



## TRANSIÇÃO ENTRE INTERIOR E EXTERIOR DE EDIFÍCIOS COM TÉRREO LIVRE EM SÃO PAULO E NOVA IORQUE

### ANA ELENA SALVI

Universidade Paulista/Curso de Arquitetura e Urbanismo. Rua Dr. Bacelar 1212. São Paulo/SP, cep 04026-002  
<https://orcid.org/0000-0002-4078-8205>  
[anesalvi13@gmail.com](mailto:anesalvi13@gmail.com)

Recebido: 15/10/2020

Aceito: 18/03/2021

### JOSÉ MARQUES CARRIÇO

Universidade Católica de Santos/Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Direito Ambiental e Internacional e Curso de Arquitetura e Urbanismo. Campus Boqueirão, Av. Conselheiro Nébias, 589/595 - Santos/SP, CEP 11045-003  
<https://orcid.org/0000-0002-2249-5409>  
[jose.carrico@unisantos.br](mailto:jose.carrico@unisantos.br)

### RICARDO DE ALMEIDA

Universidade Paulista/Curso de Arquitetura e Urbanismo e Instituto de Pós-graduação e Graduação/Pós-Graduação Lato sensu/Master em Arquitetura e Iluminação. Rua Dr. Bacelar 1212. São Paulo/SP, cep 04026-002  
<https://orcid.org/0000-0002-5453-6455>  
[ricalm@gmail.com](mailto:ricalm@gmail.com)

## RESUMO

O trabalho compara a legislação urbanística e sua espacialização em edifícios com térreo livre, para São Paulo, Brasil, e Nova Iorque, EUA, em períodos concomitantes. A partir de 1930, com o Plano de Avenidas de Prestes Maia, obras viárias em São Paulo impulsionaram a produção imobiliária no centro novo, construindo-se edifícios com galerias ou com programas multifuncionais com uso comercial nos terraços livres. A contrapartida do poder público à verticalização dos edifícios desejada pelo mercado imobiliário foi a legislação estudada. Esse modelo alastrou-se nas áreas da Paulista e Faria Lima. No caso de Nova Iorque, após 1960, sobretudo no Downtown e no Midtown, a legislação incentivou a construção de áreas de transição entre espaços públicos e privados, inicialmente como áreas abertas denominadas *plazas* ou cobertas denominadas *arcades*. A comparação mostra que, em Nova Iorque, há quantidade considerável desses espaços, que não se articulam com intervenções urbanísticas viárias, enquanto em São Paulo, as obras viárias serviram para produção de certo número de passagens e galerias. Em ambos os casos os benefícios à permeabilidade e à conectividade do tecido urbano são relevantes.

Palavras-chave: Galerias. Pórticos. Espaços de transição. São Paulo. Nova Iorque.

## ABSTRACT

The article compares urban legislation and its spatialization in buildings with free ground, in São Paulo, Brazil and New York, USA, during the same period. In São Paulo, from 1930, with the Prestes Maia Avenues Plan, road works boosted real estate production in the new city center, constructing buildings with galleries or joint buildings (multifunctional programs), which favored commercial use of the free ground. The Municipal legislation provided this architectural solution as a counterpart for buildings verticalization. Afterwards, this model spread to the areas of the Paulista and Faria Lima avenues. In New York, from 1960, mainly in Downtown and Midtown, the local legislation encouraged the construction of Privately Owned-Public-Spaces. These were transition areas between public and private spaces, initially as open areas named *plazas* or covered areas named *arcades*. The comparison shows that in New York, there is a considerable amount of these spaces that do not articulate with urban road works. In São Paulo, on the other hand, road works were used to produce passages and galleries. In both cases, the benefits to the permeability and connectivity of the urban fabric are relevant.

Keywords: Galleries. Porches. Transition spaces. São Paulo. New York.



## INTRODUÇÃO

Conforme Rudofsky (1969), em países onde as funções da rua não foram deterioradas por autopistas e estacionamentos, algumas soluções tornaram as vias mais aptas aos seres humanos. Nesse sentido, os pórticos são uma expressão tangível de solidariedade cívica.

O uso de pórticos na arquitetura é anterior à antiguidade clássica, mas foi na civilização greco-romana que esses elementos passaram a configurar a transição entre espaços externos e internos, com funções de circulação e permanência, semelhantes às encontradas hoje em áreas comerciais das cidades europeias e nas Américas. Pelo menos um exemplo de galeria comercial pode ser encontrado na antiguidade, como aponta Geist (1983) no caso do Mercado de Trajano (110 d.C.).

As *stoa*e gregas possuíam usos similares aos pórticos romanos, que se disseminaram pelo continente europeu, transcendendo os espaços internos dos palácios e das *domus*, encontrando nas *insulae* romanas uma configuração mais próxima da atual, sobretudo na Europa mediterrânea. O programa urbanístico romano, disseminado pelas colônias, conferia destaque ao uso de pórticos como elemento integrante de edificações de caráter religioso, administrativo ou de lazer, assim como para conexão entre elas.

Na Alta Idade Média, o mundo urbano refluíu e os pórticos limitaram-se ao uso religioso, mas é, sobretudo na Itália, a partir do século XII, que a transição entre o urbano e o arquitetônico voltou a se difundir, alcançando territórios próximos, como os correspondentes à França e à Espanha. É notável a utilização de pórticos em cidades italianas como Bolonha, Pádua, Gênova, Turim e Vicenza, ainda no período medieval.

A partir da colonização espanhola na América, a utilização dos pórticos foi adotada nos novos territórios, com esse sentido de integração dos espaços internos e externos, a partir das *plazas mayores* espanholas, pro-

duzindo importantes exemplos como em La Havana, Cidade do México, Quito e Cusco. No Brasil colonial, o uso de pórticos limitou-se a edifícios religiosos. No norte da Europa, mesmo em países com herança urbanística romana, como a Inglaterra, o uso de pórticos não repercutiu em suas colônias americanas.

Mas em Paris, Milão, Bruxelas ou Nápoles, no século XIX, muitas vezes os pórticos se fundem com galerias comerciais, oferecendo ao pedestre conforto e proteção das intempéries. Segundo Benjamin (1962), a maioria das galerias ou *passages* surge por volta do final dos anos 1830. Decorrentes do mercado têxtil passaram a abrigar o comércio luxuoso de produtos industriais para a burguesia emergente. De acordo com o autor (GUIA ILUSTRADO DE PARIS *apud* BENJAMIN, 1962, p. 146), essas “passagens são uma cidade, um mundo em miniatura”<sup>1</sup>. A construção dessas passagens também apresenta a utilização inovadora dos materiais industriais como o ferro e o vidro, esse último propiciando iluminação zenital também nova na sua concepção estética. Geist (1983) apontou sete características das passagens: acesso ao interior da quadra, espaço público em propriedade privada, simetria do espaço, iluminação natural, sistema de acesso a espaços de usos variados, forma de organização do comércio varejista e espaço de transição.

Ao abordar a adoção de pórticos e galerias para a integração entre espaços exteriores e interiores, este trabalho discute modelos adotados em São Paulo e Nova Iorque a partir da análise da legislação urbanística que os propiciou, aplicada praticamente ao mesmo tempo nessas cidades. O critério da escolha das cidades prescinde da matriz de origem, pois para ambas a pesquisa aborda a legislação urbanística e sua espacialização decorrente de intervenções que se enquadram nas discussões das teorias urbanas do século XX. Foram objeto de análise fatores como a permeabilidade e a conectividade do tecido urbano e oferta de áreas de fruição. Para São Paulo, ao identificar as principais características que a lei propôs,

<sup>1</sup> “Sicché un passaggio del genere è una città, anzi un mondo in miniatura”.

verificou-se a ocupação edilícia registrada no Mapa Sara Brasil, elaborado em 1930, e suas transformações decorrentes da legislação analisada. Para Nova Iorque, utilizou-se o georreferenciamento dos espaços privados de uso público do programa oficial de incentivos do município, contido no site da *Advocates for Privately Owned Public Space*.

Na segunda metade do século XX, em meio à discussão preponderantemente europeia sobre o urbanismo moderno, cujas teorias privilegiavam o espaço público e o descolamento do programa arquitetônico entre a torre e o térreo em alguns casos, a cidade de São Paulo, assim como algumas cidades dos Estados Unidos, passou a incentivar a oferta de espaços privados de uso público, em áreas com grande circulação de pedestres, prevendo, também, a construção de passagens cobertas, com uso de pórticos. Em São Paulo, a estratégia adotada para a transição entre espaço interno e externo das edificações, comerciais ou não, privilegiou a disseminação do uso de galerias comerciais em áreas centrais como no centro novo e, posteriormente, nas áreas das avenidas Paulista e Faria Lima. Embora as áreas privadas de uso público cobertas, denominadas *arcades* em Nova Iorque, nem sempre utilizem pórticos como solução espacial e estrutural, esses são bastante utilizados em áreas com grande concentração de comércio e serviços, em calçadas com grande impedância, como no Downtown e no Midtown de Manhattan.

## PASSAGENS PAULISTANAS E OS SISTEMAS DE GALERIA

São Paulo apresenta no século XX uma forma urbana recorrente na área do centro novo, com a construção de galerias comerciais nos térreos de edifícios ou conjuntos multifuncionais. Entre os estudos acadêmicos pesquisados salientamos as autoras Aleixo (2005) e Costa (2012), que se aprofundaram na pesquisa e levantamento das galerias nessa área. Essa configuração não ficou restrita apenas à região central, mas espalhou-se para a Av. Paulista e, em fase posterior, à Av. Faria Lima.

O embrião do que viria a ser a interligação entre ruas a partir de galerias, tornou-se público ainda no final do século XIX, a partir da proposta de um litógrafo e professor do Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo, Jules Martin. O objetivo de seu projeto “Galerias de Crystal em São Paulo”, de 1890, apresentado à Intendência Municipal em 29 de outubro de 1890 (TOLEDO, 1996), era o de interligar ruas do centro antigo (conhecido como Triângulo), entre a Rua José Bonifácio e a Rua 15 de Novembro, cruzando a Rua Direita, a Rua da Quitanda e a Rua do Commercio (sic) (atual Rua Álvares Penteado), a partir da construção de galerias, nos moldes de cidades europeias do final do século XIX, como Milão, Gênova, Nápoles e Bruxelas. O projeto de Jules Martin indica que as galerias teriam cobertura de vidro (daí o nome de Galerias de Crystal), três pavimentos com cerca 14 metros de altura e lojas no piso térreo. Sua proposta não foi realizada, pois exigiria vultosas somas para desapropriações.

Entretanto, em 1928 foi inaugurado o edifício Guataparazinho, de propriedade do Conde Attilio Matarazzo, presidente da Companhia Agrícola Guatapará, que se destinava a escritórios das empresas do Conde e no projeto optou-se pelo uso comercial no térreo com a loja Casa Guatapará, que comercializava produtos da Companhia. No início da década de 1930, foi realizada uma reforma no térreo e inaugurada a primeira galeria no centro expandido da cidade, a Galeria Guatapará, na Rua Barão de Itapetininga nº 108, que permitia a passagem para a Rua 24 de maio. Edifício eclético, cuja autoria do projeto ainda não foi identificada e, provavelmente, teve a atuação do Escritório Ramos de Azevedo na fachada da Rua 24 de Maio. A legislação do Código Arthur Saboya incidiu na reforma do térreo do edifício, pois data de 1929 e a reforma foi inaugurada em 1933. No art. 162 do referido Código, consta que “no rez-do-chão são permitidos compartimentos de permanência diurna e de dormir, si dispuser de suficiente pé-direito e insolação. Paragrapho único – pode ser aproveitado para usos comerciais, si tiver o pé-direito marcado no art. 117, paragrapho 3º”. Nesse artigo, o pé direito de loja deve ser de 4 metros. No Art. 164, que trata especificamente de lojas e sobrelojas, praticamente é estabelecida a necessidade

de um sanitário (latrina), mas não há informação a respeito de galerias comerciais. Esse edifício foi um dos primeiros prédios altos do centro novo e trouxe um impulso à região para a construção de outros edifícios com essas características. No momento de expansão do centro antigo para o novo, a ampliação da área comercial mediante galerias perpendiculares à principal rua de comércio de luxo da época, Rua Barão de Itapetininga, era um investimento promissor aos pequenos empreendedores.

O Decreto-Lei nº 41, de 3 de agosto de 1940, procurava incentivar o empreendimento imobiliário focado na Av. Ipiranga, a partir de um desenho arquitetônico aliado a funções que possibilitam a sociabilidade, aqui entendida como possibilidade de permanência e passagem por espaços que poderiam ser galerias, recuos, colonatas ou arcadas. Em seu Art. 9, lemos que:

As construções com mais de 20 pavimentos deverão ter ao nível do passeio público reentrância (portal, galeria, colonata ou arcada aberta), ocupando, no mínimo, 1/3 da frente do lote, com profundidade e superfície nunca inferiores, respectivamente, a 3,5 metros e 30 m<sup>2</sup> (SÃO PAULO, 1940).

Complementado pelo Parágrafo único que assim estabelece:

[...] estudará a Prefeitura a concessão oportuna de favores especiais para os prédios que não possuírem corpos super elevados (art. 4) e cujos pavimentos térreos apresentem recuos, galerias, colonatas ou arcadas, equivalentes a uma ampliação dos passeios, utilizáveis para mesas de café, bares, etc. (SÃO PAULO, 1940).

Aqui se entende, nas entrelinhas, segundo Costa (2011), que o interesse da Prefeitura era o de incentivar o mercado imobiliário a produzir espaços que privilegiassem a convivência social em troca da verticalização desejada por esse mercado. A Lei nº 4615, de 13 de janeiro de 1955, em seu parágrafo 4.14 trata das Galerias:

As galerias de passagens internas, através de edifícios, estendendo-se de rua a rua, deverão ter largura e pé direito correspondentes, no mínimo a 1/25 do seu comprimento, observados os mínimos de 2,50 metros na largura e 3,00 metros no pé direito. (1) Quando estas galerias derem acessos a estabelecimentos comerciais (lojas), terão, no mínimo, largura e pé direito livres e desimpedidos correspondentes a 1/20 do seu comprimento, observados os mínimos de 4 metros para ambos (largura e pé direito). 4.14.2 - A iluminação das galerias poderá ser atendida exclusivamente por meio dos vãos de acesso, desde que o comprimento daquelas não exceda a 5 vezes sua largura. Para os comprimentos excedentes deverá a galeria dispor de iluminação adicional, de conformidade com o disposto no artigo 4.1.17 (SÃO PAULO, 1955).

No parágrafo 5.6, que trata dos Edifícios Comerciais e de Escritórios, lê-se:

As lojas deverão satisfazer as seguintes exigências: e) as lojas que tiverem acesso por galerias de passagem são dispensadas da iluminação e ventilação natural, quando tiverem profundidade igual, no máximo, a largura dessas galerias e tenham o ponto mais afastado de sua frente distante da boca da galeria, no máximo, 5 vezes a largura desta. (SÃO PAULO, 1955).

Em levantamento realizado entre 2018 e 2019, foram identificadas as galerias apresentadas no mapa da Figura 1 para o centro novo e, na Figura 3, para a região da Av. Paulista. Além da questão fundiária, a Figura 1 permite observar o traçado viário, reforçado pelo anel de irradiação do Plano de Prestes Maia. À exceção do Edifício Eiffel, que foi construído mais afastado desse eixo viário, a Av. Ipiranga juntamente à Praça da República é o eixo limitador dessa configuração com galerias, continuando pela Av. São Luís, em cujos dois lados há conformidade dessa forma urbana. No centro novo, essa configuração espacial formou um *unicum* que tem fronteiras na Rua dos Timbiras, na confluên-



cia com a Rua Guaianazes e com a Galeria Cinerama, que dá acesso à Av. Ipiranga. Segue pela Av. Ipiranga até a Rua Araújo, Rua da Consolação e Av. São João. Ainda nessa Figura 1, a galeria Cinerama (número 22)

mostra de que maneira esse *unicum* do centro novo pode ser entendido como um sistema, pois estabelece a ligação com a região da Santa Ifigênia, no bairro Campos Elíseos.

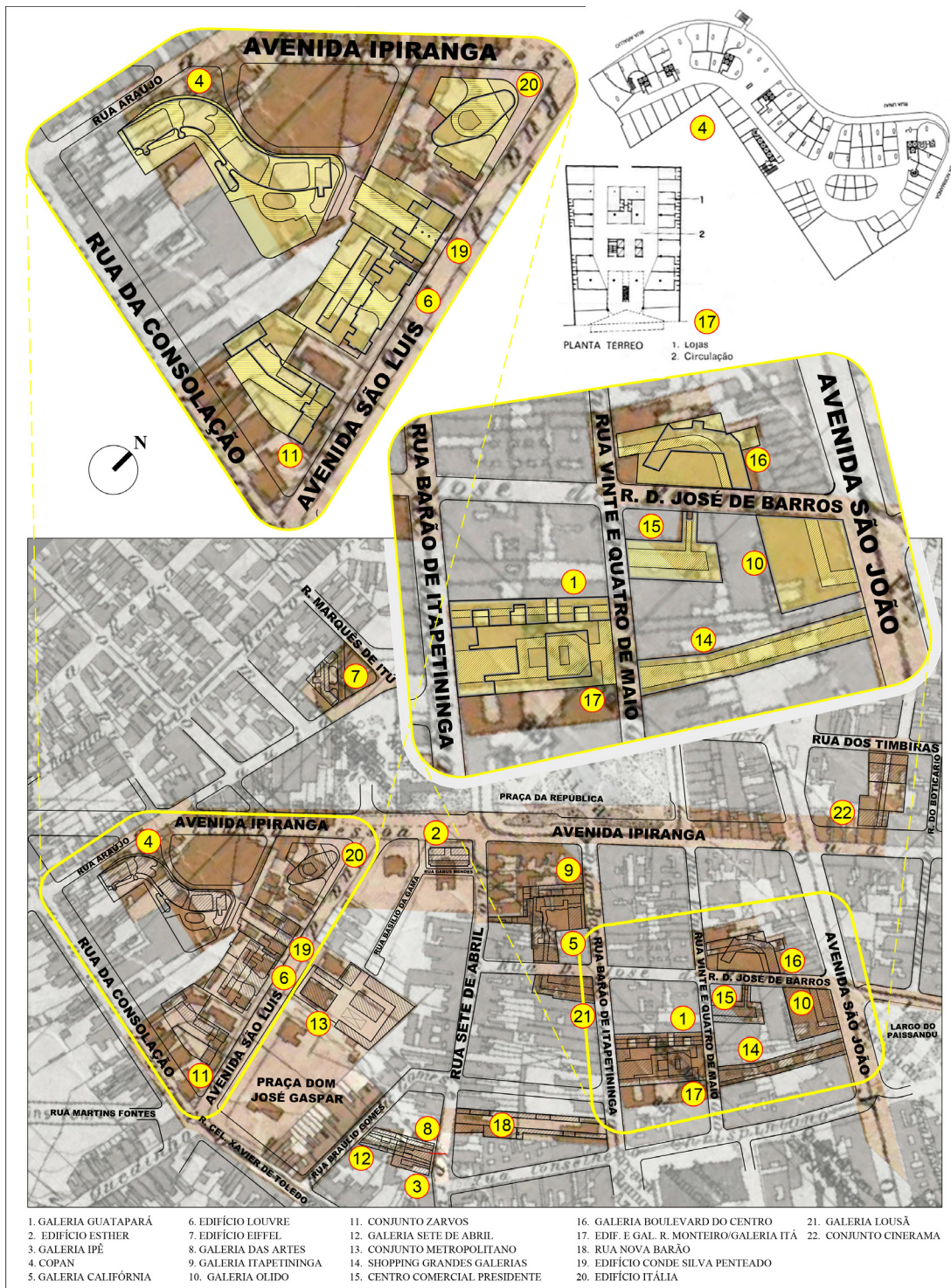


Figura 1 - Plano geral das galerias no Centro Novo  
 Fonte: Levantamento elaborado por Ricardo de Almeida (2018).



O mapa Sara Brasil, de 1930, possibilitou conhecer como ocorreu o processo de substituição da arquitetura de tijolos do casarão ou do palacete para o arranha-céu de concreto armado. Mas é possível, também, identificar a nova conformação fundiária de reparcelamento do solo, conforme apresentado nas Figuras 1 e 4, que propiciou a existência das passagens ou galerias, muitas vezes implantadas nos mesmos lotes que abrigavam casas unifamiliares. Em outros, como no caso do Edifício Louvre ou do Conjunto Metrópole, houve a fusão de lotes.

Na foto da Figura 2, apresentam-se alguns exemplares de galerias na área do centro novo. A Galeria Nova Barão, com programa multifuncional, é um projeto do

arquiteto e incorporador genovês Ermanno Siffredi com Maria Bardelli e do artista plástico Bramante Buffoni, sendo a única passagem a céu aberto nessa área. Há outra galeria a céu aberto, também fruto de proposta similar, realizada pelos mesmos profissionais, na Rua Augusta, a Galeria Le Village (ver Figura 4, galeria 2).

Por outro lado, a Lei nº 5114, de 28 de fevereiro de 1957 (SÃO PAULO, 1957), obrigava que os imóveis com frente para as ruas Direita, São Bento, 24 de Maio e 7 de Abril tivessem galerias junto aos alinhamentos. Para as duas ruas do centro novo, 24 de Maio e 7 de Abril, o art. 1º, parágrafo 2º, determinava que a largura interna livre das galerias deveria ser de 4,40 m. Como mostra o mapa da Figura 1, entre a Av. São João e a



Figura 2 – Exemplares de galerias do Centro Novo  
Fonte: Ricardo de Almeida (2018).

Rua Barão de Itapetininga há pelo menos seis galerias, que permitem o percurso intraquadra. Dessas, cinco estão no alinhamento da Rua 24 de Maio.

Segundo Feldman (1997), no final dos anos 1940 a cidade de São Paulo acumula três processos diferentes de transformação urbana: intensificação da verticalização, expansão da periferia e reestruturação da centralidade preparando o território para sua metropolização que ocorrerá durante as décadas de 1950-60. No entanto, desde o Estudo para um Plano de Avenidas de 1930, elaborado por Prestes Maia, a cidade de São Paulo só teve um Plano aprovado em 1971, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, depois da elaboração do Plano Urbanístico Básico de 1968, mas que não foi apresentado à Câmara Municipal. Portanto, a cidade sofreu intervenções viárias estruturais, que reconfiguraram sua forma urbana, mas que ao mesmo tempo abriram frentes de produção imobiliária. Uma delas foi o anel de irradiação, com ênfase nas avenidas Ipiranga e São Luís, que são exemplos dessa operação urbanística. Na década de 1950, o Departamento de Urbanismo municipal tinha como principal atuação o urbanismo viário, que recebia críticas dos próprios técnicos que o compunham como, por exemplo, o engenheiro-arquiteto Carlos Brasil Lodi, discípulo de Luiz Ignácio Romero de Anhaia Mello. Temos que considerar então, que nesse longo período sem planos foi sendo gestada, no órgão municipal de Urbanismo, uma aproximação com as teorias norte-americanas do *zoning*. Segundo Feldmann (1997), isso ocorreu a partir do momento em que Anhaia Mello começou a atuar no Departamento de Urbanismo. E enquanto não se formulou a Lei de Zoneamento, que só foi aprovada em 1972, foram editados decretos municipais com determinações claras sobre a configuração de galerias.

O mapa da Figura 3 é especialmente interessante, pois mostra a permeabilidade que as galerias conferem ao tecido urbano, com os percursos intraquadra de pedestres interligando duas áreas do centro da cidade.

No entre rios da cidade, identificam-se galerias e/ou passagens nos térreos dos edifícios, além das do centro novo. São os cruzamentos da Av. Paulista/Rua Au-

gusta e Av. Paulista/Av. Brigadeiro Luís Antônio que serão identificados como segunda fase e, como terceira fase, a Av. Faria Lima, no trecho entre a Av. Cidade Jardim e a Av. Rebouças. Interessante notar que a área com galerias da Av. Paulista e da Av. Faria Lima se caracteriza com o momento do processo de metropolização de São Paulo. O padrão de galerias na Av. Faria Lima repete o observado na Av. Paulista, isso é, não apresenta a permeabilidade de quadras conformando um sistema de galerias, tal como no centro novo.

A Figura 4 mostra as galerias existentes na região da Av. Paulista, cuja concentração está nos cruzamentos citados. O da Rua Augusta apresenta dois conjuntos importantes, o Conjunto Nacional, projeto de David Libeskind, de 1955, e o Center 3, projeto de reforma de Ruy Ohtake, de 2000, que permitem o acesso e a travessia intraquadra entre a Al. Santos e a Rua Luís Coelho, com acesso à Rua Augusta, como se vê na mesma figura. Nem todas as galerias da Rua Augusta permitem a passagem de uma rua à outra, pois em sua maioria apresentam apenas uma sequência de lojas em espaço reentrante e restrito, cobertos ou não, com pequenas lojas, sem áreas de permanência projetadas *a priori*. Destaca-se as galerias projetadas por Jorge Wilhelm em 1962, a Galeria Ouro Velho e a Galeria Ouro Fino, bem como a Galeria Le Village projetada por Siffredi e Bardelli.

Nos outros cruzamentos, as galerias na Av. Paulista, cujos exemplos apresentam-se na Figura 5, nem sempre permitem o atravessamento interno entre uma rua e outra e, portanto, a mesma permeabilidade pedonal encontrada no centro novo. São exemplos dessa situação a Galeria Conde Andrea Matarazzo, projeto de Roger Zmekhol, de 1975, situada na Al. Casa Branca, o cruzamento da Rua Pamplona ou o da Av. Brigadeiro Luís Antonio, com a Galeria Edifício Nações Unidas, projeto de Abelardo Riedy de Souza, de 1953. Com exceção dessa última, que permite a passagem da Av. Paulista para a Rua São Carlos do Pinhal, não resta dúvida que o exemplo mais permeável é o Conjunto Nacional, por sua generosidade nas dimensões e conexões com o exterior, mas que não deixa de ser sempre um espaço de passagem.



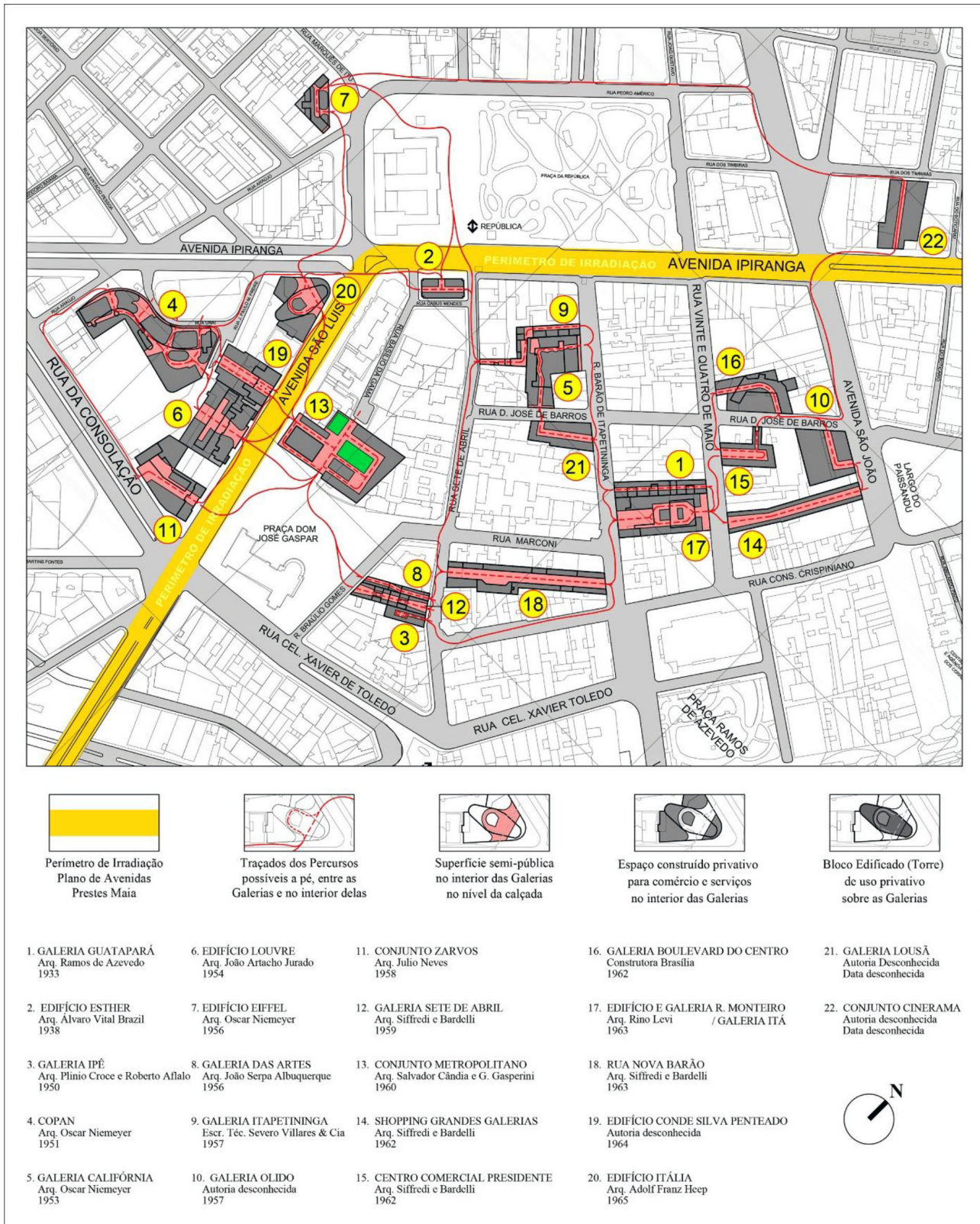


Figura 3 - Permeabilidade das galerias com os percursos de pedestres  
Fonte: Levantamento elaborado por Ricardo de Almeida (2018).



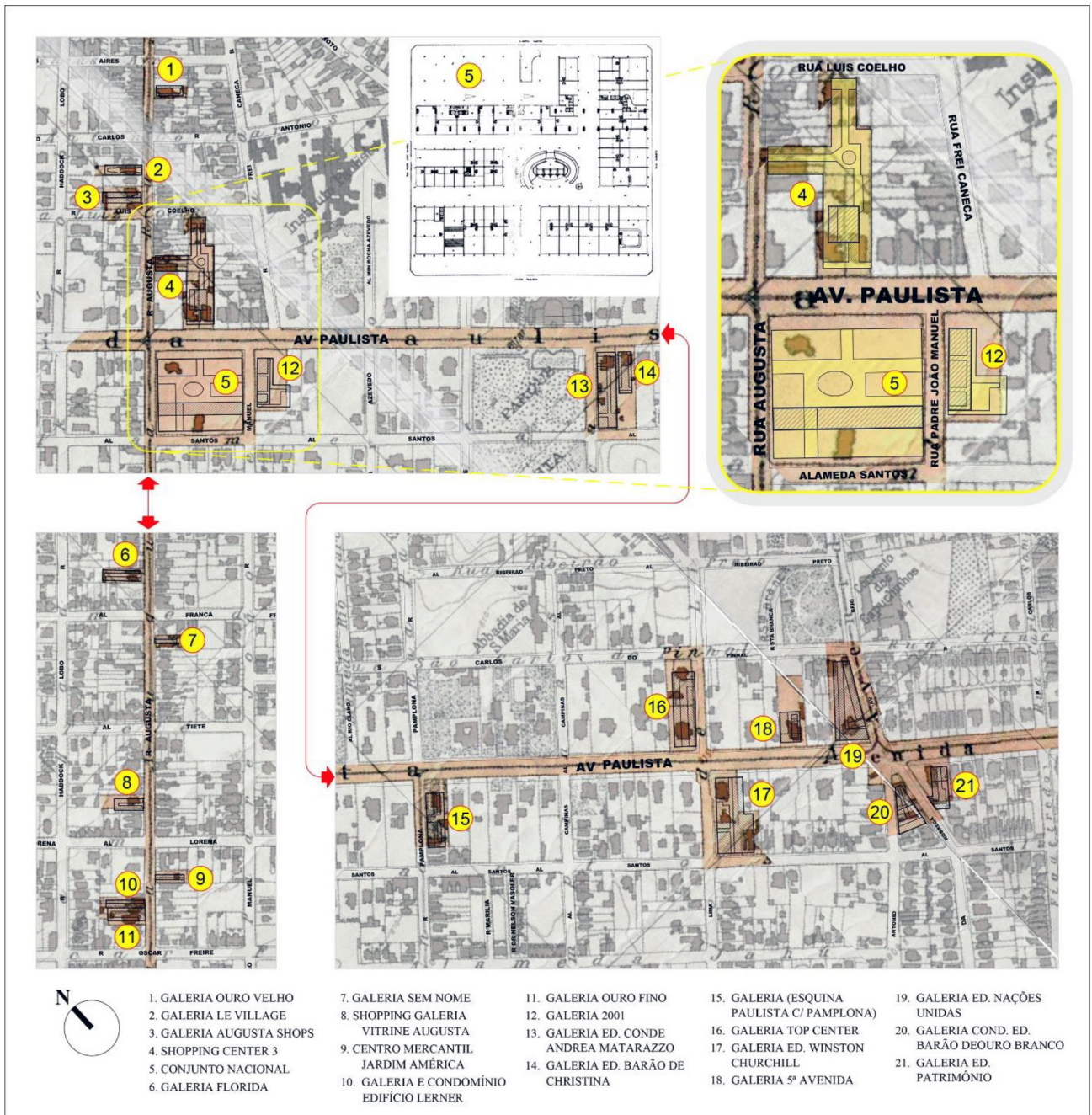


Figura 4 - Plano geral das galerias na Av. Paulista  
 Fonte: Levantamento elaborado por Ricardo de Almeida (2018).

O conjunto de passagens e galerias das áreas da Av. Paulista e da Av. Faria Lima não se configuram como o sistema que aqui chama-se de *unicum*, como visto no centro novo. Concentram-se em determinados nós viários importantes, mas não geram travessias intra-

quadras com acesso a várias ruas; salvo as exceções já assinaladas. As galerias da Rua Augusta não permitem a travessia, são apenas extensões da área comercial da rua em que estão implantadas.



Figura 5 - Galerias representativas da área da Av. Paulista  
 Fonte: Ricardo de Almeida (2018).

## OS PRIVATELY OWNED-PUBLIC-SPACES DE NOVA IORQUE

Outro caso importante é o de Nova Iorque, que implantou, em 1961, um programa de incentivo à construção de espaços privados de uso público, baseado na experiência de alguns empreendimentos imobiliários construídos na primeira metade do século XX. Nessa cidade americana, a produção de áreas privadas abertas e cobertas de uso público passou a ser incentivada por regramento próprio.

A experiência nova-iorquina é interessante, por ter permitido a construção de centenas de praças e passagens cobertas intraquadras, algumas dotadas de pórticos, em áreas bastante movimentadas e consolidadas, nas quais o custo de desapropriação é proibitivo. É um caso a ser confrontado com a tradição da Europa Mediterrânea, que ora lança mão de incentivos, ora parece atender ao que Bacon denomina de “princípio do segundo homem” (MORRIS, 2013; BACON, 1976), cujo exemplo mais importante é a construção dos pórticos da Piazza della Santissima Annunziata, em Florença.

Esse autor ressalta que, na construção da *loggia* diante da basílica que dá nome à praça, obra de Michelozzo di Bartolomeo, assim como na implantação posterior da *Loggia dei Servi*, por Sangallo, os arquitetos abandonaram qualquer vaidade autoral, adotando a mesma solução edilícia, utilizada esplendidamente por Brunelleschi, nos pórticos do Spedale degli Innocenti, compondo um conjunto homogêneo em três das quatro faces de quadra que encerram a praça.

Os exemplos de negociações envolvendo entes públicos e proprietários privados em cidades italianas como Gênova e Bolonha, desde o século XII, pelo menos, demonstram que a estratégia do incentivo urbanístico pode ser exitosa.

Em se tratando de garantir uma interface de boa qualidade urbanística, entre espaço público e privado, o caso de Nova Iorque é bastante singular, tendo influenciado outras grandes cidades americanas, apresentando variedade morfológica de soluções. Mas a produção de áreas cobertas de uso público do tipo pórtico sobre calçada, apesar de ser uma das soluções adotadas, é bastante dispersa e não apresenta continui-



dade em testadas de lotes justapostas, como no caso europeu, sobretudo em função da adoção de recuos laterais. Entretanto, quando essa alternativa ocorre, é adotado o sistema de arquivtraves apoiadas em pilares, muitas vezes funcionando como transição para o sistema estrutural dos demais pavimentos, em face dos avanços tecnológicos do século XX.

A produção nova-iorquina dessas áreas, com poucas exceções, está concentrada em locais com grande densidade construtiva e terciária, como o Downtown e o Midtown de Manhattan, consistindo na produção, na maior parte incentivada, de áreas privadas de uso público sob grandes edifícios do tipo torre comercial (Figura 6).

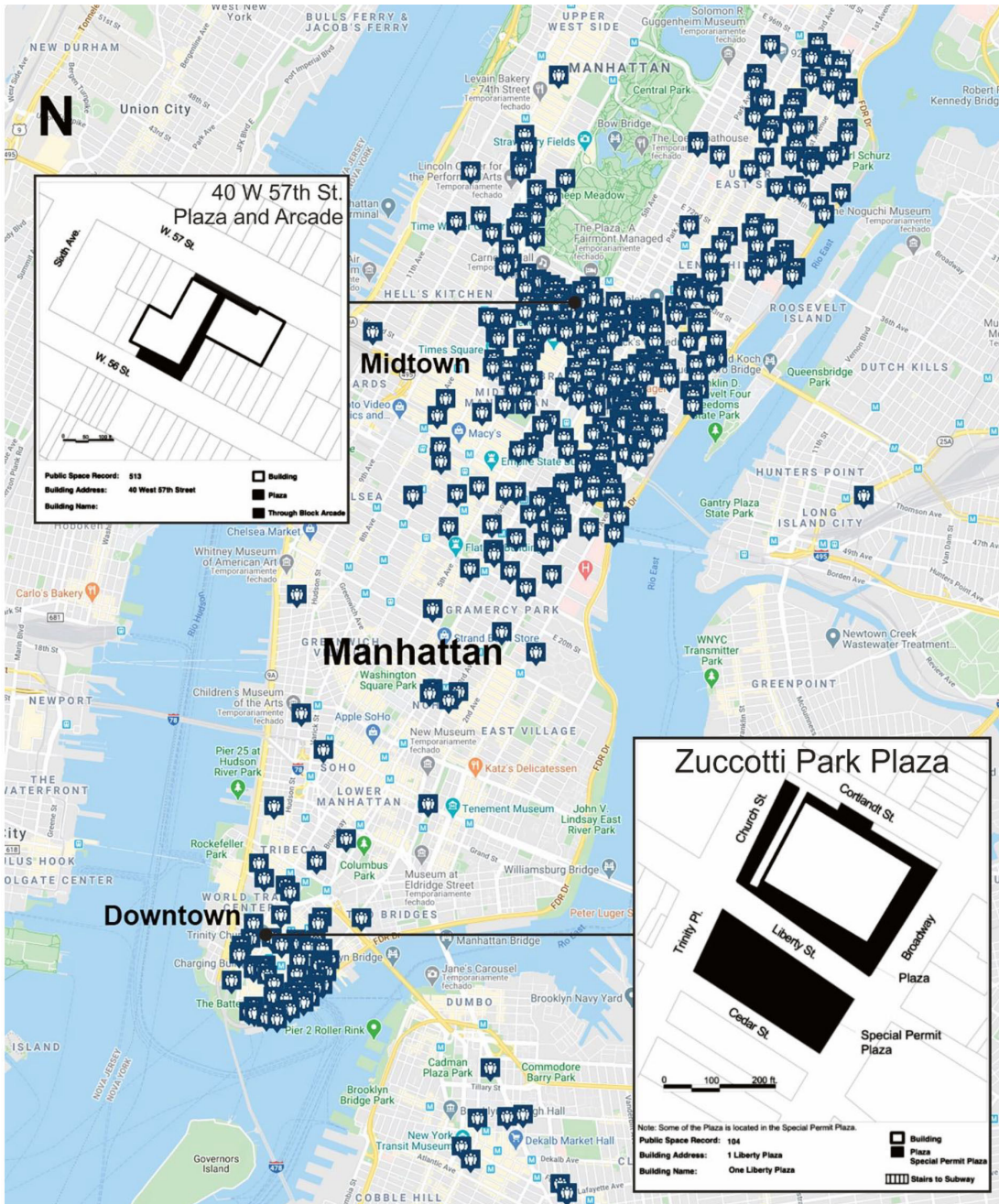


Figura 6 - Localização dos POPS normalizadas de Nova Iorque  
 Fonte: <https://apops.mas.org/find-a-pops/>. Acesso em 10 ago 2020.



O zoneamento de Nova Iorque de 1961 (NEW YORK, 1961) regulamentou e incentivou essas áreas, denominadas oficialmente Privately Owned-Public-Spaces (POPS). Na maior parte são áreas descobertas, denominadas *plazas*, mas por vezes permitem conexões intraquadra, quase sempre cobertas, as quais são denominadas *arcades*. Há, ainda, *arcades* que não conectam vias, mas são a minoria. Algumas *arcades* estão conectadas a *plazas* formando um conjunto (Figura 6).

Antes da regulamentação, alguns empreendimentos verticais nova-iorquinos já ofereciam essas amenidades, como o Rockefeller Center, construído na 5ª Avenida, no Midtown, em 1930, pela Associated Architects. Outros exemplos marcantes desse período pré-regulamentação são o Lever House, projeto de Gordon Bunshaft

e Natalie de Blois, de 1952, situado no nº 390 da Park Avenue, assim como o Seagram Building, projeto de Mies van der Rohe e Philip Johnson, de 1958, situado no nº 375 da mesma avenida. O Lever House oferece áreas privadas cobertas de uso público, com o pavimento térreo quase inteiramente livre, sob laje apoiada em pilotis, constituindo-se caso notável de permeabilidade da quadra, sem uso comercial no pavimento térreo.

Conforme a Figura 7, em alguns casos, a *plaza* é utilizada como ampliação de recuos do edifício, servindo de acesso e local de permanência. Em outros, integra-se ao espaço sob pórticos e pode funcionar como conexão entre vias. O regramento também pode impor a oferta de amenidades, como mobiliário, paisagismo e esculturas.

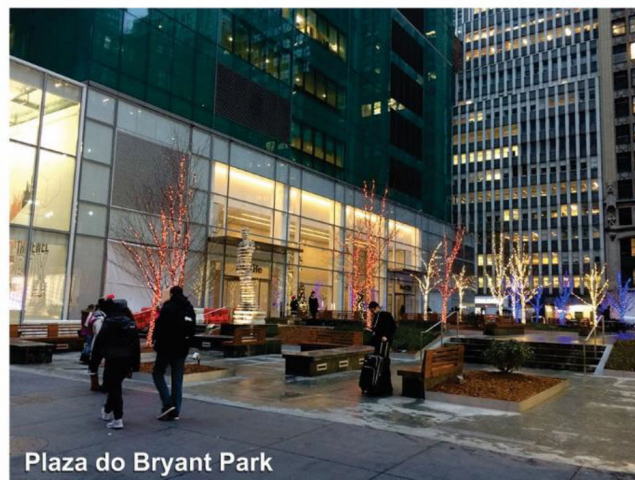


Figura 7 - Exemplos de plazas no Midtown, Nova Iorque  
Fonte: José Marques Carriço (2015).

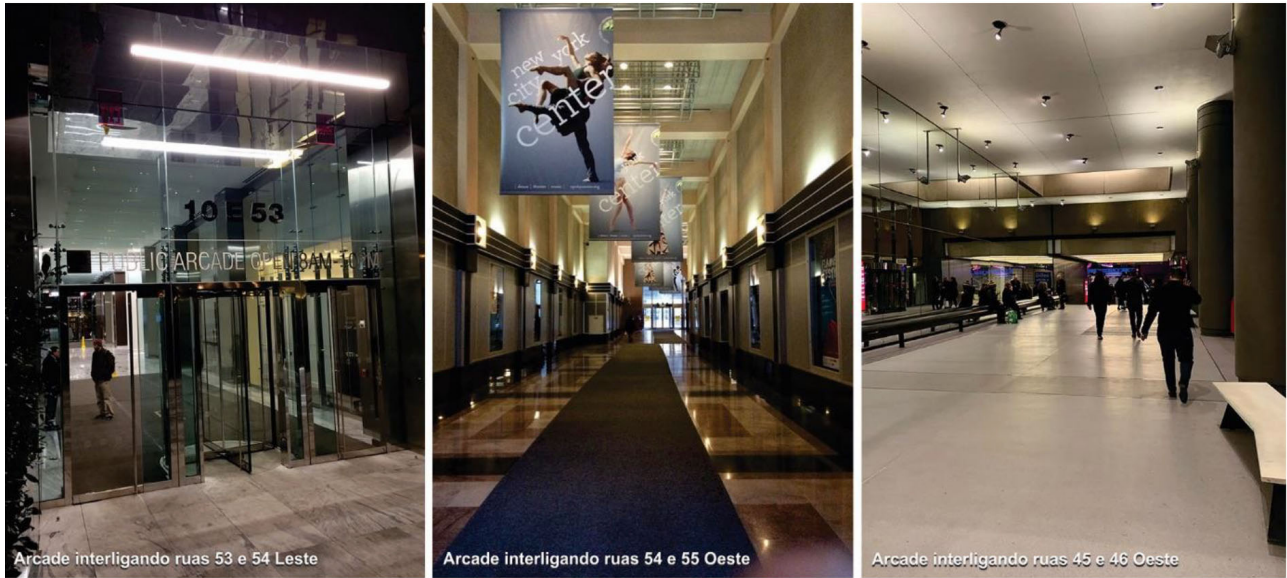


Figura 8 - Arcades interligando ruas do Midtown, Nova Iorque  
 Fonte: José Marques Carriço (2015) e Barbara Machado Carriço (2019).

A Figura 8 apresenta exemplos de *arcades* no pavimento térreo de edifícios, conectando vias, podendo ser vedadas com portas de vidro e funcionar durante horários preestabelecidos. Em muitos casos, a arcade funciona como opção de acesso interno ao edifício.

O zoneamento de 1961, que sofreu alterações posteriores, definiu os POPS como amenidades urbanas destinadas a uso público, disponibilizadas, construídas e mantidas pelo empreendedor ou proprietário de imóvel. A partir da constatação de que o intenso processo de verticalização em Manhattan, em especial no Downtown e no Midtown, havia gerado vias com baixa incidência de sol e exíguos espaços para circulação de pedestres, assim como poucas áreas livres e áreas verdes para convivência, essa regulamentação incentivou a oferta dessas áreas, em troca de potencial construtivo adicional ao coeficiente de aproveitamento de empreendimentos (*floor area ratio*).

Prevê-se a implantação, incentivada ou não, de *plazas* e *arcades* nos térreos de novos empreendimentos, em determinados locais, modulando o incentivo de acordo com a localização do empreendimento. Por exemplo, no Special Midtown District, o art. VIII, Seção 81-23, estabelece bônus de 6 pés quadrados de área construída,

para cada pé quadrado de *plaza*, implantada conforme o regulamento, não podendo esse bônus ultrapassar a área do lote. Segundo o Departamento de Planejamento de Nova Iorque (NEW YORK, 2014, s.p.), trata-se de regulamento especial, “visando melhorar a qualidade da paisagem urbana e promover uma experiência peatonal ao longo das ruas comerciais em vários bairros”.

Conforme essa fonte, “os POPS, especialmente aqueles na cidade de Nova Iorque são o resultado da ação de renomados planejadores urbanos como Jane Jacobs e William Whyte”. Os trabalhos de Jacobs e, principalmente, de Whyte foram essenciais para inserir na agenda da cidade a importância das áreas de convivência de uso público, o que parecia natural na Europa, desde a antiguidade até a Revolução Industrial, mas parecia ter perdido sentido em grandes cidades modernas.

Segundo Schmidt, Nemeth e Botsford (2011, p. 271.), “o que mais atrai as pessoas, são outras pessoas”, o que é fundamental para compreender a importância da oferta de espaços públicos qualificados para a vitalidade dos centros urbanos. Segundo esses autores, “nós destinamos espaço nas ruas, de forma desproporcional aos veículos, e já é tempo de começar a devolver uma parte aos pedestres”.



Quanto ao papel de Whyte para os POPS de Nova Iorque, desde 1961, a *Zoning Resolution* permitiu a implantação de diferentes tipos de POPS, com provisões pouco exigentes e até proibição de algumas amenidades. Whyte foi responsável pelo desenvolvimento de pesquisa sistemática, em que foram analisados 1066 POPS, resultando na elaboração da obra *The Social Life of Small Urban Spaces* (WHYTE, 1980), que, em 1975, promoveu a inserção de requisitos para a melhoria de qualidade dos POPS na legislação, visando aperfeiçoamento de *design* e implementos mais confortáveis para o público. A partir de então, centenas de POPS foram construídos e reformados, principalmente *plazas* no nível da via, com ampliações de calçadas ou em corredores abertos, algumas justapostas a pórticos, assim como *arcades* de frente de quadra, com esquema semelhante aos pórticos europeus ou de conexões intraquadra.

Segundo a Tabela 1 do *Zoning Resolution* (NEW YORK, 1961), estabeleceu-se exigência de área de circulação de pedestres proporcional à área construída, conforme a área do lote, para garantir oferta adequada de espaços de uso público. Assim, passou a ser exigida a disponibilidade de amenidades funcionais e visuais, como número mínimo de assentos, mesas, vegetação, quiosques e obras de arte. Quanto aos espaços interiores, esses devem ser facilmente acessíveis a partir da rua e proporcionar lugar para sentar e descansar e às vezes para comer. A área mínima das *plazas* é de 186,00 m<sup>2</sup>, e deve ocupar, no mínimo, 50% da testada do lote sem obstruções.

Área do lote		Área de circulação de pedestres/Área construída
Pés quadrados	m <sup>2</sup>	Pés quadrados
5.000,00 a 20.000,00	464,51 a 1858,06	1,00/350,00
Acima de 20.000,00	Acima de 1.858,06	1,00/300,00

Tabela 1 – Exigência de área de circulação de pedestres conforme a área do lote  
Fonte: New York City Zoning Resolution (1961).

Nos POPS, há proibição expressa de implantação de entradas de garagem, leito carroçável, vagas de estacionamento, baias de carga e descarga, ventiladores de exaustão, equipamentos mecânicos e instalações de

armazenamento de lixo. Os POPS devem ser identificados por placas, deixando claro o uso público, identificando as amenidades oferecidas, os horários de funcionamento e outras informações relevantes.

Vários requisitos foram normatizados, tais como dimensões, restrições de localização, forma de áreas de interface do lote com a calçada, usos permitidos em áreas frontais, assentos, vegetação/arborização, comunicação visual, implantação de quiosques e cafés, assim como alterações no desenho de POPS existentes. Os mais importantes princípios que os POPS devem observar são o acolhimento e o convite a quem passa pela calçada, com acessibilidade, conforto para sentar e segurança, de forma a evitar pontos cegos.

De acordo com Kayden (2000), cerca de metade dos POPS de Nova Iorque possuía algum tipo de infração ao regramento, geralmente quanto à dificuldade em se identificar o uso público, quando a arcade é implantada junto a saguões de hotéis ou centros comerciais, com mobiliário e outras instalações que confundem o pedestre que pretende acessá-la. Em alguns casos, o mobiliário não favorecia a permanência de pessoas, ou havia paredes sem aberturas em ambos os lados, criando sensação de desolação<sup>2</sup>. O trabalho de Kayden, realizado para o Departamento de Planejamento Urbano de Nova Iorque, inspirou nova revisão do regramento na década de 2000, tornando mais rígidos os dispositivos de garantia do uso público dos POPS e aperfeiçoando outros aspectos.

Apesar de as conexões entre vias serem importantes em cidades com clima extremamente frio, como Nova Iorque, em face da vitalidade urbana e da interface generosa entre propriedade pública e privada, são as *plazas* os tipos de POPS com melhor qualidade urbanística, em especial aquelas justapostas a pórticos de uso público (Figura 7), combinando largas calçadas, mobiliário e paisagismo convidativos à permanência. A experiência nova-iorquina enfatiza as áreas de permanência, com os cuidados que a legislação dedica às amenidades exigidas.

<sup>2</sup> Para uma visão abrangente dos problemas das arcades, ver Braun (2013).



Em alguns casos, embora sem o grau de continuidade verificado em São Paulo, as passagens intraquadra nova-iorquinas, quando em quadras contíguas, possibilitam percursos abrigados mais longos, como na 6-1/2th Avenue Arcade, que conecta as ruas 53 e 55 Oeste, no Midtown. Essa estratégia é interessante nessa área, onde as faces mais extensas das quadras possuem cerca de 290 m, oferecendo penoso percurso em dias muito frios. Porém, esses casos não chegam a constituir um sistema de passagens, como no centro novo paulistano, o que não parece ser uma preocupação da legislação nova-iorquina.

Porém, a experiência de Nova Iorque parece ser válida, quantitativamente e qualitativamente<sup>3</sup>, como estratégia de produção de áreas livres privadas de uso público, em um sítio urbano consolidado e extremamente denso. Mas trata-se de caso muito diverso do europeu, sobretudo pelo elevado potencial construtivo incentivado. Ainda assim, é um programa paradigmático para grandes cidades, em áreas com alta densidade construtiva, onde a demanda por espaços livres de uso público aumentou, à medida que a verticalização avançou e a circulação de pedestres cresceu nas áreas comerciais.

## CONCLUSÃO

Remonta à antiguidade o uso de pórticos com finalidade de criar espaços de transição entre interior e exterior das edificações, sobretudo em áreas centrais, garantindo abrigo às intempéries. Essa prática difundiu-se na Europa a partir das civilizações mediterrâneas, sendo transposta para a América colonial e posteriormente adaptada a partir de experiências mais modernas.

Na América, a maior tradição no uso de pórticos e estruturas semelhantes encontra-se em países de colonização espanhola. Nas cidades de colonização portuguesa, durante o período colonial, não existiu a tradição dos pórticos tal como na espanhola. Po-

rém, na cidade de São Paulo, desde os anos 1930 a 1960, foram construídas galerias na área central, que permitiram a permeabilidade das quadras e enriqueceram urbanisticamente os percursos de pedestres. Sua função, primordialmente comercial e de serviços, foi substituída a partir dos anos 1970 pelos *shoppings centers*. Mesmo com a construção de diversos edifícios com galerias no térreo ou conjuntos com galerias como esses espalhados pelo centro da cidade, algumas áreas como nas avenidas Paulista ou Faria Lima também possuem em sua extensão o modelo de galeria como espaço comercial e com função de lazer. A despeito da “tradição” que se consolidou no modernismo paulistano, são raros os exemplos em que a galeria é uma extensão do espaço público em área privada, e que privilegia a permanência e a troca de experiências e encontros, tal como o espaço público deve favorecer. A maior parte dos exemplos estudados são apenas espaços de passagem com ênfase no comércio de pequeno porte e não permitem a permanência do pedestre. Além disso, essas passagens comerciais em miolo de quadra remetem à forma da circulação da cidade medieval e até mesmo da colonial, ou ainda do *souk* na cidade muçulmana ou árabe. Caminhar por esses meandros no centro novo da cidade de São Paulo e adentrar a galeria do Copan, por exemplo, que possui leve desnível ascendente para quem vem da Av. São Luís, com suas vitrines e lojas curvas, trazem isso à mente. Sobre a galeria, a realidade é a do edifício modernista com seus princípios racionais, estrutura independente, planta livre, fluidez e flexibilização dos espaços. Tal como Le Corbusier propôs no Plano Obus para a capital da Argélia, a manutenção da circulação orgânica da antiga *casbah* e a cidade ou edifício racional moderno que não a toca e nem interfere. Nos exemplos apresentados, articulam-se dialeticamente o pequeno comércio nas lojas dentro das galerias e a reprodução do grande capital pela incorporação imobiliária, que é o que alavanca a produção da cidade nos moldes capitalistas. Hoje, a incorporação de lotes menores para criar grandes coeficientes de aproveitamento, lamentavelmente, não

<sup>3</sup> O inventário dos POPS está disponível em New York (2014).

privilegia o diálogo com a cidade, ou com a continuidade dos espaços urbanos, pois privilegia o condomínio isolado do contexto público e enfatiza o privado.

Além dessas correntes, no século passado verificou-se o desenvolvimento, nos Estados Unidos, sobretudo nas áreas centrais de Nova Iorque, de interessante estratégia de incentivo para a implantação de áreas privadas de uso público, cobertas ou não, em áreas centrais, onde o valor da terra desestimula desapropriações, para criação de áreas de lazer e fruição, em bairros com elevada densidade construtiva e alta impedância nas calçadas. Nessa cidade, graças ao incentivo à produção de POPS e aos cuidados do regramento urbanístico, o diálogo com o urbano se faz presente. Interessante notar que essa estratégia surgiu espontaneamente em edifícios construídos antes da lei de incentivo.

No caso paulistano, o incentivo público, diferentemente do de Nova Iorque, por meio da legislação editada com ênfase no centro novo, determinou o desenho urbano das galerias. Nessa área, houve uma intervenção viária estrutural que motivou a produção imobiliária. Além disso, contrariamente ao caso norte-americano, são raras as propostas que privilegiam a permanência com equipamentos específicos para isso. À exceção do Conjunto Metrôpole no centro novo e do Conjunto Nacional na Av. Paulista, a maioria das galerias e passagens destina-se ao comércio e serviços. Principalmente a segunda fase, na Av. Paulista, e a terceira fase, na Av. Faria Lima, não propiciam a passagem de uma rua à outra, com raras exceções, como visto no centro novo. Durante esse trabalho não foi encontrada legislação específica para as galerias dessas fases. No caso norte-americano, o incentivo, cujo regramento continua a se aperfeiçoar até o presente, não foi responsável pelo surgimento da solução, mas foi determinante para a disseminação de espaços públicos em áreas privadas em número maior do que no caso paulistano e com expressiva quantidade de áreas de permanência com excelente qualidade urbanística. Nesse caso, não há intervenção viária que determine esses espaços. Todavia, ainda assim, a experiência paulistana parece ser mais tributária à europeia, principalmente nos casos das obras dos arquitetos Siffredí e

Bardelli, Candia e Gasperini, privilegiando a iluminação zenital, característica apontada por Geist (1983). Por último, procura-se com esse trabalho destacar a importância de políticas urbanas contínuas de criação de espaços privados de uso público em áreas com alta densidade terciária e elevada circulação de pedestres.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEIXO, C. A. P. *Edifícios e galerias comerciais*: arquitetura e comércio na cidade de São Paulo, anos 50 e 60. Escola de Engenharia da USP, Dissertação de Mestrado, São Carlos, 2005. BACON, E. N. *Design of cities*. New York: Penguin Books, 1976. BENJAMIN, W. *Angelus Novus*. Saggi e frammenti. Turim: Einaudi, 1962.

BRAUN, Adeo. *Midtown arcades*: 61/2 Avenue and other POPS in NYC. Untapped New York. 28 fev. 2013. Disponível em: <http://untappedcities.com/2013/02/28/midtown-arcades-pops>. Acesso em: 22 ago. 2020.

COSTA, S. S. F. Continuidade e permeabilidade urbana nos arranha-céus modernos no centro de São Paulo. In: *Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*. 19(31), (82-97). São Paulo: FAU USP, 2012.

FELDMAN, S. *O zoneamento ocupa o lugar do plano*: São Paulo, 1947-1961. Recife: ANPUR, 1997.

GEIST, J. F. *Arcades*. The history of a building type. Cambridge: MIT Press, 1983.

KAYDEN, J. S. *Private owned public space*: the New York City experience. Nova Iorque: The New York City Department of City Planning, 2000.

LIMA, R. P. *Plugin*: interfaces urbanas en los nuevos centros lineares – el caso de la Avenida Paulista. Tese de doutorado. Barcelona: UPC/ ETSAB/ DUOT, 2016.

MORRIS, A. E. J. *Historia de la forma urbana*, desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial. Barcelona: Gustavo Gili, 2013.

NEW YORK (City). *Privately owned public spaces*. New York: Department of City Planning, 2014. Disponível em: <https://www1.nyc.gov/site/planning/zoning/districts-tools/private-owned-public-spaces.page>. Acesso em: 16 mai. 2020.

NEW YORK (City). *New York City zoning resolution*. Articles I-XIV and Appendices. New York: Department of City Planning, 1961. Disponível em: <https://zr.planning.nyc.gov/>. Acesso em: 16 mai. 2020.

RUDOFISKY, B. *Streets for people*. A primer for Americans. Nova Iorque: Anchor Press, Doubleday Garden City, 1969.

SÃO PAULO (Município). *Lei nº 5114, de 28 de fevereiro de 1957*. Obriga a construção de galerias nas edificações que se fizerem nos lotes lindeiros às Ruas Direita, São Bento, 24 de Maio e 7 de Abril e dá outras providências. Disponível em: <http://leismunicipa.is/athcg>. Acesso em 21 ago. 2020.

SÃO PAULO (Município). *Lei nº 4615, de 13 de janeiro de 1955*. Regula as condições gerais das edificações. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-4615-de-13-de-janeiro-de-1955/detalhe>. Acesso em 21 ago. 2020.

SÃO PAULO (Município). *Decreto-Lei nº 41, de 3 de agosto de 1940*. Regulamenta as construções na Av. Ipiranga e dá outras providências. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/decretoslei/DLEI0041-1940.pdf>. Acesso em 21 ago. 2020.

SCHMIDT, S.; NEMETH, J.; BOTSFORD, E. The evolution of privately owned public spaces in New York City. In: *Urban Design International*. Vol. 16, 4, 270–284. Londres: Macmillan Publishers Ltd., 2011.

TOLEDO, B. L. de. *Prestes Maia, e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.  
WHYTE, W. *The social life of small urban spaces*. Nova Iorque: Project for Public Spaces, 1980.