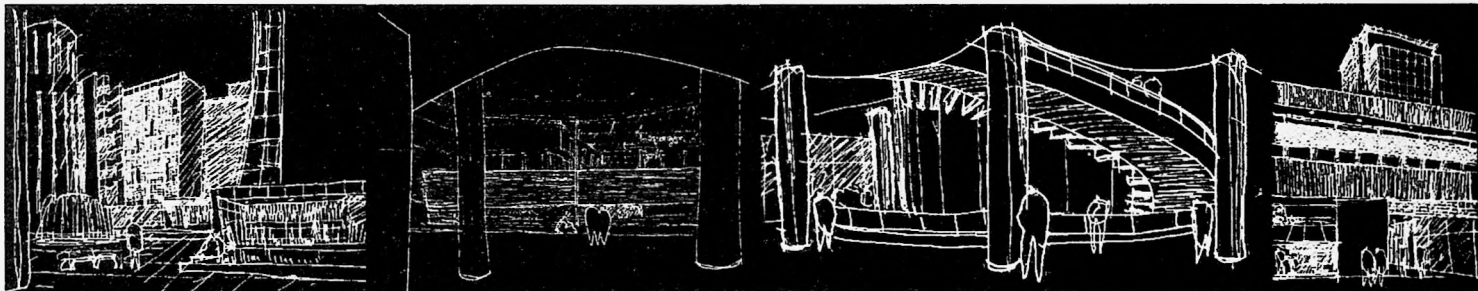


UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO



Entre o Público e o Privado: os espaços francos na Avenida Paulista

Sysno
1447763



Marcelo Luiz Ursini

Orientador
prof. Dr. Fábio Mariz Gonçalves

São Paulo
novembro de 2004

Entre o Público e o Privado: os espaços francos na Avenida Paulista

Entre o Público e o Privado: os espaços francos na Avenida Paulista

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

Marcelo Luiz Ursini

Orientador
prof. Dr. Fábio Mariz Gonçalves

São Paulo
novembro de 2004

*À memória de meu avô Pedro Ursini
que ensinou-me o gosto pelo debate.*

Resumo

Na construção de nossas cidades, as noções de espaço público e de espaço privado têm se definido pelos valores de uso e posse, mantendo, portanto, uma relação de oposição. A arquitetura, porém, deveria ser entendida sempre como uma ação de interesse público, onde o desenho de espaços *entre* estas duas categorias de espaço permitisse a fruição da cidade pelos cidadãos que optaram viver em uma *cidade aberta*. Que espaços são esses e que papel têm desempenhado na construção de uma cidade que possam inscrevê-la em *uma idéia de modernidade*: a convivência das diversidades em um mesmo espaço democrático e franco. Nesta pesquisa estudaremos de que maneira os edifícios da avenida Paulista lidam com a relação entre o público e privado, lançando mão de diversas estratégias espaciais que relacionem de maneira *franca* os objetos arquitetônicos, a cidade e seus cidadãos.

Abstracts

In the construction of our cities, the concept of public and private spaces has been defined by the values of use and ownership, which has an opposite correlation. Architecture, however, should always be understood as an action of public interest, where the design of spaces between these two categories of space allowed citizens, who chose to live in an open city, to benefit from it. What kind of spaces are they and what role have they performed in the construction of a city that can be integrated with *the idea of modernity*: the close association of varieties in the same democratic unified space. In this survey we are going to study how the buildings at Paulista Avenue deal with the *interrelation between public and private*, proposing several strategies which can aggregate architectural designs, the city and its citizens.

Índice

- 09 **Introdução**
- 10 Uma motivação
- 11 Uma idéia de modernidade
- 12 Por uma cidade democrática

- 14 **A Questão dos Espaços Públicos e Privados**

- 21 **Breve História da Evolução Urbana da Avenida Paulista**

- 22 Introdução
- 27 Avenida Paulista: ficção de *boulevard*
- 31 Modernismo e modernização
- 39 Decadência ou apenas diversidade social?
- 43 Um resumo gráfico

45	Espaços Francos na Avenida Paulista
46	Espaço público vivo: o Conjunto Nacional
49	Conectando espaços: Galeria 2001 e Center 3
51	Insistindo no aberto e contínuo: Cetenco Plaza, Parque Paulista e Crowne Plaza
54	Um circuito de espaços francos
56	Gentilezas urbanas – outras maneiras de relacionar o público e privado que não a conexão: pilares, marquises, jardins e terraços
65	O Belvedere, do Trianon e o Masp.
68	Ao redor do Parque Siqueira Campos: a Galeria Trianon
71	Eixos transversais: Fiesp, Banco Real e Eluma
77	O Nações Unidas e o desafio habitação-escritório-comércio
79	Subir ou descer? O Quinta Avenida e o acesso em meios níveis
81	Galerias comerciais na Paulista: caminhando zigue-zaghe
84	O edifício do Citycorp e a persistência da generosidade urbana
86	Edifícios recentes após os anos 90: o CYK
90	Conclusão
95	Bibliografia
99	Agradecimentos

Introdução

Uma Motivação

A motivação inicial em fazer este trabalho nasceu durante os primeiros anos da graduação, daquilo que durante muito tempo consideramos um enigma: *desenhando edifícios, desenhar a cidade*. Como uma ação tão circunscrita pelas necessidades particulares e específicas, restrita aos limites de um lote e pensada como um evento único poderia ter a pretensão de estar desenhando um fenômeno tão complexo como uma cidade?

Este enigma continuou a nos acompanhar também no início de nossa atuação profissional, porém, agora algumas intuições nos orientavam. A arquitetura deveria ser entendida como uma ação de interesse público ou coletivo.

Esta premissa orientou nossos projetos, portanto, também nossas reflexões em busca de uma arquitetura franca e generosa em relação à cidade. Nestes momentos de

desenho, acompanhados sempre de uma certa ansiedade, procurávamos exemplos de arquiteturas bem sucedidas que pudessem nos auxiliar na solução deste enigma. Nosso olhar começou a procurar quais elementos poderiam conferir um sentido de urbanidade ao objeto arquitetônico. Percebemos então, que um vocabulário arquitetônico, sem propostas claras e sem pertencer a um projeto coletivo não nos serviria. Ficava cada vez mais evidente que para relacionar nossas propostas arquitetônicas com a cidade teríamos que entendê-la como fenômeno, pois sem isso, corríamos o risco de que nossas propostas caíssem na ingenuidade ou arrogância. Aceitar a cidade real como ela é, como um ponto de partida não significa embarcar em um pragmatismo por vezes estéril ou cínico, é acreditar no embate das utopias com a realidade.

Uma idéia de modernidade

Arquitetura e urbanismo deveriam ser partes de uma mesma ação: qualificar o espaço urbano para a vida do homem moderno. Ser moderno não pressupõe estar em um porto seguro aparatado por toda sorte de equipamentos tecnológicos, protegido de contatos estranhos e ameaçadores às próprias convicções. A definição de modernidade a que se refere este estudo, tributária das idéias e conceitos apresentados por Marshall Berman (1987) em seu livro "Tudo que é sólido desmancha no ar", é um convite à aventura do conhecimento, do confronto das idéias, da convivência das diversidades em um mesmo espaço franco e democrático. Esta modernidade, inscrita em uma tradição que remonta aos meados do século XIX, supõe-se universal, dinâmica e não conformista. O exercício desta modernidade materializa-se no ambiente urbano, no encontro que se dá nos espaços públicos e coletivos

das cidades: ruas, avenidas, praças, mercados, estádios, centros comerciais, equipamentos de transporte público e tantos outros espaços significativos ao desenvolvimento da vida cotidiana contemporânea.

Esta pesquisa pretende vasculhar a persistência desta idéia de modernidade no desenho e construção de nossas cidades, analisando a relação entre os espaços públicos e privados na avenida Paulista.

Por uma cidade democrática

Os espaços de nossa cidade estão longe de representar uma verdadeira democracia. Os espaços públicos têm escasseado ou foram abandonados pela classe média e as elites. O principal motivo alegado é a falta de segurança e os altos índices de criminalidade atestados em nossa metrópole. Ninguém pode condenar a atitude de procurar segurança para si próprio e sua família, seja pelo uso intensivo de grades, cercas, câmeras de segurança ou pela fuga para espaços controlados e fechados: os shopping centers, os condomínios verticais e loteamentos fechados. Todas estas atitudes têm em comum o fato de serem imediatistas, culminando em um maior enclausuramento e abandono da vida pública (YÁZIGI, 2000: 24). Enquanto isto, a desigualdade social, um dos reais motivos dos altos índices de violência e do abandono dos espaços públicos, continua crescendo, é que este problema não permite uma

solução imediata, de cunho meramente administrativo ou físico.

O ambiente urbano que a modernidade nos impõem é o do conflito, do encontro com o outro, com o diverso. Berman nos mostra em suas "cenas modernas primordiais" (BERMAN, 1987: 144) que a mesma Paris rasgada por largas vias para permitir o livre passar dos exércitos e fluxo de mercadorias, também possibilitou o livre ir e vir das populações excluídas. Os bulevares, assim como nossas avenidas verdadeiramente modernas (entre elas, a avenida Paulista atual), trazem à luz as nossas "feridas sociais". Desta maneira, a modernidade nos obriga a uma atitude política: fechar os olhos e fugir desta realidade ou lutar pela transformação. No âmbito do nosso trabalho as perguntas seriam: nossa única opção é abandonar os espaços

Berman buscará esta cenas modernas primordiais em vários autores, artistas, pensadores e eventos do século XVIII ao século XX. Nossa pesquisa centrou especial atenção ao terceiro capítulo: "Baudelaire: o Modernismo nas Ruas".

públicos, abertos e francos de nossa cidade? Devemos abandonar nossas ruas, calçadas e praças? Abdicar de fluir pela cidade, através de caminhadas e passeios prontos a encontrar o inesperado? Devemos como arquitetos abandonar a dimensão pública e coletiva de nosso fazer?

Destas inquietações emerge o papel central do pedestre para conferir valor de uso à cidade. Eduardo Yázigli em seu livro "O mundo das calçadas" descreve três circuitos possíveis em nossa cidade: "os que podem circular em espaços fechados e protegidos; os excluídos de qualquer espaço digno; os que querem usufruir de uma cidade aberta" (YÁZIGLI, 2000: 18) .

Richard Sennett reforça a validade desta cidade aberta, própria ao homem cosmopolita², onde os contatos sociais podem ser mais amplos:

"Uma réis pública representa, em geral, aqueles vínculos

de associação e de compromisso mútuo que existem entre pessoas que não são unidas por laços de família ou associação íntima: é o vínculo de uma multidão, de um povo, de uma sociedade organizada, mais do que o vínculo da família ou de amizade". (SENNETT, 2002: 16)

A opção política a qual se insere este trabalho é de insistir numa cidade aberta e franca, certos que estamos que as classes já incluídas, em real exercício de sua dimensão cidadã, e os excluídos ao reclamarem sua cidadania, todos optarão por esta mesma cidade democrática e poderemos nos autodenominar: cidadãos cosmopolitas.

²Cosmopolita é o homem que se movimenta despreocupadamente em meio a diversidade, que está a vontade em situações sem nenhum vínculo nem paralelo com aquilo que lhe é familiar. (SENNETT, 2002: 31)

A Questão dos Espaços Públicos e Privados

O início desta pesquisa pressupõe a construção de definições das quais não poderemos fugir: espaço público e espaço privado, compreendendo tanto os espaços livres como os construídos. Certo será que apesar da evidente oposição de sentido, o que nos interessa discutir é uma série de outros conceitos, estratégias, reflexões e relações que possam ser construídas e desenhadas *entre* o público e o privado.

O senso comum define o espaço público como oposição ao espaço privado, reduzindo estes conceitos a valores de uso e posse. Desta maneira público e privado se separam de forma nítida, desprezando qualquer possibilidade de continuidade entre estes espaços. Uma mera definição jurídica não daria conta das reais necessidades de complementariedade entre estas categorias de espaço.

Ruas (e seus derivados: avenidas, bulevares etc) e praças

são arquétipos de espaços estritamente públicos e de provisão e manutenção da administração pública. As ruas e suas calçadas deveriam permitir a livre circulação de veículos e pedestres, respeitadas regras de uso e convivência social. As praças, em uma relação de complementariedade com as ruas, deveriam permitir um maior rol de atividades, estas menos ligadas aos deslocamentos. (QUEIROGA, 2000). Estes espaços deveriam manter, todavia, uma relação de simbiose com os espaços privados, notadamente os espaços construídos que se ocupam de satisfazer uma série de necessidades cotidianas do homem moderno: centro de compras, mercados, galerias comerciais, hospitais, escolas etc. Apesar desta complementariedade, alguns autores apontam a necessidade da prevalência de um sistema de espaços públicos em relação aos espaços privados. Estes espaços devem ter uma "forma precisa e culturalmente assimilada" (ruas, praças, pátios etc) e devem, arranjando-se de forma contínua, permanecer no tempo. (HUET, 2001)

Manuel de Solá-Morales apesar de parecer ratificar a superioridade do espaço público provido pela administração pública para disponibilizar a cidade a seus habitantes, afirma a necessidade destes espaços "contaminarem" o espaço privado, pois não é possível "ignorar o tecido privado", espaço onde a população vive seu cotidiano (SOLÁ-MORALES,2001).

" A importância do espaço público não está, certamente, em ser mais ou menos extenso, quantitativamente dominante ou protagonista simbólico, senão referir-se entre si os espaços privados fazendo também deles patrimônio coletivo. Dar caráter urbano, público, aos edifícios e lugares que sem isso seriam somente privados, esta é a função dos espaços públicos - urbanizar o privado, quer dizer convertê-lo em parte do público" (SOLÁ-MORALES, 2001: 103-104).

Desta posição defendida por Solá-Morales, surge a

importância dos espaços coletivos, espaços que são privados em sua titularidade, mas absorvem usos públicos. O seu ponto de vista pressupõem uma relativização destes conceitos, cabendo às intervenções da administração pública qualificar como coletivo ao que não é, "dar valor público ao privado".

O arquiteto holandês, Herman Hertzberger, apresenta uma definição que também relativiza estas categorias ampliando-as além dos aspectos jurídicos.

" Os conceitos de 'público' e 'privado' podem ser interpretados como tradução em termos espaciais de 'coletivo' e 'individual'. Num sentido mais absoluto, podemos dizer: pública é uma área acessível a todos a qualquer momento; a responsabilidade por sua manutenção é assumida coletivamente. Privada é uma área cujo acesso é determinado por um pequeno grupo ou por uma pessoa,

que tem a responsabilidade de mantê-la. Os conceitos de 'público' e 'privado' podem ser vistos e compreendidos em termos relativos como uma série de qualidades espaciais que, diferindo gradualmente, referem-se ao acesso, à responsabilidade, à relação entre a propriedade privada e a supervisão de unidades espaciais específicas." (HERTZBERGER, 1999: 12-13) .

A definição de Hertzberger não prioriza o espaço público em relação ao privado e não aponta claramente o Estado como o principal provisionador destes espaços. Possivelmente esta visão venha do fato de a Holanda, assim como vários outros países europeus terem uma tradição social sólida e enraizada em toda a sua sociedade, destacando que estas sociedades vivem em uma situação de justiça social muito diferente da encontrada em países subdesenvolvidos, como por exemplo, o Brasil. Dada esta igualdade social, é natural que todas as partes envolvidas na gestão da cidade,

tanto os agentes públicos como privados, dividissem a responsabilidade na criação de um espaço urbano mais democrático. Nestas sociedades que chegaram neste patamar de justiça social, a prevalência do público sobre o privado parece ser um fato inerente à construção e uso das cidades. Há, no entanto, aqueles que destacam a importância do tecido privado: "a boa cidade é aquela em que bons edifícios particulares – sobretudo os bons edifícios - têm valores sociais que os extrapolam" (SOLÁ MORALES, 2001: 106), e aponta como exemplos: as fachadas dos boulevares de Paris e as entradas dos arranha-céus de Nova York.

Parece bastante produtivo para o desenho de nossas cidades que o público ordene o privado, devemos desenhar nossos edifícios aceitando esta hierarquia, possibilitando espaços de transição e ajuste entre o público e privado. Ao longo de seu didático "Lições de Arquitetura", Hertzberger

apresenta algumas estratégias para alcançarmos este objetivo: demarcações, diferenciação e zoneamento territoriais, intervalos, demarcações privadas no espaço público, domínio público, o espaço público como ambiente construído e o acesso público ao espaço privado³.

Neste ponto, cabe definir estes conceitos no âmbito deste trabalho. Públicos são os espaços de provisão e manutenção da administração pública que deve zelar pelo seu caráter democrático e aberto. Privados são aqueles espaços onde o acesso é seletivo, dependendo de normas, decisão individual ou de pequenos grupos. Os espaços de titularidade privada mas com conotações públicas de uso serão considerados *espaços francos*. Desta maneira, prevalecerá o uso público ou coletivo sobre a titularidade. A qualidade de *espaço franco* se dará quando seu acesso prescindir de qualquer identificação e que sua disposição espacial estabeleça forte conectividade urbana, partindo

da hipótese que o sistema de espaços públicos funcione como articulador destes espaços de titularidade privada. Nestes espaços, a noção de *pracialidade*, defendida por Eugênio Queiroga (2001) em sua tese de doutoramento, será emprestada para definir o caráter público de um determinado espaço privado.

"Nesta tese, afirmando-se a praça como um sub-espaço, importará qualificá-la a partir da natureza dos usos nela verificados, tanto ou até mais do que pelo sistema de objetos normalmente identificado como praça. Quem define a praça é o que nela se realiza, assim um sistema de ações e objetos que apresente forte conotação pública, de livre acessibilidade é o que vai caracterizar o espaço como praça. Desta forma, situações de *pracialidade* poderão ocorrer, eventualmente, em ruas, avenidas, descampados e até em edifícios." (QUEIROGA, 2001: 57)

³Titulos dos capítulos da parte A – Domínio Público – de seu livro "Lições de Arquitetura".

A idéia de praça pode ser muito esclarecedora para a definição dos espaços *francos* de interesse nesta pesquisa. Desde a Grécia e Roma antigas, as praças absorveram os mais diferentes e contraditórios usos: festas religiosas, enforcamentos, mercados, apresentações artísticas populares ou eruditas, comícios, concentrações políticas, descanso, passeio etc. Configura-se, portanto, como um espaço de acomodação flexível e receptor de diversidades (QUEIROGA, 200 : 56).

A identificação de espaços *francos* que apresentem *pracialidades* não pressupõe que estes substituam os espaços públicos. Por mais abertos aos diversos usos e usuários que os espaços *francos* possam se mostrar, sua capacidade de acomodar contradições será sempre restrita e controlada e nunca virá a substituir a importância dos espaços públicos, onde a sociedade possa expor suas contradições e conflitos sociais. Não podemos, porém,

ignorar a importância dos espaços privados na vida cotidiana. É de suma importância colocar em destaque estes espaços *francos* que verdadeiramente incentivem e fortaleçam a esfera da vida pública, independente de sua titularidade.

A arquitetura moderna com seu forte compromisso social legou-nos uma infinidade de exemplos e estratégias para desenhar um ambiente urbano aberto e franco, resultado de uma visão utópica de cidade⁴, apesar do excesso de especialização e a prevalência do carro sobre o pedestre que urbanismo funcionalista preconizou. Enquanto as moradias ganhavam em habitabilidade, a cidade perdia em coesão. Somente na década de 50, com as primeiras revisões críticas ao Movimento Moderno, percebe-se a necessidade de centros de sociabilidade, "o coração das cidades⁵ reclamados pelo VIII CIAM.

⁴Poderíamos ilustrar esta cidade utópica com a Ville Radieuse de Le Corbusier, onde a rés do chão é totalmente pública, desta maneira abolindo o "embate" entre o público e o privado.

⁵Expressão cunhada por Camille Sitte, cujos ensinamentos voltaram a ter importância a partir dos anos 50.

O momento atual da arquitetura brasileira é de profunda reflexão, e até de certa perplexidade, frente a imensa herança acumulada pela Arquitetura Moderna Brasileira. Acreditamos não fazer sentido uma mera volta ao passado, mas não podemos nos conformar com o abandono da esfera pública como um fato sem volta. Basta perceber a quantidade de edifícios que foram capazes de manter o espaço público vivo apesar de idealizados para o lucro pelos seus empreendedores. A avenida Paulista, recorte escolhido pela nossa pesquisa, apresenta vários exemplos deste momento excepcional da nossa arquitetura moderna. O Conjunto Nacional, o Nações Unidas, o Quinta Avenida e o Masp estão em plena vitalidade, demonstrando as possibilidades de uma arquitetura despidoradamente urbana e franca.

Breve História da Evolução Urbana da Avenida Paulista

Introdução

Ao analisarmos a sucessão de eventos que constrõem a história da avenida Paulista, poderíamos definir três momentos: sua inauguração e ocupação residencial de alto valor aquisitivo, o processo de verticalização ainda acontecendo dentro de um cenário preponderantemente residencial e finalmente sua consolidação como um dos espaços centrais da metrópole, substituindo-se o uso residencial pelo comércio, escritórios e serviços de abrangência metropolitana. Inclui-se nesta fase não só o apogeu da avenida, mas o que alguns enxergaram como seu definitivo declínio.

Outra possibilidade de periodização, que acreditamos ser pertinente ao escopo da pesquisa, seria relacionar estes eventos a possíveis modelos de cidade. O cientista social, Heitor Frúgoli Jr., relaciona estes modelos logo

na introdução de seu livro "Centralidade em São Paulo - trajetórias, conflitos e negociações na metrópole". Cidade moderna, modernista e *pós-moderna* são tratadas como inspirações iniciais para incluir o objeto daquela pesquisa num quadro teórico quanto ao urbanismo (2000: 19-25).

A inauguração da Paulista, em 1891, marca o esforço de modernização da cidade, fortemente influenciado, como não poderia ser diferente, pelas intervenções urbanísticas que se faziam na Europa. Joaquim Eugênio de Lima estudou engenharia na Europa e possivelmente estava atualizado em relação a estes acontecimentos. Não custa lembrar também, a enorme influência da cultura européia, notadamente a francesa, nos hábitos e costumes das elites paulistanas. Guardará em sua criação dois aspectos que permanecerão como herança: seu desenho seguindo o

modelo dos bulevares parisienses em escala reduzida e sua destinação a população de alto poder aquisitivo.

O momento da verticalização que se inicia nos anos 40 e se estende até os anos 70, coincide, a medida que o papel de centralidade vai aumentando, com a entrada em cena do planejamento urbano como instrumento organizador das cidades. A visão de Plano será preponderante. A cidade deve ser ordenada segundo preceitos de funcionalidade. O incremento do transporte rodoviário, principalmente o individual colocará as questões viárias como principal problema a ser equacionado pelos planos desenvolvidos para a cidade.

Os urbanistas Jorge Wilhelm, Candido Malta ou mesmo o prefeito Faria Lima fazem questão de frisar que os planos propostos para a Paulista se inserem em planos globais, sejam um Plano Diretor ou um Plano de Vias Expressas

para a cidade.

O projeto do Conjunto Nacional ocupa o papel de marco anunciador da centralidade que a Paulista passa a efetivamente assumir nos anos 70, portanto é um ponto de inflexão no caráter da avenida. O programa: centro de compras, serviços e hotel (posteriormente substituído por apartamentos) mostrava-se bastante ousado, pois a Paulista, apesar de já ter iniciado seu processo de verticalização, era ocupada apenas por habitações. Desta maneira este empreendimento funda na Paulista seu caráter metropolitano, imprimindo um desenho modernista à avenida, confirmado pela presença contemporânea de outros edifícios vinculados a esta estética: Edifício Anchieta, Nações Unidas, Paulicéia e São Carlos do Pinhal, Três Marias, Quinta Avenida e Masp.

A década de 50 é também marco na metropolização de

São Paulo. Não era mais possível deixar a cidade a deriva, era urgente planejar aliás, como já havia antevisto Prestes Maia. Os Planos que se sucedem nos anos 60 e 70 se caracterizam em reforçar o papel articulador do espigão central, em particular o trecho da avenida Paulista, prevendo desenhos que transformassem seus espaços públicos em verdadeiros centros de interação social da metrópole, apesar da ênfase viária destas propostas. Desta maneira é importante analisar o projeto Nova Paulista elaborado pelo poder público que foi parcialmente realizado. A década de 70 e o início dos anos 80 assistem a implosão final da avenida construída no começo do século XX, ocupada agora pelas torres em concreto e vidro sedes dos bancos e multinacionais.

A última fase, que ainda estamos vivendo, caracteriza-se pelo abandono de qualquer visão global para centrar suas ações em intervenções pontuais. Seguindo a

movimentação das elites e dos investimentos dos recursos públicos rumo vetor sudoeste, vemos o surgimento de outras centralidades: primeiramente a Faria Lima e depois a avenida Berrini e Nações Unidas. A Paulista assiste então o aparecimento dos primeiros vestígios de declínio. Neste momento, diferentemente dos anos 60 e 70, o poder público não se mobilizará na procura de uma solução globalizadora, que entendesse a cidade como um sistema. O debate que se instala culmina em 1996 com a elaboração de um Concurso de Idéias para a Paulista e a criação da Associação Paulista Viva.

A proposta vencedora para revalorizar a Paulista isola-a do resto da cidade, não importa o que acontece além da avenida Bernardino de Campos. Sua ação inscreve-se no modelo de *enobrecimento* de áreas em processo de aparente declínio, desta maneira tentando salvaguardar os interesses e investimentos privados ali integralizados. Poderíamos até

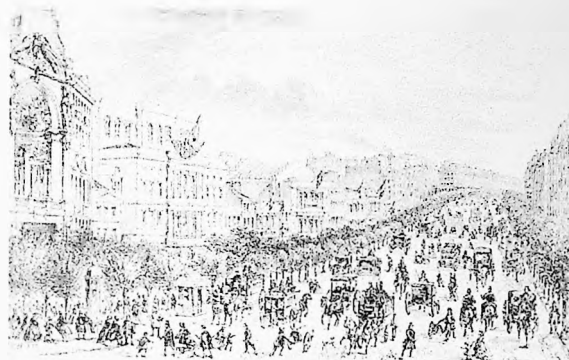
entender tal ação como fruto de uma competição que se trava dentro do território da própria cidade pela captação de recursos, principalmente públicos.

Estas periodizações poderiam ser usadas como uma linha do tempo sobre a qual disporíamos a transformação morfológica da avenida, de pretensão *bulevar paulistano* a uma das avenidas centrais paulistanas. Enquanto seu corte se alarga, seu desenho inspirados nos bulevares vai desaparecendo. Apesar disso, o uso multifuncional, a chegada das multidões, o transporte coletivo e a diversidade social, fazem seu ambiente se aproximar do *bulevar parisiense* do século XIX. Não deixa de ser paradoxal que quanto mais larga, mais tumultuada tenha ficado. Os equipamentos que foram implantados ali nos anos 70 e que foram uma de suas marcas durante décadas, gradualmente cresceram de tamanho: bancas de jornal transformam-se em lojas no meio do passeio; os canteiros

que pretendiam devolver um pouco de vegetação (todas as árvores remanescentes foram retiradas para o alargamento da avenida) servem apenas para defender as calçadas dos veículos; os abrigos de ônibus se proliferam em proporção direta ao número de linhas que passam a circular por ali (não obstante o metrô tenha sido instalado logo abaixo da avenida). Os edifícios continuaram subindo e transformando o corte transversal original. Em contrapartida a linearidade que sempre esteve ali se realça através de uma perspectiva profunda, pontuada de prismas, ora sólidos, ora reluzentes, dependendo do período de sua construção.

Apesar da extrema longitudinalidade, os eixos transversais se destacam: a rua Augusta, eixo preferencial e pioneiro na ligação do Centro e o Jardins, a articulação entre a vista do Centro, avenida Nove de Julho, Belvedere do Masp, Parque Siqueira Campos, praça Alexandre de Gusmão e novamente avenida Nove de Julho, funciona como o

principal eixo transversal da Paulista e também concentra as principais áreas livres do conjunto. Os importantes percursos transversais demonstram como a Paulista, eixo estruturador metropolitano, dialoga com os bairros de predominância residencial, a noroeste com a Bela Vista e a sudoeste Paraíso e Jardins, conferindo-lhe também importância local.



[01] [02] [03] O *boulevard du Temple* e o *boulevard Paulista*: enquanto o primeiro apresenta simultaneidade e diversidade de acontecimentos que vão de encontro com a visão de modernidade apresentada por Marshall Berman, a Paulista se aproxima muito mais ao ambiente de um "parque" parisiense ladeado de residências assobradadas. A serenidade que a foto da Paulista do início do século apresenta contrasta com o tumulto da ilustração de um *boulevard* do meio do século XIX.

Avenida Paulista: ficção de *boulevard*

Inaugura-se a avenida Paulista em 1891. Empreendimento liderado pelo engenheiro uruguaio Joaquim Eugênio de Lima, responsável pela concepção da avenida, tendo como proprietários dos terrenos da região João Augusto Garcia, José Borges Figueredo e o próprio Joaquim Eugênio. Situado ao longo do espigão divisor de águas dos rios Pinheiros e Tiête e coberto pelas Matas do Caagaçu, o sítio escolhido apresentava-se como local privilegiado à ocupação residencial de alto padrão aquisitivo, dada sua posição alta em contraposição às áreas alagadiças próximas ao Tamanduaté e relativa proximidade ao Centro da cidade. A cidade assistia então um expressivo crescimento econômico e demográfico demandando novas áreas residenciais a serem ocupadas por fazendeiros e negociantes bem sucedidos.



fonte: Avenida Paulista início do séc. XX (IACOCCA, 2004: 17); boulevard du Temple e parque Monceau (BENEVOLO, 1982: 107)

Inicialmente ocupada pela elite cafeeira transforma-se após a crise de 1929 em bairro residencial de novos milionários, em sua maioria imigrantes e seus descendentes, enriquecidos pela incipiente indústria e comércio que inaugurava uma nova fase da economia paulistana. Resultará desta ocupação *multicultural* uma arquitetura de caráter eclético que perdurará até o final dos anos 30.

Apesar de ainda pouco ocupada durante a primeira década do século XX, a região recebeu tratamento diferenciado pela municipalidade. Em 1900 já era atendidos por bonde, asfaltada com material todo importado da Alemanha em 1908, mesmo ano que as duas fileiras centrais de árvores são descartadas e as calçadas aumentadas para 6m; e em 1911 a prefeitura compra o Parque Villon para transformá-lo no Parque Trianon, adquirindo também o terreno em frente, onde constrói o Belvedere do Trianon. O paisagismo do parque ficou a cargo do arquiteto inglês Barry Parker e o

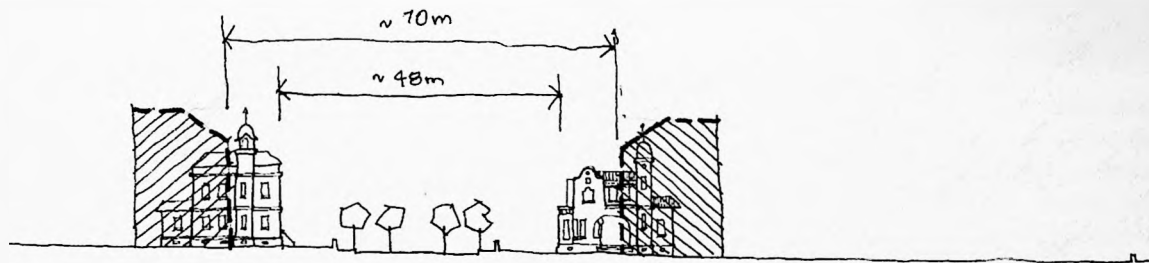
belvedere com o edifício em dois níveis foi projetado por Ramos de Azevedo. Este local foi se transformando em importante centro das atividades sociais da elite paulistana.

A configuração da avenida adota a solução dos *boulevards* parisienses em escala reduzida. Quatro fileiras de árvores definem três faixas de circulação: a central para circulação de bondes à tração animal nos dois sentidos, a intermediária destinada às carruagens e cavaleiros e as extremas para a circulação dos pedestres. Esta solução perfazia 28m de largura, bastante modesta se comparada aos quase 70m da avenida Champs Elysées em Paris. Volumetricamente se optou pela instalação de edifícios assobradados isolados no lote e emoldurados por extensos jardins, diferente, portanto das quadras-bloco características da intervenção hausmanniana de meados do século XIX.

A inauguração da avenida Paulista no limiar do século

[04] Corte transversal típico da avenida no começo do século XX; em tracejado e hachurado, o corte tipo da avenida do Champs Elysees; escala aproximada 1:1000.

O modelo adotado para o desenho da avenida Paulista é o dos boulevares parisienses, como o Champs Elysées, em escala reduzida. O exemplar francês possuía 70m aproximadamente, enquanto a Paulista perfazia um total de 48m, incluindo os recuos de frente das propriedades. Esta é sem dúvida uma das principais diferenças formais entre as duas avenidas: nos boulevares de Paris caminhava-se lado a lado às edificações, podendo manter um contato direto com as atividades ali desenvolvidas. Na Paulista, os jardins dos palacetes, afastavam os transeuntes e protegiam as residências dos acontecimentos da avenida. Naquele momento podíamos caminhar lado a lado aos muros que delimitavam claramente onde acabava o espaço público e começava o espaço privado.



XIX pode representar claramente um momento ímpar na construção de espaços públicos da cidade, embora este tenha sido um "esplendor fugaz e central" (YAZIGI, 2000). O modelo é europeu, mais precisamente francês, como demonstra a opção pela contratação de Bouvard para desenhar o Anhangabaú e o Parque D. Pedro. Hausmann é inspiração clara, para esta "modelação européia" mas quando transportadas para São Paulo, atendiam somente às elites. O *boulevard* paulistano está vazio das *cenas modernas primordiais* do *boulevard* parisiense.

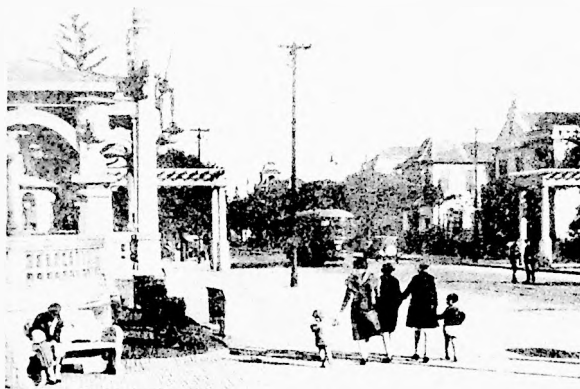
Marshall Berman nos apresenta dois poemas de Baudelaire

para ilustrar estas cenas: "Os olhos do pobres" e "A perda do halo", ambos ambientados no *boulevard*.

No primeiro poema, um casal de namorados terminam o dia em um terraço de um novo café na esquina de um *boulevard*. O local é esplendoroso, adequado para terminar um dia aparentemente perfeito. Enquanto se olham mutuamente, também são observados placidamente por uma família de pobres. Cada um dos enamorados reagirá de uma forma: o homem sente uma estranha afinidade, comove-se. A namorada, porém, sente-se incomodada e pede que ele tome alguma providência para afastar aquelas pessoas.

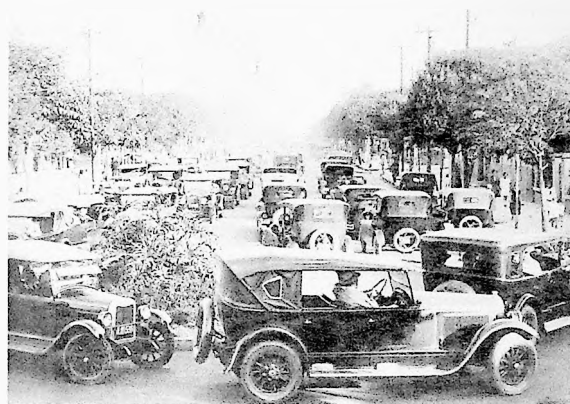
[05] [06] A avenida foi palco privilegiado de representação das elites paulistanas: corso, corridas e desfiles de carros, encontros no salão de baile e restaurante do Belvedere do Trianon, passeios no parque Siqueira Campos. Nenhuma dessas atividades realmente incluía outros extratos da população.

Fonte: Passeio na Paulista nas proximidades do Belvedere do Trianon e Desfile de carros na década de 20 (IACOCCA, 2004: 31e 33).



Em "A perda do halo", um artista e um homem comum se encontram possivelmente em um bordel. O homem comum surpreende-se com a presença do outro em tal lugar. Acontece que o artista está muito confortável em estar misturado aos homens comuns e não ser reconhecido. Relata, então, que acabara de perder seu *halo* ao cruzar o *boulevard*, ficara tão assustado com o movimento frenético de pessoas e veículos que até desistira de pegar seu halo de volta. Apesar da perda sentia-se muito bem.

Berman vai recolher algumas de suas *cenar modernas primordiais* destes dois poemas. Uma delas, a que parece comum aos dois relatos, é a perda da inocência, um despertar político. A modernidade nos obriga a uma reação política, ela desnuda aquilo que antes estava encoberto, escondido. Os pobres não irão embora, a mesma ação que os expulsou, possibilitará seu livre circular pela cidade. O tráfego e a multidão tomarão as ruas, espalhando um movimento frenético por todas as direções.

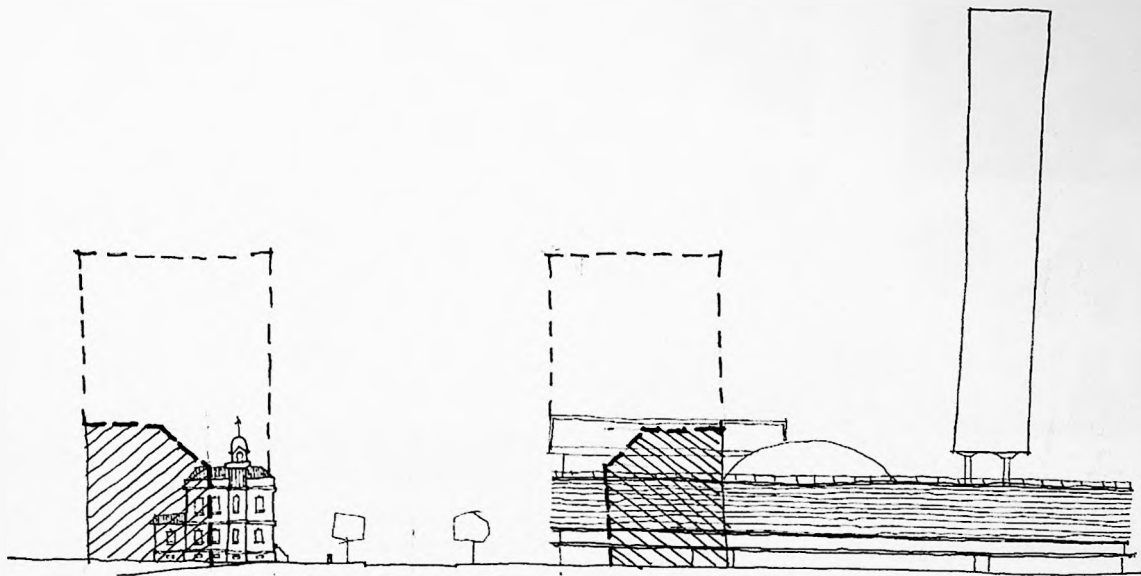


São Paulo do final do século XIX é uma cidade construída por particulares, a avenida Paulista é uma ação privada. Predomina a forma de pensar das classes dominantes, onde funcionalidade da cidade não era o objetivo principal. Mesmo com a ação de particulares, os investimentos foram sempre insuficientes, o poder público perde a autonomia na gestão da expansão da cidade que passa a ser gerida pelos interesses do capital privado. Decorre disto uma compartimentação social e funcional na ocupação da cidade.

A forma do *Boulevard* Paulista, decorrente desta ação privada liderada pelas elites paulistanas, vem vazia de qualquer significado moderno, portanto é apenas modernização: modernidade sem aventura, uma ficção de *boulevard*. Monofuncionalidade toma lugar da multifuncionalidade, curso ao invés de fluxo de mercadorias, representação de poder substituindo representação política, passeio das elites onde seria o espaço da multidão.

[07] Corte transversal típico da avenida na década de 50; em tracejado e hachurado, o corte tipo da avenida do Champs Elysées; apenas tracejado, o gabarito médio dos primeiros edifícios residenciais da avenida; escala aproximada 1:1000.

A década de 40 assiste ao início da verticalização da avenida Paulista, mas com uso ainda residencial. Neste momento a relação entre altura e largura da avenida começa a se afastar definitivamente de sua congêneres parisiense. Mas é com o projeto do Conjunto Nacional que temos a definitiva inflexão na sua configuração. No entanto a volumetria proposta é uma exceção. O volume vertical se afasta quase 90m do eixo da avenida, deixando o bloco comercial funcionar como volume de transição adequado à escala do pedestre. O gabarito do bloco comercial é muito parecido com o das edificações ao longo dos bulevares, mas o que deve-se destacar é a presença de atividades comerciais diretamente abertas para as calçadas, modificando drasticamente a relação original entre espaços públicos e privados.



Modernismo e Modernização

A década de 40 iniciará uma série de modificações no perfil da ocupação da avenida: sua verticalização e ampliação do quadro social dos seus moradores. A arquitetura eclética cederá lugar a estética modernista. A metrópole necessita de uma nova estética que acompanhe a velocidade de suas transformações e simbolize sua modernização.

A avenida Paulista passa rapidamente a se constituir em um eixo residencial fortemente adensado, as mansões do ciclo anterior são abandonadas culminando este processo

de decadência com a demolição do belvedere do Trianon em 1950.

O Conjunto Nacional e o Nações Unidas foram os edifícios que na década de 50 inauguraram esta avenida Paulista que conhecemos hoje, anunciando seu papel de nova centralidade, que em um curto espaço de tempo se consolida. Estes dois empreendimentos têm muitos aspectos em comum: o programa multifuncional sobrepondo comércio e serviços ao uso residencial,

[08] [09] [10] Apesar da verticalização em curso desde a década de 40, a paisagem nos arredores da Paulista permanecia bastante horizontal. A implantação do Conjunto Nacional em tal cenário pode se comparar a um "choque de modernidade" no âmbito da avenida, tanto pela opção estética, porte e perfil do empreendimento. Este impacto pode ser compreendido ao compararmos a residência Horácio Sabino que ocupava a quadra onde viria a se instalar o Conjunto Nacional. A partir deste momento o caráter desta avenida paulistana começará a se aproximar do cenário de modernidade que estamos adotando nesta pesquisa.



Fonte: Foto aérea da década de 50 com fotomontagem do Conjunto Nacional; foto aérea mostrando a quadra de implantação do Conjunto Nacional; a Mansão Sabino já demolida (IACOCCA, 2004: 52 e 54-55); Residência Horácio Sabino (HOMEM, 1996: 202).

ocupação intensiva do lote/quadra, aproveitamento máximo do potencial construtivo e a solução formal proposta pelos seus arquitetos de total adesão aos princípios da arquitetura moderna.

Naquele momento, apesar da consolidação deste ideário funcionalista no Brasil, estavam acontecendo as primeiras revisões em relação a este urbanismo regido pelos CIAM, identificando-se a necessidade de um outro foco de atenção projectual: a sociabilidade. Não por acaso as idéias de Camillo Sitte passam a ser reconsideradas e o seu "A Construção das Cidades segundo seus Princípios Artísticos" relido. É sua a expressão "coração da cidade" que servirá como chave para os esforços de dotar as cidades européias do pós-guerra de lugares públicos que

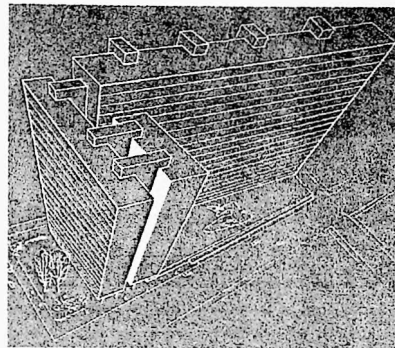
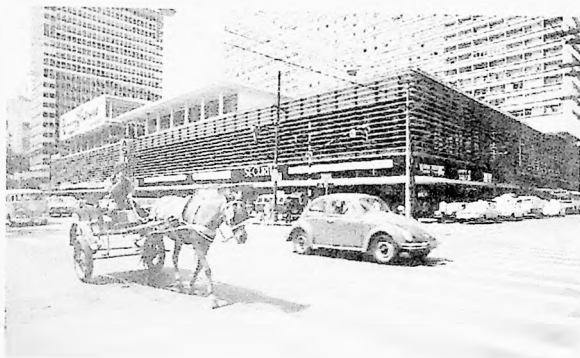
as revitalizassem.

O projeto do Conjunto Nacional foi escolhido em concurso fechado, selecionando-se a proposta do jovem arquiteto David Liebeskind, então com 26 anos. O terreno perfazendo uma quadra inteira (avenida Paulista, rua Augusta, alameda Santos e rua Padre João Manoel) havia pertencido a Horácio Sabino e era ocupado por uma bela mansão art nouveau de autoria de Victor Dubugras.

Constituído de um bloco comercial horizontal que ocupava toda a quadra e um bloco vertical que abrigava um hotel, depois substituído por um bloco residencial afastando 72 m da avenida Paulista, possibilitando a acomodação de um terraço jardim sobre a cobertura do conjunto comercial.

[11] [12] Conjunto Nacional e Nações Unidas são pioneiros da ocupação multifuncional na avenida Paulista, representantes de um desenho modernista que já havia se instaurado no Centro e agora alcançava o espigão central. Estas propostas da década de 50 já estão prontas para a multidão que tomará a Paulista a partir dos anos 70.

Fonte: Conjunto Nacional, década de 60 (IACOCCA 2004: 87); Perspectiva do Nações Unidas (ACROPOLE n. 262, ago 1960).



Cinco ruas-galeria de aproximadamente 11 metros de largura conectam o bloco comercial com as quatro faces do conjunto. Estas ruas convergem para o centro do conjunto onde uma rampa helicoidal e o bloco de elevadores desempenham papel focal, interligando as duas garagens em subsolo, o térreo, o segundo andar e o terraço jardim. Este núcleo é fartamente iluminado por uma geodésica translúcida.

O projeto original previa a ocupação de no máximo 10% da área do terraço para a construção de um restaurante, o restante seria destinado a um jardim⁶. Mais tarde, uma administração e uma academia de ginástica foram construídas, interferindo profundamente na volumetria proposta e no desempenho deste terraço jardim.

O bloco residencial, apesar do aspecto de lâmina, era constituído de 6 edifícios com acessos independentes com

unidades de 2, 3 e 4 dormitórios. Inicialmente construiu-se o bloco comercial e, numa segunda etapa, o bloco vertical.

Neste momento uma alteração na legislação em vigor, permitindo o uso institucional e de serviços na avenida Paulista, possibilitou outra mudança no uso deste bloco. O empreendedor encomenda ao arquiteto a adequação do conjunto a esta nova realidade, transformando 5 dos edifícios residenciais - um deles já estava finalizado neste momento - em dois blocos de escritórios.

Abelardo de Souza é o autor do projeto do edifício Nações Unidas, situado na confluência da avenida Paulista, avenida Brigadeiro Luiz Antônio e alameda São Carlos do Pinhal. Dois corpos verticais acomodam as habitações de 1 e 2 dormitórios que são acessadas por nove conjuntos de elevadores e escadas. Os blocos arranjam-se em forma de L, o mais extenso, com quase 100 metros, paralelamente

⁶Denise Xavier Mendonça relata em sua dissertação de mestrado que os herdeiros do casal Sabino só resolveram vender o terreno pertencente à família, pois José Tijurs se comprometera a reconstruir o extenso jardim que envolvia o antigo palacete no novo projeto. O terraço-jardim cumpriria esta função, segundo depoimento do arquiteto David Libeskind à autora da dissertação (1999: 115).

a divisa e afastado da avenida Brigadeiro Luiz Antônio; o outro faz frente para a avenida Paulista. Acomodado entre os blocos residenciais, um bloco de lojas e sobrelojas e sobre este um terraço jardim de uso dos moradores. Dois subsolos para garagens completam o conjunto.

O edifício se eleva sobre pilotis a partir da avenida Paulista, permitindo francamente que o fluxo das calçadas adentre o conjunto e alcance uma rua-galeria. Os elevadores abrem-se diretamente para esta rua, misturando-se com as lojas e o fluxo de pessoas que querem alcançar a alameda São Carlos do Pinhal passando por ali.

A busca formal destas arquiteturas é a da unidade. A base comercial do Conjunto Nacional é a quadra inteira elevada, tridimensional. No caso do Nações Unidas, onde o lote prevalece como divisão da cidade (quadra e lote), o bloco comercial se ancora no maciço vertical, este

sim responsável pela unidade do conjunto. Se a base-quadra-tridimensional do Conjunto Nacional ordena, a sua lâmina formalmente indiferenciada não permite que se distinga o que é habitação ou serviços, sala ou dormitório, prevalece o caráter modelar sobre a possibilidade do evento único. Encontramos a mesma busca de unidade no Nações Unidas embora a adoção de alguns recursos como molduras e cor injetem uma certa peculiaridade ao conjunto. Aqui, na semelhança entre as duas soluções, encontramos uma maneira de *encarar* a metrópole através do protótipo, da tipologia e do standard. (MENDONÇA, 1999)

As formas consagradas das cidades tradicionais são redesenhadas pelo viés da eficiência : rua, rua galeria e praça se pautam pelo movimento, acomodando o fluxo de pessoas e mercadorias. As ruas-galeria do Conjunto Nacional se encontram em um tipo de praça regida pelo espetáculo do movimento proposto pelas rampas e

elevadores. No caso do Nações Unidas não há concessões ao uso residencial a que ela dá acesso: corte único, generoso e sem transições. Enxergamos o fim desde o início, o alvo a ser atingido.

Estes dois empreendimentos, na sua decisão de concentrar atividades em um único endereço, respondem às novas necessidades emanadas pela vida moderna regidas pela eficiência.

Parece-nos que tendo os edifícios Nações Unidas e Conjunto Nacional papel de pioneirismo na conformação da Paulista e conseqüentemente da metrópole paulistana não se furtaram em afirmar o espírito de sua época. É de se lamentar as oportunidades perdidas por alguns edifícios construídos posteriormente, não entendendo as propostas de um urbanismo aberto lançadas por estas duas arquiteturas.

A década de 60 traz não somente a marca de uma

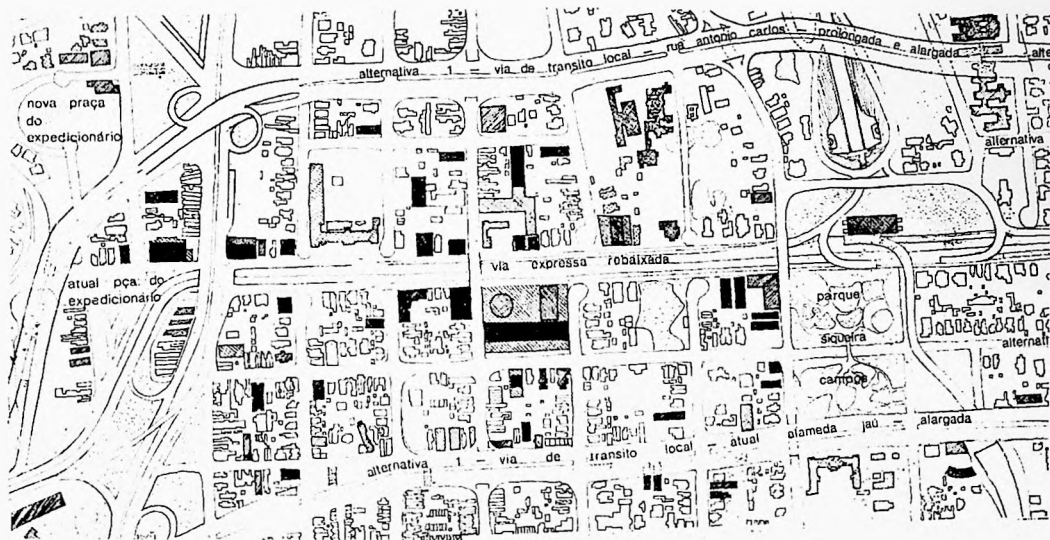
arquitetura reconhecida internacionalmente a crescente preocupação com o planejamento e ordenamento das cidades. Neste cenário várias propostas são desenvolvidas tendo como preocupação o papel estruturador que a avenida Paulista e o espigão central deveriam desempenhar na estruturação do espaço da metrópole paulistana.

Em 1965, Jorge Wilhelm apresenta sua proposta para a *Nova Paulista*, termo que servirá para designar um outro projeto de 1968 apresentado pela gestão Faria Lima e parcialmente implantado no início dos anos 70. Corroborando com a importância estruturadora deste compartimento da cidade, o urbanista Candido Malta Campos propõe também em 1968 um *Novo Centro Linear para a Metrópole*.

A *Nova Paulista* idealizada pelo urbanista Jorge Wilhelm seria uma estrutura viária sobre os 13 km de extensão do espigão central, prevendo-se ligar o Sumaré ao Jabaquara em apenas 10 minutos (78 km/h). Para tanto, previa-se uma largura constante de 38 m para toda a sua extensão,

[13] A ênfase dos planos desenvolvidos nos anos 60 é o transporte. As propostas de Wilhelm, Malta e Figueredo Ferraz, segregam o fluxo rápido de ligação com o resto da metrópole do tráfego local. Na proposta de Malta Campos observamos a predominância de soluções viárias: um novo eixo de entroncamento da Paulista com o eixo Consolação-Rebouças, via expressa rebaixada na Paulista, e conjunto de viadutos de ligação da avenida com a 9 de julho exatamente junto ao Masp e Parque Siqueira Campos, o principal conjunto de espaços públicos da avenida Paulista.

Fonte: Planta de localização de vias; sem escala. (ACRÓPOLE, n. 356, nov 1968, p. 26)



divididos em 4 faixas centrais para o trânsito rápido e duas faixas laterais para o trânsito lento (ônibus, táxis e lotações).

A proposta apresentada além de evidenciar a importância topográfica e histórica do espigão central, apoiava-se em duas características observadas pelo autor: o pluricentrismo e o transporte. Criticava fortemente as soluções urbanísticas que aprofundavam o caráter radio-concêntrico na estruturação da metrópole.

Na visão de Wilhelm, uma metrópole do porte de São Paulo (4,5 milhões de habitantes naquele momento) não poderia possuir um só centro que irradiasse todos os meios de transporte. Tal postura descambaria num ciclo vicioso, onde

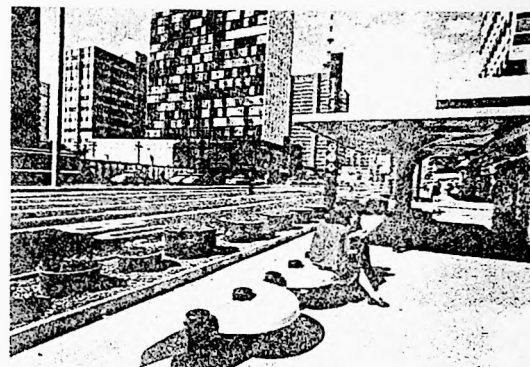
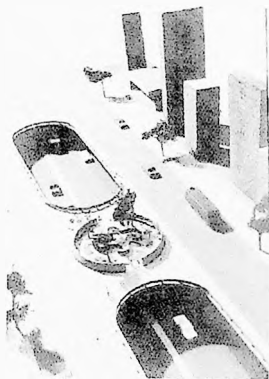
o incremento na capacidade das vias radiais reforçaria a importância do centro único, tornando-as insuficientes algum tempo depois.

O plano esboçado dividia o espigão central em 4 compartimentos: as cabeceiras, o centro recreativo-cultural da Vergueiro, O novo centro de negócios e turismo (avenida Paulista) e o centro recreativo-cultural do Araçá.

Candido Malta apresenta na revista Acrópole de 1968 uma versão resumida dos estudos elaborados pela equipe técnica do GEGRAN – Setor Territorial sob sua chefia.

A nova estrutura urbana proposta baseava-se na constatação da expansão do Centro rumo ao sudoeste, principalmente a Paulista e a urgência de eliminar o

[14] [15] [16] O Projeto Nova Paulista mantém a ênfase viária dos planos antecessores, mas introduz espaços públicos para os pedestres entre as vias locais. A pertinência destes espaços e contestável, tanto ao isolar estes espaços do movimento das calçadas como ao criar espaços pouco configurados para o pedestre. A ausência de arborização é um agravante neste caso. Tal impressão pode ser atestada pelo fechamento recente de parte da avenida aos domingos, transformando-a em avenida de lazer. Percebe-se que ao longo das calçadas concentram-se os encontros e recessos. O meio da avenida concentra as atividades dinâmicas como jogos, apresentações etc. que dificilmente poderiam acontecer se fossem ladeadas por duas vias, mesmo de trânsito local. Apesar do malogro do projeto Nova Paulista (parcialmente implantado), o alargamento da avenida e de suas calçadas para 10m, acompanhadas de um adequado projeto de mobiliário, sinalização e paisagismo injetou um novo dinamismo ao espaço público da avenida. Aos poucos, porém, este ambiente foi se deteriorando, não por causa do empobrecimento da população, mas pelo desleixo da municipalidade quanto a manutenção e renovação deste espaço público.



ciclo vicioso perpetuado pela estrutura rádio-concêntrica da área urbana central. A solução seria abandonar a monopolaridade e transformá-la num pólo linear aberto a expansão da cidade. Tal linearidade organizada em torno de um eixo perfeitamente dimensionado permitiria um fluxo contínuo e veloz dos transportes. As condições geográficas, morfológicas e históricas apresentadas pelo espigão central o credenciavam a ocupar este papel.

A exemplo das considerações feitas por Wilhelm em 1965, tal velocidade só seria conseguida com a segregação do tráfego rápido e de ligação com o resto da metrópole do tráfego lento e, portanto, local. No trecho da Paulista a solução previa o rebaixamento da via expressa central com o Metropolitano passando logo abaixo e executados simultaneamente, acarretando vantajosa economia nesta operação. O trânsito local se daria pelas paralelas à avenida Paulista: Antonio Carlos/São Carlos do Pinhal e do outro

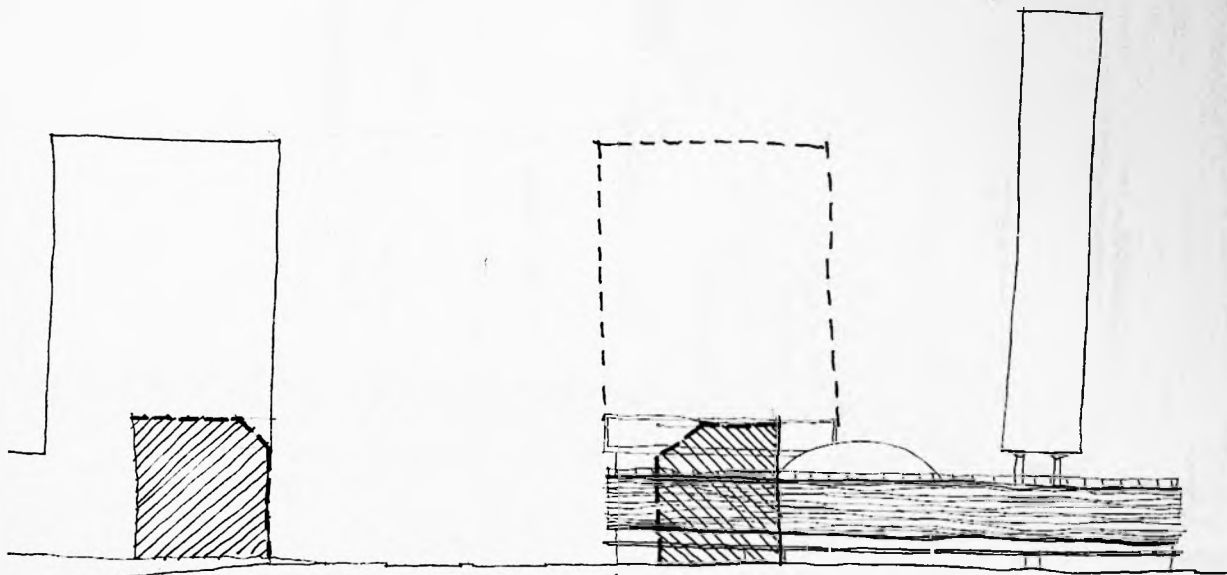
lado pela alameda Jaú que seriam alargadas para receber o dobro do fluxo local que a Paulista recebia naquele momento. Algumas transversais não cruzariam mais o espigão, terminando em *cul de sac*; Brigadeiro, Augusta e Consolação passariam em nível sobre pontes. A interligação entre os dois tipos de tráfego se daria por trevos localizados nos cruzamentos da 23 de maio, Brigadeiro Luis Antonio, Nove de Julho e Consolação.

A Nova Paulista é um projeto formulado na gestão do prefeito Faria Lima, retomando a proposta anunciada por Wilhelm em 65. O projeto ficou a cargo do engenheiro Figueiredo Ferraz e do arquiteto Nadir Mezerani. Constituiu-se de duas pistas rebaixadas com 11m cada, destinadas ao tráfego rápido e duas pistas de 9m, cada para o tráfego lento. O metrô deveria passar abaixo da pista inferior. A avenida seria alargada chegando a 48m, possibilitando passeios de 2m do lado interno as pistas lentas e 6m ao longo dos edifícios.

Fonte: Maquete do projeto Nova Paulista (PROJETO DESIGN, n. 209, jun. 1997 p. 93); Fotos da Paulista com o projeto de mobiliário, sinalização e paisagismo implantados (CJ ARQUITETURA, n. 05, 1974, p. 30-48).

[17] Corte transversal típico da avenida na década de 70; em tracejado e hachurado, o corte tipo da avenida do Champs Elysées; apenas tracejado, o gabarito médio dos edifícios de escritórios da avenida; escala aproximada 1:1000

A partir da década de 70 não sobram vestígios da avenida Paulista de 1891. O processo de verticalização e ocupação comercial e de serviços se consolida. Os recuos frontais são desapropriados para o alargamento do leito carroçável da avenida. Agora, no entanto, podemos caminhar extensos trechos lado a lado aos edifícios, assim como nos bulevares que inspiraram o desenho da Paulista.



A pista inferior em galeria seria iluminada e ventilada por generosas aberturas no plano superior. No nível superior entre estas aberturas previa-se a instalação de áreas de descanso, recreação, estar e jardins.

A obra inicia-se na gestão Faria Lima com a construção do complexo viário Consolação-Paulista, inaugurado em 1971. As obras para a implementação do plano continuam em 1972 na gestão Figueiredo Ferraz mas geram grande debate entre os políticos, culminando com sua paralização em 1973 após a exoneração do prefeito. Miguel Colassuono substitui Figueiredo Ferraz e opta pelo simples alargamento

da avenida e a implantação de um projeto de sinalização e mobiliário urbano (Cauduro e Martino); e paisagismo (Rosa Klías). A avenida é reaberta ao trânsito em 1974.

Os anos 70 confirmam a posição de centralidade da avenida. Consolida-se seu papel de centro bancário e sede de um grande número de empresas não financeiras, importantes entidades patronais e outras instituições. O *milagre* econômico e a nova lei de zoneamento alimentam o *boom* imobiliário dos anos 70 e deflagra a destruição final do que ainda restava do patrimônio arquitetônico do início do século XX.

[18] A avenida Paulista é escolhida como "símbolo" de São Paulo em concurso patrocinado pela Rede Globo em 1990. Muitos viram neste eleição uma estratégia ideológica. A Paulista passaria a ser o novo centro de São Paulo, enquanto o Centro tradicional ficaria com a imagem de velho e decadente. (VILACA, 1995 apud FRUGOLI 2000: 135,136). Alguns anos depois, a manutenção de alguns sinais de deterioração da avenida culminaram com a criação da associação Paulista Viva. Importante é se perguntar: Deterioração do que e para quem?



Fonte: vista aérea da Paulista atual (FRUGOLI, 2000: 263)

Decadência ou apenas diversidade social?

O movimento das elites e investimentos públicos e privados seguem seu trajeto rumo ao sudoeste e os anos 90 anunciam os primeiros sinais de declínio da avenida *símbolo* da metrópole: congestionamentos, sujeira, mendicância, deterioração patrimonial dos edifícios residenciais, fuga de moradores devido aos altos valores dos condomínios. Instaura-se, portanto o debate que buscará soluções para está "degradação". A Sempla propõe em 1995 um "corredor central de ônibus", prontamente rechaçado pelos agentes envolvidos.

A polêmica detonada pelo projeto de corredor central apresentada pela Spttrans leva o Instituto de Engenharia a organizar um fórum de debates com o objetivo de consolidar um programa que subsidie a elaboração de um projeto adequado para a revitalização da avenida Paulista.

Constata-se que a avenida Paulista daquele momento mostra-se tal como redesenhada nos anos 70. Passados 20 anos daquela intervenção, não obstante as profundas modificações no perfil dos usuários e o crescente aumento do fluxo de automóveis e ônibus, nenhuma outra intervenção fora implementada. Formula-se um inventário dos principais problemas encontrados que serviriam como roteiro de análise dos projetos apresentados. Os grupos de reflexão são divididos em quatro grandes temas: uso e ocupação do solo, espaço destinado ao pedestre, transportes e meio ambiente urbano. Foram convidados 7 equipes de arquitetos liderados por: Neuton Karazawa, Eduardo Longo, Roberto Loeb, Nadir Mezerani, Candido Malta Campos, Tito Lívio Fraschino e Júlio Neves.

Candido Malta e Nadir Mezerani apresentam uma revisão

das propostas desenvolvidas por eles no final dos anos 60 e já comentadas anteriormente. A proposta de Karazawa, assim como havia proposto Malta em 1968, desloca o trânsito local para as paralelas mas não transforma o viário da Paulista em via expressa. A melhoria que se conseguiria com esta ação reverteria em um redesenho das calçadas. Propõe ainda um sistema de *mall bus* que circularia pela avenida usando combustível não poluente. Os debatedores convidados porém, rechaçaram tal idéia já que o metrô faria exatamente o mesmo trajeto também sem poluir.

Longo e Loeb propõem que os pedestres circulem pela Paulista em calçadas-passarelas elevadas do solo, mantendo a circulação de veículos inalteradas. Tito Lívio é o único a apresentar uma intervenção pontual interligando Masp, Parque Siqueira Campos e Praça Alexandre de Gusmão até avenida 9 de Julho, proposta essa já contemplada em esboços da arquiteta Lina Bo Bardi, autora

do projeto do Masp.

A proposta de Júlio Neves reformula as calçadas: propõe reduzir ao máximo as interferências causadas pelos respiros do metrô que seriam relocados para o meio da avenida que teria seu canteiro central aumentado de 2,5m para 7 m e o mobiliário urbano que ocuparia uma faixa restrita de 3m na calçada lateral, deixando os 5m restantes para a circulação livre de pedestres.

Os analistas convidados não escolhem nenhuma das propostas por entenderem que todas eram incompletas. Finalizam o encontro sugerindo um programa com o objetivo de instruir uma futura intervenção. O programa desenvolve-se obedecendo os grupos temáticos definidos no começo do debate relacionando estratégias e ações. Os principais pontos seriam:

a) Visando consolidar a Paulista como centro de negócios e

ponto de encontro, incentivar o uso misto e o adensamento dos imóveis. O poder público deveria criar então uma Operação Urbana para a área de influência da Paulista intensificando os usos mistos, liberação de gabaritos através de diversos instrumentos jurídicos, reurbanizar praças, rebaixar vias, conectar as atividades comerciais com as estações de metrô aproveitando todo o potencial existente nos subsolos da avenida. Destaca duas intervenções pontuais: rebaixamento da Paulista no trecho da Praça Osvaldo Cruz e Masp, possibilitando a interligação das várias áreas livres ali existentes (como apontava a proposta da equipe de Tito Lívio).

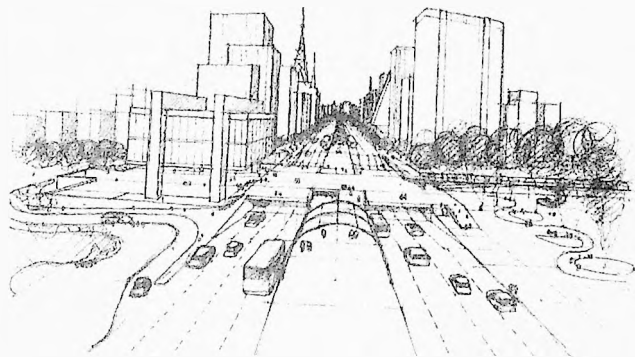
b) As calçadas deveriam ser organizadas de maneira a permitir livre circulação dos pedestres, distribuindo-se desta maneira, criteriosamente os demais equipamentos. Recomenda explicitamente que o canteiro central não seja aumentado acarretando prejuízo à largura das calçadas

existentes.

c) Elege o metrô como o melhor meio de transporte em áreas urbanas. Reafirma a necessidade da continuidade da linha da Paulista até a Vila Madalena (naquele momento ainda não executada), e aponta a linha da Vila Sonia- Pari como prioritária para reduzir ainda mais o número de ônibus trafegando na Paulista. Entende que o as linhas de ônibus devem atuar de modo complementar ao metrô, reduzindo-se porém as ociosidades. Aponta que a Paulista têm no tráfego local sua prioridade, devendo-se afastar o tráfego de passagem para as vias paralelas ou outras vias principais do sistema viário da cidade. Por fim, adverte da necessidade da construção de garagens públicas que seriam implantadas em regime de concessão a iniciativa privada.

O impasse resultará na criação naquele mesmo ano da

[19] A proposta vencedora de concurso instituído em 1996, insiste na criação de uma *calçada central* que concentraria as paradas de ônibus e outras atividades ligadas ao pedestre. As calçadas laterais seriam reduzidas. Novamente uma proposta que não investe na valorização das calçadas junto aos edifícios para a recuperação de uma vida pública, como se *circular* excluísse o caminhar ao longo das calçadas



Fonte: Perspectiva da proposta vencedora (José Magalhães e equipe), (AU Arquitetura e Urbanismo, n. 68, out/nov 1996, p. 38)

Comissão Paulista Viva, responsável em encontrar um projeto para ser implementado ainda na gestão de Paulo Maluf (criador da comissão). Opta-se então pela elaboração de um Concurso de Propostas para a Valorização Urbana da Avenida Paulista (1996).

Entre propostas gerais e pontuais a equipe vencedora propôs como elemento estruturador da avenida uma calçada central que abrigaria série de usos ligados aos pedestres, inclusive parada de ônibus e acessos as estações de metrô. As calçadas ao longo dos edifícios seriam reduzidas a 8m, sendo que 5m seriam exclusivas para a circulação de pedestres e os 3m restantes concentrariam o mobiliário urbano, vagas de estacionamento para carga e descarga e táxis. O MASP se uniria com o Parque Siqueira Campos por meio de uma praça, passando a Paulista abaixo desta plataforma. Em suma, frontalmente contra às sugestões feitas pelo Instituto de Engenharia.

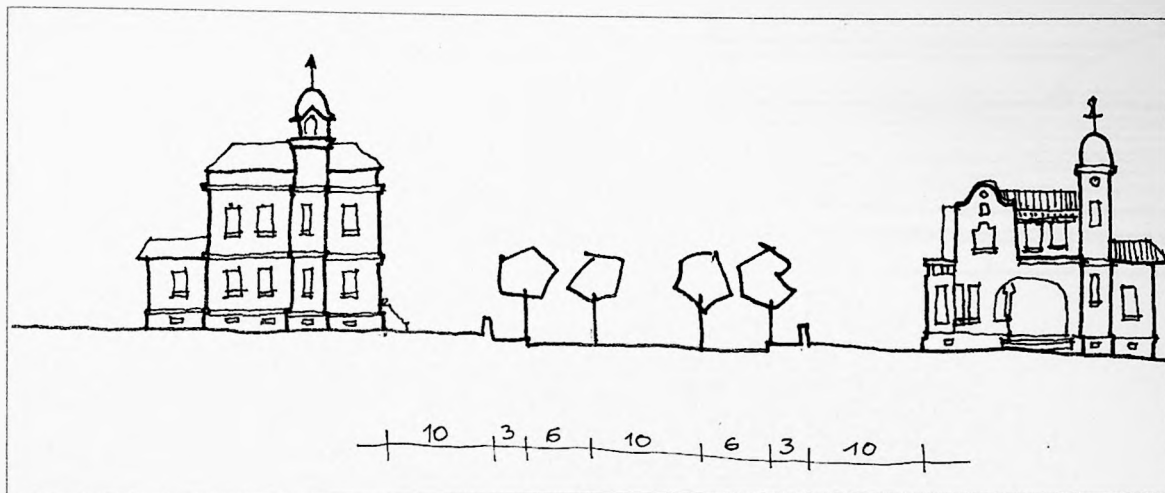
A escolha de um projeto para a avenida configura o fim da Comissão e a sua substituição pela Associação Paulista Viva. Nenhuma das propostas apontadas no projeto foi implementada.

O final dos anos 80, 90 e virada do século assistem, diferentemente do que se previa, um série de empreendimentos que demonstram que a Paulista ainda mantém vitalidade: o Conjunto Nacional se requalifica e torna-se novamente uma referência, o SESI/FIESP implanta o seu Centro Cultural projeto de Paulo Mendes da Rocha, dois grandes empreendimentos de escritórios são construídos em terrenos remanescentes, um edifício residencial dos anos 40 é demolido para a construção de um novo edifício de escritórios, dois hotéis são inaugurados, remodela-se o Center 3, aguarda-se um novo edifício projetado por Ruy Otakhe, as calçadas encontram-se tomadas por todas as classes sociais: de executivos a vendedores de *yakisoba*.

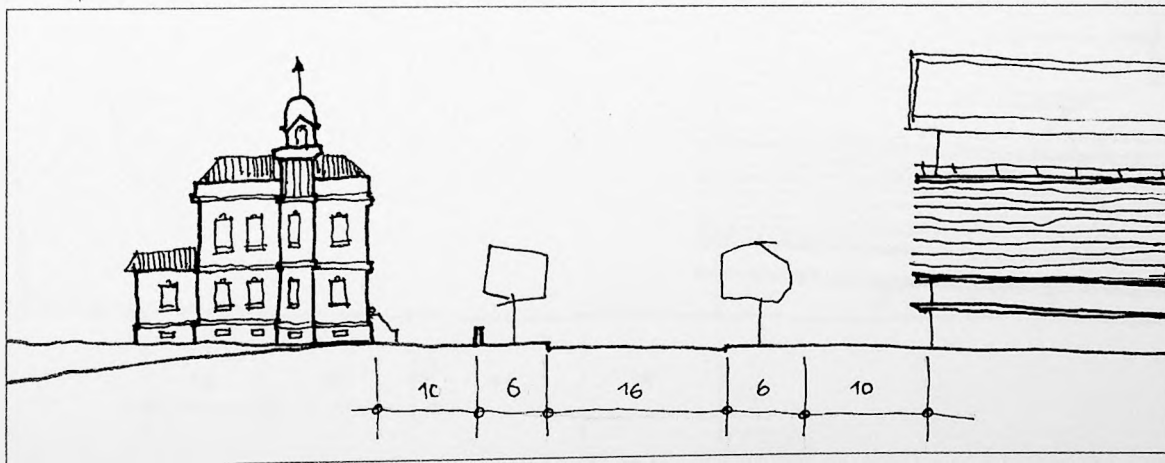
Resumo Gráfico

Cortes transversais típicos da avenida, destacando o dimensionamento das calçadas e leito carroçável da avenida:
a) primeiras décadas do século XX; b) década de 50; c) projeto Nova Paulista, 1968-72 (parcialmente implantado);
d) à partir de 1974: escala aproximada 1:500.

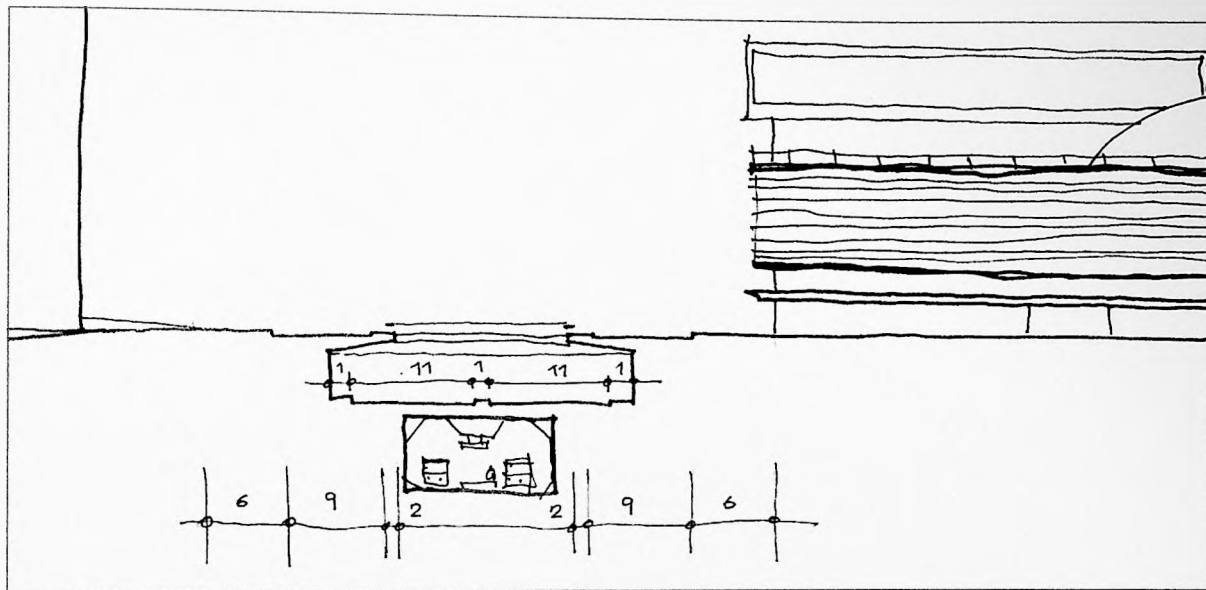
[20] Originalmente a avenida possuía aproximadamente 28 m de largura, organizada por quatro fileiras de árvores que definiam as vias de circulação de pedestres, veículos de passeio e transporte de cargas e mercadorias, reproduzindo a mesma organização dos bulevares parisienses



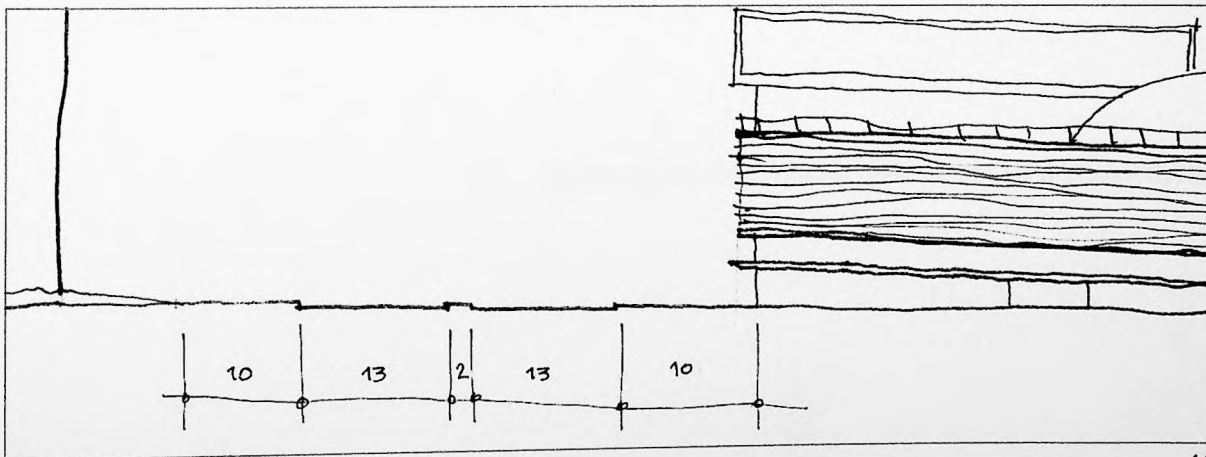
[21] A implantação de bondes elétricos obriga a ampliação do leito central da avenida para 16 m e a eliminação de duas fileiras de árvores; as calçadas passam, então para 6 m. Com a liberação de algumas atividades comerciais e de serviços, alguns edifícios. Conjunto Nacional (inaugura todo o bloco comercial em 1958). Banco Nacional (1967). Banco Sul Americano (1963) e outros, passam a necessitar de uma relação mais franca com as calçadas. O recuo de frente passa a ser incorporado pelas calçadas com a eliminação de qualquer obstáculo que distingui-se os limites entre o público e privado, desta maneira as calçadas podem chegar a 16 m.



[22] O espiçao central passa a ser considerado importante eixo ordenador da metrópole a partir da década de 60. Alguns planos serão desenvolvidos para a região com especial ênfase no fluxo de veículos e transporte coletivo, minimizando a importância local da avenida que já se encontrava dividindo importantes áreas residenciais da cidade. O projeto Nova Paulista de 1968 propõem dividir o fluxo de passagem do fluxo local. Os recuos seriam desapropriados e a largura final das calçadas passaria para 6m, embora houvesse a previsão de espaços para atividades de recreação, estar, descanso e jardins no meio da avenida, entre as aberturas propostas para iluminar e ventilar a pista inferior. A adequação destes espaços é bastante questionável, principalmente pela eliminação de toda a vegetação de grande porte, já que o centro da avenida é o ponto onde a verticalidade dos edifícios é mais sentida pelos pedestres.



[23] O projeto da Nova Paulista é abandonado e decide-se pelo alargamento da avenida e a adoção de um novo mobiliário urbano, sistema de sinalização e paisagismo que vão dar o caráter "moderno" definitivo da avenida que perdura até hoje, apesar da deterioração destes elementos. As calçadas passam a 10m, generosas se não fossem os inúmeros obstáculos que forem sendo acrescentados: enormes bancas de jornal, vasos, pontos de ônibus etc.



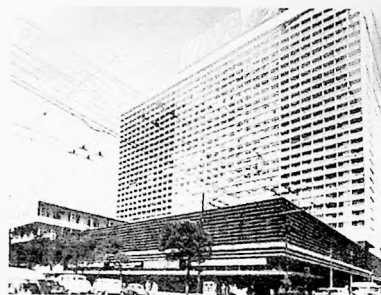
Espaços Francos na Avenida Paulista

[24] [25] David Libeskind, então um jovem arquiteto, deveria estar alinhado, ou pelo menos informado, à arquitetura de Mies van der Rohe em sua fase americana. Lever House e Conjunto Nacional, aparentemente são arquiteturas influenciadas pelas obras do mestre alemão. A semelhança volumétrica é evidente, mas não é válida quanto a sua inserção urbana: o Conjunto Nacional se mostra fortemente conectado ao seu entorno aceitando misturar o público e o privado na res do chão. A Lever House, por sua vez, anula qualquer embate entre estas categorias ao erguer o edifício sobre pilotis.



Espaço público vivo: O Conjunto Nacional

A arquitetura adotada para o Conjunto Nacional não deixa dúvidas quanto a sua filiação ao Movimento Moderno e nos remete a um cenário primordial da cidade moderna: o movimento das multidões. Muito embora no momento da idealização deste empreendimento na década de 50 tal cena não fosse uma realidade para a avenida Paulista, já caracterizava como um todo a então metrópole em formação. "São Paulo, a cidade que nunca para" é um dos slogans logo incorporados pela população paulistana. O movimento frenético se espalha por todas as direções, veículos abarrotam as ruas do Centro da cidade, a imagem é a do caos, tal qual a Paris hausmanniana do século XIX. O urbanismo do século XX que se sucedeu, irá construir, como sabemos, teorias e planos que imprimissem ordem e eficiência a cidade moderna. O Conjunto Nacional adota um arranjo volumétrico tributário destes diagramas ordenadores,

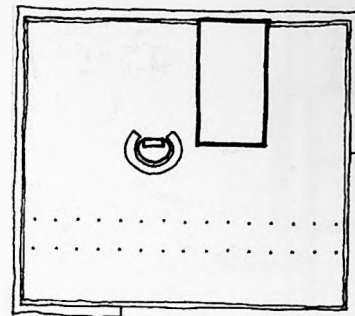
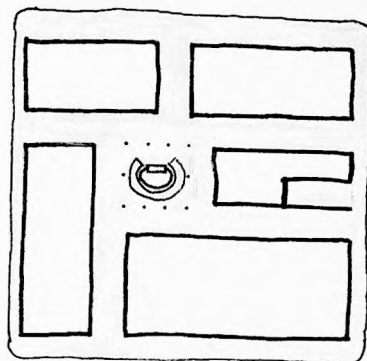
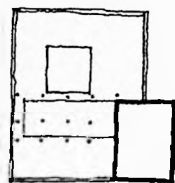
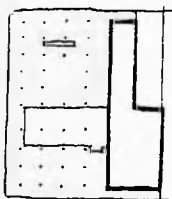


principalmente os desenvolvidos por Hilberseimer como conclui Denise Xavier Mendonça:

"Deste modo, O Conjunto Nacional parece seguir os princípios proclamados por Hilberseimer, que acreditava que o edifício podia estruturar a grande cidade e retirá-la do caos... Uma semelhança que, antes de ser apenas teórica, é também programática e formal. Em seu esquema de uma cidade de Arranha-Céus, Hilberseimer propõe a reprodução do módulo habitacional sobre bases comerciais, de serviços e de circulação e estabelece uma concepção asséptica do volume." (MENDONÇA, 1999: 132)

Se a estética utilizada filia o projeto de Libeskind à Arquitetura e Urbanismo Moderno, o relaciona a outros exemplos de edifícios modernos singulares como o Lever House, projetada por Gordon Bunshaft em 1951. É evidente

Fonte: Lever House (SCULLY, 2002: 73); Conjunto Nacional (XAVIER, 1983: 37).



[26] Lever House. Plantas do térreo (a) e terraço (b): escala aproximada 1:2000

[27] Conjunto Nacional. Plantas do térreo (a) e terraço (b): escala aproximada 1:2000

A comparação das plantas dos térreos e dos níveis dos terraços dos dois edifícios deixa clara a distinção das duas soluções quanto ao porte das intervenções e a suas inserções urbanas: o térreo do Conjunto Nacional se apresenta como um coeso conjunto de 5 "quadras", aceitando a continuidade do tecido urbano ao redor. O edifício americano trata o térreo como um espaço mediador, que não permite que a cidade ao redor adentre pelo conjunto.

a semelhança entre as soluções, mas ela se fixa numa identidade decorrente da utilização do mesmo repertório formal: uma lâmina vertical apoiada sobre uma lâmina horizontal. Ambos também fazem uso de *pilotis*, uma das principais marcas do Movimento Moderno. No caso do Conjunto Nacional, este serve como elemento de transição entre os dois corpos e para liberar todo o terraço-jardim. Adotando uma outra estratégia, Bunshaft, ergue o volume horizontal sobre *pilotis*, liberando todo o seu térreo, desta maneira utilizando-o de maneira mais ortodoxa. Este nível na Lever House se apresenta como "espaço público morto" na visão de Richard Sennett:

"O andar térreo da Lever House é uma praça ao ar livre, um pátio com uma torre que se ergue na face norte e, a um andar acima do térreo, uma estrutura baixa em torno dos três lados restantes. Mas deve-se passar por debaixo desta ferradura para se penetrar da rua no pátio; o nível da

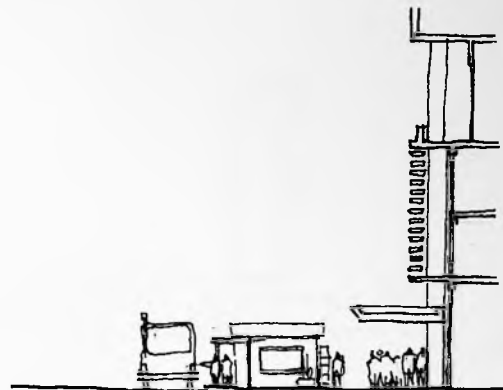
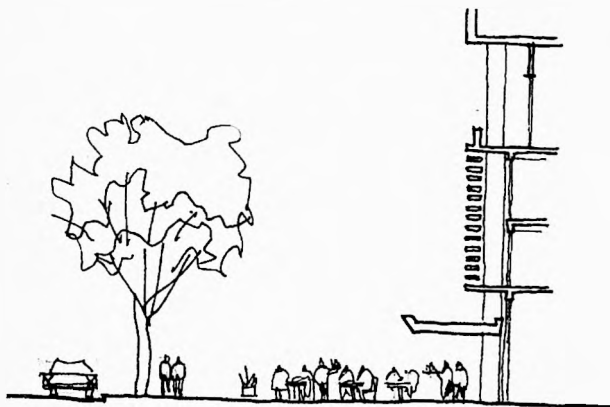
rua é espaço morto. Não há diversidade de atividades no andar térreo: é apenas uma passagem para o interior. A forma deste arranha-céu Internacional está em desacordo com sua função, pois uma praça pública em miniatura é declarada, mas a função destrói a natureza de uma praça pública, que é de mesclar pessoas e diversificar atividades." (SENNETT, 2002: 26)

As quatro ruas internas que cruzam o térreo do Conjunto Nacional têm onze metros de largura, generosas o suficiente para receber o caminhar desta multidão e ao mesmo tempo permitir um recesso ao longo das vitrines ritmadas pela seqüência dos pilares. O encontro dessas ruas é na definição de Libeskind, um *hall central*, acomodando rampas e elevadores. É muito mais: hall que é praça configurada pelo movimento ao seu redor, dominada pela sinuosidade das rampas e luz natural captada acima. Movimento e encontro no térreo, contemplação e descanso no terraço-jardim.

[28] Corte esquemático do Conjunto Nacional, calçada e marquise da avenida Paulista, década de 50; escala aproximada 1:250.

[29] Corte esquemático do Conjunto Nacional, calçada e marquise da avenida Paulista, situação atual; escala aproximada 1:250.

O bar do Fasano foi o primeiro estabelecimento a abrir suas portas no Conjunto Nacional em 1957. O recuo de 10m se misturava com a calçada, permitindo uma animação desconhecida ao ambiente da Paulista da década de 50. Calçada generosa, marquise e arborização criavam um lugar propício à vida pública. O Fasano fechou seu bar em 1968, indicando que o perfil da avenida ia se modificando. O alargamento da avenida em 74 roubou 6m desta calçada pública, mas a marquise continua a desempenhar papel fundamental na qualificação deste espaço, ordena o caminhar nesta calçada agora mais apertada e protege aqueles que decidem por uma pausa perto dos pilares que ficam um pouco afastados das vitrines.

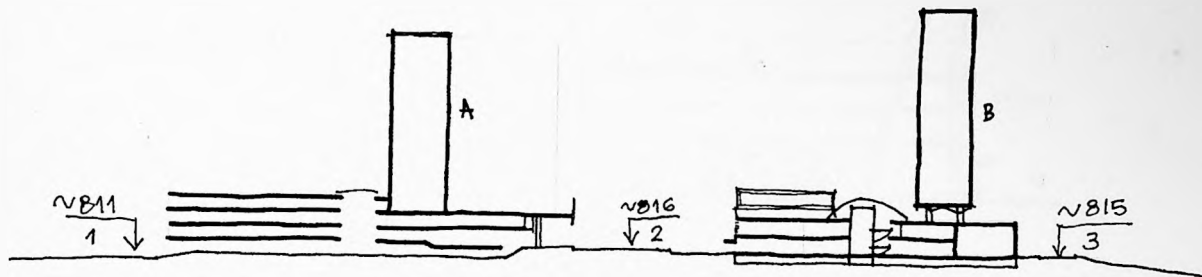


Seus espaços internos estão em continuidade aos espaços públicos das calçadas. Antes do alargamento da avenida nos anos 70, o recuo da lâmina horizontal em relação a Paulista possibilitava seu uso como complementar às lojas que se abriam para as calçadas. O bar do Fasano, enquanto permaneceu ali até 1968, ocupava este recuo com mesas. Atualmente um dos únicos espaços que reproduzem esta situação no âmbito da Paulista é a "prainha": bares e cafés do conjunto Winston Churchill que se abrem para a calçada da alameda Joaquim Eugênio de Lima.

O Conjunto Nacional se apresenta como um *espaço público vivo*, conectando e animando fortemente às calçadas ao seu redor. Libeskind transforma, sem comprometer a unidade do bloco-quadra horizontal, o térreo em um coeso conjunto de cinco quadras delimitadas pelas ruas internas ao conjunto. Reinterpreta com um traço modernista os espaços das galerias comerciais inventadas na Paris do século XIX.

[30] Corte transversal esquemático, passando pelo Conjunto Nacional e Center 3: escala aproximada 1:2000. A) Center 3; B) Conjunto Nacional. Nacional: 1) rua Luis Coelho; 2) avenida Paulista; 3) alameda Santos.

Estes dois edifícios, implantados frente a frente, possibilitam uma conexão qualificada entre as cotas 811.00 (Rua Luis Coelho) e cota 816 (avenida Paulista e alameda Santos). Esta opção de circulação apresenta-se ainda mais importante ao constatarmos que o Edifício do Banco Safra, que ocupa o lote na Paulista com Augusta, não prevê nenhuma estratégia específica para o contorno desta esquina, mantendo uma jardineira ladeando a apertada calçada neste trecho inicial da rua Augusta. (ver também [42]).



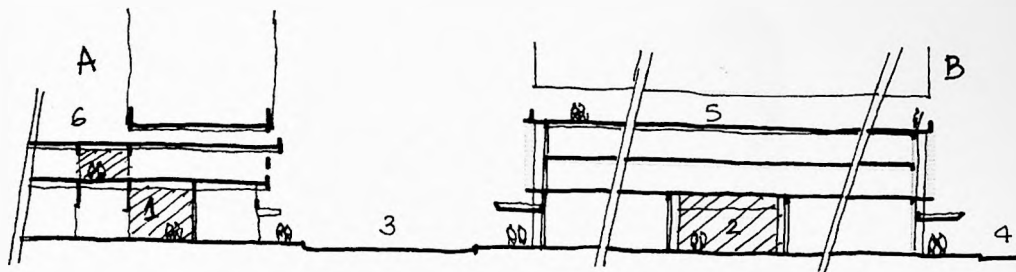
Conectando espaços: Galeria 2001 e Center 3

As galerias comerciais foram um modelo bastante utilizado, principalmente no Centro Novo de São Paulo. Alguns destes edifícios, como a Galeria Califórnia, o Copan (1951), a Galeria R. Monteiro (1960) e a Galeria Metrópole (1960) são contemporâneos ao Conjunto Nacional (1955) que foi pioneiro junto com o Nações Unidas (1953) desta forma de uso e ocupação na região da Paulista. Todas estas empresas obtiveram sucesso, em um primeiro momento, como exemplos de uma arquitetura preocupada em “instaurar uma urbanidade cosmopolita” em nossa cidade (ANELLI, 2001: 221). Rino Levi, Jacques Pilon e Giancarlo Gasperini são alguns destes mesmos arquitetos que junto a outros desta mesma geração irão também intervir na Paulista, levando consigo esta maneira de desenhar a cidade.

À medida que a partir dos anos 60 se consolidava, o comércio e serviços se consolidavam na região do espigão central, o modelo das galerias comerciais também era utilizado em alguns empreendimentos na Rua Augusta, e no final dos 60 e início dos 70 proliferaram também na Paulista. O Center 3 (Jorge Wilhelm) e a Galeria 2001 (Roger Zmekhol), em frente e ao lado respectivamente, do Conjunto Nacional são dois destes exemplos.

A Galeria 2001 traça uma relação de identidade tipológica muito forte com as soluções do Conjunto Nacional. O bloco comercial em dois níveis de lojas ocupando todo o terreno exceto os recuos obrigatórios, a torre de escritórios que nasce de um aparente terraço mas que neste caso é apenas uma laje técnica e uso de ruas internas que se encontram numa praça onde se dá a escada para o pavimento superior

[31] Corte esquemático passando pelo Conjunto Nacional e Galeria 2001. escala aproximada 1:500; A) Galeria 2001; B) Conjunto Nacional; 1) galeria comercial possibilitando a passagem entre a Paulista e a rua João Manoel; 2) galeria comercial possibilitando passagem entre a Paulista, Pe. João Manoel, Augusta e aiameda Santos; 3) rua Pe. João Manoel; 4) rua Augusta; 5) terraço jardim do Conjunto Nacional; 6) terraço técnico da Galeria 2001.



Enquanto o eixo Conjunto Nacional/Center 3 funciona transversalmente à Paulista, unindo cotas em acentuado desnível, o conjunto formado pelo mesmo Conjunto Nacional e a Galeria 2001 forma um eixo de circulação paralelo à avenida e na mesma cota. O importante é destacar que a solução adotada pela galeria 2001 nos permite vislumbrar a continuação deste eixo, criando uma ocupação de miolo de quadra pouco comum em nossa cidade (ver [45]).

de lojas. Todas as soluções encontradas no Conjunto Nacional são usadas, mas sem a mesma escala devido as pequenas dimensões (comparando-se ao Conjunto Nacional) do lote ocupado. As ruas internas são estreitas, conectam calçadas que não são opostas, o espaço central é exíguo para desempenhar a função de praça à maneira do Conjunto Nacional. Apesar disto, reconhece a proposta urbana do Conjunto Nacional e parece desejar dar-lhe continuidade. As duas ruas-galerias que saem da rua Pe. João Manuel quase que em frente a um dos acessos do Conjunto Nacional, acabam no recuo lateral, como que esperando aquele muro cair para que se possa continuar este projeto de unificação dos lotes e conexão entre quadras.

O Center 3 ocupa um lote em forma de T, incrustado entre a avenida Paulista, rua Augusta e rua Luis Coelho. Na cota mais baixa (excetuando as garagens em subsolo) o acesso se dá por galeria de lojas tanto pela Augusta como pela Luis Coelho. No encontro destas galerias um conjunto de escadas rolantes possibilita alcançar o nível que dá acesso

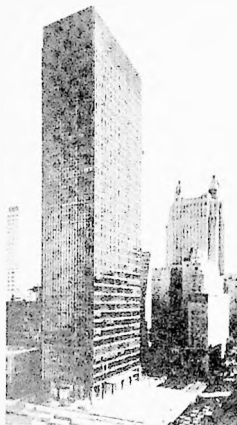
a Paulista e ainda aos dois pavimentos superiores. Este centro comercial foi recentemente reformado e inclui, além de lojas, salas de cinema e uma praça de alimentação, conferindo-lhe uma ambiência mais próxima dos atuais shopping centers que das galerias comerciais. Apresenta-se totalmente interiorizado e com pouca captação de luz natural. Sua principal qualidade reside nas conexões permitidas entre ruas de intenso movimento de pedestres e apresentando considerável desnível entre elas (Paulista em relação à Augusta e Luis Coelho).

Estes três edifícios apresentados: Conjunto Nacional, Center 3 e Galeria 2001 apresentam um conjunto de espaços francos interligados. São espaços que são utilizados durante todo o dia e algumas horas da noite durante toda a semana, propiciando claramente uma ampliação dos espaços de uso público. O interior e exterior se complementam já que o tecido urbano se torna mais coeso, não obstante as torres sobre estes blocos mantenham-se isoladas e afastadas propiciando insolação, ventilação e a materialização de outros pressupostos do Movimento Moderno.

[32] Edifício Seagram
Nova York, 1958. Philip
Johnson e Mies Vander Rohe.
(SCULLY, 2002: 73).

[33] Edifício Banco Nacional.
São Paulo, 1967. Rocha
Diniz e Fernando Pimentel.
(ACRÓPOLE, 1967, n. 346).

Aqui reforça-se a influência
do *estilo internacional* que
irá vigorar durante os anos
60 e 70, na avenida Paulista.
Destaca-se a composição
volumétrica prismática
precisa, postado de forma
solene em uma praça seca. O
edifício se destaca como um
homem erecto, controlando a
paisagem.



Insistindo no aberto e contínuo: Cetenco Plaza, Parque Paulista e Crowne Plaza.

O modelo de torre de escritórios sobre uma base horizontal comercial convive neste setor com alguns edifícios isolados no lote. A sede do Banco Nacional e Banco do Brasil, construídos nos anos 60 parecem estar fortemente influenciados pelos edifícios americanos de Mies van der Rohe ou, como no Cetenco, nas plazas norte-americanas, cujo um dos mais expressivos exemplos continua sendo o Seagram Building. O isolamento definitivo do edifício no lote, abandonando a coesão que os volumes baixos adotados com maior destaque nos anos 50 e 60 propiciavam, evidencia o papel preponderante que os espaços livres devem desempenhar como articuladores entre os espaços públicos e privados e na construção de uma cidade aberta e franca. O Cetenco Plaza, como o próprio nome do empreendimento explica, baseia sua

solução nas plazas corporativas americanas. A implantação adotada oferece uma área livre de grande proporção, totalmente aberta, contínua e conectada com as calçadas circundantes da Paulista, Frei Caneca e Ministro Rocha Azevedo. Seu caráter é um tanto frio, como que a espera do sol a aquecê-la (solução importada de outras latitudes?), aparentemente desolado (não há árvores, mas apenas um jardim sobre laje), os edifícios totalmente envidraçados de cima a baixo não criam linhas de força em seu perímetro, uso ou espaços de transição que complementem a praça proposta. A volumetria ao redor parece fundamental para configurar estes espaços livres. A esplanada principal de acesso às torres, que se dá pela avenida Paulista, ganha em configuração com o edifício da Funcef (José Magalhães Jr e Samuel Spigel), similar inclusive na linguagem adotada.

[34] Casarão das Rosas (Ramos de Azevedo, 1935) e Parque Cultural Paulista (Escritório Técnico Julio Neves, 1990). (REVISTA PROJETO, n. 148, p. 36-41)

[35] Residência Joaquim Franco de Mello (autor desconhecido) e Parque Paulista (Boti e Rubin, 1995). (REVISTA PROJETO, n. 193, p. D1-D8)



Duas situações idênticas, a primeira já concretizada que possibilitou a conservação do imóvel tombado, além de possibilitar uma nova passagem ligando Paulista a alameda Santos. No caso do Parque Paulista, todas as condições estão lançadas para concretizar a mesma estratégia. A municipalidade teria função destacada em intermediar ações que fomentassem a abertura de espaços francos na nossa cidade, principalmente em áreas centrais como a Paulista.

"Quem sabe seja mais atraente e fácil para um administrador municipal desenhar um parque ou uma calçada do que discutir a possibilidade de melhorar projetos privados sem executá-los." (SOLA-MORALES, 2001, 106).

Os espaços livres deste edifício poderiam apresentar um desenho em continuidade a esta esplanada não interferindo em nada em seu funcionamento. Atualmente o fundo deste terreno é ocupado por bancos e mesas de uma rede de fast-food que está instalada no seu térreo. Uma escada e um portão que permanece aberto durante o horário comercial possibilitam acessar ao conjunto Cetenco. A praça que se abre para a Ministro Rocha Azevedo é também configurada pelos edifícios construídos do outro lado da rua (um deles, vale destacar, é residencial), pelo restaurante Spot, nem tanto pelo seu volume mas pelo seu uso, e pelas torres gêmeas que acentuam, pela sua implantação, uma passagem em diagonal rumo à avenida Paulista.

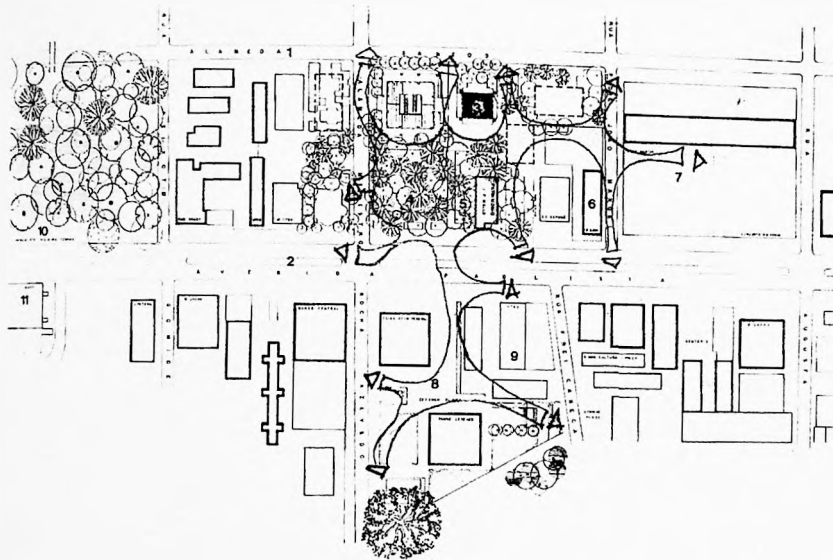
Verifica-se grande circulação e apropriação em alguns horários pela população que trabalha nos arredores e já foi num passado recente local privilegiado para o lazer de crianças como nos lembra Abílio Guerra em editorial de 27/



10/2003 no site de arquitetura Vitruvius:

"...Houve uma apropriação física e mental da avenida por parte da população de todos os extratos da sociedade (ao ponto do poder econômico menos comprometido com o destino da cidade resolver fabricar um novo espaço hierárquico só seu nas bordas do rio Pinheiros) [...] A culminância desse processo, em minha opinião, foi quando as crianças começaram a freqüentar a avenida Paulista nos finais de semana, andando de bicicleta, patins e skates pelos calçadões acompanhadas pelos seus pais ou avós. Um dos espaços prediletos era a enorme "Praça Paulista" que envolve as duas torres gêmeas da Caixa Econômica Federal e de diversas empresas."

E mais a frente comenta o momento atual que passa este espaço, depois de uma recente reforma e colocação de postos de controle em pontos estratégicos da praça:



[36] Proposta desenvolvida pela arquiteta Miranda Magnoli para ocupação da quadra onde foi implantado o Parque Paulista. (REVISTA PROJETO, n. 193, p. D2).

“E o espaço predileto da criança – e dos pais e avós também – a Praça Paulista, foi reformada e fechada!!! As crianças foram proibidas de se divertirem e o requintado projeto de implantação das torres, que previu um generoso espaço de uso coletivo para a cidade, foi totalmente aviltado e hoje não passa de uma caricatura.”

O Cetenco Plaza (ou Praça Paulista se quisermos) localiza-se em frente ao terreno onde existia a mansão do escritor René Thiollier. Ali, encontra-se tombada pelo Condephaat uma porção de mata nativa que impossibilita sua ocupação condizente com os valores imobiliários desta propriedade. Seu vizinho imediato é a residência Joaquim Franco de Mello também tombada e que permanece desocupada. Nesta condição, foi projetado pelo escritório Botti e Rubin,

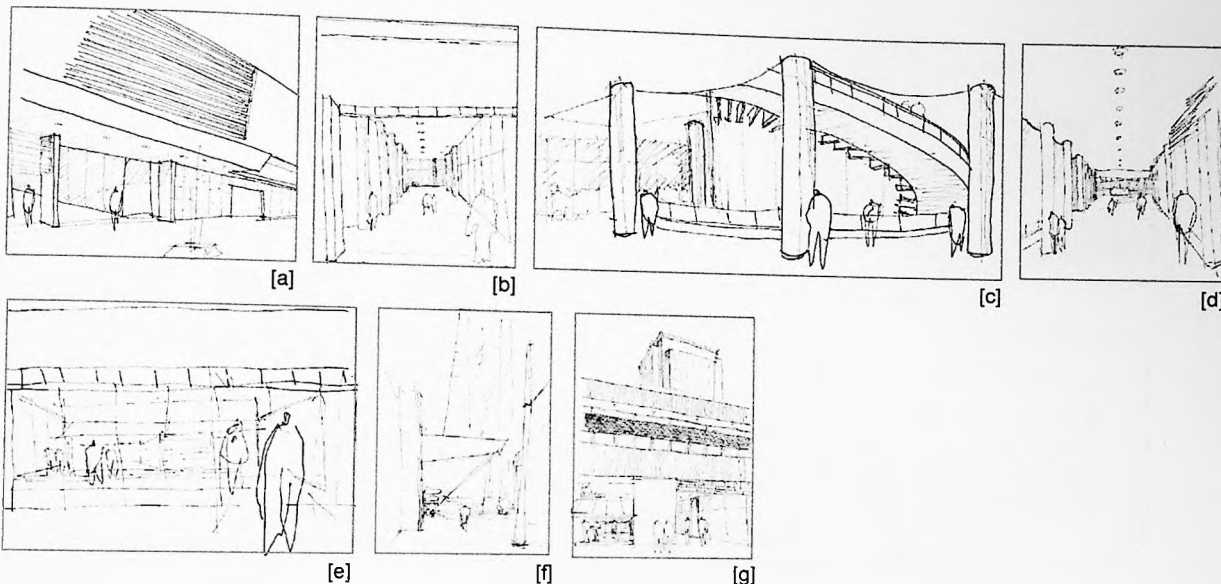
o Parque Paulista, ocupando um lote na alameda Santos, vizinho aos dois lotes mencionados. A torre envidraçada se posta de maneira a reconhecer a Paulista como frente de seu lote, o acesso ao hall de elevadores, que necessariamente tem que se dar pela alameda Santos, obriga o usuário a contornar o bloco de circulação vertical, que se apresenta como um volume fechado para a rua) e entrar pelos fundos onde encontramos um jardim. Tal estratégia utilizada parece estar à espera que estes lotes preservados possam se abrir e criar um grande conjunto, tal qual aconteceu com o tombado Casarão das Rosas e o edifício Parque Cultural Paulista (escritório técnico Júlio Neves) nas proximidades da Praça Osvaldo Cruz. Desta maneira fica explícita a intenção dos arquitetos em reconhecer a possibilidade de conexão entre as partes que compõem esta quadra. O material desenvolvido pela equipe contempla uma proposta elaborada pela arquiteta Miranda Magnoli que demonstra as possibilidades conectivas deste setor.

[37] Visão Serial partindo da alameda Santos ate Pe João Manuel, passando pelo Conjunto Nacional.

Visão Serial é um instrumento de percepção da paisagem usado por Gordon Cullen, que assim o define:

"O percurso de um extremo ao outro da planta a passo uniforme, revela uma sucessão de pontos de vista. [...] A progressão uniforme do caminhante vai sendo pontuada por uma série contrastes subitios que têm grande impacto visual e dão vida ao percurso[...]."
(CULLEN 1984: 19)

Em um percurso a partir da alameda Santos, o pedestre é recepcionado por uma marquise que anuncia entrada à uma rua coberta [a], podemos enxergar o movimento ao olharmos para o fundo da galeria [b]. É certo que o movimento que assistimos, esclarece que ali acontece alguma importante ligação, o que nos surpreende e a proporção e quantidade de acontecimentos que iremos encontrar ao fim desta rua. A "praça" marca o ponto de convergência mas também de separação dos diversos caminhos a seguir[c]. Nosso olhar é puxado para o final da rua que encontramos à direita [c] [d]. Ali, descobrimos que podemos continuar rumo a Paulista [e] ou atravessando a rua, adentrar em uma nova galeria e quem sabe alcançar aquela torre que se anuncia sobre o volume baixo do bloco comercial[f]. O que será que encontraremos ao entrar neste novo espaço?



Um circuito de espaços francos

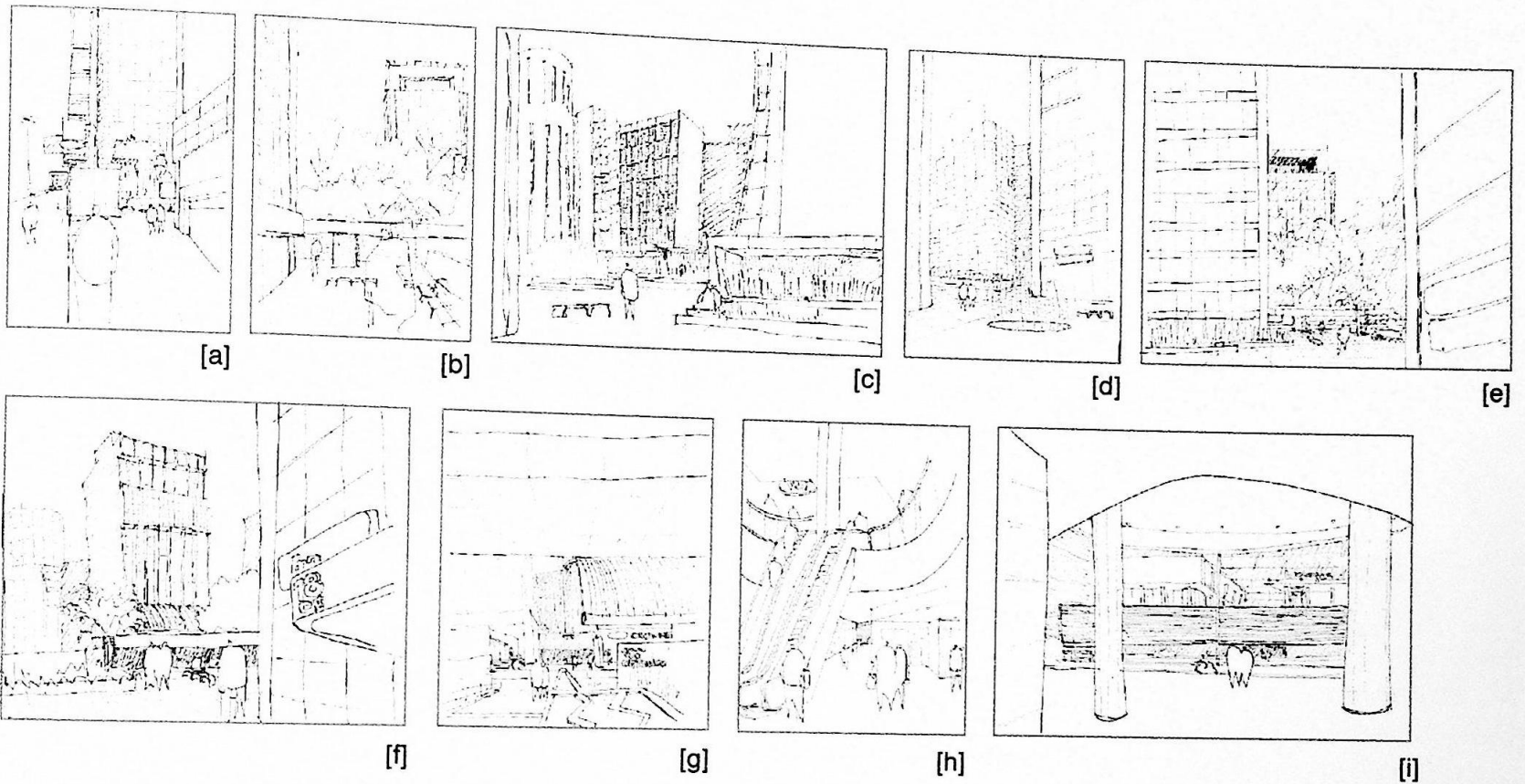
Seria então possível um circuito que saindo do Conjunto Nacional, passasse pela Galeria 2001, que poderia romper seu muro lateral e desta maneira acessar o miolo desta quadra que apresenta ainda um lote vazio que faz lateral a Galeria 2001. A partir deste espaço livre, que poderia ser incrementado com algum tipo de uso conveniente (restaurante, pequeno conjunto de lojas, novo uso para a residência tombada) poder-se-ia, atravessando para o outro lado da Paulista, adentrar ao conjunto de espaços do Cetenco Plaza, propiciando uma complementariedade através do contraste entre este espaço predominantemente seco e a forte arborização remanescente do lote de René Thiollier, Praça Paulista se ligando ao Parque Paulista.

Podemos seguir em direção a Nove de Julho pela encosta que se segue a Ministro Rocha Azevedo ou contornar a esquerda, deparando-se com o hotel Crowne Plaza na rua Frei Caneca.

O Crowne Plaza é um hotel projetado nos anos 80 pelo escritório Maitrejean e Salutti. Este conjunto possui um teatro ocupando seu subsolo que se acessa por uma passagem lateral. Maitrejean relata que o projeto original previa que esta passagem fosse uma galeria com lojas e acesso ao teatro e que se conectaria ao Center 3. Os operadores do hotel preferiram não estabelecer esta ligação por considerarem que o fluxo de pessoas estranhas ao uso

[38] Visão Serial partindo da esquina da Ministro Rocha Azevedo com Paulista passando pelo Cetenco Plaza e alcançando a rua Frei Caneca.

A linha de divisão entre os dois tipos de piso anuncia de forma sutil que estamos entrando em um lugar de titularidade privada, o volume que encaramos a nossa frente soa como um corpo estranho, um obstáculo a se contornar, atrapalhando a fluidez desta caminhada[a]. Dentro da esplanada de acesso às torres podemos girar nosso olhar: à direita uma fonte anuncia uma praça [c]; nas nossas costas, surpreende a vegetação densa em contraponto a aridez da avenida, suavizando o aspecto cortante da torre de vidro que se eleva desde a alameda Santos [b]. Daquela praça podemos observar o movimento da Paulista e acessá-la em diagonal [d] [e]; ou descobrir um novo caminho que nos levará a uma rua lateral[e]. Deste ponto em diante nosso percurso é apenas um desejo do que poderia ser a continuação desta caminhada: atravessar a galeria de lojas e acesso a um teatro [g], vencendo desníveis até chegar ao centro de um Centro de Compras- o Center 3[h]. Podemos escolher: em frente, rua Augusta; à direita, rua Luis Coelho ou à esquerda, de volta à Paulista em frente ao Conjunto Nacional [i].



do hotel não seria bom para o empreendimento.

Se esta passagem fosse efetivada, poderíamos continuar nosso circuito, atravessando a Frei Caneca, descendo pela "Galeria do Crowne Plaza" e alcançar o Center 3. Possivelmente estaríamos no nível conectado com a Augusta e Luis Coelho, mas pelas escadas rolantes poderíamos chegar ao nível da Paulista. Ali em frente está novamente o Conjunto Nacional.

Embora a conectividade urbana que descrevemos como possibilidade, não fosse um pedido dos clientes, os autores dos projetos do hotel e a torre de escritórios, não se furtaram em percebê-la e deixaram registradas nas

soluções adotadas suas opções por uma cidade aberta e franca. Uma gestão junto aos agentes envolvidos poderia transformar completamente o caráter destas quadras, de maneira que o espaço privado fosse utilizado como público, aumentando as possibilidades de apropriação da cidade por aqueles que ainda querem viver numa cidade aberta .

Gentilezas urbanas - outras maneiras de relacionar público e privado que não a conexão: pilares, marquises, jardins e terraços.

A conexão entre espaços públicos através de empreendimentos privados não é a única forma de discurso arquitetônico possível em relação a estas categorias de espaço. Marquises, alargamento de calçadas, transparências, continuidade interior e exterior também podem contribuir para uma correta gradação e inter-relação entre os espaços públicos e privados.

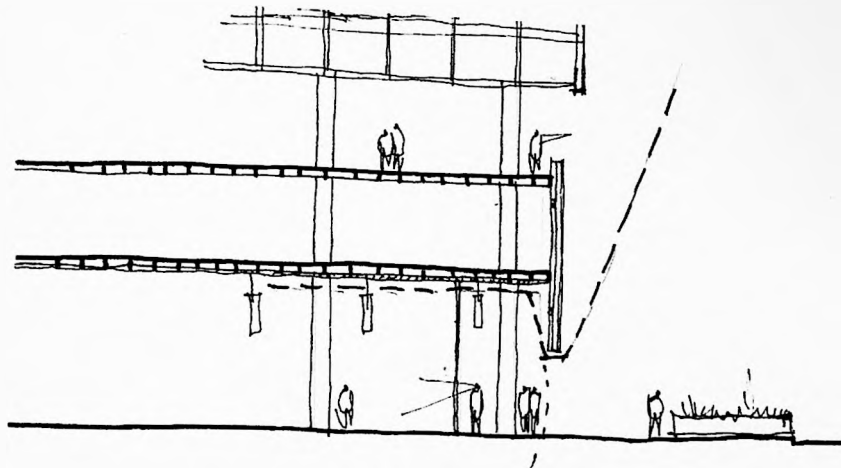
Rino Levi é o autor, juntamente com Roberto Cerqueira César e Luis Roberto Carvalho Franco do edifício Sul Americano (1962), hoje Itaú, na esquina da avenida Paulista com a rua Frei Caneca. Novamente temos a solução de um bloco horizontal em dois pavimentos que acomoda um uso público, neste caso uma agência bancária. Um

terraço serve como transição entre o corpo horizontal e a corpo vertical que contém os escritórios. O fechamento envidraçado da agência recua em relação ao pavimento superior do corpo horizontal criando um espaço similar a uma varanda cuja a demarcação é reforçada pela utilização de brises verticais e horizontais. Alguns pilares que sustentam o pavimento superior ficam sobre a calçada. Todas estas soluções relativizam os limites entre os espaços exterior e interior, sinalizando como gradualmente o caráter do espaço vai se transformando através da mudança de luminosidade e controle físico, apesar da forte continuidade visual apresentada. O alargamento da avenida Paulista roubou o recuo que se misturava à calçada, mas a solução de continuidade adotada pouco sofreu com esta alteração.

As marquises e projeções de volume s sobre as calçadas são um detalhe "generoso" como espaços de transição entre os espaços públicos e privados na Paulista.

[39] Corte esquemático. Banco Sul Americano - atual Itau; escala aproximada 1:250.

A projeção da laje do pavimento superior se projeta sobre a calçada da Paulista, mas seu espaço de transição se configura como um recinto fortemente sombreado, quase que interiorizado, pela adoção do brise vertical que "reveste" a face deste volume baixo. Interior e exterior se misturam pela transparência das vedações, a continuidade do forro e o uso das mesmas luminárias no interior e exterior do prédio.



Esta atenta preocupação em criar um ambiente urbano corretamente construído para a escala do pedestre é uma marca constante no trabalho destes arquitetos que elaboraram diversos projetos para a área central de São Paulo e ainda o edifício sede da FIESP alguns quarteirões adiante.

Renato Anelli em seu estudo monográfico sobre Rino Levi observa esta postura do arquiteto:

" Os projetos dialogam com o traçado existente e com o gabarito legal, contribuindo para a construção de um espaço público cuidadosamente oferecido á escala do pedestre, animado por marquises iluminadas e outras gentilezas urbanas, que facilitam encontros entre uma sessão de cinema e a ida a um restaurante" (ANELLI,2002: 221).

As marquises são um elemento importante na relação que

estamos investigando, principalmente em uma paisagem onde quase toda vegetação de porte foi abolida. Le Corbusier já chamava atenção de como tratar a escala humana em um urbanismo dominado por arranha-céus e o papel importante da vegetação para definir uma escala humana para a cidade moderna.

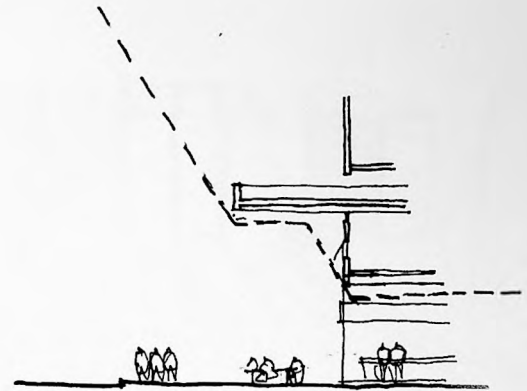
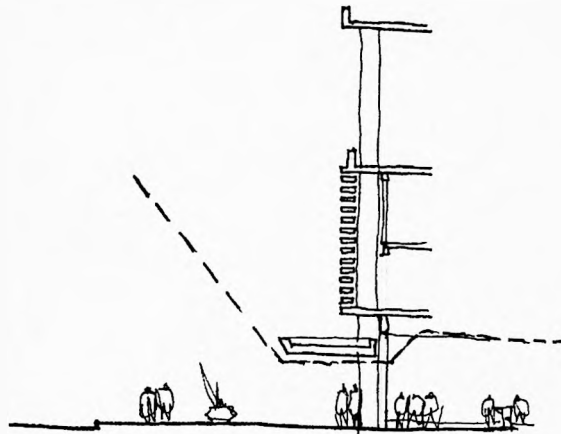
" As imensas construções do urbanismo imediato nos esmagariam; é preciso uma medida em comum entre nós e essas obras gigantescas. Já constatei que a árvore era a coisa que todos nós aprovamos, porque somos longinquamente seres da natureza; e o fenômeno urbano, esquecendo totalmente a natureza, se ergueria depressa contra profundas hereditariedades. A árvore cerca o lugar às vezes amplo demais; sua silhueta espontânea contrasta com a firmeza daquilo que nossos cérebros conceberam e nossas máquinas fizeram. A árvore parece realmente ser esse elemento essencial a nosso conforto que proporciona

[40] Corte esquemático.
Conjunto Nacional, calçada da
Paulista, escala aproximada
1:250.

A adoção de uma marquise
com pé-direito bastante baixo
(aproximadamente 2,80m a
3,00), é decisiva para reforçar
o caráter urbano das ruas
galerias internas. A gradação
destas alturas obedece uma
lógica que trabalha pelos
contrastes: totalmente aberto,
portanto sem cobertura;
muito baixo e sombreado; e
finalmente muito alto.

[41] Corte esquemático.
Galeria 2001, calçada da
Paulista, escala aproximada 1:
250.

A Galeria 2001 trabalha
com um corte em gradação
sucessiva: aberto, alto e
pouco protegido e totalmente
coberto e baixo, embora ainda
confortável.



à cidade algo como uma carícia, uma delicada amabilidade,
em meio nossas obras autoritárias." (LE CORBUSIER, 2000:
223)

Na ausência desta vegetação, as marquises podem ser
este elemento mediador entre escala da cidade e escala
do homem. Seriam como um espaço de recepção que o
edifício faz a quem dele se aproxima, podemos entrar ou
ficar por algum tempo ali, protegidos do sol ou da chuva.
Se esta marquise se estender por muitos metros, passa a
proteger e qualificar a circulação dos pedestres. Todavia,
o uso destas marquises podem fazer parte de um jogo
de contrastes de escalas em relação aos espaços livres e
construídos.

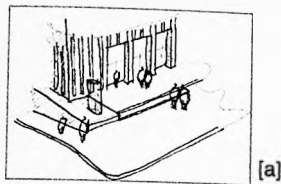
No Conjunto Nacional a marquise que circunda a quase
totalidade do bloco comercial, apresenta-se com um
desenho robusto, temos certeza que ela é maciça, delimita

uma largura generosa da calçada, sua presença cria um
lugar por onde circular e estar por alguns minutos. O pé
direito adotado é baixo, principalmente quando relacionado
ao espaço amplo da avenida, ao entrarmos no conjunto o
pé direito volta a subir, intensificando o seu caráter público
e aberto.

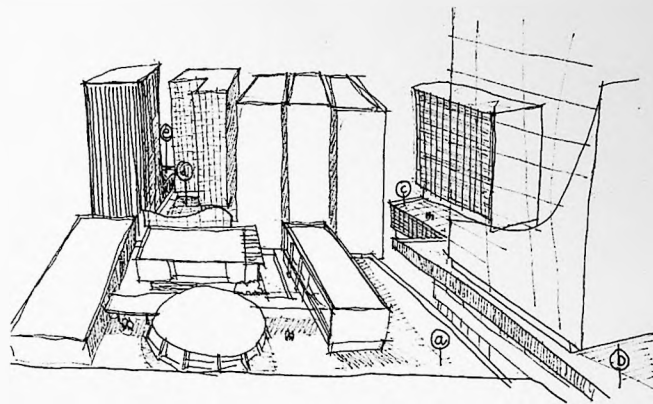
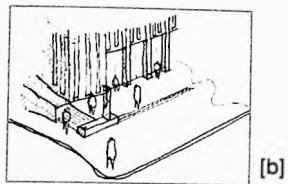
A Galeria 2001 opera uma relação diferente. A marquise que
se projeta sobre a calçada da avenida Paulista e se encontra
ao nível do terraço técnico, busca marcar a entrada muito
mais que proteger. Temos ainda exemplos mais radicais,
como no edifício projetado por Roza Garcia na esquina
com a Bela Cintra, onde a marquise encontra-se no quinto
pavimento nitidamente utilizada para sinalizar e destacar o
andar destinado a diretoria daquela instituição financeira
e também fazer-se visível, pontuando a perspectiva da
avenida.

[42] Croquis sem escala

O Banco Safra se posta como um edifício que privilegia a sua frontalidade, apesar de ocupar uma importante esquina, inclusive no tratamento do patamar que antecede a entrada do edifício, não é possível contornar a esquina como demonstra o croquis



[43] Perspectiva mostrando os diversos "terraços" francos e "potencialmente" francos neste setor da Paulista: a) Conjunto Nacional, b) Galeria 2001, c) Banco Itau, d) Center 3/Cesp, e) Safra (ver [47])



Outro exemplo de generosidade urbana que podemos constatar, fazendo uso de uma estratégia muito simples, a continuidade visual, está na reforma e adaptação de um antigo sobrado na esquina da alameda Rocha Azevedo com a Paulista, em uma agência bancária pelos arquitetos do Brasil Arquitetura. Eliminaram qualquer muro, resolvendo com soluções paisagísticas tanto a delimitação do público e privado como o ambiente do estacionamento, transformando nossa percepção daquela esquina, agora totalmente desobstruída.

Na esquina da rua Augusta está instalado o edifício do Banco do Brasil. Apesar de edifício de acesso restrito, representa uma empresa estatal, portanto, de interesse público. No térreo acontece uma agência que se mostra totalmente à rua, um aquário onde se está dentro ou fora, de toda maneira, está transparência mantém uma continuidade visual que ajuda a misturar o movimento das calçadas com

o movimento da agência. Esta proposta carece, no entanto, de uma melhor transição como a encontrada no Sul Americano que também acomoda uma agência bancária no seu térreo.

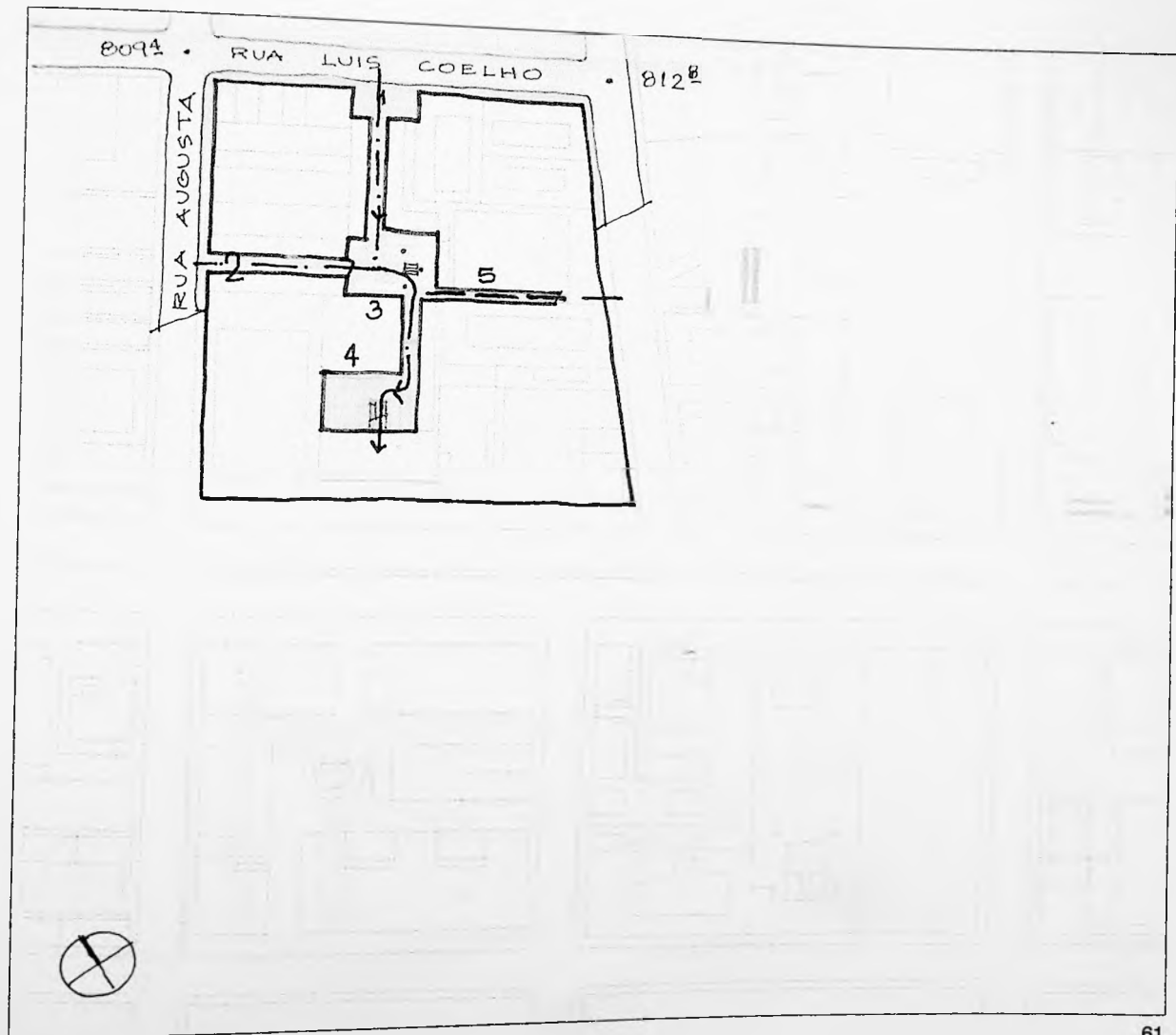
O Banco Safra (Mauricio Kogan e Carlos Villar), localizado na esquina oposta, ao contrário não apresenta nenhuma continuidade visual entre exterior e interior. O patamar que ocupa toda a extensão frontal do terreno se justifica muito mais para uma observação da monumentalidade pretendida pelo edifício, pois não convida ao fluxo ou permanência. O piso externo e interno, projetados por Burle Marx, apresentam continuidade em seu desenho mas não a perceberemos pois as portas em vidro refletivo os separam

Os terraços que observamos neste setor seriam espaços adequados para a localização de usos coletivos, principalmente porque servem na composição volumétrica

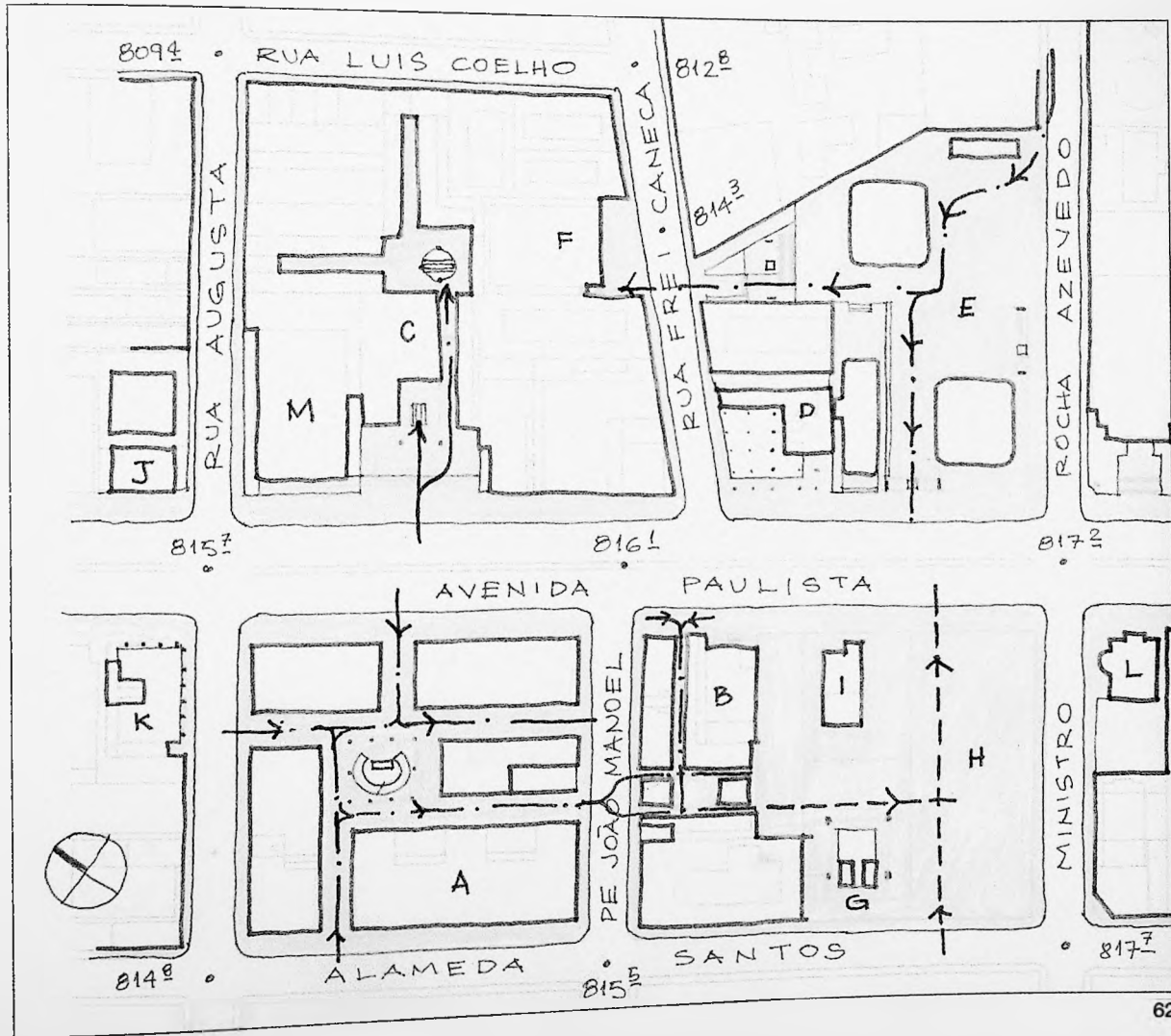
como transição entre dois corpos, e também às vezes entre os usos públicos e privados do edifício. São espaços de transição por natureza. O único a corresponder plenamente a este objetivo é o terraço do Conjunto Nacional. O terraço da Galeria 2001 é infelizmente, apenas usado para acomodar máquinas e equipamentos. Os terraços do Safra e do Itaú servem como espaços livres ligados a diretoria das instituições. O terraço do Safra com paisagismo desenhado por Burle Marx (que também desenhou o paisagismo original do Sul Americano e da Fiesp) encontra-se escondido da avenida Paulista, em estratégia clara em dar uma maior representatividade ao volume construído do edifício em detrimento a um possível diálogo entre os tantos terraços instalados neste setor da avenida. A reforma das torres da Cesp (Ruy Othake) também contempla um possível terraço que têm sua visão obstruída por uma gigantesca e ondulada platibanda. Estes espaços poderiam estar fortemente relacionados visualmente, quem sabe até

conectados fisicamente, contribuindo para este sistema de espaços de caráter público e coletivo que estamos identificando neste setor da Paulista.

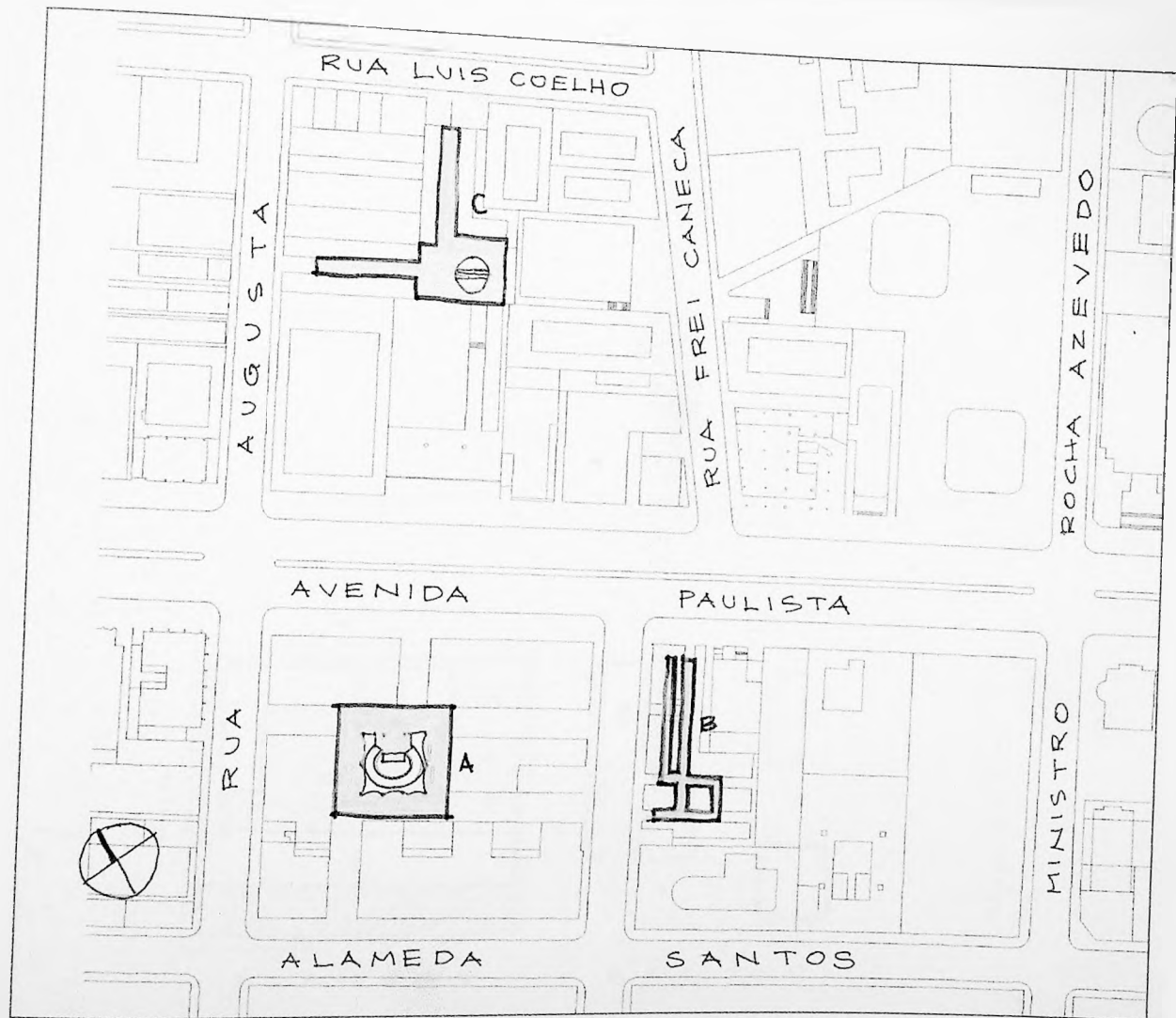
[44] Planta esquemática cota 811 - 812, escala aproximada 1:2000; 1) acesso rua Luis Coelho; 811; 2) acesso rua Augusta; 812; 3) praça de distribuição do Center 3; 4) acesso à avenida Paulista; 5) possível ligação da rua Frei Caneca com o Center 3 passado pela galeria do Crowne Plaza.



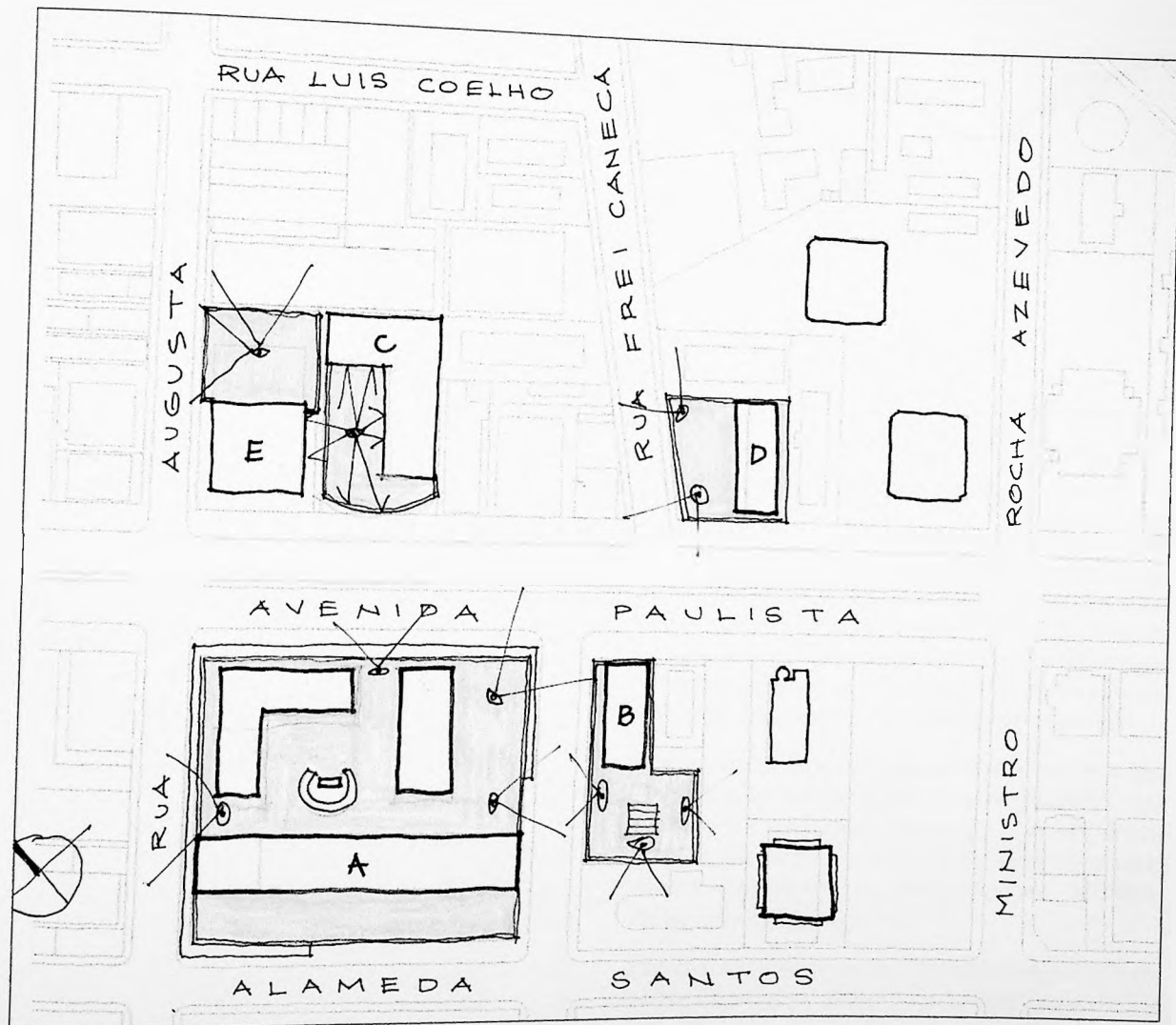
[45] Planta esquemática
 cota 817, escala aproximada
 1:2000; A) Conjunto Nacional;
 B) Galeria 2001; C) Center 3;
 D) Banco Sul Amencano,
 atual Itau; E) Cetenco Plaza;
 F) Hotel Crowne Plaza; G) Ed
 Parque Paulista; H) vegetação
 tombada, antiga residência
 René Thiollier; I) residência
 Joaquim Franco de Mello,
 imóvel tombado; J) Banco
 Nacional; K) Banco do Brasil;
 L) Bank Boston; M) Banco
 Safra.



[46] Planta esquemática
pavimento superior; escala
aproximada 1: 2000. A)
Conjunto Nacional; B) Galeria
2001; C) Center 3.



[47] Planta esquemática
terracos; escala aproximada
1:2000; A) Conjunto Nacional;
B) Galeria 2001; C) Center 3;
D) Banco Sul Americano.
atual Itau; E) Banco Safra.

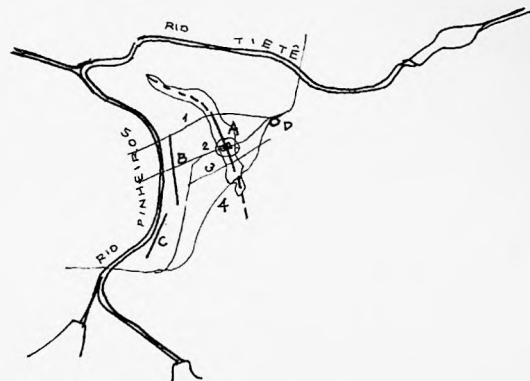


[48] Vista aérea da Paulista, de cima para baixo. Masp, Edifício Conde Andréa Matarazzo, Parque Siqueira Campos, Praça Alexandre de Gusmão e túnel da avenida Nove de Julho.

fonte: (REVISTA PROJETO, 2000, n. 239)

[49] croquis sem escala (sobre mapa apresentado por AKAMINE, 1998: 43) situando a avenida Paulista no território da cidade de São Paulo: A) avenida Paulista; B) avenida Faria Lima; C) avenida Berrini; D) Centro; demonstrando o deslocamento das elites rumo ao sudoeste, das cotas mais elevadas para a várzea do Pinheiros: 1) avenida Consolação; Rebouças; 2) avenida Nove de Julho; 3) avenida Brigadeiro Luis Antonio; 4) avenida Vinte e Três de Maio; localizando as principais artérias que partem do Centro, atravessam o espigão central rumo ao rio Pinheiros.

Destaca-se, desta maneira, a importância geográfica deste sítio privilegiado para o entendimento da geografia da cidade.

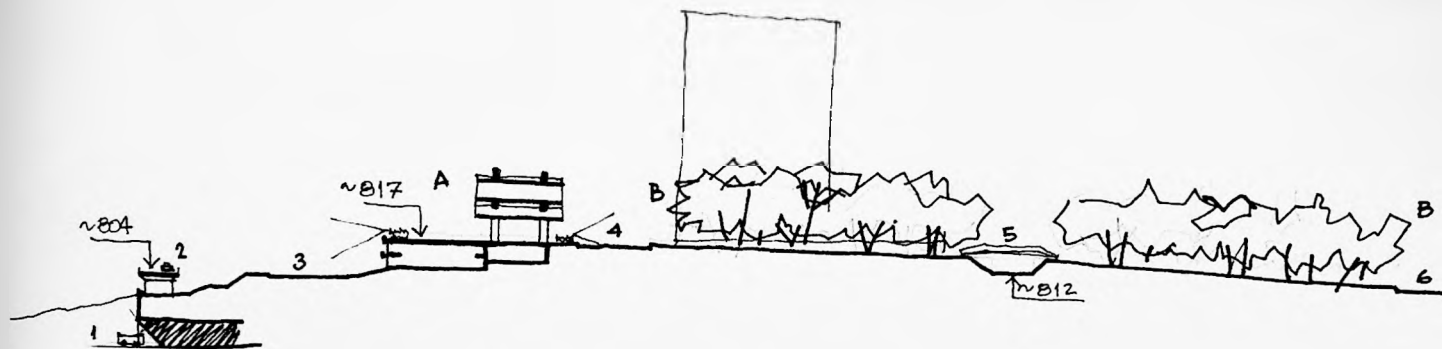


O Belvedere do Trianon e o Masp

Se o projeto do Conjunto Nacional inaugura uma nova fase da Avenida, a demolição do Belvedere do Trianon em 1950 encerra a anterior. Este espaço público havia sido desde sua inauguração em 1911, lugar privilegiado para os encontros da elite paulistana. Sua decadência e abandono acontecem paralelamente ao início da verticalização da Paulista nos anos 40 e com a saída de seus moradores tradicionais.

O conjunto transversal formado pela vista que do Belvedere do Masp se estende ao centro, atravessa a Paulista e corta o Parque Siqueira Campos, alcançando novamente a 9 de julho pela Praça Alexandre de Gusmão, contém neste trajeto somente espaços públicos, inclusive a parte do Belvedere-Praça sob o vão livre do Masp.

Este conjunto de espaços públicos foi originalmente privado. Foram os primeiros proprietários de terrenos da Avenida



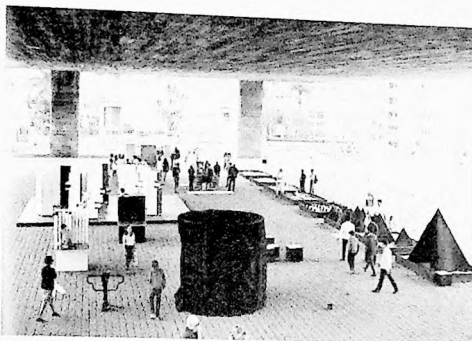
[50] Corte transversal esquemático, passando pelo Parque Siqueira Campos e Masp, escala aproximada 1:2000.; A) Masp; B) Parque Siqueira Campos; 1) avenida Nove de Julho; 2) viaduto prof. Bernardino Tranches; 3) rua Carlos Comenale; 4) avenida Paulista; 5) alameda Santos; 6) alameda Jau.

Paulista que contrataram o paisagista Paul Villon (inclusive esse foi o primeiro nome do Parque Siqueira Campos) para projetar este parque em 1892. Em 1911 a prefeitura compra o Parque de seu último proprietário, o Conde Francisco Matarazzo, como também adquire a área em frente (MORAES, 1995: 121,132), onde manda construir o Belvedere do Trianon. O Belvedere, projetado por Ramos de Azevedo, constituía-se em um mirante ladeado por pérgulas envidraçadas. Abaixo se desenvolvia um edifício em dois níveis acoplados a um outro terraço. Ali funcionavam uma confeitaria, um restaurante e um salão de bailes. O terreno, então desocupado, é cedido ao Masp, desde que a vista que o antigo belvedere permitia, permanecesse desimpedida, o que levou a solução projetada por Lina Bo Bardi, conseguindo o maior vão que o terreno possibilitasse. O Masp, apesar de manter uma relação original a fundação da Paulista, altera seu significado pelo novo uso e novo edifício.

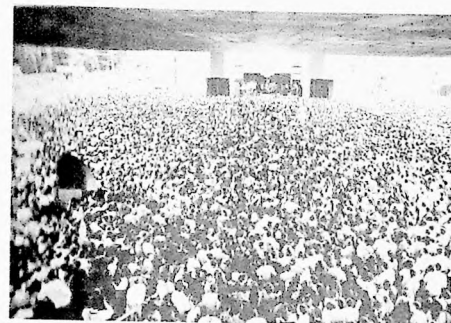
O Masp trouxe diversidade e diminuiu o elitismo na avenida, já que no seu início era um lugar privilegiado de representação da elite (curso, passeios, corridas de carro), Lina Bo Bardi propõem um Hall Cívico no lugar do Salão de Bailes pedido pela prefeitura (como existia no antigo Belvedere do Trianon). Apesar da unidade deste espaço (um único tratamento de piso e desimpedido de qualquer obstáculo), a praça-mirante tem dois momentos, primeiro quando estamos sob a laje das exposições temporárias, é sua sombra e espacialidade coberta que dominam, ao atravessarmos este momento é a paisagem que passa a dominar a praça. Sabemos que estamos na avenida Paulista, mas em outro recinto, mais protegido mas sem deixar de participar do movimento que está além. Enquanto pouco tenha se preservado da vista original em direção ao centro por conta da verticalização da avenida 9 de julho e arredores, o Parque Siqueira Campos se apresenta enquadrado pelo grande vão, como uma janela que olha o pouco que se preservou da Paulista de



[a]



[b]



[c]

[51] O vão livre do Masp como praça: espaço intervalar entre os dois momentos do Museu: um recinto sem vedações laterais. Sua forma o capacita a ser "camaleônico": é sala de estar com uma vista privilegiada[a], é sala de exposições, colocando a arte em contato direto com o movimento das calçadas[b]; é praça cívica, lugar do encontro de cidadãos cosmopolitas[c].

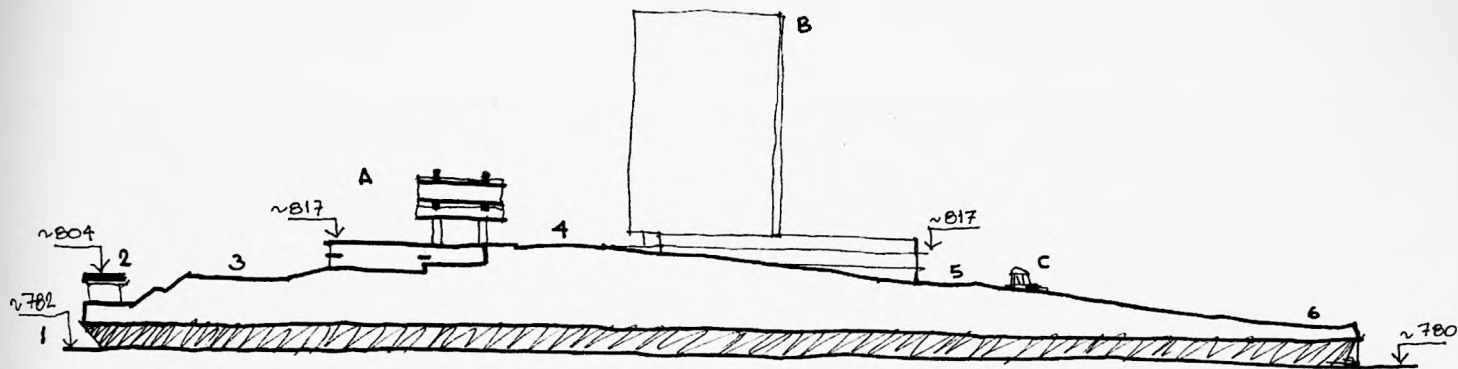
Fonte: (FERRAZ, 1997).

1891. A complementariedade entre estes espaços públicos: Belvedere-Praça e Parque Urbano, vai além das questões de uso, apropriação e relação ao entorno, faz uma ponte entre presente e passado.

A Paulista começa e termina em logradouros com nome de praças, mas a praça da avenida é o Masp. É de certa forma surpreendente afirmar o Belvedere do Masp como praça pois comumente este espaço livre mantém estreita relação com os edifícios em sua volta. Aqui vale então, destacar o conceito de "pracialidade" para legitimar o Belvedere do Masp como praça.

A identificação de uma praça no âmbito da Paulista é fundamental, as praças representam um espaço privilegiado da esfera da vida pública. O espaço sob o vão livre apresenta-se como um espaço parte do museu e não um espaço externo, reforça-se esta articulação a colocação

do elevador e escadas que ligam os andares abaixo e acima do belvedere de forma franca e contínua. Esta concepção original têm sofrido sua descaracterização pelas ações da atual diretoria do Masp. A colocação de biombos, mesmo que transparentes, destroem O Belvedere-Praça como ambiente totalmente articulado aos espaços do museu. Os edifícios não delimitam a praça, sua delimitação se dá pela presença da Paulista e com o próprio museu. Mas sua dimensão crucial como praça se dá pela diversidade de ações que este espaço possibilita (QUEIROGA,2001). O Belvedere-Masp cria uma situação de estar "aqui e além" da Paulista, possibilitando tranqüilidade e apropriação de seus espaços por atividades cotidianas, mas também se torna espaço cívico privilegiado da Paulista quando esta se torna o lugar de representação cultural e política da população paulistana



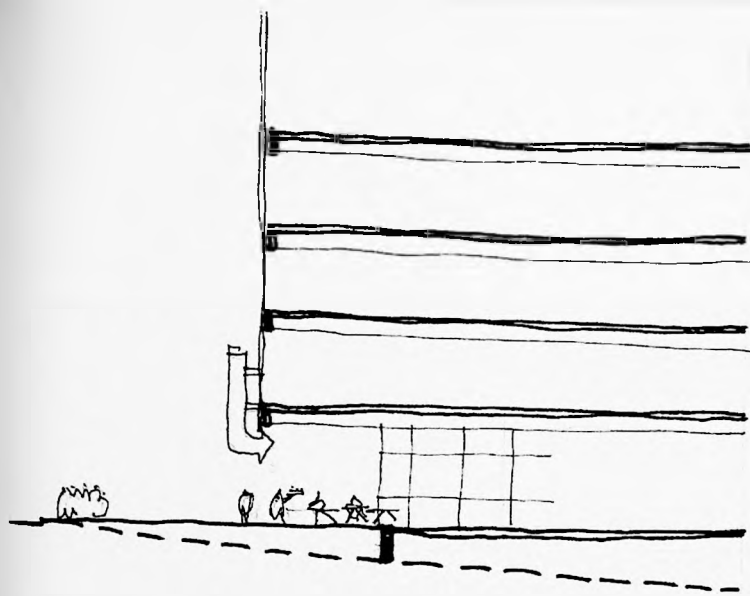
[52] Corte transversal esquemático, passando pela rua Peixoto Gomide e Masp, escala aproximada 1:2000.: A) Masp; B) Galeria Trianon; edifício Conde Andréa Matarazzo; C) Praça Alexandre de Gusmão: 1) avenida Nove de Julho; 2) viaduto prof. Bernardino Tranches; 3) rua Carlos Comenale; 4) avenida Paulista; 5) alameda Santos; 6) alameda Jau.

Ao redor do Parque Siqueira Campos: a Galeria Trianon

Dos edifícios que se instalaram ao redor do Parque Siqueira Campos, neste trecho vizinho a Paulista, o Edifício Andréa Matarazzo é o que mais nos chama atenção. Ocupa um lote com três frentes, sendo a mais extensa na alameda Casa Branca, tendo vista do parque e praça Alexandre de Gusmão.

O edifício Andréa Matarazzo (Roger Zmekhol) tem que enfrentar o desnível acentuado entre a Paulista e a Santos, mas poderia desfrutar da paisagem proporcionada pelo vale do rio Pinheiros. O partido adotado para este sítio excepcional é apenas funcional: uma escada no final do corredor da galeria, na fachada da alameda Santos. O desenho da escada também pouco contribui, pois poderia tirar um melhor partido da paisagem sobre a praça

Alexandre de Gusmão e o vale que se descortina dali. Não se investe em nenhuma articulação espacial que contemple o eixo longitudinal do terreno: vazios, terraços internos ou semi-níveis que pudessem articular os diversos níveis necessários para chegarmos à alameda Santos. A presença do Parque Siqueira Campos também não é aproveitada na organização da galeria comercial, optou-se pelo corredor central que possibilitou um melhor aproveitamento da área para as lojas (ao todo 72 pequenas lojas). A solução carece de qualquer generosidade em relação à cidade. Aqui parece que estamos com um caso onde a tipologia das galerias comerciais é utilizada apenas para conseguir um maior aproveitamento quanto ao número de lojas. A utilização de terraços e varandas que se debruçassem sobre a vegetação do parque acontecem apenas como

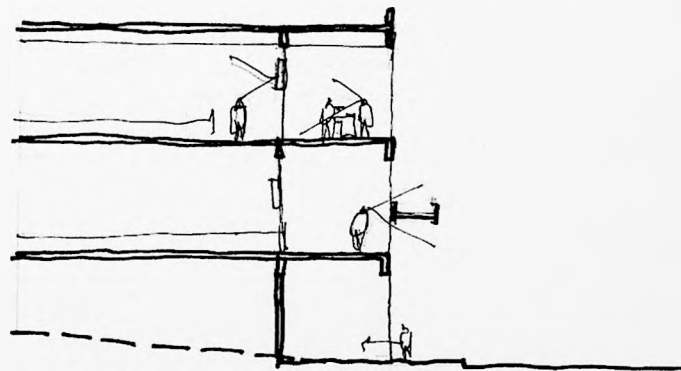


[53] Corte longitudinal pela Galeria Trianon, escala aproximada 1:250.

A posição privilegiada ocupada pela Galeria Trianon pode ser confirmada pela ilustração [xx]. A cota de acesso em nível pela Paulista poderia conduzir a um segundo "belvedere", agora mirando o vale do Pinheiros. A solução adotada foi totalmente insensível a condição geográfica excepcional deste sítio: nem belvedere, nem terraço. O fundo das galerias é ocupado por lojas que impossibilitam ao menos um relance de paisagem.

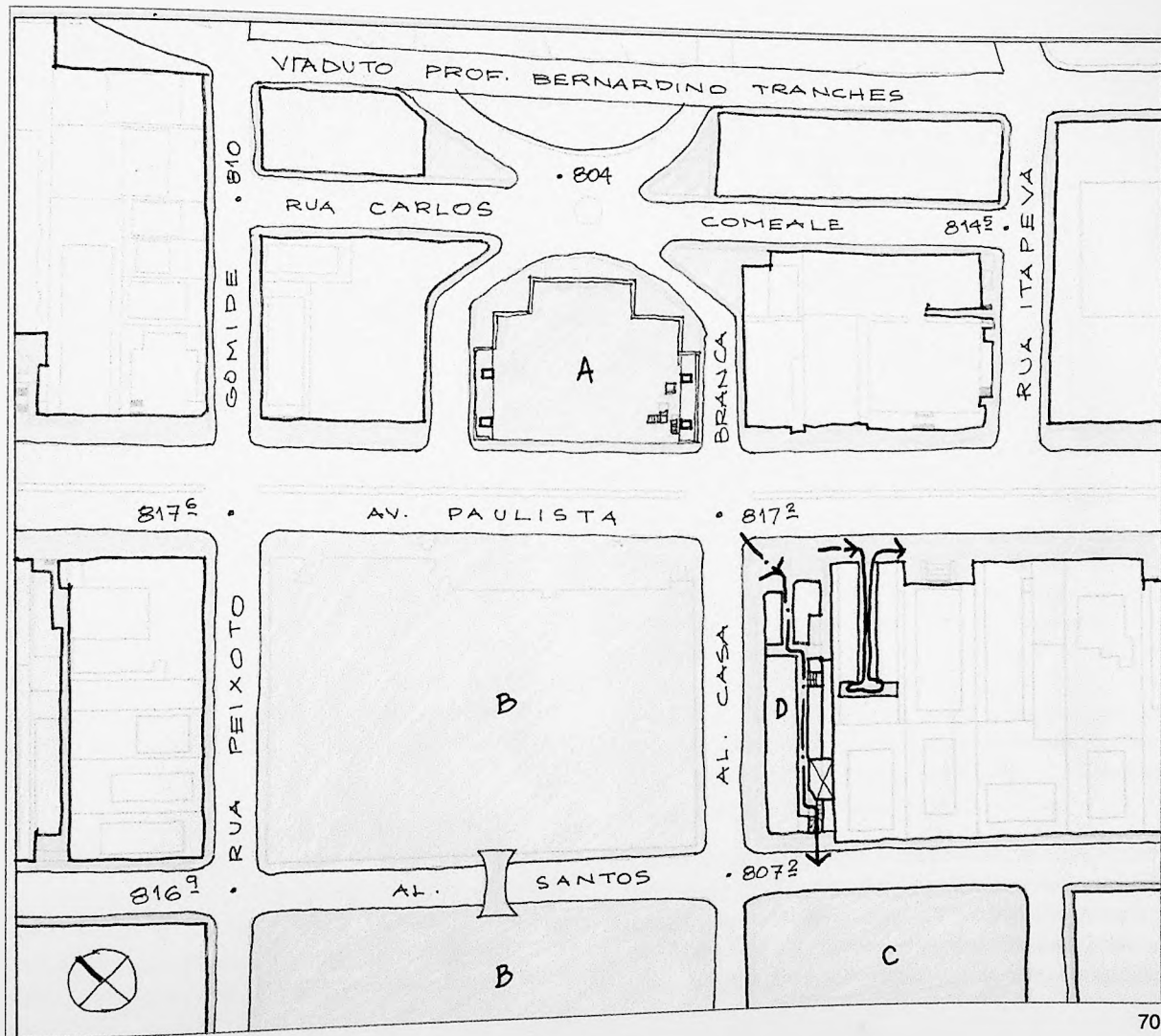
recurso formal na composição da volumetria. São espaços em situação de uso dificultada, já que quando existem são acessadas por dentro das lojas. Em outros momentos acontecem apenas como marcação de entradas, inclusive uma delas, prejudicando a visual sobre o vale do Pinheiros. A opção inconteste do arquiteto é pela supremacia da expressão formal e tecnológica, ali representada pelo curtain wall de cantos arredondados.

Perdeu-se a oportunidade de se intensificar a percepção de



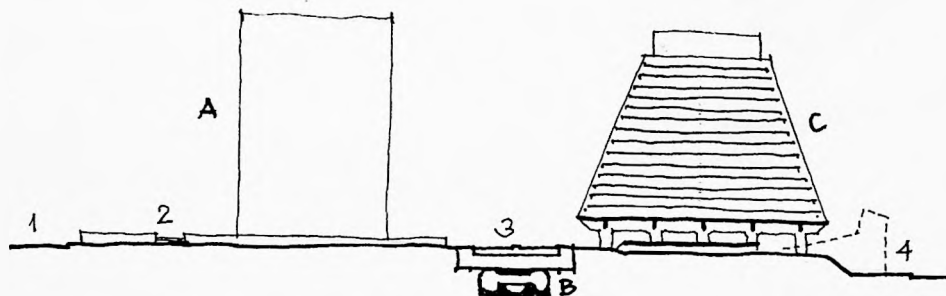
uma condição geográfica primordial da Paulista, liberando-se a paisagem tanto para o vale do Tietê como para o vale do rio Pinheiros.

[54] Planta esquemática
 cota 817, escala aproximada
 1:2000: A) MASP; B) parque
 Siqueira Campos; C) praça
 Alexandre de Gusmão; D) Ed
 Conde Andrea Matarazzo/
 Galeria Tranon.



[55] Corte transversal esquemático, passando pela Fiesp, avenida Paulista e alameda Rio Claro; escala aproximada 1:2000.: A) edifício Eluma; B) passagem subterrânea estação Trianon/ Masp do Metro; C) Fiesp; 1) alameda São Carlos do Pinhal; 2) alameda Rio Claro; 3) avenida Paulista; 4) alameda Santos.

As estações do Metro poderiam ter papel fundamental nas ligações transversais na Paulista, facilitando e priorizando pontos de contato entre os dois lados da avenida como acontece na estação Masp Trianon. Os acessos se colocam estrategicamente próximos a edifícios de caráter franco: Real com o seu pátio interno; Eluma e sua praça elevada e Fiesp com seu conjunto de equipamentos culturais ligados diretamente à calçada da Paulista.



Eixos transversais: Fiesp, Real e Eluma

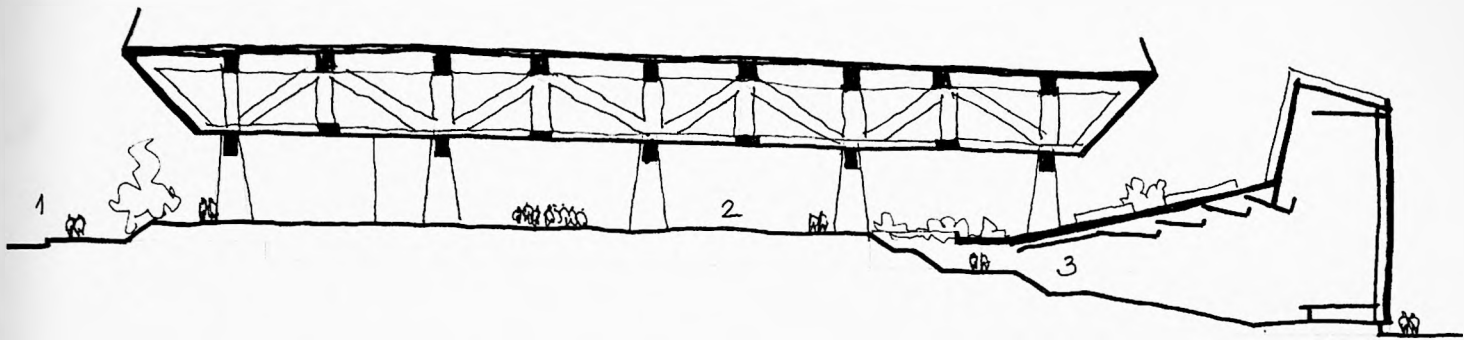
A construção da sede da Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) entre 1969 a 1979, sinaliza de forma indubitável a Paulista como lugar privilegiado dos representantes do capital que se confirmará durante a década de 70 e 80.

O projeto original, do escritório Rino Levi, previa uma praça elevada em relação a Paulista, totalmente livre que levaria diretamente aos elevadores e ao grande auditório no fundo do terreno.

O projeto recebeu recentemente (1998) intervenção do arquiteto Paulo Mendes da Rocha e equipe. A intervenção de Mendes da Rocha transforma a escala do térreo, aproximando os espaços de uso público da calçada: galeria de exposições e biblioteca. A praça de acesso ao teatro perde em dimensão mais ganha em acontecimentos e caráter de uso com a localização de um café em frente a

entrada do teatro (neste momento o café está desativado). A partir da calçada da avenida Paulista, que adentra ao conjunto sem nenhuma demarcação clara do lote, é possível ler todas as relações de níveis, colaborando para um entendimento das hierarquias estabelecidas pelos diversos acessos à torre e espaços de uso público. O sucesso da intervenção de Mendes da Rocha suscita uma reflexão sobre a adoção de praças de acesso a grandes edifícios que se apresentam como espaços totalmente flexíveis, livres e desimpedidos e acabam se tornando estéreis na sua ocupação e apropriação.

Com esta nova intervenção é estabelecida uma ligação com a alameda Santos pela lateral do terreno. Desta maneira é possível manter uma conexão entre a alameda Santos e a São Carlos do Pinhal, atravessando-se a Paulista em nível ou usando a passagem subterrânea que dá acesso a estação



[56] Corte longitudinal; edifício Fiesp, térreo; proposta do escritório Rino Levi, 1969; escala aproximada 1:500.

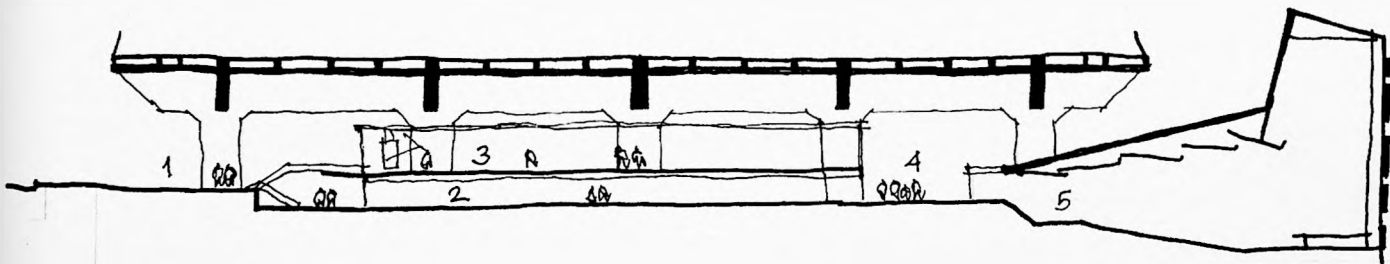
[57] Corte longitudinal; edifício Fiesp, térreo; proposta Paulo Mendes da Rocha; 1998; escala aproximada 1:500.

A proposta de Rino Levi previa uma praça elevada totalmente franca que levaria aos elevadores e ao grande auditório, localizado ao fundo da praça. Investia-se na capacidade da própria população de usuários do

edifício gera-se a apropriação desta extensa praça, pois estando elevada em relação a Paulista, a observação de sua presença ficava bastante dificultada. Cabe lembrar que durante muito tempo após sua inauguração, esta praça esteve guardada por grades que prejudicavam ainda mais sua utilização.

A proposta de intervenção de Paulo Mendes da Rocha altera frontalmente a proposta de Rino Levi enquanto sua percepção em relação à avenida: embora a

configuração de praça seja substituída por ruas e níveis que distribuem os fluxos para os vários equipamentos culturais do conjunto: galeria de artes, biblioteca e auditório, estes espaços podem ser percebidos desde a calçada que entra sem cerimônias no espaço *privado* do edifício. Ganha-se legibilidade de seus espaços francos e conectividade com as calçadas.



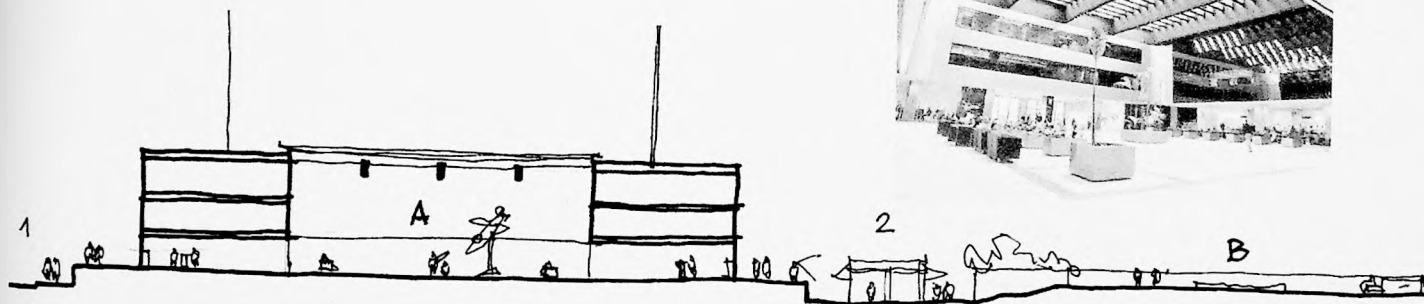
Trianon Masp do metro. Os três acessos se localizam em frente aos edifícios da Fiesp, Real e Eluma.

Estes edifícios ocupam uma extensa quadra, que na verdade são duas unidas pela alameda Rio Claro pedestrianizada e reformada após a intervenção do Metro que localizou a ventilação da estação ali, formada pela avenida Paulista, Itapeva, São Carlos do Pinhal e Pamplona. Esta quadra é constituída por poucos edifícios: a sede do Banco Real, o edifício Eluma (Charles Bosworth), o edifício Asahi (Paulo Casé) e quatro edifícios com frente para a Pamplona. Nosso foco de interesse, neste caso, está no conjunto formado pelo edifício do Banco Real, alameda Rio Claro e o Eluma.

A pedestrianização da alameda Rio Claro permite que esta conexão seja efetivada de maneira qualificada, inclusive proporcionando espaços de estar. Esta alameda é ladeada em toda a sua extensão pelos edifícios do Real e Eluma

que não prevêem usos comerciais que pudessem animar a alameda em seus térreos. Esta ausência tentou ser suprida com a localização de um pequeno café e uma floricultura, ocupando o calçadão.

O Banco Real apresenta-se ocupando quase todo o seu terreno. O acesso principal se dá em nível pela Paulista, através de um generoso espaço coberto e iluminado zenitalmente, este liga-se ao hall dos elevadores. Pode-se chegar ali também pela alameda Rio Claro e Itapeva. Este átrio configura-se como um pátio coberto, pois seus lados são ocupados por uma agência bancária e escritórios nos dois níveis acima. Este espaço assumidamente com porte e características para receber um uso coletivo, é pouco visível a partir da calçada e articulado com este espaço público apenas por suas portas em vidro refletivo sem nenhum tipo de marcação ou transição que possa denunciar a presença deste lugar.



[58] Corte transversal esquemático, passando pelo Banco Real, alameda Rio Claro e praça posterior do edifício Eluma; escala aproximada 1:500. A) edifício Banco Real e seu "pátio" interno; B) praça elevada do edifício Eluma; 1) rua Itapeva; 2) alameda Rio Claro

Apesar de sua ambientação lembrar um "lobby" de hotel (possivelmente pelos materiais utilizados e pouco transparência em relação às ruas ao redor), sua configuração em forma de pátio coberto poderia ser mais franqueada aos frequentadores da Paulista. Seu uso se restringe ao horário comercial e seu acesso parece estar restrito aos "conhecedores" deste espaço franco.

[59] Foto do pátio interno do Banco Real.

Fonte: IACocca, 2004: 140).



O Eluma é uma torre de planta retangular que nasce sobre uma praça elevada que pode ser acessada apenas pela Paulista e um único ponto da Alameda Rio Claro. A praça interna ao Eluma está 1,50m acima da alameda Rio Claro neste ponto de contato, possibilitando, se seu espaço fosse realmente franqueado ao público, uma área de estar acoplada ao movimento que está conexão gera.

Podemos, então, identificar dois sistemas transversais: a ligação alameda São Carlos do Pinhal com alameda Santos, com caráter ligado ao movimento mas que encontra em seu trajeto algumas *pontuações*; outro eixo que entrelaçaria

espaços de estar ou possibilidades de *pracialidades* entre a praça semi-elevada do edifício Eluma, a alameda Rio Claro pedestrianizada e o pátio interno do Banco Real.

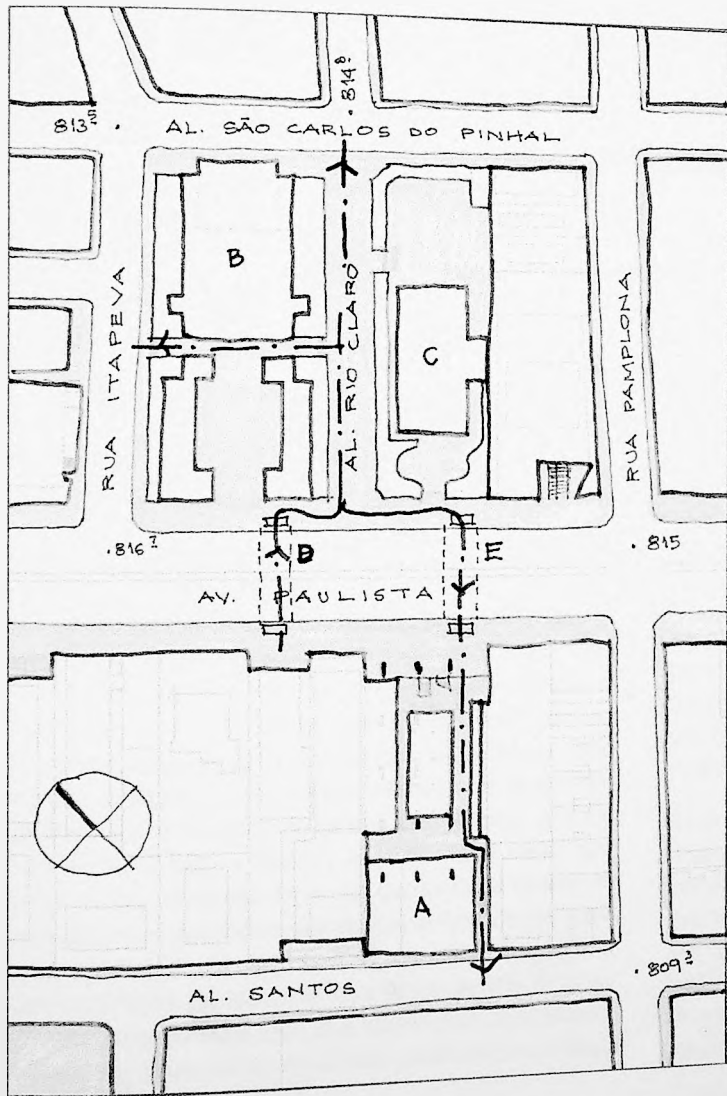
Estes circuitos descritos ressaltam a saudável dependência entre espaços abertos e fechados, livres e construídos, que poderiam estar relacionados de forma franca, mas aqui se apresentam de uma forma dúbia, propositalmente confusas.

A praça do edifício Eluma encontra-se *semi-franqueada* aos pedestres. Intui-se sua existência mas seu acesso por uma larga e breve escadaria, encontra-se quase totalmente

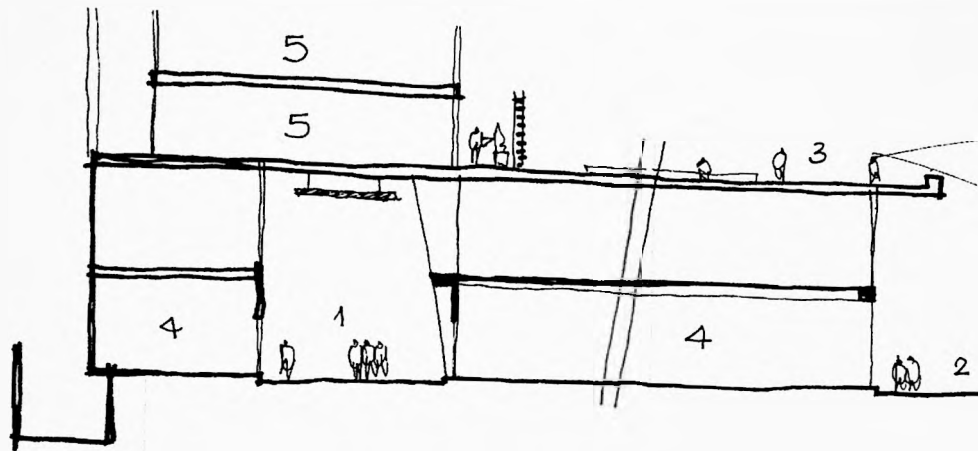
fechada por um portão, restando uma passagem de aproximadamente oitenta centímetros. Depende-se exclusivamente de nossa auto-confiança para entrar neste espaço, pois não se encontra guardada por nenhuma forma de vigilância embora a impressão seja de que esqueceram de *encostar* o portão.

Passando para o outro lado da alameda Rio Claro poderíamos atravessar o hall de elevadores do Banco Real, rumo a rua Itapeva ou para um recesso no *pátio* interno. Não, há no entanto, um convite claro para tanto. A segurança privada mantém-se postada como sentinelas e o balcão de recepção que pode ser visto desde a rua interrompe uma passagem que poderia ser direta e desimpedida.

[60] Planta esquemática
cota 817, escala aproximada
1:2000. A) Ed. sede SESI;
FIESP. B) Ed. Banco Real. C)
Ed. Eluma. D) e E) passagens
subterrâneas, acesso ao Metrô,
estação Triunfo - MASP.



161] Corte transversal esquemático, edifício Nações Unidas; escala aproximada 1:250; 1) galeria de acesso às lojas e hall de elevadores dos apartamentos, permite acesso da Paulista até a alameda São Carlos do Pinhal; 2) calçada da avenida Brigadeiro Luis Antonio 3) terraço de uso coletivo; 4) lojas; 5) apartamentos.



O Nações Unidas e o desafio habitação-escritório-comércio.

O Nações Unidas, projeto do arquiteto Abelardo de Souza, tem sua concepção no início da década de 50. Seu programa mescla uso comercial, serviços e habitação, então uma novidade para uma avenida Paulista estritamente residencial. Duas lâminas perpendiculares entre si acomodam 9 blocos de apartamentos e um bloco comercial. A lâmina mais extensa se alinha paralelamente a divisa lateral do terreno, se afastando da avenida Brigadeiro Luis Antonio. A outra está de frente para a Paulista apoiada sobre pilotis que levam a uma rua-galeria comercial que tanto dá acesso às lojas como aos elevadores dos apartamentos que têm suas portas abertas diretamente nesta rua que termina na São Carlos do Pinhal. Um bloco baixo se acomoda entre as duas lâminas, recebendo as lojas que abrem para a Brigadeiro Luis Antonio e rua interna. Um terraço-jardim de uso coletivo

dos moradores acontece sobre este conjunto de lojas.

As estratégias de inserção urbana deste edifício guardam grande semelhança com as utilizadas no Conjunto Nacional, destacando a localização de ambos nas esquinas das duas principais ligações com a área central daquela época: rua Augusta e avenida Brigadeiro Luis Antonio.

A rua interna que atravessa o Nações Unidas tenta conciliar o acesso a usos diferentes sem prever nenhum tipo de transição. A porta do elevador, tal como a porta da casa de bairro, abre-se diretamente na "rua", mas o elevador não é um "alpendre" e esta não é uma rua residencial prosaica, tradicional; é uma rua moderna, onde deve passar a multidão. O acesso único a usos diferentes foi uma imposição dos empreendedores, os mesmos que construíram a Galeria

Califórnia, projeto de Oscar Niemeyer, no centro da cidade (MORAES, 1995: 169). Atualmente instalaram-se cabines de controle para cada conjunto de acesso.

Nota-se que no Conjunto Nacional os acessos seguem outra solução mais hierarquizada: os elevadores dos blocos de escritórios colocam-se em um hall envidraçado mas separado do movimento da rua comercial, a entrada do bloco residencial é feita pela rua Augusta. Enquanto no Nações Unidas uma grande quantidade de lojas têm entrada por dois lados (calçadas e rua interna), no Conjunto Nacional isto só ocorre em casos especiais, como nas lojas junto as entradas das galerias.

Enquanto alguns edifícios estritamente residenciais foram sendo convertidos em edifícios de escritórios⁷, o Nações Unidas que foi pensado desde o início como multifuncional, continua como um edifício privilegiado e disputado como endereço residencial.

O caso mais destacado foi a conversão do Edifício Savoy então um edifício de apartamentos de alto padrão, na esquina da alameda Joaquim Eugenio de Lima, além de outros edifícios residenciais transformados em edifício de escritórios na porção da Paulista que se encontra no bairro do Paraíso (Praça Osvaldo Cruz até Brigadeiro Luis Antonio).

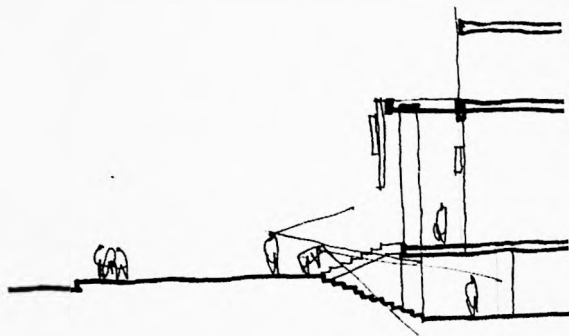
Subir ou descer? O Quinta Avenida e o acesso em meios níveis.

O formato de lojas comerciais e bancos no térreo organizados em um bloco horizontal, aliados a torres de escritórios foi o que imperou nos 60 e 70. A avenida já então se consolidava como centralidade, recebendo muitos escritórios, sedes de bancos e multinacionais que migravam do Centro.

O Quinta Avenida (Pedro Paulo M. Saraiva e Miguel Juliano) é um dos pioneiros destes edifícios, guardando grande semelhança quanto ao seu repertório formal com seus contemporâneos, entre eles o Sul Americano. Neste caso o que queremos destacar é a solução de acesso em meios níveis que será intensamente utilizada por outros edifícios da avenida Paulista nos anos 70 e 80, mas sem o mesmo bom resultado. Dois níveis de comércio se agrupam em um bloco horizontal a meio nível em relação a Paulista, estes se acessam por rampas criando abaixo da Paulista uma praça

de acesso semi-enterrada mas com plena visibilidade de seus acontecimentos a partir da calçada. Acima, um extenso patamar sobrelevado dá acesso a um pequeno número de lojas e o hall de acesso aos elevadores, além de se ter uma apreciação diferenciada da avenida. Vários outros edifícios vão repetir esta solução mas com a intenção de destinar o nível sobrelevado para as agências de banco, deixando o acesso a torre de escritórios enterrada. Na maioria destes casos o espaço para o perfeito acesso entre estes meios níveis se mostraram exíguos, transformando o nível semi-enterrado em um acesso escondido e muitas vezes mal iluminado. O mais desastroso, porém, parece ter sido o efeito gerado na relação dos edifícios com as calçadas, o programa de uma agência tem seu controle de acesso como uma de suas premissas não necessitando de imediata conectividade com as calçadas, a não ser a ostensiva visualização de suas marcas e logotipos.

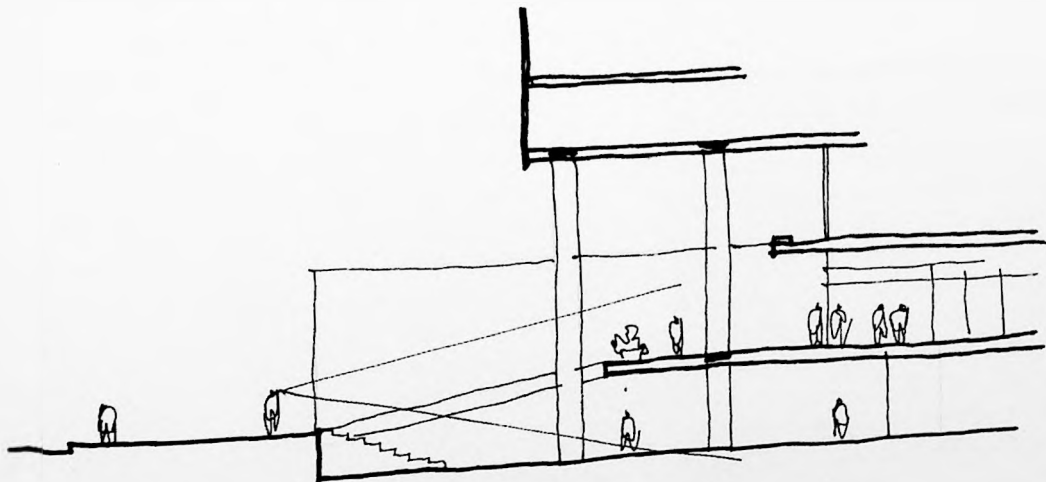
[62] Corte esquemático dos
acessos do edifício Olivetti:
Castello Tesler; escala
aproximada 1:250.



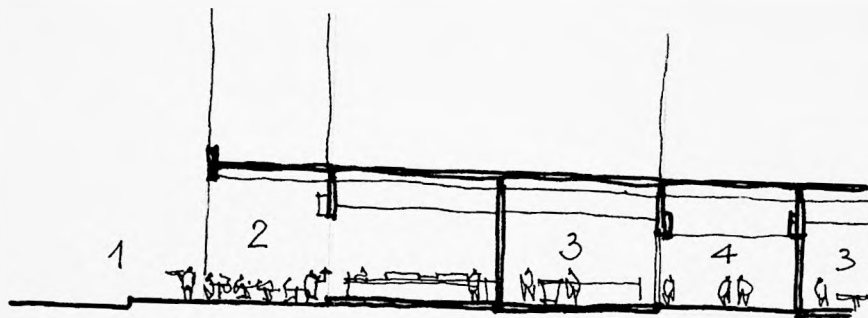
[63] Corte esquemático do
acesso do edifício Quinta
Avenida, Pedro Paulo Mello
Saraya e Miguel Juliano,
escala aproximada 1:250.

O Quinta Avenida propõem
uma solução preciosa e
precisa quanto os acessos
ao nível térreo, e portanto,
"nobre" e o acesso ao hall de
elevadores dos escritórios. A
partir da calçada os dois níveis
são perfeitamente visualizados,
desta maneira não é possível
se distinguir qual deles é mais
importante.

A solução em meios níveis
será muito utilizada em
outros edifícios da Paulista.
A eliminação de volumes de
transição entre as torres e a
calçada pode ter prejudicado
em muito esta solução,
embora outros edifícios como
o Onyscorp, estejam "cravados"
no solo e seja possível
visualizar claramente todos os
seus acessos. A constatação
é que, da mesma maneira
que o Olivetti se aproxima por
demais da calçada, impedindo
que o nível semi-enterrado seja
adequadamente percebido,
também outros edifícios repetem
esta mesma solução, numa
opção clara pela ocupação dos
níveis de menor acessibilidade
e visibilidade pelas agências
bancárias.



[64] Corte transversal pela galeria comercial do edificio Winston Churchill; Edison Musa e Jaci Hargreaves; escala aproximada 1:250: 1) calçada alameda Joaquim Eugênio de Lima; 2) recuo das lojas sob marquise; 3) lojas internas; 4) galeria comercial que permite passagem entre a Paulista e alameda Santos.



Neste espaço da Paulista temos reproduzido o mesmo ambiente que a presença do bar do Fasano no Conjunto Nacional proporcionava na década de 50. Conhecido como "pratinha", concentra alguns bares e restaurantes que pela exiguidade de suas áreas, utilizam o recuo que dá para a alameda Joaquim Eugênio de Lima com suas mesas imprimindo um movimento e atividades típicas de um calçadão "prainha". Destaca-se que estas lojas podem funcionar independentemente da galeria comercial estar aberta.

Galerias Comerciais na Paulista: caminhando em zigue-zague

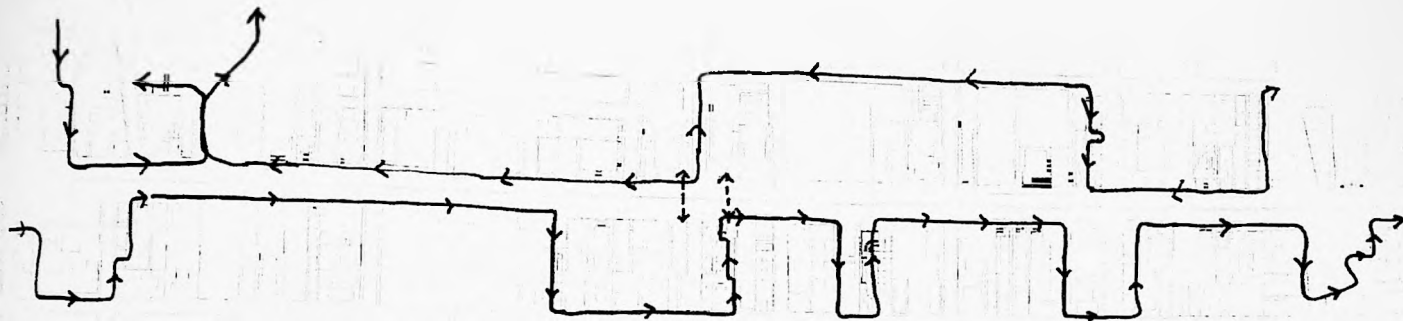
Na esquina oposta ao Nações Unidas, onde a rua Manoel da Nóbrega se encontra com Paulista e Brigadeiro, dois edificios ocupam estas esquinas organizados em uma base comercial com torre de escritório: O Visconde de Ouro Branco e o Edifício Patrimônio (Roger Zmekhol). O primeiro tem seu hall de elevadores colocado junto a uma passagem interna que une Brigadeiro e Manoel da Nóbrega, a maioria das lojas se voltam para as calçadas. A torre do Patrimônio tanto pode ser acessada pelo interior da galeria como pela Manoel da Nóbrega, sua galeria a liga com Paulista sem que seja necessário contornar sua esquina.

Winstow Churchill (Edison Musa e Jaci Hargreaves) e Top Center (Salzuspin e Gugliotta) formam um outro conjunto de edificios que possibilitam ligar Santos e São Carlos do

Pinhal. Estes dois edificios se encontram em esquinas opostas da Paulista com Joaquim Eugenio de Lima.

O Top Center sofre da mesma dificuldade encontrada pela Galeria Trianon ao não conseguir uma solução ajustada e rica espacialmente para vencer o desnível entre Paulista e São Carlos do Pinhal. A solução adotada cria dois blocos comerciais: pela São Carlos do Pinhal o espaço se assemelha a uma galeria. O conjunto que se cria acessando pela Paulista se desenvolve em dois pavimentos assemelhando-se propriamente aos shopping centers. Estes dois blocos se unem através de escadas em um nível intermediário da Joaquim Eugênio de Lima junto a recepção a torre de escritórios.

Avenida Paulista e alameda Santos apresentam um desnível



[66] Planta esquemática da avenida Paulista entre rua Augusta e avenida Brigadeiro Luis Antônio, mostrando as possibilidades de passagem por entre edifícios, sem escala.

muito suave no ponto onde está o Winstow Churchil. Desta maneira a galeria interna acontece em rampa. As lojas externas são protegidas pela laje de cobertura que avança sobre o recuo lateral. Ali vemos a maior concentração de bares e pequenos restaurantes da Paulista, com intenso movimento noturno e ocupação de suas mesas que parecem ocupar as calçadas.

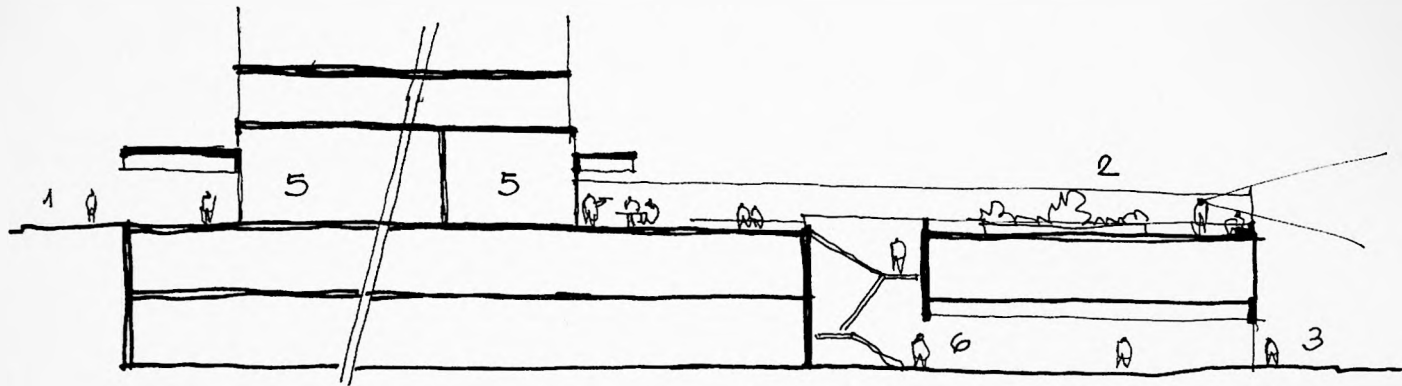
O edifício Barão de Serro Azul (Roger Zmekhol) têm uma solução original no âmbito da Paulista: os recuos laterais servem de acesso as lojas e hall de elevadores protegidas por uma marquise, complementada por uma pérgula que unifica espacialmente este espaço. No fundo um terraço generoso sobre a alameda Santos que pode ser acessada por uma escadaria lateral. Há de se lamentar o acesso à Santos por meio de uma *ruela* estreita e mal iluminada.

Ao incluímos outros exemplos de galerias comerciais e passagens (algumas já discutidas anteriormente)

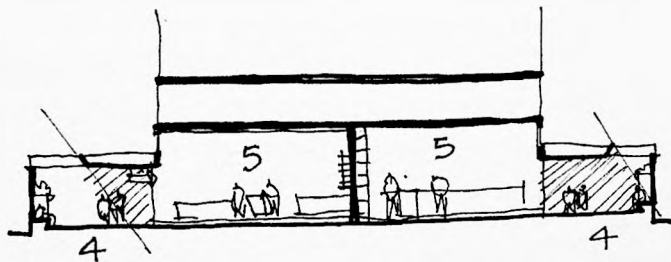
perceberemos que não fazem parte de um sistema planejado de conexões.

Não houve também um planejamento na ocupação do Centro da cidade por galerias comerciais, mas neste caso, embora não possamos falar em sistema, o resultado final aponta para estratégia clara de melhor aproveitamento do miolo de quadras extensas e a união de ruas e pontos comerciais importantes, criando-se verdadeiros circuitos francos e abertos em progressão, sendo possível não se dar conta onde começa ou acaba cada rua-galeria.

No âmbito da Paulista e arredores, a localização destas galerias e passagens concentrou-se nas oportunidades encontradas ao longo da Paulista, Augusta e Brigadeiro Luis Antonio, que permitissem acessar as ruas paralelas ou mesmo apenas criar um ambiente comercial totalmente voltado para o pedestre como em algumas galerias da rua Augusta.



[66] [67] Cortes transversal e longitudinal do edifício Barão de São Azul. Roger Zmekhol; escala aproximada 1:250; 1) calçada avenida Paulista; 2) terraço sobre garagens; 3) calçada alameda Santos; 4) recuo lateral usado como acesso ao hall de elevadores; lojas, terraço e acesso à alameda Santos; 5) lojas; 6) acesso à alameda Santos.



Identificando-se dois conjuntos de passagens paralelas um para cada lado da Paulista, ligadas no sentido longitudinal pelas calçadas da avenida e das alamedas Santos e São Carlos do Pinhal, reforça-se a importância que as passagens subterrâneas como as das estações de Metro, como elemento de ligação transversal neste possível sistema.

Esta quem sabe seja uma das soluções urbanisticamente mais adequadas para a solução: a quase obrigatoriedade de localizar agências bancárias no nível térreo da Paulista. O arquiteto utiliza os recuos laterais para acessar o hall de elevadores que pode ser acessado por ambos os recuos, ocupa o restante do térreo do edifício com algumas lojas e cria no fundo do terreno um terraço de acesso franco que se debruça sobre a alameda Santos.

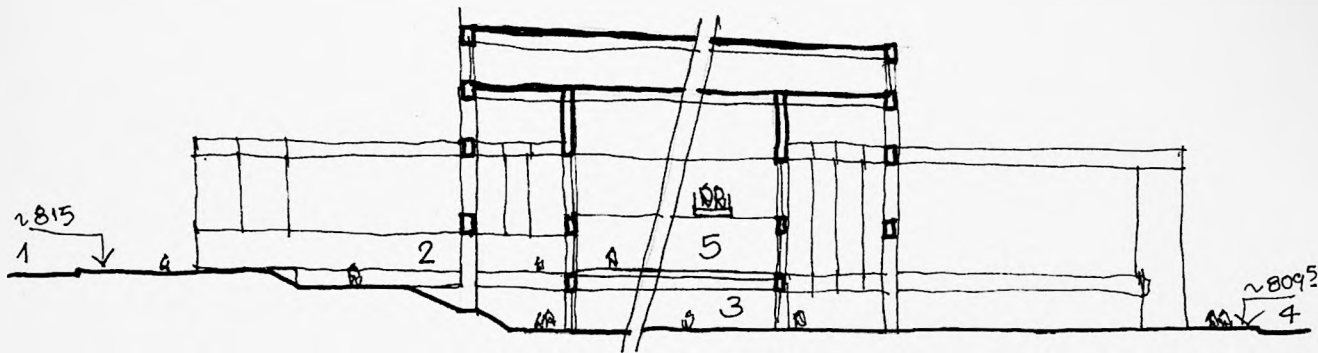
O edifício do Citycorp e a persistência da generosidade urbana.

O projeto do Citycorp (Croce, Aflalo e Gasperini) causou grande impacto não só na Paulista como no ambiente arquitetônico paulistano. Sua inauguração se deu na década de 80, no auge da discussão pós-moderna no Brasil. Seu aspecto formal foi logo celebrado como pós-moderno mas sua inserção urbana e soluções espaciais quanto a transição entre os espaços públicos e privados o mantém alinhado a uma série de outros exemplos de uma arquitetura moderna preocupada em desenhar os espaços de sociabilidade de nossas cidades, e portanto, moderno.

Primeiramente que seu arranjo volumétrico sugere uma implantação de esquina em um lote de meio de quadra. O desnível entre as duas frentes que é acentuado, é resolvido no espaço externo frontal a Paulista. Ali uma primeira praça é oferecida à cidade onde podemos acessar por uma ponte

à agência bancária que vemos a nossa esquerda ou seguir descendo pela escadaria em forma de anfiteatro. Esta solução permite que a galeria de acesso aos elevadores atravesse o edifício em nível até a uma outra pequena praça de acesso em nível com a alameda Santos. Na época de sua inauguração um restaurante ocupava o volume anexo que se aproxima da Paulista.

Considerando-se que o edifício é todo ocupado por uma mesma corporação, a solução mais óbvia seria não permitir a travessia de pedestres por ali. Realmente, durante um longo período esta passagem ficou exclusiva dos usuários do edifício. Não se podia sentar também nos degraus ou muretas, nitidamente desenhados para esse uso, em sua praça de entrada pela Paulista. Uma mudança na postura desta corporação possibilitou a utilização destes



[68] Corte longitudinal pelos acessos do edifício do Citycorp; Croce, Afialo e Gasperini; escala aproximada 1:500; 1) calçada avenida Paulista; 2) praça de acessos; 3) galvã de acesso aos elevadores, permitindo a passagem entre a Paulista e Alameda Santos; 4) calçada Alameda Santos; 5) agência bancária

espaços por um público externo ao edifício, sua passagem atualmente recebe exposições abertas durante todo o horário comercial.

Ali em frente, contemporâneo ao Citycorp e dos mesmos projetistas temos o Sudameris, também um edifício corporativo com agência bancária. Neste caso os autores também fazem uso de arquétipos de espaços urbanos para articular hall de entrada e agência bancária. Neste caso uma "praça" em forma de um quarto de círculo resolve a transição entre torre e agência bancária, tentando imprimir algum sentido de urbanidade neste conjunto. A forte transparência e o generoso pé direito do hall também são elementos de comunicação entre interno e externo.

Edifícios recentes: depois dos anos 90

Os anos 80 ainda assistem a ocupação da Paulista por outros expressivos edifícios corporativos, como é o caso do Safra, na esquina da Paulista, anteriormente comentado.

O final dos anos 90 e o início do século XXI encontra uma Paulista quase que totalmente ocupada e que passa por uma aparente decadência. Aparente, pois o que parece ser tal declínio também pode ser visto como uma maior diversidade da sua ocupação e população que passa freqüentar seus espaços. Edifícios dos anos 70 passam a ser considerados inadequados para suprir as demandas de empresas informatizadas, a classe média sofre uma profunda retração de salários, fazendo multiplicar um comércio mais popular, exemplificado pelos outlets e pequenos restaurantes por kilo que lotam as galerias comerciais da avenida e praças de alimentação dos shopping centers instalados nesta

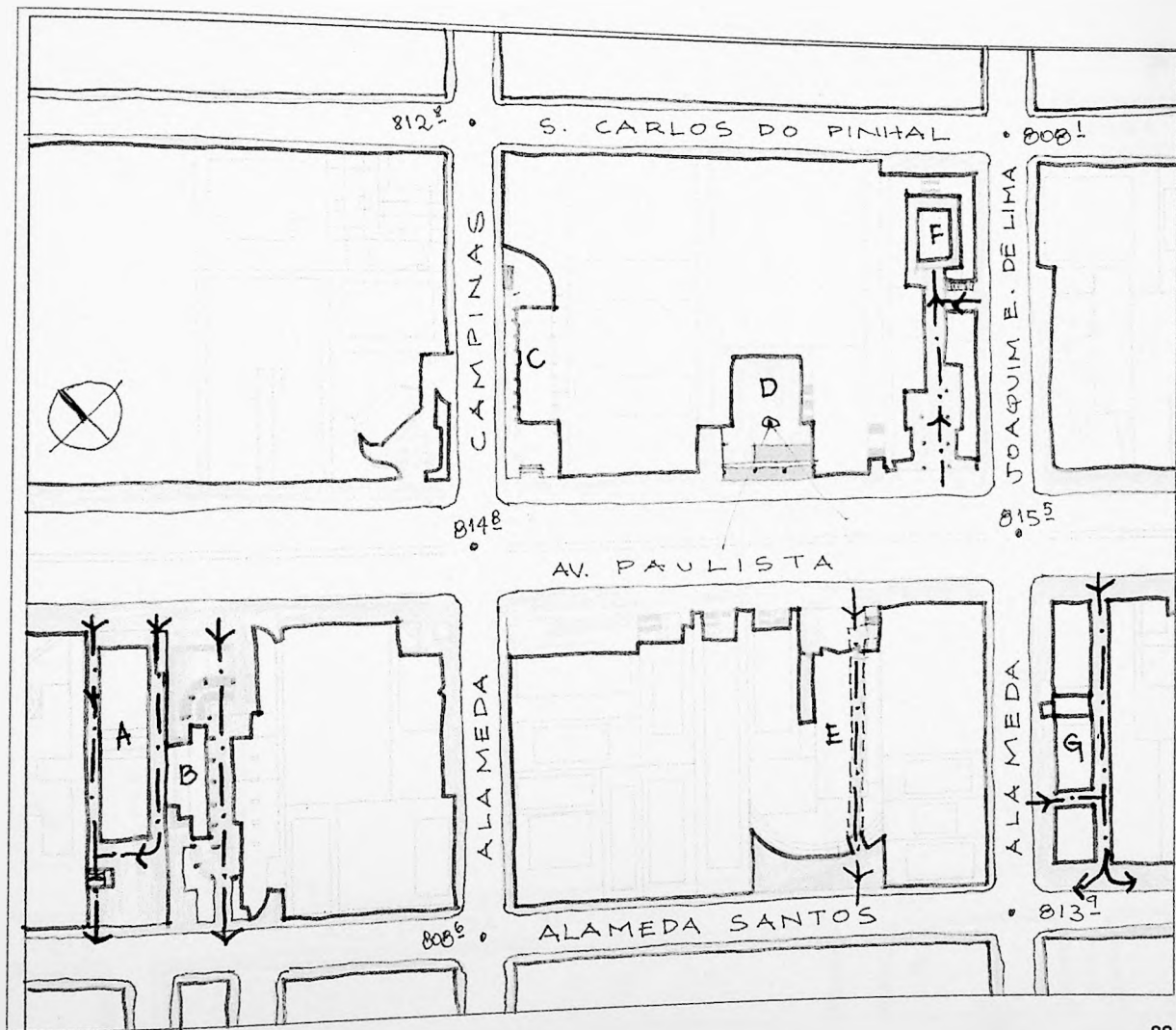
região. A região da Berrini e Nações Unidas aparecem como alternativas a avenida assim como a Faria Lima foi durante os anos 70 e 80, mas o êxodo de algumas empresas para esta região não determina a decadência total da Paulista: novos empreendimentos são lançados e antigos edifícios deteriorados como o Conjunto Nacional são recuperados, demonstrando o vigor da avenida, apesar de se aprofundar sua diversidade social e de atividades. Isto não implicou em uma nova visão de edifícios, mais generosos em sua acessibilidade ou por usos ligados a esta clara diversificação social. Continuam os mesmos usos ligados aos negócios e corporações: dois novos hotéis, uma torre de escritórios na Alameda Campinas e outra próxima a Joaquim Eugênio de Lima, o CYK, quase que totalmente ocupado pela Petrobrás.

Estes dois últimos casos reforçam o modelo das torres de vidro em curtain wall, tão bem representados pelo edifício Valbras de Telesfóro Cristófoli reformado e adulterado nos anos 80, agora relidos sem a mesma concisão formal.

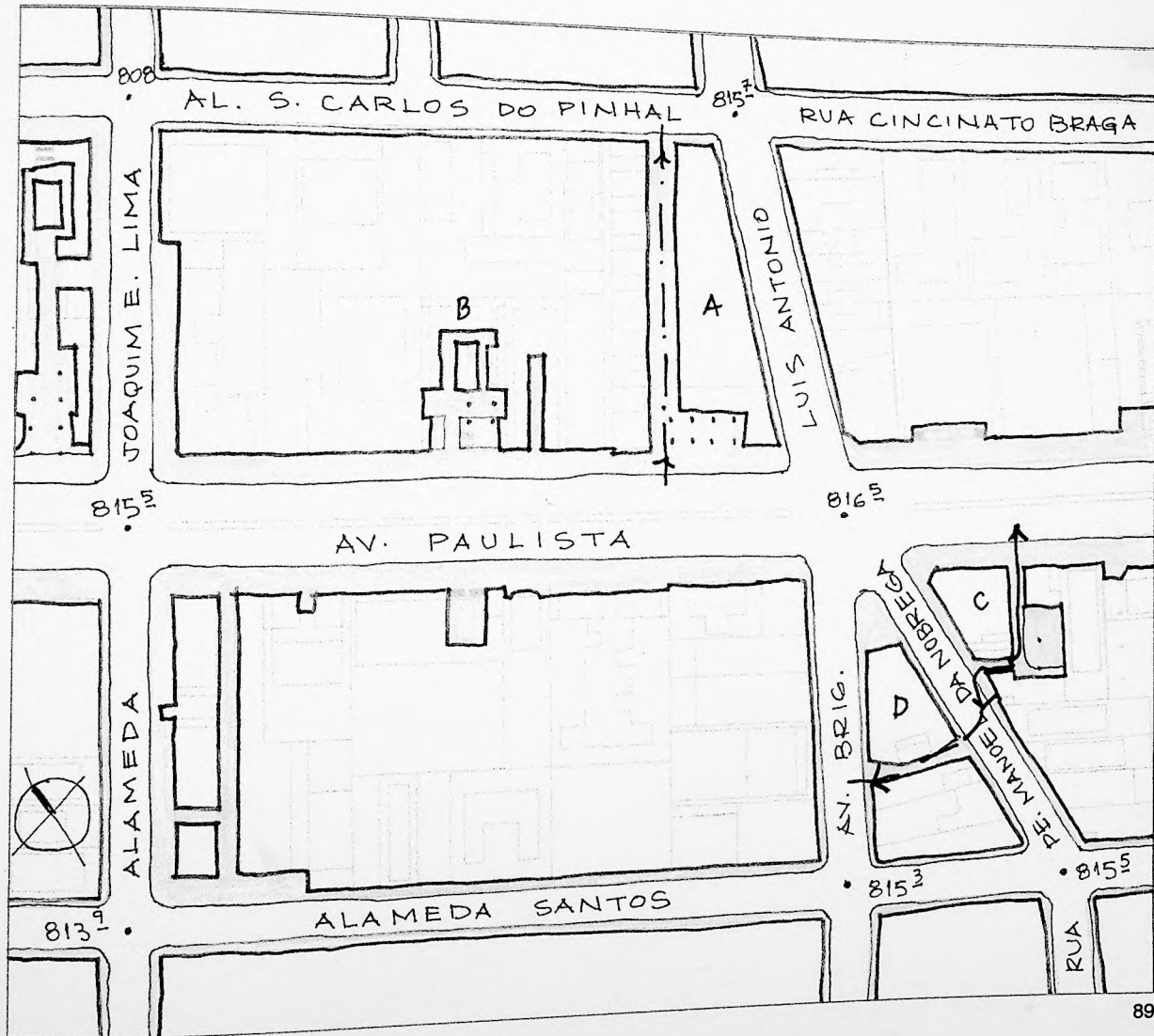
O CYK, projetado por Carlos Villar mesmo autor do Safra, insiste na solução de uma pequena esplanada de acesso ao edifício. A porta de acesso se camufla na homogênea pele espelhada. No final do dia uma grade separa este espaço da calçada. Parte de seu térreo e subsolo é ocupada por uma loja de departamentos, a multinacional FNAC. Esta loja permite a conexão entre Paulista e Santos. O pioneirismo do Nações Unidas e Conjunto Nacional previam estas desejadas ligações através de espaços claramente caracterizados como públicos, as ruas-galerias é que faziam as conexões. No caso do CYK, tal preocupação não atingiu a arquitetura adotada, quem faz ligação é a loja, o espaço de consumo, neste caso *controlado, confinado* pois apenas o café nos apresenta um rápido relance do exterior; e obviamente *seletivo* nos produtos ali comercializados⁸.

⁸Controlado, confinado e seletivo são as qualidades buscadas por Heitor Frúgoli Jr. para definir o espaço dos shopping centers (1992).

[68] Planta esquemática
 cota S15, escala aproximada
 1:2000. A) Ed. Barão de Serro
 Acull; B) Ed. Citycorp; C) Ed.
 Sudameris; D) Ed. Casper
 Ubero (Gazeta Esportiva); E)
 Ed. CYK (Frac); F) Top Center
 G) Ed. Winston Churchill.



[70] Planta esquemática
cota 815, escala aproximada
1:2000; A) Ed. Nações Unidas;
B) Ed. Quinta Avenida; C) Ed.
Patrimônio Paulista; D) Ed.
Visconde de Ouro Branco.



Conclusão

Voltemos, neste ponto, ao enigma proposto em nossa introdução: como, desenhando edifícios, desenhar a cidade?

A avenida Paulista que emerge aos nossos olhos depois deste estudo indica que sempre estamos desenhando cidade, independente de termos feito uma opção clara por esta ação. No entanto, não parece que dentro do rol de arquiteturas (e arquitetos) que desenharam esta avenida nos últimos cinquenta anos, possamos identificar ações neutras quanto ao desenho da cidade, principalmente no que nos coube investigar nesta pesquisa: a relação dos espaços públicos e espaços privados. Então, se desenhar a cidade é inerente ao processo de se fazer arquitetura, o melhor enunciado do nosso enigma seria: qual, desenhando edifícios, cidade desenhar?

Afirmamos, na conclusão desta pesquisa, que a cidade que devemos construir é franca e pronta à aventura da modernidade, portanto, desenhada pelo viés dos encontros

cosmopolitas, pela diversidade e pelo desejo de reconquistar a esfera pública na vida cotidiana de todo o cidadão.

A geração de arquitetos brasileiros que abraçou o ideário moderno, esboçou esta cidade aberta e democrática no território desta nossa cidade de São Paulo: a área central da cidade, que se pese o abandono que ela ainda vive neste momento, e a região da Paulista, mantêm um conjunto admirável de espaços prontos à vida pública. Possivelmente não se pode dizer o mesmo das regiões da Faria Lima, Berrini e Nações Unidas, que as sucederam como áreas de forte investimento público e privado durante este período de vertiginoso desenvolvimento da metrópole.

Coube a este trabalho, investigar este legado construído na Paulista, procurar os acertos e equívocos que se produziram no embate de um projeto pleno de utopias com a realidade.

Este trabalho não pretende emitir nenhum juízo de valor ou

fazer escolhas absolutas. Apresenta-se como um balanço, um conjunto reflexões. Acho que não poderia ser diferente, pois, o conceito de modernidade que influenciou este trabalho afirma que "tudo que é sólido desmancha no ar" (BERMAN, 1987).

A diversidade de funções têm sido apresentada como uma das soluções para a especialização ocorrida em áreas centrais. Não corresponde, no entanto, na eleição de edifícios multifuncionais como o modelo ideal de empreendimento a se proliferar nestas áreas. Mesmo que este modelo seja o Conjunto Nacional. Destacamos, ao longo deste trabalho, a importância e pioneirismo do Conjunto Nacional como anunciador de um modo de vida urbano. Realçamos também seu caráter prototípico, baseado em uma atitude ordenadora e eficiente, constatável no tratamento asséptico das suas fachadas. Seria possível conviver com uma dezena de conjuntos nacionais encadeados lado a lado, frente a frente? Não se trata, portanto, da adoção de uma tipologia,

mas na percepção da quantidade e qualidade de relações entre o público e privado proporcionadas nesta solução.

Multifuncionalidade: O Conjunto Nacional e o edifício CYK.

Podemos destacar a repetição de duas estratégias dentro do universo de soluções estudadas: a sobreposição de usos e as passagens abertas ao público, unindo várias faces do lote ou quadra onde se encontram implantados os edifícios.

O Conjunto Nacional e o CYK se apresentam como o primeiro e o último edifício implantados na Paulista, contendo estas duas características. No entanto apresentam diferenças cruciais: o CYK previa o espaço para uma loja que seria acessada pela lateral do edifício sem se misturar ao acesso da torre de escritórios. A passagem entre a avenida Paulista e alameda Santos só se efetivou porque a Fnac, uma loja de departamentos, ocupou este espaço e todo o primeiro

subsolo. A conexão e o acesso franco ficam, então, limitados ao tipo de serviço e comércio que ali se instalar. O principal espaço livre proposto para o conjunto, um tipo de pequena esplanada que antecede o hall de elevadores do edifício, não mantém nenhuma relação com a entrada da loja, um tipo de túnel que acomoda uma escada que faz o acesso ao nível inferior localizada no alinhamento da calçada.

Fica evidente a diferença entre as duas soluções: o Conjunto Nacional funciona irremediavelmente como uma continuidade da cidade, esta é uma opção primordial na construção do partido deste edifício, não é possível imaginar as entradas dos escritórios desassociadas das ruas galerias. Todo o conjunto é pensado para tirar proveito desta mistura de usos e fluxos.

Monofuncionalidade: o Safra e o Citycorp

Se o edifício multifuncional, pelo menos em primeira análise, possibilitaria um maior sucesso na ocorrência de

espaços francos, a monofuncionalidade poderia ser vista como cerceadora destas relações. É um fato, porém, que alguns setores que apresentam uma maior concentração de edifícios unicamente de escritórios, apresentaram uma menor quantidade de espaços francos e uma menor animação de suas calçadas. Estes setores coincidem com as duas pontas da Paulista que decidimos não estudar: da praça do Expedicionário até a rua Augusta e da avenida Brigadeiro Luis Antonio até a praça Osvaldo Cruz.

O edifício Citycorp acomoda a filial brasileira de uma das principais corporações financeiras do mundo, assim como o edifício Safra, uma importante e bem-sucedida instituição financeira. Corporações como estas costumam valorizar uma imagem de pujança em seus edifícios. O projeto do Citycorp mostra-nos que é possível ajustar uma correta relação de um edifício deste porte, sua imagem corporativa e o desejo de se construir uma cidade aberta.

Nestes exemplos que colhemos do nosso estudo e

apresentamos neste capítulo, podemos concluir como as decisões que cabem ao arquiteto são preponderantes para a obtenção de uma cidade plena de espaços francos.

Transformando um conjunto de intenções em uma ação coletiva

Enquanto na década de 50 e 60, uma forte coesão de idéias com forte compromisso social norteavam as ações dos arquitetos, atualmente este fazer se apresenta fragmentado em diversas possibilidades de inserção profissional e de mercado. Não é mais possível falarmos "nós, os arquitetos". Portanto, a necessidade de um projeto coletivo que assegure uma cidade democrática deve mais do que nunca ser reclamado por toda a sociedade. O Conjunto Nacional, o Nações Unidas e outros exemplos que destacamos nesta pesquisa, foram empreendimentos que materializaram seus ideais de cidade sem contar com legislações de incentivo. Torna-se vital a atuação da administração pública neste momento que a maioria da sociedade adota medidas

imediatistas e individualistas, buscar formas de *publicizar* o privado.

A sociedade civil também deve se organizar, colaborar e reclamar por uma cidade franca. A avenida Paulista já conta com uma organização, a Paulista Viva, que pelas ações até aqui implementadas: policiamento ostensivo, concurso para escolha de novo piso das calçadas e vasos instalados nos postes de iluminação, parece estar longe de ser o representante ideal na construção de uma avenida Paulista onde o cidadão possa fruir sua cidade.

fruir - v.t.d. 1. Estar na posse de; possuir. 2. V. usufruir (2). T.i. 3. Desfrutar. (Mini Aurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa; Aurélio Buarque de Holanda Ferreira - 4ª edição revista e ampliada - Editora Nova Fronteira, 2000).

Bibliografia

A CONSTRUÇÃO EM SÃO PAULO. "Nova Paulista: vias subterrâneos de ligação inter-bairros liberam o trânsito local na superfície" n. 1207, 23-mar-1971, p. 16-23.

_____. "A nova paisagem da avenida Paulista." São Paulo: n. 1357, 11-fev-1974., p. 18-23,

ANELLI, Renato, GUERRA, Abílio e KON, Nelson. *Rino Levi: Arquitetura e cidade*. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2001.

AKAMINE, Rogério. *Avenida central paulistana procedimentos de desenho urbano*. São Paulo: Dissertação de mestrado apresentada à FAUUSP, 1998.

ARANTES, Otilia Beatriz Fiori. *O Lugar da Arquitetura depois dos Modernos*. São Paulo: Edusp, 2000.

ASHIHARA, Yoshinobu. *El diseño de espacios exteriores*. Barcelona: Gustavo Gili, 1992.

BENEVOLO, Leonardo. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1974.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é Sólido Desmancha no Ar*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

BOGÉA, Marta Vieira. *Via de mão dupla – avenida Paulista pela mão e contramão da modernidade*. São Paulo: Dissertação de mestrado apresentada à PUC SP, 1993.

CAMPOS Filho, Cândido Malta. "Uma estrutura urbana para São Paulo" in: . Acrópole, São Paulo, n. 356, nov. 1968, p. 18-29.

CJ ARQUITETURA. "Avenida Paulista: design urbano." São Paulo: n. 5, 1974, p.30-48.

CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70, 1984.

CURTIS, William J. R. *La arquitectura moderna desde 1900*. Madrid: Hermann Blume, 1986.

ENGENHARIA. "Proposta de programa de intervenções para a avenida Paulista." Revista do Instituto de Engenharia, São Paulo: n. 512, 1996, p. 31-45.

FERRAZ, Marcelo Carvalho (Org.). *Lina Bo Bardi*. São Paulo: Empresas das Artes, 1993.

_____. *Museu de Arte de São Paulo*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi - Editorial Blau, 1997

FRAMPTON, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

FRUGOLI Jr., Heitor. *Centralidade em São Paulo – trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez Editora/Edusp, 2000.

_____. "Os Shoppings de São Paulo e a Trama do Urbano. Um Olhar Antropológico." In: PINTAUDI, S. M. e FRÚGOLI Jr., H. (Orgs). São Paulo: Ed. Unesp, 1992, p.75-93.

GIMENEZ, Luis Espallargas. "Concurso para a avenida Paulista." In: AU Arquitetura e Urbanismo, São Paulo: n. 68, ano 11, out/nov. 1996, p. 38-39.

GREGOTTI, Vitorio. *Território da Arquitetura*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1975.

HERTZBERGER, Herman. *Lições de Arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

HILBERSEIMER, Ludwig. *La arquitectura de la Gran Ciudad*. Barcelona: Gustavo

HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira: 1867-1918*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

HUET, Bernard. "A cidade como espaço habitável – alternativas à Carta de Atenas" in: *Revista AU Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo: dez/jan 1986/87, p. 82-87.

_____. "Espaços públicos, espaços residuais." In: *Os centros das metrópoles: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Ed. Terceiro Nome, Viva o Centro, Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 147-152.

_____. "Organização e requalificação de espaços públicos em Paris." In: *Os centros das metrópoles: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Ed. Terceiro Nome, Viva o Centro, Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 153-166.

IACOCCA, Ângelo. *Conjunto Nacional: A conquista da Paulista*. São Paulo: Iacocca, 2004.

INSTITUTO CULTURAL ITAÚ. *Avenida Paulista*. São Paulo: ICI, 1993. (Cadernos da cidade de São Paulo II; 8)

JACOBS, Jane. *Morte e vida nas grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 19xx.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Colouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992.

LE CORBUSIER - *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes: 2000.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70, 1982.

MENDONÇA, Denise Xavier. *Arquitetura Metropolitana – São Paulo década de 50 – Análise de quatro edifícios: Copan, Sede do jornal O Estado de São Paulo, Itália e Conjunto Nacional*. São Carlos: Dissertação de mestrado apresentada a EESC-USP – 1999.

MEYER, Regina Proserpi. *Metrópole e Urbanismo*. São Paulo anos 50. São Paulo: Tese de doutoramento apresentada a FAUUSP, 1991.

MEZERANI, Nadir Cury. "Trinta anos de reflexões sobre a avenida Paulista." In: *Projeto Design*, São Paulo, n. 209, out/nov. 1996, p. 92-95.

MIDLIN, Henrique E. *Arquitetura Moderna no Brasil*. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora/IPHAN, 2000.

MONTANER, Josep Maria. *Después del movimiento moderno: arquitectura de la segunda mitad del siglo XX*. Barcelona: Gustavo Gili, 1995.

MORAES, Flavio Luiz Marcondes Bueno de. *Estudo Crítico e Histórico da avenida Paulista*. Campinas: Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 1995.

MUNFORD, Lewis. *A cidade na história – suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

PROJETO DESIGN. "Avenida Paulista, as idéias vencedoras do concurso para seu redesenho." São Paulo: n. 200, set. 1996, p. 68-69.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes. *A megalópole e a Praça*. São Paulo: Tese de Doutorado apresentada à FAUUSP, 2001.

ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

ROWE, Collin e KOETTER, Fred. *Ciudad collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

SÃO PAULO (cidade) Secretaria Municipal de Planejamento – *Concurso de propostas para valorização urbana da avenida Paulista – Subsídios*. São Paulo, 1996.

SCULLY Jr, Vincent. *Arquitetura Moderna*. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2002

SEGAWA, Hugo. "On Paulista, off Paulista (à maneira da Broadway)" in: Revista Projeto, São Paulo, SP, n 78, 1985.

SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SOLÁ-MORALES, Manuel de. "Espaços públicos e espaços coletivos." In: Os centros das metrópoles: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Ed. Terceiro Nome, Viva o Centro, Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 101-108.

_____. "Ações estratégicas de reforço do centro." In: Os centros das metrópoles: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Ed. Terceiro Nome, Viva o Centro, Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 109-120.

TOLEDO, Benedito Lima. *Álbum iconográfico da avenida Paulista*. São Paulo, 1987.

WILHEIM, Jorge. *São Paulo Metrópole 65*. São Paulo: Difusão Européia de Livros, 1965.

XAVIER, Alberto, LEMOS, Carlos e CORONA, Eduardo. *Arquitetura Moderna paulistana*. São Paulo, Ed. Pini, 1983.

YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas*. São Paulo: Humanitas/FFLCH USP/ Imprensa Oficial do Estado, 2000.

ZEIN, Ruth Verde. "A harmonia e a melodia de uma orquestra onde cada instrumento ensaia sozinho" in: Revista Projeto, São Paulo, SP, n 78, 1985.

Agradecimentos

Eu agradeço à Nancy, Pedro, Felipe e Clarice pelo carinho e bom humor com que encararam a minha ausência; ao Luciano e ao Sérgio pelo apoio e suporte que me deram ao tocar o dia a dia do escritório sem a minha presença em todos aqueles meses que tive que me dedicar exclusivamente a este trabalho, ao Tiago, então nosso aluno no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas, pelos primeiros desenhos da Avenida Paulista que serviram como base para as minhas primeiras reflexões; ao Célvio Suzuki pela versão em inglês do Resumo; ao Marcel Ursini, meu irmão, responsável pelo projeto gráfico deste volume.

Eu agradeço enormemente às críticas e a orientação crucial sobre o rumo que este trabalho deveria seguir, passadas pelos professores Dácio Otoni e Miranda Magnoli na Banca de Qualificação.

Agradeço, finalmente, ao meu professor orientador Fábio Mariz Gonçalves pela confiança que depositou em mim e que espero ter correspondido, pelo incentivo dado em todos aqueles momentos que era mais fácil para todos apenas desistir, pelos sempre oportunos comentários durante nossos encontros e pelo companheirismo com que acompanhou a trajetória deste trabalho.

A todos, o meu mais sincero muito obrigado!