, no nível da Rua Líbero Badaró, onde compra um jornal e toma um café. Caminha por uma esplanada florida onde pessoas passeiam seus cachorros e mães levam suas crianças ao ‘playground’. Volta para almoçar com seus amigos em um dos restaurantes e aproveita para comprar uma gravata nova, um livro e um par de meias para a esposa. Desconta um cheque, janta, vai ao teatro e muito mais. Tudo isso dentro da megaestrutura.

O projeto se constituía de um edifício multifuncional de diversos pavimentos que, ao preencher o recinto do vale desde a Praça da Bandeira até a Av. Senador Queirós, criaria uma esplanada contínua no nível do Viaduto do Chá. Seu interior abrigaria linhas de Metrô, vias expressas para automóveis, estacionamentos, estabelecimentos comerciais e de serviços, equipamentos públicos e etc. A laje de cobertura configuraria “um espaço devolvido ao pedestre (...), um terraço verdejante onde poderiam ser construídos jardins (...)”⁸

Boa parte da argumentação de defesa desse projeto se baseia na exaltação da megaestrutura.

“(o arquiteto) defende uma tese de que as megaestruturas devem ser empregadas em São Paulo, como, aliás, estão sendo empregadas em várias partes do mundo”⁹

Hoje poderíamos encarar este projeto como um devaneio ingênuo e datado. A argumentação em sua defesa era frágil e deslumbrada, a ponto de não alcançar qualquer transcendência mesmo no momento de sua proposição. Apesar disso, este projeto permite abordar uma discussão interessante envolvendo o contexto que levou o arquiteto, então diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, a sustentá-lo.



Um dos principais pontos da argumentação reside na confiabilidade do conceito de megaestrutura, empregado “em várias partes do mundo”. Embora verdadeira, a afirmação é bastante anacrônica já que, nos início dos anos 70, essas idéias encontravam-se em franco declínio.

O termo megaestrutura foi utilizado formalmente pela primeira vez em 1964 por Fumihiko Maki (1928-), para classificar alguns projetos que vinham sendo elaborados por arquitetos de várias partes do mundo, com maior ênfase no Japão, na Europa e nos Estados Unidos. Reyner Banham, em seu livro “Megaestructuras: Futuro urbano do passado recente” aponta o ano de 1964 como o “mega-ano”, devido à consolidação formal desse conceito através de textos e publicações ao redor do planeta.

Os ensaios projetuais que levaram à criação desse termo começaram a ganhar corpo durante a década de 50 através de projetos para centros administrativos (Louis Kahn em Filadélfia, 1952), universidades (os Smithson em Sheffield, 1953), grandes centros comerciais (Victor Gruen em Fort Worth, 1956) e cidades novas (Vällingby, Suécia, 1954 / Cumbernauld, Escócia, 1960).

Arquitetos japoneses, os chamados metabolistas, deram também sua parcela de contribuição através de nomes como Kisho Kurokawa (1934-), Arata Isozaki (1931-) e Kenzo Tange (1913-2005), do qual se destaca o plano para a Baía de Tóquio.

O sucesso dessas idéias no meio arquitetônico provocou, durante os primeiros anos da década de 60, uma profusão indiscriminada de projetos de megaestruturas em todo o mundo. Destas, algumas foram construídas. Talvez a mais celebrada tenha sido a do centro urbano de Cumbernauld New Town, Escócia, projetada por L. Hugh Wilson e Geoffrey Copcutt em 1960 e inaugurada em 1967.

No início dos anos 70 esse ideário, tal como vinha sendo formulado, encontrava-se em franca decadência. O fracasso de Thamesmead New Town, projetado pelo Greater London Council a partir de 1967 foi, segundo Banham, “a definitiva lápide sepulcral do institucionalizado conceito de megaestrutura”.¹⁰

Não se pretende aqui reconstituir com detalhes a história do movimento megaestruturalista e sim mostrar como essas discussões se encaminhavam no início dos anos 70.

Figs.283 e 284
Corte transversal Chá e corte trans-
versal Largo de São Bento.
[REIS FILHO, 1972.]

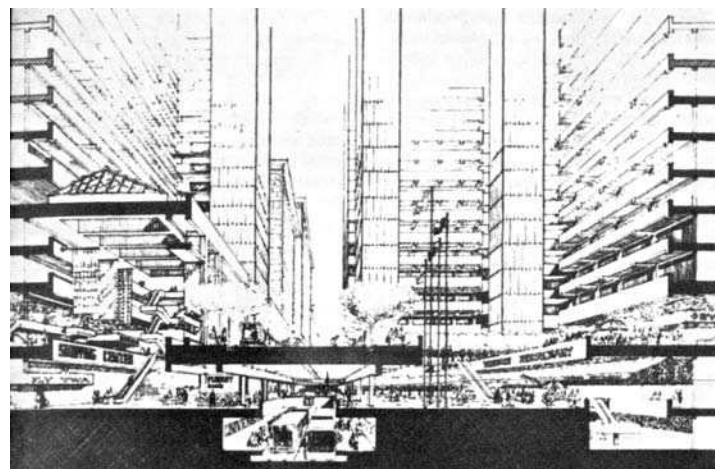
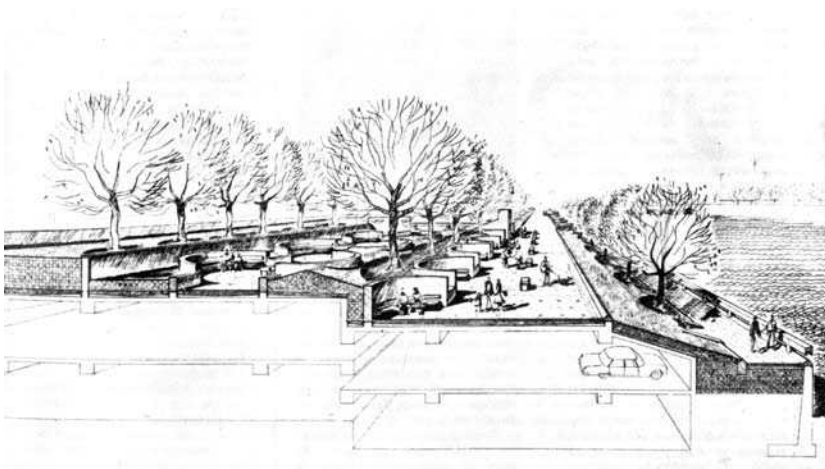
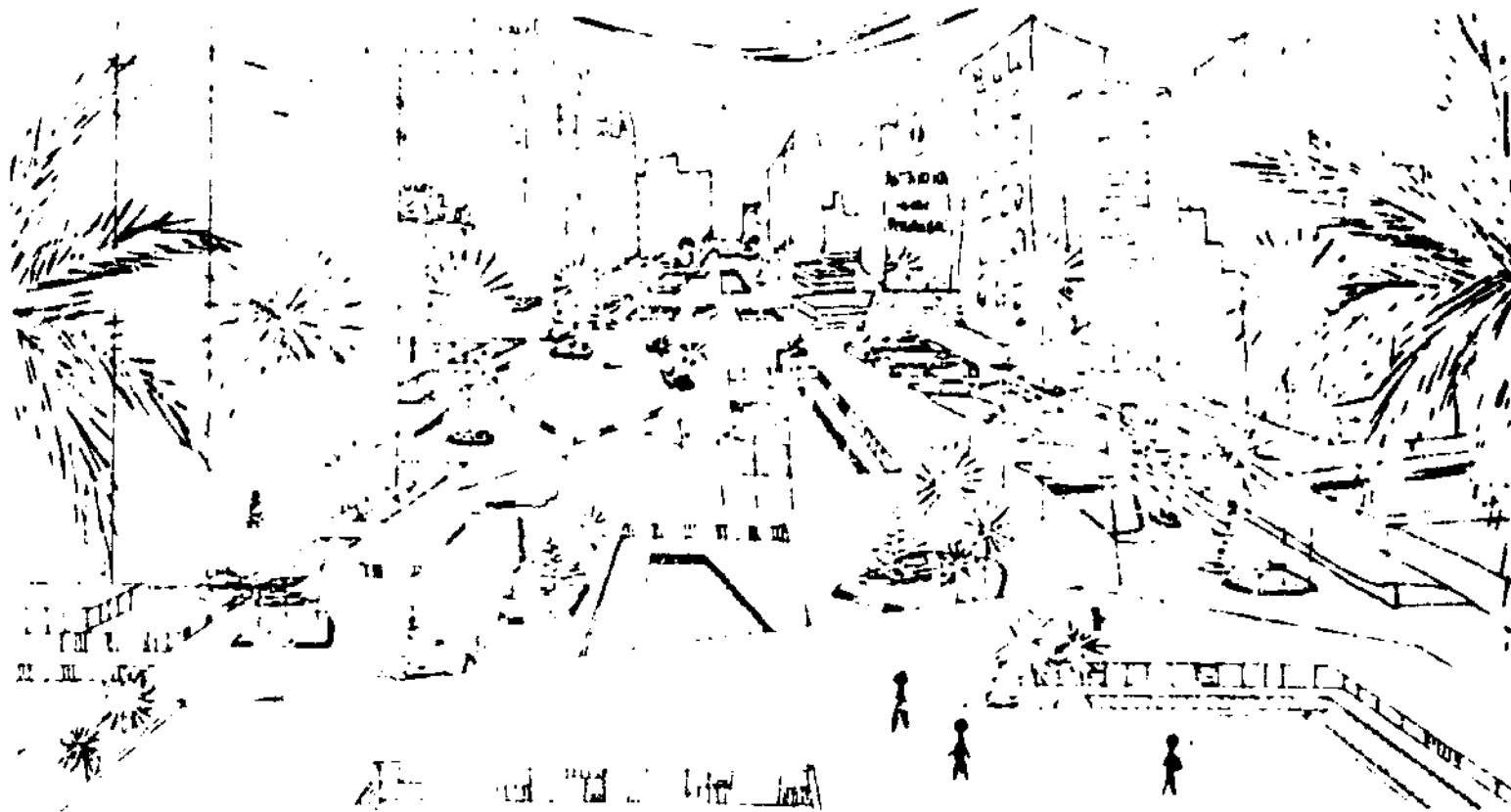


Fig.285
 Perspectiva da praça criada no nível dos viadutos.
 [Folha de São Paulo, domingo 28 de outubro de 1973]

Figs.286 e 287
 Exemplos de Megaestruturas utilizados para justificar a proposta.
 [REIS FILHO, 1972.]

A proposta de Nestor Goulart demonstra um deslumbramento tardio pela megaestrutura mesmo após a experiência fracassada na vizinha Praça Roosevelt. Sua justificativa para o insucesso desta foi a “falta de arejamento” de uma “estrutura asfíxica”, ou seja, um problema de desenho.

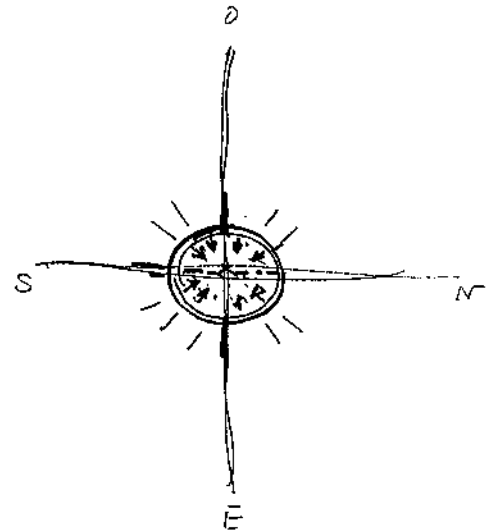
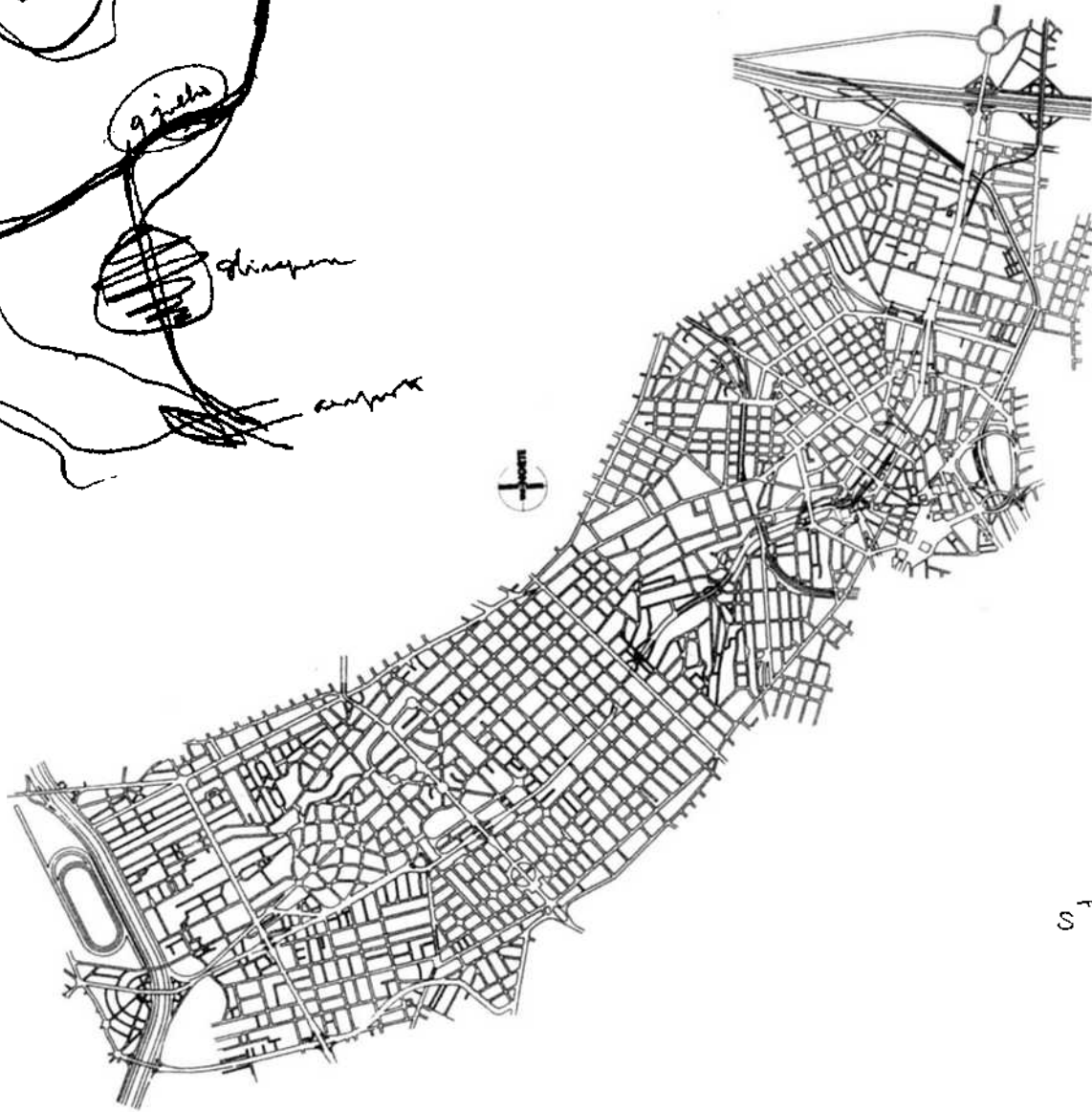
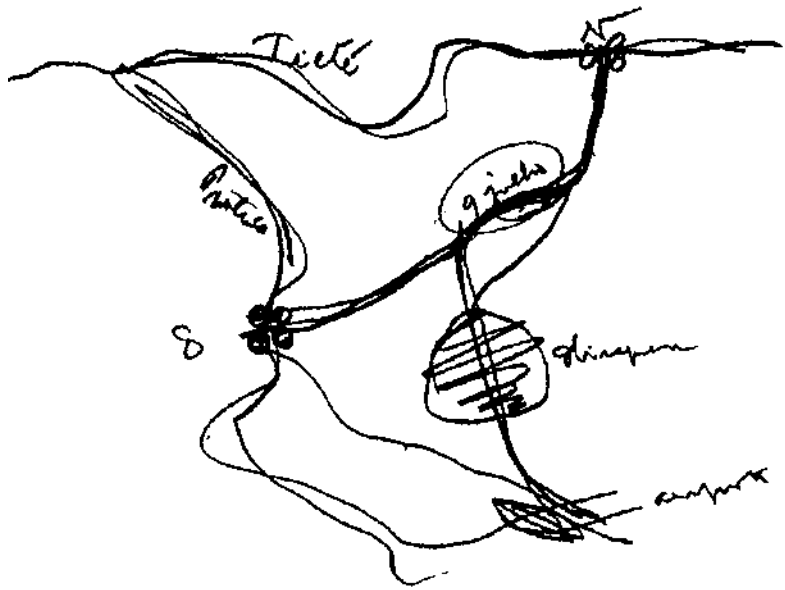
Segundo Regina M. P. Meyer, o erro fundamental no projeto da Roosevelt residia na

“tentativa de dotar um corpo vazio - uma megaestrutura de 30.000 m² - de qualidades urbanas, quando sua função primordial e essencial era na verdade encobrir as pistas subterrâneas e garantir o livre fluxo dos veículos que atravessam o centro.”¹¹

Nestor Goulart cometia o mesmo erro.

Alguns anos depois, em entrevista dada à Folha de São Paulo publicada em 20 de novembro de 1980, o autor declarou que sua proposta tinha originalmente dois objetivos: “Estabelecer um critério de conjunto para o Anhangabaú, e abrir uma possibilidade de conciliar o Metrô com o Centro da cidade, permitindo sua passagem pelo Vale.” Sobre a pertinência do projeto naquele momento, revelou: “Se a ‘megaestrutura’ fosse proposta agora, trabalharia contra”.

11 Revista Urbs n° 14, Set-Out/99. MEYER, Regina M. Prosperi. A Construção da Metrópole e a Erosão do seu Centro.



O Anhangabaú de Artigas¹¹ [1974]

No início de 1974 João Batista Vilanova Artigas (1915-1985) é contratado pela Prefeitura Municipal de São Paulo, através da EMURB/COGEP, para elaborar um plano de reorganização do Vale do Anhangabaú. O escopo da encomenda se restringia, fisicamente, ao trecho do vale localizado entre a Praça da Bandeira e o Viaduto Sta. Efigênia. Do ponto de vista funcional a solicitação trazia como principais problemas a resolução do conflito entre pedestres e automóveis e a organização da operação do transporte público (ônibus).

É possível que a intenção original da EMURB fosse contratar apenas o projeto de algumas passarelas, equipamentos para os quais o arquiteto já havia desenvolvido um certo método construtivo baseado em experiências com a própria EMURB.

“Na verdade, o projeto do Anhangabaú resultou de uma encomenda de passarela, que se modificou em proposta para reordenação da via junto ao córrego e ocupação de um grande eixo viário, unindo as Marginais do Tietê e do Pinheiros, ao mesmo tempo em que trabalhou uma série de passarelas como se fossem esculturas urbanas”.¹²

Entre 1972 e 1973 Artigas projetou para o município oito passarelas urbanas, das quais seis foram construídas.

Fig.288
Esboço inicial de Artigas que revela a abrangência de sua abordagem.
[BUCCI, 1998. ilustração 28.]

Fig.289
Planta geral da proposta (primeira estapa).
[ARTIGAS, João Batista Vilanova. *Parque Anhangabaú*. São Paulo: PMSP, 1974.]

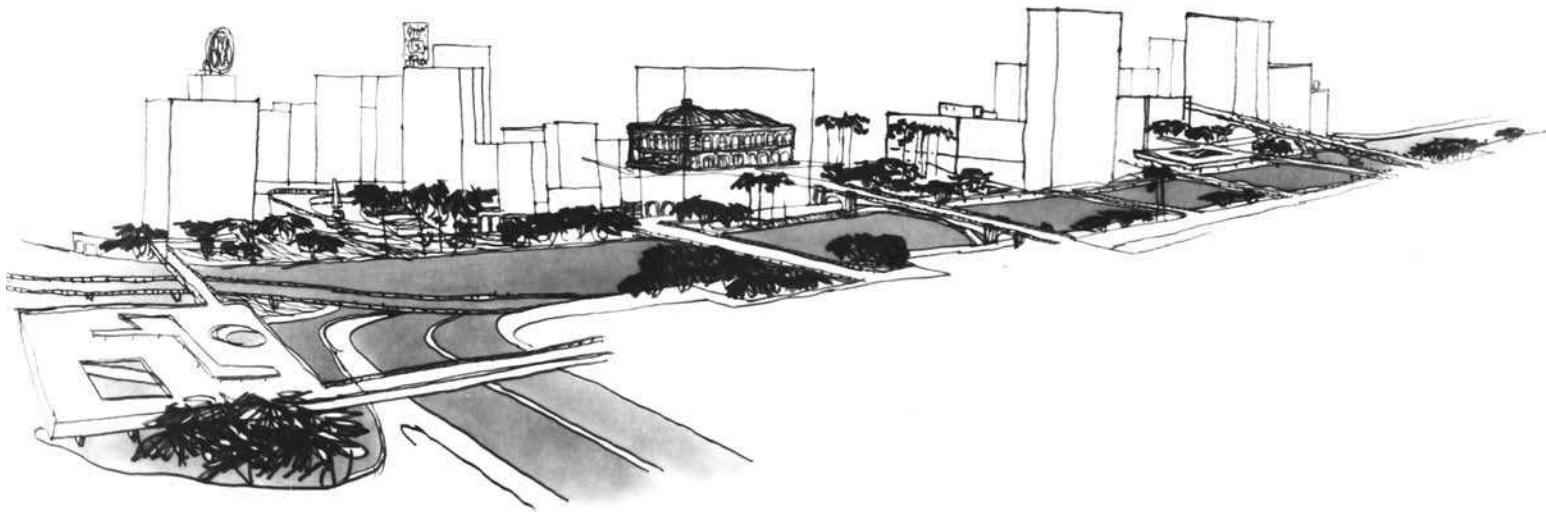
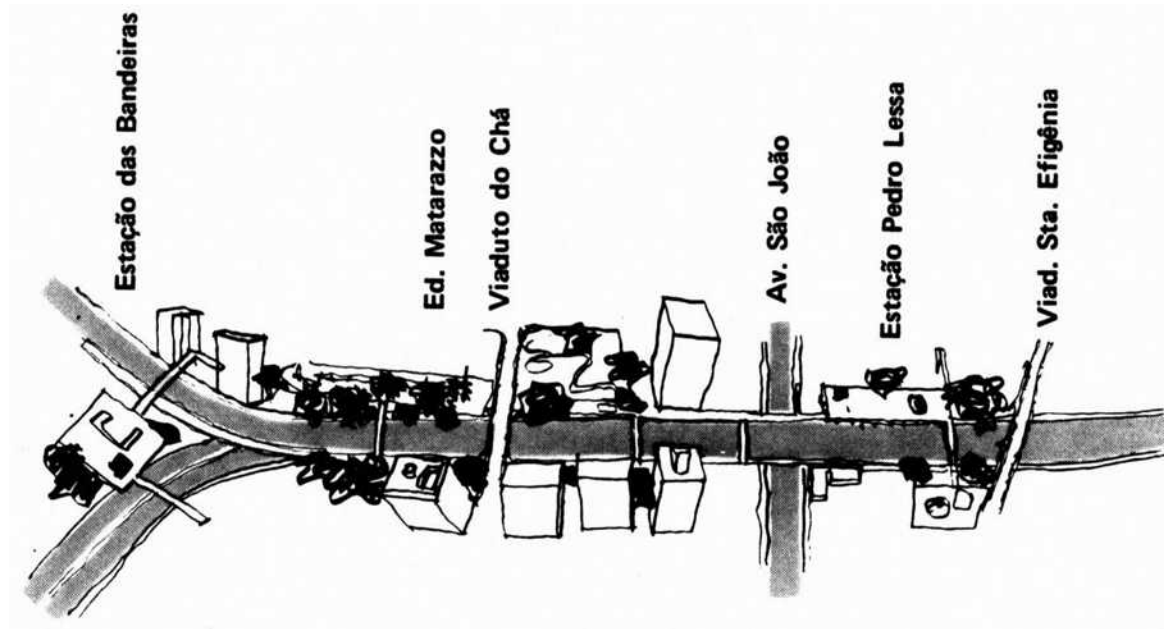
Fig.290
Diagrama de Artigas onde se destaca a importância do Perímetro de Irradiação para amenizar o fluxo de passagem pelo Anhangabaú.
[BUCCI, 1998. ilustração 30.]

“Projetei muitas passarelas. Lembro que, uma das primeiras, cuja instalação acompanhei, na Av. 23 de Maio, fez a calçada ruir assim que foi instalada. Depois disso, nosso escritório desenvolveu um bom ‘know-how’ e as que projetamos hoje, são montadas sobre os pilares em menos de uma hora.

Passarelas são obras modestas. Mas, além de salvarem vidas, são muito bonitas; visitei outros países e acho que em matéria de passarelas para pedestres, só as dos EUA podem ser comparadas com as nossas. Não precisamos da tecnologia japonesa que nos presenteou com a passarela da Praça João Mendes. Há outras, no entanto, muito bonitas, como a que está em frente ao DETRAN na Av. Rubem Berta. Mas, infelizmente

11 A equipe do projeto era complementada pelos seguintes profissionais: Abrahão Sanovicz, Marlene Yurgel, Harue Yamashita, Eduardo Rodrigues(arquitetos), Fernando Gonçalves (eng. tráfego), Bramante Buffoni, Cristiano Marcaro e Sigfrido Ruiz (comunicação), Cleber Machado, Ernesto Walter, Francisco Wahasugui, Luis Carlos Pessoa e Oswaldo Natrieli (estagiários).

12 KATINSKI, Julio Roberto. Trecho do texto “*Vilanova Artigas: invenção de uma arquitetura*”, presente no catálogo da exposição Vilanova Artigas realizada no Instituto Tomie Ohtake em 2003. p. 72.



Figs.291 e 292
 Perspectivas gerais com as propostas para o vale. Destacam-se os dois novos terminais e o sistema de passarelas.
 [ARTIGAS, 1974.]

nem todas as passarelas são bonitas e funcionais. Aquela, ao lado do Viaduto do Chá, eu considero imoral”¹³

No ano de 1974 Artigas continuou elaborando projetos para passarelas. Projetou outras sete: três para a Prefeitura Municipal de Santo André (construídas), três sobre a Rodovia dos Imigrantes (não construídas) e uma para a EMURB (não construída). Até o final de sua carreira ainda projetaria ao menos outras três.

“A questão central é que o conjunto das passarelas de Artigas assume um caráter experimental, uma espécie de ensaio. A cada nova passarela, são desenvolvidas novas soluções construtivas – de ordem puramente técnica –, ou espaciais – de acordo com a especificidade de cada local onde são implantadas.

Em todas elas, a estrutura metálica, plana ou levemente curva, é simplesmente apoiada em estruturas de concreto armado, com os mais variados desenhos. Os pontos de apoio, tema recorrente em toda a obra de Artigas, passam agora a ter uma outra função: assumem o papel de rampas ou de escadas”¹⁴

Artigas sabia que naquele momento a solicitação municipal vinha movida por um caráter imediatista e contraditório, sob a pressão da opinião pública em relação aos constantes acidentes e atropelamentos. Para ele era claro que os problemas fundamentais do Anhangabaú não seriam resolvidos dentro dos limites impostos. Segundo o arquiteto,

“O Vale do Anhangabaú é o centro monumental da cidade de São Paulo, a avenida de entrada e travessia da URBS. (...) Desde o começo do século, o vale precisou ser atravessado, ultrapassado e, muito mais tarde, franqueado ao uso que hoje oferece como avenida de grande porte. (...) O primeiro Viaduto do Chá, o de Jules Martin, data de 1892 e teria sido construído, como se disse, à guisa de válvula de segurança para o congestionamento do triângulo. Na verdade estamos versando há cem anos (...) os mesmos problemas, as mesmas questões, se bem que em escala diferente: atravessar o vale, e urbanizar a calha”¹⁵

13 ARTIGAS, J. B. Vilanova. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997. p. 177.

14 IWAMIZU, César Shundi. As passarelas urbanas projetadas por Artigas no início da década de 70. Trabalho para disciplina, FAUUSP, 2005.

15 Trecho do texto que acompanha a publicação do projeto na edição de julho de 1975 da revista Módulo, p.36.

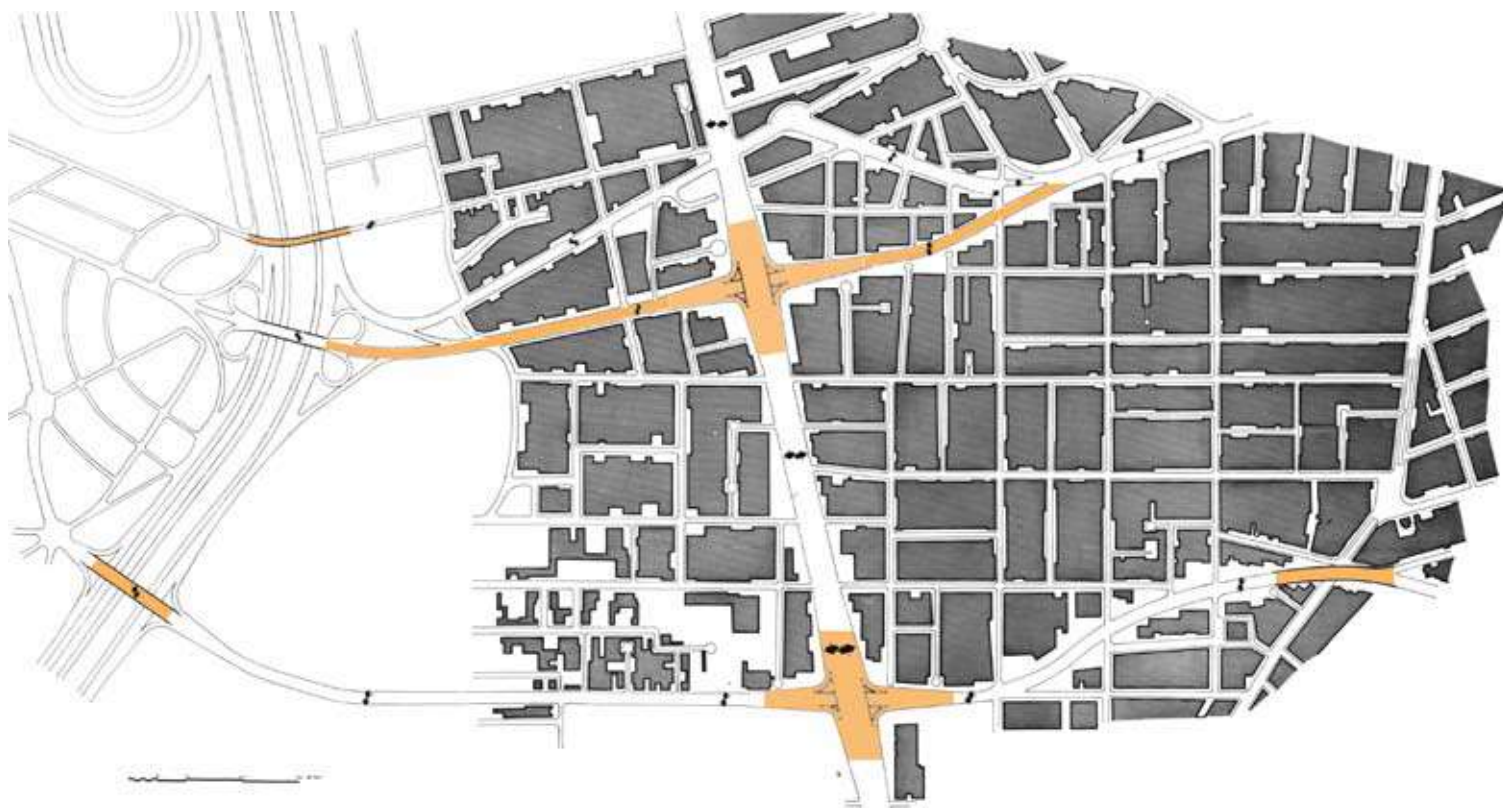


Fig.293
 “Trecho entre a Ponte Cidade Jardim (Rio Pinheiros) e a Avenida São Gabriel”.
 Em cinza claro foram destacadas as intervenções propostas.
 [ARTIGAS, 1974.]

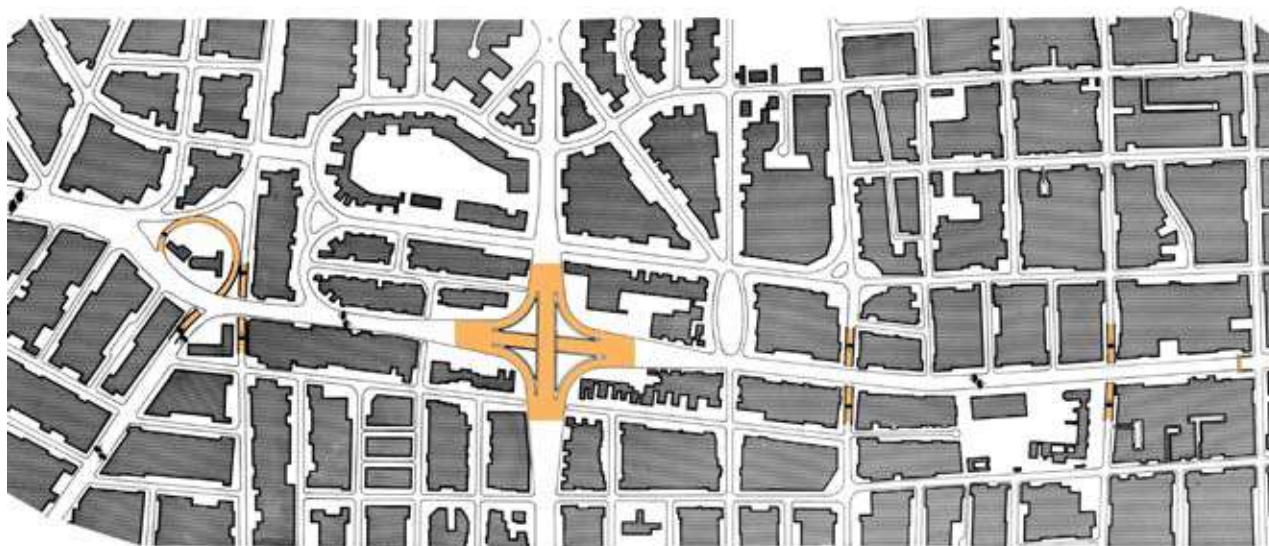


Fig.294
 “Trecho entre a Avenida São Gabriel e o Parque Siqueira Campos”.
 Em cinza claro foram destacadas as intervenções propostas.
 [ARTIGAS, 1974.]

Como primeira ação de projeto, Artigas tenta ampliar a abrangência territorial da encomenda expandindo para norte e para sul a extensão do eixo estudado, alcançando os rios Tietê e Pinheiros. Para isso justifica:

“A calha esticou-se para o sul quando no fim da década de trinta furou as nascentes do Anhangabaú. (...) Acontece que os temas de travessia devem integrar-se com os de urbanização do vale. E o vale esticou, como vimos procurando provar; e tanto que a nosso ver deveria ser avalizado um estudo urbanístico com o fôlego que a realidade atual de São Paulo exige, considerando também o trecho Viaduto de Santa Efigênia – Ponte Grande”¹⁶

Com esta abordagem Artigas objetivava superar a contradição parque/estar/local-avenida/passagem/metropolitano, presente nas propostas de Prestes Maia que haviam configurado aquele recinto. No fundo, através desse ponto de vista essas características não seriam contraditórias e sim complementares. O desenho proposto deveria assumir simultaneamente todos esses aspectos realizando sua conciliação e sua síntese.

Objetivamente, as propostas elaboradas durante a etapa inicial do projeto concentram-se fundamentalmente sobre três aspectos da circulação na cidade:

- para o automóvel, a configuração de uma via arterial expressa que cruzaria a cidade de rio a rio sem paradas e o aperfeiçoamento da rótula.
- para o ônibus, um novo sistema de funcionamento com a criação de duas grandes estações: a estação sul-norte, na Praça da Bandeira e a estação norte-sul, no vazio constituído pela Praça Pedro Lessa e pela demolição de um conjunto de edifícios próximos a ela.
- para o pedestre, a criação de um circuito de marcha a pé exclusivo, formado pela conexão, por meio de passarelas, das vias laterais junto às encostas. Ainda em relação aos pedestres, Artigas incorporaria em sua proposta o projeto da Galeria de Pedestres elaborado pela COGEP tendo como “consultor” o arquiteto Benno Perelmutter e apresentado no início de 1974. A projeção dessa galeria subterrânea aparece indicada em sua

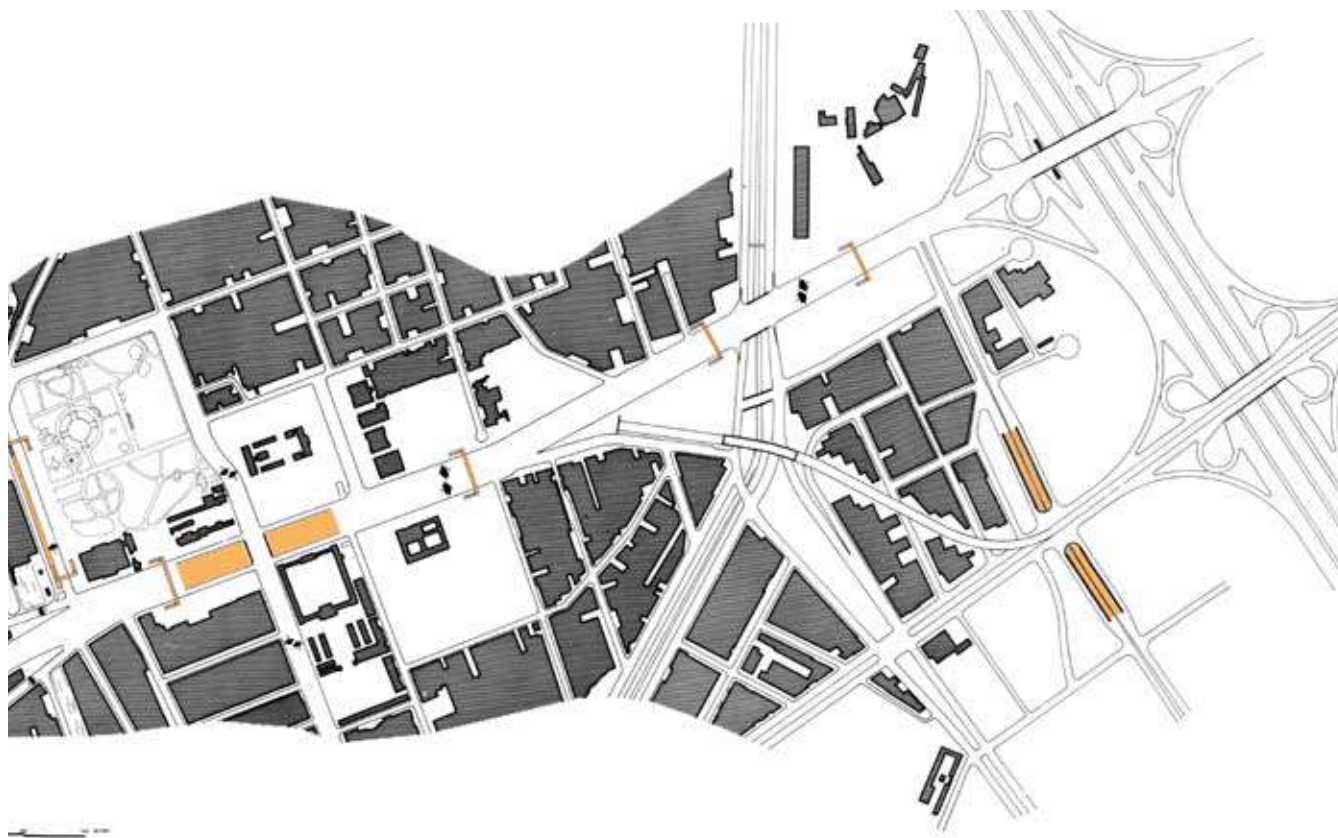
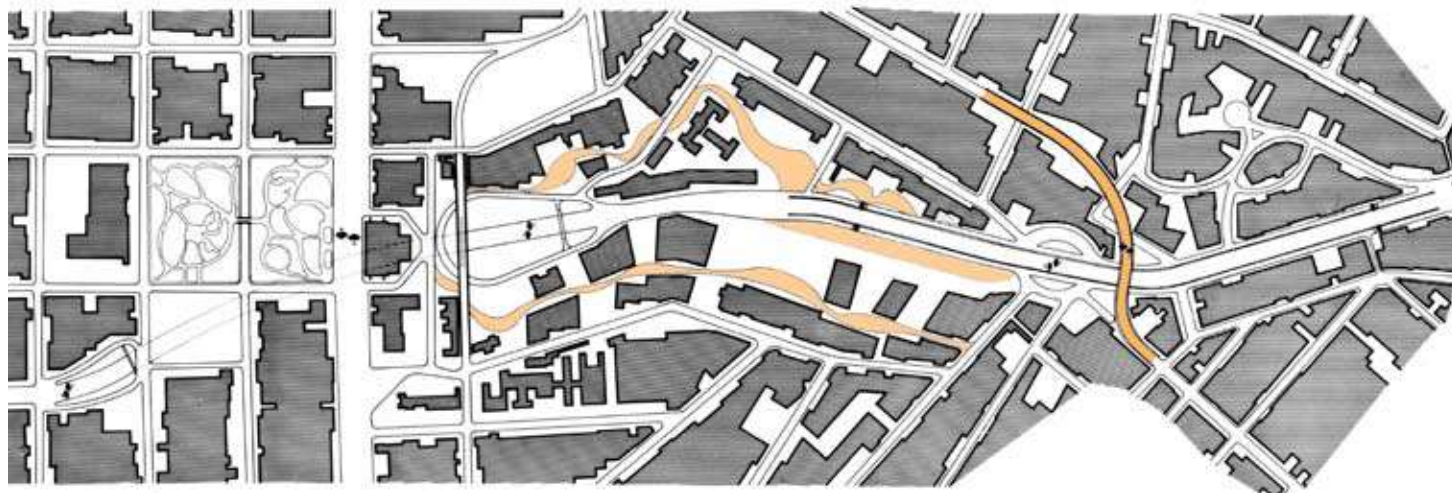


Fig.295
 “Trecho entre o Parque Siqueira Campos - Túnel Nove de Julho e Viaduto 14 Bis”.
 Em cinza claro foram destacadas as intervenções propostas.
 [ARTIGAS, 1974.]

Fig.296
 “Trecho entre a Estação da Luz e a Ponte Grande (Rio Tietê)”.
 Em cinza claro foram destacadas as intervenções propostas.
 [ARTIGAS, 1974.]

planta do “Trecho entre o viaduto 14 bis, Vale do Anhangabaú e a Estação da Luz”.

Pretende-se, a seguir, realizar uma análise pormenorizada das propostas da primeira etapa do trabalho buscando extrair dos poucos registros gráficos disponíveis o máximo de informações. Isto porque a escassez de documentos tem gerado freqüentemente leituras superficiais ou demasiadamente subjetivas deste projeto.

A posterior redução da abrangência do estudo determinada pela EMURB, após a conclusão da etapa inicial, e o conseqüente abandono de boa parte das propostas esboçadas, torna ainda mais relevante esse levantamento.

Propostas para o automóvel

Os croquis iniciais de Vilanova Artigas apresentados por Bucci¹⁷ (1998) revelam precisamente sua interpretação da abrangência da calha do Anhangabaú. A avenida instalada no fundo do vale só poderia ser compreendida como parte integrante do “Sistema Y” ao qual pertencia, num eixo que se estendia do Rio Pinheiros até o Tietê.

Alinhado com os projetos municipais daquela época, como o PUB, o PMI e o plano de vias expressas da Secretaria de Transportes publicado em 1973¹⁸, Artigas propõe transformar o eixo em uma via arterial expressa através da construção de algumas “obras de arte para a disciplina do trânsito”.¹⁹ As plantas gerais, impressas em publicação do estudo pela revista Módulo, eram acompanhadas pelas seguintes legendas:

“Desenho Urbano: Eliminação de pontos de conflito através de dispositivos que permitam fluxo contínuo”.

“Sistema Viário: Separar o tráfego de pedestres do sistema de trânsito de veículos.

Eliminar conversões à esquerda, retificar o traçado de vias”.

O que observamos nas plantas dos trechos ampliados são propostas de trevos, alças, pontes, viadutos, rebaixamentos e retificações de vias em diversos pontos do eixo. As obras mais importantes em cada trecho são:

17 BUCCI, 1998.

18 O referido plano foi elaborado durante a gestão do prefeito J. C. de Figueiredo Ferraz.

19 Trecho do memorial descritivo que integrava a apresentação da primeira etapa de desenvolvimento do projeto.

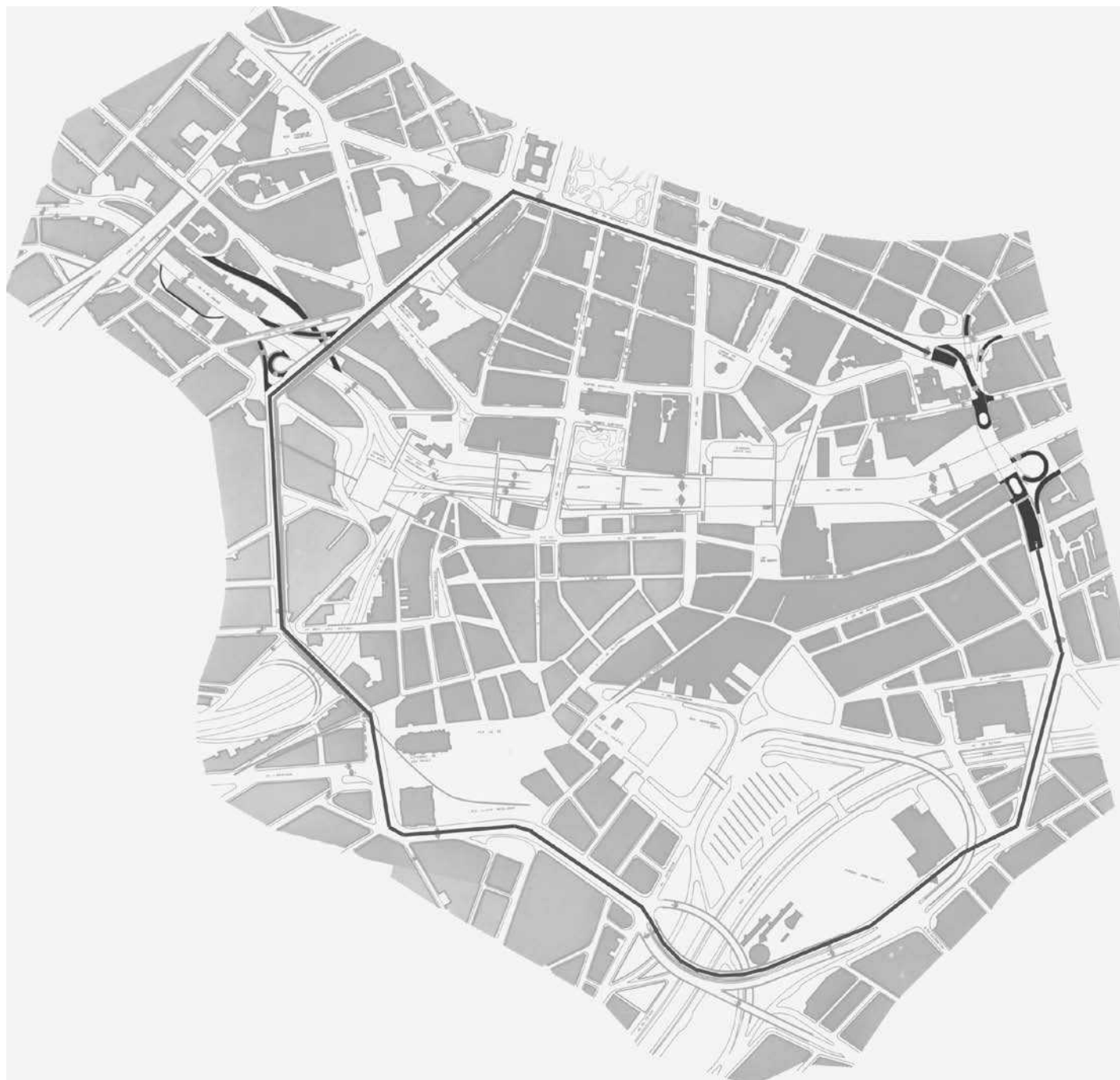


Fig.297
Edição do “Trecho entre o Viaduto
14 Bis e a Estação da Luz”.
Em preto foram destacadas as
propostas para o automóvel.
[ARTIGAS, 1974.]

1 - Trecho entre a Ponte Cidade Jardim (Rio Pinheiros) e a Av. São Gabriel:

a - criação de duas novas pontes sobre o Rio Pinheiros, uma no eixo da Rua Artur Ramos, outra no eixo da Avenida Pres. Juscelino Kubitschek

b - abertura de trecho novo para retificação do eixo expresso entre a Rua João Cachoeira e a Ponte Cidade Jardim

c - trevos de conexão nos cruzamentos da Av. Faria Lima com o eixo retificado e com a Av. Juscelino Kubitschek

d - viaduto sobre a Av. Santo Amaro no eixo da Av. Juscelino Kubitschek

2 - Trecho entre a Avenida São Gabriel e o Parque Siqueira Campos:

a - alça de conversão rebaixada para acesso à Av. São Gabriel

b - rebaixamento das ruas Groenlândia, Estados Unidos e Lorena

c - trevo de conexão no cruzamento com a Av. Brasil

d - passarela sobre o eixo, junto à Rua José Maria Lisboa

3 - Trecho entre o Parque Siqueira Campos, Túnel 9 de Julho e Viaduto 14 Bis:

a - viaduto ligando as ruas Manoel Dutra e Herculano de Freitas, passando sobre o Viaduto Dr. Plínio de Queiróz

b - deslocamento da Rua Dr. Plínio Barreto para junto do elevado, ligando a praça existente ao passeio

4 - Trecho entre o Viaduto 14 Bis, Vale do Anhangabaú e a Estação da Luz:

Neste setor logicamente se concentra o maior número de propostas. As propostas viárias neste trecho têm o objetivo maior de otimizar o funcionamento da rótula.

“Neste sistema a atual rótula desempenha papel muito importante não só para a disciplina do Vale, cujo trânsito deverá absorver como também para definir a marcha a pé no centro da cidade, em redor do Parque. A rótula deverá ser aperfeiçoada com meca-

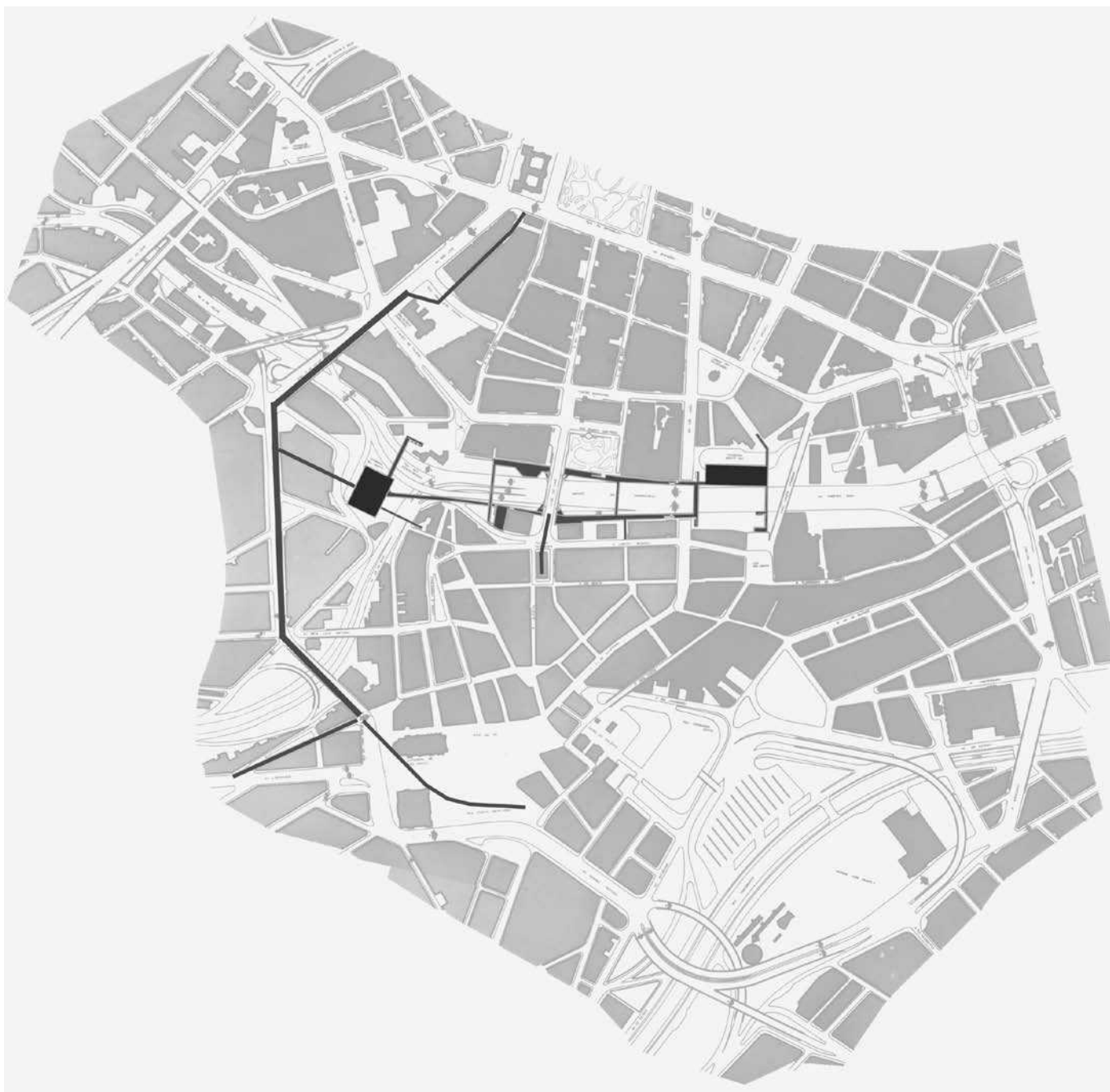


Fig.298
Edição do “Trecho entre o Viaduto
14 Bis e a Estação da Luz”.
Em preto foram destacadas as
propostas para o pedestre.
O arco à esquerda é a indicação da
“Galeria de Pedestres”.
[ARTIGAS, 1974.]

nismos colocados ao seu redor de forma a permitir um fluxo de trânsito sem semáforos ao mesmo tempo que garantam entradas e saídas estrategicamente distribuídas”.²⁰

20 Trecho do memorial descritivo que integrava a apresentação da primeira etapa de desenvolvimento do projeto.

Para isso são projetadas, nos cruzamentos da rótula com o eixo, as seguintes intervenções:

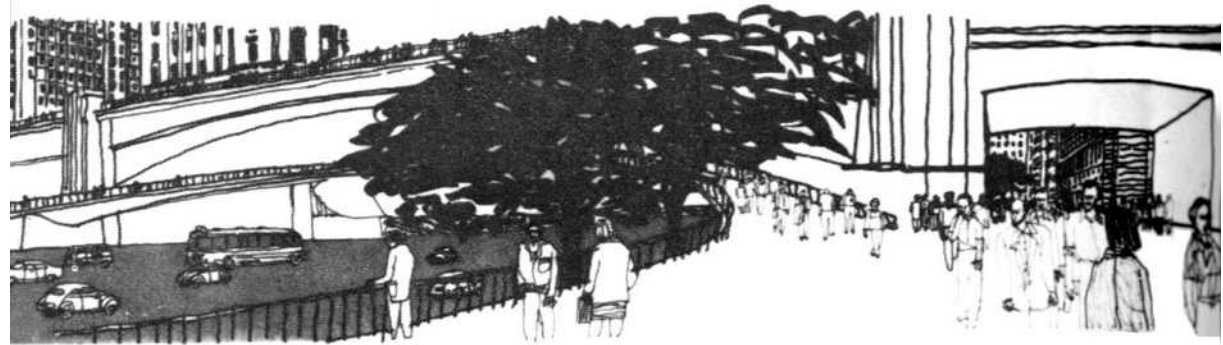
- a - no extremo sul, três alças de ligação da Av. Nove de Julho com o viaduto de mesmo nome e a extensão da Rua Avanhandava interrompendo a Álvaro de Carvalho
- b - no extremo norte, um conjunto de viadutos realizando a transposição da Av. Senador Queirós sobre a Av. Prestes Maia e a conexão com as ruas Cásper Líbero, Brigadeiro Tobias, General Couto Magalhães e Av. Ipiranga.

5 - Trecho entre a Estação da Luz e a Ponte Grande (Rio Tietê):

- a - rebaixamento da Av. Tiradentes no cruzamento com as ruas João Teodoro e Ribeiro de Lima
- b - re-configuração da Praça da Luz com a implantação de duas passarelas
- c - implantação de quatro passarelas sobre a Av. Tiradentes eliminando assim semaforização para pedestres
- d - rebaixamento da Rua Porto Seguro no cruzamento com a Av. Cruzeiro do Sul

Propostas para o sistema de ônibus

Um das grandes dificuldades do projeto era a organização da operação das numerosas linhas de ônibus que transitavam neste setor da cidade. Sabendo que a solução para o transbordo de passageiros deveria estar diretamente ligada à solução para a circulação de pedestres, Artigas propôs a criação de um circuito segregado de marcha a pé arrematado em seus extremos norte e sul por duas grandes estações. A Estação Bandeira seria implantada na praça de mesmo nome e abrigaria o transbordo dos veículos no sentido Sul-Norte. A Estação Pedro Lessa seria implantada sobre o vazio da praça homônima acrescida da área criada com



a demolição de parte dos edifícios localizados entre a Rua Capitão Salomão e a Av. São João. Entre os edifícios que seriam demolidos estava o da agência central dos Correios.

Com esta disposição de estações o trajeto proposto para as linhas seria sempre diâmetro. Os veículos passariam pelo centro ao realizar o percurso Norte-Sul, ou seu inverso, mas nunca teriam o centro como destino final. Com esta estratégia seria possível eliminar uma enorme quantidade de pontos e pequenos terminais espalhados pelas ruas, além de concentrar a espera e chegada de passageiros.

Propostas para o pedestre

“(…) pareceu-nos necessário reconquistar para o pedestre e só para ele, as vias laterais de tráfego que estão nas encostas do Vale. Organizar dois largos passeios interligados por passarelas e associados a mobiliário de lazer a programar.”²¹

A partir da implantação das duas estações descritas acima era proposto um sistema elevado em relação à avenida, no nível da Rua Formosa, para a circulação de pedestres. Este sistema, composto de ‘passarelas-passeio’ paralelas ao eixo, ligadas por passarelas transversais, permitia o deslocamento de uma estação à outra e realizava as conexões destas com as ruas existentes, ora em nível, ora através de rampas e escadas. A boca inferior da Galeria Prestes Maia poderia ser acoplada ao sistema assim como pavimentos intermediários de alguns edifícios existentes.

Não fica muito claro através dos desenhos disponíveis, o que aconteceria sob esses passeios elevados. O que vemos nas perspectivas são trechos de jardins e alguns acessos de veículos.

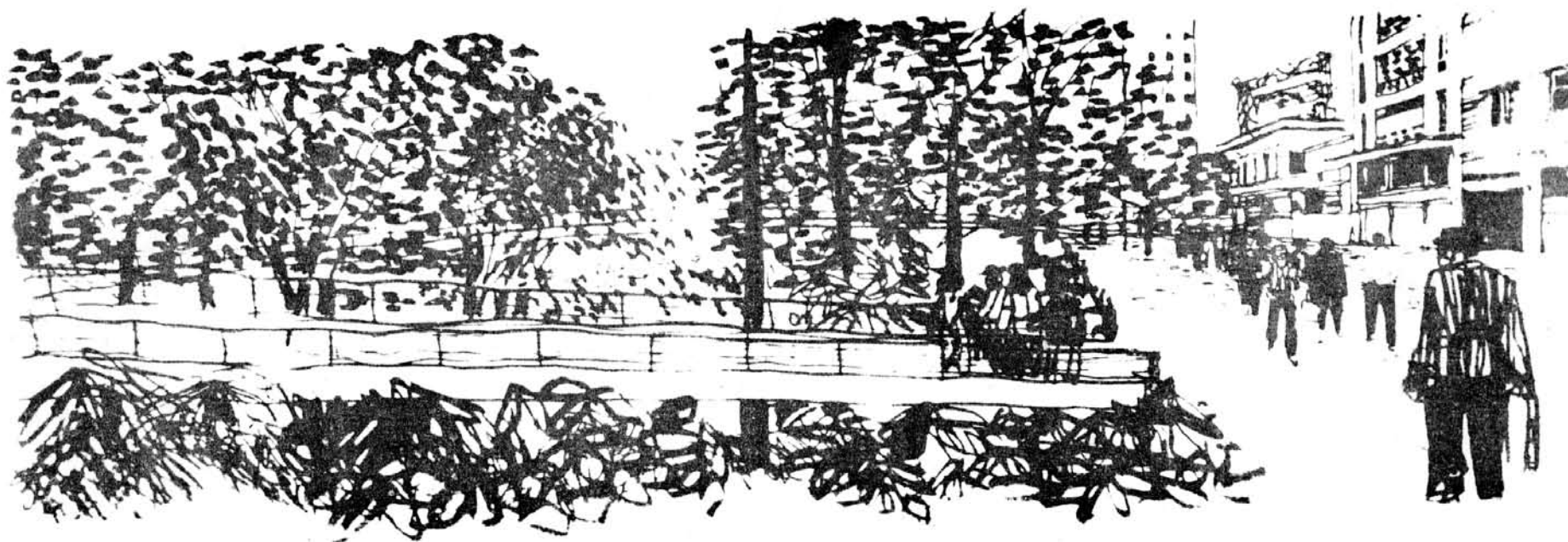
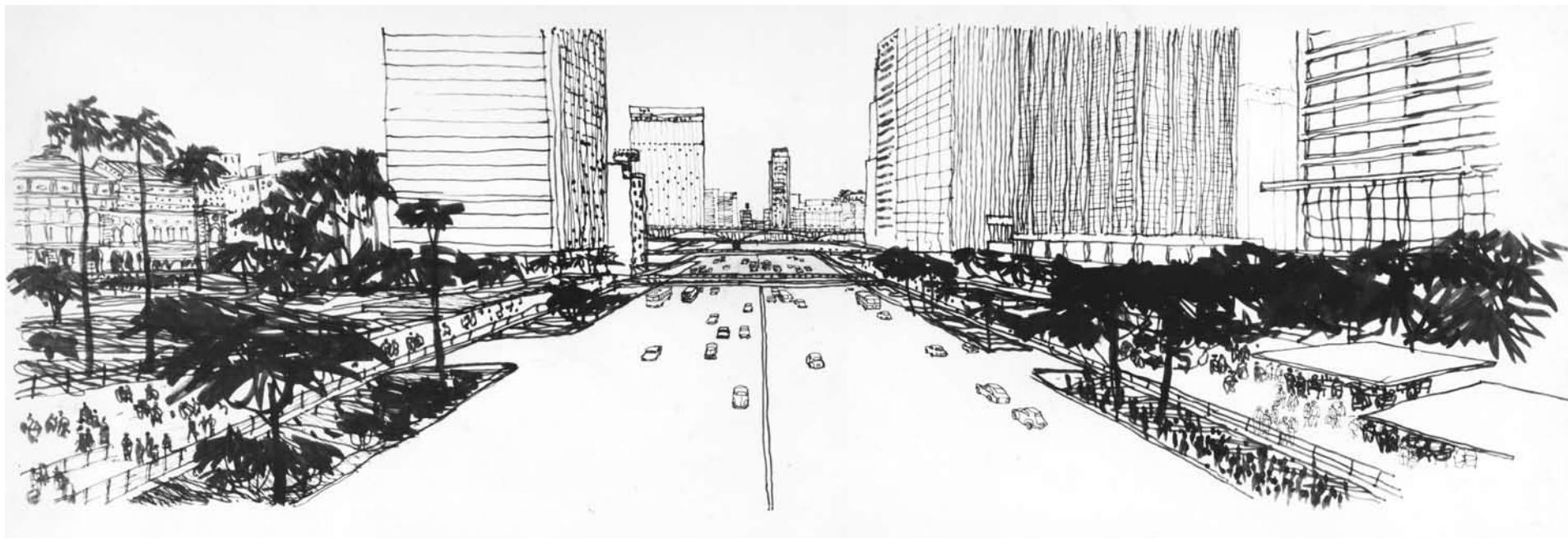
Outro elemento relacionado à circulação de pedestres que encontramos nos desenhos de Artigas é um projeto, elaborado no mesmo ano pela EMURB, que foi incorporado ao plano. O projeto se chamava “Sistema de Galerias para Pedestres”.

No início de 1974 a EMURB recebeu do consultor Benno Perelmutter o estudo preliminar para a implantação de um sistema de tapetes rolantes subterrâneos para o transporte em

21 Trecho do memorial descritivo que integrava a apresentação da primeira etapa de desenvolvimento do projeto.

Fig.299
Perspectiva do sistema de marcha a pé nas proximidades do Viaduto do Chá, em direção sul-norte.
[MÓDULO, Jul/1975. ARTIGAS, Vilanova. *Projeto de Reorganização do Parque do Anhangabaú e sua extensão pela via arterial norte-sul.*]

Fig.300
Edição de pormenor do “Trecho entre o Viaduto 14 Bis e a Estação da Luz”.
Em preto foi destacado o sistema de marcha a pé proposto para o vale entre os dois novos terminais de ônibus.
[ARTIGAS, 1974.]



massa de pedestres na área central de São Paulo. A proposta apresentada previa o aproveitamento dos estrados inferiores dos viadutos Nove de Julho, Jacaré e Dona Paulina, previstos inicialmente por Prestes Maia para abrigar o metropolitano.

22 SÃO PAULO (cidade).
Coordenadoria Geral de
Planejamento. *Galeria de Pedestres*.
1974.

“(…) o viaduto Dona Paulina, o viaduto Jacaré e o Nove de Julho, dispõem, agora, de considerável espaço no seu segundo nível.

Se essas três áreas fossem interligadas e estendidas num extremo até a Praça João Mendes e Praça da Sé, e no outro até a Av. São Luiz e Praça da República, poderia ser criada uma passagem para pedestres, semicircular, de um quilômetro de comprimento, com capacidade para comportar instalações automáticas para deslocamento de pedestres. A área poderia receber ar condicionado, lojas, restaurantes e outras instalações para o atendimento de pedestres, trazendo maior receita para o município e servindo melhor as áreas em apreço.”²²

O projeto foi amplamente divulgado e publicado através da imprensa e demais meios de comunicação. Depois de feito um estudo de viabilidade financeira, foi abandonado.

Alguns aspectos da primeira etapa do projeto

A elaboração deste projeto ocorre em um momento muito particular na carreira de Vilanova Artigas e da história recente do país. O texto a seguir, da historiadora Rosa Camargo Artigas, faz um relato preciso desse período.

“A década de 70 inaugura-se com um projeto de desenvolvimento excludente e de expansão econômica que os militares chamaram de ‘milagre brasileiro’. O Estado investe em programas de obras públicas com o objetivo de divulgar sua imagem e para saldar compromissos com os setores empresariais e da elite que o apoiara. Entre outras áreas, a construção civil se expande e experimenta um dos períodos mais prósperos da história recente.

Fig.301
Perspectiva do vale a partir do Viaduto do Chá. Ao fundo o Viaduto Santa Efigênia. Nas laterais aparecem as plataformas elevadas para pedestres.
[MÓDULO, Jul/1975.]

Fig.302
Ponto de vista de um pedestre durante o percurso ao longo do vale.
[Folha de São Paulo, 16 de maio de 1974.]



Fig.303
Vista do modelo tridimensional
da primeira etapa do projeto. Em
primeiro plano o terminal sobre a
Praça da Bandeira.
[ARTIGAS, 1974.]

(...)

Artigas vive, nesse momento, uma situação bastante peculiar. Impedido de manter suas atividades como professor, dedica-se exclusivamente ao trabalho de prancheta. De um lado sofre perseguições e ameaças, de outro é chamado para realizar importantes obras para o Estado. A exemplo do que ocorrera em 69, quando tem seus direitos cassados pela mesma autoridade que o contratou para projetar o Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado, ao longo dos anos 70 isso parece repetir-se com alguma freqüência.

(...)

Datam desse período muitos dos projetos de renovação urbana que, acompanhando os planos de desenvolvimento formulados nos órgãos de planejamento estatais, procuram organizar o crescimento urbano possibilitado pelo crescimento econômico promovido pelo ‘milagre’. A maior parte desses projetos, no entanto, não foi executada em parte por conta da crise econômica que desmistificou definitivamente a aparência de progresso e, em parte, porque defender os interesses da cidadania não era prioridade no momento”²³

As análises e observações a respeito deste projeto devem sempre considerar a influência desse cenário sobre os rumos das decisões. O próprio Artigas relatou isso de uma maneira mais dramática:

“Depois de cassado, vivi a década de 70 cercado pelo medo. Desse período só me lembro do medo. Terror que fez meus colegas calarem a boca na Universidade”²⁴

Em sua abordagem, Artigas mantinha, por um lado, uma postura coerente com as iniciativas municipais ao incorporar e assumir como premissas, alguns princípios encontrados no PUB e no plano de vias expressas de 1972, além de projetos complementares como o da Galeria de Pedestres. Por outro lado, ao expandir os limites do que poderíamos considerar como o “recinto Anhangabaú”, Artigas realizava uma verdadeira inversão histórica. Os pla-

23 ARTIGAS, Rosa Camargo. Trecho do texto “*Encruzilhadas e caminhos: cinquenta anos de história*” presente no catálogo da exposição “A cidade é uma casa. A casa é uma cidade -Vilanova Artigas -Arquitecto” realizada pela Casa da Cerca em colaboração com a Fundação Vilanova Artigas, em Almada, Portugal, entre novembro de 2000 e março de 2001.

24 ARTIGAS, 1997. p. 33.

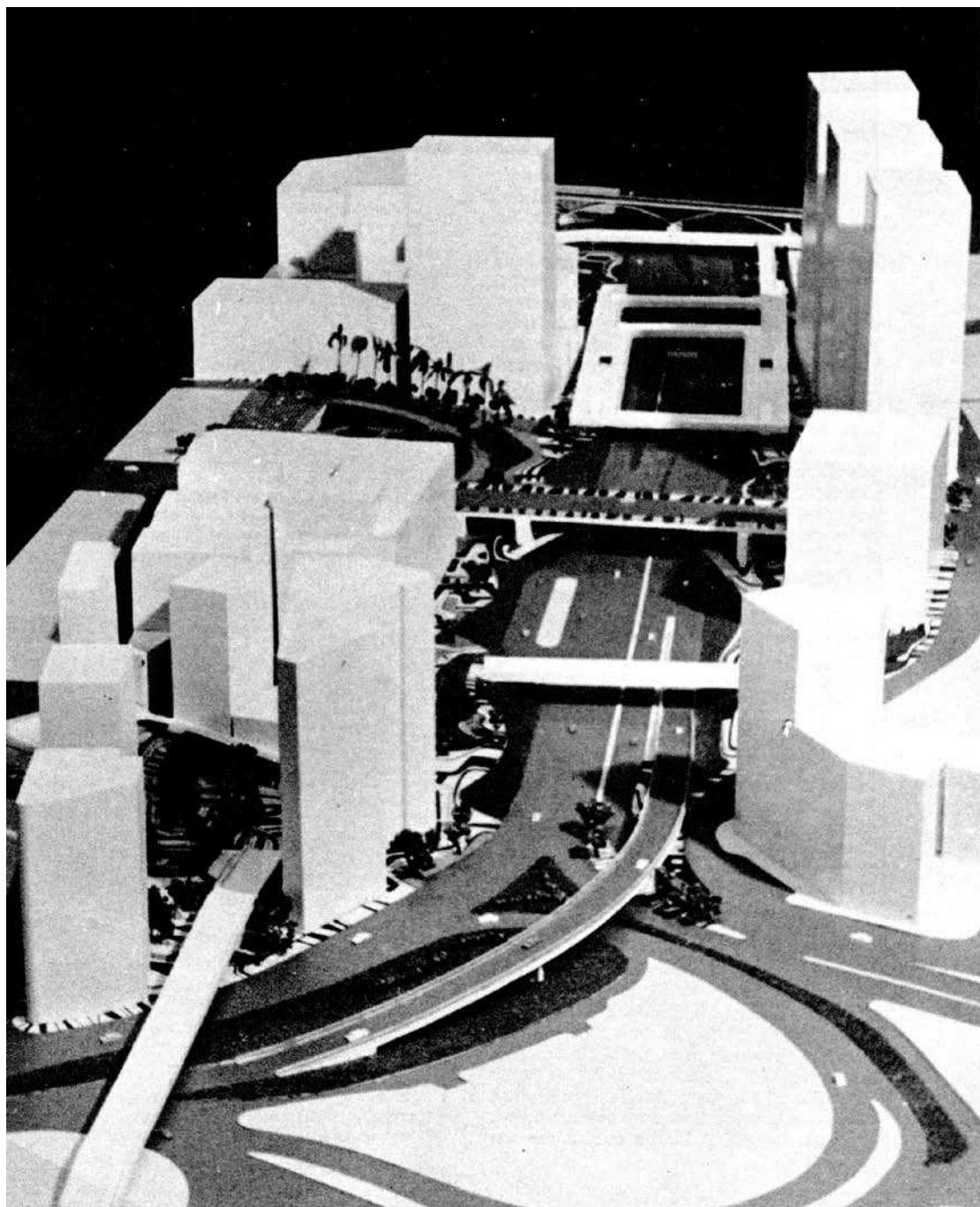


Fig.304
Vista do modelo tridimensional da
segunda etapa do projeto. Em pri-
meiro plano a Praça da Bandeira.
[MÓDULO, Jul/75.]

nos realizados até então, abordavam o vale como um elemento isolado, anulando de partida a possibilidade de incorporação de sua dimensão metropolitana como recurso de desenho. O procedimento adotado tornava indissociável a análise do recinto, propriamente dito, e a da rede metropolitana ao qual pertencia. Com este gesto, que era inédito apesar de sua aparente obviedade, Artigas abriu novos caminhos de investigação para a arquitetura e o urbanismo em São Paulo.

Anos depois Artigas faria o seguinte comentário a respeito desse projeto:

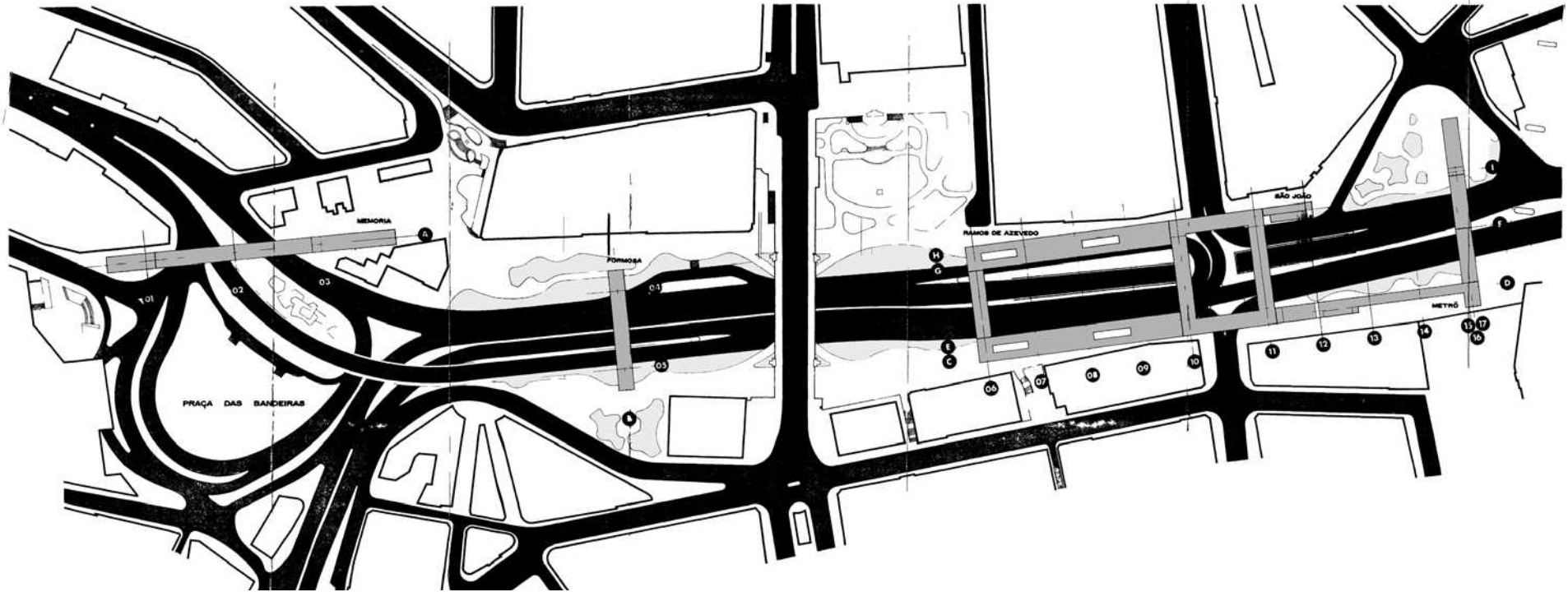
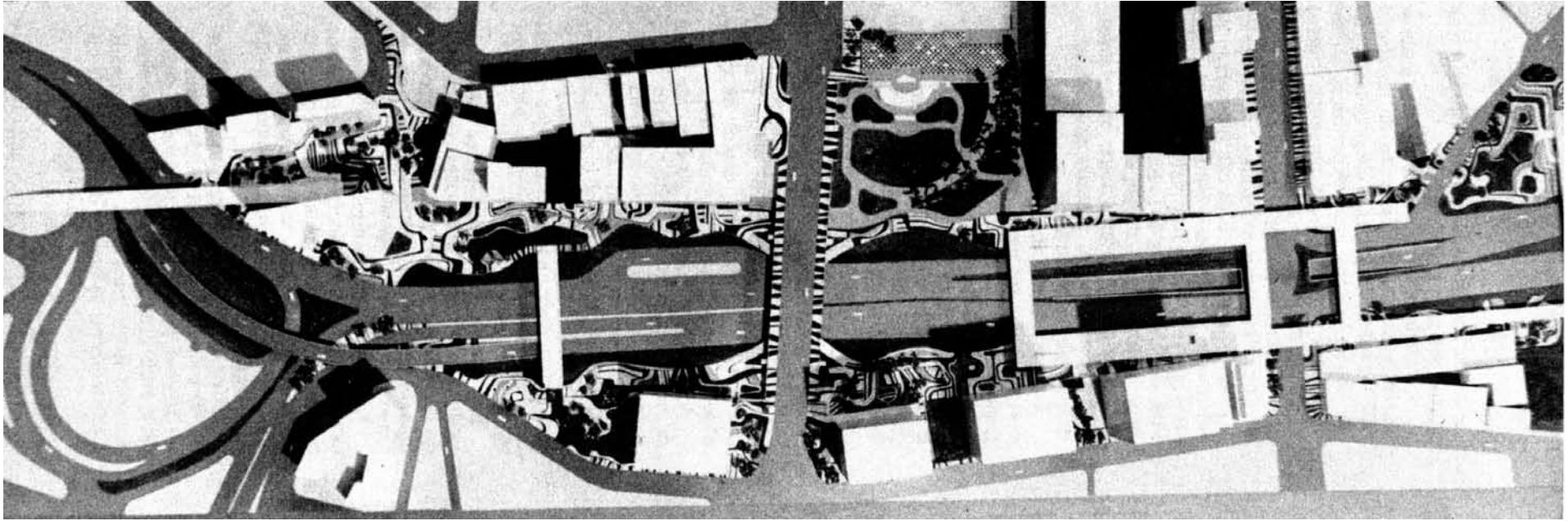
“O projeto de reurbanização do Vale do Anhangabaú é mais que um conjunto de passarelas. Ele prevê a remodelação total do Vale. Tem, inclusive, o paisagismo do Burle Marx. Seria a transformação daquela ‘barbaridade’ de pedestres com veículos que existe lá. Um lugar que eu não posso atravessar, de carro ou a pé, sem ser insultado: ‘Ô, seu velho idiota!’”²⁵

Segunda etapa do projeto

A apresentação da etapa inicial do plano não sensibilizou os técnicos municipais e o escopo do estudo foi novamente restringido ao trecho entre o Viaduto Sta. Efigênia e a Praça da Bandeira. A proposta dos terminais teve de ser desvinculada da do sistema de marcha a pé e foi basicamente sobre este último elemento que se baseou o desenvolvimento da segunda fase do projeto.

A riqueza de relações espaciais, presente na primeira versão, perdeu-se por completo, reduzindo a proposta a um conjunto desarticulado de passarelas.

A estação Pedro Lessa foi projetada preliminarmente como um eventual complemento ao conjunto. O paisagista Roberto Burle Marx foi adicionado à equipe para realizar o desenho de pavimentação dos passeios. As passarelas foram detalhadas até o nível de “anteprojeto executivo básico”, conforme consta nas pranchas, completando o conjunto de informações necessárias para a realização da licitação da obra.



O projeto final, entregue à prefeitura entre dezembro de 1974 e janeiro de 1975, continha as seguintes propostas:

A - Passarela Memória

Esta passarela isolada além de realizar a travessia sobre a Av. Nove de Julho, ligando a Rua Santo Antônio ao Metrô Anhangabaú e ao Largo da Memória, serviria como acesso para o futuro Terminal Bandeira de ônibus, que não se encontra no desenho de implantação. Com 169 metros de comprimento e 10 metros de largura apresenta apoios centrais e vãos entre pilares de 45 metros. Sua estrutura é mista, com arranques e apoios em concreto armado e vãos centrais em aço.

B - Passarela Formosa

A passarela Formosa, também é isolada e tem 10 metros de largura por 80 metros de comprimento com dois apoios e vão central de 52 metros. O método construtivo é similar ao da passarela Memória e ao de diversas outras passarelas projetadas por Artigas para a mesma EMURB a partir de 1972.

C - Passarelas Ramos de Azevedo / São João / Metrô (São Bento)

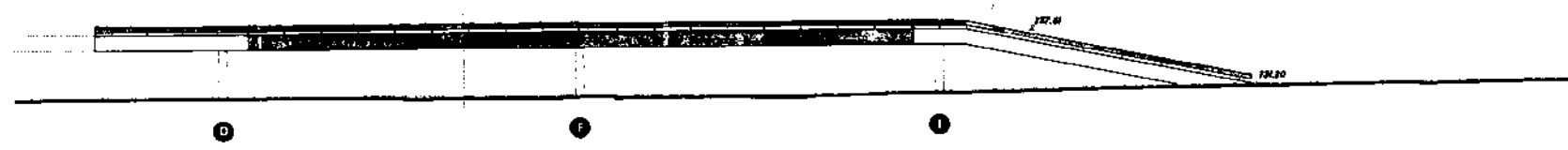
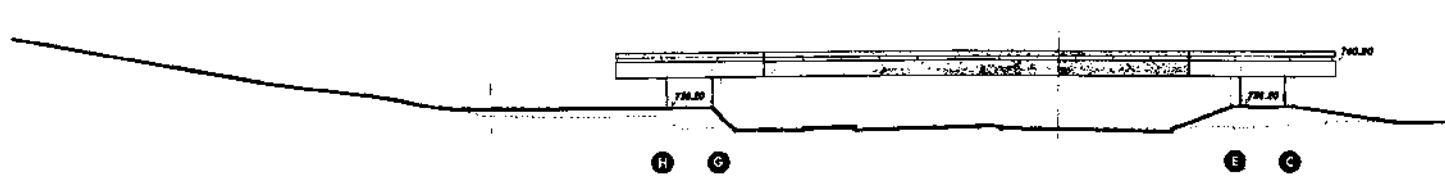
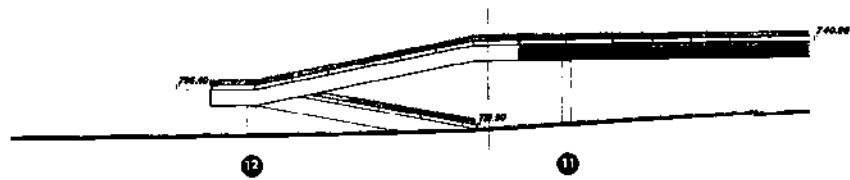
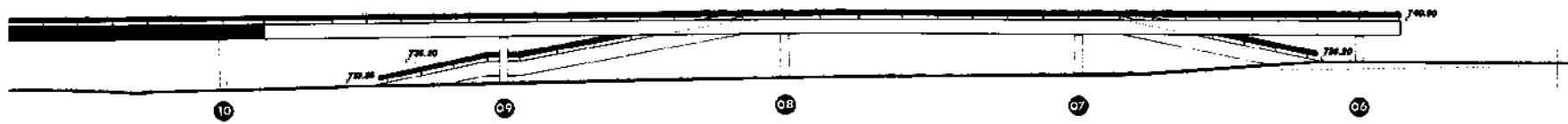
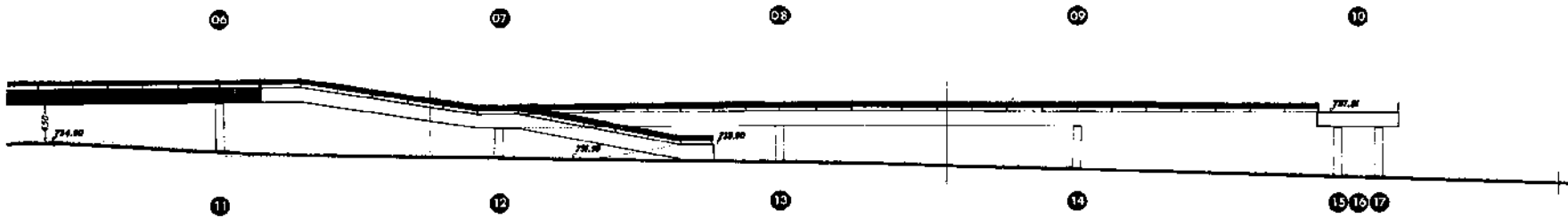
As três passarelas sobre a avenida, que complementam o conjunto de transposições proposto neste projeto, se integram a outras duas longitudinais formando uma única estrutura. Para sua implantação seria necessária a demolição de boa parte das construções junto à Avenida Prestes Maia localizadas entre o Largo de São Bento e a São João. Em relação aos edifícios existentes, as passarelas longitudinais ficariam a distâncias entre dois e sete metros.

Esta espécie de plataforma elevada possibilitaria a multiplicidade de percursos e sua presença no vale se faria sentir de modo peculiar. Esse objeto ocuparia boa parte do vazio que caracteriza aquele recinto estabelecendo novas relações visuais com a avenida, com as vias perpendiculares e com os espaços livres ao seu redor.

Seu complemento seria o Terminal Pedro Lessa como veremos a seguir.

Fig.305
Vista do modelo tridimensional da segunda etapa do projeto.
[MÓDULO, Jul/75.]

Fig.306
Planta da segunda etapa do projeto.
Foram destacados, em cinza claro, os elementos propostos.
[Biblioteca FAUUSP]



D - Estudo Preliminar do Terminal Pedro Lessa

O estudo para o Terminal (notar que antes havia se utilizado o termo “estação”) Pedro Lessa foi apresentado como um anexo do projeto básico das passarelas, o que evidencia a falta de interesse por parte da prefeitura em levar essa obra adiante.

Sua implantação foi prevista ocupando o vazio da praça somado a outro vazio que seria criado com a demolição de grande parte das construções existentes na quadra localizada entre a Av. São João e a Rua Capitão Salomão. Essas demolições incluíam o edifício da agência central dos Correios, fato que gerou muita polêmica, dificultando bastante sua aprovação.

Para a instalação do terminal, a malha viária deveria sofrer algumas modificações como a interrupção da Rua Capitão Salomão, a pedestrianização da Rua Abelardo Pinto (“Beco do Piolín”) e o desvio da Rua do Seminário com a demolição de algumas construções nessa área também.

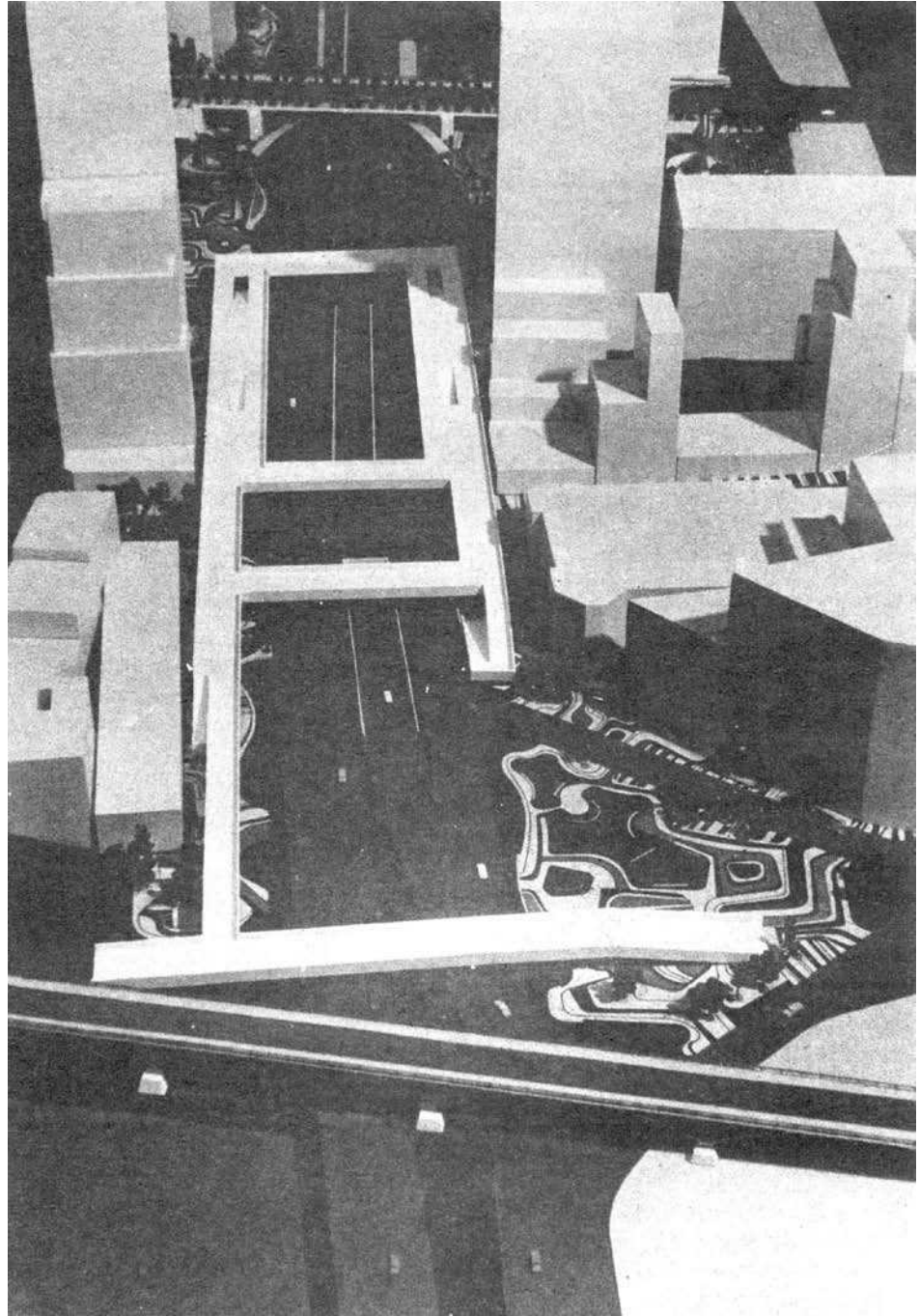
O edifício do terminal era resolvido em quatro pavimentos sob uma grande cobertura retangular com 176 metros de comprimento por 125 metros de largura. No pavimento térreo se localizavam exclusivamente as nove plataformas de embarque e desembarque com aproximadamente 150 metros cada uma, totalizando cerca de 1350 metros lineares de plataformas. O primeiro pavimento realizaria a comunicação das plataformas com a cidade prolongando-se externamente através do sistema de passarelas e garantindo-lhes animação e utilização intensa. Para a ligação entre os dois níveis estava previsto um conjunto de 45 escadas além de 14 rampas.

Nos dois pavimentos superiores eram instalados os programas de apoio.

E - Desenho das Calçadas

O projeto continha ainda um novo desenho para o calçamento dos passeios de todo o vale, sob a direção do paisagista Roberto Burle Marx. A proposta apresentava a linguagem característica do renomado paisagista utilizando planos de mosaico português com as cores de São Paulo.

Fig.307
Cortes e elevações da plataforma
proposta.
[Biblioteca FAUUSP]



Considerações a respeito da segunda etapa do projeto

26 ARTIGAS, João Batista
Vilanova. Trecho do texto *Um lugar
à utopia*, de 1975

Se olharmos com atenção para todo o processo de desenvolvimento deste Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú, veremos que suas propostas essenciais se perderam na passagem da primeira para a segunda etapa, devido às imposições e restrições por parte da EMURB. O resultado final do desenvolvimento do projeto nos deixa com a sensação de oportunidade perdida.

Após ter a abrangência de seu plano reduzido a um mero conjunto de passarelas, o que teria levado Artigas a prosseguir com seu desenvolvimento?

As circunstâncias políticas descritas no início deste trabalho poderiam configurar uma justificativa, mas apenas parcial. Talvez o seguinte depoimento de Artigas ajude a responder a essa pergunta.

“Vejam que coisa curiosa: há um planejamento geral, a respeito do qual ninguém fala, mas no qual os pequenos planejamentos tem que ser inseridos. E o planejamento geral, em todos os tempos e até hoje, é de molde que a gente não se possa inserir. (...) O mal é que nós assumimos a responsabilidade de curar as feridas sangrentas de nossos meios urbanos através de um planejamento isolado do planejamento geral e este, muitas vezes, não coincide com o nosso. Isso não nos leva a um nível maior de desânimo porque, se não segurarmos com força a pequena bandeira das possibilidades de mostrar, com pequenos exemplos, o que poderia ser feito, certamente teremos que por de lado, logo de saída, as nossas mais caras esperanças”²⁶

Fig.308
Planta parcial com o padrão de
desenho proposto por Burlle Marx
para a pavimentação do vale. Tre-
cho Correio - Pedro Lessa.
[Biblioteca FAUUSP]

Fig.309
Vista do modelo tridimensional
da segunda etapa do projeto. Em
primeiro plano o Viaduto Santa
Efigênia e a Praça Pedro Lessa.
[MÓDULO, Jul/75.]

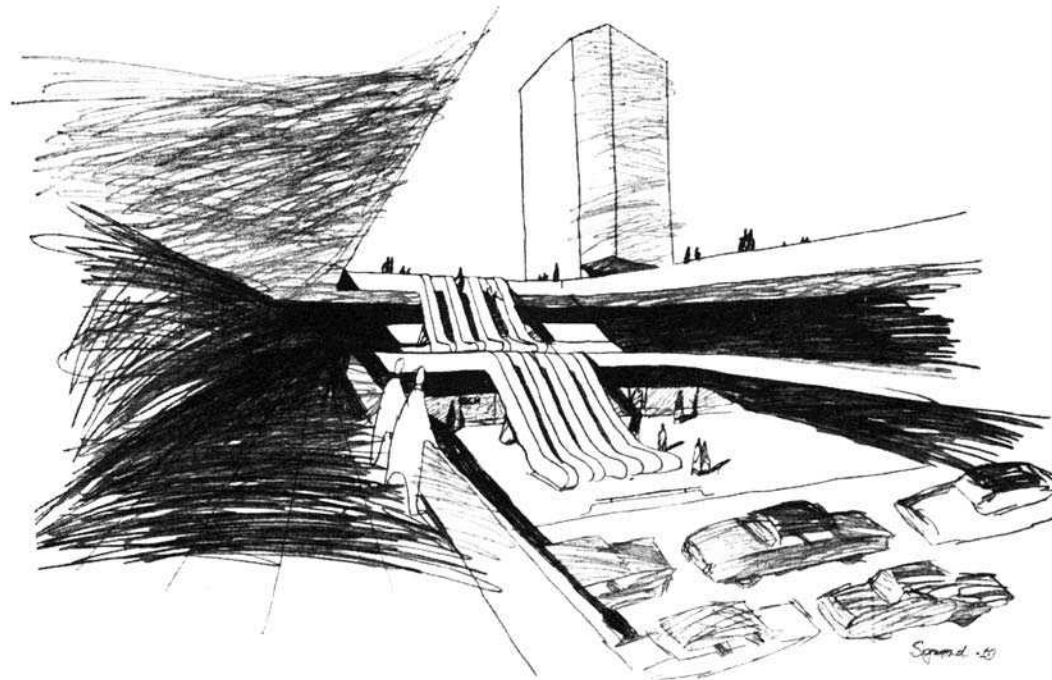
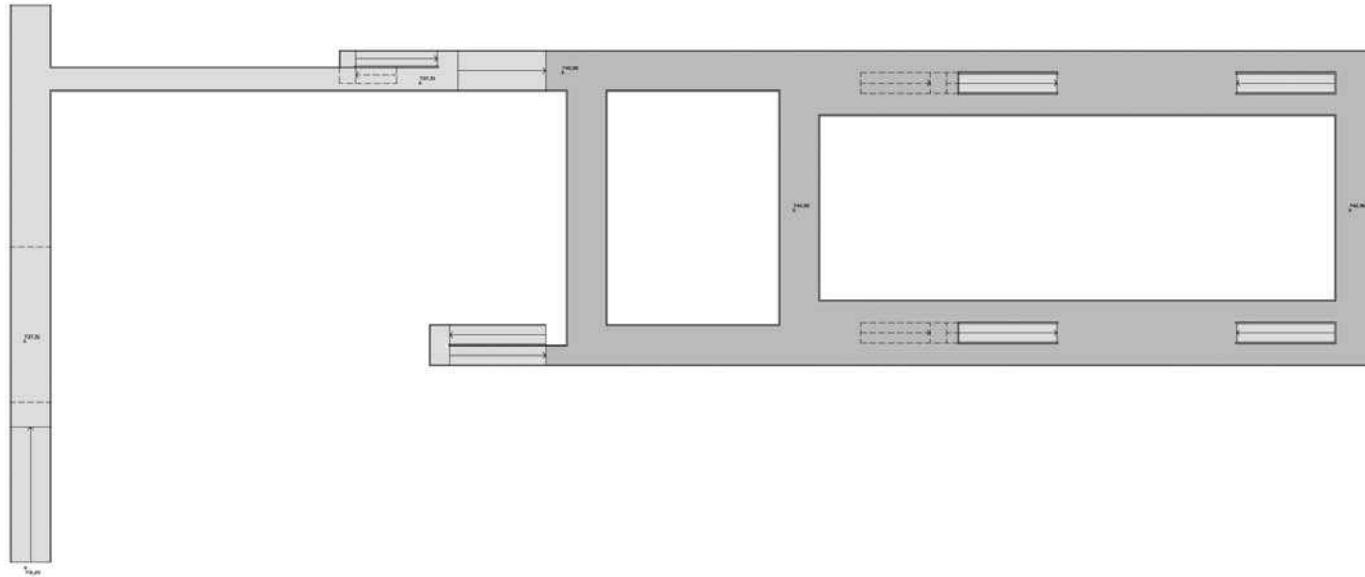


Fig.310
Redesenho da plataforma proposta,
a partir do projeto original.
[Arquivo do autor]

Fig.311
Croquis do projeto apresentado
por Alison e Peter Smithson e
Sigmund para o concurso *Berlin-
Hauptstadt*, 1958.
[SMITHSON, 1967.]

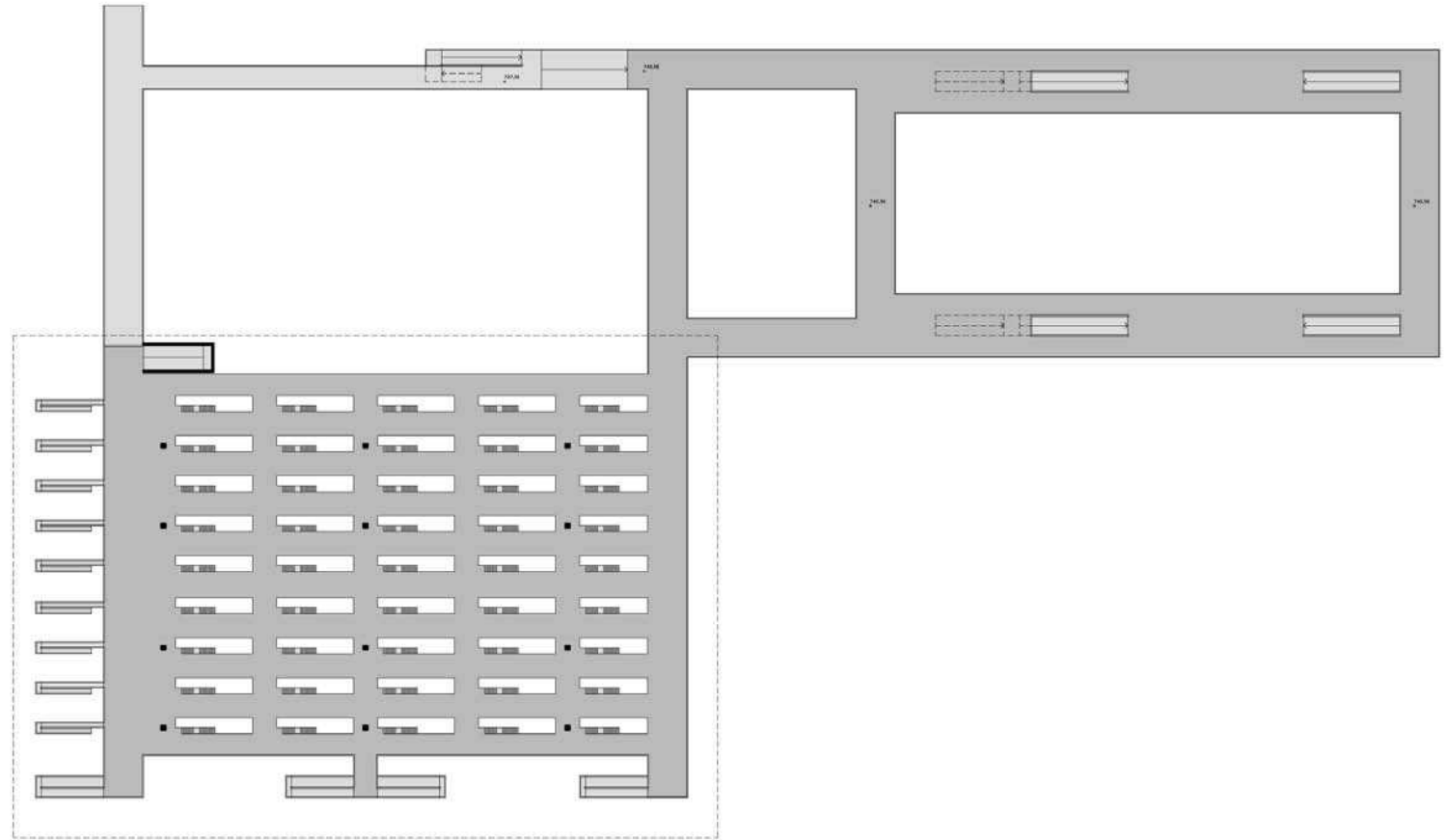


Fig.312
Redesenho da plataforma de pedestres proposta, conectada ao Terminal Pedro Lessa.
[Arquivo do autor]

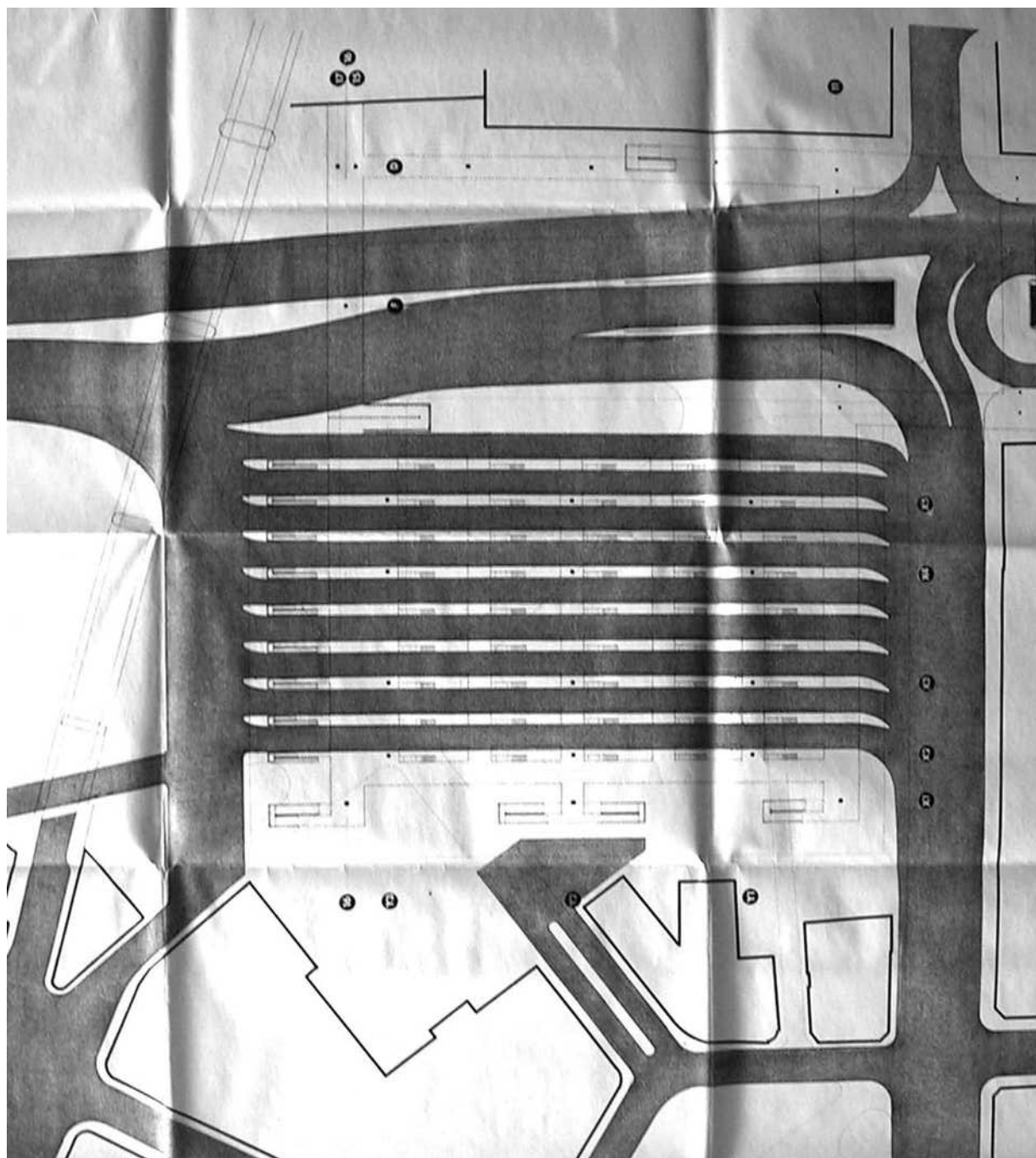
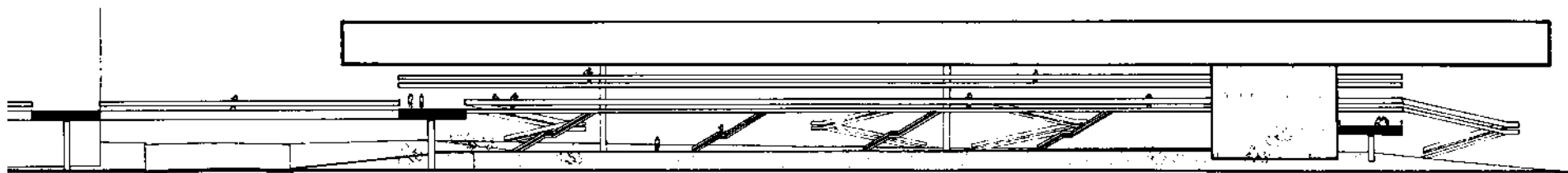
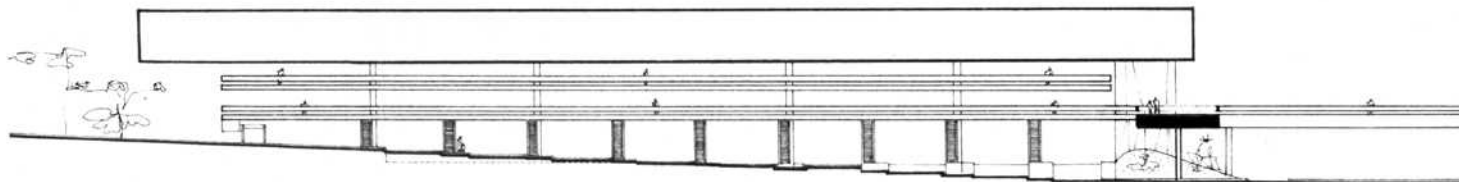







Fig.313
Terminal Pedro Lessa.
Planta do nível das plataformas de
embarque e desembarque.
[Biblioteca FAUUSP]

Figs.314 e 315
Terminal Pedro Lessa.
Elevações São João e Anhangabaú.
[Biblioteca FAUUSP]



RÓTULA

-  SISTEMA PRINCIPAL: SPEEDWAY
-  SISTEMA COMPLEMENTAR
-  COBERTO
-  BÓCAS DE ACESSO AO SISTEMA
-  ESTAÇÕES DO METRO: SE. CLOVIS, LIBERD. DE REPÚBLICA

PLANTA ESQUEMÁTICA

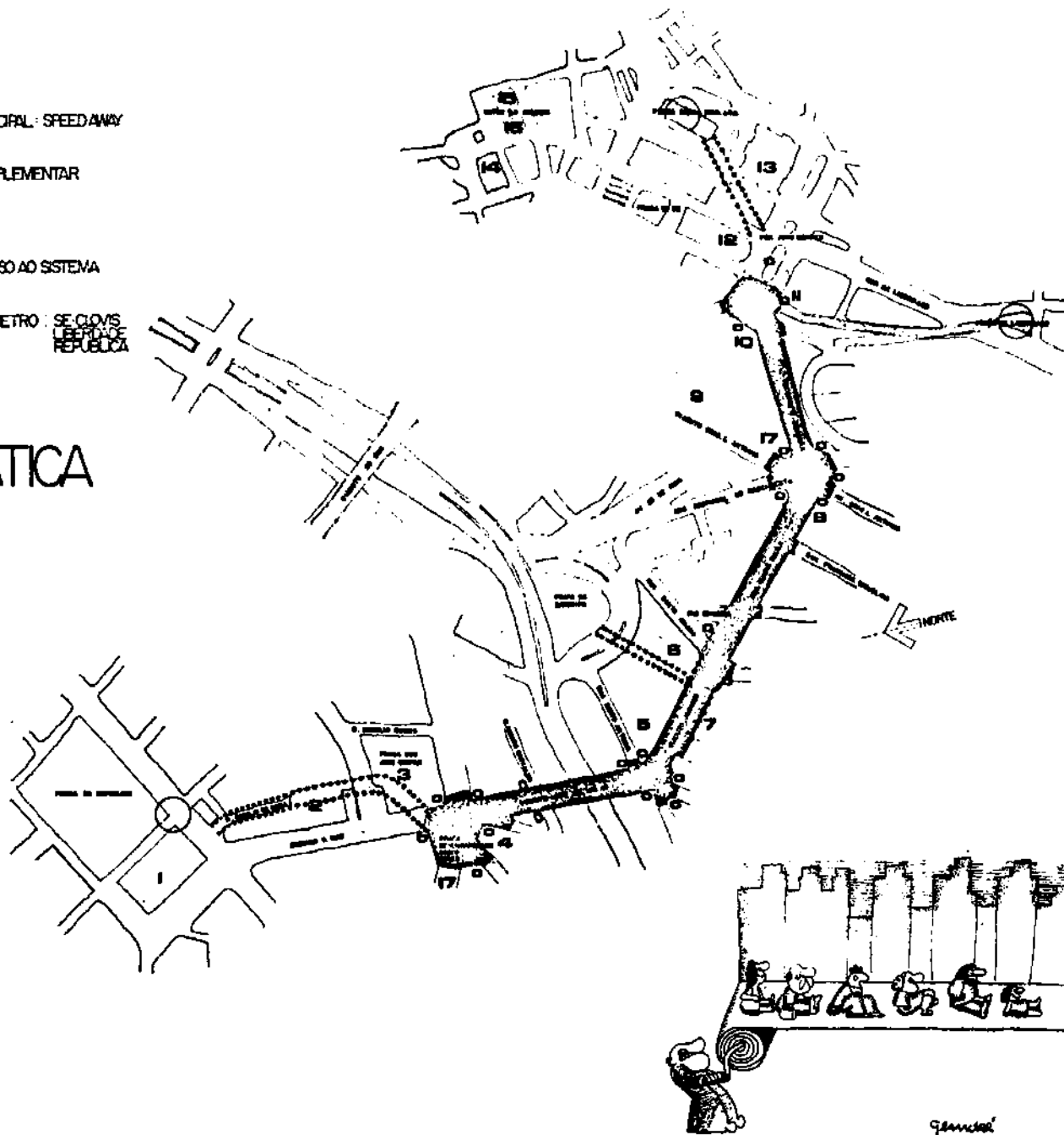


Fig.316
Planta esquemática da “Galeria de Pedestres”, projeto de Benno Perelmutter para a COGEP, incorporado por Artigas em sua proposta. [SÃO PAULO (Cidade) Coordenadoria Geral de Planejamento. Galeria de Pedestres. São Paulo, 1974.]

Fig.317
Charge a respeito do projeto publicada no jornal Última Hora, de 01 de dezembro de 1973 [S. PAULO (Cidade) COGEP, 1974]

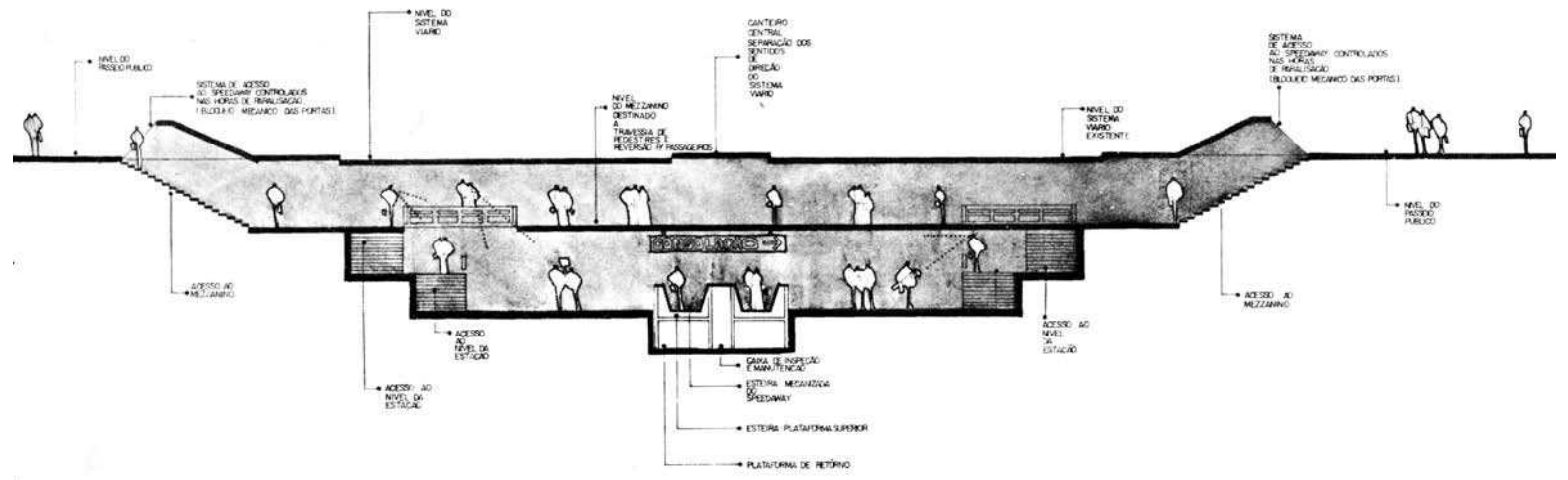
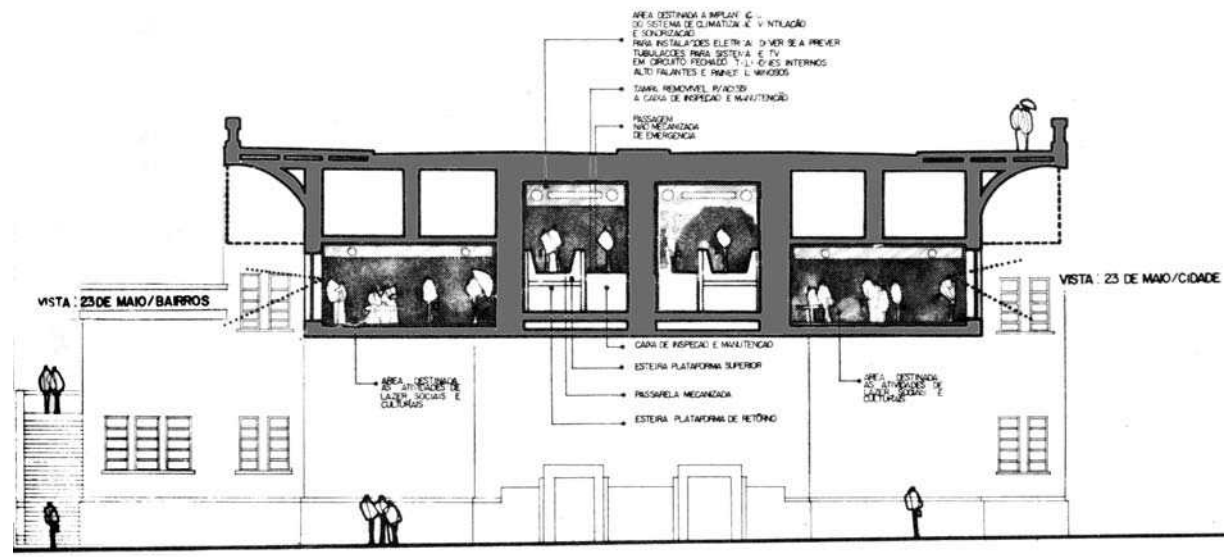
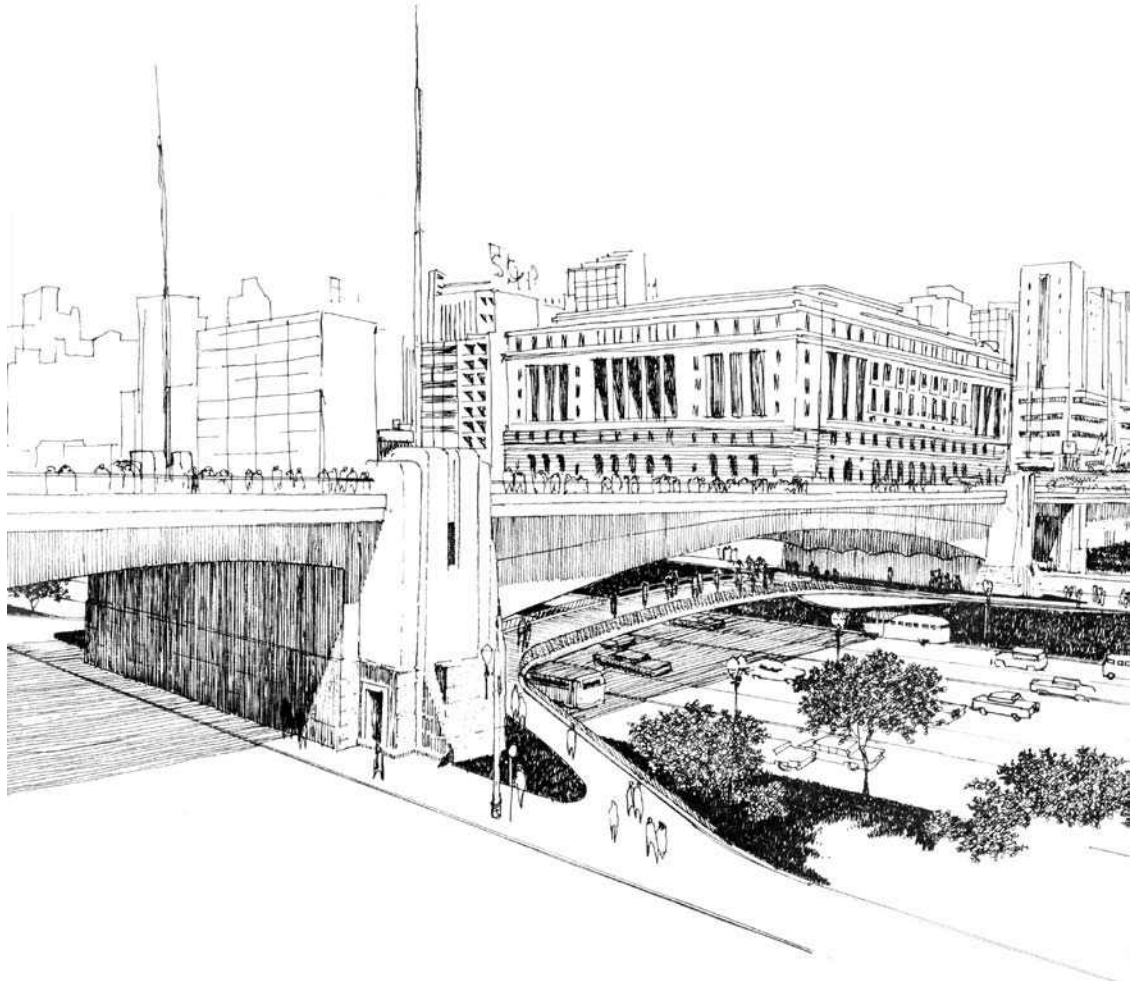
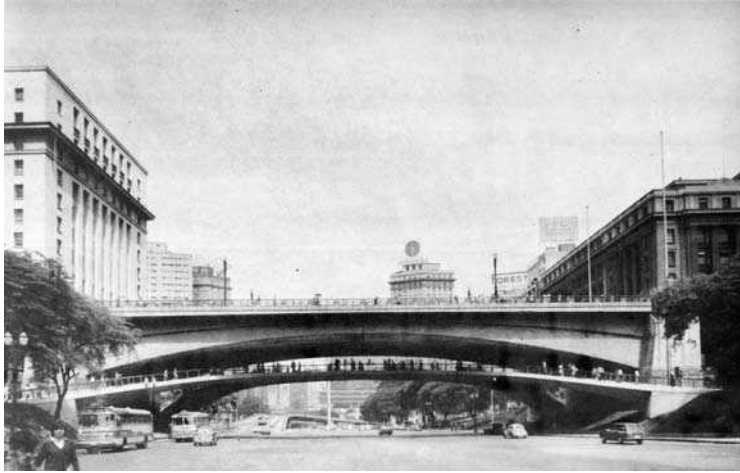


Fig.318
Corte transversal pelo Viaduto Nove de Julho.
[S. PAULO (Cidade) COGER, 1974]

Fig.319
Corte transversal por uma das estações de embarque.
[S. PAULO (Cidade) COGER, 1974]



Uma década de indecisões da EMURB

Criada pela lei municipal nº 7.670, de 24 de novembro de 1971, a EMURB - Empresa Municipal de Urbanização - teve como um de seus principais temas de trabalho durante sua primeira década de existência o Vale do Anhangabaú. Ao longo dos anos 70 a instituição foi responsável por um impressionante processo de estudos e projetos para a área que só se encerraria com a realização do concurso público em 1981. O que impressiona é, por um lado, a imensa quantidade de projetos realizados e, por outro, a inacreditável falta de articulação entre eles. O conjunto de propostas torna evidente a ausência de uma linha clara de pensamento sobre a cidade e também de forças políticas mais decisivas dispostas a empreender qualquer ação mais concreta.²⁷

Os temas de projeto trabalhados pela empresa e pelos escritórios por ela contratados eram basicamente dois: a Praça da Bandeira (travessia e terminal de ônibus) e o cruzamento Anhangabaú e São João, com a incorporação eventual de questões secundárias. Alguns estudos já vinham sendo elaborados desde antes da criação da empresa, durante os últimos anos da década anterior e os primeiros daquela.

No final dos anos 60, o escritório de arquitetura Croce, Aflalo & Gasperini realizou três projetos executados para o vale: o Viaduto Dr. Eusébio Stevaux, próximo à Praça das Bandeiras em 1968, uma garagem com 800 vagas sobre a Praça da Bandeira e a controversa passarela de pedestres implantada sob o Viaduto do Chá, ambas em 1969.²⁸

De 1968 a 1970, o mesmo escritório, associado ao Escritório Técnico J. C. de Figueiredo Ferraz²⁹, desenvolveu várias versões para um projeto de reformulação da Praça das Bandeiras que previa a implantação de um gigantesco estacionamento, com um grande teatro público e uma praça³⁰. Nesse mesmo ano a equipe realizou um estudo de reformulação viária e paisagística do trecho do Vale do Anhangabaú compreendido entre o cruzamento da Av. São João e a Praça Pedro Lessa. As principais ações desse projeto consistiam na criação de uma nova alça e de um viaduto sobre a praça, fracionando-a em quatro partes, e do redesenho das bocas de acesso ao “buraco do Adhemar”, re-configurando os passeios e o leito carroçável. Os espaços residuais seriam transformados em jardins. Para a travessia da Av. São João

27 Esse momento coincide com o período do golpe militar em que os prefeitos da cidade eram nomeados pelo governo estadual. Durante a década de 1970 sucederam-se na prefeitura Paulo Salim Maluf (abr/69 - abr/71), José Carlos de Figueiredo Ferraz (abr/71 - agos/73), Miguel Colasuono (ago/73 - ago/75), Olavo Setúbal (ago/75 - jul/79) e Reynaldo de Barros (jul/79 - mai/82). [www.prefeitura.sp.gov.br (jan/2007)]

28 GASPERINI, Gian Carlo. *Arquitetura e Transportes*. São Paulo: FAUUSP, 1972 (Tese de Doutorado).

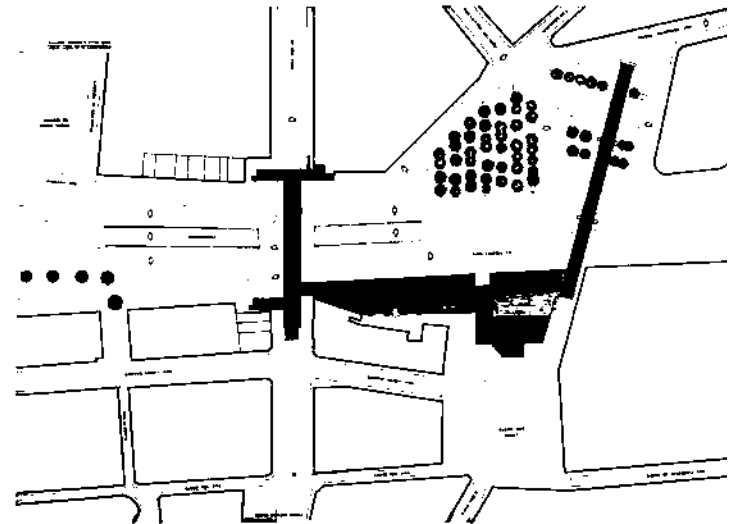
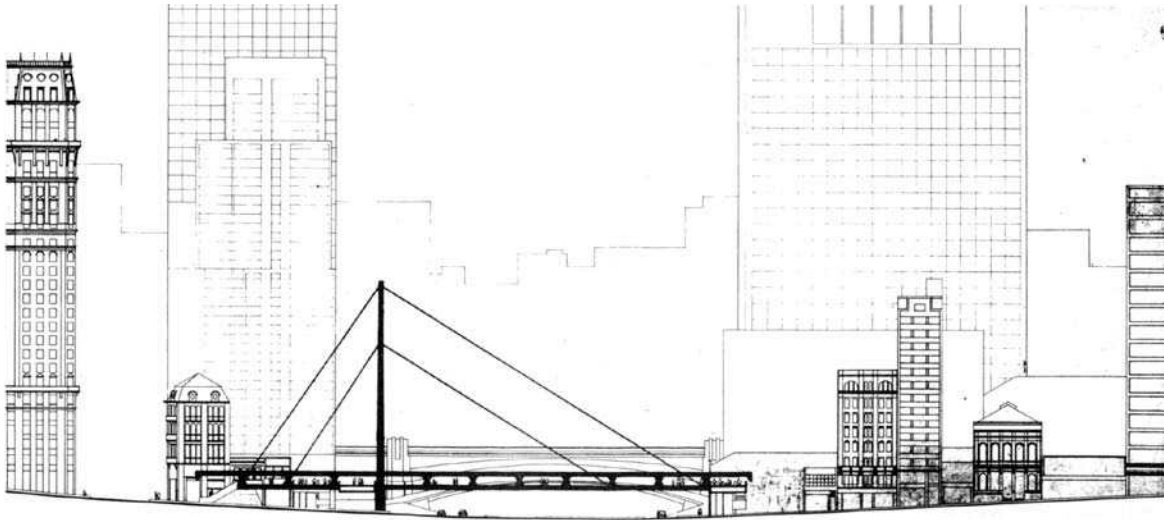
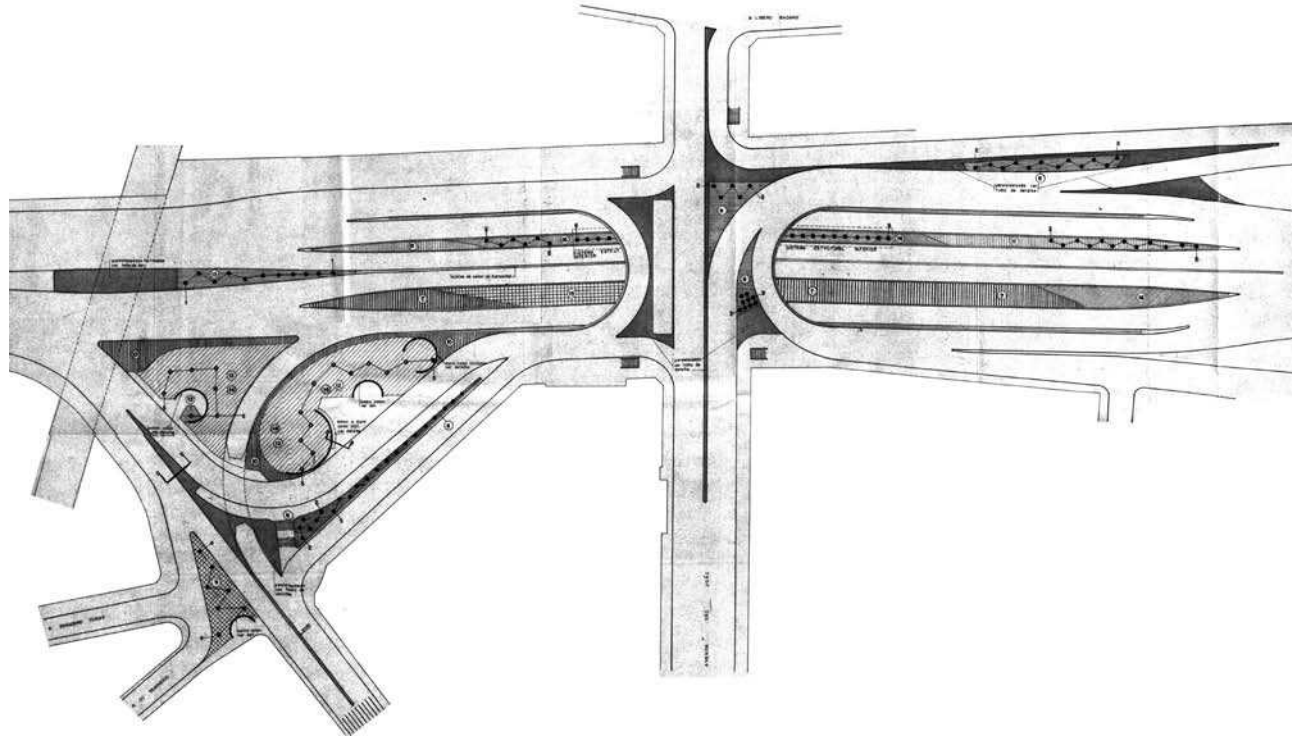
29 Ferraz seria nomeado prefeito em abril de 1971.

30 Ainda em 1968, o escritório colaboraria para a destruição do Parque Dom Pedro através do projeto dos quatro viadutos construídos para conectar a Radial Leste e a Rangel Pestana. A extensão dos viadutos totalizava 2000 metros lineares. Em 1969, foram responsáveis pelo projeto do Viaduto São Carlos do Pinhal, que desfigurou o acesso norte do Túnel Nove de Julho e bloqueou consideravelmente a vista do mirante sob o MASP. [CROCE, AFLALO & GASPERINI ARQUITETOS. *25 anos depois*. São Paulo, Pau Brasil, 1986.]

Fig.320
Passarela sobo Viaduto do Chá.
Croce, Aflalo & Gasperini, 1969.
[GASPERINI, Gian Carlo. *Arquitetura e Transportes*. São Paulo: FAUUSP, 1972.]

Fig.321
Viaduto Dr. Eusébio Stevaux.
Croce, Aflalo & Gasperini, 1968.
[GASPERINI, 1972.]

Fig.322
Passarela sobo Viaduto do Chá.
Croce, Aflalo & Gasperini, 1969.
[CROCE, AFLALO & GASPERINI ARQUITETOS. *25 anos depois*. São Paulo, Pau Brasil, 1986.]



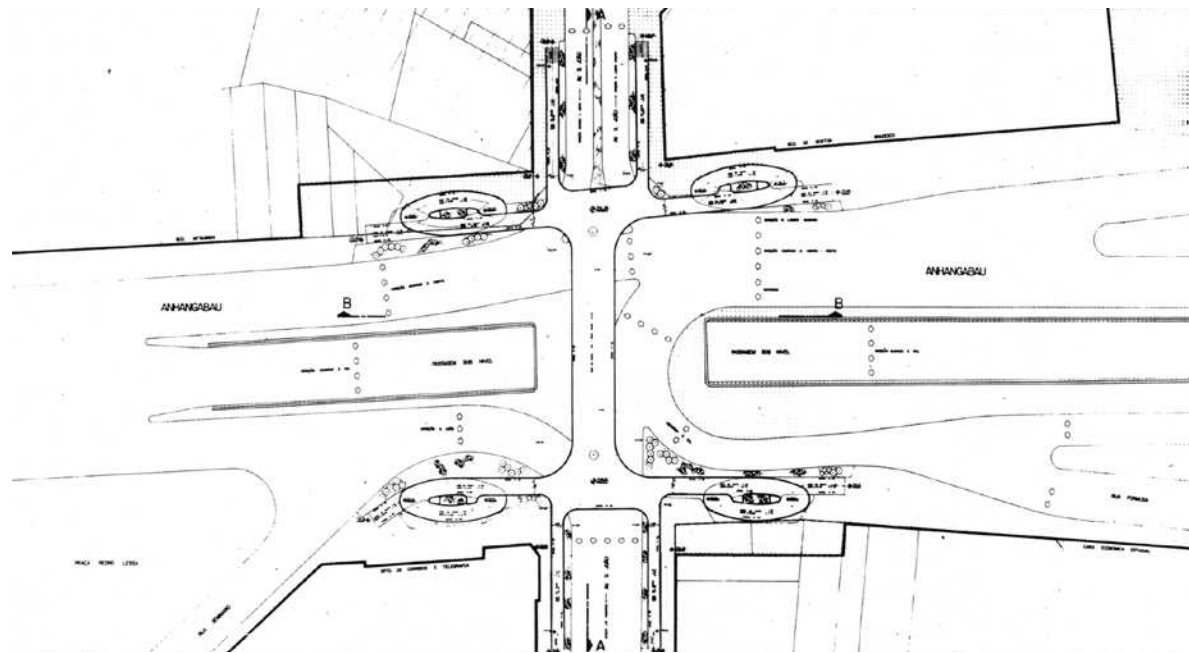
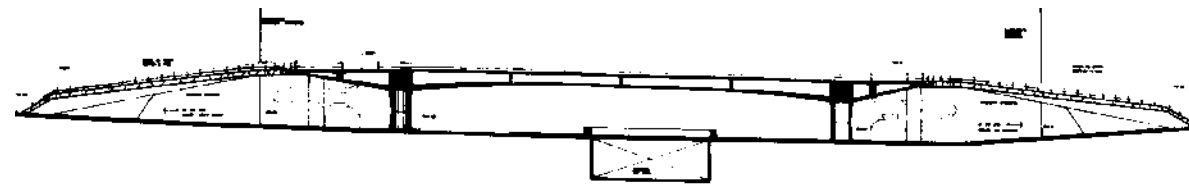


Fig.323
Estudo de reformulação viária do
cruzamento Anhangabaú e Av São
João e novo viaduto sobre a Praça
Pedro Lessa.
Croce, Aflalo & Gasperini, 1970.
[Biblioteca FAUUSP]



CORTE AA

Figs.324 e 325
Passarela São João (atirantada) e
Passarela Stanta Efigênia (sob o
viaduto).
Croce, Aflalo & Gasperini.
[Termo de referência do Concurso
Anhangabaú, 1981.]

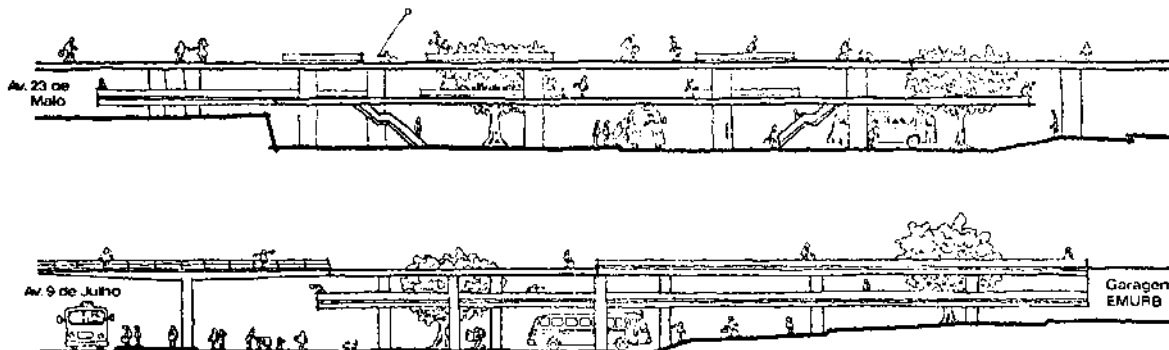
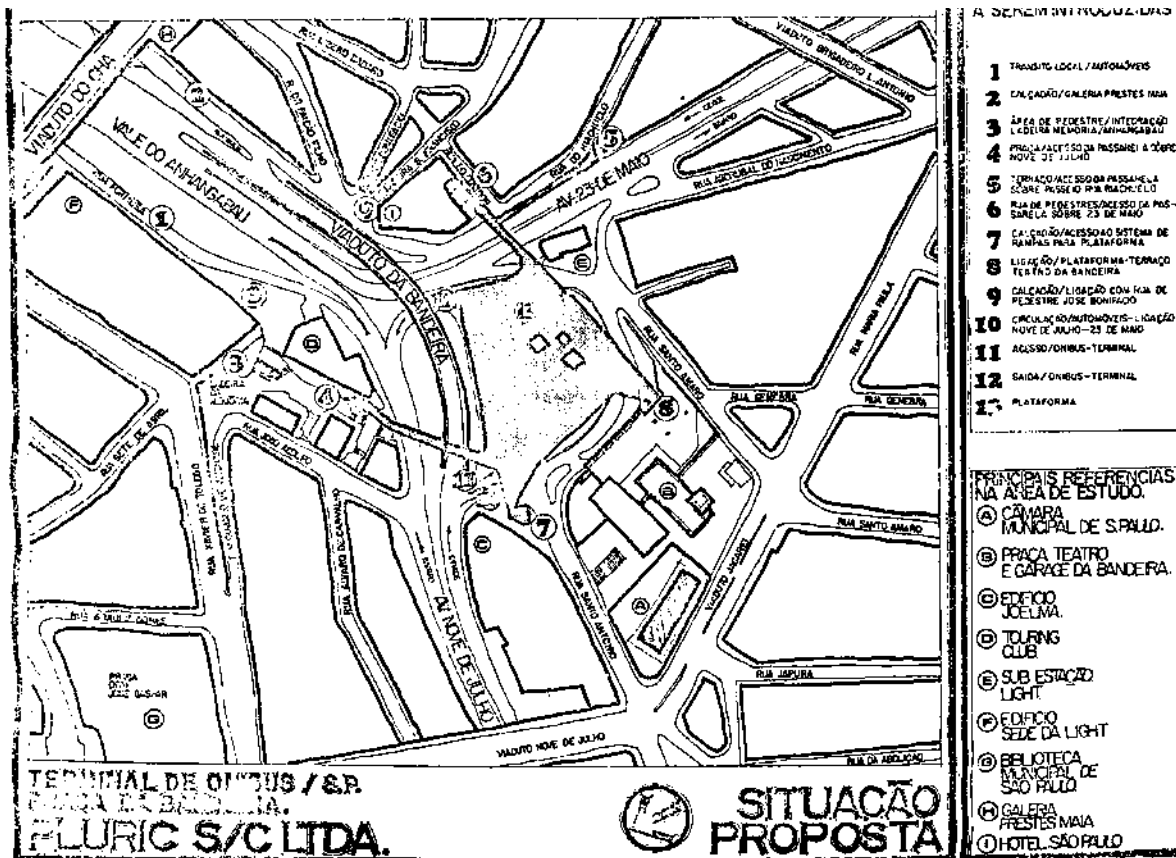


CORTE BB

Figs.326 e 327
Passarela São João.
PLURIC (Benno Perelmutter e
Oswaldo Correia Gonçalves), 1973.
[Termo de referência do Concurso
Anhangabaú, 1981.]



ELEVACÃO



Figs.328 e 329
Terminal Bandeira.
PLURIC (Benno Perelmutter e
Oswaldo Correia Gonçalves), 1973.
[Termo de referência do Concurso
Anhangabaú, 1981.]

eram criadas duas galerias subterrâneas para pedestres.

Um segundo conjunto de passarelas foi projetado pelos mesmos arquitetos, para as travessias junto ao eixo da Av. São João e sob o Viaduto Sta Efigênia. A solução proposta se constituía de duas passarelas sobre a avenida interligadas em nível e com um possível acesso pela Ladeira de São Bento. Uma das passarelas seria instalada sob a projeção do viaduto; a outra contaria com uma pesadíssima estrutura atirantada apoiada em um único ponto.

Em 1973 a empresa PLURIC, cujos diretores eram os arquitetos Benno Perelmutter e Oswaldo Correia Gonçalves, foi contratada pela Secretaria Municipal de Transportes para elaborar os projetos de uma passarela de pedestres no cruzamento das avenidas São João e Anhangabaú e de um terminal de ônibus na Praça da Bandeira.

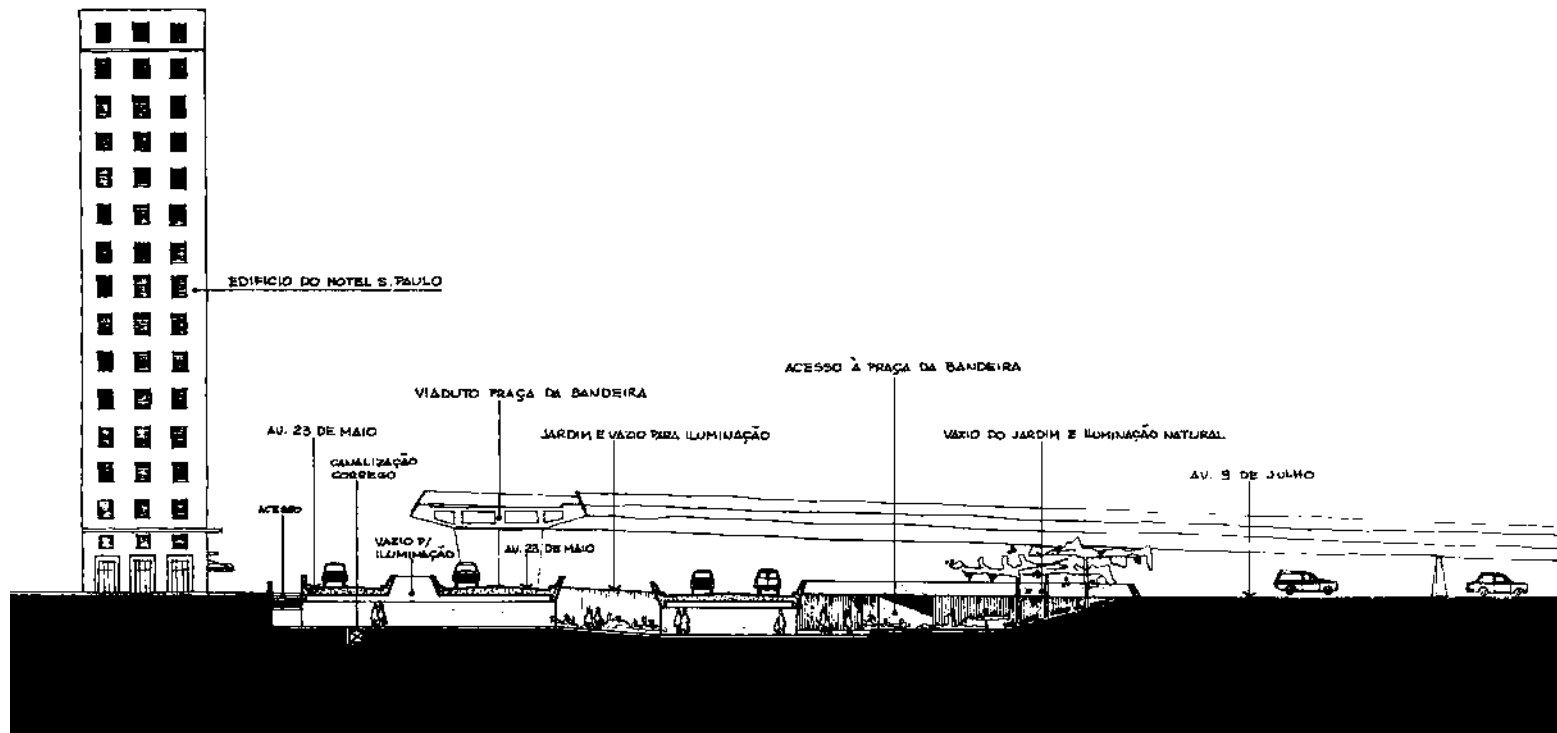
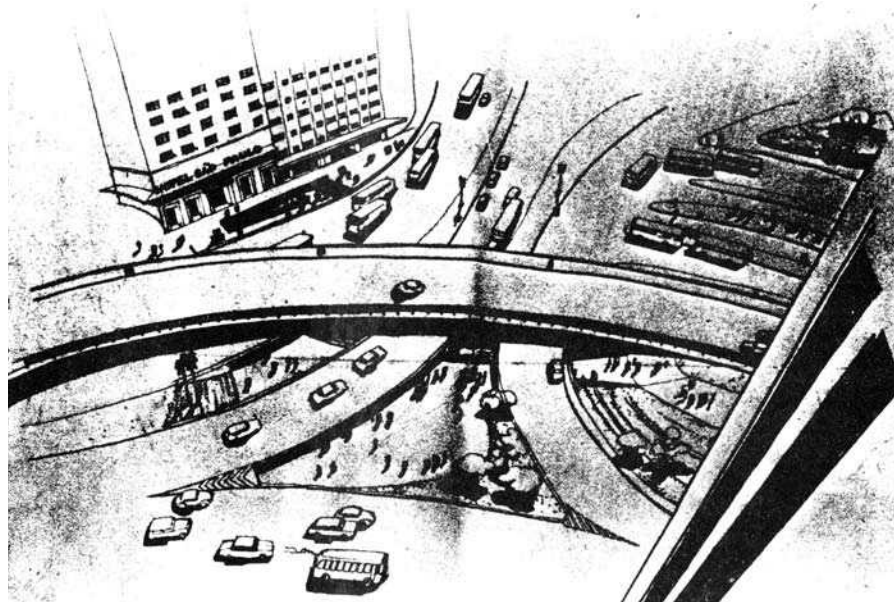
A passarela proposta, era uma estrutura de concreto armado posicionada precisamente no eixo da São João e os acessos seriam providos por quatro rampas em espiral e quatro rampas longitudinais, com escadas nas pontas. O terminal foi assim descrito pelos autores:

“um prédio de 20.000 m² de área construída, 7 m de altura, dois pavimentos, com um imenso mezanino coberto e um jardim suspenso, de onde saem quatro passarelas para pedestres. Ele inclui também o fechamento de alguns trechos de ruas do centro para os carros, transformando-as em exclusivas para pedestres. E a construção de uma grande calçada em torno do prédio do *Touring*, que se uniria à Ladeira da Memória.

O problema dos pedestres será resolvido principalmente com a construção de cinco passarelas. Quatro delas se ligarão à parte de cima do prédio, uma plataforma de cerca de 10.000 m² com árvores e canteiros, ou seja um jardim a sete metros acima do nível da Avenida Nove de Julho. As passarelas servirão tanto para dar acesso ao terminal como para a travessia de pedestres, passando pela plataforma-jardim.”³¹

Em meados de 1975, parte do corpo de técnicos da EMURB desenvolveu uma seqüência de estudos de travessias em subsolo junto à Praça da Bandeira, provavelmente com a intenção de conjugar a construção da Estação Anhangabaú do Metrô com travessias públicas e ligações com a praça e o terminal. Duas versões foram desenvolvidas. A primeira, uma pas-

31 Descrição dos autores incluída no caderno de estudos e projetos não implantados fornecido como base para os participantes do concurso nacional de 1981.



Figs.330 e 331
 Travessia subterrânea rasa junto à
 Praça da Bandeira.
 EMURB, 1975.
 [Termo de referência do Concurso
 Anhangabaú, 1981.]

sagem rasa a pouco mais de 3 metros de profundidade, revelou-se inviável devido às interferências com redes subterrâneas de instalações que corriam pela área entre as cotas 0 e -7,5 metros. A segunda versão fugia dessas interferências ao implantar-se na cota -10 metros, o que determinava um nível tão baixo que para se obter condições de acesso confortáveis, seria necessário que suas bocas fossem todas dotadas de escadas rolantes.

A planta resultava em uma figura tentacular, que ligava a Praça da Bandeira, o Largo da Memória e a Rua do Ouvidor. Em ambas versões, eram previstas ao longo do percurso aberturas para entrada de luz natural e jardins.

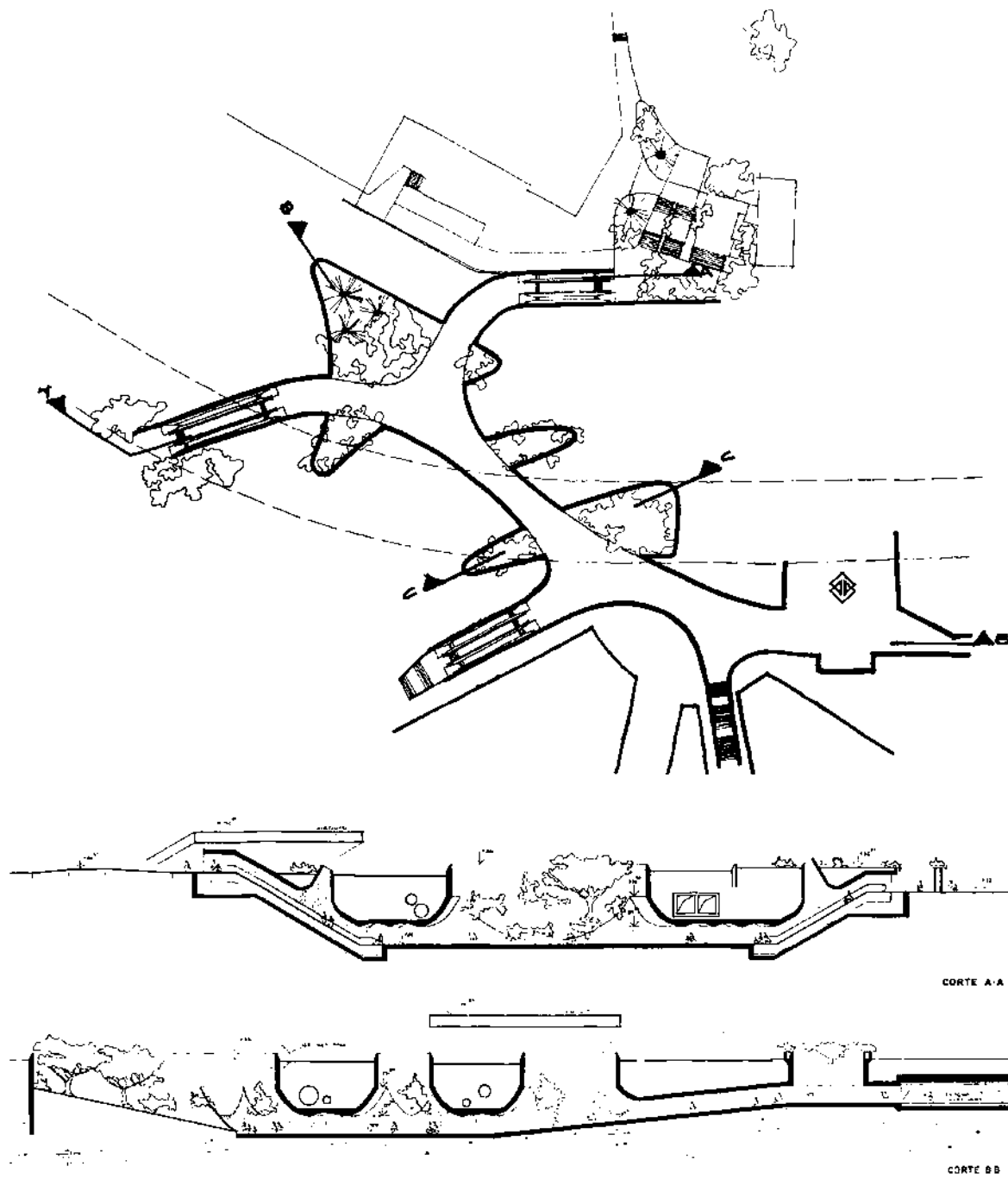
Argumentando problemas de custos, dificuldades em relação à segurança dos usuários e ao controle e prevenção de enchentes, a empresa abandonou o estudo da travessia em subsolo e passou a estudar mais uma vez passarelas elevadas.

Foi retomada a idéia da plataforma proposta pela PLURIC, inclusive com a eventual incorporação de uma grande torre arrematando o extremo sul do vale, mas a incerteza em relação à permanência do terminal de ônibus, programa que estruturava a idéia da plataforma, enfraquecia muito a proposta. Sua simplificação gerou o projeto da “passarela em ferradura”, estrutura que além de realizar o percurso Memória-Bandeira-Ouvidor, seria associada a um conjunto de cinco novos edifícios que arrematariam empenas cegas existentes na área³² e animariam a passarela. Esse aspecto tornava o projeto interessante ao associar a travessia pública de pedestres a novos equipamentos da cidade.

No ano de 1976, uma versão reduzida da plataforma proposta por Artigas junto à praça Pedro Lessa foi estudada. Um avanço em relação à proposta original era a associação desse percurso elevado a novos edifícios junto à avenida. Assim como havia sido proposto na “passarela em ferradura”, este circuito de passarelas seria animado por diversos programas conferindo um novo sentido para o nível elevado. A possibilidade de estabelecer uma conexão direta e em nível com a Estação São Bento do Metrô era outro fator que enriquecia a proposta. Sua principal deficiência era o grande número de desapropriações e demolições que se faziam necessárias para acomodar as passarelas e construir os novos edifícios.

Em 1977, uma nova alternativa passou a ser estudada. A travessia de pedestres junto

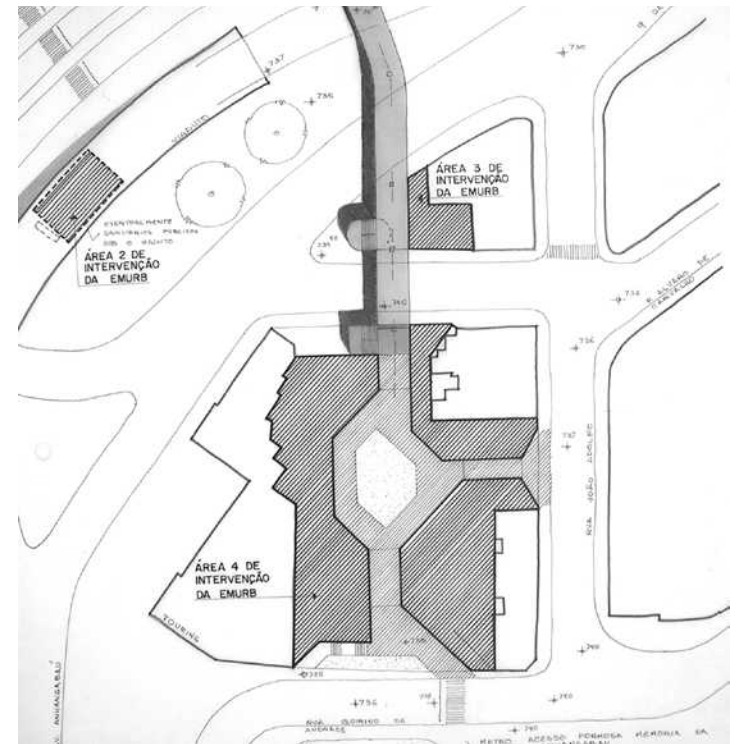
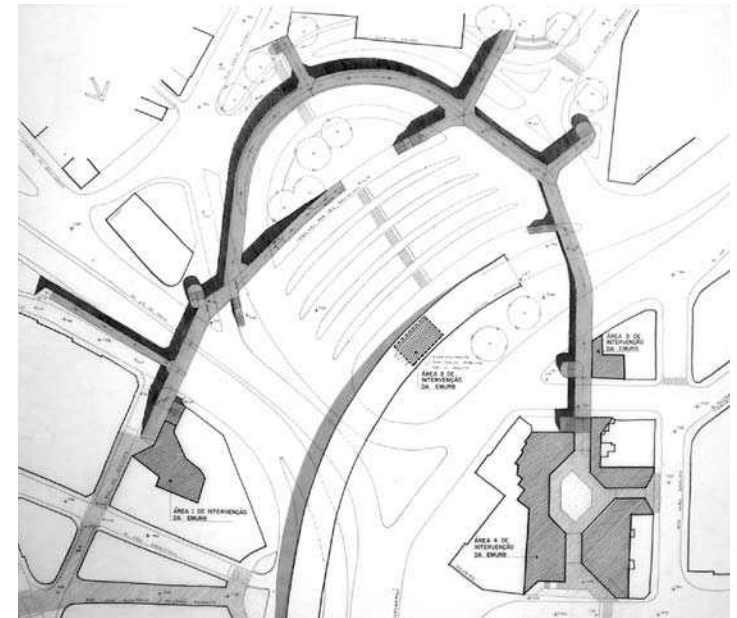
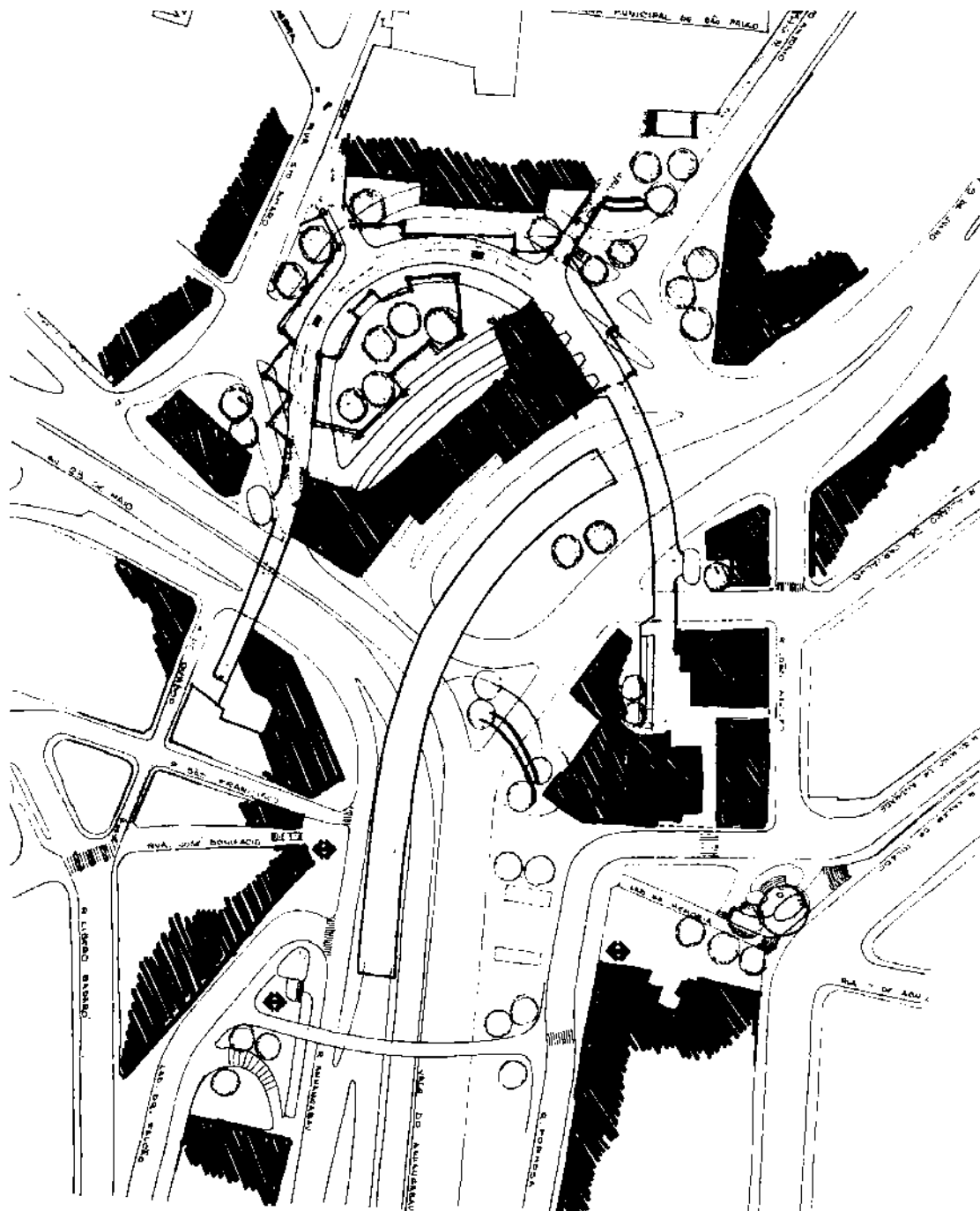
32 Três deles seriam construídos na quadra adjacente ao Largo da Memória e à nova estação do Metrô. Esse mesmo tema de projeto foi trabalhado por Álvaro Puntoni em *Estruturas habitacionais na área central de São Paulo: um ensaio de ocupação de vazios na Ladeira da Memória*. São Paulo: FAUUSP, 1998 (Dissertação de Mestrado).

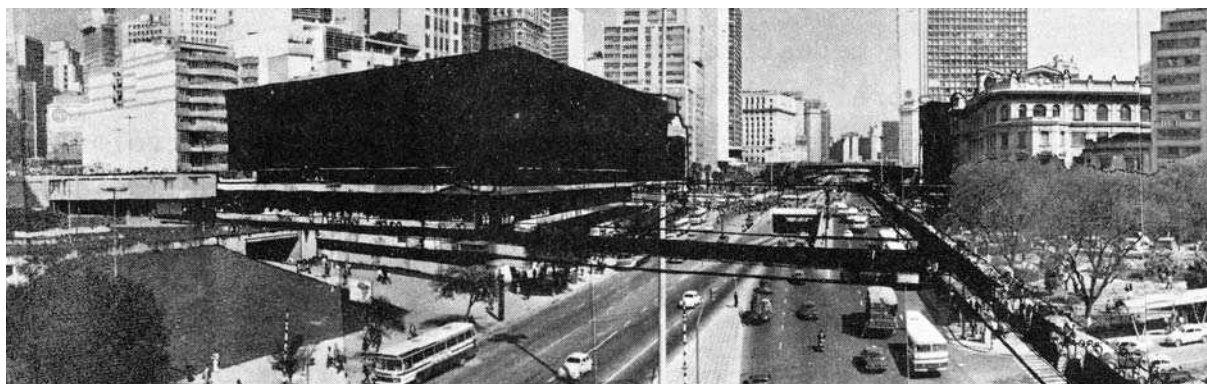
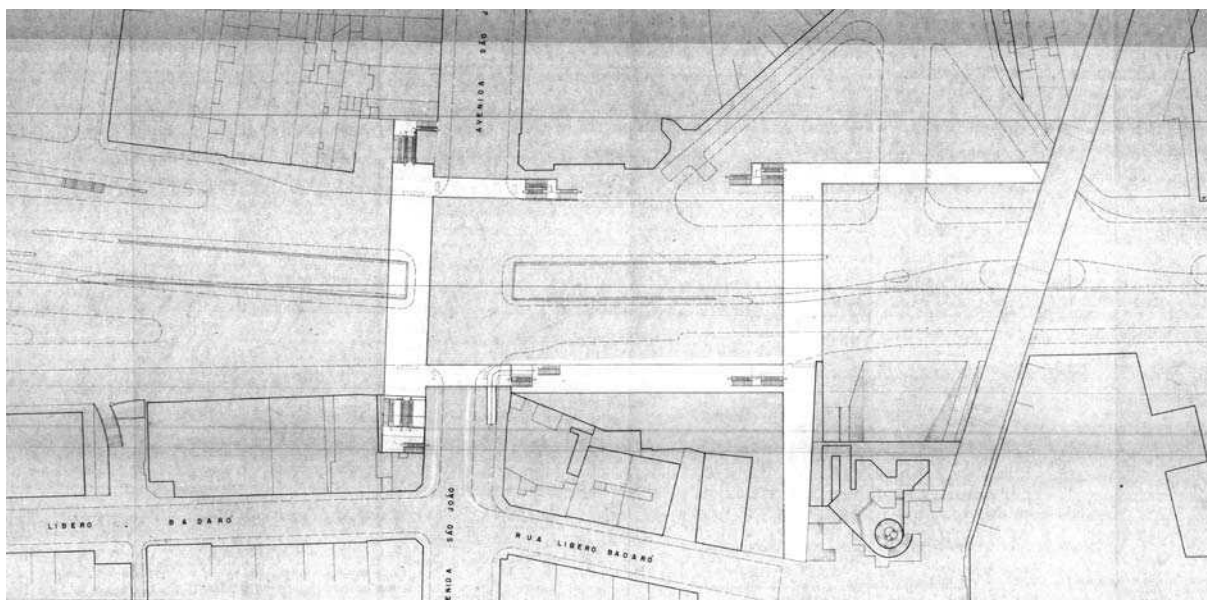


Figs.332 e 333
Travessia subterrânea profunda
junto à Praça da Bandeira.
EMURB, 1975.
[Termo de referência do Concurso
Anhangabaú, 1981.]

Fig.334
Esboço da proposta de uma plata-
forma sobre a Praça da Bandeira
ligada a uma torre de serviços.
EMURB.
[Termo de referência do Concurso
Anhangabaú, 1981.]

Figs.335 e 336
Planta da “passarela em ferradura”
e pormenor da quadra ao lado do
Largo da Memória, que receberia a
construção de uma série de edifi-
cios arrematando as empenas cegas
do miolo da quadra.
EMURB.
[Termo de referência do Concurso
Anhangabaú, 1981.]





Figs.337, 338 e 339
Sistema de passarelas articulado a novos edifícios.
EMURB, 1976.
[Termo de referência do Concurso Anhangabatu, 1981 (perspectivas) / Arquivo EMURB (planta)]

ao cruzamento da São João seria agora subterrânea, encaixada entre o piso da avenida e a cobertura do “buraco do Adhemar”. Deste modo ela não precisaria ser muito profunda e tampouco se configuraria como um túnel, pois durante o percurso o pedestre cruzaria sobre a via da passagem inferior. Um trecho ficaria ao ar livre, criando uma espécie de varanda que proporcionaria luz e ventilação natural. A passagem teria a largura da São João e configuraria um grande salão, com dimensões que permitiriam acolher outras atividades de uso público além da travessia. Esta alternativa teria sido descartada,

“(...) devido ao custo e complexidade das obras, às interferências com redes subterrâneas de serviços públicos e, principalmente, a conflitos do canteiro de obras com a circulação de veículos e pedestres, muito intensa na área (...)”³³

Após vários anos desenvolvendo estudos e contratando projetos, não havia se chegado, no âmbito do poder municipal, a uma conclusão em relação às obras no Anhangabaú e nenhuma obra relevante havia sido executada. A partir da posse do prefeito Reynaldo de Barros³⁴, em julho de 79, a empresa passou a ser pressionada. Nestor Goulart Reis Filho, que era o Vice-Presidente da EMURB desde 1975, assumiu a Presidência. Em agosto desse mesmo ano Paulo Julio Valentino Bruna foi nomeado Diretor de Planejamento³⁵. Alguma posição deveria ser tomada. No segundo semestre de 1980 é apresentado o “Projeto Anhangabaú”³⁶.

A tão aguardada síntese de todo o processo descrito acima foi uma grande decepção. As idéias mais interessantes que haviam surgido ao longo de tantos projetos foram deixadas de lado e o partido adotado se resumia a um conjunto desarticulado de seis novas passarelas. Em pontos críticos o passeio seria alargado para receber as rampas e escadas de acesso; estações abrigadas de ônibus e tróleibus se distribuiriam ao longo da avenida. O posicionamento das travessias era muito próximo daquele proposto por Artigas na versão final de seu projeto, assim como o desenho das passarelas.

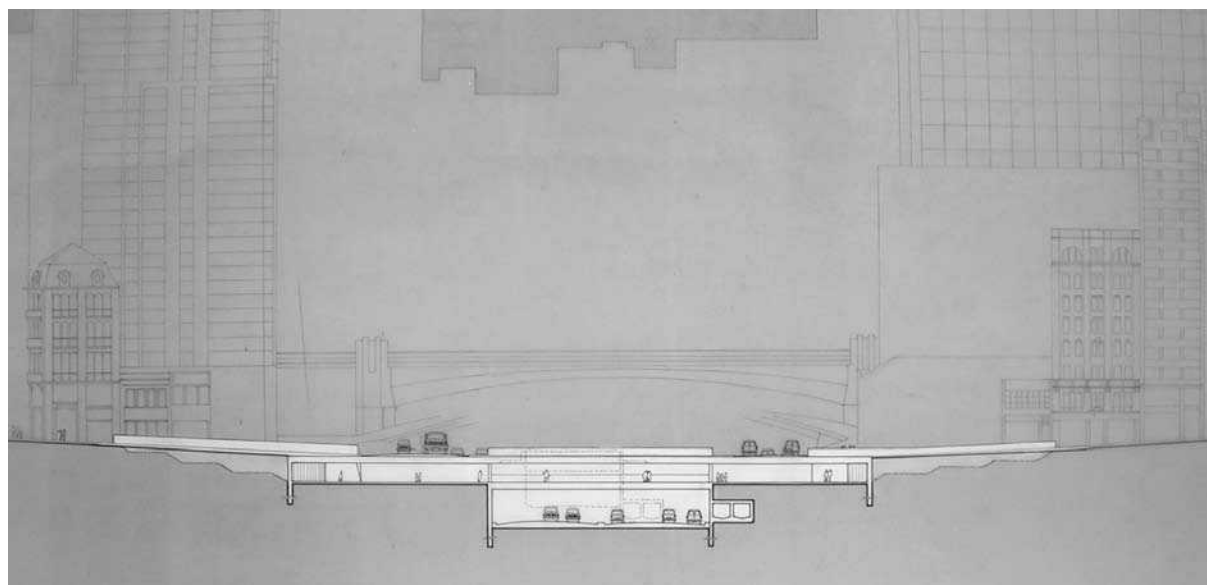
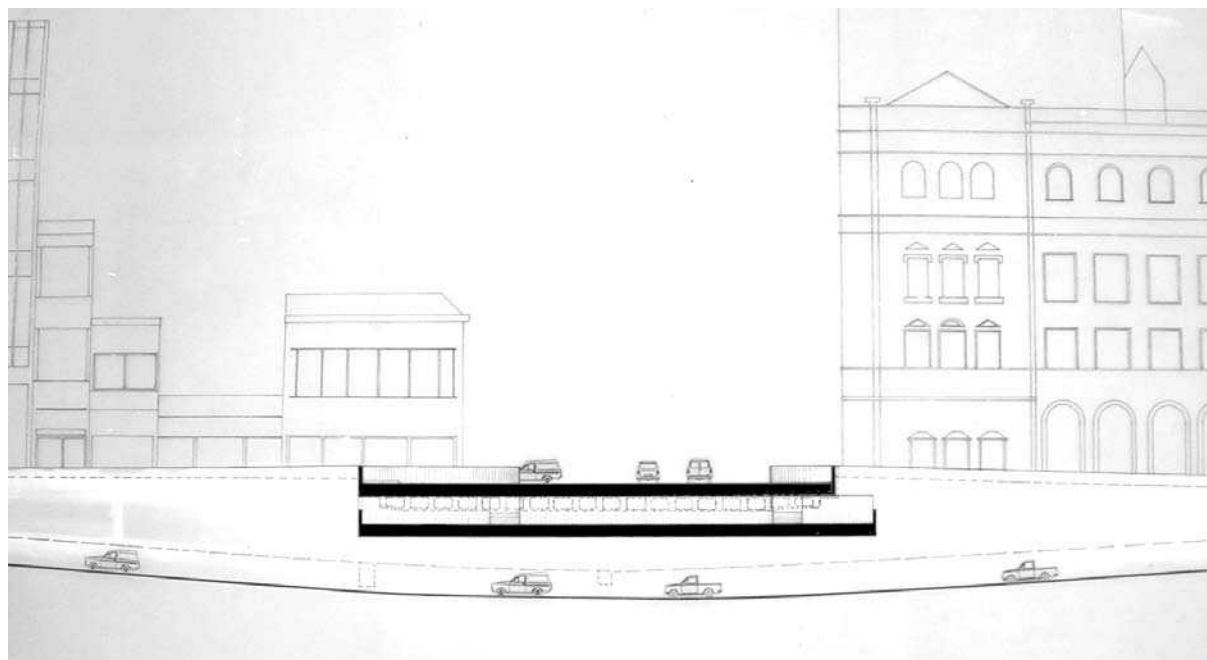
O “achatamento arquitetônico” que levou ao “Projeto Anhangabaú” não agradou a nin-

33 Caderno de estudos e projetos não implantados fornecido como base para os participantes do concurso nacional de 1981.

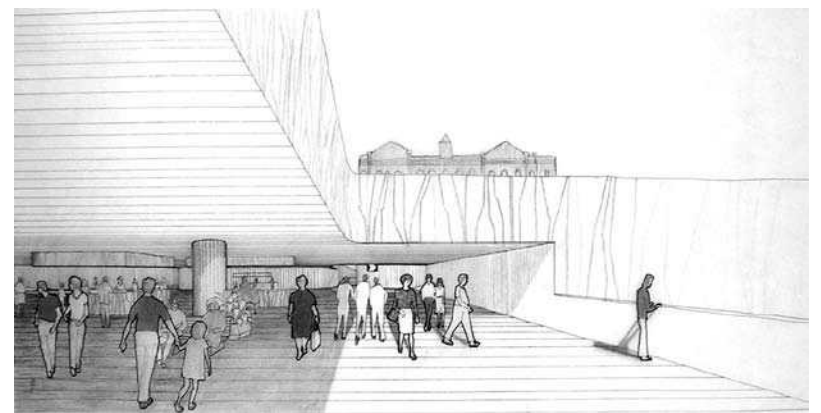
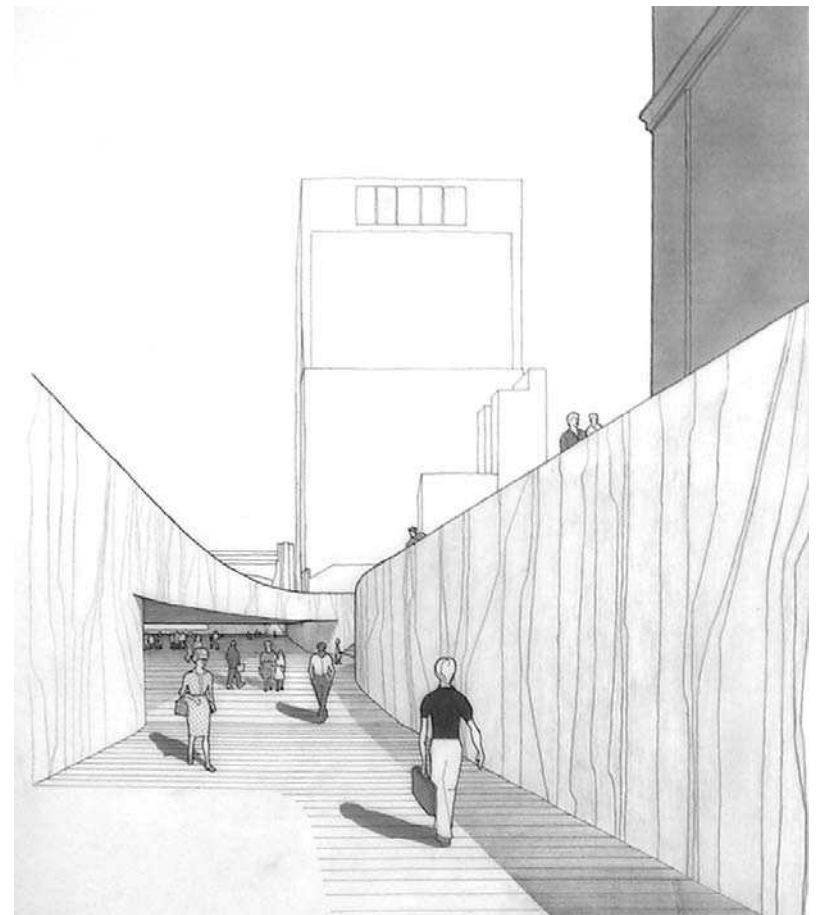
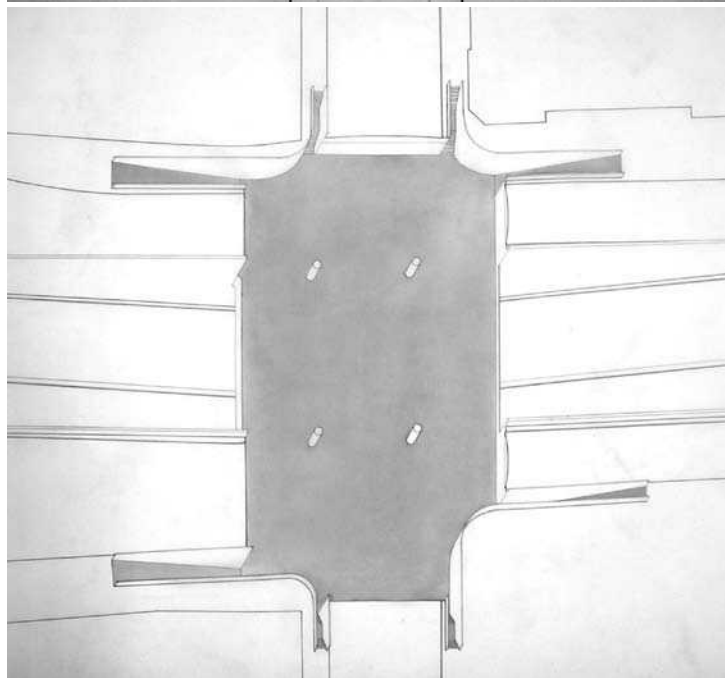
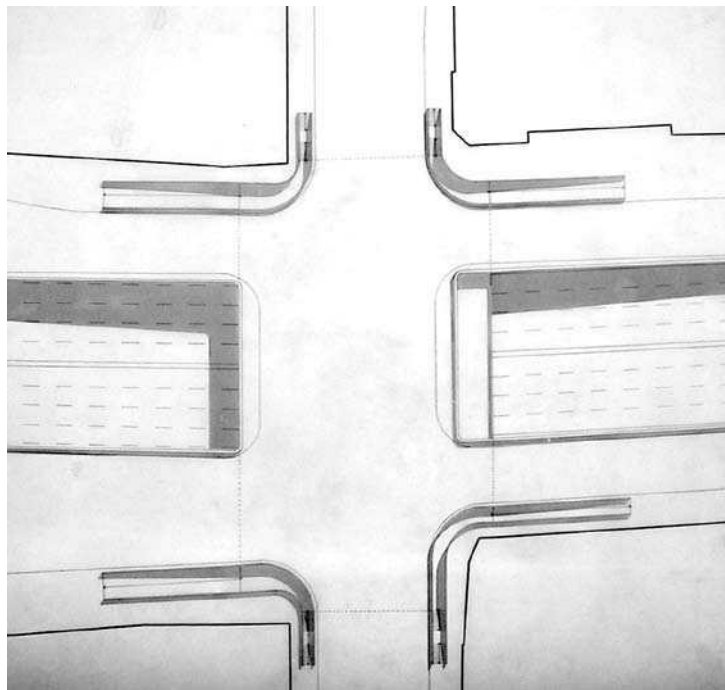
34 Barros foi nomeado pelo então governador do estado, Paulo Maluf.

35 Paulo Bruna permaneceu no cargo até abril de 1983.

36 A equipe da EMURB responsável pela elaboração desse projeto era formada pelos arquitetos Paulo Bruna, Domingos Theodoro de Azevedo Netto e Paulo Sérgio de Souza. O escritório Roberto Rossi Zuccolo Engenharia Civil e Estrutural Ltda. foi o responsável pela elaboração do projeto executivo.



Figs.340 a 345
Travessia subterrânea “encaixada”
entre o nível da avenida e o topo da
passagem inferior.
Corte longitudinal, corte transver-
sal, plantas e perspectivas.
EMURB, 1976.
[Arquivo EMURB]



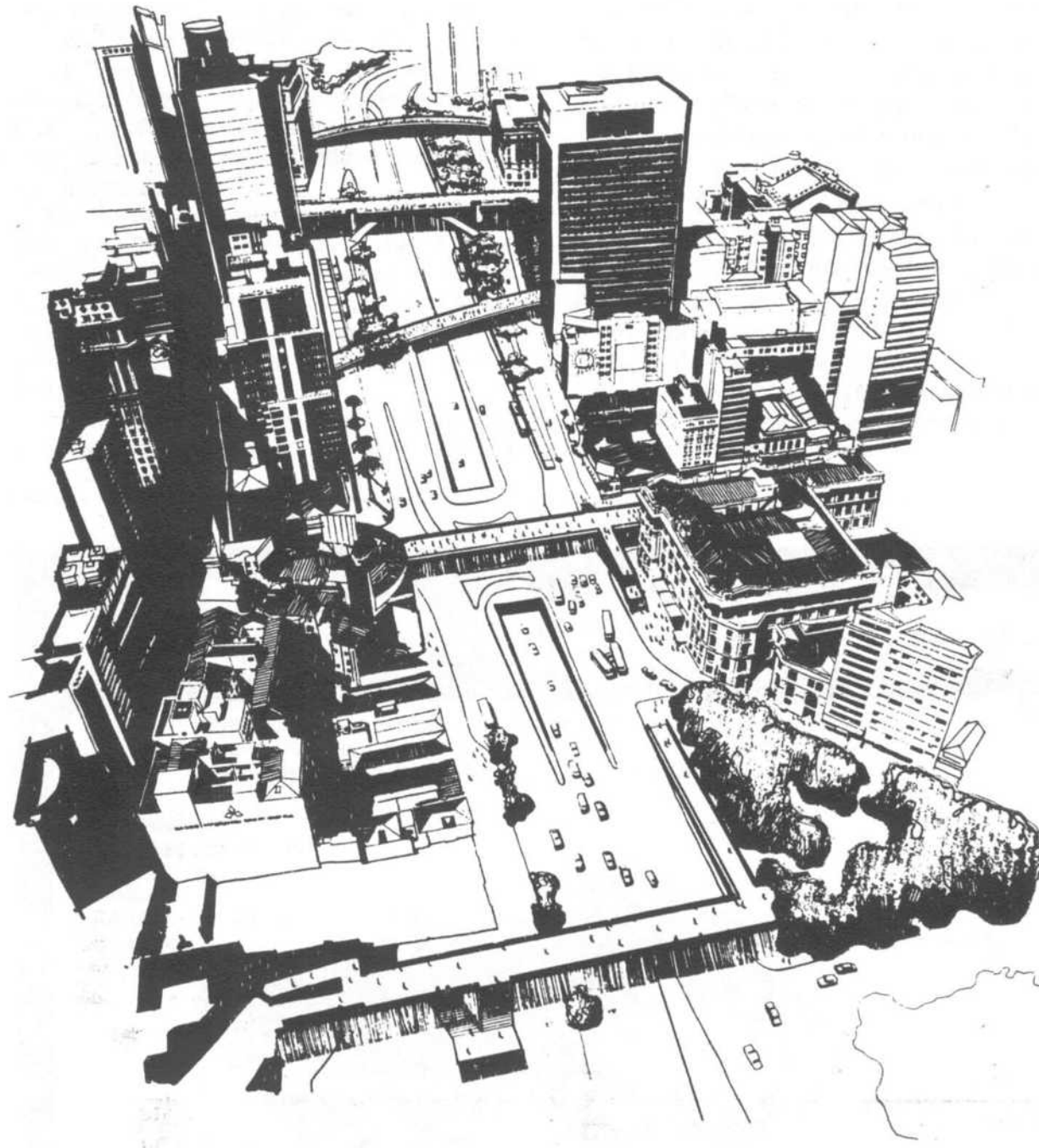


Fig.346
Perspectiva geral do "Projeto
Anhangabaú". EMURB, 1980.
[A CONSTRUÇÃO SÃO PAULO
nº 1707, 27/10/80. p.8.]

guém. Uma vez divulgado, despertou um descontentamento geral tornando-se assunto de interesse público intensamente discutido através da imprensa³⁷.

“(...) embora os arquitetos da Emurb sejam profissionais de alto nível, nos parece que forças inerentes ao projeto acabaram formulando um sistema imediatista. Ou seja: há atropelamentos em seis pontos do Vale do Anhangabaú, logo devem ser criadas seis passarelas, uma em cada local crítico e o problema está resolvido. (...) Uma solução pragmática como a que foi adotada, passa por cima do Vale do Anhangabaú como espaço característico, representativo, da cidade de São Paulo.”³⁸

“(...) a proposta apresentada pela Emurb é a solução ‘possível’ e, pelas discussões havidas, não agrada nem aos autores da proposta nem a quem se dispões a analisá-la. A todos agradaria mais se a questão da transposição do vale fosse resolvida por passagens subterrâneas, praticamente inexecutável (...).”³⁹

Nesse contexto, a proposta não poderia ser levada adiante, mas a cidade demandava urgentemente uma resposta. Um concurso público nacional apareceu como uma boa alternativa.

“(...) durante dez anos a EMURB percorreria, senão todas, muitas diferentes alternativas e abordagens para a questão do Anhangabaú, mas por alguma razão faltava-lhe o juízo, a decisão. Então, uma comissão julgadora soberana que escolhesse, entre os projetos de grandes arquitetos de todo o país, uma proposta vencedora num julgamento inapelável, investiria o resultado de uma autoridade que preencheria perfeitamente essa necessidade, apesar de se desconhecer qual seria o resultado.”⁴⁰

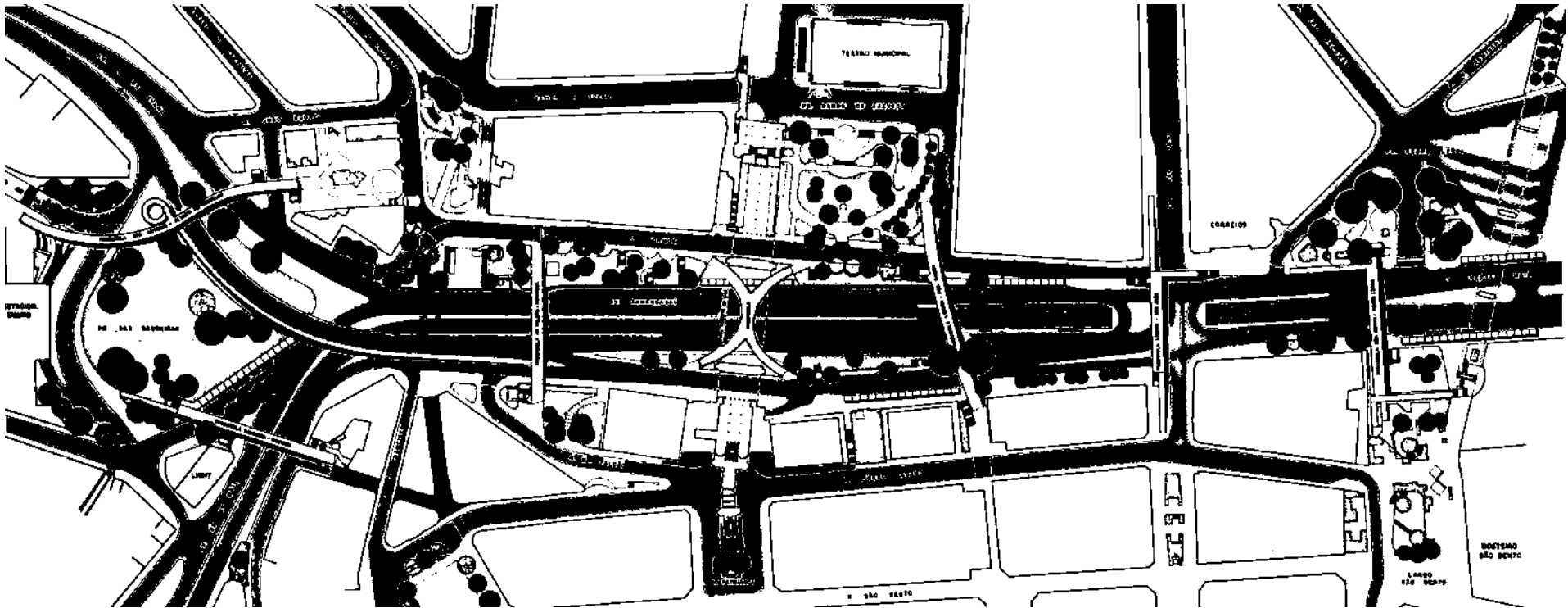
Se, por um lado, a jornada da EMURB até aquele momento poderia ser considerada um grande fracasso, por outro, fora do âmbito municipal foi sendo concebido implicitamente um partido de projeto que terminaria se afirmando através do concurso.

37 O jornal *Folha de São Paulo* chegou a criar uma coluna diária chamada ‘O Vale em Discussão’, na qual foram publicados depoimentos de técnicos, políticos, artistas de projeção e usuários do centro em geral.

38 Depoimento de César B. Lourenço, então presidente do IAB-SP. *A Construção São Paulo* n° 1707, de 27 de outubro de 1980. p.11.

39 Depoimento do arquiteto Paulo Bastos. *A Construção São Paulo* n° 1707, de 27 de outubro de 1980. p.12.

40 BUCCI, 1998. p.95.



“A nosso ver, essas paralelas são perigosíssimas porque logo estarão justificando outras e com o excesso de imaginação que impera na cidade, logo estará alguém sugerindo seja o vale recoberto por uma imensa laje de concreto armado, embaixo da qual corram velozmente os automóveis e, em cima, nova área disponível para atividades várias, como se já não nos bastasse a Praça Roosevelt.”⁴¹

38 LEMOS, Carlos. *Folha de São Paulo*, de 30 de novembro de 1980.

Fig.347
Planta geral do “Projeto Anhangabaú”. EMURB, 1980.
[Arquivo EMURB]

Póximas seis páginas:

Fig.348
Passarela Rua Santo Antônio - Rua Álvaro de Carvalho.

Fig.349
Passarela Praça das Bandeiras - Rua do Ouvidor.

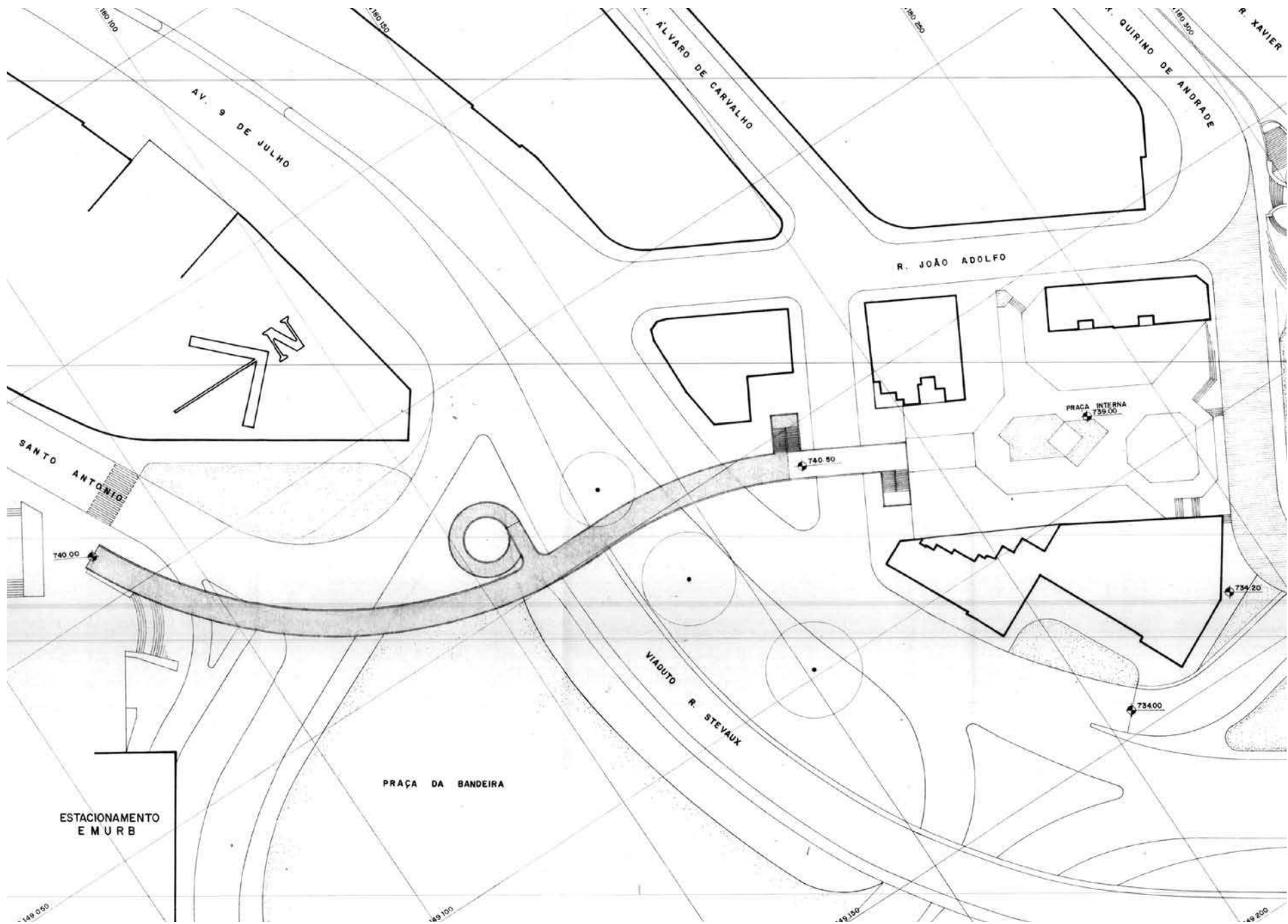
Fig.350
Passarela Rua Dr. Falcão - Rua Formosa.

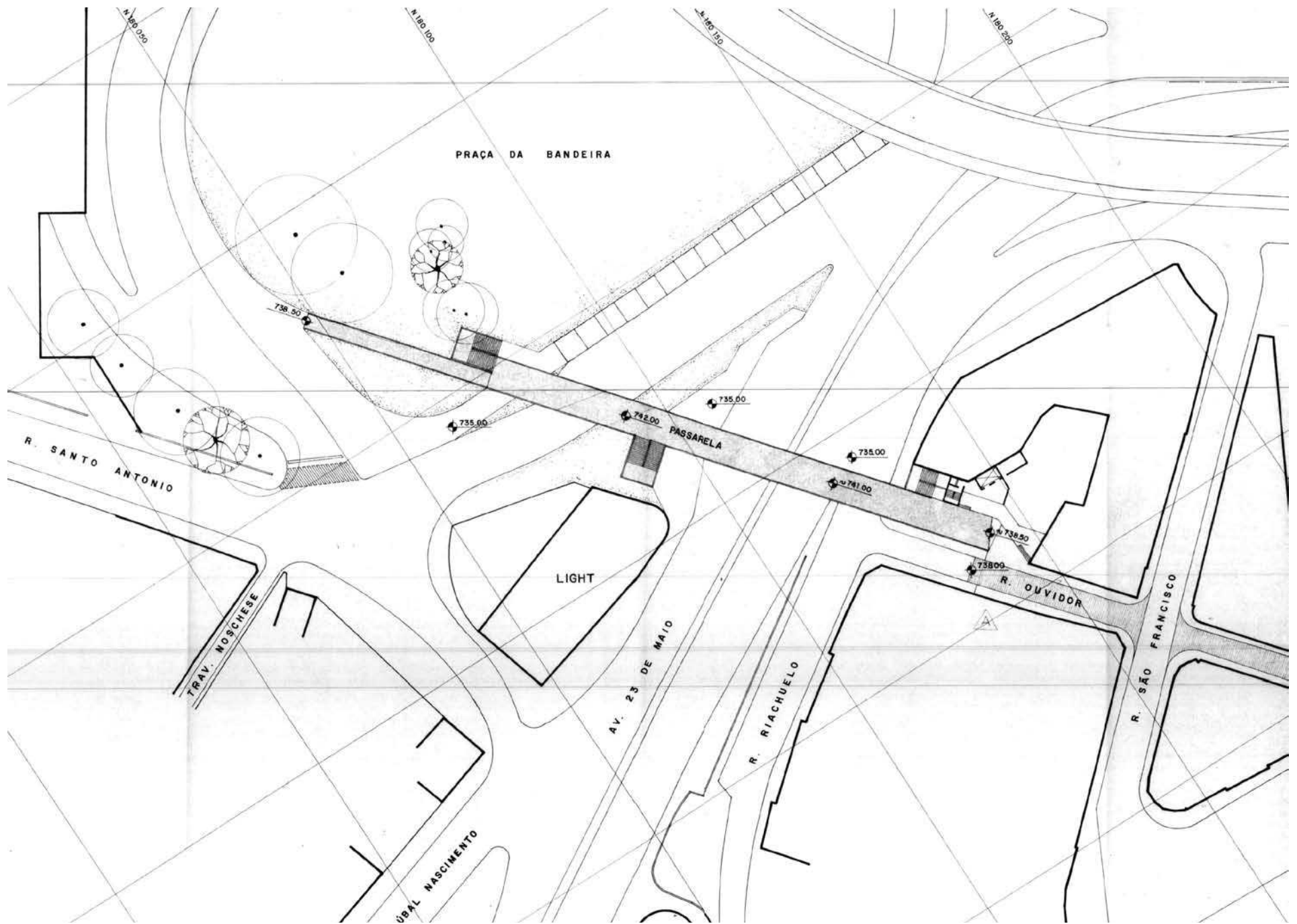
Fig.351
Passarela Praça Ramos de Azevedo - Rua Líbero Badaró.

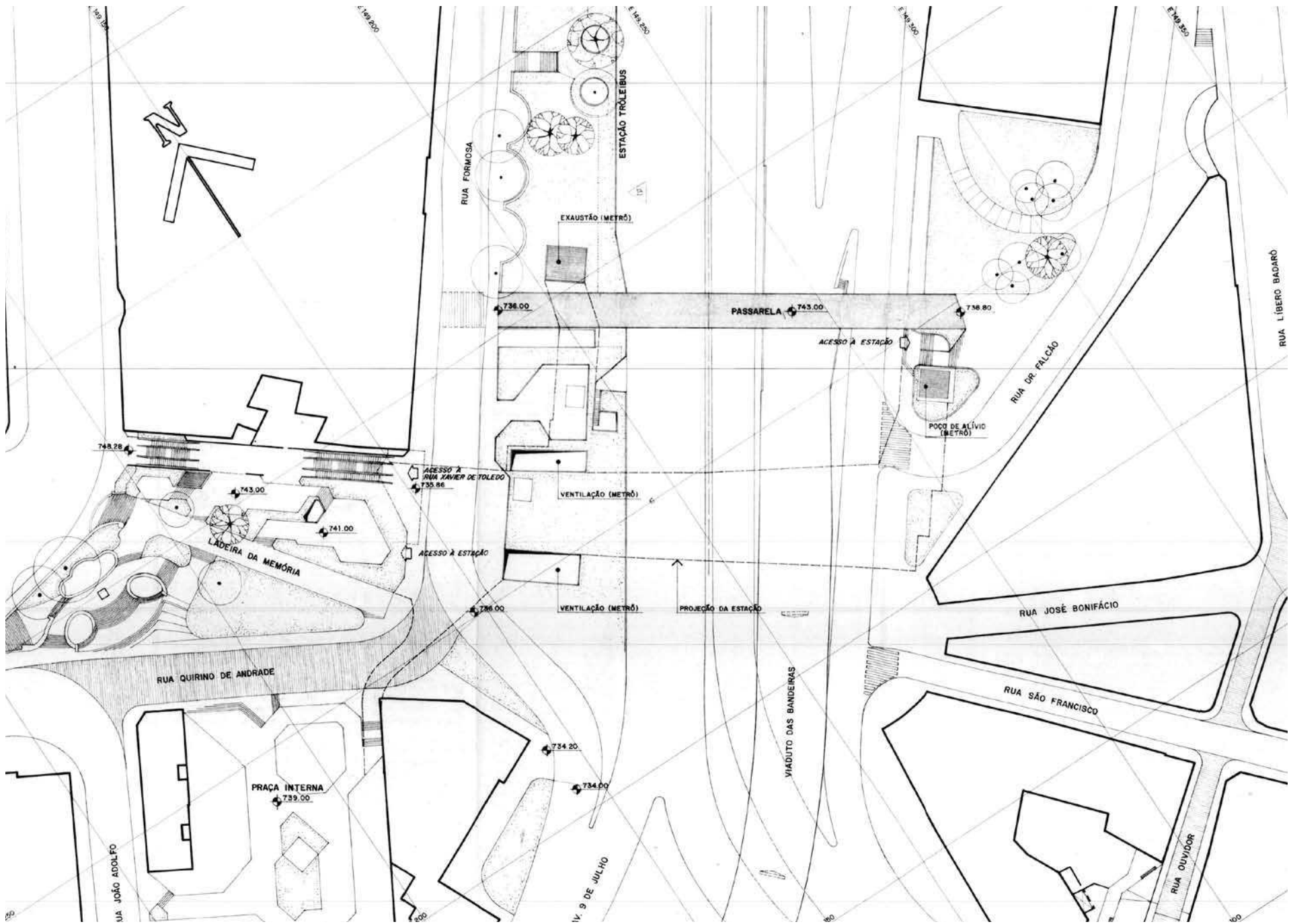
Fig.352
Passarela Av. São João - Rua Líbero Badaró.

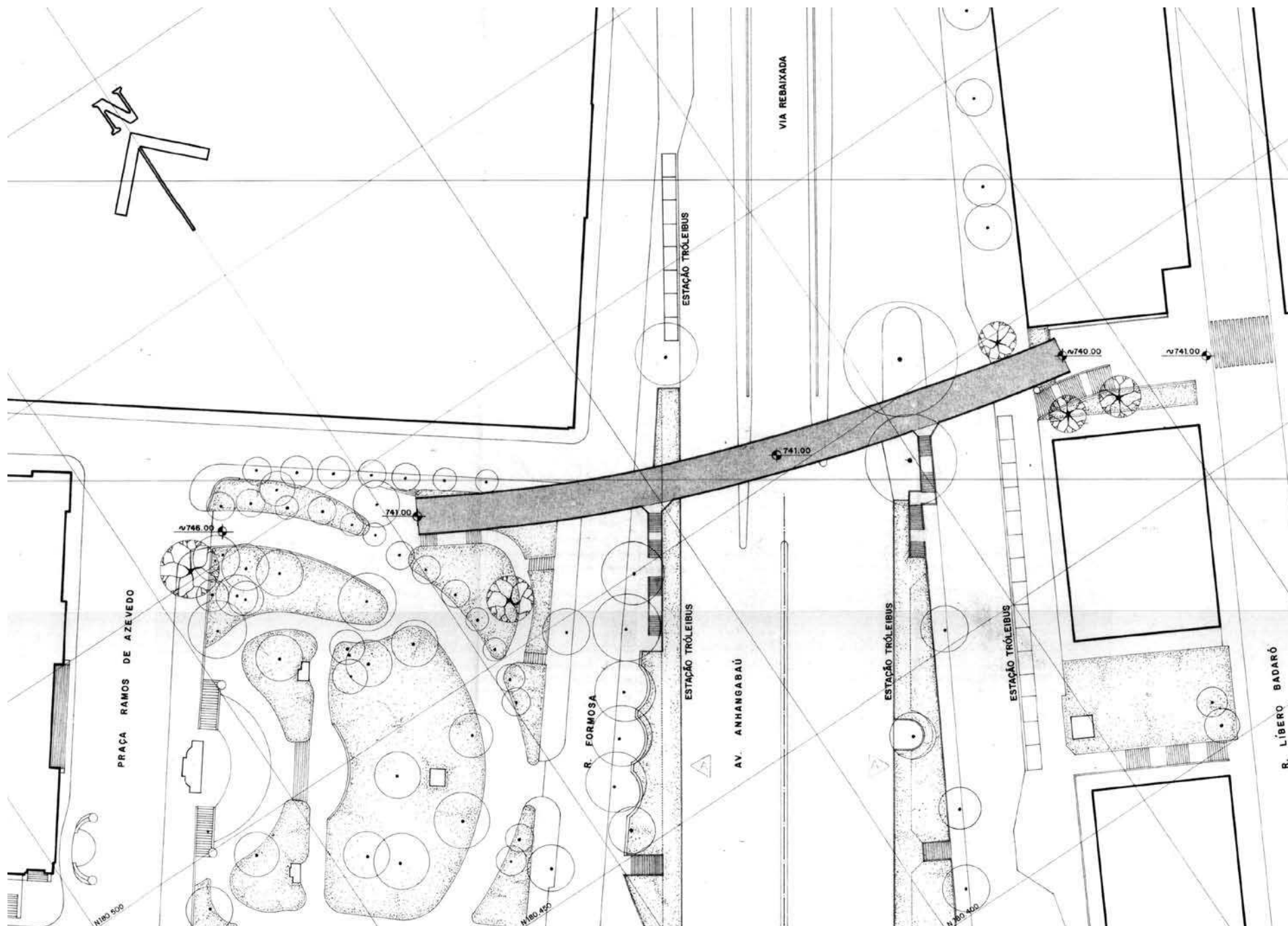
Fig.353
Passarela Praça Pedro Lessa - Largo São Bento.

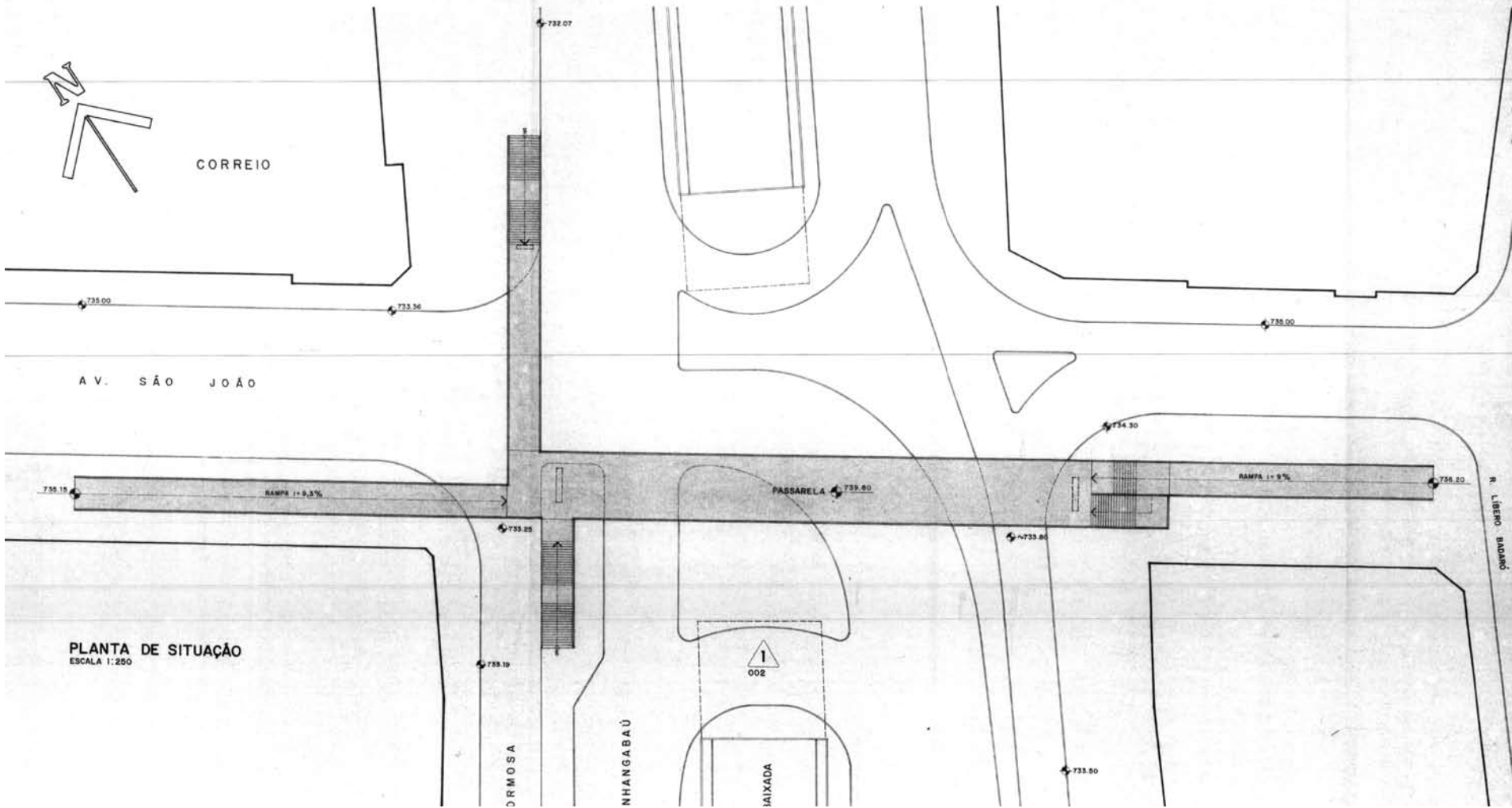
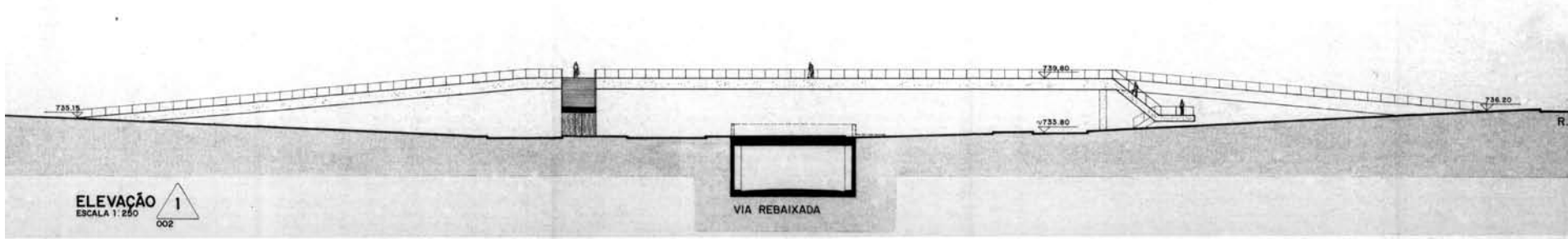
[Arquivo EMURB]



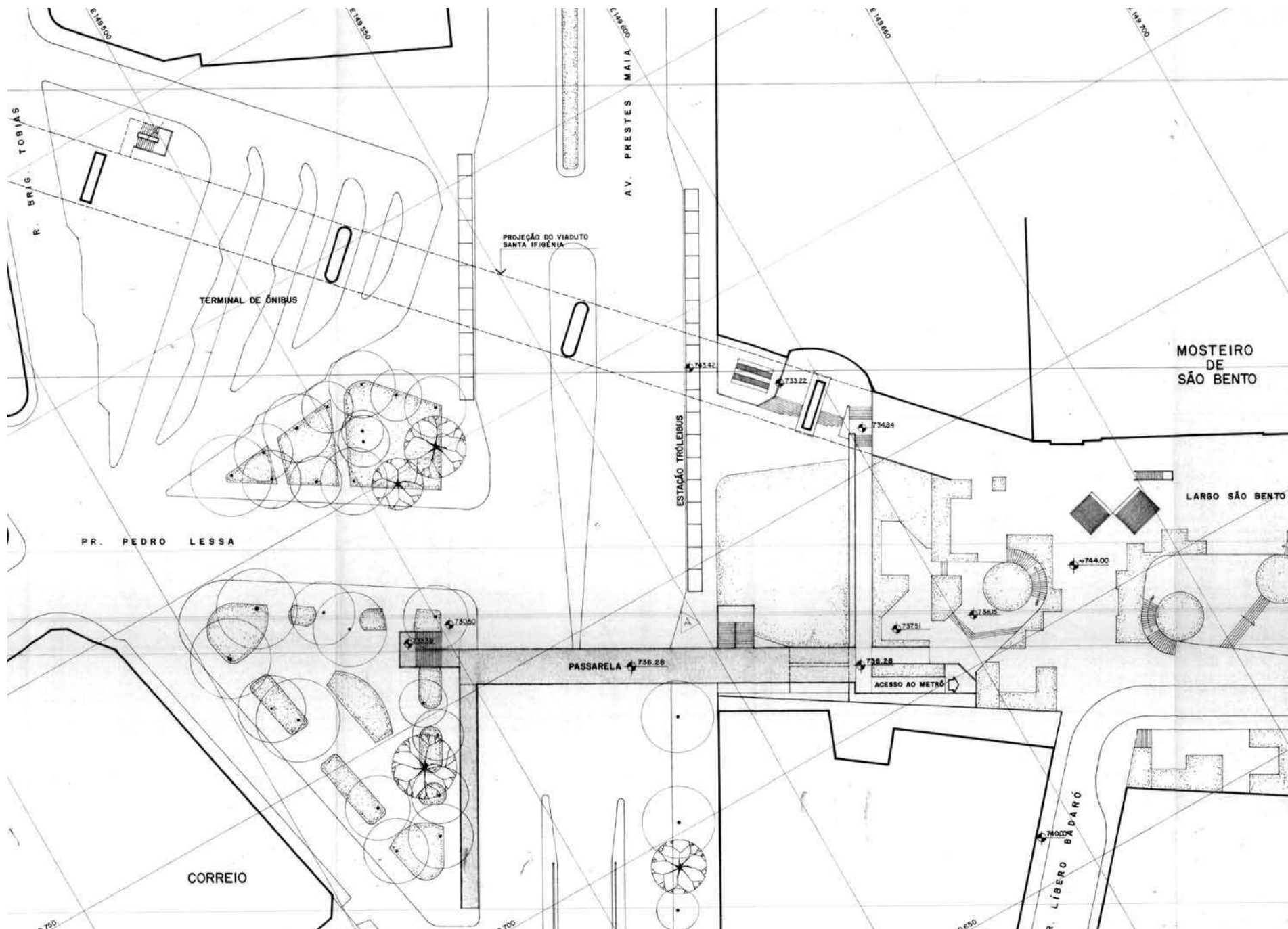


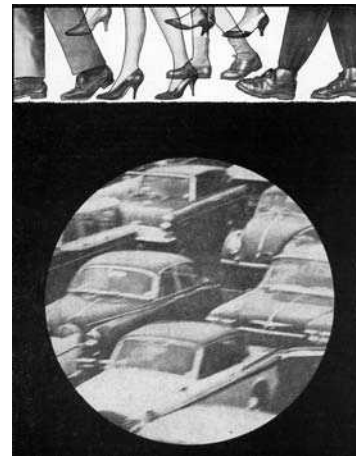
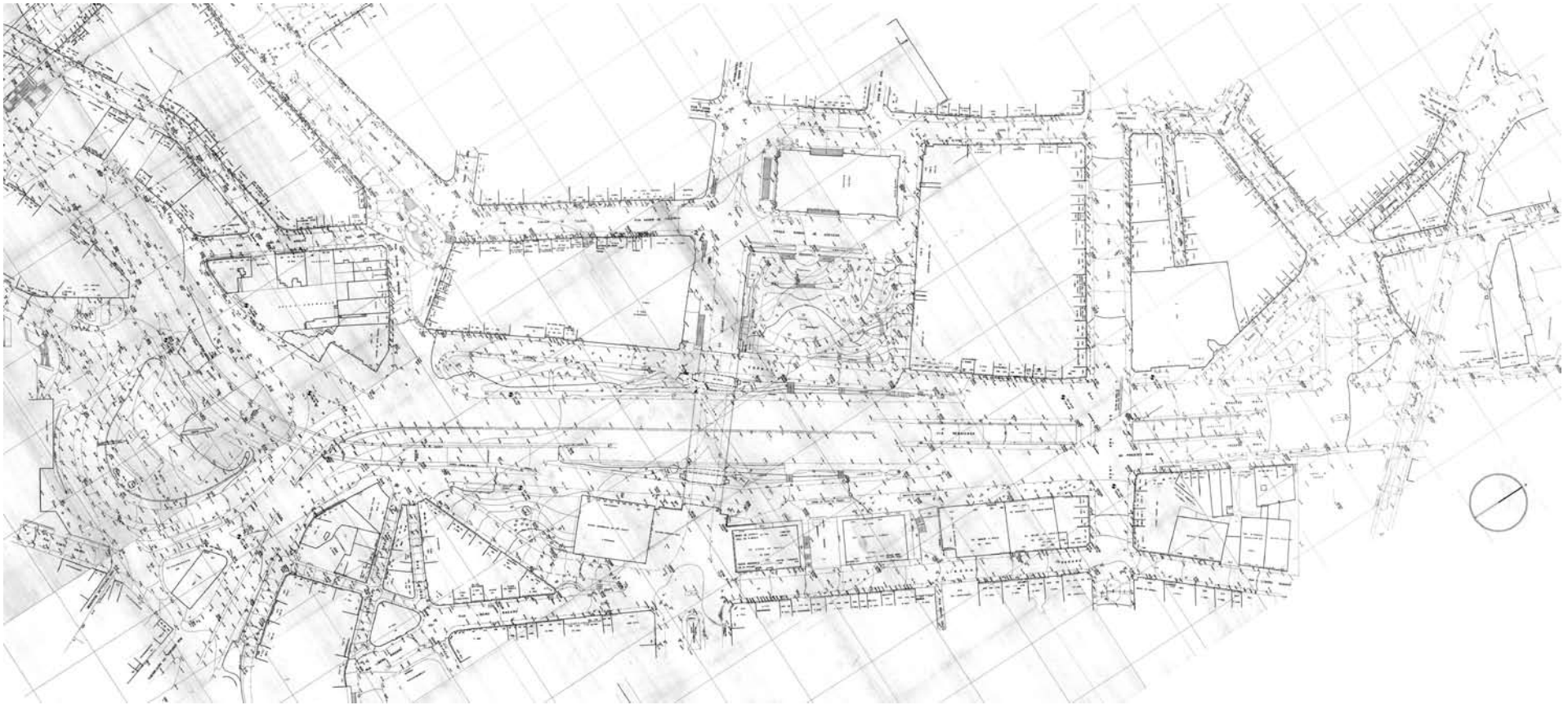






PLANTA DE SITUAÇÃO
ESCALA 1:250





Concurso Anhangabaú [1981]

Em fevereiro de 1981 foi lançado o edital do “Concurso Público Nacional para Elaboração de Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú”, promovido pela prefeitura, através da EMURB, em parceria com o Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento de São Paulo. O regulamento solicitava aos concorrentes a elaboração de uma proposta de caráter abrangente, envolvendo circulação viária e de pedestres, uso dos espaços públicos, equipamentos locais e metropolitanos, regulamentação do uso do solo e valorização e preservação de bens tombados. As propostas deveriam ser apresentadas em três pranchas formato A0 e entregues até 18 de maio do mesmo ano.

Como subsídio para a elaboração dos projetos, o IAB-SP realizou um ciclo de debates organizado em quatro grupos de trabalho: “Programa para o Vale do Anhangabaú”, “Fator Econômico”, “Consulta à Comunidade” e “Urbanismo, planejamento e Intervenção Técnica”. A partir desses seminários foram elaborados relatórios contendo opiniões e contribuições de representantes de diversos setores técnicos e sociais. Para o presidente do IAB-SP, aquele seria o evento mais importante a ser realizado pelo instituto no país desde o concurso de Brasília.

O consultor técnico designado foi Benedito Lima de Toledo e o júri foi composto pelos arquitetos Eduardo Corona (presidente), Edgard Graeff, Carlos Maximiliano Fayet, Jon Adoni Maitrejean e Fernando Chacel. Inscreveram-se 155 equipes e 93 propostas foram submetidas a julgamento. Dessas, 34 foram selecionadas para uma segunda fase de apreciação, agrupadas pelo júri em três categorias: “soluções aéreas”, “soluções subterrâneas” e “outras soluções”. Além dos prêmios para as três melhores propostas, o júri concedeu cinco menções honrosas. Para subsidiar a discussão que se pretende levantar neste trabalho, serão analisados e discutidos apenas os três primeiros colocados.

Os projetos premiados apresentavam basicamente o mesmo partido: segregação dos fluxos de veículos e pedestres através do rebaixamento da avenida e configuração de uma esplanada em sua cobertura. Esse era o partido do júri e de boa parte das equipes participantes; esse era o projeto temido por Carlos Lemos; esse foi o partido que se originou a partir dos estudos da EMURB ao longo dos anos 70. Sua escolha era inevitável.

Fig.354
Levantamento planialtimétrico
fornecido aos participantes do
concurso.
[Bases do Concurso Anhangabaú,
1981.]

Fig.355
Diagrama, encontrado em edição
do final dos anos 60 da revista
francesa *Urbanisme*, sintetizando a
premissa básica que deveria nor-
tear os projetos urbanos naquele
momento.
[*Revue Urbanisme*, anos 60.]

Reconstituir o raciocínio que levou a essa solução não é difícil. Era consensual que as travessias de pedestres elevadas não eram desejáveis. As travessias subterrâneas só eram viáveis a partir do remanejamento das instalações existentes. Muitas dessas redes eram transversais ao vale, porém a mais determinante de todas era longitudinal: a canalização do rio. Isso quer dizer que uma grande obra subterrânea paralela ao eixo do vale e conseqüentemente da avenida, deveria ser necessariamente executada. A solução mais óbvia era associar a nova canalização e a avenida em uma única ação, liberando toda a superfície do vale da presença de automóveis. Feito isso, restava “apenas” decidir o que fazer com as dezenas de milhares de metros quadrados de esplanada construídos.

O projeto vencedor, elaborado pela equipe liderada por Jorge Wilhelm e Rosa Kliass⁴², apresentava como primeiro objetivo, criar um espaço “novo”, exclusivo para os pedestres. Um espaço livre, que jamais em sua história havia pertencido plenamente a eles. Livre das cheias do rio, das plantações de chá, das mulas e agora dos automóveis, o vale finalmente poderia se transformar em um espaço de encontro, de repouso, de gozo, de usufruto e permanência.⁴³

Elgson Gomes⁴⁴, autor do projeto segundo colocado, propunha “o retorno da natureza ao único espaço disponível no centro da cidade capaz de conter as proporções de um parque propriamente dito”. A “desfiguração paulatina do ambiente do vale” seria remediada pelo retorno dos “atributos da natureza, constituídos pelo movimento das águas nas fontes, pelos jardins floridos e pela vegetação exuberante”. No trecho final de seu memorial, destacava mais uma vez a “necessidade e a viabilidade do retorno, tão amplo quanto possível, da natureza para a intimidade da vida do Parque do Anhangabaú e conseqüentemente da vida da cidade.”

Com menos ênfase, essa visão pode ser encontrada também no discurso da equipe classificada em terceiro lugar.⁴⁵ Argumentava-se que o vale tinha deixado de ser “o sítio natural que era e o parque que foi, para se transformar numa via expressa.”⁴⁶ Segundo o memorial descritivo da proposta, a disposição dos fluxos deveria ser a seguinte: “O pedestre na superfície, natural condição junto ao espaço físico e ao verde nascendo do chão e não artificialmente construído sobre lajes. O veículo em nível inferior com fluxo contínuo.”

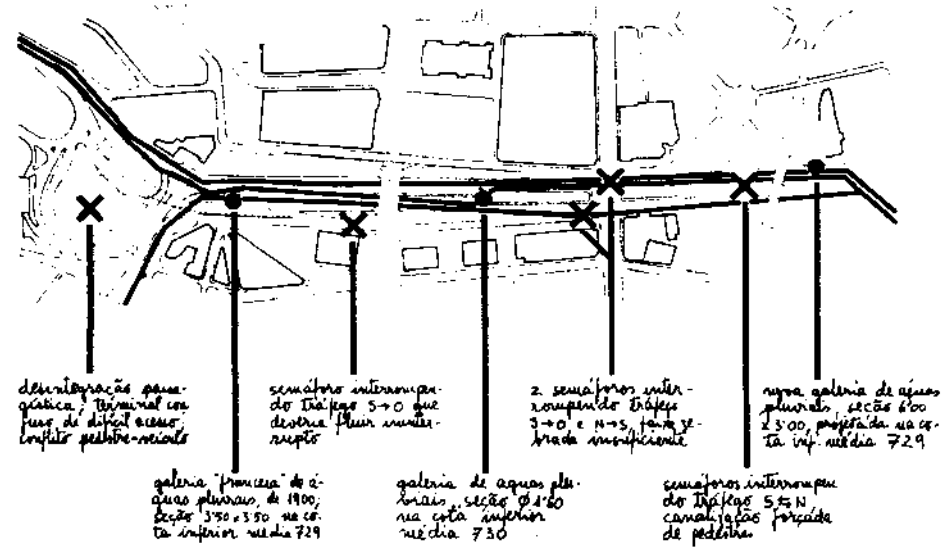
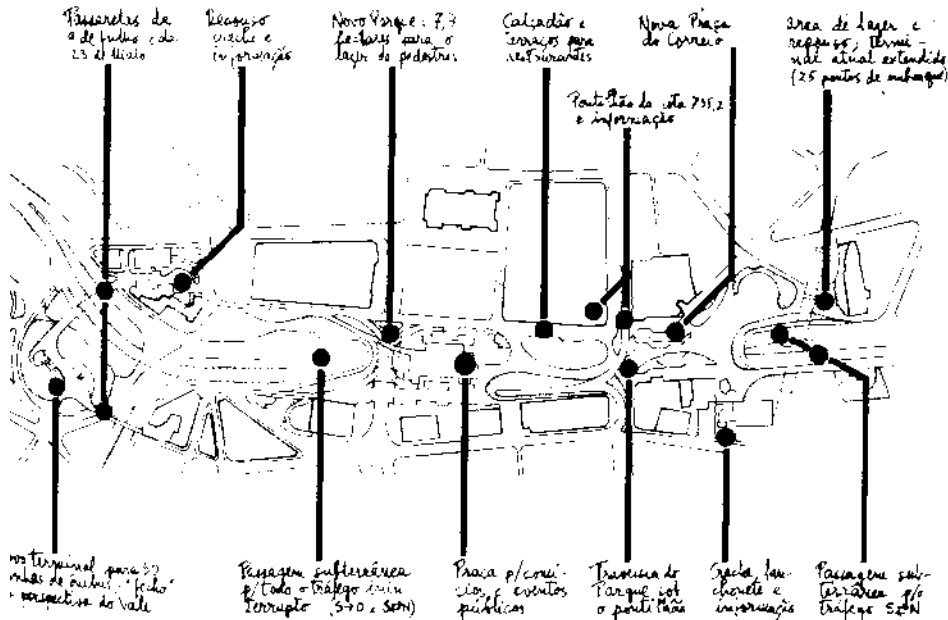
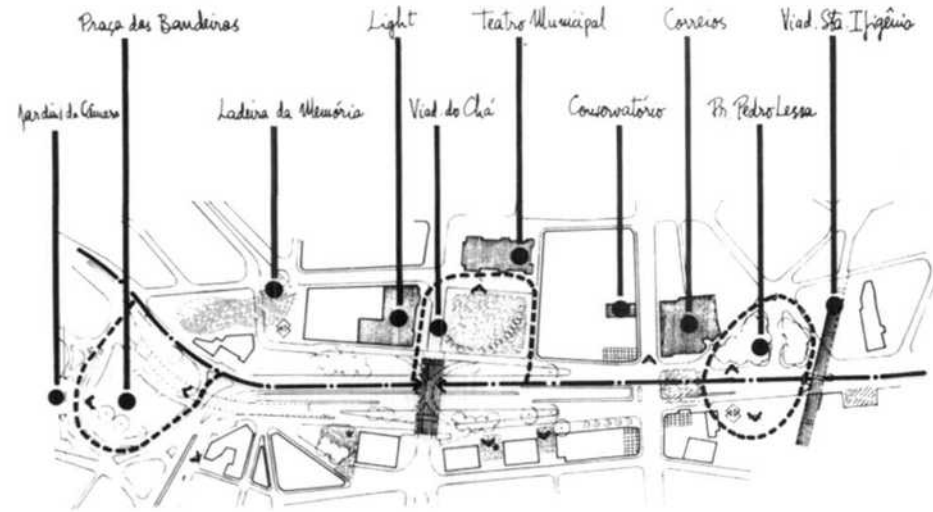
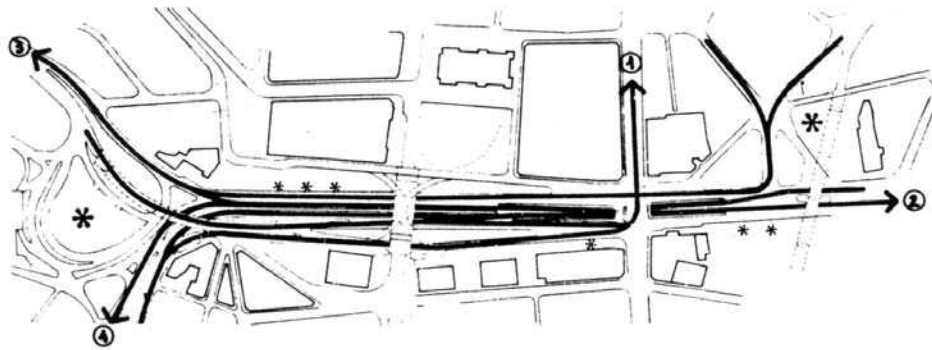
39 Arquitetos: Carmem Lydia Silva, Jamil Kfourri, Jonas Birger, Jorge Wilhelm, Marcelo Martinez, Maria Lucinda Aguiar, Michel Gorski e Rosa Glenda Kliass. Consultores: Mario Franco, Julio Cerqueira César, Neuton Karassawa, Francisco Luis Costa, Norberto Chamma e Jorge Kayano.

40 Todos esses adjetivos foram utilizados no memorial do projeto para descrever a imagem que se propunha para o vale.

41 Elgson Ribeiro Gomes, Péricles Varella Gomes, Carlos Guilherme Gloor, Heitor Carlos Moreira Filho, Maria Luiza Gomes e Orlando do Amaral Rodrigues.

42 Arquitetos: Paulo Bastos, Siegbert Zanettini, José Costa Filho, Newton Massafumi Yamato, Maria de Fátima Araújo, Roberto Israel Saruê, e Mirthes baffi. Colaboradores: Miriam Lobel, Vanderlei Nunes Collange, Antônio Brazão Rodrigues, José Antonio Henrique e Wagner Amodeo. Consultores: Carlos Nassi, Ana Lucia Brasil, Walter Vaccaro, Aluisio Leite e Luis Dávila.

Fig.356
Projeto vencedor.
Prancha contendo a planta geral e o resumo das propostas.
[Arquivo EMURB]



Reiteradamente justificavam-se propostas com o pretexto de “recuperar” o ambiente degradado pelos automóveis ou “devolver” à cidade o seu “parque perdido”. Argumentos desse tipo eram falsos e tinham o objetivo de caracterizar o espaço proposto como uma antítese do existente naquele momento. Recuperar o quê? Devolver o quê? Não se podia afirmar que o Anhangabaú tivesse se cristalizado em uma única imagem e que esta se perdesse. O que a história acumulava era uma sucessão de imagens transitórias, representativas de momentos distintos e em permanente mutação.

É na construção dessa imagem para o vale, na pretensa interpretação de quais seriam os verdadeiros anseios da população em relação ao seu sentido, que residia o principal problema desses projetos. Ao levantar atributos que caracterizassem uma situação diametralmente oposta à que vivia a cidade naquele momento, apelava-se para a sedução fácil de uma promessa redentora. Realizava-se uma ‘demonização’ do automóvel, como se por trás dos volantes não houvesse pessoas, para justificar um partido predeterminado.

Outro aspecto problemático que esse partido colocava era a impossibilidade de rebaixar a avenida antes de se passar sobre a Estação Anhangabaú do Metrô, que já estava em obras. Isto determinava que o prolongamento sul da esplanada não poderia se estender muito além da projeção do Viaduto do Chá, excluindo dessa maneira um trecho significativo do recinto, inclusive a Praça das Bandeiras. Com isso se operava uma drástica redução física do que poderia se qualificar como o recinto do Anhangabaú. Se a grande praça era o que simbolizava e conferia as novas virtudes daquele espaço, tudo o que se localizava fora dela era relegado a um segundo plano. O mesmo acontecia, de uma maneira menos drástica, com o extremo norte do vale.

Dez anos se passaram entre o resultado do concurso e a inauguração do “novo” vale. Outros quinze desde a inauguração até a presente data. Os desdobramentos do projeto, sua repercussão e seus efeitos é o que será discutido no próximo capítulo.

Pojeto vencedor.
Diagramas temáticos elaborados
para o concurso com os seguintes
títulos:

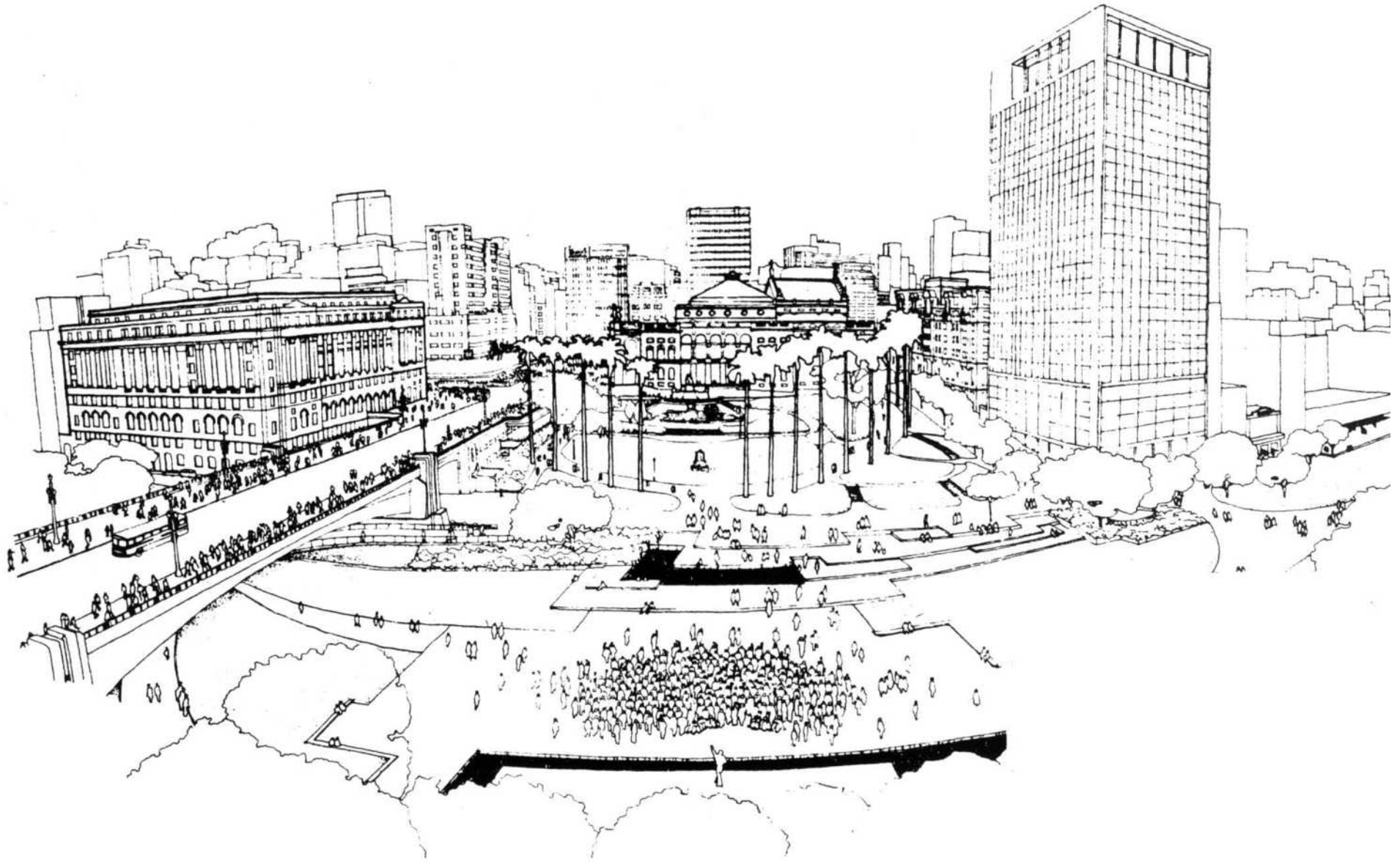
Fig.357
“Tráfego a Acomodar”

Fig.358
“Valores Paisagístico-Culturais a
Preservar”

Fig.359
“Programa Proposto”

Fig.360
“Interferências a Considerar e
Conflitos a Resolver”

[Arquivo EMURB]



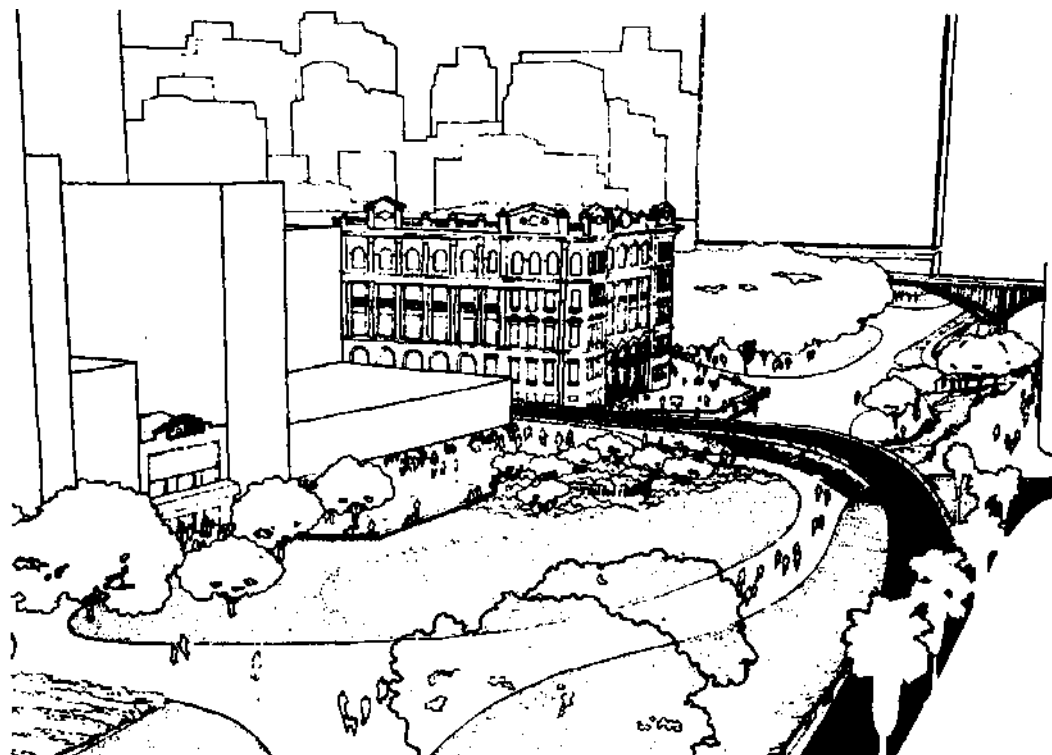


Fig.361
 Projeto vencedor.
 Perspectiva com a “Praça para
 comícios e eventos públicos” em
 primeiro plano.
 [Arquivo EMURB]

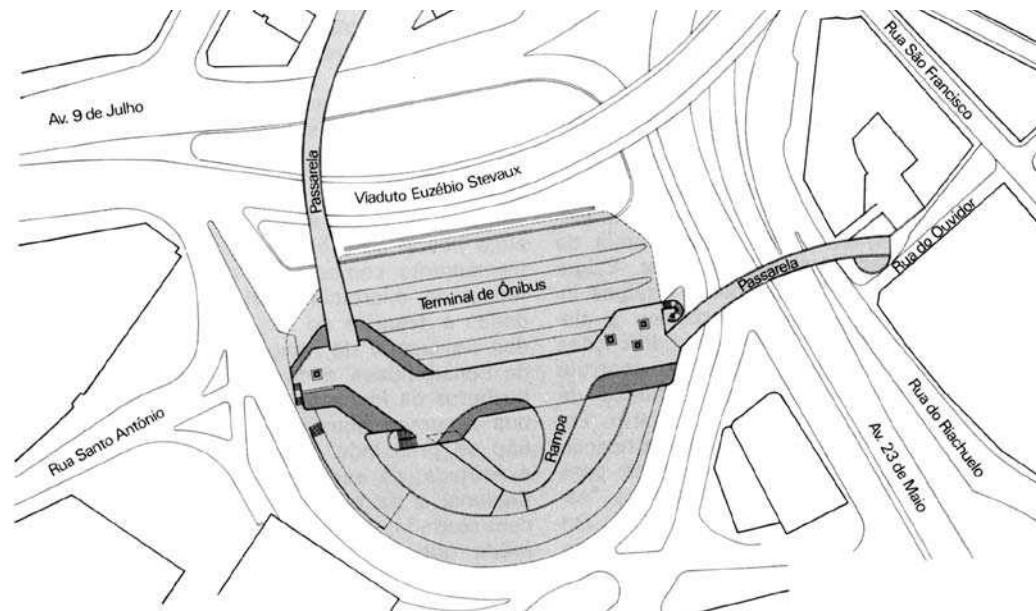
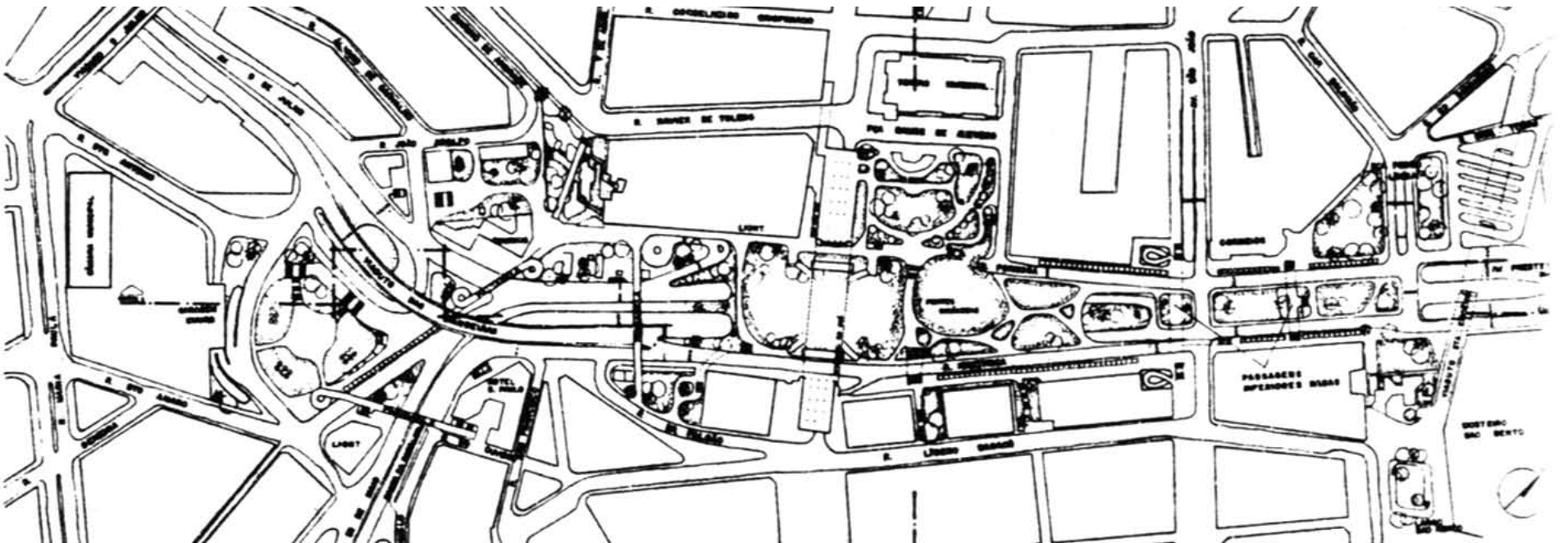
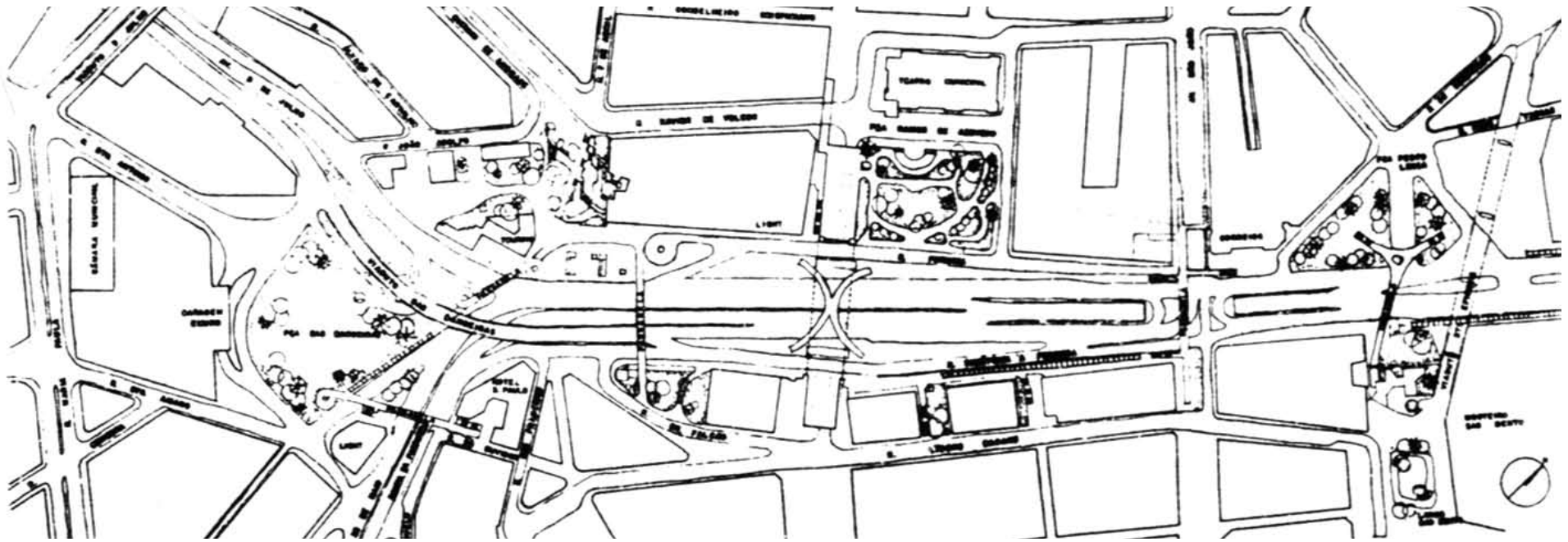


Fig.362
 Projeto vencedor.
 Perspectiva mostrando a alça viária
 que permitiria o acesso do túnel
 à Av. São João, posteriormente
 descartada.
 [Arquivo EMURB]

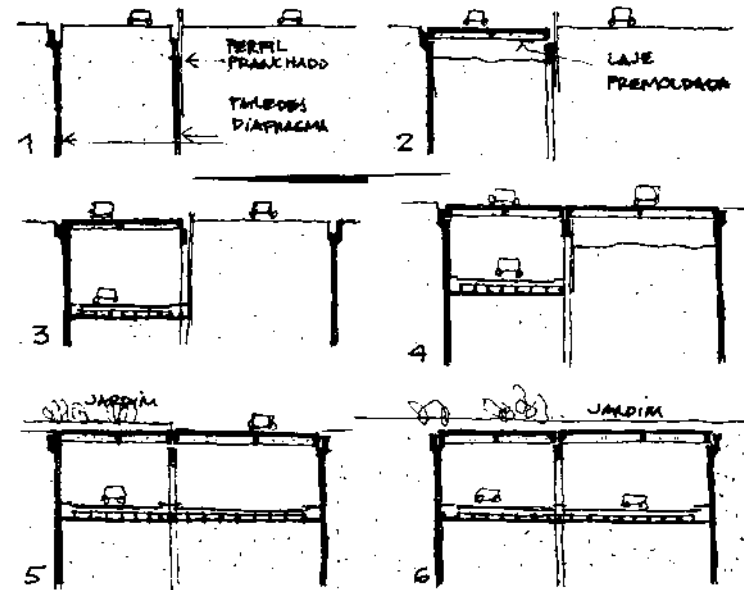
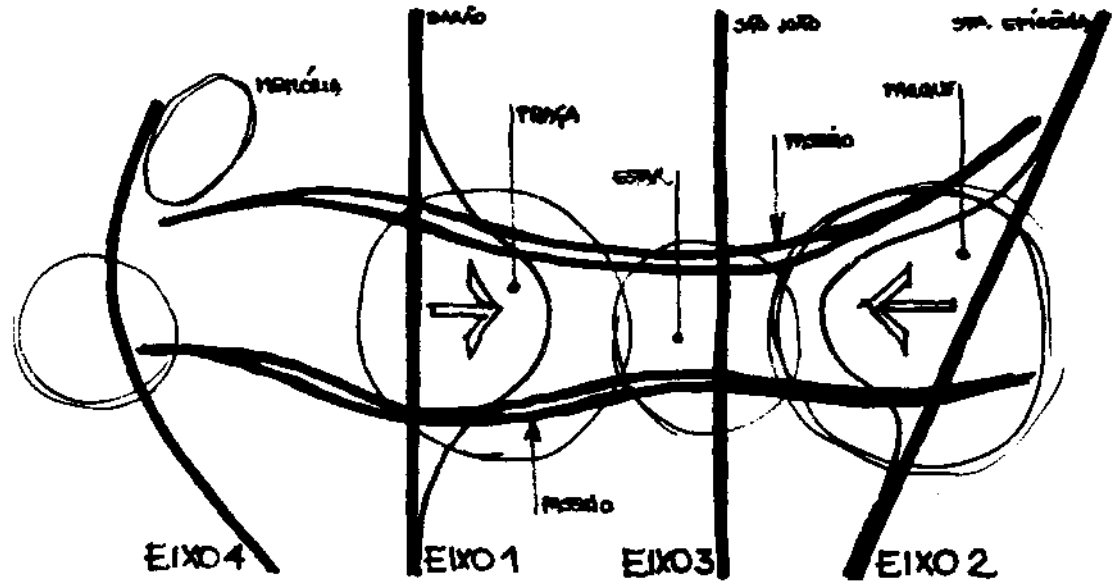
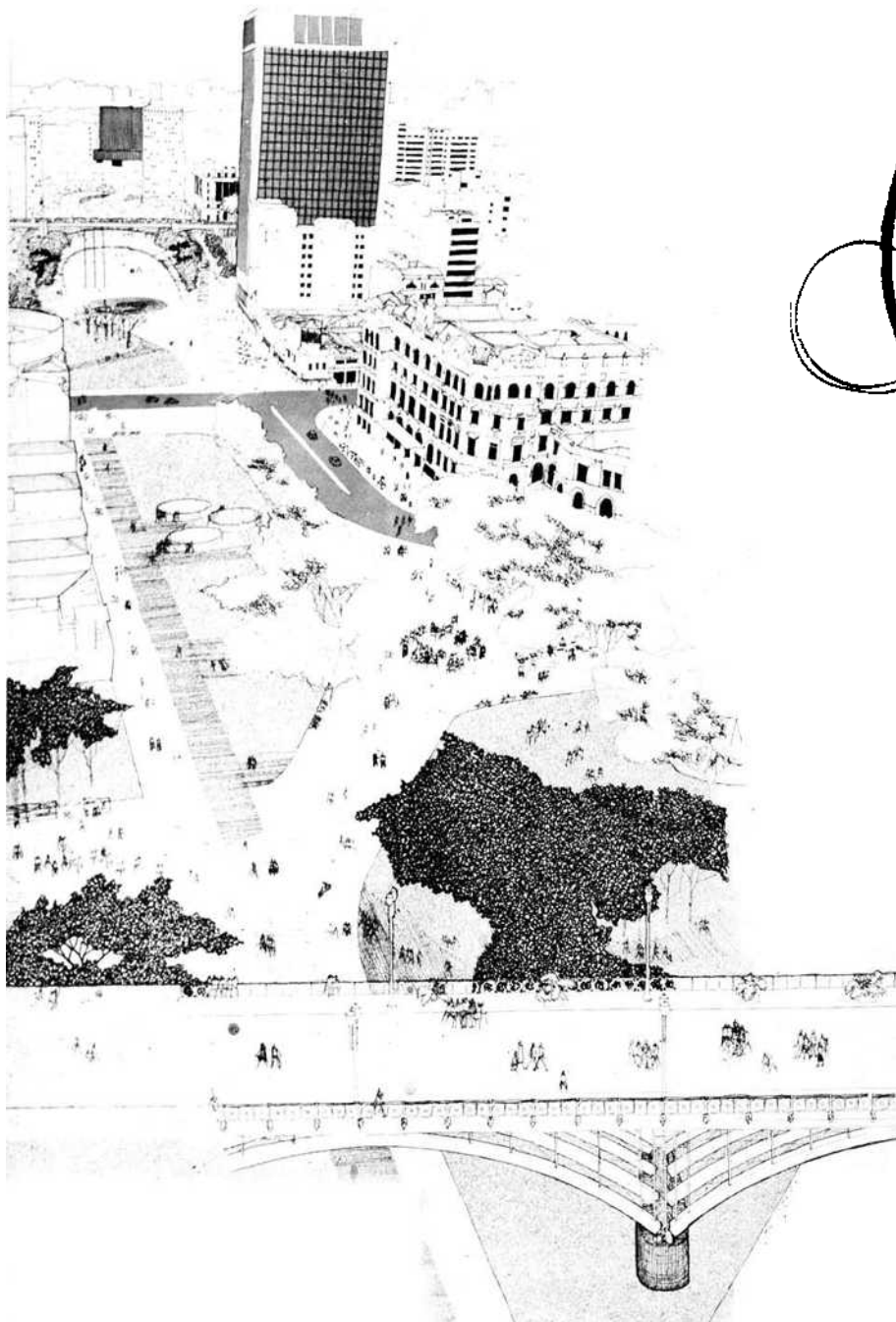
Fig.363
 Projeto vencedor.
 Planta da solução apresentada para
 o Terminal Bandeira.
 [WILHEIM, Jorge. *Espaços e Pala-
 vras*. São Paulo: Projeto, 1985. p.89]





Figs.364 e 365
Segundo Colocado.
Plantas da etapa inicial e da etapa
final de implantação do projeto.
[Suplemento especial da Revista
Projeto 31, Jul/1981.]

Fig.366
Segundo Colocado.
Vista do modelo tridimensional.
[Suplemento especial da Revista
Projeto 31, Jul/1981.]



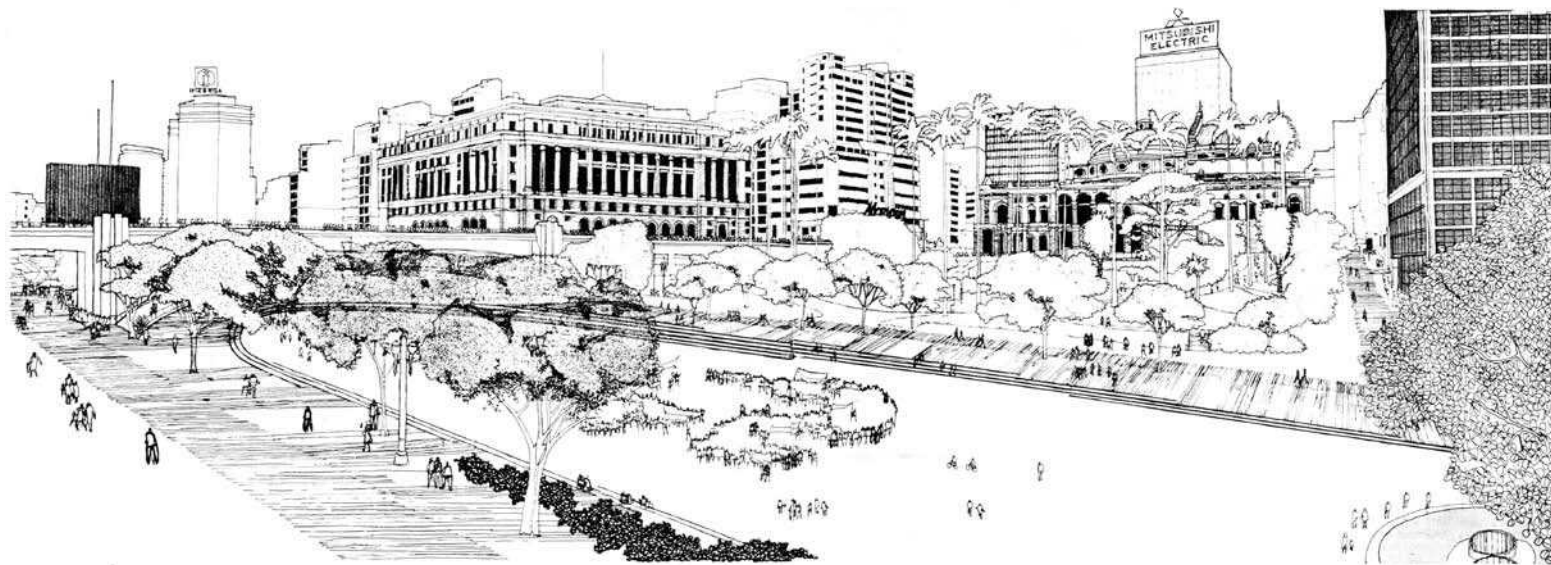


Fig.367
Terceiro Colocado.
Perspectiva com o Viaduto Santa
Efigênia em primeiro plano

Fig.368
Terceiro Colocado.
Diagrama de setorização.

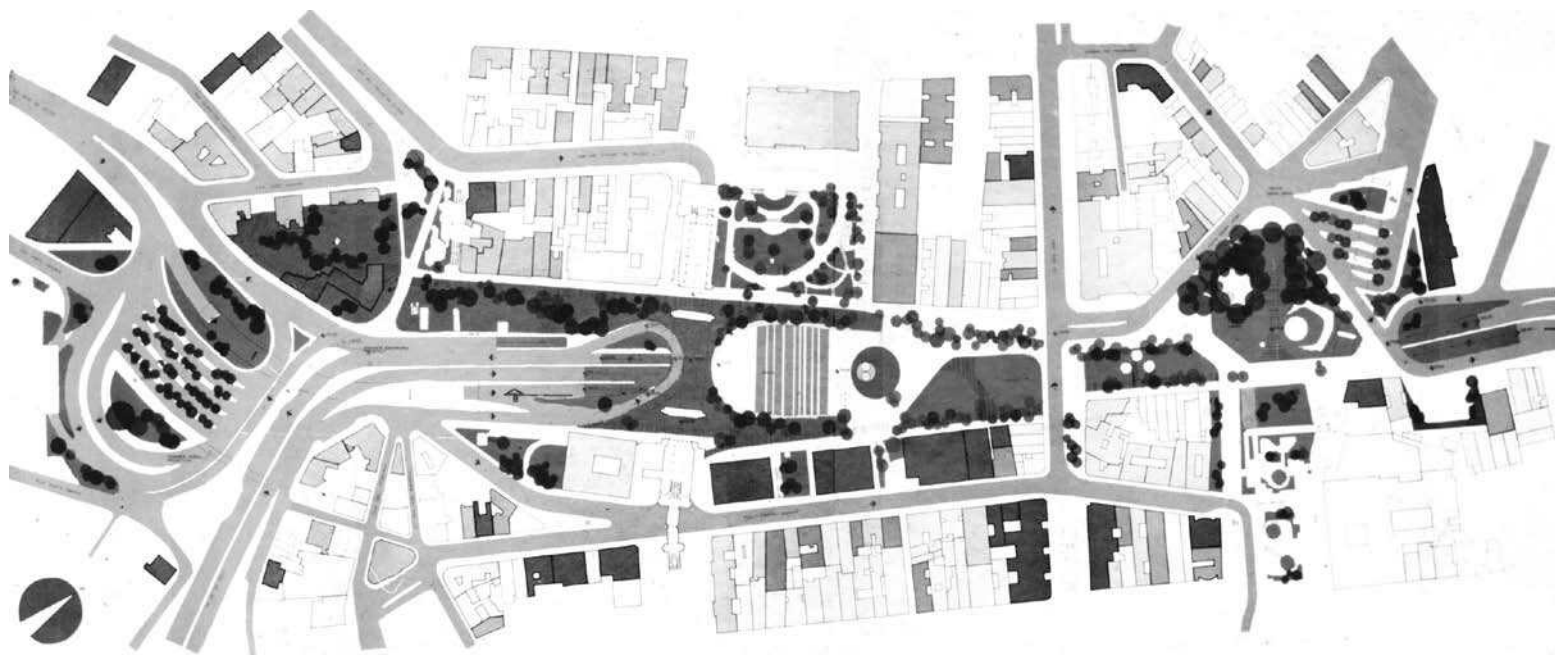


Fig.369
Terceiro Colocado.
Esquema do sistema de execução
do túnel.

Fig.370
Terceiro Colocado.
Perspectiva da praça proposta.

Fig.371
Terceiro Colocado
Planta geral.

[Suplemento especial da Revista
Projeto 31, Jul/1981.]

capítulo 05

o vale como resíduo¹

¹ Das acepções de “resíduo” encontradas nos dicionários mais populares da língua portuguesa, a que mais se aproxima do sentido pretendido aqui é a seguinte: “Parte de um corpo, imprópria para consumo ou utilização.” (HOUAISS)

À procura de um sentido

A inauguração do novo Anhangabaú foi marcada por uma grande festa, realizada em 25 de janeiro de 1992², dia do aniversário da cidade, e contou com a apresentação de Caetano Veloso para um público estimado em 50 mil pessoas. Encerrada a festa, varridos os balões furados e os sacos de pipoca vazios, um grande silêncio invadiu o vale. Se o tempo do conflito havia sido superado, um novo significado para aquele espaço precisaria ser definido. Até os dias de hoje, quinze anos após sua inauguração, nenhum tipo de apropriação conseguiu imprimir um novo caráter àquele recinto.

O insucesso do projeto, do ponto de vista da criação de um espaço público devidamente apropriado pela cidade, fez com que, nos últimos anos, começassem a ser aventados novos planos de reconfiguração da praça e de “refuncionalização” do vale. Antes de questionar a pertinência dessas propostas, o simples fato de existirem revela que a questão é real. No entanto, o modo como essas críticas são estruturadas, e os argumentos que utilizam, permitem ver que as relações de causa e efeito dos problemas alegados ainda não foram bem assimiladas.

A impressão que se tem é que o projeto implantado é totalmente descolado do discurso utilizado para justificá-lo. Se, por um lado, a obra resolveu o problema dos atropelamentos e melhorou minimamente o desempenho viário do “Sistema Y”, por outro, empobreceu o espectro de relações urbanas que caracterizavam o vale e criou um imenso espaço residual que não agregou novos valores à aérea central. É a partir dessas observações que se procura justificar as propostas mais recentes de intervenção.

² As obras foram iniciadas em janeiro de 1986, durante a gestão do prefeito Jânio Quadros, e concluídas em dezembro de 1991, pela prefeita, Luiza Erundina. A inauguração oficial aconteceria em janeiro de 1992.



O Novo Anhangabaú

3 MEYER, Regina Proserpi. *A construção da metrópole e a erosão do seu Centro*. Apud Revista Urbs nº14, Set-Out/1999. p.33.

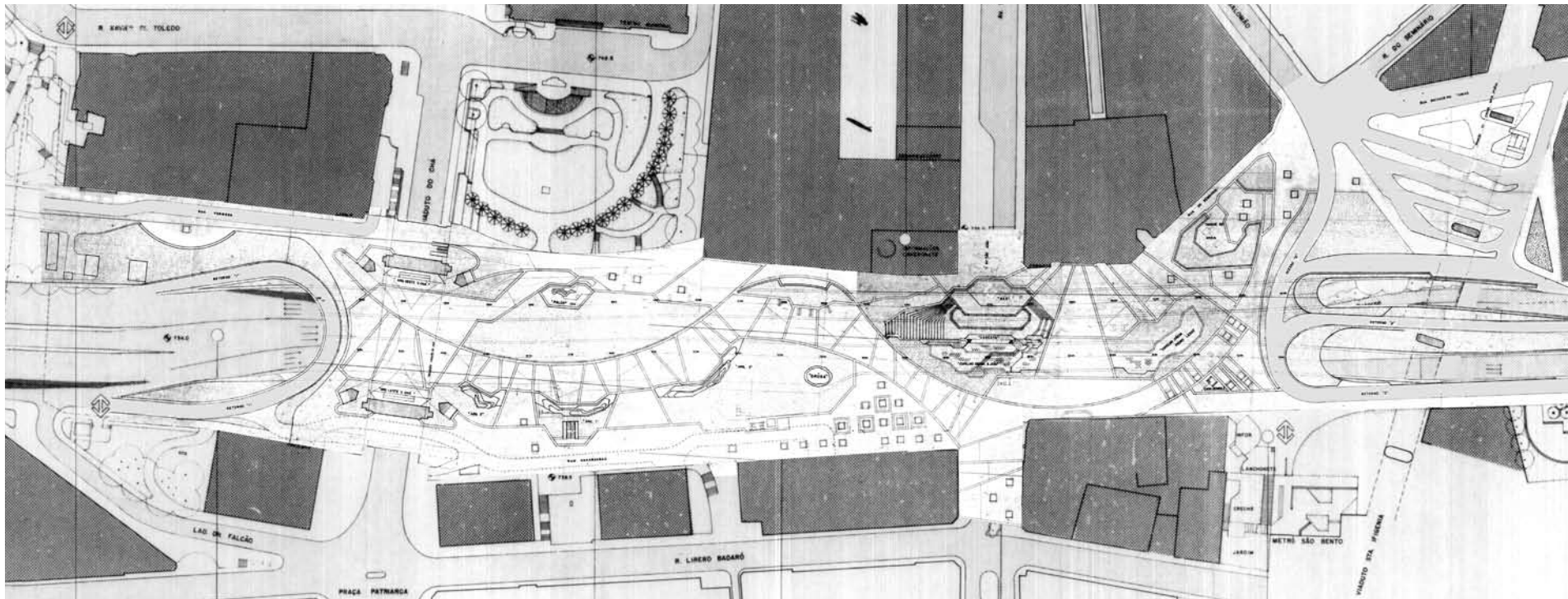
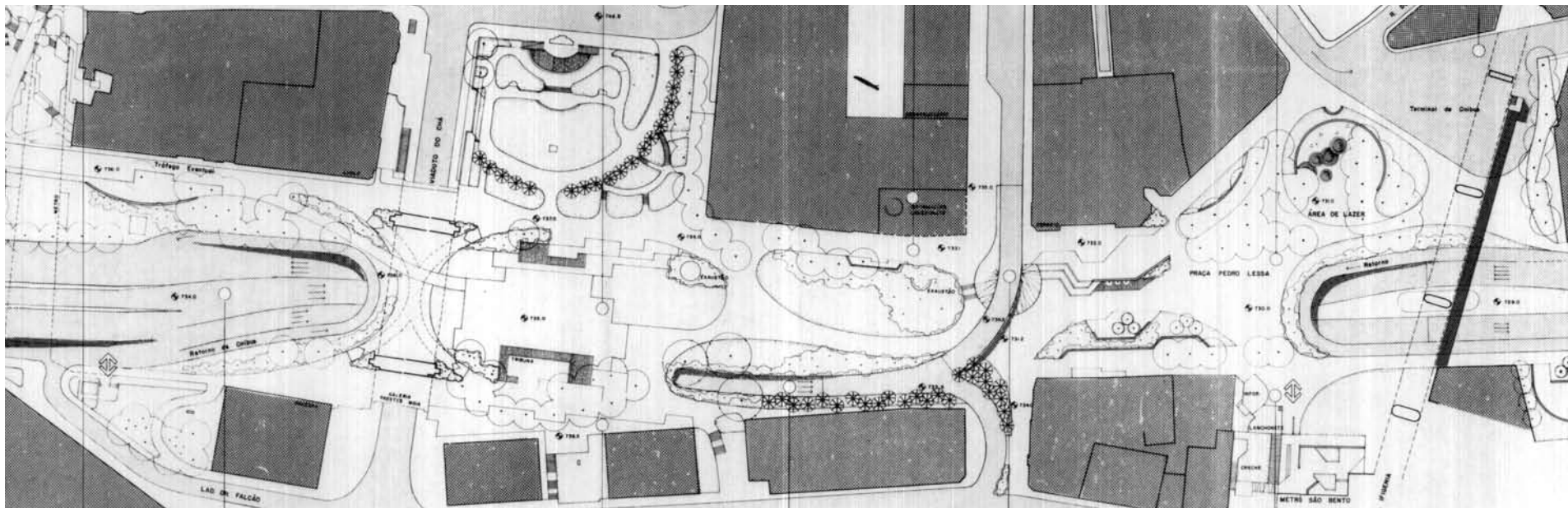
Do momento em que foi divulgado o resultado do concurso, até a festa de inauguração da obra, dez anos se passaram. Ao longo do desenvolvimento do projeto e durante sua execução, alterações importantes foram feitas. O espaço, como ele foi construído, apresenta uma série de contradições em relação ao que supostamente se pretendia. Esse conjunto de contradições desmonta a estrutura do espaço público proposto e permite compreender, em parte, as razões do seu fracasso.

“Na década de 90, o novo Parque do Anhangabaú acrescentou ao Centro mais um exemplo de espaço urbano destruído em nome da circulação viária. Nesse caso, a magnitude do conflito pedestre-automóvel serviu de justificativa e conduziu a intervenção. A imensa laje recobre o túnel e garante a circulação com padrão de via expressa para o intenso fluxo de veículos que corta o Centro no eixo norte-sul. (...) O espaço resultante correspondendo à cobertura do sistema viário não esconde a impotência de uma ‘praça’ cujo programa apóia-se exclusivamente nas questões que marcam as relações conflitantes (...) Assim, uma vez enfrentado o problema e separadas as funções veículos em baixo e pedestres em cima, ocorreu a indesejável ‘inundação de espaço’ que carregou consigo a força articuladora de espaços, funções e símbolos do antigo Vale do Anhangabaú.”³

Em sua análise sobre o Anhangabaú atual, Bucci argumenta que o partido adotado resultou numa anulação de suas escalas, a local e a metropolitana.

“As duas dimensões (...) são interdependentes. Ele ganha escala metropolitana na mesma medida em que existe como local reconhecível para a metrópole. Dessa relação (...) advém o seu caráter simbólico, o ‘cartão postal’ de São Paulo, como elemento que lhe confere identidade.

Fig.372
O Vale do Anhangabaú hoje.
[Arquivo do autor]



No Anhangabaú atual essas duas dimensões se interferem destrutivamente e se anulam. Isso decorre da opção pelo 'túnel', que rouba da metrópole a (sua) percepção (...) e, inversamente, rouba dele a dimensão metropolitana. Por isso, com a implantação desse projeto, a dimensão simbólica metropolitana do Anhangabaú deixou de existir por completo.”⁴

4 BUCCI, 1998. p.101.

5 BUCCI, 1998. p.103.

6 Revista *Arquitetura e Urbanismo* nº42, jun/jul 1992.

Considera ainda, que a praça criada sobre a laje que cobre a avenida, ao contrário do que defendiam seus autores, se constituiria num espaço anticívico ao apartar da vida cotidiana da metrópole o local onde, supostamente, esta deveria se manifestar.

“(...) o espaço do exercício da cidadania é a cidade em todas as suas manifestações, inclusive, ou principalmente, aquelas vitais ao seu funcionamento e à produção (...). Considerando isso, há uma contradição imensa no Anhangabaú atual. A 'praça para eventos e manifestações públicas' é um espaço especializado e isolado da 'vida' da cidade. Pois a avenida rebaixada em 'túnel' e o patamar onde estão implantados o 'Centro Velho' e o 'Centro Novo' não tomam conhecimento do que se passa na laje que tampa o rio de automóveis lá embaixo. Nessas condições, tornou-se o espaço da obediência e não da contestação, ou o espaço do isolamento e não da manifestação.

O episódio exemplar (...) foi o comício das 'Diretas Já', quando se reuniram ali cerca de um milhão de pessoas para interferir na história de um país. Aquelas pessoas bloqueavam completamente o 'Sistema Y', o lugar era estratégico. Repeti-lo hoje, naquele espaço sem relação com o funcionamento da cidade, seria prova de ingenuidade, quando menos.”⁵

Outras contradições do projeto podem ser claramente apontadas. Em publicação⁶ dedicada à inauguração do vale, Rosa Klias e Jamil Kfourri, co-autores do projeto, afirmam que as principais “portas” do Anhangabaú eram as duas estações do Metrô, São Bento e Anhangabaú, e a Avenida São João. O desenho proposto, no entanto, não responde a essa afirmação. A estação Anhangabaú, em relação à “praça” proposta, fica completamente iso-

Fig.373
Pormenor da planta geral do projeto vencedor do concurso.
[Arquivo EMURB]

Fig.374
Inserção da planta do projeto executado sobre a base da planta anterior.
[Fonte das bases: Arquivo EMURB]



lada. Uma estreita calçada, junto à Rua Formosa, é a única ligação oferecida. A Estação São Bento não teve melhor sorte. Os pedestres que dali se dirigem ao vale, são recebidos pela alça de retorno sobre a extremidade norte do túnel, o final da laje, e mais uma vez devem passar por uma calçada relativamente estreita antes de chegar à “praça”.

Quando observamos como é resolvida a terceira “porta”, essa contradição é ainda mais explícita, quase irônica. Entre todas as decisões de desenho tomadas durante o desenvolvimento do trabalho, a mais questionável, quase absurda, é provavelmente a interrupção do cruzamento da Avenida São João através da implantação, precisamente em seu eixo, de um extenso canteiro, com jardins e espelhos d’água, e um pequeno espaço rebaixado, a “Praça do Café”⁷. Estes elementos, além de interromper visualmente o eixo da avenida, atravancam o cruzamento no ponto do vale onde ele é mais solicitado. Em dias movimentados, percebe-se nitidamente a linha de pedestres cruzando o vale, se transformar em um arco, que contorna os obstáculos e retoma, resignada⁸, o caminho desejado.

O trecho da laje posicionado em frente à Praça Ramos de Azevedo caracterizava-se no projeto do concurso como “Praça para comícios e eventos públicos”. Na solução executada, o nome permaneceu, mas seu desenho foi completamente modificado. Onde antes estava previsto espaço livre para a acumulação de público, foi instalado um enorme canteiro ajardinado, suficientemente elevado como para indicar que ali pessoas não são bem-vindas, e um conjunto de pequenas arquibancadas com uma linguagem referenciada aos projetos de Lawrence Halprin.⁹ A praça de eventos não tem como receber eventos e as pessoas não tem onde ficar.

Alterações no sistema viário, realizadas durante o desenvolvimento do projeto, terminariam por inviabilizar a Praça Pedro Lessa da forma como havia sido proposta. O dimensionamento final do terminal de ônibus, o desenho da alça de retorno sobre a “boca” do túnel e sua ligação com as ruas do Seminário e Capitão Salomão, reduziram a área dessa praça a um terço do que havia sido prevista, impossibilitando sua utilização como área de lazer.

Durante alguns anos funcionaram escadas rolantes que ligavam as paradas para ônibus e táxis que existem no nível do túnel aos níveis superiores. Longe de constituir uma conexão espacialmente interessante, esse conjunto oferecia uma melhor acessibilidade para um nú-

7 O espaço nunca funcionou propriamente. Atualmente, abriga um pequeno posto de segurança e um conjunto de banheiros públicos.

8 Resignação: “3. Submissão paciente aos sofrimentos da vida.” (AURÉLIO)

9 Lawrence Halprin (1916-) é um paisagista estadunidense que obteve grande projeção no final dos anos 1960 e início dos 70. Sua produção desse período trabalhou, entre outras coisas, com a questão do automóvel nas cidades e sua repercussão nos espaços públicos.

Fig.375
Vista do viaduto Santa Efigênia e setor norte do vale a partir do Edifício Mirante do Vale. A ligação entre a Estação São Bento do Metrô e a praça fica estrangulada pela alça de retorno.

Fig.376
Saída da Estação São Bento para o vale.

Fig.377
Vista da Rua Formosa a partir do Chá. Os passeios laterais promovem a ligação entre a Estação Anhangabaú e a praça.

Fig.378
Saída da Estação Anhangabaú para o vale.

[Arquivo do autor]



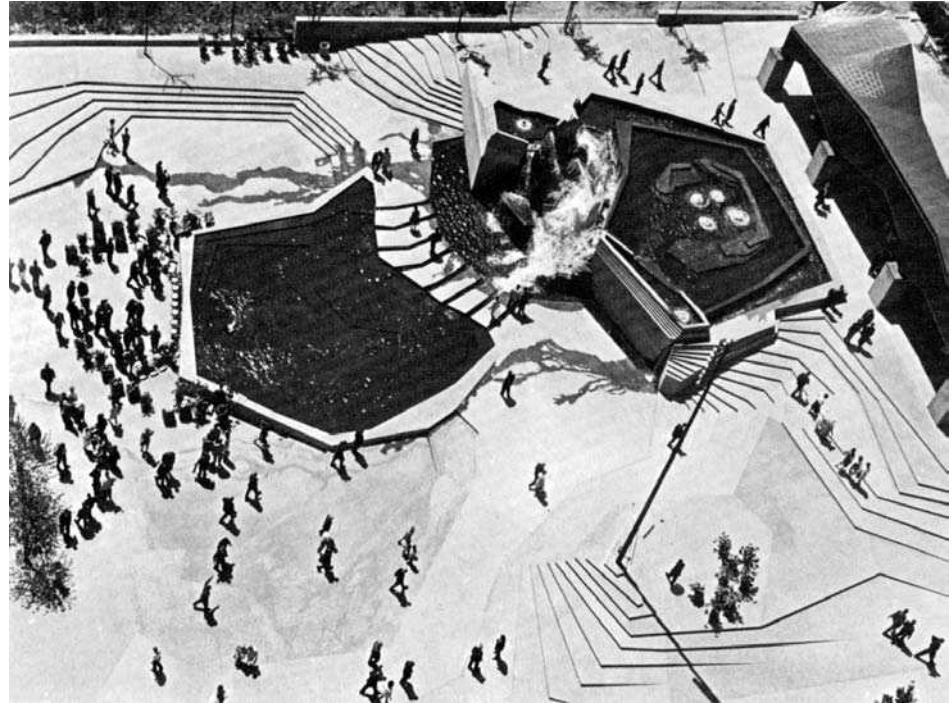
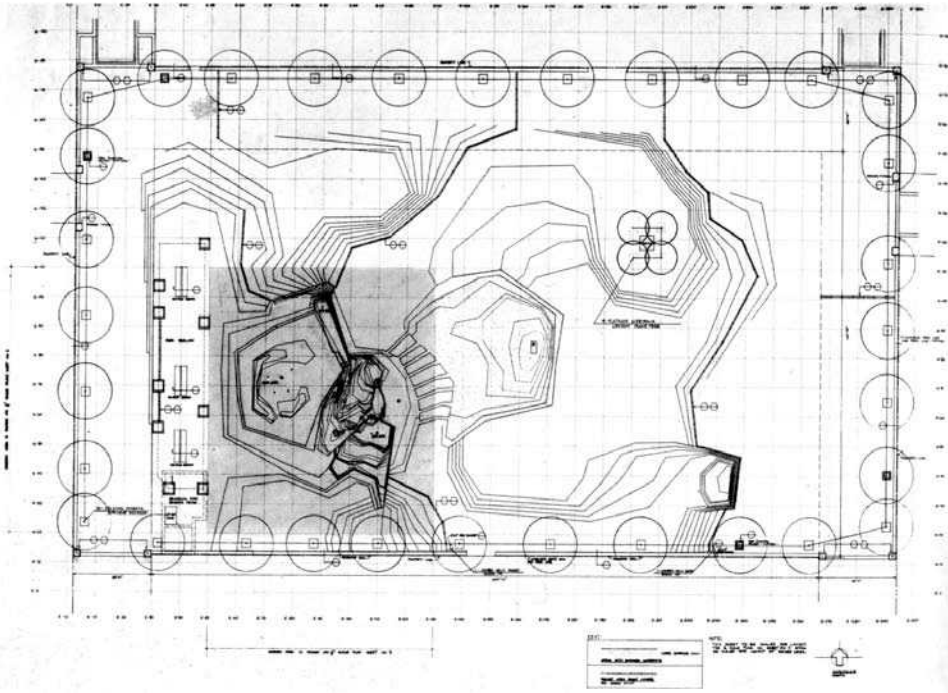
mero considerável de usuários do Centro e criava, por mais precário que fosse, um vínculo entre todos os níveis construídos.

Como se viu, antes mesmo de serem construídos, um a um, todos os espaços públicos propostos sobre a laje foram perdendo suas características e seu sentido. É lamentável perceber que depois de tanto tempo de espera e tanto dinheiro público investido naquele recinto, os principais problemas listados pela equipe de arquitetos, como justificativa da solução proposta, permaneceram após sua implantação. As afirmações abaixo, retiradas do memorial descritivo elaborado para o concurso, poderiam inequivocamente referir-se ao Anhangabaú atual:

“(...) o problema básico, o único a justificar uma intervenção profunda, é o empobrecimento funcional e desperdício do Vale como espaço urbano desfrutável: apesar de sua acessibilidade urbana (...), não tem função de ponto de encontro; apesar de seu potencial e valores paisagístico-culturais, não há como nem por que nele permanecer e gozar; apesar de sua localização ensejar encontros de solidariedade, não tem hoje o menor teor de urbanidade.”¹⁰

10 WILHEIM, Jorge, e equipe.
Memorial descritivo apresentado
ao concurso. Prancha 01.

Figs.379 a 382
“Praça do café”, posicionada no
eixo da Avenida São João.
[Arquivo do autor]



Figs.383 a 384
Planta e vista da Praça *Lovejoy*, de
Lawrence Halprin, 1961-68.
O estadunidense exerceu grande
influência sobre os paisagistas
brasileiros que se formaram nos
anos 60 e 70.
[PROCESS ARCHITECTURE nº 4,
Fev. 1978]

Fig.385
Canteiros e espelhos d'água próxi-
mos à Praça Pedro Lessa.
[Arquivo do autor]

Fig.386
Paisagismo da praça logo após sua
inauguração.
Cristiano Mascaro.
[ARQUITETURA E URBANISMO
nº 42, Jun/Jul 1992. p.33.]

Fig.387
Fotografia atual da Praça Pedro
Lessa.
[Arquivo do autor]



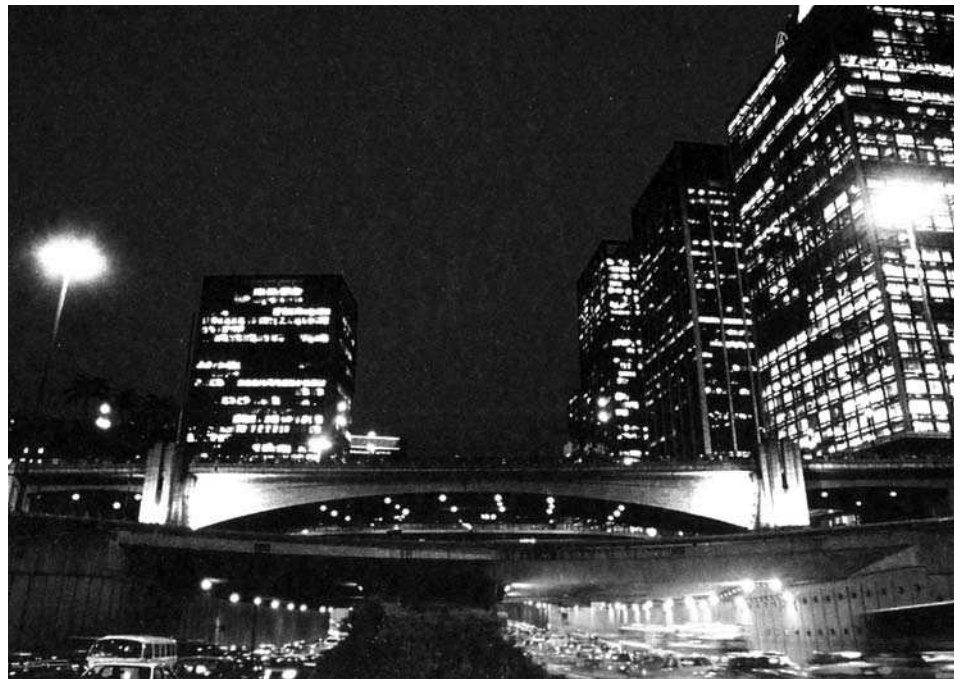


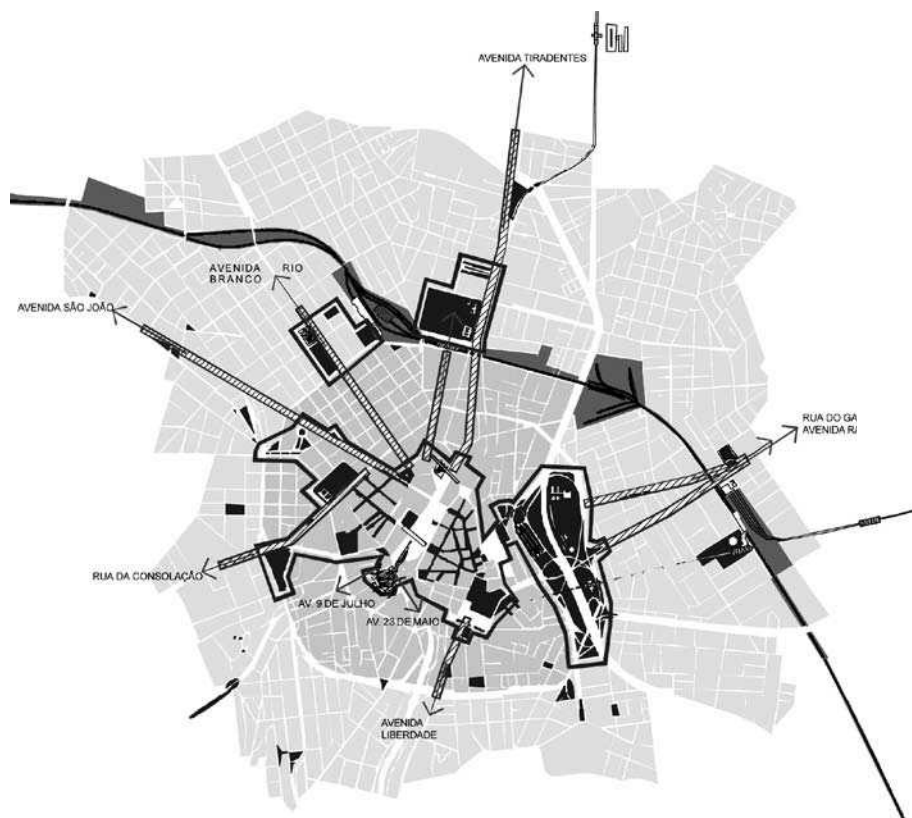
Fig.388
O Viaduto do Chá, com seu intenso movimento, marca a fronteira entre a praça vazia e a avenida com seu fluxo permanente.
[Arquivo do autor]

Figs.389 e 390
O “fim” do Anhangabaú.
[Arquivo do autor]

Fig.391
Vista do vale a partir do canteiro central da avenida.
[Arquivo do autor]

Fig.392
Vista noturna do mesmo ponto.
[PRAÇA RAMOS, VIADUTO DO CHÁ, PRAÇA DO PATRIARCA. Instituto Cultural Itaú. São Paulo: ICI, 1994.]





CENTRO NOVO
EIXOS CLÁSSICOS
GRANDES AVENIDAS QUE
ARTICULAM ESPAÇOS
PÚBLICOS E EQUIPAMENTOS DE
IMPORTÂNCIA METROPOLITANA



VIADUTOS
LIGAÇÃO NA COTA SUPERIOR,
PERMITINDO A VISUALIZAÇÃO DO VALE
E COMPREENSÃO DE SUA GEOGRAFIA

ANHANGABAÚ
ESPAÇO MONUMENTAL CENTRAL, ARTICULADOR
DAS DUAS COLINAS — CENTRO VELHO E CENTRO
NOVO — ATRAVÉS DE UM CONJUNTO DE ESPAÇOS
PÚBLICOS: PRAÇAS, PASSAGENS, ESCADARIAS,
GALERIA

CENTRO VELHO
TRAÇADO HISTÓRICO DEFINIDO PELO TRIÂNGULO:
RUA SÃO BENTO
RUA DIREITA
RUA QUINZE DE NOVEMBRO E SEUS LARGOS:
PRAÇA DA SÉ
LARGO SÃO BENTO
LARGO SÃO FRANCISCO

Projetos recentes

O clima de otimismo provocado pela inauguração do Novo Parque Anhangabaú repercutiu através de diversas iniciativas de re-qualificação de pontos específicos ligados ao vale. Desse conjunto se destacam a nova cobertura do acesso superior à Galeria Prestes Maia e a remodelação da Praça do Patriarca¹¹, a instalação de uma filial do MASP no salão de exposições dessa mesma galeria, transformação do Edifício Alexander Mackenzie, antiga sede da Light, em Shopping Center, transformação, ainda não concluída, do Edifício Central dos Correios em centro cultural e mais recentemente a instalação da sede da Prefeitura Municipal no Edifício Matarazzo. Algumas intervenções pontuais tiveram de ser realizadas também para amenizar deficiências do projeto, como a nova passarela de acesso ao Terminal Bandeira.

Em outubro de 1991, foi fundada a Associação Viva o Centro, organização sem fins lucrativos financiada por empresas e entidades privadas, com o objetivo de

“contribuir para a revalorização histórica, arquitetônica e urbanística; para o desenvolvimento e aprimoramento humano e social; para a animação e efervescência cultural em todos os aspectos; para a pesquisa, o estudo e o desenvolvimento das ciências e da educação, entre outras contribuições, em benefício da região central da Cidade de São Paulo (“Centro”);”¹²

Após alguns anos, os impactos do novo projeto sobre a dinâmica daquele espaço começou a ser assimilado e o período otimista chegaria ao fim. O tema de discussão passaria então a ser como recuperar parte da vitalidade perdida e que medidas tomar para criar melhores condições de utilização do vazio criado.

Em agosto de 1996 a Associação Viva o Centro apresentou o estudo “São Paulo Centro: uma nova abordagem”, coordenado pela arquiteta Regina Proserpi Meyer¹³. O estudo continha uma análise abrangente da área central e um conjunto de sugestões, que deveriam se desdobrar em uma série de projetos específicos e, quando fosse pertinente, em concursos

11 Projeto do Arquiteto Paulo Mendes da Rocha.

12 Primeiro parágrafo do artigo “Finalidades Institucionais da Associação”. Fonte: www.vivaocentro.org.br/vivaocentro/estatuto.htm (18/01/2007)

13 Equipe: Regina Proserpi Meyer (coordenação geral); Fernando de Mello Franco, Marcelo Laurino e Sarah Feldman (coordenação de projeto); Kátia Pestana, Keila Costa, Marta Moreira e Milton Braga (colaboração); Alexandre Hodapp, Ana Paula Nascimento, Daniel Hopf, Luciana Itikawa, Marco Antonio dos Santos e Robson Castilho.

Fig.393

Planta com o mapeamento de espaços públicos na área central. [ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. *São Paulo Centro: uma nova abordagem*. São Paulo: Associação Viva o Centro, 1996. p.35.]

Fig.394

“Subsistemas de espaços públicos no centro”. Centro Velho, Centro Novo e Anhangabaú. [ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO, 1996. p.37.]

AS BORDAS DO VALE.

- REABERTURA DE VIAS LOCAIS
- DESENHO DE CALÇADAS ADJACENTES NOS EDIFÍCIOS DIFERENCIANDO-SE DO ESPAÇO CENTRAL
- ÁREA ENTRE AVENIDA SÃO JOÃO/VALEJO ANHANGABAÚ E RUA CONSELHEIRO CRISÓSTOMO: USO DE SERVIÇOS E LAZER, EXPLORANDO A EXISTÊNCIA DO CONSERVATÓRIO DE MÚSICA
- EDIFÍCIO DO CORREIO: USO ABERTO AO PÚBLICO

VIADUTO DO CHÁ

RECUPERAÇÃO DAS EXTREMIDADES DO VIADUTO, INCREMENTANDO O SEU VALOR SIMBÓLICO

- ARTICULAÇÃO COM O VALE:
- PROJETO TEATRO MUNICIPAL: ABERTURA DOS SUBTERRÂNEOS A PRAÇA RAMOS DE AZEVEDO E AO VIADUTO
- REVALORIZAÇÃO DOS EDIFÍCIOS MACKENZIE E MATARAZZO PARA USO ABERTO AO PÚBLICO
- PROJETO PATRIARCA: NOVA COBERTURA DA GALERIA PRESTES MAIA
- ABERTURA DE VIA DE ACESSO
- RESTAURAÇÃO DO PISO ORIGINAL DA PRAÇA E DA IGREJA DE SANTO ANTÔNIO
- VALORIZAÇÃO DO EMBASAMENTO OESTE DO VIADUTO ONDE ESTÃO INSTALADOS O RESTAURANTE POPULAR E SALAS DE ENSAIO DO BALÉ DA CIDADE

ENTRADAS E SAÍDAS

- REABERTURA DOS PONTOS DE ÔNIBUS NAS ANTIGAS RUAS ANHANGABAÚ E FORMOSA, FORTALECENDO OS ACESSOS AOS CENTROS VELHO E NOVO
- PROJETO DE INSTALAÇÃO DO MASP E TV CULTURA NA GALERIA PRESTES MAIA
- CONTINUIDADE DE TRATAMENTO NA PASSAGEM DA PRAÇA ANTÔNIO PRADO PARA AVENIDA SÃO JOÃO
- TRATAMENTO DE BALCÕES E ESCADARIAS PARA O VALE, COM USOS DE SERVIÇOS RÁPIDOS, COMO CAFÉS, BANCAS DE JORNAL
- MELHORIA DA LIGAÇÃO SUBTERRÂNEA PARQUE D. PEDRO 11/ ESTAÇÃO SÃO BENTO/ ANHANGABAÚ
- APROVEITAMENTO DAS COTAS DOS VALES
- RECUPERAÇÃO DA LADEIRA DA MEMÓRIA

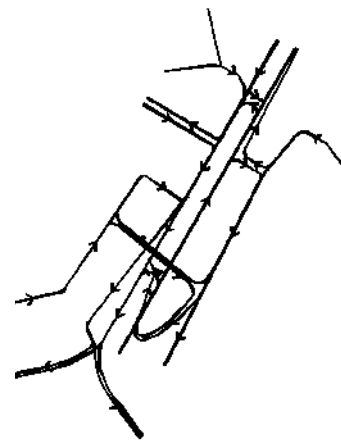


Fig.395
"Propostas de intervenção"
[ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO,
1996. p.41.]

Fig.396
"Irrigação". Estudo de acessibilidade com abertura de calhas viárias
[ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO,
1996. p.40.]

públicos de projetos. O estudo destacava o Vale do Anhangabaú como um subsistema que “se organiza a partir de um grande espaço público que acopla uma série de praças menores, em diferentes planos, aos quais se articula através de passagens, galerias, escadarias”¹⁴, e apresentava as seguintes leituras e propostas:

“A intervenção proposta se dá no sentido de resgatar a forma e a idéia de vale e evidenciar a separação existente entre Centro Novo e Centro Velho, diferenciando o fundo do vale dos espaços públicos lindeiros e demarcando seus limites. Propõe-se o retorno controlado de veículos ao Vale, sobretudo dos ônibus de linhas circulares, distinguindo o fluxo expresso de passagem (no subsolo) do fluxo local (na superfície). A presença dos ônibus (...) possibilitará a irrigação do Centro através de sua porta de acesso emblemática e principal. Procura-se reanimar as suas bordas, de forma a reinserir uma expressão de dinâmica metropolitana que lhe foi extirpada.”

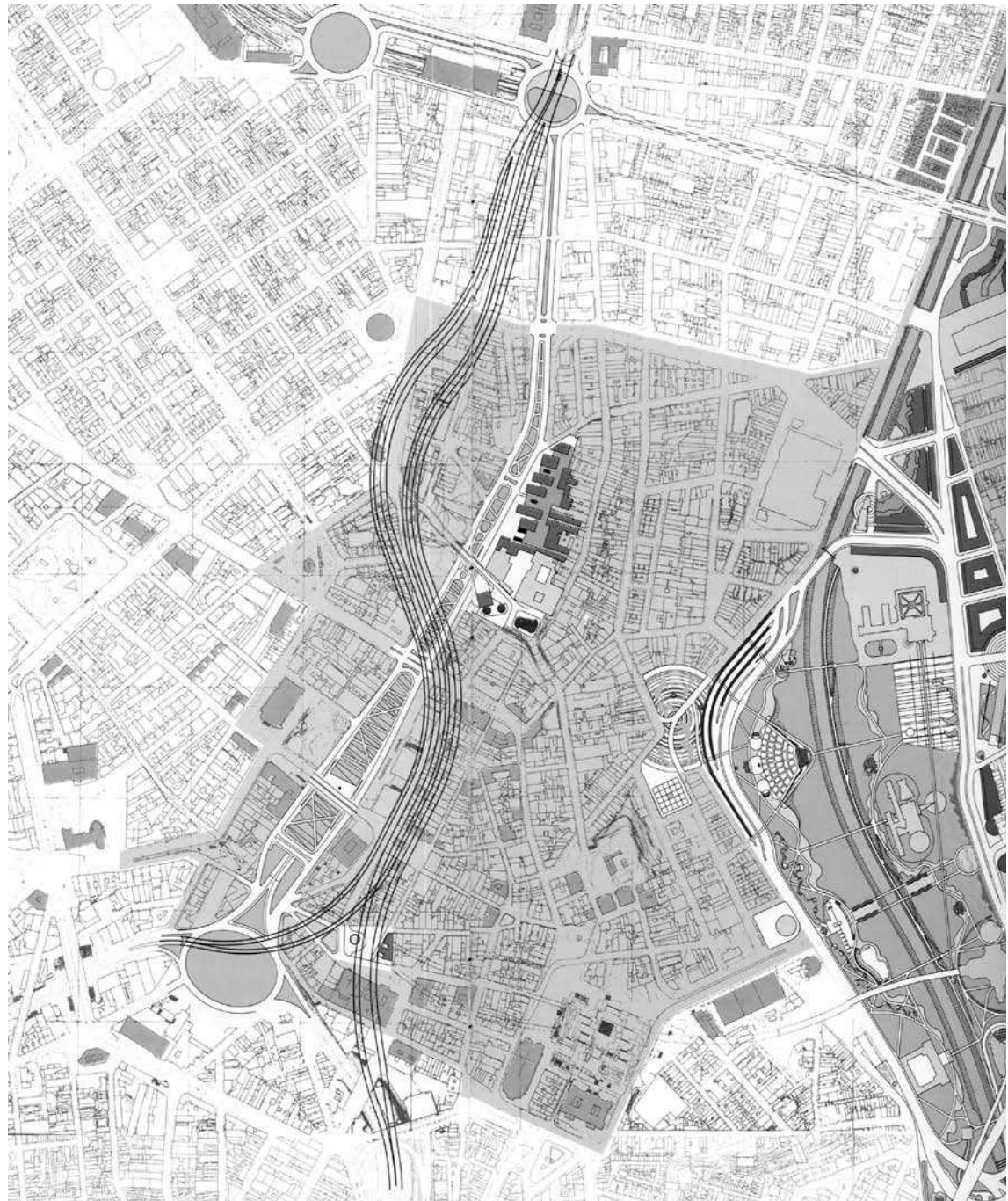
A lista de intervenções propostas realizaria, no fim das contas, uma reconfiguração de toda a superfície do vale, através da abertura de um sistema de vias locais para o tráfego de veículos, a recuperação da travessia no eixo da São João com a demolição da “Praça do Café” e dos canteiros construídos e uma nova pavimentação que demarcasse com clareza alguns limites pouco configurados.

O Anhangabaú, no âmbito dessa abordagem, era visto como um espaço fundamentalmente de articulação. Suas funções primordiais seriam demarcar, através do seu espaço vazio, os limites entre o “Centro Velho” e o “Centro Novo” e comunicar e organizar os espaços públicos a ele adjacentes. Diferente da abordagem da equipe de Jorge Wilhelm, o vale nunca era tratado “em si mesmo”, mas sempre “em relação à”.

No final de 1996, como um desdobramento do estudo anteriormente comentado, foi promovido pela Prefeitura Municipal, através da Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano - SEHAB, e organizado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB/SP, o “Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo”. A abrangência do concurso englobava toda a área central da cidade e, por se tratar de um concurso de idéias, seu escopo não

14 ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. *São Paulo Centro: uma nova abordagem*. São Paulo, 1996. p.36.

15 Giancarlo Gasperini, Joaquim Guedes, José Eduardo de Assis Lefèvre, Regina Prosperi Meyer, Sérgio Santos Morais, Marco Antonio R. de Almeida e Sanderley Fiusa



era claramente determinado. O júri¹⁵ avaliou 64 trabalhos e outorgou o primeiro prêmio à equipe formada por técnicos da empresa PROMON, tendo como coordenadores os arquitetos João Batista Martinez Corrêa e José Paulo de Bem e o engenheiro Ronan Ayer¹⁶.

A proposta vencedora constituía-se de um ambicioso plano de grandes intervenções de caráter predominantemente viário e, fundamentalmente direcionadas ao automóvel particular. Seguindo a tradição iniciada por Prestes Maia, era proposta uma nova perimetral localizada em grande parte sobre o leito ferroviário, que seria rebaixado, e um conjunto de túneis que aprimoraria o funcionamento do “Sistema Y”. A partir dessas decisões estruturais, eram desenvolvidas as soluções pontuais.

No contexto descrito, o Vale do Anhangabaú seria totalmente reformulado do ponto de vista físico e funcional. Com o trânsito de passagem afastado pelo sistema de túneis de grande profundidade, novas vias sobre a superfície do vale receberiam o fluxo local e o antigo túnel, destituído de suas funções viárias, seria convertido em um grande terminal linear de ônibus “com novo sistema de ventilação, escadas rolantes e *acabamentos capazes de transformá-lo em arquitetura*”¹⁷. O vão central do Viaduto do Chá seria encerrado por uma “cortina estaiada de vidro estrutural” de modo a abrigar um dos acessos ao terminal. O sistema proposto de vias de tráfego local sobre a superfície do vale conformaria um novo conjunto de espaços residuais, um “miolo”, que receberia novo tratamento paisagístico.

“O miolo é um jardim geométrico definido por cruzamentos de caminhos relacionados com edificações, espaços e percursos, que formam grandes canteiros nivelados e ligeiramente elevados, compensando os desníveis transversais existentes; nos canteiros, paralelas aos viadutos do Chá e Santa Efigênia definem um padrão de gramados e espelhos d’água, permanecendo as poucas grandes árvores remanescentes no local, na sua singularidade de implantação. (...) O desenho proposto define longitudinalmente o espaço do vale, o que separa e qualifica os espaços anexos laterais. O Anhangabaú é um espaço monumental, pouco acolhedor, um lugar de passagem, de cruzamentos, para ser visto de cima.”¹⁸

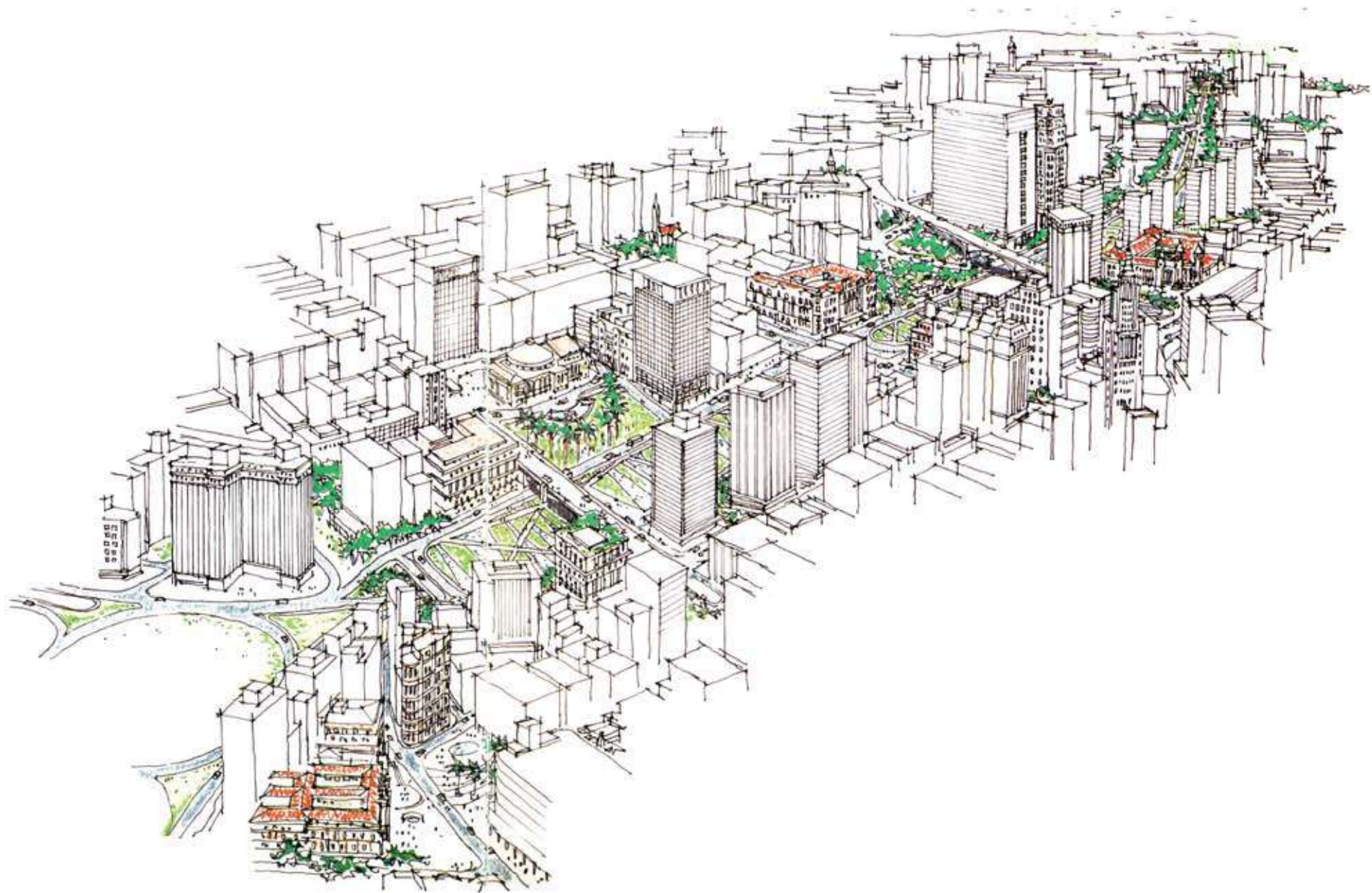
16 Arquitetos Colaboradores: Roberto Rigui, Ernesto Zamboni, Flávio Pastore, Marcelo Fragelli, Sérgio Coelho, Cássio Hosomi, Maria Luiza de Oliveira, Rita Guimarães, Walter Gosslar, Cláudio Falcão, Edson Borges e Mauro Lima. Engenheiros: Hércules Fidalli, Luiz Sózio, Renato Mendonça, Shigeru Yamamoto e Leonardo Lourenço.

17 PROMON. *Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo*. São Paulo: PROMON, 1997 (folheto de divulgação do projeto). p.14. (grifo nosso)

18 PROMON, 1997. p.15.

Fig.397
Perspectiva do vale com a Praça da Bandeira em primeiro plano.
[PROMON. *Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo*. São Paulo: PROMON, 1997 (folheto de divulgação do projeto)]

Fig.398
Planta geral com a indicação dos túneis propostos.
[PROMON, 1997]



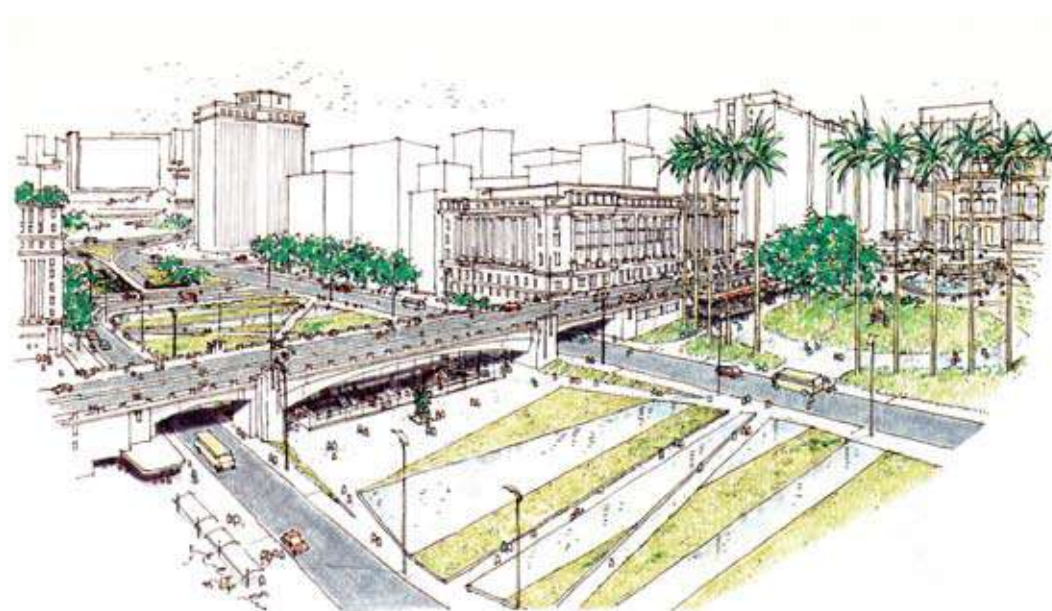
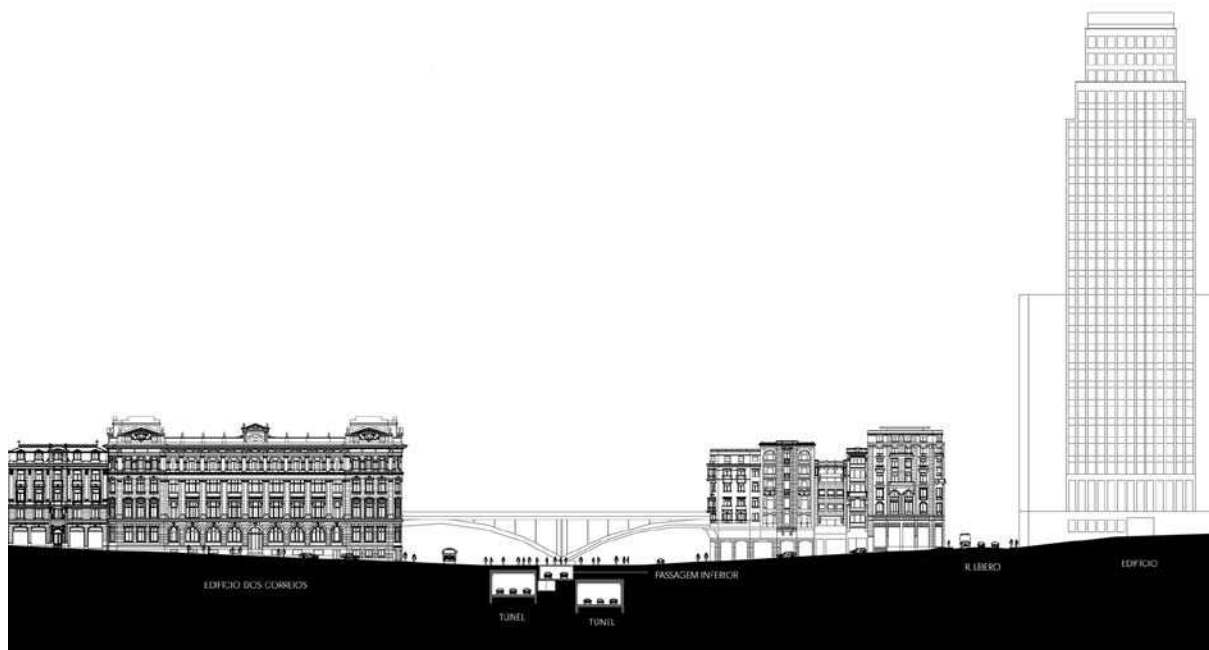
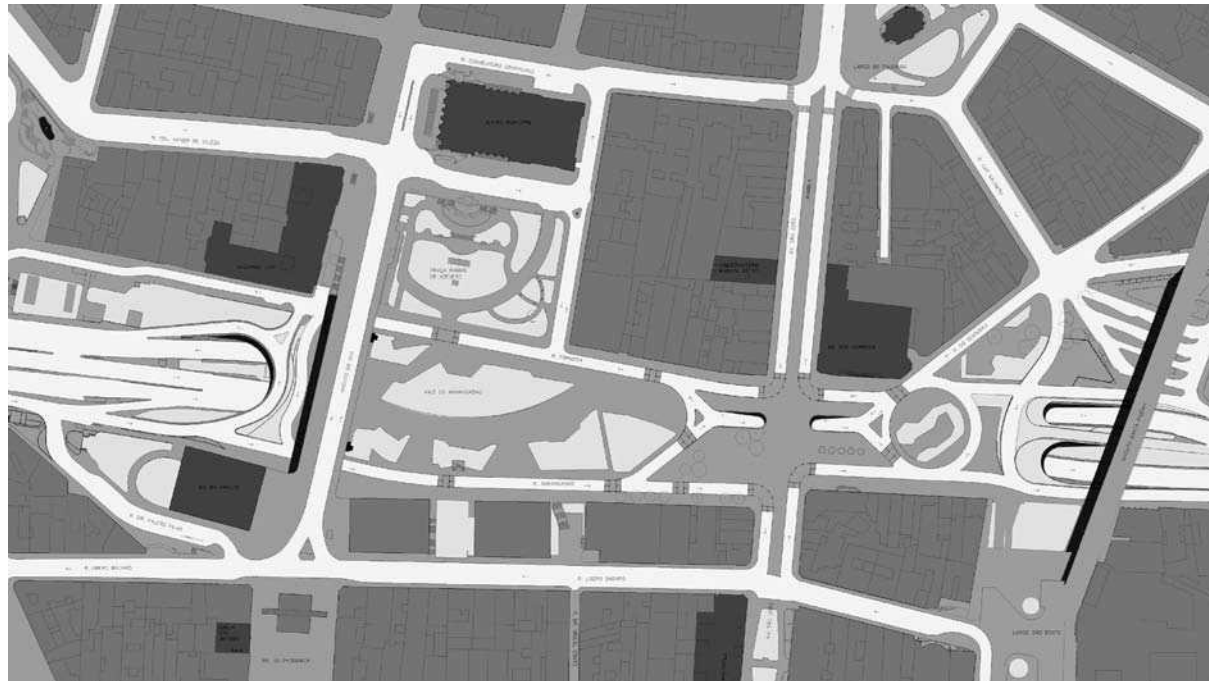


Fig.399
Perspectiva do vale com a Praça da
Bandeira à esquerda.
[PROMON, 1997]



Fig.400
Viaduto do Chá e novo paisagismo
proposto.
[PROMON, 1997]

Fig.401
Proposta de ocupação para as pro-
ximidades do Largo São Bento.
[PROMON, 1997]



Figs.402 e 403
 Planta da proposta e corte trans-
 versal pela passagem inferior.
 [ASSOCIAÇÃO VIVA O CEN-
 TRO. *Refuncionalização do Vale do*
Anhangabaú. São Paulo: Associação
 Viva o Centro, 2005.]

Utilizando parte da argumentação encontrada no estudo “São Paulo Centro; uma nova abordagem”, o projeto perseverava em tratar o recinto como resultado de operações externas, neste caso os grandes túneis, desenhado a partir de um padrão auto-referente. Desprovido de qualquer caráter, certamente se constituiria em um fracasso maior que os anteriores.

A iniciativa mais recente contendo propostas abrangentes para o recinto do vale, discutida em âmbito público através de notícias na imprensa e de publicação específica, é o projeto de “Refuncionalização do Vale do Anhangabaú”, desenvolvido sob a chancela da Associação Viva o Centro e apresentado em 2005. Seus autores¹⁹ são basicamente os mesmos técnicos que elaboraram a proposta vencedora do concurso de 1996 comentado anteriormente, mas as ações propostas são muito mais contidas.

O objetivo fundamental da proposta é a criação de um circuito viário, voltado para o trânsito local, que permita a “irrigação” desse setor da área central.

“A obra que resultou no atual Vale do Anhangabaú, da forma como foi executada, resolveu um dos grandes problemas da cidade de São Paulo – a ligação rodoviária norte-sul/sul-norte – mas gerou outro grave: tornou o Centro ilhado e estrangulado. Resolveu o problema do tráfego de passagem, mas eliminou o tráfego local. O imenso calçadão do Centro Velho fundiu-se ao do Centro Novo, por meio de um novo calçadão no Anhangabaú. Para irrigar o interior do coração da cidade restaram apenas o circuito formado pela ruas Boa Vista e Líbero Badaró, no Centro Velho, e Xavier de Toledo e final da Conselheiro Crispiniano, no Centro Novo. Só se adentra nessa imensa área por veículo coletivo, ou particular, pela Praça da Sé ou pela Xavier do Toledo. Qualquer incidente em uma dessas vias bloqueia o acesso ao Centro, impacta a rótula central (o anel viário em torno dessa área) e os acessos a ela.

A proposta restabelece, sem perda das características de pequeno parque central do Vale, o trânsito de veículos no local, junto aos edifícios, e cria uma rambla contínua para o pedestre, na Avenida São João, entre o Largo do Paissandu e a Rua Líbero Badaró. Cria-se assim um acesso adequado e fácil ao Centro, facilita-se a circulação e a

19 PROMON Engenharia (Ronan Ayer, Beatriz Miranda, Clarindo Corazza, Luís Sózio, Maria Palombini e Shigeru Yamamoto), JBMC Arquitetura e Urbanismo (João Batista Martinez Corrêa, Beatriz Corrêa, Aléssio Dionisi e Renilson de Souza) e Geométrica Engenharia de Projetos. Fonte: *Refuncionalização do Vale do Anhangabaú*. São Paulo: Viva o Centro, 2005 (folheto de divulgação do projeto).



segurança do pedestre, aumenta-se a segurança à noite, viabiliza-se economicamente o Vale e desobstrui-se o coração da Cidade.”²⁰

20 ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. *Refuncionalização do Vale do Anhangabaú*. São Paulo, 2005 (folheto de divulgação do projeto).

As vias seriam implantadas sobre o paisagismo existente, preservando tudo o que estivesse fora do caminho dos leitos viários propostos. O rebaixo da “Praça do Café”, proposta por Jorge Wilhelm, seria aproveitado para a criação de uma passagem inferior de veículos, permitindo desse modo a configuração de uma “rambla” contínua de oito metros de largura entre a Praça Antonio Prado e o Largo Paissandu.

Neste projeto, mais uma vez as intervenções são pautadas pelo desenho viário e pela ótica exclusiva do automóvel. De teor imediatista, não contribui para a caracterização tão necessária daquele recinto. Se estiver correta a hipótese de que o “Novo Anhangabaú” inaugurado em 1991, é o espaço residual de uma grande operação viária, o espaço resultante deste projeto seria então o resíduo do resíduo.

O estado atual do debate sobre o Anhangabaú, e as propostas que dele emergiram até o momento, assemelha-se ao período dos anos 1970, no qual projetos eram lançados sob uma névoa de argumentos e problemas emergentes a serem sanados, onde raramente as questões fundamentais eram apontadas com clareza. Identificar os problemas colocados pelo Anhangabaú hoje, é o desafio a ser enfrentado.

Fig.404
Passagem inferior sob o cruzamento da “Rambla” São João.

Fig.405
Vista geral do vale.

Figs.406
Vista da “Rambla” São João em direção ao Centro Velho.

[ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. *Refuncionalização do Vale do Anhangabaú*. São Paulo: Associação Viva o Centro, 2005.]

considerações finais

o vale como desafio

Evolução do recinto

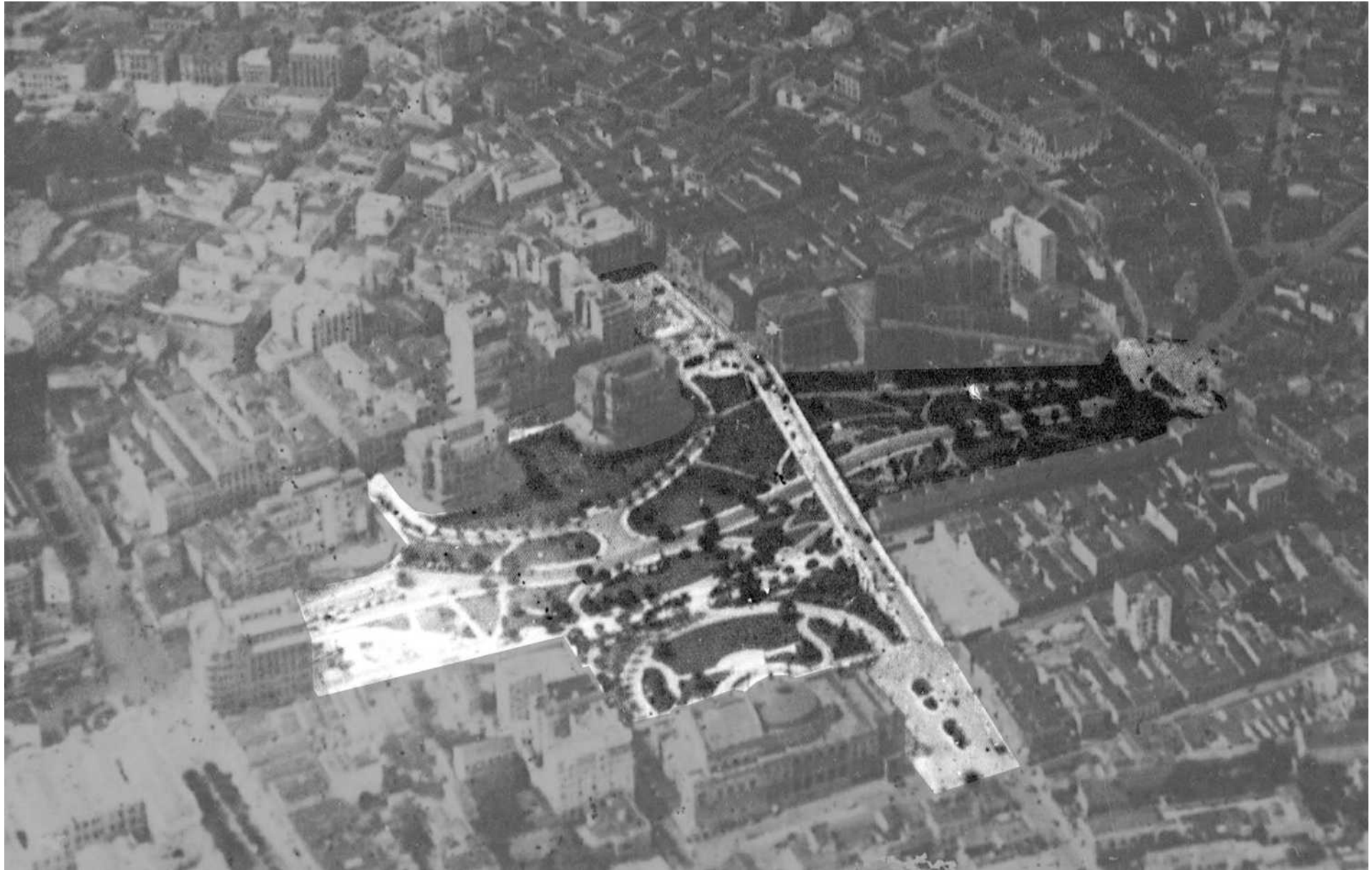
Tomando como ponto de partida o ano de 1877, no momento em que Jules Martin pregou na vitrine de sua loja a primeira imagem do Viaduto do Chá, um intervalo de 130 anos foi o período abordado nesta dissertação. Ao longo do tempo, aquilo que se denominou de “recinto” do Anhangabaú teve abrangências espaciais muito diversas, conforme o momento histórico e o contexto de cada projeto estudado. É importante identificar como variou o papel urbano exercido pelo vale ao longo da história, de modo a alimentar a discussão de como ele poderia ser interpretado hoje.

Antes de realizar essa retrospectiva, é necessário esclarecer os sentidos atribuídos aqui, ao termo “recinto”. A maioria dos dicionários define o termo como um espaço compreendido dentro de certos limites. Esse é um dos sentidos adotados neste trabalho, mas não o único. Os limites que o definem não são necessariamente espaciais. Eventualmente esses limites podem ser determinados por uma função ou uma propriedade: avenida; parque; resíduo. Desta maneira, o termo pode variar sutilmente de sentido de acordo com a abordagem do projeto referido.

Durante o período em que o vale representou uma barreira, poderia se dizer que o recinto pouco importava. Para Jules Martin o espaço em questão era o do próprio viaduto, ou as duas áreas que este conectava. Seu desprendimento em relação ao modo de permitir a travessia, que poderia até ter sido realizada através de um aterro, atesta que naquele contexto o vale em si não era relevante. Do mesmo modo isso pode ser verificado através dos outros dois viadutos analisados. Tanto o de Kuhlmann, quanto o Santa Efigênia, não pretendiam dialogar com a ‘cidade baixa’ e literalmente passaram por cima do que estava em seu caminho.

Quando o Anhangabaú passou a ocupar uma posição central em relação ao conjunto da cidade, seu espaço começou a ser compreendido como uma oportunidade. Esse é o argumento do segundo capítulo desta dissertação. Apesar disso, naquele período a configuração do ‘lugar’ Anhangabaú e de seus limites espaciais, teve variadas interpretações.

Para Adolfo Augusto Pinto, o recinto era determinado pela hidrografia, se estendendo, portanto, até seu encontro com o Tamanduateí. Seus limites espaciais não ficavam clara-



mente definidos, mas pode se vislumbrar a escala de sua abrangência. Nas indicações do Vereador Silva Telles, os limites do que se entendia por Vale do Anhangabaú eram claros: Rua Líbero Badaró, Ladeira Dr. Falcão, Piques, Rua Formosa e São João, acrescentando-se uma pequena praça no local onde, alguns anos depois, seria criada a Praça do Correio. Nessa proposta o recinto era basicamente um vazio, regular e fechado. Nenhuma construção, salvo a residência do Conde de Prates, invadia seus limites. Para Alexandre Albuquerque o Anhangabaú não existiria como um recinto. O vazio existente significava em seu projeto terreno disponível, e com o inevitável crescimento da área seria ocupado por novas edificações. Na proposta “Freire-Guilhem”, se considerarmos apenas a planta do projeto, o recinto era basicamente o mesmo da proposta de Silva Telles, acrescido da Praça Ramos de Azevedo, em frente ao novo Teatro Municipal, e do alargamento da Rua de São João incluindo um novo viaduto e seus prolongamentos. Na perspectiva desenhada esse recinto era significativamente ampliado, incorporando uma quadra no trecho final da encosta leste do vale, o Largo de São Bento e o Viaduto Sta. Efigênia. O projeto de Samuel das Neves reduzia o recinto à largura da avenida proposta e isolava esse espaço dos demais vazios à sua volta. No entanto suas extremidades poderiam ser expandidas para norte e para sul, transformando-se num extenso corredor.

Coube a Bouvard definir quais seriam os limites do recinto do Anhangabaú, e embora concordasse com as premissas do projeto de Victor da Silva Freire, foi obrigado a conciliar interesses conflitantes, o que o levou a uma drástica redução do vazio anteriormente proposto. Construções junto à São João e ao Piques, mais os “blocos” junto à Libero Badaró, reduzem o recinto a praticamente uma extensão da Praça Ramos. Durante a execução do parque eliminaram-se os edifícios previstos junto ao Piques¹ possibilitando uma melhor integração desse setor com o espaço livre geral.

O desenvolvimento e a expansão da cidade, estruturados sobre um modelo rodoviarista, transformariam o Anhangabaú construído durante os anos 10 e 20 em um corredor de passagem. Esta transformação constituiu o tema do terceiro capítulo deste trabalho.

As proposições iniciais de Prestes Maia, contidas no “Plano de Avenidas”, apresentavam uma imagem do Anhangabaú como um recinto fechado, conformado por novos viadutos

¹ Uma fileira de casas na Rua Formosa, entre o Viaduto do Chá e a Ladeira da Memória, permaneceria ainda por mais alguns anos após a implantação do projeto de Bouvard.

Fig.407
O recinto do Anhangabaú,
conforme o projeto de Bouvard
acrescido da Praça do Patriarca.
[Fonte da base: TOLEDO, 1989.
p.175]



e monumentais conjuntos edificados. No entanto, a implantação do “Sistema Y” geraria na verdade um Anhangabaú completamente diferente, assumido por Prestes Maia nos planos posteriores. Ao invés do monumental espaço fechado, um monumental eixo de passagem, sem limites claramente definidos, tomou conta do lugar. A construção do trecho sul do Perímetro de Irradiação, através dos viadutos Nove de Julho, Maria Paula e Jacareí, estabeleceu novos limites para esse setor do vale, e a abertura da Avenida Prestes Maia gerou uma diluição de seu perímetro norte. Desta maneira, a partir dos anos 30 e de modo mais acentuado durante os anos 40, ocorreu uma significativa expansão física do recinto e uma certa diluição de seu perímetro. Essa configuração prevaleceria até os anos 80.

Em 1974, Vilanova Artigas propôs uma leitura do Anhangabaú a partir dos sistemas metropolitanos dos quais participava, assumindo o fluxo de veículos e a massa de pedestres, como elementos imprescindíveis e, sobretudo, conciliáveis. As restrições impostas durante o desenvolvimento do projeto levariam a um relativo empobrecimento do partido adotado e à formulação de um conjunto de intervenções que não respondia à altura aos questionamentos iniciais que o arquiteto havia levantado.

Com a realização do concurso nacional em 1981 e a construção da proposta vencedora, concluída dez anos depois, estabeleceu-se uma nova estruturação do recinto do vale. O partido adotado, do “túnel” e da “praça”², limitava a extensão da segunda a um trecho relativamente pequeno, entre os viadutos Chá e Santa Efigênia. É a laje, agora, que determina o recinto. Hoje em dia, quando alguém se refere ao Vale do Anhangabaú, está se referindo à “praça” implantada sobre a laje. Não poderia estar se referindo à região da Praça da Bandeira nem ao trecho da Avenida Prestes Maia posterior ao Viaduto Santa Efigênia, pois estes não pertencem mais ao recinto. Até mesmo a avenida e o “Sistema Y” foram excluídos.

A seqüência de imagens a seguir procura explicitar graficamente, através da comparação de plantas e fotografias aéreas com recortes e escalas similares, as transformações espaciais propostas e ocorridas no Anhangabaú ao longo do tempo. Os comentários que acompanham cada uma representam a continuação deste texto.

Fig.408
Recinto do Anhangabaú após as obras do Perímetro de Irradiação. A avenida expandiu seu limite norte a ponto de diluí-lo. A praça da Bandeira, ainda sem construções, ampliou sua abrangência conferindo-lhe uma nova escala.
[Fonte da base: TOLEDO, 1996. p.129]

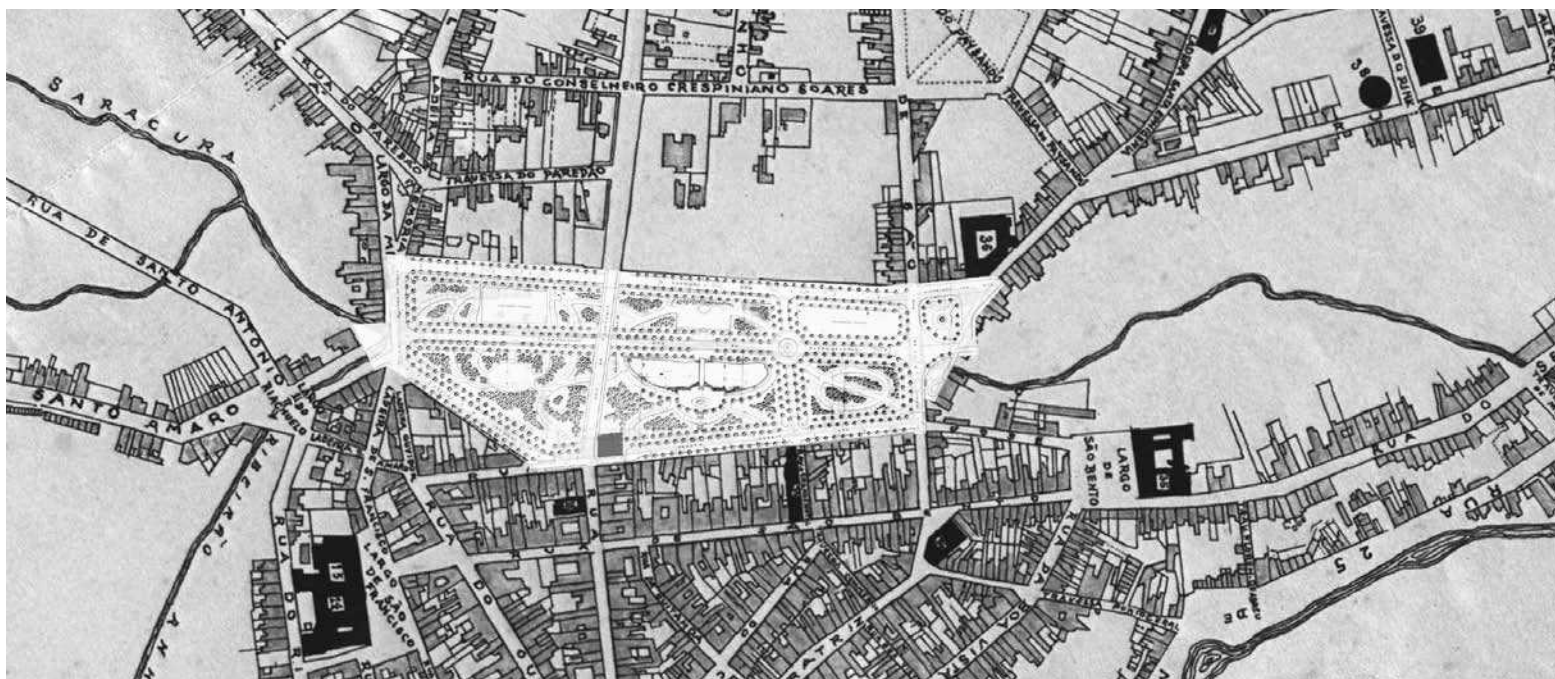


Fig.409
Projeto de Silva Telles (1907) sobre
mapa de 1881.

A dimensão do parque de Telles superava a do projeto de Bouvard. No momento de sua proposição, o contraste com a cidade existente devia ser escandaloso. O recinto incorporava o local da futura Praça do Correio, encosta da Ladeira Dr. Falcão, largo da Memória e Piques. Planta da Cidade de São Paulo, 1881, Henry P. Joyner.

[Bases: Planta do projeto Silva Telles (Fig.73) e Planta da Cidade de São Paulo, 1881, Henry P. Joyner (Fig.7)]

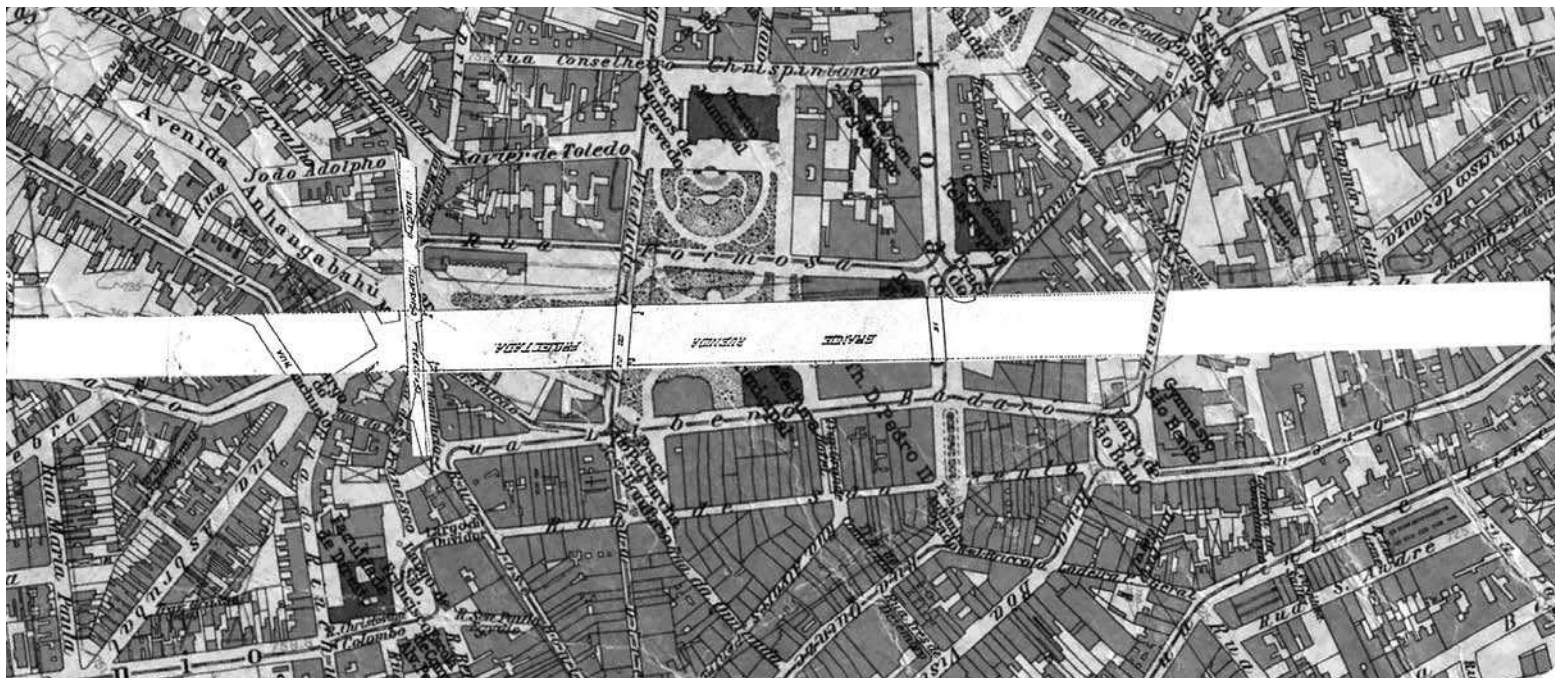


Fig.410
Projeto de Samuel das Neves
(1911) sobre mapa de 1930.

Apesar de inoportuno em seu momento, o projeto de Neves se assemelhava muito ao espaço que se configuraria no vale poucas décadas depois.

[Bases: Planta do projeto de Samuel das Neves (Fig.82) e Levantamento SARA]

Fig.411
Projeto Freire-Guilhem (1911)
sobre mapa de 1930.

O projeto guardava as virtudes do parque de Silva Telles e ampliava sua abrangência ao incorporar a Praça Ramos de Azevedo, Antonio Prado e a Av. São João alargada.

[Bases: Planta do projeto Freire-Guilhem (Fig.77) e Levantamento SARA]

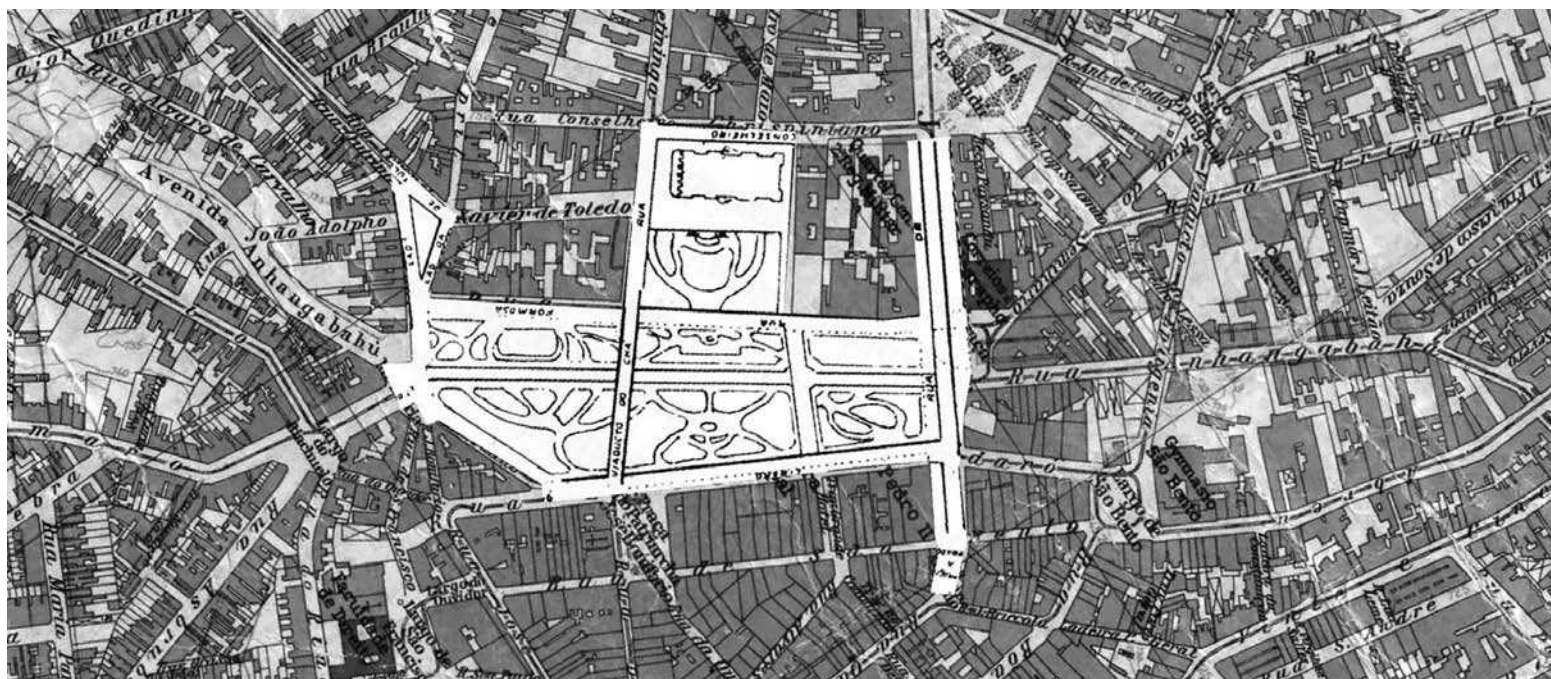
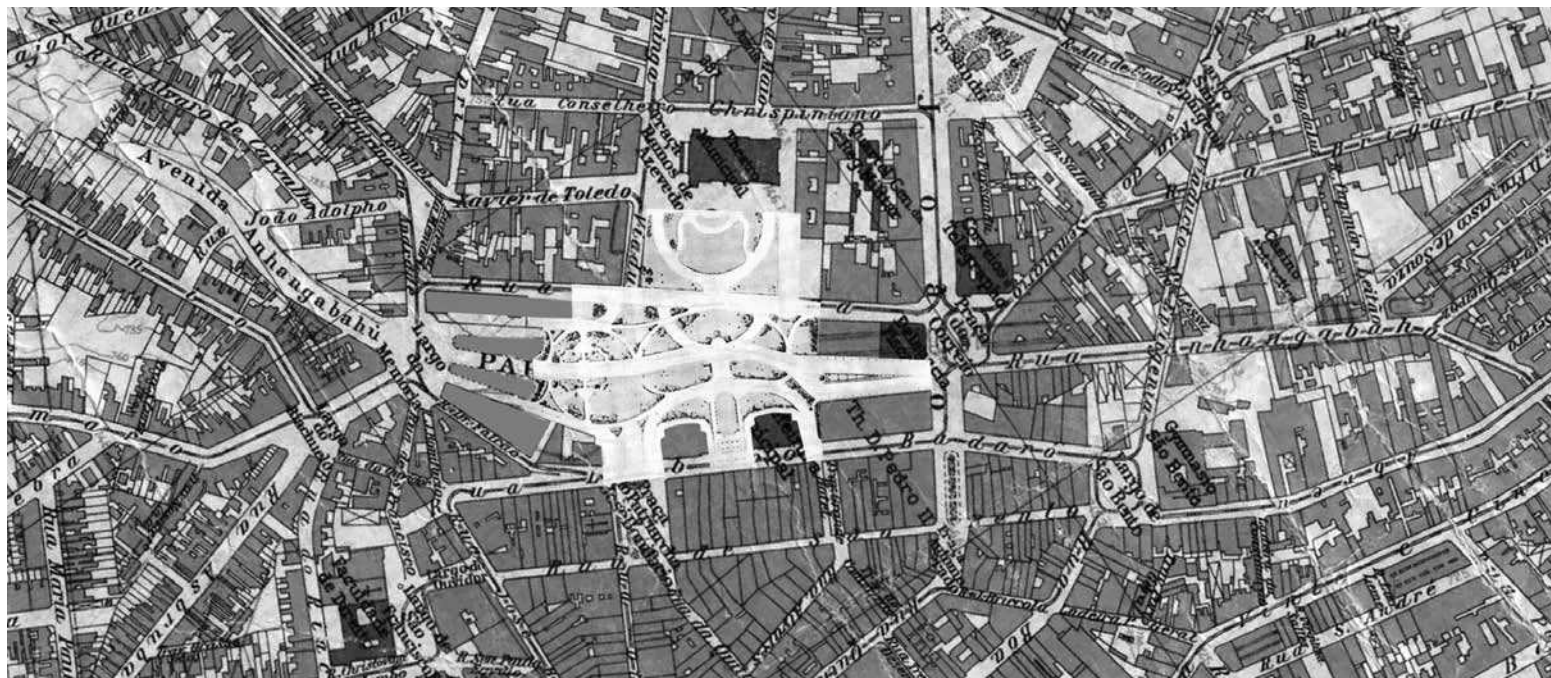


Fig.412
Projeto de Bouvard (1911) sobre
mapa de 1930.

Para conciliar interesses conflitantes, Bouvard teve que abrir mão de premissas importantes das propostas Silva Telles e Freire Guilhem, e permitir a ocupação da enconsta junto à Libero Badaró, além de prever construções em vários outros pontos. O prolongamento até a São João também não ocorreu e o parque finalmente construído acabou sendo acanhado ante as propostas que já haviam sido formuladas.

[Bases: Planta do projeto de Bouvard (Fig.88) e Levantamento SARA]



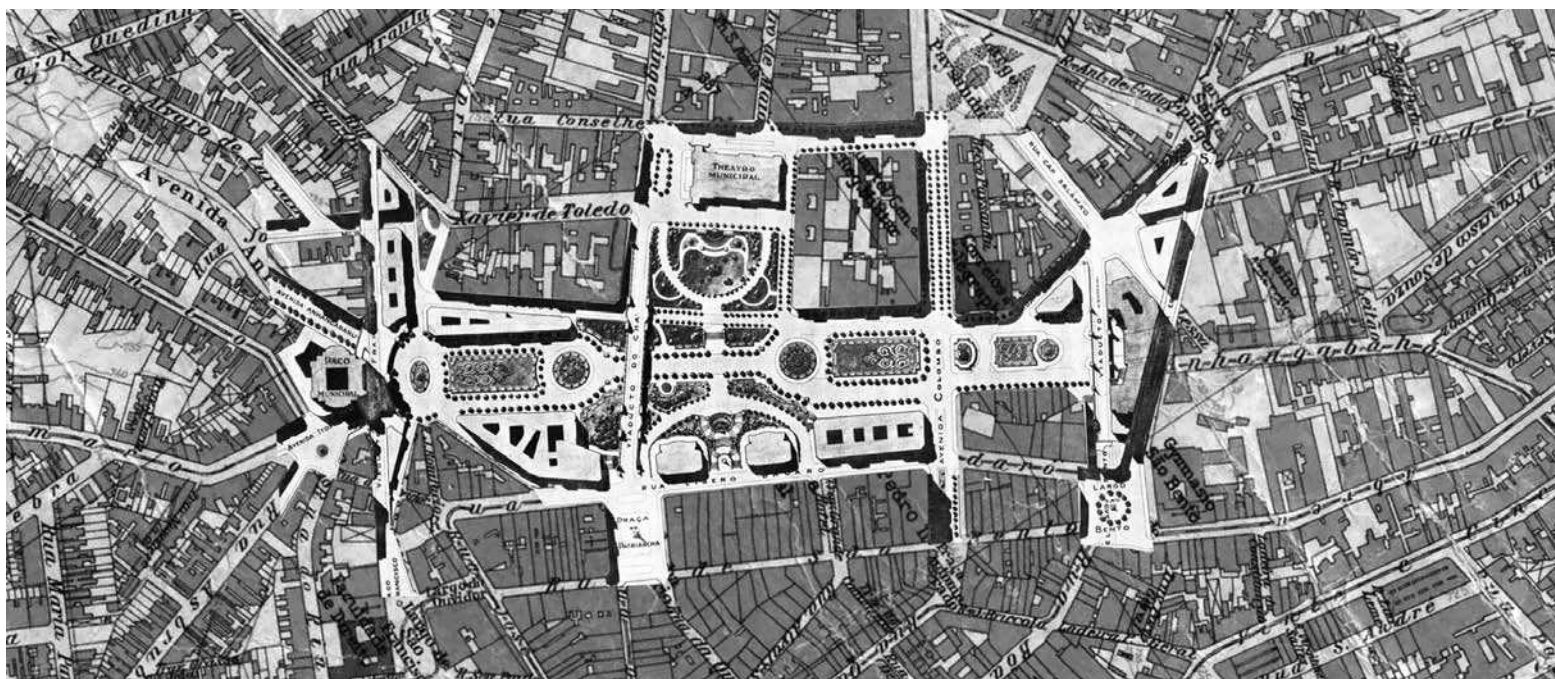


Fig.113
Anhangabaú do Plano de Avenidas
de Prestes Maia (1930) sobre mapa
de 1930.

Em sua primeira proposta para o Anhangabaú, Maia expande os limites do recinto para norte, até o Viaduto Santa Efigênia, e para sul, com o Paço proposto além do Piques. Prevê, no entanto, ocupação junto à Rua Formosa e Ladeira Dr. Falcão. O recinto é rigidamente fechado e arrematado pelas torres junto aos viadutos propostos. Extensos jardins ocupam os intervalos entre as pistas.

[Bases: Plano de Avenidas (Fig.186) e Levantamento Sara]

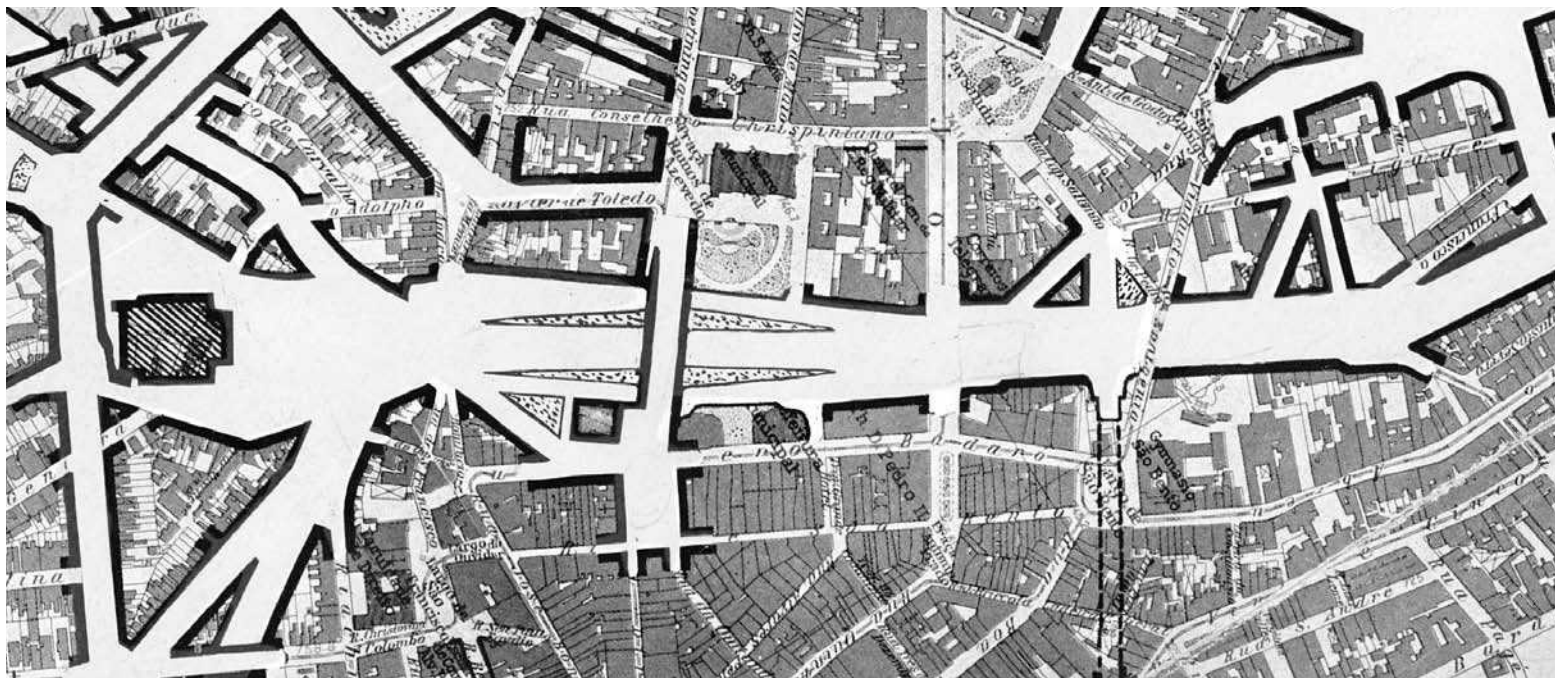


Fig.114
Melhoramentos de Prestes Maia
(1945) sobre mapa de 1930.

Em seu segundo projeto para o Anhangabaú, Maia adota uma concepção completamente oposta à anterior. Ao invés do jardim e do recinto fechado, uma brutal avenida sem limites definidos. Comparada a esta, a avenida de Samuel das Neves se torna uma rua ordinária. O grafismo que Maia utiliza em sua representação, reflete a violência com que a via se insere na cidade.

[Base: "Planta geral dos melhoramentos centrais" (Fig.191)]

Fig.415
O recinto em 1945.

Embora parcial, a fotografia permite ver a configuração interna do vale já como uma avenida, mas com seu limite norte ainda restrito à Avenida São João. O extremo sul havia se expandido consideravelmente com as demolições na área da Praça da Bandeira e a construção do Perímetro de Irradiação (ver Fig.408).

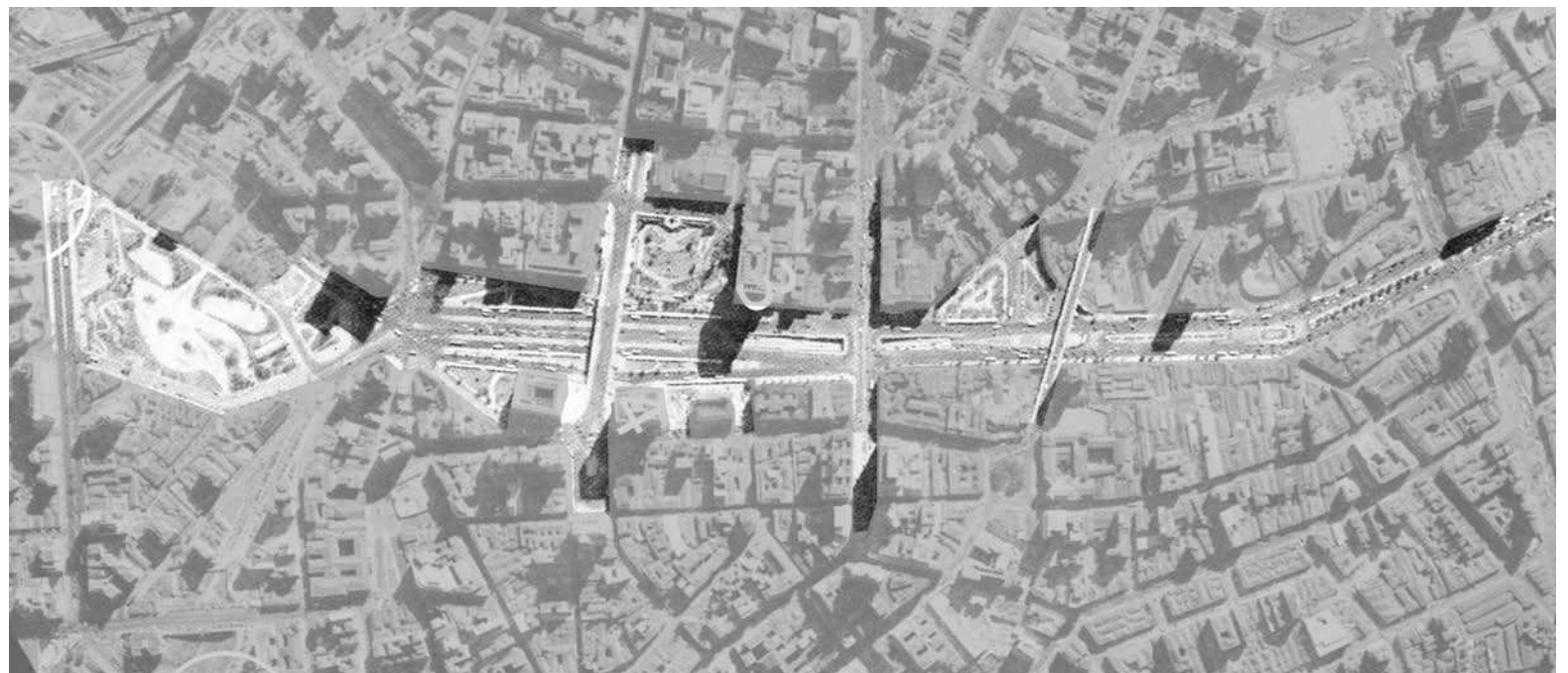
[Base: IDOETA, Irineu. *São Paulo vista do alto: 75 anos de aerofotogrametria*. São Paulo: Érica, 2004]



Fig.416
O recinto em 1958.

Nesta imagem encontramos a grande avenida concretizada. Ao recinto se incorporaram o Viaduto Santa Efigênia, Largo São Bento, Praça Pedro Lessa, Praça Antonio Prado e Av. São João. A Praça da Bandeira, ainda não ocupada, apresentava tratamento de praça.

[Base: IDOETA, 2004]



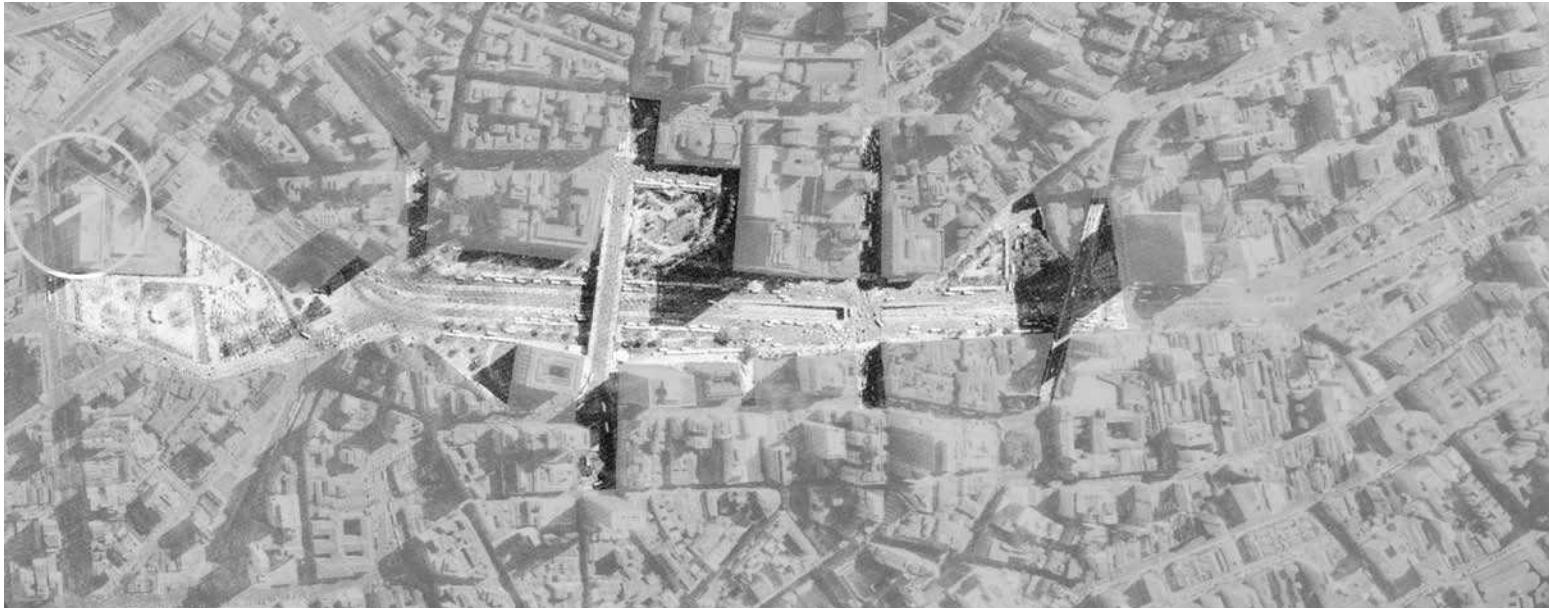


Fig.417
O recinto em 1968.

Duas construções reduzem a dimensão do “vazio” do ANhangabaú: a Câmara Municipal junto à Praça da Bandeira e o Palácio Zarzur & Kogan (atual Ed. Mirante do Vale), junto ao Viaduto Santa Efigênia. O primeiro, inaugurou uma ocupação que terminaria por excluir o Viaduto Jacaré do recinto e reduzir consideravelmente a escala da Bandeira. O segundo, aliando suas dimensões descomuns à sua implantação perpendicular à avenida, arrematou o extremo norte do vale.

[Base: IDOETA, 2004]



Fig.418
O recinto em 1974.

O vazio da Praça da bandeira é reduzido mais um pouco com a construção de uma garagem e novo sistema viário. O Viaduto Stevaux contribui para a exclusão definitiva desse setor do recinto. A Estação São Bento do Metrô, praticamente concluída, permite uma melhor integração entre o largo homônimo e o vale.

[Base: IDOETA, 2004]

Fig.419
Propostas de Artigas sobre a foto
de 1974.

A abrangência da abordagem
de Artigas extrapola os limites
do recorte da imagem mas é
representada pelo "Y" destacado.
Os dois terminais e o sistema de
marcha a pé teriam forte presença
no espaço geral.

[Bases: ARTIGAS, 1974 e IDOETA,
2004]

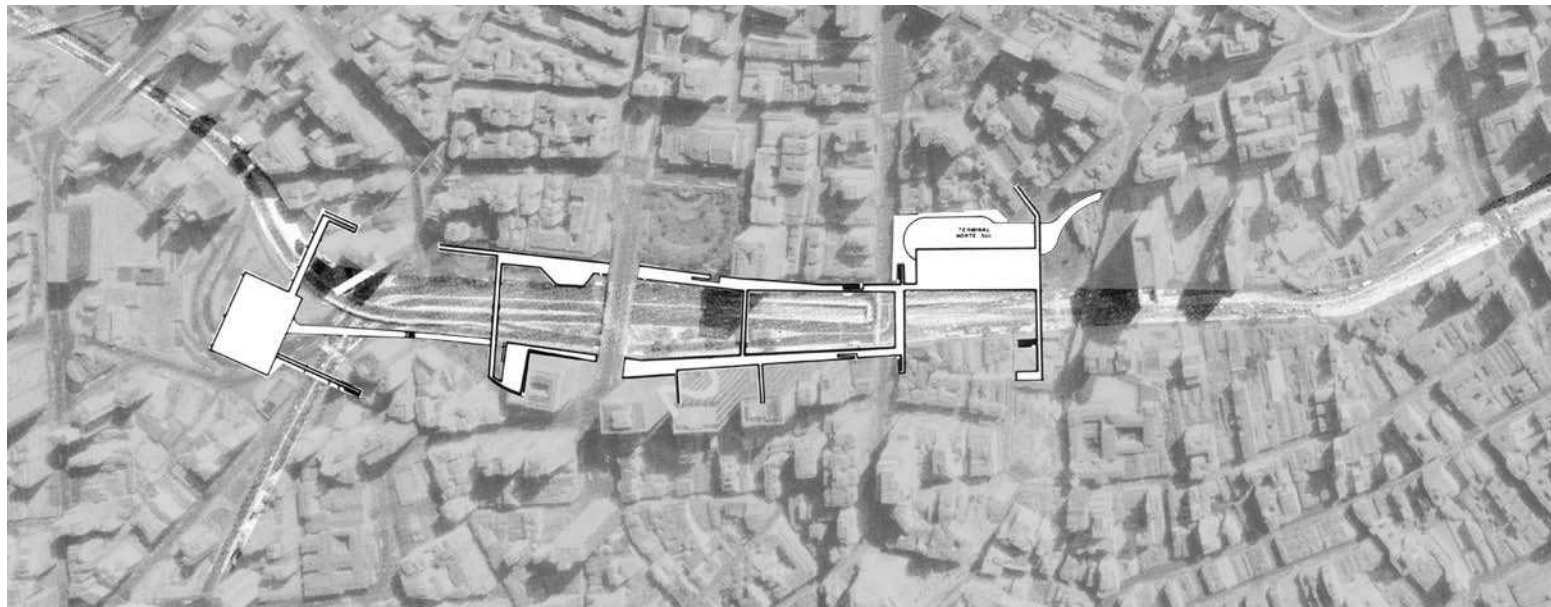


Fig.420
O projeto de Artigas, 1974.

Pormenor da planta original de
Artigas com o mesmo recorte das
imagens anteriores.
Notar as propostas de
aperfeiçoamento viário do
Perímetro de Irradiação.

[Base: ARTIGAS, 1974]

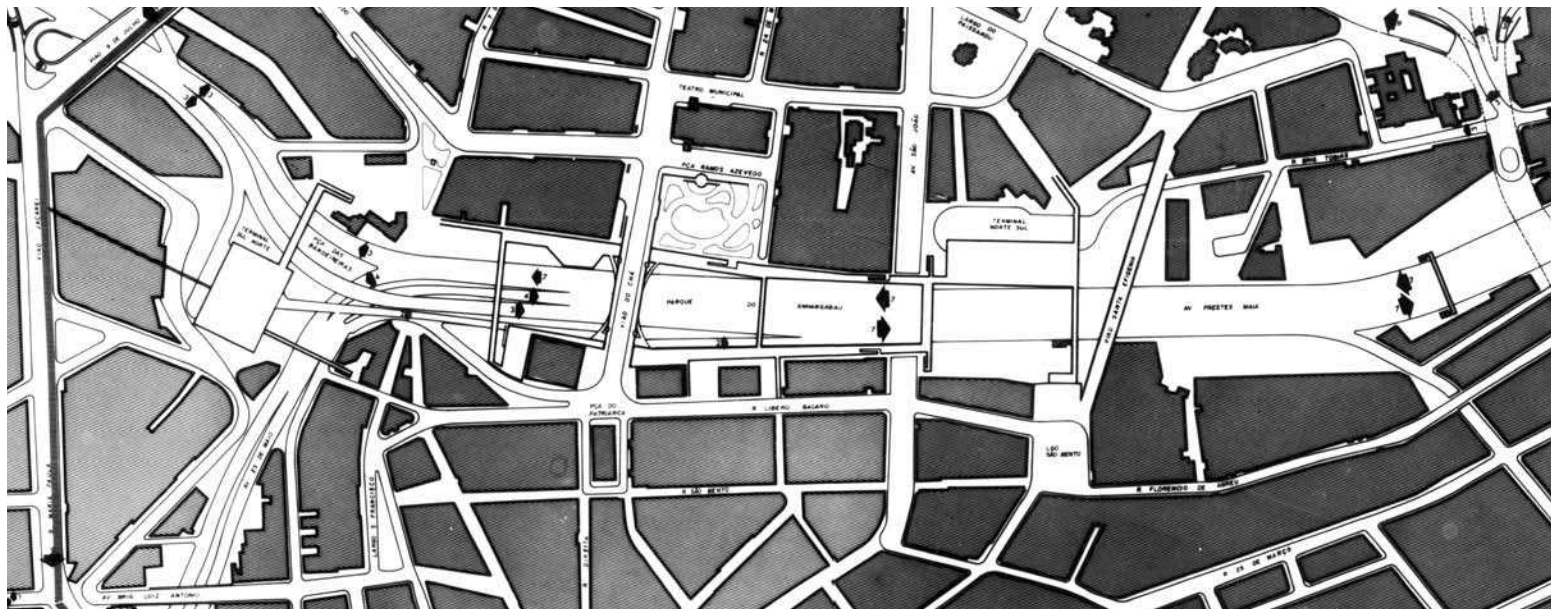




Fig.421
O recinto em 1986.

Poucas modificações significativas ocorrem entre meados dos anos 70 e a década de 80. A Praça da Bandeira é finalmente ocupada em toda a sua extensão, seja por edifícios, paradas de ônibus ou desajeitadas passarelas de pedestres.

[Base: IDOETA, 2004]



Fig.422
O recinto em 2005.

Desde a construção do projeto de Jorge Wilhelm, inaugurado em 1992, o vale permanece inalterado. Nessa configuração o recinto encolheu chegando a dimensões ligeiramente superiores às do parque de Bouvard. A “laje” é o elemento que estabelece os limites atuais do Anhangabaú.

[Base: *Google Earth* (Dez/2006)]

Fig.423
Espaços livres públicos adjacentes
ao Vale do Anhangabaú.

Estudos anteriores já mostraram as possibilidades arquitetônicas oferecidas pelo conjunto de espaços públicos existente na área central. A transformação desse conjunto em um sistema é um dos desafios a serem enfrentados e o Vale do Anhangabaú é o elemento chave.

As praças da Bandeira e Pedro Lessa oferecem novas perspectivas com a eliminação, a médio prazo, dos terminais de ônibus.

[Base: *Google Earth* (Dez/2006)]

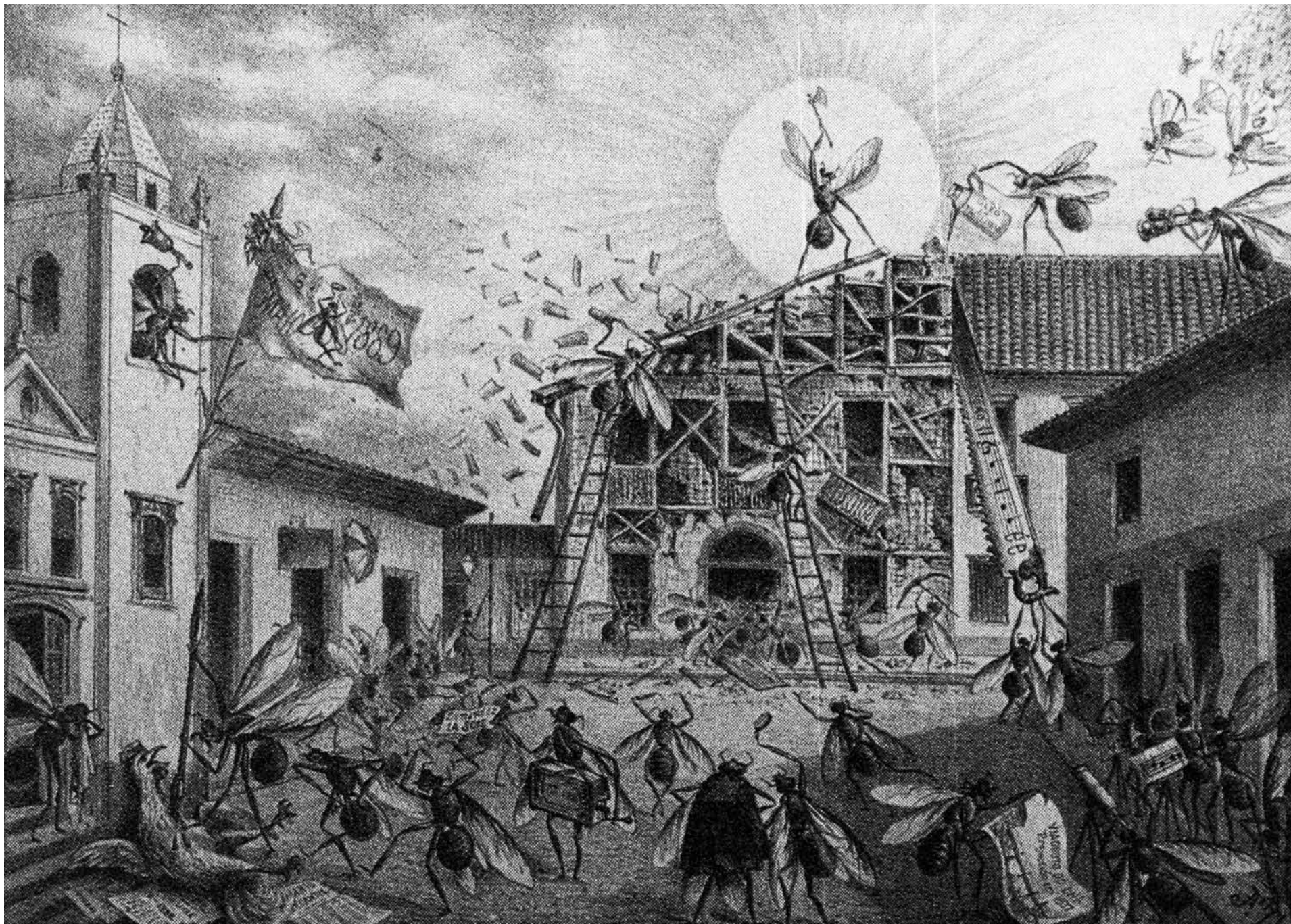


Fig.424
O recinto possível.

Considerando as possibilidades presentes e futuras que se oferecem para o vale, e as disposições experimentadas no passado, o desafio que se coloca é fazer com que o recinto volte a assumir uma configuração abrangente do ponto de vista espacial e representativa sob o aspecto simbólico.

[Base: *Google Earth* (Dez/2006)]





Construções, destruições...

“Toda intervenção pressupõe uma destruição; destrua com sensibilidade.”³

Se a cidade de São Paulo foi construída e reconstruída três vezes em um século⁴, o Vale do Anhangabaú não teve diferente sorte. Do ponto de vista físico, e considerando o vale como um todo, quatro foram as suas configurações até hoje. A primeira, quase casual, era marcada pela sua topografia natural revestida por plantações de chá e cortada pelo caprichoso ribeirão a céu aberto. A segunda é a do “Parque Anhangabaú”, segundo o projeto de Bouvard. Para sua construção, foi necessária a destruição de sua topografia original, do ribeirão que ali corria e de um número significativo de edifícios. A terceira configuração foi a da “Avenida Anhangabaú”, que ocupou o fundo do vale destruindo o parque e outra grande quantidade de edifícios, incluindo o antigo Viaduto do Chá. A quarta e última é a configuração atual, do “túnel” e da “praça”. Para sua implantação destruiu-se mais uma vez a topografia do lugar e principalmente a avenida.

O que se observa para o vale como um todo, acontece também de maneira pontual. Para se construir o Viaduto do Chá atual, foi necessário demolir o anterior; para erigir o Edifício Alexander Mackenzie, sede da *Light*, destruiu-se o Teatro São José; os “palacetes” do Conde de Prates deram lugar ao Edifício Conde de Prates e à outra torre; demoliram-se vários edifícios para a construção do vazio da Praça do Patriarca.

Não há saudosismo ou lamentação nas afirmações acima. São constatações que remetem à frase de Snozzi citada no ício desta página. Após tantas construções e tantas destruições, o saldo é o Anhangabaú que está lá.

Mas há ainda outros tipos de construções, e suas respectivas destruições, que não dizem respeito ao ambiente material da cidade ou do vale; que estão ligados a aspectos simbólicos ou subjetivos e que por isso são menos óbvios, mas podem ser mais impactantes que os outros. A construção do primeiro Viaduto do Chá destruiu uma barreira histórica; a construção

³ *Ogni intervento presuppone una distruzione, distruggi con senno.*
SNOZZI, Luigi. *Luigi Snozzi: costruzioni e progetti 1958-1993*.
Lugano: ADV, 1995. (tradução nossa)

⁴ TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*.
São Paulo: Duas Cidades, 1983.



do “Parque Anhangabaú” apagou, ou pelo menos pretendeu apagar, a imagem de uma cidade atrasada e provinciana; a construção da avenida destruiu o silêncio do parque e destruiu o modo como, até então, o paulistano se relacionava com aquele espaço; a construção do Anhangabaú atual destruiu o sentido geográfico característico daquele território e a relação do recinto com a metrópole.

5 BUCCI, 1998. p.105.

6 VIDLER, Anthony. *Uma teoria sobre o estranhamente familiar*. Apud NESBITT, Kate (org.). *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)*. São Paulo: Cosac Naify, 2006. p.617.

O vale como desafio de projeto

A constituição do Anhangabaú como um ponto focal da estruturação da cidade demandou décadas de projetos e construções para se estabelecer e fazer daquele espaço uma referência de urbanidade. A fisionomia do parque, freqüentemente retomada com saudosismo, por mais bela que possa ter sido não teve força para cristalizar o caráter do recinto. Rapidamente a presença do automóvel se imporia e iria ganhando espaço até se configurar a grande avenida. Se fosse necessário apontar o sentido que mais profundamente marcou sua fisionomia e mais impacto teve sobre sua dinâmica interna, este seria o de passagem, simbolizado pela avenida. A saturação desta, somada ao incremento do fluxo de travessia transversal a pé, gerou uma situação violenta insustentável. A resposta a esse problema, formulada coletivamente, resultou na configuração atual.

Ângelo Bucci fez referência à psicanálise para caracterizar o Anhangabaú hoje:

“O drama dos atropelamentos tornou-se o pesadelo que há décadas atormenta a população. A laje de concreto escondeu os automóveis em 500m de uma via arterial que tem 13 quilômetros de extensão. No Anhangabaú, entre um viaduto e outro, já não existem atropelamentos, mas alguém de pé ali vê o mergulho dos automóveis, ouve o urro dos motores e sente o chão tremer aos pés. Por isso o Anhangabaú atual tem a imagem simbólica do pesadelo recalcado, é o trauma.”⁵

Outro conceito psicanalítico que ilumina um aspecto importante do Anhangabaú atual é o do “estranhamente familiar”⁶. Transposto da teoria psicanalítica para a teoria da arqui-

Fig.426
Comício das diretas, 1984.
João Bittar
[*Câmara Brasileira do Livro: 50 anos*. São Paulo: Prêmio, 1997]



Fig.427
Anhangabaú atual.
[Nelson Kon]

tetura e do urbanismo em meados dos anos 1980, esse conceito coloca em primeiro plano o corpo e o sujeito em relação à experiência vivida da arquitetura e da cidade. Sigmund Freud, em ensaio de 1919, definiu o termo como a “redescoberta de algo familiar que foi anteriormente reprimido, **o inquietante reconhecimento da presença de uma ausência.**”⁷ É precisamente essa a sensação que se tem ao percorrer aquele espaço. A presença da ausência do caráter metropolitano representado pela passagem da avenida.

Nos últimos quinze anos, não ocorreram mudanças estruturais no que diz respeito às dinâmicas urbanas presentes no vale. Há, no entanto, fatores novos, cuja repercussão a médio prazo deverá ser avaliada, que são a integração tarifária dos sistemas de transportes públicos e a implantação de novos eixos como o Expresso Tiradentes e a Linha 4 do Metrô. A integração tarifária, em tese, permitiria, através de uma reestruturação da distribuição de linhas e itinerários, a desativação de todos os terminais, incluindo o Pedro Lessa e Bandeira. Os novos eixos de transporte público poderão alterar percursos e intensidades dos fluxos de pedestres.

O Vale do Anhangabaú representa hoje, talvez mais do que nunca, um desafio. Desafio que deverá ser enfrentado pela cidade como um todo e, particularmente, pelos agentes sociais diretamente responsáveis pela sua interpretação e transformação física.

A retrospectiva de projetos realizada através dos cinco capítulos que estruturam esta dissertação revela a dimensão do corpo de profissionais envolvido na construção coletiva daquele espaço. A contribuição dos melhores arquitetos e urbanistas que São Paulo pôde oferecer faz parte de sua história e indica possibilidades para o futuro.

Há que pensar o que deverá ser destruído no vale atual no intuito de viabilizar a construção de um outro espaço espaço, que faça sentido para a cidade, que dialogue com todas as suas escalas e dinâmicas e reassuma um novo papel urbano, à altura de sua memória e de todo o esforço empreendido nos últimos 130 anos.

7 NESBITT, Kate (org.). *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)*. São Paulo: Cosac Naify, 2006. p.617.



Fig.428
[Arquivo do autor]

Referências Bibliográficas

- AB'SABER, Aziz Nacib. *Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo*. São Paulo: FFCL, 1957.
(Tese de Doutorado)
- AMARAL, Antônio Barreto do. *História dos velhos teatros de São Paulo: da Casa da Ópera à inauguração do Teatro Municipal*. São Paulo: Governo do Estado, 1979.
- ANDRADE, Mário de. *Taxi e Crônicas no Diário Nacional*. São Paulo: Duas Cidades: Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976.
- ANELLI, Renato; GUERRA, Abilio; KON, Nelson. *Rino Levi: arquitetura e cidade*. São Paulo: Romano Guerra, 2001.
- ARAÚJO, Emanuel; LEMOS, Carlos A. C. *O Álbum de Afonso: A reforma de São Paulo*. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2001.
- ARTIGAS, João Batista Vilanova. *Parque Anhangabaú*. São Paulo: PMSP, 1974.
- ARTIGAS, João Batista Vilanova. *Caminhos da arquitetura*. São Paulo: Cosac Naify, 2004.
- ARTIGAS, João Batista Vilanova. *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003
(catálogo de exposição).
- ARTIGAS, João Batista Vilanova. *Parque Anhangabaú*. São Paulo: PMSP, 1974.
- ARTIGAS, J. B. Vilanova. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997
- ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. *São Paulo Centro: uma nova abordagem*. São Paulo: Associação Viva o Centro, 1996.
- ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. *Refuncionalização do Vale do Anhangabaú*. São Paulo: Associação Viva o Centro, 2005.
- ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. *São Paulo Centro XXI. Entre história e projeto*. São Paulo: Associação Viva o Centro, 1994.

- BANHAM, Reyner. *Megaestructuras. Futuro urbano del pasado reciente*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- BANHAM, Reyner. *The New Brutalism: ethic or aesthetic?*. Londres: Architectural Press, 1966.
- BARDI, P. M. *Lembrança de Le Corbusier: Atenas, Itália, Brasil*. São Paulo: Nobel, 1984.
- BARONE, Ana Claudia Castilho. *Team 10 arquitetura como crítica*. São Paulo: FAUUSP, 2000 (Dissertação de Mestrado).
- BOESIGER, W. *Le Corbusier 1910-65*. Zurich: Verlag, 1967.
- BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo. vol I-III*. Rio de Janeiro: Livraria José Olímpio, , 1954.
- BUCCI, Ângelo. *Anhangabaú, o Chá e a Metrópole*. São Paulo: FAUUSP, 1998. (Dissertação de Mestrado)
- CAMARGO, Odécio Bueno de. *Jules Martin: artista, patriota, empreendedor*. São Paulo: Edicon, 1996.
- CAMPOS NETO, Candido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, 1999. (Tese de doutoramento)
- CHAMIE, Emilie. *Teatro Municipal 70 anos*. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, 1982.
- COOK, Peter. *Architecture: Action and Plan*. Nova Iorque: Reinhold, 1967.
- CROCE, AFLALO & GASPERINI ARQUITETOS. *25 anos depois*. São Paulo: Pau Brasil, 1986.
- FRANCO, Fernando de Mello. *A construção do Caminho: a estruturação da metrópole pela conformação técnica das várzeas e planícies fluviais da Bacia de São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, 2005 (Tese de Doutoramento).

- GALANTAY, Ervin Y. *Nuevas ciudades. De la antigüedad a nuestros días*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.
- GASPERINI, Gian Carlo. *Arquitetura e Transportes*. São Paulo: FAUUSP, 1972 (Tese de Doutorado).
- GERODETTI, João Emilio. *Lembranças de São Paulo: a capital paulista nos cartões postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Studio Flash, 1999.
- GRUEN, Victor. *The heart of our cities: The urban crisis; diagnosis and cure*. New York: Simon&Schuster, 1964.
- HALPRIN, Lawrence. *Freeways*. New York: Reinhold, 1966.
- HIGHBEE, Edward Counselman. *The Squeeze: cities without space*. London: Cassell, 1961.
- HOCHTIEF, MONTREAL E DECONSULT. *Metro de São Paulo*. Vol.2. São Paulo. 1969.
- IDOETA, Irineu. *São Paulo vista do alto: 75 anos de aerofotogrametria*. São Paulo: Érica, 2004.
- IWAMIZU, César Shundi. *As passarelas urbanas projetadas por Artigas no início da década de 70*. São Paulo, FAUUSP, 2005. (Trabalho para disciplina)
- INSTITUTO MOREIRA SALLES. *Cadernos de Fotografia Brasileira n°2: São Paulo 450 anos*. São Paulo: IMS, 2004.
- JELICOE, Geoffrey A. *Motopia: a study in the evolution of urban landscape*. London: Studio Books, 1961.
- JENCKS, Charles. *Modern Movements in Architecture*. Middlesex: Penguin Books, 1973.
- KOSTOF, S. *The city Assembled: The Elements of Urban Form Through History*. London: Thames&Hudson, 1992.
- LAGONEGRO, Marco Aurélio. *Metrópole sem Metrô*. São Paulo: FAUUSP, 2003 (Tese de Doutorado).

- LANGENBUCH, Richard. *Estruturação da Grande São Paulo*. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.
- LARGO SÃO BENTO, VIADUTO SANTA EFIGÊNIA, LARGO SANTA EFIGÊNIA. Instituto Cultural Itaú. São Paulo: ICI, 1994.
- LE CORBUSIER. *Princípios de urbanismo (La Carta de Atenas)*. Buenos Aires: Planeta-Agostini, 1993.
- LE CORBUSIER. *Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. *O Papel do Transporte Coletivo como Agente Transformador da Estruturação do Centro da Cidade de São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, 1985 (Dissertação de Mestrado).
- LEME, Maria Cristina da Silva. *Revisão do Plano de Avenidas. Um Estudo sobre Planejamento Urbano em São Paulo, 1930*. São Paulo: FAUUSP, 1990 (Tese de Doutorado).
- LEMOS, Carlos A. C. *O álbum de Afonso: a reforma de São Paulo*. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2001.
- LOBATO, José Bento Monteiro. *Negrinha*. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- LOBATO, José Bento Monteiro. *Cartas Escolhidas*. 7ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1972.
- MAIA, Francisco Prestes. *Os Melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura Municipal, 1945.
- MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930.
- MEYER, Regina M. Prosperi. *Metrópole e Urbanismo: São Paulo anos 50*. São Paulo: FAUUSP, 1991 (Tese de Doutorado).
- MEYER, Regina M. Prosperi. *A Construção da Metrópole e a Erosão do seu Centro*. URBS n° 14, Set/Out 1999.

- MONTANER, Josep Maria. *Después del movimiento moderno: arquitectura de la segunda mitad del siglo XX*. Barcelona: Gustavo Gili, 1993.
- MUMFORD, Lewis. *La carretera y la ciudad*. Buenos Aires: Emece, 1966.
- MUNIZ, Cristiane. *A Cidade e os Trilhos: o Metrô de São Paulo como desenho urbano*. São Paulo: FAUUSP, 2005 (Dissertação de Mestrado).
- NESBITT, Kate (org.). *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)*. São Paulo: Cosac Naify, 2006.
- OCKMAN, Joan (org.). *Architecture Culture: 1943-1968. A Documentary Anthology*. New York: Rizzoli, 1993.
- PONTES, José Alfredo Vidigal. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. São Paulo: O Estado de São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003.
- PRAÇA RAMOS, VIADUTO DO CHÁ, PRAÇA DO PATRIARCA. Instituto Cultural Itaú. São Paulo: ICI, 1994.
- PRAÇA DA SÉ. Instituto Cultural Itaú (Editor). São Paulo: ICI, 1993.
- PRADO JR., Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1933.
- PROMON. *Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo* (folheto de divulgação do projeto). São Paulo, 1997.
- PUNTONI, Álvaro. *Estruturas habitacionais na área central de São Paulo: um ensaio de ocupação de vazios na Ladeira da Memória*. São Paulo: FAUUSP, 1998 (Dissertação de Mestrado).
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Notas sobre o Urbanismo no Brasil. Primeira parte: Período Colonial*. Cadernos de Pesquisa do LAP N° 08. FAUUSP, 1995.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras Cidades*. São Paulo: Hucitec, 1994.

- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Megaestrutura: solução para o Anhangabaú*. São Paulo: Pini, 1972.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Racionalismo e proto-modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: Fundação Bienal de São Paulo, 1997.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Victor Dubugras: Precursor da arquitetura moderna na América Latina*. São Paulo: EDUSP, 2005.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo: vila, cidade, metrópole*. São Paulo: Restarq/Via das Artes, 2004.
- RICCA JR., Jorge. *Anhangabaú: construção e memória*. São Paulo: FAUUSP, 2003 (Dissertação de Mestrado).
- RINO LEVI. Milão: Edizioni di Comunità, 1974.
- ROCHA Fº, Gustavo Neves da. *São Paulo: Redirecionando sua História*. São Paulo: FAUUSP, 1992 (Tese de Livre Docência).
- SANTOS, Cecília Rodrigues dos; PEREIRA, Margareth Campos da Silva; PEREIRA, Romão Veriano da Silva; e SILVA, Vasco Caldeira da. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela / Projeto, 1987.
- SÃO PAULO (Cidade) Prefeitura. *São Paulo, a cidade, o habitante, a administração: 1975-1979*. São Paulo, 1979 (Relatório das atividades desenvolvidas pela prefeitura de São Paulo durante a gestão do prefeito Olavo Egydio Setúbal).
- SÃO PAULO (Cidade) Prefeitura. *Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano*. São Paulo, 1956.
- SÃO PAULO (Cidade) Prefeitura. *Plano Urbanístico Básico de São Paulo / Relatório Sintético*. São Paulo, 1969.
- SÃO PAULO (Cidade) Coordenadoria Geral de Planejamento. *Anhangabaú*. São Paulo, 1974.

- SÃO PAULO (Cidade) Coordenadoria Geral de Planejamento. *Galeria de Pedestres*. São Paulo, 1974.
- SÃO PAULO (Cidade) Companhia do Metropolitano de São Paulo. *Leste-Oeste: em busca de uma solução integrada*. São Paulo, 1979.
- SÃO PAULO (Cidade) Departamento de Planejamento dos Sistemas de Transporte. *Vias Expressas*. São Paulo, 1973.
- SÃO PAULO (Estado) Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo. *Memória Paulistana*. São Paulo: MIS, 1975.
- SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.
- SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. *Anhangabaú: História e Urbanismo*. São Paulo: FAUUSP, 1995 (Tese de Doutorado).
- SMITHSON, Peter e Alison. *Urban Structuring: studies of Alison and Peter Smithson*. Londres: Studio Vista, 1967.
- SNOZZI, Luigi. *Luigi Snozzi: costruzioni e progetti 1958-1993*. Lugano: ADV, 1995.
- TETLOW, John; GOSS, Anthony. *Homes, Towns & Traffic*. 2 ed. London: Faber and Faber, 1968.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: Três Cidades em um Século*. São Paulo: Duas Cidades, 1983.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Anhangabahuí*. São Paulo: FIESP, 1989.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.
- TOLEDO, Roberto Pompeu de. *A capital da solidão: uma história de São Paulo das origens a 1900*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2003.

TSIOMIS, Yannis. *Le Corbusier - Rio de Janeiro: 1929,1936*. Paris: Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998.

WILHEIM, Jorge. *Espaços e Palavras*. São Paulo: Projeto, 1985.

Periódicos

A CONSTRUÇÃO SÃO PAULO nº 1707, 27/10/80. *As justificativas técnicas para as seis novas passarelas*.

A CONSTRUÇÃO SÃO PAULO nº 1725, 02/03/81. *Anhangabaú: o concurso para organização do espaço urbano*

A CONSTRUÇÃO SÃO PAULO nº 1731, 13/03/81. *Anhangabaú: reorganização do espaço é colocada em debate*.

A CONSTRUÇÃO SÃO PAULO nº 1741, 22/06/81. *O novo Anhangabaú: mais um passo para a revitalização do Centro*.

A CONSTRUÇÃO SÃO PAULO nº 1745, 20/07/81. *Um projeto voltado para o futuro*.

A CONSTRUÇÃO SÃO PAULO nº 1751, 31/08/81. *Uma nova postura na utilização dos espaços urbanos*.

A CONSTRUÇÃO SÃO PAULO nº 1755, 28/09/81. *As cinco menções honrosas do concurso de reurbanização do vale do Anhangabaú*.

ARCHITECTURAL FORUM. *Cities – The new scale*. New York: [s.n.], Ago./Set. 1964.

ARQUITECTURA VIVA. *Babilonias. La ciudad, entre la utopía y la catástrofe*. Madrid: Arquitectura Viva SL, n. 88, Jan./fev. 2003.

ARQUITETURA E URBANISMO nº 42, Jun/Jul 1992.

CARAMELO nº 9, 1997. MEYER, Regina M. Proserpi. *Os Territórios do Urbanismo*.

D. O. LEITURA, Jul/Ago 2004. CAMARGOS, Márcia; VILLELA, Hilda. *O Ruaduto de Monteiro Lobato: fragmento da memória de São Paulo.*

HISTÓRIA E ENERGIA n° 3: *O metrô da Light.* 1986.

MÓDULO, Jul/75. ARTIGAS, Vilanova. *Projeto de Reorganização do Parque do Anhangabaú e sua extensão pela via arterial norte-sul.*

PROCESS ARCHITECTURE n° 4, Fev. 1978 (número especial sobre Lawrence Halprin).

PROJETO n° 28, Mar/Abr 1981. SEGAWA, Hugo. *Os primeiros estudos sobre o Vale do Anhangabaú.*

PROJETO n° 31, Jul 1981. *Anhangabaú: Uma conquista dos arquitetos e da população.*

PROJETO n. 67, set. 1984, p.22. SEGAWA, Hugo. *Elisário Bahiana e a arquitetura art deco.*

PROJETO n° 111, Jun 1988. SEGAWA, Hugo. *Rino Levi e a arquitetura moderna: a proposta para o viaduto do Chá.*

QUADERNS D'ARQUITECTURA I URBANISME. *En tránsito.* Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, n. 231, out. 2001.

URBS n° 14, Set/Out 1999. CHALABI, Eduardo. FAGGIN, Caio. MOURA, Gustavo. SHUNDI, César. *Anhangabaú.*

URBS n° 31, Jul-Ago/2003. PONZIO, Ana Francisca. *O Arquiteto da Sé.*

Arquivos de projetos

BIBLIOTECA FAUUSP

SIURB

EMURB



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](#)