Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Tese de Doutorado

JAIME CUNHA JR.

O EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL EM SÃO PAULO
desafios e potencialidades para sua inserção no quadro urbano contemporâneo

Orientadora:
Prof^a. Dr^a. Regina Maria Prosperi Meyer
São Paulo | 2018

JAIME CUNHA JR.

O Edifício Multifuncional em São Paulo:

desafios e potencialidades para sua inserção no quadro urbano contemporâneo

Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do
título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo

Área de concentração: Projeto, Espaço e Cultura

Orientação: Professora Doutora Regina Maria Prosperi Meyer

São Paulo, 2018

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL, SOB RESPONSABILIDADE DO(A) AUTOR(A) E ANUÊNCIA DO(A)
ORIENTADOR(A).

A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade. São Paulo, 15 de junho de 2018

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

e-mail do autor: cunhajr@usp.br

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Cunha Junior, Jaime

O edifício multifuncional em São Paulo: desafios e potencialidades para sua inserção no quadro urbano contemporâneo / Jaime Cunha Junior; orientadora Regina Maria Prosperi Meyer. - São Paulo, 2018. 240p.

Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Projeto, Espaço e Cultura

1. Edifício Multifuncional. 2. Arquitetura Moderna e Contemporânea - São Paulo, Sp. 3. Uso Misto. I. Meyer, Regina Maria Prosperi, orient. II. Título.

Dedico este trabalho à minha mãe, Maria de Lurdes Oliveira Cunha

AGRADECIMENTOS

Agradecimento especial a Regina Maria Prosperi Meyer pela oportunidade de mais uma vez poder contar com a sua valiosa orientação, o incentivo e a confiança.

A Fernanda Fernandes e Luiz Recamán pelos comentários e sugestões na banca de qualificação.

A Francisco Spadonni, Luís Antônio Jorge, Maria Ângela Faggin Pereira Leite, Marta Dora Grostein pelo aprendizado nas disciplinas cursadas.

A equipe da biblioteca da FAUUSP.

A Fernanda de Macedo Haddad pelo incentivo, leituras, revisões dos textos e sugestões.

A Ana Elena Salvi pelas palavras de apoio na reta final de elaboração deste trabalho.

A Danila Rodrigues, Rodrigo Rezende e Vinícius Damásio Roselli pelo suporte na edição das imagens, na elaboração dos mapas e dos desenhos técnicos.

A Larissa Richter pela versão em inglês do resumo.

A equipe do Arquivo Centro Pró-Memória Hans Nobiling.

Abílio Guerra, Aflalo e Gasperini Arquitetos, André Mazzer Constantino, Carla Estrella, Cristina Ortega, Darcy Daccache, Denise Zemkhol, Edison Musa, Élide Zuffo, Fernanda Militelli, Grazziele Gomes, Ivan Zemkhol, Isay Weinfeld Arquitetura, José Paulo de Bem (*in memoriam*), Juan Cabello Arribas, Luis Espallargas Gimenez, Lourenço Gímenes, Lucas Roca, Maria Cláudia de Oliveira, Mário Figueroa, Mauricio Freijó, Peter Heinrich Schonert, Roberto dos Santos Aflalo Filho, Ruth Verde Zein, SPBR Arquitetos, Victor Próspero, Vládir Bartalini e Wilson Ribeiro dos Santos.

Aos meus amigos e familiares.

"(...) the relations between things and within things are of greater importance than the things themselves"

J.B. BAKEMA, 1951.

*“(...) as relações entre as coisas é
de maior importância do que as
coisas em si” (tradução nossa)*

J.B. BAKEMA, 1951.

RESUMO

A presente pesquisa teve como objetivo analisar o tema do edifício multifuncional na cidade contemporânea de São Paulo, e foi conduzida pela hipótese de que para cada uma das novas centralidades que se constituíram historicamente na cidade, a solução de inserção urbana do edifício multifuncional assumiu características específicas, decorrentes de variáveis representadas pelas características morfológicas do tecido urbano; pelo *modelo de cidade* contido nos planos urbanísticos ou nas obras viárias que engendraram a consolidação de tais centralidades, e ainda de acordo com o parâmetros contidos códigos ou na legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo vigentes.

A compreensão deste quadro evolutivo, e o deslocamento das contribuições resultantes de tal análise para o âmbito das propostas apresentadas pelo Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE 2014), desdobrou-se em uma hipótese complementar: de que a retomada da solução do edifício multifuncional no contexto dos *Eixos de Estruturação da Transformação Urbana* (ZEU), deverá reconhecer as particularidades deste território da cidade, com destaque aos padrões de inserção urbana e do *modelo de cidade* contidos nos elementos que compõem a atual rede de mobilidade, bem como os aspectos morfológicos que os constituem.

ABSTRACT

This project's goal is to analyse the mixed-use building theme in the contemporary city of São Paulo. The project has been conducted by the hypothesis that for each and single one of the new centralities that were historically constituted in this particular city, the urban insertion solution of the multifunctional building has taken specific characteristics that come from variables represented by the morphological features of the urban fabric. Such as *the city model* contained in the urbanization plans or in the roadworks that had engendered the consolidation of such centralities, and yet in the codes and installment legislation, soil usage and its occupation.

The comprehension of this evolutionary scenario and the analyses' contributions that were deslocated to the proposals' scope presented by the Plano Diretor Estratégico de São Paulo (São Paulo's Strategic Master Plan – PDE 2014) have unfolded into a complementary hypothesis: that the resumption of the mixed-use building solution in the context of the Structure Pivots of the Urban Transformation (ZEU – Eixos de Estruturação da Transformação Urbana) should recognize the particularities of this city's territory, focusing on the urban insertion patterns and the *city model* contained in the elements that compose the current mobility net, as well as the morphological aspects that constitute those territories.

INTRODUÇÃO	19
CAPÍTULO 1 O “CENTRO NOVO”	29
1.1 Interações entre a solução do edifício multifuncional e a modernização da área central de São Paulo nas décadas de 1940 a 1960	31
CAPÍTULO 2 A AVENIDA PAULISTA	49
2.1 As soluções de inserção urbana do edifício multifuncional na centralidade da avenida Paulista nas décadas de 1950 a 1960	51
2.2 A relação dos edifícios multifuncionais com os eixos comerciais da década de 1950	57
CAPÍTULO 3 A AVENIDA BRIGADEIRO FARIA LIMA	73
3.1 O padrão de inserção urbana do edifício multifuncional na centralidade da avenida Brigadeiro Faria Lima	75
3.2 Os precedentes	79
3.3 O primeiro <i>Shopping Center</i> da cidade	91
3.4 A arquitetura moderna nas regras da cidade moderna	95
3.5 Os multifuncionais da Faria Lima	101
CAPÍTULO 4 OS EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA	113
4.1 O desafio do edifício multifuncional como um agente de planejamento e organização da cidade contemporânea	115
4.1.1 Panorama Geral da questão	125
4.2 Os novos térreos	133
4.3 As regras para o uso dos instrumentos <i>Fachada Ativa</i> e <i>Fruição Pública</i>	142
4.4 Aspectos da delimitação dos <i>Eixos de Estruturação da Transformação Urbana</i> (ZEU)	147

CAPÍTULO 5 AS VIRTUDES DO EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL NA CIDADE CONTEMPORÂNEA	157
5.1 Introdução	159
5.2 A avenida com “vistas”	163
5.3 Os novos edifícios multifuncionais	169
5.3 Outras Centralidades	183
5.4 As virtudes do edifício multifuncional na cidade contemporânea	189
5.4.1 Hierarquias	191
5.4.2 Autonomia	196
5.4.3 A criação de limites	201
5.4.4 A transversalidade	203
5.4.5 Os passeios superpostos	205
5.4.6 O edifício multifuncional como elemento que compensa a infraestrutura urbana existente	209
5.4.7 A separação dos acessos	211
5.4.8 A polarização	214
CONSIDERAÇÕES FINAIS	217
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	225

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa teve como objetivo analisar o tema do edifício multifuncional na cidade contemporânea de São Paulo, e foi conduzida pela hipótese de que para cada uma das novas centralidades que se constituíram historicamente na cidade, a solução de inserção urbana do edifício multifuncional assumiu características específicas, resultantes do encontro de três variantes: a primeira, as características morfológicas do tecido urbano; a segunda, o *modelo de cidade* contido nos planos urbanísticos ou nas obras viárias que engendraram a consolidação de tais centralidades; e a terceira, o *modelo de cidade* contido nos códigos ou na legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo vigentes.

O grau de afinidade entre tais variantes demonstrou ser um fator de grande influência nas qualidades da solução de inserção do edifício e no seu potencial em termos urbanísticos, de atuar como um agente qualificador do espaço urbano.

Tal hipótese fundamenta-se na equação proposta pelo atual Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE 2014), que vislumbra um modelo de cidade que conjuga o adensamento habitacional e o uso misto, composto por edifícios com *fachadas ativas* e espaços de *fruição pública* no pavimento térreo, com a rede de mobilidade existente e a proposta, nos chamados *Eixos*

de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU).

Retoma-se, portanto, no âmbito no plano urbano, a compreensão do edifício, e neste caso a do edifício multifuncional, como um importante agente do planejamento e da organização da cidade contemporânea.

O recorte físico e temporal adotado por esta pesquisa, considerou como referência o chamado deslocamento das *funções centrais*¹, inicialmente situado na região do Centro Novo, com a consolidação da zona de expansão das atividades comerciais no período compreendido pelas décadas de 1940 a 1950, e orientada pelo Plano de Avenidas de 1930, de autoria do Engenheiro Francisco Prestes Maia (1896-1965); o segundo, que se inicia a partir dos anos 1950 até 1960 na avenida Paulista; e o terceiro inaugurado pela abertura da avenida Brigadeiro Faria Lima nos últimos anos da década de 1960, sobre parte do traçado da rua Iguatemi ².

A compreensão deste quadro evolutivo – que correlaciona plano urbano, edifício, legislação urbanística e a morfologia da cidade – e o deslocamento das contribuições resultantes de tal análise para o âmbito das propostas apresentadas pelo PDE 2014, desdobrou-se em uma hipótese complementar: de que a retomada da solução do edifício multifuncional no contexto das áreas de ZEU, deverá reconhecer as particularidades deste território da cidade, com destaque aos padrões de inserção

<

Na página ao lado, o esquema de “deslocamentos dos centros de negócios em São Paulo/Esquema viário e de uso e ocupação do solo urbano” esboçado pelo arquiteto Carlos Bratke para o estudo “Uma área alternativa para edifícios de escritórios”.

Fonte: BRATKE, Carlos. *Carlos Bratke*. Cadernos Brasileiros de Arquitetura Vol. 15. São Paulo: Editora Projeto, 1985.

1 Meyer, Regina Maria Prosperi. *A construção da metrópole e a erosão de seu Centro*. Urbs, São Paulo, nº. 14 p.28-36. setembro/outubro de 1999.

2 O recorte temporal tem características imprecisas na medida em que parte dos edifícios localizados nas áreas estudadas são contemporâneos.

Acima, registro fotográfico do edifício Metrôpole e Centro Metropolitano de Compras (s/d).
Fonte: Acervo Affalo & Gasperini Arquitetos.

3 CUNHA JUNIOR, Jaime. Edifício Metrôpole: um diálogo entre arquitetura moderna e cidade. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. p.204.

urbana e dos modelos de cidade contidos nos elementos que compõem a atual rede de mobilidade, bem como os aspectos morfológicos que constituem estes territórios.

Em minha dissertação de mestrado analisei a relação existente entre o desenvolvimento do projeto arquitetônico do Edifício Metrôpole e Centro Metropolitano de Compras, de autoria dos arquitetos Salvador Candia (1924-1991) e Gian Carlo Gasperini (1926), e o processo de transformação da região central, decorrente da implantação do Plano de Avenidas.

“O partido arquitetônico do projeto do Edifício Metrôpole nasce exatamente neste momento crucial da modernização urbanística da cidade e, principalmente, de seu Centro. A inserção urbana do edifício estabelece a mediação entre as largas avenidas projetadas por Prestes Maia, onde a legislação urbanística permitia gabaritos mais elevados, e a estrutura urbana remanescente que mantinha o padrão de urbanização anterior.” ³

Identificou-se neste trabalho, que as qualidades da inserção urbana do edifício estudado, residem no compromisso de sua solução com o modelo de cidade inerente ao plano urbanístico. Acreditamos que o encontro entre estas duas escalas de intervenção, a do plano urbano e a do projeto de arquitetura do edifício, iniciou-se com a solução dos pontos focais, apresentada por Prestes Maia no relatório dos melhoramentos de 1945, como resposta à tendência da verticalização que já se observava na região central da cidade.

Tal conceito foi aplicado nos principais cruzamentos viários, sobre os lotes localizados nas esquinas dos quarteirões, onde a aprovação legal do edifício foi submetida a parâmetros especiais, devendo proporcionar o “arremate” e a continuidade da volumetria dos quarteirões existentes, ao mesmo em que a solução é era liberada para pontuar verticalmente as perspectivas das novas avenidas implementadas pelo plano.

As soluções apresentadas pelos autores dos projetos demonstram a preocupação com a inserção do arranha-céu moderno em uma situação determinada pelos conflitos resultantes entre escala das novas avenidas e os elementos ainda presentes da cidade histórica.

*

A opção em dar continuidade ao tema do edifício multifuncional como objeto de pesquisa foi em parte determinada pelo destaque que a solução vem gradativamente recebendo ao longo dos últimos anos, sobretudo, no contexto da revisão do Plano Diretor Estratégico, iniciado em 2013, que ampliou para toda a cidade a aplicação dos novos instrumentos urbanísticos criados no âmbito da Operação Urbana Consorciada Água Branca, de 2012.⁴

Enquanto que experiências pontuais, ainda sob a vigência de legislações anteriores, retomaram, após um longo período de lançamentos imobiliários de uso exclusivo residencial,

4 Lei n.º 15.893/2013

5 Conforme depoimento realizado pelo arquiteto Jorge Königsberger em palestra proferida no evento “Grandes projetos de uso misto: Conjunto Nacional, Copan e Brascan”, promovido pela plataforma Esquina Aberta, em 3 de outubro de 2017 no Centro Ruth Cardoso em São Paulo.

6 Deste conjunto de trabalhos podemos citar: ATIQUE, Fernando. Memória de um projeto moderno: a idealização e a trajetória do Edifício Esther. Dissertação de Mestrado – Escola de Engenharia São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2002; BARBOSA, Marcelo Consiglio. A obra de Adolf Franz Heep no Brasil. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002; CONSTANTINO, Regina Adorno. A obra de Abelardo de Souza. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004; MENDONÇA, Denise Xavier de. Arquitetura Metropolitana: São Paulo década de 50. Dissertação de Mestrado - Escola de Engenharia São Carlos, Universidade de São Paulo, 1999; VIÉGAS, Fernando Felipe. Conjunto Nacional: A construção do espigão central. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

implantados na cidade na forma de condomínios fechados, e da reprodução generalizada de *shopping centers*, soluções que se destacam pela qualidade dos espaços criados na ausência de instrumentos urbanísticos que incentivem o empreendedor a investir em modelos distintos do receituário habitual que faz negócio. Demonstrando que a aproximação e o diálogo entre arquiteto e o empreendedor imobiliário é imprescindível.

Como foi o caso, do conjunto Brascan Century Plaza de 2003, de autoria dos arquitetos Jorge Königsberger e Gianfranco Vannuchi, uma espécie de *quadra aberta* concebida como um centro comercial para o bairro do Itaim Bibi, inspirado segundo um dos autores do projeto, na Potsdamer Platz (1992) de Berlim, reunindo uso habitacional, hotel, escritórios e uma área comercial com cinemas orientada para uma praça interna.⁵

Acreditamos que a atual revisão historiográfica da arquitetura moderna brasileira, também é um fator de contribuição ao recente destaque dado ao tema do edifício multifuncional da cidade de São Paulo. Nas últimas décadas um conjunto de pesquisas acadêmicas, livros e publicações em periódicos, trataram da produção arquitetônica e dos personagens relevantes no período compreendido pelas décadas de 1940 a 1960 em São Paulo.⁶

Somados a um conjunto de publicações estrangeiras dedicadas a retomada da solução do edifício multifuncional

na cidade contemporânea, sob novas denominações, como a do conceito do *Bigness* (1994), proposto por Rem Koolhaas, ou a *Porosidade* (2009) de Steven Holl, e ainda a arquitetura *híbrida* (2011), apresentada por Javier Mozas, à frente da revista espanhola *A+T*.⁷

*

Em termos metodológicos, a definição do recorte de análise pautado pelo deslocamento das *funções centrais*, encontrou paralelo com a periodização desenvolvida por ZEIN (1987), a respeito da produção arquitetônica moderna realizada na cidade, cujos limites, segundo a autora, são mais conceituais e menos temporais.

As datas de construção e dos projetos de uma parte dos edifícios multifuncionais existente nas centralidades estudadas, se encontram cronologicamente, demonstrando que o aparecimento de determinadas soluções nos edifícios estudados, não podem ser explicadas unicamente pela superação do ideário arquitetônico vigente, mas também por uma mudança que advém das próprias características das áreas transformadas e dos parâmetros construtivos vigentes.

Em relação as propostas e as definições contidas no PDE 2014 e na atual Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS 2016) da cidade assumimos como linha de corte, as definições e complementação realizadas até 31 de dezembro 2016.

⁷ Deve-se ainda destacar duas publicações recentes a respeito da arquitetura da região central da cidade de São Paulo, a primeira o livro de autoria do jornalista Raul Justes Lores, intitulado *“São Paulo nas alturas. A revolução modernista da arquitetura e do mercado imobiliário nos anos 1950 e 1960”*. E *“Arquitetura do centro de São Paulo”*, por Fernando Serapião, que apresenta um inventário dos edifícios modernos existentes na região central da cidade. Ambas as publicações colocam em foco as qualidades e a ousadia somada a experimentação de tais realizações.

Este trabalho foi organizado em 5 capítulos, além da introdução, conclusão e das referências bibliográficas.

O primeiro capítulo, foi dedicado a análise dos edifícios multifuncionais existentes na região central. Onde observamos, sobretudo as relações que estabeleceram com a estrutura viária proposta pelo plano de Avenidas e as características morfológicas da região central da cidade. A experiência dos edifícios Esther e Artur Nogueira (1934) foi escolhida como nosso ponto de partida, não só por se tratar de uma solução pioneira na região do Centro Novo, mas também pelo fato de preconizarem algumas características que serão observadas nos demais edifícios multifuncionais existentes na região central da cidade.

No capítulo 2, adentramos na análise das experiências realizadas na avenida Paulista, com foco nas relações observadas entre a localização dos edifícios multifuncionais existentes e os cruzamentos com as principais avenidas comerciais de comunicação com o centro principal da cidade. Fato este que podemos compreender como uma espécie de irradiação da solução dos *pontos focais* para outros territórios.

O capítulo 3, foi dedicado a análise da inserção dos edifícios multifuncionais existentes na avenida Brigadeiro Faria Lima, situação está, caracterizada como um dos “corredores-comerciais” existentes na cidade, criados pela primeira lei geral de zoneamento ⁸, e pelo convívio entre estruturas e programas

⁸ Lei nº 7.805/72

urbanos conceitualmente diversos, como o caso dos bairros jardins e do primeiro *shopping center* da cidade, fundados segundo modelos de organização espacial na cidade e de inserção urbana, que não dialogam com o modelo de inserção dos edifícios multifuncionais observados na região central e na avenida Paulista.

O capítulo 4, foi dedicado ao entendimento dos principais aspectos das propostas e dos instrumentos urbanísticos contidos no PDE 2014 e na LPUOS de 2016, com o objetivo de identificarmos quais as características de inserção que a nova legislação urbana prepara para o edifício multifuncional da cidade contemporânea de São Paulo.

A discussão a respeito das primeiras experiências em fase de desenvolvimento é o tema do capítulo 5, que resultou ainda na apresentação de questões, que julgamos pertinentes para a pensarmos a solução do edifício multifuncional hoje, se assumirmos o modelo de cidade almejado pelo PDE 2014.

As visitas de campo tiveram um papel fundamental para o desenvolvimento da pesquisa, onde a fotografia se mostrou como um importante suporte para registro e forma de reconhecimento das características de inserção dos edifícios estudados e das questões discutidas por este trabalho.

CAPÍTULO 01 | **O *CENTRO NOVO***

1.1

INTERAÇÕES ENTRE A SOLUÇÃO DO EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL E A MODERNIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE SÃO PAULO NAS DÉCADAS DE 1940 A 1960

O Esther, foi o primeiro edifício multifuncional construído no *Centro Novo* da cidade de São Paulo. O projeto é de autoria dos arquitetos cariocas Álvaro Vital Brazil (1909-1997) e Adhemar Marinho (1909- s.d.).

A inauguração do edifício em 1938, finalizou o processo iniciado em 1935 com a organização de um concurso fechado de projetos que premiou a proposta apresentada pela dupla de arquitetos. A proposta da construção de um edifício a partir de um programa de uso misto foi iniciativa de seu empreendedor, o empresário Paulo de Almeida Nogueira (ATIQUE, 2002).

Parte da inovação do projeto é atribuída ao caráter pioneiro de sua solução arquitetônica, por introduzir na região central da cidade o vocabulário arquitetônico moderno, que até este momento restringia-se a algumas experiências construídas fora do perímetro central, como os casos das residências modernistas projetadas por Gregori Warchavchik (1892-1972), nos bairros de Vila Mariana (1928) e do Pacaembu (1930), e um único edifício de apartamentos (1927) de autoria do arquiteto Júlio de Abreu Júnior construído na avenida Angélica.

Acima, os edifícios Esther e Artur Nogueira de Álvaro Vital Brazil e Adhemar Marino.

Fonte: ANDREOLI, Elisabetta; FORTI, Adrian. *Arquitetura Moderna Brasileira*. Londres: Phaidon, 2004; p. 61.

<

Na página anterior, a região do Centro Novo no final dos anos 1950.

Fonte: Revista Acrópole 295, p. 6.

Acima, a configuração final da geometria do lote com o traçado da rua interna delimitado.
 fonte: Revista Politécnica, 1938.

Ao lado, dois momentos das imediações da Praça da República, em 1920, com destaque ao padrão de urbanização da Avenida São Luiz. E na década de 1960, no momento das obras dos edifícios Itália e do Metrôpole.

Fonte: Acrópole, São Paulo, n. 295-296, junho 1963. p. 218.

A área escolhida para a sua construção foi a região do Centro Novo num lote de aproximadamente 2.100 metros quadrados de formato triangular voltado para a Praça da República no alinhamento da Avenida Ipiranga, com acessos alternativos pelas ruas Sete de Abril e pela Basílio da Gama.

A solução de implantação adotada também foi inovadora para o período. O lote em questão é o arremate de um quarteirão irregular. E, ao invés de recorrerem à solução usual de construção de uma única edificação implantada sobre todo alinhamento do lote, os arquitetos optaram pela solução de implantar dois edifícios em lâmina posicionados paralelamente.

O primeiro, o Esther, encontra-se no alinhamento com a Avenida Ipiranga, paralelamente a praça. Enquanto que o segundo, o Edifício Arthur Nogueira, situa-se na parte posterior, e neste caso, desempenha a função de demarcar as edificações vizinhas. Preservando assim a continuidade da volumetria do quarteirão objetivada pela legislação urbanística que incidia sobre a região central, cuja exceção eram os denominados *pontos focais*, onde eram adotados critérios especiais a serem oferecidos pela própria prefeitura (MENDONÇA, 1999).

É preciso lembrar que a proposta inicial contemplava apenas a construção do edifício frontal, e nos fundos do lote era indicada uma área livre e ajardinada. Segundo ATIQUE (2002), são dois os condicionantes que explicam a proposta

Acima, as plantas dos pavimentos térreos dos edifícios Esther e Artur Nogueira (sem escala).

Fonte: ATIQUE, Fernando. *Memória de um projeto moderno: a idealização e a trajetória do Edifício Esther*. Dissertação de Mestrado - Escola de Engenharia São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2002. p. 143.

Acima, foto da rua interna projetada entre os dois edifícios.

foto: Jaime Cunha Jr., 2006.

9 ATIQUE, Fernando. *Memória de um Projeto Moderno. A idealização e a trajetória do Edifício Esther*. Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 2002. p 141.

de criação da via interna aberta sobre o espaço liberado pela implantação dos dois edifícios. O primeiro, diz respeito à obrigatoriedade registrada na escritura do imóvel de ceder uma faixa à municipalidade para a abertura da rua Basílio Gama. E que tornaria oportuna a criação da rua Gabus Mendes. E o segundo condicionante, segundo as palavras do autor:

“ (...) é de caráter legislativo. O código Arthur Saboya – neste período, o principal instrumento da Prefeitura Municipal na regulamentação das construções -, exigia que os edifícios fossem construídos no alinhamento dos lotes, impedindo recuos laterais. Por outro lado, tal dispositivo forçava os engenheiros-arquitetos a abrirem grandes pátios internos para permitir insolação e uma melhor ocupação do terreno, num desperdício muito grande de área construída.”⁹

A abertura da nova via além de permitir uma solução equilibrada para os acessos de ambos os edifícios, também permitiu que os núcleos de elevadores e as escadas pudessem estar situados no centro das lajes. Deste modo viabiliza uma disposição eficiente dos espaços de apoio que privilegia as áreas de maior permanência em relação a iluminação e a ventilação natural. Outro aspecto favorável, diz respeito a possibilidade de ocupar as esquinas de ambos os edifícios com conjuntos destinados a instalação da atividade comercial, cuja relação com o nível do passeio público e o fluxo de passagem é sempre desejável.

Além dos acessos, todas as faces que os dois edifícios têm voltadas para o passeio público foram destinadas para o uso comercial. Convenientemente, abaixo do nível da rua, na projeção do próprio edifício, foram propostos um restaurante e uma boate. Enquanto que abaixo da nova via criada, um estacionamento de veículos com capacidade de 22 vagas.

Em termos programáticos, a solução original proposta para o edifício Artur Nogueira foi menos ousada para os andares superiores, sendo a totalidade dos demais 10 pavimentos dedicadas a unidades residenciais, com dimensões variadas. No caso do Esther, a variedade de usos proposta levou a adoção da solução de núcleos de circulação vertical independentes que possibilitam a setorização funcional proposta. Esta colocou nos dois primeiros pavimentos as instalações da sede da Usina Esther; enquanto acima, nos três andares superiores foram propostos conjuntos de escritórios com diferentes dimensões. E finalmente para os últimos cinco pavimentos foram dedicados os apartamentos de uso residencial (Ibid., 2002).

Tal arranjo demonstra a preocupação de localizar os espaços de moradia sob as melhores condições de ventilação, insolação, como também de isolamento do nível da rua. Antecipa um raciocínio que será recorrente nos projetos dos edifícios modernos de uso multifuncional conforme observado por GIMENEZ (2016, p.194):

Acima, corte transversal dos dois edifícios. Atentar a indicação da rua interna entre os edifícios Esther e Arthur Nogueira e a ocupação do espaço do subsolo (sem escala).

Fonte: ATIQUE, Fernando. *Memória de um projeto moderno: a idealização e a trajetória do Edifício Esther*. Dissertação de Mestrado - Escola de Engenharia São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2002. p. 170.

Acima, detalhe do térreo comercial na solução do edifício Esther. Foto: Jaime Cunha Jr., 2017.

Abaixo, o edifício Lever House de 1952 projetado por Gordon Bunshaft. Fonte: Revista A+U, Japão, n. 386, novembro, 2002, p. 63.

“(...) Edifícios modernos que correspondem a variações do arquétipo moderno muito construído nas cidades do século 20, um tipo indicado quando há muito valor comercial no térreo para o máximo de atividades na calçada, em oposição às atividades remotas, resguardadas e passíveis de verticalização.”

Importante observar que já em sua primeira aparição na região do Centro Novo, a solução do edifício multifuncional alterou as relações existentes entre o edifício e a cidade, ao reposicionar o limite entre o espaço entendido como de uso privado e aquele de uso público, o qual deixa de coincidir com a geometria do lote.

A introdução de um elemento viário – a nova via interna entre as duas lâminas - permitiu encontrar o equilíbrio desejado no tratamento do conjunto, além de possibilitar que a implantação do Esther fosse resolvida de modo autônomo, e desenhada segundo outros parâmetros que não apenas o da geometria do lote e do quarteirão. Além dos aspectos formais – tão importantes para a causa da arquitetura moderna - a solução se mostrou também mais eficaz para os acessos ao interior dos edifícios, por permitir a liberação de uma grande área nos térreos para a criação dos espaços comerciais já citados.

É neste período inaugurado com a construção dos edifícios Esther e Artur Nogueira, que encontraremos em meio a produção arquitetônica moderna realizada na região central de São Paulo, a construção dos edifícios multifuncionais cujo padrão

de inserção urbana é central neste trabalho.

Em um intervalo de aproximadamente duas décadas foram erguidos os edifícios Montreal (1950), Copan (1951) e Eiffel (1952), todos com projetos de Oscar Niemeyer; o Itália (1956), com projeto de Adolf Franz Heep; o Conjunto Zarvos e Embassador (1958), com projeto de Júlio Neves; o Edifício Metrópole e Centro Metropolitano de Compras (1959), com projeto de Gian Carlo Gasperini e Salvador Candia.

No que diz respeito aos seus programas funcionais e as suas inserções urbanas estes edifícios são contemporâneos e inteiramente condicionados pela modernização do sistema viário central consubstanciada pela abertura do Perímetro de Irradiação. Tal relação foi decisiva na localização da arquitetura moderna em São Paulo naquele momento, sobretudo a de maior expressão em termos de dimensões e complexidade programática.

As obras de abertura do novo sistema viário foram acompanhadas de uma série de medidas e dispositivos legais com o intuito de garantir o equilíbrio entre a escala das edificações e a largura das novas avenidas conforme observado por COSTA (2010, p. 101).

“Observou-se uma concomitância entre as leis que autorizavam a execução de obras de melhorias e as que davam instrumentos sobre as construções ao longo das novas vias. Apresentava-se como uma tentativa de organizar o espaço urbano por meio de uma legislação que impunha regras e estímulos à iniciativa privada.”

Acima, registro da avenida Ipiranga durante as obras de abertura do Perímetro de Irradiação.

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

Da esquerda para direita:
Edifício Itália (1956),
 Fonte: XAVIER, Alberto e outros;
Arquitetura Moderna Paulistana.
 São Paulo, Pini, 1983;
Edifício Metrôpole e
Centro Metropolitano de
Compras (1960),
 Fonte: Acervo Aflalo & Gasperini
 Arquitetos, s.d.
Conjunto Zarvos
e Embassador (1958),
 Foto: Leonardo Finotti, apud:
 SERAPIÃO (2017)

Da esquerda para direita:
Edifício Montreal (1950),
 Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart.
São Paulo: vila cidade metrôpole.
 São Paulo: PMSP: Bankboston,
 2004. p. 200.
Edifício Copan (1951),
 Fonte: Acervo condominio Copan
 s.d.;
Edifício Eiffel (1952),
 Fonte: Revista Acrôpole (208),
 p.136.

Os esquemas apresentados ao lado, demonstram a maneira como o traçado do perímetro de irradiação envolveria a nova porção do coração da cidade.

Em relação as suas dimensões, a região do Centro Novo compreende um total de 465.000 metros quadrados, que em medidas aproximadas, esta dimensão em área, equivale a um terço da área ocupada hoje pelo Parque do Ibirapuera em São Paulo, ou ainda, o equivalente a uma unidade de vizinhança do Plano Piloto de Brasília, a combinação de 4 superquadras.

A comparação com tais elementos tem como objetivo contrastar com as suas dimensões reduzidas a sua capacidade de concentrar e articular programas e espaços de uma maneira até então única na cidade de São Paulo.

Os edifícios multifuncionais existentes situam-se distribuídos ao longo do traçado da primeira perimetral, e concentram-se nas imediações da Praça da República e da Biblioteca Municipal. Na maior parte dos casos suas soluções desfrutaram das possibilidades criadas pelo decreto Lei n.º 92 de 1941, que instituiu os chamados *pontos focais*, onde era permitido por exemplo que o edifício excedesse o gabarito máximo da região central calculado em 80 metros de altura.

A criação dos *pontos focais* foi provavelmente uma resposta a atenção de Prestes Maia sobre o conjunto urbano existente, e sua preocupação quanto a impossibilidade de se impor à cidade um

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

Abaixo, esquema explicativo da relação entre os pontos de interesse arquitetônico e o conjunto urbano.

Fonte: MAIA, Francisco Preste. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930. p. 60. e p. 129.

padrão rigoroso e uniforme, inspirado nas grandes perspectivas parisienses do plano de Haussmann de 1851.

Em 1930, a cidade já esboçava uma tendência para a verticalização e justamente por conta deste aspecto que Prestes Maia passa a questionar a validade deste modelo para a paisagem local. Conforme observado por KRUCHIN (1992, p.80):

“A transfiguração da imagem urbana não ficou a cargo, apenas, da implantação da nova estrutura viária, das avenidas e praças previstas. Há uma permanente preocupação em definir as relações urbano-arquitetônicas com precisão maior que a de uma definição de massas apenas volumétrica.(...) Essa permanente preocupação com as consequências formais das decisões urbanísticas leva, portanto, a um equacionamento contínuo dos componentes arquitetônicos do espaço, dos pontos focais definidos pelas novas artérias, da orientação dos volumes e dos planos de fachada para que a perspectiva recaia com precisão sobre a edificação desejada valorizando-a como referencial.”

Esta adaptação da matriz urbanística original presente no Plano de Avenidas, conjugada ao novo quadro funcional e simbólico da metrópole paulistana, foi oportuna para as soluções dos edifícios que vieram mais tarde coroar as perspectivas do sistema viário proposto.

Neste conjunto de experiências, encontramos desde soluções que do ponto de vista de sua inserção urbana, preservaram a relação tradicional de implantação do edifício

sobre o lote, colocado de forma neutra e integrada ao volume do quarteirão, como também os casos em que foram adotadas soluções de acomodação baseadas na aplicação de recursos compositivos que permitiram ao mesmo tempo a continuidade dos alinhamentos – sobretudo no nível do passeio público – e alguma independência deste mesmo contexto nas cotas mais elevadas.

Entre os recursos acima citados, destaca-se a solução do embasamento. Dispositivo este, que irá se mostrar extremamente oportuno para abrigar os usos que dependem de maior contato com o fluxo de pedestres das ruas, e que ainda permitirá sobre sua superfície a implantação de um ou mais volumes independentes.

Definiu-se, portanto, um sistema – que articulou os pontos de acesso viário ao núcleo central definidos pelos cruzamentos das vias radiais com a primeira perimetral, com a existência de edifícios de grande porte, capacitados para atender aos novos programas funcionais da metrópole moderna e ao mesmo, dadas as características das soluções de seus terrenos, integrarem espacialmente o espaço público da região central.

Vejamos por exemplo o caso do Edifício Metrôpole e Centro Metropolitano de Compras, cuja solução nasce exatamente no momento crucial da modernização urbanística da cidade e, principalmente, de seu centro. A inserção urbana do edifício estabelece a mediação entre as largas avenidas projetadas por

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

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

Eplanada = Centro de gravidade de componentes

Prestes Maia, com a estrutura urbana remanescente que mantinha o padrão de urbanização anterior.

O partido arquitetônico do edifício nasceu de uma diretriz urbanística: a criação de uma passagem entre os passeios públicos das ruas Basílio da Gama com a Avenida São Luís, identificada por um de seus autores como o “*centro de gravidade*” do projeto. Tal elemento, estruturou a organização do espaço interno da galeria comercial, fazendo com que as atividades abrigadas no interior de seu embasamento não estivessem apenas abertas para a nova avenida, mas com todo o seu entorno urbano.

Somado aos demais multifuncionais existentes, tal conjunto polariza uma espécie de sistema alternativo de circulação que tira proveito das características morfológicas do núcleo central, propícias ao desenvolvimento de rotas nas mais variadas direções, integrando além do espaço habitual das calçadas, praças, largos, pontes e viadutos, os espaços oferecidos por outros edifícios que compartilham do mesmo sentido público.

Tamanha articulação que encontra paralelos com conceitos urbanísticos provenientes do processo de revisão dos postulados modernos acerca da simplificação proposta pela Carta de Atenas de 1933. Processo este que inicialmente se concentra no âmbito dos Congressos Internacionais de Arquitetura, os CIAMS, até desembocar na formulação de uma nova teoria urbana na década de 1970.

<
Na página ao lado, croqui explicativo do partido arquitetônico da proposta apresentada por Gian Carlo Gasperini ao concurso fechado de projetos do Edifício Maximus, mais tarde denominado Edifício Metrópole e Centro Metropolitano de Compras (1958)

Fonte: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos

ESQUEMA SÍNTESE **CENTRO NOVO**

sem escala - desenhos: Jaime Cunha Jr., 2018

1. EDIFÍCIO ESTHER E ARTUR NOGUEIRA (1935)
2. EDIFÍCIO MONTREAL (1946)
3. EDIFÍCIO COPAN (1951)
4. EDIFÍCIO EIFFEL (1952)
5. EDIFÍCIO ITÁLIA (1956)
6. CONJUNTO ZARVOS E AMBASSADOR (1959)
7. EDIFÍCIO METRÓPOLE E CENTRO METROPOLITANO DE COMPRAS (1960)

Deste amplo recorte histórico, destacamos os “elementos transicionais”, uma espécie de esquema síntese proposto pelo arquiteto holandês Jacob Berend Bakema para falar das relações entre a grande escala e a medida humana, ressaltando o valor das relações entre os edifícios no espaço urbano em detrimento da unidade isolada; E as teorias que advêm da redescoberta nos anos 1970 dos mapas da cidade de Roma elaborados por Giambattista Nolli em 1748, que motiva por exemplo, a publicação em 1978 do livro *Collage City* (Cidade-colagem), de autoria dos arquitetos Colin Rowe e Fred Koetter. Conforme apontado por WEAVER (2011, p.130):

“(...) What drew all of them to Nolli was the way the map presented space - demarcating as white, and therefore as publicly accessible, not only the open piazzas of the city but also the colonnades and interiors of the churches, presenting Rome as a sequence of civic, yet almost domestic, spaces. Nolli, in this way, was used as a legitimizing force, offering proof to an anxious profession that real, tangible qualities did exist in the thing that modern architects had consistently sought to dismantle - the city.” 10

Em ambas as abordagens, é reiterada a noção de coexistência dos edifícios entre si e com os sistemas urbanos existentes, e rejeitada a concepção do edifício como elemento autônomo e isolado do espaço urbano.

Acima, o esquema dos “elementos transicionais” que demonstra a evolução entre a relação do edifício e os sistemas urbanos, por Jacob. B. Bakema.

Fonte: Dirk van den Heuvel, et al. Team 10: 1953-81. In search of a Utopia of the present, 200 / NAI

10 “(...) O que atraiu todos eles em Nolli foi a maneira que o mapa apresentava o espaço - demarcando em branco, os espaços publicamente acessíveis, não só as praças abertas da cidade, mas também as colunatas e os interiores das igrejas, apresentando Roma como uma sequência de espaços cívicos. Nolli, desta forma, foi utilizado como uma força legitimadora oferecendo provas, qualidades tangíveis a aquilo que os arquitetos modernos consistentemente procuraram dismantlar - a cidade.” (tradução nossa).

Na região central de São Paulo a solução do edifício multifuncional demonstra sua afinidade com áreas centrais de grande dinamismo. Sua arquitetura explora as capacidades de uma determinada localização por meio da mistura de usos e do adensamento construtivo. Por se tratar de uma solução que depende dos fluxos de passagem, tais projetos consideraram primordialmente a escala do pedestre. Suas soluções geraram novos espaços que são complementares ao espaço público da cidade, ao mesmo tempo, que em razão de suas dimensões, se destacam como referências na paisagem urbana.

<

Na página ao lado, Giambastista Nolli, mapa de Roma, 1748.

Fonte: University of Oregon, Nolli Map Project, apud.: *Postmodernism. Style and Subversion, 1970-1990*. London: V&A Publishing, 2011. p.128.

CAPÍTULO 02 | A AVENIDA PAULISTA

2.1

ASPECTOS DA SOLUÇÃO DE INSERÇÃO URBANA DO EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL NA CENTRALIDADE DA AVENIDA PAULISTA NAS DÉCADAS DE 1950 A 1960

É na década de 1950 que se inicia o processo de deslocamento das “funções centrais” no eixo centro-sudoeste da cidade de São Paulo, que a princípio se desenvolve ao longo da avenida Paulista, originalmente concebida como o endereço residencial da elite cafeeira.

Os primeiros sinais de transformação sucedem a aprovação da lei n.º 3.751 de 1937, que permitiu a verticalização da habitação, cujas realizações em grande parte terão a solução moderna como característica. Destacando-se os projetos dos edifícios Paulicéia (1955) de autoria do arquiteto Jaques Pilon (1905-1962) e Gian Carlo Gasperini, o Três Marias (1954) de Abelardo Reidy de Souza, e o pioneiro edifício Anchieta (1941) de autoria dos arquitetos Marcelo e Milton Roberto.

É somente no início da década de 1950 que ocorre a liberação da instalação de outros usos na avenida, possibilidade está notabilizada pela inauguração nos primeiros anos da década de 1960 do Conjunto Nacional, projetado por David Libeskind (1928-2014). O edifício se localiza no cruzamento com a rua Augusta, um dos eixos comerciais e culturais da cidade de maior

Acima, registro fotográfico da avenida Paulista na passagem dos anos 1950 e 1960.

Fonte: Revista Acrópole (295), p. 6.

<

Na página anterior, levantamento aerofotogramétrico da cidade, com trecho da avenida Paulista.

Fonte: SÃO PAULO (CIDADE), MDC, ORTOFOTO, 2004.

importância neste momento, cujo dinamismo terá influência na consolidação da avenida como uma nova centralidade da cidade.

Outros fatores ajudam a explicar a ascensão da avenida como novo centro de negócios da cidade, como as suas ligações com os eixos radiais do plano de avenidas, a proximidade com os bairros jardins residenciais, e os primeiros indícios da saturação do espaço central, sobretudo quando considerado o protagonismo adquirido pelo automóvel, que a partir deste momento passa a ser o principal meio de transporte, e que portanto demandará a formulação de soluções arquitetônicas que ofereçam espaços de estacionamentos, em grande parte inexistentes nos edifícios construídos na região central.

Deve-se ainda mencionar a importância da transferência do Museu de Arte de São Paulo, localizado desde 1947 no centro tradicional da cidade, na rua Sete de Abril, para a sua nova sede na avenida, que ocorre na década de 1960, no engenhoso edifício projetado por Lina Bo Bardi (1914-1992) no antigo Belvedere do Trianon.

Neste breve período, compreendido pelos anos de 1950 a 1960, foi delineada uma nova paisagem urbana com a chegada de grandes empreendimentos imobiliários caracterizados por uma diversidade de usos até então existente somente no centro tradicional da cidade.

Acima, registro do edifício Paulicéia de 1955 recém-construído, segundo projeto dos arquitetos Jacques Pilon e Gian Carlo Gasperini.

Fonte: Revista Acrópole (246), p.205.

<

Na página ao lado, o Conjunto Nacional na avenida Paulista.

Foto: Jaime Cunha Jr. / 2016.

Diferentemente das potencialidades de conexão espacial oferecidas pela configuração do núcleo central, as soluções de inserção urbana dos edifícios multifuncionais na avenida Paulista, exploraram as possibilidades de integração do eixo com as vias transversais ou com o desenvolvimento de seus térreos em outros níveis. Atestando a vocação da solução para espaços de grande dinamismo, os exemplares construídos na avenida concentraram-se nos principais cruzamentos viários de ligação com a região central.

A condição geográfica da via, neste sentido, foi propícia também na elaboração de soluções que permitiram a separação dos acessos de pedestres, concentrados na avenida, em relação aos dos carros dispostos em vias laterais e com acessos resolvidos em cotas inferiores. Tal solução contribuiu para o reestabelecimento de uma hierarquia entre a avenida e as ruas paralelas.¹¹

Acima, registro do edifício Anchieta (s.d.)

Foto: J. MOSCARDI, Apud: http://www.arquivo.arq.br/edificio-anchieta?lightbox=image_8fc

¹¹ De acordo com REALE (1982, p. 110) as alamedas mais próximas da Paulista atuavam como infra-estrutura de apoio para que a avenida pudesse conservar um ambiente mais refinado.

ESQUEMA SÍNTESE
AVENIDA PAULISTA

sem escala - desenhos: Jaime Cunha Jr., 2018.

Passadas duas décadas após a sua inauguração, a avenida já se encontrava totalmente ocupada por casarões construídos pelos barões do café, constituindo-se como um dos endereços mais diferenciados da cidade.

O modelo de implantação adotado era semelhante ao dos bairros de Higienópolis e Campos Elíseos, e caracterizou-se pelo afastamento da construção em relação a todos os limites do lote e a criação de áreas ajardinadas nos espaços livres. Como era por exemplo, a situação original da implantação do atual centro cultural Casa das Rosas na avenida, que ocupa a antiga residência dos herdeiros do arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo, construída em 1935 em estilo eclético.

A substituição deste modelo teve como marco, a aprovação da lei n.º 3.751 em 1937, que permitirá a verticalização da avenida para fins residenciais. Tal transformação conforme observado por LORES (2017) ocorrerá primeiramente nas bordas da avenida. O pioneiro deste novo modelo será o Edifício Anchieta, de 1941, de autoria dos arquitetos cariocas Marcelo e Milton Roberto. O edifício localiza-se em um lote que define toda a frente do quarteirão da avenida, que está situado entre a avenida Angélica e a rua da Consolação.

No início da década de 1950 dois novos edifícios modernos surgiram na avenida, ambos projetados pelo arquiteto carioca Abelardo Reidy de Souza (1908-1981). O primeiro, o edifício

residencial Três Marias de 1952, localizado no cruzamento com a rua Haddock Lobo, e o segundo, considerado com a primeira solução multifuncional construída da avenida, o edifício Nações Unidas de 1953, localizado no cruzamento com a avenida Brigadeiro Luís Antônio, com um terceiro acesso pela rua São Carlos do Pinhal.

Até esse momento, vigoravam restrições legais que impediam a instalação de outros usos além do residencial. De modo que a aprovação dos edifícios cuja solução desde o princípio já oferecia espaços comerciais no pavimento térreo, só se concretizou nos empreendimentos localizados nos cruzamentos com as vias, em que a legislação vigente permitia o uso comercial. Como foi o caso dos edifícios Anchieta e do Nações Unidas ¹², que tiveram os acessos ao uso comercial respectivamente voltados para a rua Consolação e para a avenida Brigadeiro Luís Antônio.

Segundo XAVIER (1983), a iniciativa da construção do edifício Nações Unidas teve como referência o êxito de seus incorporadores com a construção do edifício Califórnia (1951), localizado na região central da cidade, segundo o projeto de Oscar Niemeyer.

Diferentemente da solução dada na região central, ao invés de um edifício destinado ao uso de escritórios, o projeto na Paulista seria quase todo dedicado a apartamentos residenciais, com exceção do pavimento térreo que também seria destinado a

Acima, ilustração da situação de inserção do edifício Três Marias no cruzamento da avenida Paulista com a rua Haddock Lobo.

Fonte: Revista Habitat (1952), p.18.

¹² O uso de tal artifício ainda dependeu do envio de requerimentos especiais onde eram solicitados aos técnicos da prefeitura a avaliação das soluções propostas. Conforme relatado por LORES (2017) para o caso específico dos dois projetos citados na avenida Paulista.

solução de uma galeria comercial com a possibilidade de ligação com as ruas vizinhas.

O projeto desenvolvido por Abelardo organiza-se pela disposição de dois blocos verticais contíguos, implantados sobre um embasamento onde foi proposta a galeria comercial, que internamente concentra os acessos para as prumadas de circulação vertical. Para atender às restrições urbanísticas vigentes, foram adotadas soluções distintas para os acessos ao interior do embasamento que impactam na visibilidade das áreas ocupadas pelo uso comercial. Enquanto que nas faces do edifício que estão voltadas para a avenida Brigadeiro Luís Antônio e para a rua São Carlos do Pinhal, as fachadas das lojas e o acesso ao interior da galeria comercial estão diretamente voltados para o passeio público, no caso do acesso voltado para a Paulista, o volume do embasamento foi recuado do alinhamento do lote, tornando visível os pilares que suportam a lâmina vertical de apartamentos, que na forma de pilotis, configuram um espaço de transição entre o interior e o exterior, a avenida. De modo semelhante ao que também foi proposto no projeto do edifício Anchieta. Em ambos os casos, este espaço encontra-se atualmente delimitado pela instalação de grades de segurança.

Será somente em 1954, com a aprovação da lei n.º 4589 que será permitida a instalação de outros usos na avenida. E em 1959, no mesmo quarteirão ocupado pelo Nações Unidas, que

Acima, perspectiva do edifício Nações Unidas.
Fonte: CONSTANTINO (2004), p. 137.

<

Na página ao lado, fotomontagem com a inserção urbana do edifício Nações Unidas na avenida Brigadeiro Luís Antônio.
Fonte: CONSTANTINO (2004), p. 138.

será iniciada a construção do edifício 5º Avenida de autoria dos arquitetos Pedro Paulo de Melo Saraiva (1933-2016) e Miguel Juliano e Silva (1928-2009).

A solução proposta organiza-se com a implantação de um edifício de escritórios de formato laminar, disposto transversalmente em relação avenida e apoiado sobre pilotis, e um volume horizontal de embasamento, transversal a projeção da lamina superior recuado e em meio nível em relação a calçada da avenida.

Por se tratar de um lote confinado na quadra e, portanto, com um único acesso, a adoção de tal desnivelamento permitiu uma espécie de duplicação da testada do lote e por consequência dos acessos ao edifício. Onde, o acesso mais baixo, é dedicado a chegada do automóvel por meio da criação de uma via interna que também o conduz ao estacionamento de veículos. E o acesso mais alto, dedicado ao pedestre que encontra o uso comercial, que depende de maior visibilidade e contato com fluxo de passagem das ruas.

Além de evitar o conflito entre a escala do pedestre e a do uso do automóvel na cidade, a solução de tal duplicação e a criação de uma via interna como suporte aos fluxos dos veículos, define uma importante característica de sua solução, que como veremos adiante no desenvolvimento deste trabalho, foi decisiva na solução de inserção urbana de alguns dos edifícios

Acima, corte transversal do edifício 5º Avenida. Com detalhe da solução de implantação em meio nível em relação a avenida Paulista.

<

Ao lado fotomontagem com a inserção urbana do edifício 5º Avenida na avenida Paulista.

Fonte: Revista Acrópole (255), p. 89 e p.90.

multifuncionais construídos na cidade, na medida em que é justamente por meio deste agenciamento dos diferentes tipos de usuário (o pedestre e o motorizado) que é garantido o sentido público no uso do pavimento térreo destes edifícios.

Deve-se ainda destacar, que tal solução foi apresentada pelos seus autores como resposta à algumas “considerações de ordem urbanística” relacionadas com as transformações físicas e funcionais que naquele momento modificavam as feições da avenida Paulista. O esquema exemplificado pelo projeto do edifício 5º Avenida poderia segundo os autores do projeto, resultar em um novo modelo de ocupação.

Acima, perspectiva do acesso de automóveis localizado no térreo rebaixado em relação ao passeio público da avenida. E o esquema sugerido pelos autores do projeto para a implantação dos edifícios na avenida Paulista, onde foi sugerido um padrão de blocos laminares perpendiculares ao eixo da avenida, com ocupação contínua dos térreos.

Fonte: Revista Acrópole (255), p.88.

No alinhamento oposto da avenida, ainda no cruzamento com a Brigadeiro Luis Antonio, localizam-se dois outros edifícios de escritórios onde foram previstos térreos comerciais integrados ao passeio público. O primeiro, o edifício Barão de Ouro Branco, de 1969, e de autoria do arquiteto Salvador Candia (1924-1991). E o segundo, que ocupa o quarteirão vizinho, o edifício Patrimônio de 1973 ¹³, projetado pela arquiteto Edison Musa (1934).

Em ambos os casos, foi utilizado o mesmo esquema de implantação, que utiliza a solução de um bloco vertical independente e dedicado integralmente a instalação de conjuntos de escritórios, apoiado sobre um embasamento de uso comercial que se prolonga sobre toda a área do lote.

Acima, perspectivas de estudo do projeto do edifício Barão de Ouro Branco (1969) de autoria de Salvador Candia, o edifício situa-se no entroncamento da avenida Brigadeiro Luís Antônio e rua Manuel da Nóbrega, com a avenida Paulista.

Fonte: FERRONI (2008), p. 105.

¹³ Data estimada segundo os anúncios de venda dos conjuntos comerciais publicados pelo jornal Folha de São Paulo em 17 de outubro de 1973.

No edifício projetado por Candia, é provável que as dimensões e a geometria triangular do terreno, tenham o levado a propor acessos separados para a torre de escritórios e aos espaços de uso comercial. Que neste caso foi resolvido com abertura das lojas diretamente para o passeio público que envolve o edifício.

A solução adotada por Edison Musa no projeto do edifício Patrimônio (1972), enfrentou um lote de geometria mais favorável a solução da criação de uma galeria comercial em seu interior, e neste caso também incorpora a solução dos acessos da torre de escritórios. Outra característica particular deste projeto, foi a criação de um espaço de convenções localizado no primeiro subsolo com acesso por meio de rampas.

Do ponto de vista urbano, a qualidade de inserção dos dois edifícios, resulta da relação que estabelecem com este trecho da avenida, e principalmente com a rua Manoel da Nóbrega. A continuidade existente entre as soluções das lajes de cobertura de ambos os embasamentos, e a adoção de um padrão semelhante na disposição das vitrines e dos acessos, terminaram por definir neste trecho da rua, uma espécie de fragmento ou episódio na avenida paulista, onde se insinua o tipo de ambiente urbano presente em outros projetos de maior envergadura, como o caso por exemplo do centro comercial de Lijbann de 1949, de autoria de Jaap Bakema. Que materializa o conceito do *“friendship model”*, dos *Elementos Transicionais* citados no primeiro capítulo deste trabalho.

>
Na próxima página, edifícios multifuncionais localizados nas imediações do cruzamento com a avenida Brigadeiro Luis Antônio.
A pesquisa das plantas para elaboração do esquema considerou visitas de campo e o levantamento realizado por: LIMA, 2016.

1. EDIFÍCIO NAÇÕES UNIDAS (1952)
 2. EDIFÍCIO 5ª AVENIDA (1959)
 3. EDIFÍCIO BARÃO DE OURO BRANCO (1969)
 4. EDIFÍCIO PATRIMÔNIO (1973)
 5. EDIFÍCIO WINSTON CHURCHILL
 6. EDIFÍCIO SAVOY
- sem escala - desenhos: Jaime Cunha Jr., 2018.

Acima, o esquema intitulado "Friendship Model", que retrata analogia entre as pessoas e o espaço construído, das correlações entre o grande e o pequeno. Fonte: Dirk van den Heuvel, et al. Team 10: 1953-81. In search of a Utopia of the present, 200.

Abaixo, fotomontagem com a inserção urbana do Conjunto Nacional. Fonte: Revista Habitat (43), p. 45.

Na próxima página, edifícios multifuncionais localizados nas imediações do cruzamento com a rua Augusta. A pesquisa das plantas para elaboração do esquema considerou visitas de campo e o levantamento realizado por: LIMA, Renata Priore, 2016.

Aspectos semelhantes, podem ser observados na relação que se estabeleceu entre outros edifícios multifuncionais construídos na avenida, como foram os casos do Conjunto Nacional e do edifício Barão de Itatiaia (1970), conhecido pela galeria que ocupa o seu térreo, a Galeria 2001, de autoria do arquiteto Roger Zemkhol (1928-1976).

O Conjunto Nacional ocupa a totalidade de um quarteirão. Situação em que desaparece os desafios de enfrentamento do lote urbano e assume-se a escala do quarteirão como unidade mínima de organização da cidade. A solução é potencializada pelas características de sua composição programática, que sintetiza as funções urbanas ao reunir comércio, salas de cinema, restaurantes, habitação, conjuntos comerciais e estacionamentos (MENDONÇA, 1999).

Em termos formais, a solução ressalta seu apelo à condição de modelo arquitetônico e urbanístico, dada a elementaridade formal conferida ao seu involucro (os brises, as marcações horizontais, os elementos vazados, e as janelas em fita), que não expõem de imediato a complexidade do convívio entre tais funções. Tal organização, encontra inclusive na hierarquia que estabelece com o sistema viário contíguo, critérios para a disposição de seus acessos - separando inclusive o da habitação que se volta diretamente para a rua Augusta - e de setorização das áreas de maior ou menor exposição aos espaços de uso público, sejam eles internos ou os externos.

1. CONJUNTO NACIONAL (1958-1962)
 2. CONJUNTO CENTER 3 (1967)
 3. EDIFÍCIO BARÃO DE ITATIAYA (1972)
- sem escala - desenhos: Jaime Cunha Jr., 2018.

Acima, registro do Conjunto Nacional em 1978.
Foto: Hugo Segawa, 1978

A solução da lâmina, recuada da avenida, alinha-se a noção pensada por Lúcio Costa nas superquadras de Brasília, de que a relação entre os edifícios e a escala do observador na rua, limita-se a uma determinada altura que neste caso é determinada pela adotada em seu embasamento. Ao mesmo tempo em que a projeção do volume do primeiro pavimento e do terraço sobre o passeio público, somada a utilização do mesmo acabamento nos espaços internos e externos, acentuam a continuidade entre exterior e interior.

Conforme depoimento do autor do projeto a solução da galeria comercial no pavimento térreo foi concebida como uma espécie de prolongamento da rua Augusta (VIEGAS, 2003). Questionado sobre os critérios utilizados para dimensionamento dos espaços de circulação da galeria, Libeskind explicou que o parâmetro adotado teve como referência as dimensões da rua Augusta.¹⁴

Tais relatos confirmam sua intenção de conferir ao espaço interno do edifício atributos que o incorporasse ao espaço urbano. A relação entre o Conjunto Nacional com o já citado edifício Barão de Itatiba resulta em uma relação semelhante a comentada nos projetos dos edifícios Barão de Ouro Branco e Patrimônio.

Embora a solução adotada por Zemkhol seja em parte comprometida pela largura do passeio público e pela dimensão do prolongamento da laje de cobertura da Galeria 2001, a

¹⁴ Conforme relato feito pelo arquiteto Mário Figueroa em palestra proferida no evento “Grandes projetos de uso misto: Conjunto Nacional, Copan e Brascan”, promovido pela plataforma Esquina Aberta, em 3 de outubro de 2017 no Centro Ruth Cardoso em São Paulo.

definição de tal limite, e a similaridade do térreo comercial, que também oferece uma galeria, conjuga do modelo contido no projeto de Libeskind.

No alinhamento oposto da avenida, o Conjunto Nacional também encontrará diálogo com a solução proposta no Conjunto Center 3 (1967) de autoria do arquiteto Jorge Wilhelm (1928-2014). Ambos os edifícios compartilham da ideia de estender o pavimento térreo, destinado aos usos públicos, para outros níveis, permitindo outras relações com o entorno urbano.

Enquanto que no Conjunto Nacional a relação entre o eixo horizontal e o vertical se estabelece com a rampa helicoidal que conduz o pedestre para o *terraço jardim*, no projeto de Wilhelm, o lote de geometria irregular que oferece outros dois acessos para as ruas Augusta e a Luís Coelho, é em desnível, fator que justificou a criação de um pavimento comercial rebaixado em relação avenida, alinhado com as cotas dos outros dois acessos. Se imaginarmos uma secção continua, transversal à avenida, entre os dois edifícios entenderemos a importância da “gradação” espacial observada por Bakema. Onde os edifícios constituem uma espécie de núcleo familiar, e os grandes e pequenos estão vinculados.

**CAPÍTULO 03 | A
AVENIDA
BRIGADEIRO
FARIA
LIMA**

3.1

A SOLUÇÃO DE INSERÇÃO URBANA DO EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL NA AVENIDA BRIGADEIRO FARIA LIMA NA DÉCADA DE 1970

Em novembro de 1966, somente dois anos após a construção da Galeria Metrópole¹⁵ e ainda na mesma década da inauguração do Conjunto Nacional, a cidade de São Paulo ganhou o seu primeiro *shopping center*, o Iguatemi, batizado com o nome da via que inicialmente lhe serviu como acesso e que em alguns anos veio a integrar o traçado da avenida Brigadeiro Faria Lima na década de 1970.

Nesta conjectura é importante observar que em uma mesma década, coexistiram na cidade edifícios cujas soluções de inserção urbana e composição programática, remetem a modelos radicalmente distintos de organização das funções urbanas. Onde o modelo do edifício multifuncional corresponde a uma solução intrínseca às áreas centrais e explora as capacidades de uma determinada localização por meio da mistura de usos e do adensamento construtivo. Por se tratar de uma solução que depende dos fluxos de passagem, tais projetos consideram não apenas a possibilidade de verticalização como também a escala da rua, embora ao mesmo tempo sejam destacados como referências na paisagem urbana em razão das suas dimensões.

Acima, perspectiva com inserção urbana do Shopping Center Iguatemi.

Fonte: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos.

<

Na página ao lado, registro fotográfico dos anos 1960 da região do Jardim Europa. Com destaque a rua Iguatemi na parte superior da foto, e a avenida Rebouças no canto inferior direito.

Fonte: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos.

¹⁵ Conjunto Multifuncional originalmente intitulado Edifício Metrópole e Centro Metropolitano de Compras. Para mais informações ver: CUNHA JUNIOR, Jaime. Edifício Metrópole: um diálogo entre arquitetura moderna e cidade. Dissertação de Mestrado.

Acima, a Igreja Drive-In - Garden Grove Community do arquiteto Richard Neutra - 1958 -1968.

Foto: Julius Schulman

16 Os projetos arquitetônicos das residências que integraram o programa *Case Study House* promovido pela revista *Arts & Architecture* em 1945 tem entre outras importantes características, a relação com o automóvel como principal meio de deslocamento e acesso as outras necessidades da vida moderna, como também da maneira como em alguns dos casos, o automóvel está presente no espaço interno da residência.

Os térreos destes edifícios, que em geral são dedicados aos programas de uso público, são integrados ao contexto urbano do qual participam.

No modelo do *shopping center*, por outro lado, a solução apresenta em sua essência a lógica da setorização funcional do espaço urbano. É importante lembrar que o shopping center é um programa urbano que nasceu nos EUA e, localizado fora do contexto urbano, quase sempre nos grandes sistemas rodoviários. Realidade onde o automóvel é o componente de acesso às funções urbanas que integram o dia a dia na cidade, inclusive ao interior da residência prototípica moderna.¹⁶

Em termos de sua inserção o *shopping center* se coloca como uma estrutura autônoma e independente do contexto urbano. Fator este que amplia as suas possibilidades de localização, sendo essencial apenas a comunicação com o sistema viário para garantir acessibilidade.

Enquanto que no caso dos edifícios multifuncionais, na área central de São Paulo, a solução se apresentou de forma integrada ao contexto urbano, criando uma intensa relação de complementariedade, o segundo caso, o shopping center, tem na sua essência o objetivo de recriá-la em seu interior.

Tal divergência pode ser compreendida como um sintoma do modelo de desenvolvimento urbano que vinha se esboçando no âmbito dos planos urbanísticos desenvolvidos pela

administração pública, que irão culminar com o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) de 1971 e da aprovação do primeiro zoneamento geral da cidade de São Paulo – Lei n.º 7.805/72.

A nova legislação urbanística que entrou em vigor a partir da década de 1970 e que perdurou durante aproximadamente 30 anos, causou e vem causando ainda, um grande impacto sobre a solução de inserção do edifício na cidade. Determinou que o mesmo mantivesse um afastamento do passeio público, isolando-o no centro do lote, e assim inibindo soluções que explorassem o uso comercial ou de sentido público nos térreos das edificações.

Ao mesmo tempo, do ponto de vista programático, proibiu que o uso habitacional multifamiliar pudesse estar combinado ao uso misto. Tais restrições levaram a simplificação das soluções e uma ênfase no lote urbano - que até então era uma delimitação fundiária integrada aos cheios e vazios da cidade. O lote ganha grande protagonismo na paisagem urbana.

Entretanto, conforme veremos adiante, além dos impactos causados pela nova legislação urbanística, acreditamos que a estrutura física de seu entorno urbano, também foi um agente neste processo de enfraquecimento da relação entre edifício e a rua, e nas potencialidades da solução do edifício multifuncional como elemento de articulação e qualificação do espaço urbano.

Acima, a associação entre veículo e a residência no modo de vida das classes médias urbanas. A ilustração do projeto de uma residência projetada por Marcel Breuer em Cape Cod. O primeiro protótipo é de 1945.

Fonte: 2G Revista Internacional de Arquitectura (17), p.63.

Abaixo, registro da residência CSH #21, de autoria do arquiteto Pierre Koenig de 1958.

Fonte: SMITH, Elizabeth. *Case Study Houses. 1945-1966*. Berlim: Taschen, 2006. p. 65.

3.2

PRECEDENTES

*“Pinheiros destacou-se, desde sempre, como ponto estruturador da cidade. Aldeamento indígena, evoluiu como apoio urbano e rural de chegada e saída para Sorocaba. Região produtora e estratégica para abastecimento da capital. Surge no final do século XIX um atracadouro para barcos de transporte da produção dos sítios vizinhos que ali encontravam mercado. Primeiro o bonde elétrico no começo do século, a inauguração do Mercado Caipira no Largo da Batata e a constituição da Cooperativa Agrícola de Cotia, em 1927, impulsionaram o lugar, tornando-o um reconhecido centro de comércio e serviços do município e, mais tarde, da metrópole.”*¹⁷

A oficialização da rua Iguatemi foi dada através do ATO nº 972, de 24 de agosto de 1916¹⁸, embora na cartografia oficial da cidade a via só apareça mapeada nos levantamentos realizados a partir da segunda metade da década de 1920. O registro fotográfico ao lado foi realizado em 1922, e mostra em primeiro plano parte de seu leito carroçável e ao fundo a área de aproximadamente 100.000 m² de propriedade do Sport Club Germânia. Agremiação fundada em 1899 por Hans Nobiling para uso da colônia de imigrantes alemães que viviam na cidade. É na década de 1940, após a nacionalização do clube, que o mesmo passou a atual denominação de Esporte Clube Pinheiros. Embora na planta geral da cidade de 1926 o traçado da rua Iguatemi ainda estivesse incompleto, restando ainda a

Acima, o Rio Pinheiros na época de cheias. verão de 1929.

Fonte: Arquivo Eletropaulo

<

Na página ao lado, a rua Iguatemi em 1920. Ao fundo a área mais tarde ocupada pelo atual Esporte Clube Pinheiros. À esquerda a rua Tucumã.

Fonte: Arquivo Centro Pró-Memória Hans Nobiling

¹⁷ GIMENEZ, Luis Espallargas; ESPALLARGAS, Hortência Zuniga; CUNHA JUNIOR, Jaime. Memorial Descritivo da Proposta Premiada com a 3º Colocação no Concurso de Reconversão urbana do Largo da Batata. IAB-SP, 2004.

¹⁸ Conforme consulta no site do arquivo histórico da cidade de São Paulo em 18 de janeiro de 2018. <http://www.dicionariodervuas.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/ListaLogradouro.aspx>

Acima, as instalações do Esporte Clube Pinheiros em 1933.

Fonte: Arquivo Centro Pró-Memória Hans Nobiling. Doação de Klaus Engelhardt.

¹⁹ Tais experiências tiveram influência dos ideais reformistas de Ebenezer Howard.

abertura do segmento localizado entre as ruas Tabapuã e Joaquim Floriano, a via já desempenhava a função de ligação entre os bairros de Pinheiros e o atual Itaim Bibi.

A urbanização das áreas localizadas ao noroeste da via, tem entre suas origens a inauguração em 1891, da avenida Paulista. Primeiramente com os loteamentos da Villa América, o atual Jardim Paulista, e mais tarde o surgimento do Jardim América. O primeiro empreendimento realizado na cidade pela “*City of São Paulo Improvments and Freehold Company Limited*”, a Companhia City, fundada em novembro de 1911 na cidade de Londres, com a finalidade de realizar operações imobiliárias e de urbanização em São Paulo (REALE, 1987).

O projeto do Jardim América foi desenvolvido pelos arquitetos e urbanistas ingleses Mr. Barry Parker e Mr. Raymond Unwin. A solução apresentada trouxe a experiência de ambos nos projetos dos bairros-jardins projetados no subúrbio de Londres, e da primeira cidade-jardim, que data de 1903, construída em Letchworth.¹⁹

Além do uso exclusivamente residencial e da ampla arborização, a proposta se destacará pela solução do traçado viário sinuoso, implantado sobre uma área plana, propicia para a implementação de um sistema em grelha conforme o adotado no bairro do Jardim América. Tal solução, que teve como objetivo evitar que o bairro fosse tomado pelos fluxos de passagem, é

Fontes Básicas:
The São Paulo Tramway , Light & Power CO. Ltda, 1926,
Levantamento SARABRASIL 1930,
BASE, 1958

Fontes Básicas:
The São Paulo Tramway , Light & Power CO. Ltda, 1926,
Levantamento SARABRASIL 1930,
BASE, 1958

1958 1926

1926

1930

12 - Anúncio publicado em 13/11/1926.

fundamental para compreendermos as relações que estes novos bairros estabeleceram com as áreas de entorno.

A iniciativa do empreendimento do Jardim Europa surge no início da década de 1920, quando o imigrante português Manoel Garcia da Silva adquire uma grande área contígua ao Jardim América. Motivado pela valorização das terras, Manoel Garcia decide investir na implantação de um novo bairro de uso residencial, seguindo aos mesmos preceitos urbanísticos do empreendimento vizinho, o Jardim América.

O projeto foi desenvolvido pelo engenheiro-arquiteto Hippolyto Gustavo Pujol Jr. que além de seguir os mesmos princípios que nortearam a proposta implantada pela Cia. City, deu continuidade aos trajetos sinuosos, direcionando os percursos em direção à avenida Cidade Jardim. Até este momento, da primeira etapa de implementação do novo empreendimento, não havia nenhuma integração entre o traçado viário e a disposição dos lotes propostos com o percurso da rua Iguatemi.

Acima, divulgação do empreendimento Jardim Europa ressaltando a proximidade com a região central da cidade.

Fonte: COSTA (2014), p. 15.

Será somente na década de 1930, com o aumento do ritmo das vendas dos terrenos que será adquirida a área contígua, delimitada de um lado pela primeira fase do empreendimento e por outro pela rua Iguatemi. Conforme apontado por COSTA (2014, p.23):

“(...) O sucesso fez que (...) adquirisse uma área ocupada por um campo de futebol entre as ruas Itália e Iguatemi, que logo foi loteada, com o prolongamento das ruas Capitão João Ferreira da Rosa e Ernesto de Castro, renomeadas Grécia e Escócia, e a criação das ruas Irlanda e Bráulio de Mendonça Filho.”

Importante apontar que apesar das diferentes características existentes entre a solução em grelha presente na Villa América e o traçado sinuoso dos jardins América e Europa, observa-se em ambos os casos a preocupação da continuidade entre as diferentes configurações dos percursos propostos. Enquanto que no caso da rua Iguatemi, a análise de sua evolução urbana, demonstra que a ocupação dos terrenos contíguos ao seu traçado, resultou de iniciativas de parcelamento isoladas entre si, onde foram adotados critérios distintos para dimensionamento dos lotes, das quadras e da estrutura viária, de modo que a via desempenhasse um papel de fronteira urbana, que será reforçada na década de 1970, com a criação da avenida Brigadeiro Faria Lima e a sua demarcação na categoria dos “corredores de uso especial”, neste caso específico sob a denominação de Z8-CR3.

JARDIM EUROPA
O BAIRRO CUJO FUTURO JA' ESTÁ AQUI

Evite essa Desvalorização!

Ao escolher um terreno para edificação da casa própria, vários fatores devem ser ponderados cuidadosamente. A escolha menos acertada poderá vir a ser a causa de uma desvalorização inesperada do prédio que lhe custou muito dinheiro. A vizinhança de fábricas, oficinas barulhentas e garagens movimentadas não é, por certo, a situação desejável para um lar tranquilo.

Devido às posturas municipais, não há que temer a futura construção de oficinas mecânicas, garagens, "postos de serviço", armazéns, etc., no JARDIM EUROPA, que é um bairro essencialmente residencial, tranquilo e de feição inconfundivelmente europeia. Ali se desfrutam os prazeres da vida sã e do campo a curta distância do centro da cidade. No ambiente acolhedor de sã e saudável vizinhança moram famílias das mais distintas do nosso meio social. A proximidade dos melhores clubes facilita a prática dos esportes, contribuindo para a conservação da saúde.

O JARDIM EUROPA tem em quasi todas as suas largas ruas — que são bem tratadas, permitindo, mesmo em tempo inclemente, trânsito fácil e limpo — todos os serviços públicos: água, luz, gás, esgoto, telephone, bondes e auto-ônibus de linha.

PROFUNDIDADE 2ª VENDA DO JARDIM EUROPA:
Rua Itália, 5, esquina, 4 divisões, garagem, luz, gás, de 20 metros de frente 50 divisões
Rua Grécia, 22, esquina, 4 divisões, garagem, luz, gás, de 10 metros de frente 50 divisões
Rua Escócia, 10, esquina, 4 divisões, garagem, luz, gás, de 10 metros de frente 50 divisões
Rua Irlanda, 100, esquina, 4 divisões, garagem, luz, gás, de 10 metros de frente 50 divisões
Rua Bráulio de Mendonça Filho, 10, esquina, 4 divisões, garagem, luz, gás, de 10 metros de frente 50 divisões

IMMOBILIARIA

COMER COMMERCIAL E Imobiliaria DE SÃO PAULO

Rua Alvares Penteado, 24, L.º

A TERRA É A BASE DE TODA FORTUNA

Acima, divulgação do empreendimento Jardim Europa que valoriza o uso exclusivo residencial.
Fonte: COSTA (2014), p. 20.

Acima, registro aéreo da avenida Faria Lima no final dos anos 1960.

Fonte: Foto: Max Rosenfeld/AHMW.

À direita, projeto da Av. Faria Lima no trecho em que estava sendo implantado o Shopping Center Iguatemi (1968)

Fonte: ZMITROWICZ (2009), p. 133.

A criação da avenida remonta a promulgação da lei de n.º 7104, sancionada em 3 de janeiro de 1968 pelo Prefeito Faria Lima, com o objetivo de ligar os bairros de Pinheiros e Brooklin até alcançar o aeroporto de Congonhas. A abertura da nova avenida foi uma entre outras grandes obras viárias realizadas durante o período compreendido pelas décadas de 1960 e 1970, e conforme apontado por NERY JR. (2002, p.123):

“Na administração do prefeito Faria Lima (1965 – 1969) foram construídas marcantes obras viárias, sobretudo, nas regiões do Centro e Sudoeste da cidade, dentre elas destacaram-se: o alargamento das ruas Consolação, Amaral Gurgel, Iguatemi (hoje Faria Lima) e Sumaré; a conclusão da marginal Tietê e parte da marginal Pinheiros; além de vários viadutos. (Dente, 1981). A gestão municipal seguinte, do prefeito Paulo Maluf (1969 – 1971), foi também marcada por várias obras estruturais no sistema viário da cidade.”

O traçado original proposto previa um total de cinco quilômetros de extensão, fruto do alargamento e integração dos traçados das ruas Pedroso de Moraes, Coropés, Miguel Isasa, Martins Garcia, Iguatemi e Ribeirão Claro e previa ainda a passagem em desnível sobre a avenida Rebouças. Sua implementação foi planejada para ocorrer em duas etapas, sendo o trecho localizado entre as avenidas Rebouças e Cidade Jardim apresentado como prioritário em razão dos problemas de congestionamento que já enfrentava (ZMITROWICZ, 2009).

A duplicação da pista da rua Iguatemi foi feita no lado voltado para o Clube Pinheiros e ao Shopping Iguatemi, exigindo a desapropriação de parte do estacionamento frontal do shopping com a demolição da cobertura original que dava acesso ao clube. Tal opção, provavelmente considerou o fato de que naquele

Acima, avenida Faria Lima, projeto de 1967.

Fonte: ZMITROWICZ (2009), p. 132.

Abaixo, registro da remoção da marquise do salão de festas em 1969 do Clube Pinheiros para a abertura da Av. Brigadeiro Faria Lima.

Fonte: Arquivo Centro Pró-Memória Hans Nobiling

Acima, registro aéreo das imediações do Clube Pinheiros em 1967.

Foto: AEROCITY/Arquivo Centro Pró-Memória Hans Nobiling.

Na página seguinte, registro do Shopping Iguatemi na década de 1970.

Fonte: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos.

20 De acordo com nota publicada em 4 de janeiro de 1966 no jornal *O Estado de São Paulo*.

21 O projeto foi capa da edição de agosto de 1971 da revista *Acrópole*. Cujas coleção está atualmente disponível para consulta em formato digital.

momento a maior quantidade de edifícios de gabarito mais alto concentrava-se no alinhamento oposto da avenida.

As obras de sua abertura em direção a região do largo de Pinheiros levaram a demolição do tradicional mercado distrital do bairro de Pinheiros.²⁰ Exigindo que novas instalações fossem construídas. O novo mercado foi inaugurado em 1971, com projeto dos arquitetos Eurico Prado Lopes (1939-1984) e Luiz Benedito Castro Telles (1943-2014), em um terreno situado em uma das esquinas do cruzamento das ruas Pedro Criste e Manoel Carlos Ferraz de Almeida.²¹

A lei n.º 7104 de 1968, também determinou que as novas construções, reconstruções e reformas realizadas na avenida e em suas vias transversais ficassem pelo menos seis metros afastadas dos alinhamentos dos lotes.

O primeiro trecho da nova avenida foi inaugurado em 28 de abril de 1970. Em 1972 seu traçado foi ampliado com a incorporação do trecho localizado entre as ruas Amauri e Jorge Coelho. E os demais prolongamentos previstos, em direção a sul até o encontro com a Avenida Hélio Pellegrino e a oeste até a Avenida Pedroso de Moraes, foram retomados segundo um novo traçado na década de 1990, no âmbito da Operação Urbana Faria Lima e concluídos em 1995.

- EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL
- ÁREA VERDE
- SHOPPING CENTER
- CRUZAMENTO VIÁRIO
- EDIFÍCIO COM ROTA ALTERNATIVA

Fontes Básicas:
 SÃO PAULO (CIDADE), MDC, 2014
 SVMA.

Acima, relações entre a ocupação verticalizada da avenida e as ruas residenciais do entorno.

Fotos: Jaime Cunha Jr., 2016.

<

Na página anterior, imagem aérea do Shopping Center Iguatemi. s/d.

Fonte: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos.

3.3

O PRIMEIRO SHOPPING CENTER DA CIDADE

*"Aos shopping centers se atribuem muitos pecados urbanos: como seu primo-irmão, o supermercado, nasceram sob o signo do rodoviarismo norte-americano: são criticados enquanto inserção na cidade, alterando radicalmente relações urbanas tradicionais, e assim por diante."*²²

Nos últimos 50 anos, desde a inauguração em 1962 do shopping center Iguatemi, foram construídos um total de 53 novos empreendimentos do gênero distribuídos entre as áreas centrais e os bairros mais periféricos da cidade. No cenário atual da indústria de shopping centers no Brasil, a cidade e o estado de São Paulo ocupam respectivamente posições de destaque no setor.²³

Na esteira do sucesso alcançado pelo Iguatemi, outros shopping centers foram construídos na cidade de São Paulo ao longo das décadas de 1970 e 1980, como os casos do Shopping Center Ibirapuera inaugurado em 1976, cujo projeto contou com a participação do arquiteto Jorge Zalszupin (1922) para elaboração dos elementos plásticos que originalmente compunham a sua fachada e ainda o Shopping Center Eldorado, de 1981.

Acima, o Shopping Center Ibirapuera inaugurado em 1976.

Fonte: SANTOS (2014), p.36.

<

Na página ao lado, o Shopping Center Iguatemi na época de sua inauguração. s/d.

Fonte: Acervo Affalo & Gasperini Arquitetos.

²² SEGAWA, Hugo. *Os arquitetos e os shopping centers*. In: Revista Projeto (119). Março de 1989. P. 119.

²³ Segundo a Associação Brasileira dos Shopping Centers (ABRASCE), há atualmente uma tendência de crescimento do setor nas cidades do interior ou em regiões metropolitanas; e ainda, uma mudança no formato do tradicional centro comercial, que ganham a denominação de "núcleos de convivência", por oferecerem além do comércio e dos espaços de lazer, também são oferecidos condomínios empresariais, hotéis, centro médico e/ou laboratórios, universidades e condomínios residenciais. Para mais informações consultar: <http://www.abrasce.com.br/monitoramento/desempenho-da-industria>.

Acima, perspectiva artística do Shopping Center Iguatemi.
Fonte: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos.

24 Para mais informações consultar: LORES, Raul Justes. São Paulo nas alturas. A revolução modernista da arquitetura e do mercado imobiliário nos anos 1950 e 1960. São Paulo: Três Estrelas, 2017.

25 Conforme apontado por: MONTEIRO, José Vital. Shopping Center Iguatemi: o retrato da evolução do varejo. In: revista Projeto (119), março de 1989. P. 86; e SANTOS, Demóstenes Magno. A história da construtora Alfredo Mathias 1950 – 1985. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2011. p. 99.

A construção do Iguatemi foi uma iniciativa do engenheiro paulistano Alfredo Mathias, proprietário na época de uma das maiores construtoras da cidade, responsável entre outras obras pela construção dos edifícios Chipre e Gibraltar projetados pelo arquiteto Giancarlo Palanti (1906-1977) na esquina da avenida Paulista com a rua da consolação; e ainda pela Galeria 7 de abril (1962) projetada pelos arquitetos italianos Ermanno Siffredi e Maria Bardelli, autores de outras galerias da região central, como o Shopping Center Grandes Galerias, atualmente conhecida como a Galeria do Rock, na Avenida São João e rua 24 de maio.²⁴

Informado do lançamento do Shopping Center do Méier (1963), Mathias decide dar um novo destino a área de aproximadamente 61.000 metros quadrados localizada na rua Iguatemi, optando pela construção do primeiro shopping center da cidade, e abandonando o projeto que já estava em desenvolvimento pelo escritório Croce, Aflalo e Gasperini de construção um conjunto de edifícios residenciais (SANTOS, 2013).

A reviravolta nos planos levou a contratação do mesmo arquiteto que desenvolvia o projeto pioneiro no Rio, o carioca João Henrique da Rocha, que em comum acordo desenvolve a quatro mãos com o escritório Croce, Aflalo e Gasperini, o projeto do novo empreendimento.²⁵

De acordo com depoimento realizado pelo arquiteto Roberto Aflalo à revista Projeto, na fase de desenvolvimento do

projeto foi contratada uma empresa de engenharia especializada em avaliar quais as lojas e as necessidades de consumo da região. Munidos desse estudo, os arquitetos visitaram vários shoppings nos Estados Unidos, sobretudo na Califórnia e Flórida.

Para convencer a classe comercial em investir no novo formato, o empreendimento foi apresentado como uma espécie de filial da rua Augusta, onde seriam encontrados os mesmos estabelecimentos lá existentes, somadas a outras qualidades, como o fato de oferecer um ambiente coberto e protegido das intempéries, o acesso fácil de automóvel combinado a oferta de estacionamentos, e ainda o status por estar localizado entre os bairros de maior poder aquisitivo (PIZZARDO, 2013).

Originalmente isolado no centro do lote, fechado em si mesmo e rodeado por vagas de estacionamentos e um posto de gasolina que perdura até os dias atuais - a solução de inserção urbana do Iguatemi em nada se diferenciava do modelo norte-americano que o inspirou, somente pelo fato de encontrar-se em uma área urbana.

Conforme apontamos anteriormente, o modelo “introvertido” do shopping center, voltado para si mesmo e separado da cidade por vagas de estacionamento, logo mostrou-se em consonância com os parâmetros de uso e ocupação do solo definidos pela Lei nº 7.805 de 1972, conhecida como a primeira Lei Geral de Zoneamento aplicada a toda a cidade.

Acima, perspectiva artística do Shopping Center Iguatemi.
Fonte: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos.

3.4

A ARQUITETURA MODERNA NAS REGRAS DA CIDADE MODERNA²⁶

Na introdução deste capítulo destacamos o fato de que na década de 1960 assistimos a ascensão da solução do edifício multifuncional na cidade de São Paulo, representada pela inauguração do Conjunto Nacional em 1962 e da Galeria Metrópole em 1964. Ao mesmo tempo, que em 1966 era inaugurado o primeiro shopping center da cidade, o Iguatemi. Consideradas a natureza das relações que cada um destes programas desenvolve com o espaço urbano, é natural nos perguntarmos como em um período tão curto, a cidade pode abrigar soluções tão distintas?

Para respondermos esta questão, é fundamental refletirmos que ambas as experiências, que atualmente consideramos como pertencentes a modelos urbanos radicalmente distintos, são na realidade resultantes de um mesmo processo histórico, o da difusão do ideário arquitetônico e urbanístico moderno no país, que terá por um lado como efeito a construção de Brasília, inaugurada em 1960, e que constituiu-se como um grande exemplo da aplicação dos postulados da cidade funcionalista, sintetizados pela Carta de Atenas em 1933. E por outro, nos centros urbanos em desenvolvimento, a elaboração de planos urbanísticos, como

<
Na página anterior, trecho levantamento aerofotogramétrico da cidade que mostra a avenida Brigadeiro Faria Lima.
Fonte: SÃO PAULO (CIDADE), MDC, ORTOFOTO, 2004.

26 Título em referência a cronologia proposta por ZEIN, Ruth Verde. "O Futuro do Passado, ou As Tendências Atuais", Projeto, n. 104, out. 1987, p.95.

foi o caso em São Paulo, com o Plano Urbanístico Básico (PUB) de 1968 e o Plano Diretor Integrado (PDDI) de 1970, que conforme veremos adiante estarão presentes na concepção que orientou a proposta do primeiro zoneamento geral da cidade, a lei 7.805 de 1972, institucionalizado como o principal instrumento de controle do uso e ocupação do solo (FELDMAN, 2005).

A consolidação da avenida Brigadeiro Faria Lima como novo centro de negócios, coincidiu com a implementação da primeira lei geral de zoneamento para a cidade, fato este que por sua vez, inaugura uma nova etapa no modelo de inserção urbana do edifício na cidade. E principalmente na solução do caso específico dos edifícios multifuncionais, conforme apontado por NERI (2002, p. 147-148):

"(...) é importante ressaltar que a Lei de Zoneamento não mais possibilitou, em toda a cidade, a edificação de uso misto, com comércio, nos pavimentos inferiores, e com apartamentos, nos andares elevados. Edifícios como Copan, na av. Consolação, e o Nações Unidas, na av. Paulista, por exemplo, estavam definitivamente, postos de fora das regras da nova lei. Os edifícios de uso misto, tão comuns que eram em São Paulo, como também em cidades como Rio de Janeiro, Buenos Aires, Nova York, Paris, Roma, etc, foram proibidos de construção em toda cidade de São Paulo, pela Lei de Zoneamento, inclusive, nas zonas de uso Z4 e Z5, caracterizadas como de uso misto."

Acima, o esquema do Plano Urbanístico Básico de 1968.

Fonte: Area (114), p. 13.

Logo a transição entre o período que se destacou por

experiências que buscavam integrar o ideário arquitetônico moderno sobre a estrutura da cidade tradicional, para o seguinte, marcado pela criação e a implementação de uma legislação urbanística pautada pelo ideário da cidade funcionalista acabou por inibir a continuidade da pesquisa por assim dizer, colocada em prática nos projetos dos edifícios modernos realizados na região central da cidade e até certo momento na avenida Paulista. Tal transformação teve como influência o reposicionamento dos aspectos viários e estético que ocorre no pensamento urbanístico vigente, onde a função emerge como elemento primordial de organização da cidade (FELDMAN, 2005 p.73).

O desenvolvimento em curso neste momento da Avenida Brigadeiro Faria Lima e a consolidação de outras vias comerciais na cidade, foi contemplado pela nova lei com a criação da figura do “corredor comercial”, que mais tarde veio a ser detalhado com a Lei nº 8.001/73, que criou os primeiros 4 tipos de Corredores de Uso Especial na cidade, denominados como Z8-CR1, Z8-CR2, Z8-CR3, Z8-CR4, que em linhas gerais permitiam que em lotes lindeiros a determinado logradouro público, fossem aplicadas regras de uso e ocupação do solo distintas da zona de uso cujo perímetro ele atravessava (NERY, 2002).

No caso específico da nova avenida, enquadrada na categoria de uso Z8-CR3, estabelecia-se como critério de implantação para as novas edificações recuos frontais e de

Acima, o mapa da Lei geral de zoneamento de 1972.
A lei n.º lei 7.805 de 1972
Fonte: PMSP, Concurso Nacional Ensaios Urbanos, desenhos para o zoneamento de São Paulo, 2013..

fundo com medida mínima de 5 metros. O recuo lateral, até o 2º pavimento era dispensado. E além desta altura, deveria ser obedecido um afastamento de 3 metros.

A área de projeção da construção sobre o lote, a taxa de ocupação, não poderia exceder a porcentagem de 70% da área do lote. Enquanto que o coeficiente de aproveitamento máximo era de até 3 vezes a área do terreno, podendo ser elevado quando aplicada a fórmula de Adiron.

Por se tratar de uma via “corredor”, entendida pela legislação como uma situação de exceção perante as características dos bairros residenciais vizinhos, os acessos aos novos edifícios, quando localizados nas vias transversais, não poderiam ultrapassar a distância de 20 metros em relação a via principal. Fator que exercerá um grande impacto na solução dos acessos das áreas de uso público dos edifícios construídos na avenida, sobretudo na solução dos espaços de uso comercial localizados no pavimento térreo.

Destaca-se no conjunto da lei, a liberação do recuo frontal nas zonas Z3 e Z4, nos casos que a ocupação existente e anterior ao zoneamento de 1972 avançasse sobre o recuo frontal em pelo menos 50% da extensão da quadra nos casos em que a testada do lote fosse menor ou igual a metade da frente do quarteirão. A ocupação do recuo frontal neste caso não poderia exceder a altura do 2º pavimento e era admitida para construções

Acima, esquema explicativo dos critérios de posicionamento dos acessos nos edifícios localizados no corredor Z8-CR3.

Fonte: COGER, 1987.

destinadas aos usos comercial, residencial e serviços, desde que os mesmos permitidos nas zonas de uso.

Os parâmetros de uso e ocupação determinados pela legislação urbanística, somados às características de inserção da avenida em relação aos bairros de uso residencial contíguos, explicam a homogeneidade das soluções de implantação e de organização dos fluxos e dos espaços destinados ao uso público existentes. Podemos dizer que tal conjugação, exerceu grande impacto sobre o potencial urbanístico da solução do edifício multifuncional.

Logo, no caso da Avenida Faria Lima, a situação urbana da nova via não será promissora para o desenvolvimento de propostas que contemplem a solução de térreos permeáveis e articulados com o entorno, com o mesmo alcance e potencial atingido pelos projetos executados na região central e na avenida Paulista.

3.5

OS MULTIFUNCIONAIS DA FARIA LIMA

Nos primeiros anos da década de 1970 uma série de empreendimentos imobiliários foram lançados na nova avenida, grande parte deles promovidos pela Gomes de Almeida Fernandes (GAF).²⁷

As propagandas nos jornais além de destacar o uso de acabamentos construtivos considerados mais sofisticados, também mencionavam a proximidade do novo centro de negócios com as áreas mais nobres da cidade. Outros atributos como a “largueza” da avenida em comparação às ruas do centro histórico; e a vista garantida de seu entorno urbano, dada a característica de inserção da avenida que se localiza em meio aos bolsões de uso exclusivo residencial, eram ilustrados com imagens alusivas a cavalos, automóveis e o mundo dos negócios.

Nota-se também, que assim como nos edifícios em construção neste período na avenida Paulista²⁸, o programa residencial deixará de fazer parte do *mix* funcional dos empreendimentos e as novas soluções irão se limitar a oferta de escritórios com lojas ou galerias comerciais no nível térreo, que em alguns casos também ocupam a sobreloja ou localizam-se em pavimentos inferiores ao da rua.

Outro diferencial dos projetos deste período será a

Acima, reprodução da propaganda de divulgação do Edifício Monumento na avenida Brigadeiro Faria Lima, publicada no jornal “A Folha de São Paulo” em 19 de abril de 1973.

Fonte: Acervo Folha de São Paulo.

<

Na página ao lado, conjunto de edifícios de escritórios com térreo comercial na avenida Brigadeiro Faria Lima, em primeiro plano o edifício Barão de Rothschild (1972) de autoria do arquiteto Edison Musa.

Foto: Jaime Cunha Junior, 2017.

²⁷ Atualmente denominada como GAFISA.

²⁸ Como os casos dos edifícios Patrimônio (1973) de autoria do arquiteto Roger Zmekhol (1928-1976) e o Barão de Ouro Branco (1964-1972) de autoria do arquiteto Salvador Candia. Ambas iniciativas da GAF. Neste último caso a solução do uso residencial chegou a ser estudada, fato que levou ao desenvolvimento de inúmeras versões do projeto, conforme apontado por FERRONI (2008).

Acima, corte transversal do edifício Parque Iguatemi (1971), onde térreo foi desenvolvido em duas cotas. Os espaços de estacionamento ocupam os andares mais altos base de secção triangular.

Fonte: acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos.

²⁹ O período de desenvolvimento indicado compreende as datas de desenvolvimento identificadas respectivamente por KUNII (2000) e FERRONI (2008).

oferta crescente de espaços para o estacionamento de veículos particulares, as garagens. Cujas soluções irão variar entre a solução de níveis em subsolo, até o uso dos primeiros pavimentos localizados acima do nível térreo.

Diferentemente da situação geográfica da avenida Paulista, no caso da Faria Lima, as características do relevo como também do nível do lençol freático não irão favorecer a solução de estacionamentos em subsolo ou o aproveitamento de níveis intermediários de acesso pelas ruas laterais. Tal dificuldade será um tema de destaque na solução dada pelos arquitetos da Croce, Aflalo e Gasperini no projeto do Edifício Parque Iguatemi, em que lateralmente ao acesso de pedestres, os automóveis são suspensos por meio de uma plataforma até os níveis dos pavimentos onde foram dispostos os espaços das garagens.

Destacam-se também outros edifícios construídos na avenida neste período o Barão de Iguatemi (1969-1972)²⁹, de Salvador Candia; o Barão de Rothschild (1971), o Monumento (1973) e o Shopping Vitrine Iguatemi, ambos de autoria do arquiteto carioca Edson Musa; o já mencionado Parque Iguatemi (1971) e o Park Center (1973) de autoria do escritório Croce, Aflalo e Gasperini; o conjunto Call Center I e II (1974) de autoria do arquiteto Antônio Carlos Flaquer da Rocha; e ainda os edifícios Barão de Pedro Afonso (1972) e Barão de Agua Branca (1973) de autorias desconhecidas.

Se observarmos a localização dos edifícios multifuncionais existentes na avenida Faria Lima, não notaremos relações com os poucos cruzamentos viários existentes ou até, o reconhecimento por assim dizer, nas soluções de implantação e de orientação dos acessos, das esquinas com as ruas que levam para as áreas de uso residencial. Salvo o caso específico do edifício Park Center que mais à frente iremos nos debruçar.

De modo geral, esta produção distribui-se de uma maneira mais ou menos homogênea, relacionando-se sempre exclusivamente com a avenida.

Nos casos em que o uso comercial no térreo foi desenvolvido com a solução de uma galeria comercial, os espaços internos de circulação propostos não interagem com nenhuma outra via, e os percursos quando não se limitam a um único corredor, desenvolvem-se na forma de “U”, voltando-se para a avenida.

Diferentemente das soluções que encontramos na região central e nos cruzamentos da avenida Paulista, os percursos internos neste caso não se apresentam como rotas ou opções de encurtamento de caminhos. De modo que o fluxo de passagem, ou mesmo o fluxo desinteressado, ocorre predominantemente nas calçadas da avenida.

Tal limitação, torna positiva a solução de localizar o acesso interno das torres de escritórios no interior da galeria comercial, criando deste modo um fluxo cativo de passagem que

Acima, o espaço interno da Galeria Vitrine Iguatemi de autoria do arquiteto Edison Musa.
Foto: Jaime Cunha Jr., 2018.

ESQUEMA SÍNTESE

AVENIDA BRIGADEIRO FARIA LIMA

sem escala - desenhos: Jaime Cunha Jr., 2018.

compensa a distância das vitrines internas em relação ao passeio público. Esta mesma limitação ainda obriga que os acessos dos veículos estejam localizados no mesmo alinhamento dos acessos de pedestres.

O primeiro caso que iremos ver em detalhe, é o do Edifício Barão de Iguatemi. Em pelo menos duas outras ocasiões, Candia já havia prestado serviços a GAF, primeiramente no projeto de um conjunto de edifícios de uso residencial, o Santa Cândida e Santa Francisca (1960) no bairro de Higienópolis, e o edifício Barão de Ouro Branco (1964), situado em um terreno de formato triangular na avenida Paulista.

O lote em questão apresenta aproximadamente 900 metros quadrados e tem um único acesso pela avenida Faria Lima. Em termos plásticos, a solução explora o elemento estrutural, que assim como em outras obras do arquiteto tem um papel primordial na organização espacial e na expressão do edifício.

Acima, o edifício Barão de Ouro Branco no final dos anos 1960.

Foto: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos.

Ao lado, embasamento comercial contínuo. Acima as lâminas definem o "corredor" da avenida.

Foto: GOOGLE Street View, 2016.

Acima, passeio público em frente aos edifícios Barão de Iguatemi e Park Plaza. Térreo comercial contínuo voltado para a avenida.
Foto: Jaime Cunha Jr., 2016.

1. EDIFÍCIO BARÃO DE IGUATEMI (1969-1972)
sem escala - desenhos: Jaime Cunha Jr., 2018

O volume principal, a lâmina de escritórios, é recuada do alinhamento do terreno de modo que o núcleo central de circulação vertical fique centralizado em relação aos espaços da galeria comercial. O percurso proposto contorna o núcleo, de modo que o embasamento ganha dois acessos. A área de circulação tem pé-direito duplo, com isso, as lojas ganham um mezanino independente. O acesso de veículos, como em grande parte das soluções adotadas na avenida, é independente e foi localizado em uma das laterais do terreno, de modo que a entrada e saída de veículos não comprometa todo o acesso de pedestres que ocupa a frente do edifício.

Outro caso na avenida, o conjunto de edifícios Cal Center I e II de autoria do arquiteto Antônio Carlos Flaquer da Rocha, destaca-se pelas dimensões do seu embasamento que ocupa toda a frente do quarteirão em que foi construído.

Para as vias laterais, as ruas Campo Verde e Dona Elisa Pereira de Barros, a solução não abre nenhum acesso e mesmo as vitrines laterais foram delimitadas por uma espécie de floreira que inibe a aproximação. O arquiteto Flaquer da Rocha, formou-se pela Faculdade de Arquitetura Mackenzie em 1952, e foi colega de turma dos arquitetos Jorge Wilhein e Telesforo Giorgio Cristofani³⁰. A construtora responsável pela construção do conjunto, que atualmente encontra-se parcialmente em obras, foi a Adolpho Lindenberg.

Acima, as duas torres do conjunto Cal Center.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2016.

Ao lado, embasamento comercial com sobreloja, salas de cinema e espaço para eventos. É o maior embasamento comercial da avenida Faria Lima.

Foto: GOOGLE Street View, 2016.

30 Conforme levantamento apresentado em: ABRUNHOSA, Eduardo Castedo. Modernos conservadores ou clássicos progressistas: A construção do ideário moderno na Faculdade de Arquitetura Mackenzie (1947-1968). Dissertação de Mestrado – Pós-graduação Strictu Sensu – Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2016.

1. EDIFÍCIO MONUMENTO (1973)
 2. EDIFÍCIO BARÃO DE ROTHSCHILD (1972)
 3. EDIFÍCIO BARÃO DE ÁGUA BRANCA (1973)
 4. EDIFÍCIO GALERIA VITRINE IGUATEMI
 5. EDIFÍCIO CAL CENTER I E II (1974)
- sem escala - desenhos: Jaime Cunha Jr., 2018.

Acima, escada de acesso para a praça rebaixada do edifício Park Center.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2017.

Ao lado, situação de implantação do edifício Park Center sobre a esquina com a rua Sumarezinho.

Fonte: <http://stan.com.br/>

O edifício Park Center, (1973) de autoria do escritório Croce, Aflalo e Gasperini, ocupa um lote com características distintas das situações de implantação observadas na avenida. Com formato irregular, além do alinhamento com a avenida Faria Lima, conta também com outras duas frentes, a voltada para a lateral, na rua Jacarezinho e outra de fundos com a avenida, voltada para a rua Ceilão.

Em relação a orientação dos acessos, dos percursos internos e da maneira como foi posicionado na esquina, o projeto do edifício Park Center é um caso à parte na avenida. A exemplo da solução adotada pelos mesmos autores no projeto do edifício Parque Iguatemi, o nível de acesso da torre de escritórios encontra-se rebaixado em relação a avenida. O pavimento térreo, com pilotis, oferece uma espécie de praça distribuída entre dois níveis, de modo que o acesso pela calçada sempre é realizado pela conta intermediária.

Acima, corte transversal do edifício Park Center. A solução da base tem o escalonamento invertido. Em oposição a solução vizinha dada ao edifício Parque Iguatemi que ocupa a quadra ao lado. Ao lado, croquis de estudo do projeto do edifício.

Fonte: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos.

Acima, acesso ao edifício Parque Iguatemi com a estrutura dos elevadores do garagem e a distribuição dois térreos em dois níveis.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2017.

Abaixo, croqui da planta do edifício Park Center.

Fonte: Acervo Aflalo & Gasperini Arquitetos.

1. EDIFÍCIO PARK CENTER (1971)

2. EDIFÍCIO PARQUE IGUATEMI (1972)

sem escala - desenhos: Jaime Cunha Jr., 2018.

**CAPÍTULO 04 | OS EIXOS DE
ESTRUTURAÇÃO DA
TRANSFORMAÇÃO
URBANA**

OS EIXOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA (ZEU)

Fontes Básicas:
SÃO PAULO (CIDADE), MDC, 2014
SPtrans, CPTM, Companhia do Me-
tropolitano de São Paulo – Metrô
SVMA, Lei 16.050 31/07/2014,
Lei 16.402 16/03/2016

ZEU
(sem a diferenciação das subcategorias)

REDE DO METRÔ

REDE DE ÔNIBUS

ÁREAS VERDES

4.1

O DESAFIO DO EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL COMO UM AGENTE DO PLANEJAMENTO E ORGANIZAÇÃO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Dos instrumentos urbanísticos apresentados pelo atual Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE) aprovado e sancionado em 31 de julho de 2014³¹, e pela nova Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) aprovada em 22 de março de 2016³², a “*Fachada Ativa*” e a “*Fruição Pública*” são atualmente as duas principais ferramentas de indução da solução do edifício multifuncional na cidade, com destaque à sua aplicação nas áreas que integram as denominadas Zonas Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, a ZEU.

Como veremos adiante, a criação de tais instrumentos está em consonância com outras proposições apresentadas nas últimas décadas no âmbito de políticas públicas municipais e estaduais, que também retomaram sob diferentes ângulos os temas da relação do edifício com a cidade e o da multifuncionalidade. Reconhecendo que a escala do edifício pode contribuir para a qualificação do espaço urbano, e, portanto, atuar como um

31 Lei N.º 16.050, de 31 de julho de 2014.

32 Lei N.º 16.402, de 22 de março. (Projeto de Lei nº 272/15, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo).

Sobreposição das vias expressas propostas pelo PUB sobre o mapa 01 do PDE 2014.

importante agente de planejamento e organização da cidade contemporânea.

Acredita-se que conjugado aos sistemas de mobilidade, o edifício multifuncional tem ampliada tal capacidade, contribuindo para maior equilíbrio entre a oferta de habitação e da infraestrutura de transporte, com a dos demais usos que compõem a função da moradia. Como os espaços de trabalho, de lazer, o comércio e os serviços.

Devemos ainda apontar que tal problemática está em pauta entre arquitetos e planejadores urbanos há aproximadamente cinquenta anos, quando iniciou-se um processo de questionamento e de tentativas de superação da fórmula apresentada pela Carta de Atenas, ou seja o modelo da cidade funcionalista, que baseou-se na separação das funções urbanas, cuja influência em solo brasileiro será emblemática, resultando na construção da capital federal, a cidade de Brasília inaugurada em 21 de abril de 1960.

No caso da cidade de São Paulo, este mesmo ideário irá pautar expressivamente os planos urbanísticos elaborados a partir das décadas de 1960 e 1970, culminando na aprovação da Lei 7.688/1972. A primeira Lei de Zoneamento proposta para toda a cidade, que vigorou por aproximadamente 30 anos.

Neste período a lei 7.688/1972 teve um grande impacto nas soluções de implantação das novas edificações sobre o lote urbano, com aplicação de parâmetros que atenderam a desejada

autonomia do edifício ao invés das relações com o espaço público da cidade. Este procedimento, a despeito da eficiência dos espaços cheios em relação a ventilação e a insolação, ignorou a qualidade espacial dos espaços vazios resultantes.

Tal dissociação, que entre outras consequências levou ao protagonismo do lote na organização da paisagem urbana, foi ainda justificada pelo reposicionamento do tema do sistema viário na prática do planejamento da cidade (FELDMAN, 2005), que também passa a ser desenhado segundo parâmetros de eficiência atribuídos pela capacidade de atenderem aos grandes deslocamentos de escala metropolitana, ignorando as características do tecido urbano por eles atravessados (MEYER, 1999). Nesse sentido, abdica do potencial já explorado na modernização do núcleo central, onde a reorganização do sistema viário e as características de inserção urbana da produção arquitetônica moderna conjugaram-se a ponto de promover a integração com o tecido urbano existente.

Exemplo desse reposicionamento será a solução de inserção urbana da segunda via perimetral, implementada na década de 1960, que levou a degradação espacial de áreas específicas dos bairros centrais. Conforme observado por MEYER (2010, p.279):

"(...) existe uma clara associação entre a decadência urbana de áreas consolidadas e as obras viárias que cruzam estes espaços sem nenhuma interação direta. O sistema viário de escala metropolitana que atravessa

Acima, croqui feito por Engenheiro Adiron explicando os critérios de organização do zoneamento da década de 1970 e a influência do conceito de unidade de vizinhança e a relação com as vias expressas.

Fonte: PESSOA, Jorge. Entrevista com Benjamin Adiron Ribeiro. Entrevista, São Paulo, ano 16, n. 062.02, Vitruvius, maio 2015 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/16.062/5523>>.

Abaixo, perspectiva com inserção urbana de estação do metrô elevada na linha leste/oeste.

Fonte: PMSP, Metrô (1979), p.35.

CRONOLOGIA DOS IMÓVEIS EM SÃO PAULO

ATÉ	1960	1980	2000
1950	1970	1990	2010

Fonte: montagem feita a partir do mapa interativo publicado pelo jornal "O Estado de São Paulo" em 16 de abril de 2017 em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,sao-paulo-e-uma-cidade-dos-anos-70-14-dos-imoveis-e-daquela-decada,70001739800>, acessado em 17 de abril de 2017.

o Centro é hoje um elemento decisivo para explicar a deterioração das áreas afetadas. ”

Efeitos semelhantes também são observados na solução de implantação dos elementos que compõem a atual rede de mobilidade da cidade, como por exemplo a linha 3, a vermelha, do metrô em direção à zona leste, implantada no sistema elevado e em superfície paralelamente a ferrovia e em parte por uma via expressa.

Se consideramos que uma parcela significativa das principais avenidas da cidade, que atualmente dispõem dos corredores exclusivos de ônibus, assim como parte dos segmentos que compõem a atual rede sobre trilhos de transporte coletivo, foram regidos em suas concepções pelo modelo acima descrito; e ainda, que atualmente em torno de 25% dos imóveis existentes na cidade – na maior parte concentrados nos bairros centrais - tenham sido construídos na década de 1970³³, ou seja, segundo os parâmetros de inserção urbana definidos pela lei de zoneamento de 1972 , não é difícil imaginarmos os desafios de projeto que se apresentam para a solução do edifício multifuncional, em grande parte das áreas delimitadas em ZEU na cidade. A análise apresentada já citada, apresentada por MEYER a respeito do setor então denominado como Vetor Leste do Centro, é fundamental para compreendermos as características deste território e a envergadura de tal desafio:

Acima, vista em direção ao centro da cidade, a partir da plataforma da estação Brás do metrô.
Foto: Jaime Cunha Jr., 2018.

33 Conforme levantamento realizado pelo jornal “O Estado de São Paulo, publicado em 16 de abril de 2017. Para mais informações consultar: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,sao-paulo-e-uma-cidade-dos-anos-70-14-dos-imoveis-e-daquela-decada,70001739800>

“A análise urbanística revela um território fragmentado com trechos pouco acessíveis devido aos entraves produzidos pela passagem dos diferentes sistemas de infraestrutura que cortam a área. (...). É interessante, entretanto, lembrar que os elementos estruturadores – ferrovia e as vias expressas intermunicipais – ao mesmo tempo em que promovem uma relação distante, metropolitana e regional bastante sólida, produzem no nível local esta profunda descontinuidade no tecido urbano.”³⁴

Quanto ao enfrentamento de tais desafios a autora observa:

“Ao reconhecer os limites do planejamento do tipo totalizante se reconhece a impossibilidade de desenvolver cidades baseadas em infraestruturas idealmente contínuas e unitárias. As redes e os fluxos não permitem mais tais pretensões. Porém, ao mesmo tempo em que ficou claro o limite do modelo unitário, ficou também claro que a necessidade de manter o território coeso é uma postura de projeto e uma ação indispensável. Não se trata de nenhuma incoerência, trata-se apenas de um trabalho permanente onde a descontinuidade é uma predisposição do funcionamento dinâmico da metrópole moderna e, a continuidade, uma aptidão do projeto urbano contemporâneo”³⁵

A complexidade de tais territórios desafia a adoção de parâmetros urbanísticos que se limitem a recuperar tipologias ou esquemas de organização do espaço urbano que se mostraram capazes de lidar com a modernização da área central. Contexto, em que se deve destacar, houve uma forma de aliança entre plano e projeto, na medida em que o plano viário proposto continha um modelo urbano que se mostrou propício a implementação do vocabulário arquitetônico moderno, resultando na configuração

Acima, a estação Penha do metrô.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2018

<

Na página anterior, terminal de ônibus da estação Carraão do metrô.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2018.

34 MEYER, Regina Maria Prosperi. A leste do centro: territórios do urbanismo. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010. p. 270.

35 Ibid. p. 277.

Estação Tatuapé do metrô. Foto: Jaime Cunha Jr., 2018

Estação Tatuapé do metrô. Foto: Jaime Cunha Jr., 2018

Acima, imagens dos espaços sob a estrutura elevada da linha vermelha na estação Brás do metrô.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2018.

36 BRAGA, Milton. São Paulo, cidade do século 20. In: SERAPIÃO, Fernando. Arquitetura do centro de São Paulo – São Paulo: Editora Monolito, 2017. p.290.

37 Neste sentido os chamados Projetos de Intervenção Urbana (PIU), mecanismo proposto pelo PDE 2014 constitui-se como uma importante referência. Na medida em que sua aplicação está vinculada a perímetros específicos da cidade previamente estudados, podendo este ser aplicado em áreas de Operações Urbanas Consorciadas, Concessão Urbanística, Área de Intervenção Urbana e Área de Estruturação Local. Conforme indicado pelo Artigo 136 da Lei 16.050 de 2014.

de espaços dotados de alguma legibilidade, com usos mistos e a criação de um amplo sistema de percursos adequados para os pedestres.

Embora tais experiências, constituam de fato um importante referencial de ideias e “representação do que fomos, somos e projetamos ser no futuro como coletividade.”³⁶ Compreendemos que a descontinuidade espacial apontada por MEYER, no que diz respeito ao nosso tema que trata da solução de inserção urbana do edifício multifuncional, implicará na elaboração de instrumentos urbanísticos e na definição de critérios de localização, que identifiquem o potencial estratégico de determinadas áreas para alcançarmos o modelo de cidade almejado pelo novo plano diretor.³⁷

4.1.1 PANORAMA GERAL DA QUESTÃO

O modelo de cidade proposto pelo atual plano diretor para São Paulo retoma a relação entre a escala do edifício e do espaço urbano qualificando a interface entre os espaços de uso privado e público; e revisita os temas do desenvolvimento urbano de alta densidade construtiva e populacional conjugados ao uso misto, vinculados a infraestrutura urbana de transporte de massa.

“O modelo de cidade que se adensa de forma concomitante e articulada à expansão das redes de mobilidade, à demarcação das Zonas Especiais de Interesse Social e aos incentivos urbanísticos para a doação de calçadas e promoção de fachada ativa e de fruição pública são alguns dos exemplos desse princípio que estrutura o Plano Diretor.” ³⁸

Entendemos que este modelo reconhece na solução do edifício multifuncional, sua capacidade de promover o desenvolvimento urbano, com ênfase sobre as áreas em que se pretende incentivar o desenvolvimento de novas centralidades, estimuladas pela presença da infraestrutura de transporte.

Uma série de estudos desenvolvidos nas últimas décadas e experiências recentes na escala do projeto do edifício e do projeto urbano, atestam a necessidade de pensarmos o aumento da densidade populacional equalizado com uma boa oferta de espaços comerciais, áreas públicas, equipamentos e serviços urbanos. Demonstrando que tal conjugação, é possivelmente uma forma de atuarmos na reversão do problema dos grandes

38 São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: lei municipal nº. 16.050, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015. p. 10.

deslocamentos diários realizados pela população entre o local de trabalho e a residência (CAMPOLI; Julie, 2013).

Segundos tais argumentos, esta seria uma maneira de substituírmos a lógica da setorização funcional da cidade modernista, que terminou por restringir a dinâmica urbana; e de ampliarmos o uso da infraestrutura urbana existente. Procurando-se com isso uma organização do espaço urbano mais eficiente, sustentável e econômica.

Esta abordagem encontra paralelo com as ideias presentes no texto “Morte e Vida de Grandes Cidades”, escrito por Jane Jacobs em 1961, onde a autora em resposta a setorização das funções urbanas e da excessiva valorização do sistema viário, premissas presentes no planejamento urbano ortodoxo e moderno, trouxe à tona valores reconhecidos por ela no ambiente dos bairros de Nova York e Boston onde morava. Esta análise, redundou na identificação de quatro requisitos básicos que quando associados seriam indutores da diversidade urbana nas ruas e nos bairros. São eles:

“1) O distrito, e sem dúvida o maior número possível de segmentos que o compõem, deve atender a mais de uma função principal; de preferência, a mais de duas. Estas devem garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e estejam nos lugares por motivos diferentes, mas sejam capazes de utilizar boa parte da infraestrutura. 2) A maioria das quadras deve ser curta; ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes. 3) O distrito deve ter uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados, e incluir boa porcentagem de

prédios antigos, de modo a gerar rendimento econômico variado. Essa mistura deve ser bem compacta. 4) Deve haver densidade suficientemente alta de pessoas, sejam quais forem seus propósitos. Isso inclui alta concentração de pessoas cujo propósito é morar lá.” 39

Para Cláudio Acioly (1998) o texto de Jane Jacobs preserva-se atual na discussão a respeito do tamanho, da forma e, sobretudo da importância da diversidade na organização do espaço urbano. Outros desafios ao longo das últimas décadas foram incorporados neste debate acerca da maneira que iremos intervir na cidade contemporânea.

Em “Cidades para um pequeno planeta”, texto publicado Richard Rogers no final dos anos 1990, o autor apresentou o conceito da “Cidade Compacta” que rejeita o desenvolvimento monofuncional apoiado no uso do automóvel e envolve a fomentação de núcleos urbanos compactos, funcionalmente independentes, com a densidade regulada em proporção a proximidade ao sistema de transporte público. Segundo o autor a Cidade Compacta é:

“[...] composta de atividades sobrepostas, por exemplo, permite maior convivência e reduz as necessidades de deslocamentos em automóveis, o que, por sua vez, reduz drasticamente a energia utilizada para transporte. [...]. Um menor número de carros significa menos congestionamento e melhor qualidade do ar, fato que estimula o cidadão a caminhar ou andar de bicicleta em substituição ao carro. ” 40

39 JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000. p.165.

40 ROGER, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. Cidades para um pequeno planeta. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001. p.49.

Outra ideia apresentada por Rogers, que também se alinha ao modelo urbano proposto pelo PDE 2014, é a de “(...) reequilibrar as dinâmicas urbanas (...) aproximando as oportunidades de emprego e moradia por toda a cidade.”⁴¹ Em seu mais recente livro “A place for all people”⁴², Rogers (2017) aponta os problemas do desenvolvimento urbano concentrado ao tratar do tópico “The Corrosive Impact of Inequality”⁴³, onde aponta que:

*“Concentrated wealth does not enrich our society; it is impoverishes, erodes and destabilises it. Far from there being an inevitable trade off between equality and economic prosperity, our unequal society is actually stifling growth.”*⁴⁴

Outros autores têm abordado esta mesma questão com o uso do termo “Ubiquidade”⁴⁵, que neste caso podemos definir como a possibilidade de algo existir concomitantemente em todos os lugares, ou seja de modo equivalente.

A procura por alternativas para lidarmos com o fenômeno da expansão urbana e intervirmos efetivamente para a reversão deste processo também tem sido a motivação de outros estudos, dentre eles os desenvolvidos pela arquiteta e pesquisadora Julie Campoli. Em seu mais recente trabalho publicado em 2013, e intitulado “Made for Walking: Density and Neighborhood Form”⁴⁶, a autora destaca a necessidade de pensarmos o tema da densidade urbana não mais apenas segundo a quantidade de habitações ou habitantes por hectare, mas também a densidade

41 São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: lei municipal nº. 16.050, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015. p. 10.

42 “Um lugar para todos”. (tradução nossa)

43 “O impacto corrosivo da desigualdade.” (tradução nossa)

44 “Desenvolvimento concentrado não enriquece a nossa sociedade; isso a empobrece, causa a sua erosão e a desestabiliza. Longe de existir uma inevitável próspera igualdade econômica, nossa sociedade desigual está realmente sufocando o crescimento.” (tradução nossa)

45 Ver: TIMMERMEN, Arja van; HENRIQUEZ, Laurence. Ubiquity & The Illuminated City. From Smart to Intelligent Urban Environment. TU Delft publication, 2015.

46 “Feito para caminhar: densidade e forma do bairro”. (tradução nossa).

em termos da oferta de varejo, transporte e lazer. Segundo a autora seria esse a maneira de conseguirmos pensar o espaço urbano na escala do pedestre.

"The best density – the kind found in urban places to which people become attached and cherish over time – is designed to be experienced on foot. [...] sidewalks are flanked by functional spaces such as entrances, windows displays, small gardens, or publics' parks. Street frontage has a higher value and every foot of it is maximized, with space divided in small increments. The scene varies with each step, unfolding invitations to look at and possibly enter a diversity of places along the way. [...] everything is nearby and connected by sidewalks, hallways, stairways or elevators." (CAMPOLI, 2013, p.7) ⁴⁷

Neste trabalho a autora apresenta seis aspectos cuja presença no espaço urbano, afetam as decisões e o comportamento da população em relação aos deslocamentos diários. São eles: a diversidade de usos; a densidade; a distância de acesso ao sistema de transporte público; o "design" da infraestrutura urbana; a acessibilidade do destino; e a existência ou não de estacionamentos no final de seus trajetos.

Sobre o primeiro aspecto – da diversidade de usos – Campoli relaciona a redução do número de viagens à presença de serviços e comércios básicos nas imediações das residências. Mas deixa salientada a importância de questionarmos a maneira como iremos organizar a diversidade de usos em termos espaciais, quando aponta que:

47 "A melhor densidade – o tipo encontrado em lugares urbanos, ao quais as pessoas se apegam e valorizam ao longo do tempo – é projetada para ser experimentada a pé. [...] calçadas são ladeadas por espaços funcionais, tais como acessos, vitrines, pequenos jardins ou parques públicos. A fachada dos edifícios tem um valor mais alto e cada passo de uma caminhada é maximizado, com espaços divididos em pequenos incrementos. A cena varia a cada passo, desdobrando-se em convites para olhar e possivelmente entrar em uma diversidade de lugares ao longo do caminho. [...] e tudo fica nas proximidades e comunicado por calçadas, corredores, escadas ou elevadores." (tradução nossa).

"Diversity, or the mix of uses, creates a dense texture of destinations" (Ewing et al. 2011). Residents can find more of the products and services they need in the neighbourhood, so they don't need to drive to get them. The degree of diversity, or how many uses coexist in a place and how close together they are, matters. Types may be mixed – housing next to retail alongside commercial – but how many iterations of each use overlap or intermingle?"
(CAMPOLI, 2013, p.14, grifo nosso). 48

Motivado por esta mesma questão acerca do potencial e dos limites que envolvem o tema da alta densidade e da mistura de usos, que o arquiteto e jornalista francês Frédéric Mialet (2001) analisou o tema do edifício multifuncional em um artigo publicado em 2011 na revista *Architecture intérieure-Créé*, em uma edição especial dedicada à apresentação de uma série de projetos de edifícios e conjuntos multifuncionais recentemente construídos em diversos países. Com destaque a algumas experiências francesas.

Em tom provocativo o título do artigo *"Mixed-use buildings, vrais dynamiseurs ou effets de mode?"* 49, solicita nossa atenção à adoção do que poderia ser segundo o autor uma "[...] tendance à emplier les "boîtes" et à entremêler sans états d'âme programmes et architectures" (MIALET, 2011, p. 40). 50

E identifica alguns conceitos que podem ser úteis na definição de projetos desta natureza. Como a criação de dispositivos na legislação urbanística que regulamente e favoreça a mistura de usos, a adoção de coeficientes específicos para cada

48 "Diversidade, ou a mistura de usos, cria uma textura densa de destinos (Ewing et al., 2011). Moradores podem encontrar mais dos produtos e serviços que precisam no bairro, então eles não precisam dirigir para obtê-los. O grau de diversidade, ou como muitos usos coexistem em um lugar e como juntos eles são, é importante. Tipos podem ser misturados – habitação junto ao varejo no lado comercial – mas com quantas interações cada uso pode ser sobreposto ou misturado?" (tradução nossa).
49 "Edifícios Multifuncionais, reais dinamizadores ou soluções da moda?" (tradução nossa)
50 "tendência de preencher e empilhar caixas sem coerência programática e arquitetônica" (tradução nossa).

tipo de atividade; e a importância dos edifícios projetados serem polivalentes, ao oferecerem a possibilidade de receberem novos usos; a atenção aos impeditivos legais que o cruzamento entre diferentes normas especiais de segurança da construção podem criar; o uso compartilhado dos estacionamentos dividido entre turnos para atendimento da população residente e da população flutuante; e a atenção ao porte dos empreendimentos em virtude da quantidade de agentes que podem estar envolvidos e o empenho necessário para a sua viabilização e o sucesso de sua implantação.

Sobre este último aspecto, o autor aponta que na experiência francesa, os empreendimentos de maior porte obtiveram resultados mais satisfatórios.

4.2

OS NOVOS TÉRREOS

Conforme apontado na introdução deste capítulo, dos parâmetros urbanísticos apresentados pelo PDE 2014 e pela nova LPUOS (2016), a “*Fachada Ativa*” e a “*Fruição Pública*” são atualmente as duas principais ferramentas de indução da solução do edifício multifuncional na cidade, com destaque a sua aplicação nas áreas de ZEU.

A *Fachada Ativa* foi o instrumento criado com o objetivo de incentivar o uso misto nas edificações, sobretudo nas áreas da cidade aonde se pretende aumentar o adensamento habitacional e assegurar que tal desenvolvimento seja devidamente acompanhado pela implantação de outras atividades que dão suporte a função primordial do morar, como é o caso do comércio e do serviço de âmbito local. Em termos espaciais, conforme veremos adiante, trata-se de um espaço integrado ao volume das edificações destinado aos usos não residenciais, devendo este ter acesso direto pelo passeio público.

O outro instrumento proposto, o da *Fruição Pública*, tem como objetivo promover a implementação nos novos empreendimentos de espaços livres e abertos ao uso público. Podendo este estar integrado a área livre necessária para atender os critérios de ordem ambiental propostos, que atualmente estão

Acima, a guarita de acesso ao térreo elevado dos edifícios residenciais construídos no perímetro da OUCAB.
Foto: Jaime Cunha Jr., 2016.

<

Na página anterior, edifícios residenciais no Jardim das Perdizes.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2017.

compreendidos pelo conceito da Quota Ambiental (QA).⁵¹

Tanto a *Fachada Ativa*, quanto a *Fruição Pública*, são ferramentas que podem ser aplicadas conjuntamente no objetivo de qualificar a relação entre os espaços de uso público e privado na cidade.

Tais conceitos foram criados no âmbito da revisão da Operação Urbana Água Branca (OUAB)⁵² iniciada em 2007, e de sua posterior transformação em Operação Urbana Consorciada Água Branca (OUCAB), cujo projeto de lei data do ano de 2012.⁵³

Em linhas gerais, a revisão da OUAB teve como objetivo adequá-la ao Estatuto da Cidade e ao Plano Diretor Estratégico vigente naquele momento. Segundo o Arquiteto Vladir Bartalini⁵⁴, os estudos de elaboração dos novos instrumentos tiveram como referência alguns bairros da cidade que apresentam conjuntamente as seguintes características: a população residente pertencente a diversas faixas de renda; um passeio público animado pela atividade comercial e equipamentos urbanos; a existência de atividades econômicas além da função residencial.

Entre os bairros a princípio estudados, Santa Cecília pareceu o mais adequado para o aprofundamento e definição de novos parâmetros urbanísticos. Além também do fato, de sua proximidade com a área da operação urbana.

Na redação da lei da revisão da OUCAB, a *Fachada Ativa*

51 A *quota ambiental* e a taxa de permeabilidade mínima têm o objetivo de promover a qualificação ambiental com a melhoria da retenção e infiltração da água nos lotes, do microclima e a ampliação da vegetação. A aplicação de tal parâmetro implica ao projeto apresentado o comprimento de uma série de parâmetros que redundam em uma pontuação. Cujo valor deve estar em conformidade com os critérios dos perímetros de qualificação ambiental delimitados na cidade pelo novo zoneamento. Conforme ilustrado no mapa de número 03, anexo a Lei N.º 16.402, de 2016.

52 Lei n.º 11.774, de 18 de maio de 1995.

53 Lei n.º 15.893, de 07 de novembro de 2013. (Projeto de Lei n.º 505/12, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo).

54 Em depoimento prestado ao autor em julho de 2013.

é apresentada como um “recurso utilizado para evitar a formação de extensos planos fechados na interface entre as construções e o logradouro lindeiro, promovendo a dinamização dos passeios públicos;”⁵⁵

A criação deste instrumento, também se justificou como uma maneira de conter a implantação de novos condomínios de uso exclusivamente residencial que permanecem isolados do espaço urbano, no perímetro da operação urbana, e ao mesmo tempo apontar uma outra solução que ainda viabilizasse a construção de estacionamentos em nível.

Importante observarmos que a formatação do modelo do condomínio fechado observada na área e o impacto negativo causado pela sua difusão na cidade será observado sobretudo nos setores industriais urbanos que a partir da década de 1980 adentraram um processo de esvaziamento causado pela reestruturação produtiva e funcional do setor (MEYER, 2010).

A ausência de uma condução eficaz do poder público perante a transformação destes territórios, é provavelmente um dos fatores de maior relevância para compreensão de sua disseminação pela cidade em bairros como a Mooca, Brás, Pari e a Barra Funda.

Tal modelo se caracterizou pela solução de implantação de um conjunto de torres residenciais dispostas sobre um embasamento que ocupa quase que a totalidade do lote,

fachada ativa:

Acima, esquemas explicativos do conceito da *Fachada Ativa*.

Fonte: OUCAB, 2013.

⁵⁵ Conforme artigo 5º da Lei nº 15.893, de 07 de novembro de 2013.

cujo interior é unicamente destinado a acomodação de estacionamentos de automóveis. O volume, que em geral compreende dois pavimentos, tem a sua cobertura destinada a acomodação das áreas de lazer condominial, sendo também o elemento que permite a circulação de pedestres entre as portarias, que passaram a conter um núcleo de circulação vertical específico para tal função, até os acessos das torres residenciais.

Do ponto de vista da relação entre *edifício* e *cidade*, a repetição de tal solução em tais áreas, levou a configuração de um padrão de ocupação onde a rua torna-se essencialmente um espaço de circulação dos veículos delimitado pelos paredões das garagens em nível e o passeio público inseguro. Outro aspecto negativo, é a ausência de oportunidades de desenvolvimento do comércio local, tornando o uso do automóvel imperativo para o acesso as necessidades do dia a dia.

Deve-se salientar que no caso específico da OUCAB, a solução das garagens em nível é em termos ambientais a mais favorável, na medida em evita a escavação para construção de subsolos e o rebaixamento do nível do lençol freático. O bairro da Agua Branca desenvolveu-se na várzea do Rio Tietê, tornando deste modo necessária a elaboração de uma solução que atendesse os aspectos ambientais e a qualidade da vida urbana neste cenário de desenvolvimento habitacional.

Logo em sua origem a denominação da *fachada ativa*

não está apenas vinculada a existência do uso comercial no térreo e sua interface com o passeio público, mas também com a necessidade da criação de um invólucro ou uma camada, que envolve os espaços destinados aos estacionamentos situados no interior do lote.

Para incentivar a adoção desta solução, foi proposta a isenção no cálculo do coeficiente de aproveitamento, das áreas destinadas à atividade comercial. Desde que as mesmas representem pelo menos 70% da extensão das fachadas dos novos edifícios; outro importante incentivo, foi o da liberação da obrigatoriedade – determinada pela legislação vigente naquele momento - das áreas de uso comum em edifícios de uso residencial.

A solução da fachada ativa, compreendida como uma “camada” que envolve o espaço destinado aos estacionamentos em superfície, tem semelhança com o padrão de ocupação projetado para os quarteirões destinados aos alojamentos dos atletas dos jogos olímpicos de 2012, realizados na cidade de Londres.

Ao todo a vila olímpica construída na região da estação de *Stratford International Station*, constitui-se por total de 12 quarteirões, onde os edifícios distribuem-se perimetralmente conformando praças e espaços de uso público e semi-público em seus interiores.

Acima, fotos das fachadas dos edifícios da Vila Olímpica de Londres. Projeto do escritório Patel Taylor.
Foto: Jaime Cunha Jr., 2014.

Acima, as plantas do projeto desenvolvido pelo escritório Patel Taylor. Atentar a solução do estacionamento no interior da quadra.

Fonte: <http://www.pateltaylor.co.uk/>

Abaixo, imagem do acesso de pedestres para a praça elevada.
Foto: Jaime Cunha Junior, 2014.

Em termos programáticos, além das habitações propriamente ditas, os projetos preveem uma distribuição por toda a área de espaços comerciais nos pavimentos térreos e academias esportivas.

O destaque fica para a solução dos estacionamentos de veículos que ocupam o interior das quadras no pavimento térreo, de modo que as praças internas propostas situam-se em uma cota elevada em relação a da rua, ambientada pela face interna dos edifícios que ocupam o alinhamento do quarteirão.

Um conjunto de aproximadamente 11 escritórios foram contratados para projetar o conjunto. Entre as soluções propostas, o projeto desenvolvido pelo escritório Patel Taylor em relação a distribuição programática tem como particularidade a utilização dos espaços do pavimento térreo que estão voltados para o passeio público para duas finalidades em razão do papel desempenhado pela via ao qual está orientado. Somente em uma das faces da quadra, que a atividade comercial foi proposta.

Nos outros três casos a solução desenhada foi a retomada de uma solução bastante típica nos bairros centrais de Londres, o acesso direto a algumas unidades que se localizam nos primeiros pavimentos, independentes das demais que se orientam para uma circulação interna de uso coletivo. Ou seja, a combinação em um mesmo volume de unidades unifamiliares e multifamiliares.

Por trás desta ocupação perimetral, de unidades

residenciais e comércio, foi resolvido o espaço do estacionamento.

Os acessos as habitações que ocupam as laminas na cobertura, o da praça interna e dos veículos, foram distribuídos segundo a modulação da arquitetura entre os alinhamentos do quarteirão.

Tal solução resulta em uma configuração extremamente compacta e eficiente na medida em que o quarteirão foi todo modulado em razão dos espaços de acomodação e manobra dos veículos, e do dimensionamento das unidades. Em um contexto diverso, onde não há o controle desejado da geometria do lote ou até mesmo o da quadra, a solução poderá se mostrar inviável.

Outra experiência promovida pela administração pública, neste caso por meio da Agência Paulista de Habitação Social, da Secretaria da Habitação do Governo do Estado de São Paulo, o projeto intitulado Casa Paulista (2013).

As áreas de intervenção estão articuladas às estações de trem ou metrô existentes em cada um dos bairros. E as propostas envolvem a criação de edifícios habitacionais destinados à população de diferentes faixas de renda, combinadas a espaços para o comércio nos térreos, com a ampliação do espaço público, a criação de áreas de verdes, o alargamento das calçadas e a criação de passarelas nas áreas próximas a linha férrea.

Acima, perspectivas ilustrativas do projeto Casa Paulista.
Fonte: <https://www.urbem.org.br/casa-paulista>

A apresentação das propostas foi acompanhada de uma série de esquemas elaborados com o objetivo de explicar os princípios do projeto, que identificam os modelos urbanos negados e os propostos. Onde se destacam a superação do edifício isolado no lote e do contexto urbano e a implementação de espaços livres de uso público e áreas comerciais relacionadas com o passeio público, criando espaços de transição entre o edifício e a cidade.

Os estudos foram desenvolvidos pelos escritórios MMBB, Andrade Morettin e Piratininga, sob a coordenação do Instituto de Urbanismo e Estudos para a Metrópole (Urbem).

Acima, perspectivas ilustrativas do projeto Casa Paulista.
Fonte: <https://www.urbem.org.br/casa-paulista>

<

Ao os princípios norteadores do projeto Casa Paulista.
Fonte: Revista Monolito (17), São Paulo, p.101.

4.3

AS REGRAS PARA O USO DOS INSTRUMENTOS

FACHADA ATIVA E FRUIÇÃO PÚBLICA ⁵⁶

De acordo com o PDE 2014, a fachada ativa:

“(...) corresponde à exigência de ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial com acesso direto e abertura para o logradouro, a fim de evitar a formação de planos fechados na interface entre as construções e os logradouros, promovendo a dinamização dos passeios públicos; ” ⁵⁷

56 Desde a aprovação da LPUOS (2016) em 22 de março de 2016, até o término do mesmo ano, quando se encerrou a administração do Prefeito Fernando Haddad, um conjunto de quatro decretos publicados a partir do mês de outubro, tiveram como objetivo regulamentar as disposições da lei original. O primeiro, o decreto n.º 57.377, de 11/10/2016, referente a parcelamento do solo e ocupação do solo, bem como normas específicas de Habitação de Interesse Social e de Mercado Popular; o segundo, o decreto n.º 57.521 de 9/12/2016, de regulamentação da ocupação do solo e às condições de instalação dos usos; o terceiro, o decreto n.º 57.565 de 27/12/2016, de regulamentação dos procedimentos de licenciamento, controle e fiscalização e monitoramento da Quota Ambiental (QA); e o quarto, o decreto n.º 57.558 de 21/12/2016, que regulamentou disposições relativas ao parcelamento do solo. Os dados apresentados neste item do capítulo consideram a conjugação das informações referentes aos instrumentos da fachada ativa e da fruição pública.

57 São Paulo (cidade). Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Lei n.º 16.050, de 31 de julho de 2014. Texto da lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015. p. 183

58 Ibid. p.

Enquanto que a fruição pública é apresentada como um *“incentivo urbanístico para empreendimentos que destinarem áreas para uso público.”* ⁵⁸

Em termos práticos, o conceito da fachada ativa se converte em um espaço interno e integrado ao volume das edificações, que pode estar localizado em diferentes níveis, desde que aberto diretamente para o logradouro público.

Nas áreas de ZEU, e em suas subcategorias, as áreas construídas de fachada ativa no nível da rua devem corresponder a pelo menos 25% do total da testada do Lote. Podendo ser este valor, distribuído nos casos dos lotes de esquina ou que apresentam duas frentes, desde que atendida a extensão mínima de 3 metros (artigo 11, decreto 57.521 de 09/12/16).

Os espaços de *fachada ativa* não são computáveis no cálculo da área de potencial construtivo na proporção de até o equivalente a 50% da área do lote. E podem contar com acessos complementares voltados às áreas de fruição pública. Fator este, que permite a adoção da solução da galeria comercial.

A área utilizada como *fruição pública* pode estar delimitada e distribuída em área livre ou no espaço edificado, mas deve ser posicionada a partir do alinhamento com o passeio público, e sem fechamento. E apresentar a largura mínima de 4 metros. Nos lotes com metragem superior a 10.000 m² deverá atingir a metragem mínima de 250 m².

A *fruição pública* não pode ser utilizada para o estacionamento de veículos e a pavimentação deve ser a mesma utilizada na calçada diante do lote. Deve ser constantemente aberta à circulação de pedestres, sendo permitido o controle no período noturno (artigo 11 do decreto n.º 57.558 de 21 de dezembro de 2016).

As áreas livres necessárias para atender os critérios de ordem ambiental também podem estar integradas na área da *fruição pública*. O novo PDE 2014 e a LPUOS 2016 definem critérios que foram compreendidos pelo conceito da Quota Ambiental (QA).⁵⁹

Para garantir a aplicação de tais instrumentos, são oferecidos ao empreendedor imobiliário descontos sobre a

59 Segundo a quota ambiental e taxa de permeabilidade mínima têm o objetivo de promover a qualificação ambiental com a melhoria da retenção e infiltração da água nos lotes, do microclima e a ampliação da vegetação. A aplicação de tal parâmetro implica ao projeto apresentado o comprimento de uma série de parâmetros que redundam em uma pontuação. Cujo valor deve estar em conformidade com os critérios dos perímetros de qualificação ambiental delimitados na cidade pelo novo zoneamento. Conforme ilustrado no mapa de número 03, anexo a Lei N.º 16.402, de 2016.

compra de coeficiente de aproveitamento superior ao nível básico⁶⁰ por meio da outorga onerosa do direito de construir.

Em determinadas condições, relacionadas por exemplo, à dimensão do lote e a zona de uso, a adoção da *fachada ativa* é determinante para obtenção dos certificados de construção que permitem a liberação do alvará de conclusão de obra.

Nos lotes em ZEU, e em suas subcategorias, com área superior a 2.500 m², o atendimento da *fachada ativa* é condição para o empreendedor ter acesso ao desconto na contrapartida financeira de outorga onerosa do direito de construir, relacionada a certificação de sustentabilidade. Sendo obrigatória quando a área do lote for superior a 10.000 m², neste caso a restrição também se aplica a outras zonas.

Importante frisar que os incentivos vinculados ao atendimento dos parâmetros de *fachada ativa* e da *fruição pública* não são exclusivos das áreas compreendidas em ZEU. Podendo também ter acesso aos benefícios os empreendimentos localizados nas *Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana* (ZEM), *Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana Prevista* (ZEMP), *Zona Centralidade* (ZC), *Zona Centralidade Ambiental* (ZCa).

Dentro do quadro de incentivos criados, possivelmente o que exercerá maior impacto nas características arquitetônicas e programáticas dos novos projetos é o ganho de 20% de área

60 A atual legislação estabelece que para toda a cidade o coeficiente de aproveitamento básico de valor 1, ou seja, garante o direito de construir o equivalente a uma vez a área do lote. Podendo em determinadas zonas da cidade, como o caso das zonas de ZEU, este coeficiente alcançar o nível 4. Desde que mediante o pagamento da outorga onerosa do direito de construção.

construída não computável para usos não residenciais, caso o empreendimento contemple a fachada ativa e esteja localizado em uma das zonas pré-determinadas pelo LPUOS/2016, conforme o trecho do artigo citado abaixo:

“ Art. 62. São consideradas áreas não computáveis: (...) nos lotes localizados nas ZEU, ZEUA, ZEUP, ZEUPa, ZEM, ZEMP, ZC e ZCa, a área destinada aos usos não residenciais, até o limite de 20% (vinte por cento) da área construída computável total nos empreendimentos de uso misto com fachada ativa; (...).” 61

Será esse provavelmente o fator que irá levar ao desenvolvimento de projetos de edifícios multifuncionais de maior complexidade programática. Levando por exemplo a soluções mais elaboradas em relação aos acessos e aos fluxos internos do edifício e sobre suas relações com o entorno urbano. Outro fator importante, ligado ao percentual de área não computável ganho, diz respeito as dimensões físicas dos empreendimentos. Com o acréscimo de área oferecido, um projeto que tenha adotado o coeficiente de aproveitamento máximo quatro, poderá atingir um índice superior a cinco vezes a área total do terreno.

Conforme veremos adiante, as consequências de tal incentivo já podem ser constatadas nos novos empreendimentos em fase de desenvolvimento ou em lançamento na avenida Rebouças. Importante via de ligação entre a região central e o chamado centro expandido, e que integra o conjunto de eixos de estruturação da transformação urbana (ZEU) propostos na cidade.

61 Conforme inciso VIII do artigo 62 da Lei nº 16.402, de 2016.

**OS EIXOS DE
TRANSFORMAÇÃO
URBANA (ZEU) E
AS ZONAS ESPECIAIS
DE PRESERVAÇÃO
CULTURAL**

ZEU

ZEPEC AUE

ZEPEC BIR APPA

ZEPEC - BIR

ZOE

REDE DO METRÔ

REDE DE ÔNIBUS

ÁREAS VERDES

Fontes Básicas:
SÃO PAULO (CIDADE), MDC, 2014
SPtrans, CPTM, Companhia do Me-
tropolitano de São Paulo – Metrô
SVMA, Lei 16.050 31/07/2014,
Lei 16.402 16/03/2016

4.3

ASPECTOS DA DELIMITAÇÃO DOS EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA (ZEU)

Conforme observado anteriormente, as áreas de ZEU constituem-se no cenário proposto pelo PDE 2014, como o território aonde se almeja o desenvolvimento de novas centralidades vinculadas a infraestrutura de transporte coletivo de média e alta capacidade, contexto este onde a solução do edifício multifuncional é incentivada pela aplicação dos dois novos instrumentos urbanísticos criados, a *Fachada Ativa* e a *Fruição Pública*.

No âmbito do PDE 2014 a criação de tais instrumentos urbanísticos é justificada pelo seguinte contexto:

“A orientação do crescimento da cidade nas áreas com boa infraestrutura e, em especial, ao longo dos eixos de transporte público é a principal proposta para compatibilizar o crescimento urbano com um novo padrão de mobilidade. Nas áreas de influência, definidas em função da proximidade com corredores de ônibus, estações de metrô e trem, será permitido otimizar o uso dos terrenos, permitindo a construção de quatro vezes a sua área. Ao mesmo tempo, serão desestimuladas as vagas de garagem, com o fim da obrigatoriedade de um número mínimo para os novos empreendimentos. Há, ainda, o incentivo para que as novas construções melhorem a sua inserção urbana: com uso misto, fachada ativa, espaço para fruição pública e calçadas maiores. Com isso, criamos instrumentos para qualificar

Acima, reprodução do mapa 02, com identificação das MACROÁREAS.

Fonte: PDE, 2014.

62 Ibid. p. 11.

63 Ibidem p.45.

64 Ibidem p. 49.

os espaços públicos e conferir maior qualidade urbana e ambiental para as regiões de maior adensamento. Acompanhado do maior adensamento ao longo dos eixos de transporte público, buscamos preservar a qualidade urbana e ambiental e a dinâmica de vida nos miolos dos bairros, seja pela definição de altura e número de andares máximos das edificações e de limites ao adensamento construtivo, seja pelo estímulo ao uso misto (comércio, serviço e usos institucionais) no térreo das edificações, com incentivos urbanísticos. (grifo nosso)” ⁶²

Para adentrarmos aos critérios adotados pelo PDE 2014 para a demarcação das áreas de ZEU, devemos primeiramente compreender a divisão territorial do município por ele proposta, que resulta da definição de duas Macrozonas: a primeira a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, que está *“situada integralmente na Zona Urbana, apresenta grande diversidade de padrões de uso e ocupação do solo, desigualdade socioespacial, padrões diferenciados de urbanização e é a área do Município mais propícia para abrigar os usos e atividades urbanos”* ⁶³ e a segunda a Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental, que constitui *“um território ambientalmente frágil devido às suas características geológicas e geotécnicas, à presença de mananciais de abastecimento hídrico e à significativa biodiversidade, demandando cuidados especiais para sua conservação.”* ⁶⁴

Tais divisões, se desdobram em subdivisões denominadas como Macroáreas, criadas com o objetivo de atender as

características específicas de cada setor da cidade. Procurando deste modo, entre outros aspectos apontados, responder e zelar quanto a estruturação metropolitana; atuar em áreas de urbanização consolidada; e preservar os ecossistemas naturais (art. 9 do PDE).

Sobrepostas a estas divisões, foram demarcados os chamados Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, cujo critério orientou-se pela inclusão das áreas contíguas aos elementos estruturais dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade, sejam eles existentes ou planejados. Esta demarcação considerou as áreas de influência avaliadas como aptas ao adensamento construtivo e populacional e ao uso misto entre os usos residenciais e não residenciais.⁶⁵

O cruzamento entre estas duas abordagens sobre o território da cidade, resultou na criação de categorias das áreas de ZEU, de modo que a transformação proposta esteja alinhada com os critérios de implantação dos sistemas previstos, e com as características específicas de cada setor urbano de acordo com a divisão das Macrozonas e Macroáreas ao qual estão sobrepostas. Neste quadro foram criadas as seguintes categorias de ZEU:

ZEU – Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana

ZEUp – Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana Previsto

ZEUPa – Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana Previsto

Ambiental

⁶⁵ Ibid. p. 67

Fonte: PDE, 2014.

OS EIXOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA EXISTENTES (ZEU) E OS PREVISTOS (ZEU_p)

ZEU

ZEU_p

REDE DO METRÔ

REDE DE ÔNIBUS

ÁREAS VERDES

Fontes Básicas:
SÃO PAULO (CIDADE), MDC, 2014
SPtrans, CPTM, Companhia do Metrô
Metropolitano de São Paulo – Metrô
SVMA, Lei 16.050 31/07/2014,
Lei 16.402 16/03/2016

De acordo com o gráfico ao lado, o critério de delimitação das áreas de influência foi orientado de acordo com a modalidade de transporte existente segundo suas características e a capacidade de atendimento (art. 76). Nas áreas atendidas pelos sistemas não elevados dos corredores de Ônibus Municipal, intermunicipal e pelo sistema de Veículo Leve sobre Pneus (VLP), foi considerada uma faixa paralela ao percurso com largura de 300 metros de cada lado, totalizando 600 metros.

Enquanto que nas áreas atendidas pelos sistemas sobre trilhos (Trem e Metro) ou ainda pelo sistema do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e pelo VLP elevados, foi traçado um raio de 600 metros a partir das estações, totalizando uma circunferência de 1200 metros de diâmetro.

No que diz respeito aos critérios de demarcação das áreas de influência acima apresentadas, não há nenhuma menção às características do relevo ou mesmo do traçado urbano, fatores estes que podem impactar na acessibilidade ao sistema de transporte.

Deve-se notar que somente os quarteirões totalmente contidos no interior dos perímetros de referência acima descritos, foram incorporados a demarcação das áreas de ZEU. A sobreposição das áreas identificadas com a demarcação de outras zonas determinadas e mantidas pela nova legislação também levaram a exclusão de quarteirões ou lotes ao longo

dos eixos estabelecidos. Como foram os casos das delimitações das áreas de Operação Urbana Consorciadas (OUC), das Zonas Exclusivamente Residenciais (ZER), das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), das Zonas de Ocupação Especial (ZOE), das Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEPEC), das Zonas Especiais de Preservação Ambiental (ZEPAM), especificamente as áreas indicadas como integrantes da categoria dos Bens e Imóveis Representativos (ZEPEC-BIR) e das Áreas de Proteção Cultural (ZEPEC-AUE), os Subsetores da Macroárea de Estruturação Metropolitana: Arco Tiete, Arco Tamanduateí, Arco Pinheiros e Arco Jurubatuba e ainda o Sistema de áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres.

As Zonas dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU) equivalem a aproximadamente 3% de todo o território da cidade de São Paulo. Se neste cálculo ainda considerarmos as áreas que atualmente integram os perímetros da Zonas de Eixo de Transformação Urbana Previstas (ZEU_p), esta proporção alcançará o percentual de 6% equivalente a área total da cidade.

De acordo com dados do SECOVI⁶⁶, se considerarmos a soma das áreas de todos os imóveis que integram os perímetros de ZEU na cidade, e desconsiderarmos as áreas ocupadas por equipamentos de uso público teremos uma área total de 42.651.074,26 m², ou seja, o equivalente a aproximadamente

66 Segundo dados contidos na apresentação acessada em <http://www.secovi.com.br/downloads/Sao-Paulo-tem-um-novo-Plano-Diretor-Estrategico/808>, acessado em 07 de março de 2018.

26 vezes a área do Parque Ibirapuera.

Neste amplo universo deve-se alertar que as atuais demarcações dos perímetros de ZEU, embora tenham como ponto em comum a proximidade com o sistema de transporte coletivo existente e contemplem critérios distintos em razão do tipo de transporte ao qual estão vinculadas, tais critérios não observam as características de inserção urbana de tais elementos. Como por exemplo, o caso da linha vermelha do metrô no segmento que se desenvolve a partir da região central em direção à zona leste da cidade.

O impacto exercido pela construção tais elementos sobre a paisagem e o uso do solo das áreas por eles atravessadas é um fator identificado nos estudos de implementação do sistema de transporte rápido de massa, a exemplo do desenvolvido pelo consórcio HOCHTIEF-MONTREAL-DECONSULT de 1968, conforme citação abaixo:

"As vias na superfície ou em elevado, frequentemente estão dispostas na faixa central de avenidas, esquema adotado particularmente nos E.U.A. Em algumas linhas recentemente construídas nos E.U.A. e na Europa, foi escolhida uma disposição, na qual a linha do metrô corre em um dos lados da avenida, em uma faixa ajardinada. Esta solução provou ser muito apropriada para os bairros residenciais situados fora do centro. (...) Soluções deste tipo deverão ser previstas dentro do planejamento urbanístico, principalmente para os trechos nos subúrbios, a serem projetados futuramente. (...) Zonas urbanas de caráter residencial e comercial

Acima, relação entre a linha férrea e o traçado viário no entorno da estação
Foto: Jaime Cunha Jr., 2018.

não permitem a solução acima descrita, entretanto as estações podem ser combinadas com centros comerciais através de disposição e planejamento adequado. (grifo nosso)” 67

Dez anos mais tarde o relatório das obras de implementação da linha 3 Leste-Oeste, a vermelha, apontou os efeitos da implementação do corredor de tráfego, referindo-se as novas linhas do metrô, sobre o uso do solo das áreas lindeiras aos trajetos e estações:

“ Segundo estudos técnicos, um corredor de tráfego, como o atualmente projetado, é local propício para a concentração de atividades comerciais, de serviços e de residências em sua área lindeira. Supõem-se que, com a implementação do sistema integrado de transportes, estas áreas serão valorizadas e a maior demanda de terrenos pressionará a ocupação de lotes vagos e a substituição de casas por edifícios de apartamento, escritórios e lojas. ” 68

Ainda sobre o mesmo tema, o relatório concluiu que o aumento da ocupação dos terrenos junto às estações é observado nos segmentos em que é adotado o metrô subterrâneo:

“(…) Aumento de ocupação dos terrenos junto às estações. Este é o caso típico do metrô subterrâneo. As estações funcionam como centros de atividades comerciais e de serviços, ao lado de prédios de apartamento que se localizam a partir das estações em volumes decrescentes. Neste caso, entre as estações também haverá maior número de ruas e áreas comerciais e de serviços em terrenos provavelmente mais valorizados. ” 69

Enquanto que nos trechos onde o metrô correrá em

67 HOCHTIEF. MONTREAL. DECONSULT. Sistema Integrado de Transporte Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo. São Paulo. 1968. p.202.

68 Prefeitura do Município de São Paulo. Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. LESTE OESTE. Em busca de suma solução integrada. Fevereiro de 1979. p.47.

69 Ibid. p. 47

superfície, paralelamente à ferrovia, tal solução levará a problemas de desconforto ambiental inibindo a ocupação das áreas próximas, ocorrendo deste modo uma dinâmica característica:

"Nos trechos onde o metrô correrá em superfície, paralelamente à ferrovia, os problemas de desconforto ambiental, gerados pelos dois sistemas, poderão criar obstáculos a uma maior ocupação muito próximo à linha e às estações. Neste caso provavelmente a concentração de residenciais e serviços se dará ao longo das ruas transversais à linha, com origem nas estações e com decréscimo gradual de intensidade na medida em que se afasta delas. " 70

O impacto identificado em tais prognósticos, somado a uma contínua intervenção do setor público nas últimas décadas com a implementação de obras viárias e de transporte desarticuladas entre si, levaram a fragmentação e a descontinuidade de tais territórios. Que desafiam a transposição do modelo de cidade almejado pelo PDE 2014, suscitando a elaboração de parâmetros e soluções que possam responder a complexidade de tais territórios.

70 Ibidem. p. 47.

**CAPÍTULO 05 | AS VIRTUDES DO
EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL
NA CIDADE
CONTEMPORÂNEA**

5.1

INTRODUÇÃO

Passados pouco mais de três anos desde a aprovação do PDE 2014 e a quase dois anos da homologação da nova Lei de Zoneamento (2016), começam a surgir nos chamados *Eixos de Estruturação da Transformação Urbana*, os indícios do que podemos aguardar como uma nova geração dos edifícios multifuncionais na cidade de São Paulo.

A importância disso e a expectativa acerca de sua presença urbana, se deve principalmente ao fato de que serão estes os primeiros empreendimentos imobiliários na cidade concebidos segundo a nova legislação urbanística, e, portanto, descendentes diretos da aplicação dos novos instrumentos e incentivos urbanísticos estudados no capítulo 4.

Em termos metodológicos seria prematuro da nossa parte tentar após um período tão curto desde a implementação da nova legislação, apresentar uma avaliação quanto à eficácia dos novos instrumentos e a qualidade dos espaços por eles gerados. Considerada tal prudência, optamos por organizar a etapa final deste trabalho em duas partes.

A primeira consiste na elaboração de um perfil dos empreendimentos multifuncionais acima citados, tendo como referência as experiências realizadas no recorte histórico

Acima, os quarteirões integrados às áreas de ZEU no entorno da estação Fradique Coutinho do Metrô.

<

Visão a partir da avenida Rebouças de um lote com potencial de comunicação com o interior do bairro.

Fotos: Jaime Cunha Jr., 2017.

percorrido por este trabalho. Para na sequência, na segunda parte, propormos parâmetros de elaboração do projeto arquitetônico e urbanístico do edifício multifuncional que possam contribuir em futuras revisões da nova legislação, bem como na concepção de projetos desta natureza.

Estes parâmetros, que aqui denominamos como as *Virtudes do Edifício Multifuncional na Cidade Contemporânea*, foram dentro do possível ilustrados com o exemplo de edifícios e situações urbanas existentes, cuja presença neste trabalho é explicada pelas reflexões que suscitaram ao longo do desenvolvimento da pesquisa, assim como pela sintonia que identificamos com o modelo de desenvolvimento urbano do atual plano diretor da cidade.

Embora tais parâmetros possam interagir entre si, acreditamos que a separação por questões específicas de projeto, nos permite avaliar com maior exatidão os desafios e as potencialidades da solução do edifício multifuncional, sobretudo quando considerado como instrumento de qualificação e reorganização do tecido urbano.

<

Na página anterior, visão a partir da avenida Rebouças de um lote com potencial de comunicação com o interior do bairro.

Fotos: Jaime Cunha Jr., 2017.

5.2

A AVENIDA COM “VISTAS”

Do conjunto das áreas da cidade que integram os chamados *Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU)*, a avenida Rebouças é atualmente o eixo de maior visibilidade midiática e concentra uma grande quantidade dos empreendimentos de edifícios multifuncionais na cidade, em fase de concepção e lançamento.

Nos últimos meses, ao longo dos seus 4 km de extensão, registramos em torno de 12 empreendimentos que variavelmente combinam o uso residencial, escritórios, hotel, e o comércio no térreo. A avenida Rebouças é um importante corredor viário na cidade, que somada a rua da consolação, desempenham a tarefa de ligar a região central com os bairros localizados a oeste e sudoeste.

Os mapas da cidade mostram que até o início da década de 1930 seu traçado ainda estava incompleto, limitando-se a até onde mais tarde seria aberta a avenida Henrique Schaumann. Segundo REALE (1982) neste período a avenida Rebouças era motivo de queixas frequentes quanto a ausência de calçamento e da instalação de guias, fatores que inviabilizavam o seu uso durante a época de chuvas. Era mais um caminho rumo ao Rio Pinheiros que conduzia às áreas à oeste da cidade, do que uma

Na página ao lado, visão panorâmica da avenida Rebouças. O bairro do Jardim Europa e a avenida Brigadeiro Faria Lima no fundo.
Foto: Jaime Cunha Jr., 2017.

Acima, registro das obras de nivelamento e calçamento avenida Rebouças em 1936.

Fonte: REALE (1982), p. 91.

Abaixo, o esquema teórico do Plano de Avenidas para São Paulo.

Fonte: MAIA, Francisco Prestes. Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, 1930. p. 52.

avenida urbana.

As obras de melhoramento foram concluídas somente em 1936, e além do asfaltamento, contemplaram sua extensão até o trajeto atual, o alargamento do seu leito com a criação de duas mãos de trânsito e ainda um amplo canteiro central.

A transformação da via foi decisiva para o desenvolvimento do bairro de Pinheiros, na medida em que ao constituir-se como uma nova opção de comunicação com a região central, a avenida gerou um intenso mercado de compra e venda de imóveis na região (Ibid., 1982). De modo que na década de 1960, sua ocupação passa a se caracterizar pela de residências unifamiliares, ambientadas pela farta arborização existente em seu canteiro central.

O período da década de 1940 em São Paulo será marcado pela implantação das obras viárias definidas pelo Plano de Avenidas de 1930, como a importante abertura do Perímetro de Irradiação na região central da cidade, e das avenidas radiais que integram o sistema radioconcêntrico proposto e realizado ao longo das décadas de 1930 a 1950. Como foram por exemplo os casos da avenida 9 de Julho e a duplicação da rua Consolação e da avenida Rebouças.

Nesta nova estrutura viária, planejada com o objetivo de preparar a cidade para uma nova etapa de seu desenvolvimento urbano, o eixo Consolação-Rebouças aparece como uma das

principais avenidas radiais que compõem a estrutura do novo sistema definido pelo Perímetro de Irradiação.

O processo de deslocamento das *funções centrais* em direção à avenida Paulista na década de 1960 e seu avanço na década de 1970 para a avenida Brigadeiro Faria Lima e o bairro do Itaim, coincidirá com a implementação da primeira lei geral de zoneamento da cidade. Momento este, que podemos considerar como crucial para a trajetória urbana da avenida, em razão da polêmica que se instalará na cidade acerca da preservação das características urbanísticas dos bairros estritamente residenciais dos Jardins América, Europa e Paulistano e o desenvolvimento comercial das vias a estes lindeiras, impulsionado pelo aumento dos fluxos de passagem (NERY, 2002).

A partir de então, as regras de ocupação da avenida passaram a tolerar a instalação de um determinado conjunto de usos não residenciais considerados aptos a proximidade com as áreas de uso residencial; e impedir a renovação de seu estoque construído, ao definir como modelo de ocupação da avenida a mesma tipologia das áreas residenciais vizinhas.

Deve-se destacar que o novo papel desempenhado pela avenida no sistema viário da cidade trouxe consigo um tráfego intenso de veículos, provocando um processo de deterioração dos seus espaços.

Acima, visão panorâmica dos bairros jardins à partir da Alameda Gabriel Monteiro da Silva.
Foto: Jaime Cunha Jr. (2012).

Acima, casarão remanescente na avenida Rebouças.
Foto: Jaime Cunha Jr. (2017).

71 Resolução 05/91 do traçado urbano dos Jardins: América, Europa, Paulista e Paulistano.

72 Conforme apresentado pela proposta contemplada com a menção honrosa na modalidade de número 2 do concurso, a de proposição de parâmetros de configuração urbana para unidades territoriais selecionadas, identificadas como de especial interesse paisagístico, histórico, social e cultural. A proposta, de autoria do arquiteto Silvio Oksman, foi reconhecida pela forma com que aborda temas como “o manejo de relações de tombamento, elementos de mobilidade urbana, usos e adensamento (...) A proposta regula a convivência entre áreas estritamente residenciais e uma diversificação de usos e gabaritos nos eixos de mobilidade que atravessam os bairros.” Para mais informações consultar a Ata do julgamento do Concurso Nacional Ensaio urbanos – desenhos para o zoneamento de São Paulo, disponível em: http://www.iabsp.org.br/ata_concurso_ensaios_urbanos.pdf.

Acredita-se que tais fatores, tenham levado a inércia sobre o desenvolvimento da avenida, que ficou relegada à ocupação de um perfil de atividades comerciais e de serviços de pouca relação com os bairros contíguos ao seu traçado, como o caso dos serviços de locação de trajes para festas ou o comércio especializado de mídias, equipamentos eletrônicos e musicais.

Nas duas últimas décadas a avenida foi contemplada por uma série de investimentos públicos que reforçam seu papel como corredor de mobilidade, como a construção sob a avenida Faria Lima, do túnel Jornalista Fernando Vieira de Mello e a implementação do corredor exclusivo de ônibus (corredor Campo Limpo/ Rebouças/Centro), ambos inaugurados em 2004; e a inauguração parcial da linha 4 amarela do metro em 2010 sob o traçado da rua dos Pinheiros.

Recentemente, no âmbito do concurso de ideias “Ensaio Urbanos” (2014), foi vislumbrada a possibilidade de alteração da resolução de tombamento do bairro ⁷¹ e a proposta de um padrão de ocupação novo para a avenida, resolvido com o uso comercial no embasamento de edificações, que em razão da vizinhança, teriam alturas limitadas a 25 metros em ambos os lados da avenida. ⁷²

Entretanto, atualmente, as qualidades ambientais dos bairros jardins e o seu tombamento, constituem-se não só como parte dos atrativos apresentados pelas estratégias comerciais

de venda dos novos empreendimentos como também são reconhecidos nas soluções arquitetônicas propostas, que em grande parte preveem nas coberturas dos edifícios os espaços de uso condominial, com amplos terraços e piscinas, abertos a tais visuais.

Acima, avenida Rebouças e a dinâmica de venda dos imóveis.

Fotos: Jaime Cunha Jr. (2017).

**MAPEAMENTO
DOS EMPREENDIMENTOS DE
EDIFÍCIOS MULTIFUNCIONAIS
NA AVENIDA REBOUÇAS
(2016-2018)**

Fontes Básicas:
SÃO PAULO (CIDADE), MDC, 2014
SPtrans, CPTM, Companhia do Me-
tropolitano de São Paulo – Metrô
SVMA, Lei 16.050 31/07/2014,
Lei 16.402 16/03/2016

ZEU

ZEPEC

ZCOR 1

ZCOR 2

EDIFÍCIOS MULTIFUNCIONAIS

ESTAÇÃO DO METRÔ COM
RAIO DE 600 METROS

VAZIOS

CORREDOR DE ÔNIBUS

5.3

OS NOVOS EDIFÍCIOS MULTIFUNCIONAIS

Os projetos abaixo comentados ilustram a transformação radical que deverá ocorrer nos próximos anos no perfil da avenida Rebouças. Neste novo cenário, o aspecto que mais salta aos olhos é o das dimensões dos edifícios previstos, cujo conjunto, levará provavelmente a conformação de um corredor verticalizado semelhante ao conformado na avenida Brigadeiro Faria Lima em razão da criação dos corredores-comerciais na década de 1970.

Entretanto o caso atual, terá como singularidade o fato de que o perfil da avenida será assimétrico em grande parte de sua extensão dadas as características do zoneamento vigente, que de um lado permite a alta densidade e a mistura de funções, neste caso estamos falando das áreas de ZEU, e do outro, protege a ambiência dos bairros jardins de uso estritamente residencial, por meio da criação da Zona Corredor de classificação 2 (ZCOR2). Onde são tolerados determinados usos residenciais, desde que atendidos parâmetros de ocupação dos lotes, semelhantes aos aplicados nas áreas de uso estritamente residencial.⁷³

⁷³ Deve-se ainda pontuar que em alguns casos, também são consideradas as regras contidas das escrituras primitivas das companhias loteadoras.

Tal diferenciação, além de impactar no desenho do novo perfil, poderá acentuar a função de limite que atualmente a avenida já desempenha em relação as características dos bairros contíguos. Nos projetos analisados observa-se um consenso quanto à disposição dos acessos, predominando a ideia de que os programas que usualmente dispõem de recursos para isolamento sonoro, ou que atendem um público flutuante (escritórios, co-working, flats e hotel) tem mais afinidade com a avenida, enquanto que para o uso residencial, os acessos são voltados para as vias de comunicação com o “miolo” do bairro.⁷⁴

Abrindo discussões quanto aos efeitos o novo perfil da avenida irá gerar sobre as dinâmicas que operam nos bairros vizinhos; como também se a presença de tais edifícios (nas condições acima descritas) será suficiente para reverter seu papel de corredor de tráfego e assimilar um perfil propício para contemplar as dinâmicas propostas para as áreas de ZEU.

É certo, neste momento, que a preservação dos bairros jardins, já se constituiu como um dos principais atributos da região para a venda dos novos empreendimentos. Sobretudo pelo valor agregado pelas “visuais” de uma das áreas mais arborizadas da cidade. Situação está, onde possivelmente podemos usar como referência o comentário de KOOLHAS (2014, p.53) em texto originalmente publicado em 1994 e intitulado A Cidade Genérica:

74 Além dos projetos apresentados, tal observação também tem como referência outros projetos que atualmente estão em fase desenvolvimento na avenida. E que por razões de contratuais entre os escritórios de arquitetura e o empreendedor não foi possível a autorização para apresentação utilização das plantas, perspectivas dos projetos. Tais projetos foram mapeados no levantamento apresentado na página 162 deste volume.

“Cada Cidade Genérica tem um beira-mar, não necessariamente com a água – também pode ser com um deserto, por exemplo – mas pelo menos uma linha limítrofe onde se encontra com outra situação, como se uma posição de escape próximo fosse a melhor garantia para o seu divertimento. ”

No caso específico da Rebouças, não se trata de uma situação limítrofe que se apresenta visualmente presente desde o nível do passeio público. É algo que se descortina a partir de uma determinada cota, acima da fachada ativa, por meio dos fluxos que se desenvolvem verticalmente no interior do edifício.

O acesso a “posição de escape”, neste caso, possivelmente será limitado em razão das setorizações adotadas nos projetos, e também pela ausência de qualquer mecanismo ou instrumento que possibilite que os espaços de fruição, ou mesmo da fachada ativa, possam avançar corajosamente para outros níveis em continuidade ao pavimento térreo.

O edifício denominado *Helbor Wilde* irá ocupar uma área de aproximadamente 4.685 m², fruto da integração de um conjunto de lotes que configuram uma das faces do quarteirão, a orientada para a avenida Rebouças, localizado entre os cruzamentos com as ruas Capitão Antônio Rosa e Dante Carraro. Dadas estas características, o lote resultante desta incorporação abre possibilidades de integração entre o passeio público da avenida, e as vias transversais que dão acesso ao bairro de Pinheiros. Tornando-se, portanto, favorável a aplicação dos espaços de fruição e da fachada ativa, propostos pela nova legislação urbanística.

O projeto é de autoria do arquiteto Wilson Marchi, e em termos programáticos contempla espaços comerciais e salas de cinema no pavimento térreo, e os usos residencial e o de hotel, que dividem a ocupação dos demais pavimentos. As áreas privativas de lazer condominial ocupam a cobertura do edifício, explorando deste modo os visuais dos bairros jardins localizados no alinhamento oposto da avenida.

A solução dada aos acessos dos diferentes programas existentes, reforça o papel desempenhado pela avenida Rebouças como importante eixo de viário de ligação da área central com os centros de negócios localizados a sudoeste, e, portanto, é no projeto tratada como o endereço das atividades do hotel. O desenho deste acesso oferece uma via interna para a chegada

Acima e na página anterior, perspectivas artísticas do edifício multifuncional Helbor Wilde com inserção urbana.

Fonte: <http://www.helbor.com.br/imoveis/helbor-wide-sp>

Acima, planta térrea do edifício Helbor Wide
(sem escala)

Fonte: <http://www.helbor.com.br/imoveis/helbor-wide-sp>

dos veículos e o desembarque dos hóspedes, antes de acessarem a rampa que dá acesso aos estacionamentos nos subsolos.

Dois acessos foram propostos para o percurso interno que orienta a disposição das lojas e do núcleo de circulação de acesso dos apartamentos. Este percurso se desenvolve em diagonal a partir da esquina da avenida Rebouças com a rua Capitão Antonio Rosa até encontrar a rua Dante Carraro, de caráter local, onde foram implantadas as salas de cinema.

O percurso proposto parece ter como objetivo conduzir o fluxo de pedestres que circulam pela avenida em direção ao interior do bairro por dentro do edifício. Ao mesmo tempo em que, a localização de tal acesso, considerada a solução volumétrica da torre, que reproduz a geometria dos alinhamentos do lote, cria uma espécie de inversão que conflita com o destaque dado a volumetria do edifício na conformação da esquina oposta.

Acima, perspectiva artística do edifício multifuncional Helbor Wilde com inserção urbana.

Fonte: <http://www.helbor.com.br/imoveis/helbor-wide-sp>

Outro projeto de edifício multifuncional que deverá compor o perfil da avenida, será a proposta que atualmente se encontra em fase de desenvolvimento, de autoria do escritório SPBR Arquitetos. A área de implantação situa-se em um quarteirão delimitado pelas ruas Joaquim Antunes, Auriflama e pela rua dos Pinheiros.

Em termos programáticos a solução proposta contempla além dos espaços comerciais que foram concentrados no pavimento térreo, áreas destinadas a escritórios do tipo *co-working*, academia, hotel, flats e apartamentos residenciais.

O lote onde será implantado - que atualmente já se encontra delimitado por tapumes - é resultado da junção de um lote de maior dimensão voltado para a avenida, com outros dois menores, localizados na face oposta do quarteirão com acesso pela rua dos Pinheiros.

A desproporção entre áreas incorporadas, foi provavelmente o fator que levou a equipe a optar pela solução de concentrar a maior parte do potencial construtivo do empreendimento em uma única torre implantada próxima ao alinhamento da avenida Rebouças.

As imagens que simulam a inserção urbanística do edifício impactam pela desproporção que o mesmo apresenta em relação as dimensões das edificações vizinhas, mesmo se apenas o compararmos com os edifícios residenciais existentes no bairro de Pinheiros.

Na página ao lado e acima, perspectivas do projeto desenvolvido pela SPBR Arquitetos. Localizado na avenida Rebouças.

Fonte: SPBR Arquitetos, 2018.

TÉRREO REBOUÇAS

TÉRREO PINHEIROS

Acima, perspectiva artística de inserção do edifício na rua dos Pinheiros. Ao lado, as plantas dos térreos da avenida Rebouças e Pinheiros (sem escala).
Fonte: SPBR Arquitetos, 2018.

As novas proporções, são justificadas pela equipe com o argumento (visualmente apresentado) de que futuramente o edifício estará ambientado pela construção de outros edifícios do mesmo porte na avenida. Embora o argumento esteja provavelmente correto. É interessante notar que em termos plásticos, a variedade de soluções que foi dada a volumetria do edifício, contribuiu para uma espécie de diluição de sua materialidade.

E é exatamente a partir deste aspecto – das dimensões do edifício proposto - que se delineiam na proposta os critérios da sua solução de inserção urbanística.

A solução utiliza de forma literal, e não arbitrária, a ideia do edifício multifuncional como um empilhamento de usos ⁷⁵, distribuídos verticalmente segundo o grau de relação ou independência que estabelecem com o entorno urbano. Tal solução, também explora as possibilidades de sobreposição de diferentes estruturas de organização espacial, consagradas para os usos propostos.

O embasamento tem a circulação independente dos dois núcleos que ocupam a porção central. Os espaços de co-working são conectados por meio de escadas localizadas na face interna nas fachadas laterais do embasamento do edifício, lembrando a solução dada por Lina Bo Bardi no estudo desenvolvido para o edifício Taba Guaianazes de 1951. Um conjunto de uso misto, com habitação, creche, dois auditórios e os estúdios da Rádio

Acima, esquemas explicativos. Projeção da ocupação da avenida. E infográfico com setorização programática (sem escala).
Fonte: SPBR Arquitetos, 2018.

⁷⁵ Conforme apontado em: MIALET, Frédéric. Mixed-use buildings, vrais dynamiseurs ou effets de mode? Architecture intérieure-Créé, França, n. 349. p.40-47, dez/jan 2011.

Acima, foto da maquete do conjunto TABA Guaianazes, desenvolvido por Lina Bo Bardi em 1951 com cálculo estrutural de Pier Luigi Nervi.
Fonte: Revista Habitat (14), p. 4.

e TV dos Diários Associados, localizado em um lote situado na lateral de uma das cabeceiras do viaduto Major Quedinho com acessos pela rua Álvaro de Carvalho e pela avenida Nove de Julho.

Para os andares destinados ao hotel, a planta configura-se com a adoção de um átrio interno, a maneira de tantos outros projetados para hotéis realizados em São Paulo ou os desenvolvidos pelo arquiteto norte-americano John Portman nas cidades de Detroit e Atlanta.

Para os andares dos apartamentos, a configuração assume o modelo típico do núcleo central, com a disposição das unidades na forma de um cata-vento. Permitindo que cada apartamento residencial possa ter aberturas para o exterior em duas faces do edifício.

O pavimento térreo, que neste caso se desdobra em os níveis da avenida Rebouças e da rua dos Pinheiros, conforma uma espécie de topografia, que comunica os dois endereços. Em relação aos acessos, assim como no projeto anteriormente apresentado, a solução também orienta para a avenida Rebouças, os espaços de trabalho, do restaurante e do hotel, que é atendido por um núcleo de elevadores independente. Enquanto que o acesso aos apartamentos, localiza-se na rua dos pinheiros, de onde o pedestre caminha em direção ao núcleo principal de circulação vertical, que concentra as escadas de segurança de todo o edifício.

O projeto do edifício VN Capote Valente ocupa um lote em forma de “L” com acessos voltados para a avenida Rebouças e para a rua Capote Valente, tratada como o endereço principal do edifício. O projeto é de autoria do escritório Perkins + Will, e a solução foi modificada para que empreendimento fosse beneficiado pela nova legislação.⁷⁶ A solução propõe um único edifício, com forma escalonada e terraços, e destina-se quase todo seu potencial construtivo ao uso residencial. Os acessos, de veículos e pedestres, foram concentrados na rua Capote Valente. Enquanto que na avenida Rebouças, foram propostos espaços para implantação de duas lojas com acessos independentes.

Acima, perspectiva artística do edifício VN Capote Valente. Com destaque ao acesso pela rua Capote Valente.

Fonte: <http://www.vitacon.com.br/empreendimentos/vn-capote-valente/>

⁷⁶ De acordo com o depoimento do arquiteto Douglas Tolaine, do escritório Perkins + Will, publicado em 31 de julho de 2017 no jornal “O Estado de São Paulo”. Para mais informações consultar: https://www.em.com.br/app/noticia/nacional/2017/07/31/interna_nacional,887875/apos-3-anos-do-plano-diretor-predios-de-uso-misto-comecam-a-surgir-em.shtml

5.4

OUTRAS CENTRALIDADES

Além avenida da avenida Rebouças, destacam-se algumas experiências localizadas nos demais eixos de transformação urbana existentes na cidade. Como o caso por exemplo do empreendimento localizado na zona leste, nas imediações das estações Tatuapé e Carrão do metrô, o chamado eixo “Platina”. Apresentado pelos seus idealizadores, da Porte Engenharia, como: *“Um grande projeto urbano que redesenhará parte da Região Leste, (...). O seu estilo de vida está ligado ao jeito que você se movimenta em sua cidade e a Porte quer melhorar isso.”*⁷⁷

O eixo Platina é compreendido pelo segmento das ruas Caraguatai, Domingos Agostim, atravessa a Praça Silvio Romero, de onde se prolonga em direção ao metrô Carrão pela rua Platina. O empreendimento se situa na parte sul das áreas de ZEU demarcadas na extensão do eixo leste do metrô.

Dos empreendimentos programados para o eixo, o edifício multifuncional Platina 220, será a experiência pioneira. O projeto é de autoria do escritório Königsberger Vannucchi, e prevê a construção de uma torre de aproximadamente 50 pavimentos, multifuncional, implantada em um quarteirão localizado ao lado do Shopping Center Tatuapé.

Na página ao lado e acima, perspectivas artísticas do edifício multifuncional Platina 220.
Fonte: KV Arquitetos

⁷⁷ Para mais informações acessar:
<https://porte.com.br/eixo-platina>.

Diferente da solução proposta pelos mesmos arquitetos no projeto do conjunto de uso misto Brascan Century Plaza (2003), localizado no bairro do Itaim, onde a disposição dos edifícios configura a criação de uma praça interna aberta ao entorno urbano, neste caso a relação com o entorno e a setorização programática foram resolvidos por meio uma única edificação que ocupa praticamente toda área da quadra.

Acima, planta térrea do edifício Platina 220.
Fonte: KV Arquitetos, 2018.

A organização das plantas, dos fluxos internos e do desenvolvimento em altura do edifício, orienta-se a partir do ponto central do alinhamento do terreno voltado para rua Bom Sucesso, escolhida com o endereço principal do edifício, que se encontra, portanto orientado para o eixo que articula os demais edifícios propostos.

A partir deste ponto, organizam-se os acessos de pedestres que de modo independentemente atendem ao hotel, aos escritórios e aos apartamentos residenciais. O acesso de veículos e as escadas de incêndio são os únicos elementos que operam de forma conjugada.

O edifício se desenvolve verticalmente de modo escalonado e também simétrico. A ocupação integral do pavimento térreo é resultado da solução de implantação dos espaços das lojas, que criam uma espécie de embasamento voltado para as outras vias que delimitam a quadra. Os acessos das lojas neste perímetro serão realizados diretamente pelo passeio público e protegidos por uma marquise de metal. Tal disposição, dada as características do lote, permitiu materializar idealmente o conceito da *Fachada Ativa*. Os espaços das lojas definem a relação do edifício com o passeio público, e também se constituiu como uma espécie de segunda pele, ou camada, que protege do exterior, as áreas técnicas e de apoio de funcionamento dos demais usos propostos.

Com previsão de inauguração para o mês de março de

Acima, foto da rua Platina no Tatuapé, onde se concentrará os demais edifícios que integram o empreendimento.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2017.

2018, o edifício Santos Augusta se destaca pela situação de implantação, um lote localizado na esquina das ruas Augusta e Alameda Santos, vizinho ao emblemático Conjunto Nacional. Apesar do projeto ter sido aprovado segundo a legislação anterior, optamos em mantê-lo em nossa análise, por acreditarmos que a solução proposta confirma o argumento de que a solução do edifício multifuncional polariza e induz o aparecimento de iniciativas orientadas pelos mesmos princípios de integração com o espaço de uso público.

O projeto é de autoria do arquiteto Isay Weinfeld, reconhecido pelas residências unifamiliares que projetou nos bairros de alta renda da cidade, experiência em que predomina uma espécie de inversão, ou mesmo o avesso, do modelo original de implantação das casas no ambiente dos bairros jardins, que eram voltadas para as ruas, isoladas no centro do lote e envolvidas por uma ampla área ajardinada. Para uma condição oposta, onde o jardim passa a ser um elemento interiorizado, relacionado com o entorno, somente no âmbito das copas das árvores existentes.

Mas na solução proposta para o edifício Santos Augusta, o arquiteto orientou o vazio para a Alameda Santos, reconhecendo deste modo não só o caráter público dos usos propostos, mas também a possibilidade de se integrar ao fluxo de passagem de pedestres definido pelo Conjunto Nacional, que neste ponto tem

Acima, perspectivas do edifício Santos Augusta.

Fonte: santosaugusta.com.br/DEZEEN, 2017

<

Na página ao lado, perspectiva com destaque ao acesso pela esquina da Alameda Santos.

Fonte: DEZEEN, 2017.

localizado um de seus acessos.

Em termos programáticos o edifício de Isay, abriga escritórios, um restaurante, um bar, e um teatro com capacidade para 230 lugares. Os croquis e as maquetes do projeto insinuam a busca por um acabamento e volumetria que resultasse em uma certa neutralidade. Destacando-se a opção de criar um efeito de volumes sobrepostos e deslocados, como uma espécie de empilhamento descuidado. Intenções que não se observam nas soluções dada as circulações verticais, que com exceção do acesso por escada ao auditório, indicado nas imagens, mantêm o já consagrado esquema do núcleo central envolvido pelas lajes de uso corporativo.

Acima, planta do pavimento térreo.Sem escala.
Fonte: santosaugusta.com.br

5.5

AS VIRTUDES DO EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL NA CIDADE CONTEMPORÂNEA

5.5.1 HIERARQUIAS

A complexidade programática e as dimensões do edifício multifuncional são proporcionais à abrangência territorial do ponto ao qual ele se situa no sistema de mobilidade.

O potencial da relação entre alta densidade e multifuncionalidade com os sistemas de transporte de massa vai além da proximidade física e do equacionamento da microacessibilidade. A solução da multifuncionalidade neste sentido pode integrar a constituição dos chamados *polos de mobilidade metropolitana* (MEYER, 2006).

Neste outro patamar, a complexidade de usos e as dimensões do edifício multifuncional podem ser multiplicadas pelo alcance territorial permitido, e em contrapartida, depara a solução com um outro desafio, o da articulação entre os usos e fluxos da *cidade metropolitana*⁷⁸ com as dinâmicas e a ambiência de caráter local.

Embora não se tratem de soluções satisfatórias do ponto de vista urbano, atualmente em São Paulo encontramos alguns exemplos que incitam o potencial de tal entrosamento. Como o caso da solução configurada nas estações Tatuapé do Metrô e da CPTM, em que a plataforma de embarque e desembarque que atende as duas estações, foi conectada em suas duas extremidades com dois centros de compras localizados em terrenos contíguos facilitando o acesso do usuário ao âmbito do bairro.⁷⁹

78 MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora. *Metrópoles Brasileiras: seus desafios urbanos e suas perspectivas*. In: *Revista da Pós* (20) São Paulo, Dezembro, 2006

79 Atualmente existem 5 estações de metrô na cidade de São Paulo onde foi aplicado o sistema de concessão à iniciativa privada para a construção de centros comerciais e shopping centers. Sendo elas: Itaquera, Tatuapé, Santa Cruz e Tucuruvi.

Acima, perspectivas dos estudos para um centro comercial e de serviços na estação Sacomã.
Fonte: METRÔ, 1988. p.23.

A Linha 2 do metrô se desenvolve de forma elevada a partir da estação Dom Pedro II na região central, e desse modo prossegue na maior parte de seu trajeto em direção à zona leste da cidade. O percurso de ligação entre a plataforma da estação e a rua Tuiuti, uma importante via de acesso ao bairro do Tatuapé, é feito em um percurso de aproximadamente 90 metros em desnível, de onde é possível por meio de rampas chegar a cota da rua, ou ainda prosseguir em direção ao centro de compras utilizando-o como percurso de acesso ao bairro.

A ideia de correlacionar centros comerciais e de serviços às estações de metrô foi objeto de estudos desenvolvidos pela própria companhia. Como foram os casos das estações São Bento, na região central da cidade, e da estação Sacomã, integrante da linha 3, a verde, do metrô.

Um exemplo atual, que explorou as potencialidades de tais relações, é o caso da torre denominada The Shard (2012), de autoria do arquiteto Renzo Piano, localizada na região de Southwark em Londres. O projeto é parte de uma série de iniciativas que compõem o plano urbanístico elaborado para a região da Torre de Londres, o London Bridge Plan.

Entre as propostas destaca-se a criação de uma esplanada sobre as margens do rio Tamisa, onde foi construída a nova sede da prefeitura, a *London City Hall* (2002) com projeto do ar-

quiteto Norman Foster; a conformação de um Hub que integra o campus universitário do *King's College* e do centro médico *Guy's Hospital*, com outras instituições de pesquisas. A transformação dos arcos da estação London Bridge, convertidos em espaços de uso comercial e de lazer, a Low Line, com percursos de pedestres que permitem a conexão entre os dois lados da área, separados pela passagem da estrutura elevada que suporta os trilhos e ramais da estação, e finalmente a criação de um centro de negócios, atrelado a revitalização da estação London Bridge.

A torre The Shard possui pouco mais de 300 metros de altura e abriga ao longo dos seus 95 pavimentos: escritórios, restaurantes, hotel e um mirante em sua cobertura. A torre foi construída sobre a área anteriormente ocupada pelo edifício *Southwark Towers* (1975), demolido em 2008. A sua base é justaposta a estrutura elevada que suporta a estação “London Bridge Station”, transformada em uma importante estação multimodal de onde é possível acessar não só o sistema de metrô, que se distribui por toda cidade, como também um terminal de ônibus e o sistema de trens regionais que atende a região sudeste da Inglaterra.

A compatibilidade entre o projeto do edifício e o sistema de mobilidade também se faz presente no protagonismo que é dado ao transporte coletivo em detrimento do individual na solução do edifício, conforme observado por Leonardo Benévolo (2006, p.182):

Acima, o edifício The Shard.
Foto: Jaime Cunha Jr., 2017

"(...) a torre quase não possui estacionamentos para automóveis, contando exclusivamente com os meios de transporte públicos, e procura uma relação imediata com o baixo tecido circundante." 80

A justaposição, com a estrutura que suporta os trilhos e a estação, permitiu que o edifício se transformasse em um espaço de transição para os pedestres entre a escala da rua e o nível elevado da estação. Ao mesmo tempo em que a criação destes dois térreos, permitiu que os acessos das áreas de uso privado do edifício fossem separados do acesso da estação.

Em termos de sua inserção na paisagem, surpreendentemente, ao caminharmos pelo entorno do edifício, sua presença escapa do campo visual delimitado pelo perfil típico da cidade, que combina ruas estreitas com edifícios de aproximadamente 6 pavimentos.

Na relação com o entorno imediato, percebe-se alguns cuidados, como por exemplo, o alinhamento estabelecido com a altura das edificações contíguas, no início dos panos de vidro que compõem a vedação em forma de "cacos" do edifício, marcado pela solução de coberturas, uma espécie de beiral, que ajusta a proporção da torre com a escala do pedestre.

Acima, acesso ao centro comercial e de serviços localizado sob a estrutura da estação.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2017

<

Na página ao lado, acesso a estação multimodal *Tower Bridge*.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2014.

80 BENEVOLO, Leonardo. A arquitetura no novo milênio. São Paulo: Estação Liberdade, 2007. 496p. p.182

Acima, visão a partir da avenida Brigadeiro Faria Lima.
Foto: Jaime Cunha Jr. , 2018.

Abaixo, planta térrea do conjunto com destaque ao sistema viário interno.
Fonte: www.archdaily.com.br/br/770329/fl-4300-aflalo-and-gasperini-arquitetos.

5.5.2 AUTONOMIA

Ao mesmo em que a arquitetura do edifício multifuncional depende das relações que estabelece com o espaço urbano, ela detém um conjunto de aparatos que garantem sua capacidade de governar-se pelos seus próprios meios.

É nesta condição que a solução arquitetônica se expande para o território do urbanismo. A autonomia, refere-se à capacidade do edifício de incorporar dispositivos, sistemas viários, infraestruturas, tecnologias, ou seja, soluções que impeçam que a sua existência sobrecarregue seu entorno urbano, tornando-a deste modo viável, e em acordo com a escala do pedestre e integrada ao espaço de uso público.

A autonomia, também diz respeito às dimensões físicas e a complexidade programática do edifício. Assim como no conceito do *BIGNESS* (KOOLHAAS, 1994), aonde a autonomia não significa a fragmentação e o abandono da noção de conjunto que justamente é o que preserva a relação entre as partes. A seguir apresentaremos alguns projetos, cujas soluções de inserção urbana colocam em discussão a importância de tais aspectos.

O primeiro projeto, o conjunto de uso misto FL4300 (2015) de autoria dos arquitetos Roberto Aflalo Filho, Luiz Felipe Aflalo e Gian Carlo Gasperini, da Aflalo & Gasperini Arquitetos, que se localiza no bairro da Vila Olímpia, em São Paulo.

Implantado sobre uma área de aproximadamente 13 mil metros quadrados, a solução proposta consistiu na implantação de três torres de usos e dimensões variados, de modo a criarem um espaço vazio, dividido entre os caminhos de acesso a cada uma das edificações propostas, e a criação de uma praça, visualmente amparada pela vegetação, onde foi proposto um pequeno pavilhão dedicado a abrigar um restaurante.

Os percursos de pedestres são claramente definidos por uma pérgola de metal que orienta e confere escala ao interior da *quadra aberta*⁸¹ pretendida. No entanto, a solução dos acessos de veículos aos estacionamentos localizados nos subsolos entra em conflito com a ideia de uma ocupação permeável ao passeio do pedestre. As áreas dos recuos frontais foram destinadas a implantação de um sistema viário interno que permite ao usuário do automóvel desembarcar em frente à entrada de cada um dos edifícios propostos. Tal solução impede a continuidade entre o passeio público e as áreas de uso público criadas.

Neste sentido, vale lembrar da solução adotada no edifício *E-Tower* (2000), desenvolvido pela mesma equipe de arquitetos, e que apresenta como solução o desembarque de veículos no nível do subsolo, onde foi criado um acesso direto, por escadas rolantes, a área de recepção localizada no pavimento térreo. Tal solução demonstrou-se eficiente para poupar a praça com piso de granito criada no recuo frontal do edifício.

Acima, foto realizada à partir do passeio público com acesso ao edifício. Foto: Jaime Cunha Jr., 2018.

81 Conforme apontado por SERAPIÃO, Fernando. Aflalo & Gasperini. O desenho da cidade. Monolito Extra. São Paulo: Editora Monolito. Novembro de 2017. p.136.

Ocupando uma área de menor dimensão, a solução desenvolvida em parceria pelos escritórios *TateHindle* e *Caruso St. John* para a nova filial da *Gagosian Gallery* (2016) na região de Mayfair em Londres, lida com uma edificação pré-existente. Um edifício construído na década de 1960, originalmente concebido para acomodar habitação, escritórios e uma garagem de veículos.

Os espaços anteriormente ocupados pelos escritórios foram ocupados pela nova galeria. Que justificou a solução de novos acabamentos, o redesenho das aberturas e dos acessos, melhorando a integração de seu espaço no térreo, com as ruas do entorno.

Sabidamente, a intervenção proposta preservou a solução original do acesso de veículos ao estacionamento localizado no subsolo do edifício. A solução original consistiu na criação de rua interna que cruza transversalmente o embasamento, e absorve os fluxos de chegada, as manobras e o acesso as áreas de parada dos veículos. Ao incorporar tais necessidades no espaço interno do edifício, a solução garantiu a integração dos acessos dos espaços de uso público no térreo, com o nível da calçada.

Acima, registro do edifício na configuração original.
Fonte: tatehindle.co.uk

Na pagina anterior e acima, o edifício no contexto urbano, com detalhes dos acessos de veículos, pedestres após o projeto de construção da Galeria Gagosian.
Fotos: Jaime Cunha Jr.

5.5.3 A CRIAÇÃO DE LIMITES

Em situações urbanas caracterizadas pela fragmentação e descontinuidade do tecido urbano, onde se observa a existência de espaços residuais e imprecisos, o edifício multifuncional poderá desempenhar o importante papel de estabelecer proporção e limites espaciais.

Mesmo a arquitetura que tem como essência a criação de espaços de integração, precisa eventualmente estabelecer limites, como forma de orientar percursos, definir visuais e dar legibilidade a contextos onde predomina a dispersão.

A solução de implantação do centro de artes *HOME Arts Centre* (2015) localizado na cidade de Manchester, no Reino Unido, é um exemplo claro de tal qualidade. O projeto é de autoria do escritório holandês Mecanno, e compreende dois teatros, 5 salas de cinema, um restaurante, um café, espaço de exposições, áreas de estudos, e uma praça de uso público.

A iniciativa é parte integrante de um empreendimento, intitulado *First Street Manchester* que prevê a implantação de usos mistos em uma área localizada ao sul da região central da cidade, delimitada de um lado pela linha férrea, e por outro, por uma via expressa, ambas elevadas.

O edifício proposto foi implantado em uma área contígua

Acima, imagem aérea mostrando situação de implantação do edifício em relação a estrutura elevada da linha férrea.

Fonte: GOOGLE EARTH, 2018.

<

Na página ao lado, acesso ao centro de artes. Detalhe da projeção dos pavimentos superiores e a criação de uma área coberta sobre o espaço da praça.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2017.

aos arcos da estrutura de sustentação da linha férrea. A organização dos espaços internos, desenvolveu-se a partir deste limite físico, que se mostrou propício para a implantação do programa que depende de menor contato com o exterior e de maior isolamento acústico, no caso as salas de cinema e os teatros. Enquanto que os programas de apoio, o restaurante, café e a área de exposições, foram voltados para uma nova praça, delimitada com os demais edifícios propostos pelo empreendimento.

Acima, o percurso de saída da praça em direção a região central da cidade de Manchester. Atentar a passagem sobre os arcos da estrutura que sustenta a linha férrea.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2017.

5.5.4 A TRANSVERSALIDADE

A compreensão das características de implantação dos eixos de transporte existentes na cidade é uma condição fundamental para pensarmos a solução de inserção dos edifícios multifuncionais no contexto das áreas de ZEU, ou seja, na relação que se poderá estabelecer entre tais elementos da infraestrutura de transporte e o tecido urbano contíguo. Nos eixos de mobilidade caracterizados pela implantação dos sistemas em superfície ou de modo elevado, a solução de implantação do edifício multifuncional pode ser pensada como uma oportunidade de transpormos as barreiras físicas, visuais e até psicológicas, criadas pela presença de tal infraestrutura.

Na hipótese de o eixo de mobilidade não oferecer condições propícias para o desenvolvimento de fachadas ativas, espaços de fruição e de permanência, outras possibilidades, podem ser localizadas no entorno urbano imediato.

A solução de inversão do acesso principal do edifício da Pinacoteca do Estado (1993), proposta pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha, embora atenda a um uso diverso do estudado por este trabalho, é ainda, representativa para discutirmos tal relação.

O deslocamento do acesso principal, segundo o eixo longitudinal do edifício, para a lateral, voltando-o para a Praça da

Luz. Demonstra que em determinados contextos, a disposição dos acessos do edifício poderá eventualmente organizar-se a partir de outros elementos além do próprio eixo de mobilidade. Neste caso, da Pinacoteca, a avenida Tiradentes, e o estrangulamento do seu passeio público, não se mostrava mais em consonância com o uso do edifício.

5.5.5 OS PASSEIOS SUPERPOSTOS

As experiências de inserção da solução do edifício multifuncional nas áreas centrais da cidade ao longo das décadas de 1950 e 1960 promoveram a solução do “embasamento” como a forma mais efetiva de dar continuidade aos alinhamentos presentes na cidade histórica e ao mesmo tempo permitir a desejada liberdade de implantação do edifício moderno. Tal solução também foi propícia para a criação de terraços, praças elevadas ou ainda os “passeios superpostos” existentes na solução da galeria metrópole, os espaços de circulação que se projetam sobre o passeio público da avenida São Luiz.

Sem a mesma eloquência, mas ainda demonstrando o potencial da solução, o conjunto Zarvos, que ocupa um terreno localizado na esquina oposta da avenida São Luiz, oferece um terraço de onde se descortina a visão da praça Dom José Gaspar e das calçadas elevadas da galeria metrópole. Relações semelhantes poderíamos estabelecer na avenida Paulista entre os terraços dos embasamentos do Conjunto Nacional, do Banco Sul-americano do Brasil e do Center 3.

Dois edifícios recentemente inaugurados na cidade recuperaram a ideia de trabalharmos a extensão dos espaços de uso público, usualmente localizados no pavimento térreo, para outras cotas, são os casos da nova sede do Instituto Moreira Salles lo-

Acima, corte trasnversal do projeto do edifício Sede do Instituto Moreira Salles na avenida Paulista. Com indicação da solução de ligação entre a calçada da avenida e um nível elevado de passeio público.

Fonte: Revista Monolito (8), 2012, p.74.

calizada na avenida Paulista, segundo o projeto do escritório Andrade & Moretti, e do aguardado SESC 24 de Maio, intervenção proposta pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha conjunto com Milton Braga e Marta Moreira.

Em ambas as soluções, há uma clara intenção de comunicação do pavimento térreo com um pavimento situado em uma cota elevada, tratados como um vazio que rompe a volumetria do edifício, corroborando sua condição de espaço exterior.

Em contextos urbanos de difícil enfrentamento, a melhor resposta pode eventualmente ser aquela que rompe com os esquemas habituais de organização dos fluxos e de setorização programática, criando espaços de uso público elevados, mas em conexão com a rua ou ao sistema de transporte público existente. Nessa condição, de que maneira poderiam ser repensados os atuais instrumentos da Fruição Pública e da Fachada Ativa?

Acima, corte transversal do SESC 24 de Maio. Onde foi proposto um grande terraço, um tipo de praça, ligado ao passeio público por uma sequência de rampas posicionadas em uma das fachadas do edifício. Fonte: ROCHA, Paulo Mendes da. (2006), p.73.

<

Na página anterior, o espaço de transição entre o passeio público e a “calçada elevada”.

Foto: Jaime Cunha Jr., 2017.

5.5.6 O EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL COMO ELEMENTO QUE COMPENSA A INFRAESTRUTURA URBANA EXISTENTE

Em determinados contextos, a solução do edifício multifuncional poderá interagir com o entorno urbano, ao oferecer meios de compensar a infraestrutura urbana existente, propiciando por exemplo, rotas de encurtamento dos caminhos, praças, locais de contemplação, ou mesmo melhorar a ambiência do espaço público.

Vejamos por exemplo a solução adotada no projeto do edifício *Leadenhall* (2014) de autoria do arquiteto Richard Rogers, que se situa na região central da cidade de Londres, ao lado de outros edifícios icônicos da arquitetura contemporânea inglesa, como o caso do *The Lloyd's Building* (1986), de autoria do mesmo arquiteto, e que ocupa um lote situado no alinhamento oposto da Leadenhall Street.

Além da altura, de aproximadamente 225 metros, o edifício se destaca dos demais existentes em seu entorno, em razão da inclinação dada na face do edifício voltada para a rua de acesso. Solução que tornou possível atender aos ângulos de visão da Catedral de *St. Paul*.

Mais uma vez, o destaque da solução, será na maneira como o edifício encontra o nível do passeio público. A solução dada neste caso, também leva a duplicação do pavimento térreo do edifício. Escadas rolantes foram colocadas na direção das

Na página anterior, foto do acesso ao edifício *Leadenhall* em Londres. Onde escadas rolantes direcionam os fluxos a partir do passeio público, permitindo a liberação do térreo e a ampliação do vazio da rua.
Foto: Jaime Cunha Jr., 2017.

calçadas, e permitem o acesso direto a recepção do edifício que se encontra em uma cota elevada. Enquanto que o pavimento térreo foi liberado para os usos de acesso público. Permitindo ainda a passagem em nível para uma rua que se encontra no miolo do quarteirão.

Conforme relato feito por Rogers (2017, p.174), o arquiteto Graham Stirk, responsável pela liderança do projeto, teve um papel fundamental na criação deste recurso:

"Graham persuaded the client to cut the lowest floors of the building to create a seven-storey, South-facing public space, with trees, hard paving and seats, and escalators ascending to the reception area above. The building is tall, but its footprint is minimised. Land is valuable in the City of London, and public spaces for lunching or simply loitering are thin on the ground." 82

O escalonamento invertido, proposto nos primeiros andares do edifício, criou uma espécie de expansão da calha da rua, direcionando os percursos que se desdobram em dois níveis, um deles através do edifício.

82 *"Graham persuadiu o cliente a diminuir os pisos mais baixos do prédio para criar um espaço público, virado para o sul, com árvores, pisos, assentos e escadas rolantes que levam para a área de recepção elevada. O prédio é alto, mas seu rastro é minimizado. A terra é valiosa na cidade de Londres, e os espaços públicos para almoçar ou simplesmente caminhar são exíguos."* (tradução nossa).

5.5.7 A SEPARAÇÃO DOS ACESSOS

A separação dos acessos que levam aos diferentes usos presentes na solução do edifício multifuncional pode ser decisiva para que uma determinada composição programática possa conviver em uma mesma edificação ou conjunto.

Misturar usos, não necessariamente implica em integrá-los internamente, combinando os fluxos e as dinâmicas inerentes de cada uma das atividades. Deve-se atender os aspectos normativos, que orientam por exemplo o dimensionamento dos espaços de circulação, ventilação, a emissão de ruídos, as saídas de emergência, e ponderar a conveniência de se propor entrosamentos programáticos em seu espaço interno.

Observa-se que a criação de “endereços” distintos para cada atividade ou tipo, além de favorecer a distribuição dos fluxos, constitui-se como uma maneira de tornar a solução mais ativa e integrada as dinâmicas urbanas de seu entorno.

A solução do acesso ao bloco dos apartamentos do Conjunto Nacional por exemplo, é frequentemente destacada como um dos principais acertos do projeto. Permite que seus moradores tenham um acesso, ou endereço, independente dos horários e das dinâmicas do espaço interno da galeria comercial. No caso do edifício Copan (1952), foram previstos acessos independentes que atendem as diferentes tipologias habitacionais

Acima, o conjunto St. Gilles e a solução de um dos acessos à praça interna.
Foto: Jaime Cunha Jr., 2012.

propostas, concentradas em blocos. Neste caso, a separação dos acessos, pode ser compreendida como uma maneira de domesticar a dimensão do edifício e tornar o convívio com 1159 vizinhos, um dado abstrato, que não se revela na sua intensidade real na rotina de uso do edifício.

A localização da entrada dos automóveis é uma decisão fundamental, podendo comprometer todo esforço empregado nas soluções de continuidade dos acessos de pedestres em relação ao espaço urbano, caso a mesma não esteja bem equacionada. Vejamos por exemplo, o caso do conjunto *Central St. Giles Court* (2010), de autoria do arquiteto Renzo Piano, que ocupa a totalidade de um quarteirão localizado na região central de Londres, nas imediações de *Covent Garden*.

O conjunto oferece espaços para escritórios, apartamentos residenciais, e no nível térreo dos edifícios, áreas comerciais ocupadas por restaurantes.

Ao todo foram propostos dois edifícios dispostos ao longo dos alinhamentos da quadra de modo a configurar uma praça interna. O primeiro edifício, de uso dos escritórios, tem a planta em formato de ferradura, enquanto que o segundo, de menor dimensão, foi implantado no alinhamento oposto e destina-se exclusivamente ao uso residencial.

O acesso dos veículos foi concentrado em umas duas ruas, de menor movimentação, enquanto que os acessos de pedestres

Acima, planta do pavimento térreo do conjunto St. Giles (2010) localizado na região central de Londres.
Fonte: <http://www.archdaily.com/104147/central-st-giles-court-renzo-piano-fletcher-priest-architects>.

ao interior da praça e dos edifícios encontram-se distribuídos entre os 4 alinhamentos. Permitindo que a praça possa ser usada como rota de encurtamento dos percursos.

O acesso principal dos escritórios foi voltado para o interior da praça, animada pelos acessos e fachadas dos restaurantes, enquanto que o acesso do bloco de apartamentos foi voltado para a face externa do quarteirão, de modo que tenha independência dos usos da praça e esteja próximo do sistema viário.

As soluções de vedação, as cores utilizadas nas fachadas, e os recortes criados na volumetria dos edifícios, quando somados, do ponto de vista dos usos propostos, garantiu que o conjunto tenha um resultado harmônico em relação ao dimensionamento das aberturas apropriadas, ao mesmo tempo em que permitiu que a volumetria do conjunto fosse de certo modo diluída, dando o efeito de existir um conjunto maior de edificações menores.

Acima, imagem aérea do conjunto St. Giles (2010) localizado na região central de Londres.

Fonte: <http://www.archdaily.com/104147/central-st-giles-court-renzo-piano-fletcher-priest-architects>.

5.5.8 POLARIZAÇÃO

A criação de instrumentos urbanísticos que incentivem a implantação de edifícios multifuncionais em situações urbanas específicas consideradas estratégicas.

A região do centro novo de São Paulo é exemplar neste sentido. Os edifícios multifuncionais lá existentes, somados as tradicionais galerias comerciais e os demais espaços edificados de uso público, constituem uma ampla rede de percursos internos que complementam os percursos oferecidos pelas praças, largos, passarelas e as calçadas existentes.

As experiências dos edifícios multifuncionais construídos na região central e na avenida Paulista demonstram que tais projetos tendem a polarizar a localização de edifícios de mesma característica. Dado que a vitalidade e o dinamismo que provocam são irradiados para seu entorno.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo assumiu como pressuposto o potencial representado pela solução do edifício multifuncional como agente de planejamento e organização da cidade contemporânea. Papel este, reconhecido pelo modelo de cidade proposto pelo atual plano diretor, o PDE 2014, que conjuga o adensamento populacional e a mistura de usos, ao sistema de mobilidade existente e previsto.

Neste contexto, a solução em altura e a multifuncionalidade, mais uma vez são combinados aos espaços de circulação, e voltam a ocupar uma posição de destaque no planejamento do espaço urbano da *cidade metropolitana*.

Deve-se, entretanto, destacar que os desafios de inserção do edifício multifuncional na cidade contemporânea de São Paulo, tem a sua frente, um outro panorama, que é radicalmente distinto das condições de inserção que o edifício multifuncional enfrentou no processo de modernização da região central (1930-1950).

A análise apresentada neste estudo, demonstra que a conjugação realizada no *Centro Novo* entre as esferas do plano urbanístico, da legislação urbana, do edifício e do tecido urbano existente, foi rompida, por alguns fatores, dentre eles a aprovação na década de 1970, da primeira lei geral de zoneamento, no

percurso do desenvolvimento das novas centralidades da Avenida Paulista e Brigadeiro Faria Lima.

No *Centro Novo*, as inserções dos edifícios Multifuncionais foram inteiramente condicionadas pela modernização do sistema viário central consubstanciada pela abertura do Perímetro de Irradiação. Tal relação foi decisiva na localização da arquitetura moderna em São Paulo naquele momento, sobretudo a de maior expressão em termos de dimensões e complexidade programática.

A criação dos *pontos focais*, pela administração municipal, ensejou a adoção do esquema compositivo baseado no bloco vertical apoiado sobre uma base horizontal, uma tipologia recorrente neste período. Observamos que a solução do embasamento se mostrou extremamente oportuna para atender aos alinhamentos dos quarteirões no nível do passeio público, e, portanto, tornou-se propício para abrigar os usos que dependem de maior contato com o fluxo de pedestres das ruas.

O embasamento também desempenhou o papel de “corrigir” as irregularidades dos alinhamentos dos lotes, ou da topografia de áreas acidentadas, como o caso dos edifícios localizados nas cabeceiras dos viadutos ou em esquinas com as características de implantação semelhantes a enfrentada pelo Conjunto Zarvos, onde o embasamento estabelece a conexão entre os níveis desencontrados da rua da Consolação e da

avenida São Luiz.

Sobre esta base, cuja forma foi “negociada” com a “cidade”, foram implantados blocos laminares e torres destinados em geral ao uso habitacional ou de escritórios, correlacionados com os enquadramentos dos visuais que se abrem ao percurso proporcionado pela avenida perimetral.

Na avenida Paulista, as soluções de inserção do edifício multifuncional foram aplicadas em simultâneo às realizadas na região central, e foram condicionadas pelos cruzamentos viários da avenida com os vetores de uso comercial de ligação com a região central, como foram os casos da rua Augusta, e da avenida Brigadeiro Luis Antônio, onde a legislação permitia a instalação de usos não residenciais.

Os primeiros exemplares, o Conjunto Nacional e o Nações Unidas, polarizaram nestes cruzamentos, a localização das demais soluções formando circuitos de circulação de pedestres integrados ao espaço público e vinculados às atividades comerciais. As soluções adotadas procuraram levar ao interior dos edifícios, a ambiência e o dinamismo que caracterizavam tais vias. Como foi o caso do projeto do Conjunto Nacional em relação à Rua Augusta, cuja largura serviu de referência para o dimensionamento da galeria.

Observa-se também com maior ênfase, a presença de um novo programa urbano no interior do edifício, os espaços

de estacionamento de veículos. Em alguns casos, as condições topográficas da avenida, especialmente nos edifícios implantados em lotes de esquina ou que dispõem de uma segunda frente voltada para as vias paralelas, favoreceram a abertura de acessos em desnível, preservando a circulação de pedestres na avenida.

Em outras situações, como no caso do edifício 5ª Avenida, onde o lote não oferece tais possibilidades, o recurso de implantar o edifício em meio nível em relação a calçada, permitiu uma espécie de duplicação da testada do lote, evitando que a passagem dos veículos comprometesse a continuidade desejada entre os espaços comerciais no térreo e o passeio público da avenida.

Apartir da década de 1970, opera-se um reposicionamento do tema do sistema viário e da organização das funções na cidade na esfera do planejamento urbano (FELDMAN, 2005). Ao mesmo tempo em que, os novos critérios de implantação do edifício, levou ao protagonismo do lote na organização da paisagem urbana, e o edifício, finalmente encontrou a autonomia e independência das amarras da cidade tradicional.

Como resultado deste reposicionamento, foram concebidos os corredores-comerciais na cidade. A avenida Brigadeiro Faria Lima é um caso exemplar. Embora os edifícios multifuncionais lá existentes ofereçam espaços comerciais voltados ao passeio

público, criando em alguns trechos uma fachada continua de uso comercial, a condições de implantação definidas pela nova legislação, somada a inserção urbana da avenida, que atravessa bairros de uso exclusivo residencial, inibiu qualquer possibilidade de integração destes terrenos com o entorno urbano imediato. Em termos programáticos, as soluções também foram simplificadas, com a restrição do uso residencial em empreendimentos de uso misto.

Deve-se ainda lembrar, que a análise da evolução histórica da via explica sua função de limite urbano. Aspecto este, que foi reforçado com a implementação da zona do corredor de uso especial na década de 1970.

O PDE 2014, detalhando pela nova LPUOS 2016, apresenta um conjunto de propostas e instrumentos, por um lado, promissores para a retomada da solução do edifício multifuncional na cidade de São Paulo. Conforme apresentado no capítulo 5, atualmente a avenida Rebouças e as imediações da estação Tatuapé do metrô concentram a maior parte dos empreendimentos em andamento na cidade em área de ZEU com uso misto.

Entretanto, deve-se destacar que a complexidade apresentada no conjunto das áreas de ZEU na cidade, desafia a adoção de parâmetros urbanísticos que se limitem a recuperar

tipologias ou esquemas de organização do espaço urbano que se mostraram capazes de lidar com a modernização da área central da cidade. A descontinuidade espacial destes territórios exige a elaboração de novos instrumentos urbanísticos ou procedimentos de análise para aprovação legal dos projetos, que contemplem esta outra realidade.

Os eixos localizados, por exemplo na região leste da cidade, não se traduzem em avenidas largas, com passeios públicos redimensionados à espera da renovação do estoque construído. Neste território, os elementos que compõem o sistema de mobilidade da cidade, são estruturas de grande impacto local que levaram a deterioração das áreas de entorno. Foram concebidos única e exclusivamente para resolver o problema do transporte público e dos deslocamentos viários na cidade, sendo resultado do reposicionamento do pensamento urbanístico acima mencionado.

O último capítulo deste estudo, apresentou o que denominamos as *“Virtudes do Edifício Multifuncional na Cidade Contemporânea”* e têm como objetivo contribuir para futuras revisões da nova legislação, bem como na concepção de projetos desta natureza.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Livros e capítulos de livros

ACAYABA, Marlene Milan. **Branco & Preto**: uma história de design brasileiro nos anos 50. São Paulo: Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, 1994.

ACIOLY, Cláudio. **Densidade urbana**: um instrumento de planejamento e gestão urbana. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

ANELLI, Renato; GUERRA, Abilio; KON, Nelson. **Rino Levi**: arquitetura e cidade. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2001. 324p.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010. 104p.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1995. 280p.

AYRES NETTO, Gabriel. **Código de Obras (1956)**. São Paulo: Editora Lep S.A., 1956.

BASTOS, Maria Alice Junqueira. **Pós-Brasília**: rumos da arquitetura brasileira: discurso prática e pensamento. São Paulo: Perspectiva: FAPESP, 2003. 277p.

BENEVOLO, Leonardo. **A arquitetura no novo**

milênio. São Paulo: Estação Liberdade, 2007. 496p.

BRAGA, Milton. **O concurso de Brasília**: sete projetos para uma capital. São Paulo: Cosac Naify, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, Museu da Casa Brasileira, 2010. 292p.

CAMPOLI, Julie. **Visualizing Density**. New Hampshire: Lincoln Institute of Land Policy, 2007.

_____. **Made for Walking**: density and neighborhood form. New Hampshire: Lincoln Institute of Land Policy, 2013.

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

CAMPOS FILHO, Candido Malta. **Reinvente seu bairro**: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade. São Paulo: Ed. 34, 2003.

CHAPMAN, Tony. **Architecture 08**: The Guide to the RIBA Awards. London: Merrel Publishers, 2008.

COSTA, Paulo de Freitas. **A casa da rua Portugal**. São Paulo, Fundação Ema Klabin, 2014.

COSTA, Stael de Alvarenga Pereira; NETTO, Maria Manoela Gimmler. **Fundamentos de**

- Morfologia Urbana.** Belo Horizonte: FAPEMIG, 2015. 236p.
- DANTZIG, George. **Compact City:** Plan for a Liveable Urban Environment. New York: W.H. Freeman & Co Ltd, 1974.
- DEL RIO, Vicente; SIEMBIEDA, William. **Desenho urbano contemporâneo no Brasil.** Rio de Janeiro: LTC, 2015.
- EDWARDS, Brian. **Guia básica de la sostenibilidad.** Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2004. 120p.
- FELDMAN, Sarah. **Planejamento e Zoneamento:** São Paulo 1947-1972. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Fapesp, 2005. 312p.
- FERNANDEZ PER, Aurora; MOZAS, Javier; ARPA, Javier. **This is Hybrid:** An analysis of mixed-use buildings by a+t. Vitória-Gasteiz: a+t architecture publishers, 2011.
- _____. **Density is Home:** Housing by a+t research group. Vitória-Gasteiz: Gráficas Santamaria, 2011.
- _____. **Collective housing in progress.** Vitória-Gasteiz: Gráficas Santamaria, 2010.
- _____. **DBook. Density, Data, Diagrams, Dwellings.** Vitória-Gasteiz: Gráficas Santamaria, 2007.
- FERRE, Albert; SALIJ, Tihamer. **Total Housing:** Alternatives to Urban Sprawl. Actar, 2010.
- FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- FRÚGOLI JUNIOR, H. **Centralidade em São Paulo:** trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: EDUSP, 2000.
- GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas.** São Paulo: Editora Perspectiva, 2013. 280p.
- _____. **Life Between Buildings:** Using Public Space. New York: Island Press, 2011.
- Gimenenez, Luis Espallargas. **Pedro Paulo de Melo Saraiva:** arquiteto. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2016.
- GOODWIN, Philip Lippincott. **Brazil Builds:** architecture new and old 1652 – 1942. New York The Museum of Modern Art, 1943.
- GREGOTTI, Vittorio. **Território da arquitetura.** São Paulo: Editora Perspectiva, 1994.
- HALL, Peter. **Cidades do amanhã:** uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Perspectiva,

- 2016.
- HOLL, Steven. **Urbanisms**: Working with Doubt. New York: Princeton Architectural Press, 2009.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000. 510 p.
- JANOVITCH, Paula Ester. Os segredos das passagens: percurso pelas galerias do Centro Novo. In: LEMOS, Carlos. A.C.; **Dez roteiros históricos a pé em São Paulo**. São Paulo: Narrativa Um, 2007. p.207-238.
- KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S,M,L,XL**. New York: The Monacelli Press, 1995. 1346p.
- _____. **Delírio de Nueva York**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2004. 368 p.
- _____. **Rem Koolhaas**: três textos sobre a cidade - Grandeza, ou o problema do grande - A cidade genérica - Espaço-lixo. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010.
- _____. **La ciudad genérica**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2006. 62p.
- LEITE, Carlos. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes**: desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Bookman, 2012. 264 p.
- LOEW, Sebastian. **Urban Design Practice**: An International Review. London: RIBA Publishing, 2012.
- LORES, Raul Justes. **São Paulo nas Alturas**. A revolução modernista da arquitetura e do mercado imobiliário nos anos 1950 e 1960. São Paulo, Três Estrelas, 2017.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1987.
- MAIA, Francisco Prestes. **Estudo para um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo**. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930.
- _____. **Os melhoramentos de São Paulo**. São Paulo. Prefeitura Municipal de São Paulo, 1945
- MASS, Winy. **FARMAX: Excursions on Density**. Rotterdam: 010 Publishers, 1998. 736p.
- _____, MVRDV – KM3: **Excursions on Capacities**. Barcelona: Actar, 2005. 1415p.
- MEYER, R. M. P.; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C. **São Paulo Metrópole**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004. 294 p.
- _____. **A leste do centro**: territórios do

- urbanismo. São Paulo: Imprensa Oficial, 2010. 319 p.
- NESBIT, Kate. **Uma nova agenda para a arquitetura.** Antologia teórica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2006. 664 p.
- OWEN, David. **Green Metropolis:** Why Living Smaller, Living Closer, and Driving Less are the Keys to sustainability. New York: Riverhead Hardcover, 2009.
- PORTAS, Nuno. **A cidade como arquitetura:** apontamentos de método e crítica. Lisboa: Livros Horizonte, 1969.
- REALE, Ebe. **Brás, Pinheiros, Jardins:** Três bairros, três mundos. São Paulo: Pioneira: Editora da Universidade de São Paulo, 1982.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. São Paulo: vila cidade metrópole. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo: Bankboston, 2004.
- _____. **Quadro da arquitetura no Brasil.** 6ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1987. 211 p. Coleo Debates.
- _____. **Sobre dispersão urbana.** São Paulo: Via das Artes, 2009.
- _____. **Grandes obras e urbanização:** dois séculos de projetos no estado de São Paulo. São Paulo: Imprensa Oficial, 2010.
- RICE, Charles. **Interior Urbanism:** Architecture, John Portman and Downtown America. Great Britain: Bloombury, 2016.
- ROCHA, Paulo Mendes da; ARTIGAS, Rosa (org.). **Paulo Mendes da Rocha.** São Paulo: Cosac Naify, 2000.
- ROGERS, E.N.; SERT, J.L.; TYRWHITT, J. (org.). **El corazón de la Ciudad:** por una vida más humana de la comunidad. Barcelona: S.L. Hoepli, s/d
- ROGERS, Richard. **A Place for all people.** Life, architecture and the fair society. London, Canongate, 2017.
- _____. **Cidades para um pequeno planeta.** Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 1997. 180 p.
- ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei:** Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 1997. (Coleção cidade aberta).
- ROWE, Colin. **The Mathematics of the Ideal Villa and Other Essays.** The MIT Press Cambridge, Massachusetts, and London, England, 1976.

- _____. **Manierismo y arquitectura moderna y otros ensayos**. 3ª ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1999.
- _____. **Ciudad Collage**. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.
- SANTOS, Maria C. L. dos; CARMONA, Lissa (Org.). **Jorge Zalsupin: design moderno no Brasil**. São Paulo: Editora Olhares, 2014
- SÃO PAULO (CIDADE). Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**: lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014; texto de lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015.
- _____, COORDENADORIA GERAL DE PLANEJAMENTO. **Zoneamento. Características das Zonas de Uso**. Boletim n.º 6, São Paulo, 1982.
- _____, SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO. **Coletânea das Leis de Uso e Ocupação do Solo, de 1886 a 1972** (compilação Nilza M. T. Antenor). São Paulo, 1985, mimeo.
- _____, SECRETARIA DA HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO. **Restrições da legislação de uso e ocupação do solo**. 2.ed. São Paulo, 1987.
- _____, SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO. **Política de controle de uso e ocupação do solo**. Consolidação das leis de zoneamento. São Paulo, 1979.
- _____, Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. Leste Oeste. **Em busca de uma solução integrada**. São Paulo, 1979.
- SCHITTICH, Christian. **High-Density Housing. Concepts, Planning and Construction**. Munich: Birkhauser, 2004.
- SMITH, Elizabeth A. T.; SHULMAN, Julius; GOESSEL, Peter. **Case Study Houses: 1945 – 1966; O ímpeto da Califórnia**. New York: Taschen, 2002.
- SERAPIÃO, Fernando. **A arquitetura de Croce, Aflalo e Gasperini: Forma, técnica e método**. São Paulo: Paralaxe Editora, 2011. 372p.
- _____; et al. **Arquitetura do centro de São Paulo**. São Paulo: Editora Monolito, 2018.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de. **De cosas urbanas**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2008.
- SOMECK, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta.

- A cidade que não pode parar:** planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Mackpesquisa, 2002.
- SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. **A Identidade da Metrópole.** São Paulo: Editora Hucitec; EDUSP, 1994. 257p.
- TAVARES, Jeferson. **Projetos para Brasília:** 1927 – 1957. IPHAN, 2014.
- TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo.** São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 151
- UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Biblioteca. Manual de Orientação pára a Apresentação de Teses e Dissertações na FAUUSP. Mimeo. São Paulo, s. d.
- UYTENHAAK, Rudy. **Cities Full of Space: Quality of Density.** Rotterdam: 010 Publishers, 2008.
- VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott. **Architecture as Signs and Systems: for a mannerist time.** Cambridge: The Belknap Press of Harvard University Press, 2004.
- VENTURI, Robert. **Complexidade e contradição em arquitetura.** São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- VILLAÇA, Flávio José Magalhães. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** São Paulo: Studio Nobel, 2012. 296p.
- _____. **O espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel – EDUSP, 1998.
- _____. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, S. (org). **O processo de urbanização no Brasil.** São Paulo: EDUSP, 2010. P. 169-243.
- WEINFELD, Isay. **Isay Weinfeld.** São Paulo: BEI, 2008.
- WISNIK, Guilherme. **Lucio Costa.** São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2001.
- WHITEHEAD, David; KLATTENHOFF, Henning. **London: The architecture guide.** Berlin: Braun Publishing, 2010.
- WOLFF, Silvia Ferreira Santos. **Jardim América: O primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura.** São Paulo: EDUSP, 2001.
- XAVIER, Alberto; LEMOS, Carlos; CORONA, Eduardo. **Arquitetura moderna paulista.** 2ª ed. São Paulo: Romano Guerra, 2017 (Coleção RG facsimile, 2)
- ZMITROWICZ, Witold; BORGHETTI, Geraldo. **Avenidas**

1950-2000: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo. São Paulo: Edusp, 2009. 196 p.

ZOCCHIO, Marcelo. **Repaisagem São Paulo**. São Paulo: Nacional, 2012

Teses e dissertações de mestrado

ABRUNHOSA, Eduardo Castedo. **Modernos conservadores ou clássicos progressistas: A construção do ideário moderno na Faculdade de Arquitetura Mackenzie (1947-1968)**. Dissertação de Mestrado – Pós-graduação Strictu Sensu – Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2016.

ALBA, Lílían Bueno. **1935-1965:** Trinta anos de edifícios modernos em São Paulo. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

ATIQUE, Fernando. **Memória de um projeto moderno:** a idealização e a trajetória do Edifício Esther. Dissertação de Mestrado – Escola de Engenharia São Carlos, Universidade

de São Paulo, São Carlos, 2002.

BARBARA, Fernanda. **Duas tipologias habitacionais:** o conjunto Ana Rosa e o Edifício Copan - contexto e análise de dois projetos realizados em São Paulo na década de 1950. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

BARBOSA, Marcelo Consiglio. **A obra de Adolf Franz Heep no Brasil**. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

BUCCI, Ângelo. **São Paulo:** quatro imagens para quatro operações: da dissolução dos edifícios e de como atravessar paredes. Tese de doutoramento - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Um desenho para São Paulo:** corredor metropolitano como estrutura urbana aberta para a Grande São Paulo. São Paulo (Tese FAUUSP), 1972.

CONSTANTINO, Regina Adorno. **A obra de Abelardo de Souza**. Dissertação de Mestrado

- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.
- COSTA, Sabrina Studart Fontenele. **Relações entre o traçado urbano e os edifícios modernos no Centro de São Paulo:** Arquitetura e Cidade (1938/1960). Tese de doutoramento - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- CUNHA JUNIOR, Jaime. **Edifício Metrópole:** diálogo entre arquitetura moderna e cidade. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2007.
- FERRONI, Eduardo. **Aproximações sobre a obra de Salvador Candia.** Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. 307p.
- KUNII, Mariana Limeira. **Salvador Candia.** Trabalho de Graduação Interdisciplinar – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Mackenzie, 2000.
- LEAL, Daniela Viana. **Oscar Niemeyer e o mercado imobiliário de São Paulo na década de 1950:** o escritório satélite sob direção do arquiteto Carlos Lemos e os edifícios encomendados pelo Banco Nacional Imobiliário. Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2003.
- LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. **Entre o discurso e a realidade: a quem interessa o Centro de São Paulo? A Avenida São Luiz e sua evolução.** Tese de doutoramento - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.
- LEME, Maria Cristina Silva. **Planejamento em São Paulo: 1930-1969.** São Paulo. Dissertação de Mestrado - FAUUSP, 1982.
- LIMA, Renata Priore. **Plugin: interfaces urbanas en los nuevos centros lineales - el caso de la Avenida Paulista.** Tese de doutoramento – Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2016.
- LOBATO, Maurílio Lima. **Considerações sobre o espaço público e edifícios modernos de uso misto no centro de São Paulo.** Dissertação

- de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.
- MENDONÇA, Denise Xavier de. **Arquitetura Metropolitana:** São Paulo década de 50. Dissertação de Mestrado - Escola de Engenharia São Carlos, Universidade de São Paulo, 1999. 156p.
- MEYER, Regina Maria Proserpi. **Metrópole e Urbanismo:** São Paulo nos Anos 50. Tese de doutoramento - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.
- MORAES, Luís Gustavo Sayão. **Operação Urbana enquanto instrumento de transformação da cidade: O caso da Operação Urbana Água Branca.** Dissertação de Mestrado – Pós-graduação Strictu Sensu – Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2010.
- MUZI, Alessandro Moreno. **Revisão urbanística das perimetrais:** As avenidas perimetrais da Área Central como suporte para o transporte público de São Paulo. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. 196p.
- NERY JUNIOR, José Marinho. **Um século de política para poucos:** zoneamento paulistano 1886-1986. Tese de doutoramento - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002. 358p.
- OTTONI, Cláudio Knapp Benedicto. **A Operação Urbana Água Branca e transformação do espaço da Barra Funda.** Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.
- PISSARDO, Felipe Melo. **A Rua apropriada: um estudo sobre as transformações e usos urbanos na Rua Augusta (São Paulo, 1891 – 2012).** Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- RECAMÁN, Luiz. **Oscar Niemeyer:** forma arquitetônica e cidade no Brasil Moderno. Tese de doutoramento – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de

São Paulo, São Paulo, 2002. 234p.

SANTOS, Demósthene Magno. **A história da construtora Alfredo Mathias 1950 - 1985.**

2013. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

SOMECK, Nádia. **A (des)verticalização de São Paulo.** Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987. 214p.

SPADONI, Francisco. **A Transição do Moderno.** Tese de doutorado, FAUUSP, 2005.

URSINI, Marcelo Luiz. **Entre o público e o privado: os espaços francos na Avenida Paulista.** Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Urbanismo de São Paulo, São Paulo, 2004.

VIÉGAS, Fernando Felipe. **Conjunto Nacional: A construção do espigão central.** Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

Artigos e periódicos

A + T INDEPENDENT MAGAZINE OF ARCHITECTURE + TECHNOLOGY. Complex buildings: generators, linkers, mixers & storytellers. Spain, n. 48, 2017

BAPTISTA, Luís Santiago. Realidades metropolitanas. **Arq.a/**. Lisboa, n. 40, novembro/dezembro 2006.

BRATKE, Carlos. **Cadernos Brasileiros de Arquitetura:** Arquiteto Carlos Bratke. São Paulo, v. 16, out 1985, Projeto.

BUSQUETS, Juan. **Evolución del planeamiento hacia la escala intermedia.** In: REVISTA SOCIEDADE & TERRITORIO, LISBOA nº22, 1995 Revista de Estudos Urbanos e Regionais

CAMPOS FILHO, Candido Malta. São Paulo à beira do colapso. O estado de S. Paulo, São Paulo, 02 de setembro de 2015. Opinião.

FERRAZ, Geraldo. **Novos valores na arquitetura brasileira.** In: Habitat, São Paulo, n. 62, 1960.

GA DOCUMENT. GA International 2017. Japan, n.142, junho 2017

JORGE, Luis Antônio. **São Paulo: transformation and preservation for a cosmopolitan culture.** In: Area. Rivista di architettura e arti del

- progetto, Italia, n.114. p. 18-31, fev. 2011.
- KRUCHIN, Samuel. **Prestes Maia**. O sentido urbano. In: Revista óculum, p. 76-81, 1993.
- MEYER, Regina Maria Prosperi. A construção da metrópole e a erosão do seu Centro. In: **Revista URBS**, São Paulo, n.14 p. 28-35. set/out 1999.
- _____; GROSTEIN, M. Metrôpoles Brasileiras: seus desafios urbanos e suas perspectivas. In: **Pós – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo**, n. 20, p.34-59, dez. 2006.
- MIALET, Frédéric. Mixité fonctionnelle et flexibilité programmatique. In: **BATEX**, Bâtimentis exemplaires. Paris: PUCA, 2011. 44p.
- _____. **Mixed-use buildings, vrais dynamiseurs ou effets de mode? Architecture intérieure-Créé**. In: **PUCA, Plan urbanisme construction architecture**, 2011. França, n. 349. p.40-47, dez/jan 2011.
- MONTEIRO, José Vital. **Shopping Center Iguatemi**: o retrato da evolução do varejo. In: revista Projeto (119), março de 1989.
- MONOLITO. Higienópolis. São Paulo, n. 19, fevereiro/ março 2014.
- _____. Concurso Instituto Moreira Salles/SP. São Paulo, n.8,
- _____. X Bienal de Arquitetura de São Paulo. São Pauli, n.17, outubro/novembro 2013.
- MONOLITO EXTRA. Aflalo & Gasperini: o desenho da cidade. São Paulo, n. 1, novembro 2012
- SARAIVA, Pedro Paulo de Melo. **Edifício 5º Avenida**. In: Acrópole, São Paulo, n. 255, p. 88-91, janeiro de 1960.
- SEGAWA, Hugo. **Os arquitetos e os shopping centers**. In: Revista Projeto (119). Março de 1989. p. 119.
- VARGAS, Heliana Comin. **O papel das galerias comerciais na revitalização do Centro de São Paulo**. In: Galerias do Centro, Revista URBS, São Paulo, v.8, p.41-49, 1998.
- WEAVER, Thomas. *Civitas Interruptus*. In: ADAMSON, Glenn; PAVITT, Jane. **Postmodernism. Style and subversion, 1970-1990**. London: V&A Publishing, p.126-131, 2011.
- ZEIN, Ruth Verde. **O futuro do passado, ou as tendências atuais**. In: Revista Projeto (104). p. 87-114, Out. 1987.

2G Revista internacional de arquitetura. Marcel Breuer: Casas Americanas. Spain, n.17, 2001.

Artigos em WEBSITES

ANDERY, Rafael. Avenida Rebouças, em São Paulo, renasce com edifícios de uso misto. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 12 nov. 2017. Disponível em: < <http://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2017/11/1934593-avenida-reboucas-em-sao-paulo-renasce-com-edificios-de-uso-misto.shtml>>. Acesso em: 01 mar. 2018.

LIBÓRIO, Bárbara. Prédio de uso misto dá vida a zonas comerciais em São Paulo. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 26 nov. 2017. Disponível em < <http://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2017/11/1938158-predio-de-uso-misto-da-vida-a-zonas-comerciais-em-sao-paulo.shtml>>. Acesso em: 01 mar. 2018

MEYER, R. Atributos da metrópole moderna. **São Paulo em perspectiva**, São Paulo, v.14, n. 4, p. 3-9, 2000. Disponível em: <http://seade.gov.br/produtos/spp/v14n04/v14n04_01.pdf>. Acesso em: 01mar. 2018

PESSOA, Jorge. **Entrevista com Benjamin Adiron**

Ribeiro. Entrevista, São Paulo, ano 16, n. 062.02, Vitruvius, maio 2015 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/16.062/5523>>.

VEIGA, Edison; BURGARELLI, Rodrigo. São Paulo é uma cidade dos anos 70: ¼ dos imóveis é daquela década. **Estadão**, São Paulo, 16 abr. 2017. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,sao-paulo-e-uma-cidade-dos-anos-70-14-dos-imoveis-e-daquela-decada,70001739800>>. Acesso em: 01 mar. 2018

_____; RIBEIRO, Bruno. Dobram licenças para prédio de uso misto: Entre julho de 2014 e junho deste ano, foram liberados pela Prefeitura de SP 120 edifícios que mesclam moradia, comércio e serviços. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 08 set. 2015, Metrópole, p. A13.

_____; Após 3 anos do Plano Diretor, novos prédios de uso misto surgem em SP. **Estadão**. 31 jul. 2017. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,apos-3-anos-do-plano-diretor-novos-predios-de-uso-misto-surgem-em-sp,70001915445>>. Acesso em: 01 mar. 2018

Planos urbanísticos, de mobilidade e relatórios técnicos

HOTCHIEF, MONTREAL, DECONSULT – HMD. **Metrô de São Paulo**. São Paulo: HMD, 1968.

SÃO PAULO, Prefeitura. SMDU (Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano). **Exposição de motivos de Revisão participativa do Plano Diretor Estratégico de 2014**. São Paulo: SMDU, 2013.

SÃO PAULO, Prefeitura (PMSP); ASPLAN; DAILY; MONTREAL; SMITH, WILBUR. **Plano urbanístico básico**. São Paulo: Prefeitura Municipal, 1969.

Legislação urbana

Lei Federal n. 6.766 de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.

Lei Federal n.10.257 de 10 de junho de 2001. Estatuto da Cidade – Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Lei Municipal n. 16.050 de 31 de junho de 2014. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São

Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002.

Lei Municipal n. 16.402, DE 22 DE MARÇO DE 2016. Disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de São Paulo, de acordo com a Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico (PDE).

Eventos

ESQUINA ABERTA | GRANDES PROJETOS DE USO MISTO, 2017, São Paulo. Centro Ruth Cardoso. 03 out. 2017

Principais websites consultados

aflalogasperini.com.br/
br.perkinswill.com/
gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br
isayweinfeld.com/
porte.com.br/eixo-platina
smdu.prefeitura.sp.gov.br
stan.com.br/
tattlehindle.co.uk
vitacon.com.br/empreendimentos/vn-capote-valente/
www.archdaily.com
www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/dados_abertos
www.spurbanismo.sp.gov.br
www.sptrans.com.br
www.google.com.br/maps
www.cesadweb.fau.usp.br
www.cptm.sp.gov.br
www.metro.sp.gov.br
www.fgmf.com.br/
www.vitruvius.com.br/jornal
www.jardinsdasperdizes.com.br/
www.helborwidereboucas.com.br/
[www.abrasce.com.br/monitoramento/desempenho-da-industria.](http://www.abrasce.com.br/monitoramento/desempenho-da-industria)
www.mecanoo.nl/
www.fosterandpartners.com/
www.rsh-p.com/
www.kvarch.com/
www.pateltaylor.co.uk/
www.urbem.org.br/casa-paulista
www.carusostjohn.com