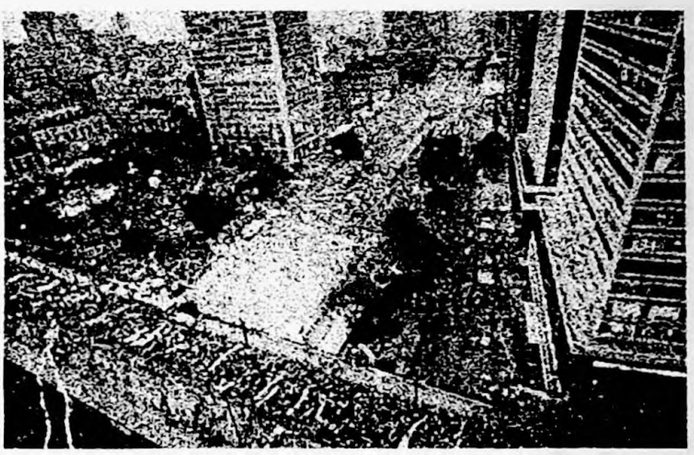
Anhangabaú, o Chá e a Metrópole



Dissertação de Mestrado

aluno: Angelo Bucci
orientador: Prof. Dr. Eduardo de Almeida

São Paulo FAUUSP 1998

data defesa
13/08/98

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Biblioteca
USP

Para o Bruno que vive na cidade pequena e
para mais de um milhão de pessoas como as que realizam todos os dias o sonho de transpor o
Anhangabaú no espaço pelo Viaduto do Chá

DEDALUS - Acervo - FAU

20200001332

Créditos

orientação

Eduardo de Almeida

lições e depoimentos

Abrahão Sanovicz
Paulo Mendes da Rocha
Regina Meyer
Sylvio Sawaya

revisão de textos e idéias

Alexandre Delijaicov
Alvaro Puntoni
Eugênio Bucci

versão do resumo

Jonathan Wheatley

Resumo

Anhangabaú, o Chá e a Metrópole, são três palavras que dão o título deste estudo e fazem o seu roteiro.

Anhangabaú é o modo como os índios viam o lugar e como lhe denominaram. Desde então, pela sua natureza, ele era identificado como um recinto e também como referência. Ainda hoje, em certa medida, o vemos e o chamamos do mesmo modo.

O Chá é o Viaduto que transpôs o Vale inaugurando a cidade moderna no final do século XIX. É a superação, no que diz respeito a relação da cidade com o lugar.

A Metrópole atravessa aquele recinto e lhe confere a grande dimensão, ela multiplica o seu valor simbólico.

Três projetos serão analisados à luz destas considerações iniciais.

Dois deles são simultâneos, Le Corbusier e Prestes Maia, 1929 e 1930, e representativos de duas linhas opostas do pensamento sobre as questões da arquitetura. O primeiro teve importância na formação dos arquitetos paulistanos e o segundo foi reponsável pela construção da São Paulo atual. Finalmente, o projeto de Vilanova Artigas, 1974, representa a síntese que propôs conciliar ação e pensamento, dois universos tragicamente cindidos.

É esse o assunto.

Abstract

Anhangabaú, Chá and Metropolis are three words which give this study both its title and its itinerary.

Anhangabaú is the name given to the valley by the native indians, and is their way of seeing it "the devil's hiding place". Since then, because of its topography, it has been seen as both an enclosure and a point of reference. Even today, in some degree, it is seen in the same way.

The Viaduto do Chá is the viaduct crossing the valley which announced the birth of the modern city at the end of the 19th century. It is an act of domination, in terms of the relationship between city and place.

The surrounding Metropolis gives the place its sense of grandeur and multiplies its symbolic value.

Three projects are analysed in the light of these initial considerations.

Two of them, by Le Corbusier and Prestes Maia, of 1929 and 1930, are representative of two opposing lines of architectural thought. The first was important in the formation of a São Paulo school of architecture, while the second was responsible for the construction of the city as we see it today. Finally, the project by Vilanova Artigas, of 1974, represents the reconciliation of action and thought, two tragically divided universes.

Introdução 2

1. Anhangabaú — a construção do lugar **9**

1.1. Recusa 11
1.2. Enfrentamento 12
1.3. Superação 14
1.3.1. O Viaduto do Chá de Jules Martin 15
1.3.2. O Parque do Anhangabaú de Bouvard 20

2. Le Corbusier e Prestes Maia — 1929-1930 **24**

2.1. Le Corbusier 24
2.1.1. A Presença de Le Corbusier em São Paulo 24
2.1.2. Le Corbusier e o seu Plano para São Paulo 30
2.2. Prestes Maia 35
2.2.1. Origens do Plano de Avenidas 38
2.2.2. O Plano de Avenidas 38
2.2.3. Anhangabaú do Plano de Avenidas 40
2.2.4. A Crítica do Plano de Avenidas 44
2.2.5. O Viaduto do Chá de Elisário Bahiana 56
2.3. Le Corbusier e Prestes Maia 57

3. Vilanova Artigas — 1974 **58**

3.1. A Trajetória de Vilanova Artigas 58
3.2. A Construção de uma Consciência 65
3.3. O Âmbito do Debate Urbano 71
3.4. O Anhangabaú em 1974 73
3.5. A Demanda da EMURB 75
3.6. A Abordagem de Vilanova Artigas 79
3.7. Comentários sobre o Projeto de Vilanova Artigas 88
3.7.1. O Princípio da Continuidade Espacial 88
3.7.2. O Princípio da Liberdade sem Limites 90
3.7.3. As Duas Dimensões do Anhangabaú 91
3.7.4. Monumento e Monumentalidade 92
3.7.5. A Consciência da Metrópole 93

4. Concurso Anhangabaú — 1981 **94**

4.1. Antecedentes 94
4.2. O Concurso e o Projeto Vencedor 96
4.3. Sobre o Anhangabaú Atual 101
4.3.1. As Duas Dimensões Anuladas 101
4.3.2. O Espaço Anticívico 102
4.3.3. A Monumentalidade Inversa 104
4.3.4. A Herança da Recusa 105
4.3.5. O Acúmulo de Erros Históricos 106
4.3.6. A "Praça" e o "Túnel" 109

Considerações finais **110**

Bibliografia 113

Rua Barão do Itapetininga e Viaduto do Chá, 1996

Acervo Associação Viva o Centro — foto: Nelson Kohn

ILUSTRAÇÃO 1

Eixo da Avenida São João, 1996

Acervo Associação Viva o Centro — foto: Nelson Kohn

ILUSTRAÇÃO 2

Anhangabaú em direção ao sul — Viaduto do Chá e Praça da Bandeira, 1996

Acervo Associação Viva o Centro — foto: Nelson Kohn

ILUSTRAÇÃO 3

Introdução

Quando alguém chega, hoje, ao centro da cidade de São Paulo e cruza o Viaduto do Chá, desde o Teatro Municipal, é apenas mais um entre uma enorme multidão.

Mais de um milhão de pessoas fazem essa travessia diariamente.[1]

O número é importante, porque informa o tamanho da metrópole e a dimensão simbólica do lugar, que é o Vale do Anhangabaú[2].

A maneira como cada uma dessas pessoas olha o lugar é bastante diferente.[3]

O Viaduto pouco se nota, é a extensão da rua Barão do Itapetininga que vai, aos poucos, perdendo o chão. Então surgem o Vale, a memória do rio e o lugar chamado Anhangabaú. (ILUSTRAÇÕES 1-3)

As construções, que conformam esse lugar, são herança da história da cidade de São Paulo. Na sua grande maioria foram construídas ao longo deste século. Compõem um conjunto arquitetônico complexo, no qual é possível identificar problemas imensos e também realizações admiráveis.

Quando alguém caminha sobre o vazio do Anhangabaú em direção à Praça Patriarca, em nível perfeito através do Viaduto do Chá, realiza um percurso que representa uma grande conquista para a cidade de São Paulo.

---

[1] 1. "Hoje, cerca de 1,2 milhão de pessoas passam por dia pelo viaduto, tomado por camelôs, pedintes e ciganos." — O Estado de São Paulo, 04/11/92.
2. "Caminho e travessia para 1,5 milhão de paulistanos. (...) Cruzam também seus 240 metros de extensão 580 veículos por hora." — O Estado de São Paulo, 06/11/92.
3. "A passagem mais movimentada de São Paulo, o Viaduto do Chá, no Centro, completa cem anos sexta-feira. (...) por onde passam diariamente 1,5 milhão de pessoas." — O Estado de São Paulo, 03/11/92.
4. "Pelo viaduto, que tem estrutura de concreto armado e gradis laterais com peças de ferro fundido e aço carbono, circulam diariamente 1,5 milhão de pessoas e passam, a cada hora, 580 veículos. Ele tem 240 metros de extensão, 24 metros de largura e 11 metros de altura, seguindo o projeto do arquiteto Eliziário da Cunha Bahiana e do engenheiro Gustavo Gam." — Gazeta Mercantil, 14/03/94.

[2] Sobre os nomes: Vale parece ser uma denominação muito doce para o relevo que as águas velozes do pequeno córrego do Anhangabaú escavou dividindo em duas a colina precedente, a formação que resultou da ação das águas do córrego é mais dramática, quase uma garganta. Anhangabaú é um nome mais adequado ao lugar do que ao córrego propriamente, o lugar é o que está contido nas laterais entre os dois patamares e nas cabeças delimitado desde a Praça da Bandeira até a atual rua Carlos de Souza Nazareth. Em Guarani Anhangabaú designa "Esconderijo do Diabo" segundo o arquiteto paraguaio Solano Benitez, fluente em Guarani e portanto descendente dos povos que percorriam a extensa trilha de Piabiru — descrita neste trabalho; na interpretação de Teodoro Sampaio Anhangabaú designa "Bebedouro de Assombrações" — segundo artigo de Ernani Silva Bruno, Folha de S. Paulo, Ilustrada, 26/12/1980. Os índios que tinham a sabedoria de dar nomes descritivos às coisas, descreveram o Anhangabaú inspirados na dramaticidade do relevo. Vale é doce demais. Designaremos simplesmente Anhangabaú este lugar ou recinto específico.

[3] Principalmente em decorrência da grande desigualdade social e do que isto acarreta na história pessoal de cada um. Mesmo considerando o fenômeno da massificação cultural, que nesse caso não padroniza tanto o repertório e o olhar. A percepção da arquitetura está ligada a todos os sentidos do homem. Há aqueles que vêem o Anhanbagaú pela primeira vez e os que viveram suas transformações nos últimos 60 anos, há os que vieram do nordeste e os que nasceram em São Paulo, há os que moram nas casas e os que moram nas ruas, há os que se deslocam a pé e os que se deslocam de automóvel, há crianças e velhos, há chineses e alemães; enfim, no caso da arquitetura a leitura se faz por imagens acumuladas, experiências de fato vividas: é a luz do fim do dia no sertão, o cheiro da chuva, o barro das casas, são os palácios italianos, as balsas que atravessam o rio, as pontes do porto, são memórias de infância e sonhos de futuro.

Nesse trajeto, faz uma viagem histórica e, do ponto de vista cronológico, inverso. Ou seja, ele vem do "Centro Novo" em direção ao "Centro Velho", desde o mais recente até o mais antigo.

Esse movimento, afastando-se de uma colina e aproximando-se da outra, é uma experiência arquitetônica. As construções que compõem o conjunto vão se apresentando e, se o olhar é capaz de ler, a história está ali escrita. Edifício Mackenzie, Ladeira da Memória, Praça da Bandeira, Edifício Matarazzo, Hotel Othon, Praça do Patriarca, Edifício Conde Prates, Banespa, Edifício Martinelli, Mosteiro de São Bento, Viaduto de Santa Efigênia, Anhangabaú, Praça Pedro Lessa, Correios, Avenida São João, CBI, Hotel Esplanada, Teatro Municipal e Praça Ramos de Azevedo são alguns personagens dessa história. Há muitas outras coisas, há por exemplo as obras que já não estão lá, mas elas também podem ser vistas.

Essa leitura é possível.

Por isso o roteiro desse estudo é como o daquele percurso.

É preciso voltar um pouco no tempo para então refazer o processo. Não se trata de um trabalho de caráter histórico. O que se pretende é uma reconstrução crítica e restrita, com o intuito de reconhecer, no processo de construção da cidade, origens de que hoje compõem o imaginário das pessoas. Particularmente o imaginário dos habitantes de São Paulo e, em especial, dos seus arquitetos.

Assim esse estudo foi organizado em quatro capítulos, que se desenvolvem em ordem cronológica e tratam de assuntos relevantes dentro dessa perspectiva. São os seguintes:

1. Anhangabaú: a construção do lugar

Aqui se busca reconhecer a importância da paisagem natural — note-se que o Anhangabaú ainda hoje é chamado pela sua designação geográfica: vale — , da cultura indígena que antecedeu à ocupação portuguesa e, finalmente, do confronto desses dois aspectos com as empresas dos colonizadores. Estes incorporaram parcialmente o que encontraram e, embora tenham transformado irremediavelmente tudo, muitos daqueles aspectos primordiais têm ainda grande presença no desenho da cidade atual. No que diz respeito à relação da cidade com o Vale, que constitui um tema chave ao estudo, nesse primeiro capítulo estão identificados três momentos nitidamente distintos, que são recusa, enfrentamento e superação. Recusa é o período em que a cidade estava restrita

ao patamar à margem direita do Anhangabaú, ao "Centro Velho", o Vale então era defesa e proteção. Enfrentamento ocorre durante todo o decorrer do século XIX, quando a cidade avança para o patamar à sua margem esquerda e enfrenta a dificuldade de transpor os acidentes do Vale. Superação é a conquista da passagem em nível ligando um patamar ao outro, inicia-se com a construção do Viaduto do Chá de Jules Martin em 1892.

2. Le Corbusier e Prestes Maia — 1929-1930

Nesse capítulo são analisados dois projetos simultâneos, realizados em 1929 e 1930, para a cidade de São Paulo, um deles assinado por Le Corbusier e outro de autoria de Prestes Maia.[4]

Em 1929 Le Corbusier realizou duas palestras[5] em São Paulo e, a partir delas, esboçou suscintamente um plano para a cidade. Nesses esboços estão contidas idéias bastante representativas da arquitetura moderna e da sua interpretação do fenômeno urbano. A presença de Le Corbusier naquele momento era muito significativa dentro do quadro cultural que a cidade vivia. O principal reponsável pela sua presença em São Paulo foi Paulo Prado, que estava ligado ao grupo de artistas e da "Semana de 22". Por seu intermédio Le Corbusier conheceu Tarsila do Amaral e Di Cavalcanti, ainda em Paris. Aqui, entrou em contato Gregori Warchavchik e Flávio de Carvalho.[6]

Há um aspecto fundamental na proposta de Le Corbusier para São Paulo, que é o fato de ela se referenciar, como idéia, ao que ele viu construído aqui, em especial ao Chá e Anhangabaú.

Já o projeto elaborado por Prestes Maia, professor da Escola Politécnica de São Paulo e publicado em 1930 com o título de "Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo", é muito significativo das idéias urbanísticas amadurecidas na Escola Politécnica, e também é muito bem informado sobre as teorias do urbanismo e a prática da intervenção urbana que correram o mundo a partir do século XIX. Prestes Maia desenvolveu com profundidade a matéria nesse grandioso trabalho; ampara as suas idéias e propostas em numerosos

---

[4] "Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo" foi publicado em 1930 e assinado por Prestes Maia e Ulhôa Cintra.

[5] Realizadas em novembro de 1929, uma sobre Arquitetura outra sobre Urbanismo — fonte SANTOS, Cecília Rodrigues... , "Le Corbusier e o Brasil". São Paulo, Projeto, 1987. p. 35

[6] "Conta-se que Sérgio Buarque de Holanda trazia debaixo do braço livros de Le Corbusier para a conveniente agitação dos círculos de intelectuais e artistas de vanguarda." — extraído de "Semana de 22 e a Arquitetura", ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 125.

exemplos e autores demonstrando grande erudição sobre o assunto. O Plano de Avenidas lhe rendeu o Prêmio Máximo no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetura, sediado no Rio de Janeiro em 1930.[7]

Esses dois projetos, de Le Corbusier e de Prestes Maia, elaborados simultaneamente, representam duas vertentes de pensamento sobre a questão urbana. Mas apenas o segundo traduziu-se em construção.

O Plano de Avenidas foi implantado e transformou definitivamente a cidade de São Paulo. O próprio Prestes Maia foi prefeito da cidade por duas vezes, na sua segunda gestão permaneceu no cargo até abril de 1965. Foram trinta e cinco anos de atuação sobre os problemas urbanos desde a publicação das suas idéias constantes do Plano de Avenidas.

O projeto de Le Corbusier não foi construído. Apesar disso, a sua presença no Brasil contribuiu sensivelmente na formação de um grupo de arquitetos que desenvolveria o ideário da arquitetura moderna brasileira. De início, destacou-se o grupo carioca, com ênfase para o papel de Lúcio Costa. Um marco dessa influência intelectual foi a construção do Edifício do Ministério da Educação e Saúde no Rio de Janeiro, resultante da segunda visita de Le Corbusier ao Brasil em 1936, que contou com a colaboração de outros arquitetos brasileiros além de Lúcio Costa, entre eles Oscar Niemeyer. Em São Paulo, as idéias de Le Corbusier estavam formalmente representadas na arquitetura de Warchavchik e encontrariam um campo mais fecundo a partir da criação da FAUUSP — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo — , em 1948. Ou seja: Independentemente do seu Plano para São Paulo e da sua não construção, as idéias de Le Corbusier, divulgadas nas suas conferências em 1929, tiveram impacto na formação dos arquitetos paulistanos.

Do ponto de vista estético, essas duas vertentes, representadas por Le Corbusier e Prestes Maia, são opostas. Nesse sentido o estudo dos dois trabalhos simultâneos pretende ser esclarecedor.

3. Vilanova Artigas — 1973

Vilanova Artigas formou-se na Escola Politécnica de São Paulo em 1937, onde foi aluno de Prestes Maia. Tornou-se professor da mesma escola em 1939 e foi um dos fundadores da FAUUSP em 1948, onde permaneceu até 1985. Em 1974, quando a EMURB — Empresa Municipal de Urbanização — o contratou para elaboração do projeto de Reurbanização do Anhangabaú, Vilanova Artigas

[7] CIDADE, Revista do DPH/SMC, ano III, 1996, nº 4, p. 16.

exemplos e autores demonstrando grande erudição sobre o assunto. O Plano de Avenidas lhe rendeu o Prêmio Máximo no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetura, sediado no Rio de Janeiro em 1930.[7]

Esses dois projetos, de Le Corbusier e de Prestes Maia, elaborados simultaneamente, representam duas vertentes de pensamento sobre a questão urbana. Mas apenas o segundo traduziu-se em construção.

O Plano de Avenidas foi implantado e transformou definitivamente a cidade de São Paulo. O próprio Prestes Maia foi prefeito da cidade por duas vezes, na sua segunda gestão permaneceu no cargo até abril de 1965. Foram trinta e cinco anos de atuação sobre os problemas urbanos desde a publicação das suas idéias constantes do Plano de Avenidas.

O projeto de Le Corbusier não foi construído. Apesar disso, a sua presença no Brasil contribuiu sensivelmente na formação de um grupo de arquitetos que desenvolveria o ideário da arquitetura moderna brasileira. De início, destacou-se o grupo carioca, com ênfase para o papel de Lúcio Costa. Um marco dessa influência intelectual foi a construção do Edifício do Ministério da Educação e Saúde no Rio de Janeiro, resultante da segunda visita de Le Corbusier ao Brasil em 1936, que contou com a colaboração de outros arquitetos brasileiros além de Lúcio Costa, entre eles Oscar Niemeyer. Em São Paulo, as idéias de Le Corbusier estavam formalmente representadas na arquitetura de Warchavchik e encontrariam um campo mais fecundo a partir da criação da FAUUSP — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo — , em 1948. Ou seja: Independentemente do seu Plano para São Paulo e da sua não construção, as idéias de Le Corbusier, divulgadas nas suas conferências em 1929, tiveram impacto na formação dos arquitetos paulistanos.

Do ponto de vista estético, essas duas vertentes, representadas por Le Corbusier e Prestes Maia, são opostas. Nesse sentido o estudo dos dois trabalhos simultâneos pretende ser esclarecedor.

3. Vilanova Artigas — 1973

Vilanova Artigas formou-se na Escola Politécnica de São Paulo em 1937, onde foi aluno de Prestes Maia. Tornou-se professor da mesma escola em 1939 e foi um dos fundadores da FAUUSP em 1948, onde permaneceu até 1985. Em 1974, quando a EMURB — Empresa Municipal de Urbanização — o contratou para elaboração do projeto de Reurbanização do Anhangabaú, Vilanova Artigas

[7] CIDADE, Revista do DPH/SMC, ano III, 1996, nº 4, p. 16.

estava cassado e afastado da USP.[8] Embora o objeto de seu contrato de trabalho fosse restrito ao Vale do Anhagabaú, entre a Praça da Bandeira e o Viaduto Santa Efigênia, ele elaborou um plano abrangente que se estendia desde o rio Tietê até o rio Pinheiros, o que revela uma clara percepção crítica da metrópole e da sua dimensão.

Vilanova Artigas foi arquiteto e professor, um homem que viveu a sua vida profissional intensamente em São Paulo durante o momento em que se formava aqui um pensamento arquitetônico moderno.

Na amplitude da sua abordagem, o seu projeto para o Anhangabaú é contido nas obras que propõe realizar. Ainda assim, transforma completamente o eixo norte-sul da cidade com a sua intervenção. Ou seja, a abordagem de Artigas incorpora uma nova escala para o Anhangabaú e revela uma consciência sobre o significado do espaço da metrópole. É uma consciência sobre as coisas que já existem, porque tira proveito do que já está construído; assim é como se prescindisse de obras vultosas para se realizar.

O projeto de Vilanova Artigas opõe-se aos dois projetos de 1929 e acrescenta questões novas. Há um lapso de 44 anos entre aqueles dois projetos e este. Nesse período a cidade multiplicou o seu tamanho e assumiu sua configuração atual, fundou-se a FAUUSP e até certo ponto consolidou-se um pensamento moderno sobre as questões urbanas em São Paulo. Apesar do lapso de tempo, aqueles dois projetos e este não são fenômenos desligados entre si; há vínculos e rupturas entre eles. Vale dizer que Le Corbusier esteve no Brasil pela última vez em 1962 e Prestes Maia foi prefeito de São Paulo até 1965; ambos foram bastante fiéis às suas idéias durante toda a vida.

O projeto de Vilanova Artigas não foi realizado. O Anhangabaú continuaria uma questão em aberto.

4. Concurso Anhangabaú — 1981

A partir da implantação Plano de Avenidas, o Anhangabaú, ao longo da história, seria potencialmente tomado por três grandes problemas:

1. o tráfego de veículos, automóveis e ônibus sob o Viaduto do Chá, cruzando a metrópole no eixo norte-sul;

---

[8] Vilanova Artigas foi aposentado por decreto em 25/04/69 juntamente com 41pessoas que ocupavam cargos nos órgãos da administração federal, entre eles 3 professores da USP. Além de Vilanova Artigas, foram aposentados Florestan Fernandes e Jaime Tiomno. — ADUSP, "O Livro Negro da USP. O Controle Ideológico na Universidade." São Paulo, ADUSP, 1979.

2. o transporte público atendido essencialmente por ônibus em linhas caoticamente distribuídas;

3. a utilização de áreas do Vale por estações terminais de ônibus transformando todo o lugar numa grande praça de transbordo.

Esses três problemas somados ocuparam completamente o lugar.

Já na década de 70, como decorrência do grande crescimento da metrópole, esses três problemas haviam crescido tanto em volume que tornavam completamente inviável até mesmo a função utilitária daquele espaço simbólico da cidade de São Paulo. O Anhangabaú estava condenado a um processo de deterioração contínua. Durante toda a década de 70, a EMURB se dedicou a resolver o problema encomendando ou realizando projetos para a área.

O projeto do arquiteto Vilanova Artigas estava definitivamente arquivado.

Os atropelamentos davam o tom dramático à discussão das soluções. Imprensa e população se mobilizavam.

Em 1980 a EMURB lançou um plano de construção de seis passarelas para pedestres.[9] O anúncio desse projeto criou grande polêmica e acabou culminando na convocação do "Concurso Público de Anteprojetos para o Vale do Anhangabaú," organizado conjuntamente pela PMSP — Prefeitura Municipal de São Paulo, EMURB — Empresa Municipal de Urbanização e IAB — Instituto de Arquitetos do Brasil, cujo Edital seria publicado em fevereiro de 1981.

O projeto apresentado pelos arquitetos Jorge Wilheim, Jamil Kfouri e Rosa Kliass venceu o Concurso no qual inscreveram-se 153 equipes. Esse projeto vencedor, com pequenas modificações, transformou-se no Anhangabaú Atual. Procurou responder às questões de urgência, por isso cobriu a Avenida Prestes Maia com uma grande laje sobre a qual os pedestres andam livres do risco do atropelamento.

O Anhangabaú possui duas dimensões: a local e a metropolitana. Uma e outra podem se relacionar de modo a serem somadas, como propunha Vilanova Artigas; ou para se anularem, como acabaria por fazê-lo esse projeto. O Anhangabaú perdeu, então, a sua dimensão local e a sua dimensão metropolitana.

* * *

[9] EMURB, arquitetos Paulo Valentino Bruna, Domingos Theodoro de Azevedo Netto e Paulo Sérgio de Sousa e Silva.

Este trabalho não tem nenhuma intenção de refazer julgamentos ou desfazer injustiças. A rememoração a que ele se propõe não é saudosista; pretende apenas encadear o raciocínio, reconhecer equívocos e valores que auxiliem a compreender a construção do Anhangabaú. Mais do que isso, talvez ele possa contribuir para que se veja ali um lugar que ainda possa vir a ser construído.

A pretensão deste estudo é dar a alguém que se disponha a fazer o caminho de volta, andando sobre o Viaduto do Chá, em direção ao Teatro Municipal, a chance de olhar o Anhangabaú novamente e ver alguns aspectos que ele não havia percebido.

Um planalto na fachada atlântica do Brasil. Anichada no meio dos terrenos antigos, uma pequena bacia sedimentar dos fins da era terciária. Ao longo de 3 milhões de anos, dois rios gêmeos — Tietê e Pinheiros —, instalados na pequena bacia, talharam vales através de várias retomadas de erosão. Um espigão divisor central (820 m)[10] *restou entre os dois rios que se superimpuseram aos sedimentos da bacia. Um sistema de colinas substituiu a antiga pilha de sedimentos flúvio lacustres, criando o suporte para implantação da cidade, onde larguíssimas planícies se formaram no fundo dos vales (720 m a 725 m). Uma cidadezinha nascida em um estreito patamar de terras firmes entre dois vales afluentes da margem esquerda do Tietê: o Tamanduateí e o Anhangabaú. Um sítio defensivo dos primeiros tempos, e escalonadas planícies e terraços. A cidade saltando de colina em colina, por muito tempo fugindo das grandes planícies submersíveis.* [11]

1. Anhangabaú — a construção do lugar

O pequeno patamar de terra firme onde se instalou a Vila Jesuíta que daria origem à cidade de São Paulo é bem definido e bastante horizontal (745 m). Os vales do rio Tamanduateí e do córrego do Anhangabaú, seu tributário, que o delimitam, são dois vales distintos entre si.

O Anhangabaú é como um recinto deprimido, uma garganta. Com largura média de 150 m, definida pelos dois patamares laterais. E comprimento de cerca de 1.000 m, definido ao sul pelo início da colina do Bixiga, Praça da Bandeira; e ao norte pelo início da colina da Luz, rua Carlos de Souza Nazareth. Por essa passava o córrego do Anhangabaú para desaguar no Tamanduateí.

É como se as águas velozes do pequeno córrego tivessem rasgado e dividido em dois um único patamar precedente. O pequeno patamar de terra firme, onde se instalou a Vila Jesuíta, está restrito à margem direita do Anhangabaú. O patamar, no entanto, estende-se, além do vazio do Vale, na direção oeste, até se inclinar numa colina mais acentuada, ascendente, em direção ao grande espigão divisor central (820 m) — hoje Avenida Dr. Arnaldo, extensão da Avenida Paulista. (ILUSTRAÇÕES 4-6)

---

[10] Todas as medidas com esta notação fazem menção à cota altimétrica, têm como referência 0.00 m o nível do mar.

[11] "Tietê: uma visão à galope", Projeto Tietê - 1991, promovido pelo IAB SP, por ocasião do XIII Congresso Brasileiro de Arquitetos Lúcio Costa, evento realizado no Museu Brasileiro da Escultura entre 26/10/91 e 03/11/91.

O Vale do Tamanduateí é assimétrico na sua seção transversal — ao contrário do que ocorre com o Anhangabaú. À margem esquerda do Tamanduateí, a encosta íngreme com 20 m de altura assume um aspecto marítimo de falésia. À margem direita, a várzea se estende folgada — tanto que permitia às águas do rio ganharem 800 m de largura no período das cheias.

Aqui o pequeno patamar (745 m) de terra firme termina nitidamente. Daí resulta a perspectiva panorâmica da várzea do rio Tamanduateí. Inversamente, a partir da várzea, o "Centro Velho" da cidade de São Paulo apresenta-se como um conjunto arquitetônico monumental, assentado 20 m acima sobre a encosta.

Os aspectos naturais do sítio onde a Vila se implantou são importantes para este estudo que trata de um lugar específico, o Anhangabaú, onde ainda hoje permanece a noção da paisagem natural — vale.[12] Além disso quer-se destacar o modo pelo qual as construções se relacionam com aquela natureza tão particular.

Nessa perspectiva, há três momentos nitidamente distintos identificáveis no processo de construção do lugar, considerando o modo como a cidade — construções — se relaciona com o Anhangabaú — natureza.

1.1. RECUSA — restrita ao núcleo histórico
desde o século XVI até final do século XVIII

1.2. ENFRENTAMENTO — expandida para além Anhangabaú
durante todo o século XIX

1.3. SUPERAÇÃO — conquista da travessia em nível
século XX

[12] Apesar de vir sofrendo sucessivas reduções da sua profundidade, que roubam a sua característica essencial, de vale. Em 1982, quando da inauguração do Viaduto do Chá de Jules Martin, o Vale tinha 20 m de profundidade. Quando foi inaugurada a Avenida Prestes Maia, 1938, ela foi reduzida para 15 m. Atualmente, com a construção do projeto vencedor do Concurso 1981 que construiu uma laje tampando a avenida, o Vale tem pouco mais de 10 m de profundidade.

1.1. Recusa

Desde a fundação, pelos jesuítas, do Colégio de São Paulo no Campo de Piratininga, em 1554, até o final do século XVIII, a ocupação ficou restrita ao triângulo histórico, no pequeno planalto naturalmente isolado e protegido pelos vales do Tamanduateí e seu afluente do Anhangabaú. A disposição espacial das três ordens religiosas — Carmo, São Bento e São Francisco — desenharam, pelos vértices, o que se convencionou chamar Triângulo Histórico. Trata-se de uma implantação orientada para a posse do território e de uma disposição espacial estratégica do ponto de vista militar, com a finalidade de proteção e defesa.

Muito pouco das construções realizadas nesse primeiro período conforma o Anhangabaú como ele se apresenta hoje, exceto pela definição dos sítios onde estão implantadas as Igrejas de São Bento e São Francisco, à sua margem direita e, praticamente, nos seus extremos norte e sul respectivamente. Ambas reconstruídas atualmente sobre os mesmos locais originais. Os altares dessas igrejas foram feitos um de frente para o outro e distanciados de 800 m entre si, a linha reta perfeita que os une é a rua São Bento[13].

O que há de notável nesse período são dois aspectos associados — de origem anterior à própria ocupação portuguesa —, que são relativos à paisagem natural e à cultura dos índios que habitavam a região. Esses aspectos foram parcialmente incorporados pelos colonizadores e que definiram características da cidade. A ocupação pré-cabralina tinha uma organização complexa. Nela coexistiam diversos centros e diversas nações indígenas. Esse conjunto estava ligado por uma rede de caminhos por terra e também por água através dos rios. Assim, em certa medida, essa estrutura fez São Paulo metropolitana desde o início.[14]

Os rios desempenhavam um papel estruturador; os núcleos de ocupação indígena estavam sempre nas suas proximidades porque se serviam deles para transporte, alimentação e higiene. Nos primeiros séculos da ocupação portuguesa os rios mantiveram esse mesmo papel. Os portos fluviais eram referências importantes inclusive para os traçados dos caminhos por terra.

---

[13] "A rua São Bento era o caminho de ligação entre a Igreja de São Bento e a de São Francisco. O seu traçado foi definido por uma linha reta que unia as portas dessas duas igrejas, tendo sido provavelmente alinhada pelos primeiros topógrafos (...) SIMÕES Júnior, José Geraldo, "Anhangabaú: História e Urbanismo", Tese de Doutoramento. São Paulo, FAUUSP, 1995. p. 8

[14] "Acho importante partir do Luís Saia, que fala do pré-cabralino, que São Paulo já era metropolitana no tempo dos índios. O Azis Ab'Saber via se referir a isso também, todo mundo fala disso. O interessante dessa observação é o fato de serem muitas aldeias, uma implantação territorial, e o fato de essas aldeias serem ligadas entre si por caminhos, esses caminhos estão ligados por uma rede nacional de caminhos." — SAWAYA, Sylvio B. "Depoimento". São Paulo, FAUUSP, 28/03/98.

> *Em quatro séculos o Porto Geral, ou pelo menos o entreposto, não deixou as margens do Piratininga. Esses portos fluviais eram ligados, entre si, por caminhos em terra. O caminho entre o Porto Geral e o Porto de Pinheiros deu origem à atual rua da Consolação. Já o porto de Santo Amaro era ligado por dois caminhos: um que segue o percurso da atual rua Santo Amaro, no centro, continuando pela avenida Brigadeiro Luís Antônio e avenida Santo Amaro; outro, o 'caminho de carro para Santo Amaro', cujo traçado seguia o das atuais ruas Vergueiro e Liberdade. O nome da cidade esteve sempre ligado ao de seu rio; a cidade era São Paulo de Piratininga.*[15]

O desenho da metrópole atual também foi definido por "essa cultura fluvial" que só deixaria de existir manifesta a partir da década de 1950.

Há que se pôr em relevo a ação dos jesuítas. O reconhecimento das estruturas pré-existentes à sua chegada e a incorporação que fizeram de muitas dessas estruturas na cidade que implantaram não quer dizer que não possuíssem uma orientação própria. Ao contrário, incorporavam-nas como forma de ação. O critério de seleção de aldeias estratégicas e de estruturas que lhes interessavam atendia a objetivos claros. A escolha do local onde se implantaram o colégio jesuíta e depois as três ordens religiosas desenhando o triângulo histórico são uma demonstração disso. Os jesuítas agiram com tanta autonomia que orientavam-se por interesses próprios mesmo em relação à Coroa. Inauguraram assim um momento novo no processo de colonização das terras brasileiras:

> *No planalto de Piratininga nasce em verdade um momento novo de nossa história nacional. Ali, pela primeira vez, a inércia difusa da população colonial adquire forma própria e encontra voz articulada.*[16]

---

[15] TOLEDO Benedito Lima de, "São Paulo de Piratininga: os portos de serra-acima" Projeto Tietê - 1991, promovido pelo IAB SP, por ocasião do XIII Congresso Brasileiro de Arquitetos Lúcio Costa, evento realizado no Museu Brasileiro da Escultura entre 26/10/91 e 03/11/91.

[16] "No planalto de Piratininga nasce em verdade um momento novo de nossa história nacional. Ali, pela primeira vez, a inércia difusa da população colonial adquire forma própria e encontra voz articulada." HOLANDA, Sérgio Buarque de, "Raízes do Brasil". Rio de Janeiro, José Olympio, 1993. p. 68

A autonomia dos jesuítas deram a São Paulo uma localização mediterrânea, ou interior, que era desobediente à Coroa Portuguesa.[17]

Durante três séculos a cidade de São Paulo ficaria encastelada no pequeno patamar entre os rios Tamanduateí e Anhangabaú. Uma rede de caminhos ligava essa cidade com outros núcleos fora dali, mais ou menos distanciados, mas o sítio urbano era bem definido e restrito.

Entre esses caminhos destaca-se o Piabiru[18], talvez o principal deles, que era uma trilha percorrida pelos índios Guaranis, desde o seu território, onde hoje se situa o Paraguai, junto às margens do rio Paraná, até o Oceano Atlântico. Esse caminho admiravelmente extenso cruzava o Anhangabaú por onde hoje é o Largo da Memória. Pode-se dizer, então, que o Anhangabaú já possuía, também desde a sua origem, uma dimensão muito mais ampla, metropolitana mesmo, que era dada pelos caminhos que faziam dele passagem e referência da ligação entre os diversos núcleos, muito especialmente o Piabiru.

Com a instalação dos Jesuítas, sem prejuízo de tudo o que eles souberam aproveitar de estruturas anteriores, o Anhangabaú passou a desempenhar um papel de defesa. A essa atitude da cidade, contida em relação a ele, denominou-se recusa.

1.2. Enfrentamento

O primeiro registro que se tem da existência da Igreja de Santa Efigênia é de 1795.[19] Adotamos essa construção como marco da expansão do sítio urbano na direção oeste para além do Vale.

A partir de então o Anhangabaú passou a se relacionar com a cidade de uma nova maneira. Se inicialmente era proteção e defesa, agora era obstáculo e

---

[17] Interessante notar que essa mesma resistência da Coroa Portuguesa adiou séculos a ocupação continental do Brasil e adiou por 150 anos a fundação de Brasília, proposta oficialmente a D. João VI em 1810. — MELLO, Eduardo Kneese. "Brasília História e Estórias" São Paulo, de.mais, 1993. p. 5.

[18] "(...) No trecho da Serra do Mar, essa trilha possuía diversas designações e algumas variantes: trilha dos Tupiniquins e caminho do Padre José (em homenagem a José de Anchieta, que a utilizara para chegar ao planalto). O nome Piabiru aqui adotado é referência do trabalho do historiador Augusto Benedito Galvão Bueno Trigueirinho, em conferências proferidas na sede do Instituto Genealógico Brasileiro. Das várias traduções possíveis para esse nome Tupi, a que mais se aproxima de um signifcado é aquela que diz "caminho da fartura dos alimentos", o que justificaria o tão longo percurso que esses Guaranis faziam desde seu território até o mar em busca de alimentos." — SIMÕES, José Geraldo. "Anhangabaú, História e Urbanismo". Tese de Doutoramento. São Paulo, FAUUSP, 1995, p. 66

[19] "A capela inicialmente consagrada à Nossa Senhora da Conceição é uma das mais antigas da cidade e a primeira além do Anhangabaú. Ignora-se a data de sua construção inicial, mas sabe-se que em 1795 foi realizada uma missa na capela já reconstruída." — Cadernos Cidade de São Paulo, "Largo Santa Efigênia / Viaduto Santa Efigênia" Banco de Dados Informatizado, Instituto Cultural Itaú, 1993.

dificuldade. A eventual transposição passou a ser cada vez mais freqüente e necessária.

Durante todo o século XIX a cidade tolerou tal dificuldade, transpôs o Anhangabaú com recursos e obras mínimas: a ponte do Lorena, junto ao Largo da Memória, a ponte do Açu na São João e a ponte Miguel Carlos, na Florêncio de Abreu.[20] Eram pequenas travessias sobre as águas do córrego já no fundo do Vale, ou seja, a 20 m abaixo do patamar da "cidade". Os carros de tração animal desciam a encosta de um lado com enorme dificuldade e só subiam do outro com auxílio de tropas de animais de reforço.[21] A transposição das águas do pequeno córrego não era o problema principal, mas sim a transposição do imenso vazio criado por ele. Os dois patamares viam-se de um lado e outro exatamente em nível, mas separados pelo Anhangabaú, com seus 20 m de profundidade e 150 m de largura.

Ao final do século XIX, a cidade, mesmo enfrentando esse difícil obstáculo, já estava instalada também à margem esquerda do Anhangabaú. O antigo morro do Chá fora loteado[22] e constituía o chamado Centro Novo, em oposição ao Centro Velho ou Triângulo Histórico. Entre um e outro, o vazio do Anhangabaú.

Pode-se supor que durante um século a cidade inteira sonhou com a travessia em nível ligando centro velho e centro novo.

1.3. Superação

O Viaduto do Chá de Jules Martin surge em 1892, objetivamente é o projeto que responde aos anseios de toda uma cidade; e subjetivamente é o projeto de uma cidade inteira.

Dizer que a cidade moderna em São Paulo nasceu dessa realização, ou dizer que a idéia realizada, depois de sonhada durante um século, se transfere para compor o imaginário de toda a população pode parecer exagero, mas contém verdades a serem observadas.

---

[20] TOLEDO, Benedito Lima, "Prestes Maia e as Origens da Urbanística Moderna". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 25

[21] "Os bondes, que nessa época — final do século XIX — eram ainda puxados por burros e, para tanto, exigiam que nos pontos de início das subidas (ladeiras de São João e Riachuelo), fossem atrelados aos carros mais animais. Por esse motivo, nesses locais deveriam exisitir pastos ou largos onde esses animais de reforço ficassem durante os momentos em que não estavam sendo requisitados" -- SIMÕES, José Geraldo. São Paulo, FAUUSP, 1995. p. 60.

[22] "O Morro do Chá (mais tarde denominado Centro Novo) foi loteado em 1876 nas terras do Barão de Itapetininga, logo após a sua morte. Aí foram abertas a rua Barão do Itapetininga e as atuais Xavier de Toledo, Conselheiro Crispiniano, 24 de Maio e D. José de Barros.:" — SIMÕES, José Geraldo. São Paulo, FAUUSP, 1995. p. 60.

1.3.1. O Viaduto do Chá de Jules Martin — 1892

O francês Jules Martin não era engenheiro nem arquiteto. Chegou a São Paulo em 1870 e era litógrafo de profissão, além de artista e professor de modelação no Liceu de Artes e Ofícios. Era um homem atuante que sabia se servir dos seus desenhos e da vitrine pública da sua "Imperial Litografia a Vapor" para divulgar suas idéias e acender debates sobre questões da vida da cidade, inclusive sobre propostas urbanas. Ao que parece Jules Martin tinha sensibilidade artística e espírito empreendedor, uma associação difícil, aqui acabaria por produzir uma das obras mais importantes que a cidade já conheceu. (ILUSTRAÇÃO 7)

Jules Martin foi o idealizador do Viaduto do Chá e foi o seu concessionário. O projeto executivo do viaduto foi assinado pelo engenheiro Emílio Calcagno (1890) [23], é praticamente um projeto anônimo, como era comum a estas edificações.

> *Em 1880, Jules Martin apresentou solicitação à Assembléia Provincial para realização da nova obra e seu projeto foi deferido.*
>
> *Nessa ocasião, publicou um folheto intitulado Projeto de Ligação da Rua Direita ao Morro do Chá apresentado por Jules Martin. Dezembro de 1880.*
>
> *A primeira proposta de Jules Martin foi transpor o vale com um aterro sobre o qual surgiria uma rua com casas em ambos os lados. No centro do vale seria deixada uma galeria para as águas do ribeirão.* [24]

Depois de lançada essa proposta em aterro, Jules Martin a substituiu por uma segunda proposta, que fazia o Viaduto sobre arcos de tijolo. Por fim, viria a sua proposta definitiva, o Viaduto vencia o vazio do Vale com uma estrutura em treliça metálica, conforme foi construído e inaugurado em 1892.

A passagem por essas três possibilidades revelam a liberdade do idealizador da obra com relação ao seu resultado formal. É uma postura a ser destacada. Jules Martin se apegava à força da idéia principal: A travessia em

---

[23] O viaduto foi fabricado na Alemanha por Harkort de Duisburg, conforme estudos de E. Stevaux. Tinha extensão total de 152 m divididos em 5 vãos, com largura total de 14.80 m e altura até o fundo do vale de 19.99 m. — KÜHL, Beatriz Mugayar. "A Preservação da Arquitetura de Ferro em São Paulo". São Paulo, FAUUSP, 1996.

[24] TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo: Empresa das Artes, 1996. p. 61

nível ligando Centro Velho e Centro Novo. O resultado formal seria decorrência da conveniência de um ou outro sistema, a opção pela treliça metálica talvez se deva a razões de custo e execução. Vale dizer que, também do ponto de vista estético, essas mesmas razões eram interessantes, pois não condicionavam a forma a nenhum anseio alheio à construção ou a nenhum modelo pré-concebido. Como expressão legítima da época, a treliça era incomparavelmente mais adequada do que os arcos de tijolos ou o aterro do vale.

Feito assim o Viaduto do Chá de Jules Martin representava um exemplar do que se classificou "Arquitetura dos Engenheiros."[25] É uma obra contemporânea à Torre Eiffel em Paris. A realização de uma e outra só era possível com uma indústria desenvolvida, com o cálculo de estruturas e com formação profissional nas escolas de engenharia.

Daí aplicar-se a ela a denominação "arquitetura dos engenheiros," que remete a um fenômeno da época marcada pela dissociação entre arquitetura e construção. Enquanto a industrialização criava condições para a utilização de novos materiais e técnicas de cálculo estrutural, os arquitetos estavam presos a ideais estéticos alheios a esses acontecimentos. Jules Martin, sem ser arquiteto nem engenheiro, tirou proveito dessas novas possibilidades.

> *Nenhum século, na história do mundo ocidental, desenvolveu uma tão grande atividade na construção como o século XIX, e nenhum produto, por sua vez, um tão exíguo número de arquitetos realmente inovadores. Não acreditamos que isso se devesse à falta de talento, mas sim que a sociedade ia gradualmente aniquilando os impulsos criadores com o veneno do gosto dominante.*[26]

Mas não é descabido supor que o Viaduto do Chá de Jules Martin é mais importante como obra de arquitetura para São Paulo, do que o é a Torre Eiffel para Paris. Enquanto esta última não tinha "nenhuma outra função além de visualizar sua própria funcionalidade técnica,"[27] a outra, além de realizar esse mesmo discurso, tinha a função de viabilizar uma cidade cindida. A função do Viaduto é imensurável do ponto de vista prático — todo o abastecimento, a passagem de pessoas, os bondes e os automóveis —, e é inestimável do ponto de vista simbólico: Era um sonho centenário realizado pela indústria e pela técnica.

---

[25] Classificação adotada por ARGAN, Giulio Carlo. "Arte Moderna". São Paulo, Cia das Letras, 1993. p. 84.

[26] GIEDION, Siegfried, "Espacio, Tiempo y Arquitectura", Barcelona, Hoepli, 1995. p. 286

[27] ARGAN, Giulio Carlo, "Arte Moderna". São Paulo, Cia das Letras, 1993. p. 85.

Ainda sobre o Viaduto do Chá de Jules Martin, com sua estrutura transparente, em treliça de aço, ele expôs a técnica da indústria e o cálculo da engenharia para unir duas "cidades de barro". (ILUSTRAÇÕES 8-10)

Viaduto, como consagrou-se, é uma designação incompleta. Mais do que uma "construção destinada a transpor uma depressão do terreno",[28] hoje carregada de um sentido utilitário e rodoviário, o Viaduto do Chá é a rua Barão do Itapetininga e é a rua Direita no momento em que o chão desaba. Mas é o avesso da rua no sentido espacial. Enquanto as ruas são calhas estreitas emparedadas por edifícios altos, esta aqui, uma rua aérea, não opõe obstáculos à vista. Nesse sentido, do ponto de vista espacial, ela inverte a relação dos homens com a cidade. (ILUSTRAÇÃO 11)

Destaque-se ainda que todo o Centro Velho tem ruas estreitas e uma trama confusa. O traçado dessas ruas se manteve durante o processo de verticalização da área e os edifícios altos as confinaram ainda mais. Assim, o efeito de exceção da rua aérea, que é o Viaduto do Chá, se amplia e ganha maior projeção na mesma medida em que o Centro se amontoa.

Essa rua aérea compõe com os edifícios adjacentes — Matarazzo, Mackenzie, Municipal, Prates — um conjunto cuja implantação é independente da topografia natural. A disposição espacial desses edifícios mais ou menos distanciados do tabuleiro do viaduto sugerem — mas não realiza — esquemas de acessos espacialmente sofisticados.

O plano horizontal do Viaduto permite uma nova compreensão do Vale, constrói um parâmetro de medida para a avaliação dos seus acidentes. O passeio por essa estrutura expõe, por oposição, de uma maneira nova aquela antiga topografia.

Quando se inaugurou o Viaduto do Chá de Jules Martin, em 1892, as terras baixas do Vale não tinham uma qualificação urbana propriamente definida; eram pastos, plantações, como quintais da cidade. Uma ou outra construção isolada e fundos de pequenas casas. Nesse sentido, se poderia supor que o novo Viaduto em nada tenha colaborado para transformar o destino daquelas áreas que ele transpunha e abandonava lá embaixo. Afinal, consagrava os dois lados do patamar (745 m), que eram "Centro Velho" e "Centro Novo", agora confortavelmente ligados. Mas tal suposição não se confirmou. A partir do Viaduto do Chá de Jules Martin, uma sucessão frenética de acontecimentos

[28] Conforme definição apresentada no dicionário de Aurélio Buarque de Holanda Ferreira

transformariam definitivamente o Anhangabaú até configurá-lo com a sua feição atual.[29] Naturalmente, tantos acontecimentos não devem ser atribuídos exclusivamente à simples existência do Viaduto do Chá. Antes disso, este também é decorrente do mesmo fenômeno responsável pelo grande desenvolvimento da cidade — a industrialização. Mas ele contribuiu decisivamente para acelerar o processo de transformação do lugar. Mais que isso, o Viaduto do Chá de Jules Martin inaugurou esse novo período da história da cidade de São Paulo.

> *A última década do século assinala o início de uma tomada de posição pelo Poder Público face às suas responsabilidades na ordenação do espaço. A Câmara Municipal assume papel relevante com maior participação de seus vereadores e, posteriormente, irão surgir proposições já com uma nova visão.*
>
> *É a década em que irá ocorrer um fato do maior significado: a fundação da Escola Politécnica (1893) cujas atividades tiveram início no ano seguinte, com corpo docente de profissionais formados no exterior, alguns estrangeiros, gerando em nosso meio cultural um novo núcleo capaz de absorver a experiência internacional, sistematizar e produzir conhecimento, e formar um quadro de profissionais habilitados.*
>
> *No encerramento do século ocorre um fato capital na administração pública: com a consolidação da Constituição dos*

[29] 1897 o viaduto passa para o domínio da municipalidade pondo fim à cobrança do pedágio
1899 demolição da torre e reconstrução da fachada da igreja de Santo Antônio
1900 aprovado projeto de lei para a construção do Teatro Municipal
1902 reconstrução do tabuleiro do viaduto para passagem do bonde elétrico
1903 iniciados os trabalhos de fundação para o Teatro Municipal
1906 Plano Urbanístico para a Anhangabaú, proposto pelo vereador Silva Telles
1907 início da construção do Teatro São José
1909 inauguração do Teatro São José
1911 declarada de utilidade pública a quadra que ocupava o espaço da atual Praça do Patriarca
1911 inauguração do Teatro Municipal
1911 apresentação do Plano Bouvard para o Anhangabaú, sob a administração de Raymundo Duprat
1913 inauguração do Viaduto Santa Efigênia, construído entre 1911 e 1913.
1920 início da construção do Hotel Esplanada
1923 inauguração do Hotel Esplanada
1924 a casa Fretin instala-se na esquina da rua São Bento com Quitanda
1924 início da construção da Praça do Patriarca
1924 demolição do teatro São José para construção do edifício Alexandre Mackenzie
1926 inauguração da Praça do Patriarca
1929 conclusão da primeira etapa da construção do Edifício Alexandre Mackenzie
1930 publicação do Plano de Avenidas de Prestes Maia e Ulhôa Cintra
1934 o projeto do arquiteto Elisário Bahiana, vence o concurso público para a construção do novo Viaduto do Chá
1937 início da construção do edifício Matarazzo, projeto do arquiteto italiano M. Piacentini
1938 inauguração do novo Viaduto do Chá e da galeria Prestes Maia, projeto do arquiteto Elisário Bahiana
1938 construção da Avenida Prestes Maia, parte do plano de avenidas de Prestes Maia e Ulhôa Cintra
1939 Mappin Stores se muda para nova sede na Praça Ramos de Azevedo
1942 Conclusão do edifício Alexandre Mackenzie
1954 Inauguração do Hotel Othon
1971 demolição do Palacete Prates, que abrigava a Câmara Municipal

CADERNOS CIDADE DE SÃO PAULO: Praça do Patriarca / Viaduto do Chá - Praça Ramos / Viaduto do Chá, publicado pelo Instituto Cultural Itaú - Banco de Dados Informatizado, 1992

> *Estados Unidos do Brasil, cria-se, em 1889, o cargo de Prefeito para o exercício do Poder Municipal.*[30]

A Escola Politécnica constituiu um núcleo de pensamento sobre as questões urbanas, traduziu-se num esforço de compreender e intervir na cidade de forma científica e técnica. Esse pensamento aliado à nova estrutura administrativa iria atuar de maneira decisiva na cidade de São Paulo.[31]

Uma boa demonstração disso é o trabalho de Augusto Carlos da Silva Telles. Professor da Escola Politécnica, ele publicou em 1907 "Melhoramentos de São Paulo". Esse trabalho é importante na sua abordagem do Anhangabaú.

> *Refiro-me à desapropriação da face ímpar da rua Líbero Badaró, o que ulteriormente seria completado pela desapropriação da face par da ladeira Dr. Falcão.*
>
> *Dariamos ao centro da cidade um verdadeiro desafogo, dotariamos São Paulo de uma belissima avenida central, dominando esse vale sob os dois viadutos*[32]*, hoje tão mal aproveitado e que poderá se transformar num sítio encantador.*
>
> *Seria o complemento indispensável ao belo e imponente Teatro Municipal, que mal se compreende tenha como panorama da cidade essa fila repugnante de fundos de velhas e primitivas habitações.*
>
> *Oportunamente deverá ser empreendida a desapropriação das casas, face ímpar da rua Formosa. Evitar-se-á assim que apresente o Teatro Municipal para quem a ele se dirige, indo da cidade pelo Viaduto, como primeiro plano da perspectiva — fundos das velhas casinholas da rua Formosa — só assim conseguirá esta justificar o nome com que se orna.*[33]

Foi em decorrência da ação de Silva Telles como engenheiro — e também como vereador —, que o Anhangabaú foi bastante discutido e tornou-se alvo de dois projetos que merecem nota. (ILUSTRAÇÃO 12)

---

[30] TOLEDO, Benedito Lima, "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo" / São Paulo: Empresa das Artes, 1996. p. 65.

[31] Prestes Maia, com o seu Plano de Avenidas, viria a ser o coroamento desse processo, mas a isso dedicaremos o próximo capítulo.

[32] É possível que Silva Telles já esteja se referindo aos Viadutos do Chá e Santa Efigênia, este último só seria inaugurado em 1913, mas à exemplo do Chá deveria estar em discussão bem antes disso. Tanto que na perspectiva geral do projeto Freire-Guilhem para o Anhangabaú, 1910, o Viaduto Santa Efigênia aparece exatamente como foi feito.

[33] SILVA TELLES, Antônio Carlos. "Melhoramentos de São Paulo", p. 38-40 — extraído de TOLEDO,. Benedito Lima, "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo" / São Paulo: Empresa das Artes, 1996. p. 82.

A Prefeitura de São Paulo solicitou, em 1910, à Diretoria de Obras Municipais a elaboração de um projeto para o Anhangabaú. Esse projeto foi feito por Victor da Silva Freire[34] e Eugênio Guilhem. Nele se propunha o Anhangabaú como um parque, muito à semelhança do que seria o projeto elaborado por Joseph Bouvard no ano seguinte.

Ao mesmo tempo, o Governo do Estado encomendou outro projeto, para a mesma área, ao arquiteto Samuel das Neves. Nesse projeto se propunha um *boulevard* para integração da cidade no eixo norte-sul. A legenda do projeto de Samuel das Neves é a seguinte:

> *Projeto de transformação do Vale do Anhangabaú em Avenida Central, podendo estender-se da Avenida Tiradentes até a Avenida Paulista.*

A proposta de Samuel das Neves, por sua vez, é muito à semelhança do que viria a ser o Anhangabaú após a elaboração do Plano de Avenidas, publicado em 1930.

Entretanto aqui, em 1910, mesmo não tendo sido construída nenhuma das duas propostas, aquela de Freire-Guilhem — o Anhangabaú como um Parque — seria ratificada pelo projeto de Joseph Bouvard no ano seguinte.

1.3.2. O Parque do Anhangabaú de Bouvard[35]

Como saída diplomática para o impasse que estava armado entre Estado e Prefeitura optou-se por convocar um grande nome internacional para se manifestar sobre a questão.

Em 1911, Joseph Bouvard elabora o projeto para o Parque do Anhangabaú. Ele toma conhecimento dos dois projetos anteriores e se posiciona nitidamente pelo projeto Freire-Guilhem, tanto que manifesta em seu relatório que "Vitor Freire estava em condições de realizar o projeto".[36] Isso o coloca

---

[34] Victor da Silva Freire, engenheiro português formado em Lisboa, era professor da Escola Politécnica em São Paulo e neste período da administração do prefeito Antônio Prado foi chefe da Seção de Obras da Prefeitura.

[35] O famoso arquiteto francês Joseph Antoine Bouvard — Diretor-Honorário dos Serviços de Arquitetura, Passeios, Vias Públicas e Plano da cidade de Paris — foi oportunamente convidado pelo prefeito Raymundo Duprat quando estava entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires. Em São Paulo realizou o projeto para o Parque do Anhangabaú, Parque D. Pedro II e Praça Buenos Aires.

[36] TOLEDO, Benedito Lima. , "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo" / São Paulo: Empresa das Artes, 1996. p. 91

evidentemente contra a proposta de Samuel das Neves, cuja interferência, entretanto, Bouvard foi impelido a aceitar.

> *Pela leitura do Relatório Bouvard, percebe-se que não foi sem constrangimento que aceitou a idéia da inclusão de dois blocos no Parque, conforme previsto na proposta de Samuel das Neves. A expressão bloco deixa claro que os novos edifícios seriam volumes bem definidos no Parque, subordinados à ordenação da área. Quando se tem em mente a preocupação do vereador Silva Telles de que novos edifícios na rua Líbero Badaró deveriam ter frente para o Vale ou de propostas ulteriores que falavam em frente para "os dois lados", isto é, para a rua e para o Vale, a idéia de bloco vinculava-se a um conceito de volume, uma concepção espacial, portanto. Era o que a população já aprendera a admirar no Teatro Municipal, aquele elegante volume desfrutando ampla vista sobre o Vale, assentado em sua esplanada.*[37]

A resistência de Bouvard tinha razão pelo que antevia no desencadeamento dos fatos.

Os dois blocos a que se refere, e que foram posteriormente construídos conforme o projeto de Samuel das Neves, eram os Palacetes Prates.[38] Ambos na rua Libero Badaró, ao norte do Viaduto do Chá. Esses dois blocos tinham uma implantação que levava em consideração o Parque. Provavelmente por condição imposta pelo próprio Bouvard eles estavam suficientemente distanciados entre si de modo a favorecer as visuais e o acesso para o Parque desde a Líbero Badaró.[39]

Ainda que consideradas essas condições, a resistência de Bouvard tinha lógica histórica. Afinal a ação de Silva Telles havia liberado o lado ímpar da Líbero Badaró com o intuito de abrir o espaço para destaque do Teatro Municipal e para o Parque do Anhangabaú. Os blocos propostos por Samuel das Neves ocupavam justamente o mesmo espaço, ou seja, tratava como um lote disponível uma área que acabara de ser conquistada pela municipalidade para ampliar o Parque que se imaginava construir.

---

[37] TOLEDO, Benedito Lima. "Anhangabahu". São Paulo, Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, 1989.

[38] Abrigavam respectivamente o automóvel clube, mais próximo ao Viaduto, e câmara municipal, junto à São João.

[39] Ainda hoje esta praça existe similarmente entre o atual edifício Conde Prates e o seu vizinho, edifícios altos que subiram sobre as projeções aproximadas dos antigos palacetes.

O fato é que os palacetes foram construídos. Foram um sucesso e, também, foram um desastre. Sucesso porque triunfaram e se impuseram. Desastre porque se reproduziram. Reprodução que começou com edificação praticamente idêntica ao sul do Viaduto do Chá e depois se disseminou em diversas edificações ao longo da rua Dr. Falcão e Libero Badaró desfazendo a conquista de Silva Telles e atropelando a orientação de Bouvard de se guardar uma distância entre uma edificação e outra. O desdobramento desse episódio só reforça a razão da resistência inicial de Bouvard.

O enigma jurídico de como essas terras, já desapropriadas para o município, puderam ser novamente loteadas e vendidas é outra história, que não constitui objeto de investigação deste trabalho.

Como resultado, o Parque do Anhangabaú perdeu muito não somente em área, mas também em disposição porque voltou a ficar recluso, atrás das edificações.

* * *

A geomorfologia do Anhangabaú em oposição àquela da várzea do Tamanduateí, duas formações destacadas que desenharam com nitidez o patamar de terra firme onde implantou-se inicialmente a cidade, suscitam algumas considerações no que diz respeito à forma como a metrópole expandida para fora do sítio inicial se coaduna com esses terrenos.

Ainda que restritos à tradição portuguesa, serão vastos os exemplos de cidades implantadas em patamares nitidamente distintos e junto aos rios. Note-se, por exemplo, as duas cidades mais importantes em Portugal: Lisboa e Porto.

Lisboa, com suas sete colinas e as terras baixas junto ao grande Tejo. O Elevador dè Santa Justa[40] liga a cidade alta à cidade baixa. A primeira está implantada sobre o patamar de uma das colinas, de cima há o privilégio das visuais extensas e as ruas traçadas na direção do Tejo ganham o nome poético de janelas. A última tem o conforto do plano perfeito, da proximidade do rio e da riqueza urbana do centro.

Porto e Vila Nova de Gaia. Entre as duas cidades o rio Douro, que com suas águas velozes escavou um vale profundo. Duas pontes[41] com arcos em treliça metálica fazem delas uma única cidade. Essas pontes possuem dois

[40] Obra notável do engenheiro G. Eiffel

[41] Também obra notável do engenheiro G. Eiffel

estrados, um alto e outro trinta metros abaixo dele. O primeiro liga o patamar das duas cidades altas e o segundo faz a ligação junto das águas do rio Douro.

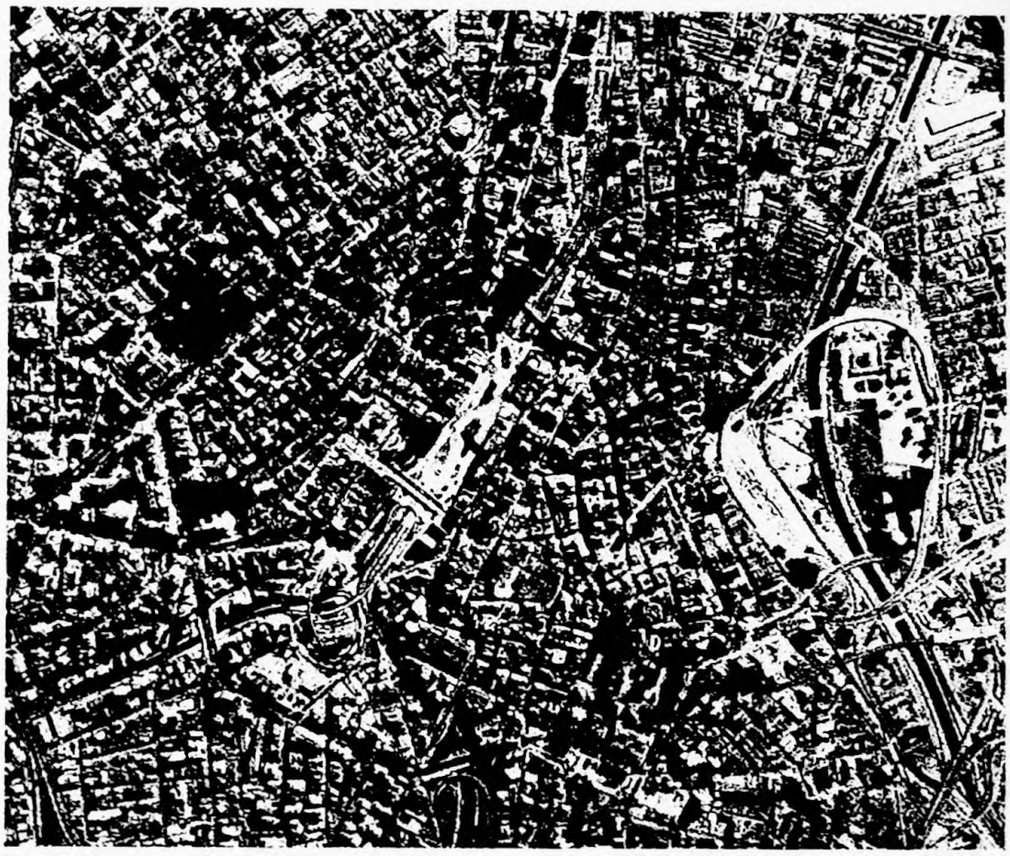
Anhangabaú e Tamanduateí são Porto e Lisboa, respectivamente. Não há ressalvas nessas imagens. A riqueza de possibilidades espaciais para um e outro é imensa.

Apela-se às imagens porque parece irrelevante a discussão recorrente que reinvindica para o Anhangabaú ou o Tamanduateí a condição de espaço mais importante. Há nisso uma noção de frente e fundo incompatível com a noção atual de espaço e mesmo com as dimensões da metrópole.[42]

Naturalmente o Tamanduateí, pelas suas dimensões e por sua navegabilidade teve um papel funcional incomparavelmente superior ao pequeno córrego do Anhangabaú. Entretanto, a cidade sempre esteve de costas para ele, uma herança histórica da fase de recusa, e nunca soube estabelecer uma relação que conciliasse as terras altas e as terras baixas. Do mesmo modo se deu junto ao Anhangabaú, apesar de Viaduto do Chá e Parque de Bouvard terem insinuado uma definição clara: as construções nas terras altas e a natureza como parque nas terras baixas. Isso foi apenas uma possibilidade que não se confirmou.

De todo modo é muito interessante ver o Plano de Le Corbusier para São Paulo, objeto do capítulo seguinte, a partir dessa perspectiva.

[42] "Apesar das dimensões novas que a revolução científica moderna vem criando e as novas técnicas estão pondo em uso, desmantelando irremediavelmente as nossas arraigadas concepções e hábitos mentais, continuamos a teimar em viver num espaço renascentista. — Ainda vivemos como se para nós o universo fosse um palco, em cujo centro e ao fundo se erguesse uma alegoria, objeto das atenções de observadores de fora, de espectadores enfeitiçados, mas fixos. Se a pintura moderna rompeu com esse sistema, acabando com o palco, em arquitetura, apesar de todas as inovações técnicas construtivas, o estado de espírito dominante ainda é o do homem do renascimento, o seu universo ainda é o de Pacioli." — PEDROSA, Mario. "Dos Murais de Portinari aos Espaços Públicos de Brasília". São Paulo, Perspectiva, 1981. p. 251.

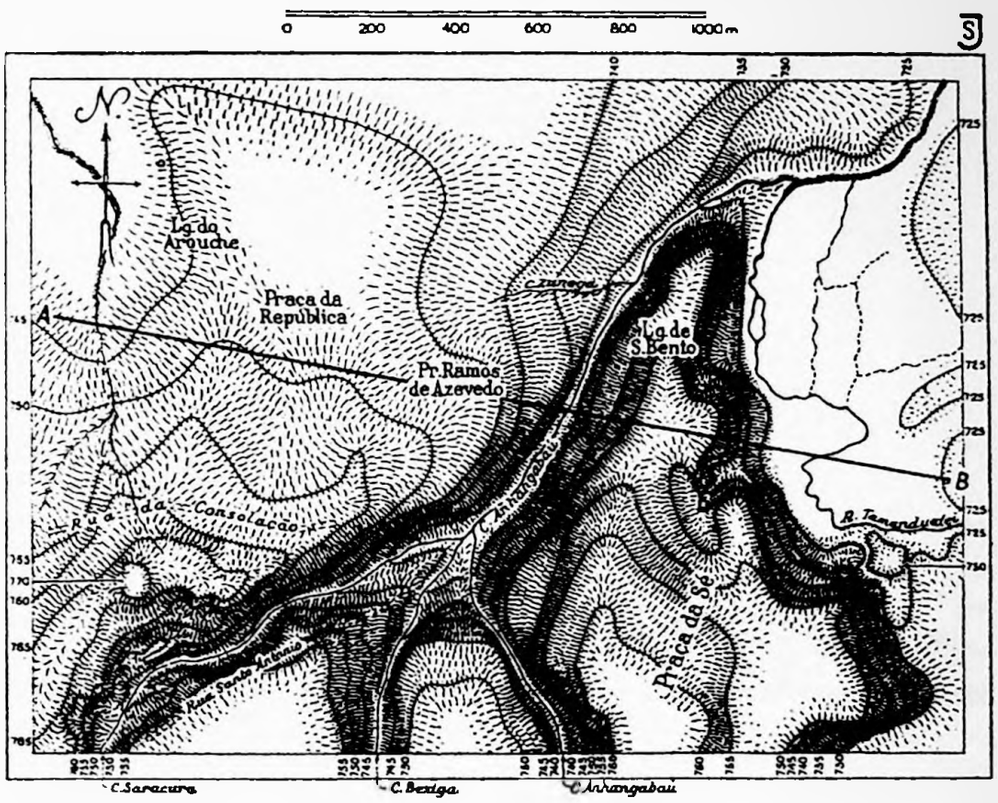


Anhangabaú e Parque Dom Pedro, 1994

Esta foto sobrepõe-se à topografia da ILUSTRAÇÃO 4

Base Aerofogrametria e Projetos S/A

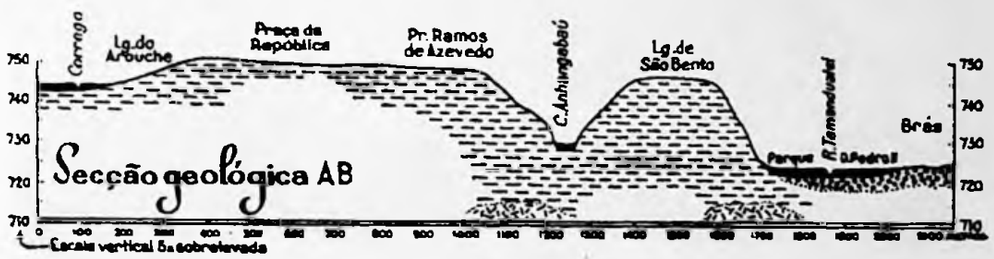
ILUSTRAÇÃO 4



Planta Topográfica dos vales do córrego do Anhangabaú e rio Tamanduatei.

AB'SABER, Azis Nacib. "Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo". São Paulo, FFCLUSP, 1957. figura n° 24.

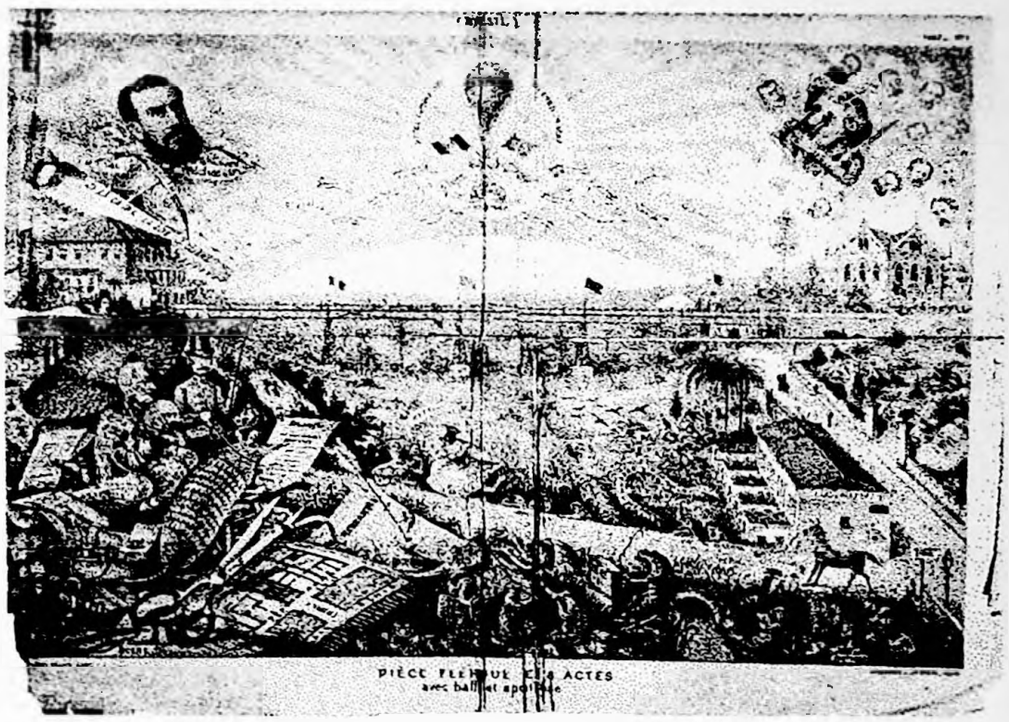
ILUSTRAÇÃO 5



Seção geológica pelos vales do córrego do Anhangabaú e rio Tamanduatei.

AB'SABER, Azis Nacib. "Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo". São Paulo, FFCLUSP, 1957. figura n° 24.

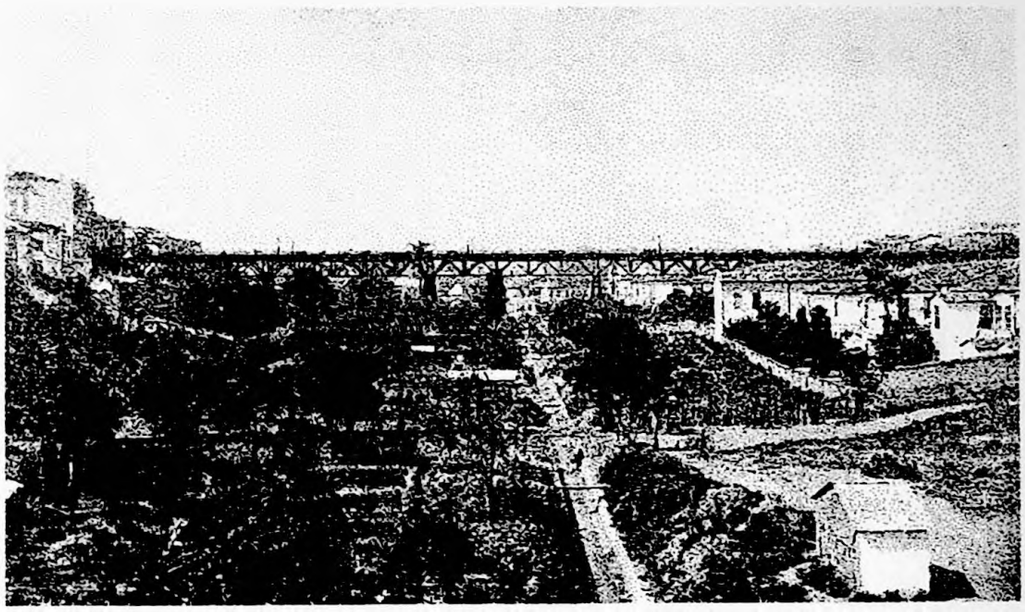
ILUSTRAÇÃO 6



"Alegoria à construção do Viaduto do Chá feito por Jules Martin".

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 60.

ILUSTRAÇÃO 7



O Viaduto do Chá de Jules Martin recém inaugurado.

Foto: G. Gaensly e Linderman.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 225.

ILUSTRAÇÃO 8

O Viaduto do Chá recém inaugurado.

Foto: G. Gaensly e Lindeman.

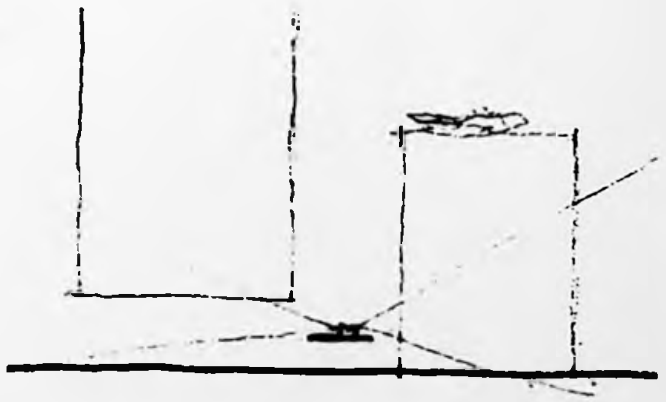
TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 225.

ILUSTRAÇÃO 9

Pormenor do Viaduto do Chá em 1920. Note-se a transparência da estrutura.

Instituto Cultural Itaú, Banco de Dados Informatizado

ILUSTRAÇÃO 10

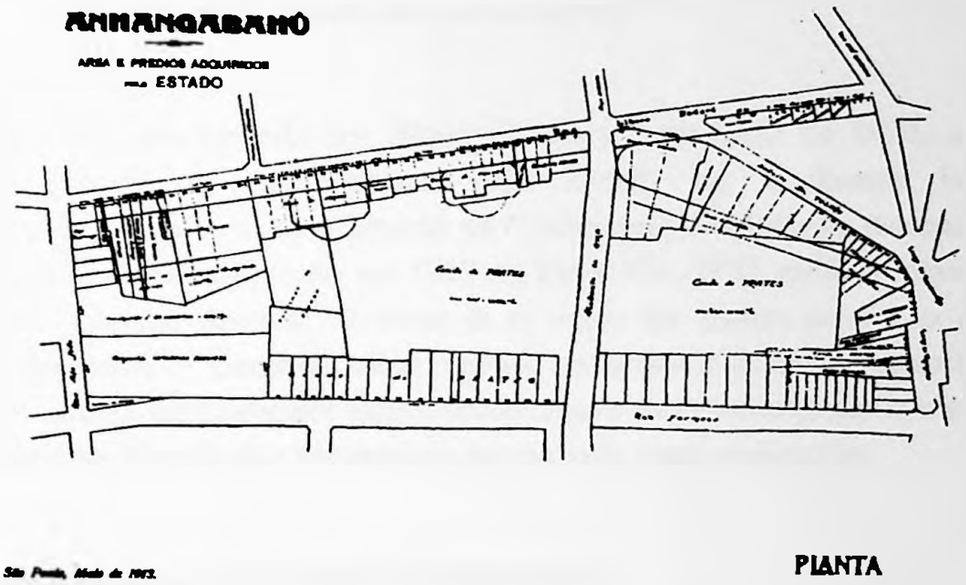


Esquema ilustrativo das perspectivas opostas:

1. Emparedadas na rua Barão do Itapetininga e rua Direita

2. Panorâmicas sobre o Viaduto do Chá olhando em direção ao Centro Velho

ILUSTRAÇÃO 11



Anhangabaú mostrando as edificações desapropriadas a partir da ação de Silva Telles.

Mapa elaborado segundo levantamento do engenheiro J. B. Garcês.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 90.

2. Le Corbusier e Prestes Maia — 1929

2.1. Le Corbusier

> *ATENÇÃO: informo-lhe que o governo brasileiro acaba de pedir ao Congresso a verba necessária para a construção da Capital Federal prevista na Constituição. Construção de uma cidade de um milhão de almas: PLANALTINA*[43]*, numa região ainda hoje virgem. Creio que isto deva lhe interessar! Se for o caso, colocarei você em contato com quem de direito.*[44]

Esse telegrama enviado por Blaise Cendrars,[45] em julho de 1926, a Le Corbusier despertou seu interesse pelo Brasil. Le Corbusier havia impressionado Cendrars com o projeto da "Cidade para 3 Milhões de Habitantes", apresentado no Salão de Outono em 1922 em Paris. Em 1923, publica "Vers une Architecture", em que decreta: "É tempo de se ocupar dos grandes projetos da nova civilização maquinista".[46] Cendrars sabia o efeito perturbador de seu telegrama no espírito do amigo. Le Corbusier estava armado para os grandes projetos e sabia que não seria na Europa que encontraria campo para essas realizações.

2.1.1. A Presença de Le Corbusier em São Paulo

Em 1929 Le Corbusier se compromete a vir a Buenos Aires para um ciclo de dez palestras no Círculo das Artes. Escreve a Paulo Prado manifestando interesse em estender-se até São Paulo e Rio de Janeiro.

A sua viagem à América do Sul em 1929 foi profícua. Além das conferências, elabora planos para a cidade de Buenos Aires, Montevidéu, São

---

[43] Blaise Cendrars refere-se ao decreto 4484 de 18/01/1922, que diz:

art. 1°: a Capital da República será oportunamente estabelecida no Planalto Central, na zona de 14.400 km² que, por força do artigo 3° da Constituição Federal, pertencem à União, para esse fim especialmente, já estando devidamente medidos e demarcados.

art. 2°: o Poder Executivo tomará as necessárias providências para que, no dia 7 de setembro, seja colocada no ponto mais apropriado da zona a que se refere o artigo anterior a pedra fundamental da futura cidade que será a Capital da União.

— extraído de "Brasília: História e Estórias", de Eduardo Kneese de Mello. São Paulo, de.mais, 1993. p. 11.

[44] SANTOS, Cecília Rodrigues. "Le Corbusier e o Brasil". São Paulo, Projeto, 1987. p. 33

[45] Blaise Cendrars, poeta e romancista francês, veio ao Brasil patrocinado por Paulo Prado, que conhecera por intermédio de Tarsila do Amaral. Cendras nascido em Chaux-de-Fonds era conterrâneo de Le Corbusier, foi um grande admirador e incentivador do arquiteto.

[46] SANTOS, Cecília Rodrigues. "Le Corbusier e o Brasil". São Paulo, Projeto, 1987. p. 32.

Paulo e Rio de Janeiro. Esses planos constituíram estudos importantes para a consolidação dos seus conceitos.

> *(...) Com os planos para Montevidéu, Buenos Aires, São Paulo, Rio de Janeiro, e com a experiência final do plano Obus para Argel, Le Corbusier formula a hipótese teórica mais elevada da urbanística moderna, ainda insuperada ideológica ou formalmente.*
>
> *Contrariamente às relizações de Taut, May ou Gropius, Le Corbusier quebra a seqüência contínua arquitetura-bairro-cidade: a estrutura urbana como tal, enquanto unidade física e funcional, é depositária de uma nova escala de valores, e a dimensão na qual há que buscar o significado das suas comunicações: é a própria dimensão da paisagem.*[47]

Além disso, Le Corbusier registra as impressões dessa viagem num memorável livro escrito durante seu retorno à Paris: "Précisions sur un État Présent de L'Architecture et de L'Urbanisme".[48]

Em seu primeiro livro-manifesto, "Vers une Architecture", ele se ocupa das transformações decorrentes da sociedade industrializada e das novas necessidades e possibilidades arquitetônicas que se abriam. Já "Precisions..." registrou o seu esforço em realizá-las, no Brasil ele reconheceu um terreno favorável a isso: um país a ser construído.

É reveladora a inclusão nesse mesmo livro de um capítulo chamado "Atmosfera Moscovita", em que manifesta o seu interesse nesse mesmo momento, e pelas mesmas razões, pela União Soviética pós-revolucionária. Lá ele reconhece, como resultado da revolução, uma libertação histórica, uma pré-condição necessária à implantação da "nova arquitetura". O seu interesse pela URSS o levaria a desenvolver alguns trabalhos para Moscou: Proposta de Reestruturação para a Cidade de Moscou, 1930; Concurso de Projetos para o Palácio dos Sovietes, 1931; e uma obra construída, em colaboração com o arquiteto Nikolai Kolli, para a Sede do Tsentrosoyus. Além disso Le Corbusier participa do debate de diversas questões entre os arquitetos soviéticos,[49] como

---

[47] TAFURI, Manfredo. "Projecto e Utopia". Lisboa, Presença, 1985. p. 87

[48] Há nesse livro dois capítulos particularmente interessantes que são Prólogo Americano e Corolário Brasileiro. Note-se que Le Corbusier inclui também, no epílogo, um capítulo dedicado às suas experiências com Moscou e seu relacionamento com os arquitetos bolcheviques, este capítulo chama-se Atmosfera Moscovita.

[49] Do ponto de vista político Le Corbusier tinha uma postura ambígua, para os arquitetos soviéticos mais que isso, conservadora; eles viam-no comprometido com a sociedade capitalista e seus projetos urbanos como tentativa de salvar a permanência do sistema capitalista. Conforme se verifica nas correspondências entre Le Corbusier e M. Guinzburg, 1930.

demonstra sua correspondência como o arquiteto soviético M. Guinzburg, que lhe escreve o seguinte:

> *Nós, na URSS, nos encontramos em condições mais favoráveis. O passado não nos ata.* [50]

Durante os anos 20 e início dos anos 30, a arquitetura moderna na URSS, desvencilhada do passado e diante dos novos recursos que a revolução industrial proporcionava, tem como tarefa histórica projetar os espaços para uma nova sociedade. A idéia de utopia nesse momento não tem muito significado porque os limites então eram "técnicos e econômicos, e não jurídicos e administrativos".[51] Mesmo numa idéia de "Cidade do Futuro", que se poderia dizer utópica, os arquitetos trabalham com uma liberdade histórica "sem precedentes e sem limites". É o caso da "Cidade sobre o Mar", de Rabinovich; da "Cidade sobre Pilotis", de Khidekel; das "Cidades Voadoras", de Krutikov; ou da "Cidade Anel de Saturno", 1929, de Kalmykov.[52] (ILUSTRAÇÃO 13)

Embora como produto de um processo histórico completamente diferente, nesse momento Brasil e União Soviética tinham uma orientação comum,

---

"Arquietura ou Revolução", uma capítulo de "Vers une Architecture", revela essa ambiguidade. É um assunto que já foi analisado por autores como Giulio Carlo Argan em pelo menos duas ocasiões:

1. Walter Gropius e a Bauhaus — Lisboa, Presença, 1990. p. 11 — Le Corbusier é um homem de boa fé que acredita seriamente num novo tipo de contrato social: a burguesia renunciará à guerra se o proletariado renunciar à revolução. Como seu ideal de cooperação internacional não vai além da renúncia à violência, desemboca fatalmente no compromisso."

2. Arte Moderna — São Paulo, Cia das Letras, 1993. p. 268. — "Le Corbusier é um clássico como Picasso: tudo se resolve na clareza da forma, e esta resolve tudo, pois a forma correta é, ao mesmo tempo, a forma da realidade e da consciência, da natureza e da história. Contudo, sua grande figura humana tem um limite: o de ter pretendido ser um benfeitor da humanidade... Sentiu-se investido de uma missão histórica, dedicou-se a ela com um empenho lúcido e corajoso que seria mesquinho não admirar; mas afinal, apesar de seu enorme e desprendido interesse pela vida social, sempre se sentiu acima dela, um salvador. Para cada problema tinha a solução correta já pronta, e sempre era a mais simples, porque o complicado não é o raciocínio, e sim o preconceito. Todavia, no entreguerras e com a evidente tendência do capitalismo mundial em se transformar de sistema econômico em sistema de poder, a humanidade não precisava de um São Jorge que lutasse com o dragão, mas de alguém que a ajudasse a tomar consciência de seus dilaceramentos, de seus males internos, e a encontrar em si mesma a força e a vontade de resolvê-los."

Entranto o que se quer mostrar aqui é o panorama cultural internacional, do qual, para a arquitetura, ele era o legítimo representante.

[50] KOPP Anatole - "Arquitectura y Urbanismo Sovieticos de los Años Vente". Barcelona, Editorial Lumen, 1974. p. 301

[51] "A Ville Radieuse — que permaneceu nas páginas dos livros de Le Corbusier e realizada apenas por campeões isolados — não é uma Utopia, uma cidade do futuro/ é a cidade que já poderia ser executada com os meios técnicos e econômicos atuais, mas não com os instrumentos jurídicos e administrativos atuais." — BENEVOLO, Leonardo. "A cidade e o Arquiteto". São Paulo, Perspectiva, 1984. p. 26.

[52] KHAN-MOGAMEDOV, Salim Omarovich. "Pioneers of Soviet Architecture". Nova Iorque, Rizzoli, 1987. p. 302 - 309.

apoiavam-se no futuro, numa condição essencialmente moderna[53] muito favorável ao desenvolvimento da "nova arquitetura". É sintomático que apareçam juntos nesse livro de Le Corbusier, "Précisions... ", que revela o empenho do arquiteto em colocar em prática as suas idéias e reconhece nos dois países um território possível para elas.

Le Corbusier era um artista profundamente atento aos acontecimentos da época. Tornou-se um arquiteto livre dos preceitos da arquitetura acadêmica e soube interpretar as transformações técnicas empreendidas pela sociedade industrial e as novas possibilidades arquitetônicas advindas daí. Com isso tornou-se, livre de qualquer instituição, o maior divulgador das idéias da arquitetura moderna. Veio ao Brasil preparado com um arsenal de idéias e um manifesto pronto, mas não deixaria de se surpreender com o que viu aqui.

O quadro cultural que Le Corbusier encontrou no Brasil estava divido. Eram dois grupos, ambos muito bem informados. Para os dois, Paris era uma referência cultural definitiva. Mas a orientação desses dois grupos era oposta.

Um deles indificava-se com a vanguarda artística européia. Os arquitetos, entre eles, seriam os grandes responsáveis pelo estudo e divulgação das idéias que Le Corbusier representava, principalmente no núcleo carioca, liderado por Lúcio Costa. Em São Paulo esse grupo era incipiente e estava representado por dois arquitetos: Gregori Warchavchik e Flávio de Carvalho. Para esse grupo Paris era o caldeirão onde fervilhavam as novas idéias. A idéia de cidade para eles era de suporte da cultura.

O outro grupo ligava-se à tradição de Belas Artes. Para este, Paris significava o modelo, um museu de formas estáticas. A idéia de cidade tinha uma forma, era a Paris que Haussmann havia construído.

Esse quadro local seria descrito em 1953 por Mário Pedrosa, em conferência à "Architecture d'Aujoud'Hui", proferida aos franceses:

> *A arquitetura moderna no Brasil, apesar de sua súbita emergência, não é uma eclosão espontânea. Como em várias*

[53] "A arquitetura moderna originou-se, e isso quem diz com certa clareza é um crítico que todos nós conhecemos chamado Manfredo Tafuri, das esperanças de transformação social do mundo frente à Revolução Russa. A verdade é que a Revolução Bolchevique, como diz o próprio Tafuri, ofereceu para o mundo dos anos 20 a perspectiva de um mundo novo" — ARTIGAS, Vilanova. "A Função Social do Arquiteto" São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / Nobel 1989. p. 13.

PEDROSA, M.: "Se pudéssemos definir com uma só frase a civilização de um País como o Brasil, talvez se pudesse dizer que é um País "condenado" ao moderno, desde seu nascimento." — PEDROSA, Mário. "Dos Murais de Portinari aos Espaços Públicos de Brasília". São Paulo, Perspectiva, 1981. p. 321

manifestações de ordem cultural é do exterior que é preciso buscar sua origem. Por volta de 1930, jovens arquitetos puristas se reuniram sob a direção de Lúcio Costa para estudar as obras dos grandes mestres europeus da nova arquitetura que nascia. Conheceram assim a obra de Gropius, ainda presente na época na Bauhaus , de onde Hitler em breve ia expulsá-lo. Conheceram igualmente a obra de Mies van der Rohe e sobretudo as teorias de Le Corbusier.

Entretanto, já bem antes desta data, a revolução literária "modernista" nascida em Paris surgira no Brasil. Na Europa a moda era então a arte dos povos primitivos, sobretudo a arte negra.

As forças vivas do instintivo venciam com preponderância nos meios intelectuais. Nossos jovens escritores e artistas vindos a Paris se encontraram diante de um culto novo por tudo o que fosse ingênuo, bárbaro, antiintelectual, anticivilizado, antiocidental. Compreenderam a contribuição que poderiam representar os valores instintivos e primitivos que eles podiam fazer surgir de seu próprio solo, sem que lhes fosse necessário buscá-los na África, na Ásia ou nas ilhas perdidas do arquipélago oceânico. Foi de Montparnasse e de Montmartre que eles descobriram seu país. Seu evangelho fundamentou-se então na fusão de dois termos opostos: cultura e instinto.

No campo da arquitetura, a partir de 1927, Flávio de Carvalho e Warchavchik puderam ser considerados como pioneiros representando os dois termos da antítese. Mas o "modernismo" na arquitetura foi muito diferente do "modernismo" literário. A questão não era descobrir ou redescobrir o país. Este sempre estivera lá, presente com sua ecologia, seu clima, seu solo, seus materiais, sua natureza e tudo o que nele há de inelutável. Sem primitivismo como entre os literatos e os músicos e sem nacionalismo ideológico como entre os escritores políticos, a realidade geográfica e física é, para um arquiteto, alguma coisa de absoluto e primordial. Para os demais é, de certa forma, uma matéria de escolha ou de interpretação.

A propósito do "modernismo", Lúcio Costa escreveu: "Eles se tornam modernos sem se aperceber disso, preocupados unicamente em estabelecer de novo a conciliação da arte com a técnica e de tornar acessíveis à maioria dos homens os benefícios agora possíveis da industrialização."

A inspiração doutrinária do grupo purista de Lúcio Costa, Niemeyer, Carlos Leão, Moreira, Reidy, fundida nas idéias de Le Corbusier, criou assim entre eles um estado de espírito revolucionário. Seu dogmatismo teórico desta época lhes foi necessário a fim de levar a bom termo seu papel de militantes.

> *Este dogmatismo repousava, contudo, sobre um sentimento bem moderno: a fé (o que vos falta aqui) nas virtualidades democráticas da produção em massa. Esta disciplina teórica lhes permitiu colocar em prática suas idéias no momento oportuno.*
>
> *As teorias de Le Corbusier eram então, para estes jovens jacobinos, purismo arquitetônico, segundo a expressão mesma de Lúcio Costa, o "livro sagrado" da arquitetura moderna brasileira.*[54]

Em São Paulo, Le Corbusier proferiu duas palestras: "Arquitetura" e "Urbanismo", a convite do Círculo Politécnico[55]. A Escola Politécnica de São Paulo era o núcleo mais importante de pensamento sobre as questões da técnica e, dentro dessa perspectiva, das questões urbanísticas. Anhaia Mello, professor e então vice-diretor da Escola Politécnica, assistiu às palestras. Anos depois, ele seria um grande defensor da criação da Faculdade de Arquitetura e se tornaria seu primeiro diretor em 1948. O interesse de Anhaia Mello pelas idéias de Le Corbusier não era regra entre o grupo de professores da Escola Politécnica.

Também em São Paulo, Le Corbusier conhece o arquiteto russo Gregori Warchavchik e visita sua obra. A Casa da Vila Mariana,[56] em linhas modernas, o impressiona, tanto que ele indica o arquiteto brasileiro como representante sul-americano nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna — CIAM.

Outra personalidade importante naquela época de São Paulo era Flavio de Carvalho. Formado em engenharia na Inglaterra, retornara ao Brasil em 22 e chegou a trabalhar alguns poucos anos como calculista de estruturas, mas dedicou sua vida à atividade profissional como artista plástico e arquiteto.[57] Le Corbusier conheceu-o em 1929, na casa de Paulo Prado.

Gregori Warchavchik e Flávio de Carvalho identificavam-se com a postura moderna de Le Corbusier. Ambos tornaram-se referências para a

---

[54] PEDROSA, Mário. "Dos Murais de Portinari aos Espaços Publicos de Brasília". Organização de Aracy A. Amaral. São Paulo, Perspectiva, 1981. p. 255-256.

[55] Curiosamente aqui, porque, enquanto Le Corbusier era um representante dos ideais da "arquitetura moderna", a Escola Politécnica era o refúgio dos ideais de Belas Artes. Na verdade ele veio por iniciativa e determinação de Paulo Prado, o "Círculo Politénico" era a instituição competente para os assuntos que seriam abordados. Por isso oficialmente é ele quem faz o convite.

[56] Apesar das justas restrições que faz a essa obra, e à obra de Warchavchik em geral, o Prof. Carlos Lemos — ver capítulo "Arquitetura Contemporânea", em "História Geral da Arte no Brasil", vol. 2, p. 834. Organização Walter Zanini. Instituto Walther Moreira Salles, São Paulo, 1993. — Warchavchik foi contudo um importante defensor e divulgador dos ideais da arquitetura moderna em São Paulo. Veja por exemplo nota de Mário Pedrosa.

[57] Flávio de Carvalho "...não cedeu às injunções da clientela, tendo sido permanentemente um revoltado contra o apático comportamento burguês de nossa classe média tradicionalista e avessa às modernidades que tanto o entusiasmaram pela vida afora. Apelou, inclusive, à agressão expressa em suas "experiências"..." — ZANINI, Walter. "História Geral da Arte no Brasil". Instituto Walter Moreira Salles, São Paulo, 1993. vol. 2, p. 836.

arquitetura moderna que se desenvolveria aqui — são eles os dois pioneiros a que se refere Mário Pedrosa.

Nem Gregori Warchavchik nem Flávio de Carvalho participavam da Escola Politécnica. Ambos se formaram fora do país e tinham tido até então uma atividade profissional de ação isolada na capital paulista.

2.1.2. Le Corbusier e o seu Plano para São Paulo

A melhor descrição do Plano para São Paulo, de Le Corbusier, é feita por ele mesmo. Antes de recuperá-la, porém, seria relevante destacar o impacto que lhe causou uma viagem de avião, a sua primeira, entre Buenos Aires e Assunção.

> *Essa primeira viagem de avião impressiona-o profundamente. O impacto provocado pela visão do estuário do Prata, pela imensidão das florestas tropicais atravessadas por rios caudalosos e sinuosos, contribuem posteriormente ao desenvolvimento de uma teoria que associa as leis da natureza, os meandros dos cursos d'água, com a trajetória a ser seguida pela arquitetura e o urbanismo*[58].

De certa forma o vôo lhe mostra a dimensão verdadeira da natureza que já o impressionara tanto, desde a aproximação, por navio, da costa brasileira. De posse desse grande impacto, é mais fecunda a compreensão de seu projeto. A sua descrição. (ILUSTRAÇÕES 14-15)

> *No escritório do prefeito de São Paulo examino com curiosidade o mapa da cidade, meandros significativos. Eis o que é pertinente: estas ruas sinuosas passam sob outras, construídas em forma de viadutos. "Vocês estão, disse eu ao prefeito, numa instância de crise de circulação."*
>
> *São Paulo está situada no planalto brasileiro, a 800 metros de altitude, colinas ao lado de colinas; os vales entre as colinas, as casas no vale e nas colinas.*
>
> *Subitamente, em alguns anos, São Paulo desenvolve-se vertiginosamente e quase de uma só vez, o diâmetro da cidade se estende por 45 quilometros.*

[58] SANTOS, Cecília Rodrigues. "Le Corbusier e o Brasil". São Paulo, Projeto, 1987. p. 34

No centro geográfico — como sempre — eis que não se circula mais. Por quê? Porque como de hábito, os escritórios invadiram as casas, porque demoliram as casas para construírem prédios, até mesmo um arranha-céu.

Ora, São Paulo, a perder de vista, é um somatório de montes. O planejador urbano, como deve resolver o problema dos montes, traça ruas curvas, viadutos, e uma rede cada vez mais embaraçada de vísceras vermiculadas.

Mas desembarcando em São Paulo, e vendo pendurada na parede do gabinete do prefeito esta imagem de ruas embaralhadas, passando às vezes, umas sobre as outras; medindo, por outro lado o enorme diâmetro da cidade, pude exclamar: "vocês têm uma crise de circulação; não podem ligar rapidamente uma cidade com quarenta e cinco quilômetros de diâmetro construindo ruelas neste dédalo."[59]

Recomendara ao piloto: "Voe em direção ao centro de São Paulo, primeiramente num vôo rasante; gostaria de ver o perfil da cidade, onde ela se levanta, onde superpõe seus andares por efeito do crescimento irresistível dos negócios." No centro mesmo de toda a região, vimos a cidade se erguer levemente, depois, no meio, violentamente.

Princípio de crescimento. Índice categórico; diagnóstico indiscutível da doença do centro das cidades.

Depois, de carro, fizemos várias experiências: por exemplo, aquela do tempo considerável que se leva para ir de um ponto ao outro; vales, contornos, encostas, etc. Depois, a começar do campo, observamos bem esta topografia generalizada de altos e baixos, e o sufoco de uma rede de ruas que tenta inutilmente caminhar em linha reta.

Propus o seguinte aos meus amigos de São Paulo:

A origem dessas estradas que se encontram no centro da cidade vem de muito longe: Santos, Rio de Janeiro, etc. O diâmetro urbano da cidade é extremamente alargado: 45 quilômetros. Vocês constroem auto-estradas; por enquanto, estando coladas ao solo, elas sofrem sua influência.

Se fizéssemos isto: construir de colina a colina, de pico a pico, uma régua horizontal de 45 quilômetros, depois uma segunda, em ângulo reto, para servir os outros pontos cardeais. Estas réguas retilíneas são auto-estradas de grande penetração na cidade, na realidade grandes travessias. Vocês não sobrevoarão a cidade de carro, mas "sobre-rodarão". Estas auto-estradas que lhes proponho são viadutos gigantescos. Não façam arcos onerosos

[59] Dédalo, nome do arquiteto grego construtor do labirinto de Creta. Daí, labirinto.

para sustentar seus viadutos, construam-nos sobre estruturas de concreto armado que constituirão escritórios no centro da cidade e habitações na periferia. O volume desses escritórios e dessas habitações será imenso, de acordo com o espírito do tempo; trata-se portanto de uma magnífica valorização. Um projeto preciso, um edital. Operação já descrita.

Como traços, os automóveis atravessarão a aglomeração super-extensa. Do nível superior das auto-estradas, descerão até as ruas. Os fundos dos vales não serão construídos, mas deixados livres para o esporte e para o estacionamento dos veículos de pequena circulação. Aí serão plantadas palmeiras ao abrigo dos ventos. Aliás, vocês já criaram um começo de parque arborizado, e para os automóveis, no centro da cidade.

Para vencer as sinuosidades do planalto acidentado de São Paulo, pode-se construir as auto estradas em nível, sustentadas por "arranha-terras."

Que aspecto magnífico tomaria todo o local! Que maior aqueduto de Segóvia, que gigantescas pontes do Gard! O lirismo teria aí seu lugar. Existe algo de mais elegante que a linha pura de um viaduto no meio de um sítio movimentado, e de mais variado que suas sub-estruturas enterrando-se nos vales ao encontro do solo?

Le Corbusier.[60]

Setenta anos se passaram. A população da cidade de São Paulo àquela época era a mesma que hoje atravessa diariamente o Viaduto do Chá. E, ainda hoje, aquele continua sendo um projeto que faz grande sentido.[61]

A presença de Le Corbusier em São Paulo em 1929 teve grande importância no desenvolvimento da arquitetura moderna que, então, apenas se esboçava por aqui. Mesmo assim, o seu projeto para a cidade foi sempre visto como devaneio e não foi estudado atentamente. Mesmo os desenhos que foram produzidos aqui, nas conferências certamente, não se tornaram conhecidos à exceção de dois deles, aqui apresentados. Mas há pelo menos duas fortes razões para que seu Plano para São Paulo seja analisado com maior cuidado.

A primeira é uma razão alheia ao projeto em si. Trata-se da força da autoridade de Le Corbusier, o que leva a examinar com cuidado qualquer idéia sua, ainda que breve comentário ou rápido esboço, pois mesmo esses não são irrelevantes ou descomprometidos do conjunto de sua obra.

---

[60] RODRIGUES, Cecília... "Le Corbusier e o Brasil". São Paulo, Projeto, 1987. p.92-95.

[61] "não era absurdo como hipótese, no tempo. Ele se confirma no tempo" — SAWAYA, Sylvio B. "Depoimento." São Paulo, FAUUSP, 28/03/98.

A segunda razão está diretamente ligada ao projeto, especificamente no que ele se remete a elementos que compõem o imaginário fundante da identidade da cidade de São Paulo. Muito especialmente a dois deles.

Um é claramente expresso: "os fundos dos vales não serão construídos, mas deixados livres". A natureza primordial e selvagem, dos vales e rios, está presente nessa idéia; mas também está presente numa outra instância que é a natureza domesticada e desenhada, numa alusão direta ao Parque do Anhangabaú de Joseph Bouvard.

O segundo elemento está implícito e é o mais importante entre os dois, este é como se fosse a oração que subordina a primeira idéia. É a régua horizontal, de colina a colina[62], com automóveis "sobre-rodando" e os edifícios se desenvolvendo para baixo[63]. Ora o que é isto senão o Viaduto do Chá? O Viaduto do Chá era subjetivamente o projeto de uma cidade inteira[64] — as duas

---

[62] Imagem idêntica é utilizada por Aziz Ab'Saber: "Nascida nas colinas de nível intermediário (745-750 m), a cidade se expandiu segundo um eixo leste-oeste, na vertente esquerda do Tietê, saltando de colina em colina..." — "Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo". São Paulo, FFCLUSP 1958. p. 22.

Imagem inversa, mas de alusão idêntica, também utilizada pela Prof. Dra. Regina Prosperi Meyer em texto entitulado "São Paulo, de vale em vale" MEYER, Regina Prosperi. "Depoimento". São Paulo, FAUUSP, 25/03/98.

[63] A idéia de EDIFÍCIO-VIADUTO utilizada aqui por Le Corbusier (depois reproduzida também no Rio de Janeiro e finalmente no Plano OBUS em Argel) talvez seja a que causa mais estranhamento. Não é sem razão. Atualmente se tem uma noção empírica de volume de tráfego e dos problemas do convívio dessas duas funções — edifício-viaduto — que fazem exigir maiores informações. Há sobre esse aspecto duas referências valiosas:

1. FIAT-TURIM, Matté TRUCCO, 1915: Este projeto para a fábrica de automóveis tem a pista de provas na cobertura de um imenso edifício. É como se fosse um ensaio de laboratório da proposta de EDIFÍCIO-VIADUTO de Le Corbusier. — ver FRAMPTON, Kenneth. "Modern Archictecture - a critical history". New York, Thames and Hudson, 1992. p. 39.

2. Plano de desenvolvimento para Tóquio, Kenzo TANGE, 1962-3. Este projeto constrói uma estrutura linear com transportes que estruturam a cidade com o porte, dimensões e complexidade das demandas contemporâneas. Mostra que o esquema de Le Corbusier é evidentemente subdimensionado para as situações atuais, mas não o invalida. Outro aspecto interessante a ser ressaltado no projeto de Kenzo Tange, que interessará à frente nesta dissertação, é a forma como ele "desembaraça" as vias importantes convergentes em direção ao Centro Histórico de Tóquio para direcioná-los de forma a permitir o arranjo linear disposto sobre as águas rasas da Baía de Tóquio. — ver em ARGAN, Giulio Carlo. "Arte Moderna". São Paulo, Cia das Letras, 1993. p. 595.

[64] Le Corbusier — Viaduto do Chá é uma imagem que embora tenha surgido neste estudo deve dois tributos importantes:

1. O arquiteto Paulo Mendes da Rocha, quando descrevia em 1996 seu projeto feito para o Concurso de Anteprojetos da Nova Sede da Fundação Getúlio Vargas, dizia mais ou menos com essas palavras e fazia exatamente a imagem seguinte: "é uma grande passarela em nível e livre da topografia, com blocos de edifícios adjacentes à ela que abrigam laboratórios, salas de aula, biblioteca etc. **É como o Viaduto do Chá e o Martinelli, o Edifício Mackenzie, o Teatro Municipal.**". Veio daí a idéia da imagem que utilizamos.

2. O Prof. Dr. Júlio Roberto Katinsky com a idéia que expôs de **metaprojeto**, uma palavra criada por ele de tradução difícil, mas que se referia exatamente ao seguinte: desenhos do Oscar Niemeyer, croquis de estudo livre — sem um lugar, destinação ou demanda —como por exemplo de uma Grande Catedral esboçada por ele cuja planta era definida por dois semi-círculos com centros levemente deslocados. Exatamente mesma planta que ele retomaria depois, em escala completamente diferente, mas comprometida como projeto, para a Capela construída junto ao Palácio do Alvorada em Brasília. Assim, os esboços livres da Grande Catedral foram o **metaprojeto** para a Capela do Palácio do Alvorada. Assim a idéia de **metaprojeto** ficou compreendida como algo que se aproxima do que os arquitetos denominam partido do projeto mas é ainda anterior a ele, porque livre das questões da arquitetura propriamente dita, que são escala, construção, programa etc. Nesse sentido é que pode-se dizer que o Viaduto do Chá é o **metaprojeto** do Plano para São Paulo de Le Corbusier. Além de outras imagens utilizadas nesta dissertação como por exemplo: Lisboa , um **metaprojeto** para a Várzea do Tamanduatei; a cidade do Porto, um **metaprojeto** para o Anhangabaú. — Notas de aula da disciplina AUH700, 1° semestre de 1993, prof. Dr. Júlio R. Katinsky e prof. Dr. Celso Monteiro Lamparelli.

réguas cruzadas,[65] o *cardus* e *decumano*, são essenciais ao projeto, mas é uma decorrência da idéia inicial de cidade-viaduto. (ILUSTRAÇÃO 16)

Esses dois elementos já compunham a essência da identidade de São Paulo. Um é a expressão da natureza; o outro, da construção. Juntos são o Anhangabaú.

O Plano para São Paulo de Le Corbusier se serve fartamente desses dois elementos[66] e não seria necessário mais nada. O olhar estrangeiro viu nitidamente a essência da cidade.

Não se trata, aqui, de propor a construção do Plano de Le Corbusier. O que interessa é destacar a dimensão assumida pelo Viaduto do Chá e pelo Anhangabaú, expressa em como esses dois elementos se apresentaram no imaginário de Le Corbusier para compor a gênese do seu Plano para São Paulo. Interessa ainda opor a orientação estética deste projeto com aquela que Prestes Maia adota na elaboração do Plano de Avenidas, com a qual a cidade se comprometeria definitivamente. Como se verá a seguir.

---

[65] "(...) representa aqui o mesmo papel do *cardo* e *decumamus* nas cidade romanas — as duas linhas traçadas pelo *lituus* do fundador, de norte a sul e de leste a oeste, que serviam como referência para o plano futuro da rede urbana." — HOLANDA, Sérgio Buarque. "Raízes do Brasil". José Olympio, São Paulo, 1982. p. 63-64.

Imagem idêntica também utilizada pela prof. Dra. Regina Prosperi Meyer.

[66] "es bastante probable que la "solución"de São Paulo le ocurriera una vez más, a partir de um elemento pre-existente en el paisaje en este caso, urbano". MARTINS, Carlos Alberto Ferreira, "Razón, Ciudad y Naturaleza: la genesis de los conceptos en el urbanismo de Le Corbusier". Tese de Doutoramento. Madri, Escola Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 1992. p. 174.

2.2. Prestes Maia

> *Em 1924, um fato episódico veio precipitar a crise dos transportes em São Paulo. Durante dois anos (1924 e 1925), São Paulo foi atingida por uma grande seca que ocasionou a perda de capacidade de represamento e conseqüente diminuição da geração de energia hidrelétrica. Foi então estabelecido um racionamento de consumo que atingiu até mesmo o número de bondes em circulação. Diante da necessidade, a Prefeitura começa a conceder linhas de ônibus a particulares para suprir as deficiências da Light. Estes ônibus, movidos a derivados de petróleo e independentes dos traçados dos trilhos e da eletricidade, expandem-se rapidamente e se consolidam mesmo após a superação da crise de energia elétrica: os "mamãe-me-leva", como eram chamados pela população, haviam chegado para ficar. O monopólio dos transportes coletivos da empresa canadense estava rompido.*[67]

A Light sai em defesa de seu monópolio. Põe em circulação suas próprias linhas de ônibus que serviam a Perdizes e a Higienópolis e elabora um plano para os transportes de São Paulo, o *Plano Integrado de Transportes*. O Plano Light, como ficou conhecido, foi elaborado pelo engenheiro de tráfego e urbanista canadense Norman D. Wilson. O aumento das tarifas e o monopólio pretendido das linhas de ônibus formaram os argumentos políticos que impediram a aprovação completa do projeto pela prefeitura. A partir daí a Light iria começar a abandonar o transporte público em 1930 até transferi-lo totalmente para a Companhia Municipal de Transportes Coletivos em 1946. Com a rejeição do Plano Light, ainda em 1929, o prefeito Pires do Rio, último prefeito eleito da Velha República, solicita a Prestes Maia e Ulhôa Cintra uma proposta viária que contemple a expansão da cidade a partir dos ônibus e automóveis.[68] Este trabalho seria publicado em 1930 com o título "Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo", que logo seria consagrado com o nome simplificado de "Plano de Avenidas".

---

[67] "Francisco Prestes Maia - O político que não gostava de política" escrito por José Alfredo O. Vidigal Pontes e publicado na revista CIDADE ano III, número 4, 1996 - Revista do Departamento do Patrimônio Histórico / Secretaria Municipal da Cultura.

[68] "o projeto da Light sanciona a centralidade existente pois faz passar linhas subterrâneas na rua Direita, provê um tapete rolante sob a rua São Bento e estabelece terminais para os bondes do Brás no Largo do Palácio e da Sé. Está certo como transporte. Não está, como urbanismo." O metrô se curvou às razões do urbanismo de Prestes Maia"— MEYER, Regina Prosperi. "Metrópole e Urbanismo São Paulo Anos 50". Tese de Doutoramento. São Paulo, FAUUSP, 1991. p. 93

Francisco Prestes Maia formou-se engenheiro civil e arquiteto pela Escola Politécnica em 1917. Tornou-se professor da mesma escola em 1924, onde efetivou-se na cadeira "Desenho Arquitetônico e Esboço do Natural; Desenho de Perspectiva", na qual permaneceu até 1938.

> *Prestes Maia, apesar de não ter tido formação acadêmica em Urbanismo, que como denominação e disciplina era relativamente recente, demonstra uma impressionante cultura sobre o assunto. Essencialmente autoditada, ilustrou-se utilizando uma farta bibliografia internacional, mantendo-se atualizado por meio de periódicos especializados na matéria. Por ser um pioneiro, procurou justificar e fundamentar suas opções, citando numerosos exemplos de intervenções em várias cidades. Assumiu ainda uma posição de "preacher", buscando convencer seus interlocutores da necessidade de atuar e da validade de suas idéias.*
>
> *Tendo conhecimento das várias correntes do Urbanismo da época, Prestes Maia não se identificava com as que se voltavam para a formulação de um modelo ideal para a criação de novas cidades, mas com as que propunham a reurbanização das aglomerações então existentes. Assim sendo, sua atenção esteve voltada para trabalhos como os de Hénard para Paris, de Burnham para Chicago e muitos exemplos de intervenções já realizadas ou em fase de execução em várias localidades.*[69]

Embora a Escola Politécnica não oferecesse o curso de Urbanismo, a engenharia em São Paulo era o único setor capaz de assumir a responsabilidade, e com enorme competência, pelos estudos e intervenções urbanas que se faziam necessários, muitos deles de grandes conseqüências. As transformações da cidade, que brotavam da industrialização e do aumento da população, impunham questões à engenharia.

Um exemplo disso pode ser identificado já no final do século XIX, quando em razão do crescimento das áreas urbanas, as cidades passaram a exigir soluções de saneamento. No caso de São Paulo, instalada num sítio de topografia suave e cercada de rios, isso era um exercício de engenharia bastante sofisticado. Assim, em 1894, iniciou-se um trabalho sistemático de observações, levantamentos plani-altimétricos e cadastramentos das áreas de várzea, serviços que ficaram sob a coordenação do engenheiro João Pereira Ferraz. O trabalho

---

[69]TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 240.

foi interrompido em 1898 com a extinção da Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo e só seria retomado em 1922 pelo professor da Escola Politécnica e o engenheiro Fonseca Rodrigues, responsável pela cadeira de Portos, Rios e Canais. No entanto, o projeto de Fonseca Rodrigues é questionado por Silva Freire, da Diretoria de Obras de Prefeitura, que encarregou o engenheiro João Florence de Ulhôa Cintra de elaborar um novo plano que "olhasse pela configuração da cidade".

Por fim, em 1928, o engenheiro Saturnino de Brito, sintetizou tudo num único projeto, que dava conta de toda a extensão do rio Tietê, num trabalho que incorporava e consolidava o conhecimento acumulado ao longo de todo esse processo.[70]

O Plano de Avenidas é um trabalho grandioso, é muito representativo das idéias urbanísticas amadurecidas a partir da Escola Politécnica e muito bem informado acerca das teorias do urbanismo e da prática de intervenção urbana de outros países. Para a Escola Politécnica, o Plano de Avenidas é o coroamento do primeiro período de sua história. As teorias do urbanismo e os exemplos estrangeiros de intervenção constituíram matéria desenvolvida com profundidade por Prestes Maia nesse trabalho. Suas propostas estavam sempre amparadas por numerosos casos e diversos autores com o que demonstrava grande erudição sobre o assunto.

Ele adotou como lema do seu trabalho o princípio de Burnham[71]:

> *Não façam planos acanhados. Eles não têm a magia para mover os homens e provavelmente nunca serão realizados. Façam planos grandiosos. Almejem o alto na esperança e no trabalho, lembrando que um diagrama lógico uma vez registrado nunca morrerá mas, muito tempo depois de termos partido, permanecerá como um elemento vivo, afirmando-se sempre com crescente insistência...*[72]

---

[70] Este assunto é minuciosamente abordado, descrito e comentado por ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. "Peste e o Plano". Dissertação de Mestrado. São Paulo, FAUUSP, 1992. No presente estudo, esses projetos estão simplesmente elencados com o intuito de demonstrar a participação da engenharia, particularmente da Escola Politécnica, em assuntos da maior importância do ponto de vista urbano, da paisagem urbana inclusive.

[71] BURNHAM, Daniel Hudson. 1846-1912, urbanista norte americano, sediado em Chicago foi nomeado responsável pela construção da "World's Columbian Exposition", realizada em Chicago em 1893.

[72] TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 226.

O Plano de Avenidas mereceu o Prêmio Máximo no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetura, realizado no Rio de Janeiro em 1930.[73]

2.2.1. Origens do Plano de Avenidas

As bases teóricas que estruturaram o Plano de Avenidas são anteriores à demanda do prefeito Pires do Rio. Elas têm origem nos estudos "Um problema atual. Os grandes Melhoramentos para São Paulo" publicados no Boletim do Instituto de Engenharia, entre 1924 e 1926, de autoria de Prestes Maia e Ulhôa Cintra.

Vem daí o "Esquema Teórico de São Paulo" de Ulhôa Cintra, publicado em 1924, elaborado com base nos esquemas de Hénard[74] para Paris, Berlim e Moscou. (ILUSTRAÇÕES 17-18)

Um segundo esquema, também de autoria de Ulhôa Cintra, está diretamente relacionado com o "Esquema Teórico", trata-se do "Perímetro de Irradiação", ou "Avenida de Irradiação", como foi publicado. A denominação "Perímetro de Irradiação", proposta por Hénard e presente no "Esquema Teórico", designa a avenida de contorno do centro da cidade, que cumpre a função fundamental de receber todas as avenidas radiais. Pois estas, por sua vez, embora sejam convergentes ao centro, não convergem para um único ponto. Nesse aspecto a proposta de Hénard se coaduna perfeitamente com o "Modelo Radial - Perimetral" proposto por Stübben e também adotado aqui por Prestes Maia, pois a primeira perimetral equivale ao anel de irradiação e a partir deste as perimetrais vão se sucedendo em diversos níveis permitindo a expansão da malha urbana.

Os dois esquemas — "Esquema Teórico para São Paulo e Avenida de Irradiação" — aliados ao "Modelo Radial - Perimetral" constituem a base em que se estruturaram os estudos publicados no Boletim do Instituto de Engenharia e se constituiriam no fundamento teórico do Plano de Avenidas.

2.2.2. O Plano de Avenidas

Entretanto, o Plano de Avenidas não se restringiu à simples aplicação de princípios, nem a uma abordagem eminentemente técnica ou às excelências da engenharia. Impôs-se a tarefa de imprimir uma nova feição à metrópole.

---

[73] CIDADE, Revista do DPH/SMC, ano III, 1996, nº 4, p. 16.

[74] HENARD, Eugène Alfred. 1849-1923, urbanista francês, foi presidente da "Societé Française des Urbanistes".

> *Sob o ponto de vista da estética da cidade será difícil conceber um conjunto em que se possam aliar tão bem perspectivas monumentais com aspectos variados e pitorescos, fazendo ressaltar edifícios como a Catedral, Faculdade de Direito, Escola Normal, Estação da Luz, Novo Mercado e Palácio das Indústrias, além de outros como Congresso, Biblioteca, etc. para a implantação dos quais oferece pontos apropriados, sem contar o encanto que esse conjunto tirará dos parques D. Pedro II e Anhangabaú.*[75]

Nesse sentido, o Plano de Avenidas vai além da abordagem técnica. Para permitir a visualização das suas propostas estéticas, Prestes Maia, professor da cadeira de "Desenho Arquitetônico e Esboço Natural; Desenho de Perspectiva", faz ver com eloqüência suas "superiores qualidades de aquarelista".[76]

Mas, além de bem finalizado em aquarelas, aquele era o plano mais abrangente feito para a cidade de São Paulo até então. Nele, o Tietê aparece retificado e navegável, com avenidas marginais que lhe acompanham o traçado corrigido[77]. Na altura da Ponte Grande ou atual Ponte das Bandeiras, ao norte do Tietê, estaria localizada a Estação Geral, que reúne as três linhas — SPR, EFS, EFCB — e pressupõe, portanto, os trilhos com novas rotas, agora junto à margem direita do Tietê. Em decorrência disso, substituiriam-se o traçado e as estações, inclusive a Estação da Luz.

A partir da Estação Geral, para a travessia do rio Tietê haveria uma nova Ponte Grande. Neste trecho o rio teria alargamento artificial, que continha no centro uma pequena ilhota, a exemplo da "*Île de la Cité*" em Paris.[78] A Ponte Grande conduz à Avenida Tiradentes que junto às atuais 23 de Maio e 9 de Julho, compõem o "Sistema Y". As três juntas são as principais avenidas radiais do Plano, ainda hoje, porque são as únicas que progridem para dentro do perímetro de irradiação e cruzam o centro no sentido norte-sul.

---

[75] MAIA, Francisco Prestes — TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo". Emresa das Artes, São Paulo, 1996. p. 123

[76] TOLEDO, Benedito Lima de "Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo" São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 123

[77] "Conjuntos monumentais, *parkways*, paisgismo, instalações esportivas, circulação rápida, linhas de alta velocidade, navegação, vias férreas, cais, indústrias, etc., são matéria vastíssima e interconexa, apenas entrevista pela maioria dos munícipes. Assim considerada, e não como mera obra de drenagem, a canalização pode tornar-se um elemento importante de urbanização."— citação de Prestes Maia — TOLEDO, Benedito Lima de "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo" São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 218

[78] Esse é o único elemento que constava do projeto de Saturnino de Brito e que foi incorporado por Prestes Maia, um elemento formal, que se referenciava a Paris.

2.2.3. Anhangabaú do Plano de Avenidas

As três avenidas radiais que compõem o "Sistema Y" convergem num único ponto, que é o Anhangabaú — precisamente na atual Praça da Bandeira — essas três Avenidas hoje estão construídas, elas definiram o Anhangabaú atual.

A "Avenida de Irradiação" que desenha o centro expandido, foi construída pelas Avenidas Ipiranga, São Luís, Viaduto Jacareí, Maria Paula, Praça João Mendes, Rangel Pestana, rua da Figueira, Viaduto Mercúrio, Senador Queiroz e novamente Ipiranga. Ela contorna de uma só vez o "Centro Velho" e o "Centro Novo" e contém no seu núcleo o Anhangabaú.

> *Estamos num momento de belos projetos e no Rio causa sucesso a 'Entrada do Brasil'*[79]*... Não quisemos perder a oportunidade de também projetar um conjunto que, por espírito de imitação, podíamos chamar a 'Sala de Visitas' de São Paulo.*[80]

A "Sala de Visitas" também é o Anhangabaú.

A partir dessas três considerações iniciais, pode-se dizer que no Plano de Avenidas o Anhangabaú é o centro teórico e também o centro simbólico.

Centro Teórico porque é a convergência exata das avenidas radiais mais importantes, e porque é o núcleo do novo Centro Expandido e também do "Modelo Radial - Perimetral".

Centro Simbólico porque se pretendeu atribuir a ele o papel de representar a metrópole — "Sala de Visitas de São Paulo". Daí ter se tornado objeto de especial atenção no que se refere à "Estética Urbana" com a qual Prestes Maia queria imprimir nova feição à cidade.

---

[79] Prestes Maia refere-se ao projeto do francês Donat-Alfred Agache para a cidade do Rio de Janeiro no mesmo ano de 1930

[80] MAIA, Francisco Prestes. — CIDADE Revista do Departamento do Patrimônio Histórico / Secretaria Municipal de Cultura - ano III - 1996 - n. 4

As avenidas radiais do "Sistema Y" chegariam ao Anhangabaú através de duas portas propostas no Plano de Avenidas. Essas portas eram o Viaduto São Francisco e o Viaduto São Bento. As três avenidas radiais do sistema, quando ingressavam no recinto do Anhangabaú, dissimulariam-se em parque. Portanto, do ponto de vista funcional, o Anhangabaú era tratado prioritariamente como centro irradiador e não como passagem norte-sul;[81] — as avenidas eram radiais e não perimetrais — e, do ponto de vista estético, ele era tratado prioritariamente como parque e não como avenida.

A travessia no sentido leste-oeste — transversais ao Anhangabaú — além do Viaduto do Chá e Santa Efigênia, ganharia o reforço de dois novos viadutos propostos: São Bento e São Francisco. Esses novos viadutos fariam os encabeçamentos do recinto, ao norte e ao sul respectivamente. O Viaduto São Francisco estava inicialmente associado ao perímetro de irradiação. O Viaduto de São Bento é o acesso a um importante túnel leste-oeste proposto, que ligava o Vale do Tamanduateí ao Anhangabaú, por sob a colina do *Centro Velho*. A chegada desse túnel ao Vale do Tamanduateí, junto ao Parque D. Pedro II, seria feita pela Praça da Estrela[82], também proposta por Prestes Maia no Plano de Avenidas.

Essa estrutura viária era o suporte para um Anhangabaú monumental. Para isso se imaginava um Anhangabaú completamente reconstruído, à exceção do Teatro Municipal, dos Correios, do Edifício Mackenzie e dos Palacetes Prates, que atendiam aos ideais de beleza de Prestes Maia.

O Paço Municipal seria o edifício principal, a ser construído junto ao Viaduto São Francisco. Era uma torre de cerca de vinte e cinco andares, implantada ao sul do Anhangabaú — atual Praça da Bandeira, estrategicamente voltada para o eixo da Avenida Tiradentes, grande entrada na cidade.

Em oposição a ele, junto ao Viaduto São Bento, outra construção arrematariа o recinto ao norte.

---

[81] Embora no Plano de Avenidas a função reservada ao Anhangabaú se aproxime mais daquela proposta por Samuel das Neves em oposição à de Joseph Bouvard, no seu tratamente estético tem prioridade, como desenho o parque. Isto denota também que mesmo do ponto de vista da tráfego ele — Prestes Maia — tinha uma visão oposta àquela proposta por Samuel das Neves. Pois enquanto este propunha uma avenida de ligação norte-sul da cidade que poderia ser estendida ao norte até o rio Tietê e ao sul até a Avenida Paulista; Prestes Maia propunha uma radiais extensas que justo ali, no Anhangabaú, não realizava como prioridade o cruzamento. É verdade que a Avenida Prestes Maia, construída em 1938, obedece mais à proposta de Samuel das Neves do que esta que ilustrava o Plano de Avenidas. Mas isso é outro assunto. Interessa aqui demosntrar a orientação dos "Princípios Estéticos" que nortearam as proposições de Prestes Maia na elaboração do Plano de Avenidas.

[82] "Prestes Maia confirma a acertiva corrente entre urbanistas reunidos no Congresso de Gand, em 1913: "Chacun veut avoir sa petite Etoile". — TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 157

No limite dos patamares do Centro Velho e Centro Novo, emoldurando as laterais do Anhangabaú, as aquarelas sugerem edifícios de porte e estilo comparáveis aos Palacetes Prates, sempre cuidando para que resultassem simétricos em relação ao eixo do vale.[83]

Para concluir esse grande conjunto arquitetônico, em conformidade com os mesmos princípios estéticos, o Viaduto do Chá de Jules Martin seria substituído por outro, em estrutura de concreto armado em arco e de silhueta monumental.

Assim teria sido o Anhangabaú na visão de Prestes Maia:

> *Na realidade é uma idéia original, mas intuitiva, inspirada pela topografia local. Se mais não for, ao menos prova que é facílimo fazer grandes coisas... no papel.*
>
> *A idéia é transformar todo o trecho do vale entre os viadutos de Santa Efigênia e de São Francisco numa só praça, de aspecto diferente de tudo o que possuem as outras cidades. Desaparece em primeiro lugar, em parte, o aspecto de jardim comum. O local assume o caráter de Praça e, mais do que isso, quase o de um centro cívico. Recebendo em Y três avenidas de 30 a 35 m de largura, não poderia mais escoá-las com as estreitas ruas primitivas: aumentamo-las e, sem mais cerimônias, demolimos de golpe a Delegacia Fiscal e o novo Frontão. Supomos que jamais um arrasamento fora tão instantemente reclamado por toda a população, como o desse bloco. Em rigor nem sempre aos reclamantes cabia razão: ao olho do profissional resaltava que a simples remoção do bloco em si não produziria outro efeito que de um grande vácuo. Era mister compor tudo de novo, alterando entretanto o menos possível e, sobretudo, dar remates condignos aos extremos da praça. É o que fizemos, fechando-a ao Sul pelos dois grandes arcos do Viaduto São Francisco, cujo centro aproveitamos para o edifício dominante. Como será o lugar mais grandioso da cidade, pensamos que aí pode ser localizado o Paço Municipal, cuja silhueta simbólica é a torre.*

---

[83] Muitos anos depois, com essa idêntica preocupação compositiva, Prestes Maia, então prefeito, intervém no episódio da construção da torre do Banespa no eixo da Avenida São João, narrado pelo jornalista Barros Ferreira, em seu livro "O nobre e antigo bairro da Sé":"A diretoria do Banco do Estado decidiu construir no topo a torre atual. Era então prefeito o engenheiro Prestes Maia. Como zelava pelo aspecto da cidade, não confiou a ninguém o seu propósito. Um entardecer chamou o Engenheiro Lauro Giardelli, chefe do Departamento de Cadastro e saiu para verificar pessoalmente se a torre a ser acrescentada ficava exatamente no eixo da Avenida São João, no alto de 32 andares, 161 metros acima do nível da Praça Antônio Prado. Explicou, então, que o Banco do Brasil ia construir um novo edifício, na esquina da Avenida São João com a rua Líbero Badaró. Deveria ter a mesma altura do Martinelli. E dessa maneira os três edifícios formariam um conjunto urbanístico simétrico: Martinelli de um lado, Banco do Brasil do outro e ao fundo o prédio do Banco do Estado, mais alto, com fecho harmonioso." — extraído de TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 127.

Sob os arcos laterais de 30 m passarão as avenidas Itororó e Anhangabaú, que convergem à pracinha elíptica da Memória. Uma disposição especial disfarça a obliqüidade dos lances relativamente às avenidas.

O Viaduto do Chá, supõe-se reconstruído; não mais a estrutura atual, reticulado de palitos, mas um grande arco de cimento armado, matéria que permitirá uma silhueta monumental mas suficientemente esguia para não obstruir a vista. Não esquecer que os pontos de vista principais para contemplação do Paço são de sobre os viadutos e em especial do próprio Viaduto do Chá. Pilones cavalgados por grupos estatuários completarão lateralmente o quadro e dar-lhe-ão um caráter mais rico. No plano inferior, estendem-se parterres, bacias e fontes, tudo bem visível de toda a volta, dos terraços dos viadutos e dos arranha céus, que serão as galerias e tribunas do grande centro.

A simetria do jardim e os alinhamentos ligeiramente retificados de alguns quarteirões ainda por construir acentuam o eixo geral da composição.

No extremo oposto ao Paço e voltado para ele, outro grande edifício completará o conjunto. A Prefeitura deve adquirir a faixa necessária e revendê-la ou arrendar, com a cláusula expressa de reconstrução conforme o projeto ou a determinado efeito de massa. Algumas vantagens oferecidas pelos poderes públicos tornarão o negócio mais tentador.

É excusado dizer que absolutamente não nos prendemos ao viaduto atual de Santa Efigênia. É uma estrutura barata, banal como construção e como arte, e metálica, o que quer dizer de vida curta, mesmo se tiver o fôlego e a resistência do seu famigerado companheiro e vizinho. Talvez mesmo se lhe arranje outro destino ao material: viadutos sobre o Itororó, sobre os rios etc.

Assim livramo-nos de uma séria, prejudicial e inútil sujeição técnica na elaboração do projeto. O edifício em questão será simétrico em relação ao eixo da praça e sobre um ou três grandes arcos pelos quais passará a Avenida Anhangabaú. Ao nível superior do Viaduto de Santa Efigênia haverá em extensão uma galeria, com arcadas ou colunatas, aberta para o parque e internamentente vazada. Dessa galeria ter-se-á a vista majestosa de todo o parque, ficando eliminado o panorama de quintais e telhados que todos conhecem. Temos suposto o Viaduto de Santa Efigênia com 17 ou 18 m, pois achamos que novas artérias (salvo as de interesse local) devem possuir não menos de 4 filas de veículos. Quando há 3, a terceira (salvo utilização alterada) pode mesmo acabar, como ali sucede, em estação de táxis. Utilidade inesperada e inédita dos viadutos... Seis filas seriam demais e

> *viriam incrementar no Triângulo e em especial no largo de São Bento o congestionamento que justamente se combate.*
>
> *Quanto ao viaduto inferior, que prolonga o túnel, pode ser arquitetonicamente tratado e constituir uma espécie de embasamento e terraço ao edifício, e assim aparecer visto de frente, com suas escadas, balaustradas e esculturas. Mas são estas questões de detalhe, que estudaremos à parte.*
>
> *O viaduto inferior pode ser evitado, desde que se admita o cruzamento em nível com a Avenida Anhangabaú.*
>
> *Mas neste caso seria quase preferível o túnel sob a Praça A. Prado: da Avenida São João, que desse lado é um impasse, ao leque de ruas que partem da Estrela. A passagem sob prédios muito grandes não é impedimento absoluto; provam-no os modernos subways, em especial de Philadelphia, onde por baixo do City Hall existem 4 linhas e uma estação. Para permitir seção conveniente as rampas da ladeira seriam ampliadas por meio de arcadas. Os novos prédios (Martinelli, Comercial, Ramos de Azevedo etc) ilustram todavia como em pouco tempo as dificuldades se multiplicaram.*
>
> *Acrescentar que para o problema geral da cidade o túnel é secundário relativamente ao Perímetro. Esta parece ter sido igualmente a opinião do prof. Agache (O Estado de São Paulo, 1928).*[84]

Esse Anhangabaú não foi construído, apesar do Plano de Avenidas ter sido executado em grande parte. Havia um conflito entre os princípios teóricos que orientavam Prestes Maia na elaboração do Plano de Avenidas e os princípios estéticos que o orientavam na configuração da "Sala de Visitas de São Paulo". O Anhangabaú acabaria sendo definido pelos princípios teóricos, em especial pelo "Sistema Y", à revelia do que sonhara Prestes Maia.

2.2.4. A Crítica ao Plano de Avenidas

> *De tal forma a opressão em relação a esses conceitos* — referindo-se à arquitetura moderna — *estava organizada que, na Exposição das Artes Decorativas de Paris (1925), foi erguido um muro de quinze metros para que a proposta racionalista*

[84] MAIA, Francisco Prestes. "Introdução ao estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo". São Paulo, Melhoramentos, 1930. p. 72-75.

> *corbusiana do* Esprit Nouveau *não pudesse ser vista pelos espectadores internacionais da Exposição.*[85]

Este muro separava Prestes Maia de Le Corbusier.

Dentro do vastíssimo repertório de Prestes Maia a arquitetura moderna não existia. Trata-se de uma opção estética, gesto que decorre de um compromisso e condiciona um resultado. No caso, o compromisso é com os preconceitos e valores mais conservadores da época. O resultado é uma arquitetura representativa desses valores, que remete portanto à Europa e muito especialmente à Paris de Haussmann, que representava, por mais paradoxal que pareça, algo como a cristalização da cultura.

Um dado bastante sintomático é que olhando atentamente as aquarelas de Prestes Maia, por mais esforço que se faça, não se reconhecerá nenhum traço ou sinal que as identifique com São Paulo, a cidade para onde se destinavam os projetos. A São Paulo de 1930 não comparece às aquarelas nem pelos seus aspectos naturais, tampouco pelas suas construções.

Prestes Maia estava preso a um conceito formal rígido, que tinha um modelo e esse modelo não estava no Brasil e muito menos em São Paulo. O que, em si, não seria problema algum. O problema é que, constrangindo o espírito paulistano de metrópole, dentro de um cenário artificialmente parisiense, ele condenava a cidade brasileira a ter em seu futuro, o que na cidade européia já era passado. Ainda que os princípios teóricos fossem atualizados — Hénard e Stübben — e que o seu modelo de intervenção se assemelhasse ao modelo norte-americano de Burnham. Prestes Maia, como seus inspiradores, tinha como ideal de futuro as velhas capitais européias.

> *O plano de Chicago, apesar de lidar com questões de uma cidade tipicamente americana, deve muito de seu caráter estético à inspiração européia. Alguns dos colaboradores de Burnham formaram-se pela Ecole de Beaux-Arts de Paris, entre eles o próprio Bennett. O luxuoso livro, editado por ocasião da publicação do plano, tinha também a função de persuadir e mobilizar a opinião pública. O plano de Chicago, assim como o de São Paulo e o do Rio de Janeiro, propunha racionalizar a cidade e fornecer um modelo de desenvolvimento que a adaptasse às necessidades de uma metrópole moderna.*

[85] ARTIGAS, Vilanova. "A Função Social do Arquiteto." Nobel - Fundação Vilanova Artigas, São Paulo, 1989. p. 14.

> *Burnham, para estruturar o plano, foi muito influenciado pelos trabalhos feitos em Paris por Haussmann, assim como pelas proposições para a circulação de Eugène Henard...*[86]

Prestes Maia acreditava na forma como numa fórmula. Assim, não surpreende que, ao perseguir um modelo formal pré-estabelecido, transformasse um conceito estético em preconceito. No Plano de Avenidas a engenharia contaminou-se por isso, prejudicando inclusive a avaliação científica e técnica.

Portanto Prestes Maia submetia a avaliação técnica a um preconceito estético, o que pode-ser verificado pela análise de alguns aspectos do Plano de Avenidas.

A crítica que se segue considera portanto a opção estética de Prestes Maia, como um preconceito, porque ele perseguia rigidamente um modelo. Esse preconceito estético submeteria o seu juízo técnico e marcaria o Plano de Avenidas com alguns conflitos importantes. O primeiro deles está na imposição de um modelo teórico rádio-concêntrico — com caráter de modelo estético — a uma cidade que se contrapõe a ele pela sua natureza e pela sua história.[87] Outro aspecto decorre da supremacia do sistema viário, ao qual todas as outras questões urbanas deveriam estar subordinadas, segundo Prestes Maia, o que levaria a alguns paradoxos de ordem técnica, como se verificará no exemplo das avenidas marginais. Anhangabaú é onde esses conflitos se expõem com maior clareza, são os paradoxos do Anhangabaú, que serão expostos em três exemplos: parque x avenida, um paradoxo de denominação; desmantelamento do "Sistema Y", um paradoxo de função; recinto x metrópole, um paradoxo de espaço. Por fim, para dar a medida do preconceito estético, será narrado o episódio da condenação do Viaduto do Chá de Jules Martin.

2.2.4.1. Imposição do Modelo Teórico

O Esquema Teórico para São Paulo, conforme comparece no Plano de Avenidas, deriva daquele elaborado por Ulhôa Cintra. No estudo de Ulhôa Cintra o esquema pode ser visto como um estudo analítico da estrutura urbana a partir do modelo de Hénard, onde não há nenhum compromisso necessário de projeto, seja com relação ao sítio de implantação, seja com as distâncias, escalas

---

[86] TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 270.

[87] Vale lembrar que os *Rings* do "Modelo de Stübben" têm sua origem na cidade murada européia.

e assim por diante. Por outro lado, quando se transpõe esse estudo analítico para o projeto, no Esquema Teórico para São Paulo — Hénard-Stübben — do Plano de Avenidas, as licenças teóricas cessam. E mesmo aqui as condicionantes naturais e históricas são desprezadas. (ILUSTRAÇÃO 19)

As condicionantes naturais dizem respeito aos rios e à topografia do sítio urbano, que desde a fundação da vila jesuíta são elementos estruturadores importantes e constituem paisagem muito presente na cidade. Não se quer dizer que a cidade devesse ser desenhada pela natureza, como se ela constituísse condição inelutável; ao contrário disso, ainda que para transformá-la ou opor-se a ela é preciso levá-la em consideração. Isso o Plano de Avenidas não faz, pior, agrava ainda mais as licenças teóricas do estudo de Ulhôa Cintra. Note-se o rio Tietê, que no estudo comparecia no seu curso real, aqui ele comparece em seção de círculo conforme o sistema de Stübben.

As condicionantes históricas dizem respeito à cidade precedente. Esta, conforme se procurou demonstrar, possui uma origem metropolitana anterior mesmo à colonização portuguesa, ou seja, anterior à própria cidade. Em São Paulo, desde antes dos jesuítas, sempre conviveram diversos núcleos de ocupação, mais ou menos integrados e mais ou menos importantes. Mesmo considerando-se a existência de um centro principal, ele não exclui a coexistência de outros centros: Pinheiros, Santo Amaro, Santana, enfim, eram núcleos históricos, também seriam irradiadores, para obedecer a uma abordagem radial-perimetral. Ou seja, São Paulo não possui uma estrutura rádio-concêntrica. Nunca teve, nem quando por aqui não se falava uma palavra de português. Tanto que sintomaticamente, as radiais que compõem o "Sistema Y" — Tiradentes, 9 de Julho e 23 de Maio — cruzam o Centro, ou seja, não o têm necessariamente como destino. Apesar disso, Prestes Maia foi um pregador do modelo rádio-concêntrico para São Paulo. A mesma ressalva que se fez para a natureza, vale para os aspectos históricos. Ou seja, não se está pretendendo que a cidade seja projetada pelo seu passado, como num determinismo. O que se quer é destacar o equívoco do modelo, que se opõe à história não por crítica, mas por preconceito.

O "Modelo Radial-Perimetral", imposto à cidade no Plano de Avenidas, não considera os seus aspectos naturais ou históricos.

> *O que fica claro é que, não obstante Prestes Maia ter afirmado sua convicção de que a Cidade de São Paulo nascera com a*

> *configuração próxima ao esquema de Stübben, no que respeita ao "ring", nada indicava sua pré-existência.*
>
> *O anel proposto vai abarcar o Parque Pedro II e a Praça da República, com elipse cujo eixo maior atingiria cerca de 1600 m, como anteriormente referido, dimensões estas próximas dos "rings" de Paris, Berlim e Moscou como seus autores observaram. Pode-se indagar se os nossos urbanistas não teriam percorrido o caminho inverso, ou seja, procurar estabelecer um anel a partir das dimensões que Hénard constatou nos anéis das referidas cidades.*[88]

2.2.4.2. Supremacia do Sistema Viário

Outro sinal dessa falta de visão histórica, aqui na área estrita da técnica e da engenharia, é a configuração delineada das avenidas marginais junto ao rio Tietê retificado, conforme consta do Plano de Avenidas.

> *(...) As referidas vias pelas banquetas* — rio Tietê — *estavam destinadas a se articular com as congêneres do Rio Pinheiros constituindo uma perimetral, um anel sem o qual o trânsito da Cidade seria inimaginável nestes dias.*
>
> *Essa a origem do atual sistema de vias expressas pelas marginais do Tietê e Pinheiros.*[89]

Esse tema é exemplar pelo que se desdobra na idéia das avenidas de fundo de vale. E notável, principalmente no caso dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, pela importância e gravidade que assumiu a questão urbana dos rios e da ocupação das áreas de várzea.

Com relação às avenidas marginais, "sem o qual o trânsito da Cidade seria inimaginável nestes dias", vale observar que desde a origem do Plano de Avenidas, quando o prefeito Pires do Rio solicitou a Prestes Maia e Ulhôa Cintra uma proposta viária que contemplasse a expansão da cidade a partir dos ônibus e automóveis, estava implícita uma abordagem que desse prioridade à questão viária. Somado a isso, do ponto de vista teórico, Prestes Maia apóia o seu Plano

---

[88] TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo." São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 128.

[89]. TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo." São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 232

na proposta de Stübben, que considerava a questão viária como questão essencial.

> *A base de sua proposta para atingir este fim era a boa estruturação do sistema viário, ao qual todas as outras questões urbanas se articulariam e se subordinariam.*[90]

É por isso que tantas novas avenidas foram abertas em decorrência do Plano de Avenidas. Muitas delas de dimensões muito superiores à necessidade.[91] Daí decorre também a solução das avenidas de fundo de vale que foram largamente implantadas em São Paulo. Também aqui Prestes Maia mantém-se fiel aos seus princípios que lhe orientavam a subordinar todas as questões urbanas ao sistema viário. Ocorre que, em São Paulo, as outras questões urbanas também eram vitais: Saneamento, controle de enchentes, urbanização das áreas de várzea, navegação fluvial; enfim questões que haviam mobilizado a engenharia de São Paulo por mais de trinta anos em estudos e projetos sucessivos.

Sobre isso, vale sublinhar que, até 1928, Saturnino de Brito elaborou uma proposta lúcida que foi simplesmente ignorada por Prestes Maia. Alguns aspectos dessa proposta:

> *Redução da extensão do leito entre a Penha e Osasco, de 46 km para 26 km; o aumento da seção de vazão; o aterro das áreas baixas das margens, possibilitando a recuperação de uma área de quase 25 km², então inundável; a formação de dois grandes lagos, com superfícies de 1,2 km², que forneceriam terra para os aterros e contribuiriam, com suas superfícies líquidas, para o aformoseamento urbano e os esportes aquáticos dentro da própria cidade; o projeto de uma barragem incompleta, localizada na Penha, para evitar que as inundações que ali existiam perdessem sua função de regularizadoras naturais das cheias, tendo sido a primeira obra do gênero no país.*[92]

---

[90] TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo." São Paulo, Empresa das Artes, 1996.p. 267.

[91] "é o caso por exemplo de algumas avenidas em Santa Efigênia que hoje servem como estacionamento, simplesmente por que não se tem o que fazer com elas." — SAWAYA, Sylvio B. "Depoimento" São Paulo, FAUUSP, 28/03/98.

[92] ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. "Peste e o Plano". Dissertação de Mestrado. São Paulo, FAUUSP, 1992 . p. 162.

Em 1928, quando Saturnino de Brito foi afastado das suas funções, substituído por Ulhôa Cintra, interromperam-se também os trabalhos de medições periódicas do nível dos rios, com isso perdeu-se a oportunidade de terem registrados os dados da grande enchente de 1929. O episódio da enchente seria utilizado no Plano de Avenidas para reforçar as razões da retificação do Tietê, que além de todas as justificativas livrava uma imensa área para a "urbanização", esse era um aspecto de grande interesse. É o que confirma o engenheiro Lysandro Pereira da Silva:

> *A retificação do rio Tietê decorre essencialmente da necessidade de ser urbanizado extenso trecho da várzea do rio, situado dentro da cidade, constituindo terreno muito aproveitável para edificações, o que, em virtude das inundações, não se poderia fazer.*[93]

Terreno muito aproveitável para edificações significa uma área imensa de novos loteamentos. Esse era o lema: "enxugar para lotear".[94] Era uma obra que potencialmente geraria recursos que financiariam as outras intervenções. Nessa perspectiva interessava liberar a maior área possível, no menor tempo possível ainda que a manutenção da obra resultasse freqüente e onerosa. Isso poderia explicar as áreas roubadas das águas, e a preferência pela opção de rebaixamento do leito do rio ao invés da construção dos diques laterais, conforme propunha Saturnino.[95] A retificação não seguiu as recomendações de Saturnino de Brito. O canal resultou estreito — contra a orla de 500 m de largura média prevista por Saturnino de Brito, Prestes Maia manteve 214 m —, com áreas de água exclusivamente restrita ao canal retificado sem as folgas dos grandes lagos propostos, sem os interceptadores de esgotos, sem os canais para navegação nem o controle adequado das inundações. As marginais seriam implantadas com prioridade para o sistema viário e para a conquista de terras para loteamentos, negligenciando um acervo técnico da engenharia paulista acumulado a custo durante anos.

---

[93] SILVA, Lysandro Pereira. "Relatório Apresentado pelo Engenheiro Chefe da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, Lysandro Pereira da Silva, dos serviços realizados até o início de 1950."

[94] DELIJAICOV, Alexandre. "Depoimento". São Paulo, 27/04/98. O arquiteto Alexandre Delijaicov está finalizando a sua dissertação de mestrado na FAUUSP, "Estudos de Projeto para a Orla Fluvial da Cidade de São Paulo", em que desenvolve em profundidade o assunto.

[95] A opção pelo rebaixamento do leito do rio era ,e é, incompatível com o fundo rochoso que o Tietê possui na região de Osasco. O rio foi rebaixado apenas no trecho mais próximo a São Paulo e pela sua característica bastante horizontal e de baixa velocidade está sujeito a grande assoreamento, agravado pela "barragem" que resulta do seu fundo de pedra existente a jusante. Por essa opção técnica, o desassoreamento do Tietê é uma obra interminável.

Pior ainda, as marginais do Plano de Avenidas realizaram toda a obra de retificação do rio Tietê, mas não observaram tecnicamente os problemas que estavam envolvidos nessa obra. Com isso, ao invés de resolvê-los, contribuíram para o seu agravamento.[96]

2.2.4.3. Paradoxos do Anhangabaú do Plano de Avenidas

O Anhangabaú, centro teórico e centro simbólico do Plano de Avenidas, é onde o preconceito estético de Prestes Maia se manifesta com maior clareza, impondo-se a missão ambiciosa de atribuir a feição adequada ao lugar que se pretendia a "Sala de Visitas" de São Paulo.[97]

Aqui o preconceito estético assume tal proporção que é ele quem subordina todas as outras questões urbanas, inclusive o próprio sistema viário.

Isto transparece nos paradoxos que caracterizam o desenho do "Parque do Anhangabaú" de Prestes Maia. São três os exemplos que serão mostrados, todos estão relacionados, mas cada um deles esclarece aspectos particulares.

O primeiro transparece na denominação: parque. Ora, no Plano de Avenidas, onde todas as questões urbanas estariam subordinadas ao sistema viário, a idéia de um "Parque" no entroncamento rodoviário no coração do "Sistema Y", se não era absurdo, estava condenado ao fracassso, como de fato aconteceu.

Outro é um paradoxo de função, quando o "Sistema Y" desmantela-se no seu ponto nodal, por perseguir a idéia de "Parque". As avenidas dissimuladas em Parque não atenderiam a exigência de tráfego, independentemente da sua densidade, não atenderiam a natureza mecânica dos veículos submetendo-os a um trajeto de passeio incompatível. Também aqui o fracasso da idéia era certo, tanto que a Avenida Prestes Maia, inaugurada em 1938, desconsiderou completamente essa premissa.

Por fim, um último exemplo, é o paradoxo de espaço; que se refere às duas dimensões que o Anhangabaú detém virtualmente: a local e metropolitana.

---

[96] "A política municipal tampouco foi cautelosa: mesmo no caso de obras de vulto, como a canalização do rio Tietê, a prefeitura não obedeceu ao competente projeto (1928) do engenheiro Saturnino de Brito, que preservava a várzea sob forma de um parque linear; ao invés disso, permitiu a ocupação da várzea e, posteriormente, a construção das avenidas marginais, constringindo o rio a uma calha que se tornou insuficiente para acolher a drenagem pluvial atual" — Plano Diretor do Município de São Paulo, 1985/2000.

[97] "Num primeiro momento, enquanto o edifício é a casa, a residência, a moradia, o grande *hall* central é lugar de dupla significação, formal e simbólica. Formal, enquanto articulação família-sociedade (é o lugar onde a família recebe) e simbólica enquanto articulação classe-sociedade (é o lugar onde se revela o estatuto da classe do morador)..." GOMES, Cláudio — MOTTA, Flávio. "Art-Nouveau, Modernismo, Ecletismo e Industrialismo". Em ZANINI, Walter. "História Geral da Arte no Brasil". Instituto Walther Moreira Salles e Fundação Djalma Guimarães, São Paulo, 1983. Volume I, capítulo 7, p. 464.

Questão da maior importância para a compreensão do lugar. O "Sistema Y" teria potencialmente — Prestes Maia não tinha realizado isso claramente — a dimensão metropolitana e continha no seu ponto nodal o Anhangabaú. Este seria a "Sala de Visitas", um recinto fechado de pequena dimensão, único, como um monumento. A grande dimensão, da metrópole, se desmantelava nas portas de entrada, quando as três radiais alcançavam o Anhangabaú. O conjunto, ou a continuidade espacial, não existia. Havia um espaço fechado, "interno", e a metrópole do lado de fora.

2.2.4.3.1. Parque x Avenida: paradoxo de denominação.

A idéia das avenidas de fundo de vale, como é o caso da Prestes Maia, 23 de Maio e 9 de Julho, é oposta a idéia de utilização dos vales como parque — como eram os parques de Bouvard para o Anhangabaú e D. Pedro II, ou como era o caso da sugestão do próprio Le Corbusier. Acentua essa icompatibilidade o fato de as avenidas radiais, como as citadas, serem avenidas expressas e de grande tráfego. Apesar disso, no Anhangabaú do Plano de Avenidas, elas cessariam assim que atravessassem os "pórticos" projetados para marcar os acessos ao recinto. No Anhangabaú o desenho das avenidas é o desenho de um parque, incompatível com o caráter, com o traçado e com a finalidade dessas avenidas ao longo de todo o seu percurso.

Por isso a denominação "parque" constitui um paradoxo.

2.2.4.3.2. Demantelamento do "Sistema Y": paradoxo de função.

Portanto, pode-se concluir, o Anhangabaú de Prestes Maia era tratado de maneira isolada do conjunto. Era um isolamento funcional, do ponto de vista viário, e espacial, do ponto de vista arquitetônico — isolamento espacial pelo modo como o recinto se fechava nas cabeceiras norte e sul. É possível supor que a avaliação de Prestes Maia naquele momento é que, chegando ao Anhangabaú, a função das avenidas estaria concluída. Para ele, aquele era o "Centro". Portanto, não seria importante para o tráfego a ligação norte-sul — Tiradentes-23 de Maio e Tiradentes-9 de Julho. Afinal essa suposição estaria de acordo com os modelos teóricos que ele adotara. No entanto não estava de acordo, já naquela época, com o funcionamento efetivo da cidade, tanto que essa mesma questão — a ligação norte-sul — havia fundamentado o Projeto para o Anhangabaú de Samuel das Neves em 1910. (ILUSTRAÇÃO 20)

Aqui surge o segundo paradoxo que é o desmantelamento do "Sistema Y" no seu ponto nodal, que decorre da dissimulação das avenidas que o compõem

em "Parque do Anhangabaú". Ora, as radiais mais importantes do Plano de Avenidas não aceitariam um desenho que não fosse adequado à sua função viária e de ligação no eixo norte-sul — como de fato ficou demonstrado, quando da inauguração da Avenida Prestes Maia em 1938, em que a avenida teve o seu leito corrigido, de acordo com o desenho das avenidas ao longo de todo o seu percurso.

2.2.4.3.3. Recinto x Metrópole: paradoxo de espaço.

A proposta da "Sala de Visitas" já foi descrita. Nela, dois aspectos merecem comentário.

O primeiro se refere à caracterização do Anhangabaú como um recinto arquitetônico fechado. Para isso, Prestes Maia necessitava de todas as "fachadas" construídas, que funcionariam como limites de uma praça. As fronteiras longitudinais estão sugeridas pela topografia. Imaginam-se para elas edifícios novos, garantindo sempre que possível a simetria entre as duas laterais. Nas cabeceiras a topografia é sutil demais para realizar o fechamento. Além disso, para elas, principalmente junto a atual Praça da Bandeira, imaginou-se um conjunto monumental e bastante verticalizado, que seria o "Paço Municipal". Para o conjunto que seria a "Sala de Visitas", se desejava a maior coerência. Por isso, o Viaduto Santa Efigênia ficaria oculto, situado atrás do Viaduto São Bento e edifício adjacente propostos. Já o Viaduto do Chá seria substituído. Aqui, então, o Prestes Maia queria destacar é o Anhangabaú como um recinto arquitetônico fechado — somado à dissimulação das avenidas em praça — o distingue como uma solução particular, isolada e oposta a abrangência que caracteriza o Plano de Avenidas. (ILUSTRAÇÕES 21-23)

2.2.4.4. Condenação do Viaduto do Chá de Jules Martin

Outro aspecto que merece nota é a substituição do Viaduto do Chá de Jules Martin, por ser um episódio bastante significativo da postura estética assumida por Prestes Maia. Aqui o seu preconceito estético condenou o Viaduto em treliça metálica, a obra inaugural da cidade de São Paulo industrializada. Como se viu, ele mesmo justifica:

> *O Viaduto do Chá, supõe-se reconstruído; não mais a estrutura atual, reticulado de palitos, mas um grande arco de cimento*

> *armado, matéria que permitirá uma silhueta monumental mas suficientemente esguia para não obstruir a vista.*[98]

Não havia uma razão técnica para a substituição do Viaduto do Chá de Jules Martin. Sua estrutura metálica tinha então trinta e oito anos, pouco tempo em comparação à sua vida útil.[99] A sua largura total de 14.80 m não poderia ser julgada insuficiente pois que era absolutamente compatível com as larguras das ruas Barão do Itapetininga e Direita. O intercolúnio no vale tinha cerca de 30 m e repetia-se idêntico por três vezes, não seriam impedimento à passagem da avenida — principalmente se considerada a modesta largura da avenida que ilustra o Anhangabaú do Plano de Avenidas publicado em 1930. O próprio Prestes Maia reafirma tais constatações em nota na publicação do Plano.

> *(...) Não temos nenhum motivo para excluir o metal. A concepção descentralizadora e outras passagens leste-oeste (Perímetro, Viaduto São Francisco, Túnel etc) dispensam-no de maior largura. Sabe-se que o seu congestionamento provém mais do embaraço dos cruzamentos extremos que da própria insuficiência.*[100]

Apesar disso condena-o. A razão do desmonte do Viaduto do Chá de Jules Martin é novamente o preconceito estético de Prestes Maia: O "reticulado de palitos" não estava de acordo com a feição que sonhara para a "Sala de Visitas de São Paulo".

O interessante aqui é observar a inversão dos papéis. Afinal o Viaduto do Chá de Jules Martin era essencialmente um produto da técnica e da engenharia em resposta ao anseio centenário de uma cidade. Era um exemplar eloqüente da "arquitetura dos engenheiros", quando os técnicos no domínio das novas possibilidades abertas pela indústria e pela engenharia assumiram a vanguarda

---

[98] MAIA, Francisco Prestes. "Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo". São Paulo, Melhoramentos,1930. p. 74

Como se vê tem origem aí o que resultaria no Concurso de Projetos para o Novo Viaduto do Chá, realizaodo em 1934 e vencido pelo brilhante arquiteto Elisário Bahiana. Esse Novo Viaduto do Chá, seria construído e inaugurado em 1938 já na gestão de Prestes Maia para a cidade de São Paulo.

[99] Demonstra-no a própria permanência do Viaduto Santa Efigênia, bem como todas as obras em aço, características do período, que, desde que não tenham sido abandonadas, permanecem ainda hoje em perfeito estado; ou seja, para muitas delas há mais de um século.

[100] MAIA, Francisco Prestes. "Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo". São Paulo, Melhoramentos, 1930. p. 74 — em nota de rodapé. — Aqui vale lembrar que a descentralização a que Prestes Maia se refere é na verdade a expansão do "Centro Velho" englobando também, pela perimetral, o chamado "Centro Novo".

da arte de construir enquanto os arquitetos, presos a valores conservadores e a tradições de "Belas Artes", apegavam-se às superficialidades das novas construções. Nesse momento, início do século, quando a arquitetura começava a rever sua condição:

> *(...) O banco devia ter a aparência externa de um palácio renascentista, e a casa de campo a de um castelo feudal. Essa hipocrisia encontra sua condenação junto aos construtores com formação científica séria. Se a arte é ecletismo dos estilos, a arquitetura renunciará a ser arte, será engenharia. Não existem dois níveis, o artístico e o utilitário: existe apenas a função, ao mesmo tempo, da estrutura do edifício e de sua razão de ser no espaço urbano. É um embuste construir com ferro e cimento para depois ocultá-lo sob uma camada artística; por outro lado, os novos materiais e a nova ciência das construções permitem definir novas relações entre pesos e empuxos. E, principalmente, uma nova imagem do espaço, dinâmica (...)*[101]

Nesse mesmo momento, em São Paulo, aqueles mesmos valores conservadores e tradições de "Belas Artes" encontrariam refúgio seguro no seio da Escola Politécnica, contaminando setores da engenharia. Numa tentativa de inverter o jogo e retornar com força redobrada, anos depois, para decretar o fim da "arquitetura dos engenheiros" em prol do ecletismo dos estilos. Quando a engenharia pretendeu ser arte a "arquitetura dos engenheiros" não tinha lugar.

Enfim, o Viaduto do Chá de Jules Martin foi desmantelado[102] pela submissão da técnica ao preconceito estético de Prestes Maia.

O Viaduto do Chá de Jules Martin era expressão legítima de sua época, como aTorre Eiffel; enquanto que o Plano de Avenidas era expressão de valores retrógrados, era Haussmann cem anos depois.

---

[101] ARGAN, Giulio Carlo. "Arte Moderna". São Paulo, Cia das Letras, 1993. p. 90

[102] Desmantelado ou desmontado e não "demolido", pois se tratava de uma estrutura industrializada, fabricada na Alemanha e simplesmente montada no canteiro de obras. Interessante notar que, desmontado, o Viaduto foi armazenado em algum lugar. Segundo depoimento da Prof. Dra. Beatriz M. Kühl, autora da tese de doutorado "A Preservação da Arquitetura de Ferro em São Paulo", o Viaduto do Chá de Jules Martin desmontado, ou parte dele, teria sido armazenado nas áreas do Parque do Ibirapuera.

2.2.5. O Viaduto do Chá de Elisário Bahiana

> *O mesmo acidentado da topografia determinou também outro traço característico e já referido, que são os viadutos; a cidade já conta com cinco de grande vulto; outros muitos estão em projeto, e o seu número tenderá sempre a crescer: o modelado do terreno o impõe. A cidade acabará com um verdadeiro sistema completo de vias públicas suspensas que lhe emprestará um caráter talvez único no mundo. Com os viadutos virão os túneis: um já atravessa o espigão mestre da cidade, comunicando o centro comercial, pelos vales do Anhangabaú e Saracura, com os bairros da várzea do Pinheiros; outros se tornarão com o tempo indispensáveis, e será este mais um traço original de São Paulo que, com o outro, fará dela uma cidade dividida em dois planos sobrepostos, cidade de dois pavimentos.*[103]

Em 1934, ao vencer o Concurso de Projetos para o Novo Viaduto do Chá, o arquiteto Elisário Bahiana conhecia o Plano de Avenidas apresentado por Prestes Maia em 1930.

Seu projeto incorporava muito do que sonhara Prestes Maia para o Anhangabaú. Mas as diferenças sutis entre um e outro são notáveis. Em primeiro lugar, é incomparável a leveza e elegância do viaduto de Elisário Bahiana, em relação àquele que ilustrava o Plano de Avenidas de Prestes Maia. (ILUSTRAÇÕES 24-25)

O tema que nos interessa no desenvolvimento desse projeto é sua implantação. Nas duas cabeceiras, o viaduto procura uma implantação sofisticada com relação aos desníveis da encosta do vale. Surge então a galeria que liga o Vale à Praça do Patriarca, do lado do Centro Velho. Nesse sentido o projeto de Elisário Bahiana apresenta uma abordagem nova e sofisticada sobre um tema delicado, que é a relação dos edifícios junto ao Anhangabaú, historicamente ligados quase que esclusivamente ao patamar (745 m), com as terras baixas do Vale (735 m — rua Formosa) — "a cidade de dois pavimentos", na expressão de Caio Prado Jr.

A implantação do Novo Viaduto não poderia manter o requinte a que o seu precedente obedecia, pois o Viaduto do Chá era tão imprescindível à vida da cidade, que o Viaduto Antigo só pôde ser desmontado após a conclusão das

---

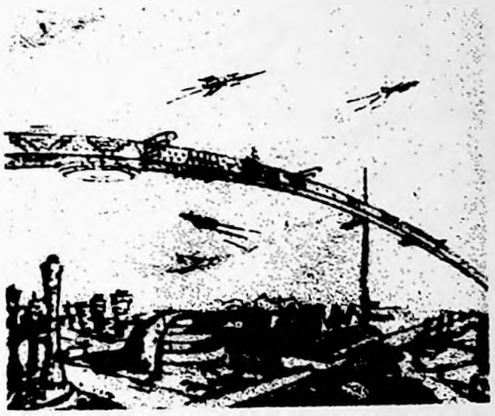
[103] PRADO Jr., Caio. "Contribuição para a Geografia Urbana da Cidade de São Paulo", capítulo que compôs o livro "Evolução Política do Brasil e Outros Estudos", publicado em separado na série Tudo é História, 78, sob o título "A Cidade de São Paulo". São Paulo, Brasiliense, 1989. p. 76.

obras. Por essa condição, o Viaduto do Chá de Elisário Bahiana acabou deslocado, abandonando o alinhamento com a rua Barão do Itapetininga e o com a extensão da rua Direita. Essa implantação excêntrica em relação ao eixo das ruas foi habilmente trabalhada aproveitando-se das cabeceiras folgadas, dadas pela Praça Ramos de Azevedo e Praça do Patriarca. Porém, isso custou uma considerável largura da Praça Ramos de Azevedo, cedida ao novo viaduto para essa nova implantação, custou também a vida de algumas palmeiras de Bouvard e o arremate do semi-círculo que elas desenhavam. (ILUSTRAÇÃO 26)

A Viaduto do Chá de Elisário Bahiana foi inaugurado em 1938, primeiro ano da administração de Prestes Maia na Prefeitura de São Paulo.

2.3. Le Corbusier e Prestes Maia

O muro da Exposição de Artes decorativas de Paris, em 1925, que separava simbolicamente Le Corbusier de Prestes Maia, separava duas correntes opostas de pensamento sobre as questões da arquitetura e urbanismo. O plano, que cada um deles fez para São Paulo, é representativo de cada uma dessas correntes. Le Corbusier é, aqui, um personagem que representava os ideais da arquitetura moderna e as suas causas. Prestes Maia, representava a tradição oriunda da escola de "belas artes" e o seu eclético repertório de "estilos". Em São Paulo, as duas correntes se desenvolveriam paralelamente em universos diferentes. Le Corbusier encontraria um campo fecundo no plano da idéias, nos debates teóricos e na construção de uma consciência moderna sobre as questões da arquitetura. Prestes Maia teria mais sorte, encontraria um campo fecundo no plano das realizações, até o ano de 1965 estaria pessoalmente — como prefeito — empenhado na construção dos seus planos para a cidade de São Paulo. Esses dois universos diferentes haveriam de se encontrar inevitavelmente para uma síntese. É o assunto do capítulo seguinte, o personagem que promoveria essa síntese é Vilanova Artigas.



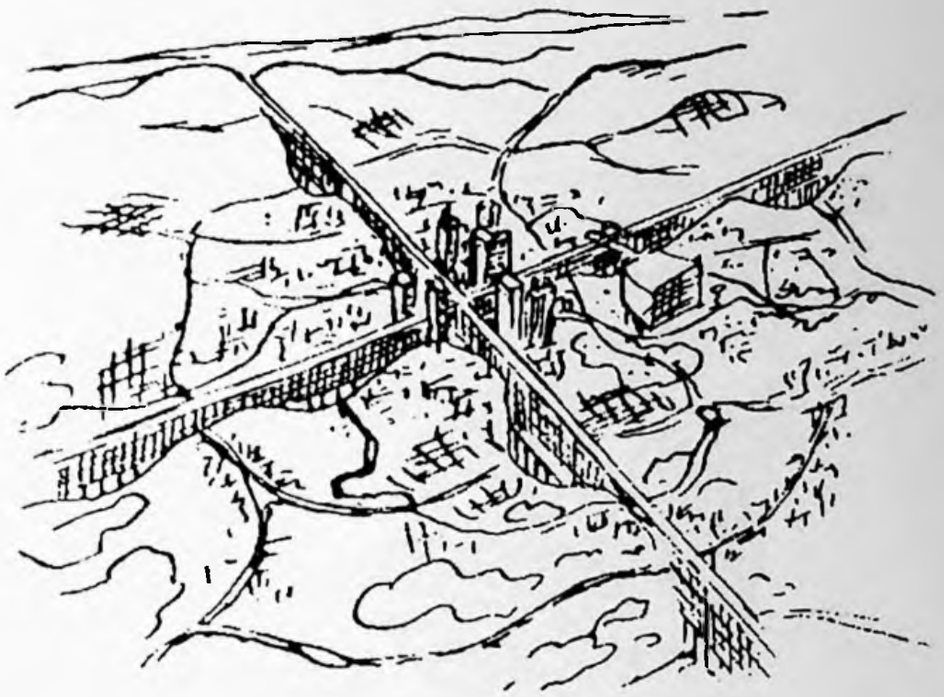
"Cidade Anel de Saturno", 1929, projeto do arquiteto soviético Kalmykov.

Para ser visto em oposição ao "caráter utópico que se atribui" ao Plano de Le Corbusier para São Paulo realizado no mesmo ano. É interessante notar que atualmente a estação orbital soviética MIR está no espaço há mais de 20 anos desenvolvendo-se como uma cidade mundial, pode-se dizer que é um protótipo do projeto de Kalmykov.

Pode-se ver também Krutikov: "Cidades Voadoras"; Rabinovich: "Cidade sobre o Mar"; Khideker: "Cidades sobre Pilotis"; projetos soviéticos do final da década de 20 que depois ressurgiriam na década de 60 em Londres — Archigram — ou no Japão — Metabolistas.

KHAN-MAGOMEDOV, Selim O. "Pioneers of Soviet Architecture". Nova Iorque, Rizzoli, 1987. p. 309.

ILUSTRAÇÃO 13

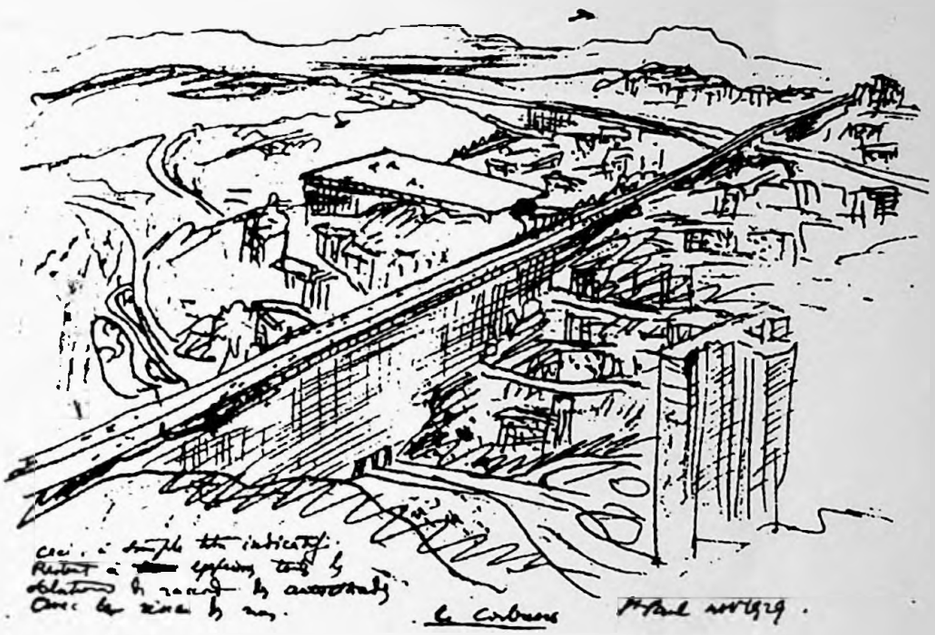


Plano de Le Corbusier para São Paulo, 1929.

A Cidade-Viaduto, que transpõe de uma só vez todos os vales. É o *cardo* e *decumanus* romano.A orientação é norte-sul e leste-oeste. Comparar com a ILUSTRAÇÃO 29 que registra os primeiros estudos de Vilanova Artigas.

SANTOS, Cecília Rodrigues... "Le Corbusier e o Brasil" São Paulo, Projeto, 1987. p.93

ILUSTRAÇÃO 14

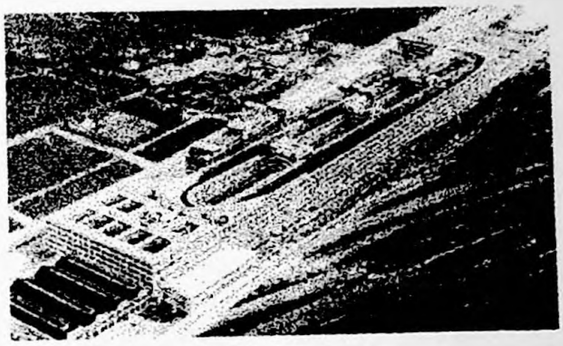


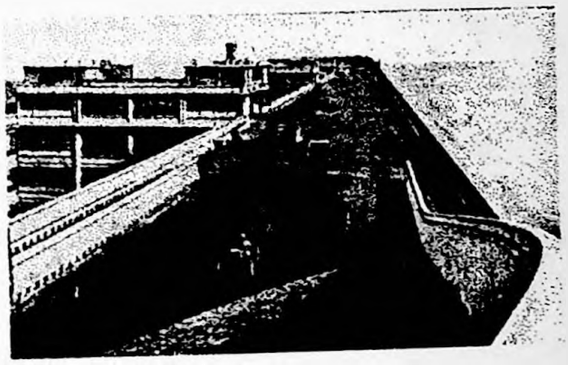
*Plano de Le Corbusier para São Paulo, 1929.

Note-se a Cidade-Viaduto e os Edifícios adjacentes, uma implantação muito a semelhança do que ocorre com o Viaduto do Chá e os Edifícios no seu entorno no Anhangabaú. Le Corbusier conheceu o Anhangabaú em 1929, o seu plano tem na idéia de origem o Anhangabaú e o Viaduto do Chá.

BARDI, Pietro M. "Lembranças de Le Corbusier". São Paulo, Nobel, 1984.

ILUSTRAÇÃO 15



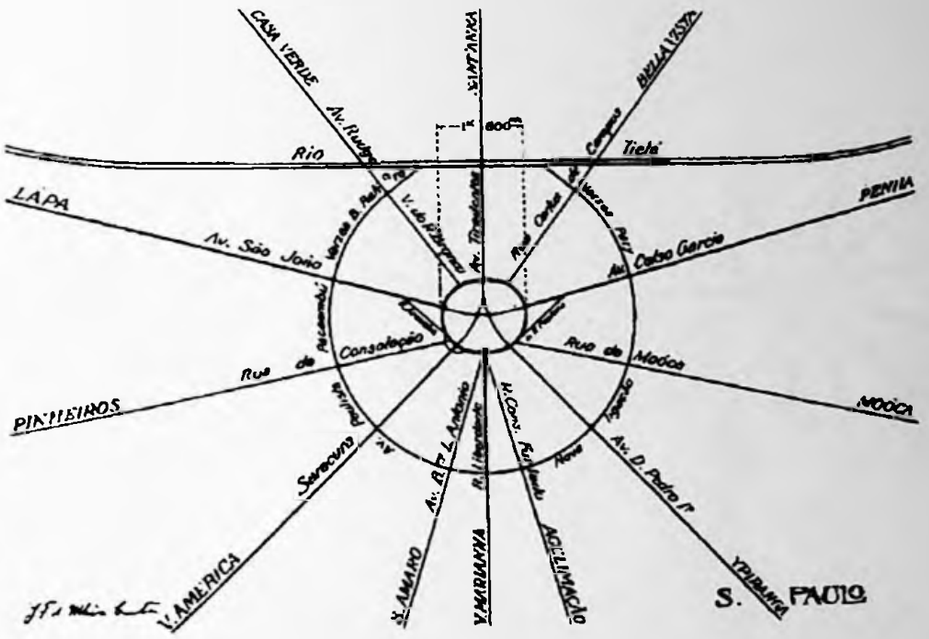


FIATTURIM, projeto de Matté TRUCCO, 1915.

É o ensaio de laboratório da proposta de Le Corbusier para São Paulo.

foto 1 — FRAMPTON, Kenneth. "Modern Architecture. A Critical History". New York, Thames and Hudson, 1992. p. 39.

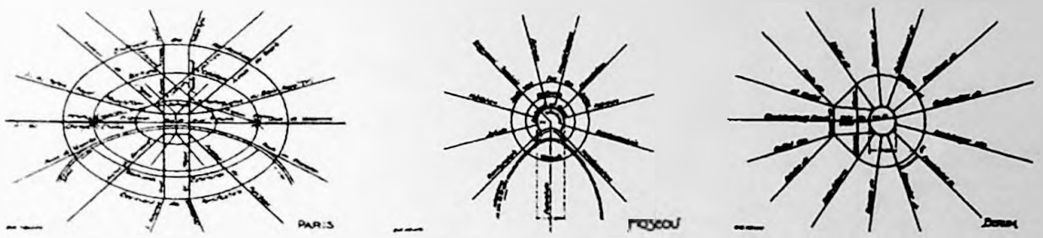
foto 2 — LE CORBUSIER. "Por Uma Arquitetura". São Paulo, Perspectiva, 1981. p. 204.



"Esquema Teórico para São Paulo" segundo Ulhôa Cintra.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 165.

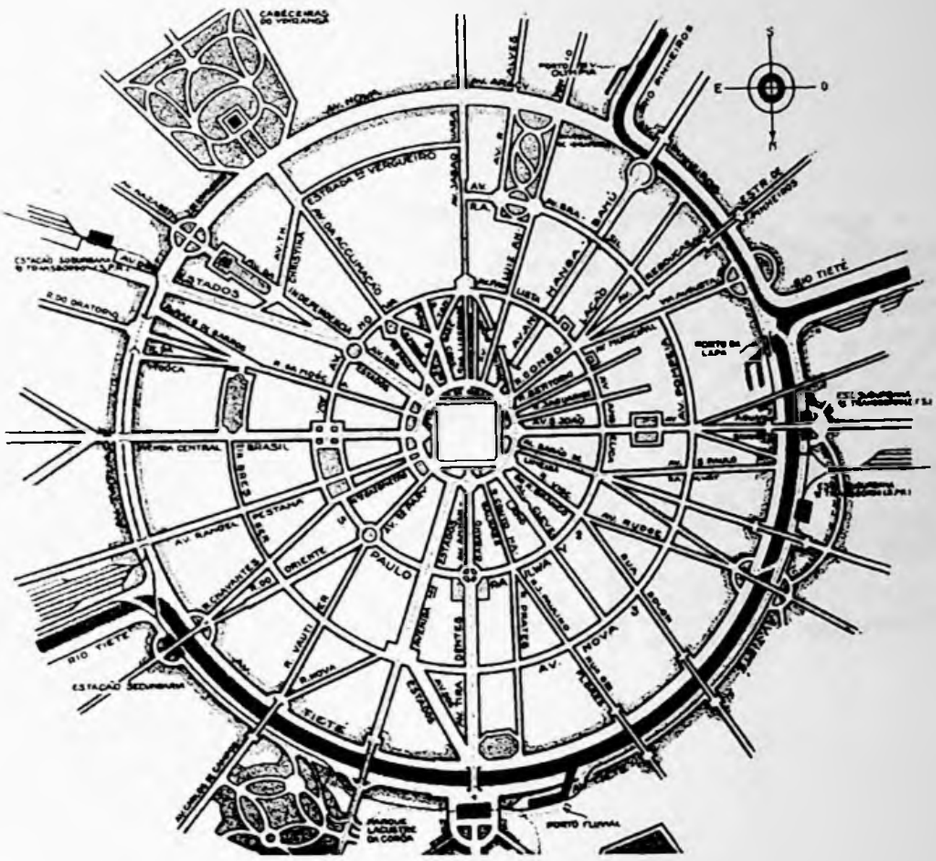
ILUSTRAÇÃO 17



Esquemas Teóricos para Paris, Moscou e Berlim, elaborados segundo Eugène Hénard.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 166-168.

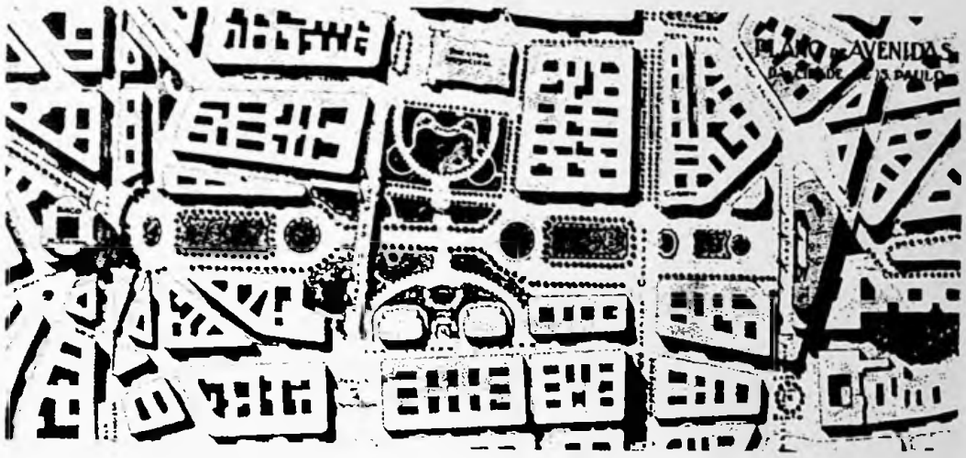
ILUSTRAÇÃO 18



"Esquema Teórico para São Paulo no Plano de Avenidas" de Prestes Maia e Ulhôa Cintra — 1930.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 206.

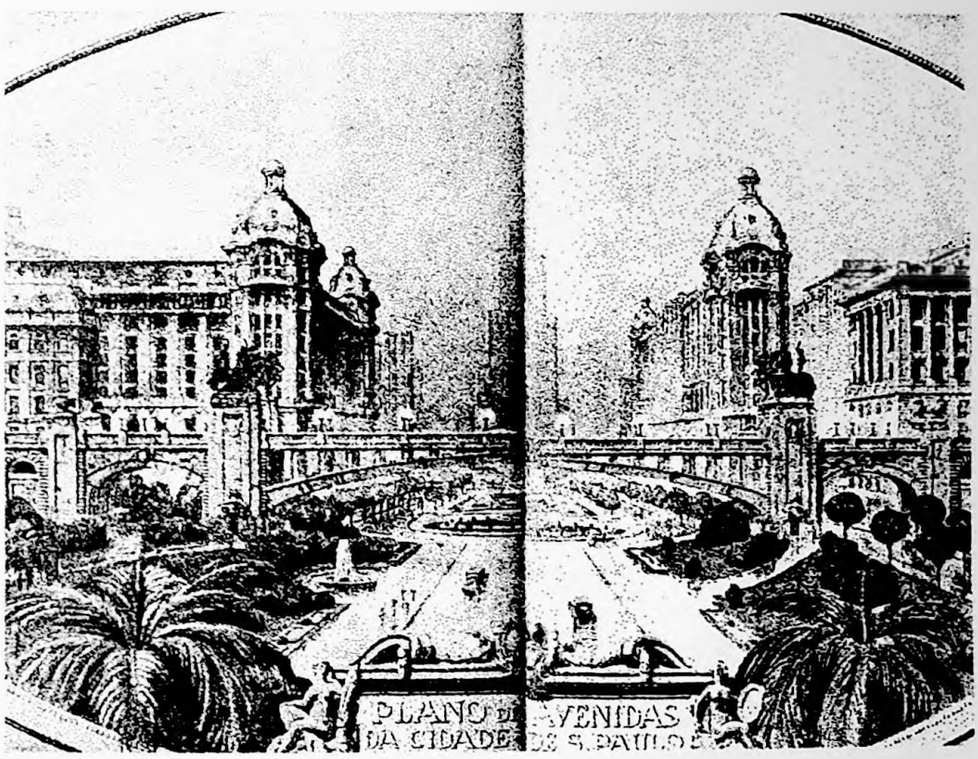
ILUSTRAÇÃO 19



Anhangabaú no Plano de Avenidas de Prestes Maia.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 316.

ILUSTRAÇÃO 20

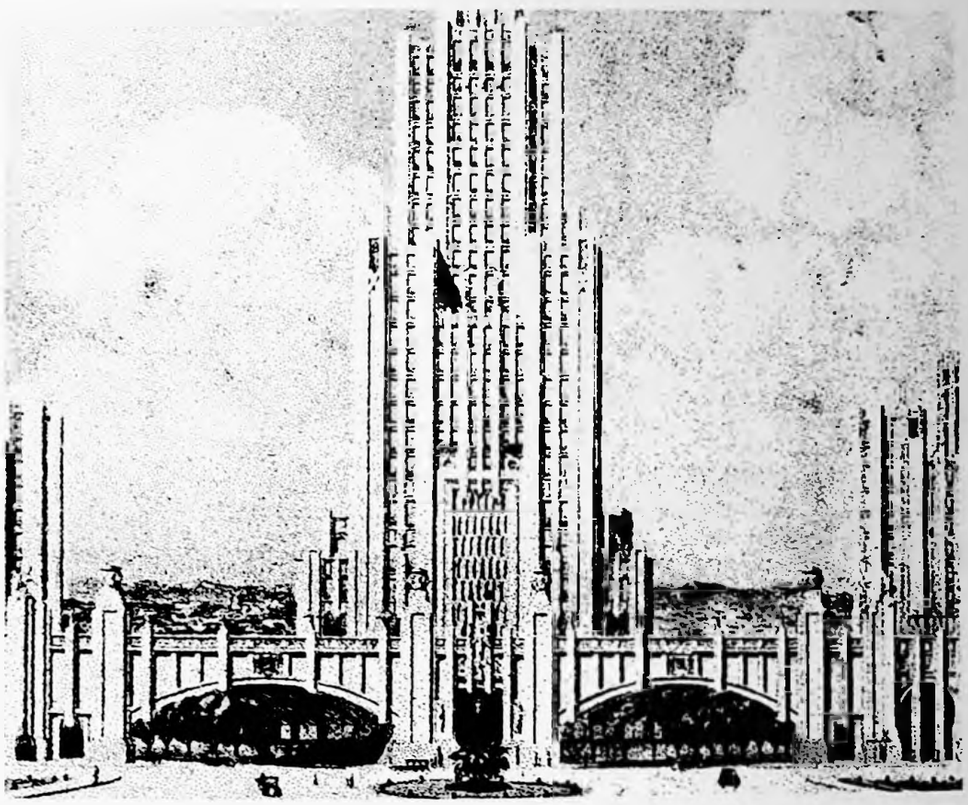


Anhangabaú no Plano de Avenidas de Prestes Maia.

Vista do Viaduto do Chá proposto por Prestes Maia em 1930, note a remodelação do conjunto arquitetônico.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 233.

ILUSTRAÇÃO 21

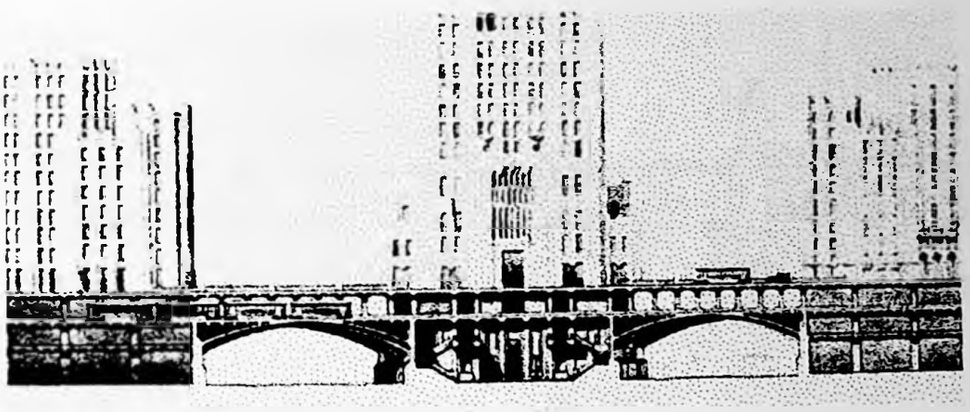


Anhangabaú no Plano de Avenidas de Prestes Maia.

Viaduto São Francisco com os acessos para as avenidas 23 de Maio e 9 de Julho. No centro a Torre do Paço Municipal, conforme proposta de Prestes Maia, 1930.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 235.

ILUSTRAÇÃO 22

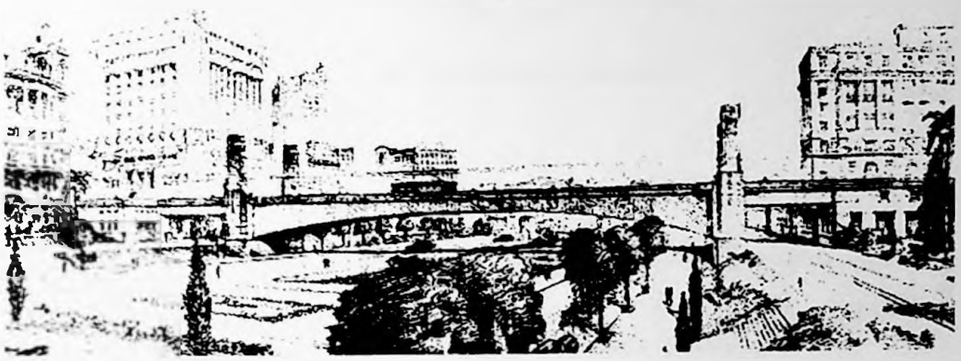


Anhangabaú no Plano de Avenidas de Prestes Maia.

Corte pelo viaduto São Francisco com os acessos para as avenidas 23 de Maio e 9 de Julho. No centro, a Torre do Paço Municipal conforme proposta de Prestes Maia, 1930.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 234.

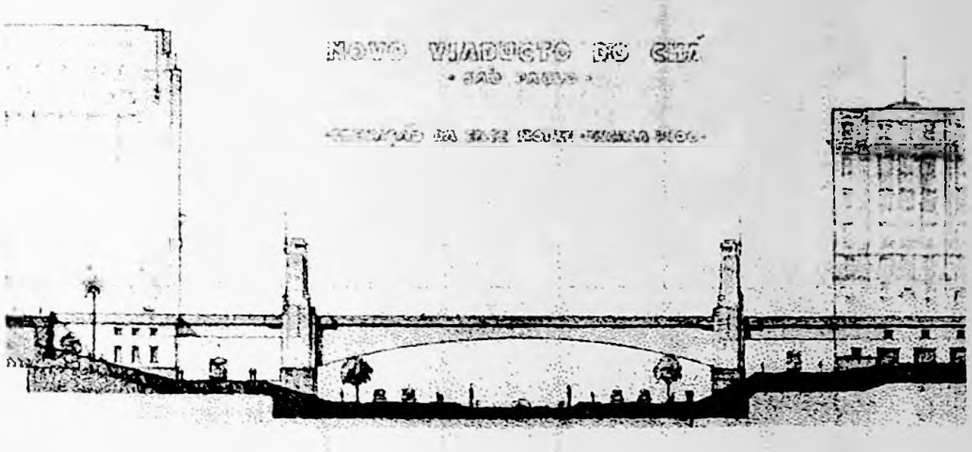
ILUSTRAÇÃO 23



Viaduto do Chá de Elisário Bahiana, projeto vencedor do Concurso em 1934 para substituição do Viaduto do Chá em treliça de aço de Jules Martin. O novo viaduto seria inaugurado em 1938.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens da Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. Figura 239.

ILUSTRAÇÃO 24



Viaduto do Chá de Elisário Bahiana, projeto vencedor do Concurso em 1934 para substituição do Viaduto do Chá em treliça de aço de Jules Martin. O novo viaduto seria inaugurado em 1938.

Pormenor de desenho de Elisário Bahiana.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 25

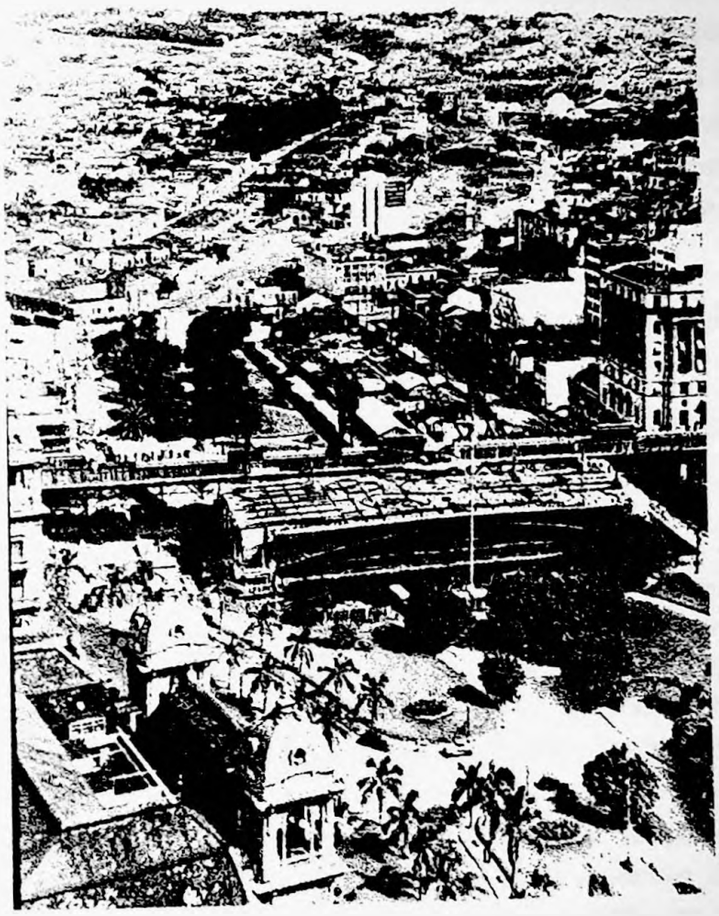


Foto da construção do Viaduto do Chá de Elisário Bahiana.

O Viaduto novo foi construído ao lado do Viaduto do Chá de Jules Martin, esta foto é importante porque mostra os dois viadutos juntos. Em decorrência dessa condição de obra — o Viaduto era imprescindível e não poderia ter o seu uso interrompido — o antigo Viaduto só poderia ser demolido após a conclusão do novo. Com isso o Viaduto de Elisário Bahiana resultou deslocado em relação ao eixo da rua Barão do Itapetininga e perdeu o rigor da implantação de seu precedente, além disso invadiu consideravelmente a Praça Ramos de Azevedo junto ao Teatro Municipal.

KLIASS, Rosa G. "Parques Urbanos de São Paulo e sua Evolução na Cidade". São Paulo, PINI, 1993.

3. Vilanova Artigas — 1974

3.1. A Trajetória de Vilanova Artigas

João Batista Villanova Artigas nasceu em Curitiba em 1915. Era o mais velho dos três filhos de Basílio Artigas e Alda Villanova. Seu pai faleceu quando ele tinha pouco mais de cinco anos de idade. Alda Villanova, professora pública,[104] conseguiu então uma vaga para lecionar no interior do Paraná, na pequena cidade de Teixeira Soares. É lá que ele inicia os seus estudos até atingir a idade ginasial, quando, por falta de opção local, é enviado para o Ginásio do Estado do Paraná. Em Curitiba, ele concluiu o ginásio e ingressou na Escola de Engenharia do Paraná. Foi por estímulo de Inocente Villanova, seu avô materno, que se transferiu para a Escola Politécnica de São Paulo, onde formou-se arquiteto em 1937.[105]

Vilanova Artigas[106] tornou-se paulistano assim, por opção. Dedicaria a sua vida toda a essa cidade e sua universidade.

A sua trajetória em São Paulo é importante para a compreensão do significado da sua formação e foi descrita por ele mesmo:

> *(...) curso de arquitetura, na escola politécnica, era, no fundo, um curso de engenharia civil que incluía um programa de Pequenas e Grandes Composições, como se fizera na Belas Artes. Depois tínhamos aulas de história da Arquitetura e uma cadeira de estética e urbanismo, que era o Anhaia Mello quem dava, para o 4° e 5° anos.*
>
> *As pequenas e grandes composições tratavam da parte compositiva por assim dizer, de criação artística ou estética. A parte técnica era abandonada para os italianos artesãos que o escritório do Ramos de Azevedo trouxe para o Brasil: Henrique Vio, Felisberto Ranzini. Eram disegnatori italianos.*
>
> *Não havia qualquer debate teórico. Fui, por volta de 1936, 1937, fazer o curso de desenho com modelo vivo na Escola de Belas Artes, uma escola de pintores, na rua Onze de Agosto. Havia modelo vivo, à noite, que a gente alugava por 20 mil réis por mês*

---

[104] "Minha mãe era professora pública, e isto é muito importante na minha biografia". — ARTIGAS, Vilanova. "Vilanova Artigas" São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi / Fundação Vilanova Artigas, 1997. p. 15

[105] "(...) 23 de junho, dia de São João. Quem nasce nessa época, em São João, é João Batista, inevitavelmente. Sou Vilanova Artigas". — ARTIGAS, Vilanova. "Vilanova Artigas" São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi / Fundação Vilanova Artigas, 1997. p. 15

[106] Em São Paulo, ele abdica do nome de batismo, João Batista, e do duplo "l" em seu sobrenome, é Vilanova Artigas.

e onde me reuni com Alfredo Volpi, Rebolo, Zanini, Aldo Bonadei, Clóvis Graciano, Teresa d'Amico, minha mulher Virgínia Artigas, artistas que passaram, depois a serem conhecidos como Família Artística Paulista e que Mário de Andrade foi lá descobrir. Veja onde me formei! O autodidata foi buscar esse bonde andando para fazer desenho de modelo vivo.

Em 1936, entrei no escritório do Oswaldo Bratke, onde trabalhei até 1937. Fui trabalhar de desenhista. O Bratke era que desenvolvia os projetos, e o Botti também. A gente fazia os detalhes, as folhas de caixilhos, dispunha os desenhos naquelas folhas enormes, fazia carimbos etc. Acompanhávamos também a execução das obras, íamos lá, discutíamos com os mestres. Eram casas para clientes ricos que estavam sendo construídas por aí. À tarde, eu, o outro desenhista e o Bratke, nos reuníamos, no escritório, com cinco ou seis empreiteiros.

(...) A desistência desse emprego, da Secretaria de Viação do Estado de São Paulo, me deu uma certa oportunidade. Gregório Warchavchik me chamou para participar do Concurso para o Paço Municipal de São Paulo que o Prestes Maia tinha organizado. Prestes Maia tinha sido meu professor querido. Fizemos o concurso e, aos 23 anos de idade, participei como sócio do Warchavchik. E ganhei o 2º lugar. Então, o pessoal da Politécnica percebeu que eu tinha feito alguma coisa e me cotou para ser assistente de Arquitetura da Escola Politécnica, de onde eu tinha saído. E minha carreira de ensino começa aí — 1939.

(...) Essa fase, após o Warchavchik, foram os três anos de influência Wrightiana, por assim dizer. Me intoxiquei com um monte de leitura do Wright. Li uma porção de coisas que não compreendi em toda sua profundeza porque só vim a compreender muito mais tarde e que me levou a formular uma porção de obras.

O que me irritava na arquitetura do Warcavchik e de outros, é que as coberturas das casas modernista deles, tinham um telhado e uma platibanda que escondiam a estrutura e que davam margem a eles fazerem casas com esse aspecto, mas que não tinham nada a ver com a moral construtiva. Era a minha recusa das condições da temática corbusiana, que estava fora do nosso avanço tecnológico. O que eu fiz, não foi esconder meus telhados para fazer cara de moderno, mas fiz telhados com larguras e beirais. Procurei a forma que fosse a minha forma original e moderna de volume que era mais fácil ir buscar no Wright do que em Le Corbusier. Mais tarde me reconciliei com as coisas do Corbusier, mas a partir do que ele fez posteriormente.

Com a convivência com os artistas, com o desenho, com a leitura de publicações estrangeiras, compreendi que tudo o que se pensava sobre arquitetura nessa época era humilde e que era preciso modificar e passei a querer introduzir no curso de arquitetura da escola politécnica, o que havia formulado com a convivência com a forma artística.

Nós aprendemos, na escola Politécnica, que a planta de uma casa tinha que ter um vestíbulo ou um "hall" e uma coisa que se chamava caixa de escada que deveria ter, mais ou menos 4,50 a 5 m, a fim de poder caber uma escada para subir para o andar superior. "E você não faça muito menor porque o pobre do escadeiro não vai saber colocar a escada nesse lugar." A técnica era distribuída por um grupo de artesãos capaz de realizar a prática da construção da residência: o escadeiro, o telhaderio, que era o homem que fazia o telhado, via onde pôr as tesouras e tal, o pedretiro, e essa coisa fantástica que é o encanador. E havia ainda, um misteriosíssimo, o fachadista que era capaz de bordar com cal e areia em uma fachada, todos os desenhos que se pudesse imaginar, volutas. Aqui em São Paulo os homens eram italianos.

Com Wright, entrei no mundo moderno: ver como é que precisava ser leal e honesto em relação à humanidade no seu conjunto. As lições wrightinanas eram meio protestantes. A moral era portestante. Só mais tarde vim a perceber essa coisas. Em todo caso, Wright me deu uma visão do mundo: o respeito à natureza do material, procura da cor tal como ela é na natureza, com conselhos estranhos de naturalismo Darwiniano: "não se deve nunca construir uma casa no topo de uma colina, " coisas dessa ordem. Mas no fundo, me forneceu uma moral para a criatividade arquitetônica que me fez muito bem. Abandonei isso um pouco antes do fim da Segunda Guerra. Aconteceu que toda essa ética me levou a compreender também, pelos cantos, a problemática do povo brasileiro, da nossa condição de subdesenvolvidos. Percebi que a arquitetura estava ligada a uma problemática nacional e popular e que era precisso arranjar uma ética que me reconciliasse com os ideais do povo brasileiro.

Em fins de 44, primeiros meses de 45 fundamos o IAB. Fundei, junto com o Eduardo Kneese de Mello, com o Rino Levi e com outros arquitetos. Nós três fomos os mais ativos fundadores do IAB, aqui em São Paulo. Fizemos o I Congresso de Arquitetos logo após a fundação do IAB. O Instituto data do mesmo processo de democratização brasileira, e nele tenho participado sempre, desde essa época, das maneiras mais variadas.

Para nós, o Brasil do período pós 45 tinha semelhanças com a década de 20 pós revolucionária, européia. Talvez tenha sido idealismo filosófico, a postura que então abracei: conhecer os problemas do povo, consolidar a paz internacional, contrariamente aos que desejavam que a guerra se prolongasse, agora contra a URSS. Nessa época participava politicamente do Partido Comunista, projetava o edifício Louveira, idealizava, depois, o estádio do São Paulo Futebol Clube. O que mostra que é possível ser cidadão e artista ao mesmo tempo.

Passei o ano de 47 nos Estados Unidos, com uma bolsa da Fundação Guggenheim. Tive contato com muitas pessoas, gente da BAUHAUSS que estava nos Estados Unidos lecionando. Nos primeiros meses de 48 cheguei ao Brasil. Nessa época os herdeiros da família Penteado doaram à Politécnica o prédio da rua Maranhão para que a Universidade de São Paulo montasse uma escola de Arquitetura. A Politécnica não queria isso. A visão que o engenheiro tinha a respeito era, e continua sendo, um pouco descentrada. Raramente o engenheiro vê a Arquitetura além do desenho do edifício. Cercar a Arquitetura do significado cultural e artístico que ela tem não é tarefa muito fácil. É muito difícil até para os próprios arquitetos que, de vez em quando, degeneram em construtores. Ter a coragem de assimilar a condição de arquiteto como artista não é uma vaidade, mas necessidade de formação de uma consciência, de uma visão de mundo.

A partir da fundação da FAU, minha participação no ensino começa a se estruturar de forma mais consequente, sempre em luta com os conceitos de ensino da Arquitetura. Esses conceitos estavam ligados, em parte às raízes engenheirosas da Politécnica e, por outro lado, às tradições de Belas Artes que a regulamentação federal tinha para a Arquitetura. Foi criada uma Faculdade de Arquitetura original, no Brasil e na América Latina, com uma realidade artística voltada para o fazer, não para o exibir.

A proposta de ensino foi avançando devagar. Cada vez que se propunha uma reforma para melhorar o currículo havia resistência. Os professores, a maioria deles da Politécnica ou por ela nomeados, consideravam-me uma espécie de ovelha negra, meio perigoso. Nesse período acabei assumindo posições políticas à esquerda, com as quais eles não ficaram muito contentes. Passei a ser perseguido, não só como arquiteto, mas como um político perigoso que queria fazer a Revolução através da escola. Uma tolice lamentável.

Atuava também na imprensa. Nos primeiros anos da década de 50, escrevi artigos examinando a situação ideológica da

arquietura no Brasil. É o caso do ensaio "Le Corbusier e o Imperialismo", publicado na Revista Fundamentos que eu dirigia, muito marcado pelo clima da guerra fria. Participávamos de Congressos mundiais e ajudamos a fundar a UIA, numa reunião realizada em Varsóvia, com a presença de arquitetos de todo o mundo.

É dessa época também o artigo "Caminhos da Arquitetura Moderna". Nesse texto parto da constatação da impossibilidade do capitalismo resolver a temática social e obter harmonia entre as necessidades sociais, a arquitetura e o desenvolvimento histórico do país. Afirmo a necessidade de uma atitude crítica em face da realidade e reservo o direito, ao arquiteto, de pensar utopicamente.

Ainda na década de 50 achei que era necessário mudar a tipologia da casa paulistana. Tratava-se de modificar a divisão interna espacial da casa de classe média paulista que necessitava se atualizar em relação às modificações sociais em nosso país. Nessa época era comum as casas manterem a entrada de carro como reminiscência da antiga cocheira, com o quarto de criada e o tanque de lavar, nos fundos. Para mim, elas deveriam ser pensadas como um objeto com quatro elevações, mais ou menos iguais, ajustando-se à paisagem como uma unidade.

No avanço da Arquitetura Paulista, num certo momento, o Governo do Estado, no tempo de Carvalho Pinto, precisava atribuir aos arquitetos paulistas tarefas de nível muito diferente das que vinhamos tendo até aquela época: tratou-se de construir escolas, edifícios de Justiça, uma série de espaços adaptados a um critério funcional. A miserabilidade cultural, digamos assim, o afastamento social do arquiteto pela incompreensão de seu papel a desenvolver, até aquele período histórico, fazia com que nós só conhecêssemos o exercício do traçado espacial até o nível da residência do amigo íntimo que arriscava o seu passado, a pequena fortuna e algum futuro, para botar na mão de um jovem arquiteto, a ventura de acrescentar alguma coisa no espaço urbano de São Paulo desse tempo. São dessa época as escolas que projetei.

O prédio da FAU foi idealizado em 62, e o curso não tinha mais do que trinta alunos por ano. A reforma de ensino de 62 jogou no lixo todos os restos acadêmicos da Belas Artes do Rio de Janeiro que estavam lá dentro.

Na reforma de 62, partimos para uma visão mais ampla da arquitetura, fora do âmbito do próprio edifício. O urbanismo era fácil de compreender como parte da Arquitetura, mas incluímos também a programação de Comunicação Visual e de Desenho Industrial. Com isso, o arquiteto, feito pela FAU, passava a

enfrentar o total do meio ambiente como temática: desde o planejamento da estrutura urbana, passando pelo objeto industrial, até a programação dos edifícios que deveriam compor a cidade. Procurei incluir, dentro do projeto do edifício, o programa de ensino de 62.

A década de 60, então, representou um momento de cultura democrática, da história de nosso país, que tivemos de abandonar à bala.

Depois de 64 as coisas ficaram muito difíceis. A censura atingiu todos os aspectos da vida cultural brasileira. As coisas foram a tal ponto — enquanto seja até uma anedota quase indigna — que eu tive de modificar meu projeto de arquietura para o edifício da FAU para incluir a câmara escura do departamento fotográfico junto da sala da diretoria a fim de que se pudesse vigiar o comportamento das moças e dos rapazes lá dento, le voilà*!*

Nós tivemos a participaçào dos arquitetos, na resistência, em vários níveis. Há os que foram para a cadeia. Fiz o possível para fazer os jovens compreenderem que o Artigas e o Niemeyer não tinham culpa de a Arquitetura Moderna não ter feito a revolução social no Brasil. Pensavam que nossa contribuição como arquitetos, naquela época, tinha sido, na sua essência, reacionária. E nós passamos a ser considerados reacionários porque não conseguimos, com nossa luta, contribuir para a revolução social no Brasil. Isso, naturalmente, lançou uma grande confusão entre os estudantes que se repartiram por movimentos políticos de todos os lados. Todos com a inteção de criar um processo revolucionário capaz de lutar contra a tragédia que foi o Golpe de 64.

Vi rapazes, em 68, tentarem seguir a luta armada. Eu os impedi, apesar de ter transformado alguns deles em meus inimigos. Mas tenho a impressão de que, com isso, salvei uma centena de jovens que, hoje, estariam nas listas dos desaparecidos políticos do período de repressão. Isto está no meu coração como a melhor contribuição política que dei à juventude de minha pátria. Digo isso com uma profunda emoção. Do sofrimento do nosso povo, posso dizer que participei profundamente. Alguém terá olhos para, um dia, ler nas formas que projetei, todo esse sofrimento. Se verá uma poética traduzida. Enfim, os arquitetos não dormiram, eles velaram.

De uma lado a juventude nos afastou de um processo que nós não pudemos desempenhar, de outro, a consideração do próprio movimento de 64 de que éramos subversivos.

Em 69 não fiquei um mês na FAU. O AI-5 me mandou embora, mas não fui só eu. O Paulo Mendes da Rocha e o Jon Maitrejean eram homens dignos. Ao ser cassado com eles, não puderam me

cobrar posições políticas radicais, mesmo porque nunca as tive. Me cassaram com pessoas dignas. Isso é importante de se constatar através de certos fatos: a FAU era a menor escola da Universidade e dela se tiram três homens. Fiz uma teoria em torno disso para me consolar: a FAU era a única escola de Arte da Universidade e a idéia de Arte para o movimento de 64 tinha conotação subversiva. Quer dizer, o artista é essencialmente um rebelde e, na rebeldia, serviria à subversão.

Minha demissão se inseriu no contexto da caça às bruxas que se instalou no país. O curioso é que ela ocorreu no mesmo ano da inauguração, e da premiação pela Bienal, do prédio da FAU. O Prêmio Jean Tschumi, que é ligado ao ensino da arquitetura, me foi dado por ter desenvolvido toda a programação de ensino da FAU. Em 72, eu já estava cassado há três anos![107]

O depoimento de Vilanova Artigas é relevante. Embora aqui haja um afastamento programado do objeto de estudo, o Anhangabaú, não há nenhum distanciamento do seu objetivo. O que ocorre é que durante um longo período houve um divórcio entre a construção da cidade e a construção da consciência crítica sobre as questões da arquitetura. Ou seja, desde antes da fundação da FAUUSP os arquitetos em São Paulo tiveram oportunidades insignificantes de participação efetiva no desenho da metrópole. Entretanto a partir da fundação da FAUUSP teria início um processo de construção de uma consciência crítica sobre as questões da arquitetura. É esse aspecto que examinaremos em primeiro lugar neste capítulo, para então voltarmos ao objeto propriamente dito.

Na descrição da sua trajetória, Vilanova Artigas expõe o percurso da formação de uma consciência crítica com relação às questões da arquitetura que, por sua vez, compõem o arsenal para sua ação de arquiteto. Não se trata apenas da trajetória individual, pois esta ligou-se diretamente à formação da FAUUSP e do IAB, para citar as duas instituições fundamentais. Enfim, a trajetória da sua consolidação profissional como arquiteto é também a trajetória da consolidação da profissão do arquiteto em São Paulo, devido à sua intensa atuação na formação dos profissionais, como criador e professor na FAUUSP; e na consolidação da profissão, como criador e arquiteto atuante do IAB.

---

[107] ARTIGAS, Vilanova. "Vilanova Artigas" São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi / Fundação Vilanova Artigas, 1997. p. 17, 20, 24, 26, 28 — trata-se de uma compilação, à partir de diversos depoimentos, organizada por Rosa Camargo Artigas. Os depoimentos originais usados para esta compilação são os seguintes: Rodrigo Lefevre (1962); Eduardo Jesus Rodrigues (1978), José Luís Telles dos Santos (1980); Museu da Imagem e do Som de Fortaleza CE (1981); Faculdade de Arquitetura de UFRGS (1981), Aracy Amaral (1982); Sílvia Fischer (1982); Jornal Etapa Vestibulares (1983), Revista AU (1984); Aula e argüição do Concurso para professor Titular na FAUUSP (1984); Paulo Markun (1984) — jornal Folha de São Paulo; "Olhar Eletrônico" — Videoteipe para exposição "Tradição e Ruptura", Fundação Bienal de São Paulo (1984).

3.2. A Construção de uma Consciência

Pois bem. O depoimento de Vilanova Artigas narra a trajetória de um arquiteto com formação acadêmica na Escola Politécnica de São Paulo que soube construir uma consciência crítica a respeito da sua própria formação e das questões da arquitetura.

O ensino de arquitetura praticado naquela escola era ambíguo. Era um curso de engenharia civil com cadeiras de arquitetura nos seus dois últimos anos, o 4° e o 5°. Essas disciplinas específicas[108] obedeciam aos preceitos tradicionais do ensino de arquitetura de Belas Artes, trazidos para o Brasil pela missão francesa e seu arquiteto Grandjean de Montigny[109] quando fundou-se a Escola Nacional de Belas Artes no Rio de Janeiro, por volta de 1820.[110] Vieram daí para compor as cadeiras de arquitetura da Escola Politécnica de São Paulo, em 1894.[111] Nessa transferência trouxeram consigo seus ideais de origem de Belas Artes:

> *Para os arquitetos oriundos da escola das Belas Artes, havia um repertório de estilos pseudo-históricos, passíveis de combinação segundo os esquemas do ecletismo e adaptáveis a qualquer tipologia construtiva. O paralelo à sua arquitetura, sempre a serviço dos poderes institucionais e indiferente aos impulsos vitais de uma sociedade em progresso (...)*[112]

A engenharia, ao contrário, tinha a sua origem justamente na expressão técnica desses "impulsos vitais de uma sociedade em progresso". A ambigüidade do

---

[108] Essas disciplinas eram: Pequenas Composições, Grandes Composições, História da Arquitetura, Estética e Urbanismo — professor Anhaia Mello —, Desenho Arquitetônico, Eboço Natural e Desenho de Perspectiva — professor Victor Dubugras e, a partir de 1927, professor Prestes Maia.

[109] "(...) E realmente foi a arquitetura então ensinada, a arte que mais cedo obteve maior expansão e amadurecimento no país, no campo de intervenção da Academia Imperial das Belas-Artes, seguramente por ser a arte mais prática, ligada a técnicas de construção. A figura de Grandjean foi a que maior estabilidade alcançou, entre os mestres da missão, através de sua longa vida no Brasil, de seu trabalho e do de seus discípulos diretos." — BARATA, Mário. "Século XIX. Transição e início do século XX" em ZANINI, Walter. "História Geral da Arte no Brasil". São Paulo, Instituto Walther Moreira Salles e Fundação Djalma Guimarães, 1983. Volume I, Capítulo 6, p. 384.

[110] "A primeira escola brasileira de arquitetura nasceu, por volta de 1820, ainda no reinado de D. João VI, sob a influência da Missão Francesa e seu arquiteto Grandjean de Montigny." — ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 81.

[111] "(...) A fundação da Escola Politécnica (1893) cujas atividades tiveram início no ano seguinte, com corpo docente de profissionais formados no exterior, alguns estrangeiros, gerando em nosso meio cultural um novo núcleo capaz de absorver a experiência internacional, sistematizar e produzir conhecimento, e formar um quadro de profissionais habilitados." — TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 66.

[112] ARGAN, Giulio Carlo. "Arte Moderna". São Paulo, Cia das Letras, 1993. p. 90.

ensino de arquitetura na Escola Politécnica não residia, portanto, apenas no que confundia dos estatutos das duas profissões — arquiteto e engenheiro —, mas era ambígua também no seu ideário. O conservadorismo dos preceitos estéticos de Belas Artes[113] eram incompatíveis com uma "formação científica séria", para utilizar ainda uma vez a expressão de Argan.

A partir dessa formação acadêmica, Vilanova Artigas recorreu justamente à sensibilidade artística, junto ao Grupo Santa Helena.[114] Logo, passaria a exercitar-se na observação e desenho da figura humana, o modelo vivo. Desenvolveu assim uma consciência crítica, que se pode dizer construída, porque continuamente enriquecida pela atividade cotidiana. Tanto a sua sensibilidade artística quanto a observação da figura humana, que foram inicialmente decisivas na sua formação, não deixariam de estar presentes durante todo o processo dessa construção, ou seja, durante toda a sua vida.

Note, as funções de arquiteto e professor são indissociáveis,[115] como se fossem dois lados de uma mesma atividade.

A questão que cabe perguntar é: Por que indissociáveis? Não se trataria simplesmente do exercício simultâneo de duas profissões? A resposta parece ser não. Não, porque Vilanova Artigas elaborou uma conciliação ao atribuir à arquitetura uma dimensão artística.[116]

A arte, para ele, sempre foi uma forma de ação,[117] cujo campo oscila entre a história, como iniciativa humana, e a técnica, como forma de dominar a

---

[113] "Tradições de Belas Artes", que se utiliza neste trabalho, quer se referir a esse ideário, portanto historicamente anacrônicos já desde o final do século passado. Não há nenhuma relação entre essa abordagem e a "Escola de Belas Artes" onde Vilanova Artigas se reuniria com um grupo de pintores modernos para fazer desenho de modelo vivo. Esta última é uma denominação inadequada para caracterizar o ideário artístico daquele grupo moderno, o Grupo Santa Helena, que chamaria a atenção de Mário de Andrade entre tantos outros.

[114] "Por volta de 1935-36 tomava consistência em São Paulo um núcleo de artistas de origem social modesta, concentrados em ateliereis improvisados do Palacete Santa Helena, no centro da cidade, onde se localizavam numerosos escritórios de profissionais liberais e onde tinha sede a entidade representativa dos sindicatos operários. Descendiam quase todos de famílias de imigrantes italianos e sua condição proletária ou pequeno-burguesa caracterizava-os no confronto com os modernistas dos anos 20. Autodidatas ou ex-alunos do Liceu de Artes e Ofícios, também por esse aspecto diferenciavam-se da geração pioneira." — extraído de ZANINI, Walter. "História Geral da Arte no Brasil". Instituto Walther Moreira Salles / Fundação Djalma Guimarães, São Paulo, 1983. Em volume 2, capítulo 8, "Arte Contemporânea". p. 585 — o Grupo Santa Helena, que em 1937 contituiria a Família Artística Paulista era composto por: Alfredo Volpi, Francisco Rebolo Gonsales, Mário Zanini, Aldo Bonadei, Clóvis Graciano, Fúlvio Pennacchi, Manoel Martins, Alfredo Rullo Rizzotti, Humberto Rosa, Teresa d'Amico, também Virgínia Artigas, mulher de Vilanova Artigas; artistas que passaram depois a serem conhecidos e que Mário de Andrade, Paulo Mendes de Almeida, Sergio Milliet e outros foram lá descobrir

[115] Arquiteto-professor como sempre me faz observar o arquiteto Alvaro Puntoni.

[116] "Ter a coragem de assimilar a condição de arquiteto como artista não é uma vaidade, mas necessidade de formação de uma consciência, de uma visão de mundo." — ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura." São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. .

[117] "uma das formas concretas e necessárias da ação do homem na criação de uma natureza propriamente humana". ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 47.

natureza. Via a arte como um meio, pelo qual o homem se engaja num propósito e mobiliza recursos — história e técnica — para se relacionar com o mundo. Um relacionamento de tal modo crítico, que o próprio fazer artístico interfere na história e na técnica.

> *O fazer histórico para o homem, como sabeis, comporta dois aspectos. De um lado, este fazer é dominar a natureza, descobrir os seus segredos, fruir de sua generosidade e interpretar as suas freqüentes demonstrações de hostilidade. Dominar a natureza foi e é criar uma técnica capaz de obrigá-la a dobrar-se às nossas necessidades e desejos.*
>
> *De outro lado, fazer a história é, também, como se diz hoje um dom de amor. É fazer as relações entre os homens, a história como iniciativa humana.*
>
> *Neste dualismo, provisório e didático, que nada tem de misterioso, é que encontra suas origens o conflito entre a técnica e a arte. Uma técnica para apropriação da natureza e o uso desta técnica para a realização do que a mente humana cria dentro de si mesma. Um conflito que não separa mas une.*[118]

Nessa formulação — refletindo arte, história e técnica —, a idéia de ensino de arquitetura apareceria com a clareza de um esquema nos princípios que reestruturaram o curso da FAUUSP a partir do 2° FORUM, realizado em maio de 1968, com a participação efetiva de Vilanova Artigas. Essa reestruturação previa 12 grupos de disciplinas organizadas em quatro campos de conhecimento: Projeto, Ciências do Homem, Construção e Ciências da Natureza. Os dois últimos podem ser compreendidos num único campo. Isso daria origem aos três departamentos que estruturam atualmente o curso: Departamento de Projeto — "manifestação artística"; Departamento de História — ciências do homem; Departamento de Tecnologia — construção e ciências da natureza.[119]

---

[118] ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 42 — vale comentar que, nesse texto, contudo, tem-se inicialmente a impressão que a arte está mais para a técnica do que para a história, ou que a confusão é somente entre técnica e arte, mas tal impressão, embora seja a primeira, não é enfim correta. Técnica e arte se confundem por razões históricas, desde a origem das palavras em latim e grego que não as distinguiam: *Ars e techné*. Aqui entende-se técnica como recursos e não como artefatos — os objetos construídos não são aqui considerados técnica, mas arquitetura — a arquitetura é obra de arte porque além da técnica está carregada também do discurso. A noção que se quer deixar clara aqui é que a construção é a técnica e o discurso é a história essa é a síntese — construção e dircurso — que é arquitetura e obra de arte. "Uma síntese que só ela é criação."

[119] "FAU HISTÓRICO".GFAU, revista "DESENHO", 1970.

Ainda, para Vilanova Artigas, arte era forma de conhecimento,[120] o que conciliaria as atividades de arquiteto e professor. Isso significa que a arquitetura, como manifestação artística, não se distinguiria na atividade profissional ou acadêmica. Há uma segunda decorrência decisiva. É porque arte para o artista é a sua "forma de ação", que se conciliaria o arquiteto-professor com o cidadão, o homem político. Arquiteto, professor e cidadão não são três especialidades, são uma forma de ação; Vilanova Artigas não era um homem dividido, mas íntegro.

Arquiteto-professor são tão indissociáveis quanto a trajetória de Vilanova Artigas e a história da FAUUSP.

A FAUUSP tem uma origem dupla:

> *ela surge do fortalecimento profissional solidificado com a criação do IAB, e da necessidade premente da formação autônoma dos arquitetos num movimento que pôde suplantar o entrave das parcelas conservadoras da Escola Politécnica.*[121]

Oriunda da Escola Politécnica, ela herdou a estrutura de ensino daquela escola, mas ao mesmo tempo surgiu impondo-se uma missão moderna: redefinir o seu estatuto e a sua forma de ensino. A Reforma de Ensino de 1962 redimensionou a área de abrangência da arquitetura para além do "edifício". A correspondência dessa abrangência na sua estrutura de ensino são as quatro seqüências, que ainda hoje organizam o Departamento de Projeto: Planejamento, Projeto de Edifício, Desenho Industrial e Comunicação Visual. Essa reforma, que foi ratificada no 1° FORUM, em 1963, marcou um grande passo na libertação da estrutura de ensino herdada da Escola Politénica, que ficaria então restrita ao ensino técnico. Isso até o 2° FORUM, em 1968, quando arquitetura e engenharia se desvinculariam completamente. O ano de 1969 foi marcado pela mudança para o prédio novo, projeto de Vilanova Artigas. Esse edifício tem configurado nos seus espaços muitas daquelas propostas de ensino. Foi também o ano da cassação do seu arquiteto. Muitas das proposições deste 2° FORUM não seriam postas em prática.

---

[120] "desenho é linguagem também e enquanto linguagem é acessível a todos. Demais, em cada homem há o germe, quando nada, do criador que todos homens juntos constituem. E como já tive oportunidade de sugerir antes, a arte e com ela uma de suas linguagens o desenho é também uma forma de conhecimento." — ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 48

[121] "FAU HISTÓRICO". GFAU, revista "DESENHO", 1970.

Nessa elaboração, a idéia de ensino que Vilanova Artigas procurava promover, tinha como objetivo formar cidadãos, isto é, artistas que vissem na arquitetura "uma das formas concretas e necessárias da ação do homem na criação de uma natureza propriamente mais humana".[122] Isso torna professor e aluno iguais na condição de artista e cidadão. Não se trata de retórica. Pode-se dizer que é um pressuposto teórico, o que é verdade, mas tal formulação tinha uma relação efetiva com os acontecimentos. Os alunos participavam de fato das discussões e das decisões dos rumos para o ensino da arquitetura. Eles eram, também, os agentes da sua transformação.[123]

> *O arquiteto não é um profissional da indústria da construção, um apêndice de uma máquina constrangedora e terrível. Ao contrário, cabe-nos ajudar a dominar, a submeter a estrutura impositiva que transforma o homem em coisa, em vítima de sua própria criatura. Pois que manejais formas artísticas, tereis que escolher um critério de beleza. Afastai-vos daqueles que vos isolarem da luta pelo aperfeiçoamento humano; dos critérios estáticos da beleza que fulgura pelo constraste com a miséria humana.*[124]

Era nessa dimensão que a arquitetura não poderia se "deixar colonizar pela ciência"[125] nem se "submeter à construção",[126] e nesse sentido que ela reinvindicaria

---

[122] ARTIGAS, Vilanova. "O Desenho" — "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 47.

[123] Estudantes-Arquitetos é como se tratavam. Segue um pouco do que eram as suas ações: "(...) Os estudantes criaram um organismo complementar à atividade escolar, nos setores menos atendidos pelo tradicionalismo teimoso: o Centro de Estudos e Pesquisas do Folclore, que futuramente influiu na orientação do Departamento de História. Na fase inicial o Centro dedicou-se a atividade culturais e artísticas, através de pesquisas e publicações que incluíam o ensino e a formação profissional. (...) O movimento dos alunos pela ampliação da maquete em 1954 utilizada então por professores, a formação da biblioteca e a documentação da arquitetura colonial, trabalho iniciado pelo GFAU e depois retomado pelo Departamento de História. Por volta de 1956 organiza-se uma exposição (Artistas de Domingo) que se repetiu por vários anos, nascida da necessidade de mostrar os trabalhos que os alunos desenvolviam extra-curricularmente. Realizam-se também seminários sobre arquitetos como Le Corbusier, Wright e outros. São feitas também as "leituras" — seminários orientados pelo professor Flávio Motta. Exposições e conferências como a "Semana da Arte Japonesa" chegaram a ter repercussão ampla na cidade. Quando do Congresso Internacional de Críticos de Arte, em 1959, em São Paulo e Rio de Janeiro, foram convidados a fazer uma palestra na FAU o arquiteto Neutra e os críticos Zevi e Argan. Ao lado destas atividade culturais os alunos se organizavam e se movimentavam por medidas adequadas de ensino. Destas posições resultou a greve de 40 dias em protesto pelo veto à entrada do arquiteto Oscar Niemeyer para o corpo docente. Em 1959 a greve de 60 dias para que fosse aceito o arquiteto Carlos Barjas Millan como assistente da Cadeira de Grandes Composições, e o boicote ao Concurso para a Cátedra na Cadeira de Pequenas Composições, por não considerarem os alunos que se devesse aceitar um concurso de tal ordem. Nada pode exemplificar melhor a disposição dos estudantes que sua atitude de pular os muros da escola à noite para poderem se reunir e trabalhar. Após tal atitude, a Direção da escola se viu forçada a mantê-la aberta até mais tarde. (...)" — GFAU, revista "DESENHO", 1970.

[124] "Discurso aos Formandos da FAUUSP em 1964", em ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 40.

[125] "Arquitetura e Construção", em ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 105.

para si "uma liberdade sem limites",[127] bem como a liberdade para as "inevitáveis digressões na direção da utopia que o homem tem direito de fazer".[128] Era uma liberdade artística reinvindicada a partir do momento em que se reconhecia no homem, com a sua iniciativa, o agente do processo histórico.

Por isso, em Vilanova Artigas, o arquiteto e o professor são indissociáveis, como se fossem ação e pensamento: cidadão porque artista.

> *Para construir igrejas há que tê-las na mente, em projeto. Parodiando Bluteau, agrada-me interpelar-vos, particularmente aos mais jovens, os que ingressam hoje em nossa Escola: que catedrais tendes no pensamento? Aqui aprendereis a construl-las duas vezes: aprendereis da nova técnica e ajudareis na criação de novos símbolos. Uma síntese que só ela é criação.*
>
> *A obra do homem com sua longa vida histórica é uma obra de arte* [129]

Para Vilanova Artigas, e para um grupo muito significativo de arquitetos, esse era o estatuto da profissão do arquiteto, particularmente na São Paulo da década de 70, quando o Anhangabaú voltaria a ser objeto de um importante projeto.

A consciência crítica sobre as questões da arquitetura, então, não tinha parâmetros de comparação com aquela que se tivera na São Paulo de 1930. Para não se estender numa comparação desnecessária, bastaria uma simples palavra, apreciadíssima nos anos 30 que, resgatada na década de 70, não teria nenhum sentido: "aformoseamento". Era um conceito caro aos urbanistas de então. Uma expressão que estava para o urbanismo como o decoro estava para a construção. "Aformoseamento" expressa mais do que uma distância temporal entre a abordagem da arquitetura e da arte meio século antes, expressa uma oposição de sentidos dessa abordagem, ou seja, "uma arquitetura que se apoiava na autoridade do passado em oposição a uma arquitetura que se apóia na perspectiva de um

---

[126] "Rumos para o Ensino da Arquitetura", em ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 87.

[127] "Uma falsa crise", em ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 101.

[128] "Um Lugar à Utopia", em "Vilanova Artigas". São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi / Fundação Vilanova Artigas, 1997. p. 199

[129] "O Desenho", em ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 52.

futuro".[130] Na realidade é a manifestação estética de uma oposição política, não necessariamente datada, veja-se Prestes Maia e Le Corbusier, contemporâneos em São Paulo. Vilanova Artigas aqui se opõe a Prestes Maia — e nesse sentido se alinha a Le Corbusier; mas se opõe também a este, porque ao longo da história Vilanova Artigas construiu uma abordagem autêntica, muito embora dentro da mesma grande linha de pensamento que é a arquitetura moderna. É possível dizê-lo assim: Entre Vilanova Artigas e Le Corbusier há uma identidade de sentido, que os coloca juntos em oposição a Prestes Maia, porém não há entre eles uma identidade de destinos. Mas esse assunto é extenso e é outro.

3.3. O Âmbito do Debate Urbano

Apesar desse histórico, que demonstra o grande desenvolvimento da consciência crítica da arquitetura em São Paulo, e apesar do grande crescimento físico da cidade nesse mesmo período[131], os arquitetos tinham, e haviam tido até então, uma participação mínima nas questões urbanas[132], isso do ponto de vista efetivo, quer dizer, projetos e obras construídas.

O debate entre Luís Saia e Vilanova Artigas demonstra o âmbito das discussões sobre o assunto:

> *ARTIGAS: Retomo o assunto para fazer um comentário em torno do que meus colegas disseram há pouco. Na realidade, a contribuição dos arquitetos para o urbanismo paulista foi diminuta. Quem tem feito urbanismo em São Paulo é a engenharia minicipal, sobre a qual não valeria a pena comentar nada - por razões óbvias. Mas é importante salientar que a contribuição menor dos arquitetos para o urbanismo paulista, significa que a visão, que conduz o planejamento para os destinos da cidade, é mais para o lado brutalista da produção do que para os lados positivos, considerando uma vivência humana de determinado espaço. É evidente que os pequenos defeitos que nos caracterizam só valem na medida em que, como germe, possam*

---

[130] Sophia da Silva Telles empregou essa expressão na sua palestra no XIII Congresso Brasileiro de Arquitetos Lúcio Costa, 1991.

[131] São Paulo em 1930 tinha cerca de 1.000.000 habitantes; em 1970 eram cerca de 6.000.000 habitantes — dados do IBGE.

[132] nos dizeres do próprio Vilanova Artigas "A miserabilidade cultural, digamos assim, o afastamento social do arquiteto pela incompreensão de seu papel a desenvolver, até aquele período histórico, fazia com que nós só conhecêssemos o exercício do traçado espacial até o nível da residência do amigo íntimo que arriscava o seu passado, a pequena fortuna e algum futuro, para botar na mão de um jovem arquiteto, a ventura de acrescentar alguma coisa no espaço urbano de São Paulo desse tempo."

ser o índice de uma capacidade potencial que existe imanente no corpo social. Nossa cidade comporta-se como se fosse uma fábrica, de tal forma os aspectos brutalistas das expressões fabris se apresentam no plano urbano, como diz um eminente crítico de arte aqui de São Paulo, o Walter Zanini. De fato: decoramos as nossas calçadas com mapas de São Paulo, ou grãos de café. As mensagens que recebemos são do tipo "São Paulo não pode parar"; "São Paulo, o maior centro industrial da América Latina" e assim por diante. Anda-se ligeiro na rua e conversa-se no escritório, coisas assim, que caracterizam toda a idéia depreciativa em relação ao nível de consciência do paulistano, como se ele, realmente não desejasse para si a beleza que caracteriza outras cidades brasileiras. A partir daí, poderíamos retomar a idéia sobre a responsabilidade dos arquitetos paulistas no desenvolvimento de sua cidade que, digamos de passagem, é por nós duramente amada. Razões sérias para esse amor nunca encontrei mas, meu Deus, se o amor encontrasse suas razões, certamente não existiria.

SAIA: Acho que subsiste na conversa uma idéia de que São Paulo está prejudicada pelo fato de conter uma orientação - predominantemente produtiva - "São Paulo é uma fábrica", já se diz. Mas eu não vejo porque um arquiteto não possa transformar uma fábrica numa coisa digna, na expressão de sua cultura. Acho apenas que é preciso abandonar o vezo do saudosismo do gramado, do verde, e se enfrentar os problemas que a sociedade apresenta. Se São Paulo é uma fábrica, o arquiteto tem que encará-la como tal. Não há contradição: a contribuição do arquiteto é um problema de conquista: só seremos ouvidos na medida em que o nosso trabalho parecer à coletividade o mais correto. Esses problemas já foram discutidos há mais de 15 anos e não serão os advogados, médicos ou engenheiros que irão reivindicar uma posição de audiência que os arquitetos devem conquistar. Não é sem razão que a área de planejamento urbano daqui de São Paulo é ocupada por engenheiros e economistas, em detrimento dos arquitetos.

ARTIGAS: Não estou entendendo muito bem.

SAIA: Não conseguimos, pela nossa capacidade, conquistar o consenso social paulista.

ARTIGAS: Mas então, buscaremos planificadores estrangeiros?

SAIA: Aí é que está: não estamos conseguindo conquistar o povo e as autoridades.

ARTIGAS: Mas para conquistar é preciso ter armas. Saia, não há nenhuma falta de saber neste país. Quem já fez Brasília poderia transformar São Paulo na cidade mais bela do mundo. Você atribui, individualmente, aos arquitetos, a responsabilidade

pelo processo histórico. Veja o Rio de Janeiro: desde o tempo de Estácio de Sá é a cidade mais bonita do mundo e nunca deixou de sê-la. Ela se embeleza ano a ano, o que num certo sentido, me enche de despeito, pois, como paulista, devo confessar meu "amor impuro" pelo Rio de Janeiro. Mas, isso não significa que no Rio haja técnicos capazes de fazer a cidade mais bonita e que em São Paulo não. Por quê? Pois, se assim for, chamemos, então, os colegas cariocas - o Lúcio Costa, por exemplo.

SAIA: Você não entendeu o sentido da minha intervenção.

ARTIGAS: Talvez não tenha entendido mesmo. De qualquer modo reitero meu ponto de vista. Deixem-nos trabalhar sobre São Paulo. [133]

3.4. O Anhangabaú em 1974

Desde a publicação do Plano de Avenidas em 1930, havia 44 anos, a cidade aumentara em cerca de seis vezes a sua população. O Anhangabaú era agora, acima de tudo, resultante da ação de Prestes Maia.[134] Mas não era o Anhangabaú que figurava no Plano de Avenidas, tratado como um recinto isolado e numa solução de projeto conflitante com os princípio teóricos que orientaram o Plano geral. O Anhangabaú era resultante da aplicação desses princípios, utilizados por Prestes Maia em 1930 e que orientariam as intervenções urbanas durante décadas. Quatro aspectos devem ser destacados:

1. Imposição do "Modelo Radial-Perimetral";
2. "Sistema Y" — com a avenida passando plena pelo Anhangabaú, e não dissimulada como se quis inicialmente;
3. Sistema Viário como prioridade absoluta, que subordinou "todas" as outras questões urbanas;
4. Transporte Público Urbano suprido exclusivamente por ônibus.[135]

---

[133] SAWAYA, Sylvio B. "O Largo da Concórdia: Estudo de Arquitetura e Urbanização". Tese de Doutoramento. São Paulo, FAU USP, 1972. — artigo publicado originalmente em O Estado de São Paulo, 15/10/72

[134] Prestes Maia, autor do Plano de Avenidas, foi também prefeito de São Paulo por duas vezes: nomeado 27/04/38 — 27/10/45 e eleito 10/04/61 — 07/04/65. Na sua primeira gestão foi responsável pelas obras de retificação do rio Tietê, que permitiu a ocupação das áreas de várzea, e pela desapropriações para a execução das avenidas marginais ao rio. Em decorrência das suas divergências com Anhaia Mello, seu oponente histórico, a "Comissão do Plano da Cidade" proposta em 1935 só teria seus encargos definidos em 1947. Foi responsável duas vezes pelo adiamento da implantação do Metrô em São Paulo, uma no final da década de 20 ao opor-se ao metropolitano proposto pela Light, outra em 1955 quando presidiu a "Comissão do Metropolitano" e condicionou o início das obras a uma série de melhoramentos urbanos novamente dando prioridade às avenidas; nem por ocasião da sua segunda gestão como prefeito estas obras foram iniciadas, ficaram para seu sucessor Faria Lima. — dados extraídos de TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 284

[135] Nessa época o estação metrô São Bento — projeto de Marcello A. Fragelli, linha norte-sul, já estivesse adiantado em obras, tanto que Vilanova Artigas o considera no seu projeto. Apesar disso, em decorrência das prioridades de Prestes Maia, ele ainda não faria muita diferença na demanda de tráfego dos ônibus.

Do ponto de vista arquitetônico, desde 1938, quando foram inaugurados a Avenida, a Galeria Prestes Maia e o Viaduto do Chá de Elisário Bahiana, o Anhangabaú já estava configurado.[136]

Entretanto, já havia, em 1974, uma transformação decisiva do lugar sem expressão arquitetônica. Essa transformação decorreu principalmente do aumento da densidade — população e veículos —, devido ao crescimento urbano. Aqui no Anhangabaú as conseqüências se agravaram na mesma medida do aumento da densidade. Porque esse era o centro resultante dos princípios teóricos que orientaram Prestes Maia a impor a São Paulo sua configuração rádio-concêntrica.

1. É o foco da centralidade imposta;
2. É o entroncamento das três radias mais importantes, sem que houvesse sequer para elas o alívio da avenida de irradiação ou primeira perimetral;
3. É submetido, pelo sistema viário que tem prioridade a tudo, a uma função eminentemente utilitária em detrimento de qualquer significado simbólico;
4. É transformado num grande terminal de transbordo de ônibus urbano.

Aqui o aumento da densidade comprometeu a qualidade do espaço a ponto de inviabilizá-lo.

Prestes Maia não impunha restrições ao crescimento da cidade.[137] Ao mesmo tempo o seu modelo não resistia ao aumento da densidade.

Os arquitetos, na expressão de Flávio Motta, manifestavam-se sobre esse estado de coisas:

> *A expansão da cidade não justifica atitudes predatórias, nem com a periferia, nem com o centro, nem com a paisagem, nem com a gente. O bloqueio à cultura, ao produto da intervenção humanizada no ambiente, contribui para o enrijecimento, a violência, reduzindo os seres à uniformidade mineral das coisas.*
>
> *Buscamos outros caminhos que tornem menos árduo o viver*[138]

---

[136] Houve depois disso uma verticalização importante, entretanto nem mesmo essa alteraria significativamente a configuração do vale no que diz respeito aos acessos junto ao chão e implantação do conjunto construído. Dois edifícios merecem destaque:

1. o edifício CBI - Esplanada, 1946, projeto de Lucjan Korngold
2. o edifício Conde Prates, 1952, projeto de Giancarlo Palanti..

[137] "... é engraçado, porque embora o Prestes Maia fale com muita precisão que a cidade tem de crescer *ad infinitum*, e briga com o Anhaia Mello por isso o tempo todo, apesar disso eu acho que o Prestes Maia acreditava na cidade pronta a cidade que vai ficando acabada. E é por isso que ele desenhava uma cidade onde a transformação entra tão dificilmente." — MEYER, Regina Prosperi. "Depoimento" São Paulo, FAUUSP, 25/03/98.

O Anhangabaú, em 1974, já era um buraco de problemas imensos.[139]

3.5. A Demanda da EMURB[140]

A rotina dos atropelamentos e a falta de racionalização do sistema de transporte coletivo, os ônibus, sensibilizaram a EMURB, que então procuraria responder a esses dois problemas vitais.[141] É por essa ação que o escritório Croce, Aflalo & Gasperini — arquitetos Plínio Croce, Roberto Aflalo e Giancarlo Gasperini — projetou um conjunto de três passarelas para as travessias de pedestres sobre a avenida Prestes Maia: junto à Avenida São João e aos Viadutos Santa Efigênia e Chá. Esta última seria construída e inaugurada em 1972. Também por isso o escritório PLURIC — arquitetos Benno Perelmuter e Oswaldo Correia Gonçalves — elaborou, em 1973, o projeto para passarela no mesmo trecho da São João e o projeto de um terminal de ônibus de 20.000 m^2 na Praça da Bandeira.[142]

Foi nesse contexto que, no início do ano de 1974, a EMURB convocou o arquiteto Vilanova Artigas para a realização de um estudo que respondesse aos problemas urbanos concentrados no Vale do Anhangabaú. Tratava-se de uma

---

[138] MOTTA, Flávio. "Superfícies Habitáveis, Memorial 3", de Flávio Motta, publicado na revista Módulo 42, mar/abr/mai — 1976, p. 48.

[139] Esse desfecho coloca a questão da oposição histórica entre Prestes Maia — "o interventor, o progressita", e Anhaia Mello —"o preservacionista, o culturalista; " numa perspectiva que demonstra uma grande parcela de razão nas insistentes preocupações de Anhaia Mello em regulamentar o crescimento da cidade, em impor gabaritos, em considerar deformada a desigualdade da distribuição da população sobre o território, particularmente a cidade. Essa oposição é amplamente discutida pela prof. Dra. Regina Prosperi Meyer na sua tese de doutoramento "Metrópole e Urbanismo — São Paulo Anos 50". FAUUSP, 1991.

[140] Era então a administração do prefeito Miguel Colasuonno, presidente da EMURB o arquiteto Alberto Botti, o Diretor de Planejamento da EMURB era o arquiteto Pedro Paulo de Melo Saraiva — a COGEP era presidida pelo engenheiro João Leão e participou, num primeiro momento, junto com a EMURB na solicitação do projeto, contudo toda a parte de gerenciamento e desenvolvimento do trabalho foi tratada exclusivamente com a EMURB.

Três projetos importantes foram contratados simultaneamente pela EMURB e pela COGEP no ano de 74:

— "Reurbanização do Anhangabaú", ao arquiteto Vilanova Artigas e equipe composta pelos arquitetos Abrahão Sanovicz, Marlene Yurgel, Harue Yamashita e Eduardo J. Jesus, Bramante Buffoni, Cristiano Mascaro e Sigfrido Ruiz

— "Parque da Grota: Reurbanização da subregião da grota do bairro de Bela Vista", ao arquiteto Paulo Mendes da Rocha e equipe composta pelos arquitetos Cristina de Castro Mello, Flávio Motta, José Cláudio Gomes, Benedito Lima de Toledo, Maria Ruth do Amaral Sampaio, pelo maestro Samuel Kerr e pelos paisagistas Koiti Mori e Klara Kaiser Mori

— "Levantamento Histórico-Arquitetônico de São Paulo": aos professores Benedito Lima de Toledo e Carlos Lemos

[141] Nestor Goulart Reis Filho, que já integrara a diretoria da EMURB, realizou, em 1970, a sua proposta de intervenção: "MEGAESTRUTURA: a solução para o Anhangabaú". Era uma intervenção que fechava o vale ligando as duas margens por três níveis de laje, uma estrutura que tinha projeção de 2.000 m de comprimento — da rua Senador Queirós ao Viaduto Jacareí —por 100 m de largura. Nas suas palavras: "teria diversas praças em níveis diferentes, aberturas no pavimento que permitiriam ver o trânsito 16 metros abaixo, jardin, árvores. — revista "A Construção em São Paulo", nº 1293, 20/11/1972.

[142] EMURB, "Vale do Anhangabaú — Estudos e Projetos não Implantados."

demanda restrita, com um escopo precisamente delimitado entre a Praça da Bandeira e o Viaduto Santa Efigênia.

A primeira aproximação da questão por Vilanova Artigas[143] está registrada numa seqüência de esboços e textos.[144] Nessa primeira avaliação do problema já se expunham todos os fundamentos que orientariam seu projeto.

O conflito pedestres-veículos seria resolvido por uma separação de níveis. Definiu-se um nível inferior, junto à calha da Avenida Prestes Maia, para os automóveis e ônibus. Acima deles, junto ao nível da rua Formosa, seria destinado exclusivamente aos pedestres. Era um esquema básico que permitia dispor passarelas em todos os cruzamentos que se fizessem necessários. O conflito é tratado como um conflito de tráfego, não como um conflito de convívio. (ILUSTRAÇÃO 27)

Os primeiros esboços desenhavam a metrópole de modo abrangente, procurando compreender a sua estruturação pela leitura dos seus aspectos fundamentais, naturais e construídos, que aqui são os rios e as avenidas do "Sistema Y". A sua abordagem era também histórica, o que o fez incorporar, como dados, as estruturas já consolidadas. Por isso se considerou o "Sistema Y" e se reconheceu nas Avenidas Tiradentes e 9 de Julho a via arterial norte-sul. (ILUSTRAÇÃO 28)

O sitema viário também foi estudado em esquemas que representam o cruzamento de dois eixos, norte-sul e leste-oeste. O eixo norte-sul para Vilanova Artigas era um dado. Já o eixo leste-oeste, do modo como ele o desenha, não.[145] O que é notável nesses estudos é novamente o cruzamento ortogonal, numa abordagem que retoma aquela de Le Corbusier, novamente o *cardo* e *decumanus*[146]. O eixo norte-sul existente, como se viu, era o Vale — as avenidas Prestes Maia, 9 de Julho e Tiradentes — , ortogonal a ele, o eixo leste-oeste, é marcado pela direção do Viaduto do Chá. A partir desses esquemas — depois ele trabalharia apenas com o eixo norte-sul — Vilanova Artigas identificou a necessidade de ligação da via arterial com o primeiro perímetro de irradiação e a fez configurar no seu Estudo Preliminar. (ILUSTRAÇÕES 29-30)

Nesse estudo inicial da questão e numa leitura das áreas urbanas percorridas pela "via arterial norte-sul", Vilanova Artigas elaborou um Relatório para a EMURB

---

[143] A equipe de projeto coordenada por Vilanova Artigas era composta pelos arquitetos Abrahão Sanovicz, Marlene Yurgel, Harue Yamashita e Eduardo J. Rodrigues.

[144] Uma seqüência contínua de treze páginas A4 registram esses esboços e textos — documentos da Fundação Vilanova Artigas.

[145] O elevado Costa e Silva, que faz a ligação leste oeste, foi empreendido entre 1969 e 1971. Entretanto não creio que Vilanova Artigas considerasse esse projeto como uma solução aceitável e, ao que parece, ele o desconsidera nos seus esquemas do sistema viário, talvez por considerá-lo também outra manifestação do "desespero urbanístico."

[146] HOLANDA, Sérgio Buarque. "Raízes do Brasil". José Olympio, São Paulo, 1982. p. 63-64.

reivindicando a extensão do escopo inicial, por ela definido, ao norte e ao sul do Anhangabaú, pela via arterial, até alcançar o rio Tietê e Pinheiros respectivamente. O texto integral desse Relatório é o que segue.

> *Fundamentos para o Estudo da Reorganização do Vale do Anhangabaú:*
>
> *O Vale do Anhangabaú é o centro monumental da cidade de São Paulo. A avenida de entrada e travessia da "urbs". Os monumentos históricos que nele juntam-se são a reminiscência deste mesmo julgamento para os olhos de nossos antepassados.*
>
> *Desde o começo do século, o Vale precisou ser atravessado, ultrapassado e muito mais tarde franqueado ao uso que hoje oferece como avenida de grande porte. O primeiro Viaduto do Chá, o de Jules Martin, data de 1892 e teria sido construído como se disse, à guisa de "válvula de segurança" para o congestionamento do "triângulo". Na verdade estamos versando há cem anos, pois que, o viaduto de saudosa memória começou a ser construído em 1877, os mesmos problemas, as mesmas questões, se bem que em escala diferente: atravessar o Vale e urbanizar a calha.*
>
> *A partir do sucesso da primeira aventura, iniciativas mais ou menos isoladas sucederam-se no ritmo marcado pelo crescimento da cidade do viaduto de Santa Efigênia aos viadutos da era do concreto armado; do major quedinho em diante, sempre atravessando o vale, sempre sob a pressão de necessidades mais ou menos imediatas, sempre acompanhadas de um ideário contraditório. De um lado "São Paulo não poderia parar" de outro o desejo subliminar de "volta ao campo" a descrença na cidade como habitat inevitável para o homem do século que despontava, a propaganda "discreta" do desurbanismo. A engenharia municipal, segundo palavras que são de atribuir pelo menos a Eiras Garcia, não tomou partido nesta polêmica, se é que chegou a percebê-la.*
>
> *Somos todos responsáveis, em vários níveis, a despeito de poderem se exibir sanitas intenções, para justificar alguns resultados menos felizes.*
>
> *A calha, motivo do segundo programa, esticou-se para o sul quando no fim da década de trinta furou as nascentes do Anhagabaú. Desastrosamente permitiu-se que os terrenos lindeiros da nossa Avenida 9 de Julho, tivessem acesso direto por ela. Se não era recomendável, nem ao menos era necessário. As encostas tinham já as vias apropriadas para o aproveitamento das áreas remanescentes à abertura da nova grande via norte-sul. Não faltaram os que ofereceram opiniões corretas a esse respeito. Talvez o tivessem feito*

timidamente ou inibidos pelo autoritarismo das estruturas político-administrativas da época. A história dirá. A verdade é que não podemos nos furtar de imaginar o trecho, Praça da Bandeira - Túneis, guarnecido lateralmente por encostas arborizadas, livre da obrigação dos acessos e estacionamentos, sem necessidade de medidas de emergência para salvaguardar o trânsito de pedestres ou viadutos de funcionalidade diferente daquela de franquear o Vale. Enfim, um "freeway" do tipo que a técnica da época podia recomendar a partir de exemplos existentes em outras grandes cidades como São Paulo, um "freeway" ligando a Praça da Bandeira às margens do rio Pinheiros. Não era difícil organizá-lo. O Vale ofereceu-se como questão permanente, como desafio constante às iniciativas do planejamento urbano que precede à EMURB.

Um Viaduto do Chá veio substituir o antigo, como era necessário. Assinado pelo talento do arquiteto Elisário da Cunha Bahiana, foi motivo de um concurso público de projetos que contou com a participação do que tínhamos de melhor na técnica e arte paulista e carioca. Trata-se de obra a ser preservada como monumento histórico. Foi uma lástima casá-lo a uma passarela como se fez, quaisquer que sejam os argumentos já organizados para justificar mais essa demonstração de desespero urbanístico.

O conhecido arquiteto Le Corbusier, de passagem por São Paulo, para cumprir no Rio de Janeiro a missão de orientar o projeto do Ministério da Educação, que tanto significado veio a ter em nossa cultura arquitetônica, deixou uma proposta para a travessia do Vale. Em 1937, um pouco antes do novo Viaduto.

Há também algumas proposta esparsas, quase todas nos moldes de travessia do trecho do Chá, oferecidas por estudiosos como o professor Nestor Goulart Reis Filho — diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de São Paulo.

A pesquisa a ser feita pretende entre outras metas assimilar todas as propostas de qualquer gênero sob a forma de experiência de planificação. Os planos urbanísticos já existentes, o que tem acumulado a estrutura de comando da cidade.

Acontece que os temas de travessia devem integrar-se com os de urbanização do Vale.

E o Vale esticou como vimos procurando provar; e tanto que a nosso ver deveria ser avalizado em um estudo urbanístico com o fôlego que a realidade atual de São Paulo exige, considerando também o trecho viaduto de Santa Efigênia - Ponte Grande.

Nas margens deste trecho e completando os que até hoje temos tido como constituindo o Vale acham-se escondidos recursos urbanísticos ponderáveis. Sob os mais variados pontos de enfoque. Monumentos arquitetônicos da maior importância: a Estação da Luz, o Liceu de

> *Artes e Ofícios, os notáveis edifícios da Escola Politécnica na saborosa Praça Fernando Prestes. Isto para resumir uma lista apreciável deles. Cercá-los de forma a que venha a cumprir seu papel numa monumental entrada a São Paulo pelo norte ou pelo sul. É agora mesmo o momento de começar. Integrar o Jardim da Luz em seu conjunto remanejando algumas áreas marginais a fim de serem ornadas de edifícios sobre "pilotis" para que as vistas sejam suficientemente profundas. Reorganizar a legislação que orienta o uso do solo nestas áreas e oferecer às mais variadas iniciativas à exploração do processo. Pontilhar a área com recursos de lazer e de desfrute de recursos para cultura espiritual e para a recreação do atribulado povo paulistano.*
>
> *Descobrir as áreas, subsolos e estruturas que devam esconder o mar de capotas de automóveis do estacionamento improvisado.*
>
> *Estudar meios de organizar o tráfego de pedestres e veículos em toda a área propondo as medidas necessárias.*
>
> *Considerar as mudanças decorrentes da presença de estações do metrô.*
>
> *Finalmente, descobrir pela pesquisa paciente das melhores soluções, os fatores escondidos ou favoráveis que este apanhado preliminar de uma problemática não permite considerar.*[147]

A partir das considerações expostas nesse relatório, Vilanova Artigas elaboraria um estudo preliminar abrangente e destacaria essa abordagem no subtítulo que acrescenta ao tema inicialmente proposto: "Projeto de Reorganização do Parque do Anhangabaú *e sua extensão pela via Arterial norte-sul*".

3.6. A Abordagem de Vilanova Artigas

> *(...) o fato de partir do eixo de rio a rio foi a grande qualidade que ele soube dar ao trabalho que estavam lhe pedindo. O Relatório I mostra muito bem isso, os croquis iniciais que o levaram ao Relatório mostra como ele analisou todos os trechos antes de organizá-lo. A abertura e generosidade que ele dava ao trabalho, quando o contrato era restrito ao Anhangabaú, é como quem fala: "eu vou deixar esse estudo todo marcado, um dia isso será desenvolvido".*[148]

---

147 "Relatório I" — Acervo da Fundação Vilanova Artigas..

148 SANOVICZ, Abrahão V. "Depoimento". São Paulo, FAUUSP, 18/04/98.

Para início do estudo, Vilanova Artigas realizou uma pesquisa com a finalidade de apurar o estado das questões urbanas, existentes ou em projeto, no Anhangabaú naquele momento.[149]

A organização dessa pesquisa, conforme se pode verificar no "Caderno Interferências" que a registra, demonstra o critério de análise das questões complexas que o Anhangabaú detém. Vilanova Artigas decompôs essa complexidade em cada "item" e estudou a área a partir de cada um deles. Esses "itens", que foram estabelecidos pela técnica e pela prática da gestão urbana, correspondem a um determinado concessionário do serviço público[150] ou departamento da administração pública.[151] Ele incorporou essa organização consagrada na gestão e na intervenção urbana à metodologia da sua pesquisa. Entretanto, procurou avaliar e responder às questões que surgem daí de forma abrangente, tanto do ponto de vista técnico quanto espacial.[152]

Surgem dessa pesquisa informações e diagnósticos preciosos que se transformariam respectivamente em sustentação para as suas propostas e recomendações para a EMURB.

Um exemplo do primeiro caso é a proposição de se demolir o prédio dos Correios — esquina da Avenida São João com a rua Formosa — liberando assim a área, que seria somada à Praça Pedro Lessa, para a implantação de um Terminal de Ônibus Norte-Sul e também para aliviar o centro de uma considerável carga de tráfego. Essa proposta se apoiava na informação dos Correios[153] de que a Agência Central seria transferida para um novo prédio e conseqüentemente aquele edifício seria transformado em simples agência.

O segundo caso é exemplificado pela recomendação que fez à EMURB de realizar um remanejamento dos coletores, para que as contribuições de esgotos não atingissem os córregos e sim o futuro interceptor na margem esquerda do Tamanduateí.[154] Também aqui foi pela pesquisa que se constatou o grande volume

---

[149] "as primeiras medidas que julgávamos necessárias para o estudo de reorganização do Vale do Anhangabaú prendiam-se à coleta das mais importantes propostas em planos e projetos que vêm sendo elaboradas recentemente algumas, há mais tempo outras: todas influindo a seu modo na definição futura da área. Entre as mais importantes estão as iniciativas do Metrô, já em obra com suas estações implantadas, com suas exigências inevitáveis, tão urgentes quanto necessárias e benéficas." — "Relatório II" — acervo Fundação Vilanova Artigas.

[150] Comgás, Light, Sabesp, Telesp e Correios.

[151] Ilumi, Metrô, Secretaria de Obras (Obras 1 e Obras 4), Secretaria Municipal de Transportes, Departamento de Urbanismo (URBI).

[152] Um trabalho importante realizado por ocasião deste projeto é o levantamento planialtimétrico de todo o Anhangabaú e imediações, solicitado por Vilanova Artigas à empresa Cota Ltda. É o registro preciso do Anhangabaú antes da última intervenção que sofreria à partir do projeto de Jorge Wilheim que venceu o Concurso Público promovido pela EMURB em 1981.

[153] Informação dos Correios, através do seu Diretor Regional Sr. Oyama Olyntho de Almeida.

[154] "Caderno de Interferências" p. 48 — acervo Fundação Vilanova Artigas.

dos esgotos da área central lançados indevidamente nas galerias de águas pluviais — um grande problema para o saneamento e um sério agravante para as enchentes freqüentes na então passagem sob a São João — o "Buraco do Adhemar" como ficou conhecido — cujo nível era mais baixo que o da galeria de águas pluviais , de modo que a drenagem só era possível por bombeamento.

O seguinte relatório informa as conclusões à partir dessa pesquisa:

> *A fase de coleta e seleção de informações foi desta forma praticamente terminada. Dela saímos convencidos de que podemos continuar o trabalho dentro das hipóteses firmadas com a direção de planejamento da EMURB: recuperar a paisagem do Vale para a freqüentação do povo paulistano, definido em termos de pedestre. Separar a circulação do automóvel, dando-lhe o trecho do Anhangabaú tanto quanto possível somente para passagem ou virtual estacionamento. Assegurar para a marcha-a-pé o maior espaço possível. Aproveitar os remanescentes do paisagismo original e propor instalações novas que possam atrair a permanência do povo no Vale para o passeio, a convivência e o lazer.*
>
> *Para obtermos os melhores resultados do Plano julgamos necessário afastar da área um certo número de serviços, públicos alguns, outros particulares, a Central dos Correios por exemplo. Tudo para aliviar a carga de veículos. A área central de São Paulo tal como a definem os estudos mais responsáveis, é solicitada por um tráfego de veículos e de pessoas que aumenta com o crescimento da cidade. Todas as medidas até agora tomadas para diferenciar tráfegos, descentralizar serviços, têm dado resultados menores, esta situação suger projeções caóticas como se pode ver consultando os estudos do PAITT.*
>
> *Ouso supor que temos tomado medidas pela urgência de resolver pontos críticos onde eles aparecem sem atingir as suas origens situadas mais longe.*
>
> *Temos também dado soluções arquitetônicas a pontos críticos com o aproveitamento de áreas existentes, sobras de áreas, sem o devido proporcionamento do espaço às novas condições, que exigem muito mais do que a antiga cidade, o antigo centro onde tudo já se comprimia.*
>
> *O terminal de ônibus nas sobras de terreno da Praça da Bandeira, poderá ser proposta isolada para as 35 linhas de ônibus que solicitam o Vale. Entretanto torna-se cada vez mais claro para nós que o espaço em que ela deverá ser comprimida é pequeno o que trará resultados diferentes dos que pretendemos.*

São 356 ônibus/hora nas horas de pico. O tráfego de veículos na 9 de Julho sofrerá uma redução da ordem de 23% na capacidade da via nos trechos sujeitos a paradas de coletivos e da ordem de 15% nos trechos não sujeitos à paralização de veículos (túnel, elevado na 14 Bis). A inclusão de tal quantidade de veículos na corrente veicular da Avenida 9 de Julho certamente trará dificuldades em pontos sujeitos a processos de mixagem tendo em vista a diferença de velocidade dos diversos gêneros de veículos. O PUB propunha limitar fluxo máximo de ônibus a 200 carros/hora, com operação em fila única e paradas freqüentes, tal como hoje ocorre na 9 de Julho sem medidas de ampliação corajosa do espaço para o terminal que permitam a canalização do tráfego por outras direções, impedirá qualquer iniciativa futura de transformar a 9 de Julho em "freeway" como seria necessário fazer considerando o crescimento do volume de tráfego no eixo sul e sudoeste nos últimos anos. Os benefícios gerados pela organização forçada do tráfego de pedestres e embarques de passageiros não superarão o ônus acarretado pela sobrecarga imposta à 9 de Julho. Entretanto estas considerações são fruto de uma análise primária. Há um estudo de viabilidade a ser feito para negar estas observações o que afinal não nos compete. Ele poderia demonstrar a efetiva conveniência de obras de maior porte, mais generosamente implantadas, capazes de desafogar o centro em lugar de congestioná-lo ainda mais.

Com esta orientação não se relega a segundo plano o transporte coletivo. Ao contrário, com medidas menores é que se o abandona. Organizar bem o terminal para em seguida abandonar os coletivos à aventura de trafegarem em rotas congestionadas por um tráfego que sabe ser preponderante, que flui por espaços acanhados, eis o que poderia ser substimar a importância do transporte de massas.

Na proposta que estamos elaborando procuraremos acima de tudo a liberdade de movimentos de pedestre na área central através de bloqueio de tráfego de veículos e outras medidas complementares às que já vêm sendo projetadas pela EMURB.

Estabelecimento da "freeway" na direção norte-sul Tiradentes, Prestes Maia, Anhangabaú, 23 de Maio e 9 de Julho.

Será necessária a organização dos pontos de conflito com cruzamentos em desnível. Reorganizadas as vias arteriais coletoras do tráfego regional, com a utilização das demais vias para o trânsito local e estacionamento de veículos.

Recuperação de áreas em toda a margem da "freeway" para ampliar a faixa verde e estabelecer a dignidade da "freeway" em sua qualidade inegável de entrada monumental para a cidade.

Enfim, nosso trabalho tentará, nesta fase de estudo, equacionar o conjunto de questões que se concentram em toda a faixa norte-sul, a fim de permitir uma programação racional para as várias obras

necessárias às finalidades a atingir, tal como definimos na proposta de trabalho apresentada.

O Estudo Preliminar de "Reorganização do Parque do Anhanbabaú e sua extensão pela via arterial norte-sul", procura responder a essas questões e, portanto, não se restringe ao trecho restrito e contido entre Praça da Bandeira e Viaduto Santa Efigênia. Ao contrário, a partir de uma demanda que tinha a extensão de 1.000 m, Vilanova Artigas acabaria por analisar, propor e desenhar uma intervenção que se estendia por um percurso de treze quilômetros de área urbana. (ILUSTRAÇÕES 31-42)

Aspectos Descritivos Complementares ao Estudo Preliminar de Arranjo do Vale do Anhangabaú e sua Extensão pela Via Arterial Norte-Sul.

O estudo em questão pretende reorganizar o vale até poder reivindicar para ele a imagem de Parque do Anhangabaú que já teve no passado.

O povo paulistano freqüenta o centro da cidade conforme comprovam estudos de tráfego de passageiros fartamente conhecidos.

O Parque do Anhangabaú deverá continuar a desempenhar a função que sempre teve, de local destinado às mais importantes festas e manifestações populares. Ele é também a chegada monumental à cidade de São Paulo.

A fim de poder instituir no espaço urbano estes objetivos fundamentais, pareceu-nos necessário reconquistar para o pedestre, e só para ele, as vias laterais de tráfego que estão nas encostas do vale. Organizar dois largos passeios interligados por passarelas e associados a mobiliário de lazer a programar. A possibilidade de desviar as correntes de tráfego do automóvel para a rótula faz-nos prever duas grandes calçadas que poderão servir de arquibancadas naturais para festas cívicas ou populares.

O desenvolvimento do estudo ao norte do Anhangabaú visa fundamentalmente organizar os recursos existentes em áreas verdes, interligando-as de forma a complementarem o programa de marcha a pé e lazer antes proposto para o Parque. Além disso, considerar a existência neste trecho da via de monumentos históricos e artísticos a serem salientados na formação da paisagem.

Para a zona do parque, o estudo recomenda principalmente a recuperação das encostas do Vale até a região do Túnel 9 de Julho, a ser remodelado e alargado. Os edifícios à margem da via nesta região estão ameaçados de decadência inteiramente indesejável para a importância do Vale.

O trecho da via entre o Túnel e o Rio Pinheiros está a exigir uma regulamentação de uso do solo que corrija antecipadamente os vícios de convivência entre o tráfego do automóvel e o de pedestres.

A proposta prevê a necessidade de retificar a via entre a Groenlândia e a Ponte da Cidade Jardim. Prevê também algumas obras de arte para a disciplina do trânsito.

Nas pontas do parque estão situados dois terminais de ônibus — Praça da Bandeira e Pedro Lessa — destinados a servirem os ônibus de norte-sul e sul-norte. Estes dois terminais são ligados pelo sistema de marcha a pé desenvolvido no parque.

Para o funcionamento desejado do parque foi-nos necessário reconsiderar todo o sistema de trânsito que o nutre. Neste sistema a atual rótula desempenha papel muito importante não só para a disciplina do vale, cujo trânsito deverá absorver, como também para definir a marcha a pé no centro da cidade, em torno do parque.

A rótula deverá ser aperfeiçoada com mecanismos colocados ao seu redor, de forma a permitir um fluxo de trânsito sem semáforos, ao mesmo tempo que garantam entradas e saídas estrategicamente distribuídas.

Ao apresentar esta proposta, fazemo-la convencidos, antes de tudo, dos imensos recursos que o Parque e a sua extensão norte-sul têm guardados para serem desenvolvidos na direção de organizar um das mais ricas regiões paisagísticas de São Paulo. Até aqui temos contribuído com obras isoladas em pequenos espaços, algumas de sabor significativo, sem dúvida. Trata-se agora de à vanguarda interessada atribuir-se a missão de organizar a Metrópole.

"A felicidade de um povo se mede pela beleza de suas cidades."[155]

Esse memorial era referente à conclusão da etapa de trabalho do Estudo Preliminar, quando o arquiteto trabalha com autonomia em relação às equipes complementares que se agregam ao projeto numa fase seguinte. Nessa etapa anterior, então, Vilanova Artigas fez questão de fazer constar a abrangência com que via o problema: Anhangabaú como núcleo de um eixo norte-sul que cruza a metrópole desde o rio Tietê até o rio Pinheiros.

A proposta de Vilanova Artigas está suficientemente descrita nos seus relatórios e memoriais já vistos, apesar disso vale a pena chamar a atenção para seis de seus aspectos:

[155] Acervo Fundação Vilanova Artigas.

1. O final da intervenção está assinalado pelas pontes, junto aos rios Tietê e Pinheiros. Os rios são, talvez, o canal mais importante de ligação da metrópole, por terem concentrado ao longo da história uma rede de transportes em seu eixo. No caso do rio Tietê há uma escala interurbana, estadual e até nacional, devido à importância que assumiram as suas marginais para as estradas rodoviárias que o núcleo metropolitano de São Paulo irradia para todo o estado e para o país. Além disso há a ferrovia, a atual hidrovia Tietê-Paraná. Enfim, prolongar o Anhangabaú até o limite dos rios tem o significado de atribuir a ele essa mesma dimensão. Ainda, as pontes não são um fim, ao contrário: São uma passagem; elas assinalam o final da intervenção ao mesmo tempo que possibilitam a extensão da "via arterial norte-sul" para além dos rios.

2. A entrada norte é na verdade dupla, isso se insinua no desenho desse trecho de Vilanova Artigas. É a Ponte Grande para a "via arterial norte-sul", que passa pelo Anhangabaú; e é a Ponte Cruzeiro do Sul para a Avenida dos Estados, que passa pelo Parque D. Pedro e segue acompanhando todo o percurso do rio Tamanduateí. Esse binário reforça o significado do pólo cultural concentrado na região da Luz, que se propunha destacar e valorizar, e também justifica redobradamente as visuais profundas que se pretendiam com a implantação de edifícios sobre "pilotis".

3. Na entrada sul também haveria a duplicação, pela proposta que se fazia da ponte Juscelino Kubitschek. Esta, porém, tem maior sentido em promover a ligação das duas margens do rio, multiplicando a possibilidade das travessias sempre concentradas. Aqui, o trecho que se quer destacar é a ocupação proposta para as encostas que definem a Avenida 9 de Julho: Os edifícios com os primeiros andares livres, cujos acessos seriam feitos pelas vias implantadas nas encostas. Isso aliviaria o tráfego e criaria perspectivas folgadas para as ruas que se previam arborizadas. Teria sido uma seção-tipo bastante interessante para a calha da Avenida.[156]

4. As avenidas que compõem o "Sistema Y" seriam ligadas à rótula e esta por sua vez seria aperfeiçoada. Isso responderia a um problema de origem do Plano de Avenidas que é a precariedade de como as radiais mais importantes se ligavam, ou até não se ligavam, com a "Avenida de

[156] De modo análogo, é interessante ver o Anhangabaú, hoje, nessa mesma perspectiva. Ou seja, os edifícios na rua Xavier de Toledo e Libero Badaró, poderiam ter os seus embasamentos completamente remodelados, de modo a abrir visuais novas para o vale e permitir o percurso contínuo longitudinal a ele, superando a divisão absurda do lote urbano. Aqui, esses embasamentos fariam a ligação desejável entre dos dois níveis de cidade (745 m e 725 m), entre as terras altas e as terras baixas, uma relação que não foi ainda realizada de modo satisfatório. O mesmo princípio poderia desenhar a rua Boa Vista e a sua relação com a Várzea do Carmo. Desse modo o "centro histórico" aliviaria as suas perspectivas e participaria visualmente da metrópole que inaugurou.

Irradiação". Assim a passagem pelo Anhangabaú seria possível sempre, mas nunca obrigatória. Além disso esse sistema possibilitaria o acesso ao centro, a dimensão local, sem congestionar ainda mais o Anhangabaú.

5. A duplicação dos Terminais de Ônibus era da maior importância. Porque os dois terminais evitariam as manobras de retorno — alças em viaduto, cruzamentos de ônibus, aceleração, fumaça e congestionamento — junto ao Anhangabaú. O que se propunha é que os ônibus vindos do norte parassem no Terminal Pedro Lessa, Norte-Sul, e daí seguissem na direção sul. É do sul, lá de Santo Amaro por exemplo, que eles retornariam para parar no Terminal Bandeira, Sul-Norte, e então seguissem na direção norte. Essa transformação da lógica das linhas radiais para "diametrais" está também de acordo com o funcionamento do tráfego, pois as pesquisas de tráfego demonstravam que apenas 25% dos passageiros tinham o centro como destino.[157]

6. As passarelas — com largura de 10 m, livres de qualquer interferências como escadas e equipamentos — ligariam os dois terminais e também o sistema de ônibus ao metrô que estava sendo implantado. Além disso elas proporcionariam a travessia da avenida em diversos pontos estratégicos, além das passarelas longitudinais de um lado e outro do vale. A sua implantação merece destaque porque não eram diversas passarelas, elas todas compunham um conjunto como se fosse uma única construção ganhando uma dimensão surpreendente. Todas elas mantinham a mesma cota de nível nos seus estrados (739,00 m)[158], o que favorecia um passeio contínuo e elevado em relação à avenida, sem a necessidade de subir e descer a todo instante. Além disso, no conjunto, elas tinham uma disposição muito confortável porque estavam a meio nível entre a "cidade" (745 m) e o "vale" (730 m), ou seja, eram o caminho vertical obrigatório da população vinda da cidade para as estações e vice-versa.

> *As passarelas foram se humanizando com o tempo. A rampa substituiu as escadaria, quando os técnicos começaram a pensar com mais cuidado nos carrinhos de bebê e nos deficientes físicos. O Projeto de Reurbanização do Vale do Anhangabaú é mais um conjunto de passarelas. Ele prevê a remodelação total do Vale. Tem, inclusive, o paisagismo do Burle Marx. Seria a transformação daquela barbaridade de pedestres com veículos*

[157] Nestor Goulart Reis Filho, entrevista para Folha de S. Paulo, 20/11/1980: "as pesquisas de origem-destino feitas pelo Metrô nos últimos 10 anos mostram que cada 4 viagens, só uma se destina ao centro".

[158] 740,90 é a cota anotada nos desenhos do Anteprojeto, adotamos 739 para compatibilizí-la com a mesma referência.

que existe lá. Um lugar que eu não posso atravessar, de carro ou a pé, sem ser insultado: "Ô, seu velho idiota!"[159]

Concluído esse Estudo Preliminar, a EMURB contrataria Vilanova Artigas para dar prosseguimento ao trabalho na etapa de Anteprojeto, conforme o seguinte escopo:

Estes Termos de Referência são relativos à Contratação de estudos correspondentes à fase de Anteprojeto de Reurbanização do Vale do Anhangabaú, entre o Viaduto Santa Efigênia e a Praça da Bandeira. Visam, pois, a elaboração de estudos adequados, em função da fase de Anteprojeto considerada em função das condicionantes fundamentais (...) [160]

O escopo voltava a ser restrito, não somente à área do Anhangabaú, mas excluía também o Terminal Pedro Lessa — solicitando apenas diretrizes para esse "possível" terminal — e o Terminal Praça das Bandeiras. Sobre este último, deveria ser adotada a solução desenvolvida pela PLURIC, que Vilanova Artigas considerava inadequada, tanto que encaminhara à EMURB memorando reivindicando o direito de refazê-lo com a seguinte justificativa:

Para o Terminal de Ônibus estamos propondo uma solução que poderá integrar-se no Parque sem os riscos de congestionamento de trânsito que a nosso ver a proposta atual contém.[161]

Dessa forma a abrangência que Vilanova Artigas havia dado à questão do Anhangabaú, e com a qual desenvolvera o seu Estudo Preliminar, havia sido reduzida, na contratação do Anteprojeto, a um conjunto de passarelas no trecho restrito entre Praça da Bandeira e Viaduto Santa Efigênia. A EMURB aceitou o seu Estudo Preliminar, mas na contratação do Anteprojeto reafirmou a forma estreita com que via a questão e ratificou o mesmo escopo que havia orientado a demanda inicial.

---

[159] "Passarelas Urbanas", em "Vilanova Artigas". São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi / Fundação Vilanova Artigas, 1997. p. 177.

[160] EMURB, "Termos de Referência Relativos à Elaboração do Anteprojeto de Reurbanização do Vale do Anhangabaú, entre o Viaduto Santa Efigênia e a Praça da Bandeira" — documento do acervo da Fundação Vilanova Artigas.

[161] memorando enviado à EMURB no dia 7 de fevereiro de 1970, ao Diretor de Planejamento Pedro Paulo de Mello Saraiva. — acervo Fundação Vilanova Artigas.

Diversos escritórios, então, se incoporaram oficialmente à equipe de projeto, sempre sob a coordenação de Vilanova Artigas.[162]

Apesar da restrição imposta pela EMURB, o projeto desenvolvido não se oporia a toda a abrangência que havia orientado a abordagem inicial; tornou-se reduzido, mas continuava a ser parte daquele mesmo conjunto.

3.7. Comentários sobre o Projeto de Vilanova Artigas

> *Anda-se ligeiro na rua e conversa-se no escritório, coisas assim, que caracterizam toda a idéia depreciativa em relação ao nível de consciência do paulistano, como se ele, realmente não desejasse para si a beleza que caracteriza outras cidades brasileiras.*[163]

3.7.1. O Princípio da Continuidade Espacial

Novamente é a dimensão artística, que Vilanova Artigas atribuía à arquitetura, que lhe permitiria ainda outra conciliação. Agora, entre a coletividade e o indivíduo. Ou seja, entre esses dois universos, que nos espaços construídos convencionou-se chamar público e privado. Nos projetos de arquitetura de Vilanova Artigas essa conciliação aparece na idéia recorrente da continuidade espacial: a casa que não termina na soleira da porta, o edifício sem portas como a FAUUSP, ou o plano inclinado que transforma num contínuo o território em espaço construído.

> *Em todo caso, ser arquiteto, meus jovens, é um privilégio que a sociedade nos dá e que eu desempenho como se fosse um segredo, no cantinho do meu escritório, fechado com meus pensamentos e meu desenho.*[164]

Assim, o mesmo homem, íntegro, que quando sai à rua quer se demorar e conversar; quando se fecha, no seu escritório, quer se isolar com seus pensamentos e desenho.

---

[162] A equipe era composta pelos seguintes escritórios: Arquitetura — Vilanova Artigas, Abrahão Sanovicz, Marlene Yurgel, Harue Yamashita, Eduardo J. Rodrigues; Engenharia de Tráfego — Fernando Gonçalves; Paisagismo — Burle Marx; Estrutura — Maubertec S/C Ltda.

[163] Debate entre Vilanova Artigas e Luís Saia, transcrito anteriormente no item 3.3. deste trabalho.

[164] ARTIGAS, Vilanova. "A Função Social do Arquiteto". Nobel/Fundação Vilanova Artigas, São Paulo, SP. p. 72.

> *Os homens que se escondem como trogloditas nas cavernas são privados, no seu modo de vida privativo, das relações para com a sociedade enquanto algo objetivo existente fora deles; enquanto que aos homens que erram em grandes massas como nômades lhes falta na sua existência exteriorizada a possibilidade de encontrarem o caminho para si mesmos. O equilíbrio correto entre estes extremos, o da alienação e o da dissolução, que ameaçam na mesma medida a identidade, encontra Schiller numa imagem romântica: a sociedade conciliada tinha que constituir uma estrutura de comunicação onde (cada um) conversa calmamente no seu refúgio consigo mesmo e, logo que sai, com todo o gênero humano*[165]

O artista em Vilanova Artigas concilia esses dois extremos e o demonstra na sua concepção de espaço, que contém, em certa medida, essa mesma idéia quando na cidade a habitação se universaliza.

> *Daí, podermos concluir que a ponte, a estação, o aeroporto, não são habitações, mas complementos, objetos complementares à habitação através dos quais o espaço da habitação se universaliza.*
>
> *A cidade é uma casa.*
>
> *A casa é uma cidade.*[166]

A casa, no caso, são as casas de Vilanova Artigas. Elas eram — aliás é nelas que o princípio surgiu e se firmou — desenhadas dentro do mesmo princípio de continuidade espacial, onde não há um limite rígido entre interior e exterior. A casa, e inversamente à cidade, estende-se para além da soleira da porta.[167]

---

[165] HABERMAS, Jurgen - "O Discurso Filosófico da Modernidade" Lisboa, Dom Quixote, Lisboa, 1990. p. 54

[166] "Arquitetura e Construção", em ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 104.

[167] "As casas de Artigas são espaços abrigados contra as intempéries, o vento e a chuva, mas não contra o homem, tornando-se o mais distante possível da casa fortaleza, a casa fechada, a casa com interior e exterior, denúncia de uma época de ódios mortais. A casa de Artigas, que um observador superficial pode definir como absurda, é a mensagem paciente e corajosa de quem vê os primeiros clarões de uma nova época: a época da solidariedade humana." — trecho do depoimento de Lina Bo Bardi, publicado originalmente na revista Habitat. São Paulo, out/dez, 1950. extraído de "Vilanova Artigas". São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi / Fundação Vilanova Artigas, 1997. p. 11.

3.7.2. O princípio da Liberdade sem Limites

Outro aspecto a considerar é a "liberdade sem limites" que Vilanova Artigas reivindica para a arquitetura. A origem dessa reivindicação também está na mesma formulação. A liberdade, aqui, é liberdade artística, necessária para a ação crítica sobre as questões contemporâneas, ou para a reação contra uma arquitetura completamente prisioneira do sistema.

> *Vejam que coisa curiosa: há um planejamento geral, a respeito do qual ninguém fala, mas no qual os pequenos planejamentos tem que ser inseridos. E o planejamento geral, em todos os tempos e até hoje, é de molde que a gente não se possa inserir. A visão artística do mundo e certos padrões de felicidade, que a arte se dá ao luxo de visualizar e propor, não se encaixam no planejamento geral, econômico e social com o qual nós convivemos como estrutura brasileira. Aqui está a primeira correção que os arquitetos deveriam fazer; — e não só os arquitetos, como também os que lidam com planos urbanos: é que a idéia de planejamento, enquanto dentro desses critérios arquitetônicos, urbanísticos, não resolve nada se não for parte do planejamento maior. O mal é que nós assumimos a responsabilidade de curar as feridas sangrentas de nossos meios urbanos através de um planejamento isolado do planejamento geral e este, muitas vezes, não coincide com o nosso. Isso não nos leva a um nível maior de desânimo porque, se não segurarmos com força a pequena bandeira das possibilidades de mostrar, com pequenos exemplos, o que poderia ser feito, certamente teremos que por de lado, logo de saída, as nossas mais caras esperanças. Acredito que exista, para a atividade arquitetônica em geral (quando falo em atividade arquitetônica falo de um setor largo, desde o planejamento geográfico, do ambiente até o desenho dos objetos, linguagem das mensagens urbanas etc), como uma censura subliminar feita das mais variadas formas: a justificativa tecnológica, o custo menor, o prazo, a viabilidade, toda uma temática de sociologia imobilizadora das condições existentes.*[168]

A liberdade que Vilanova Artigas reivindica constitui uma condição inerente à sua arquitetura, que se empenha na construção de uma nova realidade, isto é, empenha-se em opor, à cidade real, a sua noção ideal de

---

[168] "Um lugar à Utopia", 1975, em "Vilanova Artigas". São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi / Fundação Vilanova Artigas, 1996. p. 199.

cidade. A utopia para essa arquitetura é um dado, e o artista, nesse ponto, está no terreno essencial da política, ele é o cidadão.[169]

3.7.3. As Duas Dimensões do Anhangabaú

Esses dois princípios fundamentais em Vilanova Artigas, "a continuidade espacial e a liberdade sem limites para a arquitetura", que têm sua origem na mesma formulação, são imprescindíveis para a compreensão do projeto que ele elaborou em 1974 para o Anhangabaú e sua extensão. A partir disso é que se deve destacar a sua abordagem, que trasformou uma demanda restrita, com extensão de 1.000 m, em um trabalho de 13 quilômetros.

O Anhangabaú, como se viu, detém duas dimensões: a local, que é dada pelo recinto, e a metropolitana, que é dada pela passagem e pelo conjunto que ela permite vislumbrar. Vilanova Artigas reconheceu essas duas dimensões nitidamente e pela primeira vez. Aqui não se trata exatamente de público e privado, mas elas representam a mesma relação espacial: o recinto, como espaço interior, e a metrópole, como exterior. A noção de continuidade espacial é que permite a sua abordagem.

Importante notar que em decorrência disso, na sua proposta, o Anhangabaú inverte a relação espacial com o elemento metropolitano — a via arterial — se comparada com aquela proposta por Prestes Maia. Pois, ao invés de fazer o recinto fechado deixando a metrópole para fora, como queria Prestes Maia, ele o faz aberto para recebê-la como chegada e acolhimento. É uma inversão histórica. A relação, expressa nas construções, da cidade com o Vale herdou da sua origem a recusa. Os edifícios não desenham a relação entre os dois níveis da cidade (745 m e 725 m), isso apesar dos esforços de Silva Telles na primeira década deste século e apesar da resistência, vencida, de Bouvard contra a ocupação da face ímpar da Libero Badaró. Por isso o Anhangabaú isolou-se da Libero Badaró — a pracinha remanescente de entre os dois Palacetes Prates não desmente, mas confirma o que se perde — , da Dr. Falcão e também, na outra margem, da Xavier de Toledo. Exatamente a mesma coisa sucede para o Tamanduateí, na rua Boa Vista. A inversão histórica proposta por Vilanova Artigas talvez tivesse força de transformar com o tempo essas implantações. No seu projeto, as duas dimensões se somavam e se conciliavam na sugestão dessa continuidade espacial.

---

[169] Para Argan é uma noção que vem desde o renascimento, como expõe quando analisa o tratado de Alberti: "o tratado *De re aedificatoria* é, em última análise, um tratado de política, não sendo a política nada mais que a construção da *polis*, da cidade ideal com relação à qual a forma visível da cidade real é como a forma da estátua em relação à figura ideal do herói que celebra." — ARGAN, Giulio Carlo. "História da Arte como História da Cidade". São Paulo, Martins Fontes, 1992. p.117.

A "liberdade sem limites" também colabora nesse sentido, porque a demanda restrita tinha um objetivo claro, preciso e imediato: resolver a rotina dos atropelamentos. Eram "feridas sangrentas" que se queriam curar com um planejamento delimitado, isolado do planejamento geral. Vilanova Artigas não via sucesso nessa perspectiva. Dentro da liberdade a que se permitia, não via o Anhangabaú exclusivamente no seu caráter utilitário, reconheceu nele um importante valor simbólico desde a primeira aproximação que fez do assunto.

Sem a consideração desses dois princípios a sua abordagem não seria possível. É a partir dela que ele compreende, pela primeira vez, a escala metropolitana de São Paulo.

Aqui vale uma comparação.

3.7.4. Monumento e Monumentalidade

Prestes Maia queria o Anhanbabaú como um monumento, o recinto fechado ou a "Sala de Visitas"; em função disso — desse anseio estético — ele o tratou de modo isolado e conflitante com os princípios gerais que ele mesmo adotara na abrangência que caracterizava Plano de Avenidas.

Vilanova Artigas, do seu lado, não procurava o monumento porque não ficava preso ao recinto do Anhangabaú. Muito ao contrário, ele o faz singelo, em obras de intervenção extremamente modestas. Entretanto, na abrangência da sua proposição e na leitura do conjunto da metrópole, através da "via arterial norte-sul", ele reconhece diversos focos de interesse metropolitano em cada trecho desse longo eixo. No Anhangabaú, particularmente, reconhece o valor simbólico representado pelo Vale — a calha — e pelas principais obras de arquitetura que o compõem, com destaque para o Viaduto do Chá. Assim ele desenha serenamente um modesto conjunto de pequenas passarelas, mas está consciente de dar monumentalidade para o lugar e para a metrópole inteira na extensão da intervenção que realiza. É uma monumentalidade difusa,[170] mais urbanística que arquitetônica, que registra a sua compreensão da verdadeira escala da metrópole.

Por isso o Anhangabaú de Vilanova Artigas continha as duas dimensões, local e metropolitana, tratadas na mesma intensidade; eram as duas dimensões

---

[170] Argan, no ensaio Palladio e o Palladianismo, 1980, citado pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha: "O que desperta o interesse dos arquitetos neoclássicos por Palladio é, também, a busca de uma monumentalidade difusa, não localizada, mais urbanística do que arquitetônica. Palladio foi, sem dúvida, o primeiro a querer fazer o monumental sem o monumento...O monumento é o *unicum*; o monumental, um conjunto. Pode haver um monumento isolado que não faz monumentalidade, pode haver um complexo monumental que não tem mais no centro um monumento. Roma é uma cidade de monumentos, a Vicenza de Palladio uma cidade monumental." — ARGAN, Giulio Carlo. "História da Arte como História da Cidade". São Paulo, Martins Fontes, 1992. p. 160.

juntas que davam monumentalidade ao lugar como parte do conjunto. É notável como essa dupla dimensão é primordial no lugar: o Anhangabaú, recinto de relevo dramático que causava tanto impacto, e a passagem extensa do "Piabiru", um caminho pré-cabralino que continha a bacia do rio Paraná, o Oceano Atlântico e a monumentalidade de mil quilômetros de marcha-a-pé.

3.7.5. A Consciência da Metrópole

> *O Artigas é o arquiteto que interpreta a metrópole. É nisso que está a sua grandeza.*[171]

Ao ser chamado para dar solução imediata ao drama dos atropelamentos freqüentes num "cruzamento mal resolvido entre pedestres e veículos",[172] num Anhangabaú que havia sido rebaixado à função exclusivamente utilitária em detrimento de todos os seus valores simbólicos, Vilanova Artigas elaborou uma proposta abrangente. Essa abordagem não resultou do acaso.[173] A abordagem de Vilanova Artigas é a manifestação de uma consciência crítica construída continuadamente, que aqui elabora uma longa seqüência de raciocínios encadeados, para revelar tudo o que estava presente mas não era percebido. É quase como se construísse a monumentalidade da metrópole sem realizar obra nenhuma. Prescindir das obras é uma figura, mas não está longe do fato considerando a desproporção entre o que propõe construir e o que realiza pelo conjunto que revela: Faz o mínimo e obtém o máximo.[174]

É por isso que a abordagem que Vilanova Artigas dá à questão do Anhangabaú é a contribuição mais importante do seu projeto, era uma abordagem inusitada até então e é insuperada até agora.

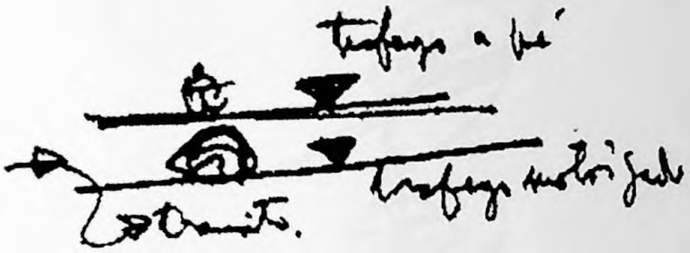
---

[171] SAWAYA, Sylvio B. "Depoimento". São Paulo, FAUUSP, 28/03/98.

[172] Seria então o cruzamento mais difícil do mundo segundo matéria de capa da revista francesa "Architecture D'Aujourd'Hui", 1973.

[173] Do contrário, seria como supor possível que um terremoto numa montanha de pedras pudesse construir um Parthenon.

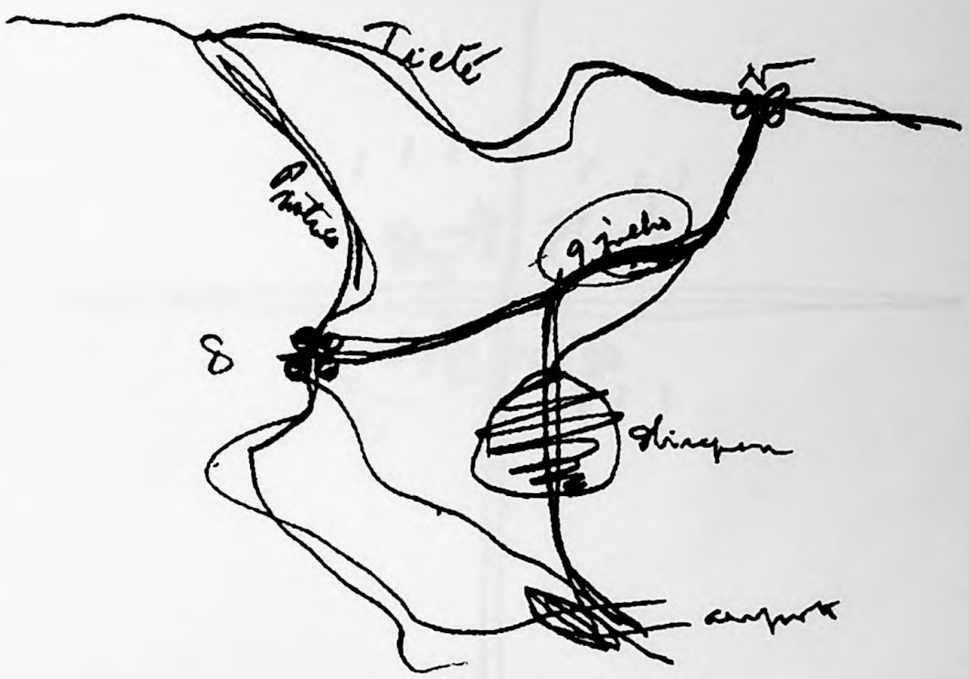
[174] Essa frase aparentemente é uma paráfrase de Mies van der Rohe — "less is more" — mas na verdade tem uma relação intencional e mais interessante com Leonardo Benévolo sobre a cidade burguesa "a administração deve garantir uma mínima praticabilidade da rede viária e um mínimo funcionamento das instalações, mas deve despender sempre mais para obter sempre menos", o projeto do Artigas é o oposto desta lógica. — BENEVOLO, Leonardo. "A Cidade e o Arquiteto". São Paulo, Perspectiva, 1984, p. 40.



Esboço de Vilanova Artigas mostrando o princípio que seria adotado para a solução do conflito pedestre-veículo, separando-os em níveis diferentes. Interessa observar que a cota do "tráfego a pé" é intermediária entre o Vale e a Cidade, ou seja, é a passagem vertical obrigatória para quem chega ao centro pelo sistema de transporte coletivo e se dirige à Cidade e vice-versa.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

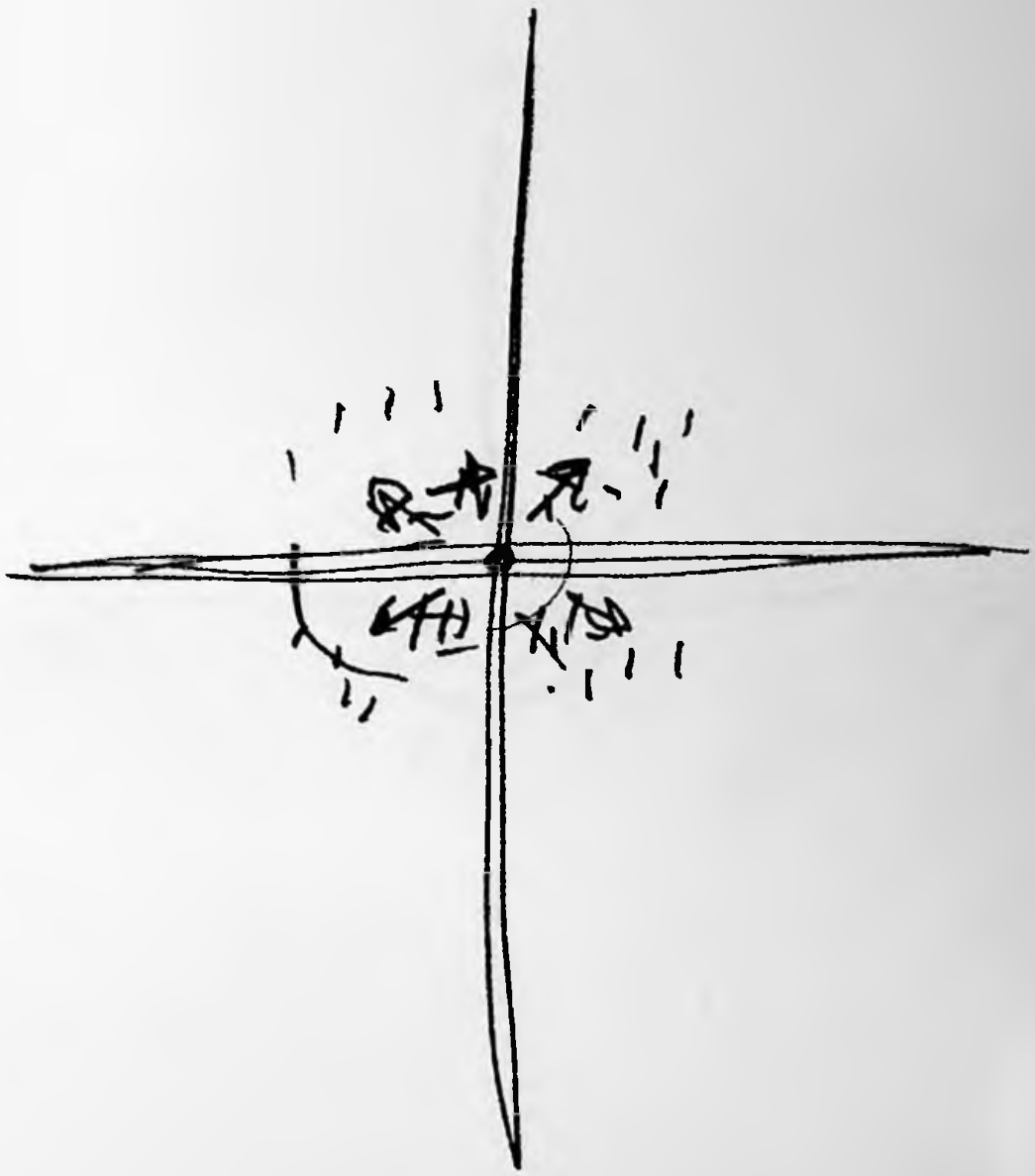
ILUSTRAÇÃO 27



Esboço de Vilanova Artigas. Este é o primeiro desenho que consta nos arquivos do arquiteto. Registra a abrangência da abordagem que daria ao trabalho e que marca a contribuição mais importante do seu projeto. Destaca-se os rios Tietê e Pinheiros — os mais importantes da cidade — e o "Sistema Y" — as radiais mais importantes do sistema de avenidas implantadas por Prestes Maia.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

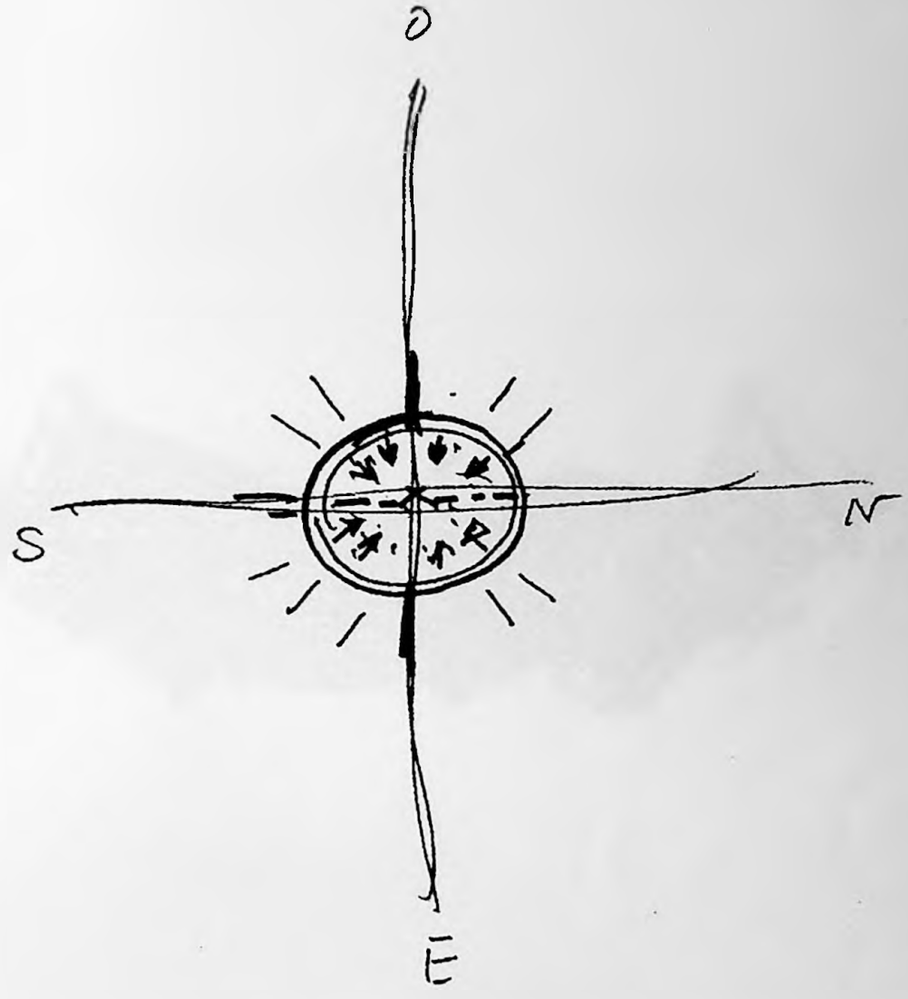
ILUSTRAÇÃO 28



Esboço de Vilanova Artigas. Destaca-se novamente o *cardo* e *decumanus*, como um desenho primordial, daí a identidade absoluta deste desenho com o Plano de Le Corbusier — ILUSTRAÇÃO 14.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

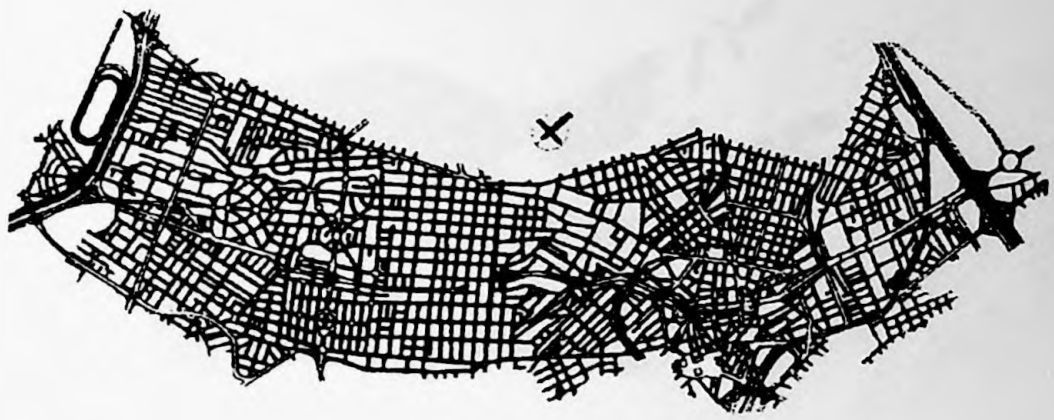
ILUSTRAÇÃO 29



Esboço de Vilanova Artigas. Assinalando a importância da rótula que seria uma solução importante proposta no seu projeto para o Anhangabaú.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 30



*Estudo Preliminar de Vilanova Artigas. Extensão da área urbana abordada pelo projeto de Vilanova Artigas ao longo do percurso da via arterial norte-sul. Soma uma extensão de 13 quilômetros de cidade. Propõe-se a eliminação dos pontos de conflito através de dispositivos que permitam fluxo contínuo do tráfego.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 31

Estudo Preliminar de Vilanova Artigas. Trecho entre a Ponte Grande (rio Tietê) e a Estação da Luz. Criar no fluxo de tráfego de pedestres locais apropriados para a convivência habitual do paulistano.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 32

Estudo Preliminar de Vilanova Artigas. Trecho entre o Viaduto 14 Bis — Vale do Anhangabaú e a Estação da Luz. Reorganização e interligação de todas as áreas verdes existentes, destacando a presença de monumentos históricos e obras de arte.

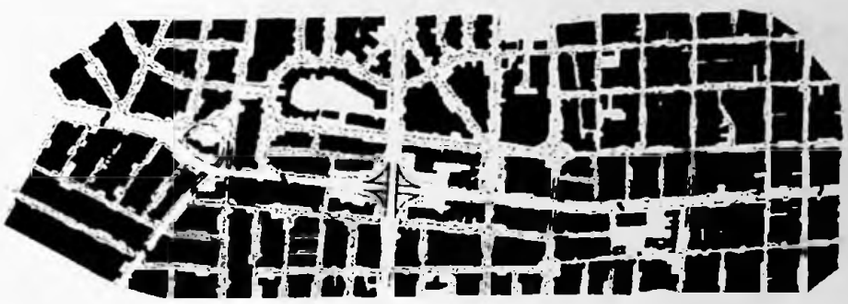
Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 33

Estudo Preliminar de Vilanova Artigas. Trecho entre o parque Siqueira Campos — Túnel 9 de Julho e viaduto 14 Bis. Acompanhar os hábitos e tendências da população no desenvolvimento dos critérios de traçado do tráfego de pedestres.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

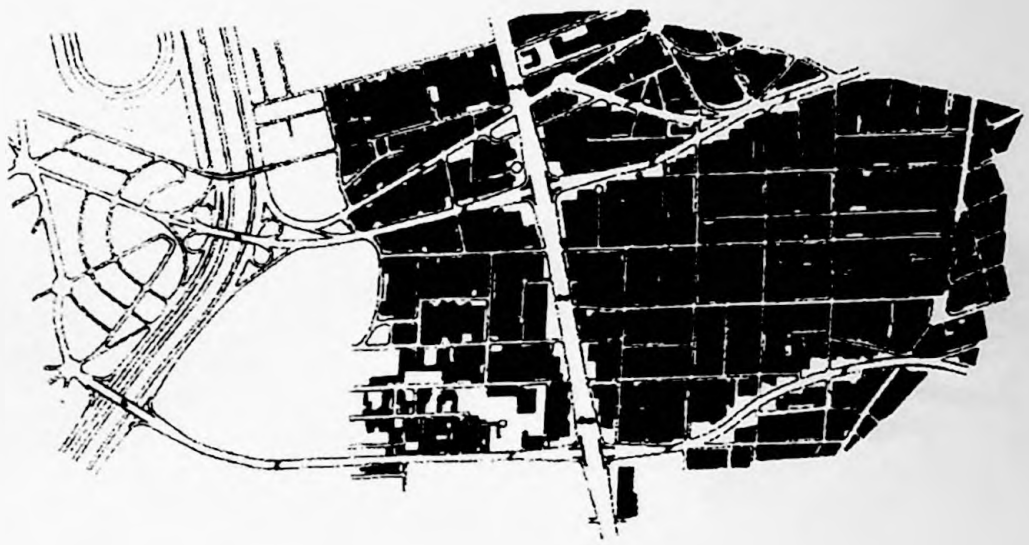
ILUSTRAÇÃO 34



Estudo Preliminar de Vilanova Artigas. Trecho entre a avenida São Gabriel e o parque Siqueira Campos. Organizar uma paisagem urbana da qual desapareça a predominância do tráfego de veículos.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 35



Estudo Preliminar de Vilanova Artigas. Trecho entre a ponte Cidade Jardim (rio Pinheiros) e a avenida São Gabriel. Implantar obras especiais que permitam a interligação das malhas viárias densamente transitadas.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 36

Estudo Preliminar de Vilanova Artigas. Perspectiva do Anhangabaú, olhando de sobre o Viaduto do Chá em direção ao norte (rio Tietê).

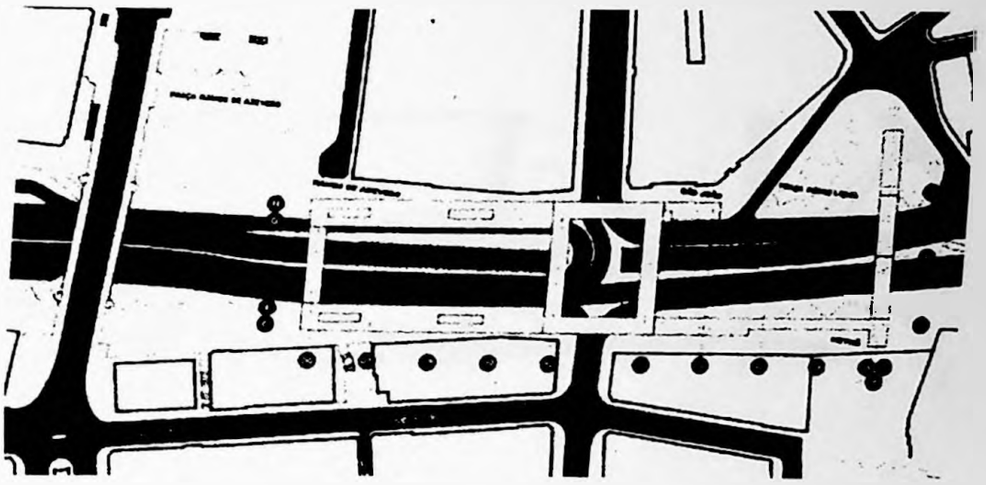
Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 37

Estudo Preliminar de Vilanova Artigas. Esquema gráfico mostrando a proposta para o Anhangabaú.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

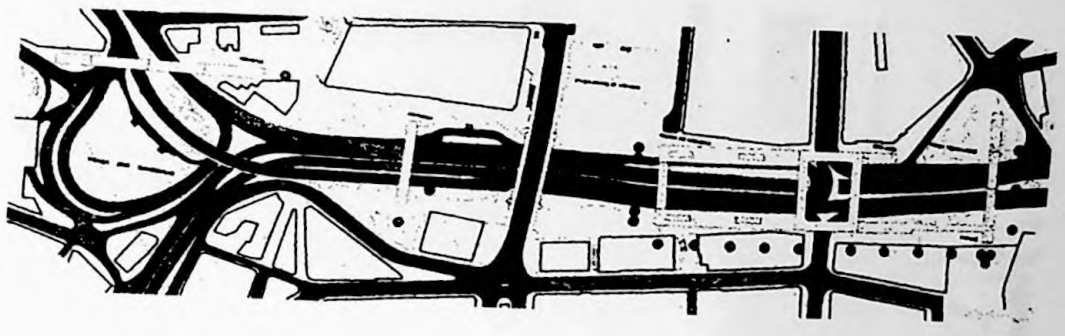
ILUSTRAÇÃO 38



Anteprojeto de Vilanova Artigas. Reprodução parcial da implantação, prancha 02 do Anteprojeto.

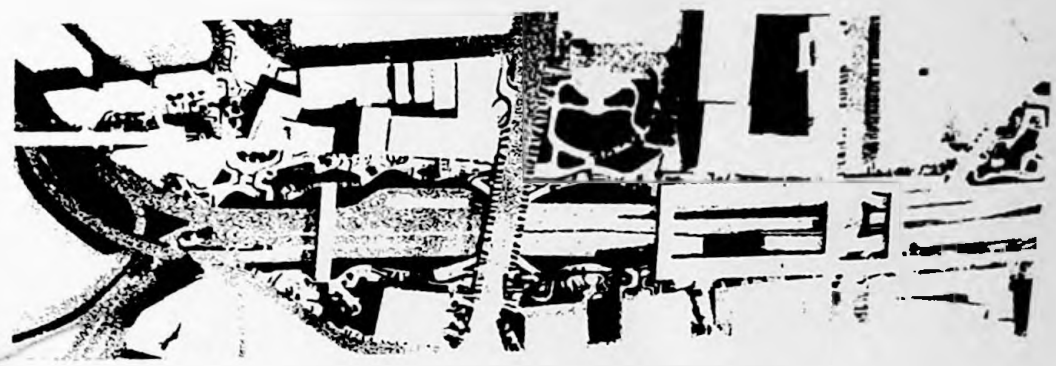
Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 39



Anteprojeto de Vilanova Artigas. Reprodução parcial da implantação, prancha 02 do Anteprojeto. Acervo Fundação Vilanova Artigas.

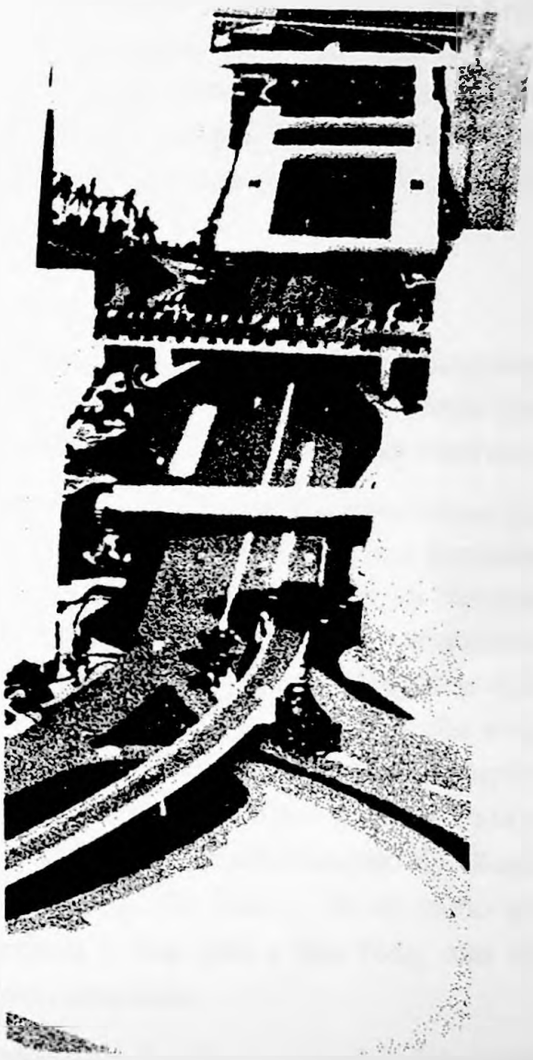
ILUSTRAÇÃO 40



Anteprojeto de Vilanova Artigas. Foto de maquete.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 41



Anteprojeto de Vilanova Artigas. Foto de maquete. Perspectiva a partir da Praça da Bandeira olhando na direção norte.

Acervo Fundação Vilanova Artigas.

ILUSTRAÇÃO 42

4. Concurso Anhangabaú — 1981

Este capítulo tratará sumariamente do episódio do "Concurso Público Nacional para Elaboração de Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú", promovido pela EMURB em 1981. Não se fará, como é óbvio, o estudo das 93 propostas apresentadas nem mesmo de um grupo desses trabalhos. O Concurso não constitui o objeto deste estudo. A intenção aqui é somente descrever o projeto vencedor, de autoria dos arquitetos Jorge Wilheim, Jamil Kfouri e Rosa G. Kliass.[175] Esse projeto é significativo. Foi vencedor entre 93 propostas e foi decisivo para o Anhangabaú porque foi construído, conferiu-lhe a sua feição atual. É, portanto, o projeto que traz o assunto de volta ao presente.

4.1. Antecedentes

O projeto de Vilanova Artigas não teve prosseguimento. Nem mesmo as passarelas — desenvolvidas em Anteprojeto[176] — foram levadas adiante. Assim, sequer o problema da travessia de pedestres estava resolvido.

A EMURB empenhou-se em apresentar alternativas que solucionassem ao menos esse conflito e pusessem fim ao drama dos atropelamentos freqüentes. Dois pontos exigiam soluções urgentes: a Praça da Bandeira e o cruzamento São João. Em oposição às soluções elevadas — passarelas — , a EMURB desenvolveu alternativas subterrâneas. Sucederam-se duas soluções para a Praça da Bandeira: A primeira rasa — cerca de 4 m abaixo das avenidas — e depois, como alternativa que fugisse às interferências das instalações existentes, uma segunda solução profunda — 10 m abaixo das avenidas. Para o cruzamento São João a proposta previa a ampliação e rebaixamento do "Buraco do Adhemar" — passagem de automóveis sob a São João — de tal modo que a passagem de pedestres fosse subterrânea e rasa para a São João, mas ainda cruzasse por sobre a via de automóveis rebaixada.

O custo, a complexidade das obras, o nível de interferência com as redes subterrâneas existentes e os conflitos que as obras longas imporiam à circulação de veículos na área foram razões suficientes para que se descartassem essas alternativas. Foi quando a EMURB retomou os estudos considerando novamente a solução de travessias por passarelas. Algumas hipóteses são realizadas nessa perspectiva. Culminaria na proposta de um conjunto de seis passarelas, apresentadas em 1980 e desenvolvida pelos arquitetos Paulo Júlio

---

[175] A equipe vencedora do concurso composta também pelos arquitetos Carmem Lydia N. R. Silva, Jonas Birger, Marcelo B. Martinez, Maria Lucinda M. Aguiar e Michel Todel Gorsky. As equipes chefiadas pelos arquitetos Elgson Ribeiro Gomes e Paulo Bastos ficaram em 2° e 3° lugar respectivamente.

[176] Documentos do Acervo Fundação Vilanova Artigas.

Valentino Bruna — diretor de planejamento da EMURB —, Domingos Theodoro de Azevedo e Paulo Sérgio Souza e Silva[177]. Era uma variante do projeto de Vilanova Artigas. As "seis passarelas" propostas pela EMURB foram amplamente divulgadas e deram origem a um grande debate promovido pela imprensa.[178] Nesse contexto é que, nos últimos dias do ano de 1980, firmou-se a idéia de um Concurso Público para "resolver" o Anhangabaú.

> *Segundo o presidente do IAB, esse será o concurso mais importante do Brasil, depois daquele feito para a construção de Brasília, pois envolve aspectos novos, na área mais central, movimentada e complexa da cidade, que na sua opinião se transformou pela colocação de obras setoriais, isoladas durante décadas.*
>
> *César Bergstrom Lourenço informou também que o IAB já está acertando com a Prefeitura as normas para a publicação do edital de abertura do concurso, no próximo dia oito. O prazo de entrega dos trabalhos será fixado em fins de março e a implantação da solução escolhida será feita imediatamente.*[179]

O lançamento do concurso nesse período coincidia com o processo de abertura democrática por que o país passava e parecia ser uma maneira razoável de escapar de um ciclo vicioso que, durante dez anos, acumulava projetos sem levá-los a termo. Em outras palavras, durante dez anos a EMURB percorrera, senão todas, muitas diferentes alternativas e abordagens para a questão do Anhangabaú, mas por alguma razão faltava-lhe o juízo, a decisão. Então, uma comissão julgadora soberana que escolhesse, entre os projetos de grandes arquitetos de todo o país, uma proposta vencedora num julgamento inapelável investiria o resultado de uma autoridade que preencheria perfeitamente ess necessidade, apesar de se desconhecer qual seria o resultado.

---

[177] A Construção em São Paulo — nº 1707, 27/10/1980.

[178] "Folha de S. Paulo" manteve uma coluna diária "O Vale em discussão", entre dezembor de 1980 e janeiro de 1981. Essa coluna reuniu uma série de opiniões sobre a questão. O mesmo parágrafo de abertura se repetia diariamente: "Qual a melhor solução para a travessia de pedestres e a circulação de carros no Vale do Anhangabaú? Esta é uma discussão aberta a partir do momento em que a EMURB anunciou seu projeto de construir seis passarelas no Vale. Com o objetivo de contribuir ao debate desse tema, a "Folha" ouviu pessoas representativas dos mais variados setores da vida econômica, social, política e cultural de São Paulo. A publicação desse depoimentos continua hoje."

[179] Folha de S. Paulo, 28/12/1980. — o presidente do IAB era César Bergstrom Lourenço.

4.2. O Concurso e o Projeto Vencedor[180]

O Edital do "Concurso Público Nacional para Elaboração do Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú — São Paulo" foi publicado em fevereiro de 1981, pela associação entre PMSP, EMURB e IAB. Nele se expressam os seus objetivos:

> *2.2. O objetivo do Concurso é a elaboração de solução global para o conjunto urbanístico do Vale do Anhangabaú.*
>
> *2.3. A solução deverá resultar em proposta de caráter abrangente, envolvendo circulação viária e de pedestres, uso dos espaços públicos, equipamentos a nível local e metropolitano, disciplina e regulamentação de uso do solo e das edificações, valorização de edifícios tombados pelos poderes públicos ou considerados de zona especial e demais aspectos que o concorrente julgar pertinentes.*
>
> *Dada a complexidade do problema, o arquiteto deverá organizar a proposta dentro de visão de conjunto, assinalando, porém, as prioridades com vista a uma implantação gradual da solução, especificando claramente os elementos de uma intervenção imediata.*

O Edital procurava ainda informar o sentido histórico do Anhangabaú, fazendo uma retrospectiva do lugar em textos e imagens desde a fundação da cidade. Por isso, também reproduzia, na íntegra, a palestra "Os Melhoramentos de São Paulo", realizada por Prestes Maia e publicada em 1945, reconhecendo ainda uma vez a sua importância na definição do Anhangabaú. Além disso, constavam do edital os artigos, então recentes, publicados sobre a questão, e também sugestões de bibliografia.

Esse mesmo edital, histórico e informativo, não fazia menção ao projeto de Vilanova Artigas. Na verdade o seu nome aparece, apenas acidentalmente, por três vezes nas 126 páginas do edital: na reprodução da matéria da revista "A Construção em São Paulo", sobre as seis passarelas da EMURB, que lhe faz menção;[181] na reprodução da coluna Vale em Discussão quando ela entrevista Marcelo Nitsche — e é notável que venha de um artista plástico uma das demonstrações de maior lucidez sobre a questão[182] —; e na bibliografia sugerida

---

[180] A equipe vencedora tinha como coordenadores os arquitetos Jorge Wilheim, Jamil Kfouri, Rosa Kliass; era composta também pelos arquitetos Marcelo Botter Martinez, Jonas Birger, Maria Lucinda Aguiar, Carmen Lydia Silva e Michel Todel Gorski.

[181] A Construção em São Paulo, n° 1707, 27/10/80.

[182] "Conheço um projeto do arquiteto Vilanova Artigas que não trata do problema do Vale restritamente, mas da ligação que corta a cidade de rio a rio, do Tietê ao Pinheiros. Ele propõe que o Vale deixe de funcionar como um terminal de ônibus e passe a ser uma área de circulação apenas. O mais interessante, entretanto, é que o projeto não resolve apenas um

em que, curiosamente, surge referência ao seu em versão suscinta como foi publicado na revista Módulo, de Oscar Niemeyer. Não obstante, a EMURB dispunha de um acervo técnico valioso, não só do projeto mas da análise do assunto que estava registrado nos cadernos "Levantamento Planialtimétrico" e "Interferências" elaborados por Vilanova Artigas. A descrição mínima do seu projeto, feita pela EMURB num dos "anexos" do Edital do Concurso, só reforçam essa constatação.[183] Caberia a suposição de que no contexto daquele concurso, o projeto e a abordagem de Vilanova Artigas para a questão do Anhangabaú não só não interessava como era também indesejável, mas as motivações daquele edital não pertencem ao campo daquele trabalho.

Inscreveram-se para este concurso 153 equipes, das quais 93 apresentaram propostas.[184] Grande parte delas rebaixavam e cobriam a Avenida Prestes Maia no trecho entre os dois viadutos. Entre elas, aquela de Jorge Wilheim e equipe mereceu o Primeiro Prêmio da Comissão Julgadora. (ILUSTRAÇÕES 43-45)

OBJETIVOS DA PROPOSTA:

(1) Criar um espaço novo.

(2) Propiciar urbanidade em seu uso.

(3) Pôr beleza e dignidade na paisagem.

(4) Criar pontos de encontro, individuais e coletivos.

(5) Valorizar referências culturais.

(6) Inserir funções novas: informação, repouso, apoio a quem trabalha no centro.

(7) Garantir ao pedestre a apropriação e usufruto do vale, eliminando o conflito com veículos.

(8) Manter as árvores existentes.

(9) Acomodar a carga viária, garantido fluxo ininterrupto às correntes de tráfego prioritário: SUL-OESTE e SUL-NORTE.

(10) Redistribuir em dois terminais os pontos de embarque de ônibus.

(11) Permitir implantação por etapas.

---

problmea de funcionalidade e eficiência, como é o caso das passarelas, mas acaba criando esplanadas que ligam o centro velho e novo" — Folha de S. Paulo, 03/01/81.

183 "Vale do Anhangabaú. Estudos e Projetos não Implantados", organizado pela EMURB, era um anexo de 20 páginas ao Edital do Concurso.

184 WILHEIM, Jorge. "Espaços e Palavras". Série Cadernos Brasileiros de Arquitetura. São Paulo, Projeto, 1985. p. 82.

(12) Evitar qualquer desapropriação. [185]

Não se trata de um memorial descritivo, mas da enumeração de 12 sentenças. Acompanhavam essas 12 sentenças quatro esquemas gráficos: "Interferências a Considerar e Conflitos a Resolver", "Tráfego a Acomodar", "Valores Paisgístico-Culturais a Preservar" e "Programa Proposto". No primeiro desses esquemas incluiu-se como "Interferências a Considerar" o difícil problema das galerias de águas pluviais existentes; e como "Conflitos a Resolver" foram considerados os semáforos que interrompiam o tráfego, o conflito pedestres-veículos e o terminal "confuso" da Praça da Bandeira. No esquema de "Tráfego a Acomodar" estão identificadas esclusivamente as direções principais de tráfego metropolitano, além das três que resultam do "Sistema Y"; apontou-se também a conversão à direita na São João no sentido Sul-Oeste.[186] O terceiro esquema "Programa Proposto" expõe a proposta. (ILUSTRAÇÕES 46-48)

O projeto de Jorge Wilheim propunha um rebaixamento parcial do leito da Avenida Prestes Maia e a sua cobertura, realizada por uma grande laje de concreto que reduzia a profundidade do Vale em pouco mais de 10 m.[187] Esse "túnel" estendia-se desde o Viaduto Santa Efigênia até o Viaduto do Chá; o seu traçado sofria as "interferências" das instalações existentes e, por isso, não resultava linear. Essa solução eliminava o conflito pedestre-veículo da "praça" — que era no nível da rua Formosa e feita pela laje de cobertura da avenida — exceto pela alça de viaduto rodoviário que, vinda do "túnel", aflorava em meio à praça para dar acesso à Avenida São João. De qualquer forma o viaduto — elevado — não era "obstáculo" ao trânsito de pedestres na "praça". Desse modo o conflito pedestres-veículos era "eliminado".

O rebaixamento e cobertura da Avenida no trecho entre os dois Viadutos é a idéia principal. É ela que permitiu todas as outras proposições que se apontaram no "Programa Proposto: passagem subterrânea para tráfego ininterrupto Sul-Oeste e Norte-Sul, Novo Parque com 7,7 ha, Praça para Comércios e Eventos Públicos, Calçadas e Terraços para Restaurantes, Nova Praça dos Correios etc". Além disso se propunha um Novo Terminal de Ônibus — 50 linhas — na Praça da Bandeira.

---

[185] WILHEIM, Jorge. "Espaços e Palavras". Série Cadernos Brasileiros de Arquitetura. São Paulo, Projeto, 1985. p. 88.

[186] A alça para essa conversão saía do "túnel" aflorando na praça, então elevava-se para dar acesso à São João e também, no sentido de giro oposto, à rua Libero Badaró. Embora constasse do projeto apresentado no concurso essa conversão seria suprimida depois, quando da execução da obra.

[187] Originalmente o Vale tinha 20 m de profundidade, após a construção da Avenida Prestes Maia, em 1938, ela havia sido reduzida a 15 m. Finalmente, com a implantação deste projeto restringiu-se à metade do que tinha originalmente e no Parque de Bouvard. Essa atitude, do ponto de vista paisagístico é desastrosa porque rouba do lugar a sua caracterísitca esseencial, Vale.

Além das duas passarelas de acesso a ele e da ampliação do Terminal Pedro Lessa — 25 linhas.

A descrição do próprio Jorge Wilheim ilustrou a publicação do projeto em seu livro "Espaços e Palavras", publicado em 1985.

> *A Reurbanização do Vale do Anhagabaú foi tema que, em 1981, mobilizou 153 equipes de arquitetos, dos quais 93 submeteram propostas, revelando o interesse da classe em abordar o problema. O projeto que elaborei em co-autoria com Rosa Grena Kliass foi indicado vencedor. Tardamos muito em definir qual o verdadeiro problema, pois parecia-me que o óbvio conflito entre veículos e pedestres não abrangia toda a problemática do Vale. Após muito debate concluímos: o problema básico, único a justificar a intervenção, é o desperdício de espaço urbano desfrutável, pois apesar de sua extrema acessibilidade (120 linhas de ônibus e 2 de metrô), apesar de seu potencial paisagístico, o Vale estava reduzido a trecho de via expressa, usado por veículos que nem sequer demandavam o Centro.*
>
> *Sobre esta constatação baseamos nossa proposta: a criação de um espaço novo, um parque de 8 ha, apto a acolher a população que vem ao Centro, dando-lhe apoio de lazer e alguns serviços. Dentro desse contexto resolvemos os coflitos veículo-pedestre, afundando o tráfego entre o viaduto do Chá e o Santa Efigênia, garantindo-lhe maior fluidez.*
>
> *Na Praça da Bandeira os pontos de embarque serão cobertos por laje ajardinada e duas passarelas constituirão pórticos de entrada ao novo Vale; creches, lanchonetes e informações são previstos junto às estações de metrô; na continuação do jardim do Teatro Municipal, projetamos uma praça para eventos públicos.*
>
> *Há, no Vale, problemas percebidos e localizados:*
>
> 1. *a precariedade de acesso e desconforto do terminal da Praça da Bandeira;*
> 2. *a interrupção do táfego preferencial (S > O), por semáforo, entre a passarela e a Galeria Prestes Maia;*
> 3. *a mesquinhez das travessias de pedestres, conflitos pedestres-veículos e interrupção de tráfego no cruzamento com a Av. São João;*
> 4. *a vulgaridade da paisagem no que já foi a Praça do Corrreio;*
> 5. *o congestionamento e insuficiência das calçadas para quem demanda a Estação São Bento do metrô;*

6. *a precariedade das galerias de águas pluviais, a serem necessariamente substituídas e a dispersão de infra-estruturas no subsolo.*

No entanto, o problema básico, o único a justificar uma intervenção profunda, é o empobrecimento funcional e desperdício do Vale como espaço urbano desfrutável:

1. *de "sítio" e "parque" ficou reduzido a trecho de via expressa, embora tal função seja necessária (12.200 veículos/hora);*
2. *apesar de sua acessibilidade urbana (2 estações de metrô e 120 linhas de ônibus), não tem função de ponto de encontro;*
3. *apesar de seu potencial e valores paisagístico-culturais, não há como nem por que nele permanecer e gozar da paisagem;*
4. *apesar de sua localização ensejar encontros de solidariedade, não tem hoje o menor teor de urbanidade.*

Por isso, além de meramente corrigir ou recuperar, o problema a resolver é a criação de um espaço novo, digno, belo e desfrutável, acolhendo funções diversas que correspondam a necessidades de hoje e do amanhã:

1. *articulação adequada e espaços suficientes para pedestres e veículos;*
2. *palcos para encontros e eventos;*
3. *espaços agradáveis para o repouso e a recreação;*
4. *equipamentos para serviços e núcleos de informática para cidadãos;*

maximizando, assim, a excelência de sua acessibilidade urbana e do potencial paisagístico. Dentro deste conceito básico deverão ser solucionados os problemas localizados (Interferências a Considerar e Conflitos a Resolver).

"Arquitetura é um fato construído" (Le Corbusier). E planejar significa instrumentar reais transformações urbanas.

Por isso, faz parte do problema ensejar a implantação da proposta, não se esgotando esta no desenho de sua solução.

Para viabilizar a implantação:

1. *as condicionantes administrativas e financeiras exigem etapas de obras;*
2. *as soluções técnicas devem ser compatíveis com a implantação por etapas;*
3. *a nova Estação Anhangabaú de metrô será o primeiro fato novo a ser integrado.*

> *atenção: os 75 pontos de embarque dos terminais da proposta correspondem às previsões de racionalização do plano de implantação das linhas de trólebus.*[188]

4.3. Sobre o Anhangabaú Atual

Esse projeto foi construído[189] com pequenas alterações. Destaque-se a mais signifcativa entre elas, que foi a eliminação da alça do viaduto rodoviário que daria o acesso à Avenida São João. De qualquer maneira, esse foi o projeto que, dez anos depois, inauguraria o Anhangabaú como o vemos hoje. Próximo e presente, o Anhangabaú Atual não é simples de ser analisado. Mesmo assim, já se somam opiniões sobre a questão, e muitas concordam com a de Regina Meyer, conforme se segue:

> *No Anhangabaú, os projetos se dividem entre aqueles que foram capazes de dar conta deste convívio — pedestres e automóveis — e projetos simplistas que não enfrentaram este conflito. Então, o grande problema do projeto do Jorge Wilheim é este, eles não lidaram com o conflito, eles estirparam o conflito. O Vale, hoje, ficou reduzido a um espaço de um desinteresse absoluto, para todas as funções.*[190]

As razões pelas quais o Anhangabaú Atual, Projeto Vencedor no Concurso EMURB 1981, provoca freqüentemente tais impressões é o que se quer procurar compreender à luz das questões já discutidas neste estudo. Pode-se fazê-lo abordando alguns aspectos como os que seguem:

4.3.1. As Duas Dimensões Anuladas

As duas dimensões do Anhangabaú, local e metropolitana, são interdependentes. Ele ganha escala metropolitana na mesma medida em que existe como local reconhecível para a metrópole. Dessa relação, somada à forte

---

[188] WILHEIM, Jorge. "Espaços e Palavras". Série Cadernos Brasileiros de Arquitetura. São Paulo, Projeto, 1985. p. 82-85.

[189] As obras foram iniciadas na gestão de Jânio Quadros — 01/01/86 até 31/12/88 — e concluídas na gestão seguinte, de Luíza Erundina, em 1992.

[190] MEYER, Regina Prosperi. "Depoimento". São Paulo, FAUUSP, 25/03/98.

expressão do lugar, advém o seu caráter simbólico, o "cartão postal" de São Paulo[191], como elemento que lhe confere identidade.

Viu-se o paradoxo entre essas duas dimensões em Prestes Maia — o recinto fechado e as avenidas dissimuladas, a metrópole do lado de fora — para demonstrar que ele não compreendera a dimensão metropolitana, ou seja, perseguia o monumento único por lhe escapar a monumentalidade do conjunto metropolitano.

Em oposição, Vilanova Artigas reconheceu o jogo dessas duas dimensões e o seu significado. Por isso atribuía monumentalidade ao Anhangabaú a despeito da singeleza da sua intervenção no local. Essa monumentalidade era dada pela metrópole inteira e por isso o Anhangabaú se destacava como local reconhecível e simbólico para toda ela. Aqui, as duas dimensões se somam e se reconstroem numa outra escala.

No Anhangabaú Atual essas duas dimensões se interferem destrutivamente e se anulam. Isso decorre da opção pelo "túnel", que rouba da metrópole a percepção do Anhangabaú e, inversamente, rouba dele a dimensão metropolitana. Por isso, com a implantação desse projeto, a dimensão simbólica metropolitana do Anhangabaú deixou de existir por completo.[192] O lugar que lá restou perdeu muito da sua grandiosidade natural com o Vale tampado e perdeu completamente o vínculo sensível — parcialmente o vínculo utilitário — que tinha com a dimensão metropolitana.

4.3.2. O Espaço Anticívico

Para explicar os seus propósitos, Lúcio Costa sugere, no "Relatório do Plano Piloto de Brasília", uma distinção entre *urbs* e *civitas*.[193]

A primeira, *urbs*, seria a cidade funcional, aquela que responde perfeitamente às necessidades da produção, exatamente restrita às cinco

---

[191] Cartão Postal é uma forma a que tantas pessoas se referem ao lugar. Na "leitura" de Aziz Ab'Saber é assim: "Outrora um ponto de separação entre dois núcleos da aglomeração urbana, o vale do Anhangabaú é hoje a veia mestra da circulação metropolitana. Trata-se da área máxima de urbanização funcional apresentada pela metrópole". — AB'SABER, Aziz Nacib. "Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo". São Paulo, FFCLUSP, 1958. p. 16.

[192] Não é por acaso, por exemplo, que o tráfego local, aquele que representa a continuidade espacial entre a dimensão metropolitana e local, foi completamente desprezado no esquema gráfico "Trafegos a Considerar".

[193] COSTA, Lúcio. "(...) Ela deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como *urbs*, mas como *civitas*, possuidora dos atributos inerentes a uma capital. E, para tanto, a condição primeira é achar-se o urbanista imbuído de uma certa dignidade e nobreza de *intenção*, porquanto dessa atitude fundamental decorrem a ordenação e o senso de conveniência e medida capazes de conferir ao conjutno projetado o desejável caráter monumental. Monumental não no sentido de ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente, daquilo que vale e significa. Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectural, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país. (...)" — "Relatório do Plano Piloto de Brasília." Brasília, DePHA, 1991. p. 20.

unidades propostas por Le Corbusier[194]: habitação, tabalho, lazer, circulação e paisagem.

Mais do que isso, *civitas* quer considerar a cidade como o espaço do exercício da cidadania, atribuindo-lhe dimensão cultural[195] e pressupondo os seus habitantes como cidadãos. Dimensão cultural porque resulta da ação histórica dos homens, e cidadãos porque são os agentes do processo histórico.

Se *urbs* pode prescindir de *civitas*, esta não prescinde da primeira. Ou seja, o espaço do exercício da cidadania é a cidade em todas as suas manifestações, inclusive, ou principalmente, aquelas vitais ao seu funcionamento e à produção, a *urbs*.

A *civitas* pode até construir espaços que expressem sua atividade política, mas o exercício da cidadania não constitui uma função a mais e isolada, do mesmo modo que cidadão não constitui um ser à margem do trabalhador. Ela se realiza no exercício das atividades cotidianas: o cidadão é o artista, o professor, o operário ou o estudante. A cidadania para todas as atividades é o que concilia o indivíduo com a coletividade.

Considerando isso, há uma contradição imensa no Anhangabaú Atual. A "Praça para eventos e manifestações públicas" é um espaço especializado e isolado da "vida" da cidade. Pois a Avenida rebaixada em "túnel" e o patamar onde estão implantados o "Centro Velho" e o "Centro Novo" não tomam conhecimento do que se passa na laje que tampa o rio de automóveis lá embaixo. Nessas condições, tornou-se o espaço da obediência e não da contestação, ou o espaço do isolamento e não da manifestação. Civismo é manifestação e, muitas vezes, contestação. Essa é a contradição: Destinar às manifestações públicas um espaço anticívico por definição. Quando se tem por idéia de cidade a *civitas*, pode-se dizer que o Anhangabaú Atual é a anticidade.

O episódio exemplar de exercício de cidadania e manifestação cívica, que demonstra o papel que o Anhangabaú desempenhava no passado, foi o comício das "Diretas Já", quando se reuniram ali cerca de um milhão de pessoas para interferir na história de um país. Aquelas pessoas bloqueavam completamente o

---

[194] LE CORBUSIER. "Planejamento Urbano". São Paulo, Perspectiva, 1984. p.65-98.

[195] Rigorosamente não se poderia distingüir arquitetura e cultura. Porque a arquitetura por mais desastrada que seja, como fato construído, ela sempre seria expressão da cultura que a realizou, com ou sem essa intenção. Nesse sentido arquitetura e construção se alinhariam. — conforme ARGAN, "Arquitetura e Cultura", em "História da Arte como História da Cidade" — Se não estamos em desacordo com essa formulação, aqui, entretanto, preferimos adotar uma distinção entre arquitetura e construção, em conseqüência entre *civitas* e *urbs*, uma distinção que se pode dizer dada pela "intenção" e nessa abordagem estaríamos de acordo, por exemplo, com Lúcio Costa — arquitetura é construção com sentido estético — e com Vilanova Artigas — arquitetura é qualidade, construção é quantidade. Além disso essa segunda abordagem destaca de modo similar a distinção que se quer fazer entre habitante e cidadão. Do mesmo modo, pode-se dizer que todo habitante, por menos que se manifeste, acabaria sempre por ser aliciado pelo sistema e aí desempenhando um papel político, tendo ou não essa intenção. A idéia de cidadão pressupõe uma inteção manifesta na sua atuação política.

"Sistema Y", o lugar era estratégico. Repeti-lo hoje, naquele espaço sem relação com o funcionamento da cidade, seria prova de ingenuidade, quando menos. (ILUSTRAÇÃO 49)

4.3.3. A Monumentalidade Inversa

> *(...) com o excesso de imaginação que impera na cidade, logo estará alguém sugerindo que seja o Vale recoberto por uma imensa laje de concreto armado, embaixo da qual corram velozmente os automóveis e, em cima, nova área disponível para atividades várias, como se já não nos bastasse a Praça Roosevelt.*[196]

Este trabalho se utilizou da distinção, proposta por Argan, entre Monumento, o *unicum*, e Monumentalidade, o conjunto. Isso para comparar as abordagens que Prestes Maia e Vilanova Artigas, respectivamente, deram ao Anhangabaú. O primeiro concebia o "recinto" como o monumento,[197] o segundo o fazia monumental porque relacionado com a metrópole inteira. Aqui a distinção entre Monumento e Monumental se faz reconhecível no plano construtivo, muito embora as duas abordagens destaquem o valor simbólico do Anhangabaú. Propõe-se então, para efeito desta análise, uma abordagem da questão da monumentalidade em dois planos: construtivo e simbólico — com licenças que levam duas ressalvas: A primeira ressalva é que essa separação não é efetivamente possível; a segunda é que, neste trabalho, utilizou-se, em geral, a expressão simbólico para opor-se a uma visão meramente utilitária das questões urbanas.

Vale lembrar que o pretexto do Concurso EMURB, em 1981, era a falência utilitária do Anhangabaú, o drama dos atropelamentos. O precedente eram dez anos percorrendo as mais diversas alternativas para responder ao problema, e, por fim, o projeto de construção de seis passarelas cruzando o Vale. Como havia um século, o problema voltara a ser de travessia, agora não mais de um rio ou de um obstáculo geográfico, mas de uma avenida expressa cuja transposição era uma aventura de vida ou morte. Isso poderia sugerir uma semelhança entre o que se enfrentava aqui e o que se enfrentara quando Jules

---

[196] LEMOS, Carlos A. C. "As passarelas do Anhangabaú". Artigo publicado na "Folha de S. Paulo", 30/11/1980. Anterior. portanto, ao lançamento do concurso.

[197] Poder-se-ia interpretar que esse recinto constitui um conjunto arquitetônico, o que seria verdade, mas ainda uma vez estaria abordando o Anhangabaú isoladamente da metrópole. Em Prestes Maia ele é o *unicum* porque se aborda a questão na perspectiva metropolitana, da qual o Anhangabaú se isola e, na abordagem do Plano de Avenidas, a contradiz.

Martin propôs o seu projeto do Viaduto. A suposição é de que no plano simbólico os dois eventos sejam opostos.

O Viaduto do Chá, como se viu, era o sonho da passagem em nível no espaço, sonho que a cidade, durante cem anos, alimentara como possível, embora não fosse, até 1892, capaz de construí-lo. Por isso o Chá tem a imagem simbólica do sonho realizado: É a superação.

O drama dos atropelamentos tornou-se o pesadelo que há décadas atormenta a população. A laje de concreto escondeu os automóveis em 500 m de uma via arterial que tem 13 quilômetros de extensão. No Anhangabaú, entre um Viaduto e outro, já não existem atropelamentos, mas alguém de pé ali vê o mergulho dos automóveis, ouve o urro dos motores e sente o chão tremer aos pés. Por isso o Anhangabaú Atual tem a imagem simbólica do pesadelo recalcado, é o trauma.

Daí dizer que, no plano simbólico, ele realiza uma Monumentalidade Inversa.

No plano construtivo é do mesmo modo, pelo seguinte.

Da idéia de conjunto monumental, decorre, para cada uma das partes que o compõem, a idéia de fragmento. Cada fragmento tem a dimensão do todo a que se remete, não é um pedaço de algo desfeito, mas a fração de um conjunto existente. A grandeza da idéia de monumentalidade é a sua construção, que não é dada como pronta, mas refeita por obra de cada um que a reconstrói aos poucos, na medida em que a reconhece nos seus diversos fragmentos. É uma compreensão que vai paulatinamente ganhando sentido e dimensão.

O contrário disso é exatamente o que acontece com quem se detém sobre a idéia do Anhangabaú Atual. A extensa laje de 500 m traga a própria grandeza para o pormenor de uma passarela agigantada. Aquela imensa construção va perdendo sentido e dimensão na idéia construtiva que a gerou, que suga tud para no final acabar em nada.

4.3.4. A Herança da Recusa

Como se viu no início deste trabalho, a primeira fase histórica de São Paulo foi marcada pela recusa no que diz respeito à relação da cidade com o Vale e a várzea. As construções implantadas no limite do patamar em que se instalou o primeiro núcleo de urbanização não realizavam a conciliação entre as terras altas (745 m) e as terras baixas (725 m), so contrário: Elas davam as costas para o que se estendia além do pequeno patamar e acentuavam o isolamento da cidade. Essa lógica foi herdada pelos edifícios que ainda hoje a

obedecem apesar dela já não fazer mais nenhum sentido. Por ela as dimensões local e metropolitana não se relacionam. No caso do Anhangabaú essas duas dimensões estão representadas pelas terras altas e terras baixas.

Vilanova Artigas propunha a inversão histórica dessa relação pelo princípio da continuidade espacial que permitia a conciliação da dimensão local e metropolitana. Isso foi expresso no reconhecimento do Vale como chegada e acolhimento para o centro da cidade. Para as construções nas encostas teria sido um estímulo para realizar a conciliação entre os dois níveis de cidade, fazendo-as abandonar a herança da recusa.

Aqui, no Anhangabaú Atual, uma laje tampou o Vale e fez com que ele deixasse de existir para 12.200 veículo/hora que passam pela avenida em "túnel". Essa laje roubou-lhe a dimensão metropolitana e aquela recusa histórica ganhou força e intensidade. O que estava guardado nos edifícios, como uma memória de recusa sem nenhum sentido, inesperadamente encontrou razão no desinteresse da grande "praça" que se criou — 8 ha é simplesmente sua dimensão física, o interesse daquele lugar era justamente a sua contradição: automóveis e pedestres, ou recinto e metrópole, ou, ainda, o convívio das duas dimensões do Anhangabaú.

4.3.5. O Acúmulo de Erros Históricos

Há uma herança de erros pouco visível na história da construção da cidade São Paulo. São as suas infraestruturas — no caso deste estudo, particularmente aquelas de drenagem e saneamento.

Essa herança se intensificou a partir das grandes transformações urbanas empreendidas com base no Plano de Avenidas. Nele, as avenidas eram vistas como estruturadoras do "espaço urbano" e, do ponto de vista funcional, como tráfego viário, sem que correspondesse uma atenção proporcional para a infraestrutura que elas organizam. Nas avenidas de fundo de vale, como é o caso do Anhangabaú, essa desproporção se acentua e se torna dramática com relação a drenagem e saneamento. Vale lembrar que elas foram construídas passando por áreas completamente desocupadas — marginais, 23 de Maio, 9 de Julho — ou então destruindo parques — como aconteceu com o Anhangabaú ou o Parque D. Pedro — o que, de um modo ou de outro, tornaria simples, àquela época, as obras de novas galerias redimensionadas para águas pluviais e redes interceptadoras de esgotos, livrando os rios e córregos do despejo direto. Atualmente, em decorrência do próprio propósito das avenidas, todo o seu entorno está ocupado, o que multiplica a dificuldade e o custo da sua execução. A sua previsão teria dado unidade às instalações "históricas" precariamente

realizadas sem nenhum plano geral. Eram obras inevitáveis para uma cidade que se desenvolvia velozmente e a cujo crescimento Prestes Maia não opunha nenhum obstáculo. A cidade e sua infraestrutura resultariam fatalmente desproporcionais, como afinal ocorreu.[198]

Por isso, Jorge Wilheim identifica no esquema "Interferências a Considerar e Conflitos a Resolver" a sucessão de três padrões distintos de galerias de águas pluviais desiguais tanto na sua seção quanto na sua cota inferior.[199] O estado da situação havia sido descrito em 1974 no "Caderno Interferências", que resultou das pesquisas realizadas por Vilanova Artigas, era o seguinte:

Diretoria de Obras — PMSP

1. *O nível de passagem subterrânea do Vale do Anhangabaú, sob a Avenida São João, está abaixo das Galerias de Águas Pluviais. As Águas são bombeadas para as Galerias de escoamento por gravidade.*

SABESP

1. *O cadastro da rede de esgoto existente está desatualizado, necessitando de levantamento de tampões e inspeção nos poços de visita. No trecho da passagem de nível, cruzamento avenida São João x Anhangabaú, não existe cadastro do esgoto, sabendo-se que o mesmo é lançado no córrego ali canalizado.*
2. *Deverão ser remanejados coletores desta área central, para que as contribuições de esgotos não atinjam os córregos e sim o futuro interceptor da margem esquerda do Tamanduateí.*
3. *Na área do Anhangabaú existe muito lançamento de esgotos nas galerias de águas pluviais.*
4. *No local das fundações da passarela sob o Viaduto do Chá, houve remanejamento da rede de esgoto pela empreiteira contratada pela PMSP, para executar a obra. Mudanças que não foram cadastradas.*
5. *O cadastro fornecido contém referências já desatualizadas, devido a reformas nas pistas do Anhangabaú.*

---

198 "O que prejudica as cidades não é o tamanho, é a desproporção, e é o atraso e incapacidade do poder público" — MAIA, Francisco Prestes. — MEYER, Regina Prosperi. "Metrópole e Urbanismo, São Paulo Anos 50". Tese de Doutoramento. FAUUSP, São Paulo, 1991. p. 118.

199 São as seguintes: tramo sul, galeria "francesa", de 1.900 — seção 3.50 m 5.50 m, cota inferior 729 m —; tramo central — seção ø 1.60 m, cota inferior 730 m —; tramo norte, galeria "projetada" — seção 6.00 m x 3.00 m, cota inferior 729 m.

6. *Além do Viaduto Santa Efigênia, na direção norte, toda a instalação de esgotos foi mudada. Devido à obras do metrô, mas ainda não há cadastramento.*

Esse quadro, descrito em 1974, permaneceu inalterado até 1981.

Além de toda a questão viária, da falta de organização do sistema de transporte coletivo por ônibus, do drama dos atropelamentos; além disso tudo, drenagem e saneamento davam o grau de dificuldade com que lidavam os projetos para o Anhangabaú. Essas infraestruturas são questões menos visíveis e até certo nível menos dramáticas, mas são mais permanentes e mais vitais, a vítima é a cidade inteira. Não era possível, aos projetos do Concurso EMURB 1981, resolver esses erros acumulados historicamente pois, apesar da abrangência da intervenção, em todo o Anhangabaú, ela era restrita demais para a escala das redes de infraestrutura que percorrem o Vale. Mesmo quando se fez a opção pelo rebaixamento parcial da Avenida, ainda assim não se poderia resolver o conjunto do problema. Por outro lado, a opção de rebaixar e cobrir a avenida exigia uma interferência nas instalações de infra-estrutura existentes, além do estabelecimento de um modelo para as instalações futuras. Mas isso não foi feito. Ao contrário, o "túnel" assumiu um traçado sinuoso, indesejável para o trânsito de automóveis que é a sua finalidade, demonstrando que desviou dos obstáculos que se opunham a ele, quando poderia tê-los enfrentado para disciplinar um subsolo que era caótico e mal resolvido.[200]

Interessante que nesse aspecto o projeto submeteu-se tecnicamente ao que acontecia anteriormente, mas não se submeteu ao problema das enchentes que freqüentemente atingiam o "buraco do Adhemar". Esse problema ousou enfrentar e, diante do que se tem feito — veja-se o túnel sob o rio Pinheiros — não haveria razão para não fazê-lo, isso se não significasse o comprometimento com todo o conjunto de infraestrutura de drenagem e saneamento existentes e ao qual se vinculou. Porque o conjunto de bombas afogadas, dimensionadas para drenar o "túnel" não dariam conta dos desaforos incalculáveis que antecedem e sucedem àquele pequeno trecho. Por isso, a avaliação técnica da drenagem do "túnel" incorreu no mesmo equívoco do raciocínio restrito a uma pequena parte de um problema extenso. As inundações não deixaram de acontecer.[201] (ILUSTRAÇÃO 50)

---

[200] Nesse sentido é interessante a comparação com o rigor construtivo que tinha o conjunto de passarelas propostas por Vilanova Artigas, e note-se que eram aéreas onde os obstáculos e interferências são dificílimos, mas lá era esse rigor que dava a unidade de conjunto à intervenção.

[201] "Depois de culpar a população por jogar lixo em local indevido e São Pedro por derramar água demais sobre a cidade, os administradores da capital conseguiram arrumar outro vilão para mais um alagamento no Túnel do Anhangabaú: um sabotador. (...) As quatro bombas que ficaram paradas deixaram de bombear 450 m^3/h de água. (...) A parte elétrica do

4.3.6. A "Praça" e o "Túnel"

Para quem está na "praça", o "túnel" não tem definidos nem os limites laterais nem o plano da laje, de modo que não se sabe onde começa a construção ou onde termina o terreno. Perdeu-se o alinhamento da rua Formosa e da Praça Ramos de Azevedo. Os limites transversais são duas alças rodoviárias de retorno que rebatem os automóveis que dela se aproximam. Além disso, há o "buraco" incompreensível que acaba com o coroamento da São João como se abaixo não existisse o "túnel". Esses aspectos somados dão a impressão de uma construção absurda, sem uma forma que remeta a uma técnica construtiva reconhecível e razoável. É, literalmente, uma impressão superficial, porém encontrará confirmação um pouco mais profunda no traçado sinuoso que construiu o túnel.

O túnel tem dimensão aproximada de 500 m e termina justo na projeção dos dois viadutos, como se os duplicasse. Termina no estrito limite da demanda da EMURB. É uma opção dispendiosa, sem termos de comparação com as passarelas propostas por Vilanova Artigas. Desconsiderando esse argumento seria o caso de perguntar: Por que 500 m? Se os seus limites destroem o significado dos dois viadutos, se a sua extensão é pequena proporcionalmente às bocas de acessos, o que agrava o difícil problema da drenagem, e se logo ao norte era necessário — hoje já se construiu — a passagem de nível junto a Senador Queiroz, por que exatamente 500 m? Ainda: Por que a Ladeira da Memória e a rua Dr. Falcão não mereceriam a mesma "Praça" e por que o Terminal da Bandeira não foi acolhido também sob ela? A resposta é inevitável: Porque as razões eram alheias ao projeto. O que se pretendia era resolver um problema e não compreender ou interpretar o Anhangabaú. É uma razão refém das dificuldades de funcionamento, que procura valores como eficiência e desempenho para se justificar. É submetida à razão das coisas ao invés de procurar atribuir-lhes sentido e significado humanos. Não é por acaso que não se reconhece vestígio de sensibilidade artística nos argumentos que sustentaram a proposta.

---

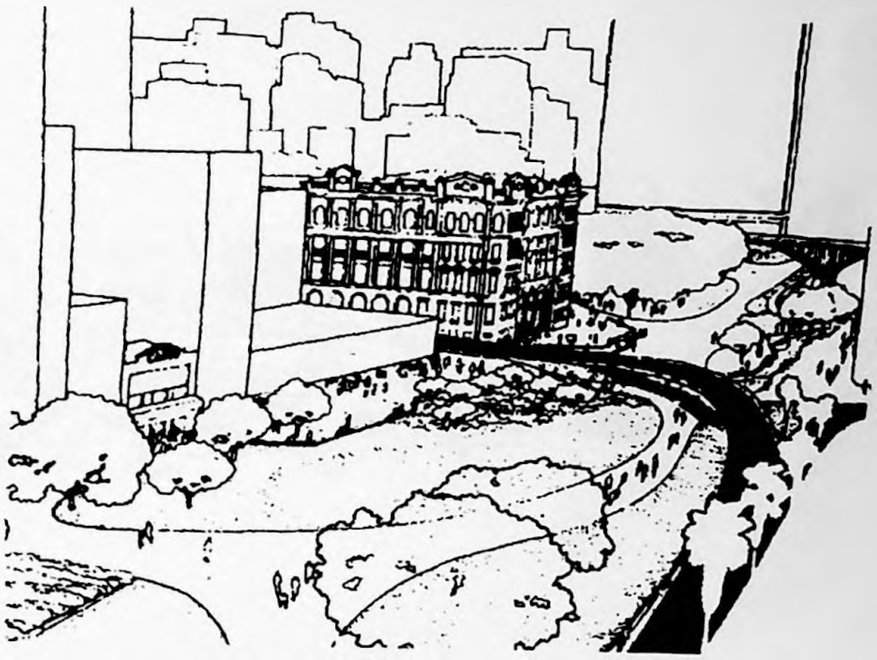
sistema foi bastante danificada na última inundação, quando a água atingiu mais de 3 metros de altura. Por isso toda a fiação terá de ser trocada — um trabalho que levará entre três e quatro meses para ser concluído." — O Estado de São Paulo, 05/05/98.

Projeto Vencedor do Concurso EMURB, em 1981. Jorge Wilheim, Jamil Kfouri, Rosa G. Kliass e equipe.

"Praça de Eventos integrada aos jardins do Teatro Municipal; os veículos estão passando em nível inferior do Viaduto do Chá ao Viaduto Santa Efigênia".

WILHEIM, Jorge. "Espaços e Palavras". São Paulo, Projeto, 1985. p. 82-89.

ILUSTRAÇÃO 43

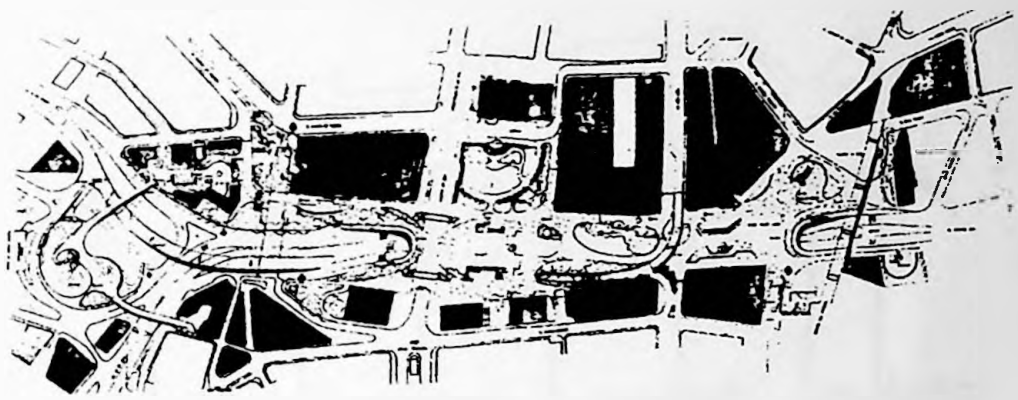


Projeto Vencedor do Concurso EMURB, em 1981. Jorge Wilheim, Jamil Kfouri, Rosa G. Kliass e equipe.

"O novo parque desce até o Viaduto Santa Efigênia, mas uma alça elevada sem pilares conduz o tráfego para oeste".

WILHEIM, Jorge. "Espaços e Palavras". São Paulo, Projeto, 1985. p. 82-89.

ILUSTRAÇÃO 44



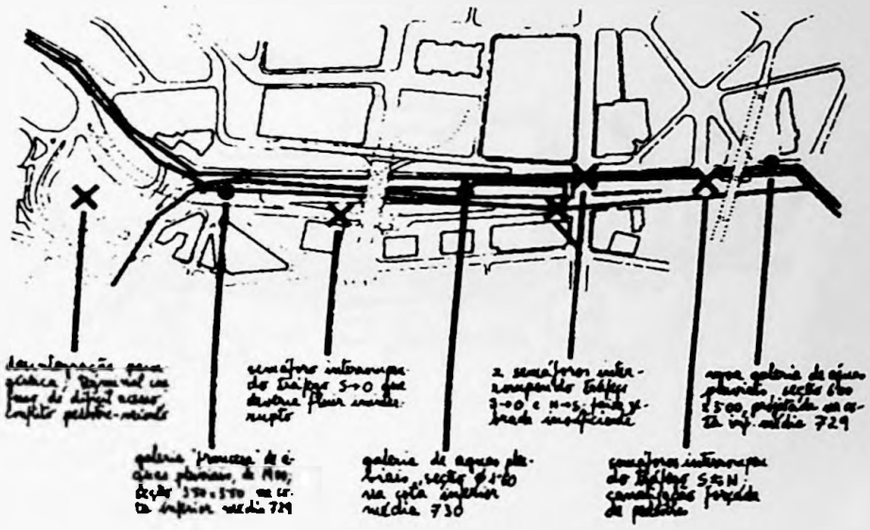
Projeto Vencedor do Concurso EMURB, em 1981. Jorge Wilheim, Jamil Kfouri, Rosa G. Kliass e equipe.

"A PROPOSTA: Além de se criar um parque destinado aos 2 milhões que trabalham ou habitam o Centro, resolvem-se todos os conflitos entre veículos e pedestres e se garante maior fluidez ao tráfego".

WILHEIM, Jorge. "Espaços e Palavras". São Paulo, Projeto, 1985. p. 82-89.

ILUSTRAÇÃO 45

Interferências a Considerar e Conflitos a Resolver



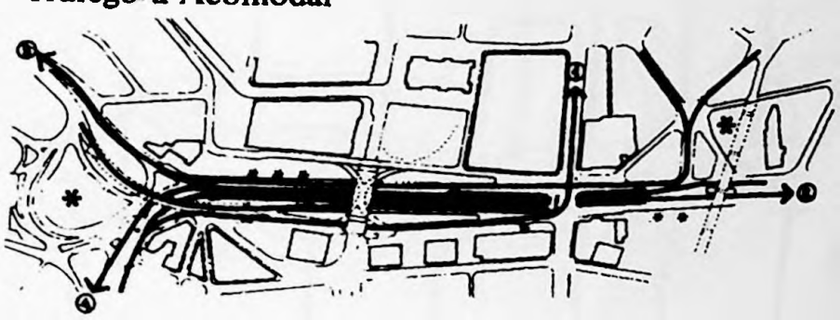
Projeto Vencedor do Concurso EMURB, em 1981. Jorge Wilheim, Jamil Kfouri, Rosa G. Kliass e equipe.

"Interferências a Considerar e Conflitos a Resolver".

WILHEIM, Jorge. "Espaços e Palavras". São Paulo, Projeto, 1985. p. 82-89.

ILUSTRAÇÃO 46

Tráfego a Acomodar



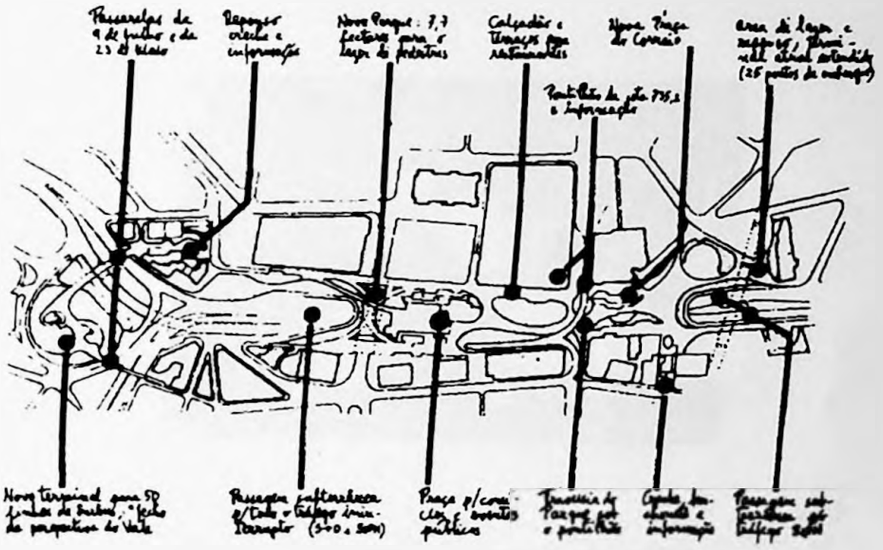
Projeto Vencedor do Concurso EMURB, em 1981. Jorge Wilheim, Jamil Kfouri, Rosa G. Kliass e equipe.

"Tráfego a Acomodar".

WILHEIM, Jorge. "Espaços e Palavras". São Paulo, Projeto, 1985. p. 82-89.

ILUSTRAÇÃO 47

Programa Proposto



Projeto Vencedor do Concurso EMURB, em 1981. Jorge Wilheim, Jamil Kfouri, Rosa G. Kliass e equipe.

"Programa Proposto".

WILHEIM, Jorge. "Espaços e Palavras". São Paulo, Projeto, 1985. p. 82-89.

ILUSTRAÇÃO 48

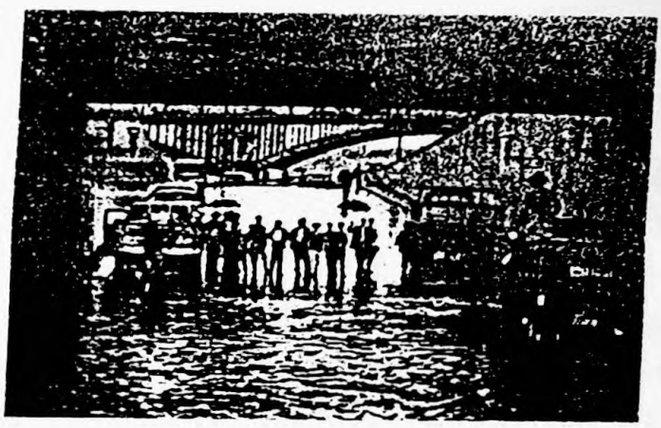
Comício das DIRETAS JÁ, em 1984

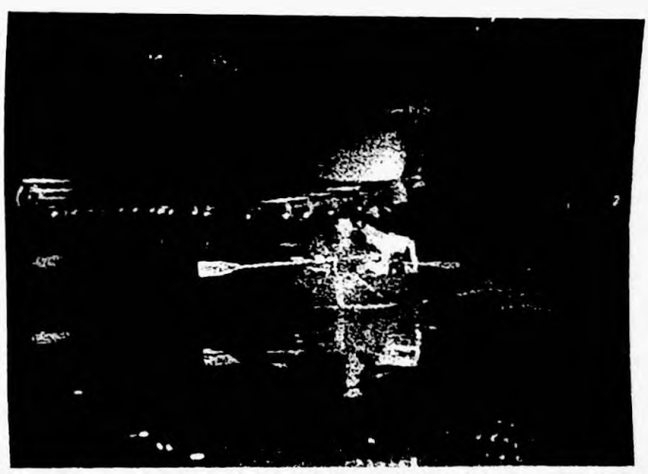
Foto 1 — Carlos Fenerich

Foto 2 — Jorge Araújo, Ag. Folha

Foto 3 — João Bittar

ILUSTRAÇÃO 49





Enchentes no Anhangabaú.

Foto 1 — enchente na passagem inferior da Avenida São João, o Buraco do Adhemar, na década de 50. MEYER, Regina. "Metrópole e Urbanismo: São Paulo Anos 50" Tese de Doutoramento. São Paulo, FAUUSP, 1991. p. 120.

Foto 2 — O Estado de São Paulo, 05/03/98. Matéria de Capa.

Considerações Finais

Finalmente cabe destacar a ênfase e o objetivo deste estudo. Ênfase diz respeito à análise e interpretação, ou seja, quais aspectos foram estudados com maior interesse e por que razão. Objetivo para dizer com que finalidade. A primeira é retrospectiva e o segundo, projetivo.

Ênfase

O Anhangabaú foi estudado na configuração do seu recinto natural e no modo como a cidade se opôs a ele, definindo três períodos distintos: recusa, enfrentamento e superação.

Superação marca o início da cidade industrializada, que construiria o Anhangabaú Atual. Aqui, o estudo não se deteve na arquitetura dos edifícios que o definem atualmente: Teatro Municipal, Edifício Mackenzie, Matarazzo, CBI-Esplanada, Conde Prates e tantos outros. Não porque não fossem relevantes, mas por opção de abordagem. Preferiu-se a ênfase para duas relações a seguir:

1. Anhangabaú e a Metrópole.

   Daí o valor do princípio da "continuidade espacial", que compreende e trata em igual importância das duas dimensões que o Anhangabaú detém: local e metropolitana. Só mais recentemente essas duas dimensões ganharam um significado próprio, mas, como se viu, sempre estiveram presentes no lugar, desde muito antes da existência da cidade. Nesse sentido é que ganhou destaque no trabalho a circulação metropolitana que percorre o Vale; essa calha é o elemento que vincula as duas dimensões do Anhangabaú na metrópole contemporânea.

2. Anhangabaú e a Consciência[202]

   Consciência porque não se trata, aqui, simplesmente de um conjunto de saberes técnicos ou científicos. É também um "olhar" que, na concepção atual, não se restringe a mecanismos treinados, mas recorre à sensibilidade. É um olhar que vê — conforme Flávio Motta[203] — com "o corpo inteiro". Além disso é um servir-se desses saberes e desse "olhar"

---

[202] "1. Atributo altamente desenvolvido na espécie humana e que se define por uma oposição básica: é o atributo pelo qual o homem toma em relação ao mundo (e, posteriormente, em relação aos chamados estados interiores, subjetivos) aquela distância em que se cria a possibilidade de níveis mais altos de integração. — 2. Peça na extremidade da haste da broca manual, constituída por uma chapa de metal curva, que se encosta ao peito para fazer pressão" — Aurélio Buarque de Holanda Ferreira. "Novo Dicionário da Língua Portuguesa".

[203] MOTTA, Flávio. "O Olho", em "Textos Informes". São Paulo, FAUUSP, 1973. p. 16.

como um meio de se relacionar com o mundo por uma manifestação eminentemente artística. Daí a importância que foi dada — paralelamente à construção do lugar — ao processo da construção dessa consciência crítica acerca das questões da arquitetura e da sua dimensão artística. Por isso o interesse da simultaneidade exposta de Le Corbusier e Prestes Maia e a oposição da orientação de seus projetos, como manifestações de duas abordagens radicalmente opostas. Hoje, pode-se dizer que o primeiro triunfou no plano das idéias e o último teve um sucesso efetivo na ação e na implantação do seu projeto construindo a cidade. Para São Paulo foi uma opção — não tanto entre um projeto e outro, mas entre as duas abordagens e todos os seus compromissos — que condicionou o seu futuro. Para a arquitetura foi um divórcio entre ação e pensamento. Vilanova Artigas, no seu projeto do Anhangabaú, realizou a síntese entre os dois universos, ação e pensamento, até então tragicamente cindidos.[204] Não tê-lo construído é secundário para este estudo: a chave foi descrita.

Objetivo

O objetivo é reconhecer e valorizar esse mesmo modo de ver que deu a ênfase do trabalho. Reconhecê-lo nos pensamentos dos projetos realizados para o Anhangabaú e valorizá-lo como o arsenal da visão projetiva dos arquitetos. A suposição é de que tal modo de ver pressupõe premissas, que poderiam ser resumidas numa única postura, a de "defender a idéia de cidade para todos", proposta pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha por ocasião da III Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, em 1997.[205]

Fora dessa postura, a idéia de cidade — como se imagina necessária — inconcebível, porque deixa de existir a noção do espaço público, o lugar onde o indivíduo se universaliza, e tudo vira refúgio: condomínio fechado, centro empresarial, *shopping center* e automóvel blindado. Entre uma coisa e outra, onde era cidade fica o vazio, algo como anticidade.[206]

Assumir aquela postura é, ao contrário disso, garantir a permanência da idéia de cidade e de um futuro possível. Só assim farão sentido as idéias,

---

[204] "Como queria Paul Longevin: O pensamento nasce da ação e, num espírito sadio, volta para a ação" — ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI 1986. p. 102.

[205] Em resposta à seguinte questão: "O que é ser arquiteto hoje?"

[206] Importante destacar que não existe nenhum exagero nesta imagem: "SP adota arquitetura anti-mendigo" — jornal O Estado de São Paulo, 26/04/98, matéria de capa — No mesmo jornal, p. C4, o arquiteto Oscar Niemeyer comenta o assunto: "O arquiteto não escolhe seus temas preferidos. Mas, se ele for atualizado e politicamente evoluído, saberá portestar e denunciar tudo que ofende seu país e seus irmãos mais pobres, já tão ofendidos. Na cidade do futuro, como eu imagino, fatos como esses não poderiam ser concebidos."

discutidas neste trabalho, que identificam esse modo de ver. Como é o caso da idéia da "continuidade espacial" ou da "dimensão artística da arquitetura", que se viu construir a partir do exemplo das formulações de Vilanova Artigas.

É o fragmento de uma consciência que se quer valorizar. Fragmento de uma consciência como o Anhangabaú é fragmento da metrópole: Uma parte que contribui com o seu sentido para a monumentalidade do todo.

O Anhangabaú, como se viu, é um pretexto rico e conveniente. Ele detém, num único espaço, a natureza primordial, a construção fundamental que é o Chá, e a dimensão metropolitana.

O Anhangabaú Atual resultou de uma postura anônima e servil às funções meramente produtivas e de fé exclusiva na cidade dos negócios, uma postura que nega o sentido da arquitetura porque reduz o homem à "uniformidade mineral das coisas"[207]. A consciência que se tem hoje, e que se quer valorizar aqui, sobre as questões da arquitetura vai muito além disso, ela se apóia também na sensibilidade potencialmente presente em todos os homens — essa dos artistas, dos cientistas e dos políticos — , e se orienta para o prazer e para o desfrute. Uma consciência que se empenha no propósito de atribuir às coisas uma "natureza propriamente mais humana"[208] e, tão livre de imposições, que dribla o inexorável, como a lei da gravidade, por puro capricho artístico.

> *(...) Esse artista malicioso não aceita a relação imediata da passagem do apoio e da força da gravidade para sustentar a coluna a não ser por meio dessa forma dialética e negativa da própria força inexorável da gravidade, por meio do capitel. Nesse ponto ele fala uma outra linguagem. Nessa altura, o que o arquiteto diz é: "Não tenho nada a ver com a força da gravidade, é um obstáculo absurdo, que a idéia, o pensamento e a sensibilidade podem negar dialeticamente". E negam-no cantando!*[209]

---

[207] MOTTA, Flávio. Nota 138.

[208] ARTIGAS, Vilanova. Nota 122.

[209] ARTIGAS, Vilanova. "A Função Social do Arquiteto". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / Nobel 1989. p. 72

O Anhangabaú visto a partir da Praça da Bandeira em direção ao norte, 1996

Acervo Associação Viva o Centro — foto: Nelson Kohn

ILUSTRAÇÃO 51

Bibliografia

AB'SABER, Azis Nacib. "Geomofologia do Sítio Urbano de São Paulo". Tese de Doutoramento. São Paulo, FFCLUSP, 1957.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. "A Peste e o Plano". Tese de Doutoramento. São Paulo, FAUUSP, 1992.

ARGAN, Giulio Carlo. "Walter Gropius e a Bauhaus". Lisboa, Presença, 1984.

ARGAN, Giulio Carlo. "Arte Moderna". São Paulo, Cia das Letras, 1993.

ARGAN, Giulio Carlo. "História da Arte como História da Cidade". São Paulo, Martins Fontes, 1992.

ARTIGAS, Vilanova. "A Função Social do Arquiteto." Nobel - Fundação Vilanova Artigas, São Paulo, 1989.

ARTIGAS, Vilanova. "Caminhos da Arquitetura". São Paulo, Fundação Vilanova Artigas / PINI, 1986.

ARTIGAS, Vilanova. "Vilanova Artigas" São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi / Fundação Vilanova Artigas, 1997.

BARDI, Pietro Maria. "Lembraças de Le Corbuiser". São Paulo, Nobel, 1984.

BENEVOLO, Leonardo. "A cidade e o Arquiteto". São Paulo, Perspectiva, 1984.

BENEVOLO, Leonardo. "História da Arquitetura Moderna". São Paulo, Perspectiva, 1976.

BUZZAR, Miguel Antônio. "João Batista Vilanova Artigas. Elementos para a Compreensão de um Caminho da Arquitetura Brasileira". Dissertação de Mestrado. São Paulo, FAUUSP, 1996.

COSTA, Lúcio. "Lúcio Costa: Registro de Uma Vivência". São Paulo, Empresa das Artes, 1995.

COSTA, Lúcio. "Relatório do Plano Piloto de Brasília." Brasília, DePHA, 1991.

FRAMPTON, Kenneth. "Modern Archictecture - a critical history". New York, Thames and Hudson, 1992.

GIEDION, Siegfried. "Espacio, Tiempo y Arquitectura". Barcelona, Hoepli, 1995.

HABERMAS, Jurgen. "O Discurso Filosófico da Modernidade". Lisboa, Dom Quixote, Lisboa, 1990.

HOLANDA, Sérgio Buarque. "Raízes do Brasil". Rio de Janeiro, José Olympio, 1993.

KHAN-MAGOMEDOV, Salim Omarovich. "Pioneers of Soviet Architecture". Nova Iorque, Rizzoli, 1987.

KOPP, Anatole. "Arquitectura y Urbanismo Soviéticos de los Años Vente". Barcelona, Lumen, 1974.

KÜHL, Beatriz Mugayar. "A Preservação da Arquitetura de Ferro em São Paulo". São Paulo, FAUUSP, 1996.

LE CORBUSIER. "Os Três Estabelecimentos Humanos". São Paulo, Perspectiva, 1976.

LE CORBUSIER. "Planejamento Urbano". São Paulo, Perspectiva, 1984.

LE CORBUSIER. "Précisions sur un État Présent de l'Architecture et de l'Urbanisme". Paris, Cres, 1930.

MAIA, Francisco Prestes. "Introdução ao estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo". São Paulo, Melhoramentos,1930. p. 72-75.

MARTINS, Carlos Alberto Ferreira. "Razón, Ciudad y Naturaleza: la genesis de los conceptos en el urbanismo de Le Corbusier". Tese de Doutoramento. Madri, Escola Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 1992.

MELLO, Eduardo Kneese. "Brasília História e Estórias". São Paulo, de.mais, 1993.

MEYER, Regina Prósperi. "Metrópole e Urbanismo: São Paulo anos 50". Tese de Doutoramento. São Paulo, FAUUSP, 1991.

MOTTA, Flávio. "Textos Informes". São Paulo, FAUUSP, 1973.

PEDROSA, Mario. "Dos Murais de Portinari aos Espaços Públicos de Brasília". São Paulo, Perspectiva, 1981.

PRADO Jr., Caio. "A Cidade de São Paulo". São Paulo, Brasiliense, 1989.

SANTOS, Cecília Rodrigues. "Le Corbusier e o Brasil". São Paulo, Projeto, 1987.

SÃO PAULO, Prefeitura. "Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo". São Paulo, 1984.

SAO PAULO, Prefeitura. "O Poder em São Paulo: história da administração pública da cidade". São Paulo, 1992.

SAWAYA, Sylvio Barros. "O Largo da Concórdia: Estudo de Arquitetura e Urbanização". Tese de Doutoramento. São Paulo, FAUUSP, 1972.

SIMÕES, José Geraldo. "Anhangabaú, História e Urbanismo". Tese de Doutoramento. São Paulo, FAUUSP, 1995.

TAFURI, Manfredo. "Projecto e Utopia". Lisboa, Presença, 1985.

TOLEDO, Benedito Lima. "Anhangabahu". São Paulo, FIESP/CIESP, 1988.

TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo". São Paulo, Empresa das Artes, 1996.

WILHEIM, Jorge. "Espaços e Palavras". Série Cadernos Brasileiros de Arquitetura. São Paulo, Projeto, 1985.

ZANINI, Walter. "História Geral da Arte no Brasil". Instituto Walter Moreira Salles, São Paulo, 1993.

Periódicos e Fontes

A CONSTRUÇÃO EM SÃO PAULO. nº 1293. São Paulo, PINI, 1972.

A&U — Revista de Arquitetura e Urbanismo. nº 42. São Paulo, PINI, 1992.

CADERNOS CIDADE DE SÃO PAULO. "Largo Santa Efigênia / Viaduto Santa Efigênia". São Paulo, Instituto Cultural Itaú, 1993.

CADERNOS CIDADE DE SÃO PAULO. "Praça do Patriarca / Viaduto do Chá — Praça Ramos / Viaduto do Chá". São Paulo, Instituto Cultural Itaú, 1992.

CATÁLOGO PROJETO TIETÊ. — IAB SP, XIII Congresso Brasileiro de Arquitetos Lúcio Costa. — São Paulo, PINI, 1991.

CIDADE. Revista do DPH/SMC, ano III, 1996, nº 4. São Paulo, DPH, 1996.

EDITAL DO CONCURSO PÚBLICO. "Vale do Anhangabaú". São Paulo, PMSP/EMURB/IAB, 1981.

EMURB. "Vale do Anhangabaú. Estudos e Projetos Não Implantados". — Informe Anexo ao Edital do Concurso de 1981. São Paulo, EMURB, 1981.

MÓDULO. Revista de Arquitetura e Urbanismo, nº 42, 1976. Rio de Janeiro, Módulo, 1976.

PROJETO. Suplemento Especial "O Concurso de Reurbanização do parque do Anhangabaú, Os três projetos Premiados". São Paulo, Projeto, 1981.

REVISTA DESENHO. São Paulo, GFAU, 1970.

Depoimentos

MEYER, Regina P.

SANOVICZ, Abrahão V.

SAWAYA, Sylvio B.

Instituições

Associação Viva o Centro — São Paulo

DEDOC — Editora Abril S/A — São Paulo

FAUUSP — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Fundação Vilanova Artigas — São Paulo

Instituto Cultural Itaú — São Paulo

Instituto Lina Bo Bardi — São Paulo