

## A realização dos melhoramentos na região do Anhangabaú

### A consolidação de uma nova polaridade na área central, condicionante para sua expansão rumo a oeste

Este capítulo apresenta uma série de imagens relativas à consolidação da polaridade na região central do Anhangabaú. Essa consolidação, conforme já foi exposto no capítulo anterior, aconteceu durante os anos 1910, com a execução do plano Bouvard e de outros projetos de melhoramentos empreendidos pela Diretoria de Obras Municipais.

Com a intenção de precisar melhor essa polarização, a análise será focada nas transformações processadas em três logradouros: dois situados nas imediações do Vale do Anhangabaú (ruas Líbero Badaró e de São João) e um mais próximo da vertente oposta, a praça da Sé.

Esses três logradouros são significativos para essa análise porque eles eram considerados pontos estratégicos para a intervenção dos planos de ambas as origens, Bouvard e a Diretoria de Obras.

A Sé, porque abrigaria o Centro Cívico e a nova Catedral. A Líbero Badaró, porque seria peça de fundamental importância para a composição do futuro Parque Anhangabaú. E a São João, porque consistiria numa moderna avenida de interligação entre a área central e a região oeste, dando acesso às estações.

O ritmo de execução das obras em cada um desses logradouros será elemento comprovador da concentração dos investimentos nos espaços voltados para oeste.

Enquanto o Parque Anhangabaú e as suas imediações (Líbero Badaró e São João) seriam concluídos ainda nos anos 1910, durante as gestões de Raimundo Duprat e Washington Luís, a praça da Sé teria sua remodelação iniciada só nos anos 1920, e nunca se completaria. A Catedral seria finalizada somente nos anos 1950 (por ocasião das comemorações do IV Centenário de fundação da cidade), e o Centro Cívico jamais seria realizado.

Um outro espaço voltado para esse lado leste, o Parque Dom Pedro II (cuja remodelação fazia parte do plano Bouvard), foi concluído somente nos anos 1920, tendo em vista as comemorações do Centenário da Independência. Mas, apesar de sua beleza, registrada em fotos dessa época, o projeto nunca foi inteiramente concluído.

## Rua Líbero Badaró

A idéia de alargar e remodelar a rua Líbero Badaró surgiu em 1906, de uma proposta do vereador Augusto Carlos da Silva Teles, e só foi consolidada em 1911, com a aprovação da 1ª seção do plano Bouvard (Lei nº 1.457, de 9 de setembro). Dessa forma, a rua passaria de seus tradicionais 7 m para a largura de 18 m, obtidos com o recuo dos imóveis situados do lado do vale.

O aspecto da rua Líbero Badaró até 1910 era de uma viela sombria, que de um lado recebia os fundos de alguns prédios da rua de São Bento, em cota superior (como o prédio do Grande Hotel), e de outro lado era constituída por um vasto casario de aspecto bastante modesto e que tinha seus quintais de fundo dando para o Anhangabaú, que nessa época era ainda um vasto descampado de aspecto semi-rural.

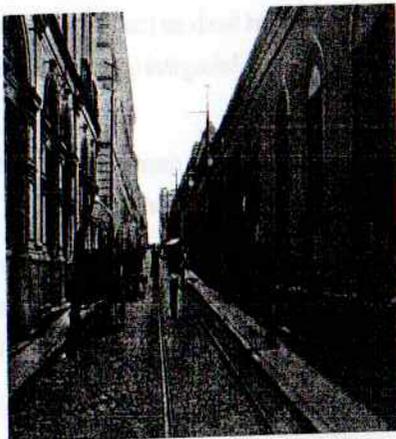


Fig. 87 - A rua Líbero Badaró em 1908, antes da remodelação, com sua primitiva largura de 7 metros. A foto, tirada próximo à travessa do Grande Hotel, mostra as casinhas de aluguel do conde de Prates, que na época abrigavam prostíbulos – origem da má fama do logradouro.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luis Pereira de Sousa, prefeito municipal (São Paulo: s/ed., 1916).

Na foto ao lado, de 1908, tomada próximo à travessa do Grande Hotel (na atual rua Miguel Couto), em direção à rua Direita, percebe-se ainda essa característica de “fundos” da cidade. Afinal, a Líbero Badaró, com esse aspecto, situava-se em pleno coração da cidade, a um quarteirão do valorizado Triângulo comercial (fig. 87).

Essa característica de área desvalorizada era decorrente do histórico papel assumido por essa rua, que sempre se mantivera na vertente oposta à zona mais importante da cidade (região do Pátio do Colégio, Sé e 15 de Novembro).

Assim, quando, em fins do século XIX, São Paulo inicia sua expansão para o lado oeste, os espaços da colina cen-

tral situados nesse sentido passam a ser valorizados, sobretudo em pontos próximos à conexão com esses novos bairros, como o Viaduto do Chá e a rua de São João.

A rua Líbero Badaró, que passava por esses dois pontos, apresentava, então, um imenso potencial de utilização. No entanto, suas características naquele momento não se compatibilizavam com o grande projeto de modernização que se pretendia imprimir na região. A Líbero Badaró, nessa época, era conhecida como a rua dos prostíbulos, da má frequência, enfim, era um enquistamento que desvalorizava a paisagem central. Estava bastante distante, portanto, daquele ideal estético de europeização que o governo pretendia trazer ao local.

Essa questão da prostituição na cidade foi historiada por um antigo delegado de polícia, Guido Fonseca, que assim descreve a rua no início do século XX:

De todas as ruas depravadas de São Paulo, uma das mais conhecidas foi a rua Nova de São José, hoje Líbero Badaró. Não sabemos com exatidão quando as marafonas para lá se mudaram. O que se pode dizer é que a partir de certo momento elas se instalaram nas casinhas ali existentes, e em número tão elevado, que os prédios foram insuficientes para recebê-las. [...] Com o alargamento da Líbero Badaró, no começo do século, as mariposas, mais uma vez, foram desalojadas. Muitas foram para as ruas dos Timbiras, Ipiranga, Amador Bueno e áreas circunvizinhas. Outras deslocaram-se para as ruas São Francisco, Benjamin Constant e Senador Feijó.<sup>1</sup>

Por essas características, a rua Líbero Badaró necessitava então de urgentes melhoramentos. Daí o surgimento de propostas de intervenção como as de Silva Teles e da Diretoria de Obras Municipais.

O casario da planta a seguir era todo pertencente ao conde de Prates, que morava no palacete que aparece ao fim dessa quadra, na esquina com a rua Direita. Eram cerca de quinze casas de aluguel transformadas em cortiços e prostíbulos, que constituíam uma das principais fontes de renda do tal conde (fig. 88).

Aliado à questão da segregação, o projeto de remodelação do Anhangabaú tinha como principal objetivo a melhoria da circulação na área central. E o alargamento da Líbero Badaró aparecia como a melhor alternativa para isso, ampliando a capacidade viária da colina central (em substituição à estreita rua de São Bento) sem precisar realizar custosas desapropriações na zona do Triângulo. Possibilitava também estabelecer fáceis conexões com o eixo norte-sul da cidade – ou seja, com a Brigadeiro Luís Antônio e a Paulista (no lado sul) e o Viaduto Santa Ifigênia e a Luz (no lado norte).

<sup>1</sup> Guido Fonseca, *História da prostituição em São Paulo* (São Paulo: Resenha Universitária, 1982), pp. 153-155.

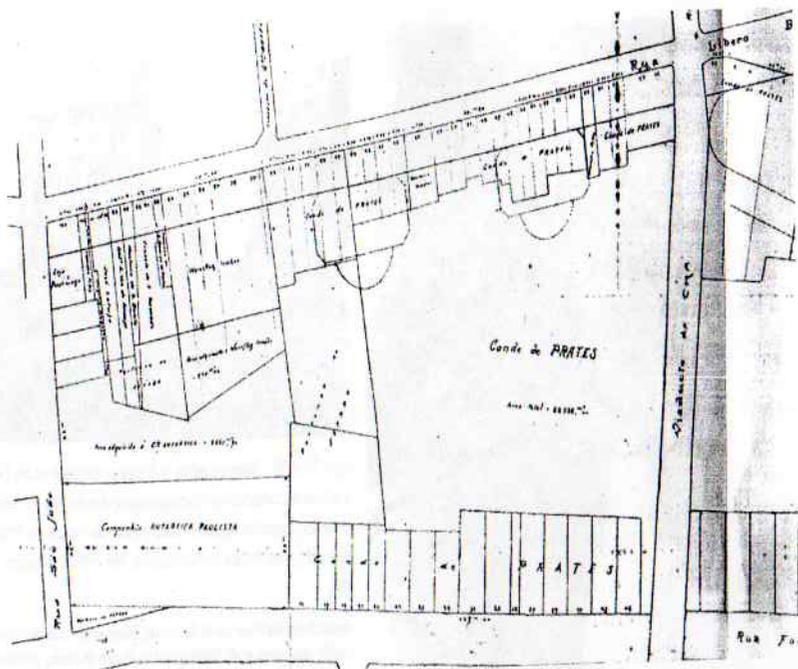


Fig. 88 - A organização dessa planta foi solicitada pelo próprio conde de Prates por ocasião da venda de seus terrenos ao governo do estado para a realização do plano Bouvard. Além de possuir cerca de dezessete propriedades na rua Libero Badaró, ele era dono de quase todo o vale até a encosta oposta.

Fonte: Secretaria Estadual de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Relatório anual, São Paulo, 1913.

O alargamento da Libero aconteceu, em sua maior parte, entre os anos de 1911 e 1914, interligado a outras obras e melhoramentos, como a abertura de uma praça na esquina com a rua Direita (a futura praça do Patriarca, concluída em 1924) e o alargamento da rua de São João.

Um fato marcante notado nesses anos foi que a reedificação aí realizada permitiu estabelecer uma moderna e homogênea tipologia arquitetônica que não teve equivalente em nenhuma outra rua da cidade.

A rua Libero Badaró tornou-se assim, nesses anos 1910, uma das mais importantes ruas comerciais paulistas, passando a dividir o prestígio com os tradicionais logradouros do Triângulo: a 15 de Novembro (a rua dos bancos), a de São Bento (a rua das bolsas e corretoras) e a Direita (a rua das butiques da moda).

Boa parte do caráter inovador de sua arquitetura deveu-se às experimentações e novas tecnologias construtivas introduzidas pelo escritório técnico de Samuel das Neves, responsável pela maioria das novas edificações aí erigidas. Entre 1910 e 1925 executaria 25 projetos para essa rua.

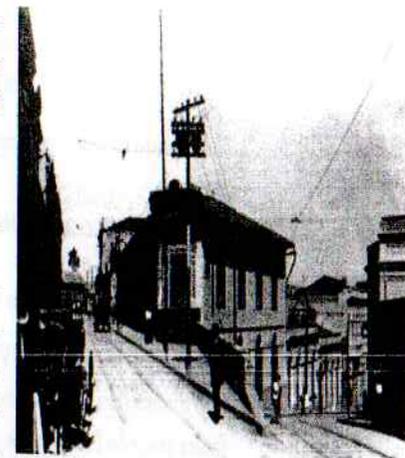
Para melhor compreensão do processo de mutação registrado nessa rua, as obras de alargamento serão analisadas por trechos: da José Bonifácio até a Direita; da Direita até a São João; e da São João até o largo de São Bento.

### 1º trecho – da rua José Bonifácio até a rua Direita

Nas duas fotos comparativas (figs. 89 e 90), tomadas próximo à ladeira Doutor Falcão olhando-se para o largo de São Francisco, já é possível perceber grandes alterações num período de seis anos. Todo o lado direito da rua voltado para o Vale do Anhangabaú é demolido e reedificado em novo alinhamento, respeitando a nova dimensão de 18 m para a largura da via.

O sobrado de esquina, em que estava a Casa de Empréstimos e Penhores de Luís Médiçi, é substituído por um moderno edifício eclético com mansardas – o Palacete Médiçi –, que foi projetado e construído pelo escritório de Samuel das Neves em 1912. Trata-se da primeira estrutura alta de concreto armado da cidade, com seis pavimentos no lado voltado para a ladeira. Experiência pioneira, atribuída ao filho de Samuel, Cristiano Stockler das Neves, arquiteto formado em 1911 na Pensilvânia, e que de regresso ao Brasil introduz a prática do cálculo estrutural nos escritórios paulistas.

Em relação a esse assunto, é interessante deixar registradas algumas das experiências pioneiras de emprego do concreto armado na construção civil realizadas nesse período. A primeira delas parece ser da autoria de Francisco Notaroberto, em um edifício de três pavimentos construído em 1908 na esquina das ruas Direita e de São Bento. Outra experiência de grande relevância foi o Edifício Guinle, construído em 1913 na rua Direita, projetado pelo engenheiro civil Hipólito Gustavo Pujol Júnior, com apoio técnico do Gabinete de Resistência dos Materiais da Escola Politécnica, e que atingiu a altura de oito anda-



Figs. 89 e 90 - Rua Libero Badaró na esquina com a ladeira Dr. Falcão em 1910 e 1916. Portanto, antes e depois do alargamento.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, Album comparativo da cidade de São Paulo, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luís Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.

res. Outro grande edifício dessa época foi o da sede do London & River Plate Bank, com onze andares, situado na rua 15 de Novembro.<sup>2</sup>

Esses quatro edifícios, que registram tais experiências pioneiras, existem até os dias de hoje.

## 2º trecho – da rua Direita até a rua de São João

Nesse trecho, o alargamento da Libero Badaró é exposto em várias seqüências fotográficas.

Na primeira delas, junto ao Viaduto do Chá, nota-se a demolição dos dois edifícios de esquina, e o do lado direito (residência do conde de Prates) dá lugar a um espaço livre, que servirá para integrar a futura praça do Patriarca aos jardins do Parque Anhangabaú (figs. 91 e 92).

Essa área livre aparece melhor nas fotos a seguir, tomadas em direção ao edifício do conde de Prates (figs. 93 e 94).

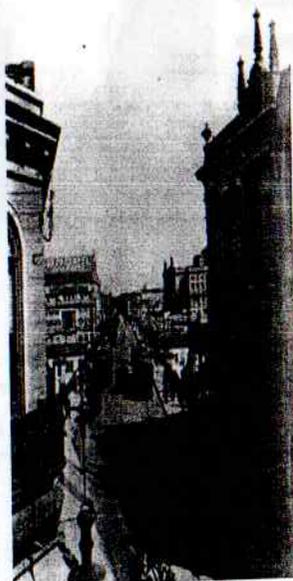
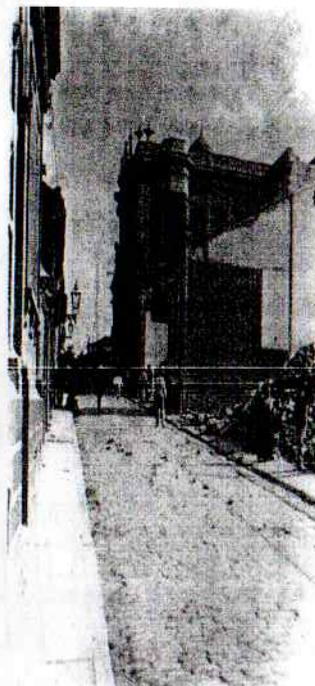


Fig. 91 - Foto de 1911 tomada da Libero Badaró na entrada do viaduto. O sobradão à esquerda era a residência do conde de Prates.



Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luis Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.

Fig. 92 - Mesma tomada da foto anterior, agora, em 1916. O lado ímpar da Libero Badaró já havia sido totalmente demolido para o alargamento da rua. O prédio à esquerda era de reconstrução recente. O terreno da antiga residência do conde de Prates ficaria desocupado para receber o projeto de um novo viaduto, que se conectaria a uma praça que seria aberta no local. A praça só foi aberta em 1926 (praça do Patriarca), e o novo viaduto, de concreto, só se realizou em 1939.



Figs. 93 e 94 - Neste trecho, as fotos comparativas de 1911 e 1916 mostram os escombros dos cortiços existentes na rua e o resultado da remodelação posterior, quando tanto a casa do conde de Prates quanto parte dos sobrados foram transformados em jardins (situados abaixo dos gradis).

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luis Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.

As fotos de 1911 (figs. 93 e 94) registram um importante momento das obras, quando grande parte do casario confrontante com o Anhangabaú já havia sido demolida, mas as obras de remodelação do vale tardavam a começar. Essa situação perdurou por quase três anos, ficando toda a região coberta pelos escombros, o que causou constantes protestos na época. O prefeito Washington Luís chegou a comentar o fato mais tarde:

[Em 1914] Todos os prédios edificadas nesses terrenos e que formavam as ruas Libero Badaró, de São João, Formosa e o largo da Memória tinham sido demolidos, e toda essa enorme área, na parte mais central da cidade, estava intransitável, suja, perigosa e anti-higiênica, constituindo um atestado de incúria e de inobservância dos elementares preceitos de defesa da saúde pública. O Vale do Anhangabaú, nesse ponto, era um vasto lodaçal, negro e repulsivo, cortado de valas de agrário, coberto de mato, com enormes lagoas de águas verdes, represadas pelas depressões do terreno, pelos escombros das demolições, por alicerces à flor da terra; todo ele estava transformado em descomunal sentina, na parte central da cidade, devassada do Viaduto do Chá, de intenso tráfego, e

<sup>2</sup> Ver Augusto Carlos de Vasconcelos, *O concreto no Brasil: recordes, realizações, história* (São Paulo: Copiare, 1985); e Sylvia Fischer, "Edifícios altos no Brasil", em *Espaço & Debates*, nº 37, São Paulo, 1994.



Fig. 95 - Esta foto do vale foi tomada de cima do viaduto olhando-se em direção ao bairro da Bela Vista. Como se percebe, até 1914, quando a Libero Badaró já estava praticamente concluída, o vale ainda estava com os trabalhos em fase inicial. A partir dessa data, o prefeito Washington Luis negocia um empréstimo e consegue retomar os trabalhos, finalizando-os em 1917.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luis Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.

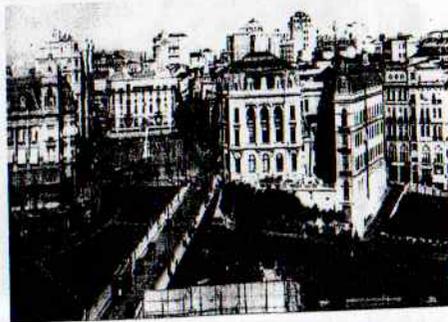


Fig. 96 - O gradil que aparece na fig. 94 deu origem a um jardim que nos anos 1920 se integraria à praça do Patriarca.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luis Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.

estendia-se como mancha desonesta entre os formosos palácios que se edificaram na Libero Badaró, sem acessos, e o admirável Teatro Municipal na esplanada oposta<sup>3</sup> (fig. 95).

Essa situação perdurou desde 1912 até fins de 1914 e só começou a ser melhorada a partir da aprovação da Lei nº 1.811, de 12 de outubro desse ano, quando foram então liberados os recursos financeiros para a continuidade do projeto (nessa época, os dois palacetes do conde de Prates já estavam finalizados).

Tal fato permite concluir que as obras de melhoramentos do vale propriamente ditas ficaram interrompidas durante quase toda a gestão do governo de Raimundo Duprat, preocupando-se este mais com a parte relativa à remodelação da rua Libero Badaró. A retomada dos trabalhos só foi realizada pelo prefeito seguinte, Washington Luis, que a entregou finalizada em 1917.

Na foto de 1916 (fig. 94) o local da casa do conde de Prates (já demolida) dá lugar a um gradil de frente para o vale. No trecho contíguo ao gradil (não aparecendo na foto) já estavam levantados os dois novos palacetes Prates, projetados por Samuel das Neves. Do outro lado da rua, as edificações existentes em frente a esse gradil serão demolidas por ocasião da abertura da praça do Patriarca. O prédio de quatro andares é de construção recente e está posto depois do viaduto. Ao fundo, o Edifício Médico, na esquina com a ladeira Doutor Falcão, também projetado pelo escritório de Neves.

<sup>3</sup> Prefeitura Municipal de São Paulo, *Relatório de 1917 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Washington Luis Pereira de Sousa* (São Paulo: Vanorden, 1919), p. 88.

Uma outra foto tomada de outro ângulo mostra melhor essa situação (fig. 96).

Outra seqüência de fotos desse trecho da Libero Badaró, tiradas a partir da esquina com a rua de São João, mostra, com melhor angulação, as profundas alterações acontecidas num período de cinco anos (figs. 97, 98 e 99).

A condução do processo de reconstrução dos prédios foi balizada por dois dispositivos legais: o primeiro, constante na própria lei que aprovava o alargamento da rua (Lei nº 1.457, de 9-9-1911) e que, em seu artigo 4º, definia que "nenhum prédio poderá ser construído na rua Libero Badaró, com menos de três pavimentos".

O outro dispositivo, aprovado pouco tempo depois (Lei nº 1.585, de 3-9-1912), fixava critérios de homogeneização estética nas fachadas das novas construções realizadas em locais de intervenção previstos pelo plano Bouvard (ruas Libero Badaró, de São João, Conceição e região da Sé), estabelecendo que, "em todos os quarteirões de prédios que forem construídos em qualquer rua ou praça, as linhas mestras arquitetônicas serão horizontais e obedecerão às da construção que ocupar ponto mais alto", com a observação de que, quando essas diferenças fossem muito acentuadas devido à declividade da rua, o quarteirão seria dividido em blocos uniformes de construção, de forma que se evitassem ressaltos nas linhas de fachada (artigo 5º).

Essa mesma lei também exigia que, nos cruzamentos de todas as ruas da cidade, os prédios de esquina tivessem seus cantos oitavados ou arrematados em arco de círculo, de dimensões iguais às existentes nos outros cantos da mesma esquina, de maneira que a harmonia visual de todo o conjunto arquitetônico fosse favorecida. As guias das calçadas deveriam acompanhar essa curvatura em arco, visando, além da



Fig. 97 - As grandes transformações da rua são observadas nesta foto e na seguinte, datadas, respectivamente, de 1910 e 1916 e tomadas da esquina com a rua de São João.



Fig. 98 - Em 1916, as prescrições construtivas específicas para essa rua deram origem a uma grande harmonia arquitetônica nos prédios reconstruídos.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luis Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.



Fig. 99 - No mesmo ano de 1916, esta foto retrata um outro ângulo dessa esquina com a São João.

Fonte: Eletricidade de São Paulo S.A. (Eletropaula), *A cidade da Light: 1899-1930* (São Paulo: Eletropaula, 1990).

estética, à melhoria de visualização do trânsito pelos motoristas e à facilidade de executar as curvas com seus veículos. Caso este especialmente importante para os condutores dos bondes.

Notar a inexistência de poluição visual, devido à ausência de redes aéreas de transmissão de luz, força e telefonia. Esse fato é decorrente da extensão, para essa rua, das restrições estabelecidas pelo Ato nº 26, de 18-10-1898, que proibia o assentamento de postes nas ruas do Triângulo e praças da cidade. Os únicos casos de fiação e postejamento existentes são os destinados às linhas de bonde.

A aplicação prática de todas essas diretrizes legais permitiu que a Libero Badaró adquirisse um perfil extremamente homogêneo, que a tornava bem próxima dos ideais estéticos de europeização que se pretendia adotar na área central paulistana. Nesse sentido, a Libero Badaró, com esse conjunto arquitetônico mais os dois palacetes do conde de Prates (alugados ao Automóvel Clu-

be e à prefeitura, logo que concluídos, em 1914), transformou-se na mais bela rua comercial da cidade, assumindo uma importância comparável à da rua 15 de Novembro.

Essa inversão de valores, processada de forma tão rápida, é consequência clara da mudança de polaridade existente na colina central. Em 1910, a Libero Badaró é uma rua de cortiços e prostíbulos – o *bas-fonds* da cidade – e, em 1916, uma das ruas mais elegantes e disputadas pelo mercado imobiliário.

O que justifica o fato de, alguns anos mais tarde, aí ser realizado o projeto do então mais alto edifício da cidade – o Prédio Sampaio Moreira –, com catorze andares. Concluído em 1924, ficou conhecido popularmente, tempos depois, como o “avô dos arranha-céus de São Paulo”. Foi também projetado pelo escritório de Neves, que depois para lá se transferiu.

Em termos de estética arquitetônica, a Libero Badaró ultrapassa a 15 de Novembro. Esta última, segundo depoimento de Alfredo Moreira Pinto, era, no início do século XX, “a principal rua da cidade, a de mais comércio e animação”;<sup>4</sup> no entanto, seu aspecto era bastante heterogêneo, com total ausência de critérios de uniformidade de gabaritos, de linhas mestras e de estilos arquitetônicos; uma vez que as construções aí existentes não eram contemporâneas umas das outras e, portanto, tinham sido concebi-

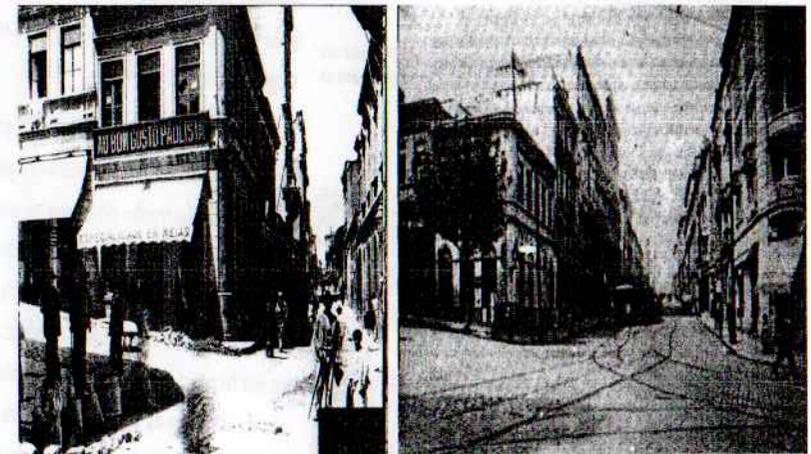
das segundo parâmetros distintos dos códigos de obras. Tal fato incomodava os observadores mais atentos, como, por exemplo, Adolfo Konder, que, em artigo publicado em 1906, intitulado “Mercantilismo e estética”, criticava a presença de elementos interferentes na paisagem da rua, como os imensos painéis publicitários, e de edifícios construídos segundo os estilos mais diversos, que, segundo ele, se constituíam em um “aborto arquitetônico que é o regalo dos tabaréus”<sup>5</sup> (fig. 100).

Assim, a unidade estilística da Libero Badaró seria predominante do lado voltado para o vale, uma vez que aí a reconstrução fora total e realizada quase simultaneamente. No lado oposto (figs. 101 e 102), tal unidade tenderia a ser atingida conforme as reconstruções fossem sendo realizadas. Mas com o risco de uma certa perda de harmonia nas linhas de arremate superiores, porque nessa época se iniciava o domínio do



Fig. 100 - A 15 de Novembro, a rua comercial mais valorizada da cidade, passa, a partir de 1915, a receber a concorrência da Libero Badaró, mais moderna e com melhor estética.

Fonte: Eletricidade de São Paulo S.A. (Eletropaula), *A cidade da Light: 1899-1930*, cit.



Figs. 101 e 102 - Nessa mesma esquina com a rua de São João, as fotos mostram as diferenças registradas na face esquerda da Libero Badaró, onde as reconstruções não foram compulsórias.

Fontes, respectivamente: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luis Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.; e Anita Saltoni & Emma De Benedetti, *Arquitetura italiana em São Paulo* (São Paulo: Perspectiva, 1981).

<sup>4</sup> Alfredo Moreira Pinto, *A cidade de São Paulo em 1900*, vol. XIV da Coleção Paulística (São Paulo: Governo do Estado, 1979), p. 224.

<sup>5</sup> Adolfo Konder, “Mercantilismo e estética”, em *O Onze de Agosto*, nº 3, ano 4, São Paulo, 1906, p. 20.

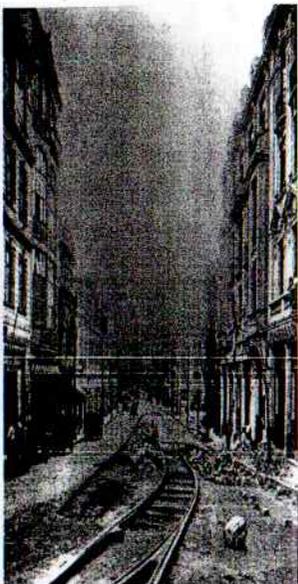


Fig. 103 - Esta foto, de cerca de 1922, mostra o 3º trecho da Libero Badaró, alargado posteriormente em função do novo alinhamento da rua São João.

Fonte: Eletricidade de São Paulo S.A. (Eletropaulo), *A cidade da Light: 1899-1930*, cit.

conhecimento sobre o cálculo de estruturas em concreto armado, o que fazia a construção civil bater sucessivos recordes na altura atingida pelos prédios.

É por essa razão que um edifício construído dez anos depois, como o Sampaio Moreira, já atingiria os catorze andares. E, logo após, também na Libero Badaró, o Edifício Martinelli chegaria aos trinta andares. Dessa forma, pelo menos no que se refere a esse lado da rua, as construções realizadas posteriormente ao plano Bouvard romperiam com a volumetria e a estética previstas originalmente para essa rua.

### 3º trecho – entre a rua de São João e o largo de São Bento

O último quarteirão da Libero Badaró foi alargado posteriormente ao restante da rua, pois dependia da conclusão das obras de melhoramentos da rua de São João. Na verdade, este último segmento da rua estava menos atrelado ao projeto de remodelação do Vale do Anhangabaú, que abrangia somente o perímetro ao sul da São João, até o largo do Riachuelo, remodelação esta concluída em 1917 pelo prefeito Washington Luís.

Assim, só em 1918 é que esse trecho é alargado, com a realização de obras de aterramento no leito da via, visando amenizar sua acentuada declividade.

Do lado do vale, a reconstrução segue a mesma unidade estilística do conjunto arquitetônico do quarteirão anterior. Do lado superior (par), há ainda a presença de casario antigo entremeado pelas novas construções com mais de três andares. Notar que o alargamento da São João só está concluído no trecho que vai em direção ao Paissandu. No trecho da ladeira, em direção à rua de São Bento, ele seria realizado só no início dos anos 1920, ocasião em que esse casario mais antigo é demolido (fig. 103).

### Avenida São João

Situada na vertente oeste da colina central, essa via de irradiação não chegou a ser incluída na primeira série de fotografias realizadas por Militão de Azevedo, em 1862. Prova, certamente, de que esse



Figs. 104 e 105 - Fotos comparativas da ladeira de São João na esquina com a rua de São Bento, realizadas, respectivamente, em 1887 e 1914.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo 1862-1887-1914*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luis Pereira de Sousa, prefeito municipal (São Paulo: Duprat, 1914).

logradouro não tinha importância significativa no contexto urbano da época. Afinal, em 1862, os bairros situados além-Anhangabaú, como Santa Ifigênia e o bairro do Chá (loteado nas terras do barão de Itapetininga), ainda não existiam. A rua de São João era então mais uma via de comunicação com chácaras e cidades do interior paulista.

Em 1887, quando realiza a segunda série fotográfica, a situação já se alterara, porque a ligação com as estações desenvolvera novos eixos viários, que, para serem atingidos a partir do Centro, valorizaram alguns logradouros, como o largo de São Bento (acesso para a Florêncio de Abreu) e a ladeira de São João (acesso para a Brigadeiro Tobias).

A São João, nesse período, é a principal via de comunicação com os novos bairros que surgiam a oeste (Santa Ifigênia e Campos Elísios), numa época em que não havia a concorrência do trajeto pelo Viaduto do Chá, pois este não estava ainda concluído (figs. 104 e 105).

A foto de 1887 (fig. 104), tomada da esquina com a rua de São Bento e na frente do largo do Rosário, mostra uma ladeira bastante habitada, com sobrados maiores ocupando os pontos de cruzamento mais importantes – no início da rua e mais embaixo, junto à rua do Seminário. O hotel que aparece na foto, um tipo de serviço inexistente na cidade poucos anos antes, é um indicador da centralidade e importância desse trecho da rua.

Na terceira série comparativa, fotografada no governo de Washington Luís, em 1914 (fig 105), registram-se poucas alterações na rua: calçamento aperfeiçoado, vegetação, e quase nenhum melhoramento a mais. Entretanto, analisando melhor outras fotografias, percebe-se que toda a rua – à exceção desse trecho superior – já havia sido remodelada.

Por uma questão de reprodução de cenas comparativas, o fotógrafo acabou documentando, em 1914, o único quarteirão onde a rua não tinha passado por transformações nesse período – que era o quarteirão inicial entre a São Bento e a Líbero Badaró.

Em todo o trecho restante, até o Paissandu, a rua tinha sido bastante alargada, e todos os prédios de seu lado par (direito) já estavam demolidos, iniciando-se então a reedificação segundo novos padrões estéticos.

Para explicar melhor esse fato, serão apresentadas algumas seqüências de fotos realizadas nessa mesma época por outros fotógrafos.

### 1º trecho – entre a praça Antônio Prado e a rua Líbero Badaró

O processo de intervenções nesse logradouro teve como fato inicial as remodelações empreendidas pelo prefeito Antônio Prado no largo do Rosário em 1904.

Visando a dar andamento à sua política de valorização e elitização dos espaços urbanos centrais (leia-se remoção, de áreas degradadas, de enquistamentos étnicos e sociais), ele promoveu em 1903 a demolição da Igreja do Rosário. Esse santuário abrigava a Irmandade do Rosário dos Homens Pretos, e, por essa razão, o local era freqüentado pela comunidade negra paulistana, não sendo raros aí os cerimonias e as festas de culto afro-brasileiro, que muito incomodavam aos freqüentadores da elitizada rua 15 de Novembro e adjacências.

Por essa razão, a prefeitura negociou com a Irmandade a transferência da igreja para um local afastado (Leis nºs 670 e 698, de 1903). Inicialmente se pensou no bairro de Perdizes, mas ao final o traslado acabou se concretizando para um logradouro poucos metros adiante do sítio inicial – o largo do Paissandu.

A seqüência de fotos da página seguinte (figs. 106 e 107) foi tomada do largo do Rosário em direção à travessa do Rosário (atual rua João Bricola). Na primeira (fig. 106), aparece, à direita, uma parte da antiga igreja, ao lado de um importante sobrado do período colonial provido ainda de camarinha (pequeno compartimento no telhado), de onde antigamente se podia avistar o movimento das embarcações no rio Tamanduaté.



Fig. 106 - Esta foto, tirada do largo do Rosário em direção à atual rua João Bricola, mostra o início do processo de transformação do largo na praça Antônio Prado. O fato mais significativo ocorrido entre 1903 e 1904 foi a demolição da histórica Igreja do Rosário dos Homens Pretos.

Fig. 107 - No local da Igreja do Rosário é edificado o Prédio Martinico – o mais alto e mais importante conjunto comercial da cidade. Foto de 1916, tomada da mesma angulação da foto anterior.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Álbum comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luís Pereira de Sousa, prefeito municipal. cit.

No ano de 1904 esses prédios já haviam sido demolidos, para pouco tempo depois ser edificado em seu local o famoso Prédio Martinico, símbolo da pujança do Centro comercial e financeiro paulistano. Pertencia a Martinho Prado Jr., irmão do então prefeito, que era seu sócio na cafeicultura e importante deputado republicano.

Na foto de 1914, nota-se o intenso movimento comercial de pedestres e bondes. Essa praça, a partir de então, tornar-se-ia o “coração” da área central da cidade. O edifício, com cinco pavimentos, foi considerado, na época, o maior e mais alto edifício comercial da cidade. Subsiste até os dias de hoje, abrigando as instalações da Bolsa Mercantil e de Futuros de São Paulo (fig. 108).

Com a finalização das obras de remodelação da praça Antônio Prado, o vice-prefeito Raimundo Duprat encaminha à Diretoria



Fig. 108 - O Prédio Martinico, de propriedade de Martinho Prado Júnior, irmão do então prefeito Antônio Prado, seria um marco na cidade, símbolo do apogeu econômico advindo com o café. O intenso movimento comercial da praça transformaria o logradouro no “coração da cidade”.

Fonte: Eletropaulo S.A. (Eletropaulo), *A cidade da Light: 1899-1930*, cit.



Figs. 109 e 110 - A praça Antônio Prado em outro ângulo, na esquina com a rua de São Bento, olhando-se em direção ao largo de São Bento. Os edifícios à esquerda (prédios da Chapelaria Alberto e da Confeitaria Castelões) seriam desapropriados para o alargamento da rua de São João, de tal forma que o novo alinhamento coincidissem com a embocadura da praça. Mas tal fato aconteceria só no início dos anos 1920, bem depois do alargamento de todo o restante desse logradouro. As fotos são de 1904 e 1916, respectivamente.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luís Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.

de Obras Municipais (em 1908) um pedido de estudos para o alargamento da ladeira e rua de São João, de maneira que se valorize a perspectiva a partir da praça e se resolva a questão do trânsito de veículos no local, um dos pontos de maior congestionamento da cidade.

Tal idéia foi desenvolvida e só começou a ser concretizada em 1912 com a aprovação do plano de alargamento dessa rua, desde seu início até a rua Lopes de Oliveira, nos Campos Elísios (Lei nº 1.596, de 27-9-1912). Esse plano acabou se tornando inteiramente desvinculado das recomendações de Bouvard sobre os melhoramentos viários na área central da cidade.

Por essa ocasião, são então declarados de utilidade pública alguns prédios da rua de São Bento em frente à praça Antônio Prado, de tal maneira que se faça coincidir a nova largura da ladeira de São João com a embocadura dessa praça (Lei nº 1.476, de 16-11-1911) (figs. 109 e 110).

As duas fotos ao lado mostram os edifícios a serem desapropriados: o do Commonwealth (antiga Chapelaria Alberto, na rua de São Bento esquina com a ladeira de São João) e seu vizinho, a Confeitaria Castelões. A última foto é de 1916, ocasião em que, como será visto adiante, todo o trecho inicial da São João já estava alargado, com exceção do quarteirão da ladeira.

Nesse quarteirão, as obras só foram realizadas no início da década de 1920. A causa provável de tal atraso foi o desvio do fluxo de todo o trânsito da rua de São Bento para a rua Líbero Badaró, o que fez com que a praça Antônio Prado e a ladeira de São João deixassem de ser pontos críticos de convergência da circulação viária do

Triângulo. Assim, as obras de melhoramento nesse trecho deixaram de ser prioritárias.

## 2º trecho – entre a rua Líbero Badaró e o largo do Paissandu

Nesse segmento, o alargamento foi realizado entre 1913 e 1915.

As fotos comparativas tomadas a partir do cruzamento com a Líbero Badaró já registram as diferenças decorrentes do alargamento da rua (figs. 111 e 112).

Na foto de 1916, em primeiro plano, aparece o prédio de esquina com a Líbero Badaró, reconstruído segundo a nova padronização estética vigente: concordância de linhas mestras arquitetônicas, mínimo de três pavimentos e corpo da edificação com cantos oitavados nas esquinas. A partir desse ponto, a rua de São João já se apresenta alargada, tendo agora 30 m de um lado ao outro, até o encontro com a Igreja do Paissandu, e tendo também largo canteiro central com duplo renque de arborização.

O partido adotado foi, na verdade, uma simplificação do projeto original de alargamento que a Diretoria de Obras havia concebido para essa rua em 1910. O que se pretendia inicialmente era que a rua tivesse uma largura maior (40 m) e fosse ocupada em seu leito central por um imenso viaduto de alvenaria, que interligaria, num mesmo nível, a praça Antônio Prado e o largo do Paissandu (fig. 113).

Ao final, parece que prevaleceu o bom senso do ponto de vista da estética e da economia, e tal aberração foi substituída por uma solução bem mais harmoniosa, que procurou aliviar os fortes aclives da rua mediante um aterramento discreto em seu leito viário.

A foto de 1920 (fig. 114), realizada no momento do início das obras do prédio dos Correios (em primeiro plano), serve para comprovar que o trecho da ladeira de São João (que aparece ao fundo) só



Fig. 111 - Esta foto de 1911 mostra a São João na esquina com a Líbero Badaró antes do início das obras de alargamento. Fig. 112 - No mesmo trecho da rua de São João, nota-se a diferença advinda com o alargamento. Foto de 1916.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luís Pereira de Sousa, prefeito municipal cit.

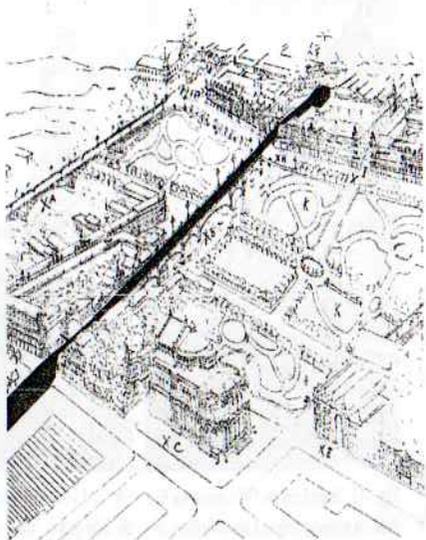


Fig. 113 - O projeto de melhoramentos elaborado pela Diretoria de Obras previa inicialmente o alargamento da rua de São João e a construção de um grande viaduto de concreto em seu leito central, unindo num mesmo nível a praça Antônio Prado ao largo do Paissandu.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Relatório de 1911...*



Fig. 114 - Nessa tomada de 1920, aparece em primeiro plano o terreno que abrigaria o edifício dos Correios. Ao fundo, a ladeira de São João ainda estreita e arborizada. O edifício maior à direita era o da Delegacia Fiscal, localizado em pleno vale.

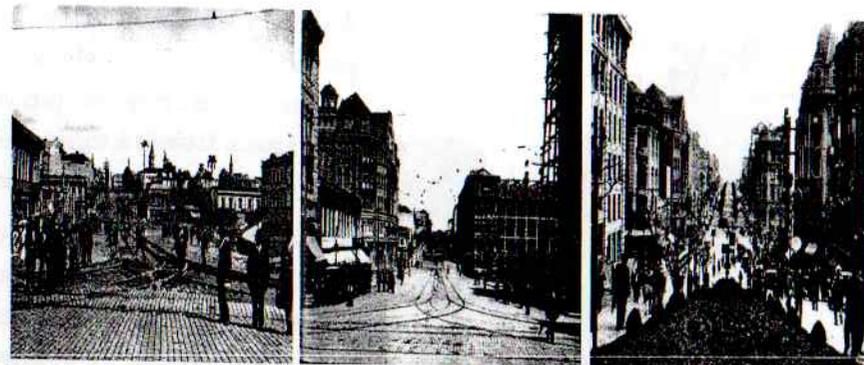
Fonte: Arquivo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP.

foi alargado após 1920, uma vez que a construção do edifício dos Correios foi realizada por Ramos de Azevedo entre 1920 e outubro de 1922.<sup>6</sup>

As seguintes fotos já apresentam o resultado finalizado dos melhoramentos da São João, que nos anos 1920 já se estendia alargada para além do largo do Paissandu, chegando em 1930 até a praça Marechal Deodoro (esquina com a avenida Angélica) (figs. 115, 116 e 117).

Notar que as novas construções realizadas no lado direito (lado alargado) já seguiam as recomendações da Lei nº 1.596, de 27-9-1912, que estabelecia que os prédios dessa avenida tivessem no mínimo três pavimentos. A prefeitura definia também outros parâmetros esteticizantes, além dos já menciona-

<sup>6</sup> Ver Secretaria dos Negócios Metropolitanos et al., *Bens culturais arquitetônicos no município e na região metropolitana de São Paulo*, São Paulo, 1984, p. 382.



Figs. 115, 116 e 117 - A seqüência mostra o processo renovador da rua de São João na primeira etapa das obras de alargamento até o largo do Paissandu. Finalmente o Centro paulistano poderia ostentar a sua "avenida", símbolo da modernidade urbana da época. Fotos de 1915, 1927 e 1930, respectivamente.

Fonte: Eletricidade de São Paulo S.A. (Eletropaulo), *A cidade da Light: 1899-1930*, cit.

dos, como a adequação das fachadas aos estilos "mais perfeitos arquitetonicamente falando" (Lei nº 1.011, artigo 4º). Essa observância seria verificada por uma comissão de engenheiros nomeados pela Diretoria de Obras Municipais, visando, até mesmo, a distribuir prêmios aos melhores projetos.

A avenida São João adquiriria, assim, o aspecto de uma autêntica "avenida Central", conforme palavras do próprio prefeito Washington Luís.<sup>7</sup> Comparação essa que muito lisonjeava os governantes paulistas, cujo grande ideal político era igualar sua cidade ao Rio de Janeiro, a capital da República, naquele momento a cidade com o Centro mais europeizado do Brasil.

## Praça da Sé

O espaço no entorno da praça da Sé foi incluído neste estudo para estabelecer uma comparação, um contraponto com a situação observada na Libero Badaró.

Na demonstração de nossa hipótese, segundo a qual os espaços da colina central voltados para oeste tiveram uma dinâmica de transformação e de valorização muito superior à daqueles logradouros da vertente leste, a comparação entre a Libero Badaró e a região da Sé parece ser bem esclarecedora dessa dualidade.

<sup>7</sup> Prefeitura Municipal de São Paulo, *Relatório de 1915 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Washington Luís Pereira de Sousa* (São Paulo: Vanorden, 1916), p. 22.

Existem dois fatores iniciais que podem ser apontados como geradores da diferenciação entre Líbero Badaró e Sé:

1. O primeiro relaciona-se ao relatório de Bouvard. Apesar de este urbanista ter enfatizado a urgência na realização das obras na região da Sé (onde se localizaria o Centro Cívico), a prefeitura acabou priorizando os melhoramentos do lado do Anhangabaú. Essa preferência deveu-se, certamente, ao fato de que o Anhangabaú estava sendo palco de acirradas disputas imobiliárias decorrentes do recuo proposto para as construções da Líbero Badaró, o que dera origem a dois projetos de intervenção de concepções distintas (o da prefeitura e o do governo estadual), que eram a causa da presença de Bouvard em São Paulo.
2. Antes da vinda de Bouvard, já havia estudos da Diretoria de Obras Municipais relativos à Sé, nos quais se projetava a reconstrução da Igreja e a edificação de uma sede para o Paço Municipal e outra para o Congresso Estadual. Mas, ao iniciarem-se essas obras, em 1911, a Cúria, não satisfeita com o exíguo espaço que fora destinado para a futura Catedral, resolve contestar o projeto e solicita novos estudos. Tal fato gera uma grande indefinição sobre a intervenção na área, que se prolonga até os anos 1920, “congelando” todas as atividades do mercado imobiliário no local.

Para esclarecer melhor esse segundo ponto, serão detalhados alguns aspectos desse processo:

- Desde 1902, a prefeitura já pretendia construir um edifício destinado ao Paço Municipal (leia-se Câmara Municipal) no antigo terreno do Teatro São José, na praça João Mendes, entre as antigas ruas Marechal Deodoro e Capitão Salomão.
- Em 1909, a Mitra resolve construir uma nova Igreja Matriz, em estilo mais moderno, de forma que sua praça fronteira também fique aumentada.
- A partir de então, a Diretoria de Obras Municipais elabora um estudo prevendo a desapropriação de alguns quarteirões atrás da Igreja, de maneira que se interliguem as praças da Sé e João Mendes, e aí se constroem três edifícios monumentais: a Catedral, o Congresso Estadual e o Paço Municipal.
- Em 1911, logo após o início da construção do novo Paço (projeto de Ramos de Azevedo), a Cúria percebe que o espaço destinado à nova Catedral era bastante exíguo. Solicita então a revisão do estudo.
- Nessa ocasião, Bouvard está em São Paulo. Propõe então um tratamento de conjunto para o local – a construção de um Centro Cívico, que abrigaria de forma condigna e monumental não só a Catedral, mas diversos edifícios públicos (Palácio da Justiça, Palácio do Governo, Congresso e Paço).

- Em 1912, a velha Catedral é demolida. Um novo projeto para o Centro Cívico é encaminhado para aprovação na Câmara. Após infundáveis discussões, são finalmente aprovadas, em 1913, as Leis nºs 1.654 e 1.703, declarando de utilidade pública os prédios do quarteirão compreendido entre as ruas Marechal Deodoro, Benjamin Constant, Senador Feijó e Quintino Bocaiuva. Assim seria criada uma grande esplanada unindo o largo de São Francisco à praça da Sé, onde seria enfim edificado o Centro Cívico.
- As desapropriações foram acontecendo lentamente, porque a prefeitura nessa época já estava instalada no palacete do conde de Prates, e, portanto, a urgência na construção de uma nova sede para suas repartições deixa de existir.
- Até 1920 a situação da Sé permanecia inalterada: seu aspecto era de um imenso espaço aberto, sem tratamento paisagístico e transformada num amplo pátio de estacionamento. A indefinição sobre o alargamento ou não das ruas laterais da praça (Lei nº 1.654/1913) impedia que a Diretoria de Obras pudesse conceder autorização de alinhamento para novas construções, e com isso o mercado imobiliário ficou estagnado naquele local.

A partir de então a Câmara desiste do projeto do Centro Cívico naquela região. Em fins de 1920, volta-se a construir na região da Sé: além da Catedral (cujas obras já tinham principiado em 1914, mas só seriam concluídas em 1954), é iniciada a construção do Palacete Santa Helena (1921), do Palacete São Paulo (1924) e do Palácio da Justiça (concluído em 1933).

Depois de 1922 a questão do Centro Cívico assume outros rumos. Nesse ano, devido às comemorações do Centenário da Independência, o assunto volta à tona e é realizado um concurso de projetos para um novo Paço Municipal, a ser realizado na avenida São João no ponto de cruzamento com o eixo da praça da República. A escolha desse novo local foi do engenheiro João Florence de Ulhoa Cintra, assistente de Vítor Freire na Diretoria de Obras.<sup>8</sup>

Em 1930, com a publicação do Plano de Avenidas, o assunto é retomado, com propostas de localização na Esplanada do Carmo (interligada à praça da Sé e ao Pátio do Colégio) e no eixo divisor das atuais avenidas 9 de Julho e 23 de Maio.

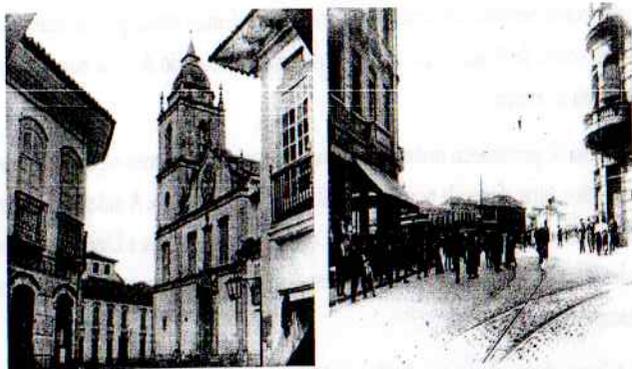
Essa última idéia é a que mais se aproxima do atual projeto da Câmara Municipal (no Viaduto Jacaré), que só foi construída no fim dos anos 1960.

<sup>8</sup> Wilson Maia Fina, *Paço Municipal de São Paulo: sua história nos quatro séculos de sua vida* (São Paulo: Anhangá, 1962), p. 165.

Um Centro Cívico, como pretendia Bouvard, jamais foi realizado.

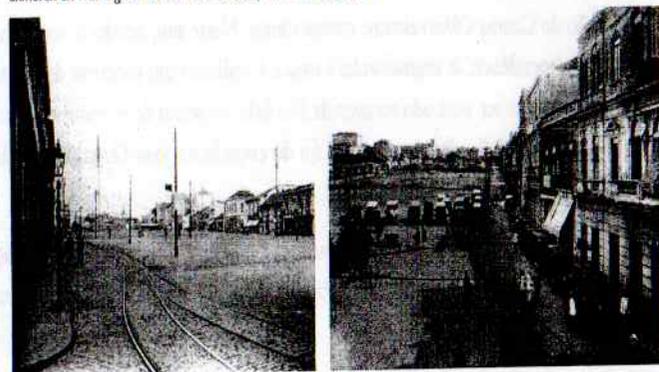
As fotos a seguir registram alguns aspectos da praça da Sé antes e após a demolição da velha Catedral (figs. 118 a 122).

Em 1862, numa bela cena retratada por Militão (fig. 118), a praça da Sé aparece como um dos logradouros mais nobres da cidade. Os valorizados casarões que compõem o cenário desta foto são prova da impor-



Figs. 118 e 119 - A praça da Sé retratada em dois momentos, antes e depois da demolição da igreja. Notar a perda de escala e a sensação de esvaziamento que o alargamento do logradouro causou. A demolição da igreja matriz foi realizada em 1912. Fotos de 1862 e 1914, respectivamente.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo 1862-1887-1914*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luís Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.



Figs. 120 e 121 - Outras vistas da praça, olhando-se em direção à praça João Mendes. A área arrasada pelo projeto "saneador" era constituída por uma série de estreitas ruas que abrigavam inúmeros cortiços e uma zona de prostituição.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luís Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.

tância do local. Como o sobrado da direita, que, segundo Carlos Lemos, foi "o único sobrado rico urbano feito dentro das tradições antigas da província de São Paulo".<sup>9</sup>

Na foto de 1914, já aparece o imenso vazio deixado pela demolição da Igreja, e a total perda de escala entre as dimensões da praça e a das edificações. Nas outras fotos, a praça aparece como uma área descampada, numa época em que o Parque Anhangabaú já estava quase concluído. Notar a maior valorização existente nas desembocaduras das ruas Direita e 15 de Novembro (fig. 122), o único ponto de concentração de edifícios com melhor padrão construtivo e maior número de pavimentos.



Fig. 122 - A vista da praça em direção à rua 15 de Novembro mostra a presença de edifícios de maior porte. Essa é a parte mais valorizada do logradouro.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Album comparativo da cidade de São Paulo*, organizado pelo exmo. sr. dr. Washington Luís Pereira de Sousa, prefeito municipal, cit.

### A futura expansão do Centro rumo a oeste

A conclusão das obras do Parque Anhangabaú e imediações viria, dessa forma, consolidar a existência de uma nova polaridade na região central. O Anhangabaú, com seus jardins entremeados por passios, bancos, floreiras, estátuas, belvederes, palacetes e a magnífica esplanada do Teatro Municipal, assumiria assim o papel simbólico de uma "fachada" para esse novo Centro. Tal qual um pórtico, que serviria para marcar a entrada no Centro da cidade. Entrada essa que podia ser contemplada por todos aqueles que provinham do setor oeste da cidade, e que chegavam à região pelo Viaduto do Chá (fig. 123).

Sem dúvida nenhuma, o Anhangabaú foi nesse momento o cartão de visitas da cidade, o espaço de maior representação simbólica dos valores daquela classe governante do início do período republicano – daqueles que se haviam enriquecido com o café e se instruído com os valores da cultura urbana européia.

A centralidade assumida pelo Anhangabaú nesse momento seria o elemento viabilizador da tão necessária expansão do Centro para fora da colina histórica, fato a que Silva Teles e Vítor Freire haviam se referido anos antes.

<sup>9</sup> Militão Augusto de Azevedo, *Album comparativo da cidade de São Paulo 1862-1887* (São Paulo: Secretaria Municipal da Cultura/DPH, 1981), p. 28.

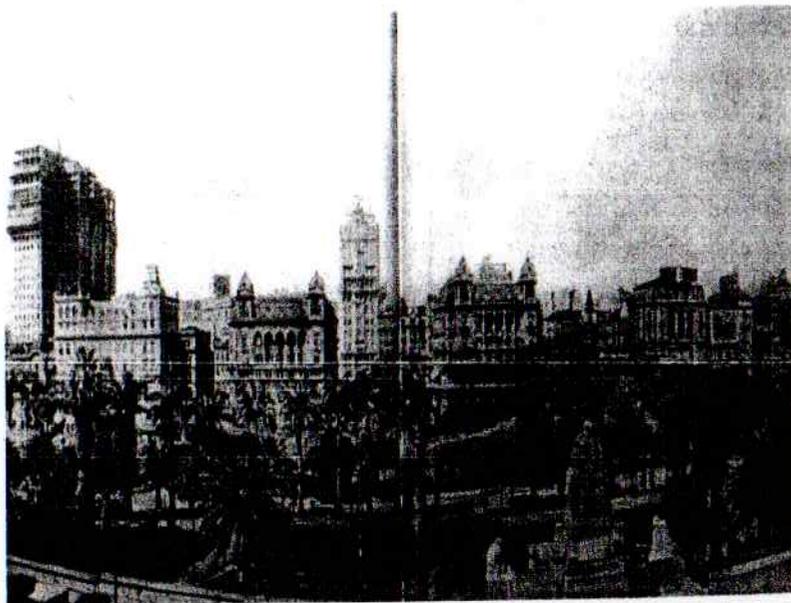


Fig. 123 - A conclusão do Parque Anhangabaú transformaria o local no novo pólo de atração dos investimentos da área central. A expansão futura do Centro dar-se-ia, a partir daí, cruzando o viaduto em direção à Barão de Itapetininga.

Fonte: Benedito Lima de Toledo, *Anhangabaú* (São Paulo: Fiesp, 1969).

A expansão do Centro para a região além-viaduto, no local que seria denominado “Centro Novo”, começaria a se realizar lentamente a partir dos anos 1920, mas seria concretizada definitivamente somente no fim dos anos 1930, após a construção do novo Viaduto do Chá, bem mais largo que o anterior.

Um significativo marco nesse sentido foi a transferência de uma das mais importantes e tradicionais lojas comerciais do Centro Velho – o Mappin Stores – para a rua Barão de Itapetininga (figs. 124 e 125).

A transferência em 1939 do antigo prédio do Mappin da praça do Patriarca para um novo edifício em estilo *art déco* situado em frente ao Teatro Municipal – atitude de grande ousadia para a época – provocou apreensão nos comerciantes locais. Um deles chegou a comentar: “Quando o Mappin foi para o lado de lá, todo o mundo achava que era loucura [...] mas nós todos ponderamos que, se eles, que eram uns dos maiores comerciantes, tomavam tal iniciativa, é porque a cidade ia crescer naquele sentido”.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Zuleika Maria Forlioni Alvim & Solange Peirão, *Mappin: setenta anos* (São Paulo: Ex Libris, 1985), p. 107.



Figs. 124 e 125 - O fato inaugural da transposição do Centro para o outro lado do Viaduto do Chá seria simbolizado pela mudança das casas Mappin da praça do Patriarca para a praça Ramos de Azevedo, em 1939. A maior loja comercial da cidade atrairia como imã o restante do comércio do Centro Velho em direção ao Centro Novo. Iniciar-se-ia aí a marcha da expansão do Centro em direção à vertente oeste e sul da cidade – até os dias atuais, quando o Centro já atinge a região da Marginal Pinheiros.

Fonte: Zuleika Maria Forlioni Alvim & Solange Peirão, *Mappin, setenta anos* (São Paulo: Ex Libris, 1985).

De fato, nos anos 1940, a região da Barão de Itapetininga, 24 de Maio, e todo o antigo bairro do Chá já estavam tomados pelas lojas comerciais e edifícios modernos, constituindo-se no Centro Novo. A Barão de Itapetininga, roubando o antigo prestígio da rua Direita, seria transformada no local predileto do *footing* paulistano, abrigando lojas de moda, casas de chá e comércio de luxo.

Iniciava-se então um processo de expansão da área central paulistana em direção ao eixo oeste (e depois sul) da cidade – Campos Elísios, Higienópolis, Paulista e Jardins. É um processo que se estende até os dias atuais e que sempre foi impulsionado pelo mesmo princípio: o de que o Centro segue a direção de expansão dos bairros residenciais de mais alta renda da cidade.

Hoje em dia, a área sul do Morumbi está à frente desse processo. Não é sem motivo então que as forças do mercado imobiliário fazem hoje em dia tanta pressão para que um *novo centro* paulistano possa ser produzido na região da marginal Pinheiros e da avenida Luís Carlos Berrini. Afinal, esse local está um passo atrás do mais valorizado bairro residencial paulistano (Morumbi). E um passo à frente de seu mais valorizado centro comercial (o da Faria Lima). É para aí que as polaridades estão convergindo.