

O MODERNO **JÁ** PASSADO | O PASSADO **NO** MODERNO
reciclagem , requalificação , rearquitectura

ANAIS DO III SEMINÁRIO PROJETAR

porto alegre , 22 a 26 de outubro de 2007

**Da Estação Julio Prestes à Sala São Paulo de Concertos:
um estudo de caso**

RUTH VERDE ZEIN

Arquiteta FAU-USP, 1977, Mestre e Doutora, PROPAR-UFRGS, 2000/5,

Professora e Pesquisadora da FAU - Universidade Presbiteriana Mackenzie

R.Vieira de Moraes 762 #35 Cep 04617-002 São Paulo SP [11] 9998.1420 rvzein@gmail.com

ANITA DI MARCO

Arquiteta FAU-USP 1976, Especialista em Conservação Arquitetônica

pelo ICCROM / Unesco, Roma, 1982. Tradutora.

Pça Napoleão Muniz Freire, 35 – 37026-040 - Varginha/MG (35)3222-1413 ardimarco@uol.com.br

Resumo

Da Estação Julio Prestes à Sala São Paulo de Concertos: um estudo de caso

No limite norte do micro-centro de São Paulo situam-se os bairros da Luz, Bom Retiro e Campos Elíseos onde vários edifícios de valor histórico tem sido recentemente recuperados, entre os quais a antiga Estação Sorocabana, ou Estação Julio Prestes, transformada na sede da Fundação OSESP (Orquestra Sinfônica Estadual), renascendo como Sala São Paulo de Concertos, a partir de projeto arquitetônico de Nelson Dupré. O projeto original (1925) do arquiteto Christiano Stockler das Neves em “estilo Luiz XVI simplificado”, conciliando valores arquitetônicos conservadores e técnicas construtivas contemporâneas, sofreu durante a obra várias vicissitudes restando parcialmente inacabado: entre outros detalhes, a cobertura do Grande Hall de espera jamais foi executada, permanecendo esse espaço como pátio descoberto sem uso até o fim do século 20. Na busca de um lugar adequado para a sede da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo verificou-se que o Grande Hall possuía dimensões internas semelhantes às da Symphony Hall de Boston, bastando cobri-lo adequadamente para obter a volumetria apropriada a uma sala de concertos; a possibilidade de seu reaproveitamento foi referendada pela consultoria acústica da Artec Consultants responsável pela primeira proposta de viabilidade. A necessidade de conciliar as questões acústicas com os aspectos de preservação e valorização do patrimônio levaram o arquiteto Dupré a propor um projeto distinto dos consultores de maneira a buscar equilibrar as questões técnicas, arquitetônicas, acústicas e de viabilidade construtiva, buscando harmonizar o existente e o novo sem perda de suas respectivas autonomias. A obra ainda está parcialmente inacabada: após implantada a Sala de Concertos e a sede da atual Fundação OSESP, há planos para completar a articulação do edifício com a antiga sede administrativa da EFS e com o entorno imediato, transpondo a via férrea.

Palavras-chave

Sala de concertos, estação ferroviária, reciclagem

Abstract

From Julio Prestes Station to São Paulo Concert Hall: a case study

In the northern border of city of São Paulo's central area, Luz, Bom Retiro and Campos Elíseos districts are sprinkled with many historical buildings, which have undergone a transformation process. Among them, the former railway station Estação Sorocabana or Estação Júlio Prestes, transformed into the OSESP (São Paulo State Symphonic Orchestra) headquarters and emerging as the Sala São Paulo de Concertos (São Paulo Concert Hall). The original design (1925) made by the architect Christiano Stockler das Neves, in a sort of 'simplified Luiz XVI style', reconciling old traditional architectural values and contemporary building techniques, underwent a lot of difficulties during the construction and remained partially unfinished: among other details, the roof of the Great Hall had remained an uncovered courtyard until the late 20th century. In the search for a proper home to OSESP - the Symphonic Orchestra of the State of São Paulo, the apparent was perceived: the empty and unfinished space of the Great Hall essentially had the same internal horizontal dimensions as that of the Boston Symphony Hall. It would be only necessary to cover the space in an adequate manner in order to achieve volumetric quality suitable for a concert hall. The possibility of reusing it has been supported by the renowned international experts in acoustics Artec Consultants, which was responsible for the preliminary feasibility proposal. The need to reconcile acoustical and heritage conservation requirements made the architect Nelson Dupré propose another design different from the one presented by the consultants, so as to balance the technical, architectural, acoustic and constructive viability, searching to conciliate the old and the new without losing their autonomy. The assignment is still unfinished: after the opening of the Concert Hall and The OSESP foundation headquarters, there are plans to complete the connection with the old administrative center of the Sorocabana Railway System and with the immediate surroundings, overcoming the railway.

Keywords:

Concert hall, railway station, rehabilitation, adaptive reuse.

Da Estação Julio Prestes à Sala São Paulo de Concertos

Um estudo de caso

Nos anos 1920 ainda vigorava no Brasil a política do café-com-leite e a cidade de São Paulo se embelezava, progredia e se renovava numa tardia *belle époque*. Talvez o ápice de sua pública demonstração de prestígio arquitetônico-urbanístico tenha sido a criação de uma nova estação inicial para a estrada de ferro Sorocabana, a terceira a ser construída, agora com a pompa e monumentalidade adequadas para atender suas necessidades programáticas e simbólicas.

O arquiteto Christiano Stockler das Neves, filho do engenheiro e construtor Samuel das Neves, é escolhido em 1925 para projetar esse novo edifício. Formado na Universidade da Pensilvânia, EUA, em 1911, Christiano foi aluno dos professores Warren Laird e Paul Cret, oriundos da Escola de Belas Artes de Paris – professores que exerceram grande influência sobre os arquitetos norte-americanos do período, sem exceção de futuros mestres modernos, como Louis Kahn. Stockler das Neves ali assimila os paradigmas da boa arquitetura afinada aos preceitos acadêmicos: simetria, unidade, balanço e ritmo, regidos pela composição arquitetônica adequadamente proporcionada e devidamente complementada pela vestidura da ornamentação baseada em estilos históricos, devidamente selecionados em função do caráter do edifício.

O projeto para a nova estação inicial da Sorocabana respeita esses cânones e a escolha do “estilo Luiz XVI modernizado” - combinação de um classicismo bastante sóbrio livremente somado a algumas influências francesas e italianas -, parecia conveniente à dignidade e discreta exuberância de um edifício público. Para o arquiteto, o estilo Luiz XVI conciliava “o gosto francês ao conforto americano”; ou seja, permitia a adoção de valores arquitetônicos conservadores sem prejuízo do emprego de técnicas construtivas contemporâneas – como o extenso uso, nessa obra de estruturas de concreto armado e aço.

A construção foi iniciada em 26 de fevereiro de 1926 e tardiamente concluída em 15 de outubro de 1938. O terreno configurava uma extensa e estreita faixa situada ao longo da rua Cleveland e prosseguindo pela rua Mauá em ângulo aberto de $\sim 135^\circ$, permitindo ao conjunto edificado um desenvolvimento frontal de ~ 400 metros, sendo ~ 210 metros de gare na extremidade oeste, ~ 112.5 metros do corpo principal da estação, abrigando concourse, halls, vestíbulos de acesso e espera e serviços; seguindo-se uma passagem parcialmente aberta com 10m de largura, permitindo o acesso transversal de viaturas e servindo de transição para o último setor do conjunto; o qual abrigava os escritórios administrativos da companhia ferroviária, em corpo de planta aproximadamente triangular com fachada maior de ~ 57.5 metros lindeira à rua Mauá. A inflexão entre as duas ruas coincide com a chegada de topo da avenida Duque de Caxias e essa perspectiva é potencializada pelo posicionamento da torre do relógio, com ~ 70 metros de altura, situada sobre a referida passagem de ligação entre a estação propriamente dita e o edifício administrativo. A largura da gare, de ~ 57.5 metros, amplia-se ligeiramente, no trecho da estação,

para pouco mais de ~60 metros.

Tanto a gare como a estação compartilham a mesma cota de nível e estão situadas de maneira seqüencial, solução admissível por se tratar de uma estação terminal/inicial; diferentemente da vizinha Estação da Luz, que sendo estação de passagem, havia sido solucionada em dois níveis sobrepostos intercomunicados por grande espaço vertical único; ambas soluções - a seqüencial e a semi-superposta - são correntes nas grandes gares européias do século XIX construídas na época dos trens a vapor. Já a solução adotada nas grandes estações ferroviárias nova-iorquinas construídas no início do século XX - a Grand Central Terminal (1903-13), de autoria de Whitney Warren e Charles Wetmore e a Pennsylvania Station (1905-10, demolida em 1963), do escritório McKim, Mead & White¹ - organizavam o acesso totalmente subterrâneo dos trens (solução admissível após sua eletrificação), com a estação (acessos, espera, serviços) ocupando outra camada totalmente superposta, convenientemente em nível com a trama urbana.

Há certa referência, no projeto de Christiano das Neves, à arquitetura destas duas estações norte-americanas, embora a solução por ele adotada delas difira em muitos pontos; enquanto outras características do projeto da Estação Julio Prestes remetem à experiência de estações ferroviárias parisienses (em especial a Gare D'Orsay, em Paris, também solução tardia para linhas eletrificadas). A situação em níveis sobrepostos dos exemplos americanos permite um resultado arquitetônico relativamente mais compacto do que o adotado no caso paulistano, de estação seqüencial à gare; diferem também grandemente os fluxos de passageiros e bagagens, que podem ser mais nitidamente autonomizados na solução adotada na Grand Central e na Pennsylvania. Porém estas talvez hajam inspirado ao arquiteto paulista a disposição das plantas em anéis retangulares concêntricos culminando em um amplo e alto hall central, espécie de sala dos passos perdidos, enfatizando a verticalidade dos grandes ambientes de circulação e espera separados da gare propriamente dita; contrapondo-se à solução mais tradicional em espaço único das estações mais tradicionais européias, onde gare e estação cohabitam o mesmo amplo ambiente. Assim, a solução adotada na estação inicial da Estrada de Ferro Sorocabana, mantém o espaço monumental característico das estações ferroviárias, mas não o faz por necessidade funcional da convivência entre gare e estação, ou pela necessidade de maior volume de ar para abrigar trens a vapor - e sim por uma decisão arquitetônica favorecendo a grande escala e reforçando simbolicamente seu caráter público.

Outras comparações são possíveis². Embora as dimensões em planta dos concourse da Grand Central e da Pennsylvania sejam ligeiramente mais amplas, assemelhem-se às do grande hall central proposto para a Estação Sorocabana; enquanto as grandes alturas livres internas, que davam àquelas estações americanas sua escala grandiosa excedem, de muito, as dimensões propostas para a estação paulistana (~60 metros e altura livre interna na Pennsylvania, ~30

¹ McKim, Mead, & White. *The Architecture of McKim, Mead, & White in Photographs, Plans, and Elevations*. New York: Dover, 1990.

² Fonte das informações e ilustrações: Dunlop, B; Hector, D. (introd). *3 Lost masterpieces: Crystal Palace, Palais des Machines, Pennsylvania Station*. London: Phaidon, 1999.

metros de altura livre interna do grande hall da Estação Sorocabana). Tanto na Pennsylvania como na Estação Sorocabana comparecem fachadas urbanas em colunata, com ~12 metros de altura; já a solução arquitetônica para as fachadas internas dos grandes espaços centrais cobertos são distintas: na estação paulistana o autor repete o mesmo ritmo colunar da fachada, enquanto na Pennsylvania adotava-se uma solução mais muraria (referência às Termas Romanas). E apesar das escalas distintas, em ambas a cobertura seria em estrutura metálica, entretanto oculta por um forro curvo e apainelado cujo desenho remetia à forma das abóbadas cilíndricas de berço. No grande espaço central a iluminação zenital se daria, no caso americano, por altas aberturas laterais, enquanto no caso paulistano ela seria zenital, intercalando-se áreas opacas e outras envidraçadas.

A gare da Estação Sorocabana - lugar de chegada dos trens, embarque e desembarque de passageiros - define um espaço interior livre de ~ 44 metros de largura, sendo coberta por grandes tesouras metálicas com três articulações. As plataformas inicialmente projetadas por Stockler das Neves alternavam e separavam o acesso de passageiros do de cargas bagagens - configurando três deques para passageiros e outros três para bagagens.

A transição entre a gare e o edifício da estação é feita através do Concourse, um saguão percorrendo toda a largura do edifício, mas com altura mais discreta do que a das duas porções que conecta, previsto para comportar um fluxo concomitante de até 10.000 pessoas. Diferentemente da gare, que exhibe a estrutura metálica de sua cobertura com a desenvoltura característica desses ambientes quase de nave industrial, no concourse a cobertura recebe um forro de acabamento em estuque, à semelhança do que sucede também nos halls da estação propriamente dita, os quais abrigavam espaços de espera e serviços de apoio.

No projeto do edifício da Estação Sorocabana previam-se entradas distintas segundo a categoria dos passageiros. Os usuários dos vagões de 2ª classe deveriam acessar a estação diretamente pelo concourse, onde se situavam suas bilheterias, podendo-se dirigir, para aguardar os trens, ao Grande Hall da estação - amplo salão central coberto, de grande altura; tendo de permeio entre este e o concourse um pequeno hall. Os usuários dos vagões de 1ª classe adentrariam a estação por um amplo vestíbulo voltado para a praça fronteira à rua Cleveland, com acesso demarcado por uma marquise metálica; ou ainda pela passagem existente entre a estação e o edifício de escritórios da Estrada de Ferro, na inflexão com a rua Mauá, que constituía uma espécie de *porte-cochère* ou local de acesso e parada de veículos em ambiente coberto.

O primeiro anel do edifício da estação, organizado em dois pavimentos além do térreo, abrigava esses acessos e vários serviços, tais como guichês das bilheterias e sala de espera da 1ª classe, agências de correio e telégrafo, centro telefônico, além de engraxate, barbeiro, bar, restaurante e outras facilidades de apoio. Uma circulação com largura de 2.5 metros definia um segundo anel interior, separando o primeiro anel periférico do edifício e os vários halls de grande altura, e estes entre si: além do pequeno hall contíguo ao concourse,, e do grande hall, seguia-se um segundo e

idêntico pequeno hall situado em posição simétrica e oposta ao primeiro, e próxima do acesso veicular coberto.

O Grande Hall, momento culminante do conjunto, pode ser descrito como um pátio coberto, com ~25 x ~51 metros, rodeado por 32 colunas de 10 metros de altura, coroadas por capitéis coríntios, semelhantes às da fachada urbana. Nas laterais maiores sobrepõe-se, sobre o entablamento, uma outra ordem de arcos configurando aberturas voltadas, na altura do segundo pavimento, para o segundo anel de circulação. Em cada uma das laterais menores apóia-se sobre o entablamento um único vão em arco, voltado para cada um dos dois halls menores, e fechado por vitrais artísticos. Os dois Halls menores, mas igualmente de grande altura, serviam igualmente de espaço de acesso e de conexão entre os vários ambientes do edifício, e são coroados por clarabóias também fechadas por vitrais.

No projeto original de Christiano das Neves era previsto, no trecho da estação propriamente dita, e apenas junto à fachada principal, um terceiro pavimento em mansarda. Previa-se também a sobreposição, junto à fachada principal e no cruzamento dos eixos dos halls menores, de coberturas em forma de zimbórios (solução aparentada, em termos compositivos, à da Gare D'Orsay); uma terceira cobertura semelhante se elevaria sobre na fachada e sobre o eixo de acesso da rua Mauá. Voltado para aquela rua, o edifício de escritórios da ferrovia também contava com térreo, dois pavimentos e cobertura em mansarda.

Tanto os zimbórios revestidos provavelmente em ardósia como o tratamento e acabamento externo da cobertura para do Grande Hall, previstos no projeto, davam ao conjunto uma aparência afrancesada - aliás bastante distinta, apesar da similaridade do ritmo colunar da fachada, ao resultado formal da Pennsylvania Station. Se construída, sua presença garantiria um termo de proporção para a transição entre a marcante horizontalidade da ampla fachada e a verticalidade da torre do relógio.

Note-se que a fachada posterior, voltada para a linha férrea da Santos-Jundiaí, recebia tratamento bem mais simplificado que a fachada anterior, sendo praticamente desprovida de elementos decorativos, o que lhe proporcionava uma aparência mais fabril. Em frente à fachada principal do edifício era prevista a criação de uma grande praça, organizada pela demolição de quarteirões lindeiros e pelo alargamento da Alameda Cleveland – atual Praça Julio Prestes.

No prazo de um ano todo o arcabouço de concreto e a quase a totalidade das alvenarias de tijolos estavam concluídas. Em 1928, mudanças na administração e a suspensão de verbas oriundas do Governo Federal levam à interrupção da obra e reavaliação de suas prioridades. A nova diretoria determina seja dada primazia à execução das plataformas de embarque e concourse em detrimento do corpo principal do edifício (ou estação propriamente dita), e introduz na obra modificações, ou simplificações, entre as quais a não complementação dos pisos conforme originalmente previsto. Não tendo sido executadas as escadas externas de acesso ao edifício o resultado foi o rebaixamento geral da cota do pavimento térreo, ocasionando uma deselegante

desproporção nas alturas, mais claramente perceptível nas dimensões verticais dos plintos das colunas ao redor do Grande Hall. Arremedando a solução foram indevidamente posicionadas outras escadas, resultando em situações internas pouco funcionais e mesmo deselegantes.

Até aquele momento as obras estavam sob o comando direto dos autores do projeto – Christiano e Samuel das Neves. Entretanto, as modificações não autorizadas geraram dissensões entre eles e a Cia.Sorocabana, culminando no afastamento do arquiteto ainda no ano de 1928. Paradoxalmente, nesse mesmo ano em que o projeto sofre várias e arbitrarias alterações, ele é premiado no III Congresso Pan-Americano de Arquitetos, realizado em Buenos Aires.

A situação de incompletude da obra iria se agravar com a crise de 1929 que repercutiu diretamente na economia paulista face à impossibilidade de exportação do café a preços satisfatórios; impasse potencializado, logo a seguir, pela instabilidade política causada pelas mudanças políticas de 1930 e a revolução constitucionalista de 1932. O desenvolvimento ferroviário estava estreitamente ligado à economia cafeeira e sentia imediatamente os reflexos de suas vitórias e fracassos. Diante da recessão econômica o projeto original sofre novas e significativas mutilações: a não execução das mansardas, dos zimbórios, da cobertura do Grande Hall e da marquise na fachada junto ao vestibulo.

Profundamente desgostoso com a situação, o arquiteto processa a empresa reivindicando a manutenção de seu projeto original. Considerando improcedentes os argumentos do arquiteto, a Justiça dá ganho de causa à Cia.Sorocabana. O coração do projeto - o Grande Hall de espera dos passageiros - nunca chega a ser acabado, apequenando as áreas de circulação e espera, compondo apenas um jardim descoberto, eloqüente mas melancólico cenário para os usuários da estação. A inauguração da gare e do concourse ocorre em 1930. Finalmente, o projeto de Christiano Stockler das Neves para a Estação de Ferro Sorocabana, mutilado e simplificado, é entregue ao público em 1938, já com o nome de Estação Júlio Prestes.

A incompletude da Estação Júlio Prestes, lamentável em seu momento, impediu que esse imponente edifício tivesse seu uso plenamente consolidado. Assim, embora abrigando os escritórios da companhia ferroviária, seu Grande Hall permaneceu durante mais de cinquenta anos apenas um pátio descoberto sem uso e desolado. Estabelecia-se uma cisão: a estação propriamente dita terminava na gare e no concourse, ficando perdido para uso público o restante da massa edificada.

Sessenta anos após a sua conclusão, o vetor de mudança para sua metamorfose foi o atendimento das necessidades prementes da OSESP - Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo. Na década de 1930, Mário de Andrade havia sonhado com uma orquestra de âmbito municipal; em 1953, Souza Lima, seu colaborador, criava a Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo. Entretanto, já quase cinquentenária, a OSESP não dispunha de instalações próprias adequadas às suas apresentações públicas e às atividades cotidianas de ensaios, arquivos, administração e apoio. Os esforços para a construção de salas de concertos para uma orquestra

ou sociedade musical haviam sido comuns na Europa e nos Estados Unidos, na segunda metade do século XIX. São daquele momento muitas das ainda hoje mais famosas salas de concerto: a *Neues Gewandhaus* (1884-1944), em Leipzig, Alemanha; a *Grosser Musikvereinsaal* (1870), sede da Orquestra Filarmônica de Viena, Áustria; o *Concertgebouw* (1888) em Amsterdam, Holanda, e a Boston Symphony Hall (1900), nos Estados Unidos.

Na virada para o século XX, seguindo certa tradição de apreço pela ópera e pelo teatro, mais do que pela música instrumental de concerto, várias cidades brasileiras também constróem edifícios teatrais, em ponto menor e à semelhança do Scala de Milão e da Ópera de Paris; esses e outros espaços vem desde sendo utilizados em concertos. E no entanto, há diferenças arquitetônicas e acústicas importantes entre o espaço adequado a cada uma dessas atividades - teatro, ópera, música sinfônica, música de câmara, conferências e, posteriormente, cinema; e uma sala que pretenda atender a todos esses fins certamente não atenderá perfeitamente a nenhum deles, pois os requisitos técnicos em cada caso são distintos e às vezes contraditórios.

Aquelas famosas salas, apesar de centenárias, são ainda hoje consideradas modelares no que se refere à música de concerto, padrões superiores de qualidade acústica e espacial - embora certamente existam exemplos posteriores, ligados não à tradição arquitetônica eclética mas aos princípios da arquitetura moderna, que igualmente merecem o qualificativo de bons, ou mesmo excelentes. Porém, fortuita e coincidentemente, tais salas tradicionais serão novamente retomadas como parâmetros básicos no processo de qualificação e transformação da Estação Júlio Prestes em Sala São Paulo. O especialista Leo Beranek [1966] lista as características acústicas dessas "velhas e célebres salas de forma retangular", apelidadas de "caixa de sapato" por suas proporções, semelhantes às de um duplo cubo (1:1:2). São de largura relativamente pequena, entre 18 e 23 metros, com comprimento entre 41 e 52 metros, tendo em média dois mil lugares, (enquanto os auditórios do século XX chegam a ter mais de três mil lugares). Auferem portanto a vantagem da intimidade, advinda da relativa proximidade do espectador com a orquestra. O teto de grande altura proporciona um grande volume em relação à superfície ocupada pelas poltronas; com isso, o tempo de reverberação das salas, com audiência completa, fica por volta de 2 segundos, engendrando um som pleno, misto e especialmente rico nas baixas frequências. As reflexões laterais, garantidas pela relativa estreiteza da sala e acentuadas pela existência de balcões em balanço, complementam a audição direta do som, dando à música uma grande claridade e garantindo a sensação de preenchimento do espaço quando a orquestra ataca um *forte*. Uma característica considerada como marca de qualidade dessas antigas e excelentes salas de concerto advém do fato de contarem com superfícies profusamente ornamentadas, as quais tendem a criar uma condição de alta difusão acústica do som ali refletido, garantindo uma sensação de envolvimento.

Entretanto, como também esclarece Beranek, nada disso havia sido fruto do esforço puramente científico a produzir uma plena compreensão dos princípios físicos em ação; em vez disso,

tratava-se da combinação surpreendentemente adequada de tradição arquitetônica e sorte. A forma retangular dessas salas nascera casualmente a partir da tradição do salão de baile adaptado para a audiência de concertos e que, por se mostrar adequada, passou a ser adotada correntemente. De fato, apenas o projeto da *Boston Symphony Hall*, também de autoria do escritório McKim, Mead & White, teve o apoio de um especialista acústico, Wallace Sabine - considerado um dos pais da ciência acústica moderna por seu experimentalismo e busca de uma sistematização matemática dos princípios acústicos. Mesmo assim, por não dispor ainda de parâmetros matemáticos e físicos mais sistemáticos acerca das minúcias relativas às questões acústicas, ele também baseara-se principalmente nos precedentes disponíveis para indicar a forma retangular como ponto de partida, possivelmente mais apropriado.

Embora menos comum no século XX, o modelo "caixa de sapato" teve ainda várias aplicações em salas de concerto, inclusive em casos contemporâneos - como é a *Symphony Hall* (1991, 2000 lugares) de Birmingham, Inglaterra, arquitetura de Percy Thomas Partnership, consultoria acústica da Artec Consultants; ou ainda a *Seiji Ozawa Hall* (1994, 1180 lugares) em Lenox, Massachusetts, Estados Unidos, arquitetura de William Rawn Associates, consultoria acústica da Kierkgard & Associates. Mas em salas de maior porte, atualmente mais comuns, esse modelo não se mostrou tão aplicável pois, entre outros fatores, perdia-se a qualidade intimista e agravavam-se as dificuldades de visibilidade.

Na busca por um lugar adequado para sua sede, a Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo e o destino deram-se as mãos na Estação Júlio Prestes. Por uma daquelas coincidências providenciais, o espaço vazio do Grande Hall possuía praticamente as mesmas dimensões horizontais internas da *Symphony Hall* de Boston - e como a altura era toda aquela que o céu estrelado proporcionava, embora limitada conceitualmente pela massa construída já existente, bastaria cobrir adequadamente aquele espaço para se chegar à volumetria apropriada a uma sala de concertos. As salas de escritórios que rodeavam o pátio poderiam ser utilizadas para os ensaios e apoio; os halls e vestíbulos monumentais garantiam os espaços de espera e acessos. Uma consultoria acústica inicial, fornecida pela Artec Consultants, foi chamada a opinar tecnicamente, referendando a possibilidade de reaproveitamento do Grande Hall da Júlio Prestes em uma sala de concertos. O principal óbice, ou seja, a proximidade com os trilhos ativos da estrada de ferro, foi considerado passível de ser superado por meio de dispositivos especiais de isolamento acústico.

A empresa Artec Consultants apresenta uma primeira idéia de projeto embasada nas características formais tradicionais daquelas mencionadas quatro salas de concerto, combinando de maneira adequada mas literal suas características formais: o aspecto geral da disposição dos assentos assemelha-se à *Grosser Musikvereinsaal* de Viena, incluindo o rebaixamento da área central da platéia, que fica assim rodeada por uma primeira arquibancada baixa, complementada por um balcão superior contínuo em balanço, rodeando a sala e prossequindo como coro atrás do

palco. Na Sala São Paulo, o arredondamento das arquibancadas, conformando uma meia elipse, assemelha-se à solução da *Neues Gewandhaus* de Leipzig, enquanto as dimensões gerais e o aspecto formal dos acabamentos daquela, tomam como parâmetro, mais provavelmente, a *Boston Symphony Hall* - embora a proposta inicial da Artec para a Sala São Paulo previsse apenas uma linha de balcões e não duas, como naquela sala de Boston; do *Concertgebouw* de Amsterdam é aproveitada a idéia de dispor a platéia também atrás do palco, acima e atrás do coro; o teto apainelado subdividido em quadrados comparece tanto nesta última sala quando na de Boston, sendo aliás solução corrente na arquitetura eclética.

As linhas gerais dessa proposta foram grandemente modificadas nos estudos seguintes, já sob a responsabilidade do arquiteto Nelson Dupré, embora vários dos pormenores conceituais que acompanhavam a proposta inicial continuassem válidos. Destaca-se nesse sentido a ênfase no isolamento anti-vibratório, de maneira a impedir a transmissão das vibrações advindas do leito ferroviário, tanto na platéia e palco como nos balcões, bem como a necessidade de um adequado isolamento acústico de janelas e portas. A consultoria americana também colaborou na definição dimensional básica do palco, coro e respectivos elevadores, sistemas de som e planejamento geral básico de ocupação de todo o edifício pelas diversas atividades da OSESP.

Desde o princípio pensou-se numa solução que envolvia um conceito inovador, então único no mundo: o emprego de um forro totalmente móvel, com o qual seria possível regular o volume total de ar na sala, de maneira a ser possível obter alturas diferentes sobre palco e platéia e afinar a sala para cada tipo de evento musical. A vantagem desse forro não é somente técnica, mas igualmente estética, ao permitir a preservação da integridade arquitetônica das fachadas e não impedir permanentemente a visualização dos vitrais voltados para os dois halls simétricos.

A consultoria inicial indicava a execução de um balcão corrido, disposto em linha única sobre um fechamento com painéis, decorados com falsas colunas, ao longo do perímetro da sala. Tal solução mostrava-se inconsistente em face da desvalorização do espaço arquitetônico original do edifício, obscurecendo as elegantes proporções verticais das suas 32 colunas de capitéis coríntios, as quais seriam forçosamente interrompidas pelo balcão e por esses painéis, ficando com as bases e parte de seus fustes ocultados. Embora atendendo às condições técnicas ignorava, ou desvalorizava, o patrimônio arquitetônico existente. Tampouco era a única solução acústica adequada possível, já que não há fórmulas *a priori* para o desenho de uma sala de concertos, e sim um repertório de soluções mais ou menos apropriadas que entretanto admite uma ampla flexibilidade na disposição dos elementos. Sem entrar em detalhes demasiadamente técnicos, os especialistas estão de acordo em dizer que a melhor solução acústica nunca é totalmente obtida, ou prejudicada, apenas em função de um dos fatores em jogo, mas resulta sempre do manejo adequado de muitas e distintas questões: volumétricas, formais, espaciais, de materiais e acabamentos; e mesmo de temas acusticamente subjetivos como o emprego da cor e o papel da luz.

A proposta alternativa que foi adotada foi desenvolvida pelo arquiteto Nelson Dupré, com consultoria acústica de José Augusto Nepomuceno e com o apoio dos órgãos de preservação do patrimônio, em especial o corpo técnico do Condephaat, que orientou e participou de todas as fases de execução do projeto na área de sua especialidade. Tratando-se de uma obra de intervenção e reciclagem de um edifício existente de admitido valor histórico, era ainda mais premente a conciliação entre exigências técnicas, estéticas, formais e funcionais. A nova proposta partiu da necessidade de serem mantidas as características construtivas da arquitetura existente, tomando-se especial cuidado com as integridade plástica das colunas internas. Assim, os balcões laterais foram fragmentados de forma a constituir um ritmo em *stacatto*, ocupando os sete vãos centrais do intercolúnio lateral. A primeira proposta que previa ainda apenas uma linha de balcões, foi sendo ajustada e alterada. O deslocamento focal introduzido pelo posicionamento do palco desaconselhava a adoção de uma simetria biaxial no posicionamento dos balcões; assim, aqueles situados nas laterais menores, na altura do piso em mezanino, têm um desenho ligeiramente diferenciado, acomodando situações pontuais; os balcões destacados, dispostos nas laterais maiores, não ocupam todos os vãos do intercolúnio, mas promovem uma interrupção na altura do palco - a qual tanto serve para enfatizar o acesso do maestro ao palco, quanto para resgatar a integridade do arco original em sua plenitude. No primeiro pavimento foi proposta uma nova linha de balcões destacados, dispostos nos três lados frontais ao palco, ocupando os cinco intercolúnios posteriores das laterais maiores, e ocupando, na lateral menor oposta ao palco, quatro dos intercolúnios situados sobre o balcão posterior, com uma interrupção no vão central onde se situa a cabine de controle, ou um eventual camarote nobre, preservando também um testemunho da arquitetura original. Ainda não executado, mas previsto, a instalação completa de um órgão mecânico de acionamento por sopradores ocupará espaço situado imediatamente atrás do palco e do coro.

Para se obter uma adequada qualidade acústica em uma sala de concertos é necessário atender a pelo menos duas preocupações distintas e complementares. Externamente, a sala deve estar perfeitamente isolada do seu meio ambiente, funcionando como uma caixa totalmente estanque e impermeável a sons e vibrações vindos de fora; internamente, deve prover uma adequada difusão tanto dos sons refletidos em suas superfícies, sem que a demora entre som refletido e som direto configure uma percepção diferenciada (eco), garantindo ao mesmo tempo a rápida extinção de cada um dos sons produzidos, de maneira a que o tempo de reverberação - ou seja, a persistência de um som em um recinto limitado, depois de cessada sua emissão - seja relativamente curto, não causando o embaralhamento no fluxo dos sons emitidos; e mais, todas essas características devem ser usufruídas, em princípio, em qualquer ponto da sala, inclusive pelos instrumentistas, cantores e maestro. Após atender a esses parâmetros, a qualidade do som resultante pode ser definida segundo vários atributos, subjetivos mas quantificáveis - tais como intimidade, presença, clareza, vivacidade, envolvimento, calor, brilho, balanço, mistura, textura, presteza de resposta, uniformidade, etc. Esses nomes derivam freqüentemente de analogias

visuais, ou não acústicas, e sua perfeita definição e aplicação é assunto de tratados especializados.

Em geral, garante-se o isolamento das fontes de ruído e vibrações exteriores pela disposição de vários invólucros, envolvendo o espaço da sala propriamente dita, onde cada um deles deve atender não só às necessidades acústicas, como também às estruturais e de fechamento. Tais invólucros devem ser organizados de maneira a guardarem a máxima independência possível entre si, dispondo de sucessivas camadas em todas as dimensões - ou seja, não apenas no sentido das paredes, mas igualmente de pisos e coberturas.

Na Sala São Paulo adaptou-se para esse fim a massa edificada existente, tarefa facilitada pelo fato de sua disposição original mostrar-se extremamente favorável a esse propósito. A construção bastante sólida, em concreto armado e alvenaria de tijolos de grande espessura, organizada em anéis sucessivos, com o Grande Hall situado em posição mais interna, já garantia por si mesma um progressivo isolamento acústico, o qual foi potencializado pelo fechamento por portas e painéis acústicos. A colunata interna do Grande Hall, situada em posição destacada em relação à alvenaria de fechamento daquele ambiente, permitiu a conveniente disposição, no nível térreo, das necessárias antecâmaras de acesso à platéia, desenhadas de maneira a não haver prejuízo na percepção espacial dos ornamentos arquitetônicos existentes. O isolamento das vibrações transmitidas pelo solo, produzidas pelo movimento das linhas férreas adjacentes e pelo trânsito urbano, demandaram cuidados especiais, como a execução de lajes e pisos flutuantes sob coxins especiais.

O fechamento acústico da parte superior da sala teve sua proposta indissolúvelmente ligada à questão estrutural e arquitetônica da disposição de uma nova cobertura sobre o Grande Hall, cuja incompletude havia-o mantido até então aberto. Esses requerimentos foram solucionados pela colocação de um forro acústico conformado por painéis independentes, e cuja total mobilidade é garantida pelo acionamento mecânico dos cabos de atirantamento, controlados por sistema computadorizado. Sobre o forro acústico situa-se um espaço vazio, variável em função das necessidades acústicas de cada evento; e sobre esse vazio, foi disposto um piso técnico executado em aço com capeamento de concreto (*steel deck*), abrigando não só os mecanismos de controle do forro acústico como também as casas de máquinas das várias utilidades tecnológicas disponíveis. Previu-se o isolamento acústico desses equipamentos através de paredes e forro de gesso, solução que ainda ajuda a impedir a transmissão de sons externos. Sobre o piso técnico situa-se então a cobertura isotérmica, que também garante um certo grau de fechamento acústico.

Garantido o isolamento acústico de sons advindos de fontes externas, restava promover o melhor aproveitamento acústico dos sons musicais produzidos internamente. Numa sala dessas proporções e dimensões, que atualmente pode ser considerada de porte relativamente pequeno, isso se dá principalmente através de uma condição de reflexão sonora multi-direcional das

superfícies dos seus vários elementos componentes, tais como pisos, paredes, balcões, colunas e acabamentos. No caso da Sala São Paulo, essa característica já estava potencializada pelos elementos arquitetônicos existentes, aos quais se agregaram alguns novos materiais, basicamente compensado naval e madeira pau-marfim nas portas, painéis, pisos, cadeiras e revestimentos dos balcões, e freijó no palco; as cadeiras também contam com espuma de alta densidade e revestimento em tecido sintético. Todos esses materiais são bastante densos, mas macios; com isso, buscou-se obter, na sua disposição formal e detalhamento, um equilíbrio entre a necessidade de reflexão acústica - garantindo a propagação do som - e de absorção acústica -, que ajusta e controla o tempo de reverberação. impedindo vibrações e ajustando o tempo de reverberação da sala. Como esclarece o consultor acústico José Augusto Nepomuceno, na Sala São Paulo desejava-se obter "presença" acústica, sendo portanto banidos os materiais demasiado absorventes. Por outro lado, nada foi feito para "corrigir" a acústica da sala e sim, ao contrário, o projeto arquitetônico trabalhou harmoniosamente com os requerimentos acústicos, fazendo deles, sempre que necessário, seu mote criativo.

Na sala de concertos foram concentrados grande parte dos esforços de transformação do edifício existente, mais por agregação de novos atributos do que por alteração dos existentes, já que as mudanças ocorreram apenas quando inevitável e em um grau mínimo. Os demais ambientes que a rodeiam foram basicamente restaurados e devolvidos a pleno uso, com algumas interferências pontuais discretas. Exceto pela instalação do novo acesso ao nível mezanino, executado em aço e madeira e justaposto à construção existente, praticamente nada foi visualmente radicalmente alterado no restante do edifício existente, embora tenham ocorrido várias adaptações oportunas.

Já as alterações introduzidas naquele pátio - originalmente projetado de maneira monumental como sala de espera da estação ferroviária, mas deixado inacabado e mantido vazio e desocupado - para a viabilização da sala de concertos não são inócuas, e muito menos inocentes, mas cuidadosamente premeditadas. À questão de como cobrir aquele pátio foi adotado o critério de buscar a menor interferência aparente possível, mas sempre adequando-se as características formais e arquitetônicas daquele patrimônio arquitetônico, considerando-se não apenas o que o edifício era mas igualmente o que seu projeto original desejava ser - até porque se tratava de uma obra de autor. Entretanto, mudando-se a destinação original do edifício não seria conveniente, por exemplo, manter na nova sala de concertos a proposta de iluminação natural zenital natural; por outro lado, era necessário encontrar lugar para alocar os equipamentos de apoio indispensáveis em uma sala de concertos contemporânea, como os equipamentos de ar-condicionado e os dispositivos de segurança contra incêndios, entre outros.

A cobertura desse pátio jamais havia sido pensada como plana pelo autor original do edifício, embora seu uso como sala de espera permitisse a Stockler das Neves prever seu parcial envidraçamento. No projeto original, o desenho da cobertura se destacava de maneira marcante em relação à massa edificada hoje existente, sendo ademais complementada por três altos

zimbórios, uma mansarda e uma ampla variedade de elementos escultóricos. A fachada existente, incompleta apesar de sua farta ornamentação, talvez parecesse tender ao neoclássico (e sugerisse, à maneira da reinterpretação de Mies Van der Rohe sobre a obra de Schinkel, uma cobertura plana); mas essa não era a intenção estética do seu autor, que havia planejado construir uma cobertura metálica de seção externa curva, disposta sobre o pátio interno ou Grande Hall. Por esse motivo as colunas que ornaram o perímetro desse pátio interno não eram apenas decorativas mas igualmente funcionais, compartilhando a responsabilidade de transmissão das cargas superiores conjuntamente com as paredes de concreto e alvenaria que se situam imediatamente atrás delas. Análises estáticas chegaram à conclusão de que o conjunto ainda seria capaz de suportar uma nova, mas não imprevista, cobertura. Porém as cargas a serem sobrepostas resultariam superiores às planejadas em 1925, face à necessidade de abrigar equipamentos técnicos que então mal eram conhecidos, ou eram ainda remotos. Outros estudos técnicos apontaram a possibilidade do aumento de carga, apenas com o reforço nas fundações, pois a estrutura estava super-dimensionada e poderia suportar as novas exigências.

A nova cobertura curva e relativamente sobressalente proposta pelo novo projeto arquitetônico da Sala São Paulo segue de maneira bastante fiel o desenho externo do projeto original de Stockler das Neves; mas não é, nem poderia ser, a mesma solução construtiva por ele aventada. O uso de policarbonato e não vidro, no seu fechamento, se justifica principalmente por seu menor peso e suas características isotérmicas; mas agora a transparência não ilumina a sala e sim um piso técnico, cuja disposição permite solucionar várias das questões funcionais decorrentes das necessidades do novo uso, abrigando equipamentos de ar condicionado, de segurança contra incêndios e de apoio tecnológico além do maquinário de controle do forro acústico da sala. Para impedir a transmissão de ruídos e vibrações ali produzidas, foi fundamental prever seu adequado isolamento acústico: entre o piso técnico e o forro móvel situa-se um espaço vazio e variável, onde podem ser descidas bandeiras de veludo que ajudam a obter um ajuste fino da qualidade acústica da sala.

O forro móvel, cuja exequibilidade também dependia da existência desse piso técnico superior, era uma solução acusticamente adequada, ao garantir o fechamento da sala com um volume adequado, suficiente e variável, permitindo que a sala seja "afinada" conforme a necessidade e o desejo, podendo prover uma ambiência sonora ampla e ressonante em um concerto para órgão, ou um ar mais intimista para um concerto clássico. Arquitetonicamente, permite que a fachada interna do pátio permaneça, objetivamente, intocada: se durante um concerto não podemos vê-la completamente é porque estamos ali para ouvir. Mas sempre que necessário, ela poderá ser integralmente saboreada com os olhos.

O detalhamento da obra de revitalização da Estação Júlio Prestes, transmutada em Sala São Paulo de Concertos Sinfônicos, nasceu de alguns pressupostos conceituais básicos, advindos de questões objetivas, distintas e combinadas: os preceitos de restauro; as contingências do edifício

existente; a predominância técnica das questões acústicas. Mas derivam igualmente de questões subjetivas, que tanto têm a ver com esta obra quanto com o fato de se inserirem no conjunto da obra do arquiteto responsável que, por sua vez, insere-se numa determinada tradição paulista de arquitetura, cujos antecedentes norteiam, de maneira subjacente, o caráter formal e plástico das decisões arquitetônicas.

Uma das características marcantes da arquitetura paulista, sutilmente inculcada nos profissionais que cursaram a universidade pelo menos a partir dos anos 1960, e nos vinte anos seguintes, é a idéia inarticulada da não-necessidade do detalhe, ou do detalhe em bruto - e que se verifica, por exemplo, na justaposição direta e quase impiedosa de distintos materiais, cada qual decididamente demonstrando sua existência, sem acomodações ou compadecimentos; certamente permanecem nessa postura traços da atitude brutalista, que fez escola em São Paulo. Haveria no limite uma certa recusa à junta: o intervalo é quase sempre um vazio, que recusa a aderência entre os materiais. Entretanto, não se trata de regra hegemônica, já que paradoxalmente tal enfoque brutalista coexiste com outra linha ou tendência paulista, menos notória mas talvez até mais disseminada, que, ao contrário, tem no detalhe seu ápice criativo. De comum, as duas tendências estão à procura da simplificação, seja formal, seja processual - visando à estandardização e eventualmente à industrialização dos componentes.

Na obra da Sala São Paulo, dos conceitos gerais aos detalhes, e principalmente nestes, pode-se perceber claramente esse embate pelo simples, essa resistência ao requinte, essa recusa ao excesso, mas não necessariamente ao refinamento, que implica em reflexão e aperfeiçoamento. Dentro da sala a paleta é restrita e as cores são poucas, talvez apenas uma: o azul profundo que impregna a maioria dos detalhes, enquanto a madeira clara faz o discreto jogo de aspiração a um dourado ausente, compondo com o branco marmóreo dos estuques pré-existentes. Externamente, as cores se aquecem no novo mezanino, mas o verde do metal e o Havana da madeira, materiais escolhidos para sua execução, apenas fazem rebater os tons esmaecidos e gastos dos pisos em pastilha dos pequenos halls: buscam sintonia, e não contraste.

Com a reconversão do prédio da antiga estação Júlio Prestes em uma sala de concertos sinfônicos, São Paulo ganhou no ano 2000 um ambiente musical de padrão internacional, cuja alta qualidade acústica e arquitetônica vem sendo plenamente reconhecida por especialistas brasileiros e mundiais. Mas uma obra desse porte está sempre em transformação dinâmica: não se trata de um monumento estático, mas de um complexo cultural vivo e atuante. Assim, passados mais de sete anos desde sua inauguração, a Sala São Paulo e seus ambientes adjacentes vem recebendo algumas adaptações às novas realidades de seu uso e manutenção, necessárias à sua adaptação aos novos usos solicitados pela Fundação OSESP. E finalmente vem sendo implantadas algumas das soluções previstas no projeto inicial, mas ainda não executadas.

Esse conjunto de providências vem sendo realizados também com projeto e acompanhamento do arquiteto Nelson Duipré, e inclui a revisão de certos espaços como a sala dos músicos, algumas

salas de ensaios e os estúdios de gravação, a implantação das lojas previstas no projeto original e até então não executadas e a revisão dos controles de acesso, com a instalação de um sistema de segurança monitorada em todo o prédio. Adicionalmente, foi criada uma galeria para exposições e foi otimizada a área para uso na produção de eventos, dentre outras medidas. Um novo acesso ao conjunto desde os estacionamentos foi proposto, redefinindo em parte fluxos de circulação, empregando escadas rolantes protegidas por uma caixa de vidro, na fachada posterior, e uma entrada em boulevard sob a torre do relógio. A sala de concertos também foi foco de ajustes, com a execução dos painéis acústicos dos primeiro e segundo pavimentos e o fechamento em gesso do piso técnico, previstos no projeto original com o objetivo de dar maior qualidade acústica ao espaço.

Mas além da implantação, ainda sem previsão, do órgão de sopro, faltaria finalmente conectar de maneira plena o edifício com seu contexto urbano, superando-se a trincheira formada pela linha férrea. Dupré projetou uma proposta de conexão entre ambos os lados através da praça sobre os estacionamentos (ainda não executada, mas prevista no projeto original) e de uma transposição do leito da ferrovia até o Jardim da Luz. Já existe uma integração cultural por mera proximidade, com o novo Museu da Língua Portuguesa, a Estação Pinacoteca e a Estação das Artes. Mas a recuperação do tecido urbano só será completa com a recuperação de seu meio social; o pólo cultural formado por essas importantes instituições deveria assumir o papel de marco da revitalização dos bairros de Santa Ifigênia, Campos Elíseos, Luz e Bom Retiro.

Bibliografia

—. Bens Culturais Arquitetônicos do Município e na Região Metropolitana de São Paulo. São Paulo; EMLASA – Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo e SEMPLA – Secretaria Municipal do Planejamento e Secretaria dos Negócios Metropolitanos, 1984

—. Pólo Luz. Sala São Paulo, cultura e urbanismo. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 1999.

BERANEK, Leo. Concert and opera halls: how they sound. Woodbury: Acoustical Society of América through the American Institute of Physics, 1966.

BRANDI, Cesare. Teoría de la restauración. Madrid : Alianza, 1995

BREIA, Maria Teresa de Stockler e. O ensino de arquitetura e Cristiano Stockler das Neves [Dissertação de mestrado]. São Paulo, 1995.

CESAR, Roberto Cerqueira; FRANCO, Luiz Roberto Carvalho; BRUNA, Paulo Júlio Valentino. Área da Luz: Renovação Urbana em São Paulo. São Paulo: Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia do Estado de São Paulo e Equipe Técnica de Rino Levi Associados, 1974.

DI MARCO, Anita. Velhos edifícios, novos usos: restaurando a cidade. São Paulo: Revista Projeto nº160, janeiro/fevereiro 1993, p.26-9

DI MARCO, Anita; ZEIN, Ruth Verde. Sala São Paulo de Concertos. Revitalização da Estação Júlio Prestes: o projeto arquitetônico. São Paulo: Altermarket, 2001.

KUHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo. Reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial, Fapesp, Secretaria da Sultura, 1998.

MEYER, Regina Maria Proserpi. São Paulo Centro – Uma nova Abordagem. São Paulo: Viva o Centro, 1996.

SOUKEF JR., Antonio. Estação Júlio Prestes. São Paulo: Banco Mercantil de Fianças, 1998.