

JORGE RICCA JUNIOR

ANHANGABAÚ : CONSTRUÇÃO E MEMÓRIA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO APRESENTADA À
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO,
PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE

ORIENTADOR:
PROFESSOR DOUTOR LÚCIO GOMES MACHADO

SÃO PAULO • 2003



Sysno:

1834741

+ - 41223

*Aos meus pais, Yvonne e Jorge, e
ao meu filho, Júlio: memória e construção.*



AGRADECIMENTOS

A Lúcio Gomes Machado, o acolhimento e generosidade;
a Robson Amorim, a dedicação e ajuda;
a José Eduardo de Assis Lefèvre e Arnaldo Martino, o interesse e profundidade das observações na banca de qualificação;
a Murillo de Azevedo Marx, Philip M. Oliver Gunn, Júlio Katinsky, Luís Munari, Paulo Bruna, Maria Cristina da Silva Leme, as aulas e conversas;
a Filomena Katsutani, Maria José Polletti e Estelita Lima dos Santos, da Biblioteca da Pós-graduação, a solicitude e boa vontade permanentes;
a Darci e a Marcos, da biblioteca da Empresa Municipal de Urbanização; aos bibliotecários da Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano da Prefeitura de São Paulo; do Centro Universitário Ibero-Americano; da Fundação Armando Álvares Penteado; e da FAUUSP-Butantã;
a Dora Tognolli, as sutis observações e a pesca de Marcel Proust;
a Antônio Dacorso, a chave para entender a transformação da indústria (e do ambiente);
a Marina Lindenberg Lima e Alzira Leite Vieira Allegro, a versão do resumo para o inglês, e a Alex Peloggia a tradução do trecho de Viollet-le-Duc.

*

A Yvonne Picchi Panetta Ricca e Jorge Ricca, por tudo;
a Regina, Sonia, Flávia, Fábio, Sr. Paulo e D. Beatriz; os pequenos Beatriz, Laura, Júlio e Rodrigo;
a meus avós, Anna Giaffone, Angelina Picchi, Eduardo Panetta e João Ricca, que passearam pelo Parque Anhangabaú;
e a Fernando Cardoso Marques. De todos que foram, e são, algo fica em nós.

*

O trabalho foi em parte realizado no Ateliê de Computação Gráfica da Pós-Graduação da FAUUSP. Agradeço à professora Élide Monzeglio e a Sílvia Geres.

Sócrates :

Nada nos seduz, nada nos atrai; nada desperta nosso ouvido, e nada cativa nosso olhar; nada por nós é escolhido na profusão das coisas, e nada pode abalar nossa alma, que não esteja, de algum modo, ou preexistindo em nosso ser, ou sendo secretamente almejado pela nossa natureza. Tudo quanto vimos a ser, mesmo por breve tempo, já estava preparado. Havia em mim um arquiteto que as circunstâncias não acabaram de formar.

Fedro :

Como podes sabê-lo ?

Sócrates :

Graças a uma profunda intenção de construir que inquieta secretamente meu pensamento.

[Paul Valéry. *Eupalinos ou O arquiteto*]

RESUMO

Descrição das transformações do Vale do Anhangabaú, lugar importante da formação da cidade de São Paulo, até 1992. A área de estudo está definida entre as Praças da Bandeira e Pedro Lessa e as Ruas Líbero Badaró e Formosa, mais o eixo Praça do Patriarca-Praça Ramos de Azevedo. O trabalho insere-se no conjunto de estudos de história urbana que relacionam a transformação do espaço às transformações econômicas e políticas. No plano empírico, 80 imagens constroem e reforçam a descrição.

*

ABSTRACT

The description of the changes made in Vale do Anhangabaú, an important site in the development of São Paulo, until 1992. The study area is restricted within Praça da Bandeira and Praça Pedro Lessa, and Rua Líbero Badaró and Rua Formosa, including the axe Praça do Patriarca-Praça Ramos de Azevedo. This dissertation is part of the urban history research relating the space transformation to the economic and political transformations. At the empirical level, 80 images build and reinforce the description.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
-----------------	----

PARTE 1: PRIMEIROS REGISTROS

1. FUNDAÇÃO URBANA	31
Espaço natural e gentílico	32
Espaço urbano.....	36
2. CONSTRUÇÃO.....	38
Três primeiros séculos.....	39
Cidade Nova e iconografia	53
Pontes para o poente.....	69

PARTE 2: MUTAÇÕES ESTRUTURAIS (1892-1992)

3. DO VIADUTO AO TEATRO	91
Visões do urbanismo.....	106
Teatro São José, Viaduto Santa Ifigênia.....	127
4. PARQUE ANHANGABAÚ	138
Palacetes Prates, Prédio Cine Central.....	142
Prédio dos Correios, Largo da Memória, Hotel Esplanada	155
Prédio Alexandre Mackenzie, Prédio Glória, Clube Comercial.....	169
Verticalidade: Prédio Martinelli	172
Visões do urbanismo.....	177
5. AVENIDA ANHANGABAÚ	202
Novo Viaduto do Chá	206
Edifício Matarazzo, Edifício Mappin	215
Edifício CBI-Esplanada, Edifício Conde de Prates.....	225
Edifício Barão de Iguape, etc.	230
Desenho e desvario.....	232
Visões do Urbanismo	238

CONCLUSÃO	263
-----------------	-----

NOTAS.....	284
BIBLIOGRAFIA.....	303

ÍNDICE DE IMAGENS E FONTES

1. Área-estudo: Vale do Anhangabaú. Fonte: GEGRAN, 1972.
2. *Topografia da área central*: planta. Fonte: TOLEDO, 1996: 121.
3. *Topografia da área central*: corte. Fonte: TOLEDO, 1996: 121.
4. Colina central no século 16, sobre Planta J. da C. Ourique, 1842. Fonte: ROCHA FILHO: 50.
5. *Planta da Cidade de São Paulo* levantada em 1810. Fonte: Comissão do IV Centenário.
6. *Planta da Cidade de São Paulo* (pormenor), levantada em 1810. Fonte: LEFÈVRE.
7. *São Paulo vista da Casa da Pólvora* em 1817. Fonte: LAGO: 32.
8. *Perfil da Cidade de São Paulo* em 1823. Fonte: LAGO: 62.
9. *Cidade de São Paulo* em 1827. Fonte: LAGO: 103.
10. *Rua em São Paulo* em 1827. Fonte: LAGO: 107.
11. *Mosteiro de São Bento em São Paulo* em 1827. Fonte: LAGO: 112.
12. *Ponte de Santa Ifigênia* em 1827. Fonte: LAGO: 84-85.
13. *Planta da Cidade de São Paulo* (pormenor) de 1841. Fonte: LEFÈVRE: 43.
14. *Mapa da Imperial Cidade de São Paulo* (pormenor) de 1855. Fonte: LEFÈVRE: 46.
15. *Paredão do Piques* em 1862. Fonte: LAGO: 153.
16. *A Cidade de São Paulo vista do Piques*, em 1862. Fonte: LAGO: 152.
17. Projeto do Viaduto do Chá. Fonte: BRUNO, 1954: 1097.
18. *Segundo projeto do aterro da Rua Direita ao Morro do Chá*, de 1879. Fonte: LAGO: 169.
19. *Planta da Cidade de São Paulo* de 1881. Fonte: SÃO PAULO, Comissão IV Centenário.
20. *Planta da Cidade de São Paulo* (pormenor) de 1881. Fonte: idem.
21. Vale do Anhangabaú, c. 1900. Fonte: TOLEDO, 1996: 173.
22. Vale do Anhangabaú, c. 1900. Fonte: EMURB.
23. Planta da Área central (pormenor) de 1893. Fonte: TOLEDO, 1996: 68-69.
24. *Planta da Cidade de São Paulo* (pormenor), de 1897. Fonte: TOLEDO, 1987: 13.
25. Vale do Anhangabaú em 1899. Fonte: A CIDADE DA LIGHT, vol. 1: 18.
26. Vale do Anhangabaú em 1899. Fonte: A CIDADE DA LIGHT, vol. 1: 18.
27. Largo do Piques, c. 1900. Fonte: GERODETTI: 86.
28. Vale do Anhangabaú, c. 1900. Fonte: TOLEDO, 1996: 94.
29. Viaduto do Chá em 14 de janeiro de 1902. Fonte: A CIDADE DA LIGHT, vol. 1: 25.
30. Projeto para a Área Central, 5 de dezembro de 1910. Fonte: RELATÓRIO: Estampa 1.
31. Projeto para o Vale do Anhangabaú, 5 de dezembro de 1910. Fonte: RELATÓRIO: Estampa 2.
32. Projeto para o Vale do Anhangabaú, de 1911. Fonte: SEGAWA, 2000: 83.
33. Projeto para a Área Central, de 1911. Fonte: SEGAWA, 2000: 98.
34. Viaduto do Chá, c. 1911. Fonte: TOLEDO, 1989: 57.
35. Vale do Anhangabaú, c. 1911. Fonte: TOLEDO, 1989: 69.
36. Planta Cadastral do Vale do Anhangabaú, maio de 1913. Fonte: TOLEDO, 1996: 79.
37. Área entre R. São João e Viaduto Santa Ifigênia, c. 1913. Fonte: CIDADE DA LIGHT, v. 2: 63.
38. Parque Anhangabaú em construção, c. 1913. Fonte: TOLEDO, 1989: 71.
39. Parque Anhangabaú em construção, 1914. Fonte: TOLEDO, 1989: 130.
40. Parque Anhangabaú. Fonte: GERODETTI: Quarta capa.

41. Parque Anhangabaú na década de 1920. Fonte: LEMOS, 2001: 128.
42. Parque Anhangabaú. Fonte: TOLEDO, 1989: 95.
43. Parque Anhangabaú, c. 1925. Fonte: TOLEDO, 1989: 175.
44. Parque Anhangabaú, c. 1925. Fonte: GERODETTI: 82.
45. Praça do Patriarca, c. 1929. Fonte: TOLEDO, 1996: 93.
46. Viaduto do Chá e Praça Ramos de Azevedo em 1932. Fonte: PMSP/DPH/DIM.
47. Parque Anhangabaú na década de 1930. Fonte: TOLEDO, 1996: 176-177.
48. Parque Anhangabaú, c. 1929. Fonte: EMURB.
49. Área entre Avenida São João e Viaduto Santa Ifigênia, década de 1930. Fonte: DONATO: 91.
50. Projeto da Avenida de Irradiação, de 1925. Fonte: TOLEDO, 1996: 124.
51. *Mapa Topográfico do Município de São Paulo* (pormenor) de 1930. Fonte: PMSP/SEHAB.
52. *Desenho para São Paulo*, de 1929. Fonte: BARDI: 51.
53. *Projeto de Remodelação do Parque Anhangabaú*, de 1930. Fonte: TOLEDO, 1996: 178-179.
54. *Viaduto do Chá*, estudo de 1930. Fonte: TOLEDO, 1996: 180-181.
55. *Projeto do Novo Viaduto do Chá*, de 1935. Fonte: ANELLI: 68.
56. *Novo Viaduto do Chá*, projeto de 1935. Fonte: TOLEDO, 1989: 188.
57. Parque Anhangabaú, c. 1930. Fonte: GERODETTI: 22.
58. Parque Anhangabaú inundado, c. 1930. Fonte: arquivo do jornal *O Estado de S. Paulo*.
59. Parque Anhangabaú, c. 1939. Fonte: REIS FILHO, 1989: 189.
60. Parque Anhangabaú, aerofoto do fim da década de 1930. Fonte: TOLEDO, 1989: 192.
61. Avenida Anhangabaú no começo dos anos de 1940. Fonte: BRUNO, 1981: 188.
62. Avenida Anhangabaú. Fonte: TOLEDO, 1989: 200.
63. *Largo do Piques*, c. 1940. Fonte: ROSENTHAL: 43.
64. Praça do Correio em 1945. Fonte: TOLEDO, 1989: 198.
65. Avenida Anhangabaú, c. 1953. Fonte: BRUNO, 1954: 1333.
66. Avenida Anhangabaú em 1953. Fonte: BRUNO, 1954: 1380-1381.
67. Avenida Prestes Maia, c. 1954. Fonte: TOLEDO, 1996: 163.
68. Praça da Bandeira, fim dos anos 60. Fonte: Álbum Adm. Faria Lima/Integral Propaganda Técnica.
69. Avenida Anhangabaú em 18 de novembro de 1976. Fonte: EMURB.
70. Projeto para o Vale do Anhangabaú, de 1972. Fonte: *A Construção em S. Paulo*, n. 1293.
71. Projeto para o Vale do Anhangabaú, de 1974. Fonte: EMURB.
72. Projeto para o Vale do Anhangabaú, de 1981. Fonte: INSTITUTO LINA BO e P. M. BARDI.
73. Projeto para o Vale do Anhangabaú, de 1981. Fonte: INSTITUTO LINA BO e P. M. BARDI.
74. Vale do Anhangabaú, c. 1988. Construção da nova estrutura. Fonte: EMURB.
75. Vale do Anhangabaú, c. 1989. Fonte: EMURB.
76. *Sistema Y* (Corredor Norte-Sul), aerofoto de março de 1994. Fonte: PMSP/SEHAB/RESOLO.
77. Vale do Anhangabaú em 1995. Fonte: Associação Viva o Centro.
78. Vale do Anhangabaú em 1996. Fonte: Associação Viva o Centro.
79. Va'e do Anhangabaú em 1992. Fonte: Revista *Arquitetura e Urbanismo*, n. 42: 35.
80. Vale do Anhangabaú, aerofoto de 1997. Fonte: PMSP/Procentro.

Capa. Pormenor da Planta levantada em 1810 e da Aerofoto de 1997. Fonte: mencionadas.

Contra capa. Anhangabaú. Cícero Dias. Louça *Limoges*. Fonte: Catálogo Jockey Club de São Paulo.

Guilherme Gaensly



Praça Antônio Prado. 1911

INTRODUÇÃO

Caminhando diariamente pelo centro da cidade de São Paulo, pensando nos ambientes onde nossos antepassados viveram, não é difícil sentir uma ponta de apreensão. Se imaginarmos quatro gerações de uma família, veremos que cada uma viveu numa cidade diferente. De fato, um homem nascido em São Paulo em 1899; seu filho, nascido em 1927; o neto, em 1961, e o bisneto em 1999, frequentaram um centro de cidade de estrutura diferente da anterior. Focalizando apenas o Vale do Anhangabaú, por exemplo, verificaremos quatro estruturas diferentes no período relativamente curto de cem anos. Assim, o homem de 1899 viveu a mocidade no Parque Anhangabaú; seu filho, na Avenida Anhangabaú, de lojas e cinemas elegantes em volta; o neto, num local degradado, reconstruído como praça e túnel. Nada garante ser definitivo esse ambiente e não é impossível que o bisneto viva sua juventude num Vale do Anhangabaú diverso do atual. Leonardo Benevolo escreveu sobre esse assunto, quando esteve em São Paulo em 1980:

A velocidade é tão grande a ponto de apagar, no espaço de uma vida humana, o ambiente de uma geração anterior: os jovens não conhecem a cidade onde, jovens como eles, viveram os adultos. Assim, as lembranças são mais duradouras que o cenário construído, e não encontram nele um apoio e um reforço. Os estudos históricos tornam-se, então, duplamente necessários, para que não se deixem cair no esquecimento os cenários da vida passada, e para restituir profundidade à experiência do ambiente urbano.¹

Ele ecoou o sentimento de Charles Baudelaire sobre a rapidez da transformação de Paris no Segundo Império: “*A forma de uma cidade muda, ai de nós, mais depressa que o coração de um mortal*”. Aldo Rossi também se referiu a momentos de velozes transformações urbanas:

Existem períodos, mais ou menos longos, em que as cidades se transformam muito mais rapidamente do que em outros: Paris sob Napoleão III, Roma quando ascendeu a capital da Itália, em todos esses casos as transformações são rápidas, impetuosas, aparentemente imprevistas. Mas em todas as épocas, todas as literaturas estão cheias de descrições, de anotações, frequentemente de desabaços nostálgicos sobre a transformação da fisionomia da cidade.²

A.

Para São Paulo, o século 20 foi um longo período de transformações intensas da paisagem e o Vale do Anhangabaú exemplifica a velocidade dessas transformações. De 1554 a 1892, da fundação urbana à inauguração do primeiro Viaduto do Chá, a transformação foi relativamente lenta; daí a 1992, a velocidade se intensificou, materializando-se em estruturas diferentes: o Parque, a Avenida, a mistura de praça e avenida. A sucessão de intervenções no local indica a sua importância na vida da cidade. Chamado, durante um certo tempo, de "*sala de visitas da cidade*" e objeto de um sem-número de fotografias e cartões postais, o Vale do Anhangabaú foi identificado como coração e símbolo da cidade moderna.

A importância do Vale do Anhangabaú remonta, no entanto, aos primórdios da fundação urbana. Encostado à colina em que se fixou o núcleo original da cidade, situa-se no limiar de caminhos importantes da expansão paulistana para o interior do país, que se transformaram em vias estruturais da cidade: Rua da Consolação, Avenida Brigadeiro Luís Antônio, Avenida São João, Avenida Tiradentes. Os córregos que formam o Anhangabaú, por sua vez, transformaram-se em importantes avenidas: o Saracura, na Avenida 9 de Julho; o Itoioró, na Avenida 23 de Maio.

Os dois extremos da área de estudo são os pontos de travessia do Anhangabaú, conhecidos como Acu e Piques, cujas pontes tiveram nomes variáveis no tempo. A Ponte do Acu chamou-se Ponte do Marechal e da Abdicação e seu traçado corresponde aproximadamente ao da atual Avenida São João. A Ponte do Piques chamou-se Ponte do Lorena e 7 de Abril e também não existe mais na área onde estão a Praça da Bandeira e o Largo da Memória. Entre elas, distantes cerca de 500 metros, definimos a área de estudo, limitando-a lateralmente pelas Ruas Líbero Badaró e Formosa e acrescentando o eixo Praça do Patriarca - Praça Ramos de Azevedo, por concentrar edifícios importantes da identidade local. [1]

A definição espacial obedece à concepção de *área-estudo*, de Aldo Rossi, que desenvolveu a hipótese da cidade como artefato que se constrói no tempo, com fenômenos comparáveis e elementos permanentes. Se o espaço é contínuo e todos os elementos de uma área determinada são comparáveis, então entre um fato e outro não haveria ruptura. A área-estudo é uma abstração, mas define melhor um fenômeno determinado, e pode ser escolhida por características históricas:

*Considerá-la em si significa reconhecer a essa parte de um conjunto urbano mais vasto características precisas, uma qualidade diferente. Essa qualidade dos fatos urbanos é de extrema importância; reconhecer diferentes qualidades aproxima-nos do conhecimento da estrutura dos fatos urbanos. [...] Esta será a melhor garantia para não aceitar as distorções mais graves que são difundidas no domínio de nossos estudos e que consideram o crescimento da cidade e o devir dos fatos urbanos como um processo contínuo e natural em que desaparecem as verdadeiras diferenças dos fatos.*³

Para Rossi, entre edifício e cidade há uma relação que, evidenciada, pode levar a resultados *“extremamente úteis ao conhecimento da estrutura dos fatos”*. A intervenção na cidade deve operar em espaço definido porque *“um pedaço de cidade oferece maiores critérios concretos, do ponto de vista do conhecimento e da intervenção”*. Vasta e bela, a cidade é uma criação de momentos diversos e a unidade desses momentos torna possível ler sua forma - seu caráter preeminente - em continuidade no tempo.

B.

Nosso objetivo é descrever as transformações do Vale do Anhangabaú até 1992. Cientes da desproporção entre o tamanho e importância do objetivo e nosso limitado conhecimento, consolou-nos o fato de ser a dissertação um trabalho que, respeitados o rigor e a honestidade, prescinde da obrigação de apresentar-se como contribuição original ao conhecimento acadêmico ou científico. Assim, imaginamos realizar o projeto como vontade subjetiva de tentar, modestamente, reconstruir o ambiente em que viveram aqueles que criaram esta cidade e este autor, que se conformou ao esboço de descrição do lugar, importante para a formação da identidade paulistana.

Não dominando a técnica do historiador, queríamos fazer a reconstrução armados com a especificidade da nossa formação. Cientes da *“velha distinção idealista entre crônica e história, segundo a qual são história as ações do príncipe e crônica as dos pobres”*, como lembrou Giulio Carlo Argan⁴, buscamos na historiografia elementos para relacionar as transformações do espaço às da economia e da política, como tantos historiadores da arquitetura já haviam feito, com sucesso.

No caso do Anhangabaú, Benedito Lima de Toledo publicou, em 1989, *Anhangabahú*, onde descreveu a transformação do Vale entre o fim do século 18 e os anos de 1940; José Geraldo Simões Junior, em 1995, a tese *Anhangabaú: história e urbanismo*, onde estudou os projetos do início do século 20 e a construção do Parque; e Angelo Bucci, em 1998, a dissertação *Anhangabaú, o Chá e a metrópole*, onde analisou os projetos de Le Corbusier, Prestes Maia, Vilanova Artigas e Jorge Wilhelm.

Pareceu-nos faltante um estudo que encarasse um período mais amplo. Desejávamos trabalhar sobre as construções que formaram a identidade local, uma volta *“às coisas mesmas”*, uma tentativa de reencontrar a verdade nos dados originários da experiência, ecos da fenomenologia de Edmund Husserl. Um estudo desse tipo, embora modesto e limitado, poderia contribuir e complementar os precedentes. Notáramos que parte expressiva de outros estudos acadêmicos trabalharam exaustivamente conceitos, influências e modos de transmissão e circulação das *idéias*. Portanto, caberia um estudo concentrado nos aspectos reais.

*Nos estudos urbanos, nunca será suficiente a importância dada ao trabalho monográfico, ao conhecimento de fatos definidos. Se negligenciarmos esses fatos – inclusive nos aspectos da realidade mais individuais, particulares, irregulares, mas, por isso mesmo, também mais interessantes – acabaremos por construir teorias tanto artificiais quanto inúteis.*⁵

C.

Restava buscar uma teoria para orientar o projeto, sem nenhuma pretensão de profundidade, e julgamos ser Aldo Rossi e seu *A arquitetura da cidade* adequado ao objetivo, pela riqueza do aporte –moral, social, literário, científico- e pelo traço de continuidade da essência do Movimento Moderno.

Para o crítico espanhol Josep Maria Montaner, Aldo Rossi é herdeiro de duas figuras cruciais da teoria da arquitetura, Giulio Carlo Argan e Ernesto Nathan Rogers. Argan, inserindo a arquitetura numa visão geral da arte italiana e Rogers, definindo os pontos-chaves, foram imprescindíveis para Rossi basear suas interpretações concretas da arquitetura dentro de um marco histórico.

Argan publicou *Projeto e destino* em 1965 e Rossi, *A arquitetura da cidade* em 1966. O método de Argan é a síntese dialética da interpretação formalista –que estuda a capacidade criativa do artista e a forma por ela mesma- e da corrente de raiz marxista –que baseia a análise da evolução da arte relacionada à sociedade, poder, trabalho e luta de classes.

Os escritos de Rogers foram uma importante referência da cultura arquitetônica e apareceram nos editoriais da Revista *Casabella-Continuitá*, que ele dirigiu de 1953 a 1964. Sua abordagem clara, coerente e sólida, que insistiu na mesma visão da arquitetura e da cidade e na vontade de atualizar as idéias do Movimento Moderno, influenciou o pensamento dos arquitetos da geração de Aldo Rossi, como Carlo Aymonino, Manfredo Tafuri, Giancarlo de Carlo e Vittorio Gregotti. Assim, Rogers seguiu fiel ao propósito de contínua renovação do Movimento Moderno, mas potencializou sua crise, numa época em que Theodor Adorno publicou, em 1951, seu *Minima moralia*, uma crítica implícita do funcionalismo e da sua vontade redutiva, alienante e coercitiva de tudo subordinar à utilidade.

Os dois temas que o Movimento Moderno pretendeu resolver –a relação com a história da arquitetura e da cidade- se converteram em temas centrais, na revisão original de Rogers. Para ele, que reintroduziu na cultura arquitetônica os conceitos de tradição, história e monumento, “*a tradição não é mais que a presença unificada das experiências*”.

Com essa visão de aproveitamento do esforço humano anterior, Rogers se perguntou: “*Por que não valorizar as fadigas suportadas pelos demais? Por que não fazer próprios seus testemunhos? Por que começar tudo de novo? Por que não haveria de se conciliar o moderno e o antigo?*”. Situando a recuperação da história frente às idéias do Movimento Moderno, Rogers disse:

Nos foi preciso recuperar o sentido da tradição que, se bem estava implícito nas obras da arquitetura moderna, pelo simples fato de que a contemporaneidade é um ato de cultura profunda, fôra posto de lado provisoriamente, na polêmica revolucionária necessária para vencer as resistências do academicismo nostálgico e reacionário.

O trabalho de Rogers –como o de seus sucessores, Rossi, Tafuri, Aymonino etc– foi um esforço de construção de uma teoria da arquitetura contemporânea que respondesse às exigências internas da disciplina alinhando-se com os objetivos sociais, culturais e políticos que a oposição de esquerda propôs como resposta ao crescimento do capitalismo no pós-guerra. Para Rogers, a arquitetura é um fato formal e estético, e também humano, cultural e social, e nisso reside o interesse e a influência do seu aporte⁶. Por essa razão, pareceu-nos ser Aldo Rossi uma escolha adequada ao nosso propósito. Ainda que as cidades sul-americanas, e as brasileiras em particular, sejam produtos de condições históricas muito diferentes das que presidiram a formação das cidades européias, elas têm um traço comum a toda cidade contemporânea: a coexistência de tempos distintos nas áreas centrais.

Para Montaner, Aldo Rossi e Robert Venturi são os dois maiores tratadistas das últimas décadas, ao rechaçarem o funcionalismo ingênuo e reclamar a complexidade da realidade, da tradição arquitetônica e da estrutura da cidade. A tese básica de *A arquitetura da cidade*, ao ler e interpretar a cidade como fato cultural, humano, econômico e geográfico, nega à função o papel de legitimar o discurso espacial e sua precedência em relação à forma. Em Rossi, predomina a vontade de recuperar a tradição, insistir na permanência da forma, recriar as convenções, enfrentar a ânsia de novidade de parte das vanguardas. Precisamente, os trabalhos de Rossi e Venturi, para Montaner, “*partem da vontade antivanguardista de reconstruir a ponte de comunicação entre a arquitetura e a coletividade a partir da memória (Rossi) e das linguagens convencionais (Venturi)*”⁷. Outro aspecto do interesse pela abordagem de Aldo Rossi, ainda que sem a pretensão de nossa parte de explorá-la em toda sua riqueza inspirada e sugestiva, é a concepção da arquitetura como construção da cidade. A separação entre arquitetura e urbanismo, pactuada e operada historicamente, não nos interessa aqui.

D.

Para alcançar nosso objetivo, buscamos informações no registro historiográfico, nos relatos, desenhos, plantas e fotografias, delineando a estrutura da apresentação, dividida em duas partes. A primeira parte, intitulada *Primeiros registros*, abrange o período da fundação urbana à inauguração do Viaduto do Chá; a segunda, *Mutações estruturais (1892-1992)*, da inauguração do Viaduto à inauguração da estrutura atual.

O capítulo 1, *Fundação urbana*, busca caracterizar em traços gerais a geografia da cidade e do Vale do Anhangabaú, referir o pouco que sabemos sobre a ocupação gentílica e as razões da fundação de São Paulo. O capítulo 2, *Construção*, abarca o vasto período dos séculos 16, 17 e 18, e termina com a inauguração do Viaduto do Chá em 1892, ponte que conduz à segunda parte do trabalho. Os três capítulos seguintes tratam de cada estrutura do Vale entre 1892 e 1992.

O capítulo 3, *Do Viaduto ao Teatro*, vai da inauguração do Viaduto do Chá à inauguração do Teatro Municipal em 1911, quando não ocorreu transformação substantiva da área, mas a construção de edifícios como o Teatro Politeama, Mercado São João, Prédio Irmãos Weiszflog, Teatro São José e Teatro Municipal, e os projetos de Augusto Silva Telles, Victor Freire e Eugênio Guilhém, Samuel das Neves e Joseph-Antoine Bouvard, que resultaram na construção do Parque.

O capítulo 4, *Parque Anhangabaú*, vai da construção dessa estrutura nos anos de 1910 ao início da implantação da avenida nos de 1930. Nesse período foram construídos os três Palacetes Prates, Viaduto Santa Ifigênia, Prédio do Cine Central, Hotel Esplanada, Prédio dos Correios e Telégrafos, Prédio Alexandre Mackenzie e Clube Comercial; as Praças do Patriarca e do Correio; reformado o Largo da Memória; construídos os prédios Sampaio Moreira, Glória, Martinelli e Riachuelo; a Avenida Anhangabaú (9 de Julho); e formulados os projetos de João Ulhôa Cintra, Francisco Prestes Maia, Norman Wilson, Le Corbusier, Elisiário da Cunha Bahiana e Rino Levi.

O capítulo 5, *Avenida Anhangabaú*, vai até 1992, quando se inaugurou a presente estrutura. Nesse período foram construídos o novo Viaduto do Chá, os Edifícios Matarazzo, Mappin, CBI-Esplanada, Touring Club, Hotel São Paulo, Conde de Prates, Mirante do Vale, Barão de Iguape, Grande São Paulo, Mercantil Finasa, BankBoston; Avenidas 23 de Maio e Prestes Maia; arrasados os Largos do Piques, Riachuelo e Correio; construídas as estações São Bento e Anhangabaú; e formulados os projetos de Nestor Goulart, Vilanova Artigas, Lina Bo Bardi e Jorge Wilhelm.

E.

Lembrar-me! Enquanto a memória tiver assento neste mundo alienado.

William Shakespeare, em *Hamlet*.

Para nós, a crítica e o projeto são dois atos complementares. Assim, capacitar-se para essas duas ações justificaria este trabalho, a nosso ver. O que pensávamos saber, confrontado com o real, nos tornou mais aptos para examinar os fatos, ao sentirmo-nos legitimados pelo conhecimento histórico. Se concordamos com a idéia de que história, teoria e projeto constituem uma unidade indissociável, como num triângulo equilátero, e que o projeto é o instante em que a teoria e a história fundem-se numa síntese, podemos apreciar devidamente o que diz Leonardo Benevolo:

*A história de uma cidade não é somente uma contribuição ao conhecimento do passado, que vai aumentar o patrimônio das lembranças históricas, mas permite também considerar o presente numa perspectiva correta, e ajuda a projetar melhor – com maior consciência e responsabilidade – o futuro do ambiente urbano.*⁸

E Aldo Rossi:

*O método histórico parece ser aquele capaz de nos oferecer a verificação mais segura de qualquer hipótese sobre a cidade; a cidade é, por si mesma, depositária de história. Nessa pesquisa, vimos o método histórico de dois pontos de vista diferentes: o primeiro diz respeito ao estudo da cidade como fato material, como artefato cuja construção ocorreu no tempo e do tempo conserva os vestígios, ainda que de modo descontínuo. Desse ponto de vista, o estudo da cidade nos proporciona resultados de grande importância: a arqueologia, a história da arquitetura, as próprias histórias municipais nos proporcionam uma documentação muito ampla. As cidades são o texto dessa história; ninguém pode imaginar seriamente estudar os fenômenos urbanos sem colocar esse problema, e talvez este seja o único método positivo, porque as cidades se oferecem a nós através dos fatos urbanos determinantes, em que é preeminente o elemento histórico. [...] O segundo ponto de vista concerne à história como estudo do próprio fundamento dos fatos urbanos e da sua estrutura. É o complemento do outro e concerne diretamente não apenas à estrutura material da cidade, mas também à idéia que temos da cidade como síntese de uma série de valores. Concerne à imaginação coletiva. É evidente que o primeiro e o segundo argumento são intimamente correlatos, até confundirem-se em seus resultados.*⁹

Nesse mesmo sentido, Nicolau Sevcenko lembra o valor decisivo e único da memória como *“elemento definidor da vontade de ação, do sentido de projeto, da determinação de enfrentar contingências com um objetivo claro, um ideal que se sobrepõe aos obstáculos”*, o oposto da concepção de mero repositório passivo de informações e dados. Essa visão dá uma dimensão política à memória e indica que ela é *“o elo entre as tradições derivadas da experiência vivida pela cadeia das gerações e a meta de construir um futuro comum, iluminado por aquelas práticas, conhecimentos e aspirações coletivas acumuladas”* e não nostalgia do passado. Significa também que a memória é o encontro entre a vida individual e a interação social, pois atua como fonte de sentidos afetivos, cognitivos e agregativos.

Para Sevcenko, a sociedade contemporânea recomenda renegar a memória como algo inútil e, se Baudelaire disse que o mundo perdera a aura com a modernidade, deveríamos dizer que perdeu a memória na pós-modernidade. *“Sem a ponte da memória, o futuro se separou do passado e o individual se divorciou do coletivo”*¹⁰

F.

O passado só se deixa fixar como imagem, que relampeja irreversivelmente no momento em que é reconhecida.

Walter Benjamin

Se nosso objetivo é descrever as transformações reais do Vale do Anhangabaú, o uso da fotografia como fonte primária assume aqui um valor acentuado. O reconhecimento do valor da fotografia como documento não é recente. Em 1869, Eugène Viollet-le-Duc, responsável pela restauração e conservação dos monumentos da França, declarou:

*A fotografia apresenta a vantagem de assinalar processos verbais irrecusáveis, documentos que se podem consultar a todo tempo, mesmo quando as restaurações mascaram os traços deixados pela ruína. Nas restaurações, não seria então demais usar a fotografia, porque bem frequentemente se descobre sobre uma cópia o que não se havia percebido sobre o próprio monumento.*¹¹

Para Boris Kossoy, a fotografia como fonte primária presta inestimável auxílio aos estudos históricos ao mostrar parcela da realidade congelada no tempo e no espaço e possibilitar reconstituir aspectos variados da cena passada: *“Quanto maior for o número de fotografias do passado que pudermos recuperar e consultar, melhores condições teremos de avaliar visualmente os dados conhecidos pela linguagem escrita da História”*. Para ele, importa a possibilidade de acrescentar dados novos à história, através da análise iconográfica correta e da compreensão dos conteúdos.

O historiador Peter Burke, por sua vez, lembra que John Ruskin, influente professor e crítico de arte e arquitetura do século 19, notou ser a fotografia *“muito útil, se soubermos fazer um exame cruzado com outras fontes”*¹². Citando Erwin Panofsky, para quem a análise iconográfica está no nível da descrição e não da interpretação, *“método de interpretação que advém da síntese, mais que da análise”*, Kossoy diz:

A análise iconográfica, no caso da representação fotográfica, se situa a meio caminho da compreensão do conteúdo; ver e descrever não significa compreender. A representação fotográfica, por sua própria possibilidade mecânica de reproduzir frações do real, tal como seus componentes se apresentavam no momento em que foram congelados no material sensível, nos permite uma incursão em profundidade na cena representada, que só será possível se o fragmento visual for compreendido em sua interioridade.

A fotografia, como “resíduo” do passado, contém um inventário de informações aplicadas aos estudos históricos mais variados. Decompondo-se a imagem encontraremos informações que possivelmente jamais a linguagem escrita registrou.

*Através da fotografia visualizamos o passado; sua característica de testemunho direto da realidade –que a diferencia em essência da representação pictórica– lhe confere um valor documental incomparável. Os cenários e os personagens não são mais “imaginados”, encontrando os estudiosos da iconografia fotográfica fontes históricas insubstituíveis. É importante que no exame das imagens fotográficas do passado, imagens que gravaram informações de um tempo pretérito, possa o pesquisador ver um caminho a mais para a compreensão, uma possibilidade ainda virgem para a descoberta.*¹³

De nossa parte, para descrever as transformações físicas do Vale do Anhangabaú, pesquisamos iconotecas e publicações e reunimos cerca de 500 imagens. O trabalho programado foi orientado no sentido de realizar uma seleção desse total de imagens, capaz de construir o discurso.

Escolhemos então 290 imagens que, a nosso ver, contavam a história das transformações. Desse trabalho, intitulado *Anhangabaú: iconicidade*, nós selecionamos as imagens para esta dissertação segundo alguns critérios, dos quais destacamos dois: que mostrassem o Vale como conjunto e em ordem cronológica.

A câmera fotográfica usada pelos diversos fotógrafos de todos os tempos pareceu-nos o olhar humano observando as transformações do espaço. Um olhar intemporal, movendo-se no tempo e no espaço, selecionando o que vê¹⁴. Esses homens, muitos deles anônimos, fizeram a crônica visual que torna possível um exercício de recuperação histórica, como pretende ser esta monografia.

Ao longo do trabalho, usamos longas citações, em determinados momentos, opção justificada pela vontade de ouvir as vozes diretamente e talvez perceber novos sentidos. "*Muitos homens, como edifícios, desaparecem sem deixar vestígios*", pensávamos nós, aqui e agora.

A cartografia é um outro registro importante para ler a transformação do espaço. Das plantas do século 19, destacamos a de 1810; a de 1841; a de 1855, que registra transformações importantes no Vale; a de 1881, que mostra os efeitos da implantação da ferrovia e da nova porta de entrada à cidade; a planta cadastral de 1893, que mostra a ocupação após a construção do Viaduto do Chá, e a de 1897, que mostra a ligação do Vale à Avenida Paulista.

Em 1913, ao tempo da construção do Parque Anhangabaú, uma planta cadastral registrou o parcelamento e os nomes dos proprietários dos terrenos no Vale, um dado importante para compreender os interesses em jogo naquele momento. Em 1930, o *Mapa Topográfico do Município de São Paulo*, da *Società Anonima di Rilevamento Aerofotogrametrici*, S.A.R.A., registrou aquela transformação. Em 1954, a planta da Viação Aérea de São Paulo, V.A.S.P., e, em 1972, a do Grupo Executivo da Grande São Paulo, GEGRAN, registraram a transformação seguinte, a Avenida Anhangabaú.

Os projetos para o Vale do Anhangabaú são outro tipo de registro interessante. Para Aldo Rossi, boa parte das transformações urbanas são explicadas pelos *planos*, manifestações das forças que presidem as transformações, "*operações efetuadas pela prefeitura de maneira autônoma ou acolhendo propostas privadas*". Na construção da cidade, o plano equivale à construção de um edifício monumental porque é o ponto de partida da transformação do espaço. Embora de caráter individual, o plano tende a expressar as forças políticas, identificar intenções, refletir desejos: "*O plano é sempre um tempo da cidade, do mesmo modo que qualquer outro elemento primário*".¹⁵

No Vale do Anhangabaú, distinguimos quatro momentos principais de projeto: com Jules Martin, nos anos de 1880, que construiu o Viaduto do Chá; com Silva Telles, Victor Freire, Samuel das Neves e Joseph Bouvard, entre 1906 e 1911, que construiu o Parque Anhangabaú; com Ulhôa Cintra, Prestes Maia, Norman Wilson, Le Corbusier, Rino Levi e Elisiário Bahiana, entre 1925 e 1934, que construiu a Avenida; e com Nestor Goulart Reis, Vilanova Artigas, Lina Bo Bardi e Jorge Wilhelm, entre 1972 e 1981, que construiu a estrutura atual.

Cada projeto é uma visão ideal sobre o destino do Vale do Anhangabaú e tende a manifestar desejos e necessidades de grupos, "*a vontade secreta e incontível das manifestações coletivas*". Observados em conjunto, constituem um inventário de idéias sobre a construção do lugar, seja pelo que realizam –os projetos vencedores– seja pelo que vislumbram –os perdedores. Ao buscar apreender a complexidade urbana e remeter à totalidade da estrutura cada explicação particular, Rossi distingue a política –fato primeiro da *polis* – da construção da cidade. Através da política a cidade escolhe e realiza suas idéias e projeta suas imagens. Mas, para ele, "*a história da arquitetura e dos fatos urbanos realizados é sempre a história da arquitetura das classes dominantes*".

*Se a arquitetura dos fatos urbanos é a construção da cidade, como pode estar ausente dessa construção aquilo que constitui seu momento decisivo, a política? A política constitui aqui o problema das opções. Quem, em última instância, escolhe a imagem de uma cidade? A própria cidade, mas sempre e somente através das suas instituições políticas.[...] Essa opção não é indiferente: Atenas, Roma, Paris são a forma da sua política, os signos de uma vontade. Se considerarmos a cidade como artefato, tal como os arqueólogos, poderemos afirmar que tudo o que se acumula é signo de progresso; mas isso não impede que existam diferentes avaliações desse progresso. E diferentes avaliações de opções políticas. Mas, então, a política, que parecia estranha, quase mantida longe desse discurso sobre a cidade, faz sua aparição em primeira pessoa: ela se apresenta do modo que lhe é próprio e no momento constitutivo.*¹⁶

*

Em certas tardes nós subíamos ao edifício. A cidade diária, como um jornal que todos liam, ganhava um pulmão de cimento e vidro.

João Cabral de Mello Neto

Andar pelas ruas e praças ou visitar os edifícios é outra forma de registro. Observá-los do alto dos prédios ou caminhando cotidianamente, imaginando a localização exata dos prédios, praças e ruas desaparecidas, é uma fonte de conhecimento surpreendente. Olhar as coisas e ver os vestígios do tempo nos traz uma emoção que atenua a aflição da perda e recupera os sinais e rastros daqueles que nos precederam, restituindo profundidade à experiência do ambiente urbano. Mas a descrição da cidade comporta dificuldades, como notou Rossi:

Parte dessas dificuldades dependerão também da ambiguidade da nossa linguagem e parte delas poderão ser superadas, mas sempre restará um tipo de experiência possível apenas para quem tenha percorrido aquele palácio, aquela rua, aquele bairro. O conceito que você tem de um fato urbano sempre será diferente do tipo de conhecimento de quem vive esse mesmo fato. Essas considerações podem, em todo caso, limitar nossa tarefa; é possível que ela consista principalmente em definir esse fato urbano do ponto de vista do artefato¹⁷.

Em toda cidade existem personalidades vivas e definidas, tradições antigas e aspirações indecisas, que dependem de leis gerais da dinâmica urbana, diz Rossi. Por trás dos casos particulares existem os fatos gerais e nenhum crescimento urbano é espontâneo. As tendências naturais dos grupos humanos dispersos pela cidade podem explicar transformações estruturais, que transformam a vida dos cidadãos. Mas essas reações não podem ser previstas simplesmente, pois isso seria atribuir ao ambiente físico uma espécie de determinismo ingênuo:

Reações e relações são dificilmente individuáveis de modo analítico; elas estão compreendidas na estrutura dos fatos urbanos. Essa dificuldade de individuação pode induzir-nos a procurar um elemento irracional no crescimento da cidade. Mas ela é tão irracional quanto qualquer obra de arte; seu mistério está, talvez e sobretudo, na vontade secreta e incontível das manifestações coletivas.¹⁸

G.

*Admiro os poetas. O que eles dizem com duas palavras,
a gente tem que exprimir com milhares de tijolos.*

João Batista Vilanova Artigas

Em 1935, Claude Lévi-Strauss chegou a São Paulo preparado para encontrar “*uma daquelas experiências em tempo e dimensão reais geralmente vedadas às ciências humanas por causa da lentidão com que se modificam os fenômenos e da impossibilidade material e moral de agir sobre eles*”. A cidade era o centro do seu ensinamento: aos alunos ele pedia para observar e descrever a rua onde moravam, o mercado, a repetição dos tipos de habitação, das categorias sociais e econômicas, das atividades profissionais. Em resposta a quem pretendeu demonstrar que a revelação do estruturalismo lhe adveio do contato com São Paulo (e Nova Iorque), ele disse:

*O estruturalismo explica meu interesse pelas cidades e ele me fez vê-las sob um ângulo que, para simplificar, pode chamar-se morfológico [...] Minhas especulações não teriam sido possíveis se o simples fato de viver em São Paulo, de percorrer a cidade a pé em longos passeios, não me tivesse exercitado em considerar o plano de uma cidade e todos os seus aspectos concretos como um texto que, para compreendê-lo, é preciso saber ler e analisar.*¹⁹

Já Victor Hugo comparava cidade e texto em *Notre-Dame de Paris*, no capítulo *Ceci tuera cela*, que influenciou gerações de arquitetos, ao dizer que o livro acabaria com a arquitetura, porque o papel é mais durável que a pedra. Para Argan, “*a origem do caráter artístico implícito da cidade lembra o caráter artístico intrínseco da linguagem, indicado por Saussure: a cidade é intrinsecamente artística*”²⁰. Esse é o ponto de chegada do método crítico de Argan: a identidade entre arte e cidade.

*Chegamos, assim, à analogia que mais faço questão de sublinhar: a analogia indiscutível, até mesmo surpreendente, entre o fenômeno da formação, da agregação, da estruturação do espaço urbano e o da formação, agregação e estruturação da linguagem. Analogia a que obviamente corresponde a que existe entre o linguista (mas no sentido estruturalista de Saussure) e o urbanista. A configuração urbana, enfim, não seria mais do que o equivalente visual da língua, e não tenho nenhuma dificuldade em admitir que os fatos arquitetônicos estão para o sistema urbano assim como a palavra está para a língua.*²¹

Sobre a analogia entre a ciência da cidade e a ciência da linguagem, diz Rossi:

O significado dos elementos permanentes no estudo da cidade pode ser comparado com o que eles têm na língua. É particularmente evidente que o estudo da cidade apresenta analogias com o da linguística, sobretudo pela complexidade dos processos de modificação e pelas permanências. Os pontos estabelecidos por Saussure para o desenvolvimento da ciência linguística poderiam ser transpostos como programa para o desenvolvimento da ciência urbana: descrição e história das cidades existentes, pesquisa das forças que agem de maneira permanente e universal em todos os fatos urbanos. E, naturalmente, sua necessidade de delimitar-se e definir-se²².

Se a cidade é um sistema de comunicação entre indivíduos, percebido pelos órgãos dos sentidos, sua descrição e representação escrita será sempre problemática, pois como descrever em texto a linguagem da arquitetura? Para Rossi, no entanto, a relação entre edifício e cidade pode nos levar a conhecer a estrutura dos fatos, porque a linguagem da cidade é constituída pelos seus edifícios, entrosados no parcelamento da topografia peculiar: a forma das quadras, vias, praças, parques e jardins, aquilo que chamamos de *tecido urbano*, e que nos devolve à idéia da cidade como texto.

A construção do Vale do Anhangabaú seria, assim, a construção de seus edifícios ligados às alterações estruturais da área onde se inscrevem: construção no tempo, duração, alterações do parcelamento e ocupação do solo. Cada edifício resulta de uma visão particular sobre o destino do local, e são várias essas visões!

Coexistindo no presente, Teatro Municipal, Viaduto Santa Ifigênia, Largo da Memória, Prédio dos Correios, Edifício Matarazzo, Viaduto do Chá, Edifício CBI-Esplanada, Prédio Conde de Prates, Edifício Barão de Iguape, são permanências pontuais de tempos diversos, resistindo à transformação da área. Projetados por personalidades distintas como Claudio Rossi, Domiziano Rossi, Ramos de Azevedo, Giulio Micheli, Victor Dubugras, Marcelo Piacentini, Elisiário Bahiana, Lucjan Korngold, Giancarlo Palanti, Jacques Pilon, Giancarlo Gasperini, Skidmore, Owings and Merrill, esses edifícios formam o Vale do Anhangabaú projetado por Jorge Wilhelm. Observados em conjunto, parecem constituir um fato urbano único. Mas, enquanto aqueles edifícios resistiram às transformações estruturais da área, outros sucumbiram em poucas décadas, ou anos, como o Teatro São José, o primeiro Viaduto do Chá, o Mercado São João, o Prédio Irmãos Weiszflog, o Clube Comercial, os três Palacetes Prates, o Prédio do Cine Central.

Em todas as cidades, diz Rossi, existem edifícios ou conjunto de edifícios que formam pedaços de cidade e cuja função raramente é a função original. Ao visitar o *Palazzo della Ragione*, em Pádua, ele surpreendeu-se com a pluralidade de funções daquele edifício e como elas são totalmente independentes da sua forma. Mas, para Rossi, é precisamente a forma que fica impressa em nós, que vivemos e percorremos a cidade. É precisamente a forma que estrutura a cidade.

A individualidade daquele edifício, para Rossi, depende mais da sua forma do que da sua matéria, ainda que a matéria seja importante para a forma. Depende também de ser a sua forma complicada e organizada no espaço e no tempo. Se o *Palazzo* fosse construído recentemente não teria o mesmo valor e sua arquitetura talvez fosse avaliada em si. De alguns aspectos da forma teríamos uma certeza estilística, outros lembrariam contribuições remotas.

Para Rossi, quando pensamos nos valores que permanecem devemos constatar que eles têm uma conexão na matéria —este o único dado empírico do problema— mas que também eles se referem a valores espirituais. Então, deveríamos falar da idéia que temos daquele edifício, da sua memória mais geral como produto da coletividade e da relação que temos com a cidade através dele.

Enquanto visitamos um palácio e percorremos uma cidade, temos experiências e impressões diversas. Há pessoas que detestam um lugar porque está ligado a momentos nefastos da vida delas; outras, atribuem a um lugar um caráter propício — a soma dessas experiências também constituem a cidade. Nesse sentido, embora seja extremamente difícil para a nossa educação moderna, devemos reconhecer uma qualidade ao espaço. Esse era o sentido com que os antigos consagravam um lugar, e isso pressupõe um tipo de análise muito mais profunda do que a análise simplificadora que nos proporcionam alguns testes psicológicos relativos apenas à legibilidade das formas.²³

*

A hipótese da cidade como obra de arquitetura ou de engenharia que cresce no tempo é uma das mais seguras para o nosso trabalho, segundo Rossi. O arquiteto vienense Camillo Sitte (1843-1903), que dirigiu as Escolas de Artes e Ofícios de Salzburgo e de Viena, autor do livro *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*, procurou as leis que, prescindindo dos meros fatos técnicos, nos fizessem ver e ler plenamente a beleza do esquema urbano. Para ele, a rede viária, servindo unicamente ao tráfego, não é obra de arte, porque não pode ser apreendida pelos sentidos e abarcada globalmente, a não ser no papel. Para ele, *“só é artisticamente importante o que pode ser abarcado com o olhar, o que pode ser visto; logo, cada rua e cada praça”*.

Para Rossi, a observação de Sitte importa pelo seu empirismo e pela referência à técnica da construção da cidade, pois sempre há o momento concreto do desenho de uma praça e um princípio de transmissão lógica e de ensinamento desse desenho. E os modelos serão sempre a rua em si, a praça em si.

Mas, por outro lado, para Rossi, a lição de Sitte contém um grande equívoco: o de que a cidade, como obra de arte, seja redutível a algum episódio artístico, ou à sua legibilidade, e não à sua experiência concreta. Para ele, ao contrário, o todo é mais importante do que as partes e o sistema viário, a topografia urbana, as coisas que se apreendem passeando pelas ruas e praças constituem a totalidade do fato urbano.

Rossi, assumindo a hipótese da cidade como artefato e obra de arte, diz que *“podemos observar e descrever esse artefato, ou procurar compreender seus valores estruturais”*, mas, de todo modo, *“a geografia da cidade é inseparável da sua história, e sem ambas não podemos compreender sua arquitetura, que é o signo concreto dessa ‘coisa humana’”*. Esse fato tão concreto retorna em todos os autores e tratadistas, como Viollet-le-Duc, que ele cita: *A arte da arquitetura é uma criação humana, uma aplicação de princípios que nasceram fora de nós e de que nos apropriamos por observação*. Esses princípios encontram-se na cidade; ela é a paisagem de pedra – *“bricks and mortar”*, tijolos e argamassa, na expressão de Fawcett – que simboliza a continuidade de uma comunidade²⁴.

Para Rossi, os edifícios são momentos e partes da cidade, e essa posição era clara para os teóricos iluministas da arquitetura. Jean-Nicolas Durand, nas suas lições na Escola Politécnica de Paris no começo do século 19, escreveu: *“Assim como as paredes, as colunas etc. são os elementos de que se compõem os edifícios, os edifícios são os elementos de que se compõem as cidades”*²⁵.

*Na natureza dos fatos urbanos há algo que os torna muito semelhantes, e não só metaforicamente, à obra de arte; eles são uma construção na matéria e, não obstante a matéria, de algo diferente; são condicionados mas condicionantes. Esse caráter artístico dos fatos urbanos está bastante ligado à sua qualidade, ao seu "unicum", portanto à sua análise e à sua definição. Essa questão é extremamente complexa. Deixando de lado seus aspectos psicológicos, creio que os fatos urbanos são complexos em si e que nos é possível analisá-los, mas dificilmente defini-los.*²⁶

Para Aldo Rossi, a cidade é a representação da condição humana e em *A arquitetura da cidade*, ele procura ler essa representação através da arquitetura, sua cena fixa e profunda. Se a cidade é "*a coisa humana por excelência*", a sua concepção como obra de arte percorreu o estudo da própria cidade e está presente nas obras dos artistas e nas manifestações da vida social e religiosa, sempre ligadas a um lugar preciso e a um acontecimento.

*A questão da cidade como obra de arte foi colocada de modo explícito e científico sobretudo através da concepção da natureza dos fatos coletivos, e considero que qualquer pesquisa urbana não pode ignorar esse aspecto do problema. Como os fatos urbanos são relacionáveis com as obras de arte? Todas as grandes manifestações da vida social têm em comum com a obra de arte o fato de nascerem da vida inconsciente; esse nível é coletivo no primeiro caso, individual no segundo, mas a diferença é secundária, porque umas são produzidas pelo público, as outras para o público; mas é precisamente o público que lhes fornece um denominador comum.*²⁷

Victor Hugo anunciou o caráter coletivo da cidade como obra de arte: "*Os maiores produtos da arquitetura são menos obras individuais do que obras sociais; antes o parto dos povos em trabalho do que o impulso de homens geniais; o depósito que uma nação deixa; os acúmulos que os séculos fazem; o resíduo das evaporações sucessivas da sociedade humana*". Lewis Mumford também, citado por Aldo Rossi:

*A cidade é um fato natural como uma gruta, um ninho, um formigueiro. Mas também é uma obra de arte consciente e encerra na sua estrutura coletiva muitas formas de arte mais simples e mais individuais. O pensamento toma forma na cidade e, por sua vez, as formas urbanas condicionam o pensamento. Porque o espaço, não menos que o tempo, é reorganizado engenhosamente nas cidades; nas linhas e contornos dos recintos, no estabelecimento de planos horizontais e cumes verticais, na utilização ou na contraposição da conformação natural. [...] A cidade é, ao mesmo tempo, um instrumento material de vida coletiva e um símbolo daquela comunidade de objetivos e de consensos, que nasce em circunstâncias tão favoráveis. Juntamente com a linguagem, ela é, talvez, a maior obra de arte do homem.*²⁸

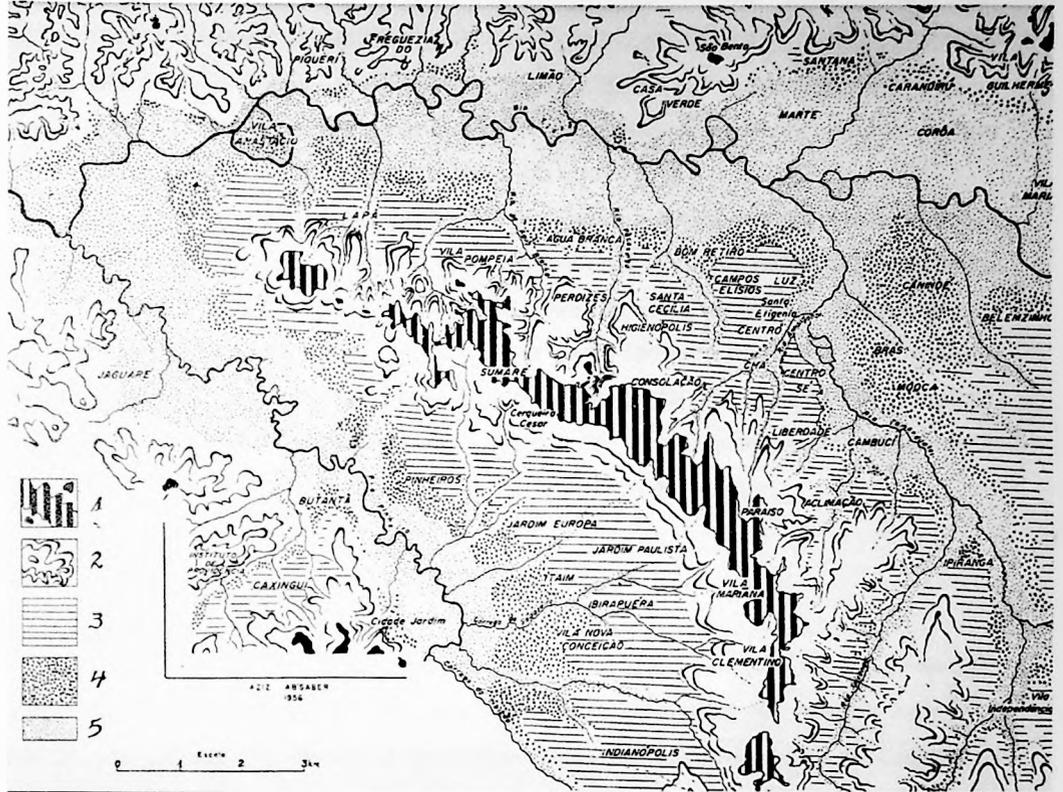
A construção do Vale do Anhangabaú seria, assim, uma obra coletiva que representa a nossa condição humana através da cena profunda e do tempo. Pelo menos a condição humana dos habitantes de São Paulo, enraizados aqui há séculos, décadas ou anos. Como parte da cidade, a construção do Vale representa a construção de São Paulo.

Nas transformações urbanas atuam forças de natureza econômica e política: riqueza econômica, guerras, expropriações. Em todos os casos as forças que orientam as transformações são identificáveis e é possível ver seus caminhos pelo estudo das propriedades nas séries históricas cadastrais paralelas às mudanças econômicas, ou quando poderosas empresas compram áreas fragmentadas em lotes pequenos para constituir grandes superfícies e edificar conjuntos inteiramente diferentes. O plano é o instrumento de ação das forças econômicas ou políticas na cidade. *“Por trás e além dos fatos e das forças econômicas, há o problema das opções; e essas opções, de natureza política, só podem ser feitas à luz da estrutura total dos fatos urbanos”*, diz Rossi²⁹. Claude Lévi-Strauss, por sua vez, diferenciando o espaço geométrico do espaço social em que cada grupo humano imprime uma estrutura que reflete seu sistema de valores e organização, disse:

*A cidade é primeiramente um espaço, talvez indiferenciado antes que homens o ocupem; mas a maneira como, ao longo dos séculos ou dos anos, eles escolhem se distribuir nesse espaço, a maneira como as diversas formas de atividade política, social, econômica se inscrevem no terreno, nada disso se faz ao acaso, e é apaixonante investigar se as cidades se diferenciam em tipos e se é possível discernir constantes em sua estrutura e seu desenvolvimento.*³⁰

* *

PARTE 1: PRIMEIROS REGISTROS



Mapa geomorfológico de São Paulo

1. FUNDAÇÃO URBANA

Espaço natural e gentílico

A Serra do Mar divide o território meridional brasileiro em duas seções bem distintas: a faixa costeira, de largura variável, e o planalto interior. Na latitude de 24 graus, na altura de Santos e Cubatão, o paredão da Serra cai quase a pique e a faixa costeira estreita-se em terrenos de mangue. No planalto, o relevo de morros baixos descai suavemente em patamares até a bacia do rio Paraná.

O traço característico desta seção do território brasileiro é a grande assimetria entre a vertente marítima da Serra e a vertente continental de extensos patamares fracamente inclinados do planalto. De fato, da base da Serra do Mar ao litoral medem-se cerca de 15 quilômetros enquanto do alto da Serra (altitude de 800 a 1100 metros) à calha do Paraná (250 a 300 metros de altitude) medem-se cerca de 670 quilômetros. Na vertente marítima, a declividade dramática do paredão a pique; na vertente continental, a declividade suave de 60 centímetros por quilômetro¹.

*

No planalto, 15 quilômetros adentro, até o Maciço do Bonilha (na altura de São Bernardo do Campo), o terreno é uma esplanada ondulada de morros baixos e esbatidos, um peneplano -terrenos tornados quase planos pela ação de processos erosivos e onde estão as nascentes dos afluentes do rio Tietê, principal dreno do planalto-, paradoxalmente contíguo às escarpas severas da Serra, que favoreceu a passagem humana entre a baixada costeira e os campos de Serra acima².

Mais para o interior do planalto, segue-se um tipo diferente de terreno, caracterizado por colinas e espigões tabuliformes entrecortados pelas largas calhas de fundo achatado das planícies de inundação do Tietê e afluentes. O Maciço do Bonilha separa a superfície suave e esbatida do Alto da Serra das colinas tabuliformes da bacia sedimentar paulistana. Começa aí, segundo Aziz Ab'Saber

*A mais homogênea subunidade geomórfica do Planalto Atlântico em São Paulo, balizada extensivamente pela cota de 780-820 metros. De São Bernardo até os sopés da Serra da Cantareira e do Morro do Jaraguá, assim como de Mogi das Cruzes até as proximidades do pequeno Maciço de Cotia e da Serra da Taxaquara, estende-se a região de São Paulo, caracterizada pela topografia de colinas e espigões tabuliformes, de níveis escalonados, e por extensas baixadas contendo terraços fluviais descontínuos e alongadas e largas planícies de inundação.*³

Essa região fisiográfica é um compartimento restrito e individualizado da porção sudeste do Planalto Atlântico Brasileiro, conhecida pela designação de *Bacia de São Paulo*. Sua originalidade principal é o mosaico de colinas, terraços e planícies⁴. As colinas movimentam o relevo dos últimos quilômetros antes da confluência do Tietê e seu afluente maior, o rio Pinheiros. Nesse domínio geográfico de cerca de 300 Km² estão representadas as mais diversas formas de relevo da bacia de São Paulo. Aí escalonam-se níveis topográficos de grande diversificação para uma bacia relativamente restrita. A amplitude altimétrica, medida entre as colinas mais altas e o fundo dos vales principais, é baixa, mas os detalhes e os elementos do relevo são muito variados.

*

No centro aproximado da bacia de São Paulo está o mais importante e bem definido elemento geomórfico da região, o *Espigão central* (800-830 m), remanescente principal da superfície de erosão da bacia sedimentar. Alongado e estreito, é a principal plataforma interfluvial do sistema de colinas; seu topo aplainado divide as águas entre as bacias do Tietê e do Pinheiros. Entre o fundo dos dois maiores vales da região –do Tietê e do Pinheiros (720 m)- e as colinas mais altas do espigão central a amplitude alcança cerca de 100 metros. Mas, a despeito desse diferencial altimétrico, os maiores desníveis raramente excedem 40 ou 60 metros.

O espigão central tem forma mais definida ao sul. Nos cinco primeiros quilômetros sua direção é sul-norte; daí, por mais oito quilômetros, seu eixo deriva para o rumo sudeste-noroeste. Do início até cerca da metade da sua extensão, ele divide as águas entre os afluentes da margem direita do Pinheiros e os afluentes da margem esquerda do rio Tamanduateí - Ipiranga, Cambuci, Anhangabaú, Saracura. Desse ponto em diante (na altura do Trianon), verte as águas diretamente no Tietê.

Entre as duas vertentes do espigão central há um contraste sensível. Para o Pinheiros, as rampas são mais acentuadas, alinhadas e contínuas; os declives são rápidos e diretos até um nível tabular suave. Para o Tietê, os flancos têm escalonamento e espaçamento de níveis intermediários muito mais pronunciados e descaem através de uma série de espigões secundários separados por sulcos bem marcados de pequenos vales paralelos e pouco ramificados. O topo desses espigões secundários alterna rampas ligeiramente inclinadas e patamares aplainados de extensão variável⁵.

*

No flanco que verte no Tietê, dois córregos descem em vales que se fundem no vale do ribeirão Anhangabaú, na cota de 725 a 730 metros. O Anhangabaú (cuja nascente está entre as atuais Ruas do Paraíso e Maestro Cardim, na cota 800 m), que se chama Itororó no trecho entre a nascente e o encontro com os córregos Bexiga e Saracura, percorre 4 quilômetros até sua barra no Tamanduateí (cota 722 m). [2]

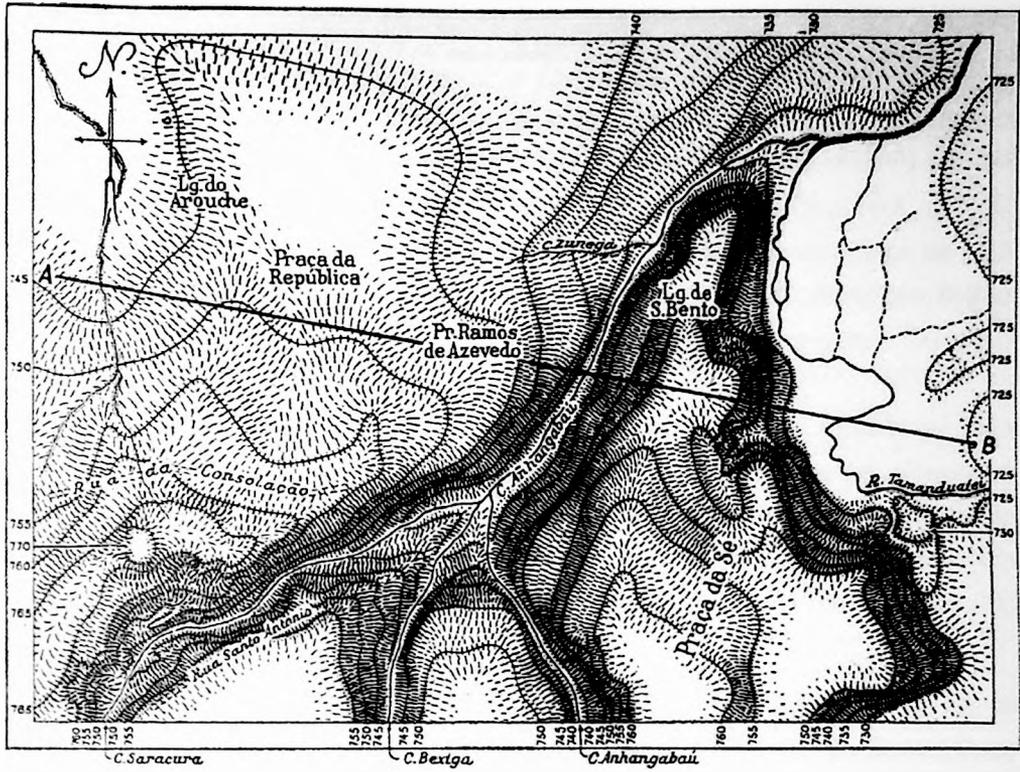
O vale do Anhangabaú e a várzea do Tamanduateí isolam uma colina de significado especial para a história urbana. Situada na extremidade leste do maciço, essa *Colina Central*, também chamada de *Triângulo*, asilou o núcleo original da urbe. O vale do Anhangabaú, um dos pequenos vales paralelos, bem marcados e pouco ramificados do flanco oriental do maciço, separa dois dos mais extensos espigões secundários dessa vertente do espigão central⁶: os tabuleiros da Colina Central e da Cidade Nova, na cota 745-750 metros. [3]

*

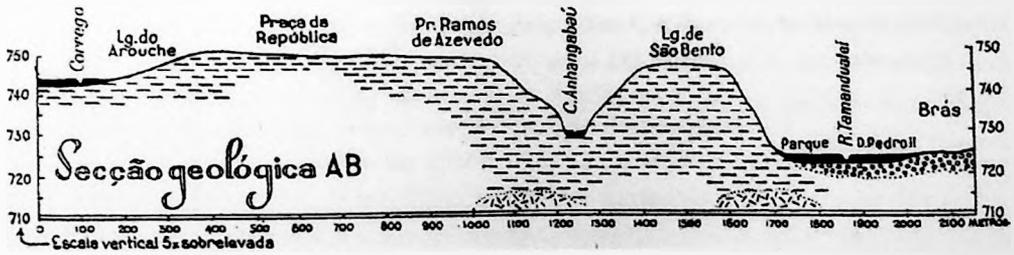
A expansão dos povos tupi-guaranis, gerações anteriores ao descobrimento do Brasil, levou à ocupação, marcada por contínua perambulação migratória em busca dos recursos vitais, das terras a leste do Brasil. Deixando a vizinhança dos quíchuas, na área do rio Madeira, ramos dessa etnogenia alcançaram a bacia do Amazonas e atingiram o litoral atlântico pelas correntes fluviais.

Os tupis ocuparam quase todo o litoral enquanto os guaranis ocuparam as beiras dos rios e lagoas meridionais e os campos entre os rios Paraguai e Paraná, chegando ao litoral até à altura da atual Cananéia. Nessa concentração, tupis e guaranis misturaram-se, fundaram tabas e individualizaram-se, condicionados pelos ambientes diversos. Na região de São Paulo, nos campos parcamente cobertos de capões de mato, sobre o solo pobre dos depósitos argilosos fluviais e lacustres, espalharam-se os guaianases. Na colina isolada pelo Anhangabaú e Tamanduateí (ou Piratininga), parte deles se fixou⁷.

*



2. Topografia da área central. Nice Lecocq Müller, Walter Faustini e Aziz Ab'Sáber.



3. Topografia da área central. Nice Lecocq Müller, Walter Faustini e Aziz Ab'Sáber.

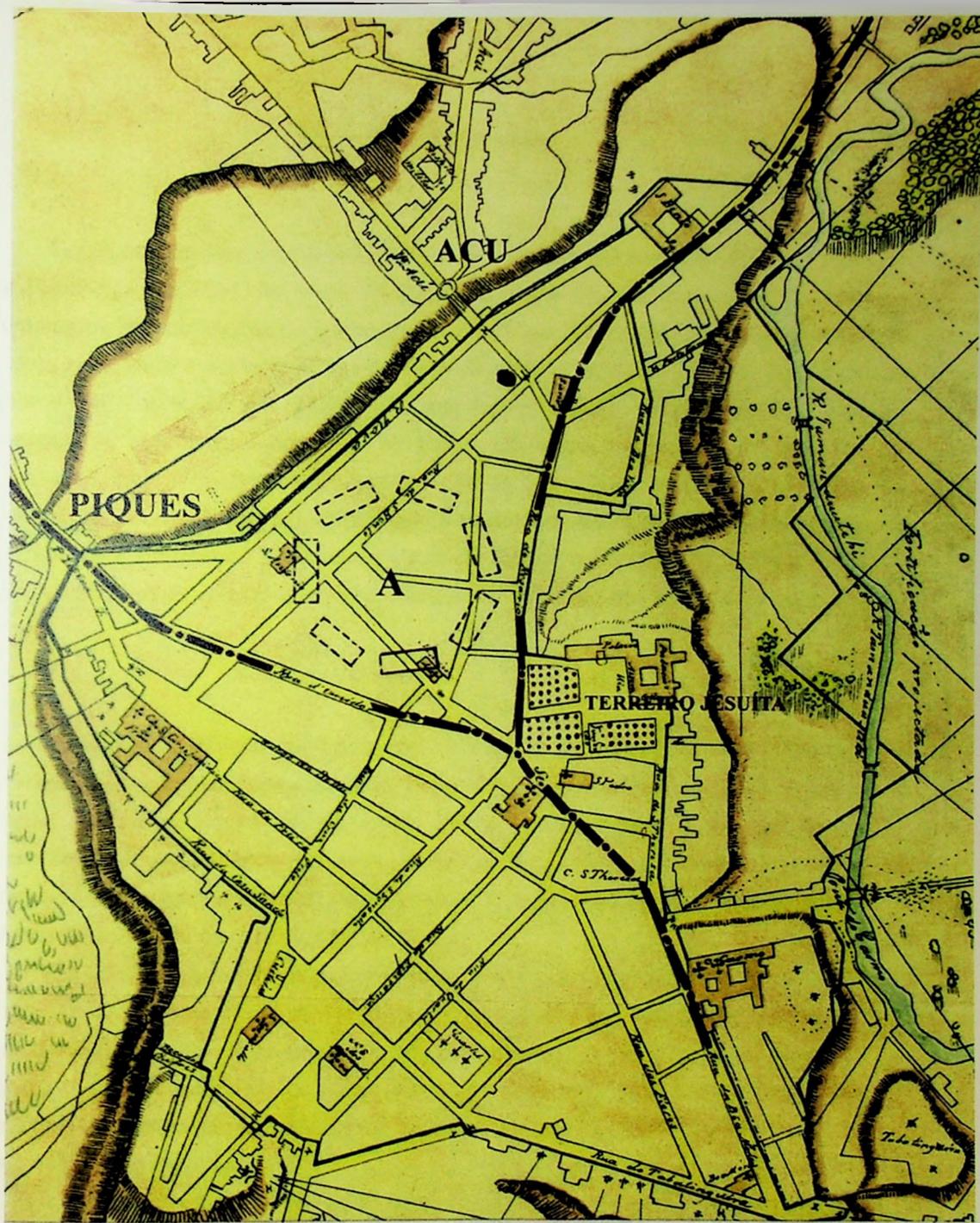
Da rede de caminhos que unia os assentamentos indígenas, um nos interessa em particular: o *Peabiru*, estrada que ligava os campos do Paraguai ao litoral atlântico. Partindo das margens do rio Paraná, ia às cabeceiras do rio Tibaji, afluente do Paranapanema, onde se bifurcava: um ramo adentrava as planícies meridionais, na direção dos carijós da Lagoa dos Patos; outro ramo, no rumo de Cananéia, defletia para nordeste e adentrava os campos de Piratininga. Com oito palmos (cerca de 1,70 metro) de largura, o Peabiru estendia-se das vizinhanças da atual Assunção a São Vicente, atravessando a colina guaianá, isolada pelo Anhangabaú e pelo Tamanduateí, que o gentio chamava de *inhapuambussu*⁸.

Referências atuais identificam melhor o Peabiru no trecho de Piratininga: pelo traçado aproximado da rodovia BR-116, atravessava o rio Pinheiros e aproximava-se de Piratininga pelo caminho de Pinheiros (Rua da Consolação); avizinhandose do Inhapuambussu, chegava à beira do Anhangabaú (no Piques), atravessando-o em direção ao caminho do mar. Gustavo Neves da Rocha Filho mostrou o traçado do Peabiru sobre a colina central⁹. [4]

Do Piques, a trilha seguia o traçado da atual Rua José Bonifácio (outrora Rua do Ouvidor) - Rua do Carmo (outrora Rua da Boa Morte) na direção do litoral. Outro caminho notável é o que chegava à colina pelo norte, após transpor o trecho final do Anhangabaú, hoje sob a Rua Carlos de Souza Nazareth. A taba guaianá, segundo Rocha Filho, estaria localizada entre os dois caminhos, a cavaleiro do Anhangabaú.

*As cartas dos padres José de Anchieta, Manuel da Nóbrega
e Fernão Cardim falam em ANHANGÁ como
um espírito malfazejo, temido pelos indígenas.*

Luis da Camara Cascudo



LEGENDA

CAMINHOS ANTIGOS EXISTENTES ————

LOCALIZAÇÃO PROVÁVEL DA ALDEIA INDÍGENA A

QUADRAS DO TERREIRO JESUÍTA OCUPADAS APÓS A EXPULSÃO



4. Colina central. A taba guaianá, a cavaleiro do Anhangabaú. Estudo de Gustavo Neves da Rocha Filho, sobre a *Carta da Capital de São Paulo*, de José Jacques da Costa Ourique, 1842.

Espaço urbano

Condições naturais e razões políticas combinaram-se na fundação de São Paulo de Piratininga em 1554. Ao norte de Santos, a Serra do Mar forma uma muralha contínua de altitude mínima de 900 metros e cumes a 1.500 e 2.000 metros, cujo topo é uma zona larga e acidentada que se estende até o vale do rio Paraíba. Ao sul de Santos, as condições de subida são igualmente difíceis: o abrupto da Serra desaparece, mas o topo alarga-se até 100 quilômetros, escalonado em degraus sucessivos, revestidos de floresta densa, onde os rios correm paralelos à costa, no sentido das dobras do terreno, dificultando a passagem. Entre esses dois trechos da Serra do Mar interpõe-se o trecho na altura de Santos e São Vicente, onde a Serra desce a 800 metros, formando uma seladura entre os cumes dos outros dois lados.

*

A ameaça da fixação dos franceses no território da Coroa induziu D. João III a promover a colonização sistemática do Brasil. Para tanto, enviou ao Brasil o fidalgo Martim Afonso de Sousa em dezembro de 1530, para tomar posse das terras, organizar a administração e conceder sesmarias das terras que achasse e pudesse aproveitar¹⁰. Em janeiro de 1532, no retorno da sua incursão ao rio da Prata, Martim Afonso fundou a vila de São Vicente, no litoral.

Era difícil a sobrevivência dos colonos na estreita faixa costeira, espremida entre o mar e o paredão da Serra, de terrenos de mangue de água salobra, ondulados por cubatões. O planalto, de terreno suave e abundante de água doce, com melhores condições para a agricultura, atraiu os colonos para o arraial de João Ramalho, como mostram os registros das Câmaras de São Vicente e Santos, temerosas do despovoamento do litoral¹¹.

A 29/3/1549, chegou à Bahia a esquadra de Tomé de Sousa, para fundar uma capitania administrada diretamente pela Coroa, com o primeiro grupo de padres da Companhia de Jesus, liderados por Manuel da Nóbrega. Em 1553, Tomé de Sousa reconheceu a importância do arraial de João Ramalho para a sobrevivência dos colonos e elevou-o a Vila de Santo André da Borda do Campo. Um grupo de jesuítas de São Vicente estabeleceu, por esse tempo, uma missão mais adiante, no inhapuambussu guaianá (a colina central) dos campos do Piratininga. O terreiro jesuíta

foi consagrado em missa realizada em 1554, no dia da conversão de São Paulo. Rocha Filho assinalou sua localização e tamanho original. [4]

Em 1558, o núcleo urbano estabelecido ao redor do terreiro jesuíta foi elevado a Vila de São Paulo de Piratininga. O trânsito entre litoral e planalto usava o trecho do Peabiru na Serra – “*porta e caminho mais certo e seguro para entrar nas gerações do sertão*”, segundo Nóbrega- até 1560, quando os colonos abriram o novo caminho do mar, o Caminho do Padre José (de Anchieta). O governador-geral, Mem de Sá, ordenou então a transferência dos homens de Santo André para São Paulo. A ereção a Vila, a abertura do novo caminho do mar, a proximidade a um rio caudal, a posição mais segura face à hostilidade do gentio, tudo isso contribuiu para consolidar a vila paulistana¹².

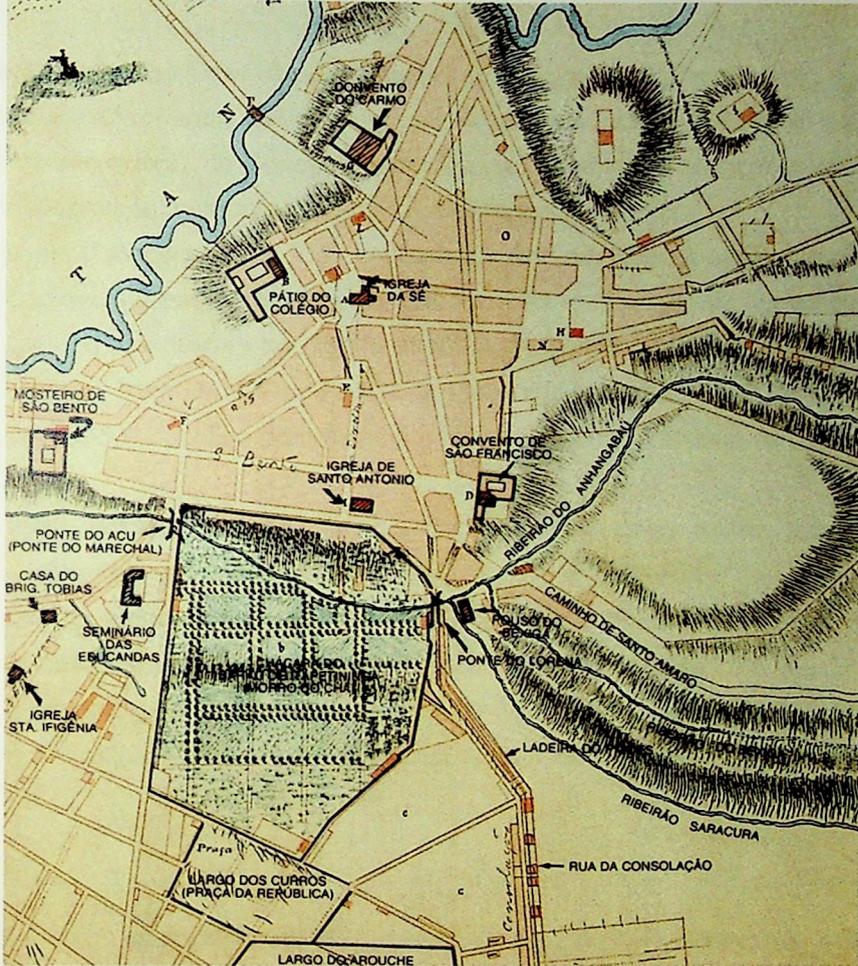
*

A consolidação de São Paulo deveu-se também à alteração dos planos da Coroa, que passou a procurar o ouro e a prata do Potosi, do Prata e do Peru. O rei conhecia descrições das riquezas minerais desde antes da fundação de São Vicente e acreditava que as minas não deveriam estar longe da costa. As buscas a partir das capitanias centrais –Porto Seguro e Bahia- deslocaram-se para as capitanias do sul e o governo-geral escolheu a Vila de São Paulo de Piratininga como novo centro das explorações oficiais. Diz Sérgio Buarque de Holanda:

*São Paulo, onde eram costume endêmico as correrias no sertão (e de onde, aliás, iam cada dia novas de descobrimento de ouro), parecia o caminho adequado para a provável região das minas e mesmo para as raias do Peru, dado que a silhueta do continente se adelgaça na direção daquelas partes. Seriam necessárias outras razões, após o malogro das buscas feitas inicialmente, para favorecer, desta vez, a área que se estendia para o sul de Porto Seguro, até abranger a antiga donataria de Martim Afonso ?*¹³

A fundação de São Paulo se deu sob dois signos, portanto: o da missão catequizadora do jesuíta e o das entradas dos colonos no sertão, ora dirigidos pela Coroa na busca do ouro, ora impelidos espontaneamente à preação do gentio. São Paulo é o encontro do gentio, que migrara do oeste em busca da “terra sem males”, e do europeu do século do mercantilismo. A sua construção, na colina rodeada pelos campos do Piratininga, no ponto mais ocidental da colonização portuguesa no século 16, como uma ponta-de-lança da exploração do interior, juntou, no mesmo lugar, padres e colonos, com projetos distintos.

Benedito L. de Toledo *in* Anhangabahú



Planta da cidade (pormenor). 1810.

2. CONSTRUÇÃO

Três primeiros séculos

Uma cláusula das *Ordenações do Reino de Portugal* delimitava o solo das vilas, o termo do Concelho, dentro de um círculo de seis léguas (cerca de 29 quilômetros) de raio, onde os vereadores do Concelho Municipal, ao assumirem o domínio das terras, iniciaram a concessão de sesmarias e datas de terra aos colonos.

Carta de 22 de janeiro de 1560 concedeu a Antônio Rodrigues de Almeida uma sesmaria localizada a oeste da colina central. Para ter uma noção da superfície dessa sesmaria usemos referências da cidade atual: ia do Tamandateí ao espigão central (Avenida Paulista) e da várzea do Tapanhoim (córrego Lavapés) ao vale do Saracura (Avenida 9 de Julho). A colina central, com o terreiro jesuíta, inscrevia-se dentro dessa sesmaria¹⁴.

Em 1588, colonos já reclamavam a construção da igreja matriz. Em 1592, os carmelitas iniciaram a construção da sua igreja e convento, a cavaleiro do Tamandateí, na saída para o litoral. Ainda em 1592 há notícia da ermida de Santo Antônio, no caminho para as terras de Afonso Sardinha, no Butantã, caminho que começa no terreiro jesuíta, segue pela Rua de Santo Antônio (atual Rua Direita) e atravessa o Anhangabaú na direção do Caminho de Pinheiros (Rua da Consolação)¹⁵.

*

Conhecemos os registros de concessões na sesmaria de Rodrigues de Almeida entre 1595 e 1768, na área do Anhangabaú¹⁶. A 29/10/1599, uma petição de Domingos Pires referiu-se ao “*ribeiro de nome Anhangobai pelo caminho que vai para Nossa Senhora da Luz em Guarepe*”. O concessionário tinha um prazo para começar edificar a casa, sob pena da caducidade da mercê¹⁷. A 30/9/1600, Gaspar Muacho pediu as terras devolutas do Piques até o Pacaembu, a sesmaria concedida em 1561 aos jesuítas¹⁸:

Uns matos do Concelho indo da vila de São Paulo para Taguaquara pelo caminho de Diogo Fernandes e dos Pinheiros[...] terras que estão por dar desde o ribeirão chamado Anhangovai pelo caminho direito até a morada de Diogo Fernandes e pelo caminho dos Pinheiros até entestar com a terra dos padres.

*

O mosteiro e a igreja de São Bento começaram ser edificadas em 1598, pelo frei Mauro Teixeira,

*na parte mais aprazível de toda a Cidade por ficar fora dela; porque correndo-lhe por baixo do Mosteiro de sua parte, que é a da nascente, o rio Tamandatihy, que por esta parte o cerca, formando essa formosa enseada a terra, a fecha de tal sorte com o rio Inhangabahú, que pela parte do poente corre deixando em cima no pavimento da terra o lugar para quem vem ao Mosteiro o possa entrar de maneira que parece estar este fora da mesma Cidade.*¹⁹

O mosteiro estava fora da cidade, o que dá a dimensão dela no fim do século 16. A 26/1/1599, Jorge João recebeu “uns brejos com os chãos que correm ao longo do caminho que vai para Guarepe até o ribeiro Anhangabahu”. Duas referências constantes estão associadas às concessões de terras vizinhas ao Anhangabaú: o Caminho de Pinheiros, que inicia na sua margem esquerda, e o caminho do Guarepe, onde existia desde 1588 a igreja de Nossa Senhora da Luz.

*

A vila de São Paulo tinha a forma das aldeias portuguesas. Os colonos trabalhavam nas roças dispersas pelo termo e moravam no povoado abrigado na acrópole. As petições de terras próximas à colina central mostram essa forma, especialmente depois de aliviado o medo dos ataques do gentio inimigo, recalcado para longe dos limites da vila e de suas cabeças-de-ponte. No centro urbano, a Câmara concedeu lotes, e nas áreas afastadas, pequenas sesmarias, que originariam chácaras²⁰.

A sociedade paulista era instável devido à insuficiência material do meio, ao contrário das terras do litoral, onde foi possível nutrir ideais de vida mais estável e onde a riqueza exprimiu-se na habitação sólida do senhor de engenho. A vocação do paulista era o caminho, que convida ao movimento, e não a grande propriedade sedentária. Distantes dos centros de consumo, impossibilitados de atrair o escravo africano, os paulistas foram forçados a entrar por sertões ignorados²¹.

Zona de convergência das linhas de relevo e do sistema hidrográfico regional, São Paulo é o entroncamento de passagens naturais. Três condicionaram a expansão: a passagem rumo nordeste, pelo vale do Paraíba, rota para o rio São Francisco e o norte do Brasil; a passagem para o norte, através da Serra da Cantareira pelos vales do Atibaia e Jaguari no rumo das Minas Gerais e Goiás; e a passagem para o sul e

sudoeste, via Sorocaba e Itapetininga. As duas primeiras resultam da posição da Serra da Mantiqueira, que penetra São Paulo pelo norte, como uma cunha cuja ponta é o Morro do Jaraguá. A passagem para o sul, por terrenos de configuração uniforme – os campos de Sorocaba - facilitou a penetração dos paulistas até o vale do Paranapanema e afluentes, onde os jesuítas se estabeleceram no alto Paraná, no século 17.

*

Da vila irradiaram os caminhos de comunicação com o interior e o litoral. A partir do terreiro jesuíta essas direções traçaram as ruas do núcleo urbano. Usemos a denominação atual para descrever algumas delas. Para o norte, a Rua 15 de Novembro, pelo Largo de São Bento, atravessa o Anhangabaú, ao norte do Mosteiro, e alcança o bairro da Luz e o Tietê. Para oeste e sul, as Ruas Direita e José Bonifácio atravessam o Anhangabaú para subir a Rua da Consolação, no divisor de águas entre o Anhangabaú e o Pacaembu, ou para subir a Rua Santo Amaro e Avenida Brigadeiro Luiz Antônio, no divisor do Anhangabaú e do Saracura (Avenida 9 de Julho)²².

Por esses caminhos, os paulistas entraram pelo sertão e ocuparam as nascentes dos rios Paraná, São Francisco e Amazonas. As Entradas e Bandeiras foram o fato dominante do século 17. Mapas e textos apresentam a vila de São Paulo como centro de um amplo sistema de caminhos entre o sertão e o litoral. Para o sertanista, o sistema de trilhas indígenas prestou-se às incursões em busca do ouro e do gentio, e fixou as direções da expansão bandeirante²³.

*

Francisco de Souza, sétimo governador-geral do Brasil, entre 1591 e 1602, que animou as incursões para o interior, veio a São Paulo para reorganizar os rumos das entradas e bandeiras. A primeira bandeira bem conhecida, de André de Leão, saiu de São Paulo em 1601, atravessou a Mantiqueira e chegou ao rio São Francisco. As Bandeiras de apresamento dirigiram-se para as reduções fundadas no Guairá por jesuítas espanhóis a partir de 1610. Saindo da vila, para oeste e sul, os bandeirantes chegaram aos rios Paraná, Paraguai e Uruguai, como o português Antônio Raposo Tavares, que em 1628 empreendeu o primeiro ataque a uma redução guarani.

*

Na economia paulista, a lavoura do trigo ganhou importância com a introdução do moinhos de roda d'água. No início do século 17, os registros municipais assinalam moinhos de trigo situados à beira de rios e ribeirões. Em 1616, a Câmara concedeu várias cartas de data de água e assento, uma delas a Cornélio de Arzão, natural de Flandres, que chegou a São Paulo com D. Francisco para construir engenhos de ferro para mineração. Arzão formou cultura de trigo e montou um moinho à beira do Anhangabaú, entre a subida de Santo Antônio e o sítio abaixo do Mosteiro de São Bento. Ou seja, entre o Piques e o Acu, na margem direita do ribeirão, encostado à colina central²⁴.

*

A 28/11/1624, a Ordem de São Francisco conseguiu, de Filipe III, alvará para fundar conventos na Bahia e em São Paulo. Quinze anos depois, frei Manuel de Santa Maria veio a São Paulo *"tomar sítio e terreno para os frades"*, ao lado da igreja de Santo Antônio (na atual Praça do Patriarca).

A 5/1/1640, sete frades começaram edificar a casa franciscana, segundo traçado provável de frei Manuel. Dois anos depois, o superior da Ordem determinou a mudança da casa, dada a falta de água e os ventos muito fortes. A 24/12/1642, a Câmara passou carta de data de chãos aos frades, onde se lê que *"nossos antecessores lhes haviam dado um sítio para edificarem seu mosteiro, e porque o dito sítio é falto de água e mui sujeito à inclemência do tempo, por ser lugar alto, e desabrigado"*, pediam os franciscanos outro terreno: *"mais para baixo do dito sítio, para a banda do rio Anhengobá está outro capaz, e acomodado, nos pediam lhes dessemos 80 braças de chãos de comprimento [...] e 70 braças de largo"*. Inauguraram o convento novo, com horta e pomar, a 17/9/1647, parece que depois da igreja, pois inventário de 1643 se refere à nova igreja de São Francisco. Todo o conjunto é muito modesto, construído em taipa²⁵.

Outra referência contemporânea indica o uso e ocupação do Vale do Anhangabaú: o Sítio do Capão, na sesmaria de Fernão Dias Pais. Esta sesmaria começava nas leiras do Anhangabaú e abrangia, em termos atuais, a área entre os fundos do Convento de São Francisco, a nascente do ribeirão Anhangabaú, no Caaguaçu (Avenida Paulista), e ia até o rio Pinheiros, na outra vertente do espigão central, confrontando com a sesmaria dos jesuítas no Pacaembu²⁶.

*

Vários registros indicam que a localização ao longo do Caminho da Luz, no rumo da Mantiqueira, ganhava importância²⁷. A ocupação da área ao norte do Anhangabaú, entre sua foz e os campos da Luz, coincidiu com o período mais ativo das entradas e bandeiras na direção do atual Estado de Minas Gerais.

Em 21/7/1608, Maria Alvares pediu *“um pedaço de terra que está devoluto em Guare sobre o rio Tamandoatíhi a saber partindo com Bartolomeu Bueno até a barra Anhangobahy, o que tudo poderá ser 60 ou 70 braças [132 ou 154 metros]”*. No mesmo dia, Antonio Milão pediu *“no rocio desta vila um pedaço de chão ao longo do caminho que vai para Nossa Senhora da Luz pelo caminho direito de Guarepe partindo com o marco de Ascenso Ribeiro até o Anhangabahi*. O topônimo não tomara ainda sua forma definitiva. A 2/6/1638, Gonçalo Peres pediu *“um pedaço de terra indo pelo caminho de Nossa Senhora da Luz donde acaba a data que foi de Ascenso Ribeiro [...] vista a dita terra estar por devoluta”* e conseguiu 100 braças (220 metros) em quadra. A 1/7/1651, João Pires pediu:

Uns chãos do rocio desta vila em jusante Anhangobahi entre o caminho que vai para Nossa Senhora da Luz e outro que vai para Piratininga e partira por isso com o ribeiro chamado Yacuba [...]e caso sejam já dados a outrem correrá mais adiante ou para trás, onde não forem dando entradas e saídas a esta vila e não impedirá as antigas serventias.

Este registro revela dados importantes: fala em jusante do Anhangabaú, precisando a localização; distingue o Caminho da Luz do Caminho de Piratininga; assinala o ribeiro Yacuba, ou Acu, na margem esquerda do Anhangabaú; e mostra que essa área é entrada à vila, já então bastante adensada, pois menciona respeito às “antigas serventias”. A 8/7/1651, Henrique da Cunha Gago e Cristóvão da Cunha pediram:

A cada um deles 30 braças de chãos no rocio desta vila entre os dois ribeiros aguada desta vila chamado Anhangobay e outro Yacuba, os quais chãos começarão a medir do caminho que vai para Piratininga defronte dos chãos que João Pires tem pedido da banda de umas casas que tem Maria Moreira pelo taboleiro que faz outras 30 braças de quintal para a banda do ribeiro Hyacuba que se estendera a cada um 30 braças em quadra e os pedem por devolutos.

A referência parece clara: o taboleiro com quintal para o ribeiro Acu deve ser Santa Ifigênia e o caminho de Piratininga parece ser o trecho final do Anhangabaú na confluência com o Tamanduateí (atual Rua Carlos de Souza Nazareth), ao norte da posição do Mosteiro de São Bento.

Em 1630, os beneditinos começam reedificar a igreja e mosteiro em meio a uma questão sobre a legitimidade da posse dos terrenos marginais ao Anhangabaú. Em 1650, Fernão Dias Pais custeou a construção de igreja nova²⁸. O Mosteiro e seu adro (Largo de São Bento) dominavam o Acu, assim como o Convento de São Francisco dominava o Piques. A 2/4/1667, o abade requereu chãos para a Ordem, e justificou: *"Por estar naquele alto sem água alguma para uso do convento e junto ao dito da parte do poente entre o ribeiro Anhangabau e o caminho que vai para Guaré corre um brejo que não é de utilidade alguma ao povo por estar sempre cheio de água e ser tejuco."*

*

As entradas oficiais acentuaram-se com as partidas para o norte e centro do país. A principal delas, a de Fernão Dias Pais em 1674, percorreu o território da atual Minas Gerais à busca de esmeraldas. A fama dos sertanistas aumentou a importância política de São Paulo, que em 1681 se tornou sede da Capitania de São Vicente. A descoberta do ouro do Tripuí em quantidade apreciável, cerca de 1693, levou milhares de paulistas para o outro lado da Serra da Mantiqueira²⁹.

Considerável para a formação territorial do Brasil, o movimento dos sertanistas não concorreu, no entanto, para desenvolver a vila paulistana. O valor dos sítios, chácaras e casas urbanas continuaram reduzidos. Em 1656, um terreno com seis braças (13,20 metros) de frente, na Rua Direita, valia 40 mil réis, enquanto em Salvador, trinta anos antes, uma braça de frente nas ruas principais valia de 13 a 16 mil réis. Dois anos antes, a cama de Diogo de Melo foi avaliada em 20 mil réis, metade do valor do terreno da Rua Direita. Com terra abundante, distribuída pela Câmara com largueza, e população diminuta, compreende-se que os imóveis tivessem pouco valor, face ao valor dos utensílios móveis³⁰.

*

A mineração do ouro deslocou o interesse da Coroa para as áreas do interior. Em 1709, D. João V criou a Capitania de São Paulo e Minas. Representantes do rei instalaram-se nas vilas mineiras, que esplendem em rápido desenvolvimento enquanto São Paulo permaneceu no seu acanhamento. Mas se é medíocre o crescimento urbano paulistano, no plano político a vila é elevada à categoria de cidade, por Carta Régia de 1711³¹.

Entre 1708 e 1710 ocorreu a Guerra dos Emboabas, disputa pelo controle das minas, travada entre os pioneiros paulistas, que descobriram os caminhos e as minas, e os forasteiros, principalmente portugueses, melhor armados e com mais dinheiro, que se apoderaram das melhores lavras. Ante a derrota, paulistas deslocam-se em novas buscas, voltando-se para as áreas dos atuais Mato Grosso e Goiás, onde acharam ouro cerca de 1718. Em outubro de 1722, o sorocabano Miguel Sutil descobriu as aluviões perto do rio Coxipó, onde hoje ergue-se Cuiabá.

A descoberta do ouro em Cuiabá quase esvaziou São Paulo, pelo êxodo de boa parte da população. O Tietê era o caminho preferido, pois de Porto Feliz em diante o rio é navegável até a foz. No rio Paraná, entravam pelos rios Pardo e Paraguai para alcançar Cuiabá. Em 1720, descobriram caminho melhor, através do ponto onde o divisor do Paraná e do Paraguai é mais estreito. Nesse local, foi fundada em 1725 a Fazenda Camapoã, para abastecimento das expedições, na sesmaria do capitão-mor Luiz Rodrigues Vilares, morador de São Paulo. A 26/10/1726, a Câmara de São Paulo registrou petição dele:

[...] em que nos pedia faculdade para a futura compra de uma chácara no rio desta cidade a qual foi do defunto João Ferreira de Carvalho e de presente o era de sua mulher Tereza de Siqueira, a qual por ser foreira a esta Camara [...] quer fabricar um sítio para as suas lavouras e porque junto a esta vila no rocio dela está uma paragem feita capoeira que foi sítio de mais de quarenta anos do padre Salvador de Lima com princípios de valos a quer fabricar na mesma paragem que começa a lagoa desta vila Anhangabahu partindo com o caminho de carro estrada que vai para os Pinheiros, servindo a parte da vila de valos e demarcação o mesmo rio Anhangabahu que entesta com os valos velhos e a mesma estrada e aguada vila e da parte norte até topar com o caminho que vai a Piratininga servindo-lhe de demarcação a parte que fica junto aos quintais e saída do beco do reverendo padre Antonio Lopes Cardoso e o capitão Pedro Jacome Vieira aguada e lavadouro também desta vila e da parte da ponte até o primeiro aforador da Camara enchendo 300 braças [660metros] em quadra com seus capões, matos, campos e restingas.³²

Esta transcrição é a origem da Chácara do Chá, que entestava com o Caminho de Pinheiros, no Piques, e o Caminho de Piratininga, ao norte do Acu, onde há quintais e maior adensamento. A ponte no Acu referenciou o tamanho da chácara: 300 braças em quadra (cerca de 435 mil metros quadrados). Localiza-se entre duas importantes saídas da cidade, já que Vilares tinha interesses em Cuiabá e Curitiba, onde era latifundiário. A referência ao Caminho de Piratininga, obrigatória nos registros de concessões de terras, desapareceu a partir de 1750, talvez pela ocupação das áreas que atravessava, talvez por adquirir outra denominação.

A linha de transmissão hereditária da Chácara do Chá é conhecida. Luiz Rodrigues Vilares casou com a padeira Ângela Vieira e teve fértil geração. Um dos filhos, Antônio Rodrigues Vilares, gerou Francisco Xavier dos Santos, que iniciou a plantação de chá nas encostas do Anhangabaú, e transmitiu-a ao sobrinho, Joaquim José dos Santos Silva, o Barão de Itapetininga³³.

*

Cuiabá foi o *"fulcro de um novo sistema de colonização"*, disse Sérgio Buarque de Holanda. Em 1734, os irmãos Pais de Barros alcançaram as margens do rio Guaporé, na bacia amazônica, e descobriram as minas do Mato Grosso, rematando a obra dos bandeirantes. A fase ativa da exploração das minas encareceu os alimentos em São Paulo, levados para prover os núcleos mineradores nascentes. A desorganização econômica refletiu-se na perda de autonomia política e na subordinação ao governo do Rio de Janeiro por mais de quinze anos, até pouco depois do declínio da produção do ouro de aluvião nas Minas Gerais, na década de 1740³⁴.

A lavoura do algodão, desde a fundação de São Paulo cultivada nos sítios espalhados em torno à colina central, acompanhou a expansão do povoamento no planalto. A fiação e tecelagem doméstica fabricava pavio de vela, rede de pesca, fio de sapateiro, rede de dormir, agasalho, gibão do sertanista, roupa do serviçal, chapéu de feltro, poncho, traje de baeta, produtos típicos da sociedade paulista, alguns trazidos das terras espanholas. Desde cerca de 1650 a produção se avolumou e certos proprietários enriqueceram tecendo algodão próprio e alheio. Inventários mostram o aparecimento de magnatas do algodão, na expressão de Buarque de Holanda, que os compara, em escala muito menor, aos potentados do açúcar do litoral, que concentraram nos engenhos a moagem da cana dos lavradores vizinhos. A produção de tecidos era vendida para as áreas meridionais, menos propícias ao plantio do algodão, como Curitiba e Paranaguá. Entre 1699 e 1725, paulistas negociaram ali peças de pano de algodão, como mostram livros da Câmara de Curitiba, que mencionam com frequência a vila de Itu como local de procedência da mercadoria. O fundador de Itu, Domingos Fernandes, tinha em sua casa, em 1652, três teares onde trabalhavam escravos e administrados. E um dos homens ricos de São Paulo, que vendia em Curitiba peças de algodão, era o capitão-mor José de Góis e Moraes. Nos campos de Sorocaba, destino do gado e muares de Viamão, no sul do país, José de Góis e Moraes e seu cunhado Bartolomeu Pais de Abreu fundaram em 1713 a Fazenda São João³⁵.

A ligação entre São Paulo e Sorocaba não era novidade, mas intensificou-se nesse período de trocas e trânsito de mueres por São Paulo em demanda das Minas Gerais³⁶. Em pregão público de 18/3/1715, Góis e Morais considerou “*Necessário tratar dos caminhos, fontes, calçadas, principalmente a passagem de Anhangovahy e dos caminhos que vão para Nossa Senhora da Luz e os Pinheiros*”.

O Piques era local de trânsito das tropas para o litoral ou para o norte, através da Luz. O Acu, do trânsito entre a cidade e a região das minas de Mato Grosso e Goiás, no caminho das quais se fundaram Jundiá e Campinas. O Vale do Anhangabaú, como se vê, é o elo de ligação entre a cidade, o interior –os quadrantes ocidentais- e o litoral. Primeira referência à ponte do Piques está num registro da Câmara, de 16/2/1727. Outro Edital, de 15/1/1738, se refere aos caminhos, pontes e estradas da cidade destruídos pela passagem de animais. Ordem Régia, de 4/6/1740, mandou que nenhum “*negro ou bastardo jogue jogo algum no Anhangabaú ou outra parte*”, sob pena de açoite. No Piques, os senhores negociavam a compra de escravos.

De um lado da colina central, o Tamanduateí de meandros, quase plano, vazando nas cheias, águas paradas; do outro, o Anhangabaú de águas velozes sulcando o vale, avolumado pelas águas do Saracura e Itororó. Documentos setecentistas designavam “*Anhangabaú de cima*” a área do Piques. Levantamento de 1780 nomeou os moradores da área, e dá-nos idéia da ocupação. A ponte de madeira media cerca de 30 metros de comprimento³⁷.

No Acu, mais abaixo cerca de 500 metros, havia outra ponte de madeira. Os constantes furtos do seu madeiramento obrigavam a Câmara a frequentes reconstruções, que, a 29/4/1730, propõe abrir uma vala pois assim “*teriam mais expedição as águas*” (talvez a primeira ponte no Acu tenha sido construída por Cornélio Arzão. Registro de 6/2/1616 diz que ele “*quer fazer um moinho em um assento que está no ribeiro que vai de Santo Antônio debaixo de São Bento para o que lhe é necessário uns chãos*”. A 15/2/1625, a Câmara deliberou que “*na entrada desta vila no ribeiro Anhangabaú, caminho de Piratininga, se faça a dita ponte*”). Em 1732, a Câmara construiu nova ponte no Acu, formada por “*dois taboões de grossura de um gemeo, duplos e pregados com pregos de palmo e meio de comprimento*”, com aterro necessário para proteger a construção da velocidade das águas do Anhangabaú nas enchentes³⁸. As pontes no Piques e no Acu, os vaus do Anhangabaú, eram portas de entrada à cidade.

*

As transformações econômicas levaram a novo tratado entre Portugal e Espanha para delinear o novo espaço e as fronteiras na América do Sul. O Tratado de Madri, de 13/1/1750, revogou o de Tordesilhas e garantiu a renúncia espanhola a vastas áreas do território ocupado pelos paulistas, que estabeleceram comunicação direta entre a região do Mato Grosso e Amazonas, banhada pelos rios Guaporé, Madeira e Mamoré, e a região das missões dos jesuítas espanhóis nos rios Paraná e Paraguai. Muita gente, contudo, não aceitou a entrega da Colônia do Sacramento aos espanhóis, como o ex-embaixador de Portugal em Londres e Viena, Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro marquês de Pombal.

Seja porque Pombal convenceu-se de que os jesuítas no Brasil opunham-se aos ajustamentos territoriais do Tratado de 1750, seja porque pensou que guardavam tesouros nas suas moradas, o fato é que as propriedades dos jesuítas, no mundo português, foram confiscadas em 1759 e 1760, e os religiosos expulsos do Brasil³⁹. Em 1763, a Coroa transferiu a capital do Brasil para o Rio de Janeiro, perto do novo centro de gravidade econômico, em torno à região das minas, e em 1765 restaurou a Capitania de São Paulo, que entrou na fase de governo dos capitães-generais.

Nos dez anos em que Luís Antônio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus, governou a Capitania de São Paulo, a cidade de São Paulo vegetou, segundo Affonso Taunay. Seu discurso de posse mostrou os objetivos da sua administração: povoamento e urbanização, exploração territorial, fomento econômico, fortalecimento militar e organização burocrática. Instalado no Colégio dos Jesuítas, ele descreveu a cidade de São Paulo nas cartas para Portugal:

Edificada no meio de uma grande campina em sitio pouco elevado que a descobre, toda em roda [...] o seu terreno é brando e tem as ruas planas, largas e direitas. [...] Nas ruas principais tem casas grandes e de sobrado. Todas as mais são baixas com quintais largos [...] Por uma parte é regada da Ribeira Tamanduaty, que com repetidas voltas a circula e com as suas enchentes inunda a maior parte da campanha, fertilizando-a de bons pastos; pela outra parte tem um pequeno ribeiro diminuto de águas [o Anhangabaú] e juntos entram a pouco no Tietê, ou Niemby, rio grande que, discorrendo até a Vila de Itu, que na língua da terra quer dizer salto d'água, ali se despenha e ao depois é navegável, admitindo as frotas de canoas que com dilatada viagem transportam as mercadorias para a nossa capitania do Cuyabá e Matto Grosso de onde trazem o ouro em abundância, e os quintos para Sua Majestade, podendo-se também navegar pelo mesmo rio Niemby para o Paraguay entrando no Paraná ou Rio Grande, e do sobre dito rio passar por outros com facilidade ao Rio da Prata, e Nova Colônia do Sacramento, porque para todas estas partes e outras mais que não cabem na brevidade desta descrição, dá fácil entrada o sobre dito rio.

O Morgado de Mateus notou que as paredes dos edifícios eram de terra, os portais e alisares, de pau, sendo rara a pedra; as igrejas tinham torres altas e sólidas; os conventos do Carmo e de São Bento estavam em obras, e o de São Francisco os padres pretendiam reformar. A cidade tinha 392 fogos (casas) e 1.516 habitantes, e as freguesias do termo municipal, 899 casas e 4.648 habitantes. Do total de habitantes do município, como se vê, 25% moravam na colina central⁴⁰.

Engenheiros e cartógrafos, muitos dos quais haviam ajudado a recriar Lisboa após o terremoto, vieram ao Brasil por força do Tratado de Madri. Alguns trabalharam em São Paulo, onde introduziram a técnica da construção em pedra. Construíram o Quartel da Legião de Voluntários Reais (onde é hoje o Tribunal de Justiça, na Praça João Mendes), o Hospital Militar (onde é o Prédio dos Correios, no Anhangabaú) e a Casa de Câmara e Cadeia (onde o Viaduto Dona Paulina chega à Praça João Mendes), edifícios magníficos, de porte comparável ao dos conventos, até então os maiores edifícios da cidade⁴¹.

*

Em meados do século, os beneditinos iniciaram a reforma do mosteiro. Em 1774, o brigadeiro José Custódio de Sá Faria hospedou-se ali e redefiniu o projeto de reconstrução da nave, capela e torre. Sobre o patrimônio da Ordem de São Bento, há referência a uma casa que *"vai sair no canto para a ponte chamada do Marechal e na Rua do Acu"*. A Ponte do Marechal, ou Ponte do Acu, era o início da estrada de Goiás e Mato Grosso.

O Largo de São Bento, extremidade norte da cidade, era alcançado pela Rua Boa Vista -que o liga ao terreiro jesuíta, agora Largo do Palácio, e à Sé- e pela Rua de São Bento -que vai em linha reta ao Convento de São Francisco. No canto da nova torre da igreja de São Bento, em 1782 o governador Francisco da Cunha Meneses mandou abrir uma rua na direção do Campo da Luz. Essa rua, que teria denominações diversas, é a atual Rua Florêncio de Abreu, que continua a Rua de São Bento até a Luz. A abertura dessa rua, para nós, é um indício da ocupação relativamente densa da área ao norte do Acu; lembremos que por esse tempo cessaram as referências ao Caminho de Piratininga nos registros municipais⁴².

*

No século 18, o tropeiro comunicou os centros produtores do interior, os núcleos civilizados do litoral e as vilas mineiras. Para Joseph Love, Sorocaba - sede da feira de mulas, cavalos e gado que reunia fazendeiros do Mato Grosso e Rio Grande do Sul e compradores de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Bahia -, "*desempenhou, a leste da América do Sul, o mesmo papel que Salta, na Argentina, em relação ao oeste do continente*". Em São Paulo, essa articulação tinha como elo o Vale do Anhangabaú. Em 1783, o comerciante de muare Manoel Cardoso de Abreu descreveu a cidade:

*É a cidade de São Paulo cabeça da capitania, onde residem os generais e bispos e tem duas comarca -uma da sua ouvidoria e outra da vila de Paranaguá. Os habitantes da cidade vivem de várias negociações: uns se limitam a negócio mercantil, indo à cidade do Rio de Janeiro buscar as fazendas para nela venderem; outros, da extravagância de seus ofícios; outros vão a Viamão buscar tropas de animais cavalares ou vacuns para venderem, não só aos moradores da mesma cidade e seu continente como também aos andantes de Minas Gerais e exercitam o mesmo negócio vindo comprar os animais em São Paulo para os ir vender a Minas, e outros, finalmente, compram alguns efeitos da mesma capitania, como são panos de algodão e açúcar, e vão vender às Minas, labutando nesta forma todos naquilo a que se aplicam.*⁴³

Em 1786, o sucessor de Cunha Meneses, marechal José Raimundo Chichorro da Gama Lobo, reconstruiu em pedra, e mais larga, a Ponte do Acu, que passou a ser chamada Ponte do Marechal. Abriu também uma rua, a meio nível entre a Rua de São Bento e o Vale do Anhangabaú, denominada Rua Nova de São José (Rua Líbero Badaró) com uma travessa de ligação, o Beco da Lapa (Rua Dr. Miguel Couto). Taunay informa que a nova rua foi aberta onde existia "*esquisito e volteado caminho por detrás de vários quintais*".⁴⁴

Desde 1776, devido à alta do preço do açúcar no mercado mundial, crescia essa produção no interior da Capitania, entre os rios Mogi, Piracicaba e Tietê. Exportada exclusivamente por Santos, em 1781 cogitou-se construir novo caminho, mais adequado às tropas, entre São Paulo e Cubatão, e para isso as Câmaras de Santos, São Paulo, Itu, Atibaia, Sorocaba, Parnaíba, Jundiaí, Mogi-Mirim e Mogi-Guaçu foram convocadas a contribuir.

Em julho de 1788, Bernardo José de Lorena assumiu o governo da Capitania. Promoveu a agricultura de exportação, proibiu o comércio de gêneros entre capitânias brasileiras, e canalizou toda a produção para Portugal. No fim do seu governo, em 1797, Diogo de Toledo Lara pôde dizer que Lorena "*conseguiu, com grande benefício dos*

povos que regia, pois que presentemente podem em cada ano carregar no porto de Santos para Portugal doze navios de Açúcar, de Arroz excelente, de café de melhor qualidade e de outros gêneros” ⁴⁵.

A 14/6/1792, Lorena enviou à Câmara um ofício que revela uma visão geral da cidade, e onde percebeu a dificuldade do crescimento dela na direção da margem esquerda do Anhangabaú:

É tão grande a irregularidade que se encontra em quase todas as Ruas desta Cidade que não pode ter emenda sem a destruir, ainda para se formar um projeto para a continuação de novas Ruas com arte é bastante dificultoso por ser a mesma Cidade uma Península formada pelo Rio e por um Ribeirão [o Anhangabaú] que corre em um Pantanal certamente muito nocivo à Saúde do Povo sendo o outro lado um terreno montuoso e desigual. Por estas razões [...] mandei tirar o Plano Topográfico da Cidade e justamente formar os Projetos que no mesmo se acham, para a sua continuação e tenho o gosto de oferecer a Vmces na folha que com esta lhes remeto. ⁴⁶

Para o Piques, local de trânsito da produção do interior para o litoral, Lorena ordenou a construção de nova ponte de pedra sobre o Anhangabaú, em 1794:

Tendo necessidade quase todos os anos de se reparar a ponte que tem no riacho Anhangabaú por ser um paço muito frequentado com entrada e saída desta cidade e caminho dos que vem do continente sul com cavalgadas, e gados que levam para as Minas Gerais e Rio de Janeiro é da serventia das vilas se fizesse nela reforçamentos necessários. ⁴⁷

*

No fim do século 18, a área da Luz ganhou novo significado com a construção do quartel do Corpo de Artilharia de Voluntários Reais, perto do Convento. Aviso Régio de 19/11/1798 decidiu construir ali o Jardim Botânico, Hospital Militar e Casa do Trem. Em junho de 1800, uma carta do governador, o capitão-general Antônio de Melo Castro e Mendonça, referindo-se à ordem de animar o comércio interno e externo da capitania, diz que ele organizou uma feira para venda e permuta de gêneros, realizada durante uma semana no “*passeio público defronte ao Jardim Botânico e da Praça da Luz, onde se fazem os exercícios militares*” ⁴⁸.

Quatro eixos de circulação definem então o espaço do Vale do Anhangabaú. Do Piques, para o sul e oeste pelo Caminho de Pinheiros, ao Butantã, distribui-se em três estradas: para o Embu, Curitiba e Colônia do Sacramento (pelo traçado aproximado da Avenida Francisco Morato - BR 116), trecho do antigo Piabiru; para Cotia, São Roque e Sorocaba (pelo traçado da Rodovia Raposo Tavares); e para a aldeia de Carapicuíba (Avenidas Vital Brazil - Corifeu de Azevedo Marques - dos Autonomistas). Este eixo converge no Piques, transpõe o Anhangabaú pela Ponte do Lorena, e atravessa a colina central em direção à Calçada do Lorena e porto de Santos.

O segundo eixo vai para o norte. Atravessa o Tietê e penetra os vales da Mantiqueira na direção das Minas Gerais. Outrora denominado Caminho de Piratininga do Guarepe, como assinalado nos registros de terras- era, grosso modo, o traçado das Avenidas Prestes Maia - Tiradentes e iam em paralelo às atuais Ruas Florêncio de Abreu e Brigadeiro Tobias, que também demandavam o norte, mas pelos altos das colinas.

O terceiro eixo era o que começava no Largo do Rosário (Praça Antônio Prado), na colina central, atravessava o Anhangabaú pela Ponte do Acu e seguia, pelo traçado das atuais Avenidas São João - Francisco Matarazzo - Rua Guaicurus, até a Freguesia do Ó ou a Estrada Velha de Campinas (Avenida Raimundo Pereira de Magalhães), no rumo do Mato Grosso e Goiás. E o quarto eixo, era o Caminho de Santo Amaro (Rua Santo Amaro - Avenida Brigadeiro Luís Antônio) que, subindo ao espigão central, alcançava, na outra vertente, as margens do rio Pinheiros.

A ocupação do Acu, e por extensão de Santa Ifigênia e da Luz, ligou-se ao ciclo da mineração do ouro, ao trânsito no rumo do norte e noroeste, na direção das Minas Gerais, Cuiabá e Goiás. Na outra extremidade do Vale do Anhangabaú, a ocupação do Piques, e por extensão da Consolação, ligou-se ao ciclo do açúcar e do algodão, no trânsito para o oeste e sudoeste, na direção de Sorocaba, Itu, Curitiba e Viamão.

Cidade Nova e iconografia

O dinamismo econômico do final do governo de Pombal e do reinado de Dona Maria I estimulou a produção e exportação de gêneros no Brasil, como açúcar, arroz, algodão e cacau. A Coroa proibiu o desenvolvimento da manufatura no Brasil para eliminar a concorrência com as manufaturas exportadas de Portugal, ainda que de origem estrangeira.

A neutralidade de Portugal na Guerra de Independência dos Estados Unidos e o colapso das colônias francesas produtoras de açúcar valorizaram os gêneros exportados do Brasil. O atraso técnico dos fazendeiros brasileiros aumentou o interesse pelos problemas econômicos e em 1779 fundou-se, em Lisboa, a Academia Real das Ciências com o objetivo de aumentar a educação, ciência e indústria em Portugal e seu império, inspirada nos fisiocratas e enciclopedistas franceses. Esse ambiente inspirou, em alguns brasileiros, idéias que colocaram a colônia no caminho da sua independência política⁴⁹.

A invasão de Portugal pela França e a transferência da corte para o Brasil em 1808 abriu os portos brasileiros aos produtos e aos viajantes e cientistas das nações amigas. O príncipe regente (futuro D. João VI) revogou o Alvará de 1785, que proibía a manufatura nas colônias e criou o Tribunal da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação do Estado do Brasil para incentivar a importação de plantas e especiarias (dentre elas o chá), a indústria (técnicos estrangeiros abrem fiações em São Paulo e Minas Gerais) e a exploração mineral. Ao capital estrangeiro permitiu-se participar da exploração do ouro e do minério de ferro, iniciando o esforço siderúrgico com a Fábrica de São João de Ipanema, em Sorocaba⁵⁰.

*

A modernização urbana no fim do século 18 refletiu a política de modernização econômica, de caráter agroexportadora, de D. José I e D. Maria. Em 1808, o geólogo inglês John Mawe veio a São Paulo. Além das observações sobre o subsolo da colina central e da descrição geológica da *bacia de São Paulo*, ele registrou impressões sobre a cidade. Observou que as casas principais tinham dois e três andares e beirais largos; o pavimento das ruas era de arenito com óxido de ferro e grandes seixos de quartzo redondo; e o sítio urbano, banhado pelo Tamanduateí e Anhangabaú, ficava quase isolado na estação das chuvas.

Nos ambientes das casas senhoriais, Mawe notou sofisticação, denunciada nas roupas, na “*profusão de colares de ouro no pescoço*”, nos homens loquazes e atenciosos, nas procissões suntuosas onde “*acorem todos os habitantes da cidade e a multidão é acrescida dos numerosos lavradores vizinhos, de várias léguas ao redor. As senhoras em seus vestidos de gala enchem as sacadas das casas, de onde se tem melhor visão do espetáculo; a noite termina, em geral, com chá e partidas de cartas ou danças*”.⁵¹

Integrante dessa sociedade que se sofisticava material e intelectualmente, o paulista José Arouche de Toledo Rendon formou-se em Direito na Universidade de Coimbra em 1774. Nomeado juiz de demarcações de sesmarias em São Paulo e Parnaíba em 1782, e depois coronel do Regimento de Infantaria de Milícias, Arouche iniciou a cultura experimental do chá na sua chácara paulistana.

O Censo do engenheiro Daniel Müller mostra que em 1835 o chá era o principal produto de exportação da Província, com 34% do total. Em São Paulo, seu consumo sempre fôra maior que o do café; antes de ser produzido aqui, era importado da Ásia. Seu plantio intensivo permitia ao agricultor morar na cidade, ao invés da fazenda distante⁵².

Em 1833, na chácara de Arouche havia 44 mil pés⁵³. Seu sucesso entusiasmou outros fazendeiros, como o coronel Francisco Xavier dos Santos, que herdara sua chácara no fim do século 18 e começou a produzir chá no início do século 19. Essa cultura ocupou então grande parte da colina na margem esquerda do Anhangabaú, a Cidade Nova. Em ofício de 7/8/1811 à Câmara, Arouche referiu-se ao parcelamento de sua chácara:

[a praça] *por mim demarcada quando, por ordem desta ilustre Câmara, retalhei, arruei e demarqueei a Cidade Nova. Então lhe pus o nome de Praça da Legião, na espera de que este Corpo com a sua gente a preparasse para os exercícios das suas três armas.*⁵⁴

A praça demarcada é a origem do Largo do Arouche. A denominação *Cidade Nova* tornou-se corrente, pois em 1818 o engenheiro português Luiz D'Alincourt assim descreveu sua saída da cidade pelo Piques:

*A partir de São Paulo e tomar a estrada geral, atravessa-se a Ponte do Lorena e logo entra-se na Cidade Nova; a rua é larga e por ela vai-se suavemente subindo até ao pico, onde existe uma ermida de Nossa Senhora da Consolação; aqui finda a cidade e na mesma direção da rua principia a estrada que vai para Itu e Sorocaba.*⁵⁵

A planta da cidade levantada em 1810 pelo engenheiro Rufino Felizardo e Costa, mostra a Cidade Nova, área de expansão urbana que Lorena vislumbrara dezoito anos antes.

Fora das pontes -nas freguesias de Santa Ifigênia e do Brás-, eram poucos os avanços. Na Luz, destaca-se o Convento, o Hospital de Lázaros e um Pouso. No Acu e arredores, o Hospital Militar e a igreja de Santa Ifigênia. Ao sul, os campos do Bexiga, desocupados. Três caminhos estão assinalados: de Pinheiros, com a igreja da Consolação no início; de Nossa Senhora do Ó, e da Luz. E três pontes: Franca, no Tamandateí; do Lorena, no Piques; e do Marechal, no Acu. E três grandes chácaras, na Cidade Nova: dos coronéis Francisco Xavier dos Santos, José Arouche de Toledo Rendon e Luís Antônio de Souza. [5]

Na colina central, igrejas e conventos pontuam o espaço. Os três maiores claustros, convenientemente afastados, ocupam as bordas da colina, definem as ruas e polarizam o casario. Seus adros constituem pontos importantes da estrutura urbana: são locais de concentração humana nas procissões e que permitem a visão da relativa grandiosidade arquitetônica das igrejas (a propósito, o lugar sagrado que as igrejas ocupam, pelo caráter de permanência, são importantes referências para a leitura das transformações urbanas⁵⁶). Vemos ainda, na planta levantada em 1810, dois grandes edifícios laicos –a Casa de Câmara e Cadeia e o Quartel da Legião de Voluntários Reais, na saída para Santos.

Na Cidade Nova, está a extensa chácara de Francisco Xavier dos Santos, a Chácara do Chá. São seus limites: a colina central, a Rua de São João, o Largo dos Curros (Praça da República) e os terrenos de Arouche, a Rua da Consolação e Rua da Palha (Rua 7 de Abril). Segundo a planta de 1810, a Chácara tem alamedas ortogonais de plantação, casas e armazéns. Na Rua de São João, tem três edificações, uma das quais parece ser a sede, a poucos metros da Ponte do Acu, defronte ao Hospital Militar. Ao longo da Rua da Palha, há três edificações esparsas. Tem um caminho assinalado no Vale, que parece ser a continuação da Rua Direita até o Anhangabaú. [6]

Mas a localização da Chácara do Chá, à margem das saídas da cidade para as regiões prósperas de Campinas, Itu e Sorocaba⁵⁷, impedia a ligação direta entre o Acu e o Piques, locais de grande trânsito e animação comercial.

Outro grande donatário de terrenos na Cidade Nova era o brigadeiro Luiz Antônio de Souza, um dos homens mais ricos da Província. Fidalgo português, titular



5. *Planta da Cidade de São Paulo*, levantada em 1810. Engenheiro Rufino José Felizardo e Costa. A Chácara do Chá, entre o Acu, o Piques, o Anhangabaú e o Largo dos Carros.



6. *Planta da Cidade de São Paulo* (pormenor da planta acima). Giro do norte efetuado por José Eduardo de Assis Lefèvre.

da família Souza Queiroz, o brigadeiro Luiz Antônio morava no sobrado da Rua do Ouvidor (Rua José Bonifácio) esquina com Rua de São Bento, a poucos metros do Convento de São Francisco. Falecido em 1819, três de seus filhos herdaram terras na Cidade Nova: o varão, Francisco Antônio de Souza Queiroz (depois barão de Souza Queiroz, e senador), herdou a chácara entre a Rua da Palha e o Caminho de Pinheiros; Vicente de Souza Queiroz (depois barão de Limeira), a área situada entre os córregos Iitororó e Saracura; e o comendador Luiz Antônio de Souza Barros, a área entre a Rua de São João, o Tanque do Zuniga (Largo do Paissandu) e a Rua do Seminário.

O parcelamento dessas chácaras formou a Cidade Nova. A Chácara do barão de Souza Queiroz originou o parcelamento ao longo da Rua São Luiz⁵⁸. A chácara do barão de Limeira, entre as Ruas de Santo Antônio e Santo Amaro, originou o arruamento que recebeu denominações de pessoas da família (Brigadeiro Luiz Antônio, Dona Genebra, Dona Paulina, Dona Maria Paula). A área do comendador Souza Barros não conhecemos bem, mas o grande sobrado (de que sabemos o bastante, graças ao livro de memórias de sua filha, Maria Paes de Barros) existiu até recentemente, sólida referência na Rua de São João⁵⁹.

*

Os homens enriquecidos no comércio do açúcar, algodão, muares etc. edificaram seus sobrados urbanos no fim do século 18, misturando moradia e trabalho. No térreo, o sobrado senhorial típico apresentava loja, depósito, armazém, escritório, oficinas e alcovas dos escravos; no andar superior, a habitação familiar. Procurando as proximidades das minas d'água, opunham-se à casa popular, sempre térrea. O sobrado do brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar (1793-1857), duas vezes presidente da Província de São Paulo, na Ladeira do Acu (Rua do Seminário), era notável. Sede da sua chácara em Santa Ifigênia, foi construído no começo do século 19, perto da nascente do Acu. Em 1915 foi alugado pela Faculdade de Medicina para sediar algumas cadeiras até 1919; em 1924, foi demolido⁶⁰.

A Cidade Nova estava nas mãos de poucas famílias, influentes na vida econômica e política da cidade e da província: brigadeiros José Arouche de Toledo, Francisco Xavier dos Santos, Luiz Antônio de Souza, Rafael Tobias de Aguiar, senhor Martinho Prado. No lado ocidental da cidade – Ruas Alegre (Brigadeiro Tobias), da Palha (7 de Abril), de Santo Amaro, da Consolação e São João⁶¹ - saída para as regiões de Sorocaba, Itu, Jundiaí e Campinas, eles localizaram suas sedes.

*

Em 1813, o médico sueco Gustav Beyer veio a São Paulo para avaliar a intensificação comercial entre os países e observou a cidade: a colina central, rodeada de campos regados por rios; praças com fontes d'água; grandes edifícios religiosos e o hospital militar localizado no Acu. Beyer notou não existir manufaturas importantes além da metalurgia, e que o algodão era trabalhado em rendas, redes e mosquiteiros, e o ouro e a prata rendiam objetos e filigranas. Nos arrabaldes da cidade, índios fabricavam potes de barro, usados no preparo da comida e no transporte da água, e camponeses criavam porcos e galinhas e cultivavam frutas e legumes de várias espécies para o consumo da cidade. Notou ainda a militarização da cidade: dos seus 15 mil habitantes, 2 mil eram milicianos, divididos em legiões⁶².

Em 1816, o príncipe regente D. João invadiu a Província Cisplatina, no extremo sul do país, área de conflitos não resolvidos pelos Tratados de Madri e Santo Ildefonso. O coronel José Arouche de Toledo organizou dois corpos de voluntários para a guerra contra os espanhóis e perdeu seu único filho homem em combate, em 1819⁶³.

*

Em São Paulo, em ofício à Junta Provisória, de 17/10/1814, o engenheiro Daniel Müller, encarregado da construção da Estrada do Piques, propôs erigir uma pirâmide para marcar o começo da estrada. Da canalização de água do Tanque Reúno (Praça Roosevelt) ao Jardim da Luz, ele derivou um ramal para abastecer o chafariz que construiu no Piques. O novo conjunto –largo, pirâmide e chafariz- recebeu a denominação de Largo da Memória⁶⁴.

O aquarelista vienense Thomas Ender (1793-1875) chegou a São Paulo em 31/12/1817, acompanhando o botânico bávaro Carl von Martius. Na sua curta permanência de quatro dias, Ender realizou 16 desenhos da paisagem e costumes.

Três desses desenhos registram o Vale do Anhangabaú, em lápis e aquarela. Na *Vista do convento beneditino em São Paulo desde a ponte do Anhangabaú*, Ender postou-se no Vale do Anhangabaú, dentro da Chácara do Chá, e olhou para o norte: vemos o Mosteiro de São Bento, ao alto, e a ocupação no Acu. Em primeiro plano, infelizmente deixou inacabado o desenho da Ponte do Acu, privando-nos da visão frontal inédita.

Em *Convento dos Franciscanos junto a uma parte da cidade de São Paulo*, Ender postou-se no alto do Caminho de Santo Amaro e realizou um panorama da cidade desde o sul: vê-se a ocupação na encosta do convento; e no Piques, a pirâmide. Em *São Paulo vista da Casa da Pólvora*, à margem do caminho de carro para Santo Amaro (Avenida Liberdade), ele mostrou a cidade por inteiro, da várzea do Tamandateí, à direita, ao Vale do Anhangabaú⁶⁵. [7]

Carl von Martius também registrou suas observações sobre a cidade. Para ele, a arquitetura das casas indicava mais de um século de existência. Na maioria, elas têm dois andares, sendo raramente construídas em tijolo e ainda mais raramente em cantaria; as ruas são largas, claras e asseadas; o Palácio do Governador, instalado no antigo Colégio Jesuíta, tem belo estilo mas ameaçava ruir. Notou ainda o campo de touros no Largo dos Curros (Praça da República), na Cidade Nova, e as pontes construídas por Daniel Müller:

*O senhor tenente coronel Müller tem, fora da cidade, um circo de madeira para touradas, ao que parece construído em boas condições, e merece elogio pela construção de três pontes de alvenaria sobre os riachos Tamandateí e Anhangabaú, que se juntam abaixo da cidade [...] Durante a nossa estada houve uma tourada no circo. Mandam vir os touros do sul da provincia e, particularmente, de Curitiba onde, criados em plena liberdade nos vastos campos, conservam a necessária bravez.*⁶⁶

*

O botânico francês Auguste de Saint-Hilaire (1779-1853) percorreu as províncias do centro e sul do país e chegou a São Paulo em 29/10/1819, pelo Piques. Ele descreveu sua entrada na cidade, por uma rua larga, margeada de casas pequenas, que é a atual Rua da Consolação. Hilaire desceu a ladeira do Piques, viu a Pirâmide e o Chafariz da Memória, “*fonte bastante bonita*”, atravessou a ponte sobre o Anhangabaú e entrou à direita no albergue, no começo do Caminho de Santo Amaro:

Indicaram-me o albergue de um certo Bexiga que possuía, em São Paulo mesmo, vastas pastagens. Foi a essa hospedaria que me dirigi. Entramos na cidade por uma rua larga, margeada por casas pequenas mas bem cuidadas, e depois de passarmos por uma fonte bastante bonita e, em seguida, pela ponte de Lorena, feita de pedras, sobre o Córrego de Anhangabaú, chegamos ao albergue [...] O Anhangabaú, um simples filete de água, vai desaguar abaixo do convento beneditino, no Tamandaitá [...] o número de casas bonitas é grande, as ruas não são desertas como as de Vila Rica, e o visitante não se vê afligido, como nas cidades e arraiais de Minas Gerais, por uma aparência de abandono e miséria.

Acostumado à observação minuciosa, conhecedor de várias cidades brasileiras, Saint-Hilaire notou existir em São Paulo diversas praças: do Palácio, o antigo terreiro jesuíta; da Catedral, no Largo da Sé; e da Câmara, todas pequenas e irregulares.

Há, porém, na periferia da cidade uma praça muito ampla, a do Corro, cujo nome, que significa a arena onde se realizam as touradas, indica claramente a sua finalidade.[...] a cidade se ressentia da falta de um parque público. A administração provincial acabou por perceber que era indispensável aos habitantes de uma cidade um lugar desse tipo, onde eles pudessem respirar um ar mais puro do que o de seus mercados e ruas. Criou-se, pois, um parque em 1825, chamado Passeio Público ou Jardim Botânico, cujo projeto havia sido feito em 1779.

Saint-Hilaire notou que a cidade era “*um grande depósito das mercadorias que vêm da Europa e local de trânsito dos produtos da região*”, dependente do porto de Santos, e mais florescente que Santos por ser sede e residência das autoridades civis e eclesiásticas. Das pontes no Acu e no Piques, fez uma descrição perfeita:

Há em São Paulo três pontes principais, duas sobre o Anhangabaú e a terceira sobre o Tamandaitá. São feitas de pedra, muito pequenas, de um só arco, e em nenhuma outra parte do mundo mereceriam ser mencionadas, a não ser no Brasil. Não obstante, até fins de 1819 não encontrei no interior do país nenhuma ponte que fosse feita com tanta arte como as de São Paulo [...] A Ponte de Lorena, sobre o Anhangabaú, deve medir 12 passos de largura por 95 de comprimento. É quase plana e guarnecida de parapeitos sem ornamentos, servindo para fazer a ligação entre a cidade e as estradas de Sorocaba e Jundiá. A mais bonita das três é a que

*comunica a cidade propriamente dita com o bairro de Santa Ifigênia [do Acu]. Mede aproximadamente 150 passos de comprimento por 16 de largura. A extremidade que dá para a cidade é em aclive, a outra parte quase plana, e não falta a seus parapeitos uma certa elegância arquitetônica.*⁶⁷

A Ponte do Lorena, segundo Saint-Hilaire, tinha 95 passos de comprimento (cerca de 57 metros) por 12 de largura (7,20 metros). A Ponte do Acu era maior: 90 metros de comprimento por 9,60 de largura. As pontes eram portas da cidade. De fato, a colina central estava *"para dentro das pontes"*. Os tropeiros e feirantes passavam com os animais carregados pelas "pontes de fora", como as de Pinheiros, Santana etc., onde pagavam pedágio e recebiam uma guia para apresentar ao "comandante da ponte", fiscais postados nas "pontes de dentro", como as pontes do Acu, do Lorena, do Carmo, tudo conforme o *Registro das Instruções para o Governo das Pontes*.⁶⁸

*

O processo político que culminaria na Independência entrou em nova fase no início da década de 1820. O príncipe regente D. Pedro nomeou José Arouche de Toledo *Governador das armas da Província*, em maio de 1822, exonerando-o em agosto quando veio a São Paulo. Em junho, D. Pedro convocou Assembléia Constituinte; Arouche, deputado constituinte, apoiou o projeto de criação dos Cursos de Ciências Jurídicas e Sociais em São Paulo e Olinda, e foi nomeado diretor do Curso em São Paulo por Decreto Imperial de outubro⁶⁹.

A 20/11/1827, Arouche relatou ao ministro. Disse que examinou *"os cômodos dos três conventos de frades existentes nesta cidade"* e que os do Carmo e São Bento não podiam sediar os cursos *"porque, não tendo celas senão nas frentes, estas têm pouca extensão e apenas em cada uma delas se arranjariam três aulas; e para isso seria preciso expulsar os frades e demolir todas as celas, para delas e dos corredores formar salões"*⁷⁰. Instalado o curso no Convento de São Francisco (onde já funcionava um curso, aprovado por Alvará de 11/6/1776, nos moldes da Universidade de Coimbra, com cadeiras de retórica, filosofia, teologia etc.) em março de 1828, *"numa sala que então servia de sacristia e que ficava situada nos fundos com porta para o claustro"*, em junho o governo pediu o restante do edifício.

*

A instalação do Curso Jurídico é um fato relevante na construção da cidade, que intensificou as transformações sociais e políticas do século 19. Richard Morse notou nesse momento os elementos “catalisadores” de uma nova mentalidade: a Academia de Direito, os jornais, a mentalidade urbana dos presidentes da Província, “*signos de uma cultura urbana intelectual e auto-consciente*”. Segundo essa noção, apenas o homem urbano tem história, e “*o que distingue uma cidade de uma aldeia não é o tamanho, mas a presença de uma alma*”. Nesse sentido, para Morse, a história de São Paulo teria começado nos princípios do século 19, e foi esta, e não o século 20, a época de maior descontinuidade cultural⁷¹. A Revolução de 1842 seria um indício da nova consciência e da importância crucial da cidade capital. A revolta dos líderes paulistas contra o pendor de Pedro II pelos Conservadores, que nomeava estranhos para os cargos principais da Província, indica que “*as figuras políticas de importância na capital já não eram os caciques regionais vivendo em orgulhoso isolamento em suas fazendas, mas os bacharéis, quer estadistas, quer políticos, que convergiam do interior e do Rio de Janeiro, com novas técnicas de domínio, fixando residência na cidade, assenhoreando-se de sua imprensa e de suas tribunas, fazendo entrosarem-se aos da nação os interesses e destinos da cidade*”⁷².

A 26/2/1846, Pedro II e a imperatriz, depois da anistia dos revolucionários, foram recebidos com entusiasmo em São Paulo, onde ficaram até 12 de abril. Rafael Tobias de Aguiar, o maior líder revolucionário, integrou a comissão de recepção ao Imperador e esteve em todas as festas. Amaral Gurgel saudou Pedro II, que distribuiu títulos honoríficos a ex-revolucionários, assistiu ao processo de torrar chá, conferências e defesas de teses na Academia de Direito, representações dramáticas de estudantes, cerimônias religiosas e bailes em sua honra. Para Morse, o Imperador “*encarnava os valores que até então estavam se infiltrando sorrateiramente em São Paulo: grandeza imperial, europeização, festas alegres e dispendiosas, romance, refinamento, curiosidade científica, bem-estar material, cultura de uma grande cidade cosmopolita, código de urbanidade, educação cavalheiresca*”. E que

*A transformação que atingia a cidade nos fins da década de 1840 era antes de natureza química do que física. A aparência externa e o ciclo de atividades da maioria dos habitantes pouco se modificaram. [...] Mas as forças condutoras e ideais que por um quarto de século se estiveram acumulando, tornaram-se sinérgicas e intencionais. Seus sintomas eclodiram na década de aproximadamente 1845 a 1855. A cidade parecia ter quase atingido um equilíbrio dinâmico entre um ethos colonial regionalmente harmonioso e as exigências e as influências proveitosas de um mundo exterior.*⁷³

*

*A cidade colocada na montanha, envolta de várzeas relvasas, tem
ladeiras íngremes e ruas péssimas. É raro o minuto em que
não se esbarra a gente com um burro ou com um padre.*

Álvares de Azevedo, em *Macário*.

Para Richard Morse, nesse momento, “os clamores angustiados dos poetas prefiguravam o enrijecimento da alma humana”. A cidade impedia a realização do artista pois não lhe fornecia abstração, disciplina e técnica cultural sofisticada. O rígido padrão de São Paulo flexibilizava-se ao mesmo tempo que se complicava. Nos anos do romantismo, fundiu-se o velho e o novo e quem melhor captou e expressou a nova condição foi Manuel Antônio Álvares de Azevedo.

Com seus companheiros, Álvares de Azevedo moldou a cidade para que ela se conformasse à imagem romântica que pretenderam extrair, como a confirmar o paradoxo de Wilde, de que a natureza imita a arte. Nascido em setembro de 1831, na casa do avô materno perto da Academia, era filho de um estudante do terceiro ano de Direito e foi levado ao Rio de Janeiro, de onde só retornou dez anos depois. As cartas escritas pelo menino dão notícias da cidade de São Paulo: um jantar em honra da Marquesa de Santos; o espanto ao ver “apenas uma ou duas famílias na Sé na Quarta-feira de Cinzas”; o baile elegante do barão de Souza Queiroz com o ar “embalsamado de mil cheiros, tanto de flores como de essências”. Voltou ao Rio, passou três anos no Colégio Dom Pedro II, estudou filosofia, e em 1848 matriculou-se na Academia de Direito de São Paulo.

Álvares de Azevedo projetou uma imagem física e espiritual da cidade. A carta de 7/7/1849 mostra que a impaciência com o provincianismo paulistano não diminuiria: “andar pelas ruas dando topadas nas pedras. Reduzido a ficar em casa, por não ter sequer onde ir, e não achar prazer em andar correndo ruas, acho-me na maior insipidez possível, ansioso de deixar esta vida tediosa da mal ladrilhada São Paulo”. Como a cidade onde vivia, ele foi compelido a selecionar e refundir elementos de culturas estrangeiras, numa síntese eclética que perpassa seus discursos. A peça *Macário* —que Mário de Andrade considerava a maior realização do teatro brasileiro— revela um espírito ambivalente e se fixa diretamente na cidade. Para Morse, *Macário* mostra a identificação do poeta com a cidade lembrando a referência de Sérgio Buarque de Holanda à crise subterrânea produzida nos escritores dos meados do século pela “transição do convívio das coisas elementares da natureza para a existência mais regular e abstrata das cidades”.⁷⁴

*

A representação gráfica da cidade, através das plantas, é uma manifestação de nova mentalidade. A par do desenvolvimento econômico, integra o processo que culminará nos debates, nos jornais e na Câmara, sobre a construção da cidade, e que subvertia de alguma forma a tradição apontada por Sérgio Buarque de Holanda:

*A rotina e não a razão abstrata foi o princípio que norteou os portugueses, nesta como em tantas outras expressões de sua atividade colonizadora. Preferiam agir por experiências sucessivas, nem sempre coordenadas umas às outras, a traçar de antemão um plano para segui-lo até ao fim. Raros os estabelecimentos fundados por eles no Brasil que não tenham mudado uma, duas ou mais vezes de sítio, e a presença da clássica vila velha ao lado de certos centros urbanos de origem colonial é persistente testemunho dessa atitude tateante e perdulária [...] A cidade que os portugueses construíram na América não é produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma providência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra "desleixo".*⁷⁵

Novas oportunidades de negócio dinamizaram a economia urbana. O comerciante inglês Edmund Pink chegou à cidade em 6/6/1823 e desenhou-a de perto da Casa da Pólvora e Largo da Fôrça, na Liberdade, aproximadamente do mesmo ponto que Ender, seis anos antes. No centro do quadro, vê-se o Convento de São Francisco na beira da colina central, separada da Cidade Nova pelo Vale do Anhangabaú⁷⁶. [8]

Na comitiva do embaixador da Inglaterra, chegaram em 1825 ao Brasil dois artistas que também registraram a cidade: William John Burchell (1781-1863), renomado botânico e pintor, e Charles Landseer (1799-1874), irmão de sir Edwin Landseer, o mais famoso pintor de animais da Inglaterra vitoriana.

No seu *Cidade de São Paulo*, de 1827, Landseer postou-se na Rua do Paredão (Rua Xavier de Toledo), entre as Ladeiras do Piques e da Memória, e olhou para a colina central. Vê-se a ocupação e arquitetura do Piques, entrada da cidade para quem chegava pela Estrada do Piques ou pela Rua da Palha [9].

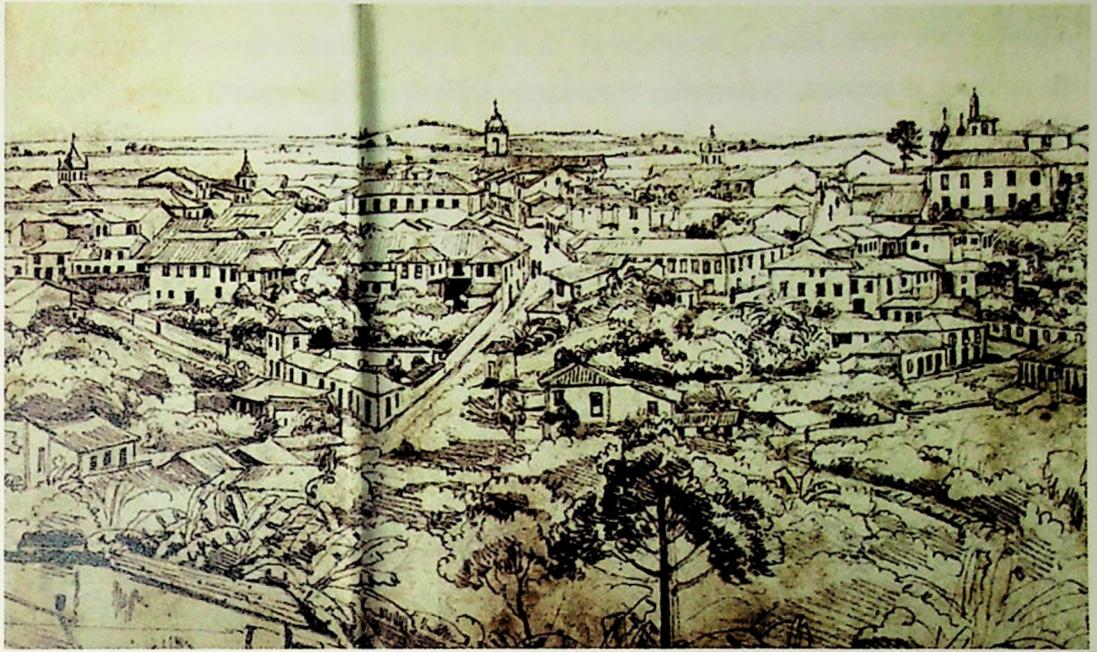
Em *Rua em São Paulo*, do mesmo ano, Burchell posicionou-se poucos metros adiante, no eixo da Ladeira da Memória, e visou a colina central. Dominando o quadro, vê-se o Convento de São Francisco; no plano médio, uma tropa atravessa a Ponte do Lorena sobre o Anhangabaú [10].



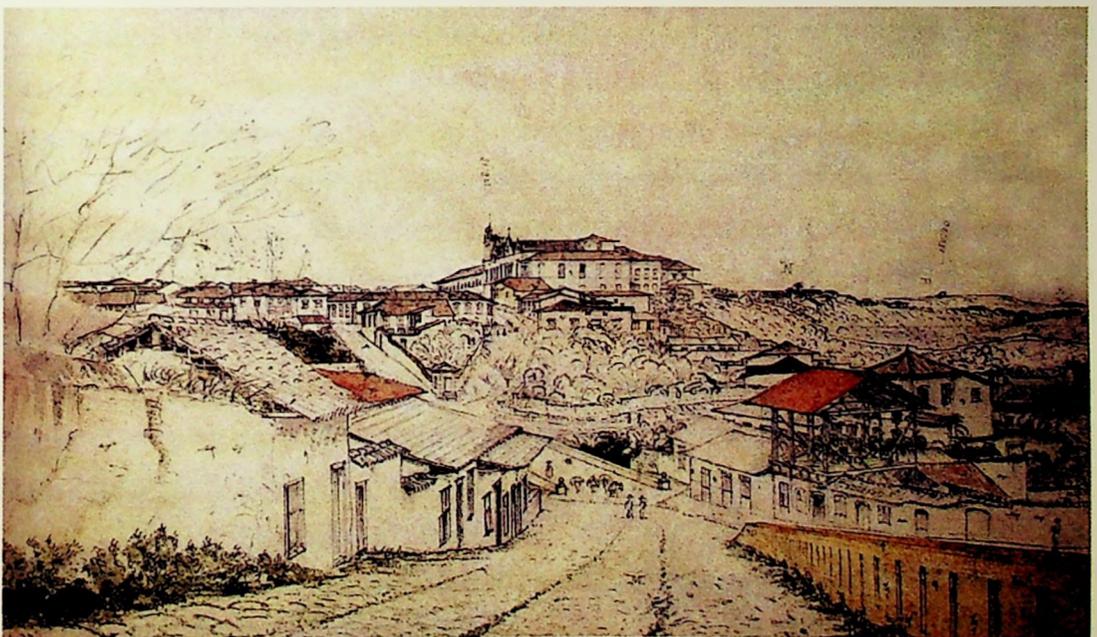
7. São Paulo vista da Casa da Pólvora, 1817. Thomas Ender. Lápis e aquarela. A colina central vista do sul. À esquerda, o Vale do Anhangabaú.



8. Perfil da Cidade de São Paulo... (pormenor), 1823. Edmund Pink. Aquarela. A colina central vista do sul. O Convento de São Francisco, a cavaleiro do Anhangabaú, e a Cidade Nova à esquerda.



9. *Cidade de São Paulo*, 1827. Charles Landseer. Lápis. O Piques, ao sul do Vale do Anhangabaú. No canto superior direito, o Convento de São Francisco.



10. *Rua em São Paulo*, 1827. William John Burchell. Lápis aquarelado sobre papel. Em primeiro plano, a Ladeira da Memória, no Piques, seguindo-se a Ponte do Lorena. No alto, o Convento de São Francisco.

Burchell desenhou ainda a Ponte do Acu. Postado na Cidade Nova, olhou para o Largo do Rosário (Praça Antônio Prado), mostrando parapeitos, bancos e guaritas da ponte, entrada à cidade guarnecida de altas palmeiras. À esquerda do quadro, no alto, vê-se o Mosteiro de São Bento. [11]

Ainda em 1827, Jean-Baptiste Debret registrou a Ponte do Acu, que chamou de Ponte de Santa Ifigênia, do lado oposto ao de Burchell, complementando seu registro. Posicionado na esquina da Rua de São José (Rua Líbero Badaró) com a Rua de São João, vemos a ponte em perspectiva. A Chácara do Chá está à esquerda e o casario do Acu, com o Hospital Militar em destaque, à direita. Ao fim da perspectiva, está o grande sobrado do comendador Souza Barros, filho do brigadeiro Luís Antônio. [12]

Os desenhos de Burchell e Debret mostram o importante acesso à cidade, pelo Acu⁷⁷. Os desenhos das pontes no Piques e Acu, mais a descrição das suas dimensões por Saint-Hilaire, registram duas importantes saídas da cidade para as regiões ocidentais e meridionais do país.

*

O *Mapa da Cidade de São Paulo*, levantado em 1841 pelo engenheiro Carlos Abrahan Bresser, mostra que na margem esquerda do Anhangabaú, na Cidade Nova, a ocupação concentra-se em torno de Santa Ifigênia e do Acu, e, no outro extremo, em torno da Consolação e do Piques. Interpondo-se entre esses dois pólos de circulação, está a Chácara do Chá, herdada pelo comendador Joaquim José dos Santos Silva. Quando Silva herdou a chácara, parte da área original tinha sido vendida a Francisco Xavier Pais de Barros (futuro barão de Tatuí) e a Luiz Antônio Souza Barros. [13]

A Chácara do Chá era um obstáculo à comunicação direta entre o Acu e o Piques. O editorial do *Correio Paulistano* dá a medida da importância desse assunto para a cidade:

*Esse lugar de grandes transações do mercado [o Piques], ponto de chegada de grandes tropas que vêm do sul e interior da Província, acha-se separado de uma bela porção da cidade, igualmente povoada e concorrida, por um terreno estéril e inútil. Queremos dizer que o habitante do Piques que quiser ir para o lado da Luz, isto é, freguesia de Santa Ifigênia, ou há de atravessar esse desfiladeiro escabroso que se chama Rua Nova de São José ou há de galgar esse penhasco que se chama ladeira da Rua da Palha.*⁷⁸

O terreno “*estéril e inútil*” é a Chácara do Chá, do comendador Joaquim José dos Santos Silva, um dos homens ricos da cidade, que financiou várias obras provinciais. Credor principal da Câmara Municipal de São Paulo, a quem emprestou vultosos recursos em vários exercícios fiscais, a influência de Santos Silva foi reconhecida pelo Decreto Imperial de 7/6/1864, que lhe conferiu o título de Barão de Itapetininga⁷⁹. Atrás da sua Chácara do Chá, uma vez parcelada a Chácara de Arouche desde a década de 1810, aumentava a pressão urbanizadora.

*

Em meados do século, os cafeicultores descobriram as terras do interior paulista, ao longo dos divisores dos afluentes do rio Paraná. Para Warren Dean, “*os proprietários rurais não somente sobreviveram como classe, mas também dirigiram a passagem de uma cultura rotineira de cana-de-açúcar, no princípio do século 19, para um complexo sistema industrial nos meados do século 20*”. Os fazendeiros que lograram êxito com culturas prontamente negociáveis, como o açúcar e o algodão, obtiveram os recursos necessários para comprar escravos para trabalhar nas terras do oeste paulista. “*Alguns membros do novo grupo de proprietários de terras haviam sido, anteriormente, negociantes de gado, de mulas ou de escravos, ou ainda oficiais do exército destacados para postos de mando na província e não tardaram a ingressar, pelo casamento, nos clãs mais antigos*”,⁸⁰

O tráfico de escravos africanos era um negócio altamente rentável. Em 13/3/1827, em troca do reconhecimento da Independência, Brasil e Inglaterra haviam ratificado acordo de proibição do tráfico. Nos anos seguintes, no entanto, nunca se traficou tanto. Um ato unilateral de agosto de 1845 permitiu aos ingleses abordar e inspecionar qualquer navio brasileiro, o que levou à edição da Lei Eusébio de Queirós, em 4/9/1850, que ao proibir o tráfico com rigor liberou capitais para atividades industriais, obras públicas, ferrovias e melhorias dos portos. A 18/9/1850, a Lei de Terras modificou o regime do senhorio –onde todas as terras do Brasil pertenciam ao patrimônio da Ordem de Cristo, presidida pelo rei de Portugal, que as concedia- para o regime de compra e venda, com o objetivo de demarcar as terras, garantir a venda das terras devolutas e facilitar a imigração, única alternativa diante da perspectiva da abolição da escravidão.

A Guerra do Paraguai, ao recrutar à força escravos no lugar dos filhos das elites agrárias, entre 1864 e 1870, fortaleceu o sentimento anti-escravista na sociedade brasileira. Em São Paulo, a Academia de Direito transformou-se no principal foco de irradiação do movimento abolicionista, através dos jornais e sociedades secretas.

A tolerância de Pedro II e da Constituição permitiu a propaganda republicana na imprensa. Em 1870, liberais descontentes com a queda do Gabinete, militares oriundos dos campos do Paraguai e republicanos tradicionais fundaram o Partido Republicano. A abolição do estatuto escravo em maio de 1888, ao não indenizar os proprietários de terras e escravos, retirou da monarquia seu último ponto de apoio. O período entre 1850 e 1888, balizado pela lei do tráfico e pela Abolição, produziu efeitos profundos na estrutura da sociedade, que forjara-se fora do meio urbano⁸¹. No processo colonizador, as cidades eram simples dependências das propriedades rurais.

Para Sérgio Buarque de Holanda, 1888 tem um significado especial na história brasileira. Os fazendeiros escravocratas e seus filhos educados nas profissões liberais monopolizavam a política, fundando a estabilidade das instituições nesse domínio. Domínio tão incontestado, que muitos dos filhos das classes senhoriais deram-se a empreender movimentos antitradicionalistas.

Para Holanda, a esses homens deveu-se o *“êxito dos progressos materiais que tenderiam a arruinar a situação tradicional, minando aos poucos o prestígio de sua classe e o principal esteio em que descansava esse prestígio, o trabalho escravo”*. A organização e expansão do crédito bancário estimulou a iniciativa particular; a ferrovia e o telégrafo favoreceram os negócios; tudo conduziu à *“liquidação mais ou menos rápida de nossa velha herança rural e colonial, ou seja, da riqueza que se funda no braço escravo e na exploração extensiva e perdulária das terras de lavoura”*.⁸²

*

O *Mapa da Imperial Cidade de São Paulo*, de 1855, do engenheiro Carlos Rath, mostra alteração importante no Vale do Anhangabaú. Naquele ano, a Câmara mandou abrir a Rua Formosa, de cerca de 500 metros de extensão, margeando o Anhangabaú, rua que *“continuando a Rua do Hospital pela margem esquerda do Anhangabaú, em terreno do Senhor Comendador Santos Silva, vá sair ao lado da Ponte do Lorena, onde indicar a reta, a fim de comunicar mais comodamente o Acu com o Piques”*.⁸³ [14]



11. *Mosteiro de São Bento em São Paulo, 1827.* William John Burchell. Lápis. Ponte do Acu, vista da Cidade Nova para a colina central. No alto, à esquerda, o Mosteiro de São Bento.



12. *Ponte de Santa Ifigênia, 1827.* Jean-Baptiste Debret. Aquarela sobre papel. Ponte do Acu, vista da colina central para a Cidade Nova. À esquerda, a Chácara do Chá.



13. *Planta da Cidade de São Paulo* (pormenor), 1841. Engenheiro Carlos Abrahan Bresser. Grande parte da Cidade Nova nas mãos de três famílias.



14. *Mapa da Imperial Cidade de São Paulo* (pormenor), 1855. Engenheiro Carlos Rath. Abertura da Rua Formosa, no Vale do Anhangabaú, ligando o Acu e o Piques.

A planta assinala uma segunda rua, mais ou menos paralela à Formosa, em cota superior, que viria a ser a atual Conselheiro Crispiniano, que liga o Tanque do Zunega –que o governo da Província mandara o engenheiro Rath drenar e terraplenar em 1854, e que viria a ser o Largo do Paissandu- ao começo da Rua da Consolação, onde se localizava a chácara do senador Queiroz.

A 11/11/1862, o presidente da Província autorizou a Câmara a desapropriar a casa de João Martins da Silva -morador em terreno localizado dentro da chácara do comendador Santos Silva, talvez um foreiro- para abrir uma rua do Largo dos Curros à Rua Formosa, no alinhamento da Rua Direita, do outro lado do Vale. A rua (que viria a ser a atual Barão de Itapetininga), ligaria o Largo da Sé, na colina central, ao Largo dos Curros (Praça da República), na Cidade Nova. O comendador Santos Silva –maior credor da Câmara- opôs-se e impediu a abertura dessa rua.

O arruamento da Chácara do Chá foi realizado por força de decreto, e não por concurso voluntário. A 21/4/1863, um Ato legislativo autorizou a desapropriação de terrenos de Santos Silva para abertura de quatro ruas: Travessa do Paredão (Rua Xavier de Toledo), Rua 11 de Junho (Dom José de Barros), Rua do Chá (Barão de Itapetininga) e Rua 24 de Maio.

Só após a morte do barão de Itapetininga em 11 de Junho de 1876, as ruas foram de fato abertas e estabeleceram um novo quadro de ligações entre a Rua de São João, a Rua da Palha (7 de Abril), a Rua Formosa e a Rua Ipiranga. Dito de outra forma, entre o Acu, o Piques, o Vale do Anhangabaú e o Largo dos Curros, os antigos limites da Chácara. Foi um fato importante no processo de ocupação da Cidade Nova, quando a cidade precisou buscar espaços para sua expansão, por força da dinamização econômica⁸⁴.

*

Em 1862, o fotógrafo carioca Militão Augusto de Azevedo realizou as primeiras vistas da cidade de São Paulo, presume-se que para a clientela de estudantes de outras províncias que passavam pela Academia de Direito e desejavam levar às famílias imagens da cidade onde viviam. Mas isso não explica por que Militão realizou tantas vistas de uma cidade de poucas ruas e construções notáveis e menos de 30 mil habitantes. Entre 1862 e 1867, ele produziu quase cem, realizando o mais abrangente registro fotográfico de uma cidade brasileira na época, fora o Rio de Janeiro.

Em 1887, Militão produziu o *Álbum Comparativo 1862–1887*, para mostrar o crescimento de São Paulo no período. Para Fernandes Junior, esse álbum é “o único documento estético-visual das transformações ocorridas na cidade em 25 anos e o projeto mais ambicioso da fotografia brasileira do século 19”. Militão montou os álbuns, em média com 60 fotografias cada, e vendeu-os através de anúncios nos jornais⁸⁵.

Em 1862, da Ponte do Lorena, Militão realizou a fotografia intitulada *Paredão do Piques*. Vemos o Largo da Memória em primeiro plano, definido por três ruas: à esquerda, a Ladeira do Piques (Rua Quirino de Andrade); à direita, a Ladeira da Memória; e no alto, a Rua do Paredão (Rua Xavier de Toledo). [15]

Em *Cidade de São Paulo Vista do Piques*, Militão subiu à Rua do Paredão e olhou para a colina central. No primeiro plano está o Obelisco da Memória, pirâmide de pedra sobre base quadrada, construído em 1815 e, abaixo, o Chafariz, no ângulo das Ladeiras da Memória e do Piques. A seguir, a Ponte do Lorena conduz a outro largo, de onde sobem as ladeiras de São Francisco, à direita; do Ouvidor (Rua José Bonifácio), no meio; e de Santo Antônio (Rua Dr. Falcão Filho). A fotografia mostra a continuidade –pela Ponte do Lorena– entre a Ladeira do Ouvidor, na colina central, e a Ladeira do Piques, na Cidade Nova, como se as duas ruas fossem uma só. [16]

Tomada do mesmo ângulo escolhido 35 anos antes por Charles Landseer e William Burchell, esta fotografia de Militão de Azevedo permite-nos acompanhar a transformação da área.



15. *Paredão do Piques*, 1862. Militão Augusto de Azevedo. Albúmen. À frente, o Chafariz e o Obelisco. À esquerda, a Ladeira do Piques; à direita, a Ladeira da Memória e, no alto, a Rua do Paredão (Rua Xavier de Toledo).



16. *A Cidade de São Paulo vista do Piques*, 1862. Militão A. de Azevedo. Albúmen. Da Rua do Paredão para a colina central. Da Ponte do Lorena saem as Ladeiras de São Francisco, à direita, e do Ouvidor, à esquerda.

Pontes para o poente

A economia do café operou grandes transformações na cidade, nó do sistema de comunicação do interior com o litoral. As grandes fazendas paulistas, criadas para produzir açúcar e criar gado após o declínio da exploração do ouro de Minas Gerais, transformaram o café no principal produto de exportação da província em meados do século. Mas a falta de um bom sistema de transporte ameaçava o futuro da produção e da comercialização do café.

Para isso, uma empresa, formada por um grupo de paulistas dirigidos pelo barão de Mauá, com subsídios do governo e capitais ingleses, inaugurou em 16/2/1867 a ferrovia entre Santos a Jundiaí, que reduziu drasticamente o tempo gasto no transporte, de três a quatro semanas no lombo de mulas, para poucos dias.

Adolpho Pinto narra o início da implantação da indústria ferroviária no país. Com capitais escassos, o desenvolvimento ferroviário operou-se na medida das aspirações das localidades interessadas. Chegada a Jundiaí, a ferrovia foi estendida a Campinas “a capital agrícola de São Paulo, o município onde mais desenvolvida se apresentava a cultura do café”. A 30/1/1868, uma assembléia constituiu a *Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiaí a Campinas*, dirigida por Joaquim José dos Santos Silva (barão de Itapetininga), Francisco Antônio de Souza Queiroz (barão de Souza Queiroz), Martinho da Silva Prado, Bernardo Gavião Peixoto e Clemente Falcão de Souza Filho.

A 29/5/1869, a Companhia Paulista e o Governo Provincial firmaram o contrato, nos mesmos moldes do contrato da *São Paulo Railway*, no regime de garantia de juros e zona privilegiada. Como sócios da empresa, além dos membros da diretoria, estavam os irmãos Vicente de Souza Queiroz (barão de Limeira) e o comendador Luiz Antônio de Souza Barros, entre outros. A 15/3/1870 começaram os trabalhos de construção da estrada de ferro de 45 quilômetros de extensão e mesma bitola de 1,60 metro da estrada de Santos a Jundiaí. A 11/8/1872 foi inaugurada, com três dias de festas populares descritas pelo escritor Quirino dos Santos na *Gazeta de Campinas*:

*Contavam-se três horas e meia quando um estremecimento estranho veio eletrizar em todos os sentidos aquela reunião enorme: ouvia-se longinquo um rugido estridente e os ecos repercutiam pelas nossas belas campinas o férreo galopar do misterioso hipogrifo. O que se passou nesse instante foi uma coisa que não se diz: sonha-se, ou vê-se*⁸⁶.

O texto registrou a emoção dos habitantes de cidades remotas, agora quase unidas a São Paulo. Campinas já era o principal município cafeicultor, e a cultura do café se expandia para as reservas de terra roxa ao longo dos rios que correm para o oeste, embora na década de 1860, durante a Guerra Civil nos Estados Unidos, muitos fazendeiros plantaram algodão para depois sucumbir à competição com o sul dos EUA na década seguinte⁸⁷.

Adolpho Augusto Pinto, na sua *História da viação pública de São Paulo*, mostra o desenvolvimento das ferrovias no Estado: em 1867, eram 139 quilômetros; em 1880, 1.212 quilômetros; em 1890, 2.425; e, em 1900, 3.373 quilômetros de extensão⁸⁸.

Warren Dean afirmou que “o café era a base do crescimento industrial nacional, primeiro que tudo porque proporcionava o pré-requisito mais elementar de um sistema industrial: a economia monetária”. Antes, os donos da terra tinham pouca necessidade de dinheiro e crédito, orgulhavam-se da auto-suficiência e diziam que do mundo exterior só precisavam da pólvora e do sal. Dean estimou que o dinheiro circulante no Brasil nos anos de 1870 e 1880 oscilou de 15 a 20 mil réis (7 a 15 dólares) *per capita*. Até 1872 só havia dois bancos em São Paulo, ambos filiais do Rio de Janeiro. Quando os fazendeiros encontraram um mercado que pagava em dinheiro seus produtos, o volume de moeda circulante e o crédito aumentaram. O trabalho livre difundiu o uso do dinheiro pela massa da população; atrair trabalhadores da Europa sem lhes pagar salário em dinheiro era impossível. A terra adquiriu valor monetário e converteu-se em fator de troca. Os novos bancos usaram parte da capacidade de criação de crédito para financiar os industriais. “Os agricultores passaram a interessar-se mais pelos aspectos comerciais e financeiros do seu negócio; viviam com maior frequência nas cidades e alguns se dedicaram às atividades imobiliárias, bancárias, ao fomento de estradas de ferro e à exportação”⁸⁹.

*

Em 1871, a Lei 11 regulamentou uma linha de diligências tiradas por animais sobre trilhos de ferro que, partindo do centro de São Paulo, ia à estação ferroviária. Aí surgiu a Companhia de Carris de Ferro de São Paulo, com sede no Rio de Janeiro. A 12/10/1872, os primeiros bondes a burro ligaram a Rua do Carmo à Luz, pelo seguinte itinerário: Travessa Santa Tereza, Largo da Sé, Ruas Direita, do Comércio, da Quitanda, São Bento, Largo de São Bento, Rua de São José (Rua Líbero Badaró), Ladeira do Acu (Rua do Seminário) e Rua Alegre (Rua Brigadeiro Tobias)⁹⁰.

Juergen Langenbuch mostrou a distribuição demográfica nas freguesias centrais. Em 1836, no censo de Daniel Müller (quando a Consolação fazia parte da freguesia de Santa Ifigênia), moravam em Santa Ifigênia 3.064 pessoas; na Sé, 5.668 pessoas e no Brás, 659. Em 1874, no censo de Manoel Eufrázio de Azevedo Marques (quando já existia a freguesia da Consolação), a freguesia de Santa Ifigênia contava uma população de 4.459; a freguesia da Consolação, 3.357; a freguesia da Sé, 9.223 e a do Brás, 2.308. O crescimento comparativo entre 1836 e 1874 indica o processo de ocupação a leste e a oeste da colina central. A Sé, ou seja, a colina central, teve um aumento de 63% no período; o Brás, a leste, aumentou em 252% a sua população; e as freguesias de Santa Ifigênia e Consolação, a oeste, 150%. O bairro da Luz pertencia à freguesia de Santa Ifigênia⁹¹.

Na década de 1880 a economia paulista tornou-se a mais dinâmica do país e a capital aumentou sua riqueza no conjunto da renda total da Província, a par do relativo declínio de Santos e Campinas⁹². A presença dos acadêmicos do Largo de São Francisco nos movimentos abolicionista e republicano; as visitas mais frequentes de estrangeiros interessados no dinamismo econômico e nas oportunidades de novos negócios, tudo tornava a cidade mais cosmopolita.

*

O francês Jules Martin (1832-1906), formado na Escola de Belas-Artes de Marselha, estabeleceu-se em São Paulo em 1869 com um oficina de litografia. Oito anos depois publicou o *Mapa da Capital da Província de São Paulo*, com Francisco de Albuquerque, que parece feito para visitantes, pelo modo como destaca os edifícios principais da cidade.

O Vale do Anhangabaú aparece como uma grande quadra, embora seja o quintal das casas das ruas e largos lindeiros: Rua de São José (Líbbero Badaró), Largos do Riachuelo e da Memória, no Piques, Rua Formosa e Rua de São João. Na Cidade Nova, o mapa destaca a Serraria de Gustav von Sydow, na esquina das ruas Barão de Itapetininga e Conselheiro Crispiniano, e os largos 7 de Abril (Praça da República) e Paissandu. Mostra também que o local escolhido pela *São Paulo Railway* para construir a Estação -o bairro da Luz, ao lado do Jardim Público-, atraiu diversos edifícios importantes à sua volta.

*

Em 1877, Martin expôs na vitrina de sua loja o projeto de uma ponte para ligar a colina central e a Cidade Nova, pelas ruas Direita e Barão de Itapetininga. A idéia da ponte sobre o Vale do Anhangabaú era nova mas a ligação das duas ruas, não. Em 1862, o presidente da Província, padre Vicente Pires da Motta, cogitara desapropriar terrenos da Chácara do Chá para esse fim, encontrando a oposição do comendador Santos Silva. A 5/10/1877, *A Província de São Paulo* noticiou o projeto de Martin:

Está nas vidraças do Sr. Jules Martin um belo quadro litográfico representando o que por vezes se tem falado entre nós como meio plausível de ligar por meio de uma linha de bondes a Rua Direita, isto é, o centro da cidade, ao novo e próspero bairro do Morro do Chá, Rua da Palha e Largo dos Curros. Como Wagner escreve a música do futuro, assim o Sr. Martin nos dá o desenho do futuro. A ponte deve medir de 90 a 100 metros de extensão, dando passagem franca aos bondes, às carroças e à gente à pé. Será um melhoramento magnífico e cedo ou tarde há de realizar-se. [17]

*

A falência do Banco Mauá em 1875 provocou desconfiança no sistema bancário e levou alguns cidadãos a empregar o dinheiro na compra de terrenos e na construção civil⁹³. Em 1879, os alemães Frederich Glette e Victor Nothmann compraram a Chácara Mauá para implantar um loteamento residencial destinado às altas classes, denominado Campos Eliseos. O novo bairro, de ruas retas e largas e quadras de lotes amplos, com padrão inovador de ocupação do lote, situou-se entre o bairro de Santa Ifigênia e a Estação da Luz. Militão de Azevedo fotografou-o em 1887 do alto do *Canudo do Dr. João Teodoro*, a torre do Jardim da Luz⁹⁴.

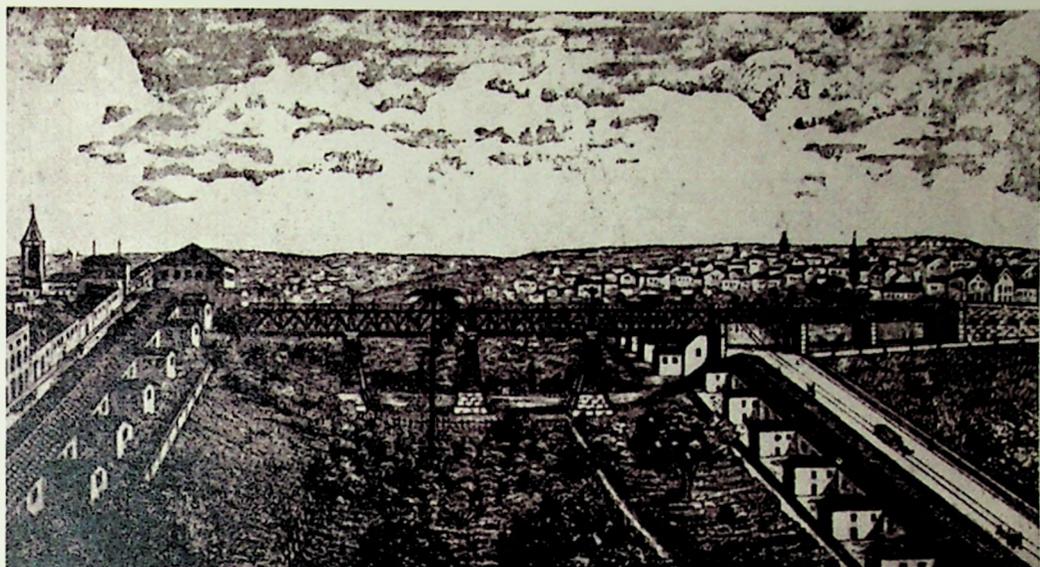
Jules Martin apresentou o projeto de construção do Viaduto à Assembléia Provincial, em 18/2/1880. Para viabilizar o empreendimento, constituiu a *Companhia Paulista do Viaduto do Chá* e publicou o folheto *Explicações sobre o projeto de ligação da Rua Direita ao Morro do Chá*, onde diz que abandonou o projeto do viaduto de ferro: “*Renunciamos logo à nossa primeira idéia de viaduto aéreo e resolvemos convertê-lo em passagem mais útil, mais amena e duradoura, em um boulevard arborizado cercado de casas elegantes*”. Ele desenvolveu o projeto em colaboração com o engenheiro Eusébio Stevaux, que fez os estudos técnicos. O *boulevard* agora proposto era um aterro de 160 metros de extensão e 64 metros de largura, com 20 casas de cada lado⁹⁵. [18]

Ele produziu um projeto para o Vale do Anhangabaú, excedendo o objetivo original da construção da ponte. Pretendendo transformar o Vale em parque, Jules Martin prefigurou o que só aconteceria 30 anos depois. No seu projeto, a Rua Formosa seria um belvedere em rampa, ou aterro, que conduziria ao largo bulevar de moradia das altas classes.

*

A *Planta da Cidade de São Paulo*, levantada em 1881 pela Companhia Cantareira e Esgotos e assinada pelo engenheiro Henry Joyner, registra os efeitos da construção da Estação da Luz como nova porta de entrada à cidade. Alguns autores qualificaram esse fato como “inversão da polaridade” urbana, substituição da frente leste, na várzea do Tamandateí, pela frente oeste, como área de valorização. Sem concordar inteiramente com essa tese, pois desde a fundação a frente oeste foi um pólo de atração, como procuramos demonstrar, o fato é que a construção da Estação Ferroviária na Luz adensou a ocupação no entorno e nos bairros de Santa Ifigênia e dos Campos Eliseos. [19]

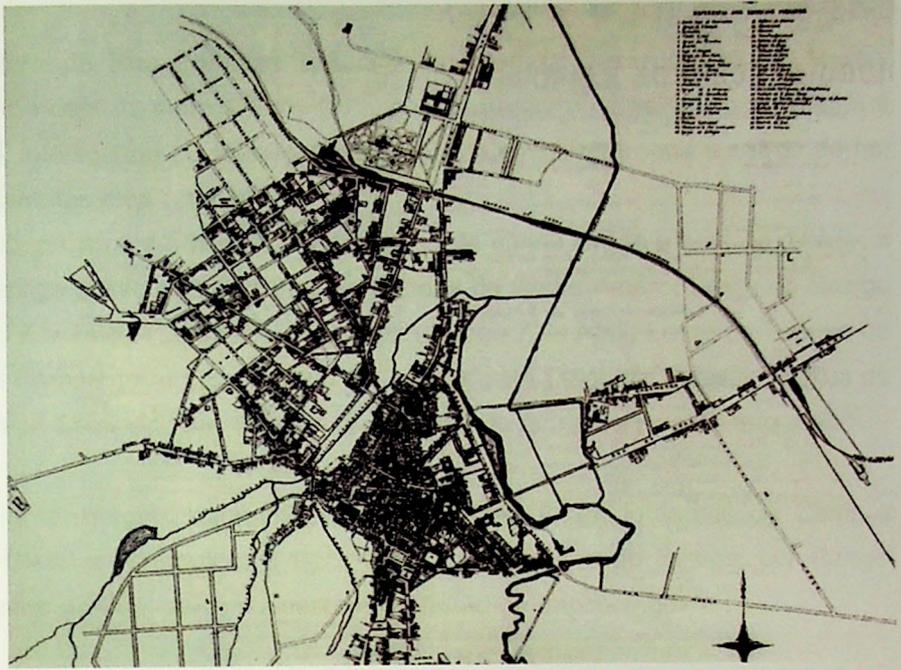
Nessa planta, vemos a construção do bairro do Chá na área da antiga chácara contida no quadrilátero Formosa-7 de Abril-Ipiranga-São João. Ao sul do Vale do Anhangabaú, vemos três largos distintos: um, no encontro de três ladeiras da colina central, as atuais ruas Doutor Falcão Filho, José Bonifácio e São Francisco; outro, formado pelas atuais ruas Santo Amaro e Santo Antônio, chamado Largo do Bexiga até a abertura da Rua Riachuelo; e um terceiro, na margem esquerda do Anhangabaú, chamado o Largo do Piques ou da Memória, nomes que se confundem. [20]



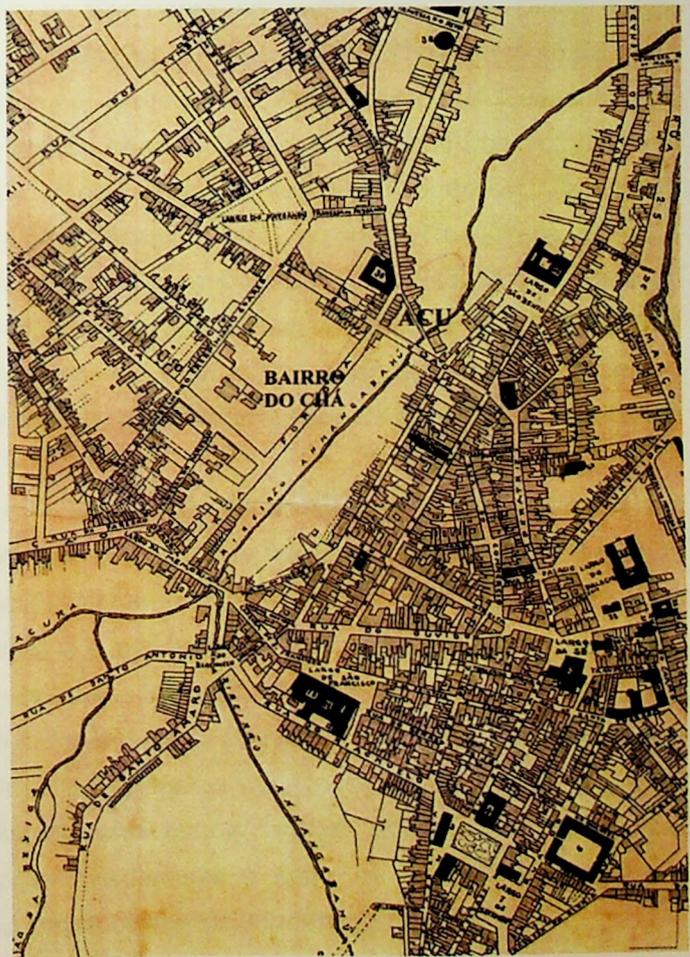
17. Projeto do Viaduto do Chá, de Jules Martin. À esquerda, Rua Libero Badaró; à direita, Rua Formosa.



18. Segundo projeto do aterro da Rua Direita ao Morro do Chá, de Jules Martin. Litografia de 1879. O bulevar em aterro sobre o Vale do Anhangabaú ajardinado. À esquerda, Rua Libero Badaró; à direita, Rua Formosa como belvedere.



19. Planta da Cidade de São Paulo, 1881. Eng. Henry Joyner. Colina central, densa; Cidade Nova, adensando-se.



20. Pormenor da Planta acima. Bairro do Chá em construção.

À abertura da Rua Formosa seguiu-se a abertura das ruas 25 de Março, Riachuelo e do Hospício, entre 1858 e 1873, que formaram um anel viário perimetral à colina central, interligando as estradas radiais, que permitiu às tropas e carros de boi evitarem as estreitas ruas coloniais⁹⁶.

Em 1865, a Câmara alterou a denominação de vários largos e ruas da cidade: a Ladeira do Bexiga passou a denominar-se Ladeira de Santo Amaro; Largo do Bexiga para Largo do Riachuelo; Largo dos Curros para Largo 7 de Abril; Largo do Tanque do Arouche para Campo do Arouche; Largo do Zunega para Largo do Paissandu; Rua do Acu para Rua do Seminário das Educandas e Ponte do Acu para Rua de São João⁹⁷.

As áreas à margem esquerda do Anhangabaú foram loteadas: os Campos Elíseos, por Glette e Nothmann; a Bela Vista, nos Campos do Bexiga, por Rangel Pestana; o Bairro do Chá, pelos sucessores do barão de Itapetininga.

A localização dos sobrados senhoriais mostra a configuração espacial e social que a cidade construía. Na Rua de São Bento, no trecho entre Ruas Direita e São João, no lado ímpar, moravam Elias Chaves, Antônio da Silva Prado (neto do barão de Iguape) e Henrique Schaumann; na esquina com Rua Direita, nos *Quatro cantos*, estava o sobrado do barão de Iguape; na esquina com a Rua José Bonifácio, morava o barão de Souza Queiroz, no sobrado herdado de seu pai, o brigadeiro Luiz Antônio de Souza. Na Rua de São José (Rua Libero Badaró), no fim da Rua Direita, estava o sobrado do barão de Itapetininga, que virou moradia de Francisco Xavier Paes de Barros, barão de Tatuí, quando este casou com a viúva do barão de Itapetininga. Mais abaixo dessa rua, perto da esquina com a Rua de São João, também do lado ímpar, estava o sobrado do barão de São João do Rio Claro, também dando os fundos para o vale do Anhangabaú⁹⁸.

Esses senhores mantinham o sobrado urbano e chácaras próximas à cidade, em relação complementar, como explica Maria Cecília Naclério Homem. Os viajantes do século 19 registraram as chácaras como residência das famílias aristocráticas. Em 1839, Daniel Parish Kidder notou que nos arredores da cidade estavam "*numerosas residências elegantes, cercadas de jardins*". Fazendeiros, banqueiros, professores e alunos da Academia de Direito moravam em chácaras. Na cidade, o fornecimento de água era precário e o abastecimento de gêneros vivia crises de carestia pela ação de intermediários que os exportavam para outras regiões. As chácaras senhoriais, isolando-se do centro, produziam internamente a água, os gêneros alimentícios e todas as condições que assegurassem conforto e abundância material.

*O sistema de auto-abastecimento, mais a troca e a venda dos excedentes, características das chácaras, levam-nos a considerá-las como herdeiras das culturas de subsistência instaladas na periferia da cidade desde os tempos coloniais. O escravo contribuiu largamente para a preservação das chácaras até o período republicano. A divisão social do trabalho era pequena assim como imprecisa a separação campo-cidade.*⁹⁹

Nas chácaras era possível manter pastos para os cavalos, o único meio de transporte, e gastar menos com os escravos, vestidos com mais simplicidade do que na cidade. Segundo Naclério Homem, *“a maioria dos proprietários dos grandes sobrados contava com chácara ou sítio nos arredores da cidade, que não passavam de quintais dos sobrados”*. As famílias que não tinham terras usavam as áreas de uso comum da cidade, as várzeas para o pasto dos animais, o mato para fornecer a lenha, os rios para pesca e lavagem de roupas, feita também nos chafarizes públicos. Isso explica, para ela, em parte, a dispersão das casas e freguesias e algumas chácaras se encostarem ao núcleo urbano.

Segundo Martim Francisco, o barão de Itapetininga, no fim da vida, colhia maços de agrião em sua horta no Vale do Anhangabaú para vendê-los no palacete da Rua São José (Rua Libero Badaró)¹⁰⁰. Por sua vez, o sobrado do brigadeiro Luiz Antônio exemplifica a relação estreita com a chácara, situada a poucos metros, no início da Rua da Consolação, como vemos na imagem 6.

Mais tarde, ocorreu uma alteração desse padrão de moradia senhorial, como mostra o casal Martinho Prado e Veridiana da Silva Prado, que morou na chácara vizinha à igreja da Consolação. Em 1882, após visitar a filha em Paris, D. Veridiana construiu seu palacete na gleba adquirida ao comendador José Maria Gavião Peixoto. Construído pelo engenheiro Luís Liberal Pinto em meio ao parque desenhado por Auguste Glaziou, paisagista da Corte que reformara o Passeio Público no Rio de Janeiro, esse palacete –a Vila Maria– lançou a moda de morar nos arredores da cidade, como faziam os franceses¹⁰¹.

*

A 18/10/1884, A *Província de São Paulo* publicou um artigo intitulado *Canalização do Anhangabahu*, de Rangel Pestana, o loteador da Bela Vista, assinalando questões de higiene pública.

Pestana refere-se à concorrência instituída pela Câmara para *“as obras de cobertura do córrego que atravessa o Largo do Riachuelo”*, duvidando do resultado saneador da obra, pois a cobertura do Anhangabaú apenas no Largo do Riachuelo deixaria *“a descoberto a parte anterior que recebe despejos de vários prédios e os resíduos do Matadouro”*. Ele explica como deveria ser dimensionado e construído o canal para escoar as águas nas diversas estações do ano: *“O canal precisa ser todo cimentado para dar escoamento às imundícies que por ali passam hoje e continuarão a passar; e, se assim não for, as matérias em decomposição serão detidas nos interstícios do canal, tornando pior o estado da salubridade porque a ventilação não será a mesma e as evaporações não se farão rapidamente”*.

Eram ruins as condições sanitárias do Anhangabaú. Em 1887, o relatório do Inspetor de Higiene, Marcos Arruda, falou do péssimo estado dos rios da cidade e mostrou casos de febres sépticas acometendo moradores dos bairros por onde passava o Anhangabaú¹⁰². Nesse ano, o Matadouro aparece na fotografia de Militão de Azevedo, intitulada *Ladeira de Santo Amaro e Campos da Bela Vista (antigo Bexiga, principiado a edificar em 1879)*, que mostra a sucessão de casinhas de porta-e-janela no início da ladeira, talvez remanescentes do Pouso do Bexiga. No alto, há um sobrado volumoso encimado por camarinha, com um cercado à frente parecido com um curral, provavelmente o Matadouro, outrora chamado “Curral do Concelho”, instalado ali, na vertente do Saracura Grande desde cerca de 1840, contaminando o Anhangabaú com o sangue das reses e das lavagens¹⁰³.

A fotografia *Bairro do Chá (principiado a edificar em 1879)*, que Militão tirou em 1887 da janela de um sobrado da Rua de São José (Líbero Badaró), mostra a ocupação no Vale do Anhangabaú. O ribeirão está separado da Cidade Nova por muro levantado no alinhamento da Rua Formosa, onde se vê em andamento a construção em tijolo de sobrados com fundos para o Vale. A Rua Formosa está implantada em cota superior ao fundo do vale: as casas têm um pavimento para a Rua Formosa e dois pavimentos no fundo para o Anhangabaú.

Após oito anos de sua criação, o Bairro do Chá apresenta volume apreciável de edifícios, em meio ao remanescente da vegetação da chácara, destacando-se a Serraria de Gustav von Sydow, instalada em 1872.

A Rua Barão de Itapetininga, terminando em aterro na Rua Formosa, era morada de notáveis cidadãos, como o senador Paulo Egídio, industrial Gustav Von Sydow, professor Augusto Freire da Silva e jornalista José Maria Lisboa, administrador do *Correio Paulistano*.

Na fotografia *Bairro de Santa Ephigenia*, que constitui a sequência da anterior, Militão mostra a área do Acu. Na Rua de São João, destaca-se o grande sobrado do comendador Souza Barros. Na Rua do Seminário, que sobe do Vale ao Largo de Santa Ifigênia, vê-se o Seminário de Educandas e a casa do Brigadeiro Tobias. Vemos ainda as novas construções destinadas a lojistas, feitas por José Estanislaú do Amaral Campos –pai de Tarsila do Amaral- *“no intuito de chamar o comércio para esta parte da cidade”* ¹⁰⁴.

*

A 18/5/1885, Jules Martin firmou com o Governo da Província o contrato da concessão do Viaduto do Chá. A 3/11/1886, o plenário da Câmara discutiu o projeto de Martin e concluiu ser *“de incontestável utilidade pública a comunicação que se pretende estabelecer entre os importantes bairros do Chá, Santa Ifigênia e Consolação”*. O projeto de Martin previa a cobrança de pedágio no viaduto para amortização da dívida contraída para sua construção. O parecer da Comissão de Obras da Câmara foi contrário pois *“a Câmara não deve consentir em serviço às classes privilegiadas unicamente; pois o pagamento de pedágio é odioso e terá de ocasionar desordens todos os dias”*. A despeito da restrição, a 21/1/1887 Martin obteve a permissão para a construção do Viaduto do Chá que implicava desapropriar imóveis de dois dos mais ricos cidadãos: o sorocabano Francisco Xavier Paes de Barros, barão de Tatuí, e Eduardo Prates¹⁰⁵.

No álbum de Affonso de Freitas há uma fotografia de frente das casas do barão de Tatuí e de Eduardo Prates. Do eixo da Rua de São José e olhando na direção do Largo de São Bento, Militão fotografou o sobrado do barão de Tatuí¹⁰⁶. Postado no Morro do Chá, Jules Martin fez uma litografia da sua demolição, mostrando os pomares dos fundos da casa, no Vale do Anhangabaú¹⁰⁷.

A construção do Viaduto do Chá começou pela Rua Formosa. Na Rua Barão de Itapetininga, perto da Serraria de von Sydow (onde hoje está o Teatro Municipal), Martin instalou o canteiro e depósito de materiais¹⁰⁸. A obra foi suspensa a 30/4/1888 no curso da demanda judicial entre Martin e os proprietários. Em setembro, os estatutos da *Companhia Paulista do Viaduto do Chá* foram aprovados e o projeto do

bulevar em aterro descartado em favor do projeto original do viaduto em estrutura metálica. A 6/5/1889 é publicada a sentença judicial definitiva, favorável a Martin. No dia seguinte, *A Província de São Paulo* noticiou em destaque:

Começaram ontem as obras de demolição do prédio do Sr. Barão de Tatuí. A banda dos Permanentes, postada à frente do prédio, executou diversas peças de seu variado repertório. As portas foram arrombadas por ordem do juiz competente ao estrugir de muitos foguetes. O Dr. Teixeira da Silva, de uma das janelas, congratulou-se com o povo. À noite, grande massa popular, seguida de uma banda de música, percorreu as ruas, saudando as redações dos jornais e os principais incorporadores da Companhia Paulista do Viaducto do Chá.

A notícia indica a importância da construção do Viaduto do Chá para a cidade e o caráter político de que se revestiu. Martin transferiu sua concessão à empresa constituída por Antônio de Queiroz Telles (visconde de Parnaíba), Victor Nothmann, Joaquim Eugênio de Lima, Augusto Freire da Silva, John Neave e outros.

A construção do Viaduto foi apoiada pelos presidentes da província do Partido Conservador, como João Alfredo Correia de Oliveira. Autor da Lei do Ventre Livre, de 1871, governador de São Paulo entre outubro de 1885 e agosto de 1886, João Alfredo organizou o gabinete que promulgou a Lei Áurea e teve Antônio da Silva Prado como ministro da Agricultura e dos Estrangeiros. João Alfredo fôra ministro da Agricultura e Obras Públicas no gabinete do visconde do Rio Branco, entre 1871 e 1875, que nomeou João Theodoro Xavier de Matos para governar São Paulo e Francisco Pereira Passos para a *Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro*, que fez plano de saneamento e extensão da capital do Império. O plano do Rio de Janeiro, de 1875, retomou idéias do próprio João Alfredo e de Auguste Glaziou de abrir avenidas centrais e renunciou a grande reforma que o prefeito Pereira Passos realizaria trinta anos depois.¹⁰⁹

A localização das fábricas fundadas na cidade entre 1885 e 1890 esboçavam a formação dos bairros do Brás, Pari, Mooca, Barra Funda, Bom Retiro, Luz, Belenzinho, Vila Prudente, Cambuci, Ipiranga, Água Branca, Lapa. Antônio Francisco Bandeira Junior, em *A indústria no Estado de São Paulo em 1901*, citou entre as indústrias mais recentes na cidade a de móveis e objetos de vime, de Guilherme Witte, fundada em 1880 e com empregados exclusivamente alemães. Antônio Álvares Penteado fundou

em 1889 sua fábrica de tecidos com 800 trabalhadores, quase todos italianos. Antônio Prado e Elias Fausto Pacheco Jordão fundaram em 1897 a fábrica de vidros Santa Marina, na Água Branca, com 200 trabalhadores italianos e franceses, única vidraria do Brasil¹¹⁰.

Ernani Silva Bruno relata a vida cultural da cidade das três últimas décadas do século. A Academia de Direito perdia a vitalidade anterior, em parte como resultado do ensino livre instituído em 1879, embora com estudantes como Eduardo Prado, Raul Pompéia, Inglês de Sousa, Alberto Torres, Olavo Bilac, Afonso Arinos, Paulo Prado, e outros, que já não armavam as antigas pândegas na cidade e sim em locais afastados do centro. O próprio prédio da Academia, o velho Convento de São Francisco, mostrava nos muros, paredes, pátio e vitraços um estado de ruína. O ensino em São Paulo alargava-se em outras instituições, como o Liceu de Artes e Ofícios, a Escola Politécnica, a Escola de Engenharia do *Mackenzie College*, e no começo do século 20, como a Faculdade de Medicina e as escolas de comércio. Também iniciativas de caráter científico ocorreram então, como a criação do Museu Paulista, com base nas coleções do major Sertório, o Observatório Astronômico, do general Couto de Magalhães, o Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo e a Comissão Geográfica e Geológica do Estado¹¹¹.

O engenheiro Theodoro Sampaio¹¹² (Santo Amaro da Purificação, 1855 - Rio de Janeiro, 1937), formado na Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1875, estudou o sítio e a estrutura urbana de São Paulo para os *Apontamentos para o Dicionário Histórico e Geográfico Brasileiro*, escrito por Alfredo Moreira Pinto e publicado em 1899. Aziz Ab'Sáber reproduz alguns trechos do verbete, que caracteriza a cidade às vésperas das grandes e rápidas transformações:

Assentada à margem esquerda do Tietê e estendendo-se pelas encostas dos morros que medeiam entre esse rio e seu pequeno afluente o Tamanduateí, a cidade de São Paulo mostra um relevo acidentado, desigualdade de nível entre as partes e grandes extensões vazias, dentro de um perímetro irregular e incerto. O aspecto geral assinala-se por uma constante renovação das edificações antigas, que desaparecem rapidamente, e pelas construções que constituem os bairros novos. Seguramente, duas terças partes da cidade atual são de data muito recente. Examinada em globo, São Paulo é uma cidade moderna com todos os defeitos e qualidades inerentes às cidades que se desenvolvem rapidamente: desigualdades nas edificações e arruamentos, desigualdades de nível muito sensíveis, todas as irregularidades de uma construção sem plano premeditado, todos os defeitos das largas superfícies edificadas sem os indispensáveis melhoramentos reclamados pela higiene, grandes espaços desocupados ou muito irregularmente utilizados, grande movimento, muito comércio, extraordinária valorização do solo e das edificações e clima naturalmente bom.

A descrição preciosa de Theodoro Sampaio equivale ao trabalho de um urbanista, num momento em que não existia a palavra *urbanismo* nem na Europa. No estudo, segundo Ab'Sáber, há informações valiosas sobre quesitos fundamentais do sítio urbano: os núcleos do aglomerado urbano em relação à topografia, a altitude das colinas em pontos diversos, a declividade das rampas, a natureza superficial do solo e a profundidade do lençol d'água nos poços.

O rio Tamanduateí, que dentro do perímetro da cidade tem o curso de sul a norte, divide-se em duas partes desiguais: a parte ocidental, ou da esquerda, que compreende a cidade propriamente dita, ou o centro comercial, os bairros da Luz, Santa Ifigênia, Consolação, Santa Cecília, Campos Eliseos, Bom Retiro; e a parte oriental ou direita, em terreno mais baixo, que compreende o importante bairro do Brás e os seus prolongamentos em direção à Mooca, ao Pari e à Penha. A parte ocidental é ainda dividida pelo ribeiro Anhangabahu, afluente do Tamanduateí, em duas partes desiguais: a parte velha, a antiga São Paulo, de fundação jesuítica, hoje transformada em centro comercial, construída sobre o espigão intermédio àqueles dois rios, desde a ponte de Miguel Carlos, na altitude de 731m294 até o fim da rua da Liberdade, na altitude proximamente de 788m200, é a mais densa em edificações e abrange uma área de 89 hectares e meio; a parte nova, para além do ribeiro Anhangabahu, compreendendo os bairros de Santa Cecília, Consolação, ocupando uma área de 2.074.078,2 m² ou quase 200 hectares e meio, mais do dobro da antiga cidade e, conquanto mostre muitas falhas e largos trechos de rua sem construção alguma é já a parte mais interessante da cidade. A altitude na Luz é de 737m6 e na Consolação, que é o ponto mais alto, 788m. Não contando senão esses bairros, que podem hoje ser incorporados á cidade, deixando de parte a vastíssima superfície que a especulação tem feito amar e batizar com os nomes mais respeitáveis, a cidade, dentro de seu irregular perímetro, compreende hoje: Cidade Velha, 89.5 hectares; Cidade Nova, 207.4; Brás, 185.0; Ponte Grande, 18.0; Pari etc., 94.0; total, 593.9.

A descrição fixa a área urbana dos fins do século 19 e refere, com precisão, a amplitude altimétrica dos núcleos em que dividiu a cidade. Mostra conhecimento dos dados topográficos dos minuciosos trabalhos de campo da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, que então já começara as pesquisas de campo para a confecção das folhas topográficas da região de São Paulo e arredores (Jundiaí, São Roque, Itu e Campinas). Ab'Sáber nota que as informações de Sampaio se tornaram de domínio comum e foram repetidas por autores diversos, entre eles o historiador Affonso de Freitas, que mais de 30 anos depois, escreveria notas importantes sobre o sítio urbano paulistano¹¹³.

Consequência natural do desenvolvimento econômico e cultural, no plano político divergiam os interesses das ricas famílias paulistas e da monarquia. Para os paulistas, a República significava autonomia tributária e descentralização do poder. Os altos tributos, redistribuídos às regiões decadentes do país; a política econômica infensa às novas tecnologias, transformadas pela eletricidade e derivados do petróleo; o desejo de desregular o mercado financeiro, para criação de bolsas de valores e sociedades anônimas; e a necessidade de construir a infra-estrutura necessária à modernização e ao estímulo da imigração, colocavam em conflito o Partido Republicano Paulista e outros grupos com a velha ordem monárquica.

Para Warren Dean, *“a deposição do senescente imperador pelos militares em 1889 acarretou a instituição de uma estrutura econômica e política extremamente descentralizada, que permitiu ao governo do Estado de São Paulo estimular o comércio sem entraves, e reter no Estado todo o lucro dele derivado”*. Para Nicolau Sevcenko, *“a proclamação da República é o resultado da aliança entre políticos paulistas e militares modernizadores de orientação positivista”*. A crise das instituições da Monarquia, iniciada vinte anos antes, encerrou-se com o golpe militar de 15 de novembro de 1889 e coincidiu com o momento em que as cidades tornaram-se mais importantes que os domínios rurais¹¹⁴.

O Teatro São José, no Largo da Assembléia (Praça João Mendes), foi palco de manifestação política, três dias após a proclamação da República. Reuniram-se ali os líderes paulistas, para aderir à nova forma de governo, convocados pelo conselheiro Antônio da Silva Prado, do Partido Conservador, e por Augusto de Souza Queiroz, oitavo filho do barão de Souza Queiroz, do Partido Liberal. A Ata, assinada por 172 próceres do regime deposto, informa que eles saudaram com entusiasmo a República dos Estados Unidos do Brasil e o Estado de São Paulo¹¹⁵.

*

Frente à necessidade de moeda para atender a substituição do trabalho escravo, a política econômica do ministro Rui Barbosa aprofundou a reforma financeira do último gabinete da monarquia e assegurou continuidade à especulação. Aproveitando a abundância do crédito, criaram-se sociedades anônimas, muitas delas ligadas aos negócios de loteamento e construção civil. As propagandas dos bancos anunciavam o financiamento para compra de terrenos e edificações¹¹⁶.

Entre 1880 e 1900 prosseguiu o parcelamento das chácaras do entorno da área central. Assim, os sucessores de Martinho da Silva Prado lotearam a chacara da Consolação; o alemão Martinho Burchard comprou a chacara do barão de Ramalho - vizinha à Vila Maria, "*para os lados direitos da Consolação*" - e abriu o bairro de Higienópolis; Antônio da Silva Prado loteou a Chácara do Carvalho, herdada do avô, o barão de Iguape, e formou parte dos bairros da Barra Funda e Bom Retiro, entre a estrada de Jundiaí e o Tietê; o engenheiro Manoel Buarque de Macedo e o senador Rodolpho Miranda, da Empresa de Obras Brasil, compraram em 1893 uma parte da chacara de Arouche, e abriram o bairro de Vila Buarque, planejado pelo escritório de Martinho Burchard.

Os sucessores do brigadeiro Luiz Antônio também parcelaram seus terrenos: os herdeiros de Francisco Antônio de Souza Queiroz, a área, entre as Ruas da Consolação e 7 de Abril, que originou o loteamento da Rua de São Luiz (depois Avenida São Luiz); os de Vicente de Souza Queiroz, a área entre os córregos Iitororó e Saracura, em torno às Ruas Santo Amaro e Santo Antônio¹¹⁷; e Luiz Antônio de Souza Barros, a área entre a Rua de São João e o Largo do Paissandu¹¹⁸. A abertura desses bairros foi viabilizada pela construção do Reservatório de água na Rua da Consolação, nos anos de 1870, pela Companhia Cantareira e Esgotos.

Proclamada a República, a Câmara Municipal alterou a denominação de ruas da cidade, refletindo a nova realidade política: o Largo 7 de Abril, outrora Largo dos Curros, teve seu nome alterado para Praça da República. A Rua do Comércio da Luz, para Avenida Tiradentes; a Rua do Imperador, para Marechal Deodoro (desaparecida pela ampliação do Largo da Sé); a Rua da Imperatriz, para 15 de Novembro; a Rua da Princesa, para Benjamin Constant; a Rua do Príncipe, para Quintino Bocaiúva; a Rua do Conde d'Eu, para do Glicério e a Rua de São José para Líbero Badaró¹¹⁹.

O engenheiro ituano Adolpho Augusto Pinto (1856-1930) formou-se em 1879 na Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Em São Paulo, trabalhou na Companhia Cantareira e Esgotos e em 1885 o ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Antônio Prado, nomeou-o engenheiro fiscal na *São Paulo Railway*. Daí, passou para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, no cargo de Chefe do escritório central e auxiliar da diretoria, presidida por Antônio Prado por mais de 35 anos¹²⁰.

Em janeiro e fevereiro de 1890, Adolpho Pinto publicou uma série de editoriais no *Correio Paulistano*, intitulada “*Melhoramentos Municipais*”, que é uma das primeiras manifestações ordenadas sobre a construção da cidade. Defendendo a ciência como método de intervenção na cidade de rápido crescimento, num momento de ampliação dos recursos técnicos e financeiros, ele disse que a mais urgente intervenção na cidade não era a construção de viadutos, galerias ou edifícios especiais e sim a melhoria das condições de higiene através da canalização de esgotos, da organização da coleta do lixo e da limpeza pública e do estudo dos perfis e alinhamentos das ruas para melhor drenagem, tocando nos temas fundamentais da reforma urbana: salubridade, circulação e embelezamento.

Adolpho Pinto propôs a “*salubrificação e aformoseamento da várzea do Tamanduateí; a cobertura e embelezamento do Anhangabaú, do Largo da Memória à Rua 25 de Março; e a drenagem e ajardinamento da Praça da República*”. A idéia de transformar o vale do Anhangabaú e a várzea do Tamanduateí em parques não era inédita. No seu curto governo, João Alfredo pretendeu construir ali dois parques centrais, projetados por Auguste Glaziou e, para isso, solicitou estudos de retificação do Tamanduateí e do Anhangabaú.

A 15/2/1886, no relatório à Assembléia Provincial, João Alfredo apresentou também a proposta de construir o *bulevar circular*, esboçado onze anos antes por João Theodoro, para “*facilitar o tráfego da cidade, evitando a congestão das ruas centrais*”. Esse anel viário, formado por avenidas largas e arborizadas, ligando o Ipiranga à Luz, não passou da fase de estudo¹²¹. Para ligar o Acu, no Anhangabaú –onde se construía o novo mercado de verduras-, à várzea do Tamanduateí, contornando a colina central, Adolpho Pinto propôs:

*Abrir-se importante via de comunicação direta e de nível, entre quase todos os bairros suburbanos da capital, com a circunstância de tornar o novo mercado de verduras, situado em terreno limítrofe de três freguesias da cidade, francamente acessível por todos os lados, sobretudo para as procedências do Brás, Mooca e sítios de além, os quais são os que mais abastecem o nosso mercado de verduras. Tais comunicações hoje não se fazem senão através da colina central da cidade, e portanto subindo e descendo ladeiras, o que torna penosa e sobremodo pesada a tração dos veículos de toda a espécie.*¹²²

*

Para construir o Mercado São João, a Câmara desapropriou um conjunto de casas, pertencentes à Santa Casa de Misericórdia, e nivelou as Ruas de São João, do Seminário e Formosa. Inaugurado em junho de 1890, o Mercado vendia produtos dos sítiantes do cinturão verde do município. De planta retangular, foi construído por Aurélio, Villanova & Cia. com estrutura metálica e fechamento de chapas estampadas importadas da Bélgica¹²³.

Para Adolpho Pinto, a arborização da cidade significa seu saneamento, pois as árvores moderam o clima, fixam a poeira, umedecem o ambiente, drenam os terrenos, produzem oxigênio e ornamentam as ruas. Importantes praças e avenidas foram arborizadas então: a Praça João Mendes, o Largo de São Bento, Praça da República, Avenida Tiradentes. *“Achando-se a Praça da República muito próxima da parte central da cidade, com a qual em breve estará ligada pelo Viaduto do Chá, o ajardinamento é medida que as circunstâncias impõem”*.

Na iminência da inauguração do Viaduto do Chá, Pinto propõe também a abertura de nova praça na colina central, fronteira à igreja de Santo Antônio, que viria a ser a atual Praça do Patriarca:

Não só pela sua estreiteza, pois mede pouco mais de seis metros, como por ser o trecho sujeito a maior trabalho, a parte da Rua Direita que fica entre a Rua de São Bento e a Rua Libero Badaró é a que reclama intervenção mais radical. Convergingo para a angustiosa abertura desse trecho nada menos de oito vias públicas de grande movimento (o viaduto à Rua Libero Badaró, em dois sentidos, a Ladeira do Dr. Falcão Filho, a Rua de São Bento em dois sentidos, a Rua Direita e a Rua da Quitanda) e por ali correndo linhas de bondes que fazem o serviço de muitos e importantes bairros da cidade é claro que dentro em pouco o trânsito nesse trecho será impossível, se não for ele transformado em espaçoso largo, tendo a sua divisa no alinhamento da Rua da Quitanda [...] Esta magnífica obra, desde que seja assim realizada, e não se limite a um pequeno recuo de prédios, permitirá a arborização do local, abrirá espaço para o estacionamento de carros e automóveis de praça, ao mesmo tempo que facilitará tornar-se o novo largo excelente ponto de partida dos bondes que passarem pelo Viaduto do Chá, os quais poderão fazer a volta no próprio largo, deixando de atravancar as ruas do Triângulo.

O congestionamento do tráfego nos Quatro cantos, agravado pela construção do Viaduto do Chá, delineava o desenho de uma praça. Como outras idéias, esta não se realizou de imediato devido à epidemia de febre amarela, que exigiu as atenções e recursos do governo¹²⁴.

*

O fotógrafo Marc Ferrez registrou em 1890 a baixada do Acu, quase do mesmo ângulo que Jean-Baptiste Debret o fizera em 1827. Do alto da Rua de São João, esquina com a Rua de São Bento, Ferrez olha para Santa Ifigênia e vê, no Vale do Anhangabaú, a ocupação dos dois lados da São João, com seus dez metros de largura. À direita, o Mercado São João, e à frente o grande sobrado de Souza Barros. Comparar o registro de Debret ao de Ferrez, separados por 63 anos, mostra-nos a transformação da Rua de São João¹²⁵.

Em 1890, Jules Martin publicou a *Planta da Capital do Estado de São Paulo e seus Arrabaldes*. Vê-se que um novo eixo se formou, ligando o Largo da Sé à Praça da República através das Ruas Direita e Barão de Itapetininga, unidas pelo Viaduto do Chá. As pontes do Acu e do Piques desapareceram, como índices da travessia do vale, após coberto o ribeirão Anhangabaú nesses dois pontos.

A 13/10/1890, o *Correio Paulistano* noticiou o projeto de um “*grande viaduto ou aterro que ligará o Largo São Bento ao de Santa Ifigênia, e de uma linha de bondes a vapor ou tração animal que servirá o bairro mais florescente da cidade, atravessando ruas importantíssimas que até não gozam desse confortável melhoramento*”, apresentado à Câmara por um grupo de empresários¹²⁶. Em 1891, a Câmara recebeu duas propostas de construção de ligações da cidade às novas áreas de expansão a oeste: a 6 de junho, um viaduto entre o Largo do Rosário e o Largo do Paissandu, recusada por inútil; e a 5 de agosto, uma proposta do capitão Saturnino de Carvalho, que pretendia construir um viaduto entre o Largo de São Francisco e a Rua 7 de Abril, recusada por implicar a demolição do Largo da Memória¹²⁷.

A 8/12/1891, o engenheiro uruguaio Joaquim Eugênio de Lima –um dos sócios da Companhia Paulista do Viaduto do Chá-, o vereador José Augusto Garcia e outros, inauguraram o bairro da Avenida Paulista, no espigão central, destinado à moradia das altas classes. O *Diário Popular*, em agosto e setembro de 1900, se referirá à Avenida Paulista como “*arrabalde mais pitoresco desta capital, 64 metros mais alto que o Largo da Sé e distante do Largo de São Francisco oito minutos de bonde elétrico*”.

*

A 21/2/1892, um domingo, a Companhia Antárctica Paulista inaugurou o Teatro Politeama Nacional, na Rua de São João.

A Companhia Antárctica Paulista, criada em 1885 por Joaquim Sales, produzia gelo e banha na fábrica do bairro da Água Branca e pouco depois foi comprada por um grupo liderado por Von Bulow, que a transformou em fábrica de cerveja, e em cujo conselho fiscal figurava Antônio Prado (dono da Vidraria Santa Marina, que fornecia garrafas à Antárctica)¹²⁸.

Vizinho ao Cassino Paulista e em frente ao Mercado São João, o Politeama era um amplo barracão circular de madeira e zinco destinado a espetáculos circenses. Pelo portão da Rua de São João entrava-se por um corredor de tábuas, coberto de zinco, que terminava num pátio de cascalho onde havia um botequim com mesas de ferro, um chafariz e um estande de tiro com alvos móveis de cartão. A lotação de cerca de 3 mil pessoas, distribuía-se por 37 camarotes, 12 frisas, 200 varandas, galeria e 574 cadeiras, mal colocadas na platéia plana, de modo que as pessoas das últimas filas tinham de ver o espetáculo em pé.

O espetáculo inaugural foi de Cartocci & Cia., com a amazona *mademoiselle* Gemma, os irmãos Sacchi na barra fixa, trapezistas e contorcionistas. Em maio entrou em cartaz a Companhia Equestre e Ginástica e, a seguir, o *Circo Estados Unidos do Brasil*, com 20 artistas, 3 *clowns*, palhaço e cavalos. O Politeama não se prestava para apresentações teatrais, pois em março de 1893 a Companhia Portuguesa de Comédia e Opereta rescindiu o contrato dadas as precárias condições do edifício: uma chuva torrencial, com enorme ruído no zinco, obrigou os espectadores a abrir guarda-chuvas, em meio à escuridão. Sua reforma parece que não agradou, pois o editorial d'*O Estado de S. Paulo*, de 7/3/1893, assim descreveu o edifício e seu entorno, no Acu:

*O edificio construido para circo de cavalinhos está longe de remediar como teatro. Seu aspecto é horroroso e a sua forma circular impede a grande parte dos espectadores a vista completa da cena. Além disso, não foi completamente assoalhado, de modo que os ocupantes das filas das cadeiras são obrigados a pousar os pés na terra, sempre úmida neste tempo de chuva. Pelas frinchas dos tetos dos camarotes cai constantemente terra sobre os espectadores, vinda da imensa arquibancada que serve de galeria. A iluminação é insuficiente apesar do sol de gás que a empresa colocou no centro do edificio que, quando era apenas circo, tinha iluminação elétrica, agora suprimida. Quanto ao exterior, a parte do terreno entre a escadaria da entrada até a porta central do edificio é um vasto lamaçal intransitável nas noites de chuva.*¹²⁹

Em 1892, o Governo do Estado iniciou a construção da Escola Normal na Praça da República, que funcionava desde 1874 em prédio localizado na colina central, entre as Ruas 15 de Novembro e do Tesouro. O novo edifício, na Cidade Nova, foi projetado pelo diretor da Superintendência de Obras Públicas, o engenheiro Antônio Francisco de Paula Souza (1843-1917), e detalhado pelo engenheiro arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851-1928)¹³⁰.

O engenheiro Paula Souza, formado em Karlsruhe, participou da fundação do Partido Republicano, em Itu. Como deputado estadual, apresentou projeto de lei para criar a Escola Politécnica de São Paulo, aprovado em 1893. Inaugurada em 15/2/1894, com 31 alunos matriculados e 28 ouvintes, a Politécnica instalou-se no Solar de Joaquim Egídio de Souza Aranha, marquês de Três Rios, no Bom Retiro, onde ficou até 1924. Paula Souza foi seu diretor de 1894 até a sua morte, em 1917.

*

As peças do Viaduto do Chá chegaram a Santos em maio de 1890, provenientes da Fábrica Harkort, de Duisburg, Alemanha, que fornecia pontes metálicas para as companhias ferroviárias Sorocabana e Mogiana. Segundo várias descrições, o Viaduto tinha 240 metros de comprimento total, 60 dos quais sobre aterro na Rua Barão de Itapetininga, e altura máxima de 20 metros. Para Alfredo Moreira Pinto, que descreveu o Viaduto em 1900, a extensão era menor:

Tem a extensão total de 152 metros divididos em cinco vãos ou tramos assentes em dois encontros e quatro pilares. A sua estrutura de vigas independentes compõe-se de seis vigas de ferro T, que repousam sobre carlingas de igual secção, assentes em três longarinas de secção composta, sendo o todo contraventado e sustentado em pilares de ferro sobre base de alvenaria. O tabuleiro compõe-se de assoalho com dois passeios de 2,50 metros de largura com bancos e um leito de 8,80 metros de largura com via dupla de tramways.

O engenheiro Eusébio Stevaux fez os estudos preliminares e o engenheiro Emílio Calcagno, responsável pelo canteiro, assinou as plantas e detalhes construtivos em 16/6/1890. Cada base de alvenaria, apoiada em 120 estacas de madeira de 7 metros de comprimento, foi submetida a prova de carga de 500 toneladas. Nas extremidades do Viaduto, portões e guaritas fechavam a passagem à noite. Iluminado por 26 lâmpadas a gás, com lampiões mais esmerados colocados nos quatro cantos, o trânsito pelo Viaduto custava por pessoa o pedágio de 60 réis (três vinténs)¹³¹.

O dia da inauguração, 6 de novembro de 1892, constituiu um dia de alegria para o paulistano. A solenidade foi, de fato, imponente, segundo o noticiário. Amanheceram, naquele dia festivo, enfeitadas de flores naturais as Ruas Direita e Barão de Itapetininga. O Viaduto também foi vistosamente adornado com bandeiras, lâmpadas, arcos e flores em abundância. Tudo catita, tudo a capricho.

O registro de Raimundo de Menezes indica a importância da obra para a cidade. No dia da inauguração, uma fotografia mostra a multidão sobre o Viaduto e uma litografia de Jules Martin, a parada militar sob um arco encimado por bandeiras do Brasil e o desfile de carruagens a que estiveram presentes o presidente do Estado, Bernardino de Campos, e o bispo, D. Lino Rodrigues de Carvalho¹³².

*

Os velhos sobrados senhoriais da colina central transformavam-se em lojas ou eram demolidos para dar lugar a novos edifícios comerciais, convertendo-se em fonte de renda adicional para seus proprietários. Nesse processo de requalificação funcional da colina central, estabeleceram-se lojas como a Livraria Garraux, a Cervejaria Stadt Bern, de Victor Nothmann, a Botica Ao Veado d'Ouro, de Henrique Schaumann etc. O sobrado do barão de Iguape, nos *Quatro cantos*, por exemplo, foi alugado em 1880 para uma loja no térreo e o Grande Hotel de França em cima¹³³.

As famílias ricas mudavam-se para os bairros a oeste. Antônia Vergueiro de Souza Queiroz, a baronesa de Souza Queiroz, saiu da Rua de São Bento para a Rua São Luiz em 1892, no ano da inauguração do Viaduto do Chá. A Rua São Luiz – antes de acesso difícil, pois as ladeiras do Piques e da Memória eram um obstáculo para pedestres, cadeirinhas e seges – foi ocupada rapidamente no fim do século¹³⁴. O conselheiro Antônio Prado, que nasceu no sobrado dos *Quatro cantos* e depois morou na Rua de São Bento, mudou-se em 1893 para a Chácara do Carvalho, na Barra Funda. Elias Chaves saiu da Rua de São Bento para morar no palacete dos Campos Elíseos. Antônio Álvares Penteado foi morar na sua Vila de Higienópolis em 1902. Outras famílias foram morar na Rua Barão de Itapetininga, no bairro do Chá, onde construíram seus chalés e sobrados¹³⁵.

A baronesa de Tatuí foi uma exceção. Depois da demolição parcial do sobrado colonial (em que ela morou com seu primeiro marido, o barão de Itapetininga) em 1888, necessária para a construção do Viaduto do Chá, ela reconstruiu sua residência no mesmo lugar, no lote remanescente, segundo projeto de Ramos de Azevedo, datado de 1896. Aí, na esquina da Rua Líbero Badaró com o Viaduto do Chá, a baronesa morou com sua filha, Antônia dos Santos Silva (filha do barão de Itapetininga), condessa de Prates, e seu genro, Eduardo Prates, conde de Prates. Em 1899, mãe e filha custearam a reforma da igreja de Santo Antônio (que havia sido reconstruída no século 18 pela Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Brancos) –determinada pela prefeitura- que resultou na demolição da torre e na reconstrução da fachada. Mas a reconstrução do palacete, na cabeceira do Viaduto do Chá, sob intenso e crescente tráfego, já deveria então parecer inadequada, num momento em que as velhas famílias, que moraram na colina central por tanto tempo, se transferiam para os novos bairros a oeste¹³⁶.

A localização das altas classes nos Campos Elíseos e imediações, ou nas encostas híidas do espigão central, justificava as propostas de criação de novas ligações, na forma de viadutos ou avenidas, entre a colina central e os bairros a oeste. A mais importante dessas ligações, porque realizada e porque intensificou aquela ocupação, foi o Viaduto do Chá.

*

PARTE 2: MUTAÇÕES ESTRUTURAIS
(1892-1992)

Cartão postal



3. DO VIADUTO AO TEATRO

A construção do Viaduto do Chá não alterou de imediato a estrutura do Vale do Anhangabaú, que continuou sendo o fundo das casas das ruas e largos lindeiros. Mas a importância da obra para a cidade, ao menos para aqueles que moravam ou trabalhavam nos bairros a oeste, levou o governo municipal a rescindir o contrato com a Companhia Paulista do Viaduto do Chá e assumir seu controle, abolindo a cobrança do pedágio.

De fato, o Intendente de Obras, o vereador e engenheiro Pedro Augusto Gomes Cardim, recebeu a 29/5/1896 uma representação de moradores dos bairros servidos pelo Viaduto que pedia o franqueamento, sem compromisso das finanças municipais, *"daquela única passagem nivelada que dá ingresso ao Centro Comercial da Cidade, por ser o pedágio ali exigido um verdadeiro vexame para toda a população e o progresso paulista"*. O pedido, assinado por Júlio Mesquita, d'O Estado de S. Paulo, e Virgílio de Sá Pereira, do Correio Paulistano, culminou na encampação do Viaduto do Chá pela Lei 276, de 30/9/1896.

O Vale do Anhangabaú continuava com seu aspecto semi-rural, permanência da ocupação de chácara. O ateliê Gaensly & Lindemann fotografou o local no início do século 20. Da janela dos fundos de uma casa da Rua de São João, o fotógrafo olhou para o sul. Em primeiro plano, o Anhangabaú corre num canal a céu aberto entre hortas e pomares dos quintais das casas da Rua Líbero Badaró, à esquerda, e da Rua Formosa, à direita. Ao fundo, está o Viaduto, a pesada estrutura metálica de 180 x 14 metros que passava *sobre* o Vale, a uma altura de 20 metros do ribeirão. [21]

É possível ver que há uma rua de terra que liga a colina central ao bairro do Chá, provavelmente existente desde o tempo da chácara e que deve ter sido útil como alternativa ao pagamento de pedágio no Viaduto. Essa rua parece ser uma continuação da Travessa do Grande Hotel (Rua Dr. Miguel Couto). Dona Risoleta recorda:

São Paulo até embaixo do Viaduto do Chá era uma chácara, tinha verdura, vaca de leite.[...] Quando o bonde passava lá em cima as pedras tremiam, parece que ia cair. E lá embaixo era chácara, a gente descia pela escadaria para os matos.¹

Marie Robinson Wright (1866-1914), da Sociedade Geográfica da América, veio a São Paulo em 1902 e notou que *"as partes mais antigas da cidade ainda preservam sua identidade como produto da civilização portuguesa: ruas estreitas, casas de modesta construção e fachadas de azulejos"*. Sobre o Anhangabaú, disse:

*Um soberbo viaduto liga a cidade velha à nova; é chamado Viaduto do Chá devido às grandes plantações de chá que existiam no vale, sob a atual ponte. Chácaras e pomares substituíram as plantações de chá e agora o panorama visto do viaduto apresenta-se como cenário bem rural, mas atraentemente diversificado.*²

O cenário rural e diversificado que Wright viu do alto do Viaduto do Chá pode ser visto na fotografia tomada do Viaduto na direção norte. À direita, estão os quintais das casas da Rua Libero Badaró e à frente, os das casas da Rua de São João, com o Teatro Politeama à esquerda. [22]

*

A Planta da área central, de 1893, mostra o Vale do Anhangabaú como recinto cercado de construções. Ao sul, pelas edificações dos largos do Riachuelo e do Piques e, ao norte, pelas casas da Rua de São João e Teatro Politeama. No lado ímpar da Rua Libero Badaró e na Rua Formosa, a sequência de casas dá seus quintais para o Vale. Todas as casas da Rua Formosa pertencem ao conde de Prates, assim como boa parte das casas da Libero Badaró³. Nesse ano, o plano sanitário do engenheiro Carlos de Moura Escobar produziu a canalização do ribeirão Anhangabaú⁴, indicando que as condições da transformação local estavam sendo preparadas. [23]

O desenvolvimento do bairro da Avenida Paulista, no espigão central, abriu nova frente de expansão urbana. As duas principais ligações viárias com a nova frente são as Ruas da Consolação e Santo Amaro-Brigadeiro Luis Antônio, que começam no Piques e no Largo do Riachuelo. A *Planta da Cidade de São Paulo*, feita em 1897 pelo engenheiro Gomes Cardim, mostra a ligação entre o Vale do Anhangabaú e a Avenida Paulista. [24]

O médico Antônio de Almeida Prado (1889-1965), que foi reitor da USP, recorda:

*O Viaduto do Chá, aberto ao trânsito em 1893, era ainda novidade e a Avenida Paulista, novinha em folha, uma atração turística. Para alcançá-la, empreendia-se excursão em bonde a tração animal, os "bondes de burro", que subiam a ladeira da Consolação até o portão do Cemitério, com um par de bestas apenas. Fazia-se aí pequena parada para juntar-se outra parelha, a fim de vencê-la até o topo do espigão divisor das águas das vertentes da Consolação e do futuro Jardim América, terras fora de vila e termo, propriedades de rústicos chacareiros portugueses.*⁵

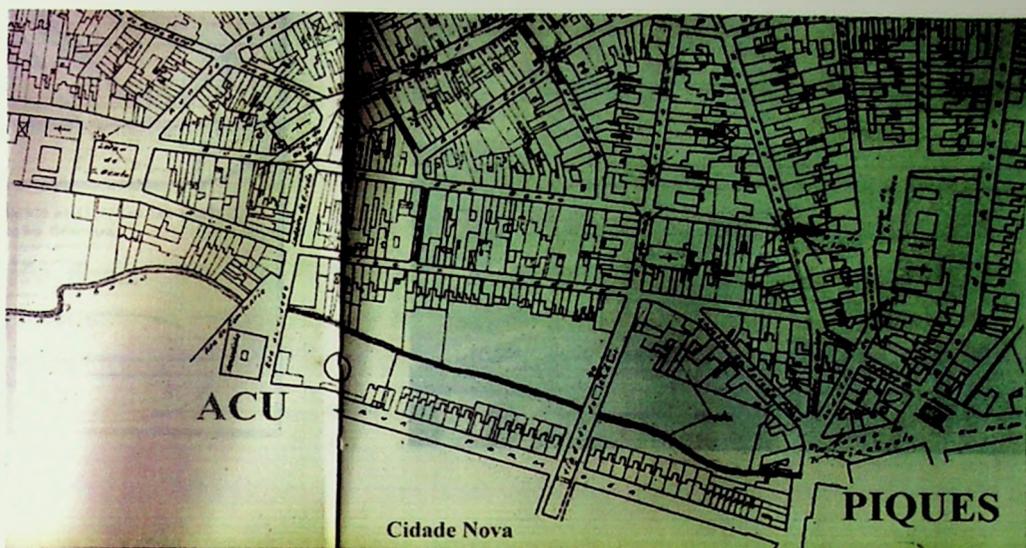
*



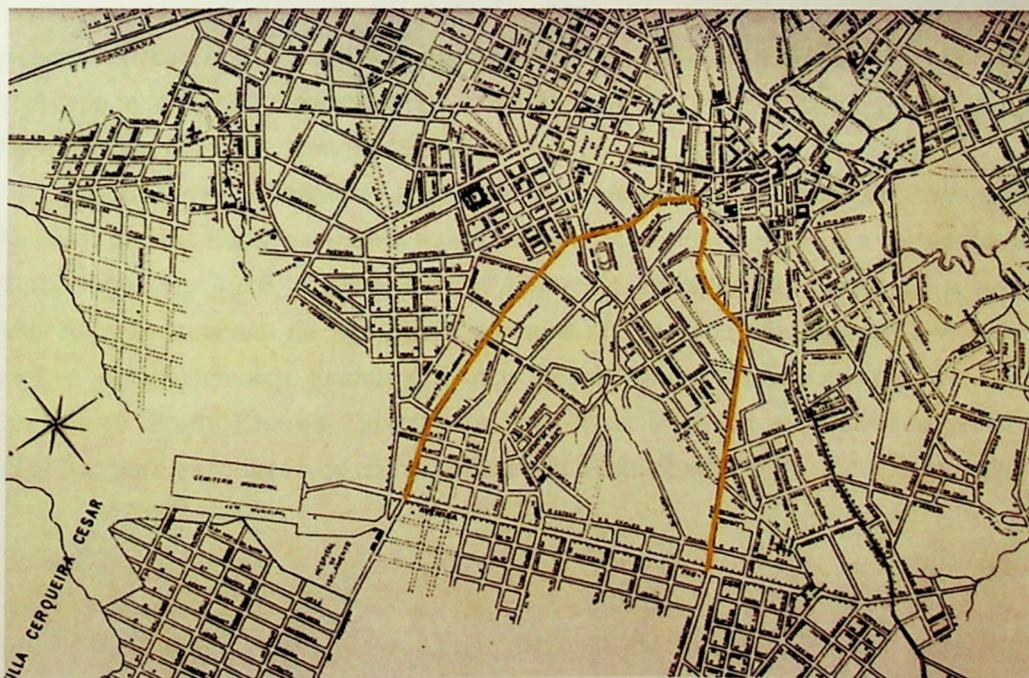
21. Vale do Anhangabaú, c. 1900. Ateliê Gaensly & Lindemann. Tomada da Rua de São João para o sul: Anhangabaú canalizado a céu aberto, entre hortas e pomares, Viaduto do Chá e quintais das casas da Rua Formosa, à direita.



22. Vale do Anhangabaú, c. 1900. Tomada do Viaduto do Chá para o norte. À direita, fundos das casas da Rua Líbero Badaró; à frente, os fundos das casas e do Teatro Politeama, na Rua de São João.



23. Planta da Área Central (pormenor), 1893. Engenheiro V. Huet de Bacellar. O Anhangabaú é um recinto fechado.



24. Planta da Cidade de São Paulo (pormenor), 1897. Engenheiro Gomes Cardim. Do Piques à Avenida Paulista, pela Rua da Consolação e Rua de Santo Amaro-Avenida Brigadeiro Luis Antônio.

A produção de café continuou em progressão no final do século 19. Em 1895, o porto de Santos exportou 2 milhões de sacas, embora os preços internacionais do produto estivessem em queda. Em 1896 houve uma crise de superprodução e os preços caíram novamente. Mas a oferta abundante de crédito continuou estimulando a criação de novos cafezais, cuja maturação causou novos níveis de superprodução em 1902. A colheita de 1906-1907 foi de 20 milhões de sacas de 60 quilos, mas os preços tinham caído à metade do que eram na década passada. Mesmo assim o porto de Santos foi ampliado em 1897, com a construção de 260 metros de cais, e a *São Paulo Railway* construiu a segunda linha na Serra do Mar, em 1900⁶.

A Lei 734, de 21/11/1898, criou o cargo de Prefeito Municipal em São Paulo, ocupado pelo Conselheiro Antônio da Silva Prado (1840-1929), filho de Martinho Prado e Veridiana da Silva Prado, bacharel em letras pelo Colégio Pedro II, no Rio de Janeiro, e em Ciências Jurídicas pela Academia de Direito de São Paulo.

Antônio Prado foi vereador e presidente da Câmara Municipal em 1865, deputado geral de 1872 a 1884, Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas entre 1884 e 1887, e um dos promotores da imigração europeia subvencionada. Sua família esteve na vanguarda de todos os progressos significativos no sistema das fazendas. Prado abriu fazendas de café no oeste paulista: em 1866, a Fazenda Santa Veridiana e em 1885, com o pai e o irmão Martinho Prado Junior (Martinico), a Fazenda São Martinho, com 3.300.000 pés de café.

Prado esteve também na vanguarda da industrialização: financiou a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, cujos acionistas eram Martinico e o barão de Itapetininga (em 1896, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro era a maior empregadora industrial de São Paulo; em suas oficinas 703 empregados construíam vagões e locomotivas); fundou o Banco Comércio e Indústria de São Paulo; a Companhia Prado Chaves Exportadora, com Elias Pacheco e Chaves; o primeiro frigorífico para exportação de carne e a Vidraria Santa Marina⁷.

*

No fim do século, organizou-se uma empresa para explorar o transporte coletivo urbano por bondes elétricos. A Lei 304, de 15/6/1897, concedeu o privilégio da exploração ao comendador Antônio de Souza, sogro de um dos líderes do Partido Republicano Paulista, Carlos de Campos. Um grupo de empresários canadenses

constituiu em Toronto *The São Paulo Railway, Light and Power Company Limited*, que obteve carta patente da incorporação concedida pela rainha Victoria em 7/4/1899. Escritura de 28/12/1899 transferiu a concessão de Souza ao grupo do Canadá, representado pelo advogado Alexander Mackenzie e pelo engenheiro Frederick Stark Pearson, chefe da *Metropolitan Street Railway*, de Nova York, inspirador e dirigente máximo da empresa no começo.

O contrato entre a Prefeitura de São Paulo e a *São Paulo Light* previu a concessão, por 40 anos, para construção, uso e gozo de linhas de bonde por eletricidade na cidade de São Paulo e subúrbios; de linhas para produção e distribuição de eletricidade para iluminação e força motora para a indústria e o comércio; e concessão para o assentamento de postes e fios de transmissão da potência hidráulica das cachoeiras do rio Tietê, no município de Santana do Parnaíba, até a capital e arredores⁸.

A 27/4/1901, a *São Paulo Light* arrematou os bens da falida Companhia Viação Paulista, que operava o serviço de transporte a burro. Carlos de Campos, advogado da *São Paulo Light*, sobrinho do Presidente do Estado, Bernardino de Campos, e deputado do Partido Republicano Paulista, PRP, negociou pela *São Paulo Light* a participação do empresário norte-americano Percival Farquar na fundação em 1906 do diário *A Gazeta*, que passou a defender os interesses da empresa canadense⁹.

*

Em 1898, o presidente da República, Campos Salles, firmou em Londres acordo de consolidação da dívida externa, o *Funding Loan*, pelo qual o Brasil conseguiu a suspensão dos pagamentos por treze anos e novos empréstimos. Em contrapartida, os banqueiros exigiram que o país eliminasse os *deficits* orçamentários, retirasse de circulação um volume de moeda equivalente ao total do empréstimo e restaurasse a cobrança em ouro dos direitos alfandegários, equivalente a 92% da receita da União.

Nesse quadro, segundo Edgard de Souza, a entrada de capital interessava à autoridade monetária e facilitou o apoio do governo federal à *São Paulo Light*, reforçado pelo vínculo político da família Campos com a presidência da República e do Estado, todos do Partido Republicano Paulista.

A 7/5/1900, A *São Paulo Light* inaugurou sua primeira linha de bonde elétrico na cidade. Ao ato solene compareceram os próceres do PRP: o presidente do Estado, conselheiro Rodrigues Alves, o prefeito da capital, conselheiro Antônio Prado, senadores, deputados e vereadores. O trajeto da linha refletia o processo do desenvolvimento urbano: Largo de São Bento, ruas Líbero Badaró, São João, do Seminário, Santa Ifigênia, General Osório, Alameda Barão de Limeira até o fim¹⁰, próximo à Chácara do Carvalho, que Antônio Prado herdou do barão de Iguape.

Desci a ladeira de São João, fiquei na esquina da Rua Líbero Badaró, olhando para o Largo de São Bento, de onde devia sair a maravilha mecânica.

Oswald de Andrade

*

O professor de geografia e história, e jornalista, o carioca Alfredo Moreira Pinto, descreveu a cidade em 1900. Notou que o trecho entre o Largo do Rosário e a Rua de São João concentrava a vida mundana de São Paulo. O Largo do Rosário

é o cérebro e o coração de São Paulo, ponto em que estacionam os bondes, que daí tomam direções diferentes. Pena é que seja tão estreito, concorrendo para isso a Igreja do Rosário. Nele ficam, além de outras casas comerciais, a Confeitaria Castellões e o Café O Ponto, que são as duas casas onde se reúne, principalmente à tarde e à noite, a elite de São Paulo.

Moreira Pinto notou que o Largo do Rosário era um lugar onde os grupos discutiam política, a situação financeira do país, a baixa do café e do câmbio etc.: “No *Café O Ponto* e no *Castellões* há uma barulheira infernal, falando-se quase todas as línguas, principalmente a italiana. No *O Ponto* reúnem-se mais italianos, no *Castellões* brasileiros, alemães e franceses”, e que a Rua de São João era

Uma das mais extensas de São Paulo. Começa no Largo do Rosário e termina na Alameda Glette. Tem cerca de dois quilômetros de extensão. É estreita, começando em ladeira, algum tanto íngreme, forma em seguida uma depressão, alteando-se pouco depois e prolongando-se daí até o seu termo por uma superfície mais ou menos plana. São-lhe transversais as Ruas Líbero Badaró, Seminário, Formosa, Conselheiro Crispiniano, Largo de Paissandu, ruas Onze de Junho, Ipiranga [...] Nela ficam o Mercadinho, o Eldorado, o Politeama e o luxuoso prédio do Joachim's Hotel.

O Café Eldorado, vizinho ao Politeama, era um café cantante com teatro, todo de zinco, com 31 camarotes, 4 frisas e 150 cadeiras, iluminado a luz elétrica. O Joachim's Hotel "*ocupa um esplêndido prédio de dois andares à Rua de São João. Tem uma boa sala de jantar, 22 magníficos quartos ricamente mobiliados, sala de leitura de jornais, banheiros, water-closet, enfim, tudo quanto é indispensável a um hotel de primeira ordem*".

Em 1904, a prefeitura reformaria o Largo do Rosário. A Lei 698, de 24/12/1903, autorizou a demolição da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos e a Lei 799, de 4/1/1905, alterou sua denominação para Praça Antônio Prado. Na nova praça, a família Prado ergueu o imponente Prédio Martinico, onde a *São Paulo Light* teve seu escritório central e o jornal *O Estado de S. Paulo*, a sua redação¹¹.

Na Rua de São Bento estavam a redação do *Commercio de S. Paulo*, vários bancos, duas livrarias, as casas de Álvares Penteado, Antônio Prado e Elias Chaves, o Grand Hôtel, o Grande Hotel Paulista e o Grande Hotel de *La Rotisserie Sportsman*¹². Antônio de Almeida Prado também recordou a atmosfera social em torno à Rua de São João, índice das transformações sociais:

*O Largo do Rosário era o coração do Triângulo. Toda a vida social e alegre da cidade, os casos picarescos, as novidades, eram ali cozinhados em "rodinhas" distribuídas em pequenos grupos. A Casa Seleta, vendendo cigarros, charutos e pertences, centralizava todas as tardes esses incansáveis conversadores de esquina. Ficava em frente ao velho Café Brandão, que ocupava o primeiro andar de um imenso casarão derrubado para ceder lugar ao Prédio Martinelli. Do lado oposto ficava a muitíssimo frequentada Brasserie Paulista [de Vittorio Fasano].*¹³

*

O Grand Hôtel, fundado por Frederico Glette em 1878, foi um dos melhores hotéis do país. Ocupava toda a quadra da Travessa do Grande Hotel (Rua Dr. Miguel Couto), da Rua de São Bento à Rua Líbero Badaró.

A Rua Líbero Badaró, com 7 metros de largura, era uma espécie de fundos da Rua de São Bento. No seu lado par, recebia os fundos dos prédios da Rua de São Bento, como o Grand Hôtel e o Grand Hotel Sportsman. As oficinas e redação do *La Tribuna Italiana* funcionavam nos baixos do Grand Hôtel, desde 1894. No lado ímpar, havia um casario modesto com quintais para o Vale do Anhangabaú, cerca de quinze

casas de aluguel ocupadas por cortiços e prostíbulos, de propriedade do conde Eduardo Prates, que morava no palacete da esquina da Rua Líbero Badaró com Rua Direita, com sua sogra, a baronesa de Tatuí.

Segundo Moreira Pinto, na Líbero Badaró estavam “*belos prédios do sr. Penteado*”¹⁴. Almeida Prado, por sua vez, lembrou ser a rua toda “*um só prostíbulo varejado pela linha de bondes que a atravessava de ponta a ponta. Mulheres dominando a rua atrás das janelas, mulheres sentadas nos corredores das casas, mulheres às portas das ruas, era a oferta à vista, os convites licenciosos às escâncaras*”¹⁵.

Na Rua Líbero Badaró 73, funcionava desde 1884 a firma Bühnaeds-Weiszflog, uma papelaria e tipografia instalada numa casa térrea de seis portas em arco. Em 1904, os irmãos Otto, Alfried e Walther Weiszflog compraram o terreno vizinho e contrataram a Construtora Müller para erguer no terreno um prédio de três andares em estrutura metálica, inaugurado a 27/7/1905. No piso superior, no nível da Rua Líbero Badaró, ficavam os escritórios, expedição e loja; no piso intermediário, a encadernação; e, no nível do Vale do Anhangabaú, a oficina de litografia¹⁶.

*

Moreira Pinto descreveu o Grand Hotel Sportsman¹⁷, “*belo edifício com frente para a Rua de São Bento e fundos para a Rua Líbero Badaró. Tem na frente três pavimentos e nos fundos, quatro.[...] No segundo e terceiro pavimentos ficam 40 quartos luxuosamente mobiliados*”. De uma das janelas dos fundos desse hotel, o fotógrafo Guilherme Gaensly realizou uma panorâmica do Vale do Anhangabaú, em 1899. Da esquerda para a direita, em sequência, vemos o Viaduto do Chá, os quintais das casas da Rua Formosa, o Teatro Politeama e o Mercado São João. [**25 e 26**]

Guilherme Gaensly (Wellhausen, 1843 – São Paulo, 1928) documentou as ações da *São Paulo Light* para informar os acionistas sobre os recursos investidos na cidade. Fotógrafo de refinamento técnico e estético singular, Gaensly produziu o melhor registro da cidade do fim do século 19, criando referências visuais amplamente usadas depois nos cartões-postais¹⁸.

Em 10/2/1900, Gaensly realizou três importantes fotografias de documentação do assentamento de trilhos nas ruas centrais. Indicamos entre colchetes o número de registro de cada uma delas, pertencentes à Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo¹⁹.

Na fotografia intitulada *Rua Formosa e Ladeira São João* [ele/sp/58], ele está na baixada do Acu, na esquina da Rua de São João com a Rua Formosa, quase no mesmo lugar em que William Burchell fez seu desenho em 1827. Olha na direção do Largo do Rosário e vê à direita a quadra onde estão o Cassino Paulista, Teatro Politeama e Café Eldorado. Sobre os telhados desses prédios, vemos os fundos do Grand Hotel Sportsman, na Rua Líbero Badaró, de onde em 1899 ele fez o panorama do Vale do Anhangabaú. A segunda fotografia, intitulada *Obra especial – Rua do Seminário* [ele/sp/59], documenta o assentamento de trilhos na Rua do Seminário, no Acu, e mostra o grande edifício do Mercado São João quase inteiro. E a terceira, *Trilho especial – Rua São João – Rua Líbero Badaró* [ele/sp/60], mostra a Rua Líbero Badaró em perspectiva, na direção do Viaduto do Chá, já que Gaensly está postado na esquina das ruas Líbero Badaró e São João. No canto direito, vemos parte da casa térrea de portas em arco onde funcionava a firma Bühnaeds-Weiszflog.

*

*...houve um tempo em que tiveste uma loja bem no Vale.
Deves lembrar-te, pai, bem junto ao Largo da Memória.
A rua era a Formosa, que era a margem do rio canalizado,
De onde a gente podia adivinhar as águas.*

Ilka Brunhilde Laurito

O Piques guardou sua característica de uso comercial, que vinha do fim do século 18. Contíguo ao Largo de São Francisco, abrigou “repúblicas” de estudantes da Academia de Direito, pois em 1883 Rodrigo Otávio dizia que o Largo da Memória era o *quartier latin* paulistano²⁰.

Everardo Vallim Pereira de Sousa lembra que o Piques, na década de 1890, era “o ponto mais comercial de São Paulo, pela concentração de grandes casas de negócios em grosso girando com vultosos capitais”²¹. A frequência da gente que vinha dos arrabaldes comercializar no Piques e Mercado São João levou a prefeitura a promulgar a Lei 751, em 8/7/1904, para regulamentar, no Piques, o estacionamento dos animais ao lado da

bica ou próximo às vendinhas²². No Piques, no começo do século, foi inaugurada a Casa Alemã, um grande edifício projetado por Carlos Ekman.

Um cartão postal de 1900 mostra o Largo do Piques. De costas para o Largo da Memória, o fotógrafo vê, à frente, o Largo do Riachuelo com as ruas José Bonifácio (outrora Ladeira do Ouvidor), à esquerda, e São Francisco, à direita. No ângulo das ruas, o sobrado (antes construção térrea), referencia a leitura da transformação, pois aparece no registro de Charles Landseer, de 1827, e no de Militão de Azevedo, de 1862. [27]

Moreira Pinto descreveu o Largo da Memória em 1900, com uma ponta de ironia:

*Entre a rua Formosa, travessa do Paredão, ladeiras do Piques e da Memória e próximo ao largo do Riachuelo. Tem dos lados das ladeiras uma praça triangular, muito maltratada, cercada de dois lados por um gradil de ferro e com algumas árvores. No alto dessa praça ergue-se uma desconsolada pirâmide de cimento, cuja história ninguém me soube contar.*²³

Nesse aspecto, o Piques diferenciou-se do Acu. Embora localizasse o Mercado São João, o Acu adquiriu usos ligados à diversão e hospedagem. O cinematógrafo entrou na cidade com o século 20 e foi na Rua de São João que funcionaram o *Bijou-Palace*, de Francisco Serrador, primeira sala estável de exibição cinematográfica em São Paulo, e o *Mignon*, em barracões de zinco, adaptados de antigos teatros de variedades, perigosos para os arcos voltaicos incipientes dos aparelhos a mão²⁴.

Esse caráter mundano do Acu, no entanto, não era recente. Em março de 1848, a Sociedade Dramática Constância, arrendatária da Casa da Ópera (que então funcionava no Largo do Palácio), requereu à Câmara a cessão do “terreno do lugar denominado cisqueiro, na cabeceira da Ponte do Acu”, para construir um teatro próprio. Conseguiu a licença, com três condições: calçar a testada, edificar o teatro em quatro anos e não “levantar o edifício sobre o parapeito da ponte do Acu”²⁵.

A construção do Teatro Politeama no Acu acentuou esse caráter. Após o incêndio do Teatro São José da Praça João Mendes, o Politeama manteve a tradição teatral da cidade, e foi o “centro de toda uma zona da cidade quando a antiga ladeira do Acu começou a se tornar a sede da vida noturna de São Paulo”, segundo Paulo Cursino de Moura, tendo ao lado o Teatro Eldorado, com 31 camarotes, 4 frisas e 150 cadeiras²⁶.

Entre a animação do comércio atacadista no Piques e a animação dos cafés, teatros e hotéis no Acu, o Vale continuava sendo uma reserva de espaço de aspecto rural, cercado de construções dos quatro lados e atravessado pelo Viaduto do Chá.

*



25. Vale do Anhangabaú, 1899. Guilherme Gaensly. Da Rua Líbero Badaró para o Morro do Chá: Viaduto, fundos das casas da Rua Formosa e parte do Teatro Politeama, no canto direito.



26. Sequência da foto anterior: na Rua de São João, Teatro Politeama e Mercado São João, fronteiros.



27. Largo do Piques, c. 1900. Cartão Postal Editora Mundo Ilustrado. No alto, o Convento de São Francisco.

Guilherme Gaensly fotografou o Viaduto do Chá em 1900. Posicionado na Serraria de Gustav Von Sydow, no Morro do Chá, vê em primeiro plano as fachadas das casas da Rua Formosa, numa das quais morou o escritor Monteiro Lobato quando veio de Taubaté²⁷. Ao fundo, na colina central, está o palacete da baronesa de Tatuí, na esquina do Viaduto do Chá, reconstruído –inadequadamente, pois já era evidente a necessidade de abertura de uma praça nos *Quatro cantos*- após a demolição parcial de 1888. Nos fundos do palacete, o grande quintal ajardinado desce até o Vale. Na outra esquina, funcionava a *Confeitaria e Bar Viaduto*, reduto de senhoras e jovens da elite, que tomavam chá ao som de músicas clássicas e valsas vienenses²⁸. [28]

O trânsito de bondes elétricos exigiu a troca do piso do Viaduto do Chá, registrada por Gaensly a 14/1/1902, de cima do andaime, na colina central. Ao fundo, vemos os quintais das casas da Rua Formosa no Vale do Anhangabaú; em cima, na esplanada do Morro do Chá, a Serraria Von Sydow, e atrás dela, em meio à vegetação remanescente da chácara, uma grande residência em construção, com entrada pela Rua Conselheiro Crispiniano, que não foi concluída²⁹. [29]

O desejo de construir um teatro condizente com o novo *status* de parte da cidade não era recente. Em 1854, o governo provincial contratou com Antônio Bernardo Quartim a construção de um teatro. Cogitaram construí-lo no Largo do Colégio, Largo de São Bento, Largo da Cadeia (Praça João Mendes) e Largo São Francisco. Relatório do encarregado, de 27/10/1854, dizia ser difícil a construção no Largo de São Bento, pois seria preciso desapropriar casas do mosteiro e de outros e por causa da diferença de nível de “36 palmos de altura” entre a Rua de São Bento e Rua Nova de São José (Líbbero Badaró). O relatório concluiu ser o Largo de São Francisco o melhor local, “*mais central à Cidade Velha do que São Bento, Cadeia e Colégio, mais aprazível, ficar num dos pontos culminantes da cidade, e poder o teatro ter água em seu interior, tanto para acudir incêndio como para beber*”.

Mas o teatro foi construído no Largo de São Gonçalo (Praça João Mendes) esquina com a Rua do Imperador (desaparecida), no terreno comprado pelo governo à Ordem de São Bento e outros. O plano previu a construção em tijolo, com 80 camarotes em três ordens, tribuna presidencial, platéia com 400 lugares e camarins. A 7/4/1858, lançou-se a primeira pedra na mais solene cerimônia já realizada na cidade.



28. Vale do Anhangabaú, c. 1900. Guilherme Gaensly. Do Morro do Chá para a colina central. Em primeiro plano, as fachadas das casas da Rua Formosa e o Viaduto do Chá, ligando as Ruas Barão de Itapetininga e Direita.



29. Viaduto do Chá, 14/01/1902. Guilherme Gaensly. Da colina central para o Morro do Chá. Fundos das casas da Rua Formosa. Na esplanada, no bairro do Chá, a Serraria Von Sydow e a vegetação remanescente da antiga chácara.

E a construção arrastou-se. Uma charge de Angelo Agostini, de 13/1/1867, sobre “*o embrulhado negócio do Teatro São José*”, mostra o presidente da província segurando uma vaca marcada com a inscrição: “*Teatro São José, onde mama o empreiteiro Antônio Bernardo Quartim*”³⁰.

O Teatro São José funcionou precariamente. Ali se encontravam os estudantes a 11 de Agosto após percorrerem as ruas em orações inflamadas; se realizaram concorridos bailes a fantasia nos carnavais; se apresentaram atrizes, como Sarah Bernhardt e Eugênia Câmara, poetas, como Castro Alves, e oradores, como Rui Barbosa e Olavo Bilac, ocasiões em que o edifício era inteiramente decorado³¹.

O Presidente João Theodoro Xavier de Matos decidiu concluir o Teatro São José e, a 7/5/1875, celebrou contrato com Antônio da Silva Prado, que se obrigou a concluir a obra mediante uso e gozo por 30 anos. A 11/3/1876 o Teatro estava pronto, edifício de 17 metros de extensão por 33 de profundidade. A 2/10/1887, Prado cedeu seus direitos ao empresário Claudio Rossi, que os vendeu a Martinho da Silva Prado Junior em 1891, até que, na madrugada de 15/2/1898, incêndio destruiu o Teatro São José³².

As sucessivas crises financeiras adiaram a construção de um teatro digno da importância da cidade, e as várias leis indicam a dificuldade da realização. A Lei 159, de 2/5/1895, isentou de impostos empresa que construísse o teatro, e dizia no artigo 2 que “*o plano de construção e o local dependem de aprovação da Intendência de Justiça e Polícia*”. A Lei 200, de 20/2/1896, projeto do vereador Gomes Cardim, autorizou o Executivo abrir concorrência para a construção, com uso e gozo por 20 anos. A Lei 336, de 24/1/1898, autorizou nova concorrência e isenção fiscal de 50 anos, proposta pelo conde de Souza Dantas, que queria construir o teatro na Praça da República. José Camargo Aranha e outros, propuseram construir o edifício em terreno localizado entre as Ruas Ipiranga, Timbiras e São João. A Lei 538, de 8/10/1898, autorizou o município celebrar contrato com Giacomo Leone para construir o teatro entre as Ruas Barão de Itapetininga, Formosa e São João, com as desapropriações por conta de Leone. Na sessão de 14/8/1900, o senador estadual Frederico Abranches apresentou projeto para construir no terreno do Teatro São José, na Praça João Mendes, que foi convertido na Lei Estadual 750, de 13/11/1900, promulgada pelo presidente do Estado, Francisco de Paula Rodrigues Alves.

Por diversas razões adiou-se a construção do Teatro Municipal, até que alguém com a liderança e representatividade de Antônio Prado assumiu a tarefa. Afastada a idéia de edificá-lo na Praça João Mendes, cogitaram construir no terreno que depois abrigou a Escola de Comércio Álvares Penteado, no Largo de São Francisco, mas um parecer técnico recomendou a construção na Rua Barão de Itapetininga, no Morro do Chá. E em 1902, na execução da Lei 750, o Governo do Estado desapropriou o terreno e o prédio da Serraria de Gustav Von Sydow, na Rua Barão de Itapetininga, e o cedeu à prefeitura para esta realizar a obra. Autorizado pela Lei 627, de 7/2/1903, Prado comunicou à Câmara a cessão dos terrenos entre as Ruas Barão de Itapetininga, Formosa e Conselheiro Crispiniano. No Termo de Cessão ficou estabelecida a capacidade mínima para 2 mil espectadores, a responsabilidade da Câmara pela construção, e gravado o destino do edifício como casa de espetáculo ou instituto de ensino de música e arte dramática, sob pena de reversão ao Estado.

*Tendo a Câmara entrado na posse das propriedades, sujeitei à vossa consideração, em 4 de abril, as plantas e orçamento de construção apresentados pelos arquitetos dr. Francisco de Paula Ramos de Azevedo, Domiziano Rossi e Claudio Rossi, cuja competência profissional, bastante conhecida em São Paulo, oferecia suficiente garantia para aprovação do projeto por eles organizado, ao mesmo tempo que vos pedia para fazer executar as obras do teatro por administração em empreitadas parciais, por me parecer o melhor sistema de execução de trabalhos de tal natureza.*³³

A Lei 643, de 25/4/1903, autorizou a Prefeitura a gastar com a construção do Teatro e Esplanada a quantia de 2.308:155\$280, que dá a medida do interesse e prioridade da realização³⁴. A 14 de maio, Claudio Rossi, Ramos de Azevedo e Domiziano Rossi assinaram o contrato e a 26 de junho a construção começou. Carlos Lemos relata as circunstâncias da construção, que dispensou Concorrência Pública e foi construído por administração direta do prefeito.

Antônio Prado conhecia Claudio Rossi desde 1871, quando Rossi chegou a São Paulo integrando uma companhia de teatro. Cenógrafo do Teatro Scala de Milão, Rossi era filho do arquiteto construtor do Teatro de Carpi, em Modena, Itália. Ele reformou a residência de Prado na Rua de São Bento, arrendara de Prado o Teatro São José, ajudou a construir o palacete do cunhado dele, Elias Chaves, nos Campos Elíseos. Victor da Silva Freire, auxiliar direto de Prado, escreveu sobre as resistências que o prefeito enfrentou, pois dizia-se que a obra *“preferiria outros melhoramentos de utilidade mais imediata como, ainda, que ela visava simplesmente favorecer um velho amigo de sua família”*. Christiano das Neves lembrou que Antônio Prado e Claudio Rossi *“naqueles dias, voltaram da Europa no mesmo navio e, a bordo ainda, o italiano tivera a oportunidade de mostrar ao prefeito os desenhos do teatro, feitos na Itália”*³⁵.

*

Na construção do Teatro Municipal de São Paulo concorreram influências diversas, típicas do processo cultural que a cidade experimentava como consequência da imigração européia³⁶.

Claudio Rossi foi o autor do projeto e acompanhou na Europa a fabricação das máquinas do urdimento, aparelhos elétricos e de ventilação, vitrais, mármore, mosaicos, ladrilhos e ferragens. O genovês Domiziano Rossi (1865-1920) – formado na Academia de Belas Artes de Gênova, professor da Escola Politécnica de São Paulo e do Liceu de Artes e Ofícios – desenhou os detalhes. E Ramos de Azevedo – formado em 1878 na Escola de Engenharia Civil e na Escola de Belas Artes da Universidade de Gand, Bélgica³⁷ - acompanhou a execução do gabinete montado no canteiro. Durante as obras, Ramos admitiu o engenheiro português Ricardo Severo como sócio e fundou o *Escritório Técnico F. P. Ramos de Azevedo* que, em 1911, admitiria mais dois sócios: Domiziano Rossi e Arnaldo Dumont Villares, genro de Ramos e sobrinho de Severo³⁸.

O modelo do Teatro Municipal de São Paulo foi a Ópera de Paris, projetada por Charles Garnier e construída entre 1862 e 1875 para abrigar as pompas do Segundo Império de Napoleão III (1852-1870), e cujo ecletismo formal e profusão e colorido da decoração, tornou-se modelo dos teatros de ópera no mundo todo.

A Europa era um pólo de atração das famílias ricas de São Paulo, que iam a negócios, estudos, lazer ou tratamento médico, em longas temporadas. Paris era admirada pela beleza alcançada pela grande reforma empreendida pelo prefeito Georges Eugène Haussmann, sob Napoleão III.

Para Walter Benjamin, a civilização capitalista atingiu seu apogeu em 1867, durante a Exposição Universal de Paris, que se tornou lugar do luxo, da moda e do culto à mercadoria. Famílias paulistas inteiras, com seus criados, alugavam em Paris apartamentos ou andares inteiros de hotéis. Antônio Prado viajou em 1862 para a Europa, visitou a Exposição Universal de Londres e foi a teatros, como o Covent Garden. Em Paris, frequentou a Sorbonne e um baile nas Tulherias para a imperatriz Eugênia³⁹. Mais tarde, nas longas viagens à Europa com sua família, levava médico particular, amigos e até uma vaca leiteira. Elias Chaves, por sua vez, levava os filhos, noras, genros e netos, que iam às compras, aos museus, teatros, e aprendiam canto e dança.

"Paris, o resto é paisagem", dizia Antônio Prado, resumindo nessa frase o ideário e o modelo que os paulistas elegeram para transformar sua cidade⁴⁰.

Augusto da Silva Telles

A construção do Teatro Municipal sugerirá a transformação do Vale do Anhangabaú em parque, complemento inevitável para realçar sua presença magnífica. Sua fachada lateral, abrindo-se para um jardim que através de escadaria e alamedas, desce a encosta, tornava absurda a existência das casas da Rua Formosa.

A Câmara Municipal começou a se manifestar sobre a intervenção no Vale do Anhangabaú durante a construção do Teatro Municipal. A 15/9/1906, o vereador Augusto Carlos da Silva Telles – formado em 1878 na Escola Politécnica do Rio de Janeiro e diretor de obras da capital federal entre 1897 e 1898- apresentou a Indicação 147, propondo a transformação do Vale do Anhangabaú.

Silva Telles propõe alargar a Rua Líbero Badaró para transformá-la em avenida de ligação norte-sul. A demolição das casas do lado ímpar e o ajardinamento do Vale indicam que ele pretendeu criar as condições para, a um só tempo, remover as indesejáveis habitações e valorizar a visão do Teatro Municipal. No fundo do Vale, em meio a um jardim, propõe prolongar a Rua Anhangabaú - aberta no início do século, encostada à colina central, na área ao norte da Rua de São João- até o Largo do Riachuelo, para facilitar o percurso dos bondes:

O prolongamento da rua Anhangabaú poderá resolver uma parte do problema, pois essa rua, cortando o vale do Viaduto e indo ter ao largo do Riachuelo, ligará naturalmente dois centros da cidade hoje dificilmente comunicáveis. Por conveniência, pode-se fazer uma rua artisticamente traçada que melhorará consideravelmente aquele sítio.

Telles prevê a construção de duas vias paralelas. Uma, pelo alargamento da Rua Líbero Badaró, a meia-encosta, seria uma espécie de Avenida Central do Rio de Janeiro. Neste ponto, talvez sabendo das resistências dos maiores proprietários, ele oscila entre a idéia de uma rua belvedere e a idéia da construção de edifícios com frentes para a Rua Líbero Badaró e o Vale do Anhangabaú. A outra via, no fundo do Vale, para trânsito de bondes, “ligará naturalmente dois centros da cidade”, quer dizer, o Acu e o Piques. Novamente, a questão é a ligação norte-sul, como havia sido quando da abertura da Rua Formosa em 1855. Mas a cidade atual, passados 50 anos e

construídos os bairros dos Campos Elíseos, Higienópolis, Perdizes, Avenida Paulista, Vila Mariana, Liberdade etc., exigia maior fluidez de circulação entre o Acu e o Piques, que eram ainda uma espécie de ponto de articulação entre o centro e os bairros.

Poder-se-á obter também a demolição das casas face ímpar da rua Líbero Badaró, que dão para o vale do Viaduto, zona que será convenientemente aproveitada, trazendo, com o alargamento da rua Líbero Badaró uma nova artéria de movimento para a cidade. Ao mesmo tempo, uma rua que seja traçada em prolongamento da rua Anhangabaú ao largo do Riachuelo dará um percurso mais conveniente aos bondes que atualmente têm de subir a rua de S. João e a rua Líbero Badaró para ganhar a ladeira Dr. Falcão e largo do Riachuelo.

A exposição de Silva Telles antecipou temas importantes do urbanismo em São Paulo. Como nova disciplina, aspirando ser uma ciência da cidade, o urbanismo – neologismo criado pelos franceses – estava em processo de constituição na França, Inglaterra e Alemanha. Em 1911, membros da Seção de Higiene Urbana e Rural do Museu Social, em Paris, criariam a *Société des Architectes Urbanistes*, presidida por Eugène Hénard, com a participação, entre outros, de Alfred Donat Agache e Louis Bonnier, que dizia ser o urbanismo “*a biologia da cidade, profilaxia dos impedimentos da livre circulação e superpovoamento, engenharia da urbs e da civitas*”⁴¹.

Para Simões Junior, a proposta de construir no fundo do vale uma rua de traçado artístico era inédita, tanto pela imposição da rua reta pelo Padrão Municipal de 1886 quanto pela influência maior do urbanismo haussmanniano. A idéia de Telles lembrava o urbanismo inglês e Camillo Sitte, uma concepção viária mais orgânica. Outro aspecto inovador é a proposição do fundo de vale para construção da via, quando o usual aqui era fazê-lo nos espigões. Criar uma avenida no fundo do Vale do Anhangabaú, em meio a jardins, valorizava esse espaço e mudava padrões tradicionais, onde vales e rios eram destino dos despejos domésticos, e para os quais voltavam-se os fundos das casas.

Em 1907, Silva Telles publicou o folheto *Melhoramentos de São Paulo*. Ao tratar dos problemas de circulação na cidade, ele sugeriu desafogar os cruzamentos das ruas Direita e São Bento (os *Quatro cantos*, onde Adolpho Pinto sugeria, em 1890, abrir uma praça); São Bento-São João (Praça Antônio Prado); Líbero Badaró-São João; e 15 de Novembro-Tesouro. Para ele, alargar a Rua Líbero Badaró era a medida principal para resolver o problema da circulação central e transformaria a “*viela acanhada, sombria e mal habitada, em uma avenida fadada a ser a mais bela da capital*” :

Dariamos ao centro da cidade um verdadeiro desafogo, dotariamos São Paulo de uma bela avenida central, dominando esse vale sob os dois viadutos, hoje tão mal aproveitado e que poderá transformar-se em um sítio encantador. Seria o complemento indispensável ao belo e imponente Teatro Municipal, que mal se compreende tenha como panorama da cidade essa fila repugnante de fundos de velhas e primitivas habitações. Oportunamente deverá ser empreendida a desapropriação das casas da face ímpar da Rua Formosa. Evitar-se-á assim que apresente o Teatro Municipal, para quem a ele se dirige indo da cidade pelo Viaduto, como primeiro plano da perspectiva, os fundos das velhas casinhas da Rua Formosa, e só assim conseguirá esta justificar o nome com que se orna.⁴²

Silva Telles propõe demolir as casas do lado ímpar da Rua Líbero Badaró -por ser indesejável a visão, da esplanada do Teatro, da "*fila repugnante de fundos de velhas e primitivas habitações*", em parte ocupada por prostíbulos- e as casas da Rua Formosa -para evitar a quem vai ao Teatro Municipal, pelo Viaduto do Chá, a perspectiva dos "*fundos das velhas casinhas da Rua Formosa*", uma das quais um conhecido prostíbulo, imortalizado no romance *Madame Pommery*, de Hilário Tácito⁴³.

O cruzamento Libero Badaró-São João (que Victor Freire chamaria de "*montanha russa*") deveria ser corrigido para o trânsito mais intenso previsto para essa Avenida Central, que percorreria a encosta da colina central como belvedere aberto para o extenso jardim no Vale do Anhangabaú, perspectiva adequada para a visão do maravilhoso Teatro Municipal em construção.

*

Alexandre de Albuquerque

A 14/11/1910, um grupo de empresários (conde de Prates, Nicolau de Souza Queiroz, Horácio Belfort Sabino, Sylvio de Campos, Francisco de Paula Ramos de Azevedo, Plínio da Silva Prado, José Nogueira Paulino, José Martiniano Rodrigues Alves e Alexandre de Albuquerque), amparado por capital estrangeiro, apresentou petição ao Congresso Legislativo do Estado e à Câmara Municipal requerendo licença para construir três avenidas nas áreas de expansão a oeste. Na exposição de motivos do projeto *As Novas Avenidas de São Paulo*, o engenheiro arquiteto Alexandre de Albuquerque (1880-1940), formado na Escola Politécnica de São Paulo em 1905, destacou a proximidade do Centenário da Independência para justificar a obra, que mostrava a vontade de erguer “*uma nova cidade digna dos progressos do século*” e que não interferiria na colina central, “*não só por respeito ao passado, como também pelo colossal dispêndio de capitais em virtude do alto valor da propriedade*”⁴⁴.

A avenida principal, mais larga que a Avenida Central do Rio de Janeiro, parte da Praça Antônio Prado na direção dos Campos Elíseos, atravessa o Vale do Anhangabaú sobre arcadas, com edifícios dos dois lados, estende-se pela área entre as ruas de São João e Visconde do Rio Branco até o Bom Retiro e Freguesia do Ó. A segunda avenida sai de trás do Teatro Municipal e segue na direção das estações da Luz e Sorocabana. E a terceira, começa no Largo de Santa Ifigênia e vai até o Largo do Arouche, Higienópolis e Perdizes.

No cruzamento das três avenidas (aproximadamente na esquina da atual Avenida Ipiranga e Rua Amador Bueno) uma grande praça circular teria ao centro um monumento à cidade e ao Estado de São Paulo⁴⁵. “*A magnífica perspectiva que se gozará do centro desta praça, donde irradiarão seis grandes ruas, só será comparável àquela que se aprecia em Paris, no cimo do arco da Praça da Estrela*”, diz Albuquerque⁴⁶.

As avenidas seriam abertas, calçadas e arborizadas pela empresa que pleiteia a concessão para desapropriar prédios e terrenos numa faixa de 160 metros de largura ao longo das vias, com direito a revenda; a exploração de linha de transporte nas avenidas e adjacências; a garantia de juros sobre 25% do investimento; e a dispensa das taxas de importação dos materiais destinados à obra. O poder público construiria a rede de água, esgotos e iluminação das vias e praças⁴⁷. O projeto de Albuquerque, que revela a influência dos modelos de Paris e Rio de Janeiro, baseados na criação de largas e longas avenidas focadas em monumentos, procura um novo espaço de expansão urbana, fora da colina central, para além do Vale do Anhangabaú.

A proposta do engenheiro e vereador Augusto da Silva Telles para o Vale do Anhangabaú, contida na Indicação 147, foi objeto de estudos na Diretoria de Obras Municipais, que produziu a *Planta da transformação do Vale do Anhangabaú*, em 1907, e de debates na Câmara Municipal, durante três anos, entre as comissões de Obras, de Justiça e de Finanças e os representantes dos proprietários, encerrados com a aprovação da Lei 1.331, de 6/6/1910⁴⁸.

O Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire (Lisboa, 1869- São Paulo, 1951), formado na Escola Politécnica de Lisboa em 1888 e na *École de Ponts et Chaussées* de Paris em 1891, trabalhara em Liège nas oficinas mecânicas de Charles Beer e na *Société Internationale des Travaux Publics*. Em São Paulo, trabalhou na Superintendência de Obras Públicas, sob a direção do engenheiro André Pereira Rebouças, e na Comissão de Saneamento do Estado. Professor da Escola Politécnica de São Paulo desde 1897, Antônio Prado nomeou-o diretor de Obras Municipais em 1899, cargo que exerceu ininterruptamente até 1926⁴⁹.

A planta aprovada pela Lei 1.331 desenhou no fundo do Vale do Anhangabaú uma avenida reta e arborizada, ladeada por jardim de alamedas curvas; no lado ímpar da Rua Libero Badaró não haveria construção alguma, exceto a casa da baronesa de Tatuí e de seu genro, o conde de Prates; a travessa do Grande Hotel (Rua Dr. Miguel Couto), prolongada até o fundo do vale, formaria uma praça circular no cruzamento com a avenida; e a Rua Formosa, uma vez demolidas as casas, seria uma alameda em cota superior ao fundo do vale. Dessa forma, o Vale do Anhangabaú se transformaria em imenso jardim, integrando as colinas, cortado por avenida, ligando norte e sul, Acu e Piques.

A 26/11/1910, doze dias após a petição do projeto de Alexandre Albuquerque, a Câmara Municipal nomeou Comissão para negociar com o Presidente do Estado, Manoel de Albuquerque Lins, a "*cessão do imposto predial, como reforço do orçamento do Município, ou consignação de um auxílio direto que permitisse iniciar os melhoramentos urgentes e necessários à expansão da parte central, resolvendo igualmente o problema da circulação no centro comercial*", nas palavras do prefeito Raymundo Duprat, então vereador integrante da Comissão. A 6/12/1910, a representação foi dirigida pela Câmara ao Poder Legislativo do Estado:

*Diante das condições econômicas do Município, não pode sequer a sua administração alimentar a esperança de reformar o centro da cidade, desafogando-o e procurando dilatar as ruas compreendidas entre os largos do Paissandu, S. Francisco, Municipal [Praça João Mendes] e do Palácio, melhorando a área comercial, quanto mais traçar e executar avenidas que os progressos do Estado estão a exigir. Vários são os projetos estudados e que a serem executados viriam sem dúvida alguma resolver o problema de viação da cidade, embelezando e dando maior expansão à sua área comercial.*⁵⁰

Raymundo Duprat destacou cinco projetos: alargamento do leito da Rua Líbero Badaró; alargamento da Rua de São João, formando uma avenida da largura da Praça Antônio Prado; prolongamento da Rua Boa Vista até o Largo do Palácio (Pátio do Colégio); prolongamento da Avenida Brigadeiro Luiz Antônio até à Rua Direita, nos *Quatro cantos*, e talvez até a Praça Antônio Prado; e, por fim, abertura da praça (Praça do Patriarca) nos *Quatro cantos*.

Para realizar esse plano viário, diz Duprat no Relatório, a Câmara não tinha os recursos financeiros necessários, razão porque dirigiu-se ao Poder Legislativo do Estado pedindo auxílio, “*de maneira a que se realizasse mais rapidamente a transformação do centro da cidade*”.

O prefeito Raymundo Duprat prossegue, narrando os fatos ocorridos no final do governo de Antônio Prado, entre novembro de 1910 e janeiro de 1911. O Congresso atendeu o pedido da Câmara e autorizou na lei de meios de 1911 o Governo do Estado “*mandar proceder a estudos, projetos e orçamentos para melhoramentos na parte central da capital e entrar em acordo com a Câmara Municipal da Capital para realizar esses melhoramentos, podendo despende até a quantia de 10.000:000\$000*”. A 3/1/1911, Antônio Prado apresentou a Albuquerque Lins

*[...] o plano que mandara organizar pela Diretoria de Obras Municipais, o qual daria ao centro da cidade, onde se condensa o seu movimento comercial, o aspecto de uma cidade moderna, próspera e civilizada, e atenderia à urgente necessidade de facilitar as comunicações desse centro com os bairros de que está separado pelo vale do Anhangabaú. As vantagens da adoção desse plano eram suficientemente apontadas nas informações da Diretoria de Obras, bem assim o cálculo das despesas a fazer com a execução das obras projetadas. Esse cálculo baseava-se em dados oficiais sobre o valor locativo dos prédios a desapropriar, e o preço da desapropriação era computado entre 10 e 15 vezes esse valor, de acordo com a lei que regulou as desapropriações no Distrito Federal.*⁵¹

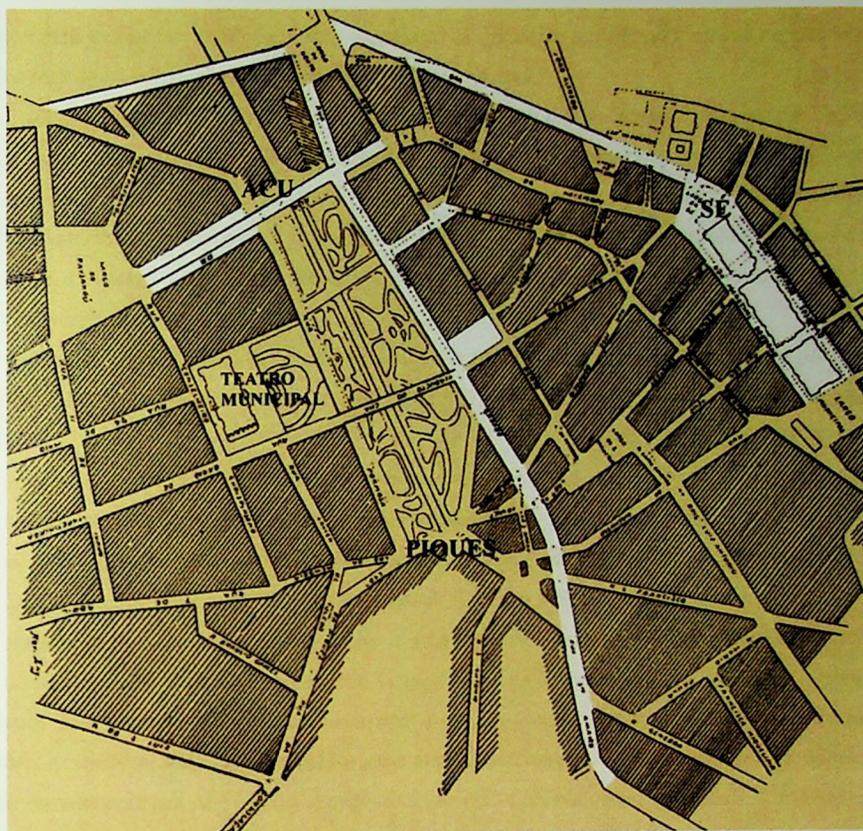
Uma planta geral das obras e uma perspectiva do Vale do Anhangabaú “*parte que, segundo a Diretoria de Obras, devia merecer precedência sobre qualquer outra*” acompanharam a exposição do prefeito ao presidente do Estado. A perspectiva de Victor Freire mostra o alargamento e nivelamento da Rua Líbero Badaró, a construção de um viaduto sobre a Rua de São João e o ajardinamento do Vale do Anhangabaú. Prossegue Antônio Prado:

Concluído todo o plano, ficará o centro em perfeitas condições de viabilidade para acudir às exigências do tráfego, naturalmente crescente, durante largo prazo de tempo. E, simultaneamente, achar-se-á dotado de um logradouro de aspecto característico e original, como os que procuram modernamente constituir as cidades mais adiantadas, que arredam dos seus programas edíficos, sempre que a topografia natural lho permite fazer – é felizmente o nosso caso – o tipo das longas avenidas banais e sem tão favoráveis condições de estética, de que é modelo acabado, na opinião dos competentes, a conhecida avenida de Mayo, em Buenos Aires.⁵²

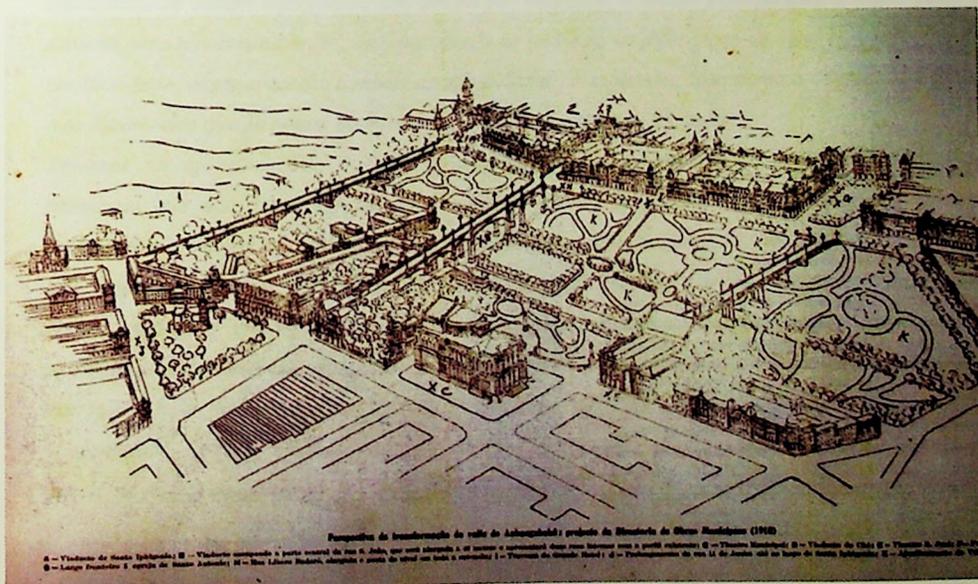
Para Antônio Prado, Victor Freire e Eugênio Guilhém, o Vale do Anhangabaú poderá ser o “*logradouro de aspecto característico e original*” da cidade moderna e civilizada, favorecido pela topografia. Antônio Prado encerra seu ofício a Albuquerque Lins com o Relatório de Eugênio Guilhém, que deve ser apreciado junto com a leitura da planta geral das obras e da perspectiva do Vale do Anhangabaú. [30 e 31]

O plano consistia em alargar e nivelar a rua Líbero Badaró de ponta a ponta; alargar a rua S. João até Conselheiro Crispiniano, nivelando o seu centro por meio de um viaduto ligando o largo do Paissandú com a praça Antônio Prado; prolongar a rua Onze de Junho [Rua Dom José de Barros] até encontrar Santa Ifigênia, Conceição [Avenida Cásper Líbero] e o viaduto atualmente em construção; prolongar Líbero Badaró na direção de Santo Amaro e Brigadeiro Luiz Antônio, cortando em curva as encostas por onde descem as ladeiras do Ouvidor [Rua José Bonifácio], S. Francisco e Riachuelo até alcançar nesse rumo a cota do ponto de partida; rematar essas grandes linhas com a execução do ajardinamento – já aprovado pela Câmara – da zona do vale do Anhangabaú, limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, largos da Memória e Riachuelo, ladeira Dr. Falcão; finalmente alargar a travessa do Grande Hotel [Rua Dr. Miguel Couto], que ficará de nível com a rua de S. Bento, e reservar na rua Direita, defronte à igreja de Santo Antônio, o espaço suficiente para a formação de um largo, cuja base apoiaria em uma reta que seria o prolongamento do edifício da Sorocabana Railway Company, na rua da Quitanda.

A rua Líbero Badaró teria de 18 a 20 metros de largura e só seria reconstruída do lado par; do lado oposto, rampas com pequeno declive, gramadas e plantadas de maciços de vegetação, acompanhando a topografia do vale, ligeiramente modificada na orla pelo aterro do leito da rua,



30. Área Central, 5/12/1910. Victor Freire e Eugênio Guilhem. Parque Anhangabaú e Rua Líbero Badaró como ligação norte-sul.



31. Vale do Anhangabaú, 5/12/1910. V. Freire e E. Guilhem. Criação da Praça do Patriarca e dois novos viadutos: Santa Ifigênia e São João. Lado ímpar da Rua Líbero Badaró sem construção: rua-belvedere.

dariam acesso ao jardim, cujo fim seria transformar de maneira agradável e risonha o aspecto hirsuto e feio dos fundos das casas que ladeiam o Anhangabaú.

A rua S. João, alargada até 40 metros e conservando como está o lado ímpar, seria constituída do seguinte modo: no centro, um viaduto de alvenaria com 14 metros de largura, ligando diretamente a praça Antônio Prado com o largo do Paissandu; marginalmente, de cada lado do viaduto, duas ruas de 13 metros acompanhando a depressão do terreno, em condições topográficas análogas às atuais, com a vantagem, entretanto, de não terem edificações senão de um lado, visto o viaduto ocupar as margens opostas.

Dessa forma, as comunicações do centro com a parte baixa da cidade – Seminário, Brigadeiro Tobias, Anhangabaú, 25 de Março – seriam mantidas e facilitadas pela maior largura dos acessos.

No cruzamento com a rua Libero Badaró, a intersecção far-se-ia por meio de duas passagens inferiores, em abóbadas, para as ruas laterais margeando o viaduto de alvenaria e de nível com este para a rua Libero Badaró, estabelecendo-se assim, com toda a comodidade, a comunicação entre a praça Antônio Prado, rua Direita e o largo de S. Bento, pelo novo boulevard.

É incontestável que a rua Libero Badaró, com a adoção deste plano, teria imediatamente grande desenvolvimento comercial, não só pela sua situação ao longo de um vasto e aprazível jardim, como pelas suas comunicações fáceis, numerosas e de nível, com as ruas de São Bento e 15 de Novembro e, também, pela largura dada a essa artéria, por onde transitariam todos os bondes que hoje passam pela rua de S. Bento, desviando dessa via pública a quase totalidade dos veículos e restabelecendo a comodidade de circulação dos pedestres.

Executado que seja esse programa, não haverá mais razão para que o crescimento do “triângulo” deixe de acompanhar rapidamente o nosso progresso; não teremos mais embaraços nem obstáculos de ordem topográfica que devam ser vencidos; o menor esforço será a regra geral e natural para as comunicações; desaparecendo as ladeiras, as diferenças de nível e as soluções de continuidade, desaparecerão também as dificuldades de expansão, bem como a congestão e atrito e os incômodos que se notam no movimento da zona mais ativa da capital.

Teremos no ajardinamento do vale do Anhangabaú um elemento de embelezamento e de harmonia que não deve ser desprezado. Glasgow tem, dentro da cidade acidentada, jardins encantadores; são os mais lindos pontos dessa monumental metrópole.

São Paulo possui uma topografia que se presta admiravelmente a melhoramentos da mesma ordem; devemos imitar os Escoceses, ajardinando as zonas mais próximas do centro e principiando pelo embelezamento do vale que separa a parte animada e comercial da cidade dos bairros – hoje mais tranquilos e sossegados, amanhã mais animados e movimentados – de Higienópolis, Campos Eliseos, Barra Funda, Bom Retiro, em que pouca coisa falta por fazer para torná-los completamente dignos de uma grande capital.⁵³

*

Samuel das Neves

Antônio Prado transmitiu o cargo de prefeito da cidade de São Paulo a Raymundo Duprat em 15 de janeiro de 1911, depois de cumprir um período de governo quase tão longo quanto o de Georges Haussmann em Paris. Duprat, comissário de café, comerciante e industrial, era vereador desde 1904 e, portanto, acompanhava todo o processo de debate sobre os melhoramentos no centro⁵⁴.

A 23/1/1911, o *Correio Paulistano* publicou em página inteira o projeto do engenheiro agrônomo Samuel das Neves (1863-1937) para o Vale do Anhangabaú. O projeto integrava o plano de melhoramentos da capital patrocinado pelo Governo do Estado elaborado por ordem de Antônio de Pádua Salles, Secretário da Agricultura e Obras Públicas do Governo do Estado.

Formado pela Imperial Escola Agrícola da Bahia em 1882, Neves realizou trabalhos de agrimensura para cafeicultores paulistas e abriu escritório em São Paulo com o engenheiro Carlos Escobar, no fim do século 19. Em 1910, venceu o concurso para construção da Penitenciária da Capital, não realizada⁵⁵.

O projeto de Samuel das Neves pretendia implantar uma avenida no fundo do vale com a largura total, da Rua Líbero Badaró à Rua Formosa. O desenho mostra que essas duas ruas seriam inteiramente edificadas, com os prédios dando frente para a avenida arborizada, uma espécie de Avenida Central do Rio de Janeiro. [32]

O desenho de Samuel das Neves tem o título *Projeto da Transformação do Vale do Anhangabaú em Avenida Central, podendo estender-se da Avenida Tiradentes até à Avenida Paulista*. Hugo Segawa recompôs os pontos principais do projeto, dentre os quais destaca-se a construção da ponte pênsil entre o Largo de São Francisco e a Rua Xavier de Toledo, sobre o Largo da Memória (que não era novidade pois a 5/8/1891 a Câmara recebera proposta semelhante), como se vê no desenho, ao fundo. O que chama a atenção para esse projeto, elaborado em poucos dias, é a desconsideração da topografia do Vale e a relação que estabelece entre o Teatro Municipal (à direita, no desenho) e os fundos dos novos prédios da Rua Formosa, além de atender, com toda clareza, os interesses imobiliários do maior proprietário do Vale do Anhangabaú, o conde de Prates, amigo pessoal de Samuel das Neves⁵⁶.

*

A 15/2/1911, na aula inaugural do ano letivo na Escola Politécnica de São Paulo, Victor Freire proferiu a conferência *Os melhoramentos de São Paulo*, onde exibiu erudição e conhecimento ao comparar o projeto de Samuel das Neves ao seu próprio. Para Simões Junior, esse discurso crítico *"pode ser considerado o primeiro plano urbanístico de São Paulo"*⁵⁷. A diferença básica entre o projeto de Samuel das Neves e o projeto de Victor Freire, para o Vale do Anhangabaú, é o tratamento do vale e a proposta do Viaduto São Francisco.

Ao analisar o tráfego de bondes, Freire notou ser maior o fluxo advindo dos bairros a noroeste da área central, com 40% do total de passageiros transportados por ano. O fluxo dos bairros a sudoeste era de 22% do total; dos bairros a sudeste, de 24%; e dos bairros a nordeste, 14%. A observação constatou o desenho que se vinha tecendo na cidade desde o século 19: a construção dos bairros ricos nos quadrantes ocidentais e a dos bairros operários adjacentes às fábricas, do outro lado dos trilhos ferroviários na várzea do Tamandateí. Dessa forma, para Freire, *"os melhoramentos viários deveriam privilegiar essa entrada voltada para noroeste, no caso o eixo da Avenida São João, e não as melhorias sugeridas para os lados do Largo de São Francisco"*⁵⁸.

Além do erro viário, Freire aponta no projeto de Samuel das Neves o problema estético: *"Para resolver problema desta ordem, do qual pode resultar uma monstruosidade que deforme para sempre a nossa capital, são necessários requisitos que a Secretaria da Agricultura nem parece aperceber-se"*. E cita o *Traçado de ruas e praças públicas*, de 1905, do arquiteto belga Arthur Vierendeel, para quem *"traçar uma rua ou bairro de cidade é criar uma obra d'arte do mesmo modo que elaborar o plano de um monumento ou pintar um quadro"*. E conclui com Camillo Sitte e seu comentário das resoluções tomadas em 1874 pela Liga dos Arquitetos e Engenheiros Alemães, que afirma a impossibilidade de atingir bom resultado com a atuação exclusiva da administração:

Porque não fazer executar também planos de catedrais, não encomendar quadros históricos ou compor sinfonias por via administrativa? A razão é que precisamente uma obra de arte não pode ser criada por comissões ou repartições, mas somente por um indivíduo. Uma planta de cidade que deve produzir efeito artístico é ainda uma obra de arte e não uma simples operação de viabilidade.

Freire pretendeu mostrar que *"qualquer proposta de intervenção urbana só poderá ser esteticamente bem resolvida se concebida por um único indivíduo"*, defendeu a prática alemã que contrata urbanistas para intervir nas cidades, como Joseph Stübben, que fez planos para mais de 40 cidades, e Friedrich Puetzer, que fez Darmstadt, e propôs a contratação de Joseph-Antoine Bouvard como consultor. Ao criticar a avenida reta

ladeada por duas "muralhas", do projeto de Neves, lembrou a visita recente a São Paulo do sanitarista Edmond Imbeaux, mestre de Saturnino de Brito e engenheiro-chefe de Nancy, onde há uma das mais belas praças projetadas da Europa, e que ficou "extasiado ao visitar o nosso Teatro, diante do espetáculo natural que tão levemente se quer hoje destruir por completo".

Freire critica ainda a concepção de Neves do ponto de vista sanitário, porque a edificação completa dos dois lados do Vale impossibilitará "um dos reservatórios de ar indispensáveis ao desenvolvimento da cidade". A arborização da avenida, que denomina "verde decorativo", não significa a salubridade que só a vegetação maciça do parque realiza. Apresentando a cidade de São Paulo índices baixos de áreas verdes, não se poderia perder a oportunidade de transformar o Vale do Anhangabaú e a Várzea do Tamandateí em parques. Ele mostrou uma tabela do índice de áreas verdes em cidades diversas do mundo. Los Angeles, por exemplo, tinha 65 habitantes por hectare de parques; Boston, 95; Buenos Aires, 1200; Chicago, 1210; Paris, 1354; e São Paulo, 14000 ! Para São Paulo se aproximar de Paris, necessitaria de cerca de 400 hectares de parques. A Várzea do Tamandateí daria 24 hectares e o Vale do Anhangabaú, 5 hectares⁵⁹.

Sobre o projeto de Samuel das Neves, Raymundo Duprat informa que "tinha até sido assinada, a 9 de março [9/3/1911], a escritura do acordo realizado com o principal dos proprietários interessados, o sr. Conde de Prates". Apontando a disputa política entre a Câmara Municipal e a Secretaria da Agricultura do Estado, Duprat revela os interesses econômicos subjacentes aos projetos, citando um trecho do relatório de Pádua Salles, que menciona o convite da Câmara Municipal a Joseph-Antoine Bouvard:

Uma vez nesta capital, o notável arquiteto francês aprovou, com ligeiras modificações, as obras projetadas, tendo sugerido outros melhoramentos em toda a cidade. Como, porém, a autorização legislativa restringisse esses melhoramentos à parte central da cidade, acordou esta Secretaria, com os poderes municipais, a execução por parte do governo, não somente das obras acima referidas, ficando a cargo da Municipalidade a ampliação dos melhoramentos alvitados pelo senhor Bouvard. Infelizmente, nem isso o governo pôde realizar em sua totalidade, pois que, não só a larga discussão dos planos e projetos oferecidos, como a vasta publicidade das idéias aventadas pelo nosso ilustre visitante, concorreram para que a propriedade se valorizasse em proporção tal que se tornou extraordinariamente exigua a dotação orçamentária. Essa circunstância, no momento, levou este Secretariado a limitar a sua ação às obras de alargamento da rua Libero Badaró, melhoramentos do vale do Anhangabaú, abertura de ruas e construção de viadutos, obrigando-o a adiar outros serviços, como a abertura da praça da rua Direita, etc.⁶⁰

Joseph-Antoine Bouvard

Os motivos da presença do arquiteto francês Joseph-Antoine Bouvard (Isère, 1840-Paris, 1920) em São Paulo já foram estudados por vários autores, bem como suas ligações com o consórcio de empresários que comprou as glebas, a sudoeste da cidade, que formaram o patrimônio da *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, fundada em Londres em 1911.

Carlos Monteiro de Andrade mostrou os vínculos entre Bouvard, o banqueiro Edouard Fontaine de Laveleye, do Banco Fontaine & Co., de Paris, o Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire e os homens que constituíram a Companhia City: Lord Balfour of Raleigh (presidente da *São Paulo Railway*, do Banco da Escócia e depois Ministro do Exterior da Inglaterra), o ex-presidente da República Campos Salles, o advogado Horácio Belfort Sabino (que loteou a Vila América, perto da Avenida Paulista) e o deputado Cincinato Braga, do Partido Republicano Paulista, que garantia apoio à Diretoria de Obras Municipais, mediadora dos interesses dos grandes proprietários de glebas e de empresas como a *São Paulo Railway*, *São Paulo Light* e a Companhia City. Em São Paulo, Bouvard realizou estudos para aquisição de terrenos para a Companhia City (da qual foi vice-presidente) e foi contratado pela prefeitura para fazer um estudo para a área central⁶¹.

Joseph Bouvard formou-se na Escola de Belas-Artes de Paris, fez carreira no serviço público de Paris desde os anos de 1870, e chegou a diretor administrativo dos Serviços de Arquitetura, Passeios, Viação e do Plano de Paris em 1897, quando iniciou carreira internacional. Fez projetos para Istambul e Bruxelas, não realizados, e para Buenos Aires (Recoleta, Plaza San Martín e plano das avenidas diagonais). Em Paris, ajudou a criar o Parc des Buttes-Chaumont e o Parc Montsouris; reformar o palácio de Luxemburgo e o Pavilhão da Flora (único remanescente das Tulherias, incendiadas em 1871) para a prefeitura do Sena, e o velho prédio do Museu Carnavalet; construir escolas; conceber a Ponte Alexandre III. Atuou ainda nas Exposições de Viena, Londres, Bruxelas, Amsterdã, Milão e Paris⁶².

A 6/5/1911, o arquiteto Victor Dubugras, ofereceu um jantar para Bouvard na *Rotisserie Sportsman*, com a presença de Victor Freire, Ricardo Severo, Alexandre Albuquerque, Carlos Ekman e outros⁶³. Nove dias depois, Bouvard entregaria seu relatório ao prefeito Raymundo Duprat, qualificando-o como um “*programa de ação que deverá ser desenvolvido pelos serviços municipais*”, e sete pranchas: planta geral, com as propostas; planta de conjunto para a área central; prolongamento da Rua Dom José de Barros; planta das transformações do Vale do Anhangabaú e variante; projeto do parque na Várzea do Tamanduateí (Parque Dom Pedro II) e variante.

Uma análise da planta das transformações propostas para o Vale do Anhangabaú (incluída no Relatório do prefeito Duprat à Câmara, como Estampa 4)⁶⁴, intitulada *Ville de São Paulo. Dispositions proposées pour le centre de la capitale*, revela que o Vale do Anhangabaú ocupa posição central no desenho, transformado num parque, entre a Rua de São João e o Piques.

Na extremidade da São João, Bouvard propôs duas quadras edificadas, nas Ruas Líbero Badaró e Formosa, até o alinhamento da Travessa do Grande Hotel (Rua Dr. Miguel Couto), prolongada até a esplanada do Teatro Municipal. A partir daí, não há nenhuma construção nem no lado ímpar da Líbero Badaró nem na Formosa.

Bouvard propôs quatro eixos principais de circulação, aproveitando, alargando ou prolongando os existentes: o eixo Rua Direita-Viaduto do Chá-Rua Barão de Itapetininga; o eixo da Rua Líbero Badaró; o eixo da Avenida São João e o eixo da Rua Conselheiro Crispiniano.

O eixo Direita-Barão de Itapetininga já estava constituído e para ele voltou-se a fachada principal do Teatro Municipal. Estranhamente, ele não abre a Praça do Patriarca neste primeiro desenho (só depois, na variante). A Rua Líbero Badaró é alargada para ligar o Largo de São Bento (por sua vez agora ligado ao Largo de Santa Ifigênia e às estações ferroviárias) à Rua de Santo Amaro e Avenida Paulista. A Avenida São João também é alargada para comunicar a colina central e o parque aos bairros ocidentais, como Campos Elíseos, Santa Cecília e Higienópolis. E o eixo da Rua Conselheiro Crispiniano (Bouvard trocou o nome desta rua, chamou-a Dom José de Barros), atrás do Teatro Municipal, alargada e prolongada para ligar o Largo de Santa Ifigênia até além da Rua da Consolação.

Bouvard destaca o Teatro Municipal, focando nele quatro vias diagonais que propôs abrir, rasgando quadras adjacentes, como fizera em Buenos Aires⁶⁵, segundo a tradição dos bulevares e monumentos de Paris. Na introdução do seu relatório, diz:

*[...] partindo do estado de coisas presentes, cheguei à dedução do processo de crescimento normal da cidade. Teria sido fácil delinear uma cidade ideal, não fazendo caso do que existe, abstraindo dos esforços do passado, mas [...] teria sido aniquilar parcialmente a história de uma grande cidade. [...] Como consequência da configuração do solo, naturalmente a cidade alastra-se pelos espigões das colinas, sem que as construções se estendam pelos vales. É necessário, de agora para o futuro, preencher os claros, se se adotar medidas inspiradas pelo relevo, tendo como consequência um efeito bem especial, tão interessante como pitoresco.*⁶⁶

Para ele, era preciso abandonar o sistema de ruas em xadrez, o princípio uniforme da linha reta, e “*enveredar pelas linhas convergentes, radiantes ou envolventes, conforme o caso*” e assim “*tomar qualquer direção que lhes seja indicada pelo interesse dos proprietários*”.

Na colina central, fala da inutilidade de rasgar as quadras e alargar as ruas em demasia, porque é preciso conservar viva e interessante a história da cidade. Ali, para ele, seria possível descongestionar a circulação com poucas medidas parciais, derivando as correntes para as vias envolventes.

Para o centro novo, que chama de “*periferia*”, propôs a circulação “*por meio de novas distribuições em anfiteatro, apropriadas à disposição pitoresca dos lugares*”. Fixados estes princípios, Joseph Bouvard passou ao prognóstico:

Pôr em evidência e observar com carinho os aspectos e os pontos de vista mais notáveis. [...] Criar aos edifícios públicos, construídos ou projetados, a moldura condigna. [...] Com relação aos monumentos, [...] é de necessidade absoluta colocá-los metodicamente, de forma a que concorram para um conjunto que pode ser do maior efeito.

Bouvard propôs a construção do centro cívico, na Praça da Sé, em primeiro lugar. E lembrou a necessidade da criação de espaços livres, de “*centros de vegetação, de reservatórios de ar [...] praças públicas, squares, jardins, parques*”, prevendo o aumento da população, da densidade e da verticalização. Aconselhou a construção de “*três grandes parques, lugares de passeio para os habitantes, focos de higiene e bem estar, necessários à saúde pública, tanto moral como física*”, repetindo, quase 100 anos depois, o conselho de Auguste de Saint-Hilaire.

Para o Vale do Anhangabaú, Joseph Bouvard julgou essencial

a disposição proposta para o parque compreendido entre a rua Líbero Badaró e o novo Teatro, bem como sobre a artéria que proponho em prolongamento da rua Dom José de Barros [sic]. Essas duas operações podem ser empreendidas e levadas desde logo a cabo. Uma criando um logradouro delicioso que ligará da forma mais feliz dois pontos importantes da cidade, a outra dando lugar a um desafogo eficaz e a uma melhor entrada para o centro.

Bouvard concluiu seu relatório dizendo da oportunidade das intervenções na cidade, de "*rápido movimento de progresso*", que deveria "*sem tocar no passado, sem negligenciar o presente, cuidar do futuro, traçar o programa do seu crescimento normal, do seu desenvolvimento estético*". Das duas operações imediatas que Bouvard propôs, a construção do eixo da Rua Conselheiro Crispiniano atrás do Teatro Municipal não foi realizada, mas o Parque, o "*logradouro delicioso que ligará da forma mais feliz dois pontos importantes da cidade*" (o "*logradouro de aspecto característico*", de Prado e Freire), sim.

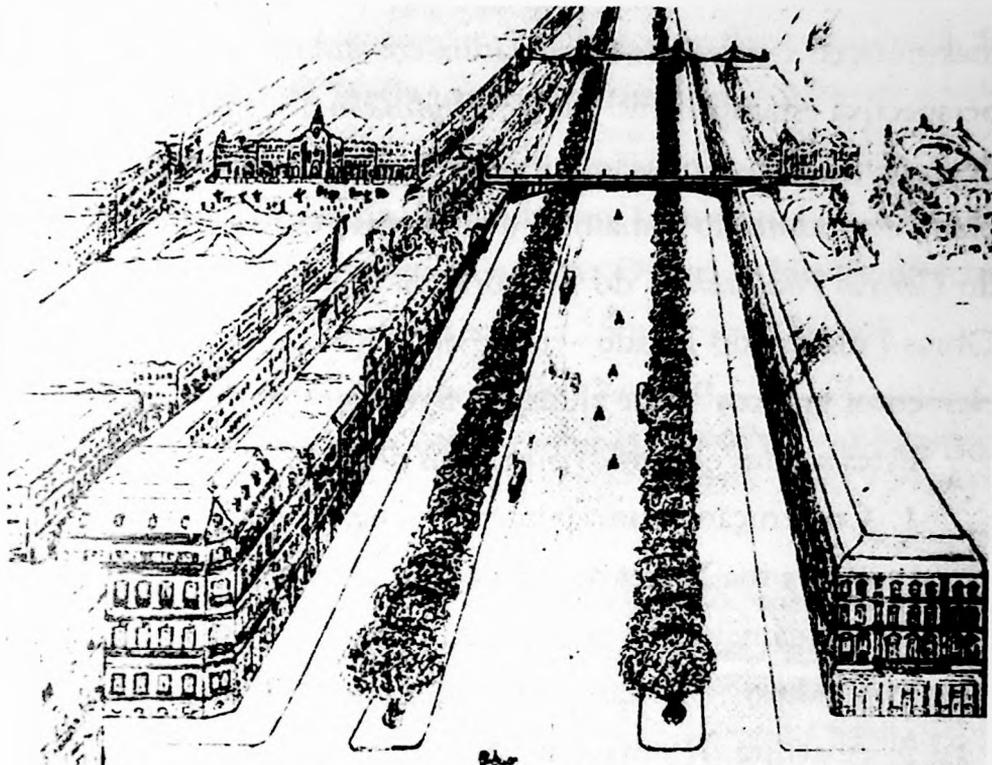
*

Para o Vale do Anhangabaú, Joseph Bouvard propôs ao prefeito duas soluções: a principal, previa o lado ímpar da Rua Líbero Badaró como um terraço sobre o Vale, sem nenhuma edificação; a secundária, admitia edificar esse lado da rua, conforme a lei de 1910 e o projeto de Samuel das Neves.

Mas a solução secundária se diferenciava num aspecto importante. Ao invés da linha contínua de construção, ele propôs edificar dois edifícios isolados, na Rua Líbero Badaró, espaçados por 29 metros, para garantir as visuais na direção do parque e da esplanada do Teatro⁶⁷. Os dois edifícios definiam a volumetria- similar à do Teatro Municipal- do novo ambiente em construção no Vale, uma composição pitoresca que procurava equilibrar as massas edificadas e os vazios. [33]

Segundo Candido Malta Campos, o projeto de Bouvard conciliava os diferentes interesses em jogo, particularmente os do maior proprietário da área, Eduardo Prates, com as necessidades de garantir espaços livres, ventilação e beleza. O pitoresco e o parque foram garantidos, simultaneamente à valorização dos novos edifícios, que aproveitariam sua excepcional situação. A habilidosa integração entre princípios estéticos e interesses imobiliários tornou sua proposta vencedora⁶⁸.

*



PROJETO DE TRANSFORMAÇÃO DO VALLE DO ANHANGABAU EM AVENIDA CENTRAL, PODENDO EXTENDER-SE

32. Vale do Anhangabaú. Samuel das Neves, 1911: Avenida Central entre Estação da Luz e Avenida Paulista. À esquerda, a colina central; à frente, Viaduto do Chá e, ao fundo, Viaduto São Francisco, no Piques.



33. Área Central. Joseph-Antoine Bouvard, 1911. Parque Anhangabaú, entre a Praça da Sé e a Praça da República.

Raymundo Duprat apresentou à Câmara Municipal o Relatório Bouvard e seus desenhos, informando ter se reunido com os vereadores e com o arquiteto francês por diversas vezes. Sobre a urgente questão do tráfego no centro, diz que o projeto de Bouvard coincidia com as idéias da Diretoria de Obras Municipais, e que as desapropriações necessárias a uma parte das operações já haviam sido feitas há cerca de dois anos. Diz Duprat:

Completo o eminente arquiteto o plano esboçado, modificando-o para poder acomodá-lo às condições pecuniárias atuais, [...] concebendo as belíssimas disposições que haveis visto para o vale do Anhangabaú e imprimindo-lhe um cunho estético de que não cogitara o projeto da Prefeitura.

Na sequência, o prefeito fala da construção do Centro Cívico na Praça da Sé, “formado pelo agrupamento dos monumentos públicos, o emprego da linha curva dos alinhamentos novos e a disposição dos espaços abertos”, e das questões legais tratadas por Bouvard em reunião com vereadores, deputados estaduais e deputados federais.

Assim sendo, a intervenção do sr. Bouvard teve e vai ter que cingir-se à parte concreta, no acertar de cada uma das soluções parciais que vão ser tratadas de ora em diante pela Diretoria de Obras, a quem baixo instruções para começar os respectivos estudos [...] Gradualmente, e à medida que forem sendo fixados pela repartição técnica os diferentes projetos, cujos esboços a lápis lhes mando entregar nesta data, vos irão eles sendo remetidos, para que então tomeis as deliberações que os interesses do Município vos aconselharem.⁶⁹

A comunicação do prefeito mostra que o plano foi desmembrado em projetos parciais e execuções graduais. A Lei 1.457, de 9/9/1911, aprovou a seção do Plano Bouvard referente aos melhoramentos das Ruas Líbero Badaró e Formosa e do Vale do Anhangabaú entre a Rua de São João e o Largo do Riachuelo; a Lei 1.473, de 10/12/1911, desapropriou diversos prédios para formar a praça na entrada do Viaduto do Chá (Praça do Patriarca). E diversas leis⁷⁰ desapropriaram imóveis do lado par da Rua de São João para seu alargamento e transformação na Avenida São João, plano aprovado pela Lei 1.596, de 27/9/1912.

Raymundo Duprat reproduziu, no seu Relatório à Câmara, parte do memorial dos projetos da Diretoria de Obras Municipais, feitos como consequência do Plano Bouvard, que fala da crise de circulação na cidade. Em primeiro lugar, o memorial diz que a crise sente-se *“intensamente no centro, onde, pela disposição topográfica, ao próprio movimento comercial sobrepõe-se o trânsito entre as estações de passageiros e os bairros do quadrante Sul (Vila Mariana, Paraíso, Liberdade, Cambuci e Bexiga). Primeira necessidade a satisfazer: alargar as linhas de comunicação do centro na direção norte-sul.*

A seguir, trata dos bairros operários e industriais de Leste (Pari, Brás, Mooca e Belenzinho), onde o problema não era a ligação com o centro pois o *“movimento característico dessa zona é interno e composto de duas correntes: operários que entram e saem das fábricas e matérias primas e produtos que nestas entram e saem para as estações de carga”*. Repetindo o que dissera na Conferência na Politécnica, Victor Freire diz:

A corrente de circulação mais importante que apresenta a cidade é a que provém dos bairros do quadrante Oeste (Vila Buarque, Santa Cecília, Perdizes, Palmeiras, Higienópolis e parte da Consolação). Essa corrente é representada, nos carros da Light & Power, por 40% do número total dos seus passageiros.[...] É desse lado, representado no Triângulo pela rua de São Bento, que a congestão do centro é mais intensa. Cumpre aumentar-lhe a capacidade das vias de acesso, que tem sempre de transpor a depressão do Anhangabaú. Daí a preferência que essa corrente manifesta em canalizar-se pelo Viaduto do Chá. O plano em via de execução para o 'Curso Central' que vai ser executado no vale, comporta ruas de fácil circulação entre o Teatro Municipal e a rua Libero Badaró, as quais virão descarregar em parte aquela passagem principal. É essa uma particularidade do projeto Bouvard; graças a ela, o fundo desse logradouro terá vida e animação. Para conseguir mais eficazmente esse resultado, aconselhara o seu autor, cujo projeto não figurava o aproveitamento da rua de São João, a abertura de uma via em diagonal que, partindo da esquina da rua Libero Badaró com a travessa do Grande Hotel, ia terminar na Praça Antônio Prado. Desde que a Câmara insistiu, porém, pelo alargamento da rua de São João, estando feitas quase todas as desapropriações, a conclusão lógica é a substituição da rua proposta por Bouvard pelo alargamento da travessa do Grande Hotel que, com a travessa do Comércio e o galho Leste-Oeste da rua da Boa Vista, irá constituir uma artéria transversal, cuja falta obriga atualmente a grandes voltas, inúteis e embaraçosas.⁷¹

Victor Freire constata a grande circulação centro-oeste, que sobrecarrega o Viaduto do Chá. Diz que o *Curso Central*, criado por Bouvard no fundo do Vale do Anhangabaú, comporta vias de ligação entre a colina central e o centro novo, para aliviar o trânsito sobre o Viaduto do Chá. A Câmara insistia no alargamento da Rua de São João e Freire retoma a idéia de alargar e prolongar a Travessa do Grande Hotel, transversa ao *Curso Central*, até o centro novo, o que não conseguirá.

Ao se referir ao projeto do Centro Cívico na Sé, Freire cita o arquiteto Hermann Eduard Maertens (1823-1898). Diz que, para tirar o melhor efeito aos edifícios, as distâncias livres e afastamentos das *“visuais de observação mais favoráveis, foram determinadas pelas regras, hoje universalmente aceitas, de Maertens”*. Segundo Monteiro de Andrade, Maertens escreveu sobre as relações de proporção entre os edifícios monumentais e os espaços envolventes, ensinando que *“a profundidade de uma praça deveria ser o triplo da altura de seu edifício principal, para que o olhar possa captar o edifício junto com seu entorno”*. Aplicando a teoria sobre a fisiologia da visão à arquitetura da cidade, sua teoria foi aceita por Joseph Stübben e Camillo Sitte, dentre outros⁷².

*

*Havia sim a Avenida Tiradentes espapaçada ao sol como um feriado nacional
e o edifício do Liceu implorando baixinho que o deixassem em tijolo aparente.*

Manuel Bandeira

Ao norte do Anhangabaú, o antigo Caminho da Luz se transformou na bela e arborizada Avenida Tiradentes, algo semelhante à Avenida Paulista⁷³, com o Jardim da Luz, Quartel, Penitenciária e Convento, e elegantes residências, como o solar do marquês de Três Rios, sede da Escola Politécnica de São Paulo⁷⁴. Alfredo Moreira Pinto descreveu a Avenida Tiradentes em 1900: ela começava na Estação da Luz e ia até à Ponte Grande (aproximadamente Ponte das Bandeiras, no Tietê), com 1.800 metros de extensão e largura irregular⁷⁵. Portanto, não se ligava ainda ao Vale do Anhangabaú. O inglês Charles Domville-Fife, fundador da primeira enciclopédia do Império Britânico, descreveu a Avenida Tiradentes em 1909: *“Basta caminhar pela Avenida Tiradentes, com suas fileiras de árvores e dupla faixa de tráfego, marginadas por palacetes, para a gente se sentir em Paris. Mas basta aproximar-se da região do Tietê – o East End de São Paulo – e você estará nas docas de Lisboa ou do Porto”*. E, em 1910, o frei dominicano francês L. Gaffre viu a Avenida Tiradentes *“orlada em todo seu percurso de casas elegantes e de jardins”*⁷⁶.

Warren Dean explica a transferência de capital das fazendas de café para os empreendimentos comerciais e industriais na cidade. O investimento maior de capital ocorria no primeiro ano, com o desbravamento da terra e a formação das mudas; do quinto ao décimo-terceiro ano, conforme as circunstâncias, o fazendeiro podia esperar lucro, que não era reinvestido continuamente em novas plantações.

De 1890 a 1895, os baixos preços do café no mercado internacional retardaram novos investimentos. Mas, nos cinco anos seguintes, o número de cafeeiros saltou de 300 milhões para 660 milhões, absorvendo quase todo o lucro dos fazendeiros. De 1900 a 1906, os preços voltaram a cair e reduziu-se os novos plantios. Mas, de 1906 até 1914, início da Primeira Guerra Mundial, os fazendeiros de café obtiveram lucros excelentes, mas relutaram em formar novas fazendas, impedidos por leis estaduais que limitavam a oferta. Em 1915, havia apenas mais 47 mil cafeeiros do que em 1905. *"Parece que grande parte dos lucros dos fazendeiros durante esses anos se transferiu para outras empresas, particularmente industriais"*⁷⁷.

*

Os relatórios anuais da *São Paulo Light* mostram o crescimento da cidade. O relatório de 1906 diz que São Paulo tem 300 mil habitantes e provavelmente um terço da população era de origem italiana. O cultivo do café, segundo a *Light*, era a *"coluna vertebral do Estado e da cidade e qualquer variação na produção ou no preço afeta inteiramente a condição financeira da comunidade"*.

O relatório de 1907-1908 fala da abertura de ruas, do alargamento das antigas, das novas construções nas áreas residenciais e da industrialização em curso:

Como as taxas de câmbio foram fixadas, os fabricantes foram encorajados a aumentar suas instalações e novas indústrias têm sido propostas [...] A condição financeira da cidade é de primeira classe e, sob eficiente administração, estão sendo levados a cabo trabalhos municipais de importância.[...] Ruas foram alargadas, declives reduzidos, pavimentos melhorados e os regulamentos de construção de tal forma modificados que agora casas melhores estão sendo construídas.

Sobre a reeleição do conselheiro Antônio Prado, diz: *"Na eleição municipal, Dr. Prado foi novamente reeleito por unanimidade, assim como vários Vereadores, e na mão destes cavaleiros os negócios da companhia têm recebido sempre a consideração mais cortês e honrada"*⁷⁸.

O relatório de 1910-1911 comenta os problemas de congestionamento de tráfego na área central e os estudos da prefeitura para reduzi-los, através da abertura de ruas, alargamentos e a construção de viadutos. Inclui uma planta da área central com as várias propostas, como a urbanização do Vale do Anhangabaú, a construção do Viaduto São João e as propostas para a construção da Catedral, Palácio da Justiça e Paço Municipal, na área da Sé.

*A condição geral da Cidade e do Estado é de significativa prosperidade. O Plano de valorização do café foi um sucesso[...] O novo Conselho Municipal, eleito no outono de 1910, tomou posse e muitos dos antigos vereadores foram eleitos. Um novo prefeito, barão Raymundo Duprat, foi eleito e nós esperamos uma relação com a nova administração de extrema cordialidade. Houve uma mudança notável na aparência da cidade durante o último ano. Antes, a construção de novos edifícios estava limitada a um pequeno território perto do centro da cidade. Como porém esta seção já está praticamente toda construída, e a população parece estar aumentando rapidamente, novas construções estão sendo agora realizadas nos distritos periféricos. Isto terá um efeito apreciável sobre nossos ganhos com os bondes durante os próximos anos.*⁷⁹

Em 1911, o relatório anual aos acionistas da São Paulo Light diz que a empresa finaliza o sistema elétrico do Teatro Municipal com 3.515 lâmpadas incandescentes e 9 em arco, projeto que recebeu atenção especial com o desenho de luminárias adaptadas à arquitetura. E:

*Entre os grandes edifícios projetados para o futuro próximo, que necessitarão de eletricidade, estão: Palácio das Indústrias, Penitenciária, Prefeitura, Edifício do Parlamento do Estado, Catedral de Sé, um bloco de casas no Anhangabaú, Igreja de São Bento, Brasil Railway Hotel, Novo Polytheama, Igreja da Consolação e um novo teatro à Rua Barão de Itapetininga. Estes edifícios requererão muitos milhares de luminárias. Calcula-se que serão conectadas 25 mil luminárias em 1912.*⁸⁰

O jornalista e crítico de arte Manoel de Sousa Pinto visitou São Paulo em 1905. Viu letreiros de lojas misturando a língua portuguesa à italiana e outras:

Dou, ao mesmo tempo, com uma Rotisserie Sportsman, com restaurantes nacionais e com uma cervejaria de breve cognome, O Chopp. É um consórcio de idiomas, uma pequena Babel. Tenho aqui, mais que no Rio de Janeiro, a impressão de cosmopolitismo e de confusão. O italiano, no entanto, predomina. Há banqueiros, industriais, médicos, advogados, grandes e pequenos comerciantes italianos, sem contar que são italianos os carroceiros, os carregadores, os criados, os operários, os condutores de bondes, os vendedores ambulantes, os engraxates etc.

Sousa Pinto notou a novidade e o esmero das construções. Andando pela cidade, ele teve a impressão de folhear “um álbum vistoso de edificação moderna”, com as fachadas variadas, ruas arborizadas, avenidas ventiladas e ajardinadas. “Por ai me tenho perdido com curiosidade, a pé ou de bonde, [...] procurando panoramas, admirando [...] nas noites de bruma, as curiosas fantasmagorias da iluminação municipal, ali do Viaduto do Chá – ponte de sonho a desoras”⁸¹.

*

Teatro São José, Viaduto Santa Ifigênia

Em abril de 1907, um grupo de paulistanos começou a construção de um teatro na esquina da Rua Coronel Xavier de Toledo e Viaduto do Chá, na Praça do Municipal, regularizada pela Lei 385, de 21/3/1899. Nesse terreno havia um grande chalé, que aparece parcialmente na litografia de 1892, de Jules Martin (sobre o dia da inauguração do Viaduto do Chá), e também numa fotografia de 1894⁸².

Batizado de Teatro São José, talvez lembrança do velho Teatro da Praça João Mendes, destruído pelo incêndio de 15 de novembro de 1898, a construção foi dirigida pelo engenheiro cearense Regino Aragão (seu arrendatário), formado na Escola Politécnica de São Paulo em 1900, segundo projeto do arquiteto sueco, aqui radicado, Carlos Ekman⁸³.

O teatro tinha capacidade para 3 mil pessoas. Construído em estrutura metálica importada da Alemanha, tinha pilares internos aparentes, cruciformes, formados por perfis compostos que suportavam as vigas de alma cheia dos balcões. Para Beatriz Kühl, *"O teatro foi exemplo de interesse para a história da arquitetura da cidade, por empregar ornamentos que tendem à geometrização e não recorrer, de forma excessiva, ao historicismo. Sua composição era bastante sóbria, destacando-se o uso franco e aparente da estrutura metálica do interior"*.

A 28/12/1909, este segundo Teatro São José foi inaugurado com a presença do presidente do Estado, Manuel Joaquim de Albuquerque Lins, e do prefeito, Antônio da Silva Prado. Segundo Antônio Barreto do Amaral, *"Às 20 horas e 30, perante extraordinária assistência que o lotava, ouvidos o Hino Nacional e a protofonia da ópera O Guarani, teve início o espetáculo. A Companhia de Operetas Ernesto Lahoz, que trabalhava no Politeama, resolveu terminar sua temporada na nova casa, iniciando outra série de apresentações com a popular opereta Geisha"*⁸⁴.

Em fevereiro de 1910, o Teatro São José foi palco para o transformista Donnini e para a Companhia de Variedades Irmãos Giordano. Na noite de 3/5/1910, o poeta Olavo Bilac pronunciou uma oração de exaltação ao progresso e desenvolvimento do Estado de São Paulo. As companhias que se apresentavam no São José, segundo Amaral, eram as mesmas, ou de mesmo tipo e gênero, das que se apresentavam no Teatro Politeama⁸⁵. O *Livro de Ouro do Estado de São Paulo*, descreveu o edifício em 1914:

*As famílias paulistas, que constituem o público elegante, frequentam o Teatro São José, situado na extremidade do Viaduto do Chá, em frente ao Municipal. É um teatro confortável e espaçoso, onde se exibem companhias afamadas de operetas, que atraem sempre uma grande concorrência de espectadores e onde grupos locais ali representam também farsas e revistas.*⁸⁶

O autor do projeto do Teatro São José, Carlos Ekman, projetou também o palacete do conde Antônio Álvares Penteado, em Higienópolis. Em 1902, o conde de Álvares Penteado criou uma Escola de Comércio e em 1905 doou o terreno no Largo de São Francisco para construir sua sede. Entregou o projeto a Carlos Ekman, mais uma vez.

O edifício do Largo de São Francisco começou a ser construído em maio de 1907, em estrutura metálica, e no ano seguinte foi inaugurado. Para Beatriz Kühl, as formas do Teatro São José e da Escola de Comércio Álvares Penteado são semelhantes, derivadas do estilo *Secession*, de Viena⁸⁷. A Vila Penteado e a Escola de Comércio permaneceram. Feitas pelo mesmo arquiteto do Teatro São José –quase ao mesmo tempo, e provavelmente com a mesma técnica e mesmos materiais–, os dois edifícios remanescentes nos dão uma noção aproximada de como teriam sido os muros, cores e texturas do Teatro São José, de existência tão curta!

*

A idéia de construir uma ligação em nível entre os Largos de São Bento e de Santa Ifigênia não era recente. Em 1890, um grupo de empresários apresentara à Câmara o projeto de um viaduto ou aterro para ligar os dois largos e assim facilitar o trânsito entre a colina central e as estações ferroviárias da Luz e Sorocabana. A Lei 503, de 15/1/1901, concedeu a Augusto Fried e Carlos Ekman o uso e gozo decorrente da construção de um viaduto ali. Mas só a Lei 910, de 9/6/1906, autorizou o prefeito Antônio Prado a começar as desapropriações para iniciar a obra, em 1911.

O projeto foi entregue ao Escritório Micheli & Chiappori, do arquiteto florentino Giulio Micheli e do engenheiro turinense Chiappori. Micheli, filho do diretor da Academia de Belas-Artes de Florença, se formou em Paris e percorreu a Europa, onde viu as manifestações da *Arte Nova*.

Micheli chegou a São Paulo em 1888 e associou-se ao também florentino Luigi Pucci –que construiu o Monumento do Ipiranga e era amigo de Dona Veridiana Prado, mãe do prefeito, para quem construiu algumas casas. O estúdio Pucci & Micheli projetou em 1892 o palacete de Antônio Prado na Chácara do Carvalho, na Barra Funda. Chiappori, por sua vez, formado em engenharia industrial, chegou a São Paulo

em 1904 para trabalhar na Estrada de Ferro Sorocabana e em 1906 associou-se a Micheli⁸⁸.

As peças metálicas do Viaduto de Santa Ifigênia foram importadas da *Société Anonyme des Aciéries d'Angleurs*, de Tilleur Les Lièges, Bélgica. A estrutura transpõe o Vale do Anhangabaú com três arcos triarticulados, apoiados em pilares de concreto. A obra, iniciada em 1910 e inaugurada pelo prefeito Raymundo Duprat em 26/7/1913, foi descrita pela Revista de Engenharia número 7, de 1911:

O viaduto de S. Ifigênia, destinado a facilitar a comunicação do centro da cidade com os bairros de S. Ifigênia e Luz, é de aço laminado e do tipo de tabuleiro superior, constituído por 5 vigas independentes, das quais 2 retas, de alma cheia, com 2,50 metros de altura e 30,00 metros de vão, e 3 em arco, também de alma cheia (em caixão) com 55,00 metros de vão, perfazendo uma extensão total de 225,00 metros com declive de 6,027 milímetros por metro. Os vãos são constituídos por 4 vigas paralelas, espaçadas de 3,20 metros de eixo a eixo.

A largura entre guardas é de 13,60 metros, dos quais 8,50 metros são destinados à via carroçável, ficando os passeios com 2,55 metros de largura. O estrado é constituído por abobadilhas de tijolo comprimido sobre as quais repousa o calçamento com paralelepípedos especiais, sobre 15 centímetros de areia grossa; os passeios são de asfalto sobre concreto.

*Ao longo do viaduto serão estabelecidas duas linhas de bondes afastadas igualmente do centro. As vigas retas têm de fato 30,60 metros entre os apoios; são divididas em 8 painéis de 3,665 metros, por montantes, aos quais correspondem, entre vigas, as peças de ponte, e exteriormente os consolos que suportam os passeios em balanço. As longarinas do tabuleiro apóiam-se diretamente sobre as peças de ponte e consolos. As vigas repousam sobre os pilares por meio de apoios fixos, de rótulas; no encontro, os apoios móveis permitem as variações de comprimento, devidas às mudanças de temperatura.[...] As grades do guarda-corpo são de ferro forjado, com montantes de ferro fundido, ornamentados.*⁸⁹

A nova ponte abriu um eixo de comunicação entre a colina central, Santa Ifigênia e as estações ferroviárias. Em função disso, os velhos Mosteiro de São Bento e igreja de Santa Ifigênia foram demolidos e reconstruídos com estilos e implantação emprestados do modelo parisiense, pontos focais de perspectivas viárias.

A Lei 1.485, de 1/12/1911 determinou a demolição da velha igreja de Santa Ifigênia. O conjunto beneditino foi reedificado segundo projeto de João Lourenço Madein, o mesmo projetista da nova igreja de Santa Ifigênia. O velho sobrado de 16 janelas do brigadeiro Tobias de Aguiar, na esquina da Rua do Seminário com o Largo de Santa Ifigênia foi parcialmente demolido⁹⁰.

*

*Mas o castelo está aqui, obra de pedra e força,
e a sua presença afirma a sua necessidade.*

José Saramago

Na *Revista de Engenharia* número 5, de 10/9/1911, o engenheiro Ricardo Severo, sócio do Escritório Ramos de Azevedo, descreveu o estilo confuso do Teatro Municipal de São Paulo:

A arquitetura exterior do edifício é composta no estilo renascimento barroco, ao qual os artistas italianos chamam de "seicento". É o estilo clássico, com os tipos e módulos da renascença greco-romana, mais variada porém na apropriação e ornamentação desses tipos e com maior liberdade imaginativa no emprego da linha curva, nos motivos e detalhes ornamentais. Desta arte, o compositor imprime à sua obra um caráter pessoal, expandindo a sua imaginação para fora dos rigorosos compêndios vitruvianos. Era de esperar que este estilo tomasse desde o século XVII um grande incremento, prestando-se, pelo seu aspecto de imponente nobreza e pela sua pomposa ornamentação, à arquitetura monumental dos tempos modernos. A liberdade de composição garantiu-lhe este sucesso. Foi judiciosamente escolhida a arquitetura do Theatro Municipal; e o artista que delineou as suas quatro fachadas respeitou devotamente a hierática sobriedade dos moldes primitivos da renascença, e deu a nota perfeita do novo estilo na proporção e disposição do todo, e na confeição dos detalhes arquitetônicos, sem o mínimo exagero.

Na *Monografia do Teatro Municipal de São Paulo*, publicada no dia seguinte, dia da inauguração, o mesmo Ricardo Severo descreveu sua arquitetura⁹¹ :

O edifício do Teatro Municipal tem o perímetro retangular. O maior comprimento é de 86 metros e a maior largura de 42 metros. A distribuição do edifício em plano é feita de acordo com suas divisões principais. O corpo da fachada, abrangendo vestibulo, escada nobre, salão, portaria, restaurante e dependências da administração; a parte central, compreendendo a sala de espetáculos com corredores e galerias laterais; e o corpo posterior, formando o palco. O perímetro é recortado por corpos avançados, terraços, galerias em colonata, pórticos, pilastras e balcões que movimentam as linhas de contorno [...] Tem sete pavimentos, dos quais um subterrâneo, cinco correspondendo aos planos e ordens da sala de espetáculos e o pavimento alto sob a cúpula central, destinado à cenografia e depósito de mobiliário cênico.

O Teatro Municipal de São Paulo apresenta a mesma concepção da Ópera de Paris: no seu corte longitudinal, a parte frontal é a recepção (ala nobre); sob a cúpula, a assistência (platéia); na parte posterior, a encenação (palco e camarins)⁹².

A fachada principal eleva-se do solo sobre 12 degraus de cantaria, em toda extensão da fachada. A parte central é ladeada por dois corpos salientes cujos balcões são suportados por dois telamoni representando Hércules. Sobre estes se apóiam duas colunas de sienito polido com capitéis de bronze que suportam o entablamento do corpo avançado com sua cimalha em voluta; o ático é constituído por um medalhão alegórico e sobre este assenta, de um lado, um grupo de estatuária de bronze representando o DRAMA; do outro, a MÚSICA. Cada qual se compõe de três figuras. Os tímpanos das portadas em arco dos dois corpos avançados são ocupados por figuras de mulher em meio relevo. Sobre o ático do corpo intermediário estão dois outros grupos de bronze. Ao lado do corpo principal da fachada estão dois terraços sobre arcarias e colunatas, no centro dos quais estão colocadas duas outras alegorias de bronze.

A fachada principal do teatro paulistano é menor mas tem o mesmo arranjo do modelo parisiense. Nos dois teatros, as arcadas marcam a entrada no térreo, um pouco elevada do nível da rua. A colunata do andar superior marca o foyer, salão onde o público permanece nos entreatos. Na Ópera de Paris, como no Teatro de São Paulo, a impressão de achatamento do térreo pelo andar superior, dada a altura maior deste para valorizar o andar nobre, onde as famílias se exibem.

A recepção tem cerca de um terço do volume do edifício e tratamento mais esmerado. Nos corredores, hall e escadaria, homens e mulheres desfilam aparências, reproduzindo o movimento das ruas; no vestibulo, escadaria principal, salão de festas e restaurante, de decoração mais luxuosa e de maior variedade de materiais e cores; e nos terraços e áticos voltados para as ruas, onde a gente observa e é observada, o cenógrafo Claudio Rossi compôs os espaços coletivos de representação e convívio.

A parte propriamente do vestibulo é separada da caixa da escada por duas colunas inteiriças de granito cinzento do Lageado, de clássico estilo toscano. A caixa da escada tem 20 metros de altura total, sendo iluminada superiormente por caixilhos envidraçados e plafonniers de cristal. A escada é de mármore branco e a balastrada de mármore amarelo da Itália. O salão de festas ocupa toda extensão do corpo da fachada. A arquitetura interna da sala é mais opulenta e variada que em outras dependências do teatro. As pilastras e os fundos em branco de estuque lúcido reproduzem a nota clara que vem do grande vestibulo, permitem a diluição do colorido mais quente dos mármore e da pintura, aumentam o brilho dos dourados, e ampliam o efeito luminoso das lâmpadas e dos espelhos nas festas noturnas.

Sob a cúpula, a platéia tem 1.816 lugares, distribuídos em sete ordens: platéia, frisas, camarotes, foyer, balcão nobre, balcão e galeria. No forro, sobre a calota esférica de argamassa armada atirantada em estrutura metálica, está a tela de Oscar Pereira da Silva e, no proscênio, o friso esculpido do nascimento de Vênus⁹³. Sobre a platéia, no sexto andar, está o salão circular destinado à confecção dos cenários.

O corpo central compreende a sala de espetáculos, que tem forma de ferradura, com sua galeria circundante, 4 escadas em cada ângulo, servindo todos os andares e o sub-solo, gabinetes sanitários e vestiários. Em níveis diversos, conforme a disposição própria das casas de espetáculos, fica a platéia do teatro com as arquibancadas dispostas em curva ligeira. [...] O sexto pavimento consta de uma única sala sobre o auditório, a cujo contorno justamente se adapta a cúpula central; é um salão circular, com 30 metros de diâmetro. Esta sala liga-se ao quinto pavimento por uma escada especial. Recebe luz pelo lanternim superior da cúpula e comunica com o palco por uma grande abertura sobre o muro da antecena, fechada com taipais de ferro.[...] O pavimento do sub-solo é destinado à instalação de galerias, câmaras e maquinismos de ventilação, às caldeiras de aquecimento, aparelhos refrigerantes e bombas, à caixa do palco com todos os maquinismos de cena, depósitos, entradas isoladas para a orquestra, salas e vestiários para coristas.[...] O corpo posterior é ocupado pelo palco com suas naves laterais e rampa de acesso para animais e viaturas. Ao fundo, em corpo isolado, os aposentos e salas para artistas (figuras primárias), camarins, escadas próprias e de serviço.

A monografia de Severo, demorando-se na descrição dos espaços da aristocracia e da burguesia, é, no entanto, breve ao descrever o espaço de trabalho dos técnicos e artistas. A divisão social interna, apontada por ele, parece representar a divisão social da cidade lá fora.

O teatro é, com efeito, como uma grande nave em que uma população variada ostentadamente se exhibe, e em dois dos seus corpos se acantona; uma parte, os espectadores, reclamando todo o conforto e todo o prazer de um luxuoso palácio moderno em permanente festa; a outra, dos comediantes, vivendo em um meio artificial, por vezes distante de alguns séculos da atualidade, requerendo todo um cenário de efeitos fantásticos, que faça reviver cenas feéricas do país dos sonhos, estrofes de antigas epopeias, quadros da tragédia humana de todos os tempos. O nosso Theatro Municipal realiza, sob este ponto de vista, uma solução perfeita, digna de uma grande Capital.

A cidade apresentava um desenho expressivo do processo econômico e da disposição dos grupos sociais. A leste, a construção da ferrovia na várzea induziu a ocupação por fábricas e bairros operários: Brás, Moóca, Pari etc. A oeste, perto da Estação da Luz ou da idéia de salubridade dos lugares altos batidos pelos ventos, as altas classes ocupam as vertentes do espigão central: Campos Elíseos, Higienópolis, Avenida Paulista etc. No meio, a colina central se requalificava como sede do comércio e dos escritórios.

Claude Lévi-Strauss expressou essa forma da cidade de São Paulo, 25 anos depois:

*Poucas cidades foram construídas num terreno tão acidentado ou, mais exatamente, num terreno que as obras públicas, no momento em que lá estava, não haviam ainda modificado substancialmente. Num olhar de relance percebia-se que a cidade se estendia sobre as elevações e encostas de um planalto que vários cursos d'água tinham escavado. Donde um perfil inverso ao do Rio de Janeiro, e que explica que nesta última as habitações mais pobres se situassem nos morros desfavorecidos pela falta d'água, enquanto em São Paulo se situavam nos baixios, pela razão inversa de que os riachos engrossados pelas chuvas constituíam ali um sério inconveniente. As coerções geográficas e as coerções sociológicas se combinavam, ora adicionando e ora opondo suas forças para engendrar situações complexas que nos dedicávamos a deslindar.*⁹⁴

*

Para erguer o edifício de 25.000 m² de área construída colaboraram operários e seus filhos: gesseiros, marceneiros, douradores e pintores. Uns, amadores, buscavam a alternativa ao trabalho nos campos de café; outros, donos do ofício, talvez já morassem na cidade.

A inauguração, marcada para 11 de setembro, foi adiada para o dia seguinte porque os cenários atrasaram. Na noite seguinte, a platéia ouviu a profonia do *Guarani*, de Antônio Carlos Gomes, seguida do *Hamlet*, ópera de Ambroise Thomas, com Tita Rufo, e orquestra regida por Edoardo Vitale. A tragédia de Shakespeare ficou sem epílogo pois, iniciada às 22 horas, foi suspensa à uma da madrugada. A festa da inauguração mostrou a quem o edifício se destinava. O cronista do *Correio Paulistano* anotou as roupas e toaletes das *madames* Jorge Tibiriçá, Guilherme Rubião, Gustavo Pais de Barros, Aristides Sales, João Rubião⁹⁵.

A *São Paulo Light*, que fez a instalação elétrica do Teatro Municipal e do jardim lateral, colocou 42 lâmpadas de nova tecnologia para iluminar a escadaria externa e a esplanada, que produziam uma luz - de cor amarela, vermelha ou branca, conforme os sais usados para impregnar o carvão - mais intensa que o violeta das lâmpadas até então usadas⁹⁶.

A 27/9/1911, Ramos de Azevedo foi homenageado em banquete oferecido pelos colegas da sociedade profissional criada em junho, como Paula Souza, Adolfo Pinto, Ricardo Severo, Victor da Silva Freire, Victor Dubugras e Alexandre de Albuquerque. Em resposta à saudação, Ramos de Azevedo lembrou os operários - que naqueles dias terminavam uma greve que agitou o setor da construção civil na cidade- e disse que muitos deles aprenderam seus ofícios durante a construção do Teatro Municipal, quando ele próprio os ensinou a assentar tijolos e fazer armaduras. Arquitetos e engenheiros italianos, empreiteiros de grandes trabalhos, como os Irmãos Calcagno, que construíram o Viaduto do Chá, ou João Batista Garolfi, encarregado dos muros e abóbadas do Teatro, não participaram da *Sociedade dos Arquitetos e Engenheiros de São Paulo*, que reunia profissionais como Victor Freire e Samuel das Neves⁹⁷.

A presença do Teatro Municipal consolidou a frente de valorização imobiliária construída nas últimas décadas do século 19.

Jorge Americano recorda que em 1902 a Praça da República era um campo de poeira ou lama, conforme a estação, onde se armavam rodas-gigantes, circos de cavaleiros e de espetáculos, quando foi cercada de arame farpado. As carroças removeram a terra e movimentaram o terreno para construir o lago, plantar as árvores, fazer as pontes, canteiros e gramados com pedras decorativas. Na tarde de Ano Novo de 1902 o jardim foi inaugurado e tornou-se ponto de reunião, após o jantar, das famílias que habitavam os Campos Elíseos, Vila Buarque e Higienópolis, como os Souza Queiroz e José de Lacerda Soares⁹⁸.

A Rua Barão de Itapetininga era endereço de notáveis cidadãos mas mudava de característica no começo do século. Em 1893, a rua fôra alargada entre o Viaduto do Chá e a Rua Conselheiro Crispiniano⁹⁹. A Lei 761, de 20/7/1904, favoreceu novas construções e usos nas ruas Barão de Itapetininga e Conselheiro Crispiniano. Em 1906, comerciantes ali estabelecidos firmaram contrato com a *São Paulo Light* para iluminar a rua com lâmpadas de arco e atrair o público à noite¹⁰⁰.

Em 1900, Moreira Pinto notou que a Barão de Itapetininga era larga, plana, reta, bem calçada, arborizada e percorrida por bondes elétricos para a Vila Buarque, Barra Funda e Campos Eliseos. Na Conselheiro Crispiniano estavam os palacetes de José Paulino Nogueira e do coronel Antônio Proost Rodvalho, um dos homens mais empreendedores da cidade¹⁰¹.

A Cidade Nova passou a ser chamada de Centro Novo, indicando a incorporação definitiva à área central. Nesse processo, a localização da Serraria Von Sydow na cabeceira do Viaduto do Chá não fazia mais sentido, e por isso o Governo escolheu seu terreno para construir o Teatro Municipal.

Com seus 3.612 m², o Teatro Municipal de São Paulo projeta-se sobre uma quadra inteira, como a Ópera de Paris. Suas fachadas, em granito cinza, granito vermelho (sienito), arenito liso e decorado, argamassa pintada e bronze, exibem-se desde várias perspectivas, no centro da esplanada onde seu volume extraordinário se impõe. Mas, ao contrário da Ópera de Paris, colocada na perspectiva de larga avenida, o Teatro Municipal dá frente para o eixo Barão de Itapetininga-Viaduto do Chá-Rua Direita, que liga a Praça da Sé à Praça da República. [34]

(A separação entre Igreja e Estado parecia se concretizar na construção da Praça da Sé e Praça da República, embora Jules Martin tenha proposto edificar a Catedral na Praça da República¹⁰². A localização do Centro Cívico nunca foi resolvida, ora cogitando-se a Sé, ora a República, ora o Vale do Anhangabaú, a meio caminho entre um pólo e outro.)

A construção do Teatro Municipal revelou de imediato seu potencial cenográfico espetacular que dominou todo o Vale do Anhangabaú. A imprensa chamava-o *“arcano da comunidade municipal e estandarte da nossa cidade”*. Como um símbolo da cidade, o edifício se *“equiparava ao prodigioso poder de catalisação cultural que emanava do seu palco”*, diz Nicolau Sevcenko, para quem o Teatro atuava como uma caixa de emissão e de repercussão de símbolos, única. *“Havia outros e mais adequados ambientes para o PRP reunir-se em suas convenções e dar seus jantares e bailes, mas a liderança sabia muito bem por que escolhia sempre o Municipal”*¹⁰³.

Quando se inaugurou o Teatro Municipal, Aureliano Leite disse que ele era considerado o edifício mais importante de todo o Estado de São Paulo, e o francês Paul Walle, que era um dos mais belos edifícios da América do Sul, e o mais vasto do Brasil, semelhante ao Teatro Municipal do Rio de Janeiro e ao *“nosso Ópera”*¹⁰⁴.

O edifício olhava para o Vale do Anhangabaú que guardava ainda aquele seu aspecto de fundo de cidade. [35]

Para Sevcenko, um outro tipo de paisagem desafiava a empatia dos cidadãos de São Paulo com o meio natural, impondo-se com a mesma velocidade dos automóveis. *“Feita de impressões fragmentárias, sensações fortes mas vagas, símbolos irresolutos, insoantes com aspirações de anuência comunitária, dispersivos na orientação, essa paisagem amalgamaria seus elementos numa presença inconsútil através dos novos padrões arquitetônicos, da figuração urbanística e das hierarquias dos circuitos de exibição que iam sendo imprimidos à cidade por diferentes agentes”*¹⁰⁵.

*



34. Viaduto do Chá, c. 1911. Fundos das casas da Rua Formosa, Esplanada do Teatro Municipal e Teatro São José.



35. Vale do Anhangabaú, c. 1911. Primeiro plano, fachadas das casas da Rua Formosa. Além, fundos das casas da Rua Líbero Badaró e do Prédio Irmãos Weiszflog, com três andares. À esquerda, fundos do Politeama, na Rua de São João.

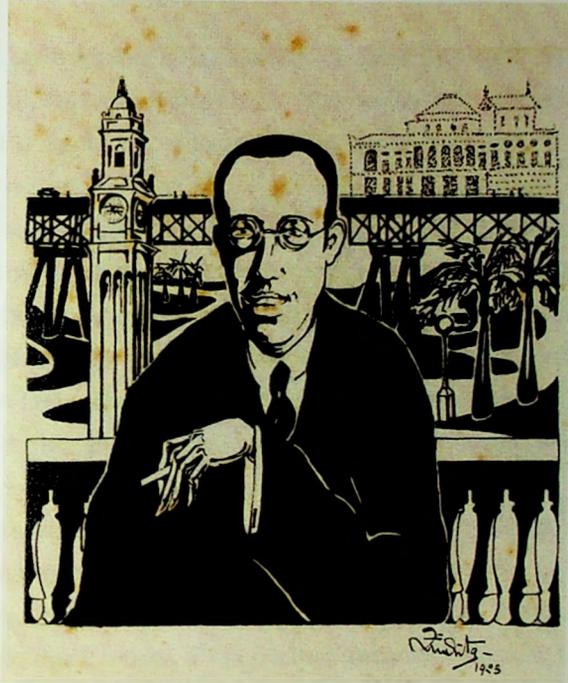
Para Aldo Rossi, o Teatro Municipal seria um *elemento primário*, um tipo de edifício que acelera o processo e a dinâmica da construção da cidade. Ele é um elemento desse tipo porque sua construção e posição foram a causa da transformação do Vale do Anhangabaú em um Parque.

Os elementos primários configuram-se como aqueles que, com sua presença, aceleram o processo da dinâmica urbana. Esses elementos podem ser entendidos de um simples ponto de vista funcional, como atividade fixa da coletividade para a coletividade, mas sobretudo podem ser identificados com fatos urbanos definidos, um acontecimento e uma arquitetura que resumem a cidade. Como tais, já são a história e a idéia da cidade que se constrói a si mesma, um "estado de espírito".

Com Rossi, partimos da hipótese da cidade ser um artefato. Então, esses elementos primários têm evidência absoluta, pela sua forma e excepcionalidade no tecido urbano.

Do ponto de vista funcional, o Teatro Municipal é uma grande construção coletiva. Feita para a cidade e identificada com fatos e acontecimentos definidos, a sua forma resume a cidade, já é a idéia de cidade que se constrói, como monumento, como a mais completa auto-representação da cidade e da sua historicidade¹⁰⁶.

*



Retrato de Mário de Andrade. Zina Aita. 1923.

Pinacoteca do Estado



São Paulo (135831). Tarsila do Amaral. 1924.

4. PARQUE ANHANGABAÚ

A construção do Parque alterou o uso e o caráter do Vale do Anhangabaú. De fundo de cidade, o Vale do Anhangabaú foi transformado em espaço central e fundamental, símbolo da cidade, representação da idéia de civilização desejada pelos seus líderes políticos.

O novo parcelamento do solo, a edificação dos três palacetes do conde de Prates, com um programa de uso inédito para a alargada Rua Líbero Badaró; a construção do Prédio do Cine Central, da Companhia Antártica Paulista, na Avenida São João; e a implantação do jardim de alamedas curvas, no fundo do vale, com as estátuas e a êxedra ladeando o curso, tudo isso alterou radicalmente o uso, o caráter e a percepção do espaço pelos cidadãos. Ocorreu então a transformação simultânea da morfologia da área e da tipologia edificada, como diria Aldo Rossi.

A nova arquitetura em construção nos primeiros anos da década de 1910, foi coroada, na década seguinte, com a construção de uma nova série de edifícios monumentais, adequados ao ambiente magnífico. De fato, ao longo dos anos 20, a construção do Prédio dos Correios e Telégrafos, a reconstrução do Largo da Memória, a abertura da Praça do Patriarca José Bonifácio, a nova sede da *São Paulo Light*, os Prédios Sampaio Moreira, Martinelli, Glória e Riachuelo, a construção do Clube Comercial e o bonito jardim projetado por Joseph Bouvard e Francisque Cochet, transformaram o fundo de cidade na sua frente monumental.

Esse espaço simbólico não escapou aos artistas, que o tomaram como signo da modernização da cidade. Sua notável unidade plástica também não escapou aos fotógrafos produtores dos cartões-postais da cidade dos imigrantes, que talvez sentissem que aquele lugar também lhes pertencia.

*

O prefeito Raymundo da Silva Duprat priorizou a construção da Avenida São João, não prevista por Bouvard. A iniciativa da prefeitura constituiu quase um plano à parte. Aprovado o financiamento às obras, a prefeitura definiu as novas prioridades: em vez de fazer o Parque Anhangabaú, começou as Avenidas São João e Conceição e a ligação entre elas (a atual Rua Antônio de Godói), priorizando a ligação do centro com as estações ferroviárias.

O desenho da Avenida São João, aprovado em 1912, desconsiderou o Viaduto proposto por Freire e Guilhém. A sua construção foi iniciada em 1913, com os cortes e aterros para atravessar o Vale do Anhangabaú, mas o alinhamento do seu lado ímpar continuou dando os fundos para o Vale. A Avenida de 30 metros de largura superava os 18 metros da Rua Líbero Badaró. Para a São João foi aprovada legislação especial que obrigava as construções a adotar um padrão de bulevar parisiense: blocos e fachadas contínuas e acabamento chanfrado nas esquinas. Depois de atravessar o Vale, a Avenida São João, ampla e retilínea, era a via central mais adequada para construir a imagem semelhante a Paris e Rio de Janeiro¹⁰⁷.

Assim, a ligação dos Largos do Paissandu e Santa Ifigênia mais o alargamento da Rua Conceição (Avenida Cásper Líbero), na direção da nova Estação da Luz, valorizavam a Avenida São João. Segundo Malta Campos, "*os visitantes que desembarcassem na estação teriam, em seu trajeto rumo ao Triângulo, uma visão de civilização e progresso comparável àquela oferecida aos que, desembarcando na Praça Mauá, percorriam a Avenida Central carioca*"¹⁰⁸.

No ponto em que a Avenida São João atravessa o Vale do Anhangabaú, no lugar do Mercado São João, formou-se uma praça, que seria denominada Praça do Correio. A Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo guarda em seu acervo as imagens das obras de alargamento da São João e dos últimos instantes do Mercado São João e dos prédios do Teatro Bijou, Politeama e Cassino Paulista¹⁰⁹.

O alargamento da Rua Líbero Badaró ocorreu entre 1911 e 1914. Integrava a construção do anel viário na colina central (formado pelas ruas Líbero Badaró-Benjamin Constant-Boa Vista articuladas pelos Largos da Sé, São Bento e São Francisco) e ligava-se à abertura da Praça do Patriarca, nos *Quatro cantos*, que só seria concluída em 1924. A reconstrução do lado ímpar da Líbero Badaró estabeleceu uma tipologia moderna e homogênea, transformando-a numa importante rua comercial da cidade, dividindo o prestígio com as Ruas Direita, São Bento e 15 de Novembro. Boa parte dessa nova arquitetura da Rua Líbero Badaró foi realizada pelo Escritório Técnico Samuel das Neves, contratado pelo conde Eduardo Prates.

O conde de Prates mandou levantar uma planta cadastral do Vale do Anhangabaú, em maio de 1913, para a negociação em torno da construção do Parque. A planta mostra que Eduardo Prates era de fato o maior proprietário da área.

No lado ímpar da Rua Líbero Badaró, Prates possuía 26 lotes, de tamanhos variados, entre a Travessa do Grande Hotel e a Ladeira Doutor Falcão Filho; no fundo do Vale do Anhangabaú, possuía 45.116,00 m²; e na Rua Formosa, mais 16 lotes. Na Rua Formosa, a planta não assinala os proprietários dos lotes entre o Viaduto do Chá e o Piques, mas se presume que fosse também o conde. A Companhia Antártica Paulista, a outra grande proprietária na área, tinha dois grandes lotes entre a Rua de São João e o Vale. Há outros proprietários importantes, como o conde Antonio Álvares Penteado, os Irmãos Weiszflog e o Estado, e outros proprietários menores. [36]

A área entre a Avenida São João e o Viaduto de Santa Ifigênia era ocupada por residências, pensões, lojas, oficinas e fábricas de processamento de café e açúcar. A fumaça das chaminés é perceptível na fotografia tirada do alto do Mosteiro de São Bento. No canto superior direito, vê-se a nova igreja de Santa Ifigênia e, sob o Viaduto, um grande terreno vazio. A Rua Anhangabaú, arborizada, aparece em primeiro plano. Na Rua Anhangabaú, absorvida mais tarde pelo leito da Avenida Prestes Maia, estavam alguns dos melhores restaurantes da cidade, como o Bologna¹¹⁰. [37]

Em 1913, a Companhia Antártica construiu, naquele grande terreno vazio da Rua Anhangabaú, o Teatro Cassino Antártica, uma casa de espetáculos e variedades, com frisas, camarotes, balcões e amplo terraço coberto, com bar, onde, anos mais tarde, o futurista italiano Filippo Marinetti fez suas célebres conferências, em maio e junho de 1926, que Mário de Andrade se recusou a apresentar¹¹¹.

Para a abertura da Avenida São João demoliu-se o Mercado homônimo, que se transferiu para a Rua Anhangabaú. De qualquer modo, o Mercado São João estava condenado, pois na Câmara Municipal a sua arquitetura e posição sofriam ataques, como o do vereador Alcântara Machado que, em 1914, defendia sua demolição nesses termos: "*Precisamos suprimir o galpão ignóbil que ali está, a dois passos do centro, afrontando a nossa cultura e conspurcando a cidade*"¹¹².

Palacetes Prates, Prédio Cine Central

Antes da implantação do jardim no fundo do Vale do Anhangabaú, ao mesmo tempo do alargamento da Rua Libero Badaró, com o novo alinhamento definido, o conde Eduardo Prates começou a construir três grandes edifícios nos lotes resultantes do remembramento das parcelas originais. Bouvard definira os volumes e a implantação, mas a arquitetura dos edifícios foi desenhada pelo Escritório Samuel das Neves. Dos três edifícios, um se destinava à residência do conde de Prates e os outros dois eram edifícios comerciais.

No trecho entre o Viaduto do Chá e a Avenida São João, o edifício mais afastado do Viaduto do Chá foi programado para hotel, inicialmente, mas construído para lojas no térreo (nível da Rua Libero Badaró) e escritórios nos andares superiores. Na face voltada para o Vale do Anhangabaú funcionou o *Grande Restaurante Café-Bar*. Este edifício foi alugado, finalmente, para sediar a prefeitura. O outro edifício, ao lado do Viaduto do Chá, com programa semelhante ao anterior, terminou sendo alugado para o *Automovel Club*, fundado por Antônio Prado Junior em 1910¹¹³.

O palacete residencial de Eduardo Prates foi construído junto ao Viaduto do Chá, mas do lado da Ladeira Doutor Falcão. Samuel das Neves descreveu o palacete:

*O andar nobre, 2,30 metros acima do nível da rua, tem a entrada principal situada no ângulo formado pelas ruas Direita e Libero Badaró. O vestibulo, por meio de uma escada, dá diretamente no grande hall, que serve de comunicação aos aposentos importantes. No fundo deste hall acham-se as escadas e o ascensor elétrico para os andares superiores. À esquerda, estão colocados o escritório do proprietário, sala de espera diretamente com o vestibulo, assim como também a sala de espera para senhoras. À direita do hall, temos uma sala, sala de visitas e sala de jantar. Entre estas duas salas, há uma passagem que conduz ao jardim de inverno nos extremos do qual acham-se o fumoir e a sala de músicas. A sala de jantar comunica-se também com um terraço para o jardim. A cozinha e dependências contíguas estão situadas no fundo do edifício.*¹¹⁴

Esta plácida descrição da casa do conde Eduardo Prates, localizada no coração da cidade, contrasta e choca com o caráter agitado pelo trânsito crescente da multidão e dos bondes. A insistência em construir uma residência num endereço assim, quando todas as famílias ricas já haviam se mudado para os bairros a oeste, custou ao conde a decisão de destinar seu palacete ao uso comercial, tão logo ele foi concluído.

O escritor inglês Archibald Forrest, passeando por São Paulo em 1912, confirma o momento da construção da nova paisagem do Vale do Anhangabaú:

*Em chocante contraste com as ruas estreitas, o Viaduto do Chá é uma larga avenida que leva à parte nova da cidade, onde tudo está em magnífica escala, com praças e ruas que fariam o orgulho de qualquer cidade. O vale que separa a cidade velha da nova estava passando por muitas modificações durante a minha visita, com muitos edifícios comerciais surgindo nessa magnífica área. Destacando-se sobre esse vale, que está sendo transformado, com muito bom gosto, em jardim público, está o Teatro Municipal, um dos melhores prédios do país*¹¹⁵.

Beatriz Kühl informa que os três edifícios, que alguns chamam de blocos (e outros, ainda, apelidaram de *sentinelas*), foram projetados em 1911 e as obras concluídas em 1913. Samuel das Neves continua sua descrição do palacete residencial de Prates, na Revista Politécnica, em 1912:

*O edifício será construído com esqueleto de ferro, sendo este desenhado de tal modo que cada andar será sustentado exclusivamente pelos montantes. Os soalhos serão em cimento armado com a respectiva pavimentação. As sapatas dos montantes descarregam sobre pilares de concreto com alicerces isolados, sendo a parte baixa estacada. O telhado do tipo Mansard terá armação de ferro e cobertura de ardósia artificial, tendo uma clarabóia sobre o hall. As paredes serão de alvenaria de tijolos, sendo o revestimento do interior em argamassa de cal e o da fachada em cimento. Toda a arquitetura e decoração interna será simples, conforme desejo do proprietário.*¹¹⁶

O palacete que Eduardo Prates construiu para sua morada, e onde jamais morou, foi alugado para a *Rotisserie Sportsman*. Depois, funcionou ali o *Diário de S. Paulo*, de Assis Chateaubriand, e *A Gazeta*. Na década de 30, o conde Francisco Matarazzo comprou-o, e ergueu aí a sede das suas empresas¹¹⁷. Em 1974, o Banco do Estado de São Paulo, Banespa, comprou o Edifício Matarazzo. Está prevista, para o dia 25/1/2004, aniversário dos 450 anos da cidade, a instalação do Gabinete do prefeito ali.

Os três edifícios do conde de Prates foram construídos em estrutura metálica, importada da *Vaughan & Dymond Engineers*, da Inglaterra. A caixilharia foi executada por *Henry Hope & Sons Ltd.*, de Birmingham, e por *P. T. Wessel and Company*. (Benedito Lima de Toledo informa ainda que a reconstrução do Prédio Irmãos Weiszflog, na mesma Rua Libero Badaró, quase esquina com São João, também usou a estrutura metálica da *Vaughan*.)

Na fotografia de 1913, vemos a construção dos três edifícios na Rua Libero Badaró. O Vale está ainda coberto de restos das demolições e as casas da Rua Formosa, em primeiro plano, já foram quase todas demolidas. [38]

O prefeito Washington Luis Pereira de Sousa comentaria esse momento do Vale do Anhangabaú no relatório de 1917. Em tom de crítica à administração anterior, diz que em 1914

todos os prédios edificadas nesses terrenos e que formavam as ruas Libero Badaró, São João, Formosa e Largo da Memória, tinham sido demolidos e toda essa enorme área, na parte mais central da cidade, estava intransitável, suja, perigosa e anti-higiênica, constituindo um atestado de incúria e de inobservância dos elementares preceitos de defesa da saúde pública.

Washington Luis descreve o Vale durante a gestão de Duprat, entre a demolição da estrutura anterior e a construção do Parque Anhangabaú:

O vale do Anhangabaú era um vasto lodaçal cortado de valas de agrião, coberto de mato, com enormes lagoas de águas verdes represadas pelas depressões do terreno, pelos escombros das demolições, por alicerces à flor da terra; todo ele estava transformado em descomunal sentina, na parte central da cidade, devassada do Viaduto do Chá, de intenso tráfego, e estendia-se como mancha desonesta entre os formosos palácios que se edificaram na Libero Badaró e o admirável Teatro Municipal na esplanada oposta.¹¹⁸

Vemos o cenário descrito pelo prefeito Washington Luis nesta fotografia de 1914, primeiro ano do seu governo. Os escombros das demolições, o mato, a descomunal sentina, no centro da cidade, e o admirável Teatro Municipal. [39]

*

Naquele tempo, os grandes escritórios contratavam profissionais de origens diversas para desenvolver os projetos mais importantes. No livro *Impressões do Brasil no século XX*, publicado em Londres, em 1913, vê-se uma referência a Maurice de Ladière, engenheiro reformado do exército francês:

*Em sua companhia trabalha o professor Giacomo Corberi, arquiteto nascido em Bolonha. Este foi o autor dos projetos de diversas obras para o Conde de Prates, quando fazia parte do pessoal técnico no Escritório do Construtor Samuel das Neves e sempre sob a direção do Dr. Maurice de Ladrière. Entre esses projetos, figuram os de dois vastos prédios à rua Libero Badaró e de um palacete para o Conde de Prates, na mesma rua.*¹¹⁹

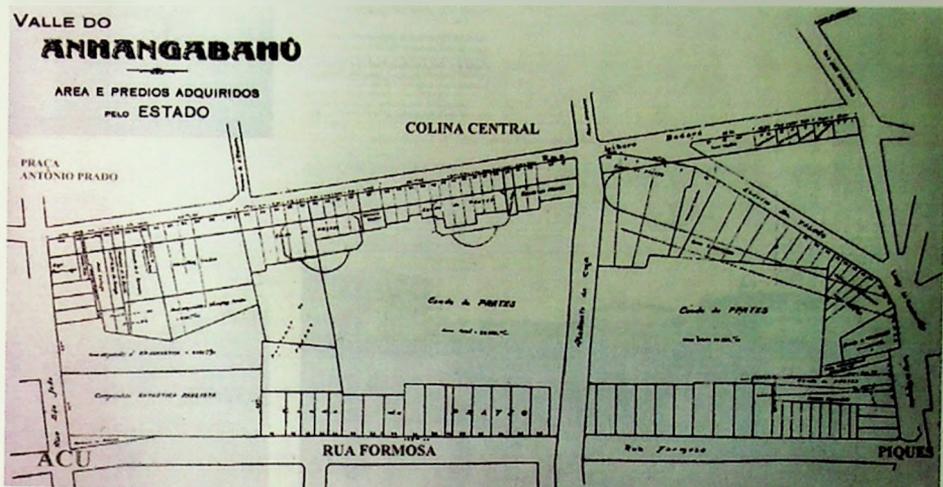
Malta Campos atribui o desenho dos Palacetes Prates ao filho de Samuel das Neves, o arquiteto Cristiano Stockler das Neves, formado na Universidade da Pensilvânia, que retornou a São Paulo em meados de 1911¹²⁰.

Seja como for, na construção dos dois edifícios comerciais da Rua Libero Badaró, o próprio Cristiano das Neves contou que seu pai inspirou-se no *Bundesplast*, o Palácio da Federação Suíça, em Berna, substituindo a cúpula por mansardas e realizando uma fachada italianizante, com *loggia* e *belvedere*¹²¹. [40]

O Teatro Politeama, da Companhia Antártica Paulista (que o arrendava a terceiros), alternou a função de circo, variedades, teatro e café-concerto, na sua curta existência de 22 anos. Nesse período, foi objeto de muitas reformas, ora para atender suas necessidades internas de adaptação, ora para atender intimações dos órgãos públicos de controle e segurança das edificações.

Assim, em 27/12/1895, lê-se no relatório do Intendente à Câmara Municipal, a respeito da licença de funcionamento, que ele nomeou peritos os drs. Theodoro Sampaio, Eugênio Guilhem e Vaz de Oliveira que "*procederam ao exame das obras do Teatro Provisório Politeama, à Rua Formosa, e que ele oferece garantias de segurança e higiene*". Nesse período, o Politeama foi palco de um sem-número de companhias, em boa parte italianas, que encenavam comédias intituladas, por exemplo, *Da Napoli...a Napoli* ou *Miseria e Nobilitá*¹²².

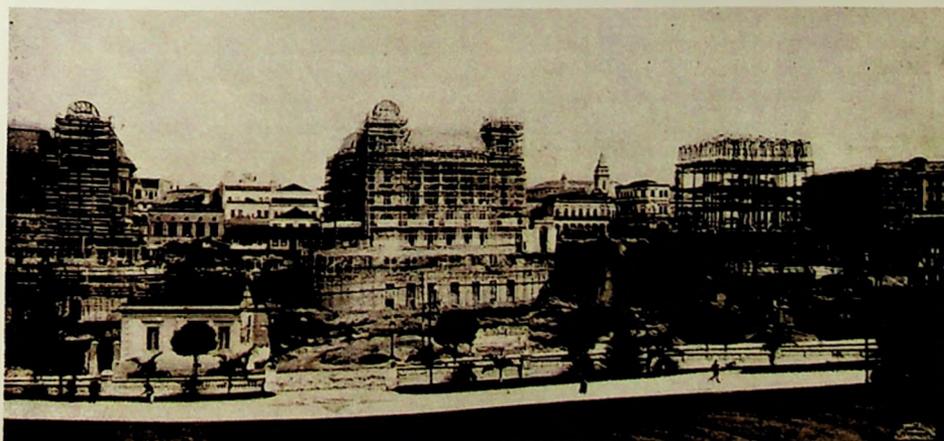
Nas noites de 10, 11 e 12 de outubro de 1905, Sarah Bernhardt, no ocaso da carreira, representou no Teatro Politeama o drama *Fedra*, no mesmo palco em que a egípcia Sar Farah fez a primeira apresentação de nudismo na cidade¹²³.



36. Planta cadastral do Anhangabaú, maio de 1913. J. B. Garcez.



37. Área entre São João e Viaduto Santa Ifigênia, c. 1913, tomada do alto do Mosteiro de São Bento.



38. Vale do Anhangabaú, c. 1913. Construção dos Palacetes Prates, demolição das casas da Rua Formosa.



39. Construção do Parque Anhangabaú, 1914.



40. Parque Anhangabaú. Cartão Postal. Dois Palacetes Prates, frentes para a Rua Líbero Badaró e o Anhangabaú.

Em 1907, o Politeama foi reformado. A platéia foi assoalhada de novo e as frisas e camarotes ficaram mais espaçosos, com a nova decoração e iluminação. A 2/1/1909, o Politeama já funcionava, repleto. Mas a concorrência do Teatro São José, na esplanada do Teatro Municipal, deve ter reduzido o público. No fim de 1909, o Cinema Rio Branco, do Rio de Janeiro, alugou o Politeama para exibição cinematográfica, que só voltou a funcionar como teatro a 2/3/1910, com a Companhia Italiana de Operetas Ettore Vitale. A 27/12/1914, um incêndio destruiu por completo o Teatro Politeama¹²⁴.

No terreno do Politeama, a Companhia Antartica inaugurou em 1916 um luxuoso edifício de seis andares, para escritórios, com um cinema no térreo, o *Cine Central*, com duas salas, a verde e a vermelha. O projeto é atribuído a Augusto Fried e a construção em concreto armado foi calculada pelo alemão Riedlinger, radicado em São Paulo, de quem não temos mais informações¹²⁵.

Sua implantação era contraditória: abria-se para a Avenida São João, como era de esperar, mas ignorava ostensivamente a implantação do Parque no Vale do Anhangabaú, nos fundos.

Alguns anos depois, o Prédio do Cine Central foi adquirido pelo governo federal, durante a gestão do presidente Epitácio Pessoa, para sediar a Delegacia Fiscal.

Warren Dean descreveu as origens sociais da burguesia imigrante. "*Os importadores, que complementaram os fazendeiros-empresários no desenvolvimento da indústria paulista, foram quase sempre imigrantes*". Ele pergunta se a concepção do estrangeiro, de Georg Simmel, ou a do homem marginal, de Robert Park, não explicaria a tendência do imigrante em encarregar-se de setores mais arriscados e talvez menos prestigiosos da economia do que a lavoura, pois o forasteiro encontra fechado para si a terra e os ofícios e ou se converte no intermediário ou não sobrevive.

Para ele, a razão da preponderância dos imigrantes no comércio, embora não explique a propensão deles para a manufatura, é a ausência quase completa de um quadro de paulistas nativos com estilo urbano de vida. Em 1872, antes de se formarem as companhias de imigração, São Paulo tinha 23 mil habitantes. Em 1920, quase 2/3 dos seus 580 mil habitantes eram estrangeiros ou descendentes. A classe operária era em boa parte formada pelos imigrantes que não se deram bem no trabalho dos cafezais ou conseguiram permanecer na cidade ao chegar.

Os imigrantes que enriqueceram e conseguiram igualar-se aos fazendeiros, no entanto, haviam morado em cidades na pátria de origem, pertenciam a famílias de classe média e possuíam instrução técnica. Muitos chegaram com capital. As massas imigrantes eram valiosas para os empresários imigrantes de várias formas, uma das quais porque de ordinário depositavam suas economias em agências locais de bancos que operavam na pátria de origem. A primeira fortuna italiana em São Paulo foi a do engenheiro Giovanni Briccola, que chegou a São Paulo em 1885 para trabalhar na Companhia Paulista de Estradas de Ferro e tornou-se agente do Banco de Nápoles. Giuseppe Martinelli, Francisco Matarazzo e Giuseppe Puglisi Carbone também estiveram ligados a bancos estrangeiros. Em 1900, Matarazzo e Carbone fundaram o *Banco Comercial Italiano*, com 1.000 contos (190 mil dólares), segundo Dean¹²⁶.

Para Warren Dean, Antônio da Silva Prado foi o modelo do fazendeiro-empresário, assim como Francisco Matarazzo foi o modelo do imigrante-empresário. *"Como Prado, Matarazzo foi o mais bem sucedido e, portanto, não constitui o caso típico"*.

O calabrês Francisco Matarazzo chegou ao Brasil em 1881 e se dirigiu a Sorocaba, onde iniciou sua trajetória que culminaria na criação do maior complexo industrial da América do Sul. Em 1890, com capital de 46 contos (21 mil dólares) mudou-se para São Paulo e começou a importar farinha de trigo dos Estados Unidos e da Argentina. Em 1899, persuadiu o *British Bank of South America* a lhe financiar um moinho de trigo em São Paulo, onde não havia nenhum. Matarazzo instalou sua fábrica em 1900, com máquinas de uma firma de Liverpool e setenta operários. Para Dean, *"fosse ou não Matarazzo típico do grupo imigrante, é evidente que sua geração dominou a indústria paulista até o princípio da década de 1930. Crespi, Siciliano, Pinotti Gamba, Scarpa, Jafet e os demais haviam todos chegado ou dado seus primeiros passos na indústria no decênio que terminou no ano de 1900"*¹²⁷

Washington Luís Pereira de Sousa descendia de líderes do Partido Conservador, como Paulino Soares de Sousa, visconde do Uruguai. Bacharel em direito, casou-se com Sofia Paes de Barros, filha de Rafael Paes de Barros, barão de Piracicaba, líder liberal, que o introduziu na vida política¹²⁸. Assim, nota Malta Campos, Washington Luís faria a ponte entre pólos distintos da elite paulistana: ex-conservadores e ex-liberais; monarquistas e republicanos; dissidentes e partidários do PRP, protagonizando, até os anos de 1920, quando governará o Estado e a República, uma versão atualizada da liderança encarnada por Antônio Prado.

Washington Luís foi Secretário Estadual da Justiça nos governos de Jorge Tibiriçá (1904-1908) e Albuquerque Lins (1908-1912), quando modernizou o aparato policial com métodos científicos de vigilância e controle da população urbana. Preterido pelo governo estadual de Rodrigues Alves (1912-1916), ele reconstruiu sua carreira política no município. Elegeu-se vereador em outubro de 1913, conseguiu a indicação para o cargo de prefeito e fez Raymundo Duprat retornar à presidência da Câmara Municipal. Consciente da emergência das massas na cena social, Luís priorizou obras na cidade como forma de atenuar conflitos e tensões, resgatando partes ainda não implementadas do Plano Bouvard e dos projetos de Victor Freire.

No final da gestão de Raymundo Duprat, a Diretoria de Obras Municipais foi reorganizada e rebatizada como Diretoria de Obras e Viação, com um setor dedicado ao Plano da Cidade. Com a nova estrutura, o poder de intervenção municipal intensificou-se nos anos seguintes. No final de 1914, o prefeito Washington Luís conseguiu aprovar as verbas para começar a construção do Parque Anhangabaú e o entregou pronto em 1917¹²⁹.

Alguns estudiosos da formação da metrópole paulistana, como o geógrafo Juergen Langenbuch, situam o período que se inicia em 1915 e termina em 1940, como o do início do processo de metropolização.

*

A trajetória política de Washington Luís, que culminou na sua ascensão à Presidência da República em 1926, esteve estreitamente ligada ao desenvolvimento da "indústria de transportes por automóveis", como se chamava no início o transporte de cargas e passageiros por caminhões, ônibus e automóveis. A sua sentença, "*Governar é abrir estradas*", expressa com fidelidade a sua ação. Desde 1915, o Estado criou repartições técnicas para elaborar planos de obras rodoviárias. Em 1917, os fundadores do Automóvel Clube de São Paulo realizaram o *I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem*.

As empresas ferroviárias, por sua vez, criaram subsidiárias para atuar no ramo do transporte rodoviário. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, por exemplo, líder no setor, criou a Companhia Agrícola de Imigração e Colonização que loteou grandes glebas e fundou cidades ligadas por rodovias, antes de avançar seus trilhos, no oeste de São Paulo e norte do Paraná.

Nestor Goulart Reis Filho traçou as linhas gerais do desenvolvimento rodoviário no Estado de São Paulo e na capital, mostrando as forças sociais e políticas que agiram nessa transformação, de impacto profundo na vida da cidade¹³⁰. Alberto Santos Dumont parece que importou o primeiro automóvel na cidade, em 1891. Daí, até 1907, o país importou 600 veículos e, entre 1908 e 1913, 9.915 veículos. Após a Primeira Guerra Mundial, a indústria estrangeira aperfeiçoou a tecnologia dos automóveis, em especial dos caminhões de transporte de cargas. O número de veículos no Brasil cresceu de 12.995, em 1923, para 53.928, em 1929. Aproveitando a ampliação do mercado brasileiro, em 1919 a empresa norte-americana *Ford* começou a montagem de veículos em São Paulo, seguida pela *General Motors* em 1925.

A 7/3/1908, o conde Lesdain saiu do Rio de Janeiro de automóvel e percorreu a estrada até São Paulo, abandonada logo após a construção da ligação ferroviária, em 1877. Chegou a São Paulo, depois de 700 Km, no dia 11 de abril. Segundo Reis Filho, esse fato estimulou um grupo de paulistanos (Antônio Prado Junior, Mário Cardim, Clóvis Glicério, Bento Canabarro e o mecânico Malet) a imitar a experiência do francês. Entre 16 e 17 de abril de 1908, o grupo fez uma viagem de automóvel de São Paulo a Santos pela velha Estrada do Vergueiro. Dias depois, outro grupo liderado por Eduardo Chaves foi de São Paulo a Jundiaí em dez dias, pela velha Estrada da Boiada.

Na Confeitaria Castelões, na Praça Antônio Prado, reuniam-se os grupos interessados em automobilismo. Antônio Prado Junior e outros decidiram então criar o *Automóvel Clube de São Paulo* e organizar provas automobilísticas, como faziam os europeus.

A 11/6/1908, numa sala do Prédio Martinico, na Praça Antônio Prado, realizaram uma assembléia, presidida por Sílvio Álvares Penteado, cunhado de Prado Junior, para instalação do Clube, com a presença de Paulo da Silva Prado, Antônio da Silva Prado, Rodolfo Miranda, Antônio de Pádua Sales, Carlos Eduardo Prates, Clóvis Glicério, José Paulino Nogueira Filho, Caio da Silva Prado e outros. O conselheiro Antônio Prado foi escolhido presidente da diretoria e os condes Eduardo Prates e Antônio Álvares Penteado, vice-presidentes.

No final de 1908, o prefeito Antônio Prado realizou obras de melhoria na Estrada do Vergueiro e percorreu o trecho do Planalto em 12 horas, entre ida e volta. No começo de 1909, o Secretário de Justiça e Segurança Pública do Estado, Washington Luís, repetiu a excursão.

Reis Filho informa que o jovem Secretário Washington Luís, de 38 anos, ia aos domingos conhecer as estradas da periferia da cidade para definir o *Circuito de Itapeverica* de competições automobilísticas. Com o grupo do Automóvel Clube, o Secretário obteve do governo a execução de obras no circuito, e reparos na pavimentação de algumas ruas da cidade, para completar o percurso da primeira corrida de automóveis em São Paulo e na América do Sul.

Mas a passagem das competições esportivas para os programas de obras públicas e empresariais demorou algum tempo, segundo Reis Filho. Entre 1912 e 1916, o Presidente do Estado, Rodrigues Alves, tomou as primeiras medidas práticas, através de dois secretários: Washington Luís e Paulo de Moraes Barros, Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Como deputado, Washington Luís conseguiu aprovar a Lei 1.406, de 26/12/1913, que reorganizou o sistema penitenciário estadual, com uma cláusula que permitia aproveitar presidiários como mão-de-obra para construção de rodovias. Em 1913, o Governo do Estado fez o Plano Rodoviário.

Como prefeito de São Paulo, Luís criou uma seção técnica, comprou equipamentos e elaborou um programa de construção e conservação de mais de 300 Km de rodovias (neologismo introduzido por ele), segundo seis eixos, a partir do centro: para a Cantareira, São Miguel, Sacomã, Santo Amaro, Pinheiros (e Osasco) e Lapa (e Pirituba).

De maio a julho de 1917, o Governo do Estado realizou o *I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem*, início da ação política mais organizada, que fundou a *Associação Permanente de Estradas de Rodagem*, APER, presidida por Washington Luís, e Antônio Prado Junior como tesoureiro.

A APER organizou congressos, fez divulgação técnica através de revista e promoveu a propaganda do rodoviarismo. Segundo Reis Filho, era um "comitê semi-oficial (apoiado pelos governos do Estado e do município de São Paulo), que deveria articular os contatos com os municípios e todos os setores econômicos e técnicos interessados". Uma plataforma interessante para Washington Luís, que o conduziria ao Governo do Estado e à Presidência da República¹³¹.

*

A Avenida São João transformou-se na versão paulistana da Avenida Central carioca. Na faixa central, corriam bondes para os bairros a oeste; nas laterais, automóveis; separando as três faixas do leito, uma fileira de árvores¹³². No terreno do Mercado São João, a prefeitura formou uma praça arborizada (a futura Praça do Correio) e instalou ao centro uma escultura em homenagem ao compositor italiano Giuseppe Verdi, de Amadeu Zani. No outro lado da praça, o governo federal preparava o canteiro para iniciar a construção da nova sede da Empresa de Correios e Telégrafos, que funcionava no Largo do Palácio, em prédio alugado a Eduardo Prates¹³³.

Encostado ao canteiro do prédio dos Correios e Telégrafos, foram construídos os Hotéis Central e Britânia, projetados pelo Escritório Ramos de Azevedo e inaugurados em 1916¹³⁴.

*

Para Nicolau Sevcenko, uma nova paisagem, fluente, vital e artificial, surgia na cidade. O relato feito pelo crítico de arte d'*O Estado de S. Paulo*, em 19/10/1919, da saída do Teatro Municipal, num fim de tarde de domingo, após a Orquestra Sinfônica Italiana executar a *Heróica*, de Beethoven, noturnos de Debussy, o *Prelúdio* de Tristão e *Isolda*, de Wagner, e balés de Ana Pavlova sobre *O pássaro de fogo*, de Stravinski, revela a nova realidade:

Uma multidão que desce a imponente escadaria já iluminada pelas lâmpadas que começam a acender-se na indecisão do crepúsculo e se espalha pela praça, animando o Viaduto do Chá e a entrada do Triângulo, os automóveis que cruzam com dificuldade as imediações do teatro pondo nos vultos femininos reflexos irisados dos seus refletores, um rumor abafado de conversas e risos discretos, silhuetas que acentuam, como num cinematógrafo, a nobre distinção das suas linhas, todo um quadro movimentado e impressionante que só as grandes cidades civilizadas podem oferecer.

Ele nota como a ação do palco se estende para a rua, através do uso cenográfico da eletricidade, dos faróis dos carros ressaltando personagens em evidências instantâneas, da mobilidade acelerada dos deslocamentos. A identidade com as "*grandes cidades civilizadas*" era tomada de empréstimo, implicava concertar uma imagem pasteurizada e imitar o que seria um padrão superior da vida urbana. "*Essa identidade impostada, sem um substrato concreto outro que as cintilações do ocidente exótico, operava como um signo de distinção indiferente aos seus supostos valores utilitários, exatamente como ocorrera com a adoção do automóvel como índice conspícuo da discriminação social*".

A artificialidade repentina e sem raízes da riqueza cafeeira gerava uma cidade complexa da noite para o dia, lançava as imaginações num vazio onde agitavam-se aspectos fragmentados das cidades européias e norte-americanas como catalisadores de uma vontade de ser e onde as condições locais reais seriam sentidas antes como embaraços do que como base de um empreendimento coletivo¹³⁵.

*

Parques do Anhangabaú nos fogaréus da aurora...

Oh larguezas dos meus itinerários.

Estátuas de bronze nu correndo eternamente,

num parado desdém pelas velocidades.

Mário de Andrade

Nos anos de 1920, o Parque Anhangabaú atingiu seu apogeu. A harmonia plástica alcançada pela construção integrada dos edifícios e do jardim era notável e talvez única na cidade. O recinto alcançou o *status* de símbolo da cidade moderna, representação acabada e consensual do poder e do gosto da elite agrária de São Paulo.

O jardim desenhado por Joseph Bouvard e Francisque Cochet -com alamedas curvas, estátuas espalhadas ao ar livre, êxedra, árvores e bancos¹³⁶ - queria significar uma nova realidade, ao menos naquele pequeno recinto da cidade em processo de metropolização.

Benedito Lima de Toledo conta-nos sobre as estátuas e seu destino após a destruição do Parque Anhangabaú. O bronze *O menino e o catavento (Le petit moulin)*, de O. M. di Palma, executado por Jaboeuf & Rouard Fondeurs, ele diz que foi a primeira estátua a ser instalada no Parque e hoje está no passeio em frente à Faculdade do Largo de São Francisco.

O *ceifador (Le faucheur)*, figura de um jovem afiando a foice, realizada por H. Moreau, tem destino ignorado. *Guanabara*, de João Baptista Ferri, foi instalada na Ladeira Doutor Falcão Filho em 1941, quando o Parque se extinguiu pela implantação da Avenida. Perto dela, havia um busto em bronze do patrono da Marinha Brasileira, o Marquês de Tamandaré, sobre pedestal de granito.

Mas o conjunto escultórico monumental em homenagem ao maestro Antônio Carlos Gomes, da autoria de Luigi Brizzolara, é um marco duplamente importante. Em primeiro lugar, na paisagem do Vale do Anhangabaú. Executado na *Fonderia Artistica in Bronzo*, em Pistoia, Itália, a sua implantação na esplanada lateral do Teatro Municipal, aproveita a situação única. Brizzolara integra as estátuas, que representam as obras de Carlos Gomes (*Condor, Fosca, Lo Schiavo, Salvador Rosa e Guarany*), ao chafariz, escadaria e jardim¹³⁷.

Sevcenko mostra a fotografia do dia da inauguração do conjunto escultórico de Brizzolara, em 1922, ano da comemoração do centenário da Independência. Vemos a multidão no Parque Anhangabaú, a orquestra, a celebração da comunhão ítalo-paulista¹³⁸.

Warren Dean tratou da fusão das elites emergentes. "*Os industriais de São Paulo surgiram, no correr dos trinta anos seguintes à República, como grande e distinto grupo econômico, quase tão importante quanto as elites rurais e mercantis de que evolveram*". Para Dean, a extensão da coesão e da autopercepção dos industriais como grupo determinaria sua força na arena política. A consciência da elite rural era manifesta; embora sua fortuna fosse recente, sua linhagem não o era. O Império afidalgou alguns dos seus membros e acumulou de ordens e honrarias muitos deles e a República os transformou em cidadãos ocupados na sua genealogia. Um dos membros dessa sociedade dizia em 1920 que aquela "*não é uma civilização parvenue, ela sente dentro de si mesma o grande impulso do passado para realizar*".

Os lucros excelentes do café não poderiam se expandir indefinidamente porque para o fazendeiro duplicar sua fortuna seria preciso ele duplicar seus cafezais. Já a fortuna de um Matarazzo se afigurava assustadoramente grande e capaz de ramificações ilimitadas. Para Dean, essa situação foi criada pela própria elite fazendeira, que presidiu uma expansão econômica que requeria novos fatores de produção e novos homens para manipulá-los. Lembra o europeu Louis Mouralis, que visitou São Paulo em 1930 e descreveu uma sociedade “*profundamente diferenciada dos velhos povos*”, com um sistema de classes nada fechadas onde o único princípio da hierarquia social é o dinheiro, que muda livremente de mãos.

A disputa entre os fazendeiros e industriais ecoava em frases como a que o Brasil era um país eminentemente agrícola. Os fazendeiros criam que a fábrica drenava a mão-de-obra da fazenda. A segunda queixa, antiga, se referia à idéia de que a maior parte da indústria brasileira era “artificial”, pois precisava de matérias primas importadas. Dean presumiu que os fazendeiros desejavam obstruir o caminho dos industriais. Mas a particularidade dos favores solicitados ao governo pelos industriais colocou-os dependentes da estrutura política. No Partido Republicano Paulista, os industriais eram representados por políticos como Alfredo Pujol, Carlos de Campos, Arthur Diederichsen e Lacerda Franco, mas não influíam junto ao *status quo*.

Segundo Dean, fatores circunstanciais do início da industrialização de São Paulo atenuaram os conflitos entre os industriais e os fazendeiros. Contudo, as fontes potenciais de mútua hostilidade social entre a elite fazendeira e os imigrantes recém-enriquecidos não foram ativadas. Foi notável o número de casamentos entre famílias de fazendeiros e famílias de imigrantes. Na primeira geração, foram raros. Entretanto, Siciliano e Noschese, por exemplo, que chegaram muito jovens a São Paulo, desposaram mulheres brasileiras. Todos os filhos de John Kenworthy, Guilherme Giorgi e Pedro Morganti se casaram com brasileiras; a filha de Rodolfo Crespi, casou-se com Fábio da Silva Prado; Weiszflog, Byington, Pereira Ignácio, Scarpa, Oetterer etc se ligaram à elite fazendeira da mesma maneira, pelo casamento¹³⁹.

*

Prédio dos Correios, Largo da Memória, Hotel Esplanada

Novos edifícios foram inaugurados no Vale do Anhangabaú no início da década de 20, quando se comemorou os cem anos da Independência do país em 1922. Em dezembro de 1921, a fotografia intitulada *Avenida São João a partir da esquina da Rua Libero Badaró*, de Guilherme Gaensly, registrou a fase final da construção do Prédio dos Correios e Telégrafos, onde se vê os andaimes e a concretagem do último pavimento. Essa fotografia é interessante também por mostrar a transformação da Avenida São João, pois na fotografia intitulada *Avenida São João em obras, vista a partir da Rua Libero Badaró em direção ao Largo do Paissandu*, de janeiro de 1915, Gaensly fotografara a perspectiva exatamente do mesmo ângulo¹⁴⁰.

Domiziano Rossi e Felisberto Ranzini, do Escritório Técnico Ramos de Azevedo, projetaram para o governo federal o Prédio dos Correios e Telégrafos, de estilo neo-renascentista, estilo muito frequente em edifícios públicos. Segundo Carlos Lemos, no Prédio dos Correios o estilo está expresso timidamente nos coroamentos das janelas dos andares médios, nas bossagens dos andares baixos, nas pilastras de concreto armado, nas platibandas de balaustrada decoradas, ladeando o relógio da fachada principal, voltada para a praça, marcada pela grande marquise de ferro sobre as três portas¹⁴¹.

O Prédio foi inaugurado em outubro de 1922, segundo fotografia do arquivo do Escritório Técnico Ramos de Azevedo. Um cartão postal de Theodor Preising, dos anos 20, mostra a Praça do Correio com intenso movimento de pessoas, bondes e automóveis¹⁴².

A fotografia de Militão de Azevedo, *Paredão do Piques*, mostrou o aspecto do Largo da Memória em 1862 (Imagem 15). Em 1919, uma fotografia do Álbum Comparativo, que Washington Luís mandou preparar, atualizando o Álbum de Militão, mostra o Obelisco encoberto pelo arvoredado e o largo triangular fechado por muro e grade, com um portão no vértice inferior.

Essa aparência acanhada contrastava com o Parque Anhangabaú, quase contínuo. Em 1919, o prefeito Washington Luís contratou o arquiteto Victor Dubugras para reformar o Largo da Memória, dentro do programa de obras do Governo do Estado para as comemorações do Centenário da Independência.

Victor Dubugras (Sarthe, França, 1868-Teresópolis, 1933), criado em Buenos Aires, trabalhou ali no escritório de Tamborini, autor do Teatro Colón. Em 1891, veio para São Paulo e trabalhou na Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e no Escritório Ramos de Azevedo. Em 1894, foi contratado para lecionar *Trabalhos gráficos* no curso de engenharia civil da Escola Politécnica. No final do século 19, abriu escritório próprio e fez projetos importantes, como as famosas residências, e prédios públicos, como a Faculdade de Medicina, em Salvador, de 1905, a Estação Ferroviária de Mairinque, de 1907, e os Grupos Escolares de Botucatu, Piracicaba, Espírito Santo do Pinhal e Taubaté. Em 1898, projetou o novo Mercado São João, com Francisco Henszler, que não foi construído.

Sylvia Ficher aproximou Dubugras da brilhante geração dos arquitetos Otto Wagner, Victor Horta, Henri van de Velde, Hector Guimard, Charles Mackintosh, Peter Behrens, Frank Lloyd Wright e Auguste Perret. Dubugras contribuiu para a formação do estilo novo que se difundiu em São Paulo na década de 10, o neo-colonial. A reforma do Largo da Memória foi sua primeira obra "tradicionalista" de repercussão¹⁴³.

Segundo Benedito Lima de Toledo, Dubugras manteve a Pirâmide do Piques no lugar, criou um chafariz encostado ao paredão, no fundo, e construiu um conjunto de escadas que sobem a colina fluentemente, em várias direções, com guarda-corpos de blocos de granito ondeantes. O granito domina a composição: aparelhado, está nos blocos de arremates dos muros; *in natura*, está na alvenaria de junta seca e nas lajes do piso, ou então contrastando com o azulejo dos bancos. No alto do pórtico do chafariz, estão os azulejos impressos com o brasão da cidade, criado por Guilherme de Almeida e José Wash Rodrigues. Para Toledo, o pórtico de colunas delgadas é uma escultura que atenua a rigidez do paredão ao fundo e enquadra a Pirâmide, o mais antigo artefato da cidade, feita por Daniel Müller em 1814.

A Ladeira da Memória foi fechada ao trânsito de automóveis. Na praça de intensa circulação, os bancos curvos de pedra e as árvores centenárias e vigorosas são um remanso para pedestres. Embora emoldurem o conjunto, as árvores não fecham a vista para o Parque Anhangabaú. Inaugurado em janeiro de 1921, o Largo da Memória e o Parque Anhangabaú passaram a constituir um conjunto integrado.

Para Toledo, “o sentido escultural, a articulação hábil com o entorno, numa área de topografia difícil, mais a alta qualidade da execução, fazem do Largo da Memória a melhor praça projetada da cidade de São Paulo”. Ele lembra que, em 1992, o arquiteto português Álvaro Siza pediu para ser reconduzido “àquele recanto com escadas de granito e painéis de azulejo”, onde sentou-se à mureta para fazer tranquilamente um de seus croquis¹⁴⁴.

Saio do hotel com quatro olhos, dois do presente, dois do passado.

Anhangabaú que já não é dos suicídios passionais!

O Hotel Esplanada virou catacumba.

Manuel Bandeira

Em 1920 começou a construção do Hotel Esplanada, segundo o projeto de Emile Louis Viret e Gabriel Pierre Jules Marmorat.

Warren Dean informa que a Companhia Puglisi, de Giuseppe e Nicolá Puglisi, que participou da fundação do Banco Francês e Italiano, possuía um moinho, fábrica de chapéus, fábrica de fitas, a Refinadora Paulista, uma companhia de armazéns e “interesses importantes no Hotel Esplanada” e que, quando faliu, em meados dos anos 20, Rodolfo Crespi, Morganti e outros absorveram suas propriedades¹⁴⁵.

O edifício do Hotel Esplanada foi uma das primeiras grandes estruturas de concreto armado construídas na cidade, calculada por Riedlinger, o mesmo calculista do Prédio do Cine Central¹⁴⁶.

Localizado atrás do Teatro Municipal, o Hotel lembrava o Copacabana Palace, projetado pelo francês André Gire, também inaugurado em 1922. O Largo da Esplanada do Municipal já passara a denominar-se Praça Ramos de Azevedo, desde 1920¹⁴⁷.

O Esplanada abriu suas portas em 1923. O folheto de propaganda, de setembro de 1929, diria tratar-se de um hotel de 250 apartamentos, com banho e telefone: “Luxo e conforto moderno. O mais bem situado. American Bar – Grill Room – Cozinha de 1ª ordem”.

Guilherme de Almeida, em crônica publicada n' *O Estado de S. Paulo* em 22/6/1960, disse que os projetos de Viret e Marmorat, premiados em Paris, representaram a perfeição da arquitetura de estilo Luiz XVI modernizado. Sobre o interior do Hotel Esplanada, ele recorda "o grande saguão de entrada, portarias, escadarias para o andar nobre, com sua suíte de salões ao longo da larga galeria". Sobre a localização, diz que é "central, em área ampla, justamente a cavaleiro da nossa mais bonita perspectiva urbana – o Anhangabaú, 'sala de visitas' de São Paulo, como já se disse".

O Hotel fechou por volta de 1954. Hoje, o edifício abriga a sede do Grupo Votorantim, de Antônio Ermirio de Moraes.

Volto ao hotel pelo Anhangabaú.

*Onde as juvenilidades auriverdes? Onde
a passiflora? O espanto? A loucura? O desejo?*

Manuel Bandeira

No plano federal, a sucessão de 1922 agitou a monotonia política da escolha do Presidente da República. Apresentaram-se dois candidatos: o mineiro Artur Bernardes, da situação, e o fluminense Nilo Peçanha, que criara o movimento da *Reação republicana*. Contra a escolha de Bernardes levantou-se o Clube Militar, no Rio, expressando o descontentamento de parte do Exército com o domínio dos paulistas e mineiros. A 5/7/1922, tenentes do Forte de Copacabana revoltaram-se contra o governo de Bernardes, iniciando ali um movimento político que culminaria na Revolução de 1930. A 15/7/1924, o grupo descontente ressurgiu na Revolução paulista: ocupou São Paulo por alguns dias e forçou o governo a deixar a cidade. Na reconquista, tropas do governo federal cercaram e bombardearam a cidade.

Para Francisco Iglésias, o programa do tenentismo era típico das classes médias: nacionalização do subsolo, política industrial, legislação de assistência social. No plano político, esse grupo queria derrubar as oligarquias, instituir a justiça eleitoral, o voto secreto e a educação obrigatória¹⁴⁸.

Em 1924 e 1925, uma grande seca atingiu São Paulo. A queda do nível de armazenamento nas represas e a diminuição da produção de energia hidrelétrica levaram ao racionamento do consumo que atingiu o setor de transportes urbanos. Diante do fato, a prefeitura concedeu linhas de ônibus a particulares para compensar a deficiência das linhas de bondes da *São Paulo Light*. Movidos a derivados de petróleo, livres dos traçados dos trilhos, o transporte público por ônibus expandiu-se e consolidou-se, mesmo após superada a crise de energia.

Isso significou a quebra do monopólio do transporte coletivo da empresa canadense, que implantou linhas próprias de ônibus (os *jacarés*, pintados de verde e amarelo) para Higienópolis e Perdizes. Ao mesmo tempo, a *Light* contratou o engenheiro de tráfego e urbanista canadense Norman Wilson para elaborar a proposta de um novo sistema de transportes coletivos, integrando metrô e ônibus.

O *Plano Integrado de Transportes* foi contestado na Câmara Municipal e na imprensa ao propor o aumento das tarifas e pretender monopolizar as linhas de ônibus. Rejeitado o projeto da *Light*, o prefeito José Pires do Rio pediu a dois técnicos do governo, João Florence de Uihôa Cintra e Francisco Prestes Maia, uma proposta alternativa que focalizasse a expansão viária da cidade baseada no uso dos ônibus e automóveis.

*

Na década de 20, o Parque Anhangabaú atingiu seu apogeu, uma ambientação de harmonia plástica resultante da integração do jardim com os edifícios à volta.

Esta imagem de um cartão postal mostra uma parte desse ambiente. Posicionado no terraço do Automóvel Clube, o fotógrafo registrou a visão do conjunto formado pelo parque, Teatro Municipal e Hotel Esplanada. Em primeiro plano, vê-se a êxedra, pórtico circular com bancos, e a seguir os bondes circulando pela Rua Formosa, no nível mais alto. [41]

Na fachada lateral para o Vale, funcionava o Bar do Municipal, com mesas postas no passeio entre o edifício e o jardim lateral¹⁴⁹.

*

Em 1924, terminadas as desapropriações, começou a abertura de uma nova praça na colina central, em frente à Igreja de Santo Antônio e do Viaduto do Chá, que viria ser denominada de Praça do Patriarca, em homenagem ao líder da Independência, José Bonifácio de Andrada e Silva.

Em 1890, o engenheiro Adolpho Pinto já se referia à necessidade de criar esta praça como desafogo da circulação, no tempo em que a construção do Viaduto do Chá abriu esse lado da colina central. Todos os projetos da década de 1910 previram a abertura dessa praça nos *Quatro cantos*. A Lei 1.473, de 10/11/1911, declarou de utilidade pública os prédios da quadra entre as Ruas Direita, São Bento e Libero Badaró, até o alinhamento da Rua da Quitanda. A praça teria 80 metros por 52 metros. A abertura da Praça do Patriarca implicou grande valorização dos imóveis do entorno, não atingidos pela desapropriação, como o velho sobrado do barão de Iguape.

O barão de Iguape, avô materno de Antônio Prado, morreu em 1909. Legou o sobrado dos *Quatro cantos*¹⁵⁰ à afilhada, a condessa Pereira Pinto, que morava em Paris. A condessa mandou demolir o velho sobrado e contratou Ramos de Azevedo para construir no lugar um prédio de uso comercial. O prédio, de estrutura metálica, foi alugado ao hoteleiro Daniel Souquières, que instalou sua *Rotisserie Sportsman* nos dois andares de cima, e à prestigiosa Casa Enxoval, que se instalou no térreo. Em 1919, a loja inglesa *Mappin Stores*, ocupou os três andares do prédio, mediante contrato de arrendamento por 20 anos. O prédio foi reformado por Ramos de Azevedo, para adaptar-se ao novo uso¹⁵¹. Hoje, no terreno ergue-se o Edifício Barão de Iguape, sede do Unibanco.

A outra face da praça de 4.160,00 m² foi reconstruída com prédios comerciais, projetados pelo Escritório Siciliano e Silva, dos engenheiros Heribaldo Siciliano e Antonio Alves da Silva, empresa de projeto e construção especializada em estruturas de concreto armado¹⁵². Em 1924, a Casa Fretin instalou-se na esquina das Ruas de São Bento e Quitanda, às vésperas da conclusão da praça.

O folheto *Estudos dos melhoramentos em São Paulo*, divulgado em 1924, dizia que a abertura da praça “teve por principal escopo o problema da reversão do tráfego de veículos e conseqüente melhoramento da circulação no centro. Esta praça será servida por dois túneis de acesso de veículos para o Parque Anhangabaú, onde é projetado o grande estacionamento de automóveis”¹⁵³. O túnel e o estacionamento para automóveis não foram feitos. Ao invés deles, foi feita uma rampa de ligação entre a Praça do Patriarca e o Parque Anhangabaú. O que chama a atenção no folheto é a presença marcante do automóvel na paisagem urbana e o fato de já se pensar o Parque Anhangabaú como “grande estacionamento de automóveis”.

O cartão postal, tirado da janela do Hotel Esplanada, mostra a Praça do Patriarca, na extremidade do Viaduto do Chá. À esquerda, o palacete do Automóvel Clube e, à direita, o palacete da *Rotisserie Sportsman*. Entre o Automóvel Clube e o Viaduto do Chá, vemos a rampa de ligação do Parque à Praça, ladeada de palmeiras. No canto direito da fotografia, vê-se o reforço estrutural do Viaduto do Chá, arco de concreto armado revestido em cantaria, que substituiu o trecho em aterro. [42]

Para Richard Morse, era evidente que a vida da cidade assumia um estilo novo e cáustico que hipnotizaria os artistas da Semana de Arte Moderna de 1922. Para João Luiz Lafetá, "*o Modernismo, de um só passo, rompia com a ideologia que segregava o popular e instalava uma linguagem conforme à modernidade do século*". Os artistas de 22 registraram o crescimento veloz, voraz e autofágico da cidade e usaram elementos presentes no Parque Anhangabaú como signos dessa visão.

Para Mário de Andrade, havia então três pintoras modernas no Brasil: Anita Malfatti, Tarsila do Amaral e Zina Aita. Duas delas representaram o Parque Anhangabaú em suas telas, que reproduzimos na página de rosto deste capítulo¹⁵⁴.

Em março de 1924, Tarsila do Amaral pintou *São Paulo (135831)*, onde o Viaduto do Chá e o Parque Anhangabaú são elementos centrais da composição pictórica. "*Além do repertório característico desse pau-brasil urbano – redes metálicas, gradis, vagões de trem, trilhos, viaduto-, que traduz a era da técnica, a colagem de números em série integra a composição do quadro e se instala aí como um dos elementos da rede de relações, numa espécie de letreiro de caráter cubista*", diz Nádya Battella Gotlib¹⁵⁵

Em 1923, Zina Aita, que participou da Semana de 22, desenhou o *Retrato de Mário de Andrade*, em nanquim sobre papel. No quadro, Mário está encostado na balaustrada que poderia ser a do Palacete Prates. Ao fundo, vemos símbolos da cidade moderna: a torre da estação da Luz, o Viaduto do Chá, o Teatro Municipal e as palmeiras do Anhangabaú¹⁵⁶.



41. Parque Anhangabaú. anos de 1920. Cartão Postal. Teatro Municipal e Hotel Esplanada.



42. Parque Anhangabaú. Cartão Postal. Viaduto do Chá e Praça do Patriarca entre dois Palacetes Prates: o da esquerda, sede do Automóvel Clube; e da direita, Rotisserie Sportsman.

Para Gotlib, no momento de euforia diante da eletricidade, o espaço urbano desenha-se iluminado pelos postes da *Light*, como no título do livro de Oswald de Andrade. No desenho de Tarsila que o introduz esse livro, os postes estão colocados entre arranha-céus, bondes, fábricas e a gente em movimento nas ruas, azul *Klaxon* e cor terra em meio a objetos da paisagem: altos edifícios, automóveis, viadutos. O artista e a cidade integram-se no mesmo ritmo dinâmico, estimulados “*pela energia dos motores e pelo movimento dos pedestres nas ruas, sobretudo no Viaduto do Chá, sobre o Vale do Anhangabaú, ajardinado com esmero*”.¹⁵⁷

Para Sevcenko, a obra de Tarsila do Amaral (1886-1973) elaborou uma síntese extraordinária entre o purismo parisiense e a “descoberta-do-Brasil” articulada por Paulo Prado. A fina compreensão que ela teve da arte de Léger foi decisivo. “*Passando da pintura da Seção de Ouro para as experiências com o cinema e a música, Léger pôde avaliar afinidades potenciais sugeridas por novas noções de mobilidade, ritmo, intemporalidade, cortes e closes introduzidos pelas linguagens emergentes. A amizade íntima com Blaise Cendrars, ademais, lhe alvitrou o impacto emotivo das cores, a força coesiva da unidade temática e o poder ilimitado da metáfora agregadora da cidade como índice da comunhão*”.

Tarsila reformulou essa sintaxe segundo os propósitos que a animavam. A forma, textura e cor, recolocados no espaço pictórico livre de referências temporais ou presenças casuais, criaram uma sensação de sonho. A força fertilizadora de Léger aparecia, segundo Sevcenko, nas obras-primas *São Paulo (135831)*, *E.F.C.B.*, *Abaporu* etc. Mas, ao contrário de Léger, que usou metonímias mecânicas, como engrenagens, pistões e chaminés, Tarsila preferiu símbolos da cidade, como carros, trens, bombas de gasolina; da tropicalidade, como cactos e bananeiras; da história, como sobrados coloniais e igrejas; e étnicos, como os negros e mulatos que povoaram suas telas¹⁵⁸.

Oswald de Andrade representou o ritmo apressado da nova realidade urbana. No poema-minuto intitulado *Anhangabaú*, cinco versos curtos mostram três figuras que povoam a cidade: o interiorano em visita à capital, a menina que viaja com ele, e o apressado paulistano de meias brancas:

Sentados num banco da América folhuda

O cow-boy e a menina

Mas um sujeito de meias brancas

Passa depressa

No Viaduto de ferro

Oswald de Andrade

*

Nas imediações do Vale do Anhangabaú, desde os anos 10 surgem edifícios mais altos. Em 1912, na esquina da Rua Líbero Badaró com a Ladeira Doutor Falcão Filho, o arquiteto Cristiano Stockler das Neves projetou o Prédio Medici, de escritórios, com seis andares na Líbero Badaró e nove na Doutor Falcão Filho. Construído pelo Escritório de Samuel das Neves com estrutura em concreto armado, o Prédio Medici é um marco da verticalização da cidade, segundo Nadia Somekh.

Genericamente, a verticalização é a consequência da pressão da demanda sobre localizações determinadas, viabilizada pela vulgarização do uso do elevador e das novas técnicas construtivas em metal ou concreto armado. Ao multiplicar o solo urbano, a verticalização é o resultado de “*uma estratégia de valorização entre múltiplas frações do capital fundiário, financeiro, imobiliário e produtivo*”.

Em São Paulo, nos anos 10, a altura mínima exigida no centro da cidade era de três ou quatro andares para as novas construções, o que estimulou o adensamento e a verticalização. Antes de 1920, prédios acima de quatro andares eram exceção. Mas a verticalização como processo, e não como ocorrência pontual extraordinária, só começou aqui de fato nos anos 20¹⁵⁹.

*

No início dos anos 20, o arquiteto Cristiano das Neves projetou para o comerciante Sampaio Moreira um edifício de 14 andares em concreto armado, na Rua Libero Badaró, lado par. A aprovação do projeto do Prédio Sampaio Moreira foi difícil, como lembrou o próprio Cristiano:

*Victor Freire não queria aprovar o projeto porque era francófilo e não simpatizava com prédios altos. Apesar da altura do edifício estar conforme à largura da Rua Libero Badaró, ele alegava que o balcão tinha dois metros de balanço, quando a lei permitia só 85 centímetros. Mas o prefeito Firmiano Pinto estava a meu favor. Recorremos à Câmara Municipal, que fez uma lei especial aprovando a construção do Sampaio Moreira.*¹⁶⁰

Com 50 metros de altura, o Prédio Sampaio Moreira tem cerca de 8 mil m² de área construída e 680 m² de área de projeção no lote. O seu estilo eclético, linguagem movimentada pelo uso de cornijas, ornatos e balcões salientes, representou a idéia da conciliação entre o programa da Escola de Belas-Artes de Paris e o espírito norte-americano, que Cristiano das Neves trouxe dos Estados Unidos, onde se diplomara, na Universidade da Pennsylvania.

A altura do Prédio Sampaio Moreira enquadrava-se no Padrão Municipal de 1920, que permitia altura máxima igual a três vezes a largura da rua (a Rua Libero Badaró tem 18 metros de largura). Ele tornou-se o edifício mais alto da cidade mas sua elevação destoava do conjunto projetado por Victor Freire e Joseph Bouvard para o Parque Anhangabaú, onde todos os edifícios – Teatro Municipal, Palacetes Prates, Hotel Esplanada – têm altura máxima de 30 metros, entre cinco e sete andares. Para Malta Campos, “o volume vertical do Sampaio Moreira quebrava o perfil horizontal do conjunto e destronava as cúpulas dos Palacetes Prates como ponto culminante da paisagem”.

O diretor de Obras Municipais, Victor Freire, tentou evitar sua construção, mas a altura do Sampaio Moreira era compatível com a lei de 1920. Tentou negar aprovação ao projeto, apegando-se à saliência dos balcões da fachada, que ultrapassava os limites legais de projeção sobre via pública. Mas a Câmara Municipal, por meio da Lei 2.735, de 21/8/1924, liberou os balcões do Sampaio Moreira, que foi concluído em 1924¹⁶¹.

Em 1920, Milcíades de Luné Porchat publicou um livrinho de 71 páginas, intitulado *Do que precisa São Paulo: um punhado de idéias sobre a cidade*, coletânea dos artigos que ele escrevera no *Jornal do Commercio*, como sugestões ao prefeito Firmiano de Moraes Pinto, eleito em 1919 para substituir Washington Luís, candidato à presidência do Estado em 1920¹⁶².

Porchat qualificou seu livro como “*singelo guia para o estudo das futuras reformas desta capital*”, pois a aproximação do Centenário da Independência exigiria “*reformas mais completas e radicais, que viessem a constituir um plano de conjunto geral e organizado*”, condizentes com seu formidável desenvolvimento e seu “*brilhante futuro*”:

Atualmente, o que temos de bom é muito circunscrito e mesquinho. O vale do Anhangabaú e o Teatro Municipal formam um lindíssimo conjunto; no entanto, as belezas se findam bruscamente, com os fundos de casas [remanescentes] da rua Formosa. [...] Permitiu-se também que a beleza do conjunto fosse quebrada pelo ciclópico edifício da Delegacia Fiscal.

Para Malta Campos, “*Porchat inscrevia ali os termos do trágico destino de São Paulo: o anseio pelo futuro levaria à desconsideração e eventual destruição dos esforços já investidos na construção qualitativa da cidade*”. Ele se refere a lugares como o Parque Anhangabaú, Parque Dom Pedro II e o bairro de Higienópolis, que seriam sacrificados a partir dos anos de 1940. Porchat anunciava o predomínio do automóvel; enxergava as linhas de bonde como empecilhos à circulação, não tolerava restrições ao estacionamento de automóveis, dizia ser urgente o alargamento das ruas principais, propunha reduzir calçadas: “*Nos problemas urbanos, é muito mais importante a circulação de veículos que a de pedestres. Estes se esgueiram por qualquer fresta*”.

Milcíades Porchat priorizava a ampliação do sistema viário, em meio às ecléticas sugestões de restrição à expansão descontrolada dos loteamentos na periferia, e de embelezamento da cidade. Para o sistema viário, propunha o modelo radial de “*amplas comunicações com os pontos extremos da cidade, para ficar esta dotada de uma formosa disposição estrelada, com as avenidas a se irradiarem do centro para a periferia*”, introduzindo, segundo Malta Campos, os termos que frutificariam nos anos seguintes: articulação e subordinação entre centro e periferia, e o conceito de *irradiação*.

Porchat aglutinava propostas viárias desenvolvidas pelos técnicos da Diretoria de Obras Municipais ou da Companhia City. Propunha três grandes avenidas em volta da área central, para formar um circuito ao longo dos quadrantes sudeste e sudoeste, usando os fundos dos vales para implantação viária. Esse circuito começaria no Vale do Anhangabaú, a ser ligado à várzea do Tamanduaté, continuaria pelas Avenidas do

Estado (que o Governo do Estado abria ao longo do canal do rio Tamanduateí) e Dom Pedro I (aberta para acesso ao conjunto do Ipiranga) e daí até à Avenida Paulista.

Outra avenida ligaria o Largo da Memória à Avenida Paulista, onde havia o Trianon - complexo de restaurante, salão de festas e belvedere construído pelo Escritório Ramos de Azevedo para a prefeitura, na gestão Duprat, inaugurado em 1915 - e o Parque da Avenida (atual Parque Siqueira Campos), remanescente da mata nativa transformado em parque pelo paisagista Paul Villon. A Avenida Anhangabaú deveria ser implantada no fundo do vale do córrego Saracura, afluente do Anhangabaú.

Uma outra avenida proposta por Porchat seria implantada no fundo do vale do ribeirão Pacaembu, ligando a Avenida Paulista à continuação da Avenida São João. As Avenidas São João e Paulista são quase paralelas. A abertura da Avenida Pacaembu as ligaria, fechando o circuito no Anhangabaú.

As Avenidas Anhangabaú e Pacaembu interessavam à Companhia City. Uma das glebas que a Companhia City comprou em 1912, amparando-se no parecer de Joseph Bouvard, era a Chácara do Pacaembu, adjacente a Higienópolis e Avenida Paulista. O projeto do loteamento do Pacaembu, do qual Bouvard participou, já previa a avenida no fundo do vale do ribeirão Pacaembu.

Outra idéia de Porchat previa o aproveitamento das margens do rio Tietê para a implantação de *"magníficas vias que ligarão importantíssimos bairros industriais"*. A cidade ganhava novas dimensões, de escala diferente, metropolitana. *"Articulações viárias, até então medidas em centenas de metros, passavam a ser concebidas em dezenas de quilômetros; e entre os componentes do quadro urbano ganhavam destaque os vastos subúrbios e bairros fabris"*. Para Malta Campos, Porchat elencou as questões-chaves dos planos futuros da modernização urbana: canalização e aproveitamento da várzea do rio Tietê; atualização das leis de loteamento; e abertura de avenidas de *irradiação*, ou radiais. A mais emblemática dessas, seria a Avenida Anhangabaú, atual Avenida 9 de Julho¹⁶³.

Entre outubro de 1924 e junho de 1926, João de Ulhôa Cintra e Francisco Prestes Maia publicaram no Boletim do Instituto de Engenharia uma série de 4 artigos, intitulada "*Um problema atual: os grandes melhoramentos de São Paulo*". O adjetivo *grandes* indicava a intenção dos autores de preparar um programa para o conjunto da cidade.

Eles se referem com frequência a três eminentes urbanistas estrangeiros: o francês Eugène Alfred Hénard (1849-1923), o norte-americano Daniel Hudson Burnham (1846-1912) e o alemão Joseph Stübben (1845-1936). No terceiro artigo, Ulhôa Cintra e Prestes Maia expuseram seus princípios básicos e referiram-se a um artigo publicado por Victor Freire, o Diretor de Obras Municipais, a respeito das "*regras enunciadas por Stübben, em 1893*".

Para Cintra e Maia, as ruas e praças existem para atender às necessidades da circulação na cidade. O planejador deve, portanto, começar por estabelecer as correntes presentes e futuras da circulação. As principais correntes são as que ligam o centro aos bairros. Essas linhas radiais dividem a cidade em setores. Como os setores tornam-se maiores distantes do centro, sugere a necessidade de reparti-los por meio de raios de segunda ordem, para ligar rapidamente os pontos da cidade. Assim, a segunda categoria de linhas de circulação é a que liga os setores. Em conjunto, formam uma sequência de circunferências em volta do centro da cidade: os anéis viários de primeira, segunda e terceira ordem, conforme sua significação no plano geral.

Cintra e Maia examinam então a parte mais delicada do problema: o centro da cidade. Ai, recorrem a Hénard e à sua síntese do plano das grandes cidades européias, onde mostrou a existência e a função do *Perímetro de Irradiação*. Embora cidades como Berlim, Londres, Paris e Moscou apresentem diferenças na forma, elas têm um traço comum: todas as linhas de circulação convergem para o centro. Mas não para um mesmo ponto e sim para uma espécie de circuito coletor "*traçado a uma certa distância do centro matemático da cidade*".

O *Perímetro de Irradiação*, ao receber as linhas afluentes e distribui-las pelo circuito, tem a função de regular a circulação convergente, que seria caótica se todas as linhas concorresse para a mesma praça. Para ser eficaz, é preciso que ele passe através do "*semeado irregular*" dos edifícios principais, deixando-os ora de um lado, ora de outro do seu percurso fechado.

Ulhôa Cintra e Prestes Maia passam então a analisar a forma de São Paulo. Ao verificar a gênese e o desenvolvimento histórico das principais linhas de circulação, concluíram pela compatibilidade com a teoria de Joseph Stübben.

São Paulo, ao contrário da maioria das suas irmãs americanas, teve a sorte de não ser presenteada, ao nascer, com o clássico plano em xadrez. Assim, ela nasceu e cresceu à maneira das velhas cidades européias. Aconchegou-se, primeiramente, em torno da igreja jesuítica, acastelando-se na colina em posição magnificamente estratégica contra as tribos selvagens. Desse núcleo, que ainda é hoje o coração da cidade, irradiaram-se as primeiras veredas em demanda dos aldeamentos vizinhos. Como em toda a parte, essas veredas passaram a estradas e hoje são grandes ruas da nossa cidade. Daí o destacar-se na planta atual um centro perfeitamente caracterizado e, irradiando-se para todos os setores, um bom número de grandes vias de comunicação.

Eles estabelecem as grandes vias históricas de comunicação: para o norte, as ruas que se reúnem na Avenida Tiradentes e Rua Voluntários da Pátria; para nordeste, a linha das Avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia; para sudeste, as Avenidas do Estado e Pedro I; para o sul, as Ruas da Liberdade e Domingos de Morais; para sudoeste, as Ruas Brigadeiro Luís Antônio e Consolação e, para noroeste, a linha São João, Palmeiras e Água Branca¹⁶⁴.

Em 1925, o Aeroclub Politécnico tirou esta fotografia aérea do centro da cidade. Sobre o centro novo, o fotógrafo apontou a câmera para a colina central. No centro do quadro, vemos o Parque Anhangabaú, com o grande jardim e seus edifícios principais: Teatro Municipal, Hotel Esplanada, Prédio dos Correios e Telégrafos, Prédio Cine Central, Prédio Weiszflog, Prefeitura, Automóvel Clube, Viaduto do Chá e Rotisserie Sportsman. A quadra da Rua Formosa entre o Viaduto e o Largo da Memória permanecia edificada. [43]

No cartão postal de Theodor Preising, vemos o Parque Anhangabaú com a gente sentada sob a sombra das árvores. Posicionado na Praça Ramos de Azevedo, no jardim descendente lateral ao Teatro Municipal, o fotógrafo vê à sua frente dois Palacetes Prates: o da direita, sede do Automóvel Clube; o da esquerda, sede da Prefeitura. Entre os palacetes, ergue-se o Prédio Sampaio Moreira. [44]



43. Parque Anhangabaú, c. 1925. Aeroclube Politécnico. No canto inferior esquerdo, a Avenida São João. À direita, o Piques: convergência de caminhos.



44. Parque Anhangabaú, c. 1925. Cartão Postal de Theodor Preisig.

Prédio Alexandre Mackenzie, Prédio Glória, Clube Comercial

Na fotografia aérea do Aeroclub Politécnico é possível ver o grande terreno na esquina do Viaduto do Chá com a Rua Xavier de Toledo, ao lado da Praça Ramos de Azevedo. Nesse terreno, que aparece na fotografia como imensa mancha branca, estava o Teatro São José, que fechou em 1923, foi comprado e demolido pela *São Paulo Light*.

Edgard de Souza relatou os prédios que a *São Paulo Light* ocupou desde o começo das suas atividades na cidade. Em fins de 1899, a empresa instalou-se em salas alugadas em um prédio da Rua de São Bento. Transferiu-se depois para dois andares alugados nos altos do prédio da Rua Direita, 7. Em fins de 1907, mudou-se para o Palacete Martinico, na Praça Antônio Prado, onde ocupou, de início, apenas uma loja no térreo mais o segundo e terceiro andares. Com o crescimento constante dos negócios e a necessária expansão dos seus escritórios, a *Light* alugou o primeiro andar do Palacete Martinico e mais lojas do térreo, ocupando quase todo o edifício.

Continuando o crescimento dos negócios, diversas seções da empresa foram transferidas para vários edifícios espalhados pela cidade. A seção de Recebimento de Contas foi instalada no Teatro São José. Para seu escritório central, com 460 funcionários, a empresa não achava um prédio adequado. Então, em 1925, resolveu construir sede própria, no terreno do Teatro São José, de localização excepcional¹⁶⁵.

O projeto da nova sede foi desenvolvido em Nova Iorque, pelo Escritório Preston & Curtis, e a construção foi realizada pelo Escritório Ramos de Azevedo. Definido pelos seus autores como *renascentista francês* (sic), o edifício de nove andares apresentava um volume considerável. Na fachada, pilastras coríntias definem os andares nobres; sobre a cimalha, no ático, há uma espécie de mansarda estilizada¹⁶⁶.

Terminada a obra no final de abril de 1929, a *São Paulo Light* mudou-se para a nova sede, com mil funcionários, reservando o quinto andar para as companhias de Gás e Telefônica. Edgard de Souza informa que a empresa estudou uma ampliação tão logo se mudou. O plano de ampliação tinha três etapas: a primeira, ampliava o prédio na Rua Formosa, segundo o gabarito de altura existente; a segunda, do lado da Rua Xavier de Toledo, com mesma altura; e a terceira etapa, previa construir uma torre de 20 andares na parte central do edifício existente. A primeira etapa seria concluída em dezembro de 1941; as demais, jamais foram concretizadas. Em homenagem a sir Alexandre Mackenzie, advogado canadense que presidiu a empresa, o Prédio foi batizado com o seu nome¹⁶⁷.

O Prédio Glória, na esquina das Ruas Barão de Itapetininga e Conselheiro Crispiniano, projetado pelo engenheiro-arquiteto Alexandre Albuquerque e seu sócio, Longo, foi concluído em 1928, e compõe um conjunto interessante, na Praça Ramos de Azevedo, com o Teatro Municipal e o Prédio Alexandre Mackenzie.

Neste cartão postal, o fotógrafo posicionou-se na Praça do Patriarca. Ao centro da praça, o curioso artefato apelidado pelo povo de "cabide". Vemos a rampa de ligação entre a Rua Líbero Badaró e o Parque Anhangabaú, entre o Viaduto do Chá e o Automóvel Clube, por onde transitam os carros. No outro lado do Viaduto, na Praça Ramos de Azevedo, vemos o Teatro, o Prédio Glória e o Prédio Alexandre Mackenzie.

[45]. A imagem seguinte, mostra aquele conjunto mais o Hotel Esplanada. [46]

No terreno onde estava o prédio do Estabelecimento Gráfico Weiszflog Irmãos foi construído, no final dos anos 20, o prédio do Clube Comercial.

Hernâni Donato conta a história da empresa dos irmãos Otto, Alfried e Walther Weiszflog, que começou modestamente numa casa térrea da Rua Líbero Badaró, na década de 1890. Em 1905, nesse terreno, ampliado pela aquisição do imóvel vizinho, os Weiszflog construíram um grande edifício em estrutura metálica, como referimos. À época da construção do Parque Anhangabaú, em 1912, e do novo alinhamento da Rua Líbero Badaró, ampliaram o edifício (Imagem 35). Já era então um dos maiores e mais completos parques gráficos do Brasil, com mais de 300 trabalhadores.

O livro de Donato documenta, com excelentes fotografias, as transformações do edifício e do entorno¹⁶⁸. A fotografia da página 60 mostra de perto o edifício em meio às obras de implantação do Parque Anhangabaú. Vemos o prédio de 3 andares, a torre do relógio, a escadaria até à Rua Líbero Badaró e o Palacete Prates em construção, ao lado.

A fotografia da página 61 é extraordinária. Tirada da esplanada do Teatro Municipal, é uma visão panorâmica da construção do Parque Anhangabaú, no momento da demolição das casas da Rua Formosa e da construção dos palacetes Prates. Vemos a estrutura metálica do palacete (da prefeitura) quase pronta, enquanto a estrutura do outro palacete não havia sido erguida ainda. Ao fundo, as casas da Rua Líbero Badaró, de frente, um documento talvez único da arquitetura. A fotografia da página 62, informa que em 1922 o edifício já não existia mais e que a empresa transferiu suas oficinas para o bairro da Lapa.

Em 1915, os Weiszflog começaram a comprar ações da Companhia Melhoramentos, fundada pelo coronel Antônio Proost Rodovalho em 1890, em Caieiras, como uma empreiteira de obras públicas que se concentrou depois na fabricação de papel. Em dezembro de 1920 as duas empresas se fundiram, sob o controle de Alfried Weiszflog.

O prédio do Clube Comercial foi construído pelo Escritório Ramos de Azevedo e ficou pronto no fim dos anos 20. No térreo, voltado para o Anhangabaú, havia o Cineteatro Pedro II, lembrado pelo crítico de cinema Rubem Biáfora como “*um dos últimos cinemas em estilo art-nouveau de São Paulo, aberto em 1930*”¹⁶⁹. A arquitetura sóbria do prédio do Clube Comercial era típica da segunda etapa do ecletismo paulistano, segundo Carlos Lemos. No fim dos anos 20, ao invés do ecletismo historicista, surgiu um estilo mais contido e adequado à técnica do concreto armado, e mais adaptado aos novos programas dos edifícios mais altos, como os prédios de escritórios e apartamentos¹⁷⁰.

A 27/6/2003, entrevistamos o sr. Francisco Della Torre, proprietário do restaurante *The Club*, que funciona no 13º andar do Edifício Bolsa de Mercadorias de São Paulo, no terreno vizinho ao terreno onde existiu o Clube Comercial. Della Torre viveu por ali a sua vida inteira e presenciou as transformações do Vale do Anhangabaú desde sua infância, nos anos 30.

Segundo ele, fazendeiros fundaram o Clube Comercial em 1929 e o edifício no Vale foi sua primeira sede. O Clube Comercial de São Paulo era luxuoso, frequentado pela alta sociedade e pelos cônsules estrangeiros. Tinha salão de bailes, salão nobre, cassino, salas de carteadado, barbearia, sapataria e, no térreo, o Cine Dom Pedro II. Após cerca de 10 anos da inauguração, o Clube alugou uma parte do edifício para a Bolsa de Mercadorias, que instalou o pregão no salão nobre e o setor de classificação do algodão nos dois últimos andares. Della Torre vivia ali, pois seu avô e seu pai trabalharam a vida toda na Bolsa de Mercadorias (hoje Bolsa de Mercadorias & Futuros), assim como ele próprio, que trabalhou na classificação de algodão. O sr. Francisco Della Torre presidiu o Clube Comercial, na fase final, e guardou consigo a Ata de Fundação e fichas com nome e endereço dos sócios.

*

Verticalidade: Prédio Martinelli

*Eles ergueram a Torre de Babel bem na praça Antonio Prado
[..] sem perturbar a geometria rigorosa do ciclópico arranha-céu!*

Menotti Del Picchia

O historiador Afonso Antonio de Freitas (1868-1930), postado na Praça Antônio Prado, tirou uma preciosa fotografia do velho sobrado do Café Brandão, na esquina da Rua de São Bento com a Rua de São João. Na legenda, ele escreveu: "*Prédio ainda existente, construído em 1814.*". Anos depois, acrescentou: "*Já não existe: foi demolido em 1925 para em seu local ser levantado um sobrado de 21 andares*"¹⁷¹.

Quem estava comprando os imóveis da face da quadra limitada pela Rua São Bento, Avenida São João e Rua Libero Badaró era o banqueiro e armador italiano Giuseppe Martinelli (1870-1946), que planejava construir ali o "*sobrado de 21 andares*", que viria a ser o Prédio Martinelli, com 27 andares.

Maria Cecília Naclério Homem diz que Martinelli comprou e demoliu o sobrado do Café Brandão em 1914 e dez anos depois começou a construir sua torre, que lembrava as torres da Toscana, símbolos do poder das famílias locais.

Filho do empreiteiro Guglielmo Martinelli, ele nasceu em San Donato di Lucca, estudou na *Scuola Popolare de Belle Arti* (hoje Istituto di Arte A. Passaglia), na Piazza del Giglio, Lucca, onde trabalhou com o pai e os irmãos na construção civil. A 17/1/1889, desembarcou no Rio de Janeiro. Sua neta, Maria Bonomi, lembra que Martinelli trabalhou num açougue quando chegou ao Brasil e depois começou a importar secos e molhados. O fato é que em 1906, os irmãos Martinelli eram donos de um banco em São Paulo, com filial em Santos. Em 1913, Giuseppe Martinelli tinha um armazém no porto do Rio de Janeiro, representava o Lloyd Italiano e exportava café para a Itália, França e Holanda. Durante a Primeira Guerra Mundial, em frota própria de navios, levou produtos brasileiros e argentinos aos países aliados. Em 1918, abriu em Gênova a firma Companhia Comercial Martinelli e comprou os Estaleiros Guanabara e as Minas Carboníferas de Butiá, no Rio Grande do Sul. Em 1922, sua empresa, o Lóide Nacional, tinha 22 navios.

Para edificar o grande prédio no terreno entre as Ruas São Bento, São João e Líbero Badaró, nas imediações do Parque Anhangabaú, Martinelli contratou o engenheiro-arquiteto húngaro William Fillinger para fazer o ante-projeto de um edifício de 12 andares, desenho datado de 1923.

Fillinger estudou na Imperial Escola Superior de Artes e Ofícios de Viena, formou-se em 1907 e veio para o Brasil em 1912, trabalhar na Companhia Construtora de Santos. Trabalhou no Escritório Ramos de Azevedo, como calculista de concreto, e para Cristiano das Neves também. Projetou e construiu o Prédio dos Correios e Telégrafos de Santos, o Matadouro Di Giulio-Martinelli (hoje da Companhia Swift), em Utinga, e o Hotel Regina, no Largo de Santa Ifigênia. Seu filho, o engenheiro Victor Carlos Fillinger guardou os desenhos originais do Prédio Martinelli. Para resolver problemas de iluminação e ventilação, Fillinger fez um segundo ante-projeto, com quatro corpos recortados, como os edifícios norte-americanos.

Para construir o edifício, Giuseppe Martinelli abriu uma concorrência, vencida pela Amaral & Simões Engenheiros, que assinou o contrato a 27/12/1924. O projeto previa então 14 andares de escritórios. Pelo contrato, a obra deveria ficar pronta em doze meses mas atrasou devido à incapacidade dos fornecedores de madeira, brita, ferro, aço etc. em prover as grandes quantidades requeridas pelo empreendimento. A Companhia Mecânica e Importadora de São Paulo, de Alessandro Siciliano, produziu o aço. Até abril de 1928, segundo Naclério Homem, foram entregues no canteiro 2,4 toneladas de ferro. O cimento foi importado da Suécia e Noruega, pelo próprio Martinelli; a fábrica de Giuseppe e Francesco Martinelli, na Água Branca, forneceu as manilhas e a cerâmica vazada veio da Cerâmica Porto Ferreira, do Grupo Prada.

A execução das fundações também atrasou a obra. Diretas, com 7 metros de profundidade sob a Rua Líbero Badaró e 16 metros sob a Rua São Bento, as estacas de madeira e as sapatas assentam-se sobre um terreno difícil. Durante a escavação, a água minava do solo úmido e argiloso e das galerias da Ladeira Dr. Miguel Couto. Os trabalhos de fundação abalaram o prédio vizinho, na Rua São Bento, de propriedade de Stella Penteado da Silva Prado. O embargo da obra levou Martinelli a comprar e demolir o imóvel, e planejar construir mais um bloco, que seria um palácio do cinema.

As constantes alterações do projeto e a dificuldade do fornecimento dos materiais levaram à falência a firma construtora, em 1926. Martinelli assumiu a construção, abrindo um escritório para continuar o trabalho, com Amleto Nipote, formado pela Escola Politécnica, o engenheiro João Müller, o mestre-de-obras luquês Rafael Tognatti, o engenheiro arquiteto Ítalo Martinelli, formado pelo Mackenzie, e ele próprio como "arquiteto".

Para desenhar as fachadas, contratou os desenhistas franco-brasileiros Robert e Raoul Lacombe, que haviam desenhado a fachada do Prédio Sampaio Moreira. Robert estudou desenho em Paris e desenhou também a fachada do Túnel 9 de Julho; depois, no Rio de Janeiro, lecionaria na Faculdade Nacional de Arquitetura e colaboraria com Oscar Niemeyer no projeto da Catedral de Brasília. Raoul estudou na Escola de Belas Artes de Paris. Foram recomendados a Martinelli por Cristiano das Neves, quando este lhe sugeriu coroar o edifício no estilo dos palácios franceses.

Em maio de 1928, 600 operários trabalhavam no canteiro. A certa altura, Martinelli instalou o escritório da obra no 9º andar. Morando no Rio de Janeiro, em São Paulo ele se hospedava no Hotel Esplanada, de onde espiava de binóculo, logo cedo, se os operários trabalhavam. Segundo Naclério Homem, Martinelli manteve contato estreito com seus operários, ensinando-os a tratar o cimento, usando os conhecimentos técnicos adquiridos em Lucca.

Em 1928, Martinelli decidiu aumentar o número de andares. O engenheiro José de Freitas, formado na Politécnica, assinou a nova planta para 20 andares. A construção tornou-se famosa; cidadãos pediam a Martinelli que acrescentasse mais andares ao prédio. Então, os engenheiros responsáveis pelas fundações, da Amaral & Simões, dirigiram-se à imprensa para eximir-se da responsabilidade. A 23/5/1928, a *Folha da Noite* publicou a declaração deles:

Como presentemente estão elevando 24 andares sobre as mesmas fundações por nós executadas para 14 andares, as quais não foram nem poderiam ser modificadas, é evidente que, levando-se em conta a qualidade do terreno, a altura excepcional do prédio e as normas, especificações e regulamentos usuais, tal prédio não oferece segurança.

Martinelli foi pessoalmente ao prefeito Pires do Rio pedir a anulação do embargo, e obteve apoio. O *Diário Nacional*, opositor do Partido Republicano Paulista, disse que “a sombra esguia do sr. Pires do Rio escorregou suavemente sobre o texto legal”.

Martinelli concluiu a obra em 1929. Em meio às dificuldades advindas com a crise econômica de 1929 e a crise política de 1930, vendeu o Prédio ao *Istituto Nazionale di Credito per il Lavoro Italiano a l'Estero*. Em 1942, o governo federal encampou o imóvel e em 1944 vendeu-o a um condomínio.

O Prédio Martinelli tem 45 mil m² de área construída e projeta-se sobre o terreno de 2 mil m². Prédio de escritórios que misturou diversos usos, como o Hotel São Bento e o Cine Rosário, no topo Martinelli arranhou sua residência paulistana. Depois, o Prédio abrigou restaurante, cassino, *night-club* e uma igreja, no 17º andar. Nos anos 70, foi reformado e restaurado pelo prefeito Olavo Egydio Setubal, através da Empresa Municipal de Urbanização.

O Cine Rosário, com entrada pela Rua São Bento, tinha camarotes, frisas e poltronas estofadas de couro. Revestido em mármore de Carrara e decorado a pô de ouro, tinha cabeças de animais em bronze e lustres tchecos, e encantou Otávio Gabus Mendes, da Cinearte. A 2/9/1929, o prefeito Pires do Rio inaugurou-o. Ao som da orquestra do maestro Gabriel Migliori, os convidados assistiram à estréia de um dos primeiros filmes falados a passar na cidade: *O Pagão*, produção da Metro Goldwyn Mayer¹⁷².

Diariamente, vejo inscritos na pedra das suas três entradas, os dizeres: "*Predio Martinelli. Projecto e Desenho do proprietário José Martinelli. Italo Martinelli, Engenheiro. A. D. MCMXXIX*" e penso no trabalho de Maria Cecília Naclério Homem, que nos permitiu conhecer melhor esse edifício importante para a história da paisagem da cidade.

*

Em 1926, o prefeito Pires do Rio comunicou à Câmara Municipal os edifícios mais altos da cidade. Na Praça do Patriarca, havia três: o Palacete Fretin, com 27 metros de altura; o *Mappin Stores*, com 28 metros e o Prédio Condessa Penteado, com 30 metros. Na Rua Libero Badaró, quatro: o Prédio Dona Stella Penteado, com 34 metros de altura; o Prédio Caio Prado, com 36 metros; o Prédio Sampaio Moreira, com 50 metros e o Prédio Martinelli, com 72,5 metros, que alcançou depois cerca de 90 metros de altura.

*

Esta fotografia registra o aspecto do Parque Anhangabaú nos anos 30. Do alto do Prédio Martinelli, o fotógrafo mira o Piques e vê, em primeiro plano, os palacetes Prates, na Rua Líbero Badaró. Sobre o Viaduto do Chá, o tráfego dos bondes e automóveis. O Parque termina nos Largos do Riachuelo (à esquerda) e da Memória (que não se vê, à direita). [47]

Nesta imagem de 1929, o fotógrafo está na esplanada do Teatro Municipal. Da esquerda para a direita, vemos a sequência de edifícios: os fundos do Prédio do Cine Central, o Clube Comercial, o Prédio Martinelli erguendo-se atrás, a Prefeitura e o Prédio Sampaio Moreira, no canto direito. [48]

Esta fotografia mostra a área entre o Viaduto de Santa Ifigênia (no canto inferior direito do quadro) e o Viaduto do Chá (no canto superior esquerdo). Vemos parte do Parque Anhangabaú, os Prédios Martinelli e Cine Central, na Avenida São João, a Praça do Correio e a ocupação da área entre a São João e o Viaduto de Santa Ifigênia. [49]

Eu vejo uma fatia da avenida São João

Bondes carros bondes

Bondes-bondes bondes bondes.

Blaise Cendrars

A horizontalidade da paisagem permitia à gente ver a paisagem ao longe: a Líbero Badaró como rua a meia encosta, o eixo da Avenida São João, os Campos do Bexiga. Mas a verticalização ia aos poucos obstruindo a visão dos horizontes. Em 15/3/1938, no dia da inauguração do Cine Metro, na Avenida São João, quando se podia ainda perceber a generosidade da paisagem, Guilherme de Almeida escreveu n' *O Estado de S. Paulo*:

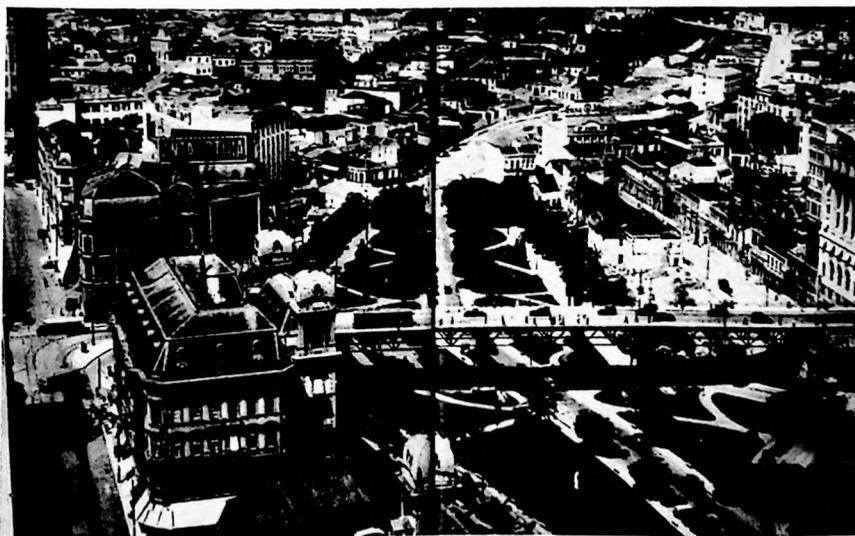
Um novo eixo vara a cidade. Esticada, reta, entre duas montanhas simbólicas da nossa grandeza –o Jaraguá, montanha histórica que Deus fez; e o Martinelli, montanha moderna que os homens fizeram- a Avenida São João, magnética, vai chamando a si a vida urbana e o cinema também.



45. Praça do Patriarca, c. 1929. Cartão Postal.



46. Viaduto do Chá e Praça Ramos de Azevedo, 1932. Prédio Alexandre Mackenzie, à esquerda.



47. Parque Anhangabaú, anos de 1930. À esquerda, Rua Libero Badaró; ao fundo, o Piques.



48. Parque Anhangabau, c. 1929. A partir da esquerda, fundos do Prédio do Cine Central, Clube Comercial e Palacete Prates, ocupado pela Prefeitura. Na Rua Libero Badaró, Prédio Martinelli, em construção, e Prédio Sampaio Moreira.



49. Área entre Avenida São João e Viaduto Santa Ifigênia, começo dos anos de 1930. Ao centro, a Praça do Correio, definida pela Avenida São João, Rua do Seminário e Rua Anhangabau.

O cartaz de *São Paulo, a sinfonia da metrópole*, produção de 1929 da Rex Film, mostra o emaranhado vertical de arranha-céus convergindo para o alto, quase tocando o dirigível no céu. Fachos de luz cruzam o espaço povoado pelos trens e automóveis. Para Nicolau Sevcenko, "*A verticalidade monumental se torna o principal signo da metropolização. O Prédio Martinelli incorporou ao coração da capital paulista a visão místico-concreta do arranha-céu. O cartaz do filme São Paulo, a sinfonia da metrópole extrai dos ícones verticais o gênio atlético da pujança.*"¹⁷³.

Visões do urbanismo

João de Ulhôa Cintra

João Florence de Ulhôa Cintra (1887-1944), engenheiro civil formado pela Escola Politécnica de São Paulo em 1911, trabalhou no serviço público durante toda sua vida. Em 1925, chefiou a recém-criada Divisão de Urbanismo da Secretaria de Obras Municipais e presidiu a Comissão do Rio Tietê, que iniciou a retificação daquele rio. Foi professor da cadeira de *Hidráulica e Saneamento das Cidades*, na Politécnica.

Em 1925, após os quatro artigos que escreveu com Prestes Maia, Cintra apresentou à Câmara o projeto da *Avenida de Irradiação*. A legenda diz que o autor do projeto é João Florence de Ulhôa Cintra; o autor do desenho, Lauro Ghirardelli; o chefe da 2ª seção, Arthur Saboya e o diretor, Victor da Silva Freire. O desenho procurava definir o trajeto e a forma do *Perímetro de Irradiação*, que seccionaria trechos consolidados da área central.

O perímetro construído 12 anos antes, durante a gestão de Raymundo Duprat, constituído pelo alargamento das ruas Líbero Badaró, Benjamin Constant e Boa Vista, estava desatualizado. Embora útil para distribuir o tráfego na colina central, não servia mais para a metrópole. Para Ulhôa Cintra, o projeto da década de 1910 serviu para mostrar que a idéia do perímetro de irradiação não era nova em São Paulo. O novo projeto adequava a idéia às novas condições da cidade. Com o grupo de avenidas radiais, o Perímetro de Irradiação, formaria a estrutura da circulação urbana e deveria ser construído em estilo condizente com o "*futuro grandioso da cidade*".

O traçado do Perímetro (que Cintra chama de *Avenida de Irradiação*) foi condicionado pela topografia da área central. Para reduzir as declividades a limites aceitáveis e evitar obras de arte muito caras, diz Ulhôa Cintra, foi necessário dar-lhe a forma aproximada de uma elipse. O eixo maior, na linha norte-sul, teria 1.600 metros e o menor, 1.200 metros. A extensão total seria de cerca de 4.700 metros, dimensões que concordavam com as encontradas por Hénard nos planos de Berlim e Moscou.

A planta mostra, em marrom, o anel viário realizado na década de 1910, envolvendo o *Triângulo* das ruas São Bento, Direita e 15 de Novembro, e assinala, em preto, o percurso da *Avenida de Irradiação* proposta por Ulhôa Cintra: Praça da República, quarteirão entre São Luiz e Sete de Abril, Rua Xavier de Toledo, Parque Anhangabaú (transposto por Viaduto), Largo de São Francisco, Rua Benjamin Constant, Praça da Sé, Ladeira do Carmo, Parque Dom Pedro II, Rua Senador Queiroz, Rua dos Timbiras, fechando o circuito na Praça da República. [50]

Para Ulhôa Cintra, o conjunto integra muito bem as

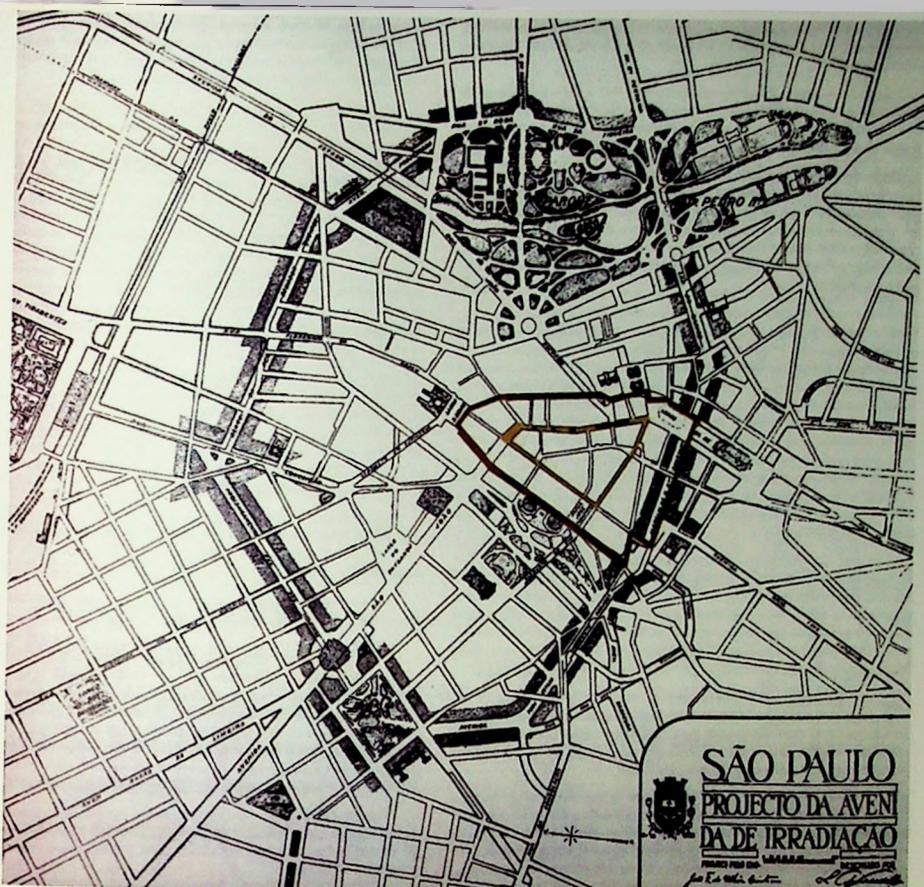
perspectivas monumentais com aspectos variados e pitorescos, fazendo ressaltar edifícios como a Catedral, Faculdade de Direito, Escola Normal, Estação da Luz, Novo Mercado e Palácio das Indústrias, além de outros como Congresso, Biblioteca etc, para a implantação dos quais oferece pontos apropriados, sem contar o encanto que esse conjunto tirará dos parques Pedro II e Anhangabaú.

A idéia do *Perímetro de Irradiação* seria retomada em 1930 no *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, de Prestes Maia. O circuito realmente construído nos anos 40 pelo prefeito Prestes Maia, que alguns chamam também de *Rótula Central*, foi uma síntese das diversas versões anteriores¹⁷⁴: Avenida Ipiranga-Avenida São Luiz-Viaduto 9 de Julho-Viaduto Jacareí-Viaduto Maria Paula-Viaduto Dona Paulina-Praça Dr. João Mendes-Avenida Rangel Pestana-Viaduto 25 de Março-Avenida Mercúrio-Avenida Senador Queiroz-Avenida Ipiranga.

A Lei 3.203, de 1928, autorizou o prefeito José Pires do Rio a contratar a empresa italiana *Società Anonima di Rilevamento Aerofotogrametrici, S.A.R.A.*, para realizar o *Mapa Topográfico do Município de São Paulo*, nas escalas de 1:20.000 e 1:5.000. Composto por um conjunto articulado de folhas padronizadas, a Planta da SARA foi um *"trabalho de admirável precisão que serviu de instrumento básico para os projetos urbanos realizados a seguir"*, segundo Lima de Toledo. Os trabalhos de levantamento foram fiscalizados pelos engenheiros Agenor Machado, Georges Corbisier e Silvio Cabral Noronha¹⁷⁵.

A folha 51 mostra a área central da cidade, onde se vê o Parque Anhangabaú e os principais edifícios em destaque. Na Rua Libero Badaró, a quadra edificada entre a Avenida São João e a Rua Dr. Miguel Couto; a seguir, os dois palacetes Prates, blocos perfeitamente definidos; a Praça do Patriarca, excêntrica ao Viaduto do Chá; e o terceiro Palacete Prates, na quina da Ladeira Dr. Falcão Filho, que desce ao Piques (que a planta nomeia Largo da Memória), de onde parte a projetada Avenida Anhangabaú (Avenida 9 de Julho). Na Rua Formosa, vê-se a quadra remanescente, entre o Largo da Memória e o Viaduto do Chá; a seguir, o Teatro Municipal, na Praça Ramos de Azevedo, e os jardins laterais que se fundem ao jardim no fundo do Vale. Atrás do Teatro, o Hotel Esplanada e um grande terreno vazio na esquina da Praça Ramos com a Rua Formosa (onde será construído o Edifício CBI-Esplanada, na década seguinte). Na Avenida São João, o Edifício da Delegacia Fiscal (outrora Prédio do Cine Central) e o Prédio dos Correios e Telégrafos, formando a Praça do Correio. [51]

Para Aldo Rossi, os edifícios em destaque nas plantas das cidades são elementos primários que se distinguem pela forma e excepcionalidade no tecido urbano. *"São caracterizantes. Tome-se a planta de uma cidade e considere uma parte dela: saltarão aos olhos, como manchas pretas, essas formas destacadas. Também nesse sentido falo de elementos primários; e o mesmo se pode dizer do ponto de vista volumétrico"* ¹⁷⁶.



50. Avenida de Irradiação. João Ulhôa Cintra, 1925. O pequeno anel viário na colina central e o novo anel proposto.



51. Mapa Topográfico do Município de São Paulo (pormenor), 1930. Società Anonima di Rilevamento Aerofotogrametrici, S.A.R.A. Escala original 1:5.000.

Le Corbusier

Vocês têm uma crise de circulação; não podem ligar rapidamente uma cidade com 45 quilômetros de diâmetro construindo ruelas neste dédalo.

Le Corbusier, em São Paulo.

Em 1929, Paulo da Silva Prado (1869-1943), primogênito de Antônio da Silva Prado, trouxe ao Brasil o arquiteto franco-suíço Charles-Édouard Jeanneret-Gris (1887-1965), dito Le Corbusier, que conhecera no ateliê da Rue de Sèvres, em Paris.

Em carta a Paulo Prado, no fim de julho de 1929, Corbusier diz que viria a Buenos Aires, São Paulo e Rio de Janeiro para um ciclo de palestras sobre urbanismo e arquitetura, sonhando com a construção de Planaltina (que viria a ser Brasília), sonho que lhe tinha sido transmitido pelo amigo, o poeta franco-suíço Blaise Cendrars. Depois da viagem à Argentina, Corbusier chegou a Santos, subiu a Serra do Mar e foi recebido em São Paulo. A 21/11/1929, na sua coluna no *Diário Nacional*, Mário de Andrade escreveu que "*a presença de Le Corbusier na América do Sul nos honra*", mas descreu que resultaria em alguma ação prática. Geraldo Ferraz foi o único jornalista a entrevistar Corbusier: "*Encontramo-nos todos na casa de Paulo Prado. Warchavchik e Celso Antônio iam mostrar a Le Corbusier as suas obras em São Paulo*". No dia seguinte, 22/11/1929, o *Diário da Noite* publicou a reportagem de Ferraz sobre a tarde inesquecível em que visitaram a casa do arquiteto russo radicado em São Paulo, Gregori Warchavchik, na Rua Itápolis, no Pacaembu¹⁷⁷.

A biografia de Corbusier é muito bem conhecida. Giulio Carlo Argan, no seu *Arte Moderna*, lembrou que nos anos 20 Corbusier já havia desenvolvido o conceito da casa como *machine à habiter* (máquina de morar) e construído as vilas, como a de Garches (1927) e Savoye (1929). A idéia da máquina de morar apareceu no projeto da *Ville contemporaine*, uma cidade ideal para três milhões de habitantes, e no Plano Voisin, para o centro de Paris.

Em 1928, com 24 arquitetos europeus, Corbusier fundara o *Congresso Internacional de Arquitetura Moderna*, CIAM, no castelo de La Sarraz, Suíça, cuja declaração constituiu a base do que viria a se chamar "*arquitetura racionalista*". Para Argan, a obra escrita de Corbusier tem lugar de destaque na literatura contemporânea:

tal como Picasso, do qual pode considerar-se o equivalente na arquitetura, Le Corbusier foi não só um grande artista, mas também um magnífico agitador cultural, uma inesgotável fonte de idéias, um farol. Teórico, polemista brilhante, propagandista incansável, sua obra de arquiteto e escritor transformou o urbanismo num dos grandes problemas da cultura do século 20. ¹⁷⁸

Paulo Prado, por sua vez, tinha relações antigas e sólidas com a arte e os artistas modernos. Formado na Academia de Direito do Largo de São Francisco em novembro de 1889, a última turma do Império, em 1890 viajou à Europa e foi à Grécia (como Corbusier faria), onde refez num veleiro o roteiro de Lord Byron. Estabeleceu-se em Paris, na Rue de Rivoli, no apartamento do tio, Eduardo Prado, jornalista e escritor monarquista. Viajou pela Europa na companhia do tio e de Olavo Bilac; frequentou a casa de Eça de Queirós e a Livraria Americana, no Quai des Grands Augustins, com Joaquim Nabuco e o barão do Rio Branco e em 1918 seria condecorado pelo governo francês com a Legião de Honra.

De volta ao Brasil em 1897, Paulo Prado assumiu os negócios familiares e tornou-se um patrocinador generoso de artistas. Em 1919, participou da comissão organizadora da Exposição de Pinturas e Esculturas Francesas, realizada no saguão do Teatro Municipal de São Paulo. Sua casa, na Avenida Higienópolis, se transformou em ponto de encontro de artistas e intelectuais. Em 1922, financiou e participou ativamente da organização da Semana de Arte Moderna, realizada em fevereiro no Teatro Municipal. Segundo Mário de Andrade, Paulo Prado foi o "*fator verdadeiro*" da Semana de 22.

Paulo Prado trouxe acervos significativos da arte moderna européia: esculturas de Brancusi, pinturas de Matisse, Gris, Léger, Braque e Picasso, entre outros. Com a restauração do comércio mundial após a Primeira Guerra, diz Sevckenko, "*as importações de livros e revistas se tornaram ágeis, a diminuição dos custos de frete tornou os preços mais acessíveis e circulavam com fluência a Nouvelle Revue Française e a tão disputada L'Esprit Nouveau*", revista fundada em 1920 por Le Corbusier e Amedée Ozenfant.

O conselheiro Antônio Prado morreu a 23/4/1929. Em novembro, Paulo Prado recebeu e hospedou Le Corbusier em São Paulo, a pedido de Blaise Cendrars, contemporâneo do arquiteto¹⁷⁹.

No gabinete do prefeito, no Parque Anhangabaú, Le Corbusier examinou a planta da cidade e viu ruas sinuosas e viadutos se cruzando numa "rede cada vez mais embaraçada, de vísceras vermiculadas". Sentindo a peculiaridade do sítio urbano, de colinas e vales ocupados por construções, perguntou a Pires do Rio se a cidade vivia uma crise de circulação. No centro, como sempre, diz ele, a circulação tornara-se impossível, pois os escritórios ocuparam as casas ou demoliram as casas para construir edifícios mais altos. Lá fora, Corbusier viu o trânsito de bondes e automóveis no Viaduto do Chá, unindo duas colinas de mesmo nível. De carro, mediu o tempo gasto nos deslocamentos e o "sufoco de uma rede de ruas que tenta inutilmente caminhar em linha reta". Percebeu ser remota a origem das estradas que convergem para o centro da cidade: Santos, Rio de Janeiro etc. De avião, recomendou ao piloto:

"Voe em direção ao centro de São Paulo, primeiramente num vôo rasante; gostaria de ver o perfil da cidade, onde ela se levanta, onde superpõe seus andares por efeito do crescimento irresistível dos negócios". No centro mesmo de toda a região, vimos a cidade se erguer levemente, depois, no meio, violentamente. Princípio de crescimento. Índice categórico; diagnóstico indiscutível da doença do centro das cidades.

Le Corbusier explica seu prognóstico:

Se fizéssemos isto: construir, de colina a colina, de pico a pico, uma régua horizontal de 45 quilômetros, depois uma segunda, em ângulo quase reto, para servir os outros pontos cardeais. Estas réguas retilíneas são auto-estradas de grande penetração na cidade, na realidade grandes travessias. Vocês não sobrevoarão a cidade de carro, mas "sobre-rodarão". Estas auto-estradas que lhes proponho são viadutos gigantescos. Não façam arcos onerosos para sustentar seus viadutos, construam-nos sobre estruturas de concreto armado que constituirão escritórios no centro da cidade e habitações na periferia. O volume desses escritórios e dessas habitações será imenso, de acordo com o espírito do tempo; trata-se portanto de uma magnífica valorização. Um projeto preciso, um edital. Operação já descrita.

*Como traços, os automóveis atravessarão a aglomeração super-extensa. Do nível superior das auto-estradas, descerão até às ruas. Os fundos dos vales não serão construídos, mas deixados livres para o esporte e para o estacionamento dos veículos de pequena circulação. Ai serão plantadas palmeiras ao abrigo dos ventos. Aliás, vocês já criaram um começo de parque arborizado, e para automóveis, no centro da cidade. Para vencer as sinuosidades do planalto acidentado de São Paulo, pode-se construir as auto-estradas em nível, sustentadas por "arranha-terras". Que aspecto magnífico tomaria todo o local! Que maior aqueduto de Segóvia, que gigantescas pontes do Gard! O lirismo teria ai seu lugar. Existe algo de mais elegante que a linha pura de um viaduto no meio de um sítio movimentado, e de mais variado que suas sub-estruturas enterrando-se nos vales ao encontro do solo?*¹⁸⁰

Le Corbusier recomendou reservar os fundos dos vales para a prática de esportes, em meio à vegetação abrigada dos ventos, e propôs o *edifício-viaduto*, adaptado à topografia peculiar de São Paulo. Angelo Bucci concorda que essas propostas eram alusões diretas ao Parque Anhangabaú e ao Viaduto do Chá¹⁸¹.

O edifício-viaduto era consequência da idéia da *Ville Contemporaine* e da *Ville Radieuse*, que Corbusier desenvolvia então. Em outras cidades sul-americanas que visitou nessa viagem, como Rio de Janeiro e Montevidéu, ele propôs soluções semelhantes.

Kenneth Frampton explicou esse aspecto do pensamento de Corbusier nos anos 20. Após o concurso da Liga das Nações em 1927, teria havido uma cisão na ideologia de Corbusier, complicada pelas exigências da produção em massa e dos métodos racionais de produção habitacional. Ele abandonou a concepção *qualitativa* da habitação individual de jardim suspenso, o *Immeuble-Villa*, e passou a se interessar pela concepção *quantitativa* da habitação coletiva, o bloco de apartamentos flexíveis e econômicos, do tipo que usou na *Ville Radieuse*.

Essa mudança do padrão burguês da Vila para a norma industrializada da habitação coletiva, segundo Frampton, foi sua resposta à ala de esquerda dos CIAM, os arquitetos alemães e tchecos da *Nova Objetividade* que Corbusier conheceu no Congresso de 1928 e na reunião de trabalho do II CIAM, em Frankfurt, em 1929, dedicado à idéia da *Existência mínima*. O encontro com a *Nova Objetividade* e as três visitas que fez à Rússia entre 1928 e 1930 colocaram Corbusier em contato com a esquerda internacional, a ponto de um crítico ocidental reacionário denunciá-lo pouco depois como o "*Cavalo de Tróia do bolchevismo*".

A transformação do protótipo da habitação, onde a "hierárquica" *Ville Contemporaine* de 1922 se converteu na *Ville Radieuse* "sem classes" de 1930, mudou sua concepção de cidade. Le Corbusier substituiu o modelo centralizado pelo teoricamente ilimitado, aproximando-se da *Cidade linear* do russo N. A. Milyutin, que conhecera em 1927, dois anos antes da viagem ao Brasil.

Para Frampton, a *Ville Radieuse* era a conclusão lógica da *Ville Contemporaine*. Um corte típico da cidade mostrava as estruturas erguidas sobre *pilotis*, bem acima do solo, inclusive garagens e vias de acesso. O terreno se transforma num parque contínuo onde pedestres circulam à vontade. O corte típico transversal do bloco *Ville Radieuse* mostra a parede-cortina de vidro oferecendo à casa as "*alegrias essenciais*" - sol, espaço e vegetação.

Sobre a proposta de Corbusier para o Rio de Janeiro, semelhante à de São Paulo, descontadas as peculiaridades de cada paisagem natural, diz Frampton:

Em 1929, antes de concluir seus projetos para a "cidade radiosa", Le Corbusier visitou a América do Sul onde, transportado pelos aviadores pioneiros Mermoz e Saint-Exupéry, teve a estimulante experiência de admirar uma paisagem tropical vista do ar. A partir desse vantajoso ponto de observação, o Rio de Janeiro impressionou-o como uma cidade linear natural, colocada como uma estreita faixa ao longo de sua corniche, com o mar de um lado e as rochas vulcânicas íngremes do outro. A forma desse terreno urbano sugeriu-lhe espontaneamente a idéia da cidade-viaduto, e Le Corbusier imediatamente esboçou uma extensão do Rio em forma de uma via costeira de cerca de seis quilômetros de comprimento, cem metros acima do solo e compreendendo quinze andares de "lugares artificiais" para uso residencial, colocados sob a superfície da via. A megaestrutura resultante era mostrada em corte, elevada acima do nível médio dos telhados da cidade.¹⁸²

Lucio Costa referiu o escândalo causado pela proposta de Corbusier para o Rio. Convencido de que o desenvolvimento da cidade acabaria com o esplendor panorâmico e criaria problemas insolúveis de circulação e conforto da habitação, Corbusier concebeu uma ordenação arquitetônica monumental capaz de absorver no seu bojo as futuras inversões imobiliárias e viárias. Lucio Costa descreve o edifício-viaduto do Rio, semelhante ao de São Paulo:

Tratava-se de um extenso viaduto, de percurso sinuoso conforme a topografia local, destinado à comunicação rápida dos bairros distantes, tanto para tráfego de automóveis como de coletivos. Sobre essa possante estrutura de ponte, uma superestrutura de pisos de concreto armado ou metálica, servidos de água e esgoto, gás, luz e força – os terrenos artificiais – todos com frente desimpedida para vista da serra ou do mar e destinados à venda avulsa ou em lotes para construções de renda ou de incorporação (o que tornaria a obra do arcabouço em parte autofinanciável), evitando-se assim a valorização indevida dos terrenos de verdade, destinados apenas a construções de outra natureza e às casas isoladas, as quais poderiam dispor de área ajardinada compatível com a área construída, ficando igualmente livres de se verem inopinadamente bloqueadas por edifícios de apartamentos, limitação de valor que facultaria a recuperação de determinadas quadras para arborização e recreio coletivo.¹⁸³

No Rio, Corbusier subiu aos morros das favelas. Em uma carta, disse que "*altas personalidades ficaram furiosas ao saber que subi colinas habitadas pelos negros, dizendo que os negros podiam assassinar-me, pois são perigosos e selvagens*". Mas o que lhe interessava era outra coisa:

*Do alto das favelas vê-se sempre o mar, a bacia, os portos, as ilhas, as montanhas, os estuários; o negro vê tudo isso; o vento reina útil sobre os trópicos; há uma altivez no olho do negro que vê tudo isso; o olho do homem que vê vastos horizontes é mais ativo, os vastos horizontes conferem dignidade; esta é uma reflexão de urbanista.*¹⁸⁴

Em São Paulo, Le Corbusier deixou seu prognóstico e alguns croquis. Este croquis, que pertenceu a Tarsila do Amaral e hoje integra a coleção de José Carlos de Figueiredo Ferraz, mostra sua solução para a cidade, em 1929, num momento crucial do seu desenvolvimento: o edifício-viaduto, as pistas de rodagem em cima, os vales ocupados apenas pela vegetação e o recreio, as vistas desimpedidas. [52]

Na sua coluna do *Diário Nacional*, Mário de Andrade anteviu a inutilidade da presença de Corbusier em nosso meio: "*Como todos os entre-selvagens, nós estamos ainda sob a escravidão ilusionista das palavras, e desservimos um valor tão determinado como Le Corbusier, lhe pedindo palavras, palavras, palavras*".

*

Francisco Prestes Maia

Em 1917, Francisco Prestes Maia (1896-1965) formou-se engenheiro-arquiteto na Escola Politécnica de São Paulo. Em 1918, ele ingressou na Diretoria de Obras Públicas, da Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas. Em 1924, tornou-se professor interino na Politécnica, de "*Desenho Geométrico e à Mão Livre*", passou para a cadeira de Victor Dubugras, "*Desenho Arquitetônico, Esboço do Natural e Desenho de Perspectiva*", e efetivou-se no quadro da Politécnica, onde permaneceria até 1938. Em 1930, publicou seu monumental *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*.

Durante a gestão do prefeito Firmiano de Moraes Pinto (1920-1926), elaborou com João de Ulhôa Cintra a idéia da construção do *Perímetro de Irradiação*. O prefeito José Pires do Rio (1926-1930) incumbiu-o de apresentar uma proposta de reformulação do sistema viário urbano, após a Câmara rejeitar o *Plano Integrado de Transportes*, da *São Paulo Light*. Prestes Maia desincumbiu-se da tarefa com o *Plano de Avenidas*, publicado pela Companhia Melhoramentos de São Paulo em 1930. Na capa, em destaque, colocou os dizeres: "*Prefeitura de São Paulo - Comissão do Tietê. Engenheiro Chefe: João F. de Ulhôa Cintra.*".

Solicitado a opinar sobre problema restrito, o da circulação urbana, Maia ampliou o quadro e subordinou a solução ao conjunto da cidade, propondo um sistema viário estrutural e uma visão estética sobre São Paulo. De fato, ele retoma, consolida e amplia as propostas que fizera com Ulhôa Cintra. Abusando do seu talento de professor de desenho na Politécnica, ilustrou suas propostas com aquarelas magistrais que mostravam sua visão sobre a construção dos principais espaços urbanos, como o Parque Anhangabaú, Praça da Sé e Palácio do Governo, Praça da República, Estação Geral da Ponte Grande etc.

O *Plano de Avenidas* recebeu prêmio máximo no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetura, realizado em 1930 no Rio de Janeiro. Com a Revolução de outubro de 1930, foi esquecido, especialmente durante a curta gestão do prefeito Luís Ignacio de Anhaia Mello (dezembro de 1930 a julho de 1931), que discordava explicitamente da concepção da cidade de crescimento ilimitado, presente no Plano de Prestes Maia¹⁸⁵.

Prestes Maia organizou o *Plano de Avenidas* em 10 capítulos: Introdução; Desapropriações; Recursos financeiros; Perímetro de Irradiação; Radiais; Perimetrais Tietê; Sistema de transportes (1ª parte) – Estradas de Ferro; Sistema de transportes (2ª parte) – Metropolitano, *Tramways*, Ônibus etc.; Extensão; e Apêndice (Parques e Ponte Grande).

No prefácio ao *Plano*, datado de maio de 1930, o engenheiro Arthur Saboya, Diretor de Obras e Viação da prefeitura, disse que o trabalho de Maia “*trata simplesmente do estudo de um plano de avenidas para completar o sistema de viação da cidade de São Paulo*”. Saboya referiu-se à construção da Avenida Anhangabaú,

velha aspiração dos paulistanos, já prevista por Samuel das Neves em 1910, e já objeto de lei municipal em 1922, teve seus planos aprovados em 1924. Terminada a fase preliminar de estudos e desapropriações a cargo do engenheiro Alcides M. Barbosa, entrou imediatamente em fase de execução. Os serviços de terraplenagem estão muito adiantados; obras acessórias, como galerias para a vazão de águas pluviais, etc., estão quase concluídas.

Na abertura do trabalho, Prestes Maia diz que o livro originou-se de um estudo para ligação de diversas avenidas e logradouros e que não esperava sua publicação, ordenada pelo prefeito Pires do Rio, o que explica “*o desalinho do texto*”. Adverte o leitor para não procurar ali “*um desses planos de conjunto ao sabor da época, que alguns jornais anunciaram, mas apenas uma concepção da cidade e a orientação, que a nosso ver deve presidir ao seu desenvolvimento: fundo e quadro ao estudo particular que nos era solicitado*”.

Prestes Maia pensava em Daniel Burnham, autor do Plano de Chicago, e no seu conselho aos urbanistas: “*Não façam planos acanhados. Eles não têm magia para mover os homens e provavelmente nunca serão realizados. Façam planos grandiosos*”. Burnham advertia ainda que “*um diagrama lógico, uma vez registrado, permanecerá como elemento vivo, afirmando-se sempre com crescente insistência*”. Maia seguiu à risca o conselho de Burnham e produziu um *Esquema teórico de São Paulo*, de tipo radial-perimetral (Figura 37, página 52 do *Plano de Avenidas*), que reduziu todo o sistema viário paulistano ao “*diagrama lógico*” aconselhado pelo nova-iorquino Burnham.

Maia diz que “*a presente preocupação urbanística não é um hors d'oeuvre na nossa vida administrativa, antes, pelo contrário, um balanço de idéias, que resume uma orientação acertada e contínua*”. De fato, o predomínio político do PRP assegurou uma extraordinária continuidade administrativa, simbolizada na longa permanência de Victor Freire na Diretoria, agora Secretaria de Obras e Viação.

Maia elenca os problemas enfrentados pela administração Pires do Rio, como as grandes radiais (Avenida São João etc) e as “avenidas de thalweg”, avenidas de fundo de vale, como as Avenidas Anhangabaú e Itororó¹⁸⁶. Ele definiu três anéis perimetrais. O primeiro anel, denominado *Perímetro de Irradiação*, é o circuito de avenidas que envolve a área central, proposto em 1924 por Ulhôa Cintra, inspirado em Eugène Henard. O segundo anel, o *Bulevar Exterior*, ocuparia o leito ferroviário; e o terceiro, o *Circuito de Parkways*, as margens dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí. Ligando os três anéis, a partir do *Perímetro de Irradiação*, um conjunto de avenidas radiais para todos os quadrantes da cidade.

No capítulo IV, ele tratou do *Perímetro de Irradiação* e apontou “os três grandes males de que sofre o centro [colina central] – exiguidade de área, dificuldade de acesso e cruzamento de correntes externas”. Desse diagnóstico decorreu a fundamentação teórica e as propostas do *Plano*. Os custosos alargamentos de ruas haviam se esgotado como solução do problema; o processo brutal do *sventramento*, o rasgo do centro por largas avenidas, como em Nápoles e no Rio de Janeiro, era muito caro e não resolveria todas as dificuldades. “Outros, em São Paulo, desejariam arrasar tudo para reconstruir de novo, como Le Corbusier em Paris, onde prega avenidas de 200 metros de largura com arranha-céus de 60 andares”, mas essa solução, diz ele, embora sugestiva e impressionante, era livresca para a época.

Para ele, a solução para São Paulo era o *Perímetro* ou *Avenida de Irradiação*, proposto por Ulhôa Cintra e aprovado em linhas gerais pela Câmara Municipal. “Mantemo-lo como elemento fundamental deste plano”, diz Prestes Maia, para quem o *Perímetro* tem cinco funções essenciais¹⁸⁷:

descentralizar a vida comercial e ampliar o centro; desviar as correntes de passagem; distribuir a circulação pelas ruas secundárias; integrar no centro os setores segregados; e conservar-lhe o aspecto local, na medida do possível. É o mot d'ordre do urbanismo moderno: espalhar o movimento e a atividade, multiplicar os centros. Em São Paulo ainda persiste o prestígio provinciano do Triângulo. É tempo, uma vez por todas, de fazer-se-lhe justiça. A vida comercial, administrativa e mundana de um milhão de habitantes, onde se constrõem aduções para uma população de dois milhões, evidentemente transbordará de uma área de 300 x 600 metros.

Maia retomou a análise das correntes de tráfego feita por Ulhôa Cintra, aprofundou-a e a expôs através de um diagrama lógico perfeito, como aconselhou Daniel Burnham. A planta explicativa número 43 mostra a *zona principal de expansão*, ou *centro novo*, e indica os contatos existentes e a construir com a colina central, "*que facilitarão a transfusão do movimento e a ampliação para esse lado*". Os contatos são dois ramos do Perímetro, três viadutos (Chá, Santa Ifigênia e o proposto São Francisco) e a Avenida São João. A mudança do centro principal da cidade para a margem esquerda do Anhangabaú, já se realizava: "*dois viadutos e a av. São João transpõem o vale e o comércio alastra-se para aí com energia crescente. Movimento bem visível, sobre que é inútil insistir.*"

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

Prestes Maia concorda com Joseph Bouvard e Alexandre Albuquerque, que também localizaram o *Centro novo* no tabuleiro do Morro do Chá e adjacências. Quanto aos contatos entre a colina central e o centro novo, para Maia eles serão mais eficazes se "*em vez de pontes ordinárias, lançarmos viadutos lateralmente edificadas, que não prejudiquem a continuidade das grandes artérias*".

Os viadutos de São Francisco e Santa Ifigênia, segundo o nosso projeto, obedecem a essa orientação parcialmente. Não a adotamos em relação ao do Chá por dois motivos: tal estrutura, no meio do parque, viria biparti-lo e amesquinhá-lo; e agravaria o congestionamento de uma passagem que justamente se procura remediar.

Obedecendo à concepção enunciada, uma empresa em 1927 propôs reconstruir o Viaduto do Chá, mediante concessão. Reproduzimos alguns aspectos desse ante-projeto; servem para ilustrar o caso semelhante do viaduto de Santa Ifigênia e por isto dispensamo-nos de mais detalhes sobre este último. Como se vê, há galerias laterais, de espaço a espaço ligadas à via central, e a vista que se desfruta é preservada.

Prestes Maia nota que o panorama dos viadutos Santa Ifigênia, Boa Vista e São Francisco "*desaparecerá brevemente, devido às altas construções*"; diz ainda que "*precedentes não faltam e o mais pitoresco é a Ponte Vecchio (1335) de Florença*", e que a concepção repercute no Perímetro e radiais. Ele descreve o Viaduto São Francisco:

O viaduto tangencia a praça elíptica da Memória e transpõe as avenidas Anhangabaú e Itooró por dois arcos de 30 metros de vão. Aproveitamos o quarteirão central entre as hastes do V formado pelas duas avenidas para o pilar e para um grande edifício (por exemplo, o Paço Municipal). Conjunto mais grandioso não se poderia obter para remate condigno da perspectiva do Parque Anhangabaú.

A construção da nova sede do Automóvel Clube (Edifício Saldanha Marinho) embaraçava a construção do Viaduto, mas ela ainda era possível. E descreve como imaginava a ligação:

O pegão [encontro do pilar] apoiar-se-á na rua Libero Badaró, bem em frente ao largo e à estátua. A ladeira de São Francisco ficaria interrompida em seu trecho superior, o que não apresenta inconveniente porque fica livre a do Ouvidor, que o viaduto transpõe superiormente. Uma escada lateral ao pegão poderá substituir aquela ladeira, no que respeita aos pedestres. O largo de São Francisco requer um rebaixamento, pequeno junto à Escola de Comércio e de 1,60 m em frente à igreja, o que é também vantajoso à rua Libero, por eliminar curta mas forte ladeira existente entre essa rua e o largo. A outra cabeça da ponte repousa sobre a rua Xavier de Toledo.

Na página 60 do *Plano de Avenidas*, Prestes Maia expõe desenhos mostrando os contatos entre o centro velho e o novo; o deslocamento do eixo norte-sul da cidade (pelas Ruas Florêncio de Abreu e Timbiras); como afastar do centro congestionado o tráfego norte-sul e leste-oeste e um esquema particularmente importante pelas suas consequências sobre o Parque Anhangabaú.

Trata-se do *Esquema Indicador da Distribuição do Tráfego no Núcleo Central*, onde se vê o sistema de radiais que percorre o Vale do Anhangabaú, que depois os técnicos da prefeitura apelidariam de *Sistema Y* e que nós hoje chamamos de *Corredor norte-sul*. Formado pelas Avenidas Tiradentes, Anhangabaú (9 de Julho) e Itooró (23 de Maio), o *Sistema Y* cruza o *Perímetro de Irradiação*, em desnível. No esquema, a Avenida Anhangabaú prolonga-se do vale do Saracura ao vale do Anhangabaú, como uma só avenida. Prestes Maia propôs a implantação do Sistema Y dentro de um projeto específico destinado a transformar o Vale do Anhangabaú na "*Sala de visitas de São Paulo*":

Estamos num momento de belos projetos e no Rio causa sucesso a "Entrada do Brasil", a esplêndida concepção de Cortez e Bruhns, que o professor Agache acertadamente adotou. Não quisemos perder a oportunidade de também projetar um conjunto que, por espírito de imitação, podíamos chamar a "sala de visitas" de São Paulo. Os desenhos III e V mostram claramente do que se trata. [...]

A idéia é transformar todo o trecho do vale, entre os viadutos de Santa Ifigênia e de São Francisco numa só praça, de aspecto diferente de tudo o que possuem as outras cidades. Desaparece em primeiro lugar, em parte, o aspecto de jardim comum. O local assume o caráter de praça e, mais do que isso, quase o de um centro cívico.

A Avenida Tiradentes era uma avenida larga e arborizada, com grandes palacetes e importantes prédios públicos. Às margens do Tietê, Maia localizou a Estação ferroviária central, porto e área industrial. Faltava ligar a Avenida Tiradentes ao Vale do Anhangabaú, trecho que denominou Avenida Anhangabaú Inferior (Avenida Prestes Maia) e cuja abertura arrasaria as quadras ao norte da Avenida São João e Praça do Correio. Com a Comissão do Tietê, Maia imaginou a Tiradentes-Anhangabaú Inferior, como uma *Radial de 1ª Classe*, monumental:

Já estudamos o seu percurso entre o parque e o perímetro. Daqui à Luz, rasga dois quarteirões situados entre Brigadeiro Tobias e Florêncio de Abreu. Entronca na avenida Tiradentes, que apresenta a largura de 65 metros. A Comissão do Tietê projeta levar esta largura até o rio e prolongar a avenida através da várzea, com 80 ou 100 metros, ao sopé de Santana, passando à esquerda da rua Voluntários da Pátria.

Será o principal acesso da cidade nova que vai surgir às margens do Tietê, e vê-se a sua extraordinária importância. É a única avenida verdadeiramente espaçosa que se aproxima do centro e não pode deixar de receber tratamento condigno. Assim pensando, procuramos rematá-la do lado da cidade, onde hoje inesperadamente encontra o muro e as casas da rua Mauá. Para isso compusemos uma praça no local e reservamos um ponto focal para futuro monumento. O monumento a Ramos de Azevedo possivelmente poderá prestar-se.

A Avenida Anhangabaú estava em construção quando Maia publicou o *Plano de Avenidas* mas só seria inaugurada a 25/1/1941, com o nome de Avenida 9 de Julho. Prestes Maia se refere a ela como uma

via rápida para toda a bacia do Pinheiros. É um ramo do sistema em Y, liga-se ao anel de irradiação e pode assim enviar facilmente suas correntes a um e outro lado do vale: ao centro antigo (Triângulo, Sé, etc.) e ao centro novo (Praça da República, etc.). Passa sob Major Quedinho, Martinho Prado, Esther, Carlos de Campos e alameda Santos, não possuindo passagens de nível importantes a não ser a avenida Brasil.

Devido ao esforço da presente administração, esta avenida acha-se virtualmente aberta, pois a quase totalidade das desapropriações foi realizada. Para concordância com o Perímetro de Irradiação, convém levantar o greide na intersecção, e para facilitar o viaduto de São Francisco, desviar ligeiramente o eixo da artéria junto ao largo da Memória.

A travessia sob Carlos de Campos [Avenida Paulista] efetuar-se-á por um túnel (cerca de 30 metros sob o nível da mesma). Na outra encosta, desce pela rua Salvador Pires até o rio. A largura oficial é de 30 metros para a avenida e de 16 para o túnel. A ligação com as ruas superiores faz-se por ruas existentes: Santo Antonio, Álvaro de Carvalho, ruas novas da City, etc.

A Avenida Itororó (Avenida 23 de Maio) seria aberta no fundo do vale do córrego Itororó, curso superior do Anhangabaú. Segundo Maia, essa radial

aproveita o talvegue profundo que separa as ruas da Liberdade e Maestro Cardim, composto de quintais não edificados. A própria topografia indica-lhe a função: via do tipo que temos denominado de trânsito superficial rápido, sem cruzamentos de nível.¹⁸⁸

As três radiais do Sistema Y entram no recinto do Parque Anhangabaú como avenidas-parque. Para Angelo Bucci, Maia tratou o Anhangabaú como centro irradiador e, do ponto de vista estético, como parque, e não avenida de fato. Para nós, sua concepção baseou-se numa idéia ingênua a respeito da dimensão que o transporte automotivo assumiria na cidade e que em 1930 já era perceptível. Prestes Maia viu o Anhangabaú como corredor de ligação norte-sul, mais ou menos como Samuel das Neves em 1910. Fechado nas extremidades pelos Largos da Memória e Riachuelo e pela Praça do Correio, o Vale era um recinto atravessado pelos Viadutos do Chá e de Santa Ifigênia e pela Avenida São João. Maia abriu o recinto e o transformou num corredor de passagem em meio a um parque acanhado e contraditório. De recinto a corredor, o Parque Anhangabaú terminaria arruinado.

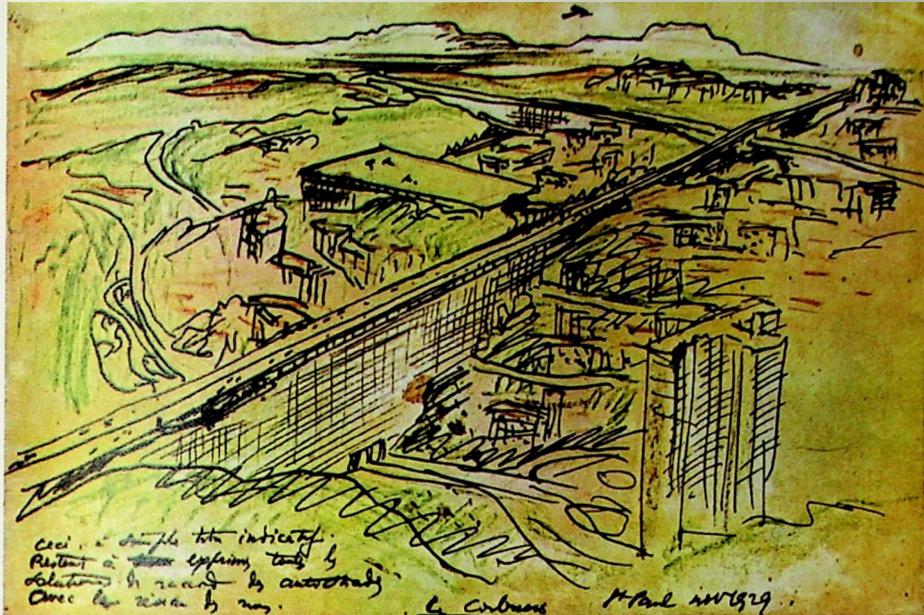
A proposta do Viaduto de São Francisco era antiga na cidade. Em 1891, o capitão Saturnino de Carvalho apresentara à Câmara sua proposta de construir um viaduto para ligar o Largo de São Francisco à Rua da Palha, no início da Rua da Consolação, projeto recusado por destruir o Largo da Memória. Em 1911, Samuel das Neves também propôs o Viaduto São Francisco como estrutura pênsil.

Prestes Maia propôs um novo espaço no Vale do Anhangabaú, introduzindo modificações substanciais no projeto de Joseph Bouvard. Ao norte (no Acu), propôs demolir o Prédio da Delegacia Fiscal, "*tão insistentemente reclamado por toda a população*", recompor a articulação do Vale do Anhangabaú e Avenida São João (no desenho, Avenida Colombo) e arrematar esse extremo da praça. Ao sul (no Piques), propôs construir o Viaduto de São Francisco e o Paço Municipal, no ponto de bifurcação das duas hastes do Y, na atual Praça da Bandeira. [53]

Esta perspectiva mostra o Vale do Anhangabaú imaginado por Prestes Maia. O observador, colocado mais ou menos na Praça do Correio (presume-se que no lugar do Prédio da Delegacia Fiscal, "demolido"), olha para o Piques, ao sul. No plano médio do quadro, vemos o novo Viaduto do Chá desenhado por Maia; nas laterais, edifícios de estilo e volume compatíveis com os Palacetes Prates, dispostos em simetria segundo o eixo do vale. No ponto de fuga, a torre de 25 andares sugerida para sediar o Paço Municipal, junto ao Viaduto de São Francisco. [54]

Angelo Bucci apontou o paradoxo no projeto de Maia: a idéia de refazer o Anhangabaú como parque no entrocamento do Sistema Y, fato que introduzia no Vale uma dimensão metropolitana incompatível com a dimensão local do Parque.

Victor Freire e Joseph Bouvard projetaram o *Curso central* no fundo do Vale do Anhangabaú num tempo em que a população e a frota de automóveis na cidade eram diminutas, e nada fazia prever o aumento exagerado. A indústria automobilística mundial ainda ensaiava a produção em massa. No Brasil, na década de 1920 a Ford e a General Motors instalaram suas montadoras e as forças políticas que apoiavam o transporte automotivo se forjaram. Em 1930, propor o fundo do vale do Anhangabaú como avenida de escala metropolitana já deveria parecer inadequado. Significava a destruição implícita do Parque, situado na junção do tronco com as hastes do sistema.



52. Desenho para São Paulo. Le Corbusier, 1929. Edifício-viaduto para a cidade de vales e colinas.



53. Projeto de Remodelação do Parque Anhangabaú. F. Prestes Maia, 1930. Planta III do Plano de Avenidas.



54. Viaduto do Chá. Francisco Prestes Maia, 1930. Planta V do Estudo de um Plano de Avenidas...

Para Maria Cristina Leme, a proposta de descentralização era estratégica no *Plano de Avenidas* e a concepção implícita nas suas propostas – ocupação extensiva do solo estruturada pelo sistema viário radial-perimetral – corresponde ao novo padrão de ocupação da periferia da cidade, garantindo integração eficiente entre o centro e os bairros. O *Plano de Avenidas* preparava uma estrutura integrada e homogênea, condição necessária para a expansão industrial.

A concepção radial-perimetral e a opção pelo sistema de transporte superficial resulta logicamente num tipo de cidade de baixa densidade e de expansão ilimitada. Segundo ela, tal concepção relacionava-se às novas condições sociais e econômicas da produção do espaço urbano. A substituição do bonde elétrico pelo ônibus a diesel, como modo principal do transporte coletivo, vinculava-se à expansão periférica. O binômio ônibus-automóvel sugeria ocupação rarefeita, ao contrário do Metrô, proposto pela *São Paulo Light*, que sugeria ocupação mais densa¹⁸⁹.

*

A evolução técnica dos meios de representação do espaço urbano parecem ter ampliado a consciência dos técnicos sobre o conjunto da cidade. A fotografia aérea e plantas mais precisas, como a da S.A.R.A., foram instrumentos para uma visão geral da cidade e do sítio urbano. Propostas mais articuladas e abrangentes para a cidade de São Paulo, como as de Le Corbusier e Prestes Maia, surgem nesse momento, a par do conhecimento das experiências mundiais de *urbanismo*, propiciado pelos congressos internacionais, os livros e as revistas.

A aviação e o automobilismo também alteraram a percepção do espaço urbano. Os sobrevôos e a contagem dos tempos de deslocamento, como Le Corbusier fez em São Paulo e Alfred Agache fez no Rio de Janeiro, propiciavam experiências novas aos técnicos interessados nos problemas urbanos.

*

Segundo Silvana Assumpção, Prestes Maia detestava arte e literatura modernas. Cristiano das Neves, por sua vez, "*foi o mais veemente opositor da arquitetura moderna em São Paulo*", segundo Maria Ruth Sampaio¹⁹⁰.

Em 1917, Cristiano das Neves fundou o curso de arquitetura da Escola de Engenharia Mackenzie. Em 1930, Cristiano, Prestes Maia, Bruno Simões Magro, Carlos Eckman e outros fundaram o Instituto Paulista de Arquitetos, IPA. No *Diário da Noite*, Simões Magro diria que "*O Instituto de Engenharia de São Paulo possui uma divisão de arquitetura, da qual o IPA será complemento, mantendo com este relações as mais cordiais*". O Instituto de Engenharia fôra fundado em 1917, pelo grupo da Escola Politécnica constituído por Paula Souza, Ramos de Azevedo, Alexandre Albuquerque, Anhaia Mello e outros.

A Revista *Architectura e Construções* (que teria 32 edições) divulgava as idéias do IPA. Na apresentação da primeira edição, em agosto de 1929, Cristiano das Neves disse que "*o ecletismo será nossa bandeira desfraldada*". O alvo principal de Cristiano era Le Corbusier e seguidores. A 12/8/1947, no seu discurso de posse como diretor da Faculdade de Arquitetura Mackenzie, Cristiano ainda diria:

Essas construções inexpressivas dos corbusieristas fundam-se exclusivamente no utilitarismo. São edificações egoístas, em que só se cogita do conforto dos seus habitantes, não importando que o aspecto desolador da parte externa fira os olhos dos estetas e prejudique a harmonia urbana.

O grupo modernista ironizava as atitudes de Cristiano. No *Diário da Noite*, em julho de 1930, elogiando a Casa Modernista de Gregori Warchavchick, na Vila Mariana, Oswald de Andrade disse: "*Será possível que um bom pedreiro como o sr. Cristiano das Neves pode conseguir o mesmo arranjo maravilhoso?*".

Nesse ambiente, é possível imaginar o escândalo, ou indiferença, que deve ter provocado a proposta de Le Corbusier para São Paulo, no âmbito do debate estético e no âmbito dos técnicos da prefeitura, ambiente este dominado pela presença de homens como Victor Freire e sucessores, como Francisco Prestes Maia.

*

Em 1925, a Revista *Boas Estradas* publicou a quantidade de veículos automotivos existentes no Estado de São Paulo. Em 1917, havia 2.573 veículos de passageiros e 88 de carga; em 1920, 5.596 veículos de passageiros e 222 de carga; em 1922, 9.178 de passageiros e 552 de carga; e em 1925, até setembro, 23.569 veículos de passageiros e 7.093 de carga¹⁹¹.

Em 1923, a Associação Paulista de Estradas de Rodagem, APER, organizou o III Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, no fim da gestão de Washington Luís como presidente do Estado. A partir daquele momento, segundo Nestor Goulart Reis Filho, a APER organizou provas automobilísticas e excursões, denominadas expressivamente de "*bandeiras*", exposições de veículos e máquinas, concursos de cartazes e desfiles de veículos adornados com flores. A revista mensal da APER foi substituída por um jornal semanal com tiragem de 10 mil exemplares. Em 1923, a APER organizou a I Exposição de Automobilismo de São Paulo, no recém-inaugurado Pavilhão das Indústrias, no Parque Dom Pedro II.

Nos dias 2 e 3 de outubro de 1924, a APER organizou a II Exposição, precedida de uma "*prova de turismo*" no percurso São Paulo-Ribeirão Preto-São Paulo. Os carros partiram do Trianon, na Avenida Paulista, e os vencedores foram homenageados com banquete no Automóvel Clube. Em setembro de 1925, a APER organizou uma "*bandeira*" de 5 dias ao Rio de Janeiro, para mostrar ao público a excelência da rodovia no trecho paulista até Silveiras, com 253 quilômetros. Washington Luís encerrara seu mandato na presidência do Estado a 30/4/1924, e aparecia como candidato à presidência da República.

*

Em 1926, o engenheiro Luiz Romero Sanson, formado na Universidade de Caracas, e o engenheiro Donald Derrom, formado no Canadá, abriram uma empresa de construção e conservação de estradas de rodagem. Sanson era o chefe de propaganda da APER e Derrom, o secretário-geral. Em 1928, eles criaram a Companhia Auto Estradas S.A., AESA. Entre os sócios e diretores da AESA, estavam Caio Luís Pereira de Sousa (filho de Washington Luís), Ernesto Diederichsen, José Maria Whitaker, Abelardo Vergueiro Cerqueira Cesar, Edgard Conceição e Antônio Augusto Monteiro de Barros, os dois últimos ligados à Companhia Prado Chaves, de Antônio Prado e Elias Pacheco Chaves.

Em 1928, a AESA começou a construir uma rodovia entre os municípios de São Paulo e Santo Amaro, pavimentada com placas de concreto armado, denominada Auto-Estrada Washington Luís. Arborizada com pinheiros, com 16 quilômetros de extensão e 27 metros de largura, a Auto-Estrada foi inaugurada em 1932. Em 1936, a AESA e o Governo do Estado construiriam o Aeroporto de Congonhas, junto ao loteamento de Interlagos, de propriedade da AESA.

A ocupação residencial dessa área ao sul da cidade não era recente. Em 1907, a *São Paulo Light* construiu a Represa do Guarapiranga, em Santo Amaro, para reforçar o abastecimento da Usina de Santana do Parnaíba, no rio Tietê. Em 1914, foi implantada a Chácara Flora, primeiro grande condomínio fechado da cidade. Em 1926, a *São Paulo Light* construiu a Represa Bilings, para ampliar sua capacidade de geração de energia com a Usina Henry Borden, em Cubatão.

Luiz Sanson comprou uma grande gleba na área e contratou Alfred Agache para elaborar o projeto do loteamento. Agache notou que o lugar parecia *Interlaken*, na Suíça, e batizou o loteamento, de características semelhantes ao Jardim América, projetado dez anos antes por Barry Parker para a Companhia City. O Autódromo de Interlagos seria construído pela AESA em 1938, com empréstimo do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários, IAPI, e inaugurado em abril de 1939.

Uma linha de ônibus foi criada para ligar Interlagos ao Anhangabaú¹⁹².

Assim, o Anhangabaú estava situado entre dois pólos de atração. De um lado, a Avenida Tiradentes, ligação com a Luz, as margens do Tietê e bairros da Zona Norte, como Santana e Casa Verde. Do outro lado, a Auto-Estrada Washington Luís (atuais Avenidas Rubem Berta, Washington Luís e Interlagos), ligação com bairros da Zona Sul, como Chácara Flora e Interlagos. Geograficamente, o Vale do Anhangabaú estava situado no corredor natural da ligação norte-sul, fato que não escapou a Prestes Maia. Para completar a ligação norte-sul, de escala metropolitana, faltava somente abrir as Avenidas Anhangabaú Inferior (Prestes Maia) e Iitororó (23 de Maio).

*

No final de julho de 1929, abriu-se a campanha eleitoral para eleger, em março de 1930, o sucessor de Washington Luís na Presidência da República. A insistência de Washington Luís na escolha do seu sucessor, através da chapa Júlio Prestes – Vital Soares, foi “*um lance político desastrado*”, segundo Boris Fausto, e abriu caminho para a formação da Aliança Liberal, entre Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraíba, que lançaria a candidatura do ministro da Fazenda de Washington Luís, o gaúcho Getúlio Vargas.

Boris Fausto analisou o episódio revolucionário de outubro de 1930 para verificar se ele seria expressão de uma “*contradição básica entre o setor agrário exportador, representado pelo latifúndio semifeudal associado ao imperialismo, e os interesses voltados para o mercado interno, representados pela ‘burguesia’*”. Diversos autores explicaram as disputas da Primeira República por essa oposição, identificando as classes médias e o tenentismo com a vanguarda das reivindicações burguesas.

Seja como for, a crise do sistema, aberta na década de 20, conduziu ao movimento revolucionário de 1930, que encerrou a chamada *República Velha*, em grande parte dominada pelas oligarquias paulistas. No próprio seio dessa oligarquia a crise já se expressara, com a fundação, em fevereiro de 1926, do Partido Democrático de São Paulo, PD, dissidência do Partido Republicano Paulista liderada por Antônio Prado e outros. Joseph Love mostrou que as lideranças do PD eram, em regra, mais jovens que as do PRP e concluiu que “*chegando à maturidade depois de 1910, o líder típico do PD perdera o boom inicial do café, a primeira expansão industrial e a oportunidade de investir em ferrovias*”.

Uma interpretação possível da revolução de 1930, citada por Fausto, é que ela “*tratava de criar as condições para a rápida expansão do capitalismo no Brasil, o qual vinha sendo entravado, agora de modo intolerável, pelo completo domínio do aparelho estatal exercido pela oligarquia, voltada para o exterior*”¹⁹³.

Fausto traça um perfil dos líderes da Revolução. Getúlio Vargas era filho do general Manuel Vargas, combatente da Guerra do Paraguai, estancieiro e chefe republicano de São Borja. Osvaldo Aranha ligava-se a tradicionais famílias paulistas: seu pai, o “*coronel*” Euclides Aranha, nasceu no interior de São Paulo e seu tio materno, o senador Freitas Vale, veio do Rio Grande do Sul, tornou-se amigo de Washington Luís e, em São Paulo, foi figura de projeção ao abrir sua Vila Kirial para artistas e literatos. Lindolfo Collor descendia de modestos imigrantes alemães, e se formou na Escola de Farmácia de Porto Alegre, enquanto João Neves da Fontoura e Batista Luzardo eram filhos de fazendeiros.

Já os políticos mineiros da Aliança Liberal, dos mais contemporizadores (como Antônio Carlos e Artur Bernardes) aos mais audazes (como Virgílio de Melo Franco, Francisco Campos e Gustavo Capanema), tinham raízes profundas na política mineira e provinham de famílias tradicionais. Antônio Carlos era filho de Antônio Carlos Ribeiro de Andrade, neto dos patriarcas da Independência. Artur Bernardes vinha de um velho tronco familiar mineiro, os Vieira de Souza, e casou-se com a filha de um político do Império e da República, o senador Vaz de Melo. Virgílio de Melo Franco descendia de antiga família ligada aos Caldeira Brant, que forneceu inúmeros quadros políticos ao Império; o pai de Virgílio, Afrânio de Melo Franco, foi figura eminente da Primeira República. Os Campos e os Capanema descendiam de velhas famílias mineiras¹⁹⁴.

Os tenentes, por sua vez, gozavam da simpatia das populações urbanas humildes. Quando entraram em São Paulo, em 1924, *"os revolucionários foram recebidos com palmas; no curso da luta, os soldados das trincheiras abertas nas ruas da Liberdade, Vergueiro, Paraíso e da Consolação, nas avenidas Paulista e Brigadeiro Luís Antônio, recebiam comida das casas vizinhas"*. Contudo, Fausto não infere dessa simpatia popular um vínculo estreito entre o *tenentismo* e as classes médias.

Os tenentes pertenciam a famílias pequeno-burguesas ou famílias tradicionais empobrecidas. Luís Carlos Prestes, nascido em Porto Alegre, era filho do capitão engenheiro Antônio Prestes, que morreu em 1908; a mãe, professora primária, criou os filhos com dificuldade. João Alberto, nascido no Recife, era filho do professor secundário Joaquim Cavalcanti Lins de Barros e sua mãe era neta de holandeses. Antônio Siqueira Campos, nascido em Rio Claro, em São Paulo, era filho do pernambucano Raimundo Pessoa de Siqueira Campos, que veio para São Paulo em 1890 para administrar a fazenda de café do irmão, político e homem rico¹⁹⁵.

Em plena campanha eleitoral, deflagrou-se a crise econômica mundial decorrente do episódio da quebra da Bolsa de Nova Iorque em outubro de 1929, exatamente um ano antes do episódio de outubro de 1930. Para Fausto, a crise econômica mundial *"não produziu a revolução, como uma espécie de curto-circuito em um sistema em pleno funcionamento, e é possível mesmo especular sobre a eventualidade da queda da República Velha independentemente dela. Mas as contradições da economia cafeeira e das instituições que consagravam seu predomínio ganharam outra dimensão"*.

A frente que derrubou Washington Luís do poder, composta da classe dominante de regiões cada vez menos vinculadas aos interesses da economia cafeeira, como Minas Gerais, ou inteiramente desvinculadas daqueles interesses, como o Rio Grande do Sul e o Nordeste, contou com a adesão de parcela ponderável do aparelho militar estatal. Para Boris Fausto,

*a Revolução de 1930 põe fim à hegemonia da burguesia do café, desenlace inscrito na própria forma de inserção do Brasil no sistema capitalista internacional. Sem ser um produto mecânico da dependência externa, o episódio revolucionário expressa a necessidade de reajustar a estrutura do país, cujo funcionamento, voltado essencialmente para um único gênero de exportação, se torna cada vez mais precário.*¹⁹⁶

Rodrigues Alves morreu em 1919, antes de tomar posse a segunda vez da Presidência da República. Rui Barbosa morreu em 1923, sem alcançar a Presidência, que tentou por três vezes. Antônio Prado morreu em 1929 e sua transformação política foi reveladora: articulou a militância desestabilizadora da Sociedade Rural Brasileira, apoiou as revoluções na Bahia e Rio Grande do Sul, criou o Partido Democrático que apoiou a revolução que encerraria a "República dos Conselheiros", persistência da elite monárquica que garantiu a estabilização interna e a credibilidade externa do novo regime, da qual ele mesmo foi figura eminente. Para Sevcenko:

Extinta a era do indivíduo e da palavra, impunha-se a era das massas e da ação. O prestígio mágico do termo "moderno" no pós-Guerra se transferiu no fim da década de 20 para a palavra "revolução". A política da mobilização permanente exigia líderes carismáticos e símbolos coletivos e as forças políticas aprenderiam a operar nas novas condições. A mudança que se observava na cena paulista era o preâmbulo da mudança de um regime que se assentara na gestão autoritária da elite esclarecida europeizada. Do seu desmoronamento derivaria uma nova prática política, controlada por uma categoria de "técnicos" que se arrogam o poder de transformar a simbologia da modernidade numa utopia concreta.

No fim da década, Oswald de Andrade publicou o *Manifesto Antropófago*, Mário de Andrade, o *Macunaíma* e Paulo Prado, o *Retrato do Brasil*. Para Prado, a questão militar e a desorganização dos partidos levaram o país à crise republicana, após um início de aparente vitalidade:

Quarenta anos de experiências mal-sucedidas nos trouxeram à situação atual. Os homens de governo se sucederam ao acaso, sem nenhum motivo imperioso exceto o das conveniências e cambalachos. [...] Nos estados instalavam-se as oligarquias, de cujo perigo já nos advertia Saint-Hilaire, sob o disfarce do que se chamou "política dos governadores". [...] Para tão grandes males parecem esgotadas as medicações: é necessário recorrer à cirurgia e só duas soluções catastróficas poderão impedir o desmembramento do país: a Guerra, a Revolução.

Sevcenko lembra o célebre editorial da *Revista do Brasil*, de Monteiro Lobato, numa de suas edições de 1922, sobre as três gerações da República. A primeira, foi a que fez a República, a geração de Floriano Peixoto e dos Conselheiros; a segunda, a que gozou os proventos, a geração dos Partidos Republicanos estaduais e das oligarquias; e a terceira geração, a que "caiu em si" e pretendeu "republicanizar a República". Lembra, por fim, a narração de Blaise Cendrars, que sonhou uma comunidade democrática nascendo na São Paulo enraizada na economia do café:

*De 1929 a 1934, durante os anos cruciais da crise financeira mundial, o Instituto de Defesa do Café destruiu 36 milhões de sacas de café. Cargas de café foram atiradas ao mar. Queimou-se café na caldeira das locomotivas. Em Santos, uma montanha de sacos de café empilhados ardeu dia e noite durante todos os anos da crise e até a declaração de guerra.*¹⁹⁷

*
*Estes meus parques do Anhangabaú ou de Paris,
Onde as tuas águas, onde as mágoas dos teus sapos?
Onde as tuas bananeiras?
Onde o teu rio frio encanecido pelos nevoeiros,
contando histórias aos sacis?*
Mário de Andrade



5. AVENIDA ANHANGABAÚ

A idéia do engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia de implantar no fundo do Vale do Anhangabaú uma avenida de ligação entre a zona sul e a zona norte da cidade teria como consequência lógica e previsível a ruína do Parque projetado por Victor Freire e Joseph Bouvard nos anos 10.

Avenida Anhangabaú, nome deste último capítulo, alude à nova estrutura que Prestes Maia começou a construir quando foi alçado à condição de prefeito, em 1938. A denominação pode soar imprópria, pois Avenida Anhangabaú era como os técnicos da prefeitura chamavam a avenida em construção no vale do Saracura, e que seria inaugurada em 1941 com a denominação de Avenida 9 de Julho. Mas batizamos assim o capítulo para frisar a substituição do Parque pela Avenida. Devemos lembrar ainda que Prestes Maia chamava *Avenida Anhangabaú Inferior* a ligação Vale do Anhangabaú-Avenida Tiradentes, que depois seria denominada Avenida Prestes Maia.

O *Plano de Avenidas* inseriu-se num quadro político que decidiu o destino da cidade. Washington Luís atuou para fortalecer o transporte rodoviário, ao mesmo tempo que combateu o transporte ferroviário. Em 1926, a *São Paulo Light* ampliou sua capacidade de geração de energia hidrelétrica, com a construção da Usina Henry Borden, em Cubatão. As empresas de transporte público sobre trilhos eram isentas de impostos sobre importação do material de instalação e manutenção do serviço. Em 1926, Washington Luís assumiu a Presidência da República e um de seus primeiros atos foi extinguir o privilégio, o que dificultou a importação. Paralelamente, seu ministro da Fazenda, Getúlio Vargas, isentou dos direitos alfandegários as empresas que importassem automóveis e caminhões¹⁹⁸. Com a recusa do Plano Integrado metrô-ônibus, pela Câmara Municipal de São Paulo, a *Light* parou de investir no transporte público por bondes e se concentrou no negócio da geração de energia.

Uma célebre frase, dita pelo próprio Washington Luís, resumia sua visão política: "*Governar é abrir estradas*". Prestes Maia, por sua vez, poderia ter dito "*Governar é abrir avenidas*", e não estaria longe da verdade e da essência da intervenção que conseguiu operar na cidade. Diferença de escala, mas espírito semelhante: fé no rodoviarismo.

O período entre 1930 e 1934 foi marcado por profunda instabilidade política, agravada pela Revolução de 1932, em que os paulistas levantaram-se contra o governo federal. A instabilidade se refletiu na cidade, através da impressionante série de prefeitos que tentaram governá-la. Em quatro anos, foram 11 prefeitos; o que aguentou mais, Antonio Carlos Assumpção, ficou no cargo por 18 meses, após a Revolução de 32. Mas a média de permanência no cargo foi de 3 meses.

A 17/8/1933, Getúlio Vargas nomeou Armando de Salles Oliveira para ser o Interventor em São Paulo. Salles Oliveira, engenheiro formado na Escola Politécnica, genro de Júlio de Mesquita, participara da construção da Estrada de Ferro Mogiana, da Usina Hidrelétrica de São Simão, da Barragem do Rio Pardo e da Usina Hidrelétrica de Marimbondo, no Rio Grande, fronteira entre São Paulo e Minas Gerais. Com Roberto Simonsen, Oliveira fundara o Instituto de Organização Racional do Trabalho, IDORT.

Salles Oliveira escolheu Fábio da Silva Prado, engenheiro industrial formado pela Escola Politécnica de Liège, para prefeito da capital. Fábio Prado (1887-1963) era filho de Martinho da Silva Prado Júnior (Martinico), irmão de Antônio da Silva Prado. Segundo Maria Ruth Sampaio, ao longo da vida Prado presidiu ou dirigiu empresas como a Companhia Imobiliária Morumbi, Companhia de Terras Norte do Paraná, Mármoreos Brasileiros Samba, Cotonificio Rodolfo Crespi (era genro de Crespi), Companhia Mojiana de Estradas de Ferro e Banco Mercantil de São Paulo¹⁹⁹.

Fábio Prado representava um ambiente mais esclarecido e sofisticado da elite paulistana. Em julho de 1917, professores da Faculdade de Direito, jornalistas d'*O Estado de S. Paulo* e educadores, como Júlio de Mesquita Filho, Paulo Nogueira Filho, Monteiro Lobato, Fernando de Azevedo, Amadeu Amaral, Prudente de Moraes Neto e outros haviam fundado a *Liga Nacionalista* para agir na educação, assimilação dos imigrantes e na campanha pelo voto secreto e obrigatório.

O ensino das ciências físicas e biológicas alcançara progresso em São Paulo, mas não o das ciências sociais. Em 1933, tal percepção levou à criação da Escola Livre de Sociologia e Política e, em 1934, à criação da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

Fábio Prado modernizou a administração pública. Organizou o Cadastro de Contribuintes da Prefeitura e o Conceito Estatístico na Formação das Áreas Administrativas, publicados em 1936; criou o Departamento de Cultura e atraiu para seu governo Mário de Andrade, Paulo Duarte e outros intelectuais ligados ao modernismo; encomendou pesquisas a professores da Escola de Sociologia e Política, divulgadas através da Revista do Arquivo Municipal, sobre temas sociais como a ascendência das crianças registradas nos parques infantis (1937), o padrão de vida dos operários da limpeza pública (1938) etc. *"Fábio Prado foi um dos homens que perceberam o vigor construtivo do Modernismo, propiciando o seu desdobramento natural na difusão do saber e na democratização da cultura"*, diz Antonio Candido.

Os Atos Municipais 834 e 835, de 4/4/1935, criaram o Departamento de Obras e Serviços, a partir da Diretoria de Obras e Viação, com as divisões de Urbanismo, Obras Públicas, Engenharia Sanitária, Fiscalização de Obras Particulares etc. Para dirigir a Divisão de Urbanismo, com a atribuição de elaborar o plano de expansão e zoneamento da cidade, estudos de retificação do Tietê e estudos relativos à taxa de melhoria, Fábio Prado nomeou João de Ulhôa Cintra.

Boa parte das obras viárias da prefeitura foram realizadas no quadrante sudoeste da cidade, em torno dos bairros-jardim da Companhia City, lembra Malta Campos. Fábio Prado abriu as avenidas Rebouças; promoveu obras no Parque do Ibirapuera; asfaltou e fez o calçamento do Jardim América e das Avenidas Europa e Cidade Jardim; começou a construção do Estádio Municipal do Pacaembu e da Biblioteca Municipal.

Fábio Prado tomou medidas importantes para realizar o Sistema Y. O Ato Municipal 1.052, de 1/4/1936, declarou de utilidade pública o Prédio da Delegacia Fiscal, no Vale do Anhangabaú, para a construção da ligação com a Avenida Tiradentes prevista no *Plano de Avenidas*. O Prédio só seria demolido na gestão seguinte, de Prestes Maia. Ao sul do Vale, Prado continuou a construção da Avenida 9 de Julho (o primeiro trecho foi inaugurado a 9/7/1935) e do túnel do Trianon, que a estendeu até o Jardim América, e revalidou a lei que previa a abertura da Avenida Iltororó (23 de Maio), no rumo de Interlagos.

Quanto ao perímetro de irradiação, Fábio Prado nada fez, apesar da presença de Ulhôa Cintra na chefia da Divisão de Urbanismo. Ao contrário, inviabilizou o perímetro desenhado por Prestes Maia, ao determinar a construção da Biblioteca Municipal na quadra entre as Ruas São Luiz e Sete de Abril²⁰⁰.

Novo Viaduto do Chá

A construção do novo Viaduto do Chá foi uma das prioridades de Fábio Prado na prefeitura, como parte integrante e fundamental da realização do Sistema Y. Com seus vãos estreitos, o velho Viaduto projetado por Jules Martin e inaugurado em 1892 não se adequava ao Vale do Anhangabaú pensado como corredor de passagem. No capítulo IV do *Plano de Avenidas*, ao tratar do Vale do Anhangabaú como “*Sala de visitas da cidade*”, Prestes Maia dissera:

O viaduto do Chá supõe-se reconstruído; não mais a estrutura atual, reticulado de palitos, mas um grande arco de cimento armado, matéria que permitirá uma silhueta monumental mas suficientemente esguia para não obstruir a vista.

Prestes Maia disse que desenhou o viaduto em concreto armado mas que ele poderia ser em metal. Ele previa o vão do arco entre 17 e 21 metros:

*A concepção descentralizadora e as outras passagens leste-oeste (Perimetro, Viaduto de São Francisco, túnel etc) dispensam-no de maior largura. Sabe-se que o seu congestionamento provém mais do embaraço dos cruzamentos extremos que da própria insuficiência.*²⁰¹

Em novembro de 1934, a prefeitura abriu concurso público para selecionar o projeto do Novo Viaduto do Chá. O edital dizia ser um “*concurso de sugestões visando fixar as diretrizes para um projeto definitivo para resolver o problema da ligação das duas colinas separadas pelo vale do Anhangabaú*”. Em 1935, a prefeitura abriu segundo concurso para o projeto definitivo.

O projeto do arquiteto Rino Levi (1901-1965) foi classificado em segundo lugar. No Memorial de agosto de 1935, Levi justificou sua solução para o novo Viaduto do Chá, falando sobre a paisagem, forma e técnica construtiva. Hugo Segawa transcreveu o memorial do qual selecionamos trechos:

O Vale do Anhangabaú é um dos pontos mais cenográficos da cidade. Nitidamente individualizado por agrestes desniveis, exuberante vegetação moldada em modernos ajardinamentos, possuindo, localizados nas elevações, edifícios significativos pelo seu destino e arquitetura, apresenta principalmente duas características ambientais: a harmônica grandiosidade da obra humana e da natureza, e a graciosa e colorida vivacidade do conjunto.

Para projetar uma obra integrada à grandiosidade do Vale do Anhangabaú, de forma sólida e linhas doces, e que intercepte o menos possível as visuais, Levi usa o concreto armado como material adequado à expressão:

O vão principal do viaduto tem uma linha inferior em forma de arco de centros múltiplos e os vãos laterais mantém a continuidade da forma, acompanhando o terreno [...] As seções foram fixadas para evitar formas e proporções pesadas; os passeios, inteiramente em balanço e levemente arqueados, reduzem ainda mais o corpo do viaduto. [...] As nervuras longitudinais são perfiladas no forro do viaduto para realçar a estrutura [...] O revestimento do concreto deverá ser de cor clara e viva; pode-se conseguir esse efeito com uma argamassa de cimento branco, grãos de quartzo e pó de mármore e, em menor quantidade, grãos de granito vermelho; para que a superfície não fique monótona pode-se acrescentar pequena proporção de grãos pretos. A superfície deverá apresentar-se levemente rústica, com os cantos bem definidos. O gradil será de ferro forjado, na parte superior tem três tubos de metal cromado fosco e na parte inferior um rodapé de granito preto lustrado.

Para Rino Levi, o Viaduto do Chá deve ser uma obra de arte. Lembrando o conselho de Goethe – “Enchei o vosso espírito e coração com as idéias e sentimentos do século e certamente aparecerá a obra de arte” – ele diz que procurou a forma simples e concisa, para harmonizar-se com “a beleza incomparável do Parque Anhangabaú”. Para manter a visão panorâmica, era preciso reduzir o viaduto a uma linha de ligação entre as colinas. A estrutura mais adequada à intenção é a de vigas Gerber com contrapeso,

Pois satisfaz amplamente o ambiente e as condições construtivas locais –estrutura isostática com reações verticais. Para as voûtes das vigas, achamos a forma em arco de centros múltiplos, o que melhora, em comparação com a parábola, as condições de visualidade do parque através dos vãos [...] Os cálculos estáticos que acompanham a justificativa são o mais rigorosos possível, pois se trata de uma estrutura de grande porte, cuja realização seria o atestado de eficiência da engenharia bandeirante.

Para concluir seu memorial, Levi explica como seria o encontro da estrutura com as duas praças extremas:

A nossa estrutura principal termina nos extremos em dois halls. O do lado da praça do Patriarca, em arco triarticulado, normal ao eixo do viaduto, para evitar os pilares intermediários e assim ganhar uma grande área livre, que futuramente poderá ser utilizada como a estação principal dos subways da gigantesca cidade de São Paulo. [...] O hall do lado da praça Ramos de Azevedo foi concebido em viga Gerber para manter a continuidade da estrutura principal.²⁰² [55]

Junto com a proposta para o Vale do Anhangabaú, a equipe de Rino Levi apresenta um plano viário denominado *Sugestão para ligar as 2 colinas separadas pelo Vale do Anhangabaú*, que propõe um anel viário interno ao perímetro de irradiação do *Plano de Avenidas*. Este anel interno seria formado por vias de circulação superficial e subterrânea com seis estações situadas na Sé, Mercado Velho, São Bento, Correio, Praça do Patriarca e Largo São Francisco. Uma série de desenhos acompanha a *Sugestão*. Um deles, mostra o aumento da Praça do Patriarca para adequá-la ao novo Viaduto. Entre o Automóvel Clube e o novo edifício em projeto (Edifício Matarazzo), Levi propõe construir uma estação dupla: na praça, dois abrigos para a espera dos ônibus; e embaixo, no Vale²⁰³.

Segundo Lúcio Gomes Machado, Rino Levi estudou na Escola Politécnica e na Escola de Belas Artes de Brera e, de 1921 a 1926, na Escola Superior de Arquitetura de Roma. O professor Marcello Piacentini, regente da cátedra de "*Edilizia*", escrevera *Nuovi orizzonti dell'edilizia cittadina*, com influência de Camillo Sitte e a proposta do *Arquiteto integral*. Nesse ambiente, que procura eliminar incompatibilidades entre princípios artísticos, necessidades funcionais complexas e novas técnicas de construção, Rino Levi se forma²⁰⁴.

O júri considerou o projeto de Rino Levi "*a solução mais conveniente no que respeita à viação e à estática*" mas o concurso foi vencido pelo engenheiro-arquiteto carioca Elisiário Antônio da Cunha Bahiana (1891-1980), formado pela Escola Nacional de Belas-Artes, radicado em São Paulo desde 1930²⁰⁵. Em 1927, com Joseph Gire, Bahiana projetara o Edifício de *A Noite*, na Praça Mauá, Rio de Janeiro. Lúcio Costa se referiu a esse edifício:

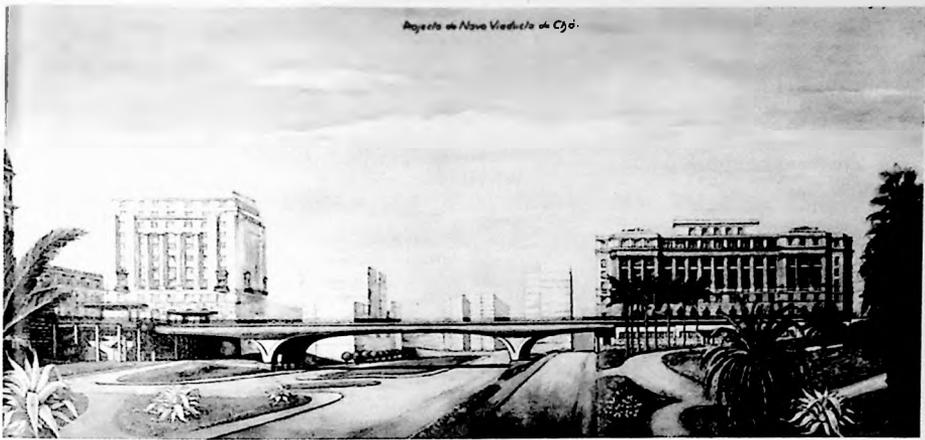
*O edifício de A Noite pode ser considerado o marco que delimita a fase experimental das estruturas adaptadas a uma "arquitetura" avulsa, da fase arquitetônica de elaboração consciente de projetos já integrados à estrutura e que teria depois, como símbolo definitivo, o edifício do Ministério da Educação e Saúde. Significativamente, tanto uma quanto outra estruturas foram calculadas por Emilio Baumgart, cujo engenho, intuição e prática do ofício, acabaram por consagrá-lo mestre dos novos engenheiros especializados na técnica do concreto armado.*²⁰⁶

Em 1928, Bahiana começou a colaborar com a Sociedade Comercial e Construtora Ltda., como responsável pelos projetos de arquitetura. Em 1929, projetou a nova sede do Automóvel Clube de São Paulo, o Edifício Saldanha Marinho, na Rua Libero Badaró, em frente ao Largo de São Francisco, pioneiro exemplar do *art déco* na cidade. O Saldanha Marinho foi concluído pelo arquiteto Dácio de Moraes, que adaptou o projeto de Bahiana para o novo proprietário, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O edifício foi concluído em 1933. Mais tarde, abrigaria a sede da Secretaria de Estado da Cultura e hoje é sede da Secretaria de Estado da Segurança Pública.

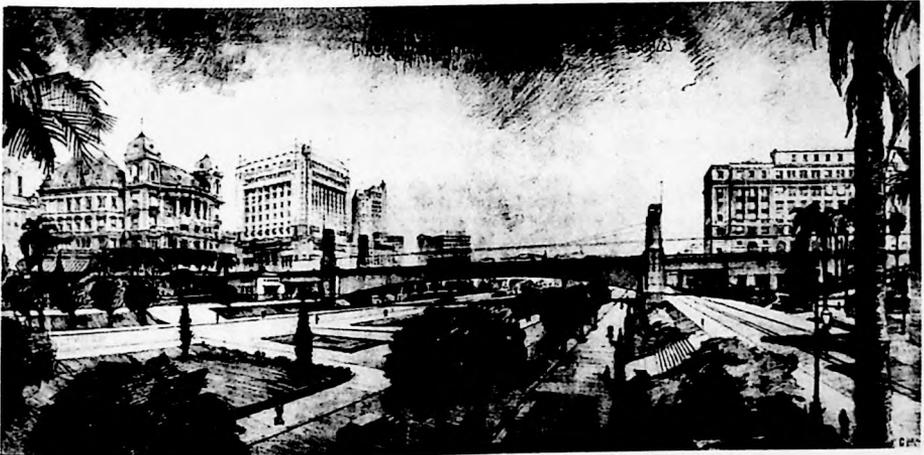
Esta perspectiva do projeto de Elisiário Bahiana para o Viaduto do Chá mostra o novo espaço do Anhangabaú. O observador está posicionado ao norte. À direita, a Rua Formosa, ligada por escadaria ao passeio lateral da avenida de largos canteiros centrais que substituiu o jardim projetado por Bouvard. O novo viaduto, com quatro torres de iluminação e suporte dos cabos elétricos, atravessa o Vale num só arco em concreto armado. O Prédio Alexandre Mackenzie está à direita. O Palacete Prates (sede do Automóvel Clube) e o Edifício Matarazzo (em fase de projeto) estão à esquerda. Ao fundo, à esquerda, Bahiana desenhou o Edifício Saldanha Marinho, como parte da paisagem do Vale. [56]

O projeto de Bahiana realiza a avenida prevista no *Plano de Avenidas*. O desenho do viaduto, no entanto, é mais moderno que o imaginado por Prestes Maia. O estilo de Bahiana equilibrava-se entre duas estéticas: de um lado, o ecletismo da Escola Nacional de Belas Artes e familiar (Bahiana era primo de Arquimedes Memória e sobrinho de Gastão Bahiana, professor da ENBA); de outro, a vanguarda carioca influenciada por Le Corbusier. Bahiana adotou uma linguagem intermediária: desenho rígido, estrutural, elegante e discretamente ornamental, influenciada pelo estilo derivado da Exposição Internacional das Artes Decorativas e Industriais Modernas, realizada em 1925, em Paris, conhecido como estilo *Art Déco*.

A implantação do viaduto lembrava vagamente a idéia do edifício-viaduto, que Le Corbusier deixara na sua passagem por São Paulo. Nas extremidades, tirando partido do desnível de cerca de 10 metros entre as colinas e o vale, o desenho de Bahiana sugere dois "prédios" ocupados por salões de usos variados.



55. *Projeto do Novo Viaduto do Chá*, 1935. Rino Levi, Humberto Mendes e Joseph Grabenweger.



56. *Novo Viaduto do Chá*, 1935. Elisiário da Cunha Bahiana.

Em 1936, o prefeito Fábio Prado começou a construção do novo Viaduto do Chá, ao lado do antigo. O ritmo da obra acompanhava a construção da Avenida 9 de Julho. O antigo viaduto metálico começou a ser desmontado logo após a inauguração do novo viaduto em concreto, a 18/4/1938, pelo prefeito Prestes Maia.

O novo Viaduto transpõe o Vale do Anhangabaú com seu arco central de 66 metros de vão e mais dois vãos laterais de 17,5 metros cada, totalizando 101 metros de extensão. Tem a largura de 25 metros, dos quais 15 para o leito carroçável e 10 para os passeios (em 1977, o leito foi reduzido para 12 metros e a diferença foi para o passeio do lado dos edifícios Matarazzo e Mackenzie).

A construção aproveita a estrutura dos encontros com as colinas para instalar ali amplos salões para mercado de flores, espera de ônibus, exposições de pintura, garage pública e sanitários²⁰⁷, que ficaram prontos em 1941. As torres de iluminação de 13 metros de altura, do projeto de Elisiário Bahiana, não foram feitas e os guarda-corpos de alvenaria foram substituídos por gradil metálico. Mais alto que o antigo viaduto de Martin, foi preciso corrigir o nível das duas praças extremas.

No lado da colina central, a Galeria Prestes Maia liga a Praça do Patriarca e o Vale do Anhangabaú através de escadarias e patamares. No nível intermediário, está o salão Almeida Junior entre paredes, colunas de mármore, sancas e esculturas, como as duas *Graças*, de Victor Brecheret, datadas de 1940, e a réplica em bronze do *Moisés*, de Michelangelo, feita no Liceu de Artes e Ofícios. A 18/5/1955, o prefeito William Salem inaugurou as escadas rolantes. A 28/11/2000, o MASP instalou na Galeria Prestes Maia a sua filial.

No lado do centro novo, a Galeria do Chá liga a Rua Barão de Itapetininga e o Viaduto do Chá por sob a Rua Coronel Xavier de Toledo, e acessa o edifício de dois andares. No nível intermediário, a prefeitura instalou sua Recebedoria de Contas (onde depois funcionou a Escola Municipal de Bailado e o almoxarifado das bibliotecas municipais). No nível da Rua Formosa, voltaria a funcionar o Restaurante da *Liga das Senhoras Católicas*, em 1951. Entre o Prédio Alexandre Mackenzie e o Viaduto, uma escadaria – encaixada no espaço onde existira o antigo Viaduto - liga a Praça Ramos de Azevedo à Rua Formosa.

As novas escadarias de união das duas colinas com o Vale completaram outras mais antigas: a escadaria do Largo da Memória, a da Praça Ramos de Azevedo com o conjunto escultórico na lateral do Teatro Municipal, e agora as escadarias e escadas rolantes das Galerias engastadas entre as encostas e o Vale do Anhangabaú.

O mesmo Raimundo Menezes, que registrara a 6/11/1892 o dia festivo da inauguração do Viaduto do Chá de Jules Martin, registrava agora a sua derrubada:

Cinquenta anos depois, com o crescimento assustador da cidade de São Paulo, o velho Viaduto do Chá principiou a não aguentar mais a pesada carga. Pensou-se logo numa reforma radical. O plano nasceu: um novo viaduto, de cimento armado e duas vezes mais largo do que o seu antecessor...

No dia em que começaram a derrubar a relíquia – uma segunda-feira, 18 de abril de 1938 – não houve solenidade. Apenas alguns paulistanos, amantes do passado, cismarentos, pararam um pouco para observar os operários na sua faina, picaretas em punho, a destruir a histórica ponte, testemunha muda de um passado não muito longínquo.²⁰⁸

Este cartão postal de Gustavo Prugner mostra o Vale do Anhangabaú em 1930. O fotógrafo está no antigo Viaduto do Chá, olha para o norte e vê os fundos do Prédio da Delegacia Fiscal (antigo Prédio do Cine Central). O jardim parece estar alterado, em meio à quantidade de automóveis estacionados. [57]

Esta outra fotografia do jornal *O Estado de S. Paulo* mostra a inundação do Vale do Anhangabaú em 1930, automóveis boiando em meio às águas. O fotógrafo está provavelmente na janela de algum dos prédios próximos da esquina da Rua Líbero Badaró com Avenida São João. Vemos a lateral do Prédio da Delegacia Fiscal e, ao fundo, o antigo Viaduto do Chá e o Prédio Alexandre Mackenzie. [58]



57. Parque Anhangabaú, c. 1930. Cartão postal, Gustavo Prugner. Do Viaduto do Chá para o norte: fundos do Prédio do Cine Central, ao centro; à direita, Clube Comercial e, no canto superior esquerdo, parte do Prédio dos Correios.



58. Parque Anhangabaú inundado, c. 1930. Lateral do Prédio do Cine Central. Ao fundo, Viaduto do Chá.

Os palácios cinematográficos foram construídos na Avenida São João nos anos de 1930 e 1940, rodeados de lojas, hotéis luxuosos, leiterias e casas de chá. Rino Levi projetou para a *Universum-Film AG* (UFA), empresa estatal alemã sediada em Berlim, um enorme cinema, então em moda, o UFA-Palace. Com 3.139 lugares (1.860 na platéia e 1.279 no balcão) e palco móvel, a obra começou a 15/5/1936 e terminou no fim de outubro de 1936. A Revista *Politécnica* n. 126 descreveu o interior do edifício: "*Paredes cor palha, com leve matiz de ouro, obtida com reboco de cimento penteado, um reboco composto de grãos de quartzo e madreperola, pó de mármore, mica, cimento branco e pequena dose de tinta em pó*", que lembra o tipo de textura que Levi desejou imprimir ao seu Viaduto do Chá, em 1934.

No dia da inauguração do UFA-Palace, as manchetes dos jornais noticiaram a entrada de Francisco Franco na Madri bombardeada pelos nazistas. Inimá Simões diz que "*o UFA foi um salto de qualidade na construção de salas de cinema e definiu de vez a localização da Cinelândia, território de contornos flutuantes, entre a Avenida São João, Largo do Paissandu, Largo Santa Ifigênia e Avenida Ipiranga*".

O limite da Cinelândia na Avenida São João, segundo ele, era o Cine Metro, sala da norte-americana *Metro Goldwyn Mayer* inaugurada em 1938 com o filme *Melódia da Broadway*, com Robert Taylor, Eleanor Powell e Judy Garland. Instalado nos baixos de um prédio de 4 andares na Avenida São João, o Cine Metro introduziu a novidade do ar-condicionado, como nas melhores salas da Broadway, em Nova Iorque, ou da Champs Elysées, em Paris.

Uma série de cinemas abriram nos anos 30, 40 e 50, no centro novo: o Paratodos, no Largo Santa Ifigênia; o Bandeirantes, no Largo Paissandu; o Ópera (que exibia os filmes da *United Artists* no prédio onde funcionou o Teatro Apolo), na Rua Dom José de Barros; o Broadway, na Avenida São João; o Ipiranga (outro projeto de Rino Levi), na Avenida Ipiranga; o Ritz, na São João; o Marabá, na Ipiranga; o Marrocos (decorado por Jacques Monet), na Rua Conselheiro Crispiniano; o República (que dizia ter a maior tela do mundo), na Praça da República; o Olido, na São João, e o Paissandu, no Largo do Paissandu.

Esses cinemas e a cidade em volta marcaram a vida de milhares de paulistanos. Tiveram um ciclo de existência relativamente curto, determinado pela invenção da televisão e pela transformação da produção cinematográfica dos grandes estúdios. Sua localização especial destinaria-os depois aos usos de depósito, loja, quadra de futebol, estacionamento, salão de baile ou igreja²⁰⁹.

No prefácio de *Saudades de São Paulo*, Claude Lévi-Strauss diz que não usou o termo *saudade* por lamentar não estar mais na cidade. *"De nada me serviria lamentar o que após tantos anos não reencontraria"*. Ele chegou a São Paulo com 27 anos de idade, com seus colegas professores em liceus de província, como Fernand Braudel, Pierre Monbeig, Jean Maugué e outros, para criar a Universidade de São Paulo.

Lévi-Strauss sentia-se desconfortável *"em face do meio um tanto pretensioso de O Estado de S. Paulo, muito ligado ao poder político (Júlio de Mesquita Filho era cunhado do interventor do Estado, Armando de Salles Oliveira)"*. Ele sentia-se *"infinitamente mais à vontade no Departamento de Cultura da municipalidade"* em torno de Mário de Andrade, Sérgio Milliet, Rubens Borba de Moraes e Paulo Duarte.

O antropólogo Claude Lévi-Strauss fotografou a cidade de São Paulo. Na abertura da coletânea colocou o Prédio Martinelli pois em 1935 *"ele era ao mesmo tempo um referencial e um símbolo"*. Único arranha-céu da cidade, simbolizava a ambição dos paulistanos de que São Paulo se tornasse a Chicago do hemisfério sul. A silhueta do Martinelli dominava todos os outros prédios. Era visto de longe, do *"fundo dos barrancos escarpados que desciam das elevações onde corria a avenida Paulista. Ainda entregues à natureza, esses barrancos abrigavam as habitações mais pobres, com os riachos, à guisa de esgotos, transformados em torrentes quando chovia"*.

Ele estava descrevendo o vale do Itororó, curso superior do Anhangabaú, Itororó que em tupi significa *"água sussurrante"*, por causa da velocidade com que se despenha em pequenas cachoeiras e saltos. Lévi-Strauss fotografou o vale do Itororó. As fotografias foram tiradas nas proximidades do atual viaduto Pedroso e mostram a *"atmosfera rural"* de hortas e restos de mata que persistiram até a abertura da Avenida 23 de Maio, no início dos anos 60. Mas, para Lévi-Strauss, o Prédio Martinelli

impunha sua presença majestosa sobretudo no início da avenida São João, artéria nova cuja abertura não estava ainda terminada. Descendo a pé a avenida em direção ao oeste, ficava-se obsedado por sua massa rosada que se percebia toda vez que se olhava para trás. Mesmo à distância, ela obstruía o horizonte tanto de dia como ao anoitecer, quando as ornamentações feitas para o Carnaval se iluminavam.

Lévi-Strauss alugou uma casa térrea na Rua Cincinato Braga quase esquina com a Rua Carlos Sampaio. Da sua casa, ele descortinava *"o vasto panorama de um bairro em plena desordem. Eu perambulava com frequência por essa região, fascinado pelos contrastes entre construções muito modernas, avenidas ainda provincianas, colinas quase rústicas e uma parte da cidade que conservava um aspecto de aldeia"*.

Para ir da Rua Cincinato Braga, no alto do espigão da Avenida Paulista, ao centro da cidade, distante dois ou três quilômetros, Lévi-Strauss

descia, na maior parte das vezes a pé, a avenida Brigadeiro Luís Antônio, de aspecto suburbano, geralmente atravancada de transeuntes e de bondes. Chegava-se a seguir ao vale do Anhangabaú, atravessado pelo viaduto do Chá, que une os dois centros, antigo e novo, da cidade.

Estas vistas do viaduto em direção ao sul foram tomadas de um andar elevado do Hotel Esplanada, onde em duas ocasiões me hospedei. Bem abaixo dos importantes prédios que cercavam o vale e dominada por eles, uma rua popular e margeada de casas baixas e quitandas oferecia a imagem de uma São Paulo que se pressentia desapareceria em breve.²¹⁰

A rua popular, margeada de casas baixas e quitandas desapareceria em breve, de fato. Era a Rua Anhangabaú, cujo leito seria absorvido pela abertura da Avenida Anhangabaú Inferior, de ligação do Vale com a Avenida Tiradentes.

Da janela do Hotel Esplanada, Lévi-Strauss registrou o momento da transição de dois ciclos. Uma fotografia extraordinária mostra o novo Viaduto do Chá, que sacrificou a rampa de ligação entre a Praça do Patriarca e o Vale e algumas palmeiras imperiais na Praça Ramos de Azevedo. Mostra ainda o grande Edifício Matarazzo em construção. O ciclo do Parque Anhangabaú encerrava-se e começava o novo ciclo, da Avenida Anhangabaú, corredor de passagem entre o norte e o sul da metrópole. Como na transição anterior, dos fundos de quintais para o Parque, uma nova série de edifícios seria construída no Vale do Anhangabaú, desta vez edifícios verticais, torres e arranha-céus cuja presença marcante na paisagem, os Edifícios Matarazzo e Mappin anunciavam.

Claude Lévi-Strauss não pedia à cidade outros objetos de contemplação e de reflexão senão ela mesma:

imensa desordem em que se misturavam numa confusão aparente igrejas e prédios públicos da época colonial, casebres, edifícios do século 19 e outros, contemporâneos, cuja raça mais vigorosa tomava progressivamente a dianteira.

*

Edifício Matarazzo, Edifício Mappin

Em 1929, o jornalista Francisco de Assis Chateaubriand Bandeira de Melo (1892-1968) comprou o *Diário da Noite*, de São Paulo, com a ajuda financeira dos advogados Alfredo Pujol e Alexandre Mackenzie, diretor da *São Paulo Light*. O *Diário da Noite*, chefiado por Amadeu Amaral de Arruda Pentecoste, havia sido fundado em 1925 por um grupo de jornalistas d'O *Estado de S. Paulo* e funcionava no Palacete Conde Prates, na esquina da Ladeira Doutor Falcão Filho com o Viaduto do Chá²¹¹.

Em março de 1934, Chateaubriand publicou no *Diário de S. Paulo* um caderno especial para bajular o conde Francisco Matarazzo, o homem mais rico do país, que completava 80 anos de idade e era o novo proprietário do Palacete Conde Prates. Na abertura do caderno, uma reportagem assinada pelo próprio Chateaubriand, intitulada "O estado Matarazzo", exaltava as *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo* que produziam riquezas que no Brasil só perdiam para o produto bruto do Estado de São Paulo. Chateaubriand e Matarazzo viviam brigando por várias razões, mas agora a mudança de atitude de Chateaubriand era motivada pela disputa em torno da posse do Palacete Conde Prates, alugado pelos *Diários Associados*, e que Matarazzo queria demolir para edificar a nova sede das suas *Indústrias Reunidas*.

Fernando Moraes conta que Chateaubriand decidiu reaproximar-se do industrial quando soube que o prefeito Fábio Prado cedera uma nesga de terreno (por causa do alargamento da Rua Dr. Falcão, de 8 para 18 metros) ao lado do Palacete para que Matarazzo erguesse ali sua sede monumental. Chateaubriand pagava aluguel irrisório pelo Palacete, tinha um contrato para mais três anos, não queria deixar o prédio e Matarazzo queria começar as obras imediatamente.

Através de Fábio Prado, Chateaubriand fez sua proposta para deixar o Palacete: queria 850 contos de indenização para devolver o Conde Prates aos legítimos donos. Fábio Prado promoveu um encontro conciliatório entre Chateaubriand e Francisco Matarazzo Junior, testemunhado pelo seu chefe de gabinete, o jornalista Paulo Duarte. Os Matarazzo aceitavam pagar 220 contos de réis de indenização se os *Diários Associados* entregassem o prédio para demolição em quatro meses. Chateaubriand recusou, pois sabia da urgência dos Matarazzo, que haviam trazido da Itália o arquiteto Marcello Piacentini para projetar um majestoso edifício de 13 andares, revestido de mármore travertino e com entradas pelo Vale do Anhangabaú, Viaduto do Chá e Ladeira Doutor Falcão Filho.

A intransigência de Chateaubriand fez o conde Chiquinho Matarazzo ameaçar demolir o prédio com os inquilinos dentro. O desmonte começaria com o destelhamento do prédio, como vemos em conhecida fotografia²¹². Ao encontrar Matarazzo e o filho, no restaurante do Hotel Esplanada, Chateaubriand devolveu a ameaça:

Seus condes, os senhores me enviaram um recado: se eu não abandonar um prédio onde estou legalmente, vão mandar operários destelharem os Diários Associados. Eu aceito o desafio: vocês tiram as telhas do Palacete Prates e no dia seguinte eu pessoalmente vou chefiar um pelotão de jagunços da Paraíba para destelhar a Vila Matarazzo, onde os senhores moram, na avenida Paulista. Vamos ver na cabeça de quem vai chover primeiro!

Fábio Prado, interessado em ver o palácio de mármore de Piacentini ocupar o lugar do decadente Palacete Prates, equacionou a solução do problema, em conjunto com o presidente da Caixa Econômica, Samuel Ribeiro. Facilitariam a compra de dois imóveis na Rua 7 de Abril, com 880 m² de terreno, onde Chateaubriand poderia construir a sede definitiva de seus jornais em São Paulo. Como Matarazzo só pagasse o valor acertado após Chateaubriand desocupar o prédio, Fábio Prado adiantou a quantia e passou a ser credor do conde Matarazzo.

Em novembro de 1934, Chateaubriand assinou o documento em que se comprometeu a entregar o prédio em três meses, mas só saiu em julho de 1935. Na Rua 7 de Abril, contratou o arquiteto Jacques Pilon para projetar a nova sede dos *Diários Associados*, com 15 andares, revestida de mármore travertino e com dois mezaninos de 500 m² cada para instalar um museu de arte antiga e moderna, que viria a ser o Museu de Arte de São Paulo, MASP²¹³.

Matarazzo abriu concurso público para selecionar o projeto da nova sede. O júri do concurso foi formado por Alexandre de Albuquerque (presidente do Instituto de Engenharia), Luís de Anhaia Melo (ex-prefeito), João de Ulhôa Cintra (diretor de Urbanismo do Departamento de Obras) e Francisco Prestes Maia, que julgariam o projeto mais adequado para integrar-se à arquitetura do Vale do Anhangabaú, segundo a Revista Politécnica inspirada "*em modelos estilizados segundo várias fases do renascimento moderno*". O júri determinou que a proposta escolhida não deveria ser "*demasiado antiga*" nem destacar-se "*pela excentricidade de seu modernismo*"²¹⁴.

O Escritório Severo & Villares, sucessor do Escritório Ramos de Azevedo, ganhou o concurso para o edifício de 13 andares e planta retangular de 38x35 metros, gabarito fixado com a prefeitura. Segundo o Boletim do Instituto de Engenharia n. 117, de agosto de 1935, o edifício faz contraponto ao Prédio Alexandre Mackenzie, "um de aspecto mais clássico, outro mais moderno, exprimindo, na pureza de suas linhas, a importância e a solidez da obra coletiva que cada qual representa no progressivo desenvolvimento do estado de São Paulo". Nos desenhos de Rino Levi e Elisiário Bahiana para o concurso do Viaduto do Chá (Imagens 55 e 56) o Edifício Matarazzo já apresenta forma definida.

Segundo Marcos Tognon, o arquiteto romano Marcello Piacentini (1881-1960) reviu o projeto de Severo & Villares, na sua breve passagem pelo Rio de Janeiro (onde foi opinar sobre a Cidade Universitária) e o arquiteto romano Vittorio Morpurgo, seu colaborador, dirigiu a fase final da construção, entre 1937 e 1939.

Rino Levi descreveu Piacentini, seu professor na Escola Superior de Arquitetura de Roma:

*Embora não apreciasse a arquitetura de Piacentini, orientada no sentido de um monumentalismo inspirado na tradição romana, eu o estimava muito. Ele era um espírito adiantado. Gozava da simpatia dos estudantes mais irrequietos, que propugnavam por uma reformulação da arquitetura. Em classe, Piacentini nos apontava os exemplos de Poelzig, Gropius, Neutra, Le Corbusier etc. Lembro de meu entusiasmo quando ele nos apresentou o projeto do arranha-céu de vidro de Mies, projetado em 1919. Piacentini me fez conhecer o primeiro livro de Le Corbusier, Vers une architecture, que comprei em seguida. Frequentei o escritório de Piacentini como estagiário em 1925, por vários meses e por períodos, pois o horário da escola era apertado.*²¹⁵

O projeto executivo do Edifício Matarazzo foi desenvolvido pela Severo & Villares. As quatro fachadas têm o mesmo princípio compositivo: embasamento (dois primeiros andares), corpo central (oito andares a partir do hall do Viaduto do Chá) e cornija (dois últimos andares mais o teto-jardim). O hall tem 15 metros de pé-direito, duas linhas de pilares e recebia luz natural do poço central.

É um bloco compacto, de arestas evidentes e contínuas. Para Anita Salmoni e Emma Debenedetti, o Edifício Matarazzo "parece evocar as casas-torres das cidades medievais". Para Mário de Andrade, "ele é berro e paúra, música-de-pancadaria deslumbrante e deslumbrante subserviência". Para o próprio Piacentini, "o nosso belo bastardo"²¹⁶.

De um lado do Viaduto do Chá, em posição de destaque no Vale do Anhangabaú, o Prédio Mackenzie representa a *São Paulo Light*, poderosa empresa de abastecimento da força e luz da indústria e dos lares paulistanos. Do outro lado, o Edifício Matarazzo representa o poder do imigrante-empresário mais rico do país que construiu sua sede exatamente no lugar antes ocupado por Eduardo Prates, representante das famílias tradicionais da cidade. O Vale do Anhangabaú era o lugar de maior prestígio da cidade, onde localizavam-se instituições fundamentais da vida urbana: Teatro Municipal, Hotel Esplanada, Clube Comercial, Prefeitura, Automóvel Clube, *São Paulo Light*, e agora a sede das Indústrias Matarazzo.

A 14/4/1939, o *Mappin Stores* mudou-se para o Edifício João Bricola, projetado por Elisiário Bahiana para a Santa Casa de Misericórdia na Praça Ramos de Azevedo, em frente ao Teatro Municipal. Na loja da Praça do Patriarca a área de vendas do magazine era de 2.080 m² e no novo endereço passou a 5.357 m², mudança que deu nova dimensão e concepção à empresa.

A Rua Barão de Itapetininga virou "*passarela de moda e encantamento*", segundo Zuleika Alvim. Outras lojas de prestígio da colina central cruzaram o Viaduto do Chá, como a Casa Vogue, que se mudou da Rua São Bento para a recém-aberta Rua Marconi. Nos anúncios dos jornais, o *Mappin* era identificado com um grande imã, que atraía boa parte do comércio elegante para seu entorno, no centro novo.

Alguns estabelecimentos tradicionais, como o Bar Viaduto e a Rotisserie Sportsman fecharam. A Leitaria Pereira, na Rua São Bento, viu seu movimento cair significativamente com a concorrência da Leitaria Americana, na Rua Coronel Xavier de Toledo, ou da Confeitaria Vienense, na Rua Barão de Itapetininga. Os cinemas também sentiram a concorrência. Os cines Alhambra e Triângulo foram substituídos na preferência do público pelos Cines Metro, República, Odeon, Royal etc. Uma crônica do *Diário Popular* registrou a desolação causada pela mudança:

A praça do Patriarca perdeu seus característicos de lugar de encontro, mostruário de elegância, mediadora de namoros. A mudança do Mappin transformou-a. O movimento cessou em frente ao grande edifício e em toda a melhor parte da praça. Hoje, nu de qualquer cortina, cor ou pessoas, o prédio permanece estático, frio, qual se fora um sepulcro, em pleno coração da Paulicéia.

Do outro lado, o novo Mappin irradiava vitalidade, tornando-se progressivamente uma importante referência na paisagem. Mais do que um local de compras de roupas e utilidades domésticas, o Mappin era um hábito da vida social, ponto de encontro e um centro de lazer. O Salão de Leitura, junto à livraria especializada em títulos estrangeiros (que já existia na loja da Patriarca), era frequentado por artistas e intelectuais, como Antonio Candido que lembra: "*No Mappin, comprei livros de literatura, história, sociologia e antropologia*". O Salão de Chá, no 4º andar, ficou na memória da cidade como lugar de frequência da elite, onde eram realizados desfiles de moda e apresentações eruditas de teatro. O violoncelista Calixto Corazza recorda que "*Mário de Andrade apareceu muitas vezes no Salão de Chá e no Restaurante*" que tinha música ao vivo no almoço, com o trio de piano, violino e violoncelo²¹⁷.

*

Esta fotografia mostra o Parque Anhangabaú em transição para a Avenida. Do jardim desenhado por Joseph Bouvard e Francisque Cochet quase nada restou. O Vale parece ter se transformado em um imenso pátio de estacionamento de automóveis. O fotógrafo deve estar em alguma janela do Prédio da Delegacia Fiscal e vê o novo Viaduto do Chá. À direita, o Prédio Alexandre Mackenzie e à esquerda o Edifício Matarazzo em construção. [59]

Esta fotografia aérea do fim dos anos 30 mostra a transformação estrutural do Vale do Anhangabaú. O recinto do Parque vai se abrindo nas extremidades para transformar-se em corredor. No Piques (Memória), à direita, a Avenida 9 de Julho já quase pronta. No Acu (São João), à esquerda, persistem o Prédio da Delegacia Fiscal e as quadras ao norte, que estão com os dias contados por causa da abertura da Avenida Anhangabaú Inferior. [60]

Esta imagem dialoga com a número 59. O fotógrafo está no alto do Prédio da Delegacia Fiscal, num andar mais alto. Passados alguns poucos anos, o aspecto do Anhangabaú é outro. A Avenida larga no fundo do vale está perfeitamente implantada. À direita, vemos o Prédio Alexandre Mackenzie e parte do Prédio do Mappin; no canto inferior direito, o canteiro da obra do Edifício CBI-Esplanada. À esquerda, o Palacete Prates (Automóvel Clube), Edifício Matarazzo e a silhueta vertical do Edifício da Companhia Paulista de Seguros, na Rua Líbero Badaró. [61]

Nesta, o fotógrafo deve estar postado no alto do Prédio Martinelli. Ele olha para o sul, na direção do Piques e do bairro da Bela Vista. Em primeiro plano, vê os dois Palacetes Prates e, a seguir, o Edifício Matarazzo. Com a abertura da Avenida 9 de Julho, a área do Piques transformou-se; surgiu a Praça da Bandeira, na junção do Sistema Y, e restou o Largo da Memória, no canto. No início da 9 de Julho, ergue-se uma torre, o Prédio do Touring Club. [62]

Esta fotografia de Hildegard Rosenthal mostra o Largo do Piques em 1940, às vésperas da implantação do Sistema Y. O sobradinho no ângulo das Ruas José Bonifácio e São Francisco aparece em diversos tempos da história da cidade, como nos registros de Charles Landseer e Militão de Azevedo, no século 19. O edifício de 9 andares, à esquerda, é o Palacete Riachuelo, um dos primeiros prédios de apartamentos da cidade. Acima, no Largo de São Francisco, ergue-se o Edifício Saldanha Marinho, projeto de Elisiário Bahiana. [63]

O Palacete Riachuelo, na esquina da Rua José Bonifácio (antiga Rua do Ouvidor) com a Rua Doutor Falcão Filho, é um projeto de 1925 do Escritório Técnico Luís Asson, o mesmo engenheiro que construiu o Palacete Santa Helena, na Praça da Sé. O edifício de estilo neo-gótico foi concluído em 1928 e inaugurado em 1932. Pertenceu à família Godinho e depois a Edgard de Azevedo Soares, que o vendeu a um condomínio em 1949. Em 1978, a construção do Metrô abalou sua estrutura e foram feitos trabalhos de consolidação que modificaram aberturas no térreo²¹⁸.

A 3/12/2002, visitamos o Palacete, curiosos em conhecê-lo por dentro. Entramos no pequenino apartamento 58, que estava para alugar, e constatamos que o Palacete Riachuelo tem dois usos, comercial e residencial. Uma antiga moradora nos disse que o Palacete teve um período áureo e depois muitas famílias se mudaram.

Esta fotografia de Prestes Maia mostra a Praça do Correio em 1945, às vésperas do seu desaparecimento pela abertura da Avenida Anhangabaú Inferior. O fotógrafo parece estar no Viaduto Santa Ifigênia. À esquerda, vemos a Rua Anhangabaú. De frente para o fotógrafo e para a praça, o Prédio da Delegacia Fiscal. No canto superior direito, parte do Prédio dos Correios e Telégrafos. [64]

Conversamos com diversas pessoas idosas que presenciaram a demolição do Prédio da Delegacia Fiscal, como o senhor Sérgio Gomes da Silva, funcionário da prefeitura. Ele nos disse que a demolição foi demorada e penosa, feita à base de explosivos, tamanha a solidez da estrutura de concreto armado.



59. Parque Anhangabau, c. 1939. Novo Viaduto do Chá. Edifício Matarazzo em construção, o Parque desaparecendo.



60. Parque Anhangabau, fim dos anos de 1930. Ao sul, abre-se a Avenida 9 de Julho, haste do Sistema Y.



61. Parque Anhangabaú transformado em Avenida, no começo dos anos de 1940.



62. Avenida Anhangabaú. Palacetes Prates resistem. Na Praça da Bandeira, o Prédio Touring Club.



63. *Largo do Piques*, c. 1940. Hildegard Rosenthal.



64. *Praça do Correio*, 1945. Francisco Prestes Maia.

Em abril de 1938, Getúlio Vargas anunciou um ex-deputado estadual do PRP, Adhemar Pereira de Barros, para Interventor em São Paulo. Vargas queria que a escolha do secretariado do novo Interventor se baseasse em critérios de capacidade técnica. Para a prefeitura da capital foi escolhido Prestes Maia. Para a Secretaria Municipal da Viação e Obras Públicas, o engenheiro Guilherme Winter. Diversos autores afirmam que a escolha de Prestes Maia foi obra de Vargas e não indicação de Adhemar de Barros²¹⁹.

Maria Cristina Leme fala do ambiente político que permitiu a Prestes Maia realizar boa parte do *Plano de Avenidas*. Em 1938, após o golpe do *Estado Novo*, o governo federal criou o Departamento Administrativo do Serviço Público, DASP, formado por técnicos de diversas áreas, como administração, engenharia, direito, estatística etc., que funcionava como poder legislativo. A administração dos estados da federação era feita pelo DASP, Interventor e Ministério da Justiça. Para presidir o DASP de São Paulo, Vargas nomeou o advogado Goffredo da Silva Telles que disse se orgulhar de "*com seis homens, fazer o trabalho do Senado do Estado e das 271 Câmaras Municipais*". O DASP federal era na verdade um super-ministério. Através das representações estaduais, controlava e sancionava os Decretos e as Leis de responsabilidade dos Interventores²²⁰.

Em 1945, Prestes Maia fez uma palestra memorável, publicada pela prefeitura com o título de *Os melhoramentos de São Paulo*, onde falou das realizações do seu governo, entre 1938 e 1945.

Na abertura, elogiou a "*excelência do regime administrativo e das diretrizes implantadas pelo Presidente Vargas, pois não se conceberia no regime das disputas demagógicas, dos embaraços formalísticos e da incerteza financeira*" e disse, no seu estilo machadiano, que "*o presente folheto completa o Plano publicado em 1930. Mas aquele propunha projetos para cinco lustros, e este só traz fotografias de uma administração. A desproporção de volumes corresponde à diferença que sempre vai do sonho à realidade*".

Segundo ele, problema máximo era o Centro. O Triângulo tradicional, espremido entre vales, apresentava obstáculos ao desenvolvimento e circulação, pois "*a topografia fazia convergir sobre essa área todo o tráfego diametral, agravando o congestionamento*". Lembra Victor Freire, Anhaia Mello e Ulhôa Cintra e o grande "*prurido urbanístico na capital*".

"Passando de média a grande cidade, atingindo 1.400.000 almas (hoje 1.650.000), vendo as casas térreas cederem lugar às de 10 e 20 andares, tudo estava arriscado a comprometer-se definitivamente: circulação, transportes, expansão, salubridade e estética", diz Prestes Maia. Para o problema central, ele construiu o Perímetro de Irradiação:

A concepção é simples: envolvimento da área congestionada por um anel, de modo a provocar ao mesmo tempo sua expansão superficial, o desvio das correntes diametrais e uma fácil distribuição perimetral do tráfego. Tem a vantagem de fugir às áreas muito valorizadas, que no centro bancário sobem a mais de 20 contos por metro quadrado.

No caso paulista a avenida circular, que lembra os rings da Europa central e os boulevards parisienses, mede quilômetro e meio de diâmetro e uma largura de 33 a 44 metros, passando por diversas praças e pontos importantes.

Segundo Maia, não se resumem à avenida de Irradiação os melhoramentos centrais, e concorrentemente haverá duas ligações diametrais, aparentemente contraditórias com a função do Perímetro. Mas, para ele, não havia contradição porque as diametrais norte-sul e leste-oeste serão vias em desnível: *"Uma é a avenida Anhangabaú Inferior, tronco do "sistema Y"; outra, o túnel de São Bento".*

"Sistema Y" é, no vocabulário cá da Prefeitura, o conjunto das três grandes avenidas que, quando completas, atravessarão toda a cidade desde o Tietê até o vale do Pinheiros, percorrendo os thalwegs com um mínimo de cruzamentos de nível, do que resultam condições excepcionais de tráfego. Uma dessas avenidas é a Anhangabaú Inferior (Decreto Lei 105, de 18/7/1941, e Decreto Lei 480, de 27/12/1943), projetada para ligar o Parque Anhangabaú à Ponte Grande, incorporando em grande parte a atual Avenida Tiradentes. É o tronco do Y. As hastes ou galhos são a avenida Nove de Julho, já concluída, e a Itororó (Decreto Lei 162, de 21/9/1940, Decreto 351, de 24/8/1942, e Decretos 476 e 477, de 17/12/1943), iniciada. A convergência faz-se no parque Anhangabaú, ou, mais precisamente, no largo do Piques, que, para exercer suas novas funções, acaba de ser ampliado e completamente remodelado. Essa convergência em pleno centro incomoda pouco, porque em plano inferior, transposto por viadutos.

A transformação do Piques (Ato 1.575, de 9/6/1939, Decreto 263, de 20/11/1941) ainda não terminou todavia, e o Decreto 372, de 1942, permite prever-lhe um prosseguimento mais radical, ampliando a praça até o viaduto Jacaré e aí reservando área para implantação do futuro Paço Municipal, bem no eixo do Parque Anhangabaú, cuja perspectiva rematará. Para isso, toda uma quadra (140 x 250 metros) está sendo adquirida, entre as ruas Santo Amaro e Santo Antonio.

A remodelação do Parque Anhangabaú complementava o Sistema Y. Prestes Maia prossegue, descrevendo as duas hastes do Y:

A avenida 9 de Julho é extremamente original por suas condições topográficas: avenida de thalweg e, por isso mesmo, capaz de tráfego rápido, livre dos cruzamentos, devido aos viadutos e túneis. As primeiras expropriações datam da administração Pires do Rio; a anterior iniciou as obras, que prosseguimos e concluímos, com modificações notáveis, em especial na entrada da avenida e no portal Norte. Agora empreendemos o prolongamento (Decreto Lei 95, de 5/5/1941) da artéria através do Jardim América e do Jardim Europa, onde atingirá 55 metros de largura. A avenida Itororó apenas está iniciada, Apresentará características semelhantes às da 9 de Julho, com seção maior e mais bem aproveitada, pois é prevista a intercalação duma linha elétrica de alta velocidade, como adiante diremos. O projeto envolve a construção de seis viadutos (Luiz Antonio, Jaceguai, Condessa de S. Joaquim, Pedroso, Paraíso e Oscar Horta), um túnel para tramway com 900 metros de extensão, e seis pontilhões. A sua largura será, conforme o trecho, 33, 38 e 58 metros. A extensão já decretada é de 5 quilômetros, mas prolongamentos estão previstos em direção a Vila Mariana e Aeroporto de Congonhas.

Finalmente, Prestes Maia descreve a Avenida Anhangabaú Inferior:

A avenida Anhangabaú Inferior corresponde, de certo modo, guardadas as proporções, à nova artéria carioca Getúlio Vargas. Prolongamento da avenida Tiradentes, como a avenida Getúlio será o prolongamento do Mangue. Confirmando a analogia, temos também a nossa Candelária: a Delegacia Fiscal, adquirida por 7.027 contos (3 de novembro de 1943) e aguardando próxima demolição, segundo esperanças que o Governo Federal nos dá. Sua largura será de 45 e 60 metros no trecho central e de 55 a 120 metros na travessia da várzea (Decreto 20, de 30/1/1940). As expropriações correspondentes encontram-se quase totalmente terminadas e brevemente serão iniciadas as obras de terraplenagem e pavimentação.

Prestes Maia concluiu a avenida São João, iniciada em 1912, cuja abertura fazia-se lenta e “interrompidamente”. Ele alargou os últimos 550 metros, entre a Rua Conselheiro Brotero e o largo das Perdizes.

Assim minuciosamente explicado o Sistema Y pelo seu criador e realizador, concluímos com suas observações sobre o problema do escoamento pluvial, que até hoje aflige o Vale do Anhangabaú.

*São Paulo oferece imensidade de problemas locais, devido ao seu relevo suavemente ondulado, que multiplica os rincões. A maior obra do gênero, nesta administração, foi a "galeria do Moringuinho", que encontramos iniciada e em maus lençóis...freáticos. Ela pretende aliviar as frequentes enchentes do Piques. Estas são motivadas pela rápida convergência dos deflúvios dos vales 9 de Julho e Itororó sobre o largo do Piques, que o urbanismo antigo inexplicavelmente permitira constituirse bacia fechada, barrada pelo parque Anhangabaú.*²²¹

*

No artigo publicado na Revista *Acrópole* n. 188, de maio de 1954, o engenheiro Luiz Carlos Berrini Junior, chefe da Divisão de Planejamento Geral do Departamento Municipal de Urbanismo, diz que a experiência demonstra que, em São Paulo, os planos demandam entre dez e vinte anos para sua conclusão. Ele lembra a atual Avenida de Irradiação, "*iniciada em 1938 e entregue ao tráfego quase completa em 1948*".

Berrini não citou outros fatos que demoraram dez anos ou mais para ser realizados, como o Viaduto do Chá de Jules Martin ou o Parque Anhangabaú de Silva Telles e Victor Freire. A própria Avenida de Irradiação demorou 24 anos, entre a formulação por Ulhôa Cintra em 1924 e a realização por Prestes Maia em 1948. O Sistema Y, que transformou radicalmente, mais uma vez, o Vale do Anhangabaú também levou cerca de 15 anos para ser realizado.

Em princípios de 1952, Berrini fez um gráfico com as quantidades de automóveis existentes na cidade, de 1935 a 1951. Ele tomou por base os totais dos anos posteriores à guerra, de 1945 a 1951, com ritmo de aumento quase constante. Prolongou a reta de crescimento para o futuro e obteve as seguintes projeções: para 1965, São Paulo teria 200 mil veículos e para 1975, 284 mil veículos. Ele nota que os resultados de 1952 e 1953 superaram as previsões, embora nesses dois anos ocorreria forte redução das importações no país. Segundo Berrini, a prefeitura não tinha outro caminho a seguir a não ser realizar

planejamento amplo, não só prevendo o crescimento vegetativo dos veículos e habitantes, como também a probabilidade de melhora do padrão de vida das populações, que trará como consequência imediata o aumento do número de veículos motorizados. A próxima instalação no país de novas fábricas de automóveis da General Motors, Renault, Fiat e Volkswagen contribuirá bastante para esse fato.

*

Edifício CBI-Esplanada, Edifício Conde de Prates

Nos anos de 1940, os acontecimentos políticos na Europa trouxeram para o Brasil arquitetos formados na tradição do racionalismo moderno que introduziram novas linguagens na arquitetura das cidades. Um desses foi Lucjan Korngold, nascido em Varsóvia e formado em 1922 na Escola Politécnica e na Academia de Belas Artes daquela cidade. Em 1935, Korngold recebeu diploma de honra na Trienal de Milão e em 1937, medalha de prata na Exposição de Paris.

Em 1940, chegou a São Paulo, trabalhou no Escritório Técnico Francisco Matarazzo Neto, até 1943, e abriu escritório próprio. Em 1946, projetou o Edifício CBI-Esplanada, na esquina da Praça Ramos de Azevedo com a Rua Formosa, num terreno jamais ocupado.

Em 1951, o edifício de escritórios foi inaugurado com 33 andares, 100 metros de altura e 50 mil m² de área construída, dimensões inéditas no Vale do Anhangabaú. Com fachadas de mármore travertino e caixilhos de ferro, o CBI-Esplanada compõe a nova paisagem, num momento de transição estrutural do Parque para a Avenida Anhangabaú. O volume elegante e perfeito, os pórticos no coroamento e a implantação fazem do edifício um belo exemplar do racionalismo.

A Bolsa de Imóveis do Estado de São Paulo S.A., dos irmãos Nelson e Wilson Mendes Caldeira, coordenou a incorporação e administrou o condomínio de 1951 a 1970. O Edifício CBI-Esplanada abrigou uma série de empresas importantes, como a Companhia City, Grupo Crespi, Anderson Clayton, Frigorífico Swift-Armour, Câmara Americana de Comércio, Grupo Klabin e Sociedade Rural Brasileira²²².

*

Entre 1952 e 1954, o arquiteto milanês Giancarlo Palanti projetou o Edifício Conde de Prates, para ser construído no lote do Palacete Prates ocupado pelo Automóvel Clube, na esquina da Rua Libero Badaró com o Viaduto do Chá.

Segundo Salmoni, Palanti "*trouxe para São Paulo o eco dos últimos acontecimentos da arquitetura moderna italiana*". Nascido em 1906, formado pela Escola Politécnica de Milão em 1929, Giancarlo Palanti integrou o grupo dos "*neo-classicistas novecentistas*", com Gio Ponti e outros. Com Ernesto Nathan Rogers, aderiu ao racionalismo divulgado por Alberto Sartoris e Giuseppe Terragni. Como muitos arquitetos do grupo, Palanti escreveu textos técnicos e políticos. Na Itália, participou de várias exposições e trienais. Em Milão, com S. Albini, projetou os bairros populares de Filzi, D'Annunzio, Ponti e Baracca²²³.

Giancarlo Palanti mudou-se para São Paulo em 1947, fundou o *Estúdio de Arte Palma*, com Lina Bo Bardi, e dirigiu o escritório de projetos da Construtora Alfredo Mathias S. A., do engenheiro-arquiteto Alfredo Mathias, formado na Escola Politécnica de São Paulo em 1929, responsável pela construção do Edifício Conde de Prates.

A Revista *Acrópole* n. 214, de agosto de 1956, descreveu o edifício, inaugurado na noite de 9 de Julho de 1956, e apresentado como "*mais um grande empreendimento para confirmar o equilíbrio arquitetônico já sugerido por outras iniciativas imobiliárias de grande porte na Praça do Patriarca*". O artigo diz que o edifício contribuirá para melhorar as instalações comerciais do centro e seu terraço poderá desviar o intenso movimento de pedestres do Viaduto do Chá.

O Edifício Conde de Prates tem 36 andares, 10 lojas e 108 salas em planta livre, uma área construída de 44.700 m². Tem três entradas principais: pela Rua Libero Badaró, pelo terraço debruçado sobre o Vale do Anhangabaú, e pelo Vale. O *hall*, com 9 elevadores e as galerias de ligação das entradas, é inteiramente revestido em mármore. No Vale, o edifício apresenta a altura de 123,25 metros e na Praça do Patriarca, 111,80 metros.

Com seu volume perfeito envolvido por caixilhos de alumínio, o Edifício Conde de Prates é a segunda torre moderna a habitar o Vale do Anhangabaú, com porte e elegância comparáveis ao Edifício CBI-Esplanada, ambos projetados por representantes do racionalismo moderno europeu em São Paulo.

*

Em 1945, ao fim da Segunda Guerra Mundial, a queda do *Estado Novo* de Getúlio Vargas levou à criação de três partidos políticos nacionais, em conformidade à Lei Agamenon Magalhães: o Partido Social-Democrata, PSD, reuniu os interventores nos estados e suas bases municipais; o Partido Trabalhista do Brasil, PTB, reuniu sindicalistas e parcelas das classes médias urbanas; e a União Democrática Nacional, UDN, reuniu os liberais e a burguesia anti-getulista, e da sua "*Esquerda Democrática*" saíram os fundadores do Partido Socialista Brasileiro, PSB.

Fruto da Conferência de Breton-Woods, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos deu os primeiros passos do planejamento econômico, no final dos anos 40, que definiu a prioridade do desenvolvimento industrial brasileiro na região centro-sul do país. Em 1952, o governo federal fundou o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, BNDE, para gerir o Fundo de Reparelhamento Econômico, criado em 1949 pela Comissão Mista.

Durante o segundo governo Vargas, na assessoria econômica do Palácio do Catete formou-se um grupo nacionalista, liderado pelo economista Rômulo de Almeida, contrário à posição do grupo do BNDE, liderado pelo economista Roberto Campos, ligado à Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. O antagonismo manifestou-se nas discussões quanto à forma mais adequada de promover o desenvolvimento econômico brasileiro.

Roberto Campos, Lucas Lopes e outros economistas foram responsáveis pelo *Plano de Metas*, do sucessor de Vargas, o médico mineiro Juscelino Kubitschek, do PSD. O Plano de Metas viabilizou, através da Instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito, SUMOC, o ingresso maciço de capital estrangeiro no país, que possibilitou o avanço industrial da segunda metade dos anos de 1950²²⁴.

O Plano de Metas significou a transformação do parque industrial nacional, particularmente na região de São Paulo, que em 1954, no ano da comemoração do IV Centenário da sua fundação, alcançava a condição de primeira metrópole do país. O perfil e a localização industrial na cidade se transformaram. Antes concentradas próximas às ferrovias, nos bairros do Brás, Moóca, Pari, Bom Retiro etc., as fábricas mudaram-se para as imediações das grandes rodovias estaduais e interestaduais, nos bairros de Santo Amaro, Jaguaré, e municípios vizinhos, como Guarulhos, Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul etc.

Para Regina Meyer, ao longo da década de 50 manifestou-se uma nova etapa da organização espacial da metrópole paulistana, mais vinculada ao modelo norte-americano. Ela vê nesse momento uma sólida transição em processo, confirmada por fatos e dados, e destaca que o desenvolvimento industrial e urbano ganharam dimensão e expressão inéditas, lançando as bases da fase monopolista do sistema produtivo. Para ela, nos anos 50, São Paulo passou a apresentar atributos inacessíveis ao urbanismo, como disciplina de intervenção na cidade. O conhecimento teórico e a experiência acumulada até aquele momento não forneciam ao urbanismo paulistano (e internacional, diz ela) “*capacidade para agir sobre o novo objeto*”.

Em 1950, sendo governador do Estado Adhemar de Barros, o prefeito Lineu Prestes contratou o *International Basic Economy Corporation*, IBEC, do empresário norte-americano Nelson Rockefeller, que levou a São Paulo o urbanista Robert Moses, de Nova Iorque. O estudo dirigido por Moses, intitulado *Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo*, apontou soluções de zoneamento, sistema viário, transporte coletivo, espaços públicos, engenharia hidro-sanitária e financiamento, mas não passou de uma proposta. Em 1956, o prefeito Wladimir de Toledo Piza convidou o padre francês, dominicano, Joseph Lebret que organizou a *Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais*, SAGMACS, e produziu o estudo intitulado *Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana*, em conjunto com a Escola de Sociologia e Política, a Universidade de São Paulo e a Ação Popular, organização ligada ao Partido Democrata-Cristão.

Regina Meyer afirma que a década de 50 marcou a mudança da natureza da relação metrópole-urbanismo. O urbanismo assumia uma nova versão, o planejamento urbano, que para ela teria natureza diferente da ciência que veio se forjando lentamente como resposta às demandas da cidade industrial, até ganhar um nome. Para ela, apesar da prodigalidade das propostas para São Paulo, do alto nível do debate, especialmente entre Anhaia Mello e Prestes Maia, e da convocação de profissionais estrangeiros, a cidade não alcançou as transformações necessárias à sua nova condição metropolitana. Diante da dimensão e das características históricas da cidade, os recursos disponíveis – conhecimento, experiência, instrumentos legais e vontade política – “*revelaram-se absurdamente insuficientes*”.²²⁵

Esta fotografia, tirada do alto do Edifício Altino Arantes (do Banco do Estado de São Paulo, Banespa), na Praça Antônio Prado, mostra o Vale do Anhangabaú em 1953. À direita, ergue-se o belo Edifício CBI-Esplanada. O conjunto formado pelo Palacete Prates, Edifício Matarazzo, Prédio Alexandre Mackenzie, Edifício Mappin, Teatro Municipal, Hotel Esplanada e Edifício CBI-Esplanada constitui um símbolo da complexidade cultural da cidade e uma representação de momentos diversos da sua história. [65]

Às vésperas de completar 400 anos de idade, a cidade é fotografada do alto pela Viação Aérea de São Paulo, VASP, que produzia um novo levantamento cartográfico. Esta fotografia, tirada sobre a Praça da Bandeira, mostra a perspectiva do Vale do Anhangabaú, transformado em corredor rodoviário. A Praça da Bandeira é o ponto de bifurcação do Y, como se vê pela implantação das duas torres, o Edifício Touring Club (à esquerda) e o Hotel São Paulo (à direita). Entre o Viaduto do Chá e o Viaduto Santa Ifigênia, no cruzamento da Avenida Anhangabaú com a Avenida São João, vemos a passagem subterrânea que o povo apelidou de "*Buraco do Adhemar*", referência ao Governador do Estado, Adhemar de Barros. O nome oficial do logradouro era então (e é ainda hoje) Parque Anhangabaú, embora nada restasse do parque desenhado por Joseph Bouvard nos anos 10. [66]

Esta fotografia de 1954 mostra a Avenida Anhangabaú Inferior, depois denominada Avenida Prestes Maia, ligação do Vale do Anhangabaú com a Avenida Tiradentes, no canto superior direito do quadro. [67]

Esta, tirada no fim dos anos 60, dialoga com a imagem 66, tirada quinze anos antes. É notável o aumento da quantidade de automóveis em circulação no Vale. Em primeiro plano, o edifício da Câmara Municipal, no Viaduto Jacareí, debruçado sobre o Vale do Anhangabaú, como previu Prestes Maia. A Câmara mudou-se em 1969 do Palacete Prates, na Rua Líbero Badaró, para a nova sede. A Praça da Bandeira, prevista como praça cívica, transformou-se em estacionamento. [68]



65. Avenida Anhangabaú, c. 1953. Avelino Ginjo. O volume do Edifício CBI-Esplanada sobressai, à direita.



66. Avenida Anhangabaú, 1953. VASP. Largos e Praça, nos extremos, desapareceram: recinto abre-se como corredor.



67. Avenida Prestes Maia, c. 1954: tronco do Sistema Y, com a Avenida Tiradentes. No canto inferior esquerdo, a Praça Pedro Lessa.



68. Praça da Bandeira, fim dos anos de 1960. Largos do Piques e do Riachuelo desapareceram, as hastes do Y configuradas: Avenidas 9 de Julho e 23 de Maio.

Edifício Barão de Iguape, etc.

O banqueiro Walter Moreira Salles, embaixador do Brasil nos Estados Unidos, planejou construir a sede do seu banco na Praça do Patriarca, no terreno onde existiu o sobrado do barão de Iguape, do século 18, e depois o edifício, projetado pelo Escritório Ramos de Azevedo nos anos 10, que abrigou por vinte anos o *Mappin Stores*.

Para elaborar o projeto, Moreira Salles encomendou estudo preliminar ao arquiteto francês Jacques Pilon, formado pela Escola de Belas Artes de Paris em 1932. Posteriormente, Salles pediu outro estudo à empresa norte-americana de projetos Skidmore, Owings and Merrill, de Nova Iorque. Segundo Alberto Xavier, a empresa norte-americana baseou o partido arquitetônico no estudo preliminar de Pilon e este acabou desenvolvendo, em 1956, o projeto executivo, que teve a participação do arquiteto Giancarlo Gasperini²²⁶.

O Edifício Barão de Iguape abriga hoje os escritórios do Unibanco, da família Moreira Salles. Tem 3 sub-solos e 33 andares e altura total de cerca de 100 metros. Tem três entradas: duas pela Rua Direita e uma pela Rua da Quitanda.

Na Praça do Patriarca esquina com Rua Líbero Badaró, no terreno vizinho à igreja de Santo Antônio, a rede de hotéis Othon inaugurou em 1954 o Othon Palace Hotel, com 230 apartamentos. A Revista *Urbs* n. 5, de fevereiro de 1998, informou que no seu auge o Othon Palace hospedou várias vezes o presidente Juscelino Kubitschek e hospedou o presidente da França Charles De Gaulle. Do outro lado desse eixo visual, na Praça Ramos de Azevedo esquina com a Rua Barão de Itapetininga, foi construído o Edifício Alfredo Egydio, ao lado do Prédio Glória.

Na Rua Líbero Badaró, lado ímpar, no trecho da quadra entre o Prédio Conde de Prates e a Avenida São João, foram inaugurados: em 1972, o Edifício Mercantil Finasa, projeto de Edison Musa e Jaci Hargreaves, com 36 andares e 129 metros de altura, no terreno do Palacete Prates (sede da Prefeitura); em 1972, o Edifício Grande São Paulo, projeto de Jorge Zaluzpin e José Gugliotta, com 36 andares e 129 metros de altura, no terreno do Clube Comercial²²⁷; e os Edifícios Bolsa de Mercadorias de São Paulo e BankBoston.

*agonizou no meio do passeio público,
morreu na contramão, atrapalhando o tráfego.*

Francisco Buarque de Holanda

O *Lions Club de São Paulo* lançou a idéia da construção de passarelas no Vale do Anhangabaú destinadas à proteção dos pedestres. Em matéria publicada no jornal *O Estado de S. Paulo*, dias 22 e 23/8/1962, aquela associação de empresários considerava que a providência teria duas utilidades: "*maior segurança ao pedestre e melhor escoamento para as correntes de tráfego, intensas no local a qualquer hora do dia*". O *Lions Club* divulgou seu plano dizendo que

Estudos recentes de técnicos em estatística e trânsito, do Estado e da Prefeitura, levam à previsão sombria de um aumento no número de veículos da Capital, dentro do prazo máximo de 5 anos, da ordem de 100%, isto é, o dobro do número de veículos que já hoje congestionam nossas ruas, sendo de se esperar que no fim desse prazo ocorra inteiro colapso no trânsito da Capital, caso não sejam adotadas, imediatamente, providências necessárias para evitar tal calamidade.

A associação de empresários, de inspiração norte-americana, adotou um tom alarmista para alertar a opinião pública sobre a necessidade urgente de construir pontes de pedestres para a travessia do Vale do Anhangabaú, o corredor de ligação norte-sul da metrópole. Os empresários pareciam não perceber que a medida não resolveria uma questão estrutural, que veio se construindo na cidade desde os anos 20, quando suas lideranças políticas optaram pelo transporte automotivo —ônibus, caminhões e automóveis particulares— como modo principal do deslocamento. A questão estrutural era o permanente conflito entre o automóvel e o pedestre, disseminado por todo o espaço urbano, talvez mais agudo e visível no Anhangabaú dada a sua posição e função no conjunto da metrópole.

O *Lions Club* também não percebia a transformação cultural em processo. A indústria automobilística mundial aumentava absurdamente a produção e, instalada no Brasil desde o *Plano de Metas* do governo JK, inundava as praças, ruas e avenidas com seus produtos. Em São Paulo, na década de 20, a APER promoveu desfiles, exposições e corridas de automóveis. Agora, nas décadas de 50 e 60, a campanha publicitária nos jornais, revistas e rádios apresentava o automóvel como objeto desejável de consumo, e acessível às camadas médias da população urbana.

O automóvel era desejável porque simbolizava autonomia no deslocamento, libertando o indivíduo dos bondes e ônibus de má qualidade que faziam o transporte coletivo na cidade. E tornava-se acessível às camadas médias porque a indústria automobilística instalada no Brasil aumentou significativamente a produção e a oferta, fazendo o preço do produto cair.

Mas a forma e a disposição viária do espaço urbano da cidade típica brasileira, particularmente da cidade de São Paulo, constituiu-se historicamente de modo incompatível com as exigências do transporte individual de massa. João de Ulhôa Cintra e Prestes Maia perceberam, nos anos 20, a estrutura radial-concêntrica da cidade, formada desde as origens da fundação urbana. A razão primeira da fundação de São Paulo foi ser a base das entradas para o interior do território. A partir de um núcleo os primeiros habitantes desenharam os caminhos de irradiação do movimento.

Ulhôa Cintra e Prestes Maia, reconhecendo essa estrutura, trataram de a reforçar, construindo ou alargando avenidas radiais e atenuando seus efeitos no núcleo através do *Perímetro de Irradiação*. Eles estavam logicamente inseridos num quadro político que estimulou e apoiou a opção pelo automóvel como solução. E mesmo os líderes políticos, como Antônio Prado Junior ou Washington Luís, estavam dentro de um jogo de interesses da indústria automotiva mundial. Após a Primeira Guerra Mundial, Henry Ford (da *Ford Motors*) e Alfred Sloan (da *General Motors*) conduziram a produção artesanal para a produção em massa²²⁸.

Desenho e desvario

A 26/7/1969, *O Estado de S. Paulo* noticiou a inauguração do Viaduto Eusébio Stevaux, que liga a Avenida 9 de Julho ao Vale do Anhangabaú por sobre a Praça da Bandeira. A reportagem informa que a obra foi projetada pelo prefeito, o brigadeiro José Vicente Faria Lima, ex-secretário da Viação de Jânio Quadros, e inaugurada sem qualquer solenidade. Informa também que em seis meses o Departamento Estadual de Trânsito pretende construir uma passarela na esquina do Edifício Touring Club e sob o Viaduto do Chá.

A 8/8/1969, O *Estado de S. Paulo* noticiou uma contagem realizada pela Divisão de Engenharia do DET. Mais de 3 mil veículos entram por hora no Anhangabaú, procedentes da Avenida 23 de Maio, e dividem-se em quatro correntes: 32,3% sobem a ladeira para o Largo de São Francisco; 25,4% entram na Avenida São João (15,2% seguem rumo à zona oeste e 10,2% entram na *Rótula*, na Avenida Ipiranga); 24,1% seguem em direção à Avenida Prestes Maia (6,7% entram na Rua Carlos de Souza Nazareth e 17,4% seguem rumo à zona norte); e finalmente 18,2% dos veículos fazem o retorno junto ao *Buraco do Adhemar*, na Avenida São João (10,5% voltam à Avenida 23 de Maio, 4,8% seguem rumo à Avenida 9 de Julho e 2,9% entram na Rua Álvaro de Carvalho para atingir a Rua Augusta).

A 5/4/1971, o *Jornal da Tarde* publicou uma matéria de destaque intitulada "*Estão pensando em proibir atropelamentos no Anhangabaú*". O olho da reportagem dizia: "*pedestres correndo no meio dos carros, brecadas, batidas, atropelamentos, mortes (Agora dois planos para acabar com isso)*".

O diretor do Departamento de Engenharia de Tráfego do DETRAN, engenheiro Isao Kono, propôs construir um pequeno canteiro central entre as duas pistas, no cruzamento do Buraco do Adhemar, onde ocorre o maior fluxo de travessia de pedestres entre a colina central e o centro novo. Sobre o canteiro, propôs colocar barras de ferro unidas por correntes, numa extensão de 250 metros.

Já o plano da prefeitura era o seguinte: seguindo a mureta do Buraco do Adhemar e entrando pela pista, em direção ao Viaduto do Chá, construir pilares de 1,20 metro de altura ligando duas filas de correntes ou cabos de aço, numa extensão de 60 metros. As duas propostas pretendiam barrar o trânsito de pedestres ali e obrigar a travessia pela passarela inaugurada em 1970 sob o Viaduto do Chá.

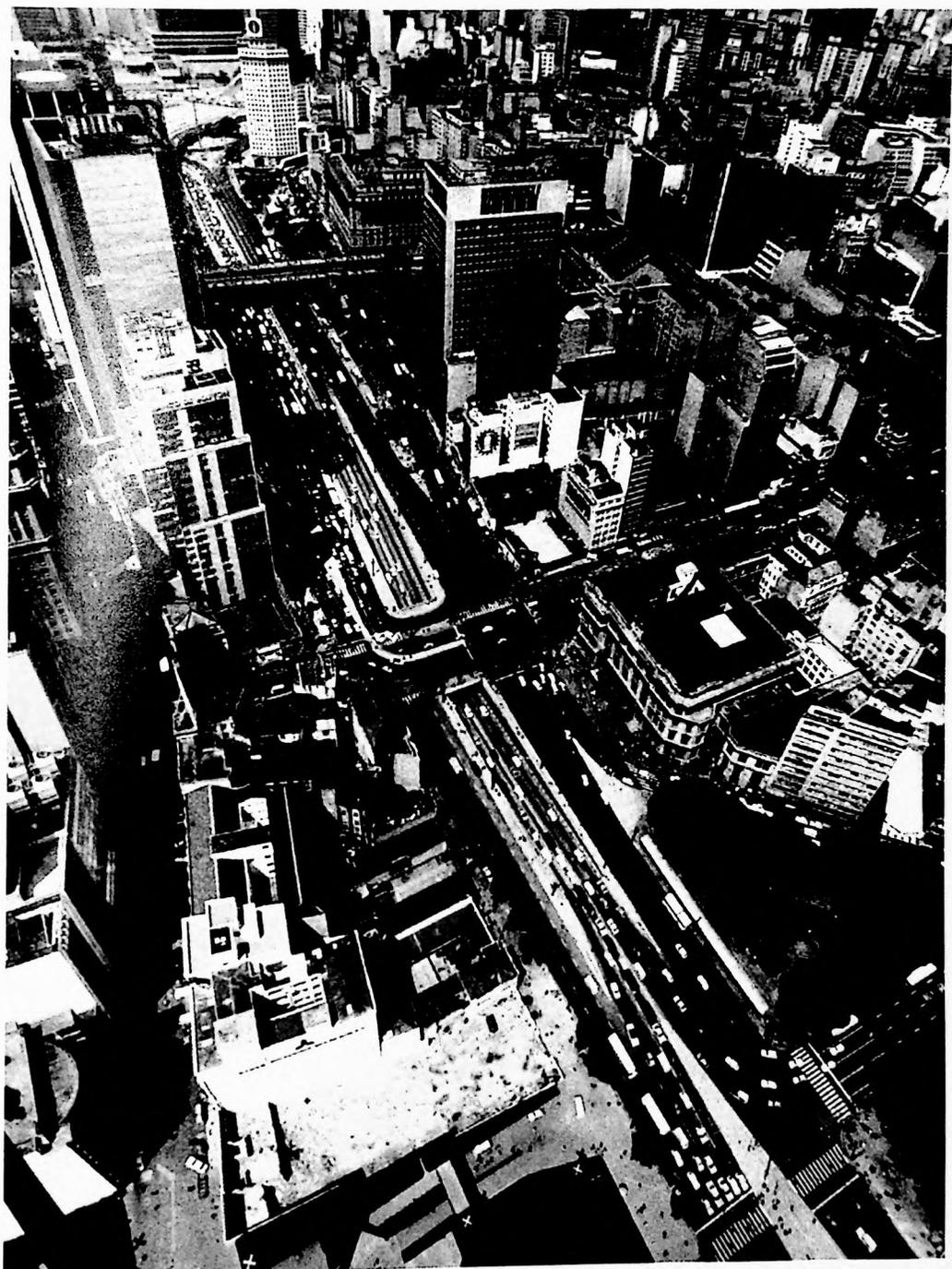
A passarela foi projetada por Croce, Afalo & Gasperini com 90 metros de extensão e 5 de largura. Assim, esses eram os projetos das autoridades para diminuir o número de atropelamentos no Vale do Anhangabaú. "*Mas, por enquanto, isso não aconteceu: continuam morrendo 400 pessoas por ano, atropeladas no local mais perigoso para pedestres do centro de São Paulo*", diz o jornal.

Esta fotografia de 1976 mostra o Vale do Anhangabaú como corredor rodoviário da ligação metropolitana norte-sul e as ligações transversais do Viaduto do Chá, Avenida São João e Viaduto Santa Ifigênia (que não aparece). O Sistema Y concebido por Prestes Maia assumiu sua real dimensão, distante da idealização dos anos 20. O corredor rompeu os limites históricos do Vale do Anhangabaú ao arrasar as praças extremas: Praça do Correio, Largo do Riachuelo e Largo do Piques ou da Memória. Como corredor, o Anhangabaú perdeu o caráter de recinto bucólico que alcançou no apogeu dos anos 20, Parque desenhado por Victor Freire e Joseph Bouvard. [69]

O corredor de dimensão metropolitana parece uma daquelas régua horizontais de 45 quilômetros, propostas por Le Corbusier para São Paulo em 1929:

A origem dessas estradas que se encontram no centro da cidade vem de muito longe. O diâmetro urbano é extremamente alargado: 45 quilômetros. Vocês constroem auto-estradas; por enquanto, estando coladas ao solo, elas sofrem sua influência. Se fizéssemos isto: construir, de colina a colina, uma régua horizontal de 45 quilômetros, depois uma segunda, em ângulo quase reto, para servir os outros pontos cardeais. Estas régua retilíneas são auto-estradas de grande penetração na cidade, na realidade grandes travessias. Vocês não sobrevoarão a cidade de carro, mas "sobre-rodarão".

A visão audaz e corajosa do estrangeiro viu o óbvio. Livre das disputas políticas, ousava sugerir um caminho e um método para a construção da cidade. A diferença da proposta de Le Corbusier para a proposta de Francisco Prestes Maia é a diferença entre duas visões de mundo antagônicas, plasmadas longamente na Europa, e que dava como frutos ao mundo as escolas de Belas-Artes e Politécnica, de um lado, e o movimento marginal ao mundo acadêmico, que se agruparia em torno dos CIAM, os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, do outro.



69. Avenida Anhangabaú, 18/11/1976. Corredor da circulação norte-sul e as ligações transversais: Avenida São João e Viaduto do Chá.

Em abril de 1984, uma grande assembléia popular aconteceu no Vale do Anhangabaú, com a presença de cerca de um milhão de pessoas. O grande comício da campanha das *Diretas Já* transformou por alguns instantes o Vale em praça, interrompendo o fluxo incessante dos automóveis. No ocaso do regime ditatorial implantado no Brasil em 1964, a manifestação política exigia a realização imediata de eleições diretas para a Presidência da República.

No VIII CIAM, realizado em 1951 numa mansão vitoriana de Hoddesdon, nos arredores de Londres, Sigfried Giedion falou do apelo emocional de certos lugares escolhidos espontaneamente pelos cidadãos para expressar sua identidade e civismo. Ele lembrou da Avenida *Champs Elysées*, em Paris, e do *Rockefeller Center*, em Nova Iorque, e nós poderíamos lembrar do Vale do Anhangabaú, em São Paulo, como um desses lugares. O tema do VIII CIAM foi o *Coração da Cidade*, uma bela metáfora para designar aqueles lugares.

Naquele momento, Giedion via evidenciar-se, apesar das múltiplas tendências destrutivas, um processo humanizador, *"uma rebelião do espírito humano contra a opressão exercida por dois fatores gêmeos da nossa civilização: a mecanização e a burocracia"*. Para ele, essa rebelião adotava a forma da evasão e da desconfiança política. Falando na metade do século 20, Giedion, que foi o secretário dos primeiros CIAM, fez um balanço dos caminhos da arquitetura. Um caminho, iniciado por William Morris no século 19, consistiu na rebelião contra a corrupção das formas e se estendeu até Frank Lloyd Wright, que procurou a purificação do ambiente mais intimamente humano, expresso na casa individual e depois, através de outros arquitetos, nos conjuntos habitacionais. O outro caminho, consistiu no esforço para restabelecer a relação entre o indivíduo e a comunidade, humanizar de novo a cidade. Por isso, segundo Giedion, o urbanismo assumiu importância crescente desde 1930. Tratava-se agora de *"revigorar o centro da cidade, seu Core, o lugar onde os homens possam mover-se livremente sob o céu, sem ser perturbados pelas luzes verdes e vermelhas dos semáforos"*.

No VIII CIAM, segundo Giedion, os congressistas perceberam ser necessário o concurso de outros especialistas, além dos arquitetos e urbanistas, para revitalizar os centros das cidades. O problema não consistia em projetar esplêndidos centros cívicos mas sim *"criar lugares frequentados continuamente e onde os cidadãos pudessem dar forma e expressão espontânea a seus mais íntimos sentimentos"*.

Por sua vez, o arquiteto barcelonês Josep Lluís Sert, eleito em Hoddesdon presidente dos CIAM, disse ser urgente a requalificação urbana e que, se nada fosse feito, as cidades futuras seriam lugares frequentados apenas durante as horas de trabalho. *"Nem o rádio, nem a televisão, nem sequer 'o helicóptero em cada pátio', nem muito menos a mágica palavra 'descentralização', poderão libertar-nos do presente caos. A libertação reside unicamente na vontade humana"*.²²⁹

Sert começa sua conferência citando José Ortega y Gasset e seu *A revolta das massas* (New York: Norton & Company, 1932). Fez um retrospecto sumário dos CIAM, desde o segundo, em Frankfurt:

Após o Congresso de Frankfurt em 1929, o CIAM reconheceu que o estudo dos problemas arquitetônicos modernos conduziu-se para aqueles de planejamento urbano e que não há uma linha clara de separação entre os dois. Desde então, os Congressos Internacionais combinaram ambos, arquitetura e planejamento urbano, em todos seus encontros. Nossos estudos conduziram-nos a considerar o uso do solo, serviços comunitários e tráfego em Bruxelas, em 1931. A Carta de planejamento foi formulada em Atenas, em 1933, como resultado dessa análise. A tarefa dos CIAM, desde então, tem sido desenvolver e aplicar os princípios formulados naquela carta.

O estudo dos novos setores residenciais, onde casas, serviços e recreação deviam estar integrados, foi o tema do encontro de Paris, em 1937. Então veio a Segunda Guerra Mundial antes de um novo congresso e, quando os membros dos CIAM reuniram-se em Bridgewater em 1947, o Congresso reconheceu que "arquitetura e planejamento urbano estavam ligados como nunca", e alguns arquitetos enfrentavam os problemas da reconstrução e desenvolvimento de novas regiões demandando a criação de novas comunidades.

O fim da Guerra encontrou os arquitetos dos CIAM ocupados em importantes trabalhos de reconstrução. Grupos de jovens seguiam as diretrizes dos CIAM em países remotos e o Congresso deixou de ser exclusivamente uma organização da Europa Ocidental e Central, com membros agora dispersos pelos diferentes continentes. Como consequência dessa dispersão, os CIAM ampliaram seu escopo e sua visão.

Para Josep Lluís Sert, o estudo dos centros das cidades e dos centros comunitários em geral, era então necessário e urgente. Sua análise mostra o declínio e a desintegração das áreas centrais, que eram o coração das velhas cidades. Com a expansão periférica sem precedentes dos últimos cem anos, consequência dos novos meios de transporte, do crescimento da indústria e da especulação imobiliária, os subúrbios espalharam-se e, para alguns urbanistas, o subúrbio e a descentralização tornaram-se uma panacéia²³⁰.

A metáfora do coração para designar o lugar da vitalidade urbana parecia válida em meados do século 20. São Paulo não reuniu as condições necessárias para torná-la realidade, no momento em que ascendia a novo *status* causado pelo expressivo aumento da sua indústria e da sua população. A estrutura rádio-concêntrica do seu sistema viário reforçou a imagem metafórica do coração pelo menos num aspecto, o do movimento muscular. Como na sístole-diástole, cotidianamente, os fluxos da circulação deslocam-se da periferia ao centro, e daí retornam, pelas avenidas radiais. Para esse movimento, os planejadores urbanos acharam saídas. Mas para a vitalidade do *Core*, não acharam, por falta de instrumentos legais, como explicam uns, por falta de conhecimento e experiência, como querem outros, ou simplesmente por falta de vontade e coragem.

*

A reforma constitucional de 1967 privilegiou as prefeituras das capitais com a redistribuição do Imposto sobre Circulação de Mercadorias. Em 1968, o prefeito Faria Lima contratou um consórcio de empresas, coordenado pelo Grupo Executivo de Planejamento (criado em 1968), para elaborar o Plano Urbanístico Básico, PUB. Com mais recursos financeiros, a prefeitura pôde concluir diversas obras viárias retomadas na segunda gestão de Prestes Maia, entre 1961 e 1965, como o prolongamento da Avenida 23 de Maio (pela Avenida Rubem Berta). Em 1971, o prefeito José Carlos de Figueiredo Ferraz promulgou o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, PDDI, e em 1972 a Lei de Zoneamento da cidade.

Para Regina Meyer, o PUB e o PDDI atestam a aceitação das características fundamentais da metrópole: fragmentação, simultaneidade e desequilíbrio. Para ela, o planejamento urbano assumia a liderança do processo de construção da metrópole e o urbanismo tornava-se uma disciplina prescindível e inócua, cujas propostas não alcançavam as metas visadas pela sociedade. Meyer cita Carl Schorske, autor de *Viena fin-de-siècle*: "*Se o arquiteto não pode construir uma cidade inteira, dêem-lhe ao menos uma praça*".

*

A 20/11/1972, a Revista *A Construção em São Paulo* publicou um projeto do arquiteto Nestor Goulart Reis Filho para o Vale do Anhangabaú. Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, Reis Filho mostrou sua solução para o problema essencial do Vale: espaço simbólico central transfigurado em corredor viário. Na reportagem, intitulada *Megaestrutura: solução para o Anhangabaú*, Reis Filho lembra Peter Smithson e sua frase "*atividade gera tráfego*", refere-se à reconstrução do centro de Estocolmo, à construção do bairro de *La Defense*, em Paris, e à estrutura da plataforma rodoviária de Brasília.

Considerando a topografia particular do Vale do Anhangabaú, Reis Filho desenha uma laje, escalonada e vazada em pontos determinados, capaz de "*preencher*" o Vale e unir em nível a colina central, o centro novo, a Praça da Bandeira e a Avenida Senador Queiroz. Na sua concepção, a imensa laje é um terraço a céu aberto, arborizado, florido, equipado com bancas de jornal, cafés e restaurantes, de onde desce-se por escadas rolantes para o nível inferior, onde estão localizadas as estações de ônibus e Metrô. [70]

A megaestrutura de Reis Filho seria construída em concreto armado com grandes vãos, ou estrutura metálica conjugada a cabos de aço flexíveis. A construção permitiria integrar as diversas funções urbanas com as áreas de estacionamento e as linhas de transporte de massa, devolvendo o solo ao pedestre. É o "*lugar onde os homens movem-se livremente sob o céu, sem ser perturbados pelas luzes verdes e vermelhas dos semáforos*", como disse Gideon no VIII CIAM, em 1951.

O projeto de Reis Filho ecoa as sete conclusões do VIII CIAM: 1. Em cada cidade deve haver um só Coração principal; 2. O Coração é um artifício, uma obra do homem; 3. O Coração deve ser um lugar livre do tráfego, onde o pedestre possa mover-se livremente; 4. Os veículos devem chegar às proximidades do Coração e estacionar ali, mas não atravessá-lo; 5. A publicidade comercial deve ser organizada e controlada; 6. O mobiliário pode representar importante contribuição para valorizar o Coração e sua arquitetura deve permitir a inclusão de tais elementos; e 7. Ao projetar o Coração, o arquiteto deve procurar a colaboração de pintores e escultores²³¹.

Nos anos 60, os arquitetos buscaram formas próximas dos experimentos dos metabolistas japoneses, a partir das novas possibilidades tecnológicas. Buscavam edifícios capazes de funcionar na escala gigantesca que as cidades alcançaram, como haviam feito, nos anos 20 e 30, Antonio Sant'Elia e Le Corbusier, este com o Plano Obus de Argel e a Unidade de Habitação de Marselha. Ao longo dos anos 70 muitos edifícios desse tipo foram construídos, como o centro cívico de Cumbernauld, na Inglaterra. O professor inglês Reyner Banham escreveu nos anos 60 um livro intitulado *Megaestructuras: futuro urbano del pasado reciente*. Segundo Montaner, Banham reconheceu que a decadência da tipologia da megaestrutura, ao longo dos anos 70, era mais um sintoma da crise formal da arquitetura moderna²³².

*

Diversos arquitetos e técnicos da EMURB propuseram soluções para a questão do Vale do Anhangabaú, especialmente localizadas nos pontos críticos da travessia, como nos cruzamentos das hastes do Y (Avenidas 9 de Julho e 23 de Maio) e na Avenida São João. Croce, Aflalo & Gasperini projetaram duas passarelas pênseis, no cruzamento com a São João e sobre a Praça Pedro Lessa.

Em 1973, a Pluric, dos arquitetos Oswaldo Correia Gonçalves e Benno Perelmutter, projetou uma passarela no cruzamento da São João e um terminal de ônibus na Praça da Bandeira, para a Secretaria Municipal de Transportes. O terminal seria *“um prédio de 20 mil m² de área construída, 7 metros de altura, 2 pavimentos, um grande mezanino e teto-jardim, de onde saem 4 passarelas. Alguns trechos de ruas são fechadas para veículos, e uma grande calçada ligará o Prédio do Touring Club e a Ladeira da Memória”*.

A equipe da EMURB também realizou estudos sobre o problema Anhangabaú, especialmente em dois pontos críticos: a travessia pedestre na São João e na Praça da Bandeira. A equipe produziu diversos estudos, com soluções como: travessia subterrânea rasa na Praça da Bandeira; travessia subterrânea profunda na Praça da Bandeira; plataforma sobre o terminal de ônibus da Praça da Bandeira; travessia subterrânea no cruzamento São João e travessia aérea no cruzamento São João.

*

Contrariamente à pintura, a arquitetura que permanece sobre o papel se desvanece como uma fotografia antiga.

Sigfried Giedion

Em 1974, a Empresa Municipal de Urbanização, EMURB, contratou o engenheiro-arquiteto João Batista Vilanova Artigas (1915-1985), formado pela Escola Politécnica de São Paulo em 1937, para fazer um estudo do Vale do Anhangabaú, na área limitada pela Praça da Bandeira e Viaduto Santa Ifigênia. Artigas registrou seu estudo preliminar numa sequência de esboços e textos.

Segundo Angelo Bucci, Artigas resolve o conflito pedestre-automóvel separando a circulação em níveis diferentes. O nível inferior, na calha da Avenida Prestes Maia, para automóveis e ônibus e o nível superior, na Rua Formosa, exclusivamente para pedestres. Esse esquema básico permitiu-lhe dispor as passarelas nos cruzamentos necessários. Os primeiros esboços de Artigas procuraram compreender a estrutura da metrópole, os rios e avenidas do sistema Y, e a sua história, o que o levou a incorporar as Avenidas Tiradentes e 9 de Julho no estudo e sugerir a ligação desse eixo com o Perímetro de Irradiação. Artigas produziu um relatório inicial, intitulado *Fundamentos para o estudo da reorganização do Vale do Anhangabaú*, reivindicando a extensão do escopo, de modo a alcançar os rios Tietê e Pinheiros, e fazendo sua leitura histórica:

O Vale do Anhangabaú é o centro monumental da cidade de São Paulo, avenida de entrada e travessia da urbs. Os monumentos históricos ali são a reminiscência deste mesmo julgamento para os olhos de nossos antepassados.

Desde o começo do século, o vale precisou ser atravessado, ultrapassado e, mais tarde, franqueado ao uso de avenida de grande porte. O primeiro Viaduto do Chá, de Jules Martin, data de 1892 e teria sido construído à guisa de "válvula de segurança" para o congestionamento do Triângulo. Na verdade, estamos versando há cem anos, pois o viaduto de saudosa memória começou a ser construído em 1877, os mesmos problemas, se bem que em escala diferente: atravessar o Vale e urbanizar a calha. [...] A calha, motivo do segundo programa, esticou-se para o sul quando, no fim da década de 30, furou as nascentes do Anhangabaú. Desastrosamente, permitiu-se que os terrenos lindeiros da Avenida 9 de Julho tivessem acesso direto por ela. Se não era recomendável, nem ao menos era necessário. As encostas tinham já as vias apropriadas para o aproveitamento das áreas remanescentes à abertura da grande via norte-sul. [...] A verdade é que não podemos nos furtar de imaginar o trecho Praça da Bandeira-Túnel 9 de Julho guarnecido lateralmente por encostas arborizadas, livre da obrigação dos acessos e estacionamentos. [...] Enfim, uma freeway, ligando a Praça da Bandeira às margens do rio Pinheiros.

Sobre o novo Viaduto do Chá, Artigas escreveu:

Assinado pelo talento do arquiteto Elisiário da Cunha Bahiana, foi motivo de concurso público e trata-se de obra a ser preservada como monumento histórico. Foi uma lástima casá-lo a uma passarela, quaisquer que sejam os argumentos para justificar mais essa demonstração de desespero urbanístico.

Lembrou os estudos de Le Corbusier e Nestor Goulart Reis Filho. E justificou a necessidade de ampliar a abrangência do estudo:

E o Vale esticou, como vimos procurando provar; e tanto que, a nosso ver, deveria ser avalizado num estudo urbanístico com o fôlego que a realidade atual de São Paulo exige, considerando também o trecho Viaduto de Santa Ifigênia-Ponte Grande. Nas margens deste trecho acham-se escondidos recursos urbanísticos ponderáveis. Monumentos arquitetônicos da maior importância: Estação da Luz, Liceu de Artes e Ofícios, os notáveis edifícios da Escola Politécnica na saborosa Praça Fernando Prestes. Cercá-los de forma a que cumpram seu papel na monumental entrada a São Paulo pelo norte ou pelo sul. Integrar o Jardim da Luz no conjunto, remanejando algumas áreas marginais a fim de ser ornadas de edifícios sobre pilotis para que as vistas sejam suficientemente profundas. Reorganizar a legislação do uso do solo nestas áreas e oferecer às mais variadas iniciativas a exploração do processo. Pontilhar a área com recursos de lazer e desfrute de recursos para cultura espiritual e para a recreação do atribulado povo paulistano. Descobrir as áreas, subsolos e estruturas que escondam o mar de capotas de automóveis do estacionamento improvisado. Estudar meios de organizar o tráfego de pedestres e veículos em toda a área. Considerar as mudanças decorrentes da presença de estações do metrô. Finalmente, descobrir, pela pesquisa paciente das melhores soluções, os fatores escondidos ou favoráveis que este apanhado preliminar não permite considerar.

Artigas propõe uma abordagem ampla do problema, saindo dos limites do Vale do Anhangabaú, enquadrando a solução do problema no âmbito metropolitano, como fazem aqueles que pensam a cidade de um ponto de vista generoso, como Lúcio Costa, por exemplo, no seu Plano para a Barra da Tijuca, em 1969²³³.

Artigas entregou seu relatório para o prefeito Miguel Colassuono em 15/5/1974. Mas o estudo ambicioso deve ter encontrado resistências e ele então voltou-se para o Vale do Anhangabaú isoladamente. Consultamos seu *Estudo Básico*, guardado na biblioteca da EMURB, para a "renovação do Vale do Anhangabaú no trecho entre a Praça da Bandeira e o Viaduto Santa Ifigênia", centrado nas medidas destinadas a separar a circulação pedestre da circulação automotiva.

Em primeiro lugar, transforma as duas vias de tráfego que margeiam a avenida no trecho (Rua Formosa e marginal que continua o Viaduto Eusébio Stevaux) em duas largas calçadas arborizadas e ajardinadas, para uso exclusivo dos pedestres. Em segundo lugar, propõe atravessar o Vale com um sistema de passarelas localizadas em pontos estratégicos. Dai resultam duas intervenções: 1. Remodelar a Praça Ramos de Azevedo, eliminando a rua entre o Teatro Municipal e o Jardim lateral que desce à Rua Formosa; 2. Interromper o trecho final da Rua Quirino de Andrade (a velha Ladeira do Piques) para integrar o Largo da Memória ao Vale.

Artigas situa as passarelas em três posições: 1. no cruzamento da São João, propõe passarelas de aço e passeios marginais de concreto armado para ligação aérea da estação do Metrô São Bento, Largo do Paissandu e Parque Anhangabaú. Esta travessia prevê a reforma e a implantação de terminal de ônibus na Praça Pedro Lessa; 2. no Largo da Memória, uma passarela de aço, "*que deveria ser a primeira obra a ser executada, não só pela sua relativa simplicidade, como também por encaminhar sozinha todo o espírito da proposta*"; e 3. na Praça da Bandeira, também uma passarela de aço com encontros e rampas de concreto, proposta diferente da contida nos planos para a construção do terminal de ônibus na Praça.

Segundo Artigas, as obras compõem um conjunto paisagístico de cerca de 900 metros de comprimento por 100 metros de largura. As extremidades – Praça da Bandeira e Praça Pedro Lessa - poderão ser futuros terminais de ônibus integrados ao Metrô através das estações São Bento (já implantada) e Anhangabaú (em estudo).

O conjunto paisagístico atendia as condições estabelecidas inicialmente: manutenção da conversão à esquerda, para automóveis, no cruzamento da São João, tal como a DST recomendou; conservação da passagem subterrânea de automóveis no cruzamento da São João (Buraco do Adhemar), com uma só direção de tráfego, conforme estudos da DST; manutenção do retorno dos ônibus que chegam à Praça da Bandeira pela Avenida 9 de Julho; e manutenção dos acessos de veículos nas calçadas ao longo do Vale, segundo o interesse da *Light* e do Edifício Matarazzo.

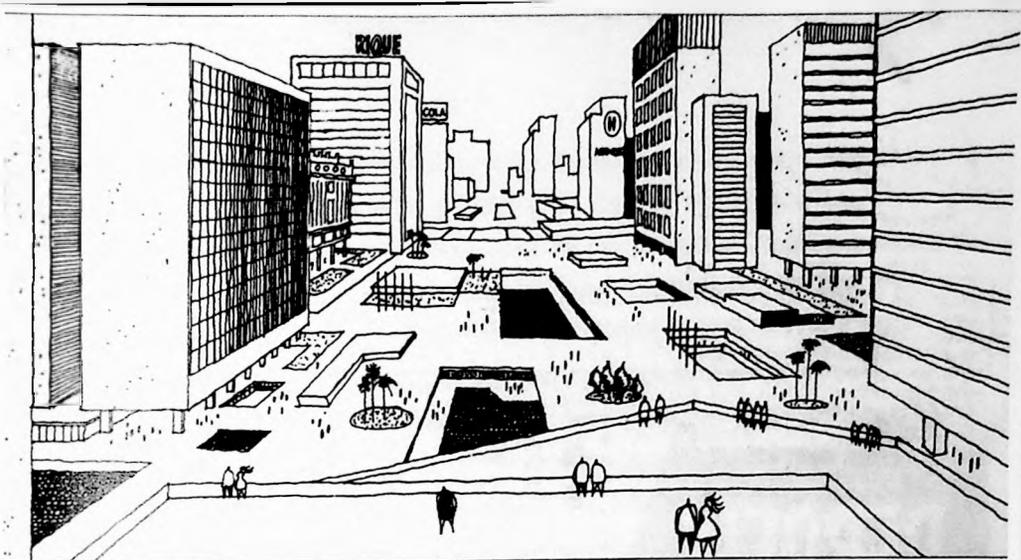
As rampas de acesso às passarelas têm declividade máxima de 15%, para ser atraentes aos pedestres. A implantação do sistema de passarelas de aço permitiria que as obras fossem executadas com um mínimo de transtorno para o trânsito de automóveis. Quatro pranchas acompanham o *Estudo Básico*: Sistema Viário (escala 1:1.000); Reurbanização (escala 1:1.000); Estudo Básico (escala 1:1.000) e Elevações (escala 1:500), datadas de outubro de 1974, e de propriedade da EMURB.

Na prancha intitulada Estudo Básico vemos que a largura total da estrutura integrada das passarelas é de 77 metros e a largura das passarelas varia entre 10 e 16 metros. Na prancha Elevações, vemos que a estrutura é um sistema de passarelas aéreas que liga a Ladeira da Memória e o terminal Bandeira; a Rua Formosa e a Rua Libero Badaró; a estação São Bento e a Praça Pedro Lessa; a Praça Ramos de Azevedo e a Praça Pedro Lessa e, finalmente, a estação São Bento e a Galeria Prestes Maia²³⁴. A equipe de Artigas, composta pelos arquitetos Abrahão Sanovicz, Marlene Yurgel, Eduardo Rodrigues e Harue Yamashita, contou com a colaboração do paisagista carioca Roberto Burle Marx, que indicou as áreas verdes e desenhou as calçadas com pedras vermelhas, pretas e brancas. [71]

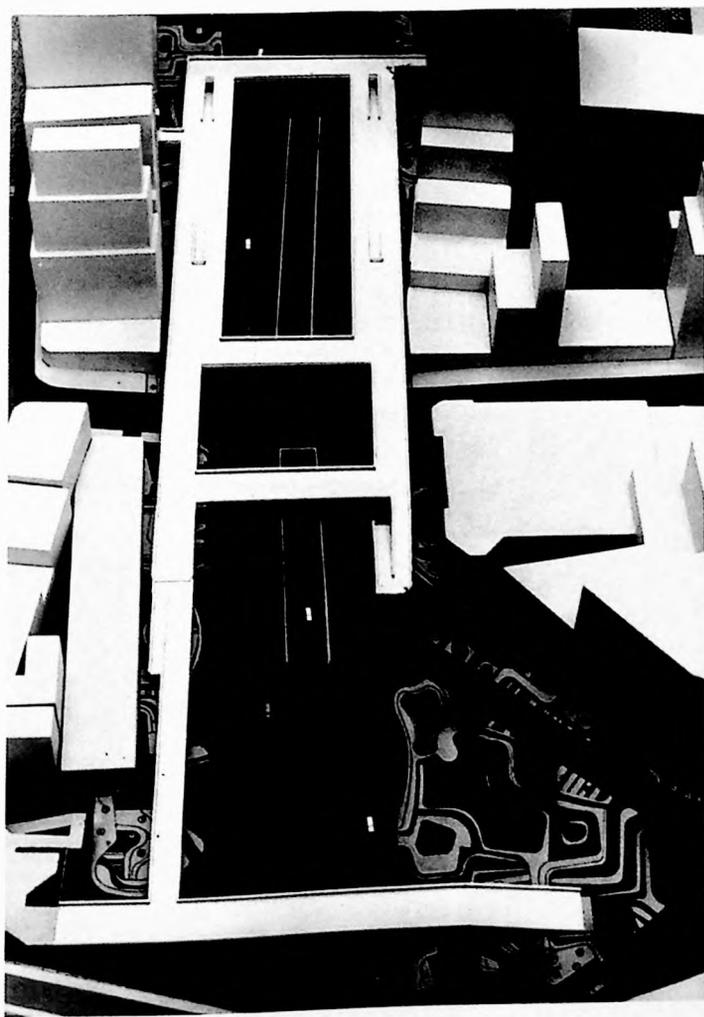
No memorial do projeto, publicado no livro organizado pela historiadora Rosa Artigas, lemos:

O estudo pretende reorganizar o Vale até poder reivindicar para ele a imagem de Parque do Anhangabaú que já teve no passado. O Parque do Anhangabaú deverá continuar a desempenhar a função que sempre teve de local destinado às mais importantes festas e manifestações populares. Ele é também a chegada monumental à cidade. [...] Pareceu-nos necessário reconquistar para o pedestre as vias laterais das encostas do Vale e organizar dois largos passeios interligados por passarelas e associados a mobiliário. A possibilidade de desviar as correntes de tráfego do automóvel para a rótula faz-nos prever que as duas grandes calçadas poderão servir de arquibancadas para festas cívicas.[...]

*Ao apresentar esta proposta, fazemo-la convencidos dos imensos recursos que o Parque e sua extensão norte-sul têm guardados para ser desenvolvidos na direção de organizar uma das mais ricas regiões paisagísticas de São Paulo. Até aqui, temos contribuído com obras isoladas em pequenos espaços, algumas de sabor significativo. Trata-se, agora, de a vanguarda interessada atribuir-se a missão de organizar a metrópole. A felicidade de um povo se mede pela beleza de suas cidades.*²³⁵



70. *Megaestrutura*, projeto de Nestor Goulart Reis Filho para o Vale do Anhangabaú, 1972.



71. Projeto de João Batista Vilanova Artigas e equipe para o Anhangabaú, 1974. EMURB.

A presença do Metrô no Vale do Anhangabaú não ocorreu da forma imaginada por Nestor Goulart Reis Filho em 1972. A 27/2/1975, o Decreto 11.795 declarou de utilidade pública, para a Companhia do Metropolitano de São Paulo, áreas necessárias para a construção da linha leste-oeste, já reservadas pela Lei 8.035, de 26/3/1974. A lei alcançou imóveis localizados nas Ruas Quirino de Andrade e João Adolfo e na Avenida 9 de Julho. A 1/3/1975, o presidente da República, general Ernesto Geisel, visitou o canteiro de obras do Metrô no Vale do Anhangabaú para dar início à construção da linha leste-oeste. A 27/11/1977, começou a abertura do túnel Sé-Anhangabaú, passando sob o Palacete Riachuelo, na esquina das Ruas Doutor Falcão Filho e José Bonifácio, e sob a Ladeira da Memória. A 15/2/1978, começou a construção da estação República e a 26/11/1983 a estação Anhangabaú foi inaugurada²³⁶.

*

A 27/10/1980, a Revista *A Construção em São Paulo* publicou uma reportagem intitulada "*As justificativas técnicas para as seis novas passarelas*" sobre os estudos desenvolvidos na EMURB para a construção de seis passarelas em concreto protendido no Vale do Anhangabaú. Os arquitetos Paulo Bruna, Domingos de Azevedo Netto e Paulo Silva planejavam construir as passarelas nos cruzamentos da Avenida São João e Praça da Bandeira.

A 5/11/1980, a *Folha de S. Paulo* dizia que a EMURB concluía os projetos das passarelas, que cruzariam o Vale "*como um cordão de sapatos*", expressão usada pelo arquiteto Benedito Lima de Toledo, contrário ao projeto. Para Toledo, o projeto da EMURB dava "*a entender que não se quer fazer uma cidade para os pedestres, mas tirá-los do caminho dos automóveis*". A 14/11/1980, Toledo publicou um artigo no *Jornal da Tarde* sugerindo a realização de um concurso para o Vale. O prefeito Reynaldo de Barros acatou a sugestão e mandou suspender o edital que concedeu à empresa Camargo Correa a autorização para a obra.

A 30/11/1980, a *Folha* publicou artigo do arquiteto Carlos Lemos, intitulado *As passarelas do Anhangabaú*. Lemos disse que "*essas passarelas são perigosíssimas porque logo justificarão outras e alguém poderá sugerir seja o Vale coberto por uma imensa laje de concreto, embaixo da qual corram veloz mente os automóveis e, em cima, nova área disponível para atividades várias, como se não nos bastasse a Praça Roosevelt*", numa crítica velada ao projeto de Reis Filho, de 1972, e numa interessante premonição do que viria a ser o projeto de Jorge Wilhelm, em 1981.

De 23 a 27/3/1981, o Instituto de Arquitetos do Brasil, IAB, promoveu seminários públicos com especialistas e representantes da sociedade para transferir ao projeto do Vale os anseios manifestados e elaborar propostas de diretrizes para o programa de intervenção. O Departamento do Patrimônio Histórico da prefeitura montou novamente a exposição *História do Anhangabaú e do Viaduto do Chá: 1887-1977*, organizada pelo grupo do Museu Histórico da Imagem Fotográfica da Cidade de São Paulo, da Secretaria Municipal da Cultura.

Sobre os seminários públicos, o presidente do IAB, arquiteto César Bergstron Lourenço, disse que *"700 pessoas, em média, participaram por dia, entre arquitetos, professores, técnicos dos órgãos públicos, ex-secretários de Estado e estudantes"*, que formaram quatro grupos de trabalho. As conclusões foram publicadas na Revista *Projeto* n. 29, de maio de 1981. Com a consultoria do arquiteto Benedito Lima de Toledo, a prefeitura, através da EMURB e com a colaboração do IAB, publicou o edital do concurso em fevereiro.

O preâmbulo do regulamento do *"Concurso público nacional para elaboração de plano de reurbanização do Vale do Anhangabaú"* diz que os vales do Anhangabaú e Tamanduatei caracterizam o sítio original da cidade e, no começo do século 20, foram objeto da atenção dos poderes públicos que ali construíram *"duas áreas de imenso valor paisagístico da área central: o Parque Anhangabaú e o Parque Pedro II"*. Contínuas intervenções, motivadas por obras viárias, desfiguraram os parques e tornaram a designação imprópria, apesar de persistir na denominação oficial dos logradouros.

No Anhangabaú, *"a abertura de avenidas convergindo no parque criaram uma calha viária de grande densidade de tráfego, com imenso dano para a qualidade ambiental"*, fato que causou frequentes acidentes com pedestres e veículos, congestionamento, conversões perigosas, acessos penosos aos usuários de transporte coletivo, poluição e degradação do equipamento e da vegetação. Desde a construção do Parque Anhangabaú, nos anos 10, no Vale realizaram-se obras pontuais do que *"resultou um quadro inorgânico, desarticulado, com graves problemas para usuários a pé ou motorizados"*.

A construção da linha norte-sul do metrô, particularmente da estação São Bento, criou novos fluxos de pedestres e relações espaciais inéditas na área central, fatos que serão reforçados pela conclusão da linha leste-oeste sob o Anhangabaú e, particularmente da estação Anhangabaú, na área ao sul do Vale. O diagnóstico do Vale do Anhangabaú conclui:

Dado o significado excepcional da área do Anhangabaú para a metrópole, cabe recompor o quadro geral de forma compatível com a sua importância. Assim, a Prefeitura conchama os arquitetos a comparecer com sua experiência para formular uma solução global para o Vale do Anhangabaú.²³⁷

O regulamento, rubricado pelo arquiteto e professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP Benedito Lima de Toledo e outros, definiu a área de estudo pelo critério histórico, como sugeriu Aldo Rossi. Diz ser difícil fixar uma rígida poligonal, mas estabelece alguns parâmetros fundamentados na história.

O projeto de Bouvard definiu o Parque Anhangabaú entre Avenida São João (norte), Largos do Piques e Riachuelo (sul), Rua Líbero Badaró (leste) e Rua Formosa (oeste). Ao centro, a área alargava-se, incluindo o jardim da Praça Ramos de Azevedo até a fachada lateral do Teatro Municipal. A abertura das Avenidas 9 de Julho, 23 de Maio e Prestes Maia desestruturaram o Parque. Do outro lado, Toledo refere-se à Rua Carlos de Souza Nazareth (correspondente ao trecho final do ribeirão Anhangabaú, na barra do Tamandateí) a partir de onde a Avenida Prestes Maia sobe, no rumo da Rua Senador Queiroz.

A passagem de nível sob a Avenida São João (Buraco do Adhemar) alterou as características da área ao norte do Anhangabaú. Grave, segundo o consultor, foi a verticalização marginal ao Vale, em particular a substituição dos Palacetes Prates pelas torres. O Viaduto Eusébio Stevaux e as passarelas sob o Viaduto do Chá alteraram a fisionomia do Vale, sem apresentar solução para o conflito pedestre-automóvel. Ao norte, entre a Avenida São João e a Rua Carlos de Souza Nazareth, a Estação São Bento criou grandes fluxos de pedestres, exigindo a reformulação dos acessos ao Viaduto Santa Ifigênia. Ao sul, a Estação Anhangabaú alterou a forma do Largo da Memória e da quadra entre as Ruas Quirino de Andrade e João Adolfo e a Avenida 9 de Julho.

Esboçado esse quadro, lembrando que o Vale do Anhangabaú tem direção aproximada norte-sul, Toledo definiu a área de estudo entre a Praça da Bandeira, Avenida Prestes Maia (até Rua Carlos de Souza Nazareth), Rua Líbero Badaró (desde o antigo Largo do Riachuelo, no sopé do Largo São Francisco) e Rua Formosa (incluindo o conjunto Praça Ramos de Azevedo-Teatro Municipal)²³⁸.

O chamado resultou na inscrição de 153 equipes e na apresentação de 93 projetos, boa parte deles propondo rebaixar e cobrir a Avenida Prestes Maia entre os Viadutos de Santa Ifigênia e do Chá. As equipes receberam, com o regulamento, o seguinte material: 2 plantas da Coordenadoria Geral do Planejamento, COGEP, com os bens tombados assinalados; 5 plantas (escala 1:500), de planialtimetria, cadastro e sondagens; 3 fotografias aéreas (escala 1:2.000) e 17 fotografias de diferentes momentos da existência do Vale do Anhangabaú.

O júri do concurso, presidido pelo arquiteto Eduardo Corona, foi composto pelos arquitetos Edgar Graeff (professor da Universidade de Brasília), Carlos Maximiliano Fayet, Jon Maitrejan e Fernando Chacel (presidente da Associação Brasileira de Arquitetos e Paisagistas).

A 25/6/1981, no Museu de Arte de São Paulo, o presidente da EMURB abriu a exposição dos projetos e entregou os prêmios. Em primeiro lugar, ficou a equipe de Jorge Wilhelm; em segundo lugar, a equipe de Elgson Ribeiro Gomes (professor da Universidade Federal do Paraná) e Péricles Gomes e, em terceiro lugar, a equipe de Paulo Bastos (com Siegbert Zanettini e Roberto Saruê).

Lina Bo Bardi

*da força da grana que ergue e destrói coisas belas
eu vejo surgir teus poetas de campos e espaços*

Caetano Veloso

Lina Bo Bardi nasceu em Roma, em 1915, e formou-se em 1939 na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Roma, dirigida por Marcello Piacentini. Em Milão, antes da Segunda Guerra Mundial, trabalhou com Gió Ponti, diretor das Trienais e da Revista *Domus*, onde fez desde design de xícaras, cadeiras e roupas até projetos urbanísticos, como o projeto de Abano, uma estação termal do Vêneto²³⁹.

Em outubro de 1946, casada com o jornalista italiano Pietro Maria Bardi, Lina chegou ao Rio de Janeiro, de navio. Em 1947, Assis Chateaubriand convidou Pietro para fundar e dirigir o Museu de Arte de São Paulo. Em 1951, ela se naturalizou brasileira; dizia: “*o Brasil é minha ‘pátria de escolha’, e eu me sinto cidadão de todas as cidades, desde o Cariri, ao Triângulo Mineiro, às cidades do interior e as da fronteira*”.

Para Josep Maria Montaner, a criatividade de Lina Bo Bardi superou limites da arte moderna, sem romper seus princípios básicos:

Se a arte moderna era intelectual, internacional e reagente às convenções, Lina fez, no Brasil, uma arquitetura moderna enraizada na experiência da arte popular, distinta do folclorismo e da nostalgia. Se a arquitetura racionalista baseava-se na simplificação e na repetição de protótipos, Lina introduziu, sobre um suporte estritamente racional, ingredientes poéticos irracionais e únicos. Ela conciliou funcionalidade e poesia, modernidade e mimese.

Para Montaner, a atividade de Lina mostra como o projeto das vanguardas européias, transposto para as condições latino-americanas, se revitalizou sem cair no formalismo e no academicismo. Lina não propôs uma forma arquitetônica, mas um método para harmonizar a história, a vitalidade da cultura popular e o projeto moderno. Para Lina, a modernidade reside precisamente em atenuar sua urgência, em ser fiel à história e à realidade.

A experiência da Europa Mediterrânea se baseia na continuidade, na valorização da história como realidade criadora. Assim, para Montaner, Lina sintoniza espiritualmente com seus ex-companheiros italianos, como Ernesto Nathan Rogers. Como escreveu o filósofo espanhol José Ferrater Mora:

Paradoxalmente, não são as pessoas que vivem querendo borrar o passado e mirar só o futuro as que trazem as grandes inovações. Os que modificam substancialmente o futuro são aqueles que vivem enraizados no passado e são plenamente conscientes das implicações da história, do que as ações passadas podem causar no futuro. Então, o que fazem não é algo transitório mas uma mudança que se agrega e concorda profundamente com o sentido do que já existia, onde já estava implícito e só faltava dar-lhe desenvolvimento. Aí se cria algo que tem grande possibilidade de se enraizar novamente, de se converter numa nova tradição. Este ingrediente de tradição e realismo em Lina tem uma força e intensidade muito maior do que na obra intelectualista dos arquitetos italianos. Na sua experiência vivida no Brasil, Lina Bo Bardi pôde desenvolver a fundo a "utopia da realidade" sobre a qual escreveu Ernesto Nathan Rogers.

Em 1981, Lina Bo Bardi e sua jovem equipe (Francisco Fanucci, André Vainer, Marcelo Ferraz, Paulo Fecarotta, Guilherme Paoliello, Bel Paoliello, Marcelo Suzuki e Ucho Carvalho) apresentaram um projeto para o concurso do Vale do Anhangabaú intitulado *Anhangabaú Tobogã*, que não foi sequer mencionado pelo júri. O projeto de Lina é composto de três pranchas e um memorial. Nós consultamos os desenhos no Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, no Morumbi. Lina começa seu memorial dizendo:

O vale verde do Anhangabaú pode voltar, devolvido aos homens, libertado dos "perigosos inimigos": os carros. Os pedestres na terra, os transportes em cima. Uma grande estrutura tubular de aço protendido acompanhará o vale do começo da 9 de Julho até a Senador Queiroz, passando por cima do Viaduto do Chá e do Santa Ifigênia, numa sequência ondulada. Quatro pistas (sobrepostas em dois planos) para carros e ônibus e duas passagens – serviços e emergências – para pedestres. Largura total: 9 metros.

A estrutura tubular de aço protendido é uma avenida suspensa, a "régua horizontal" de Le Corbusier em planta, com duas diferenças: ondulada e suportada por pilares metálicos e não por edifícios inteiros, como queria Corbusier.

Esta prancha mostra, na parte de cima, a avenida suspensa, ondulada, o tobogã. À direita, está o Viaduto do Chá; à esquerda, o Santa Ifigênia. Nesse trecho, o tobogã percorre o Vale oscilando entre 18 metros e 30 metros acima do chão. Na parte de baixo, a implantação do tobogã em meio ao tecido, o Y do Plano de Avenidas. À direita, a Praça da Bandeira e a junção com as Avenidas 9 de Julho e 23 de Maio; à esquerda, a Avenida Prestes Maia. [72]

Lina Bo Bardi descreve a estrutura do tobogã:

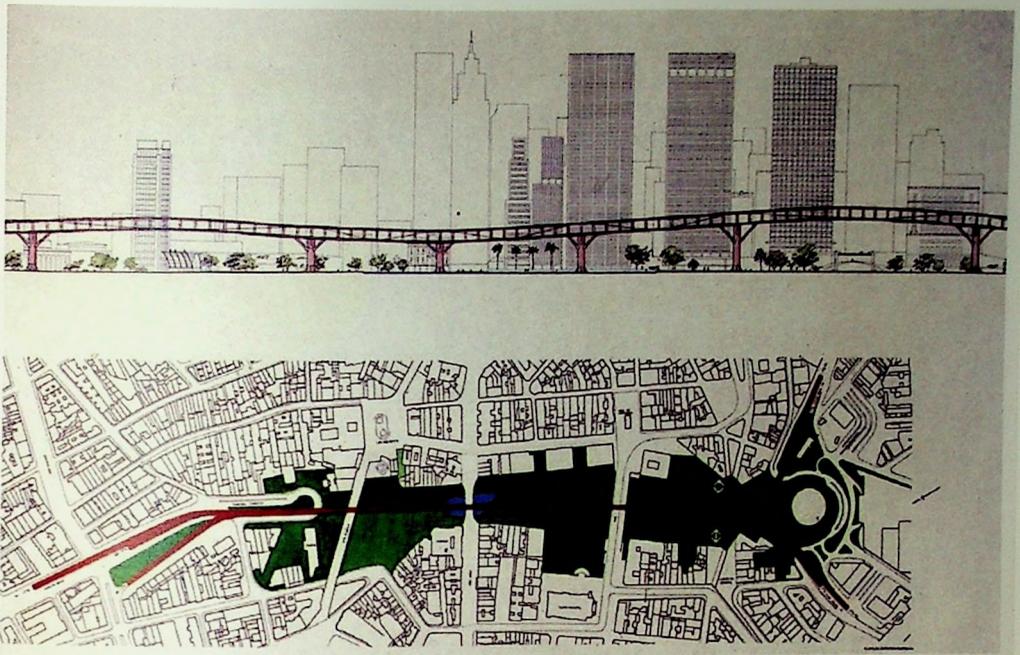
A estrutura seguirá o vale como um antigo aqueduto; embaixo, o rio de pedestres, as árvores, o verde. Idéia básica da estrutura: transparência e leveza – a protensão o permite. Os suportes verticais, tubulares em chapa, vazios, serão como velhas árvores tropicais – árvores de aço – lembrando um “pé-de-louco”, a gameleira brava brasileira.

As grandes luzes entre os suportes e a grande altura da estrutura darão, no chão, a impressão de árvores isoladas. Idéia fundamental: dar ao ferro/aço a liberdade natural e não-simétrica da natureza, contra o esquematismo abstrato-regular. É preciso um suporte? É um cipó, uma escora? São raízes.

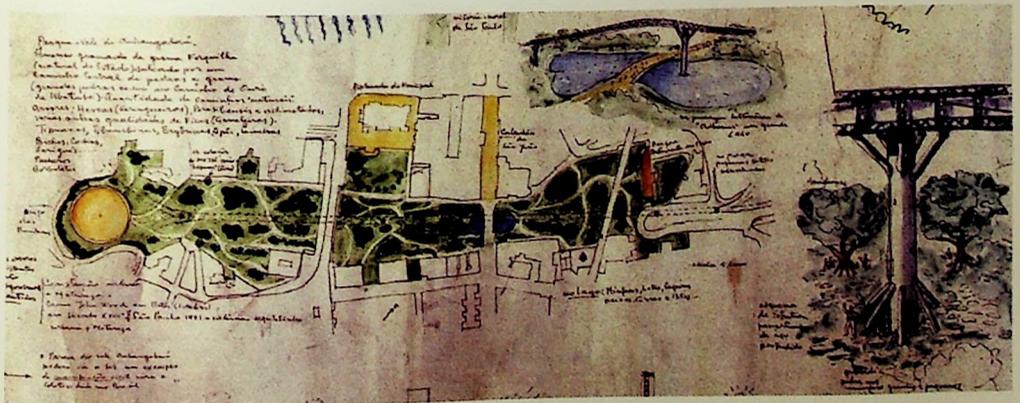
É a liberdade rigorosamente controlada e calculada da natureza, obediência absoluta às “leis que mandam”, nada de “arbitrário”, mas, como na natureza, o máximo de “fantasia”. O piso das pistas será em chapa vazada, isto é, transparente. A estrutura horizontal: treliças protendidas em alguns trechos, com grandes cabos de aço.

É preciso concordar com Montaner: Lina fez uma arquitetura moderna enraizada na experiência da arte popular, nada a ver com folclore e nostalgia. Sobre o suporte racionalista, Lina introduziu ingredientes poéticos, irracionais, únicos. Herdeira legítima e necessária dos mestres da modernidade, ela usa a tecnologia com tamanha desenvoltura. Implantou, no Vale do Anhangabaú, no core da cidade, a sua megaestrutura leve e transparente, síntese das melhores intenções dos CIAM.

Na segunda prancha, à direita, Lina mostra de perto o pilar de sustentação do tobogã, feito de chapas vazadas, iluminado, “árvore de aço lembrando a gameleira”. Na parte superior, o Tobogã cruzando a Avenida São João, onde ela pôs um lago, “lembança do antigo rio do vale”. E a planta do Parque Anhangabaú recriado, com a Praça da Bandeira à esquerda. [73]



72. Anhangabaú Tobogã, projeto de Lina Bo Bardi e equipe, 1981. Prancha 3 (pormenor).



73. Anhangabaú Tobogã, projeto de Lina Bo Bardi e equipe, 1981. Prancha 2 (pormenor).

Liberado aos pedestres, o vale volta a viver. A passagem subterrânea (São João) será transformada em lago, lembrança do antigo rio do vale; o velho pesadelo das enchentes periódicas se transformará em alegria. Praça da Bandeira é verde: já é "parque". O Correio será mantido: futuro centro de "correios populares": (cartas, recados, dinheiro, enviados por meio de conterrâneos e parentes da Bahia, Pernambuco, Paraíba...); vai-e-vem de notícias, fora dos meios oficiais). Pontos de ônibus descentralizados: pontos de encontro de conhecidos esperando o mesmo transporte.

A descrição textual de seu projeto para o Anhangabaú corresponde ao estilo da sua arquitetura. Desenho e texto seguem o mesmo partido: economia de meios e máxima expressão. Sem conjunções, pronomes, advérbios e adjetivos em demasia, mas o substantivo valorizado, como na arquitetura da fábrica da Pompéia etc., e agora aqui no Vale.

Valorização dos "prédios": Light, Mappin, Korngold, Palanti. Os velhos e os pequenos prédios, memórias de São Paulo, serão mantidos e recuperados, nada será destruído. No topo do enorme Zarzur, uma choperia-restaurant; um elevador externo panorâmico de vidro e aço levará os clientes até o topo. Voltará o grande Café da Esplanada do Teatro Municipal, centro de reunião ao ar livre, nas tardes ensolaradas e nas noites de concertos.

Lina pensou a morfologia da área e a tipologia edificada integradamente, percebeu que a convivência das torres e do parque era um fato inédito, pois no Parque de Joseph Bouvard a tipologia edificada era horizontal. Recriou o Bar do Municipal, com as mesas ao ar livre, e instalou no topo do Edifício Zarzur-Kogan uma choperia. Para ela, não há distinção entre o popular e o erudito.

Um enorme gramado, como um campo de futebol, percorrido por caminhos "naturais", isto é, aqueles escolhidos pelos transeuntes como mais rápidos e orgânicos, chegará até os pés dos grandes prédios. Sombras de árvores frondosas: tipuanas, seringueiras... palmeiras. Nada de grupinhos baixos, "esconderijos perigosos". Nada de paisagismo abstrato (galerias de arte pifias, "recantos poéticos" logo transformados em pissoirs). Nada de "abrigos" e "taturanas" esparsas - chuva e sol. Bancos de pedra debaixo das árvores e muitos vendedores: pipocas, sorvetes, churrasquinhos, livros velhos e jornais novos, cataventos, brinquedos caseiros... será permitido pisar na grama (a grama será logo repostada quando estragada). Um exército de limpadores tirará cada segunda-feira (como nas maiores cidades do mundo) os restos de pique-niques e os papéis e plásticos jogados fora.

Lina recriou o Parque Anhangabaú com novo espírito. Ela, que deslumbrara-se ao desembarcar no Brasil com *"um país inimaginável que não tinha classe média, mas somente duas grandes aristocracias: a das Terras, do Café, da Cana e...o Povo"*:

Numa cidade que só oferece a seus habitantes que nunca tiveram "carro" ou "sítio", como diversão aos domingos, o espetáculo da saída-chegada dos aviões em Congonhas, ou os campos do Ibirapuera, o Anhangabaú devolvido ao povo será o parque central da cidade, parque urbano, com sua estrutura protendida e árvores de aço. Tour Eiffel para cidadãos e turistas, montanha russa para ônibus cheios de crianças. O trânsito da região será em parte desviado, há espaços "parasitas" para isto (estacionamentos a êsmo, etc., etc.). O metrô, quando pronto, mudará radicalmente a atual situação viária.

*É um projeto caro. Mas os sonhos são sempre a verdadeira realidade: Central Park, Buon Retiro, Hyde Park, Villa Borghese, Tour Eiffel, Beaubourg...e sobretudo: "o povo não suja e estraga tudo. não joga sujeira de todos os lados". O povo respeita o que lhe pertence.*²⁴⁰

Tobogã é uma palavra criada pelos índios Algonquim, da América do Norte, que nos chegou através do francês canadense *tabagan* e do inglês *toboggan*. Para os algonquins, era uma espécie de trenó para deslizar nas encostas cobertas de neve. Aportuguesando-se, a palavra passou a designar a rampa ondulada de grande altura, para diversão coletiva, segundo Aurélio Buarque de Holanda. O tobogã de Lina Bo Bardi não é uma brincadeira, como poderia parecer, e sim uma solução viária intensamente pensada, como está escrito e desenhado numa das pranchas do projeto. Lina descartou a solução do túnel para automóveis, *"solução sinistra para pedestres (a maioria sem carro): tristeza, sujeira, assalto, medo"* e inadequada para automóveis pela *"impossibilidade de ver a paisagem – confusão, poluição – é o caminho das minhocas"*. Ela sabia que passar velozmente e não ver a paisagem, como fazem os motoristas, contribuiria para degradar o Vale em particular e a área central como um todo, o que acabou ocorrendo e é difícil discordar.

Com um traço nitido, Lina resolveu o problema fundamental do Vale do Anhangabaú, o conflito mortal entre o homem e a máquina. Assumindo com radicalidade as contradições da cidade e do Vale em particular – *core* da cidade convertido em corredor rodoviário metropolitano – ela substituiu o asfalto pela grama, a cor cinza pela verde. O júri do concurso resolveu escolher o projeto de Jorge Wilhelm, a solução do túnel, para o automóvel passar, e da praça, inteiramente separadas. A coragem da visão e da proposta de Lina Bo Bardi foi desprezada em favor da visão pragmática, e até certo ponto simplista, do projeto de Jorge Wilhelm.

Jorge Wilhelm

Boa parte dos 93 projetos apresentados no concurso do Vale do Anhangabaú, em 1981, rebaixavam e cobriam a Avenida Prestes Maia no trecho entre os Viadutos Santa Ifigênia e do Chá. Entre eles, o projeto vencedor, apresentado pelo arquiteto Jorge Wilhelm e sua equipe, composta pelos arquitetos Jamil Kfoury, Rosa Kliass, Jonas Birger, Marcelo Martinez, Maria Lucinda Aguiar, Michel Gorski e Carmen Silva. O projeto de Wilhelm propôs rebaixar a Avenida no trecho do Vale, cobrindo-a com uma laje de concreto, onde ele dispôs chafariz, canteiros, bancos etc.

Segundo Angelo Bucci, originalmente o Vale do Anhangabaú tinha 20 metros de desnível em relação às colinas laterais. Após a construção da Avenida Prestes Maia, o desnível foi reduzido para 15 metros. Agora, o projeto de Wilhelm reduziu a profundidade do Vale para cerca de 10 metros, a metade da profundidade original²⁴¹. A elevação do nível do Vale causou uma alteração sensível da sua característica geográfica essencial, depressão alongada entre colinas. O memorial descritivo de Jorge Wilhelm é composto de doze sentenças que resumem, através de verbos no infinitivo, as intenções do projeto.

Criar um espaço novo. Propiciar urbanidade em seu uso. Pôr beleza e dignidade na paisagem. Criar pontos de encontro, individuais e coletivos. Valorizar referências culturais. Inserir funções novas: informação, repouso, apoio a quem trabalha no centro. Garantir ao pedestre a apropriação e usufruto do Vale, eliminando o conflito com veículos. Manter as árvores existentes. Acomodar a carga viária, garantindo fluxo ininterrupto às correntes de tráfego prioritário: sul-oeste e sul-norte. Redistribuir em dois terminais os pontos de embarque de ônibus. Permitir implantação por etapas. Evitar qualquer desapropriação.

A organização tópica do texto de Jorge Wilhelm contrasta com a elaboração do texto de Lina Bo Bardi, para não falar do desenho. Os tópicos de Wilhelm parecem lugares-comuns rudimentares, genéricos e pouco desenvolvidos, exatamente opostos à riqueza sugestiva, precisa e elaborada do texto de Lina. O projeto de Wilhelm parece ter sido feito para um lugar qualquer, enquanto o de Lina foi certamente feito para um lugar específico. O projeto de Wilhelm deve ter impressionado o júri com a pretensa certeza das soluções fáceis e diretas; o de Lina deve ter assustado o júri com sua complexidade poética e difícil. O projeto de Wilhelm tem o formato de um relatório, que combina com a impaciência burocrática; o de Lina tem a forma de um poema surpreendente que exige apreciação demorada, que destoa da exiguidade do tempo

do julgamento, praticamente um fim-de-semana. Em 1985, Wilhelm explicou o projeto, no seu livro *Espaços e palavras*:

O problema básico é o desperdício de espaço urbano desfrutável, pois apesar de sua extrema acessibilidade (120 linhas de ônibus e 2 de metrô), apesar de seu potencial paisagístico, o Vale estava reduzido a trecho de via expressa. Sobre esta constatação baseamos nossa proposta: a criação de um espaço novo, um parque de 8 hectares, apto a acolher a população que vem ao Centro, dando-lhe apoio de lazer e serviços. Dentro desse contexto, resolvemos o conflito veículo-pedestre afundando o tráfego entre o viaduto do Chá e o Santa Ifigênia, garantindo-lhe maior fluidez.

Na Praça da Bandeira, os pontos de embarque serão cobertos por laje ajardinada e duas passarelas constituirão pórticos de entrada ao novo Vale; creches, lanchonetes e balcões de informação são previstos junto às estações de metrô; na continuação do jardim do Teatro Municipal, projetamos uma praça para eventos públicos.²⁴²

O Vale do Anhangabaú foi um fundo de cidade até a construção do Parque na década de 1910, quando virou uma frente monumental. A implantação dos Palacetes Prates e as escadarias e rampas entre a Rua Líbero Badaró e o fundo do vale, ligavam a colina central, o vale e o centro novo com fluência, *continuum* físico e visual. As torres construídas nos anos 60, de qualidade arquitetônica inferior aos Edifícios CBI-Esplanada e Conde de Prates, contribuíram para tratar novamente o Vale como fundo. A relação negativa entre a cidade e o Vale é histórica, relação que Bucci designou de "*Herança da recusa*". Sobre o projeto de Wilhelm, diz Bucci:

No Anhangabaú atual, uma laje tampou o Vale e fez com que deixasse de existir para 12.200 veículos por hora que passam pela avenida em "túnel". Essa laje roubou-lhe a dimensão metropolitana e aquela recusa histórica ganhou força e intensidade. O que estava guardado nos edifícios, como uma memória de recusa sem nenhum sentido, inesperadamente encontrou razão no desinteresse da grande "praça" que se criou – 8 hectares é simplesmente sua dimensão física, o interesse daquele lugar era justamente a sua contradição: automóveis e pedestres, recinto e metrópole, convívio das duas dimensões, a local e a metropolitana.

Em 1987, o prefeito Jânio Quadros iniciou a construção do projeto de Jorge Wilhelm para o Vale do Anhangabaú. A Companhia Nacional de Engenheiros Consultores, CNEC, do grupo Camargo Corrêa, detalhou o projeto do túnel e contratou o escritório de Jorge Wilhelm para desenvolver o projeto da praça. Na revisão do projeto, descartou-se a cobertura da Praça da Bandeira com a laje-jardim e a construção do viaduto sul-oeste sobre a Avenida São João. A Construtora Andrade Gutierrez realizou a obra, sob gerenciamento da EMURB.

O projeto previu dois túneis - o norte-sul e o sul-norte- com cerca de 500 metros de extensão, entre o Viaduto Eusébio Stevaux (no Piques) e o Viaduto Santa Ifigênia. A Praça Pedro Lessa (no Acu), junto ao Prédio dos Correios, deveria ser inteiramente reformada. Cada túnel tem seção de 14 metros de largura (quatro pistas) por 6 metros de altura; entre eles, o ribeirão Anhangabaú corre em galeria. Sobre os túneis foi executado aterro onde assenta-se a imensa laje da praça. A 12/12/1988, às vésperas de entregar o cargo à sua sucessora, Luiza Erundina de Sousa, Jânio Quadros inaugurou o túnel norte-sul, destruindo o "Buraco do Adhemar".

Nesta fotografia aérea, tirada da Praça da Bandeira na direção norte, vemos a construção parcial do projeto de Jorge Wilhelm, com o túnel norte-sul, à esquerda, já concluído. Na Praça da Bandeira, o terminal de ônibus. [74]

Esta, foi tomada do norte em direção à Praça da Bandeira. Em primeiro plano, o Mosteiro de São Bento, à esquerda, e o Edifício Zarzur-Kogan, à direita. [75]

Nesta aerofoto, assinalamos o Sistema Y, corredor viário norte-sul de caráter metropolitano, formado pelas Avenidas Tiradentes, Prestes Maia, 9 de Julho e 23 de Maio, que passa sob dois túneis –um para cada sentido do trânsito - no trecho do Vale do Anhangabaú. [76]

Em dezembro de 1991, a prefeita Luiza Erundina concluiu as obras no Vale do Anhangabaú, inaugurando-as em janeiro de 1992 com um show de Caetano Veloso que reviveu a concentração humana do grande comício de 1984. A 25/12/1991, a Revista *Veja São Paulo* informou que a "metamorfose do Vale do Anhangabaú custou aos cofres públicos cerca de 226 milhões de dólares. Foram construídos os dois túneis na Avenida Prestes Maia, substituindo o Buraco do Adhemar, e todas as obras de reurbanização do vale na área do Viaduto do Chá à Praça Pedro Lessa, adentrando pela Avenida São João até o Largo do Paissandu". A Revista informou que o paulistano ganhou mais 38 mil m² para andar a pé, na praça calçada de mosaico português e granito, e decorada com três espelhos d'água. Ainda imperceptíveis, 193 árvores e 7.500 arbustos espalham-se pelos 12 mil m² de jardins.

Segundo o livro *Vegetação significativa do município de São Paulo*, publicado em 1988 pela Secretaria do Meio Ambiente do Governo do Estado, os espaços arborizados do Vale do Anhangabaú "são pequenos e esparsos, remanescentes do projeto de Bouvard, condenados pelos remanejamentos viários na área". A Praça Ramos de Azevedo tem o semi-círculo de palmeiras-imperiais emoldurando a fachada lateral do Teatro Municipal. Nos canteiros, há alecrins-de-campinas, guapuruvus, quaresmeiras, *Phoenix sp* e alfeneiros.

A Praça Pedro Lessa tem arborização homogênea de tipuanas. Nos taludes do Largo de São Bento, Rua Libero Badaró e Doutor Falcão Filho ocorrem plantios heterogêneos de *Holocalix Glaziovii*, paineiras e quaresmeiras, entre outras. No passeio lateral direito, para quem vai à Avenida Prestes Maia, há um exemplar isolado de *Ficus microcarpa* e um renque de *Washingtonia robusta*. Na Praça da Bandeira, um maciço de árvores de grande porte – paineiras, tipuanas, guapuruvus, *Ficus microcarpa* etc – têm visibilidade prejudicada pelo Viaduto Eusébio Stevaux. O Largo da Memória, por sua vez, é dominado por um exemplar monumental de *Ficus organensis*, cuja copa atinge parte da Rua Coronel Xavier de Toledo, além de ocorrer ali, entre os canteiros gramados, exemplares variados de figueiras²⁴³. Rosa Kliass e Jamil Kfoury comentaram o projeto, na Revista *AU* n. 42, de junho-julho de 1992. Para eles, o Vale do Anhangabaú é um "espaço urbano privilegiado":

Suas grandes portas são as estações do metrô São Bento e Anhangabaú. [...] O Vale contém hoje espaços que se destacam no conjunto: a Praça dos Eventos, próxima ao Viaduto do Chá, em continuação à Praça Ramos de Azevedo; a Praça do Café, no cruzamento com a Avenida São João, onde predominam os jogos de água; a nova Praça do Correio e, finalmente, a antiga Praça Pedro Lessa, onde as árvores existentes sombreiam e abrigam áreas de estar e recreação infantil.

Wilheim criou quatro praças nesse seu "espaço novo". Klüss prossegue:

*A concepção da nova Praça do Correio teve a dupla preocupação de enfatizar o edifício do Correio e recriar, através de símbolos, a situação da velha ponte do Acu, que ligava a cidade velha à nova, antes da canalização em galeria do córrego Anhangabaú. [...] A Praça do Café é o elemento-surpresa do Vale. Rebaixada em relação ao nível geral, visível somente para quem dela se aproxima ou para quem se debruça no peitoril do belvedere que a encima...*²⁴⁴

Exatamente sobre a Ponte do Acu, porta histórica da cidade, Wilheim colocou duas praças sobrepostas e chamou o desnível de "belvedere". Na mesma edição da Revista AU, o próprio Wilheim explicou a sua Praça do Café:

*A Praça do Café deverá ter não apenas vida, mas também qualidade: tomara que seu arrendatário coloque mesinhas e guarda-sóis de bom gosto, sem inscrições publicitárias, e que, além de um bom chope, o ambiente da praça rebaixada rescenda a bom café. Sobre o belvedere da Avenida São João, debruçados sobre o café, para onde pretendíamos transferir a escultura de Verdi, conviria colocar relógio, telefone, bancos...*²⁴⁵

A 6/6/1995, o *Jornal da Tarde* publicou entrevista com Jorge Wilheim, intitulada "Anhangabaú é o anticartão-postal". Três anos após a euforia da inauguração do seu "espaço novo" no Vale do Anhangabaú, Wilheim, então secretário-geral adjunto da Conferência *Habitat 2*, da Organização das Nações Unidas, passou por São Paulo e comentou brevemente seu projeto para o Vale do Anhangabaú. Diz a matéria que "projetado para ser a versão local das Ramblas de Barcelona, o Vale do Anhangabaú está mais próximo do centro de Nairóbi, no Quênia".

Wilheim diz que "o Vale foi completamente dilapidado. A parte vegetal está abandonada, o uso para eventos tem sido abusivo – o Anhangabaú não é local para megaeventos". O palco provisório sob o Viaduto do Chá, para ele, "depõe contra a autoridade pública e a cidadania". As baias de estacionamento de ônibus, no túnel, não constavam do projeto inicial, e depois foram de fato inutilizadas pela destruição das escadarias entre o túnel e a praça. Diz que talvez a EMURB tenha errado ao cancelar a alça da São João e que, nesse caso, seria preciso fazê-la. Fala das creches que projetou junto às estações de metrô e que não foram feitas "porque se quis simplificar o projeto, que levou dez anos para ser implantado. Num certo momento, pensava-se até em abandoná-lo. Nossa última participação foi como subcontratado da CENEC, contratada pela EMURB, que percebeu que era preciso implantar o projeto que tinha ganho o concurso. Foi até sorte o Anhangabaú receber o que recebeu".

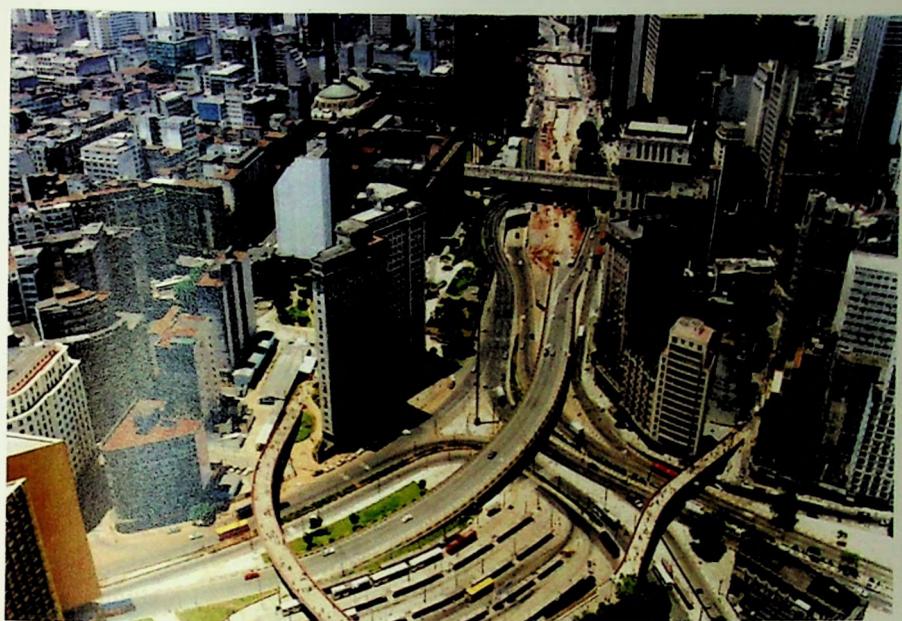
A construção do "*espaço novo*" de Jorge Wilhelm demorou dez anos para se realizar, quase o tempo que demorou a construção das estruturas anteriores. De fato, Jules Martin expôs na sua vitrina o projeto do Viaduto do Chá em 1877 e ele só foi inaugurado quinze anos depois. O Parque Anhangabaú, esboçado originalmente na tribuna da Câmara pelo vereador Silva Telles em 1906 só foi concretizado em 1918. O uso do fundo do vale do Anhangabaú como avenida do Sistema Y foi previsto pelo *Plano de Avenidas*, de Prestes Maia, em 1930 e implantada em meados da década de 40. Entre o desejo e a realização há um lapso natural de tempo.

Esta fotografia tirada do alto do Viaduto Jacareí mostra o Vale do Anhangabaú como espaço confuso. [77]

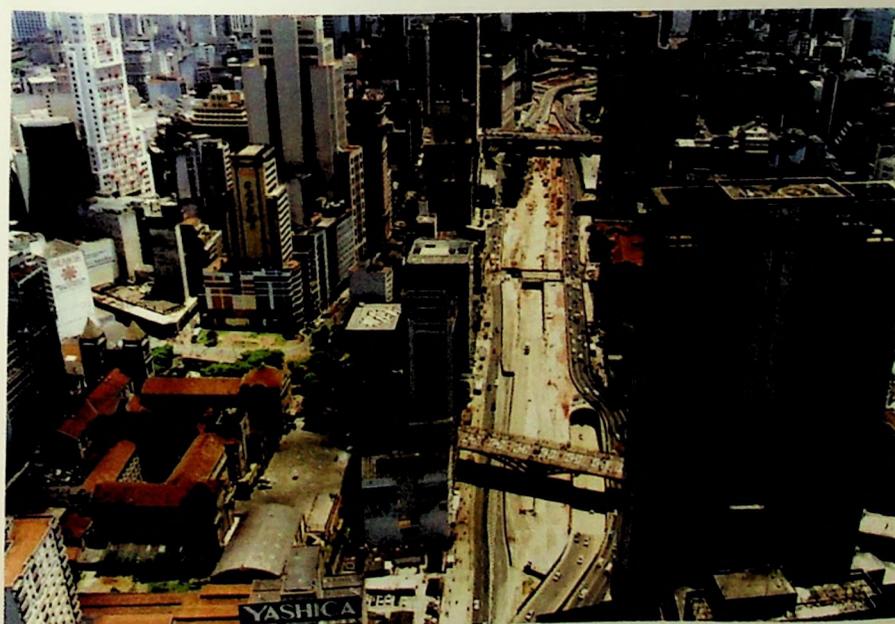
Esta, tirada em sobrevôo sobre o Acu (Avenida São João), mostra a imensa esplanada com seus canteiros, ocultando a passagem dos automóveis no plano inferior. [78]

Do Viaduto Santa Ifigênia, o fotógrafo mira o Vale do Anhangabaú no rumo sul. Em primeiro plano, vê o túnel rodoviário. A seguir, a imensa esplanada. Ao fundo, o Viaduto do Chá. [79]

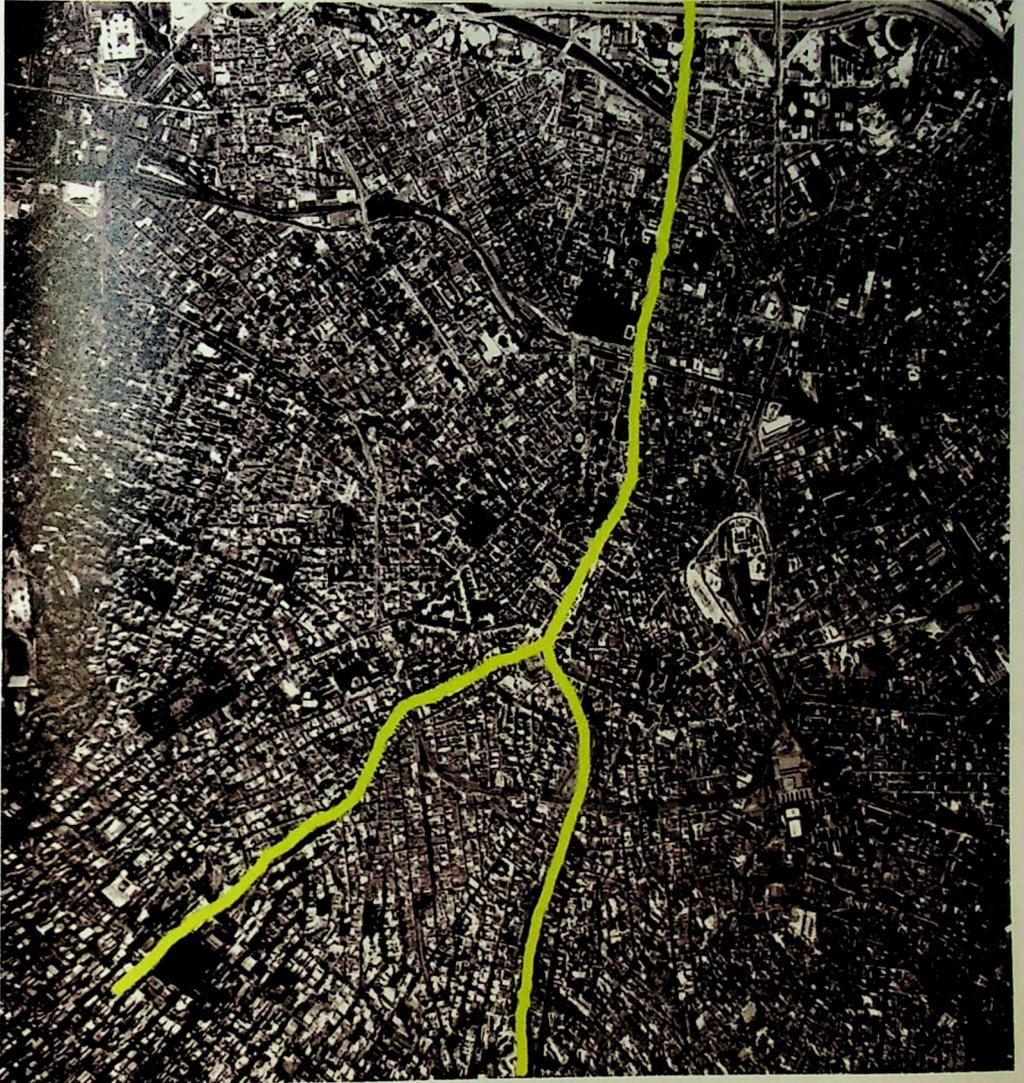
Esta aerofoto mostra o Vale do Anhangabaú em 1997. À direita, a Praça da Bandeira e o emaranhado de passarelas e viaduto. No canto superior esquerdo, entre o Prédio dos Correios e o Viaduto Santa Ifigênia, está a Praça Pedro Lessa, com a massa vegetal. Entre os Viadutos do Chá e Santa Ifigênia, a esplanada de Wilhelm. Na Rua Libero Badaró, entre o Viaduto do Chá e a Avenida São João, as torres emparedando o Vale, construídas nos mesmos lotes dos Palacetes Prates e Clube Comercial. Ao centro do quadro, a Praça Ramos de Azevedo, jardim de alamedas curvas e esculturas, definida pelo Viaduto do Chá, Teatro Municipal, Hotel Esplanada (Edifício Votorantim) e Edifício CBI-Esplanada, prolongada até o vale pela *Praça de Eventos* de Wilhelm. [80]



74. Vale do Anhangabau, c. 1988. Construção do projeto de Jorge Wilhelm. EMURB/Construtora Andrade Gutierrez.



75. Vale do Anhangabau, c. 1989. Tomada do norte em direção à Praça da Bandeira.



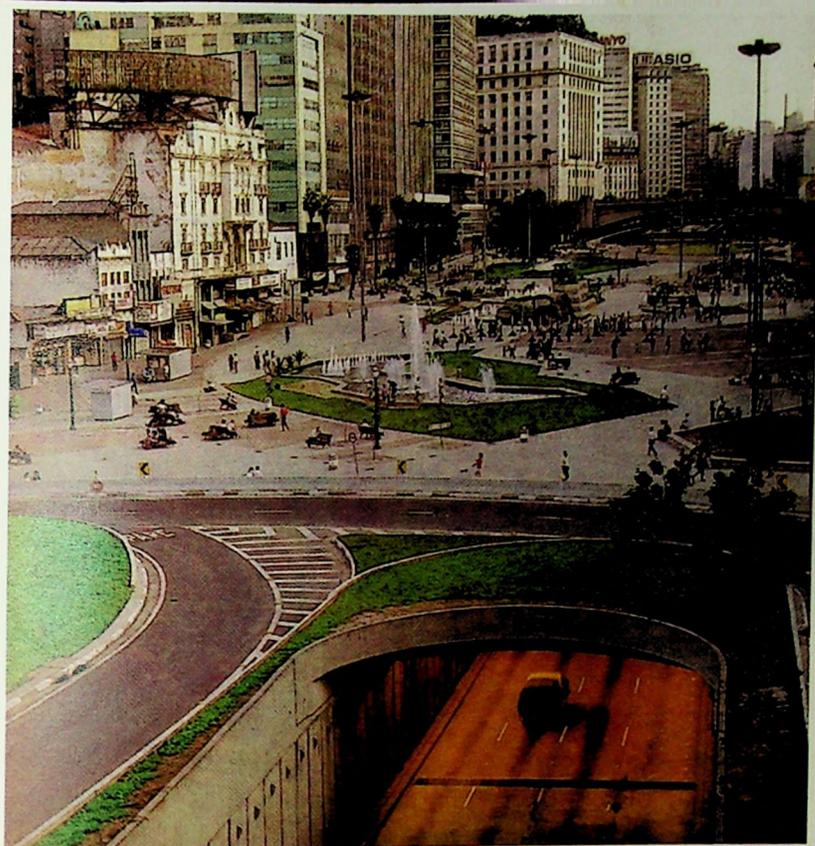
76. Sistema Y. Corredor norte-sul atravessa a área central de São Paulo. Março de 1994. Escala 1: 25.000 .
Base Aerofotogrametria e Projetos S. A.



77. Vale do Anhangabaú, 1995. Nelson Kon/Associação Viva o Centro.



78. Vale do Anhangabaú, 1996. Nelson Kon/Associação Viva o Centro.



79. Vale do Anhangabaú, 1992. Wanderley Bailoni. Túnel rodoviário e praça.



80. Vale do Anhangabaú, 1997. PMSP/Procentro.

O problema das enchentes do vale do Anhangabaú é antigo. Em meados do século 19, temos notícia da destruição da Ponte do Acu causada pela velocidade das águas que se encontram no Anhangabaú, provenientes da ampla bacia vertente nos córregos Saracura, Itororó e Bexiga. No século 20, o problema tornou-se crítico, dada a ocupação das encostas e fundos dos vales. A Imagem 58 registra a inundação em 1930, com os automóveis boiando nas águas.

A 30/4/1998, *O Estado de S. Paulo* noticiou a interdição dos túneis do Anhangabaú, por causa da chuva forte que atingiu a cidade na véspera. O tráfego foi interrompido nos dois sentidos e o túnel sul-norte ficou inundado, mesmo com a utilização das bombas hidráulicas. No sentido contrário, diz a reportagem, *"o bloqueio foi preventivo, pois a região da Praça da Bandeira ficou alagada e havia o risco da água escorrer para o túnel. O pico do congestionamento ocorreu às 19 horas, com 134 quilômetros de lentidão na cidade"*.

Mas a pior enchente até agora foi registrada no dia 1º de março de 1999. No dia seguinte, a *Folha de S. Paulo* noticiou que *"cerca de 160 veículos, entre eles três ônibus, ficaram submersos, por volta das 15h30, no túnel do Anhangabaú. Os bombeiros terão de esperar o volume de água baixar para confirmar informações não oficiais de que três pessoas estariam afogadas dentro do túnel"*. Segundo o capitão Paulo Cezar Berto, do 1º Grupamento de Buscas e Salvamentos, 40 bombeiros e 30 policiais militares trabalharam no salvamento. Em alguns pontos do túnel, segundo os bombeiros, a água atingiu o teto, a cinco metros de altura. O militar Ronaldo Ferraz, que estava no túnel no momento do alagamento, disse que a água subiu em menos de cinco minutos: *"Tirei minha mulher e mais umas 15 pessoas, mas tenho certeza de que ficou gente lá dentro"*. Os engenheiros do consórcio Consladel Este, responsável pela manutenção do túnel, disseram que as oito bombas de sucção que existem no local estavam funcionando normalmente. Para eles, o problema ocorreu devido ao transbordamento do rio Tamanduateí. Mas o problema persistiu. A 15/3/2002, o jornalista Heródoto Barbeiro noticiou, na TV Cultura, que *"trinta minutos de chuva forte encheram o túnel do Vale do Anhangabaú. O túnel foi interditado e as águas subiram a 3 metros de altura"*.

Na Revista *Urbs* de maio-junho de 1999, o engenheiro Pedro Algodoal, da Secretaria Municipal de Vias Públicas, disse que o projeto de Jorge Wilhelm contemplou apenas os aspectos viário e paisagístico. *"Ele foi preparado para receber somente as águas que caem diretamente no Vale. As únicas providências tomadas quando da construção dos túneis foram substituir a antiga galeria por uma maior, apenas no trecho da intervenção, instalar o sistema de bombas e elevar a entrada dos túneis, próxima à Praça da Bandeira, para tentar bloquear as águas da Avenida 9 de Julho"*.

Na mesma edição da Revista *Urbs*, o arquiteto Alexandre Delijaicov, autor de uma tese apresentada à FAU-USP sobre as possibilidades do transporte hidroviário em São Paulo, falou que *"a Praça 14 Bis era uma espécie de açude que retinha um pouco as águas, controlando a sua vazão. Se não tivesse sido reduzida a sistema viário, teria potencial urbanístico enorme, assim como a Praça da Bandeira, que poderia ser um lago para receber as águas dos córregos Itororó e Saracura"*. Para Delijaicov, o desprezo pela hidrogeomorfologia da cidade foi norma no tempo do prefeito Francisco Prestes Maia e sucessores, quando construíram avenidas em fundos de vale *"apenas tapando os rios, obras superficiais em que não se mexia numa só galeria pluvial"*.

No projeto de Wilhelm para o Anhangabaú, segundo a Revista *Urbs*, a imprevidência se repetiu. Para o geógrafo Aziz Ab'Saber, não havia real interesse em preparar o novo Vale para resistir às enchentes, pois obras de infra-estrutura são invisíveis, ao contrário das autopistas e viadutos. *"Os técnicos foram incapazes de exigir uma política de atuação na drenagem, submissos aos interesses políticos de uma obra rodoviária"*, disse Ab'Saber.

Quando ocorrem as periódicas enchentes no Anhangabaú, lembramos, por alguns instantes, que o Vale é uma construção em camadas. Sob a esplanada de Wilhelm estão os túneis, confinando o ribeirão, engrossado, às vezes gravemente, pelas águas dos tributários. Coexistindo ali, as camadas correspondem a tempos diversos da história da cidade. Originalmente, o ribeirão Anhangabaú, correndo a céu aberto na sua forma natural; sobre ele, depois se construiu um parque; a seguir, a estranha avenida expressa, sobre aterro que aproximou o vale do nível das colinas; e agora, avenida em túnel e praça-esplanada misturadas, quase realizam a união em nível entre as duas colinas marginais, como imensa ponte.

O projeto de Jorge Wilhelm poderia ser criticado apenas por esse aspecto geomorfológico. Comparado ao projeto de Lina Bo Bardi, revela seus pontos fracos.

No cruzamento da Avenida São João, porta e perspectiva histórica da cidade, Lina colocou um lago atravessado por ponte, espécie de *piscinão* de retenção das águas, tirando proveito do seu potencial na paisagem. Em respeito extremo ao solo "natural", Lina mandou para o alto a calha rodoviária, transformando-a num *tobogã* que expele para cima o barulho e a fumaça dos automóveis. A Praça da Bandeira, ela transformou em praça aberta e solene com um lago ao centro, como era natural, não o terminal de ônibus pavimentado e artificialmente elevado para barrar ineficientemente as águas da Avenida 9 de Julho.

No cruzamento da São João, Wilhelm preferiu colocar um *belvedere* pífio, com relógio, telefones e um barzinho interrompendo a perspectiva histórica e bela. Seu projeto ignorou o trecho inicial em ladeira da São João, na colina central, que resta até hoje à espera de um desenho melhor. Lina colocou os bares em lugares adequados. Um, recuperando a história do Bar do Municipal, na esplanada no alto da Praça Ramos de Azevedo; o outro, no topo do Edifício Zarzur-Kogan, *belvedere* verdadeiro. O Vale do Anhangabaú de Lina Bo Bardi seria um parque de verdade, conforme à escala urbana. O Vale do Anhangabaú de Jorge Wilhelm é uma esplanada incerta, semelhante a um terreiro, com a monumentalidade de uma praça de bairro.

Lina percebeu que a verticalidade dos Edifícios CBI-Esplanada, Conde de Prates etc. iria integrar-se numa convivência inédita com o parque, já que ao tempo do Parque de Bouvard os prédios e palacetes eram baixos. Ela tratou a área e os edifícios em conjunto, como se pode inferir da leitura do seu memorial. Wilhelm, por sua vez, não se refere aos edifícios do Vale, no seu breve memorial.

Para nós, o projeto de Jorge Wilhelm realiza na prática o projeto de Nestor Goulart Reis Filho para o Vale do Anhangabaú.

A imensa laje unindo em nível o centro velho e o centro novo, de Reis Filho, realizou-se no projeto de Wilhelm. De fato, se lembrarmos que a cota de nível da praça de Wilhelm está 10 metros mais alta em relação ao fundo do vale do começo do século 20, perceberemos que a praça atual aproximou-se o bastante das cotas das encostas laterais. Caminhando da Rua Líbero Badaró, através da praça, na direção da Rua Formosa, é quase imperceptível o desnível. A praça-esplanada de Wilhelm, imensa ponte de travessia do Vale, unindo em nível as ruas extremas, é a laje de Reis Filho sem a retórica da *megaestrutura*, que já não fazia sentido em 1981.

O "*espaço novo*" de Wilhelm filia-se e assemelha-se à "*megaestrutura*" de Reis Filho ainda na colocação no sub-solo do Vale do Anhangabaú das linhas de transporte de massa, com uma diferença fundamental, no entanto. Em 1972, quando Reis Filho desenhou sua proposta, o Metrô não definira ainda o traçado da linha e a posição das estações na área e o arquiteto pôde sonhar vê-las integradas ao seu projeto. Em 1981, quando Wilhelm fez sua proposta, a linha e as estações já estavam definidas. Todos concordaram que teria sido melhor que o projeto para o Vale tivesse sido coetâneo ao do Metrô.

Reis Filho previa escadas rolantes para ligar o nível da praça ao sub-solo onde estariam as linhas de transporte. Wilhelm teve que desenhar as escadas de ligação da praça ao túnel expresso, com as baias, e depois tampá-las por inadequadas.

Reis Filho e Wilhelm estiveram sempre ligados, de alguma forma, aos órgãos ou empresas do estado, na esfera municipal ou estadual, e à Universidade. O professor Reis Filho construiu sólida e importante carreira na Universidade de São Paulo, buscando pontes de contato entre o conhecimento da arquitetura e o saber sociológico. Também esteve estreitamente ligado à EMURB. Wilhelm, por sua vez, tem uma longa e proveitosa carreira em secretarias de governo municipal e estadual, em empresas como a EMLASA e em órgãos transnacionais, como a ONU. Nesse sentido, construíram dignas carreiras nos estamentos da burocracia e da universidade.

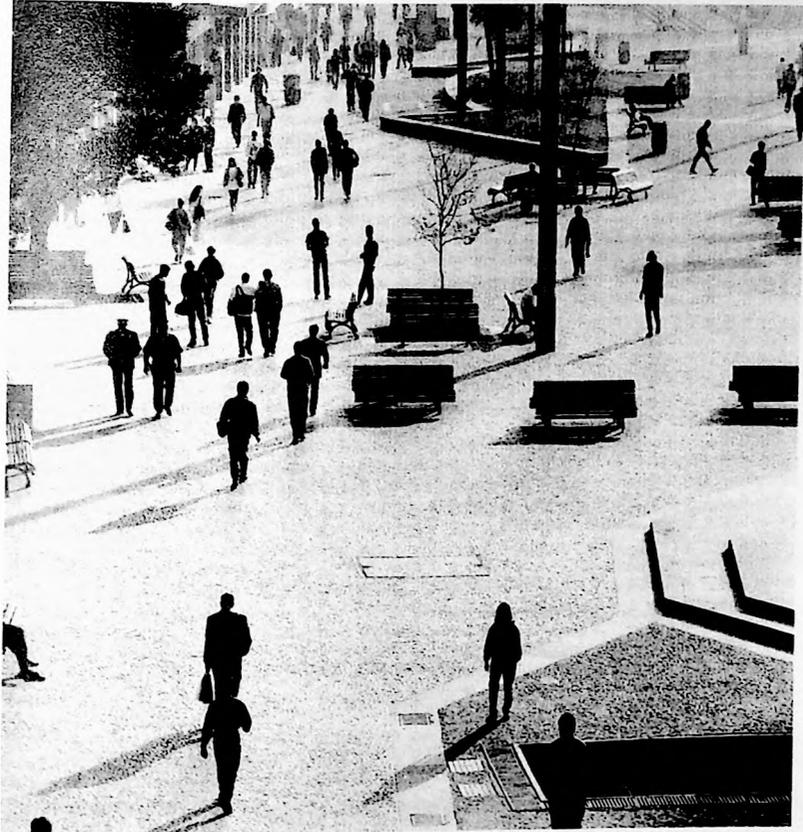
Também nesse aspecto pessoal diferenciam-se de arquitetos como Vilanova Artigas e Lina Bo Bardi. Embora Artigas tenha ajudado a fundar a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, no final dos anos 40, sua relação com a burocracia universitária foi tensa. Artigas foi cassado no fim dos anos 60, reintegrado no começo dos anos 80, como professor-assistente, e só ocupou o lugar de honra que mereceria muito antes às vésperas da morte. Lina também jamais ocupou um cargo público. Nos anos 50, passou brevemente pela FAU-USP, mas sua carreira foi feita fora do meio burocrático ou universitário.

Aldo Rossi disse que o plano é o instrumento de ação das forças políticas na cidade: *"Por trás e além dos fatos e das forças econômicas, há o problema das opções, e essas opções, de natureza política, só podem ser feitas à luz da estrutura total dos fatos urbanos"*. Os projetos realizados talvez sejam aqueles que expressem "naturalmente" os desejos e necessidades de uma determinada sociedade, num determinado momento do seu desenvolvimento histórico. Mas é difícil ignorar o componente político "artificial", circunstancial ou fortuito e a responsabilidade dos seus autores na construção da cidade e na série de consequências objetivas ou subjetivas que causam.

Nessa questão, o exemplo do Vale do Anhangabaú é importante. Para esse espaço relativamente pequeno no conjunto da cidade, arquitetos das mais diversas origens, formações e ideologias produziram projetos, filiados às duas grandes vertentes do urbanismo do século 20.

De um lado, situaram-se homens como Victor Freire e Prestes Maia, formados na tradição esteticista das Escolas de Belas-Artes e Politécnica, professores da Escola Politécnica que ocuparam longamente cargos importantes na burocracia municipal. Do outro lado, arquitetos como Le Corbusier, Rino Levi, Vilanova Artigas e Lina Bo Bardi, filiados ao racionalismo dos CIAM, marginais aos aparelhos do estado, e que pouca influência tiveram no real destino da cidade de São Paulo.

Cristiano Mascaro



Vale do Anhangabaú. 1992.

CONCLUSÃO

*encontrá-la de novo, como os que seguem viagem
para ver com os próprios olhos uma cidade desejada.*

Marcel Proust

Na introdução, falamos de quatro gerações de uma família hipotética, mas plausível, representada pelos seus varões, estabelecendo um paralelo entre a vida individual e a vida coletiva. Notamos que cada geração viveu uma cidade diferente no breve período de cem anos e que a velocidade da transformação surpreendeu e perturbou os cidadãos. Assim, os estudos históricos são necessários para lembrar os cenários da vida passada, recordar os sinais dos queridos antepassados na nossa cidade –sinais que atenuam o peso dos rochedos de Charles Baudelaire- e restituir profundidade à experiência do ambiente urbano. Enfim, tomamos o Vale do Anhangabaú como signo da transformação veloz da cidade de São Paulo.

A.

Procuramos demonstrar a importância primordial do Vale do Anhangabaú na cidade. Mostramos que a fundação da vila de São Paulo de Piratininga inseriu-se nos planos da Coroa portuguesa para alcançar as minas preciosas do Peru, Prata e Potosi, que julgava próximas. A formação de uma base de entrada das expedições para o interior do território foi um passo fundamental dessa estratégia.

Portanto, a posição geográfica do Vale do Anhangabaú, precisamente a oeste do núcleo urbano, na passagem para o interior, mostra por si só sua importância primitiva. A existência das pontes do Acu e do Piques como portas da cidade foi comprovada pelos registros municipais, relatos de visitantes, desenhos e fotografias do século 19. Fato que nos obriga a contestar as afirmações de alguns estudiosos da cidade de que teria ocorrido, em determinado momento da história de São Paulo, uma "*Inversão de polaridade*" no núcleo urbano, na colina central.

B.

Nos primeiros séculos, pouca alteração houve no parcelamento, uso e ocupação do Vale. No século 17, registros da Câmara Municipal indicam que Cornélio Arzão plantou e processou trigo na beira do Anhangabaú e, no século seguinte, Luiz Rodrigues Vilares formou a chácara que viria a plantar chá no século 19.

A chácara perdeu até a morte do barão de Itapetininga em 1876, herdeiro remoto de Rodrigues Vilares, ainda que em 1855 a Câmara tenha decretado a abertura da Rua Formosa. Os sucessores do barão construíram as casas da Rua Formosa e uma empresa concessionária construiu o Viaduto do Chá. Mas as hortas e os pomares dos quintais das casas das ruas lindeiras ocuparam o solo do Vale do Anhangabaú até o início da construção do Parque, por volta de 1914.

Nas imediações do Vale do Anhangabaú, as ordens religiosas construíram igrejas e conventos desde os primórdios da fundação urbana. A capela de Santo Antônio foi erguida no fim do século 16 no caminho do Butantã, atual Rua Direita, reconstruída no século 18 e reformada em 1899. A igreja e o mosteiro de São Bento foram edificadas em 1599, reconstruídas no século 18 e novamente reconstruídas no início do século 20. A igreja e o convento de São Francisco foram construídos em 1640, reconstruídos no século 18 e o convento demolido nos anos de 1930 para dar lugar ao novo edifício da Faculdade de Direito.

Na margem esquerda do Anhangabaú, as igrejas de Santa Ifigênia e da Consolação testemunham a ocupação da *Cidade Nova*. Todas as igrejas ocupam no presente o mesmo *locus* sagrado e constituem referências fundamentais para a leitura da transformação da paisagem. Na capa deste trabalho, colocamos duas imagens que atestam o fato.

Nas extremidades da área de estudo, o Piques e o Acu balizaram o Vale do Anhangabaú. O Piques definiu-se como lugar de comércio e trânsito entre o interior, a cidade e o porto de Santos, caráter que de certa forma mantém até hoje. O Acu diferenciou-se nesse aspecto do uso. Embora ponto de passagem entre a cidade e o interior –Jundiaí, Campinas etc- o Acu agregou novos usos, ligados à vida mundana, como teatros, cafés, cassinos, hotéis e cinemas.

C.

Aldo Rossi entendeu o *locus* como “*relação singular, mas universal, que existe entre certa situação local e as construções que se encontram naquele lugar*”. No mundo clássico, a escolha do lugar para construir um edifício ou uma cidade tinha valor preeminente. O sítio era governado pelo “*genius loci*”, divindade que presidia todos os fatos locais. Nos tratados clássicos, o conceito de *locus* sempre esteve presente. Em Andrea Palladio, e depois em Francesco Milizia, o conceito adquiriu um aspecto funcional e topográfico. Viollet-le-Duc, segundo Rossi, também admitiu a dificuldade da transposição da obra de arquitetura, já que o lugar, como espaço singular e concreto, integra a concepção arquitetônica.

Na *Autobiografia científica*, Rossi afirmou que “*os lugares são mais fortes que as pessoas e o cenário mais forte que o acontecimento. Essa possibilidade de permanência é o único aspecto que faz a paisagem ou os edifícios superiores às pessoas*”. Em *A arquitetura da cidade*, ele distinguiu dois elementos na cidade: as áreas residenciais e os elementos primários. As áreas residenciais, os conjuntos de casas, crescem segundo a lógica da repetição, sempre como área, e constituem o tecido básico da cidade. Os elementos primários, os monumentos, surgem como pontos, construções coletivas, públicas e únicas.

Segundo Montaner, a divisão da cidade entre área residencial e monumento, que pode parecer óbvia e inofensiva, teve enorme transcendência e é um instrumento básico para a intervenção na cidade. A revalorização do monumento, como fato que define a imagem e o caráter da cidade, já fôra anunciada nos anos 40 por arquitetos e críticos, como Ernesto Nathan Rogers, Josep Lluís Sert, Sigfried Giedion e Louis Kahn, e teve consequências teóricas relevantes na crítica do Movimento Moderno face ao tema da cidade histórica. Para Montaner, a cidade racionalista de Ernst May baseava-se numa concepção mecanicista, desenvolvida segundo um processo linear: se várias camas formam um quarto, vários quartos formam uma casa, várias casas formam um bairro e vários bairros são a cidade¹.

Mas, qual seria o *genius loci* do vale do Anhangabaú? Primeiramente um espaço natural, onde corre um ribeirão maléfico, como denominado pelo gentio, o Anhangabaú foi, sucessivamente, espaço agrícola, fundo de cidade, jardim sofisticado, avenida expressa e praça. Dessa discussão tratam os agentes – prefeitura, organizações não-governamentais e movimentos sociais – que definem o caráter da ocupação atual e da requalificação do centro da cidade de São Paulo, e do Vale do Anhangabaú em particular, onde determinados edifícios, como o Hotel São Paulo e o Rizkallah Jorge, apresentam-se como habitação.

O Vale do Anhangabaú talvez seja um fato único, monumental. O conjunto formado pelos edifícios de tempos diversos, que resistiram às alterações estruturais da área, é uma construção coletiva impressa no imaginário urbano. Observado do começo do Viaduto do Chá, na esquina da Libero Badaró, na direção da Praça Ramos de Azevedo, o conjunto monumental formado pelo Teatro Municipal, Edifício Votorantim e Edifício CBI-Esplanada parece ter sempre existido ali e daquela forma. Para nós, é difícil imaginar o Vale do Anhangabaú sem aqueles elementos.

“Quais são as condições históricas que produzem a beleza urbana ou a sua falta?”, perguntou Leonardo Benevolo. Para ele, a Praça Navona, em Roma, demonstra que o ambiente urbano – *“cenário produzido pela concentração incomum de artefatos diversos, executados com projetos independentes e em várias épocas”* – pode alcançar elevado grau de beleza, diferente, mas não inferior, de uma pintura feita por um único artista ou uma paisagem natural.

Para Benevolo, a ordem da obra deve ser bastante similar à ordem mental, para poder ser compreendida, e muito dissimilar para desafiá-la. Na Praça Navona, os elementos que desempenham função sempre igual (paredes, portas, janelas, pilastras, cornijas etc.) conformam-se a poucos modelos, constantes no material e desenho. Mas estes elementos compõem edifícios diversos, de funções complexas e especializadas, e a diversidade formal dos edifícios sobressai precisamente por causa da recorrência dos mesmos elementos estruturais em posições sempre novas. *“A estrita observância desta regra, em épocas diferentes, permite transformar a superposição dos artefatos numa série contínua e legível, que enriquece o quadro ambiental e lhe dá uma espessura cronológica”*.²

O conjunto formado pelo Teatro Municipal, Edifício Votorantim e Edifício CBI-Esplanada, emoldurados pela Praça Ramos de Azevedo, vistos do Viaduto do Chá, lembrou-nos a descrição exemplar da Praça Navona. Produtos de tempos diversos, os edifícios paulistanos conservam, inexplicavelmente, uma unidade formal encantadora.

Dos edifícios que resistiram à transformação da área, o mais antigo é o Teatro Municipal de São Paulo. Para Rossi, certos elementos primários funcionam como núcleos de agregação, participam da evolução da cidade no tempo de maneira permanente, e identificam-se com os fatos políticos constituintes da cidade. A união desses elementos com as áreas onde se localizam e permanecem constitui a estrutura física da cidade. Considerados no seu aspecto formal, independente da sua função, esses elementos identificam-se com a cidade e seu valor intrínseco advém, além da eventual qualidade da arquitetura, da sua posição.

O Teatro Municipal de São Paulo, no Vale do Anhangabaú, poderia ser visto como um elemento dessa espécie, que gerou uma forma da cidade. Para Rossi, esses edifícios são capazes de acelerar o processo urbanizador, ao agir como catalizadores da transformação:

Esses elementos têm um papel efetivamente primário na dinâmica da cidade; mediante eles e pela ordem em que são dispostos, o fato urbano apresenta uma qualidade específica, que é dada principalmente pela sua insistência num lugar, pelo desenvolvimento de uma ação precisa, pela sua individualidade. A arquitetura é o momento último desse processo e é, também, o componente detectável da estrutura complexa.³

D.

A primeira parte, intitulada *Primeiros registros*, abordou o longo período entre a fundação urbana e a inauguração do Viaduto do Chá em 1892, período de transformação lenta da estrutura do Vale do Anhangabaú. A segunda parte, *Mutações estruturais (1892-1992)*, sublinhou a transformação veloz do Vale, suas quatro estruturas no período de cem anos: chácara, parque, avenida, avenida e praça.

O capítulo 3, *Do Viaduto ao Teatro*, mostrou a transformação da estrutura do Vale de fundo dos quintais a um parque de gosto afrancesado ocupado por edifícios monumentais, como o Teatro Municipal e os Palacetes Prates. Essa mutação estrutural alterou o parcelamento, uso e ocupação do Vale do Anhangabaú. Foi uma transformação simultânea da morfologia da área e da tipologia edificada, diria Aldo Rossi, que mudou o caráter, a percepção e o significado do local.

O capítulo 4, *Parque Anhangabaú*, mostrou a estrutura seguinte. O Vale tornou-se então um símbolo da cidade, uma representação da idéia de civilização desejada pelos líderes políticos, conforme os modelos culturais de Paris ou Rio de Janeiro. Esse lugar simbólico e alegórico surgiu nas obras de artistas como Tarsila do Amaral, Zina Aita, Mário de Andrade, Oswald de Andrade e Cícero Dias, como signo da modernidade e da modernização urbana. O Parque Anhangabaú alcançou nos anos de 1920 uma fase de equilíbrio e apogeu, coincidente com o apogeu da economia do café e da liderança política do Partido Republicano Paulista, PRP.

A decadência do Parque, causada pela emergência de novas necessidades funcionais da metrópole e pela visão urbanística dos técnicos mais eminentes, coincidiu com a bancarrota econômica de 1929, a emergência de novas lideranças políticas locais, consequência da Revolução de outubro de 1930, e a decadência da riqueza e do poder das velhas famílias paulistas.

O capítulo 5, *Avenida Anhangabaú*, mostrou a estrutura seguinte, começando com os projetos para o Vale, para adequá-lo à nova realidade da indústria e da circulação rodoviária. O *Plano de Avenidas* foi tomado como base para a construção do suporte viário capaz de estruturar a nova fase do desenvolvimento industrial, e causou transformações profundas na cidade, e no Vale do Anhangabaú em particular, porque sua implantação ali destruiu o Parque.

A implantação do sistema de avenidas –Anhangabaú (9 de Julho), Itororó (23 de Maio), Anhangabaú Inferior (Prestes Maia)- que se encontram no Vale do Anhangabaú causou a destruição do Parque Anhangabaú. De novo, como acontecera nas décadas de 10 e 20, ocorreu a transformação simultânea da morfologia da área e da tipologia edificada, com a construção de edifícios monumentais, como os Edifícios Matarazzo, Mappin e CBI-Esplanada, que introduziram na paisagem do Vale uma nova volumetria e linguagem.

De novo, como ocorrera com o Parque, o Vale se transformou num símbolo da cidade industrial, metropolitana, automotiva. A transformação do Parque em Avenida refletiu a transformação econômica e cultural em curso. O recinto do Parque virou o corredor da Avenida, ocorreu uma alteração da direção principal da circulação local, leste-oeste para norte-sul. Desde a origem, o Vale do Anhangabaú havia sido um lugar a atravessar, onde a direção principal da circulação era transversal. Daí as pontes do Piques e do Acu, e mais tarde os viadutos do Chá e Santa Ifigênia.

A implantação da Avenida alterou a direção principal, de transversal para longitudinal. Para abrir o recinto foi necessário arrasar suas extremidades, os Largos do Riachuelo e do Piques, ao sul, e a Praça do Correio, ao norte. No momento dessa segunda mutação estrutural ocorreu a verticalização marginal, sobre a mesma estrutura fundiária da fase anterior e praticamente os mesmos vínculos entre edifício e lote.

O automóvel e o arranha-céu passaram a integrar a paisagem do Vale, como de resto da cidade. Essa estrutura atingiu o apogeu nos anos 40 e 50, coincidente com uma espécie de renascimento da cultura, quando ocorreu a criação de instituições como o Museu de Arte de São Paulo, Museu de Arte Contemporânea, Museu de Arte Moderna, Faculdades de Arquitetura e Urbanismo da USP e Mackenzie, Biblioteca Municipal em nova sede, Indústria Cinematográfica Vera Cruz, Teatro Brasileiro de Comédia etc. Em volta do Anhangabaú, no Centro novo, lojas, livrarias, cinemas, cafés e leiterias atraíam um público educado nesses novos ambientes. A população e o volume do tráfego automotivo eram compatíveis com a estrutura do Vale.

Em meados dos anos 50, iniciou-se nova fase do processo de industrialização, calçada na indústria automobilística. O número de automóveis aumentou na cidade e o Vale, como avenida e corredor de escala metropolitana, recebeu o impacto destrutivo. No começo dos anos 60 já era possível detectar as reações ao ambiente perigoso e degradado em formação no Vale do Anhangabaú. A imprensa paulistana registrou os frequentes acidentes automobilísticos, os atropelamentos, o conflito entre o pedestre e os veículos que percorriam o Vale a altas velocidades.

A degradação ambiental se estendeu pelos anos 70 e 80, até que a prefeitura decidisse intervir novamente na estrutura da área. Esse processo de solução do problema Anhangabaú, já se iniciara em 1972 e 1974 com os projetos de Nestor Goulart Reis Filho e Vilanova Artigas. A rigor, ainda nos anos 60 arquitetos menos expressivos já haviam apresentado soluções, veiculadas na imprensa.

Só em 1981, com o concurso de projetos, a prefeitura decidiu intervir de fato. Nos anos 70, a inauguração da estação São Bento do metrô, na colina central, agravou o problema da travessia do Vale. O objetivo essencial do concurso era restaurar o Vale como traço de união entre a colina central e o centro novo, resgatando sua função histórica. E foi isso que a maioria dos projetos propôs, das mais diversas formas, das quais destacamos apenas duas: a proposta vencedora, que não nos pareceu a melhor, e a proposta criativa e corajosa de Lina Bo Bardi, destacada pela importância da autora.

Ao conceber a descrição das transformações do Vale do Anhangabaú dessa forma, percebemos que cada estrutura durou um período variável. A estrutura semi-rural, de fundo de quintal, durou mesmo após a construção do Viaduto do Chá de 1892. O Parque Anhangabaú durou cerca de 20 anos. A Avenida Anhangabaú durou cerca de 40 anos. A atual estrutura, mistura de parque e avenida, já dura 11 anos, embora já se observe tentativas de alteração.

Percebemos ainda que as etapas de construção de cada estrutura apresentavam características semelhantes. Por exemplo, ao tempo da construção do Parque, a Câmara e a imprensa foram veículos importantes da manifestação dos desejos de transformação do Vale do Anhangabaú. Da tribuna da Câmara Municipal, o vereador Silva Telles indicou a necessidade da transformação. A seguir, os técnicos mobilizaram-se para apresentar os projetos que davam forma aos desejos e necessidades. Advém então a fase de projeto, como os de Victor Freire-Eugênio Guilhém e Samuel das Neves, que culminou no projeto de Joseph Bouvard e na construção da nova estrutura.

Construída a nova estrutura, pareceu-nos que advinha uma fase de equilíbrio ambiental, que denominamos de apogeu. Ao apogeu, seguia-se uma fase subsequente de desequilíbrio e decadência ambiental. No Parque Anhangabaú e na Avenida Anhangabaú pareceu-nos possível sustentar essa idéia. Em todos os casos, a transformação do espaço coincidiu com as transformações econômicas e políticas.

A verificação dos períodos de duração, mais a semelhança das fases, levou-nos logicamente a formular a idéia de que as mutações estruturais do Vale do Anhangabaú no século 20 foram cíclicas. Como série de fenômenos que se sucedem numa ordem determinada, os ciclos têm fases, e, no caso do Vale do Anhangabaú, elas parecem nítidas: primeiro, surge a necessidade ou desejo coletivo, veiculados na imprensa ou na Câmara, por exemplo; depois, os técnicos apresentam seus projetos; e então, segue-se a construção do ambiente, o apogeu, e a decadência. A idéia lembrou-nos a observação de Claude Lévi-Strauss sobre as cidades americanas, síntese que combina com o caráter cíclico da construção do Vale do Anhangabaú, feita de permanência e transitoriedade:

Um espírito malicioso definiu a América como uma terra que passou da barbárie à decadência sem conhecer a civilização. Poder-se-ia, com mais acerto, aplicar a fórmula às cidades do Novo Mundo: elas vão do viço à decrepitude sem parar na idade avançada. [...] Para as cidades européias, a passagem dos séculos constitui uma promoção; para as americanas, a passagem dos anos é uma decadência. Pois não são apenas construídas recentemente; são construídas para se renovarem com a mesma rapidez com que foram erguidas, quer dizer, mal. No momento em que surgem, os novos bairros nem sequer são elementos urbanos: são brilhantes demais, novos demais, alegres demais para tanto. Mais se pensaria numa feira, numa exposição internacional construída para poucos meses. Após esse prazo, a festa termina e esses grandes bibelôs fenecem: as fachadas descascam, a chuva e a fuligem traçam seus sulcos, o estilo sai de moda, o ordenamento primitivo desaparece sob as demolições exigidas, ao lado, por outra impaciência. Não são cidades novas contrastando com cidades velhas; mas cidades com ciclo de evolução curtíssimo, comparadas com cidades de ciclo lento. Certas cidades da Europa adormecem suavemente na morte; as do Novo Mundo vivem febrilmente uma doença crônica; eternamente jovens, jamais são saudáveis, porém.⁴

E.

Na introdução, apontamos para o valor decisivo e único da memória como definição da vontade de ação e projeto. Elo de ligação das experiências acumuladas pela cadeia das gerações, a memória é o lugar do encontro do indivíduo com a sociedade porque é fonte de sentidos afetivos e cognitivos. Afastando definitivamente o sentido de nostalgia do passado, podemos dizer que sem memória não há futuro possível. Se a tradição é o ato de transmitir a experiência, seu conhecimento é um fato natural e necessário no desenvolvimento dos indivíduos e das sociedades.

Assim considerada, a memória da cidade adquire uma dimensão política inevitável. Se, para Baudelaire, o mundo no século 19 perdera a aura e o encantamento, nós hoje poderíamos dizer que perdeu a memória, ou pelo menos renegou-a como algo inútil. *"Sem a ponte da memória, o futuro se separou do passado e o individual se divorciou do coletivo"*, diz Sevcenko. Reconstruir a ponte da memória, portanto, é uma tarefa digna e necessária à própria sobrevivência da cidade e da civilização.

A prática de projeto, por sua vez, se fortalece e adquire autoridade moral ao se enraizar na história. Esse é o sentido da obra de arquitetos como Le Corbusier, Lina Bo Bardi ou Vilanova Artigas, para mencionar apenas três de quem tratamos neste trabalho. O conhecimento teórico, por sua vez, deseja ser universal. Então, se a história é o atributo particular de uma coisa, e a teoria o atributo genérico de todas as coisas, o projeto é o instante da síntese entre história e teoria, uma resposta ao específico, ao especial, ao lugar único.

Ao longo dos anos 60, um grupo de jovens arquitetos, que havia começado sua carreira após a Segunda Guerra Mundial e se aglutinado em torno da Revista *Casabella-Continuitá*, dirigida por Ernesto Nathan Rogers, realizou um esforço coletivo de reformulação da arquitetura européia. Entre os discípulos de Rogers, que assistiram às suas aulas de *Composição arquitetônica* em Milão e colaboraram com artigos para a revista, estiveram influentes arquitetos, nascidos nos anos 30 e surgidos nos anos 60, como Aldo Rossi, Carlo Aymonino, Manfredo Tafuri, Vittorio Gregotti, Giancarlo de Carlo e outros.

Esses arquitetos partiram dos conceitos propostos por Rogers, como o das preexistências ambientais, o papel crucial da história da arquitetura, a discussão da tradição na cidade européia, a noção de monumento e a responsabilidade do intelectual ou artista na sociedade moderna como herdeiro dos melhores ensinamentos dos mestres do Movimento Moderno. Para Montaner, essa geração considerou a crítica e a história instrumentos do projeto, entendeu a arquitetura como um processo de conhecimento e recusou separar a teoria da realidade⁵.

Ecoando os ensinamentos de Rogers, Benevolo pôde assim justificar os estudos históricos da arquitetura das cidades: *"A história de uma cidade não é somente uma contribuição ao conhecimento do passado, que vai aumentar o patrimônio das lembranças históricas, mas permite também considerar o presente numa perspectiva correta, e ajuda a projetar melhor – com maior consciência e responsabilidade – o futuro do ambiente urbano"*.

F.

Para descrever as transformações do Vale do Anhangabaú, usamos diversas fontes e registros, dentre eles a fotografia, que esteve na base de todo nosso processo de trabalho. Chegamos a dizer que a fotografia constituiu ou construiu em boa medida o trabalho descritivo. Esse método de trabalho consistiu em reunir o maior número possível de imagens do lugar, selecioná-las e integrá-las ao texto.

Os projetos dos diversos arquitetos, nos diferentes momentos da história, foram outro tipo importante de registro sobre o Vale, por manifestar visões ideais sobre o "gênio do local". Cada projeto realizado no Vale do Anhangabaú inscreveu-se num ambiente político distinto. O projeto de Jules Martin, necessário para a cidade em expansão, vinculou-se à transição da Monarquia para a República. O de Joseph Bouvard e dos engenheiros brasileiros, por sua vez, foi realizado pelos líderes republicanos e pelo conselheiro Antônio Prado, que governou a cidade por onze anos.

O projeto de Prestes Maia, gestado na década de 20, sob o domínio do PRP, realizou-se nos anos de 30 e 40, sob o novo arranjo político decorrente da Revolução de 30, num ambiente autoritário, ainda que honesto, como atestou o insuspeito Monteiro Lobato⁶. O projeto de Jorge Wilhelm, finalmente, realizou-se no ambiente da abertura política, no fim do processo de queda do regime militar instalado em 1964, revestido de uma certa aura democrática e participativa, embora sua escolha tenha sido feita por um júri de posições políticas determináveis.

Caminhar pela cidade é uma forma surpreendente de conhecimento e registro, embora perturbada crescentemente pela presença ameaçadora do automóvel. Diversos arquitetos manifestaram opiniões a respeito do automóvel como elemento de destruição do tecido urbano.

Para Kenneth Frampton, o automóvel representa o instrumento máximo da destruição da civilização, como causa ponderável da obsolescência de partes da cidade, do espraiamento excessivo da mancha urbana e, na escala planetária, da poluição petroquímica do ar e da água, e do efeito-estufa causador de alterações deletérias do clima mundial⁷.

O arquiteto espanhol Eduardo Leira, diretor do Novo Plano Geral de Madri, e que participou da elaboração do projeto *Eixo do Tamanduateí*, da Prefeitura de Santo André, disse que *"não se pode usar o automóvel sempre. Fora, todos já começam a aceitar abrir mão dele. Nos Estados Unidos, em vez de construir, estão demolindo viadutos. O automóvel é uma maravilha, mas é incompatível com outra maravilha, que é a cidade"*. O arquiteto português Álvaro Siza, em visita a São Paulo em julho de 2003, destacou os problemas de conforto, como a poluição e o barulho, e notou que os deslocamentos ocupam grande parte do dia do cidadão: *"uma mobilidade que produz degradação e desconforto. O grande debate sobre as cidades é sobre isso. Todo cidadão sofre na pele. Não se pode centralizar a crítica da cidade somente nos aspectos arquitetônicos"*. Paulo Mendes da Rocha, por sua vez, disse que incentivar o tráfego de automóvel sobre estruturas urbanas antigas é inútil e nocivo, é *"transformar a cidade num autorama fantástico"*, e que as casas, e não os viadutos, devem marcar a cidade⁶.

O engenheiro José Carlos de Figueiredo Ferraz, prefeito de São Paulo de 1971 a 1973, escreveu em 1976 sobre o problema da massificação do uso do automóvel. Agente da poluição do ar e sonora e dos congestionamentos que afetam toda a sociedade, o automóvel violenta a vida urbana ao apropriar-se do solo, diz Ferraz, lembrando a posição de Lewis Mumford a respeito do problema, nos Estados Unidos:

Quando o povo americano, através do seu Congresso, votava, em 1957, 26 bilhões de dólares para o programa rodoviário, a mais suave interpretação desta ação é que eles não tinham a menor noção do que faziam. Dentro dos próximos quinze anos eles se aperceberão dos danos às cidades e ao campo. Esse gênero de vida não se apóia só no transporte motorizado, mas no automóvel transformado em religião, e os sacrifícios que o povo está preparado para fazer por esta religião estão fora do domínio da crítica racional.

Ferraz lembrou que 80% das famílias norte-americanas, nos anos 70, tinham um ou mais automóveis, totalizando uma frota nacional de 120 milhões de veículos despejando gás carbônico na atmosfera. A indústria automobilística norte-americana produzia então entre 7 e 9 milhões de veículos por ano.

No Brasil, a tendência irrefreável pelo transporte individual desmobilizou e deteriorou o transporte coletivo, que atingiu *"déficits intoleráveis"*. Ao mesmo tempo, as cidades cresceram a um ritmo desproporcionado, segundo Ferraz, causando alteração profunda da distribuição demográfica tradicional entre as áreas rurais e urbanas. Num cálculo sumário sobre a extensão do problema, Ferraz diz que um milhão de carros na cidade exige 25 Km² de estacionamento; em movimento, essa frota exigiria de 180 a 200 Km² de ruas e avenidas e, se se quisesse tráfego mais fluente, seria necessário

um suporte viário de 500 a 600 Km², lembrando que hoje estamos perto dessa quantidade de veículos na cidade de São Paulo e que a área do município é de cerca de 1.509 Km² ⁹. Giulio Carlo Argan, prefeito de Roma entre 1976 e 1979, também escreveu, em 1980, sobre o problema do automóvel:

*A relação sempre difícil entre as partes antigas e as partes novas da cidade exasperou-se em incompatibilidade e rejeição. [...] Em toda parte, o ar está poluído pelos gases de descarga dos automóveis. Em poucos anos, muitas cidades terão de escolher decididamente entre os automóveis e os monumentos. Trata-se de uma escolha cultural que, por competência, cabe aos arquitetos, porque não se trata apenas de estabelecer obrigações e proibições, mas também de dar uma nova ordem à cidade.*¹⁰

Para Argan, este não é um problema apenas dos arqueólogos, historiadores da arte, ou interessados no patrimônio urbano; é também um problema das empresas, que necessitam do prestígio histórico da cidade para fazer sentir seu peso político. Para ele, a ninguém conviria destruir ou deixar deteriorar-se os centros urbanos.

De fato, o potencial de destruição que um só automóvel carrega é extraordinário. Em primeiro lugar, da vida humana: as mortes por acidentes de trânsito já são a principal *causa mortis* no Brasil, dizem os especialistas. Depois, a destruição do tecido urbano: uma máquina que pesa cerca de 700 quilos, em média, e se desloca a velocidades de 80 quilômetros por hora, ou mais, é um objeto potencialmente mortal.

O *Massachusetts Institute of Technology* realizou um ambicioso estudo sobre a indústria automobilística mundial e o futuro do automóvel. O estudo, feito por uma equipe de 55 pesquisadores de diversos países, liderada pelo cientista político James Womack, do M.I.T., por Daniel Jones, da Universidade de Sussex, Inglaterra, e pelo engenheiro Daniel Roos, do M.I.T., com duração de cinco anos, abrangeu 14 países e os principais fabricantes mundiais, e pretendeu explicar a revolução operada pelos japoneses nos métodos da produção industrial.

Segundo os autores, a indústria automobilística é a maior indústria mundial, capaz de produzir hoje 50 milhões de unidades por ano. Após a Primeira Guerra Mundial, os norte-americanos Henry Ford, da *Ford*, e Alfred Sloan, da *General Motors*, conduziram a fabricação mundial, após séculos de produção artesanal liderada pela Europa, para a era da produção em massa. Após a Segunda Guerra Mundial, Eiji Toyoda e Taiichi Ohno, da *Toyota*, criaram o conceito de *lean manufacturing*,

produção enxuta, que revolucionou primeiramente a indústria automobilística e depois todas as demais indústrias, e transformou as relações de consumo, a natureza do trabalho e o destino das empresas e das nações.

A produção enxuta combina as vantagens da produção artesanal e em massa, evitando os altos custos da primeira e a rigidez da segunda. Equipes de trabalhadores multiqualificados e máquinas altamente flexíveis e crescentemente automatizadas produzem maior quantidade e variedade de produtos. A produção enxuta usa menos espaço e tempo para a fabricação, menos estoques e menos operários, enquanto gasta mais tempo no desenvolvimento dos produtos. A produção enxuta, segundo os autores, foi a terceira revolução industrial, após a produção artesanal e em massa. Segundo o *New York Times*, "*os fundamentos desse sistema de produção são aplicáveis a toda a indústria mundial e terão profundo impacto sobre a sociedade*"¹¹.

Para o historiador inglês Raymond Williams, "*transporte e tráfego são bem mais que questões técnicas; são formas de consciência e relação social*". O engenheiro e cientista social Eduardo Vasconcellos parece concordar com Williams. Sua dissertação de mestrado, apresentada ao Departamento de Ciência Política da USP em 1988, analisa as transformações das condições de circulação na cidade de São Paulo relacionadas às transformações políticas e econômicas. Uma de suas conclusões é que "*a cidade foi adaptada para a circulação eficiente e confortável das classes médias, no papel de motoristas de automóvel, [...] formadas no período de concentração de renda e parceiras privilegiadas do regime autoritário, em torno do projeto de modernização conservadora que caracterizou o 'milagre brasileiro'*".

Segundo Vasconcellos, as grandes intervenções físicas e operacionais nas condições de circulação caracterizam a formação da "*cidade da classe média*", espaço da sua reprodução social e econômica. As necessidades desses grupos, que trocaram o consumo socializado pelo consumo privatizado da educação, saúde, lazer e transporte, só podiam ser adequadamente atendidas pelo automóvel, dada a precariedade do transporte público e a desorganização da cidade. Os investimentos públicos de ampliação do sistema viário, em particular a onda mais recente entre 1994 e 1997, tiveram resultado nulo na melhoria das condições de circulação, e a prefeitura foi obrigada a adotar o rodízio de chapas de veículos nos horários de pico. Paralelamente, o transporte público continuou ruim, com velocidades baixas dos

ônibus –cerca de 12 Km/h no pico da tarde-, abandono do transporte ferroviário, construção lenta e insuficiente de novas linhas de metrô e aumento contínuo do número de automóveis nas ruas.

Em 1997, na pesquisa Origem-Destino da Companhia do Metropolitano de São Paulo, o automóvel apareceu como veículo de 50% dos deslocamentos motorizados na região metropolitana, contra 25% na pesquisa de 1968. A pesquisa concluiu que *“o temor da total paralisia viária da capital não é nada desprezível, quando se projeta o violento acréscimo de veículos individuais que deverá tomar de assalto o já sitiado sistema de vias da metrópole paulistana”*. Até meados dos anos 90, a cidade continuou a bater recordes mundiais de mortes no trânsito, cerca de 2.300 mortes por ano. Para Vasconcellos, *“se o modelo de apoio ao uso do automóvel pode ter encontrado seu limite no caso específico de São Paulo, as forças econômicas e sociais que o sustentam continuam vivas e atuantes. A indústria automobilística tem sido apoiada intensamente pelo governo federal e por governos estaduais e o acesso ao automóvel tem sido facilitado por políticas fiscais e de crédito ao consumidor”*¹²

Esses dados revelam a profunda transformação cultural da cidade. O aumento da frota automotiva tinha obviamente como consequência a transformação radical do espaço urbano. A necessidade de circulação da gente e das mercadorias passou a ser questão principal da construção e da funcionalidade urbana. A cidade como um todo veio sendo preparada para tal função, requerida pelo novo estágio do capitalismo brasileiro e sua relação mais próxima do modelo cultural norte-americano. Desde o prefeito Washington Luís e o grupo do Automóvel Clube de São Paulo, nos anos 10, que promoveram o automobilismo, seguidos por técnicos brasileiros, como Ulhôa Cintra e Prestes Maia, que enxergaram as ruas como suporte rodoviário exclusivo, ou estrangeiros, como Robert Moses, o fato é que a escala da invasão do automóvel no espaço urbano superou a capacidade de previsão, como podemos constatar pelas aquarelas do *Plano de Avenidas* representando avenidas semi-vazias de automóveis.

Pela sua posição real e simbólica na cidade, o Vale do Anhangabaú acompanhou essa transformação cultural. Suas transformações estruturais no século 20 expressaram os diversos estágios culturais da cidade e, nesse sentido, talvez se possa dizer que o Vale do Anhangabaú resume e representa a cidade de São Paulo.

G.

*A minha casa é o céu e o chão, caroço bruto
catado no vão do viaduto, dando pro
Anhangabaú da felicidade
ah anhangá Anhangabaú*
José Miguel Visnik

Andando pelas ruas do centro de São Paulo, vendo as calçadas ocupadas pelos mercadores ambulantes e as ruas percorridas pela massa de automóveis mais ou menos velozes, é preciso admitir que a cidade é hoje o espaço predominante da mercadoria, denunciada ainda pela propaganda dos produtos, afixadas nos lugares mais improváveis. Na cidade antiga, o comércio confinava-se a uma praça e em São Paulo é certo que o mercador ambulante sempre existiu. Mas hoje o comércio onipresente invadiu quase todos os espaços, da faixa publicitária ao *out-door*, do camelô ao *shopping center*, símbolo máximo do consumo e do lazer contemporâneo, passando pelos meninos pobres oferecendo crédito no meio das ruas do centro.

A combinação do automóvel e do comércio produziu, em boa parte da cidade, feiúra e degradação, que podem estar relacionadas a uma certa ilegibilidade da cidade, ou pelo menos à incapacidade de representá-la como objeto poético. Augusto Massi, poeta e professor de Literatura Brasileira na USP, lembra que Mário de Andrade, Oswald de Andrade, Alcântara Machado etc. saíam às ruas para conhecer e viver a cidade, mapeando São Paulo numa perspectiva otimista, estimulados pelo surto do crescimento econômico que a movimentava. *"De repente, cessou tudo, passaram anos até um novo ciclo. Surgem os concretistas, à época de Juscelino Kubitschek, mas não é a cidade que é importante"*.

Para Massi, não houve uma sequência após os modernistas, só criações pontuais, como as de Juó Bananere, Adoniran Barbosa, Paulo Vanzolini, Arrigo Barnabé e Itamar Assunção, os dois últimos em torno a um teatro sintomaticamente chamado *Lira Paulistana*, título extraído da obra de Mário de Andrade. Para Massi, em São Paulo, *"sempre é necessário retornar aos modernistas quando se pretende uma arte visceralmente ligada à cidade, porque eles localizaram o seu imaginário poético"*. Para ele, o

vazio foi causado pela própria cidade, que apagou suas marcas. A paisagem do Rio de Janeiro, mesmo que a cidade se transforme, permanece nas montanhas. São Paulo, "por ser um cenário urbano em transformação contínua e, em geral, administrada por gente sem respeito pelo passado, foi perdendo o fio da meada". Ele diz que é preciso e necessário conseguir falar da nossa cidade, embora a maioria dos poetas jovens diga não ser possível porque "a cidade é feia, caótica, não tem recantos, carece de uma topografia atraente e não tem marcos". Mas Massi resolveu representar a cidade em poesia, assim mesmo porque "tenho que conseguir falar da minha cidade". Alguns escritores elevaram cidades à condição de personagens, como Joyce e Dublin, Thomas Mann e Veneza, Shakespeare e Verona, João Cabral e Recife. Massi lembra que, a partir dos anos 50, São Paulo foi muito associada a Nova Iorque mas diz que "nenhuma cidade resiste com o imaginário acoplado ao de outra cidade"¹³.

Willi Bolle, professor de literatura da USP, por sua vez, diz que a cidade de São Paulo, no começo do século 20, exigiu novas técnicas de representação artística e que o Modernismo procurou elaborar essas técnicas para a cidade que se tornava o centro econômico do país. Para ele, o programa literário dos modernistas quis romper com o complexo romântico da literatura brasileira, que consistia em acentuar sua autonomia pela fixação exótica, interiorização da dependência colonial acrescida da mentalidade sobretudo francesa da elite "litorânea", fechada na cultura acadêmica, e ignorante, salvo exceções, das graves contradições do país.

Para Bolle, Mário de Andrade flagrou essa situação no verso "São Paulo! [...] Galicismo a berrar nos desertos da América", que mostra o choque de culturas na cidade, e em seu livro *Paulicéia desvairada* a cidade aparece como protagonista, não como objeto exótico ou pitoresco mas como lugar das contradições econômicas e sociais. As circunstâncias históricas da formação de São Paulo eram muito diferentes das que formaram as capitais mundiais do século 19, Londres e Paris. Mesmo na Europa, a defasagem na formação das metrópoles "atrasadas" da Itália, Alemanha e Rússia, na passagem do século 20, foi compensada através de uma consciência e da construção de uma auto-imagem que enfatizou o avanço tecnológico e o progresso, como foi a estética do futurismo. Atualizar-se frente a esse processo foi o objetivo principal do modernismo brasileiro, um complexo aprendizado com as vanguardas européias e os novos modelos da literatura urbana.

Para Bolle, nos textos do modernismo brasileiro aparece a experiência do poeta com a multidão da cidade. Como Baudelaire, Mário não quis apenas representar a grande cidade e sim seu ritmo específico. A adesão à cidade moderna industrial é uma espécie de valor supremo. A obra de Mário se orienta pelo futurismo e pela tradição ao

mesmo tempo, e por isso nos dá uma visão mais profunda das contradições e da crise do nosso processo de modernização¹⁴.

Giulio Carlo Argan relacionou a crise da cidade, como agregação histórica da sociedade, à crise da arte e ao eclipse do objeto como manufatura. Para o romano, a desagregação dos mármores das esculturas e palácios daquela cidade era uma alegoria da incompatibilidade do que resta da cidade com a vida da metrópole e a consciência angustiante de assistir à consumação da catástrofe cultural inaudita, em poucos anos. Os *objetos* –as obras de arte-, numa sociedade cuja estrutura cultural não é mais a história, são fragmentos de um passado que não se relaciona com o presente, “*quase ilhas de um continente submerso*”. Desfeitos os nexos que os relacionavam ao *contexto*, reduzem-se a *textos* (o que nos remete a Victor Hugo, que disse que o livro acabaria com a cidade), e sua guarda em museus, embora dolorosa, é condição *sine qua non* da sua sobrevivência. Para Argan, na metrópole

o valor do indivíduo, do ego, foi sendo reduzido, até ser eliminado. O indivíduo é um átomo na massa. Eliminando-se o valor do ego, elimina-se o valor da história de que o ego é protagonista. [...] colocada a existência como oscilação contínua entre o sub e o superconsciente, a realidade se dá como sub ou supernatureza: oscilação angustiante entre o ínfimo e o sublime. A realidade não mais é dada pela escala humana –na medida em que pode ser concebida e compreendida pelo homem- mas apenas dominada ou suportada, objeto de sucesso ou fracasso; portanto, na dimensão do infinitamente grande e do infinitamente pequeno.

Assim, não estaríamos longe do *Steigerung des nervenlebens* de Georg Simmel ou do *Choc-Erlebnis* de Walter Benjamin, raízes do problema da metrópole: a metrópole não é mais cidade, mas um sistema de circuitos de informação e de comunicação onde o objeto foi substituído pela imagem ou escrita luminosa¹⁵.

É um fato difícil de explicar a coexistência em São Paulo de excelentes espaços privados com a degradação do espaço público. A cidade tem força econômica e financeira, produz pesquisa científica de vanguarda em diversos campos, sedia empresas capazes de mobilizar extraordinários recursos tecnológicos e conta com artistas sofisticados nas mais diversas artes, das artes gráficas e plásticas às artes cênicas, gastronômicas, musicais e literárias. No entanto, as ruas e praças vegetam

em desolador abandono e descaso, salvo poucas exceções. É como se algo de muito moderno transitasse sobre algo de muito arcaico. Automóveis, cada vez mais sofisticados, passam por ruas e avenidas cada vez mais descuidadas, espaços de uso comum desqualificados, embora formadores da identidade dos cidadãos.

No centro da cidade ocorre uma espécie de disputa entre empresas, trabalhadores e governo, indício da revalorização da área central no imaginário dos cidadãos. Os governos estadual e municipal retornam ao centro; a prefeitura retoma para o entorno do Vale, ao Edifício Matarazzo, na Praça do Patriarca com o Viaduto do Chá, quase 40 anos depois de ter deixado o Palacete Prates, no Anhangabaú.

Instituições como o Serviço Social do Comércio, SESC, o Museu de Arte de São Paulo, MASP, o Centro Cultural do Banco do Brasil e o Centro Cultural dos Correios criam ou recriam novos espaços da vida social. Empresas continuam buscando localizar suas sedes no centro. Desde o começo do século 20, Irmãos Weiszflog (depois Companhia Melhoramentos), *São Paulo Light*, Diários Associados, Indústrias Matarazzo etc. instalaram-se no entorno do Vale do Anhangabaú e no Clube Comercial funcionou a Bolsa de Mercadorias. Hoje, esse processo continua. O Grupo Votorantim, Unibanco, *BankBoston*, Indústrias Klabin, Exxon Mobil e outras buscam a localização privilegiada do Vale.

Ao mesmo tempo, os movimentos sociais operários desejam morar e permanecer na área central, próximos ao intenso movimento diurno e às ofertas de trabalho e emprego.

A liderança do processo de renovação da cidade, particularmente do seu centro, cabe à prefeitura. A nosso ver, a dicotomia entre arquitetura e urbanismo – inconveniente e inútil – reflete-se na estranha organização presente do poder público municipal. Temos aqui uma Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano, que trata basicamente das edificações e do parcelamento; uma Secretaria de Planejamento Urbano, responsável pela elaboração de planos e projetos e normatização do uso do solo; uma Secretaria do Verde e Meio Ambiente, que trata basicamente dos parques e jardins públicos; e Subprefeituras, que cuidam da fiscalização e zeladoria dos logradouros públicos. Temos ainda duas companhias públicas municipais, a Companhia Metropolitana de Habitação, COHAB, e a Empresa Municipal de Urbanização, EMURB, subordinadas à Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano, numa confusa sobreposição de funções. O conflito de poderes e competências é óbvio, e confirma-se na realidade que produz.

A escolha de cada estrutura do Vale do Anhangabaú, como exemplo, foi uma opção política. Quem escolhe a imagem da cidade? Aldo Rossi responde que a própria cidade, através das suas instâncias políticas. A forma de uma cidade expressa a forma do seu arranjo político e das vontades dominantes. Considerada como um artefato, tudo o que nela se acumula é signo de progresso, o que não impede de existir avaliações diferentes desse progresso e das opções políticas. A política, então, aparece em primeiro plano, como protagonista do processo de construção da cidade. Ouçamos novamente Aldo Rossi:

Se em toda cidade há personalidades vivas e definidas, se toda cidade possui uma alma pessoal feita de tradições antigas e de sentimentos vivos, assim como de aspirações indecisas, nem por isso ela é independente das leis gerais da dinâmica urbana. Por trás dos casos particulares há os fatos gerais, e o resultado é que nenhum crescimento urbano é espontâneo, mas é pelas tendências naturais dos grupos dispersos nas diversas partes da cidade que se podem explicar as modificações da estrutura.

Enfim, o homem não é apenas o homem daquele país e daquela cidade, mas é o homem de um lugar preciso e delimitado, não havendo transformação urbana que não signifique também transformação da vida de seus habitantes. Mas essas reações não podem ser simplesmente previstas ou facilmente derivadas: acabariamos atribuindo ao ambiente físico o mesmo determinismo que o funcionalismo ingênuo atribuiu à forma. Reações e relações são dificilmente individuáveis de modo analítico; elas estão compreendidas na estrutura dos fatos urbanos. Essa dificuldade de individuação pode induzir-nos a procurar um elemento irracional no crescimento da cidade. Mas ela é tão irracional quanto qualquer obra de arte; seu mistério está, talvez e sobretudo, na vontade secreta e incontível das manifestações coletivas.

Assim, a complexa estrutura das cidades surge de um discurso cujos termos de referência podem parecer escassos ou abstratos. Talvez seja exatamente como as leis que regulam a vida e o destino dos indivíduos: há em cada biografia motivo suficiente de interesse, embora toda biografia esteja compreendida entre o nascimento e a morte. É verdade que a arquitetura da cidade, a coisa humana por excelência, é o signo concreto dessa biografia, além de ser o significado e o sentimento com que a reconhecemos¹⁶.

NOTAS

INTRODUÇÃO

- ¹ Em TOLEDO, [1983], p. 7.
- ² ROSSI, p. 209-10.
- ³ ROSSI, p. 61-70. Citação: p. 62-3.
- ⁴ ARGAN, p. 249.
- ⁵ ROSSI, p. 2.
- ⁶ MONTANER, [1993], p. 96-100.
- ⁷ MONTANER, [1997], p. 77-8 e p. 148-9.
- ⁸ Em TOLEDO, [1983], p. 7.
- ⁹ ROSSI, p. 12 e p. 193-94.
- ¹⁰ SEVCENKO, "O ocaso da memória", Revista *Carta Capital*, de 2/7/2003.
- ¹¹ TOLEDO, [1987], p. 10, transcreve trecho do Dictionnaire Raisonné de L'Architecture Française.
- ¹² KOSSOY, [1980], p. 41-2. Formado em arquitetura, doutor em ciências sociais, Kossoy estuda as relações entre fotografia e história. Já Peter Burke, que publicou *Testemunha ocular* (Edusc, 2003), investiga o poder da imagem como documento histórico e nota que "os historiadores estão cada vez mais conscientes de que as fotografias, pinturas, filmes e outras imagens podem ajudá-los em suas tentativas de reconstrução do passado" [Folha de S. Paulo, 4/2/2001].
- ¹³ KOSSOY, [1980], p. 43-46.
- ¹⁴ No trabalho apresentado à Banca de qualificação em 28/1/2003, descrevi as transformações do Vale do Anhangabaú em 290 imagens.
- ¹⁵ ROSSI, p. 140 e p. 211.
- ¹⁶ ROSSI, p. 5 e p. 252.
- ¹⁷ ROSSI, p. 18.
- ¹⁸ ROSSI, p. 253.
- ¹⁹ LÉVI-STRAUSS, [2001], p. 11-16. A tese de Massimo Canevacci está em *A cidade polifônica* [São Paulo: Nobel, 1993, p. 77-95]; as influências de Lévi-Strauss, segundo ele mesmo, são, dentre outros: Goethe, Saussure e Jakobson, os dois últimos estudiosos da ciência da linguagem.
- ²⁰ ARGAN, p. 73.
- ²¹ ARGAN, p. 2 e p. 237.
- ²² ROSSI, p. 5.
- ²³ ROSSI, p. 16-17.
- ²⁴ ROSSI, p. 137-38. A expressão *bricks and mortar*, Aldo Rossi recolheu no ensaio *Urban forms*, de John Summerson, incluído em *The historian and the city*, p. 165-76: "...nosso historiador tem de se haver com a massa física total de mármore, tijolos e argamassa, aço e concreto, asfalto e entulho, condutos metálicos e trilhos -todo o artefato. Ele tem de tratar disso tudo dentro de limites" (p. 272, nota 31, do livro de Rossi)
- ²⁵ ROSSI, p. 23-24.

²⁶ ROSSI, p. 18.

²⁷ ROSSI, p. 19 e 23.

²⁸ Citação de Hugo, em ROSSI, p. 153, é do *Notre-Dame de Paris*; a citação de Mumford, em ROSSI, p. 258, está em *The culture of cities*.

²⁹ ROSSI, p. 210-13.

³⁰ LÉVI-STRAUSS, [2001], p. 13.

PARTE 1: PRIMEIROS REGISTROS

¹ PRADO JR., p. 93-94 e AB'SÁBER, p. 17-19.

² AB'SÁBER, p. 296-99.

³ AB'SÁBER, p. 20-21.

⁴ AB'SÁBER, p. 13.

⁵ AB'SÁBER, p. 100-09.

⁶ PRADO JR., p. 124 e AB'SÁBER, p. 101.

⁷ PRADO JR., p. 96 e JORGE, [s/d], p. 22.

⁸ HOLANDA, [2000], p. 142-3. O Peabiru ou Piabiyu, celebrou-se com as entradas de Aleixo Garcia, Pero Lobo e Cabeza de Vaca. O jesuíta castelhano Pedro Lozano se referiu à estrada: "*(...) corre el camión nombrado por los guaranies Peabiru y por los españoles de Santo Tomé, que es el que trajo el gloriosissimo apostol por mais de 200 leguas desde la capitania de San Vicente, en el Brasil, y tiene ocho palmos de ancho*". Ver ainda HOLANDA, [1975], p. 24, e JORGE, [s/d], p. 16-17.

⁹ ROCHA FILHO, p. 50. Na sua tese de livre-docência, usou a foto-interpretação combinada a relatos e crônicas do século 16, e assinalou os dois principais caminhos sobre a colina central, tendo como base a *Carta da Capital de São Paulo*, de 1842.

¹⁰ CIRNE LIMA, p. 36-37. Em carta de 28/2/1532 D. João III mandou Martim Afonso dividir o território, de Pernambuco ao rio da Prata, em 15 capitanias de frente litorânea de 250 quilômetros, em média, e fundos até a linha estabelecida pelo Tratado de Tordesilhas.

¹¹ PRADO JR., p. 94-98 e JORGE, [s/d], p. 19. João Ramalho, natural de Coimbra, teria naufragado na costa brasileira por volta de 1508.

¹² BRUNO, [1981], p. 16. O padre Fernão Cardim, secretário do Visitador da Companhia de Jesus, esteve em São Paulo em 1585 e notou que "*há nela grandes frios e geadas*" e "*está situada em bom sítio ao longo de um rio caudal*". Ver ainda JORGE, [s/d], p. 19-20.

¹³ HOLANDA, [2000], p. 43-58, p. 61-6 e p. 113-14. Em 1550, índios do sertão noticiaram em Porto Seguro a serra resplandescente. Tomé de Sousa acreditava que pelo rio São Francisco atingiria o Peru e a Coroa que por São Paulo teria êxito, pois paulistas conheciam o sertão. Em 1574, um morador da capitania de São Vicente, que deve ter conhecido Brás Cubas e suas amostras do ouro, foi nomeado "*mestre de campo do descobrimento da Lagoa do Ouro*".

- ¹⁴ JORGE, [1999], p. 23; JORGE, [s/d], p. 20 e CIRNE LIMA, p. 37. A família de Rodrigues de Almeida, aparentada a Pero Lopes de Sousa, irmão de Martim Afonso, chegou a São Vicente em 1547. A sesmaria foi inventariada em 1654 e 1697.
- ¹⁵ ARROYO, p. 22 e p. 30-31. Sardinha, grande proprietário, exportava produtos para Angola em embarcações próprias. Ver REIS FILHO, [1968], p. 47, 51 e 58.
- ¹⁶ Em JORGE, [1999], p. 24-34, do *Livro de Datas de Terras*, do Arquivo Histórico Municipal.
- ¹⁷ Affonso de Taunay *apud* REIS FILHO, [1968], p. 115.
- ¹⁸ FREITAS, p. 183.
- ¹⁹ ARROYO, p. 73-91. A crônica do mosteiro de São Bento está num manuscrito de 1766, que Taunay atribuiu a frei Ângelo do Sacramento e publicou no vol. 16 da Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.
- ²⁰ Sobre a forma da vila, SILVA, [1955], p. 18. O recalque do gentio ocorreu após as entradas de varejamento de Jerônimo Leitão, Manuel Soeiro etc, entre 1586-96, cf. JORGE, [s/d], p. 21.
- ²¹ HOLANDA, [1975], p. 3 e 4.
- ²² PRADO JR., p. 112-126 e HOLANDA, [1963], p. 276.
- ²³ HOLANDA, [1975], p. 15 e p. 34; e MARX, [1980], p. 15 e 16.
- ²⁴ IGLÉSIAS, p. 46-8, sobre as entradas e bandeiras; HOLANDA, [1975], p. 205-214, sobre Arzão e a cultura do trigo.
- ²⁵ ARROYO, p. 135-38. Frei Vicente do Salvador, na sua *História do Brasil*, de 1627, diz que em São Paulo *"nos têm assinalado sitio para outro de nossa Seráfica Ordem, que nos pedem queiramos edificar há muitos anos com muita instância e promessas"*.
- ²⁶ JORGE, [s/d], p. 21-23. Carta Régia de 7/12/1697 encarecia que as Cartas de Sesmaria precisassem melhor as confrontações, para não causar as frequentes demandas. Outra Carta Régia, de 22/10/1698, determinou a forma e tamanho das concessões: no máximo 3 léguas por uma légua, cerca de 130 Km², se tomamos a légua de sesmaria por 6.600 metros.
- ²⁷ JORGE, [1999], p. 26-31.
- ²⁸ ARROYO, p. 77-81.
- ²⁹ IGLÉSIAS, p. 49. A Serra do Tripuí, na área dos arraiais que se transformaram na Vila Rica, atual Ouro Preto.
- ³⁰ Affonso Taunay *apud* SILVA, p. 26; REIS FILHO, [1968], p. 59 e HOLANDA, [1975], p. 300.
- ³¹ IGLÉSIAS, p. 50.
- ³² JORGE, [1999], p. 32, 33. A transcrição está no Registro de Cartas de Aforamento – 1740 – manuscrito, p. 27 – Datas, vol. IV, p. 175-76.
- ³³ JORGE, [1999], p. 39 e JORGE, [s/d], p. 33. A padeira Ângela Vieira é mencionada por Affonso Taunay. REIS FILHO, [1968], p. 55, fala duma questão que indica a importância das padarias na vila. Ela morou num beco entre Rua Direita e Rua da Cadeia, e depois na Ladeira de Santo Antônio, referido como "Caminho que desce das casas de Ângela Vieira", hoje Rua Dr. Falcão Filho. Ver ainda PORTO, p. 20-1 e 28.
- ³⁴ HOLANDA, [1975], p. 164, 176, 202 e 277; SILVA, [1955], p. 24-6 e IGLÉSIAS, p. 50 e p. 80.

- ³⁵ HOLANDA, [1975], p. 255-278. José de Góis e Moraes propôs em 1708 comprar do conde de Monsanto toda a capitania de São Vicente. Ver ainda JORGE, [s/d], p. 32-4 e p. 37. Góis e Moraes era o único filho varão do capitão-mor de São Vicente, Pedro Taques de Almeida. Este, era filho de Pedro Taques, que veio de Setúbal no século 17 e foi assassinado no Pátio da Sé em 1641. Uma das sete irmãs de José de Góis e Moraes se casou com Bartolomeu Pais de Abreu e gerou Pedro Taques de Almeida Pais Leme, autor da *Nobiliarquia paulistana* e de *História da Capitania de São Vicente*.
- ³⁶ HOLANDA, [1975], p. 185-89. Manuel Fernandes, pai dos fundadores de Parnaíba, Itu e Sorocaba, estabeleceu forjas no sertão em 1583, talvez em Araçoiaba.
- ³⁷ JORGE, [s/d], p. 34-39.
- ³⁸ JORGE, [1999], p. 45.
- ³⁹ BOXER, p. 188-200. O brasileiro Alexandre de Gusmão, secretário de D. João V, conduziu o Tratado de Madri. Em 1750, D. José nomeou Carvalho e Melo (Marquês de Pombal em 1770) para o cargo de primeiro-ministro. Por sua atuação após o terremoto de Lisboa, a 1/11/1755, Pombal ascendeu ao primeiro plano da vida política portuguesa, até 1777.
- ⁴⁰ BELLOTTO, p. 97-101; TAUNAY, p. 127-29 e TOLEDO, [1983], p. 15.
- ⁴¹ TOLEDO, [1981], p. 21 e 22.
- ⁴² TAUNAY, p. 129, diz que Francisco da Cunha Meneses assumiu o governo a 16/3/1782 e foi operoso: promoveu o calçamento de ruas, construiu aterrado na Várzea do Carmo a suas expensas e animou a construção da Casa de Câmara e Cadeia. Saiu do governo a 4/5/1786, cercado da estima do povo. Ver ainda TOLEDO, [1983], p. 16; TOLEDO, [1981], p. 60. ARROYO, p. 84-86, fala da Relação de 17/8/1797, que aponta o patrimônio da Ordem de São Bento: fazendas -como a Fazenda Curitiba, de pastoreio, doada em 1761 por José de Góis e Moraes- que produziam alimentos, couro, tijolos e telhas, e 61 casas térreas na cidade.
- ⁴³ Apud BRUNO, [1981], p. 19 e 20. Abreu nasceu em Porto Feliz, fez viagens fluviais a Cuiabá e escreveu *Divertimento Admirável para os historiadores observarem as máquinas do mundo reconhecidas nos sertões da navegação das minas de Cuiabá e Mato Grosso*. Em 5/1/1785, Alvará de D. Maria extinguiu a manufatura de tecidos no Brasil, excetuados panos grosseiros para confecção de roupas de escravos e sacos. No fim do século, a procura internacional pelo algodão aumentou. Ver ainda HOLANDA, [1975], p. 281-6; IGLÉSIAS, p. 80-1, LOVE, p. 22.
- ⁴⁴ TAUNAY, p. 129. Gama Lobo construiu a ponte de pedra no Acu, "*despendendo nesta obra bastante dinheiro seu, por ver que a Câmara não podia com toda a despesa*", e melhorou o Aterrado de Cubatão. Ver ainda JORGE, [1999], p. 46, sobre a nova denominação da Ponte do Acu.
- ⁴⁵ TOLEDO, [1981], p. 95-98. Até a construção da Calçada do Lorena, a ligação entre São Paulo e Cubatão era feita por trilha.
- ⁴⁶ Apud TOLEDO, [1983], p. 18.
- ⁴⁷ JORGE, [s/d], p. 39.
- ⁴⁸ SEGAWA, [1996], p. 131-32.

- ⁴⁹ BOXER, P. 208-10. Em 1756, o Conselho de Comércio da Inglaterra calculou que de cada 100 libras esterlinas de produtos britânicos enviados ao Brasil, 68 eram pagas em impostos a Portugal. Boxer lembra que o príncipe regente patrocinou, entre 1798 e 1806, a publicação de *O fazendeiro do Brasil*, obra em 10 volumes escrita pelo frade J. M. de Conceição Veloso.
- ⁵⁰ IGLÉSIAS, p. 98-9. O alemão Varnhagen dirigiu a Fábrica São João de Ipanema. Em Minas Gerais, o intendente dirigiu a Fábrica do Morro do Pilar e o mineralogista alemão, barão de Eschwege, a Fábrica Patriótica, em Congonhas.
- ⁵¹ BRUNO, [1981], p. 21-23 e AB'SÁBER, p. 27-32.
- ⁵² LANGENBUCH, p. 20, diz que John Maxwell Rudge cultivou chá na Fazenda Morumbi e o coronel Anastácio de Freitas Trancoso na fazenda à margem direita do Tietê (hoje o bairro homônimo), visitada por Daniel Parish Kidder que, com J. C. Fletcher viu ainda grandes plantações de chá perto de São Bernardo.
- ⁵³ Arouche escreveu *Memória sobre a plantação e cultura do chá*. O governo cogitou trazer chineses para o plantio (IGLÉSIAS, p. 98). Em 1825, frei Leandro do Sacramento publicou no Rio de Janeiro uma *Memória econômica sobre a plantação, cultura e preparação do chá*, e falou do trabalho de Arouche: "*Os arbustos de São Paulo se achavam maiores e mais vigorosos do que no Jardim Botânico da Lagoa, sendo de muito menor idade[...] o exemplo do Marechal vai sendo felizmente seguido por outras pessoas que já têm principiado a fazer plantações de chá, e espero que em breve tempo o chá seja tão trivial no Brasil*", (TOLEDO, [1989], p. 38 e JORGE, [s/d], p. 48). Sobre *Ensaio dum quadro estatístico da Província de São Paulo*, de Daniel Müller, ver MORSE, p. 25.
- ⁵⁴ *Apud* TOLEDO, [1989], p. 38-39.
- ⁵⁵ BRUNO, [1981], p. 32. D'Alincourt escreveu *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*.
- ⁵⁶ MARX, [1988], p. 112-14 e MARX, [1991], p. 17-30. As *Constituições primeiras do Arcebispado da Bahia*, publicadas em 1719, reação do Vaticano à Reforma protestante, normatizou a localização e construção dos edifícios sagrados. As normas eclesiásticas eram aceitas pelo poder temporal, dada a unidade entre a religião católica e o Estado. Em São Paulo, no entanto, a construção dos conventos e mosteiro é anterior às *Constituições*.
- ⁵⁷ LEFÈVRE, p. 33.
- ⁵⁸ LEFÈVRE, p. 34, p. 38-9 e p. 207. Lefèvre descreveu o parcelamento familiar dessa Chácara da Rua São Luiz.
- ⁵⁹ Em BARROS, há vários registros do sobrado: p. 7 (fotografia de Militão de Azevedo); p. 10 (Bico-de-pena); p. 13 (aquarela de Debret), p. 127-28 (fotografia de Marc Ferrez). Construído no fim do século 18 pelo tio do comendador, Francisco Ignácio de Souza Queiroz, era a maior casa da cidade até meados do século 19.
- ⁶⁰ HOMEM, [1996], p. 31-43 e p. 80-1. Ver ainda BRUNO, [1981], p. 205.
- ⁶¹ HOMEM, [1996], p. 63.
- ⁶² BRUNO, [1981], p. 27-9.

- ⁶³ Diogo Arouche de Moraes Lara escreveu *Memória da campanha de 1816 com a exposição dos acontecimentos militares das fronteiras das Missões, Rio Pardo da Capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul*, publicada na Revista do IHGB, vol. VII.
- ⁶⁴ TOLEDO, [1989], p. 26-7. A Pirâmide do Piques era homenagem ao triunvirato de governo, composto pelo bispo, ouvidor e militar mais graduado. O canal, do Tanque Reúno à Luz, atravessava a Cidade Nova a céu aberto, cruzando a Chácara do Chá, o Largo do Zunega (Largo do Paissandu), vielas e quintais.
- ⁶⁵ LAGO, p. 20-3 e p. 31-2.
- ⁶⁶ BRUNO, [1981], p. 34.
- ⁶⁷ SAINT-HILAIRE, p. 121-132.
- ⁶⁸ TOLEDO, [1983], p. 30. Ver ainda JORGE, [s/d], p. 40: "*A 24/2/1816, para preservar melhoramentos urbanos na área da Pirâmide, no Piques, designou-se o cabo-de-esquadra Antonio Joaquim dos Santos como vigiador e fiscal das pontes...e da ponte da Praça do Obelisco*".
- ⁶⁹ IGLÉSIAS, p. 131 e p. 136-7. A Constituição do Império criou a figura do Presidente e do Conselho de seis membros para administrar as Províncias. Em São Paulo, Arouche foi membro do Conselho até 1830. Ver RENDON.
- ⁷⁰ ARROYO, p. 140-42.
- ⁷¹ MORSE, p. 15-18, toma essas noções de Oswald Spengler.
- ⁷² MORSE, p. 78-85. Diz Morse, p. 79: "*Os liberais paulistas estavam descontentes em particular por causa da legislação conservadora e em geral por acharem que os liberais estavam sendo perseguidos por todo o Império, que o governo tinha prevenção contra São Paulo, e que os cargos políticos locais estavam infestados de estrangeiros. A desconfiança oriunda do isolamento colonial de São Paulo revertia a um complexo de perseguição que ainda iria aparecer mesmo depois de ter São Paulo se tornado o estado economicamente mais forte da nação*".
- ⁷³ MORSE, p. 86.
- ⁷⁴ MORSE, p. 87-96.
- ⁷⁵ HOLANDA, [1995], Capítulo 4, *O sementeiro e o ladrilhador*, p. 109-10.
- ⁷⁶ LAGO, p. 58. O diário da viagem de Pink a São Paulo e 9 aquarelas da cidade foram descobertos na década de 1990 quando foram a leilão em Londres.
- ⁷⁷ LAGO, p. 92-3 (sobre Charles Landseer); p. 106 (sobre William Burchell) e p. 78-9 (sobre Debret). Debret fez 5 aquarelas de São Paulo, reunidas no *Álbum dos Marquesses de Bonneval*, redescoberto em Paris na década de 1930.
- ⁷⁸ TOLEDO, [1989], p. 38-9, não informa a data do editorial, mas cremos ser parte da campanha que culminou com a abertura da Rua Formosa em 1855.
- ⁷⁹ JORGE, [s/d], p. 81-3.
- ⁸⁰ DEAN, p. 9 e p. 41-2.
- ⁸¹ IGLÉSIAS, p. 177-189.
- ⁸² HOLANDA, [1995], p. 73-4.

- ⁸³ TOLEDO, [1989], p. 38-9. A Rua do Hospital é a atual Rua do Seminário. Por breve tempo, o Seminário de Educandas funcionou no prédio do Hospital Militar. LEFÈVRE, p. 22, estimou em cerca de 500 metros a distância entre as pontes do Acu e do Piques.
- ⁸⁴ JORGE, [s/d], p. 57, 59-61 e PORTO, p. 46 e 48. A resistência do comendador Joaquim José dos Santos Silva eram antigas. A 12/8/1826, a Câmara resolveu abrir uma rua que começaria no Tanque do Zunega, onde existiu a Capela de Nossa Senhora do Belém, e terminaria no Piques. Santos Silva opôs-se, sob o argumento de *"não haver vantagem alguma e que a população ali é nenhuma e os edifícios não têm aumentado, parecendo-lhe ainda que nestes anos não fará parte da cidade"*. A 14/4/1829, o vereador Francisco de Castro Canto e Mello recebeu ofício que propôs regularizar a *"estrada que seguia da Capela da Consolação até a Ponte dos Pinheiros"* e a 5/8/1829 reiterou-se a necessidade de abrir passagem para Pinheiros, *"o que já existiu noutro tempo e que foi tapado pelos proprietários das chácaras"*, dentre eles Joaquim José dos Santos Silva.
- ⁸⁵ KOSSOY, [1981], p. 33-5. LAGO, p. 12 e LAGO & FERNANDES JR, [2000], p. 24-5 e 114-5.
- ⁸⁶ PINTO, [1977], p. 36-40.
- ⁸⁷ LOVE, p. 22-24.
- ⁸⁸ PINTO, p. 233.
- ⁸⁹ DEAN, p. 10-12 e 53.
- ⁹⁰ STIEL, p. 451.
- ⁹¹ LANGENBUCH, p. 64-7.
- ⁹² LOVE, p. 52-4 e 63. De 1886 a 1938, a proporção de São Paulo na renda total dos municípios paulistas cresceu de 27 para 56%, enquanto a de Santos decresceu de 17 para 7%.
- ⁹³ SEGAWA, [2000], p. 23.
- ⁹⁴ AZEVEDO, foto 59. Ver ainda HOMEM, [1996], p. 82.
- ⁹⁵ TOLEDO, [1989], p. 40-43. O folheto apresenta projeto da casa-tipo com planta, cortes e fachada e as fundações, *"sistema de pilares ligados entre si por arcos no sentido longitudinal e transversal, de modo a apresentar com o menor volume possível a superfície necessária de alicerces para as edificações de cima"*.
- ⁹⁶ CAMPOS, [1996], p. 43.
- ⁹⁷ PORTO, p. 49. Ver ainda JORGE, [1999], p. 198.
- ⁹⁸ HOMEM, [1996], p.44-5.
- ⁹⁹ HOMEM, [1996], p. 39.
- ¹⁰⁰ FREITAS, p. 21-2.
- ¹⁰¹ HOMEM, [1996], p. 77-9 e 97-111, descreve em detalhes a Vila Maria, situada na quadra entre Avenida Higienópolis, Rua Dona Veridiana (antes Rua de Santa Cecília) e Rua Marquês de Itu, hoje sede do Clube São Paulo. A princesa Isabel visitou-a em 18/11/1884 e descreveu a casa. O imperador Pedro II também visitou a casa em 1887. Dona Veridiana era filha de Antônio da Silva Prado, barão de Iguape, e mãe de Antônio da Silva Prado, Martinho da Silva Prado Júnior e Eduardo da Silva Prado, entre outros.
- ¹⁰² BRUNO, [1954], p. 1192.

- ¹⁰³ AZEVEDO, foto 51. Ver ainda FREITAS, p. 30-1, JORGE, [s/d], p. 57 e 60 e TOLEDO, [1981^A], p. 14.
- ¹⁰⁴ AZEVEDO, fotos 52 e 53. Ver ainda TOLEDO, [1981^A], p. 15, TOLEDO, [1989], p. 51 e SCHWARCZ, p. 67 (sobre José Maria Lisboa).
- ¹⁰⁵ HOMEM, [1996], p. 49, cita Zélia Cardoso de Mello, que estudou inventários do século 19 e verificou que as famílias mais ricas eram Paes de Barros, Silva Prado, Santos Silva, Prates, Souza Barros, Souza Queiroz etc. "*grandes fazendeiros de café com múltiplas atividades urbanas ou, em pequeno número, proprietários urbanos com fazendas de café*".
- ¹⁰⁶ LEMOS, [2001], p. 123. A fotografia de Militão em TOLEDO, [1996], p. 72. Em SEGAWA, [2000], p. 13-4, a fotografia, de junho de 1889, das duas casas semi-demolidas, e suas plantas.
- ¹⁰⁷ BRUNO, [1954], p. 1093. Ver ainda em SEGAWA, [2000], p. 22, litografia de Martin: alegoria de formigas demolindo a casa do barão de Tatuí e p. 24, caricatura de *A Platea*, de 21/10/1888.
- ¹⁰⁸ JORGE, [s/d], p. 109-11.
- ¹⁰⁹ CAMPOS, [2002], p. 52 e p. 54-7. Ver ainda JORGE, [s/d], p. 109; TOLEDO, [1996], p. 62-3 e SEGAWA, [2000], p. 24.
- ¹¹⁰ BRUNO, [1954], p. 1181.
- ¹¹¹ BRUNO, [1954], p. 1253-55.
- ¹¹² LEME, [1999], p. 451-2. No Rio de Janeiro, Theodoro Sampaio ensinou em colégios e trabalhou no Museu Nacional. Em São Paulo, atuou por 30 anos ao todo, na Comissão Geográfica e Geológica e no Serviço de Água e Esgoto, onde chegou a Diretor-geral. Em Salvador, em 1905, fez o plano de rede de água e esgotos e a planta cadastral; projetou o Prédio do Instituto Histórico e Geográfico e o Hospital Santa Isabel; em 1919, elaborou o plano da *Cidade Luz* (atual Pituba); em 1927, foi deputado federal pela Bahia; e publicou artigos e livros sobre antropologia, geografia, história, sanitarismo e urbanismo.
- ¹¹³ AB'SÁBER, p. 43-47.
- ¹¹⁴ DEAN, p. 10, e SEVCENKO, [2000], p. 57. Ver ainda VENTURA, p. 73 e 133 e HOLANDA, [1995], p. 73. A dissolução do gabinete Liberal, de Zacarias de Góis e Vasconcelos, em 1869, rompeu a política de conciliação entre os partidos Liberal e Conservador. O manifesto do Partido Republicano, de 1870, denunciou o caráter pernicioso do Poder Moderador do Imperador, embora tenha se omitido sobre a questão da escravidão. A eclosão da campanha abolicionista em 1879, liderada por Joaquim Nabuco e José do Patrocínio, coincidiu com o crescimento dos jornais diários, que formaram uma "opinião pública" politizada.
- ¹¹⁵ AMARAL, p. 127-28, transcreve a Ata da reunião na Integra.
- ¹¹⁶ IGLÉSIAS, p. 198, sobre o *encilhamento*, a política econômica do ministério da Fazenda; SEGAWA, [2000], p. 27-8, sobre as consequências dessa política na construção da cidade.
- ¹¹⁷ PORTO, p. 84. Ato 10, de 1894, aceitou as ruas e largo doados pela baronesa de Limeira.
- ¹¹⁸ TOLEDO, [1996], p. 41-57; LEFÈVRE, p. 34 e TOLEDO, [1983], p. 157-8.
- ¹¹⁹ PORTO, p. 67.

- ¹²⁰ PINTO, [1977], p. VI e VII (prefácio Célio Debes). O engenheiro Adolpho Pinto escreveu *História da Viação Pública de S. Paulo*, publicada em 1903 pela Vanorden. Escreveu ainda *O novo abastecimento d'água de S. Paulo* (1881); *A Província de S. Paulo* (1888), como relator da Comissão Central de Estatística; *Melhoramentos* (1890); *Viajando* (1893); *O cais de Santos* (1894); *Questões econômicas* (1901) e *Minha vida (memórias de um engenheiro paulista)*, publicada pelo Conselho Estadual de Cultura em 1970 [coleção *História*, 8].
- ¹²¹ CAMPOS, p. 54-7.
- ¹²² SEGAWA, [2000], p. 45-7.
- ¹²³ SILVA, [1986], p. 196-200. Não se conhece a planta do mercado em detalhe, mas o autor crê ter sido construído pelo "sistema Danly". Ver ainda JORGE, [1999], p. 119-21. O local da construção do Mercado São João foi objeto de discussão pública, havendo quem o quisesse construir no Largo do Paissandu.
- ¹²⁴ SEGAWA, [2000], p. 47-51 e CAMPOS, [2002], p. 53. A febre assolou Campinas entre 1889 e 1897, provocando despovoamento e decadência econômica. Muitos cafeicultores e comerciantes campineiros mudaram-se para São Paulo. Em Santos, entre 1880 e 1890, morreram de malária, febre amarela e varíola mais de 20 mil pessoas, quase metade da população.
- ¹²⁵ BARROS, p. 128, publica a fotografia de Ferrez. Em BRUNO, [1981], p. 125, Jorge Americano diz que a Rua de São João tinha 10 metros de largura.
- ¹²⁶ SEGAWA, [2000], p. 28-9.
- ¹²⁷ JORGE, [s/d], p. 112.
- ¹²⁸ REIS FILHO, [1994], p. 114.
- ¹²⁹ AMARAL, p. 199-202.
- ¹³⁰ LEMOS, [1993], p. 27 e JORGE, [s/d], p. 112-14.
- ¹³¹ KÜHL, p. 105-6, diz que as plantas do Viaduto do Chá estão guardadas no Arquivo Histórico Municipal. Ver ainda TOLEDO, [1989], p. 44-7, e JORGE, [s/d], p. 111.
- ¹³² O trecho de Menezes, extraído de *Histórias da história de São Paulo* (Melhoramentos, 1954), e a fotografia estão em *Paulicéias perdidas* (PMSP/DPH, 1991), p. 51. A litografia de Martin, em TOLEDO, [1996], p. 62. Ver ainda JORGE, [s/d], p. 111-12.
- ¹³³ ROLNIK, p. 105.
- ¹³⁴ LEFÈVRE, p. 207 e 210.
- ¹³⁵ HOMEM, [1996], p. 121, 134 e 138. Ver ainda RICCA JUNIOR, figura 69.
- ¹³⁶ Em RICCA JUNIOR, figuras 42 e 61, fotografias do palacete da baronesa de Tatui. Ver ainda CAMPOS, [2002], p. 113 e PATRIMÔNIO, p. 185.

PARTE 2: MUTAÇÕES ESTRUTURAIS (1892-1992)

- ¹ BOSI, p. 388. Dona Risoleta é uma das oito pessoas ouvidas em *Memória e sociedade*.
- ² Em BRUNO, [1981], p. 136.
- ³ TOLEDO, [1989], p. 48 e [1996], p. 79.
- ⁴ JORGE, [1999], p. 147.
- ⁵ BRUNO, [1981], p. 118, transcreve trechos da *Crônica de outrora*, de Almeida Prado; TOLEDO, [1987], p. 12, os anúncios do *Diário Popular*.
- ⁶ LOVE, p. 24 e p. 71.
- ⁷ DEAN, p. 44 e p. 53, SOUZA, p. 88, nota 2, e HOMEM, [1996], p. 51, p. 138 e p. 141.
- ⁸ SOUZA, p. 32-5 e 45-9. Frederick Pearson não figurava como sócio fundador da empresa. Quando morreu, em 1917, no naufrágio do *Lusitânia*, presidia a *Brazilian Traction Light and Power*, holding das empresas que operavam no Brasil. O relatório preliminar de viabilidade da empresa foi preparado por James Mitchell, representante no Brasil da *General Electric Company*. A razão social da São Paulo Light foi alterada depois, para não haver conflito com a *São Paulo Railway*, para *The São Paulo Tramway, Light and Power Co. Ltd*.
- ⁹ SOUZA, p. 35-44 e p. 61.
- ¹⁰ SOUZA, p. 32-5 e p. 55.
- ¹¹ PORTO, p. 98. Fotografia do Prédio Martinico em RICCA JUNIOR, figura 95.
- ¹² PINTO, p. 172, p. 180, p. 227-28, p. 235-36 e p. 257-58.
- ¹³ Em BRUNO, [1981], p. 119.
- ¹⁴ PINTO, p. 231.
- ¹⁵ Em BRUNO, [1981], p. 119. Ver ainda SIMÕES JÚNIOR, p. 135-143 e PINTO, p. 138.
- ¹⁶ DONATO, p. 26-38.
- ¹⁷ PINTO, p. 177-78.
- ¹⁸ FERRAZ, p. 14-17 e p. 124-125. Gaensly fez a quase totalidade das fotografias da *São Paulo Light* nas duas primeiras décadas da empresa. Suiço, educado em Salvador, foi o "principal autor das imagens da cidade de São Paulo no início do século 20", para Vera Ferraz.
- ¹⁹ As três fotografias estão reproduzidas em RICCA JUNIOR, figuras 50 a 52.
- ²⁰ BRUNO, [1954], p. 1256.
- ²¹ Em BRUNO, [1981], p. 100.
- ²² JORGE, [s/d], p. 172.
- ²³ PINTO, p. 263.
- ²⁴ SIMÕES, p. 15 e BRUNO, [1954], p. 1237-8.
- ²⁵ AMARAL, p. 41-3.
- ²⁶ Em BRUNO, [1954], p. 1293.
- ²⁷ A informação está na p. 33 do livro *Ruas e tradições de São Paulo*, do jornalista Gabriel Marques (Conselho Estadual de Cultura, 1966).

- ²⁸ HOMEM, [1996], p. 59. Ver ainda RICCA JUNIOR, figura 61.
- ²⁹ TOLEDO, [1989], p. 51.
- ³⁰ AMARAL, p. 63-83.
- ³¹ AMARAL, p. 95-123.
- ³² AMARAL, p. 85-9 e p. 158.
- ³³ AMARAL, p. 391-94.
- ³⁴ JORGE, [s/d], p. 125 mostra o custo total de 6.449:513\$317, somando as quantias autorizadas nos Atos e Leis. ROLNIK, p. 137, nota 11, afirma que o valor corresponderia a um ano da receita integral da Prefeitura. Em LEMOS, [1993], p. 68, texto de Victor da Silva Freire diz que o Teatro Municipal de São Paulo custou metade do Teatro Municipal do Rio de Janeiro. Na sua comunicação à Câmara, Prado diz que o Governo do Estado gastou 692:289\$280 com a desapropriação.
- ³⁵ LEMOS, [1993], p. 67.
- ³⁶ LEMOS, [1993], p. 66-70, relata o papel de cada um na construção. Ramos de Azevedo chamava Claudio Rossi de "Professor", nos relatórios. Christiano das Neves - filho de Samuel das Neves, amigo de Ramos e colega na *Sociedade dos Arquitetos e Engenheiros de São Paulo*, confirmou a autoria, assim como Ricardo Severo, em artigo na Revista de Engenharia, n. 5, de 10/9/1911.
- ³⁷ LEMOS, [1993], p. 6 e 7.
- ³⁸ LEMOS, [1993], p. 59.
- ³⁹ HOMEM, [1996], p. 138.
- ⁴⁰ HOMEM, [1996], p. 53.
- ⁴¹ ANDRADE, p. 219, nota 1: o termo *urbanismo* passou a ter uso corrente, em São Paulo, na década de 1920. Na Europa, a "edificação de cidades" passou a ser denominada "urbanismo", na década de 1910. O urbanismo então constituiu-se como disciplina e institucionalizou-se no Estado e na sociedade; surgiu o especialista em projetar e construir a cidade, os cursos e escolas, e o aparelhamento do poder público. CHOAY, p. 2, cita Gaston Bardet que disse que a palavra *urbanismo* apareceu em 1910 no *Bulletin de la Société Géographique de Neufchatel*, num artigo escrito por Pierre Clerget, professor da Escola de Comércio de Lyon, intitulado *L'urbanisme: étude historique, géographique et économique*.
- ⁴² Em SIMÕES JUNIOR, p. 70-8. Ver ainda TOLEDO, [1996], p. 82-3.
- ⁴³ Hilário Tácito era o pseudônimo do engenheiro José Maria de Toledo Malta (1885-1951) que escreveu esse único romance, traduziu os *Ensaio*s de Montaigne e fez alguns artigos e crônicas. *Madame Pommeroy* foi grande sucesso de público quando Monteiro Lobato o publicou em 1920. Malta publicou *Lajes, vigas e pilares de cimento armado*, em 1925; trabalhou na Mogiana, na Repartição de Águas e Esgotos, chefiou o Escritório Técnico Siciliano & Silva, projetou o Observatório da Água Branca, a Ponte da Mooca, o reservatório da Lapa. Calculou a estrutura do Edifício Mauá, no Viaduto Dona Paulina, e do Prédio Martinelli. Entre 1939 e 1940 presidiu o Instituto de Engenharia. Ver o artigo "Nos tempos de Pommeroy", de Paula Janovitch, Revista *Cidade*, SMC/DPH, n. 5, janeiro de 1998, p. 96-101.

- ⁴⁴ SEGAWA, [2000], p. 69-70. O projeto foi publicado pela Vanorden, em 1910.
- ⁴⁵ RELATÓRIO, p. 5 e 6.
- ⁴⁶ SEGAWA, [2000], p. 71.
- ⁴⁷ SEGAWA, [2000], p. 72-4 e *Revista de Engenharia*, 10/6/1911, p. 37.
- ⁴⁸ RELATÓRIO, p. 11, Estampa 3.
- ⁴⁹ SIMÕES JUNIOR, p. 86 e p. 161. Ver ainda LEME, [1999], p. 456-7. Freire foi membro da *Société des Ingénieurs Civils de France*, da *Institution of Civil Engineers of New York*, da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, do Clube de Engenheiros do Rio de Janeiro.
- ⁵⁰ RELATÓRIO, p. 6.
- ⁵¹ RELATÓRIO, p. 7.
- ⁵² RELATÓRIO, p. 8. O projeto da Prefeitura foi publicado: *Melhoramentos do centro da cidade de São Paulo*. São Paulo: Typ. Brazil de Rothschild & Cia., 1911.
- ⁵³ RELATÓRIO, p. 8 e 9, e estampas 1 (planta geral das obras) e 2 (perspectiva do Vale).
- ⁵⁴ OTTONI, p. 36.
- ⁵⁵ SIMÕES JUNIOR, p. 166, baseado na Revista *Habite-se*, São Paulo, n. 15. Ver ainda SEGAWA, [2000], p. 82.
- ⁵⁶ SIMÕES JUNIOR, p. 94-5 e SEGAWA, [2000], p. 83-5.
- ⁵⁷ SIMÕES JUNIOR, p. 86 e seguintes.
- ⁵⁸ SIMÕES JUNIOR, p. 94.
- ⁵⁹ SIMÕES JUNIOR, p. 96-99.
- ⁶⁰ RELATÓRIO, p. 10.
- ⁶¹ ANDRADE, p. 180-85.
- ⁶² SEGAWA, [2000], p. 66-7; LEME, p. 544-45 e CAMPOS, [2002], p. 143.
- ⁶³ ANDRADE, p. 181.
- ⁶⁴ RELATÓRIO, p. 11. Ver ainda RICCA JUNIOR, figura 89.
- ⁶⁵ TOLEDO, [1996], p. 96 transcreve a crítica de Ramón Gutierrez às propostas de Bouvard para Buenos Aires, publicadas em *Arquitectura y urbanismo en iberoamérica*, p. 688-90: *Trazer o chefe de obras publicas de Paris para definir em seis semanas o que fazer em Buenos Aires e outras cidades pareceria hoje ridiculo, mas para a época era demonstração de capacidade econômica e prestígio*".
- ⁶⁶ RELATÓRIO, p. 12-15, publicou o Relatório de Bouvard na íntegra.
- ⁶⁷ CAMPOS, [2002], p. 146; e LEMOS, [2001], p. 16.
- ⁶⁸ CAMPOS, [2002], p. 146-7.
- ⁶⁹ RELATÓRIO, p. 15.
- ⁷⁰ Lei 1.442, de 12/8/1911; lei 1.453, de 2/9/1911 e lei 1.476, de 16/11/1911, por exemplo.
- ⁷¹ RELATÓRIO, p. 16-19.
- ⁷² ANDRADE, p. 221.
- ⁷³ RICCA JUNIOR, figura 40 e, especialmente, a figura 97.

- ⁷⁴ HOMEM, [1996], p. 75. O solar, construído entre 1850 e 1860 pelo comendador Fidélis Nepomuceno Prates, primeiro marido de D. Maria Hipólita (filha do barão de Itapetininga), hospedou o conde d'Eu, a princesa Isabel e três filhos, em 1884. Viúva, Maria Hipólita casou-se com o marquês de Três Rios.
- ⁷⁵ PINTO, [1979], p. 255.
- ⁷⁶ BRUNO, [1981], p. 148 e 162.
- ⁷⁷ DEAN, p. 50-1.
- ⁷⁸ FERRAZ, p. 109-110.
- ⁷⁹ FERRAZ, p. 120-123.
- ⁸⁰ FERRAZ, p. 133.
- ⁸¹ BRUNO, [1981], p. 139-141.
- ⁸² RICCA JUNIOR, figuras 38 e 42, respectivamente.
- ⁸³ JORGE, [s/d], p. 126 e LEMOS, [1993], p. 67.
- ⁸⁴ AMARAL, p. 373.
- ⁸⁵ AMARAL, p. 375-79. Este autor publicou duas ótimas fotografias internas do Teatro São José: uma, mostra o proscênio; a outra, a platéia e parte do palco. A Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo também publicou fotografias do interior do Teatro São José.
- ⁸⁶ Em GERODETTI, p. 134. A Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo tem fotografias publicadas do interior do Teatro São José.
- ⁸⁷ KÜHL, p. 109-11. Ver ainda PORTO, p. 102.
- ⁸⁸ SALMONI, p. 48-55 e p. 99-104, p. 104, e HOMEM, [1996], p. 120-21 e p. 145. Os desenhos do palacete da Chácara do Carvalho, assinados por Luigi Pucci e Giulio Micheli estão guardados no Arquivo Histórico Municipal Washington Luiz. O Estúdio de Engenharia Pucci & Micheli existiu por mais de 50 anos em São Paulo, com razões sociais diversas, como Micheli & Chiappori e Chiappori & Lanza.
- ⁸⁹ KÜHL, p. 107-108 e TOLEDO, [1989], p. 76. Ver a fotografia de Guilherme Gaensly, de 1914, em RICCA JUNIOR, figura 102.
- ⁹⁰ LEMOS, [2001], p. 82-85; HOMEM, [1996], p. 81, PORTO, p. 107 e RICCA JUNIOR, fig. 65 e 66. O sobrado do brigadeiro Tobias foi finalmente demolido em 1925, para a construção do edifício Guajará, segundo Clóvis de Athayde Jorge.
- ⁹¹ Noções sobre o edifício e trechos da *Monografia*, estão nos artigos de Cecília Rodrigues dos Santos, "Quando a arquitetura era o espetáculo" e "Teatro Municipal de São Paulo: caderno de obras", Revista *Projeto* n. 112, julho de 1988, p. 46-65.
- ⁹² A FAU-USP guarda os desenhos completos do Teatro. TOLEDO, [1989], p. 58, reproduz o corte longitudinal.
- ⁹³ AMARAL, p. 399-400 e JORGE, [s/d], p. 124.
- ⁹⁴ LÉVI-STRAUSS, [2001], p. 15.
- ⁹⁵ AMARAL, p. 401-4. Ver ainda HOMEM, [1996], p. 60.
- ⁹⁶ SOUZA, p. 172.
- ⁹⁷ LEMOS, [1993], p. 70.

- ⁹⁸ GERODETTI, p. 167. Ver ainda PINTO, p. 261 e LEFÈVRE, sobre os palacetes da família Souza Queiroz nas proximidades da Praça da República.
- ⁹⁹ PORTO, p. 83.
- ¹⁰⁰ SOUZA, p. 172.
- ¹⁰¹ PINTO, p. 25 e p. 232 e 234.
- ¹⁰² SEGAWA, [2000], p. 16 e p. 100.
- ¹⁰³ SEVCENKO, [1992], p. 232.
- ¹⁰⁴ BRUNO, [1954], p. 1295-96.
- ¹⁰⁵ SEVCENKO, [1992], p. 112.
- ¹⁰⁶ ROSSI, p. 139 e ARGAN, p. 2 (prefácio Bruno Contardi).
- ¹⁰⁷ CAMPOS, [2002], p. 158-162.
- ¹⁰⁸ CAMPOS, [2002], p. 163.
- ¹⁰⁹ RICCA JUNIOR, figuras 99, 100 e 109
- ¹¹⁰ REIS FILHO, [1994], p. 123.
- ¹¹¹ TOLEDO, [1989], p. 76 e p. 152-3; BRUNO, [1954], p. 1295; sobre o poeta Marinetti, ver FABRIS, p. 219-28; ver ainda RICCA JUNIOR, figuras 101, 132, 133 e 134.
- ¹¹² TOLEDO, [1989], p. 132 e BRUNO, [1954], p. 1462.
- ¹¹³ TOLEDO, [1989], p. 100, mostra a planta de andar de um desses edifícios.
- ¹¹⁴ TOLEDO, [1989], p. 97. Na p. 95, há uma excelente fotografia do palacete.
- ¹¹⁵ BRUNO, [1981], p. 173.
- ¹¹⁶ KÜHL, p. 112-13.
- ¹¹⁷ LEMOS, [2001], p. 126, reproduz fotografia extraordinária do Palacete de Prates.
- ¹¹⁸ Transcrito em LEME, [1999], p. 211, no artigo de José G. Simões Junior.
- ¹¹⁹ TOLEDO, [1989], p. 132.
- ¹²⁰ CAMPOS, [2002], p. 153.
- ¹²¹ HOMEM, [1984], p. 43, nota 57. Depoimento de Neves, em 10/1/1979 e 11/2/1980.
- ¹²² AMARAL, p. 204-5.
- ¹²³ MORSE, p. 220-21, segundo a Gazeta Magazine, de 9/3/1941, Sar Farah foi a primeira mulher a dançar nua em São Paulo. Aparecia no palco do Politeama, envolta em elegante capa, cantava uma canção, "*e de repente, abria a capa de veludo, aparecendo inteiramente nua, deslumbradora e dominante, como nova Phrynéa*".
- ¹²⁴ AMARAL, p. 221-22, p. 228, p. 240, p. 253, p. 263, p. 265 e p. 283.
- ¹²⁵ Sobre o Cine Central, SIMÕES. Sobre o edifício, REIS FILHO, [1994], p. 153 e 156 e CAMPOS, [2002], p. 162.
- ¹²⁶ DEAN, p. 57-65.
- ¹²⁷ DEAN, p. 69-74. Lembra a biografia extraordinária de Matarazzo, escrita por José de Souza Martins, *Empresário e empresa na biografia do Conde Matarazzo*.
- ¹²⁸ HOMEM, [1996], p. 91 e 95; CAMPOS, [2002], p. 165-66.
- ¹²⁹ CAMPOS, [2002], p. 166.
- ¹³⁰ REIS FILHO, *Memória do transporte rodoviário*, p. 8-10.

- ¹³¹ REIS FILHO, *Memória do transporte rodoviário*, p. 55-57.
- ¹³² GERODETTI, p. 98; RICCA JUNIOR, figura 131.
- ¹³³ REIS FILHO, [1989], p. 131.
- ¹³⁴ LEMOS, [1993], p. 96 e 100.
- ¹³⁵ SEVCENKO, [1992], p. 112-13.
- ¹³⁶ RICCA JUNIOR, figuras 127, 128, e 137-142.
- ¹³⁷ TOLEDO, [1989], p. 142-43.
- ¹³⁸ SEVCENKO, [2000], a fotografia está entre as páginas 152 e 153.
- ¹³⁹ DEAN, p. 75-82
- ¹⁴⁰ CIDADE, vol. 1, p. 75 e p. 77. Reproduzidas em RICCA JUNIOR, figuras 109 e 131.
- ¹⁴¹ LEMOS, [1993], p. 91 e 94. Ver ainda PEREIRA, p. 90-92.
- ¹⁴² REIS FILHO, [1989], p. 137, publicou a fotografia do Escritório; GERODETTI, p. 21, a fotografia de Theodor Preisung.
- ¹⁴³ REIS FILHO, [1997], p. 9-16 (apresentação de Sylvia Ficher) e p. 21-25.
- ¹⁴⁴ TOLEDO, [1989], p. 114. A lembrança de Siza, está no artigo de Toledo publicado em 3/7/1999 n' *O Estado de S. Paulo*.
- ¹⁴⁵ DEAN, p. 148.
- ¹⁴⁶ TOLEDO, [1989], p. 136 e 140; e REIS FILHO, [1994], p. 149-156.
- ¹⁴⁷ BARDI, p. 63 e PORTO, p. 122.
- ¹⁴⁸ IGLÉSIAS, p. 221-25.
- ¹⁴⁹ Sobre o Bar do Municipal, ver o artigo "*Nos tempos de Pommery*", de Paula Janovitch, publicado na Revista *Cidade*, da PMSP/DPH, n. 5, janeiro de 1998, p. 100, com fotografia.
- ¹⁵⁰ RICCA JUNIOR, figuras 56 e 69.
- ¹⁵¹ ALVIM, p.56-60. Na p. 59, mostra fotografia do interior do *Mappin*, luxuoso, os mezaninos com grade de cobre torneado, colunas e vigas metálicas decoradas por altos-relevos florais em gesso. Ver ainda PRAÇA (Relatório Emurb).
- ¹⁵² TOLEDO, [1989], p. 164. LEME, [1999], p. 469-70, informa que Heribaldo Siciliano se formou na Escola Politécnica em 1903. Sua firma executou, por exemplo, a estrutura da Faculdade de Medicina, em 1920, e do Mercado Municipal, em 1925, projetos do Escritório Ramos de Azevedo. Em 1933, participou da fundação da Viação Aérea São Paulo, VASP, e foi seu primeiro presidente. Em 1935, ajudou a fundar a *Sociedade Amigos da Cidade*, onde publicou *O ruído e o trânsito urbano*.
- ¹⁵³ ESTUDOS, p. 7.
- ¹⁵⁴ GOTLIB, p. 79-80 e p. 117. *São Paulo (135831)* é a única tela de Tarsila no acervo da Pinacoteca do Estado de São Paulo.
- ¹⁵⁵ GOTLIB, p. 116.
- ¹⁵⁶ MICELI, p. 96-97. O desenho de Zina integra o acervo do Instituto de Estudos Brasileiros, da Universidade de São Paulo.
- ¹⁵⁷ GOTLIB, p. 107-111.
- ¹⁵⁸ SEVCENKO, [1992], p. 284-5.

-
- ¹⁵⁹ SOMEKH, p. 82, 88, 89 e 93.
- ¹⁶⁰ HOMEM, [1984], p. 50.
- ¹⁶¹ CAMPOS, [2002], p. 228-29.
- ¹⁶² O livro de Porchat foi publicado pela Duprat. A Biblioteca Municipal Mário de Andrade e o Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo têm exemplares.
- ¹⁶³ CAMPOS, [2002], p. 229-34.
- ¹⁶⁴ TOLEDO, [1996], p. 119-122.
- ¹⁶⁵ SOUZA, p. 179.
- ¹⁶⁶ LEMOS, [1993], p. 96. Ver ainda RICCA JUNIOR, figura 196.
- ¹⁶⁷ SOUZA, p. 180-182.
- ¹⁶⁸ DONATO, p. 27: fotografia da casa da Rua Líbero Badaró mostra a largura da rua, seu calçamento e os trilhos de bondes a burro; p. 46: fotografia interna da Tipografia mostra as janelas para o Anhangabaú, em 1912.
- ¹⁶⁹ SIMÕES, p. 22 e TOLEDO, [1989], p. 136.
- ¹⁷⁰ LEMOS, [1993], p. 99.
- ¹⁷¹ LEMOS, [2001], p. 55.
- ¹⁷² HOMEM, [1984], p. 67-74, p. 83-4 e p. 115. Ver ainda SOMEKH, p. 93 e o folheto de MIRANDA. Sobre o Cine Rosário, SIMÕES, p. 18.
- ¹⁷³ SEVCENKO, [1992], entre p. 152-153.
- ¹⁷⁴ TOLEDO, [1996], p. 123-158.
- ¹⁷⁵ TOLEDO, [1996], p. 114-15.
- ¹⁷⁶ ROSSI, P. 139.
- ¹⁷⁷ BARDI, p. 45-54.
- ¹⁷⁸ ARGAN, [1995], p. 265 e 670 e FRAMPTON, p. 327-28.
- ¹⁷⁹ PRADO, p. 33-43 e SEVCENKO, p. 236.
- ¹⁸⁰ SANTOS, p. 92-94.
- ¹⁸¹ BUCCI, p. 33.
- ¹⁸² FRAMPTON, p. 215-218.
- ¹⁸³ COSTA, p. 158.
- ¹⁸⁴ SANTOS, p. 88 e BARDI, p. 51 e 54.
- ¹⁸⁵ TOLEDO, [1996], p. 283-84.
- ¹⁸⁶ MAIA, [1930], p. III a XI.
- ¹⁸⁷ MAIA, [1930], p. 35, 44, 46, 52-55, 60 e 72.
- ¹⁸⁸ MAIA, [1930], p. 85, 100-101, 109-112 e 350.
- ¹⁸⁹ LEME, [1990], p. 171 e 219.
- ¹⁹⁰ ASSUMPÇÃO, p. 10. Ver ainda SAMPAIO, [1996], p. 149-153.
- ¹⁹¹ REIS FILHO, [1997], p. 106.
- ¹⁹² REIS FILHO, [1997], p. 62, 63, 67 e 68 ou REIS FILHO, [1994], p. 192-95.
- ¹⁹³ Citação de Wanderley Guilherme em FAUSTO, p. 35. Ver ainda, p. 7, 8, 13, 14, 22 e 41.
- ¹⁹⁴ FAUSTO, p. 57, 58, 61 e 62.

- ¹⁹⁵ FAUSTO, p. 85 e 105-6.
- ¹⁹⁶ FAUSTO, p. 149. Ver ainda p. 129 e 134.
- ¹⁹⁷ SEVCENKO, [1992], p. 255-56, 301-02 e 307.
- ¹⁹⁸ SAMPAIO, [1999], p. 20-1.
- ¹⁹⁹ SAMPAIO, [1999], p. 16-9, 34-8 e 111.
- ²⁰⁰ CAMPOS, [2002], p. 507-11.
- ²⁰¹ MAIA, [1930], p. 74.
- ²⁰² SEGAWA, [1988], p. 121-23.
- ²⁰³ ANELLI, [2001], p. 68-71.
- ²⁰⁴ MACHADO, p. 213, mostra o projeto de Levi para o IAPI, no Largo São Bento, ao lado do Viaduto Santa Ifigênia. Feito em 1939, são três blocos de 15 andares, destinado a escritórios, sob os quais passaria um túnel de ligação da Rua 25 de Março com o Vale do Anhangabaú. Ver ainda ANELLI, [1995], sobre a formação de Rino Levi em Roma.
- ²⁰⁵ SEGAWA, [1984], p. 14-21. Elisiário Bahiana era filho de engenheiro; seu tio, Gastão Bahiana, era arquiteto e professor da ENBA; e seu primo, Arquimedes Memória, foi notável arquiteto no Rio de Janeiro. O acervo de projetos de Elisiário foi doado à FAU-USP pelo seu filho, o arquiteto Carlos Henrique Bahiana.
- ²⁰⁶ COSTA, p. 167.
- ²⁰⁷ BRUNO, [1954], p. 1.348.
- ²⁰⁸ SÃO PAULO (Cidade), [1991], p. 56.
- ²⁰⁹ SIMÕES, p. 35-49 e 65.
- ²¹⁰ LÉVI-STRAUSS, [2001], p. 7, 10, 16-7, 23-41, 49, 61-7, 97-9 e 102-03.
- ²¹¹ JORGE, [s/d], p. 160.
- ²¹² TOLEDO, [1989], p. 184 ou RICCA JUNIOR, figura 210.
- ²¹³ MORAIS, p. 347-351.
- ²¹⁴ CAMPOS, [2002], p. 515.
- ²¹⁵ Depoimento de 24/7/1964 (Arquivo Rino Levi, pasta 69) em ANELLI, [1995], p. 42.
- ²¹⁶ TOGNON, p. 129-146, 179-185 e 255-257; SALMONI, p. 147 e TOLEDO, [1989], p. 186.
- ²¹⁷ ALVIM, p. 99-117.
- ²¹⁸ BENS, p. 267.
- ²¹⁹ CAMPOS, [2002], p. 566-67.
- ²²⁰ LEME, [1982], p. (não anotada).
- ²²¹ MAIA, [1945], p. 6-16 e 25.
- ²²² XAVIER, [1983], n. 14 e dados recolhidos da exposição sobre o edifício, feita pela Companhia de Restauro em março de 2002.
- ²²³ SALMONI, p. 158 e 161; XAVIER, [1983], n. 30.
- ²²⁴ Ver artigo "As idéias do velho economista", de Tharcísio Bierrenbach de Souza Santos, publicado na Revista *Estratégica* n. 2, da Faculdade de Administração da Fundação Armando Álvares Penteado, FAAP, julho-setembro de 2001.
- ²²⁵ MEYER, p. 4-6.

-
- ²²⁶ XAVIER, [1983], n. 40.
- ²²⁷ Fonte: Revista *Urbs* n. 32, outubro-novembro de 2003, p. 30-33.
- ²²⁸ WOMACK, p. 1.
- ²²⁹ GIEDION, p. 159-60.
- ²³⁰ TYRWHITT, p. (não anotada). Exemplar da Biblioteca da Pós-Graduação da FAU-USP.
- ²³¹ REIS FILHO, [1972], p. 20-5 e GIEDION, p. 164.
- ²³² MONTANER, [1993], p. 124-25.
- ²³³ BUCCI, p. 75-79 e COSTA, p. 344-354.
- ²³⁴ ARTIGAS, [1974], p. 2 a 5 e 11-12.
- ²³⁵ ARTIGAS, [1997], p. (não anotada).
- ²³⁶ JORGE, [s/d], p. 179-80 e PORTO, p. 183.
- ²³⁷ REGULAMENTO, p. 1 a 3.
- ²³⁸ REGULAMENTO, p. 4 e seguintes.
- ²³⁹ FERRAZ, [1993], p. 9-12 e MONTANER, [1997], p. 12-16.
- ²⁴⁰ FERRAZ, [1993], p. 252.
- ²⁴¹ BUCCI, p. 96-8.
- ²⁴² Em BUCCI, p. 99-101.
- ²⁴³ SÃO PAULO (Estado), p. 150 e 152.
- ²⁴⁴ KLIASS, p. 40.
- ²⁴⁵ WILHEIM, p. 41.

CONCLUSÃO

¹ MONTANER, [1993], p. 139-41.

² BENEVOLO, p. 49-52.

³ ROSSI, p. 116-17.

⁴ LÉVI-STRAUSS, [1996], p. 91-2.

⁵ MONTANER, [1993], p. 139.

⁶ ASSUMPÇÃO, p. 11 transcreve o elogio de Monteiro Lobato à honestidade de Prestes Maia, feito em 1946: *"Para mim, só dois homens que já exerceram funções públicas demonstraram essa honestidade absoluta que, ao meu ver, só ela pode interromper o assustador apodrecimento do caráter nacional – José Américo de Almeida e Prestes Maia. Honestidade absoluta só encontrei nesses dois homens. Todos os demais são relativamente honestos – inclusive eu."*

⁷ Segundo Frampton, "*the automobile represents the ultimate apocalyptic instrument, surpassing in its deleterious effects the potential risks attending nuclear technology and biogenetics. Its impact is well known: the obsolescence of the city, the economic destruction of one provincial downtown after another, the spread of exurban sprawl over the earth's surface, the petrochemical pollution of air and water, the depletion of vegetation due to acid rain, the greenhouse effect and, last but not least, the destruction of the rain forest*". (Harvard Design Magazine, Fall 1997, p. 23).

⁸ A frase de Leira está na Revista *Urbs* n. 27, julho-agosto de 2002; a de Siza, na *Folha de S. Paulo*, de 21/7/2003, e as de Mendes da Rocha na Revista *Caros Amigos*, de abril de 2002, e na *Folha de S. Paulo* de 6/12/2003.

⁹ FERRAZ, [1991], p. 133-38.

¹⁰ ARGAN, [1998], p. 248-49.

¹¹ WOMACK, p. 1-5.

¹² VASCONCELLOS, p. 11-13.

¹³ MASSI, p. 24-32.

¹⁴ BOLLE, p. 14-27.

¹⁵ ARGAN, p. 8 e 9.

¹⁶ ROSSI, p. 253-255.

BIBLIOGRAFIA

- AB'SÁBER**, Aziz Nacib. **Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo**. tese de doutoramento. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, 1956.
- ALVIM**, Zuleika e **PEIRÃO**, Solange. **Mappin: setenta anos**. São Paulo: Editora Ex Libris, 1985.
- AMARAL**, Antônio Barreto do. **História dos velhos teatros de São Paulo**. São Paulo: Governo do Estado, 1979. [coleção *Paulística*, vol. 15]
- ANDRADE**, Carlos Roberto Monteiro de. **Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo**. tese de doutoramento. FAU-USP, 1998.
- ANELLI**, Renato. **Arquitetura e cidade na obra de Rino Levi**. tese de doutoramento. FAU-USP, 1995.
- _____. **Rino Levi: arquitetura e cidade**. São Paulo: Romano Guerra, 2001.
- ARGAN**, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. trad. Pier Luigi Cabra. 4ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- _____. **Arte Moderna: do Iluminismo aos movimentos contemporâneos**. trad. Denise Bottmann e Federico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- ARROYO**, Leonardo. **Igrejas de São Paulo**. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, s.d.
- ARTIGAS**, João Batista Vilanova. **Parque Anhangabaú. Estudo básico**. São Paulo: Emurb, 1974.
- ARTIGAS**, Rosa (org). **Vilanova Artigas**. São Paulo: Fundação Vilanova Artigas/ Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, 1997.
- ASSUMPTÃO**, Silvana. "O inventor da metrópole" em *Revista Cidade* n. 4, PMSP/DPH, setembro de 1996.
- ATA** da 80ª Reunião Ordinária do Procentro. São Paulo: PMSP/Sehab, 2000.
- AZEVEDO**, Militão Augusto de. **Álbum comparativo da cidade de São Paulo, 1862-1887**. São Paulo: PMSP/Secretaria Municipal de Cultura, 1981.
- BANHAM**, Reyner. **Megaestructuras: futuro urbano del pasado reciente**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1978.
- BARDI**, Pietro Maria. **Lembrança de Le Corbusier: Atenas, Itália, Brasil**. São Paulo: Nobel, 1984.
- BARROS**, Maria Paes de. **No tempo de dantes**. prefácio de Monteiro Lobato. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

- BELLOTTO**, Heloisa Liberalli. **Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo, 1765-1775**. São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.
- BENEVOLO**, Leonardo. **A cidade e o arquiteto**. São Paulo: Perspectiva, 1991.
- BENS** culturais arquitetônicos no município e na região metropolitana de São Paulo. São Paulo: Emplasa/Sempla, 1984.
- BOLLE**, Willi. "A cidade sem nenhum caráter: leitura da Paulicéia Desvairada de Mário de Andrade" *em* Revista *Espaço e Debates* n. 27, 1989.
- BOSI**, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. 7ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- BOXER**, Charles Ralph. **O império marítimo português, 1415-1825**. trad. Anna Olga de Barros Barreto. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- BRUNO**, Ernani Silva. **História e tradições da cidade de São Paulo**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1954. 3 vol.
- _____. **Memória da cidade de São Paulo. Depoimentos de moradores e visitantes, 1553-1958**. São Paulo: PMSP/DPH, 1981. [série *Registros*, 4]
- BUCCI**, Angelo. **Anhangabaú, o Chá e a metrópole**. Dissertação. FAU-USP, 1998.
- CAMPOS**, Candido Malta. **Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002.
- CAMPOS**, Eudes. "São Paulo na visão class[ic]ista de Prestes Maia" *em* Revista *Cidade*, PMSP/DPH, n. 4, setembro de 1996.
- CHOAY**, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades. Uma antologia**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1979.
- CIDADE** da Light: 1899-1930. São Paulo: Eletropaulo, 1990. 2 vol.
- COSTA**, Lucio. **Registro de uma vivência**. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
- DEAN**, Warren. **A industrialização de São Paulo, 1880-1945**. trad. Octavio Mendes Cajado. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.
- DENTE**, Edgar Gonçalves. **Conceição, Santana, Anhangabaú**. tese de doutoramento. FAU-USP, 1993.
- DICK**, Maria Vicentina de Paula do Amaral. **A dinâmica dos nomes na cidade de São Paulo, 1554-1897**. São Paulo: Annablume, 1997.
- DONATO**, Hernâni. **Cem anos de Melhoramentos, 1890-1990**. São Paulo: Melhoramentos, 1990.

-
- ESTUDOS** dos melhoramentos em São Paulo. São Paulo: Duprat & Cia., 1924.
- FABRIS**, Annateresa. **O futurismo paulista**. São Paulo: Perspectiva/Edusp, 1994.
- FAUSTO**, Boris. **A revolução de 1930: historiografia e história**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- FERRAZ**, José Carlos de Figueiredo. **Urbs nostra**. São Paulo: Edusp/Pini, 1991.
- FERRAZ**, Marcelo Carvalho (org). **Lina Bo Bardi**. São Paulo: Empresa das Artes/ Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, 1993.
- FERRAZ**, Vera Maria de Barros (org). **Imagens de São Paulo: Gaensly no acervo da Light, 1899-1925**. São Paulo: Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo, 2001.
- FRAMPTON**, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. trad. Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- FREITAS**, Affonso Antônio de. **Tradições e reminiscências paulistanas**. 3ª ed. São Paulo: Governo do Estado, 1978. [coleção *Paulística*, vol. 9]
- GERODETTI**, João Emílio & **CORNEJO**, Carlos. **Lembranças de São Paulo: a capital paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Studio Flash/Solaris, 1999.
- GIEDION**, Sigfried. "El corazón de la ciudad: resumen". VIII CIAM. Londres, 1951.
- GOTLIB**, Nádía Battella. **Tarsila do Amaral, a modernista**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 1998.
- HOLANDA**, Sérgio Buarque de. **Caminhos e fronteiras**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1975.
- _____. **Raízes do Brasil**. 26ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- _____. **Visão do paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil**. São Paulo: Brasiliense/Publifolha, 2000.
- HOMEM**, Maria Cecília Naclério. **O Prédio Martinelli: a ascensão do imigrante e a verticalização de São Paulo**. São Paulo: Projeto, 1984.
- _____. **O palacete paulistano e outras formas de morar da elite cafeeira, 1867-1918**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- IGLÉSIAS**, Francisco. **Trajatória política do Brasil, 1500-1964**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

JORGE, Clóvis de Athayde. **Consolação: uma reportagem histórica**. São Paulo: PMSP/DPH, s.d.

_____. **Santa Ifigênia**. São Paulo: PMSP/DPH, 1999.

KLIASS, Rosa Grena e KFOURI, Jamil José. "Diversidade de formas" em *Revista Arquitetura e Urbanismo (AU)*, n. 42, junho-julho de 1992.

KOSSOY, Boris. "Militão de Azevedo" em AZEVEDO, Militão A. de. *Álbum comparativo da cidade de São Paulo, 1862-1887*.

_____. **A fotografia como fonte histórica**. São Paulo: Governo do Estado/Secretaria da Indústria, Comércio, Ciência e Tecnologia, 1980. [coleção *Museu e Técnicas*, 4].

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.

LAGO, Pedro Corrêa do. **Iconografia paulistana do século XIX**. São Paulo: Metalivros, 1998.

_____. & FERNANDES JR., Rubens. **O século XIX na fotografia brasileira: coleção Pedro Corrêa do Lago**. São Paulo: FAAP/Francisco Alves, 2000.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo. Estudo de geografia urbana**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971.

LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. **Entre o discurso e a realidade: a quem interessa o centro de São Paulo? A Avenida São Luiz e sua evolução**. tese de doutoramento. FAU-USP, 1999.

_____. "Tempestade sobre São Paulo" em *Revista Urbs*, n. 4, janeiro de 1998.

LEME, Maria Cristina da Silva. **Planejamento em São Paulo: 1930-1969**. Dissertação. FAU-USP, 1982.

_____. **Revisão do Plano de Avenidas**. tese de doutoramento. FAU-USP, 1990.

_____. (coord). **Urbanismo no Brasil, 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Ramos de Azevedo e seu escritório**. São Paulo: Editora Pini, 1993.

_____. **O álbum de Afonso: a reforma de São Paulo**. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2001.

- LÉVI-STRAUSS**, Claude. **Tristes trópicos**. trad. Rosa Freire D'Aguiar. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- _____. **Saudades de São Paulo**. trad. Paulo Neves. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- LIMA**, Ruy Cirne. **Pequena história territorial do Brasil: sesmarias e terras devolutas**. fac-símile 4ª ed. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.
- LOVE**, Joseph. **A locomotiva: São Paulo na federação brasileira, 1889-1937**. trad. Vera Alice Cardoso da Silva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- MACHADO**, Lúcio Gomes. **Rino Levi e a renovação da arquitetura brasileira**. tese de doutoramento. FAU-USP, 1992.
- _____. "Anhangabaú: a redescoberta do centro de São Paulo", em Revista USP, n. 8, dezembro de 1990-fevereiro de 1991.
- MAIA**, Francisco Prestes. **Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo**. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1930.
- _____. **Os melhoramentos de São Paulo**. São Paulo: PMSP, 1945.
- MARX**, Murillo de Azevedo. **Cidade brasileira**. São Paulo: Melhoramentos/Editora da Universidade de São Paulo, 1980.
- _____. **Nosso chão: do sagrado ao profano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.
- MASSI**, Augusto. "(Re)construindo a lira paulistana" em Revista *Urbs* n. 13, julho e agosto de 1999.
- MEYER**, Regina Maria Proserpi. **Metrópole e urbanismo: São Paulo, anos 50**. tese de doutoramento. FAU-USP, 1991.
- MICELI**, Sergio. **Imagens negociadas: retratos da elite brasileira, 1920-40**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- MIRANDA**, Luiz Bueno de. **O Prédio Martinelli, decano dos arranha-céus de São Paulo**. São Paulo: Sociedade Amigos da Cidade, 1944.
- MONTANER**, Josep Maria. **Después del movimiento moderno: arquitectura de la segunda mitad del siglo XX**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1993.
- _____. **La modernidad superada: arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX**. Barcelona: Gustavo Gili, 1997.
- MORAIS**, Fernando. **Chatô: o rei do Brasil, a vida de Assis Chateaubriand**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- MORSE**, Richard McGee. **De comunidade a metrópole: biografia de São Paulo**. trad. Maria Aparecida Madeira Kerbeg. São Paulo: Comissão do IV Centenário, 1954.

- MUSEU** histórico da imagem fotográfica da cidade de São Paulo. São Paulo: PMSP/SMC/DPH/Divisão de Iconografia e Museus, 1979.
- OTTONI**, Dacio Araujo Benedicto. **São Paulo, Rio de Janeiro: séculos 19-20. Aspectos da formação dos seus espaços centrais.** tese de doutoramento. FAU-USP, 1972.
- PATRIMÔNIO** cultural paulista: CONDEPHAAT, bens tombados, 1968-1998. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1998.
- PINTO**, Adolpho Augusto. **História da viação pública de São Paulo.** 2ª ed. São Paulo: Governo do Estado, 1977. [coleção *Paulística*, vol. 2]
- PINTO**, Alfredo Moreira. **A cidade de São Paulo em 1900.** fac-símile 2ª ed. São Paulo: Governo do Estado, 1979. [coleção *Paulística*, vol. 14]
- PEREIRA**, Margareth da Silva. **Os Correios e Telégrafos no Brasil: um patrimônio histórico e arquitetônico.** São Paulo: MSP/Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1999.
- PORTO**, Antônio Rodrigues. **História urbanística da cidade de São Paulo, 1554-1988.** São Paulo: Carthago & Forte, 1992.
- PRAÇA** do Patriarca e Galeria Prestes Maia. Relatório. EMURB/Departamento de Operações Urbanas, 1994.
- PRADO**, Paulo. **Retrato do Brasil. Ensaio sobre a tristeza brasileira.** 9ª ed. org. Carlos Augusto Calil. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- PRADO JUNIOR**, Caio. **Evolução política do Brasil e outros estudos.** 8ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1972.
- REGULAMENTO** do Concurso público nacional para elaboração de plano de reurbanização do Vale do Anhangabaú. São Paulo: PMSP/Emurb/IAB, 1981.
- REIS FILHO**, Nestor Goulart. **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil, 1500-1720.** São Paulo: Edusp/Livraria Pioneira, 1968.
- _____. "Megaestrutura: solução para o Anhangabaú" em Revista *A Construção São Paulo*, n. 1.293, novembro de 1972.
- _____. **Aspectos da história da engenharia civil em São Paulo, 1860-1960.** São Paulo: Kosmos/CBPO, 1989.
- _____. **São Paulo e outras cidades.** São Paulo: Hucitec, 1994.
- _____. **Memória do transporte rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo.** São Paulo: CPA, 1997.

-
- _____. **Racionalismo e proto-modernismo na obra de Victor Dubugras**. São Paulo: Fundação Bienal, 1997.
- RELATÓRIO** de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Raymundo Duprat. São Paulo: Casa Vanorden, 1912.
- RENDON**, José Arouche de Toledo. **Obras**. São Paulo: Governo do Estado, 1978. [coleção *Paulística*, vol. 3]
- RIBEIRO**, Luís Cesar de Queiroz e **PECHMAN**, Robert Moses (org). **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1996.
- RICCA JUNIOR**, Jorge. **Anhangabaú: iconicidade**. trabalho programado. FAU-USP, 2002.
- ROLNIK**, Raquel. **A cidade e a lei**. São Paulo: Nobel, 1999.
- ROSENTHAL**, Hildegard. **Cenas urbanas**. São Paulo: Instituto Moreira Salles.
- ROSSI**, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2ª ed. trad. Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- SAINT-HILAIRE**, Auguste de. **Viagem à Província de São Paulo**. trad. Regina Regis Junqueira. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1976.
- SALMONI**, Anita & **DEBENEDETTI**, Emma. **Arquitetura italiana em São Paulo**. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- SAMPAIO**, Maria Ruth de Amaral (coord). **São Paulo, 1934-1938: os anos da administração Fábio Prado**. São Paulo: FAU-USP, 1999.
- _____. "Christiano Stockler das Neves: opositor do futurismo em São Paulo" em **RIBEIRO**, Luiz C. Q. & **PECHMAN**, Robert Moses. *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.
- SANTOS**, Cecília Rodrigues & outros. **Le Corbusier e o Brasil**. São Paulo: Projeto Editores, 1987.
- SÃO PAULO** antigo. **Plantas da cidade**. introd. Sérgio Milliet. São Paulo: Comissão do IV Centenário, 1954.
- SÃO PAULO** (Cidade). **Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo**. New York: International Basic Economy Corporation, 1950.
- SÃO PAULO** (Cidade). **Paulicéias perdidas**. São Paulo: SMC/DPH, 1991. [Série Registros, vol. 14]
- SÃO PAULO** (Estado). **Vegetação significativa do município de São Paulo**. São Paulo: Secretaria Estadual do Meio Ambiente/Sempra, 1988.

-
- SEGAWA, Hugo. **Ao amor do público: jardins no Brasil**. São Paulo, Nobel, 1996.
- _____. **Prelúdio da metrópole**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.
- _____. "Elisiário Bahiana e a arquitetura art déco" em *Revista Projeto* n. 67, setembro de 1984.
- _____. "Rino Levi e a arquitetura moderna: a proposta para o Viaduto do Chá" em *Revista Projeto* n. 111, junho de 1988.
- SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- _____. **Pindorama revisitada: cultura e sociedade em tempos de virada**. São Paulo: Peirópolis, 2000.
- SILVA, Raul de Andrada e. "São Paulo nos tempos coloniais" em *A evolução urbana de São Paulo*. coleção da Revista de História, dirigida por Eurípedes Simões de Paula, 1955.
- SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do ferro no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1986.
- SILVA, Janice Theodoro da. **São Paulo, 1554-1880: discurso ideológico e organização espacial**. São Paulo: Editora Moderna, 1984.
- SIMÕES, Inimá Ferreira. **Salas de cinema em São Paulo**. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura/SEC/PW, 1990.
- SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **Anhangabaú: história e urbanismo**. tese de doutoramento. FAU-USP, 1995.
- SOMEKH, Nadia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo, 1920-1939**. São Paulo: Nobel, 1997.
- SOUZA, Edgard Egydio de. **História da Light: primeiros 50 anos**. 2ª ed. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico da Eletropaulo, 1989.
- STIEL, Waldemar Corrêa. **História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus**. São Paulo: Pini/Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, 1984.
- TAUNAY, Affonso d'Escragnoille. **História da cidade de São Paulo**. São Paulo: Melhoramentos, 1954.
- TOGNON, Marcos. **Arquitetura italiana no Brasil: a obra de Marcello Piacentini**. Campinas: Editora Unicamp, 1999.
- TOLEDO, Benedito Lima de. **O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo**. São Paulo: João Fortes Engenharia, 1981.
- _____. **São Paulo: três cidades em um século**. 2ª ed. São Paulo: Duas Cidades, 1983.

_____. **Álbum iconográfico da Avenida Paulista.** São Paulo: Ex-Libris/João Fortes, 1987.

_____. **Anhangabahú.** São Paulo: FIESP/1989.

_____. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo.** São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

TYRWHITT, Jacqueline e SERT, Josep Lluís e ROGERS, Ernesto Nathan. **The hearth of the city: towards the humanisation of urban life.** Londres: Lund Humphries, 1952.

VALE do Anhangabaú. **Estudos e projetos não implantados. Compilação de subsídio ao Concurso.** São Paulo: Emurb, 1981.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo.** São Paulo: Annablume/Fapesp, 1999.

WILHEIM, Jorge. "De espaço a lugar" em Revista *Arquitetura e Urbanismo (AU)*, n. 42, junho-julho de 1992.

WOMACK, James e JONES, Daniel e ROOS, Daniel. **A máquina que mudou o mundo.** trad. Ivo Korytowski. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

XAVIER, Alberto e LEMOS, Carlos e CORONA, Eduardo. **Arquitetura moderna paulistana.** São Paulo: Editora Pini, 1983.

XAVIER, Alberto (org). **Arquitetura moderna brasileira: depoimento de uma geração.** São Paulo: Pini/ABEA/Fundação Vilanova Artigas, 1987.