

Tipo de documento: Tesis de grado

Carrera de Arquitectura

RE: Edificio Av. Paulista

Autoría: Noguera, Estefanía; Toyos Podzus, Juan Cruz

Año: 2023

¿Cómo citar este trabajo?

Noguera, E., Toyos Podzus, J. "RE: Edificio Av. Paulista". [Tesis de Grado. Universidad Torcuato Di Tella]. Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella <https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/12433>

El presente documento se encuentra alojado en el Repositorio Digital de la Universidad Torcuato Di Tella bajo una licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional
CC BY-NC-SA 4.0 DEED
Dirección: <https://repositorio.utdt.edu>

RE: Edificio Av. Paulista

UTDT EAEU Tesis 2023

Universidad Torcuato Di Tella

Rector: Juan José Cruces

Vicerrector: Martín Hevia

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos

Decano: Marcelo Faiden

Carrera de Grado de Arquitectura

Director: Ricardo Fernández Rojas

Tesis Projectual

Profesor titular: Marcelo Faiden

Profesores adjuntos: Lucas Bruno, Emilia Calleja, Luciana Lembo, Tomás Pérez, Hernan Landolfo

Re: Edificio Av. Paulista

Alumnos: Estefanía Noguera, Juan Cruz Toyos Podzus

Universidad Torcuato Di Tella

Campus Di Tella

Av. Figueroa Alcorta 7350

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Argentina

2023

Índice

Introducción	4
Estructura y Método	6
Primera Parte Exploración	8
Edificio Av. Paulista	10
Ficha Técnica	10
La Sociedad Lucjan Korngold y Abelardo Gomes de Abreu	16
Lucjan Korngold (1897-1963)	16
Lucjan Korngold e Abelardo Gomes de Abreu Arquitectos Asociados Ltda.	18
Basamento + Torre	20
La Tipología y sus Referentes	20
Actualizaciones	24
Los Signos del Deterioro	24
Ciudad y Lote	28
La Ciudad de San Pablo	28
El Proceso de verticalización de la Avenida Paulista	30
Los Edificios de Oficinas	34
El Proyecto de la Nova Paulista	36
La Red de Metro	42
La Estação Consolação	48
Segunda Parte Diagnóstico y Redescrición	52
Determinación de Sensibilidades	54
Introducción	54
La Planta Profunda	56
El Núcleo de Servicios	62
La Vacancia	64
El Frente	68
Tercera Parte Intervención y Revalorización	72
RE: Edificio Av. Paulista	74
Revitalizar la Vocación Original	74
Intervenir sobre el Patrimonio Consruído	76
Vincular el Edificio con su Entorno	78
Reprogramar de forma Integral	84
Conclusiones	100
Créditos de Imágenes	104
Bibliografía	112

Introducción

La ciudad de San Pablo se configura como un laboratorio privilegiado para la exploración profunda de la erosión generada por el uso intensivo del espacio urbano. Los flujos que atraviesan esta metrópolis no solo rebasan la cota cero, sino que también tienen el poder de transformar el entorno edificado. Cualquier obstáculo, ya sea físico o programático, que se interponga en el pulso urbano de San Pablo es hábilmente asimilado por sus dinámicas cotidianas, absorbiendo sus usos iniciales para luego, en una segunda etapa, alterar su organización material y actualizar su significado.

En este contexto, dos edificios se destacan como faros orientadores para la investigación. El primero, *La Escola da Cidade*, construida en 2002 y ubicada en el corazón del *Centro Novo* (Centro Nuevo), transforma dos edificios residenciales de Oswaldo Bratke (1907-1997), unificándolos y reemplazando su programación original por la de una institución académica vibrante. En segundo lugar, el *SESC 21 de Maio*, erigido en 2017 y diseñado por Paulo Mendes da Rocha (1928-2021) y MMBB, representa la culminación de la obra del maestro paulista. La metamorfosis de este edificio comercial hacia una infraestructura pública tridimensional encarna una visión de la ciudad con un potencial significativo para el tejido urbano de San Pablo.

La presente investigación, originada en un Taller de Tesis, se centra en las situaciones donde la oferta infraestructural y edilicia ha quedado rezagada frente a los requerimientos actuales, generando un evidente desajuste entre el soporte y el contenido. Este estudio se convierte en el espacio propicio para experimentar un nuevo contrato entre ambas partes. Enfocándonos en una zona emblemática de la ciudad, la *Avenida Paulista*, y trabajando puntualmente con el *Edificio Av. Paulista* de 1965, exploraremos, por un lado, la capacidad de adaptación del patrimonio construido, y por el otro, especularemos sobre cómo las transformaciones en nuestras ruinas pueden desencadenar escenarios que van más allá de las tipologías conocidas.

En esta investigación, evitamos el punto de partida desde cero, adoptando una posición diametralmente opuesta a la idea de tabula rasa. La redescipción se incorpora a nuestras técnicas de proyecto, envolviendo el entorno físico con una mirada que busca entrever nuevas realidades. Nos interesa profundamente tanto el 'qué' como el 'cómo'. La expansión del ámbito del proyecto implica la incorporación de la programación a nuestras ruinas de trabajo. Proyectar no solo significa diseñar los efectos y consecuencias de nuestras reorganizaciones materiales en el entorno, sino también la capacidad de viajar en el tiempo para hacerlo material de trabajo.



1

Estructura y Método

La presente tesis se estructura en tres secciones, cada una de las cuales se desglosa en capítulos con el propósito de abordar de manera integral el análisis del *Edificio Av. Paulista*.

La primera sección, titulada *Exploración*, se dedica a la exhaustiva recopilación y organización de información relevante sobre la estructura en cuestión. Este segmento del trabajo culmina en un archivo de caso meticulosamente elaborado, cuya finalidad es contribuir al entendimiento de las lógicas organizativas del edificio, su relación con el entorno y sus componentes arquitectónicos. Además, se profundiza en el contexto de la producción de la obra, su estado actual y los fenómenos urbanos que influyen en la zona de análisis, incorporando también un estudio de antecedentes transversales del edificio.

La segunda sección, denominada *Diagnóstico y Redescrición*, constituye el resultado de nuestra reinterpretación de la obra, junto con la identificación cuidadosa de su estado actual en comparación con su inauguración. Se analizan las vocaciones intrínsecas de la estructura y cómo estas se manifiestan en las dinámicas contemporáneas de su infraestructura. Este tramo de la investigación es crucial para adoptar posturas fundamentadas con miras a la posterior proposición de intervenciones, siendo el momento de determinar las sensibilidades latentes de la obra y sus necesidades a satisfacer.

La tercera sección, titulada *Intervención y Revalorización*, engloba la propuesta elaborada en el transcurso del Taller de Tesis. Esta fase representa el resultado de un estudio contextualizado del caso, la adopción de una postura crítica frente a su situación actual y, finalmente, la formulación de una serie de necesidades y una propuesta tangible para satisfacerlas. La meta es actualizar y revalorizar el caso objeto de estudio, cumpliendo con los plazos establecidos durante el desarrollo del taller.



2

PRIMERA PARTE

EXPLORACIÓN



3

3. Edificio Avenida Paulista, 2023.

Edificio Av. Paulista

Ficha Técnica

Autor:	Arq. Lucjan Korngold
Colaborador:	Arq. Abelardo Gomes de Abreu
Constructora:	Sociedade Civil Philipp Heiss Ltda.
Propietario:	Grupo Financiero Philipp Heiss
Usos:	Oficinas y Comercial
Dirección:	Av. Paulista 2002, Bela Vista, San Pablo, Brasil
Año proyecto:	1961
Años construcción:	1962-1965
Niveles sobre rasante:	PB + 2 niveles de Basamento + 20 niveles de Torre
Niveles bajo rasante:	2 Subsuelos
Superficie lote original (1962):	2200 m ²
Superficie lote actual (2023):	2000 m ²
Superficie construida:	17.000 m ²
Superficie planta baja:	1.500 m ²
Superficie planta tipo:	650 m ²
Cantidad de Circulaciones:	5 ascensores y 2 escaleras de emergencia
Estructura:	Hormigón

APARTAMENTOS VENDEM-SE

EDIFÍCIO
AV. PAULISTA

**LUXO
BELEZA
CONFÔRTO**

AVENIDA PAULISTA, 2206

o máximo para consultórios ou escritórios de pequenas ou grandes firmas

Construção ultra-moderna - Acabamento de primaríssima - Ar condicionado perfeito CEDEC - 150 garagens opcionais - Iluminação natural em todos os cômodos - 6 conjuntos por andar - 3 elevadores Atlas de luxo, alta velocidade, até subsolo e garagem

LOCALIZAÇÃO PRIVILEGIADA

No trecho mais valorizado da tradicional e aristocrática

AV. PAULISTA

A artéria do alto comércio, entre as ruas Augusta e Haddock Lobo

Visite no local, diariamente, das 9 às 22 horas, o adiantado estado das obras e a exposição de plantas, perspectivas e painéis do Edifício.

A partir de Cr\$ **3.400.000,**
com Cr\$ **238.000,** de entrada
27.200, mensais
e parte financiada em 72 meses.



Planejamento e Organização Geral das Vendas a cargo de

SIVEL

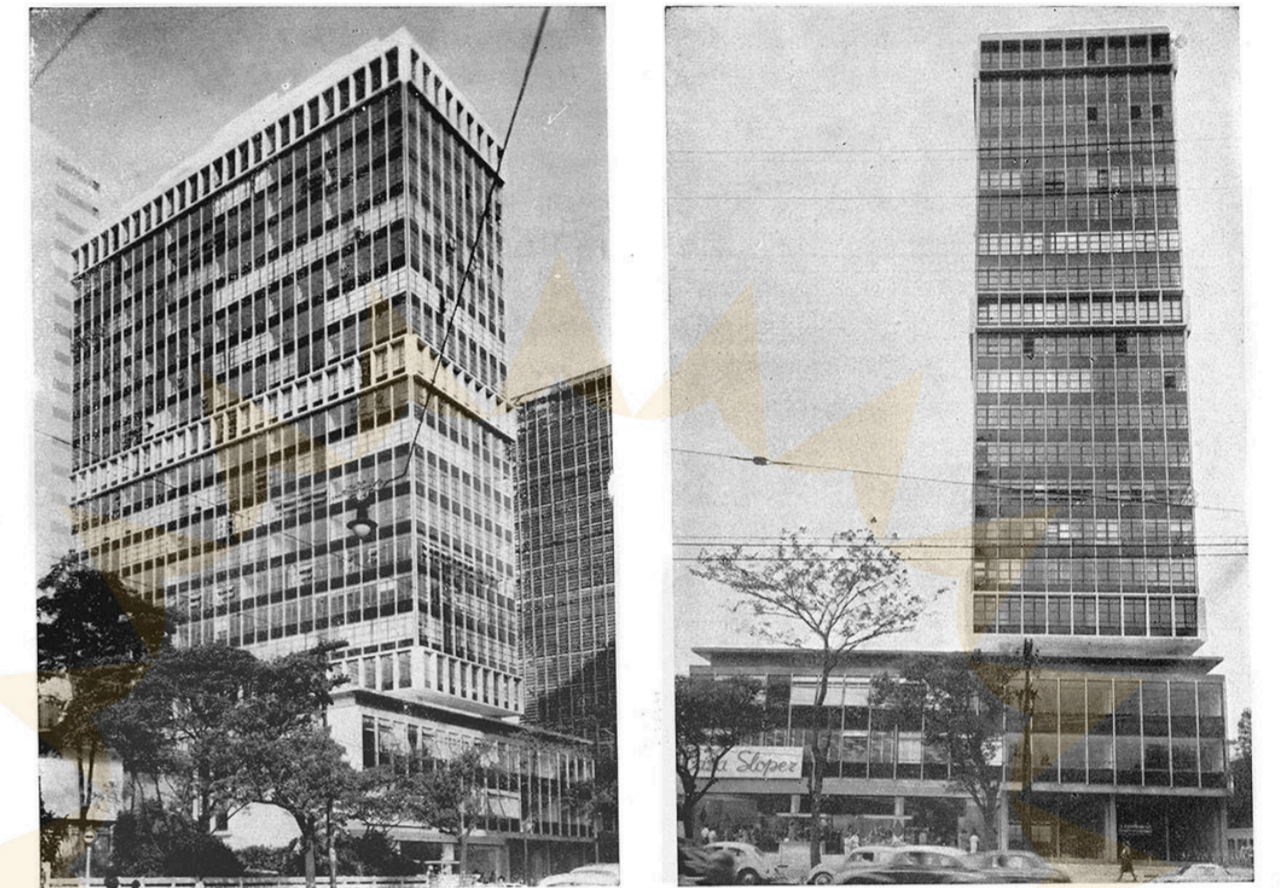
Técnica e experiência imobiliária a serviço de seus clientes

Rua Brúlio Gomes, 107 - 4., 5., 6. e 7. andares
Telefones: 33-1376 e 35-9503 - São Paulo
Agências: SANTOS - CAMPINAS - GUARUJÁ - BRASÍLIA
(Da Síndese das Câmaras de Imóveis)

CORRETORES NO LOCAL, DIARIAMENTE, DAS 9 ÀS 22 HORAS, INCLUSIVE DOMINGOS

4. Edifício Avenida Paulista, 1962.

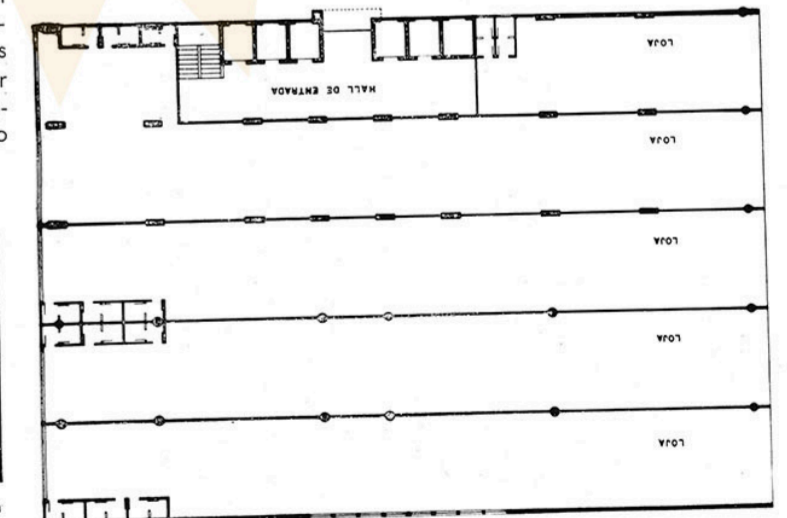
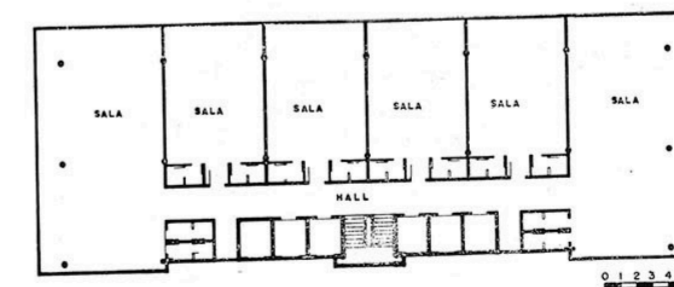
Edifícios de escritórios



projeto: Lucjan Korngold, arquiteto †
colaboração: Abelardo Gomes de Abreu, arquiteto
construção: Const. Phillip Heiss Ltda.
local: av. Paulista, SP

A implantação deste edifício foi determinada através de análise comparativa das projeções volumétricas possíveis para o lote em questão e das dos 2 lotes laterais; daí resultou a maior área vazia possível e permanente do espaço para abertura da fachada lateral. Para o fechamento das parâmetros verticais foi aplicado o processo que dispensa equipamentos e serviços do lado externo e conhecido por parede cortina, ressaltando três pavimentos que levam elementos tradicionalmente conhecidos. Tal exceção constituiu o objeto experimental ou a sonda de dados para os projetos que estavam nas pranchetas. Permiteu criar este artifício para obter resposta às questões que ainda careciam de conhecimento

objetivo e que foram obtidos na obra, mesmo sabendo que tal processo evidenciaria uma etapa de transição metodológica. Implicações de ordem econômica que ocorrem em empreendimentos de caráter comercial como este, atuam frequentemente sobre o projeto, de forma decisiva e incontornável, sendo óbvio afirmar que isso somente pode ser evitado, eliminando as implicações.



5. Edifício Avenida Paulista, 1965.



6

6. Edificio Avenida Paulista.



7

7. Edificio Avenida Paulista.

La Sociedad Lucjan Korngold y Abelardo Gomes de Abreu

Lucjan Korngold (1897-1963)

Lucjan Korngold nació en Varsovia y participó activamente en la Primera Guerra Mundial. A su regreso a Varsovia, se matriculó en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Tecnológica de Varsovia, donde culminó sus estudios y se graduó en 1923.

En 1930, estableció su propio estudio de arquitectura en colaboración con el arquitecto húngaro Henryk Blum (1898-1943). Durante este período, se especializó principalmente en proyectos residenciales y corporativos, logrando completar más de cincuenta edificaciones. Uno de sus proyectos residenciales obtuvo reconocimiento al recibir un premio en la *Triennale di Milano* (Trienal de Milán) en 1933.

A mediados de la década de 1930, construyó la residencia Rubinsky en Tel Aviv, destacando por ser uno de los primeros ejemplos de la aplicación de los principios de Le Corbusier en dicha ciudad.

La proyección internacional de Korngold se consolidó al participar en la Exposición Internacional de Artes y Técnicas de la Vida Moderna de 1937 en París.

De origen judío, Korngold se vio forzado a huir de Polonia en diciembre de 1939 con su esposa e hijo, ante la invasión nazi. Esto marcó el fin de su práctica en Polonia, y encontró refugio en Brasil, país que había adoptado el modernismo.

Korngold y su familia se establecieron en San Pablo, donde comenzó a trabajar en 1940 en la práctica arquitectónica de Francisco Matarazzo Neto, permaneciendo allí hasta 1943. Posteriormente, colaboró con el arquitecto emigrante Francisco Beck, diseñando conjuntamente edificios de oficinas muy bien recibidos.

En 1945, los diseños de Korngold fueron exhibidos en el Museo de Arte Moderno de Nueva York (MoMA).

En 1946, fundó la firma *Escritório Técnico Lucjan Korngold Arquitetura e Construcoes Ltda.* (Oficina Técnica Lucjan Korngold Arquitectura y Construcción Ltda.) en Brasil. En 1949, adquirió la ciudadanía brasileña y, para ese momento, ya estaba involucrado en proyectos comerciales y residenciales tanto en San Pablo como en Río de Janeiro. En 1950, recibió el encargo de construir el *Edificio CBI - Esplanada*, de 33 pisos, considerado en su momento como el edificio de hormigón armado más alto del mundo.

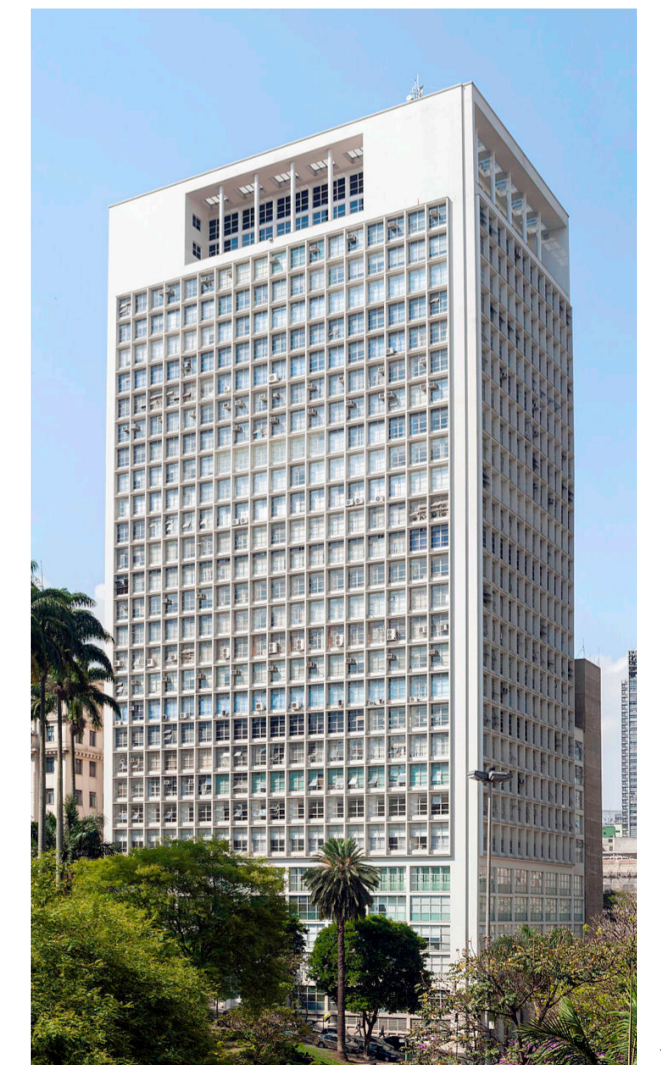
En 1960, estableció una asociación con el arquitecto brasileño Abelardo Gomes de Abreu, colaborando durante tres años hasta su fallecimiento a la edad de 66 años.



8



9



10

8. Lucjan Korngold.
9. Residência Rubinsky, 2013.
10. Edifício CBI - Esplanada, 2014.

Lucjan Korngold e Abelardo Gomes de Abreu Arquitectos Associados Ltda.

Abelardo Gomes de Abreu (1929-actualidad) nació en San Pablo. En 1950, ingresó a la Facultad de Arquitectura de la Universidad Mackenzie, donde concluyó sus estudios en 1954. Inició su carrera profesional en un despacho enfocado en servicios residenciales en San Vicente.

Durante dos años, realizó una pasantía en el estudio Lankton-Ziegele-Terry and Associates (Lankton-Ziegele-Terry y Asociados) en Peoria, Illinois, Estados Unidos. Allí, adquirió una perspectiva de estudio mediano y se sumergió en la rutina de trabajo del modelo de oficina de proyectos típico estadounidense de los años 1930.

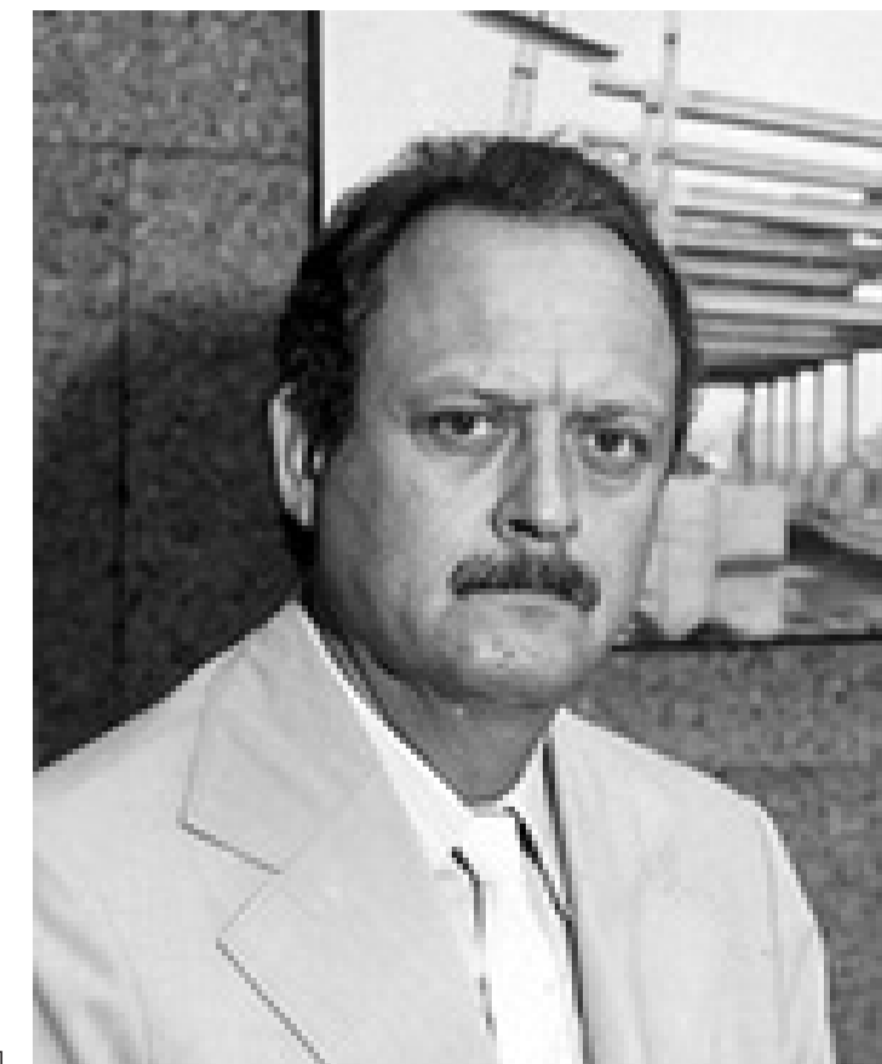
La invitación para formar la sociedad fue extendida por Korngold en 1961. Lucjan ya era conocido por la familia de Abelardo, ya que había prestado servicios a José Barros de Abreu, su padre, en ocasiones anteriores. Al aceptar la invitación de Korngold para formar una sociedad conjunta, Abelardo tenía la intención de establecer un despacho exclusivamente dedicado al diseño, siguiendo el modelo estadounidense del cual se nutrió durante sus dos años en Estados Unidos¹.

Así, el *Escritório Técnico Lucjan Korngold Arquitetura e Construcoes Ltda.* continuó centrándose exclusivamente en la construcción, mientras que la nueva empresa *Lucjan Korngold e Abelardo Gomes de Abreu Arquitectos Associados Ltda.* (Lucjan Korngold y Abelardo Gomes de Abreu Arquitectos Associados Ltda.) asumió todas las operaciones correspondientes a los proyectos.

Tras el fallecimiento de Korngold en 1963, Abelardo continuó durante algunos años con la empresa. Entre 1966 y 1967, se renovaron los modelos operativos internos, subcontratando servicios profesionales fuera del ámbito de la empresa. Finalmente, en 1972, Abelardo decidió poner fin al funcionamiento de la firma.

Abelardo, por su parte, continuó desarrollando proyectos en su despacho personal.

¹ Falbel, Anat. "Lucjan Korngold: a trajetória de um arquiteto imigrante." PhD diss., Universidad de San Pablo, 2003, p.286.



11

11. Abelardo Gomes de Abreu.

Basamento + Torre

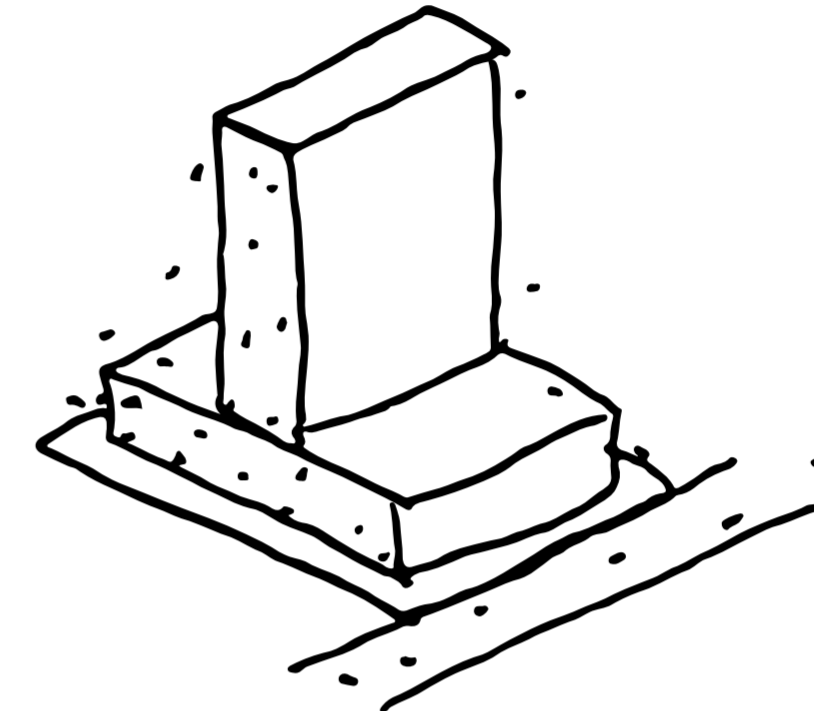
La Tipología y sus Referentes

El *Edificio Av. Paulista* responde a una tipología de Basamento + Torre, asociando dos volúmenes con características diferentes: uno horizontal que alberga usos colectivos y establece la relación con el terreno, y otro vertical que goza de protección a través de la distancia y altura que toma sobre rasante, permitiendo albergar usos con necesidades de privacidad.

La implementación de esta tipología en el proyecto está influenciada por la *Lever House* del estudio Skidmore, Owings and Merrill (SOM), obra realizada entre 1949 y 1952; y, por lo tanto, contemporánea a la *Sede de la Organización de las Naciones Unidas*, colaboración de múltiples arquitectos y construida entre 1947 y 1952.

La tipología de la *Lever House* ya había influido en otros arquitectos paulistas responsables de llevar a cabo proyectos sobre la Avenida Paulista, como es el caso de David Libeskind, autor del proyecto del *Edificio Conjunto Nacional*, de 1955; el *Edificio Palácio Quinta Avenida* de Pedro Paulo de Mello Saraiva y Miguel Juliano, de 1959; el *Edificio Sudamericano* de Brasil, actualmente la Sede del Banco Itaú, de Rino Levi, de 1961; entre otros.

Sin embargo, en el caso del *Edificio Av. Paulista*, Korngold no exhibe la transparencia, ligereza y continuidad que brinda una cimentación abierta hacia la vía pública, que permite la permeabilidad entre los espacios públicos y privados en el caso de la *Lever House*. Además, Korngold emplea ampliamente el concepto del muro cortina, la fachada acristalada, bajo influencia americana, producto de su sociedad con Abelardo Gomes de Abreu. Pero la continuidad del mismo se compromete al no querer abandonar el concepto de composición tripartita en la torre, de modo que la cortina acristalada se somete a tres interrupciones: la primera suspendida sobre los pilotes del nivel transicional entre el basamento y la torre, el segundo a media altura, y el tercero funcionando como corona.



12



13



14

12. Diagrama de tipología, 2024.

13. Lever House, 1952.

14. Sede de la Organización de las Naciones Unidas, 2008.



15

15. Edifício Conjunto Nacional.



16

16. Edifício Palácio Quinta Avenida, 2010.
17. Edifício Sudamericano.



17

Actualizaciones

Los Signos del Deterioro

Aproximadamente a 40 años de su inauguración, el *Edificio Av. Paulista* experimentó actualizaciones en materia de seguridad e higiene, resultando en reorganizaciones internas y la incorporación de una escalera de emergencia exterior junto al *Edificio Central Park*.

Diez años después, el edificio comenzó a manifestar deterioro en los cerramientos de la fachada, y bajo la supervisión de la empresa *Refix Engenharia* (Refix Ingeniería), se llevaron a cabo trabajos para su modernización. La intervención se centró en la rehabilitación completa de las fachadas, abordando problemas como la corrosión de los marcos expuestos a la intemperie, infiltraciones y el reemplazo de selladores que habían superado su periodo de validez.

Originalmente, la fachada estaba compuesta por marcos de hierro y vidrios monolíticos. Para el inicio de las obras, ya no cumplían con las normativas vigentes y contaban con equipos de aire acondicionado instalados a lo largo de ellos, lo que afectaba la imagen del edificio. En respuesta, las actualizaciones también incluyeron la creación de plataformas técnicas para albergar las unidades condensadoras y la impermeabilización de las losas.

Como solución, *Refix Engenharia* implementó el sistema de acristalamiento estructural, del tipo "stick" en aluminio con vidrio laminado Atlanta 4+4, conocido como "Maxim ar". La principal implicación de esta decisión es la creación de una piel de vidrio completamente reflectante desde el exterior, manteniendo la estructura metálica visible desde el interior. Está compuesto principalmente por montantes, travesaños y elementos de vidrio y paneles opacos. Los montantes desempeñan el papel crucial de proporcionar rigidez al conjunto, actuando como vigas verticales.

De esta manera, la actualización se dividió en dos etapas: en 2013 se llevó a cabo la modernización de la fachada del basamento, y en 2018 se realizó la correspondiente a la torre. En ambas ocasiones, se instalaron muros cortina con ventanas abatibles.

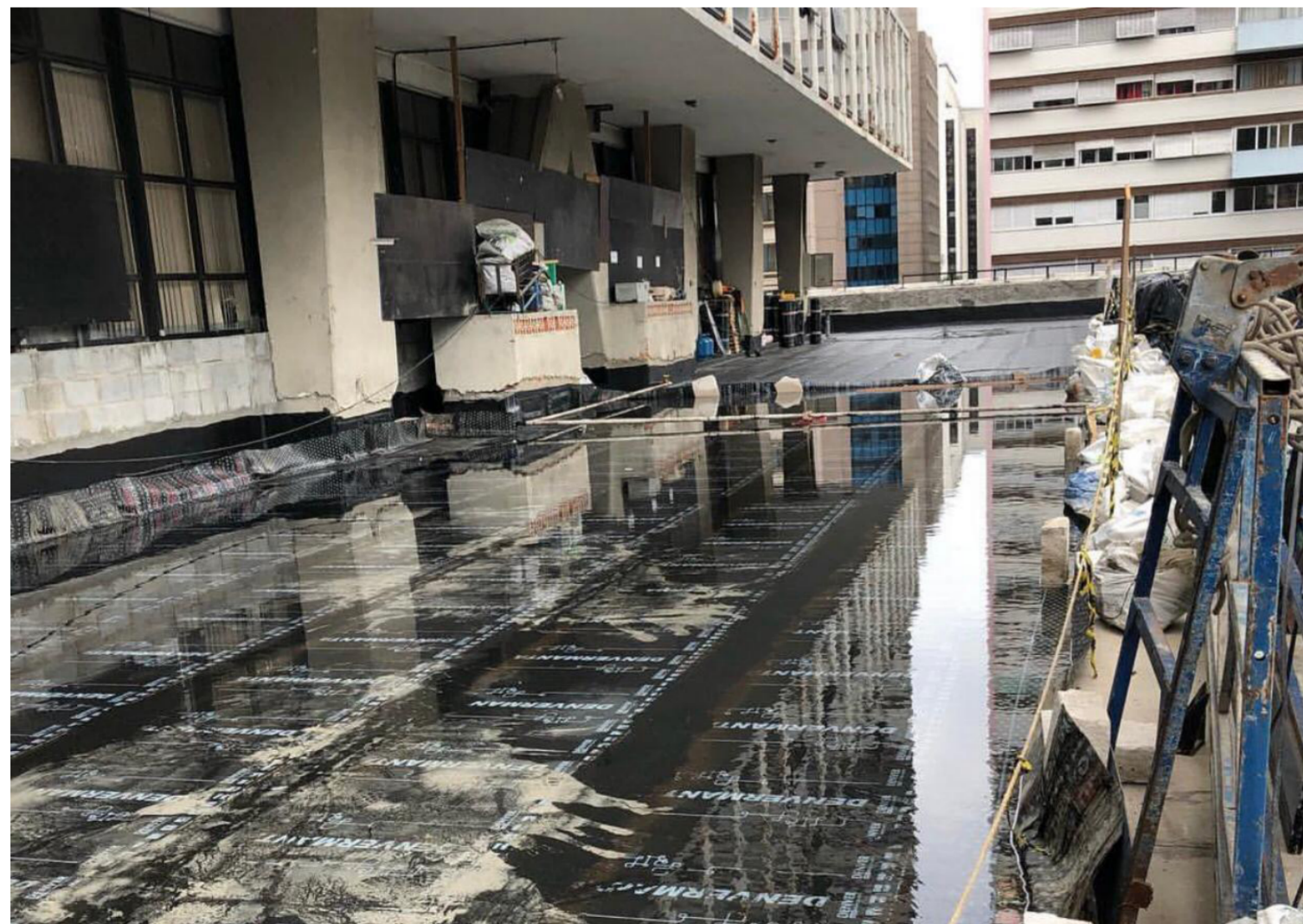


18

18. Edificio Avenida Paulista, 2023.



19



20



21

5. Edifício Avenida Paulista, 2018.

Ciudad y Lote

La Ciudad de San Pablo

San Pablo es la ciudad más poblada de Brasil y de todo el continente americano, y es reconocida como uno de los centros financieros y culturales más importantes de América Latina.

En sus primeros tres siglos de existencia, la Ciudad de San Pablo no experimentó una expansión significativa de sus límites urbanos, confinándose a un "triángulo" conformado por los valles de Anhangabaú y Tamanduateí, definido por las calles Direita, Sao Bento y XV de Novembro. En el siglo XIX, con el auge de la economía cafetalera y el consiguiente crecimiento urbano, la zona urbanizada comenzó a expandirse gradualmente mediante la subdivisión de antiguas haciendas y chacras. La ocupación de la ciudad durante este período se caracterizó por una serie de centros urbanos dispersos, más o menos autónomos, unidos por vías y ejes de transporte de la red ferroviaria. Los espacios vacíos entre las subdivisiones a menudo correspondían a accidentes naturales y pendientes muy pronunciadas, y solo se llenaron durante el proceso de metropolización de la ciudad a partir de la década de 1940.



22

22. Mapa de San Pablo, 1924.



23

23. San Pablo, 2023.

El Proceso de verticalización de la Avenida Paulista

La Avenida Paulista constituye la vía principal de un desarrollo inaugurado el 8 de diciembre de 1891 por un grupo de empresarios que adquirieron varias fincas en la región¹. La avenida ocupa una ubicación estratégica y privilegiada desde el punto de vista geográfico y urbanístico. Conocido anteriormente como el *Alto do Caaguaçu*, representa el punto más elevado del relieve paulista.

La singular capacidad de disfrutar simultáneamente de proximidad y relativo aislamiento debido a la altitud geográfica en relación con el centro de la ciudad fue crucial para la ocupación inicial de la avenida. Desde su apertura, la avenida ha mantenido un estándar de lotes y vías más elevado que cualquier otra zona de la ciudad, con terrenos que promedian hasta 5,500 m².

En la fase inicial de ocupación de la avenida, su paisaje, predominantemente horizontal, estaba caracterizado por un conjunto de mansiones de arquitectura ecléctica, pertenecientes a agricultores e inmigrantes vinculados al comercio y la industria, rodeadas de extensas áreas de vegetación. El estándar de ocupación de la avenida se estableció tres años después de su inauguración, en 1894, fijando un retranqueo frontal mínimo de diez metros en relación con la alineación de la calle y de dos metros con respecto al límite del terreno.

Entre 1937 y 1972, se inició el proceso de verticalización de la avenida. La expansión física de la ciudad, combinada con la creciente valorización de los barrios cercanos al centro, especialmente para uso residencial, llevó a un cambio legislativo en 1937 que permitió la construcción de edificios residenciales en la avenida. A partir de la década de 1950, este proceso experimentó un cambio significativo: los usos no residenciales se incorporaron gradualmente a la vida cotidiana de la avenida, introduciendo nuevas especialidades en las edificaciones verticales. Durante la década de 1940, la Avenida Paulista presenció la transformación del paisaje con la sustitución de las primeras mansiones por edificios residenciales verticales, que alcanzaban hasta diez niveles. Simultáneamente a lo que ocurría en el centro de la ciudad, la transición a la década de 1950 marcó una nueva escala en la verticalización de la avenida.

El creciente valor del suelo despertó el interés de promotores que adquirieron terrenos y desarrollaron edificaciones de mayor envergadura. El cambio más significativo en el proceso de verticalización de la Avenida Paulista se produjo con la construcción del *Edifício Naciones Unidas* (1953-1959) y el *Conjunto Nacional* (1955-1962), los cuales promovieron una diversidad de usos antes inexistentes en la avenida. La construcción del *Conjunto Nacional* aceleró la transformación de la avenida, fomentando el uso de galerías comerciales.

En un periodo de diez años, la Avenida Paulista evolucionó gradualmente de ser una calle exclusivamente residencial a convertirse en un espacio multifuncional. En 1954 se aprobó una ley que permitía la construcción de consultorios y oficinas anexas a viviendas, escuelas, bibliotecas, museos, hoteles, hospitales y una amplia variedad de usos comerciales. Posteriormente, en 1962, se habilitó la construcción de edificios de oficinas públicas y entidades autónomas y paraestatales.

¹ Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p. 25.



24



25

24. Avenida Paulista, 1900.
25. Perfil geológico del centro de São Paulo, 2017.



26



28



27



29

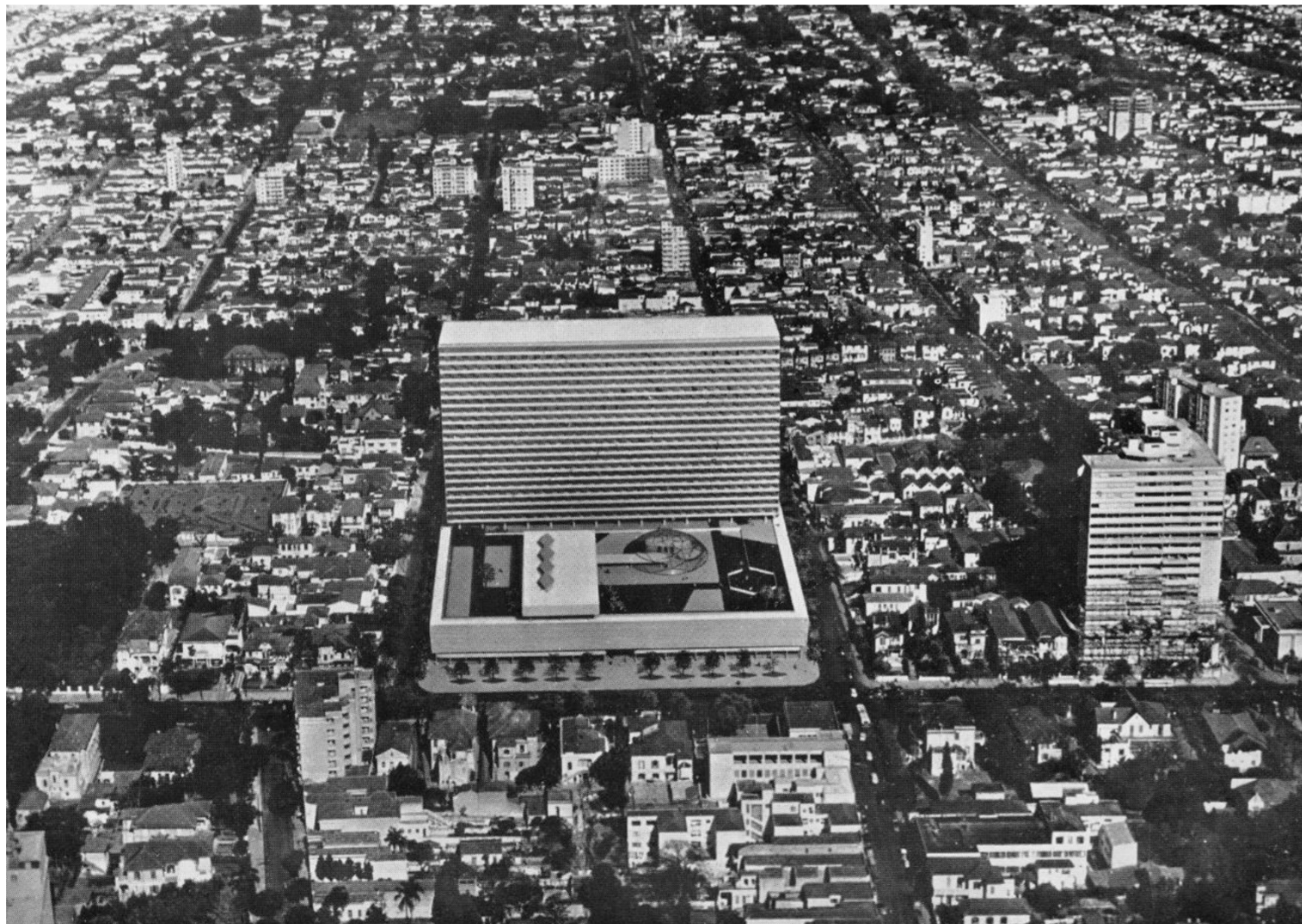
26. Avenida Paulista, 1902.
27. Avenida Paulista, 1911.

28. Avenida Paulista, 1952.
29. Avenida Paulista, 1957.

Los Edificios de Oficinas

La exitosa implementación del *Conjunto Nacional* impulsó el interés en la construcción de edificios de oficinas en la *Avenida Paulista*, un proceso que comenzó en la década de 1960 y se intensificó en las décadas siguientes.

En 1959, la empresa inmobiliaria *Invicta S.A.*, en colaboración con el *Instituto de Arquitectos do Brasil* (Instituto de Arquitectos de Brasil), convocó un concurso de proyectos para la construcción de un edificio con oficinas y zona comercial, el *Edificio Quinta Avenida*. Este edificio representó, de cierta manera, un nuevo paso en la asociación entre el sector privado y los arquitectos modernos. Fue la primera vez que un inversor privado promovió un concurso entre arquitectos para seleccionar un proyecto. Es durante esta década, la de 1960, cuando el número de edificios de oficinas construidos en la *Avenida Paulista* aumentó significativamente, culminando en la construcción del *Edificio Av. Paulista* (1962-1965).



30

30. Fotomontaje del Conjunto Nacional sobre la Avenida Paulista.



31

31. Avenida Paulista, 1965.

El Proyecto de la Nova Paulista

Durante la década de 1960, la *Avenida Paulista* se encontraba en el epicentro del debate sobre el futuro desarrollo de la metrópoli, ganando una posición destacada en el *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado* (Plan Maestro de Desarrollo Integrado) de 1971 y en la *Lei Geral de Zoneamento* (Ley General de Zonificación) de 1972, a través del proyecto *Nova Paulista* (Nueva Paulista). En este periodo, la construcción de edificios de oficinas y espacios comerciales se intensificó, marcando el inicio de la migración de sedes empresariales y del mercado financiero hacia la región.

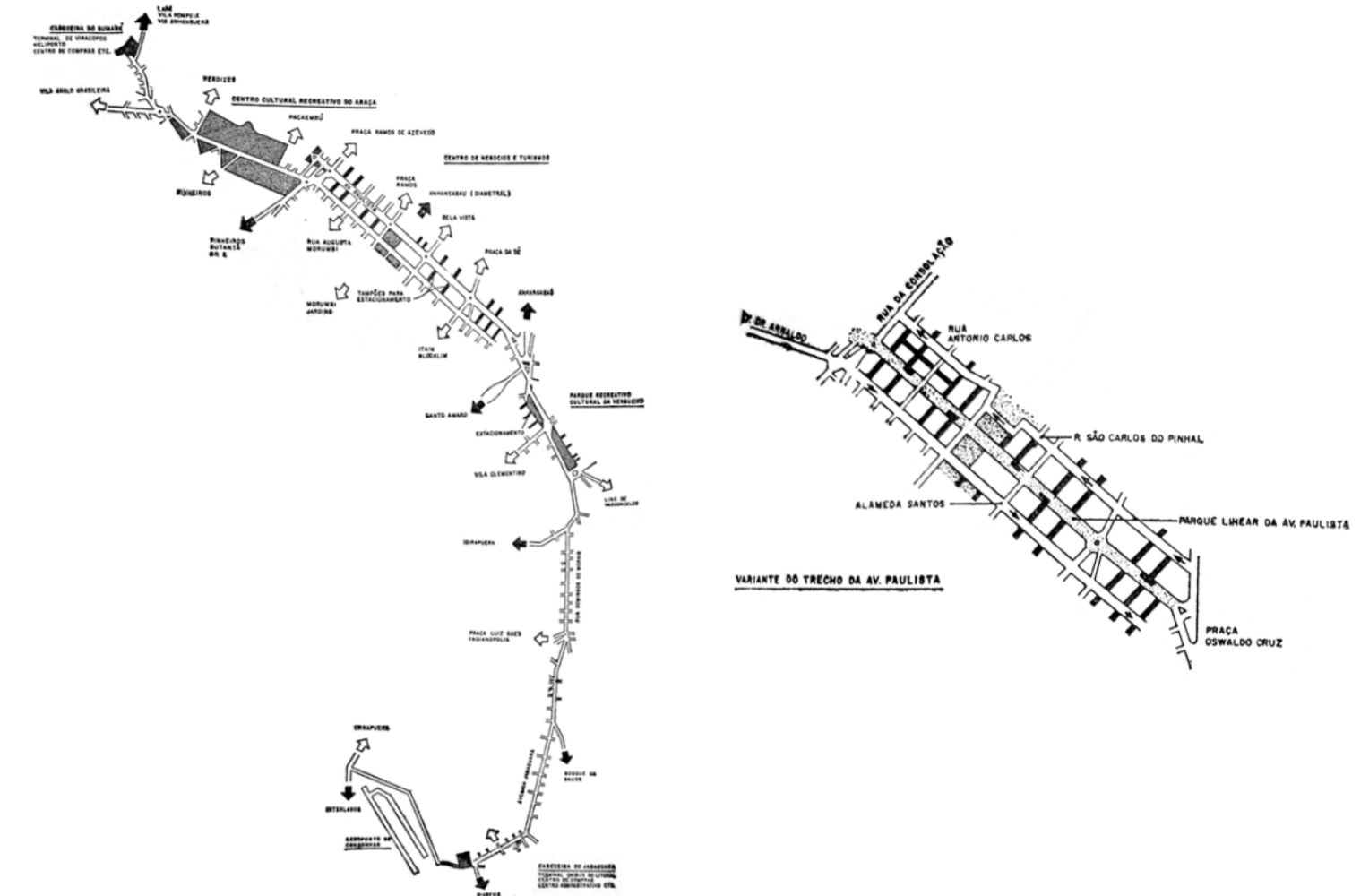
Durante este proceso, se dividió el centro de la ciudad en dos núcleos: el centro principal, compuesto por el *Centro Novo* (Centro Nuevo) y el *Centro Histórico*; y el centro a lo largo de la *Avenida Paulista*, conformado mediante la asimilación del corredor comercial de la *Rua Augusta* con el sector de servicios en expansión en la avenida.

Este movimiento se debió en parte a la saturación de la red de transporte y la estructura vial del centro principal, sumada a la obsolescencia de las condiciones de los edificios, ya que las funciones internas de las oficinas presentaban exigencias cada vez más sofisticadas. Por otro lado, la *Avenida Paulista* ofrecía, además de un fácil acceso, la certeza de un espacio organizado y la posibilidad de adquirir grandes terrenos para la construcción y desarrollo.

Esta nueva centralidad establecida en torno a la *Avenida Paulista*, asociada a la importancia geográfica de la región dentro del área urbana de San Pablo, resultó en el proyecto *Nova Paulista*.

El proyecto tuvo varias versiones presentadas por diferentes autores: la primera por el arquitecto Jorge Wilhelm en 1964; posteriormente, Roberto Cerqueira César; y en 1968, Candido Malta Campos Filho. Finalmente, el ingeniero José Carlos de Figueiredo Ferraz y el arquitecto Nadir Curl Mezerani dieron continuidad al proyecto.

Las primeras obras comenzaron en 1969 y concluyeron en 1971. Con la aprobación del *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado* en 1971, nuevas obras se iniciaron en la avenida en 1972, pero el alcalde fue destituido de su cargo y su sucesor las canceló, completándose el ensanche de la avenida en 1974.



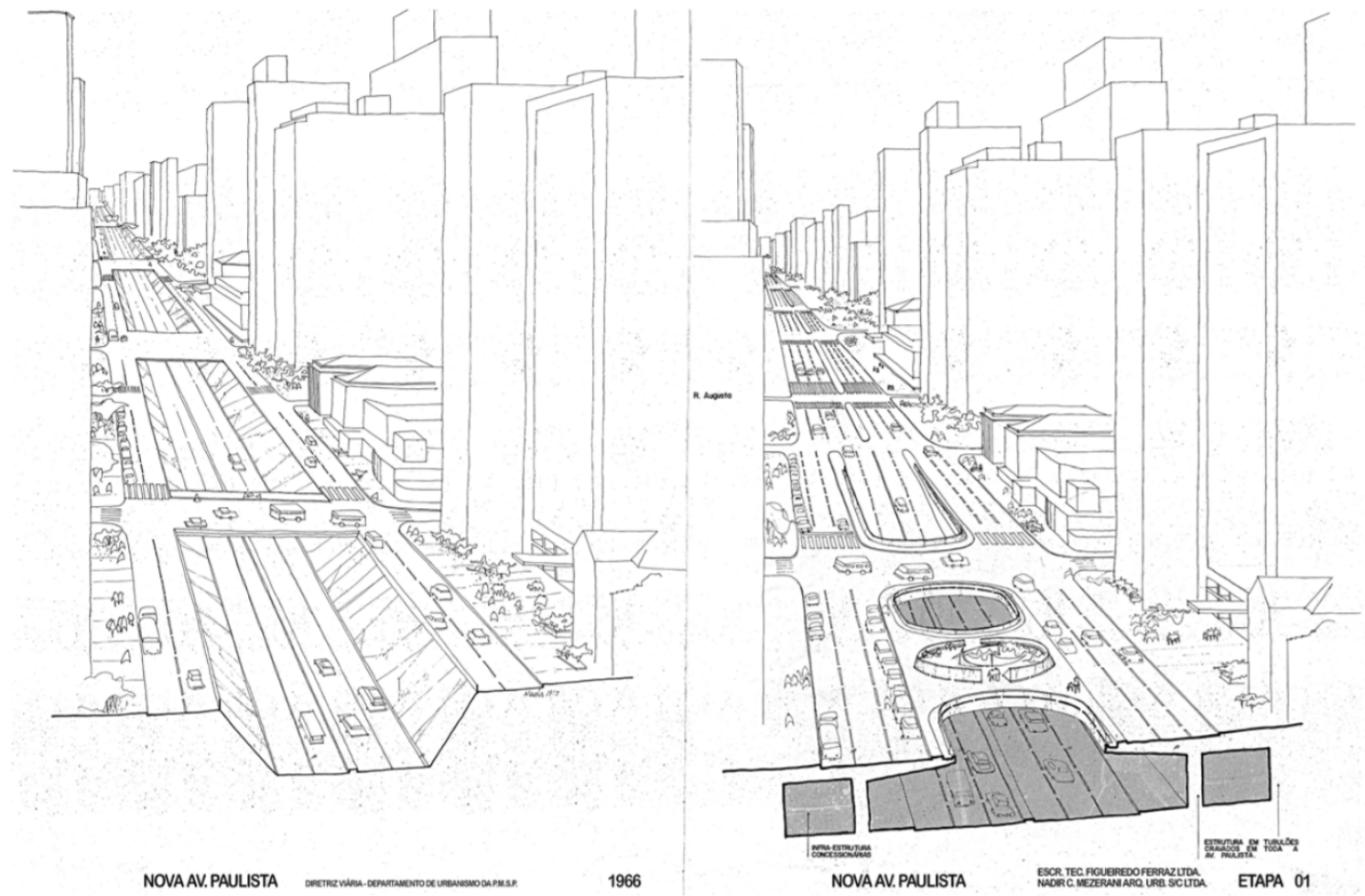
32

33

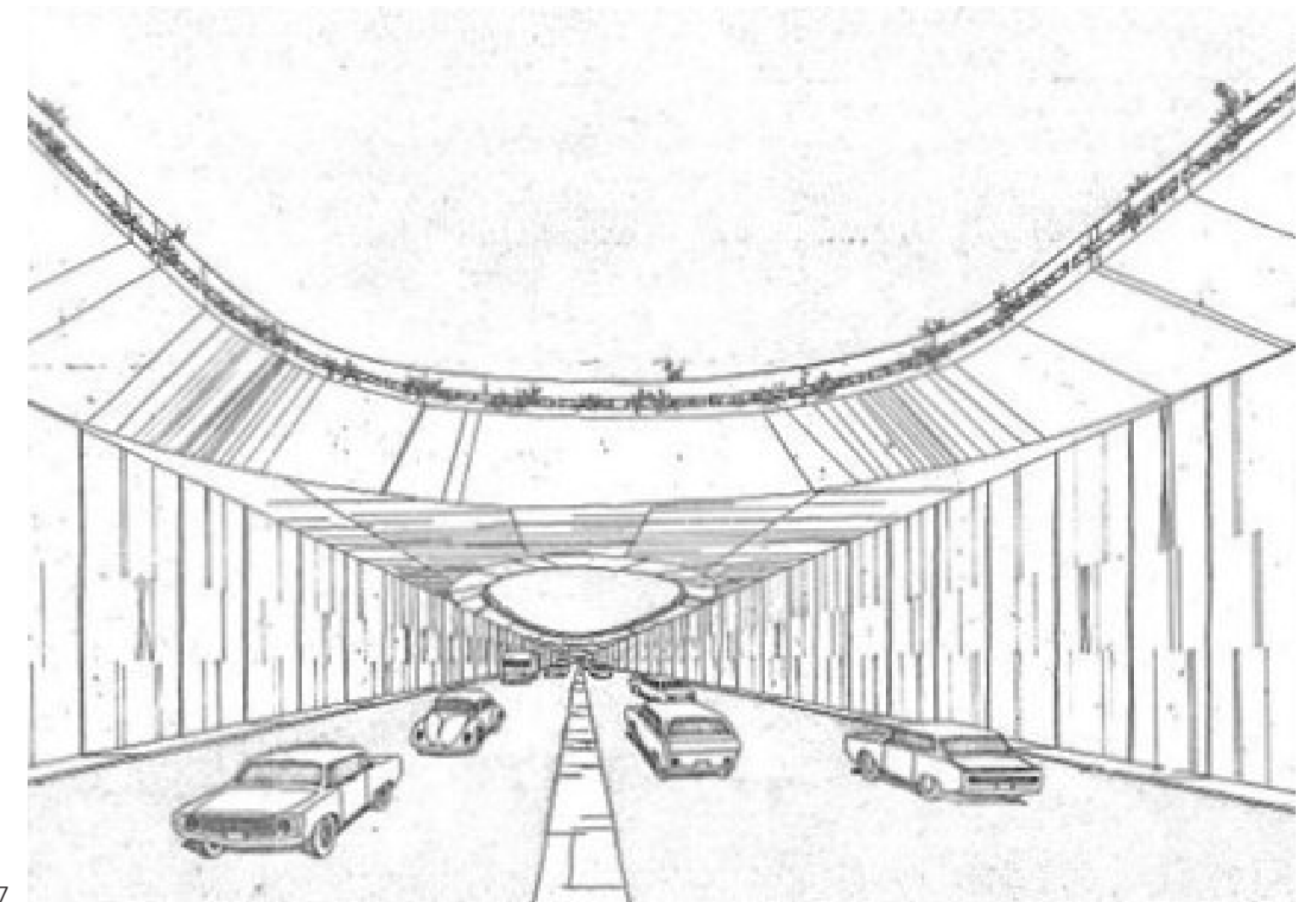


34

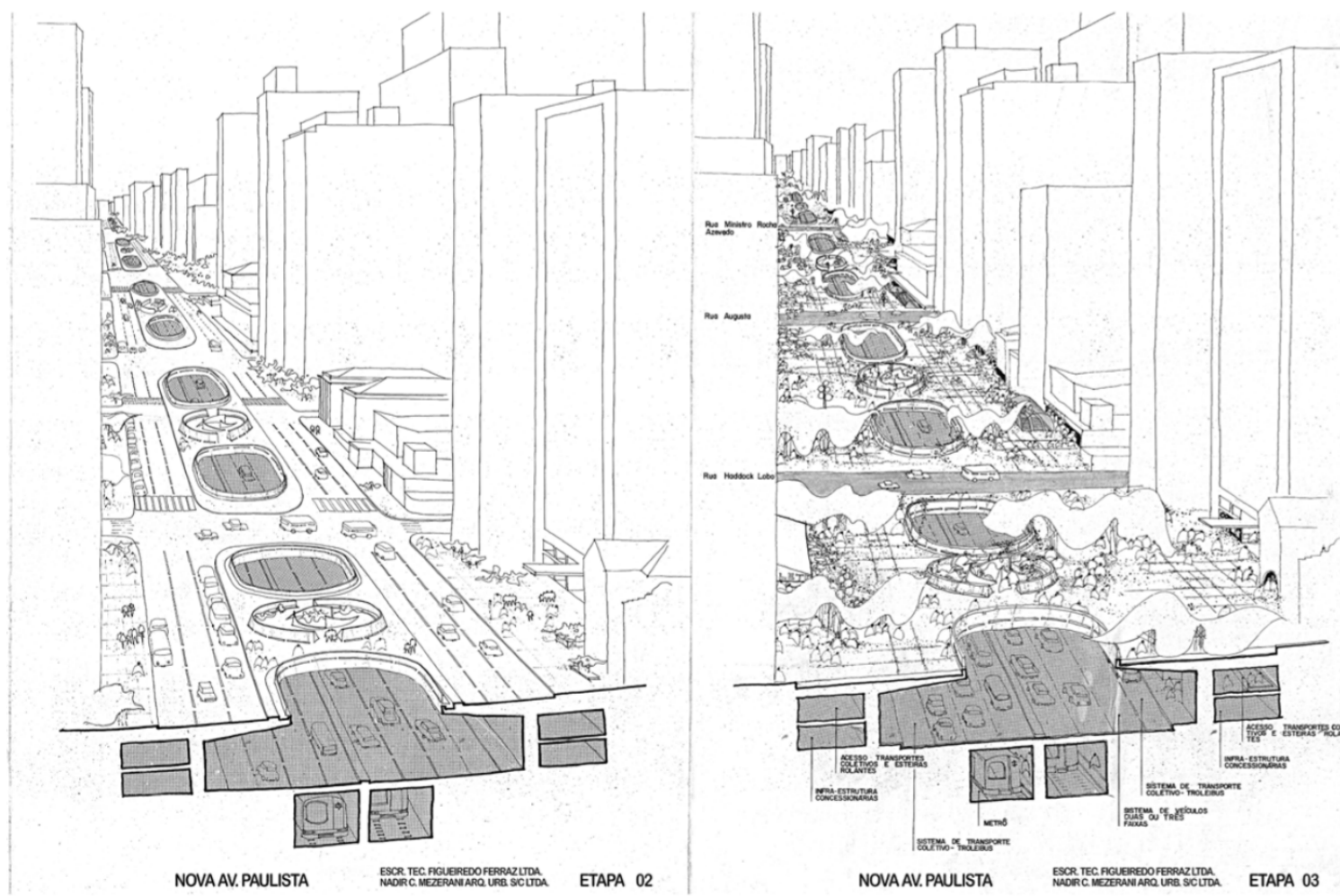
32. Proyecto de la Nova Paulista, 1965.
33. Proyecto de la Nova Paulista, 1965.
32. Proyecto de la Nova Paulista, 1968.



35



37



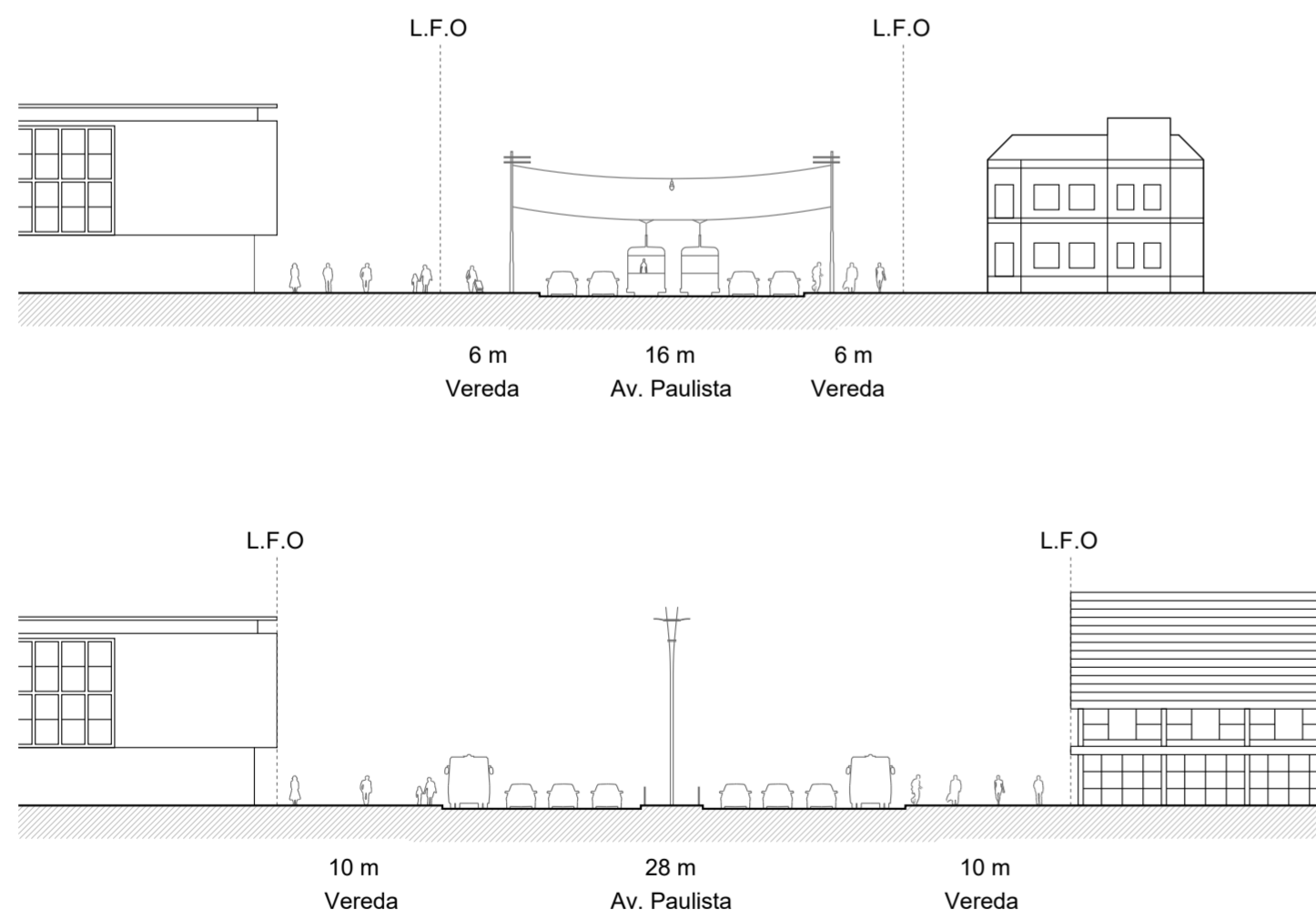
36



38

35. Versiones del Proyecto de la Nova Paulista.
36. Versiones del Proyecto de la Nova Paulista.

37. Proyecto de túnel para la Nova Paulista.
38. Túnel de la Avenida Paulista



39.

39. Diagrama del ensanchamiento de la Avenida Paulista.



40.



41.

40. Avenida Paulista, 1969.
41. Avenida Paulista, 1983.

La Red de Metro

El primer sistema de transporte público masivo en San Pablo fue la red ferroviaria de *São Paulo Railway* (Ferrocarril de San Pablo), implementada en 1867. Este fue fundamental para el nacimiento de muchos barrios aledaños al ferrocarril que posteriormente conformaron la ciudad. No obstante, el primer sistema de transporte verdaderamente urbano de San Pablo fue el tranvía, con su primera implementación en 1872.

En 1900, la *Tramway, Light & Power Company* (Compañía de Tranvía, Luz y Energía) se hizo cargo del tranvía en San Pablo y comenzó a implementar los primeros tranvías eléctricos, proliferando hasta la década de 1920, alcanzando 258 kilómetros de línea. En 1927, la compañía canadiense preparó el primer estudio para una red de metro, que se convertiría en el primer estudio de metro para San Pablo.

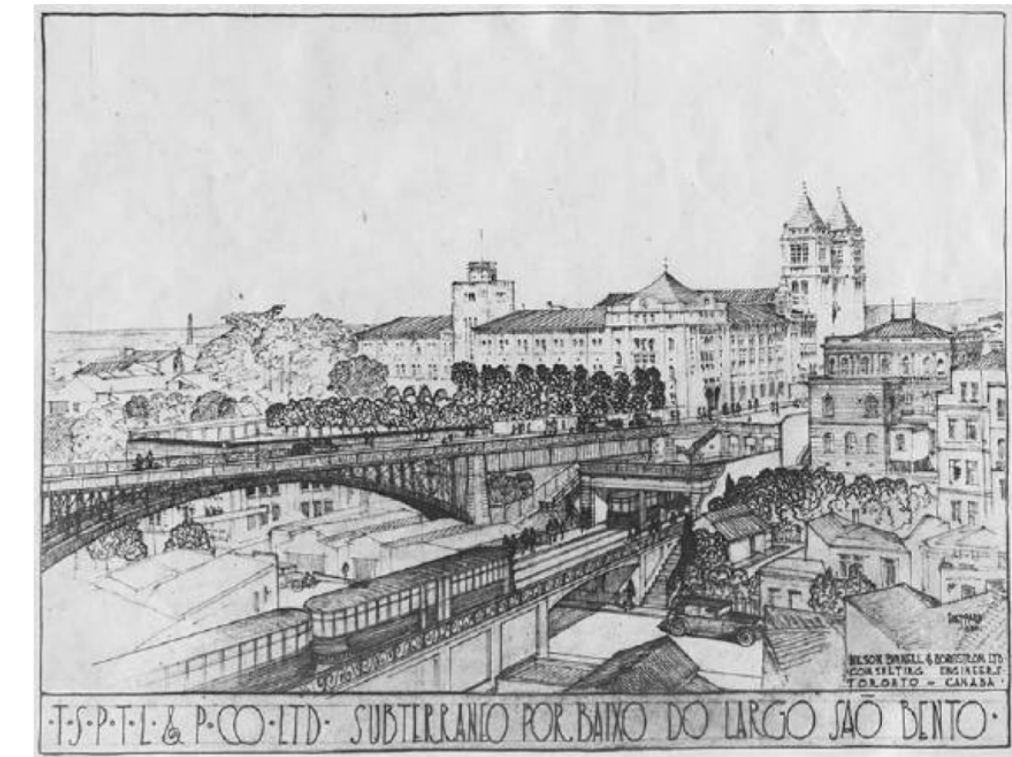
La intención de implementar el nuevo sistema perdió fuerza con la introducción de los trolebuses, propulsados por electricidad, y posteriormente con autobuses, propulsados por diesel. En este periodo surgió el ingeniero Presta Maia al frente de la *Secretaria de Obras da Cidade* (Departamento de Obras Públicas de la Ciudad), y con él se inauguró la concepción del modelo de crecimiento urbano conocido como rodoviarista cuyo principal instrumento fue el *Plano de Avenidas* (Plan Avenidas) de 1930. Además, en 1956, Presta Maia lanzó el programa denominado *Anteprojeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano* (Anteproyecto de Sistema Metropolitano de Transporte Rápido). De todas formas, todas las iniciativas para la implementación efectiva de una red de metro se pospondrán hasta los años 1960.

En 1966, el entonces alcalde de San Pablo, José Vicente Faria Lima, estableció el *Grupo Executivo Metropolitano* (Grupo Ejecutivo Metropolitano), que más tarde evolucionaría hacia la *Companhia do Metrô de São Paulo* (Compañía de Metro de San Pablo). En 1968, se inició un concurso para dos estudios paralelos destinados a abordar el crecimiento metropolitano asociado a la implementación del nuevo sistema de transporte. Tanto el *Plano Urbanístico Básico* (Plan Básico Urbano) como el *Sistema Integrado Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo* (Sistema Colectivo Rápido Integrado de la Ciudad de San Pablo), nombres de ambos estudios, condujeron a la creación de una red de metro de 450 kilómetros, aprovechando la infraestructura ferroviaria ya existente. Esta propuesta fue la primera en incorporar plenamente la red ferroviaria preexistente como parte del sistema metropolitano.

Como resultado, el extenso proyecto presentó la primera propuesta completa para la *Red Básica do Metrô* (Red Básica del Metro) con un recorrido de 62,2 kilómetros que se implementaría en un plazo de diez años.

La primera línea en construirse fue la *Linha 1 - Azul* (Línea 1 - Azul), inaugurada entre 1973 y 1975.

Las obras de la *Linha Paulista* (Línea Paulista), tramo inicial de la *Linha 2 - Verde* (Línea 2 - Verde), comenzaron en 1987. Su primer tramo, *Consolação-Paraíso*, se puso en funcionamiento en 1991. La Línea Paulista estaba planificada desde el primer estudio de la red de metro realizado para San Pablo, presentado en 1968 por el consorcio alemán HMD (Hochitief, Montreal, Deconsult). Aunque el trazado de la línea fue prácticamente el mismo, la ubicación de las estaciones fue diferente. Inicialmente, se proyectaron estaciones en la *Avenida Paulista*, como *Augusta*, *Trianon*, *Brigadeiro* y *Oswaldo Cruz*, situadas en las intersecciones con estas calles, no desplazadas como se construyeron finalmente. La *Estación Consolação*, ubicada donde ahora se encuentra el *Edifício Av. Paulista*, fue originalmente la estación *Augusta*, y la futura conexión con la *Linha 4 - Amarilla* (Línea 4 - Amarilla), en ese mismo punto, estaba planeada para estar en *Clínicas*, no en su posición actual.

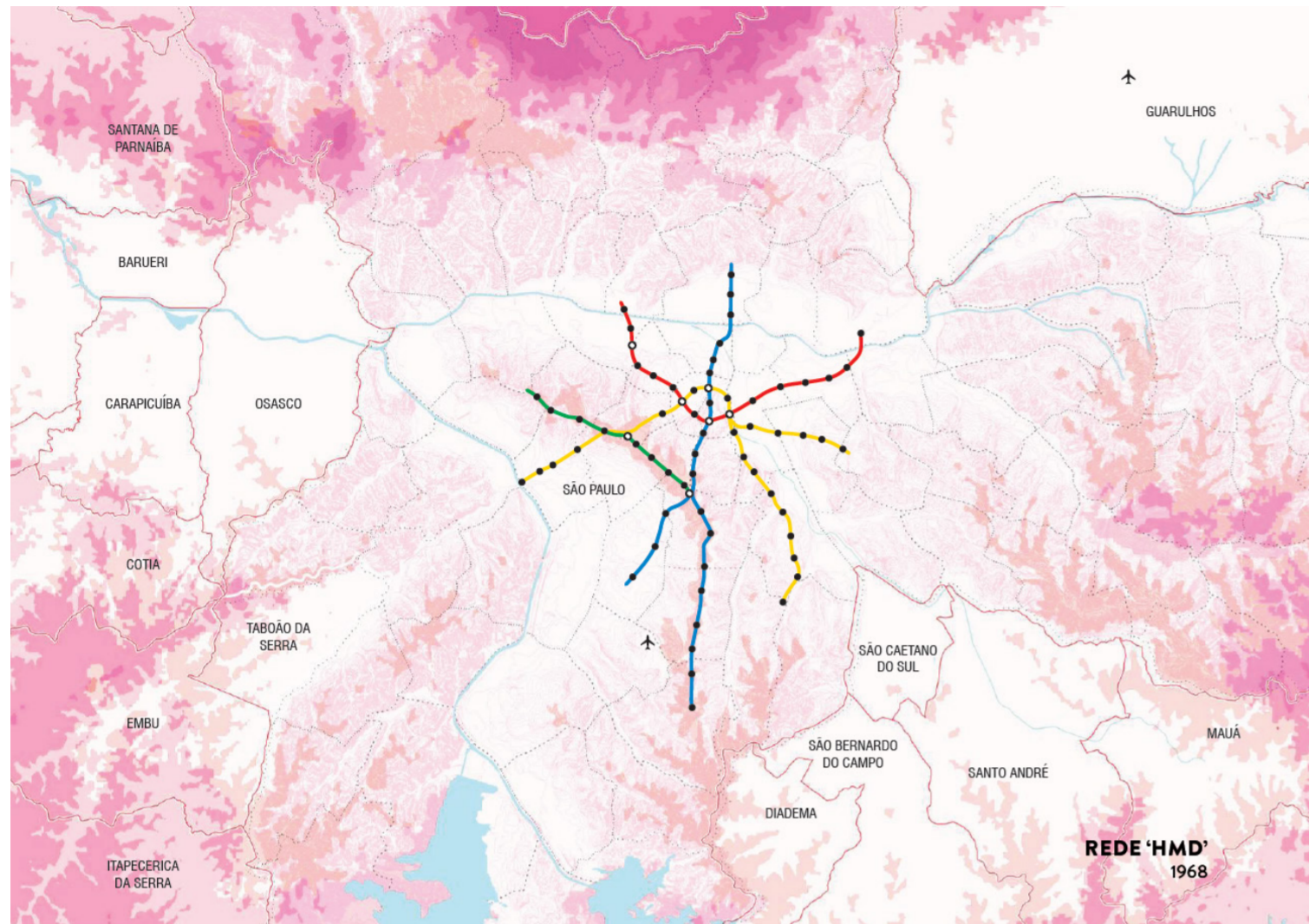


42

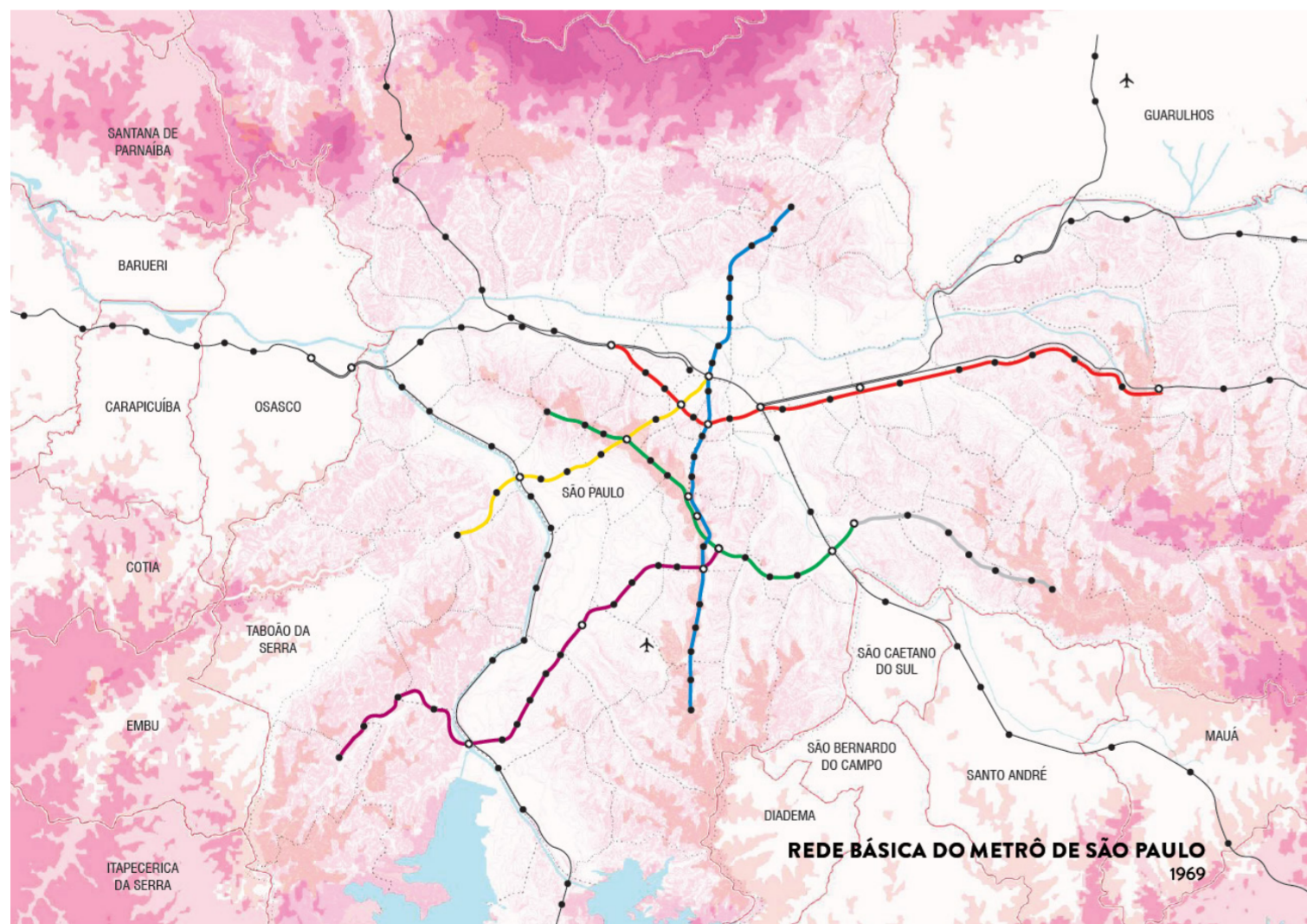


43

42. Proyecto del São Paulo Railway, 1920.
43. Mapa de la red de metro propuesta por Tramway, Light & Power Company, 1927.



44

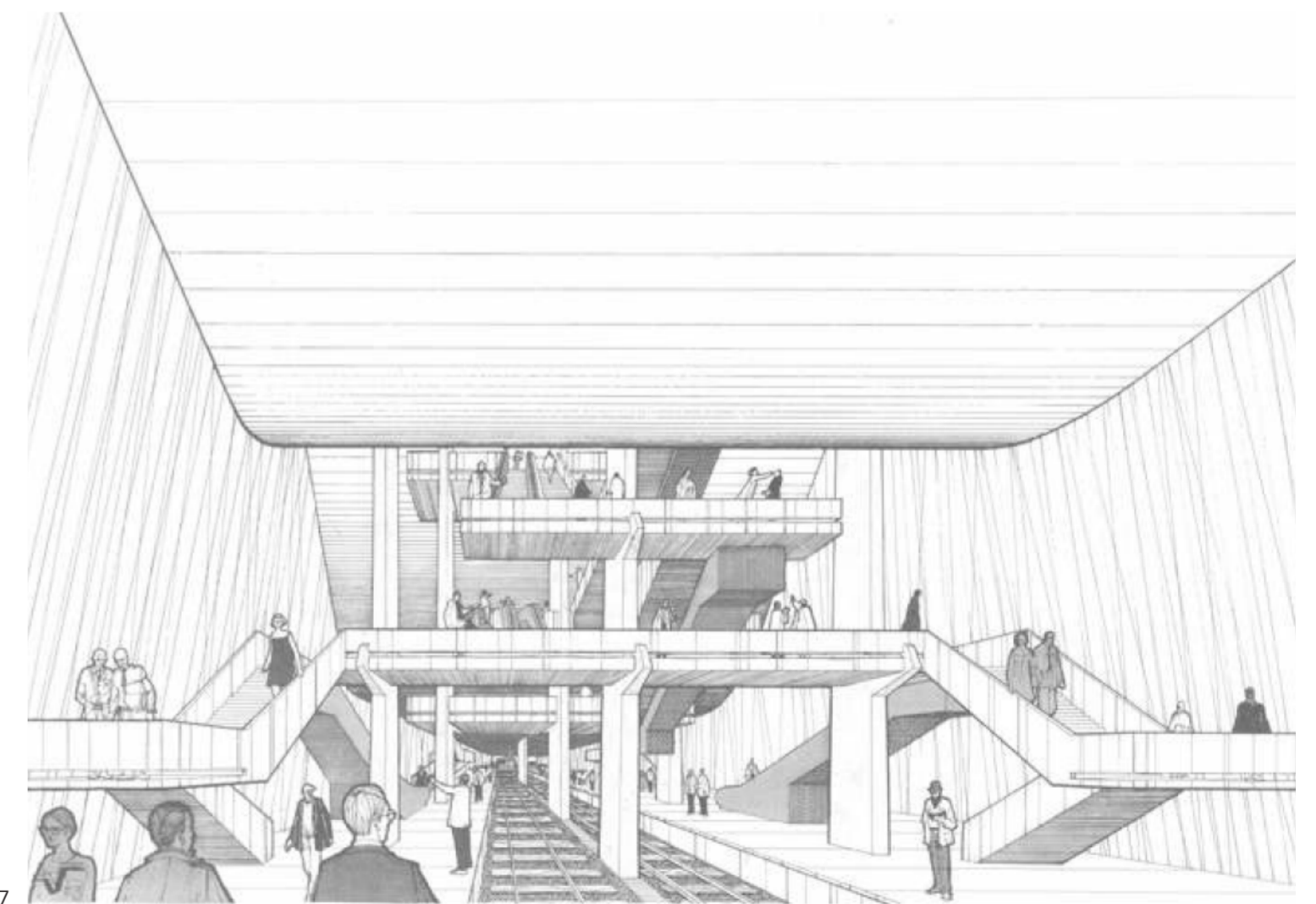


45

44. Red HDM, 1968.
45. Red Básica del Metro, 1969

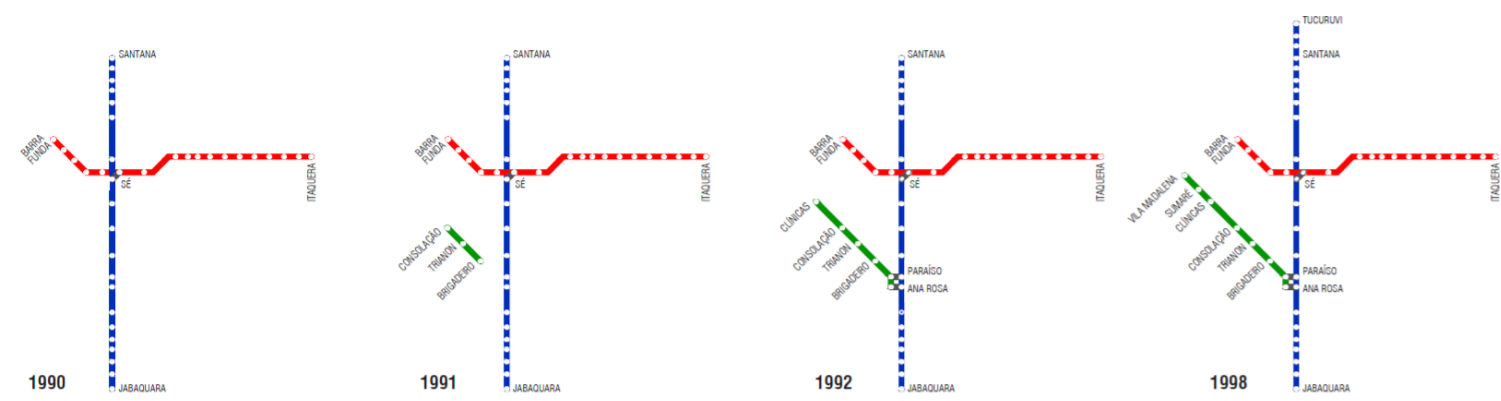


46

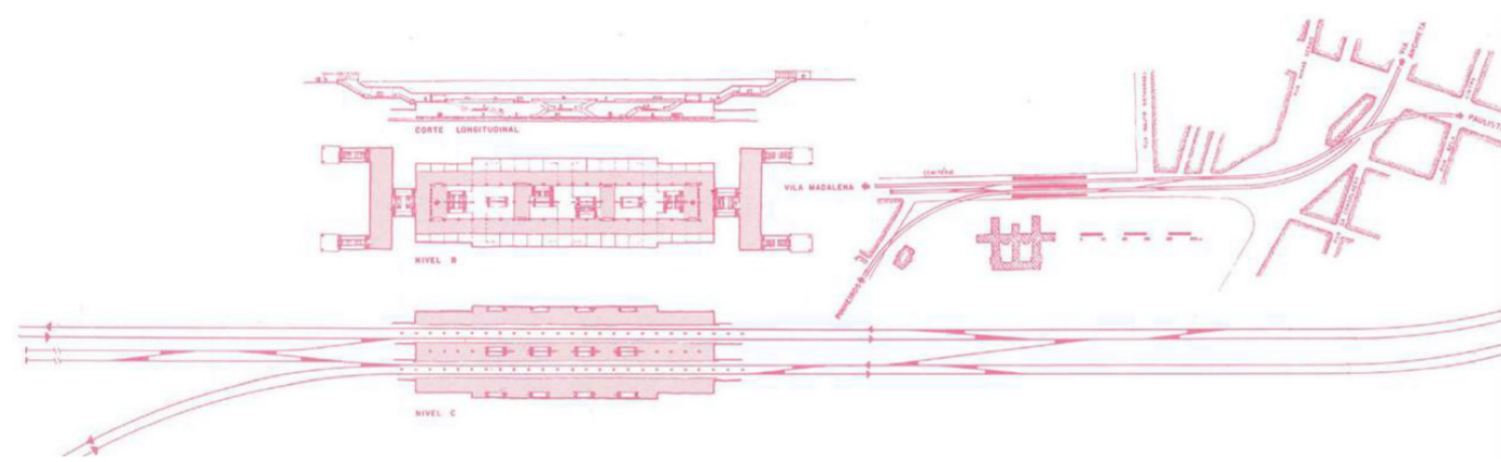


47

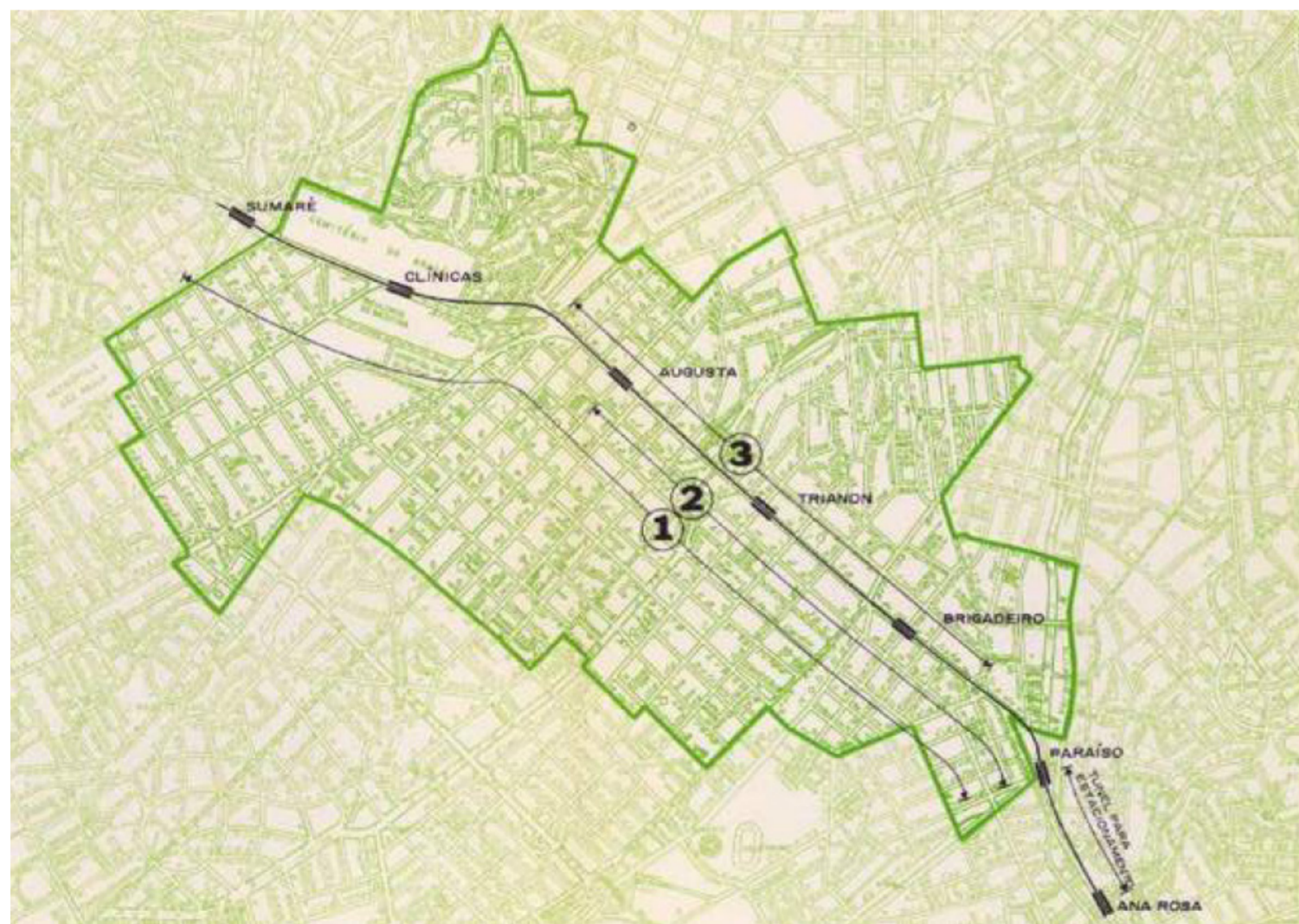
46. Marcello Fragelli en la Estación Liberdade.
47. Estação Liberdade 1975.



48

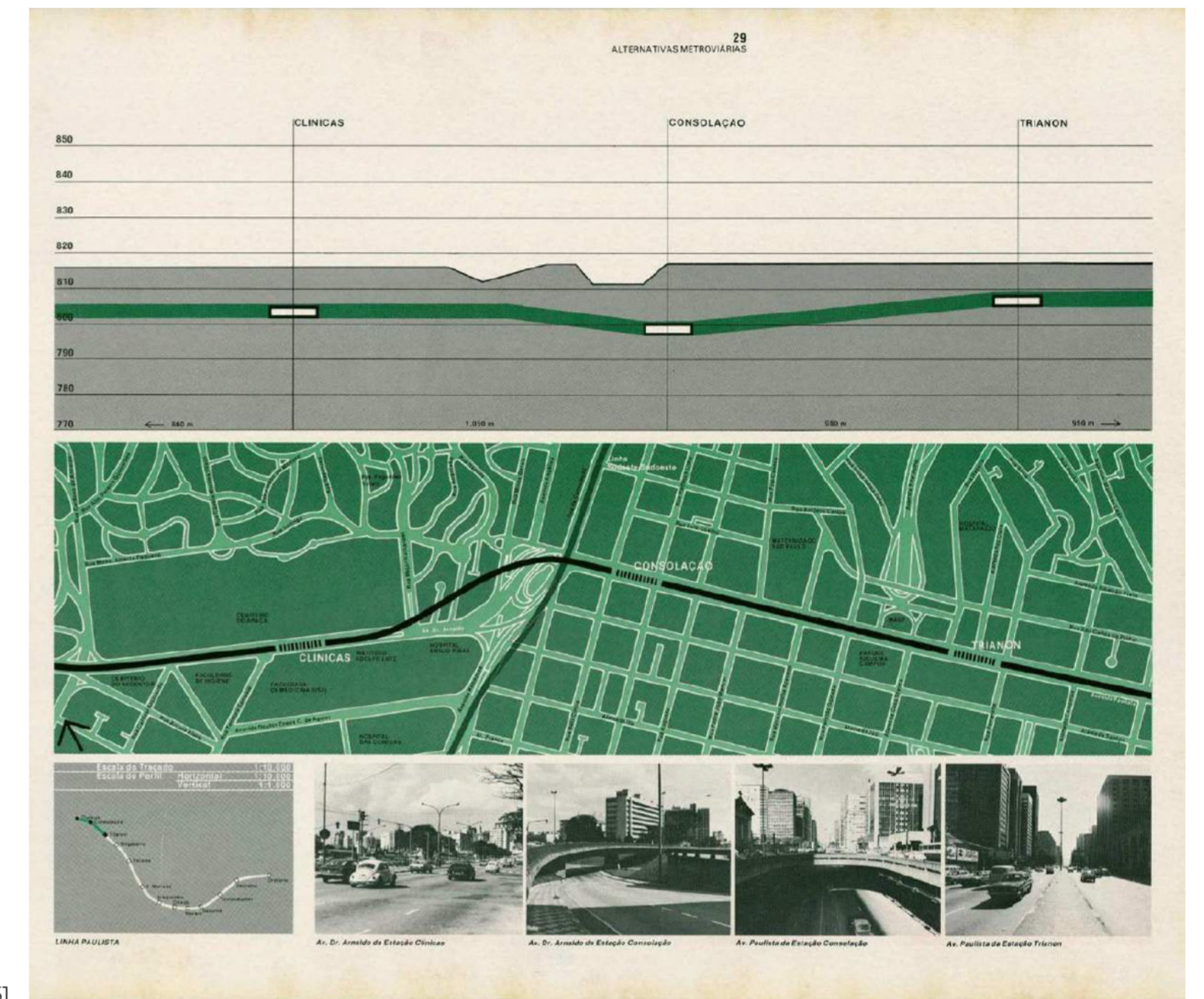


49

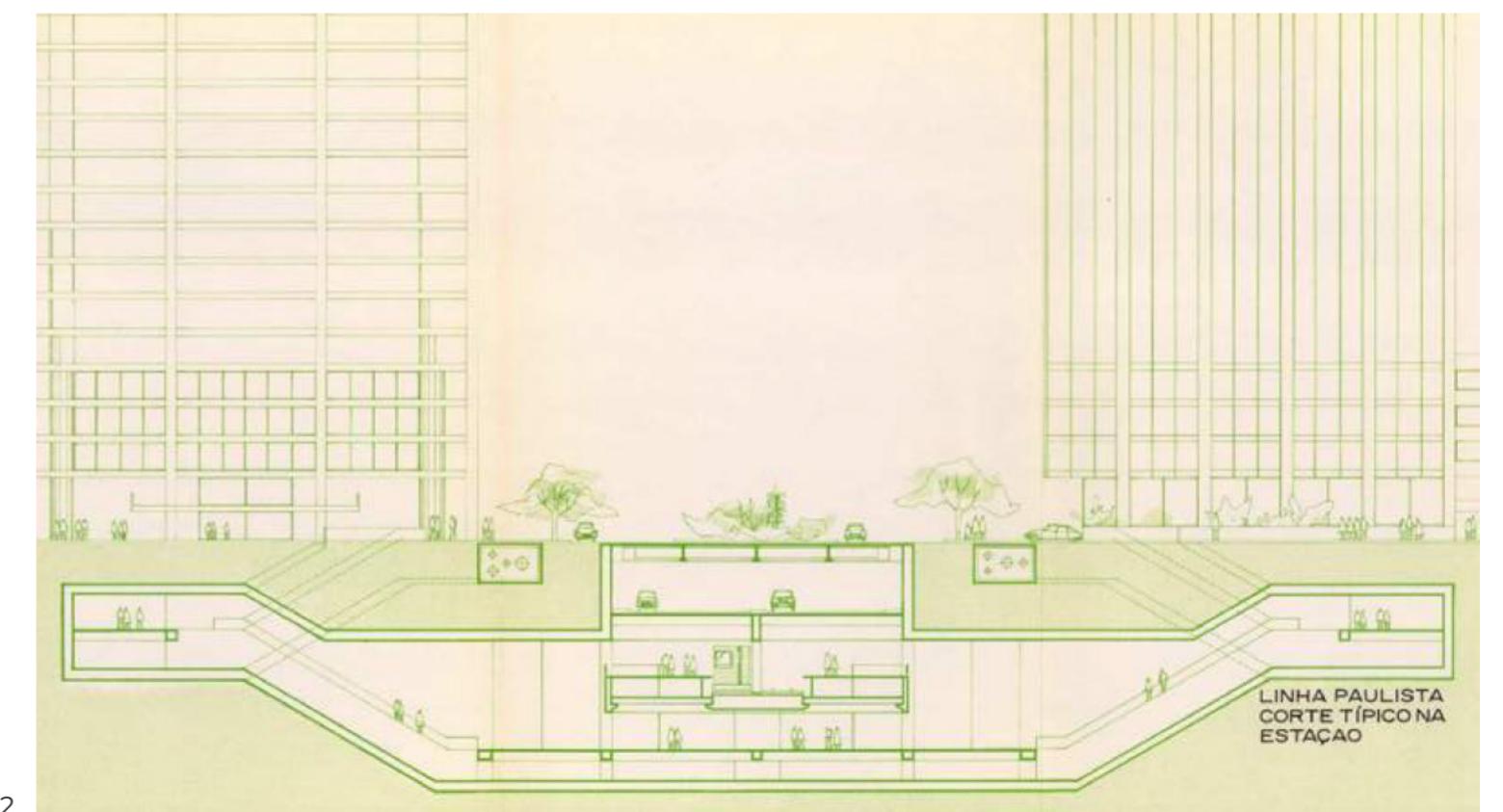


50

48. Evolución de la red de metro, 1998.
49. Propuesta para la Estação Clínicas, 1968.
50. Trazados alternativos para la Línea Paulista, 1973.



51



52

51. Corte del trazado de la Línea Paulista, 1980.
52. Tipología de estación para el proyecto de la Nova Paulista, 1973.

La Estação Consolação

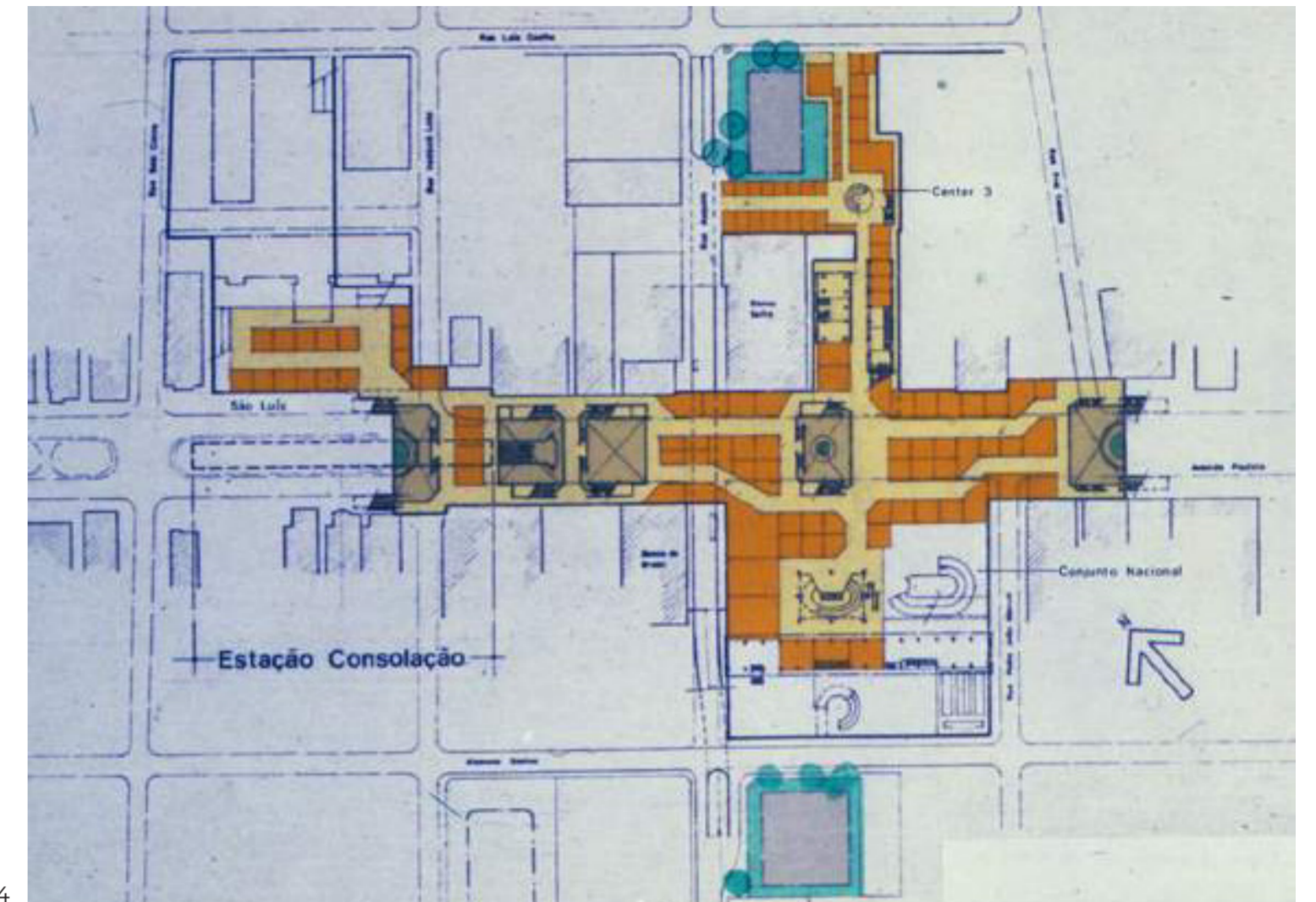
La *Estação Consolação* (Estación Consolação) se encuentra estratégicamente ubicada en la confluencia de la *Rua da Consolação*, *Av. Dr. Arnaldo*, *Avenida Paulista* y la *Rua Augusta*. Su rol como estación de interconexión con la Línea 4 influye en su diseño y estructura, distinguiéndola de otras estaciones en la *Avenida Paulista*. Esta distinción se refleja en su infraestructura, que incluye una rampa que conecta ambas líneas. La estación se sitúa en proximidad al tramo de la avenida donde se implementó el proyecto de la *Nova Paulista*, abarcando parte de los carriles centrales y manteniendo a nivel solo los carriles laterales.

El diseño integral para toda la extensión de la *Avenida Paulista* implicó la intervención en algunos carriles de circulación, particularmente en los carriles centrales. La *Estação Consolação*, en consecuencia, presenta una mayor profundidad en comparación con otras estaciones en la avenida, con su plataforma ubicada aproximadamente a 18,80 metros por debajo del nivel de acceso. El sistema constructivo de la estación sigue el mismo patrón adoptado para las demás estaciones en la avenida, incorporando un mezzanine que facilita la redistribución de las circulaciones dentro de la estación.

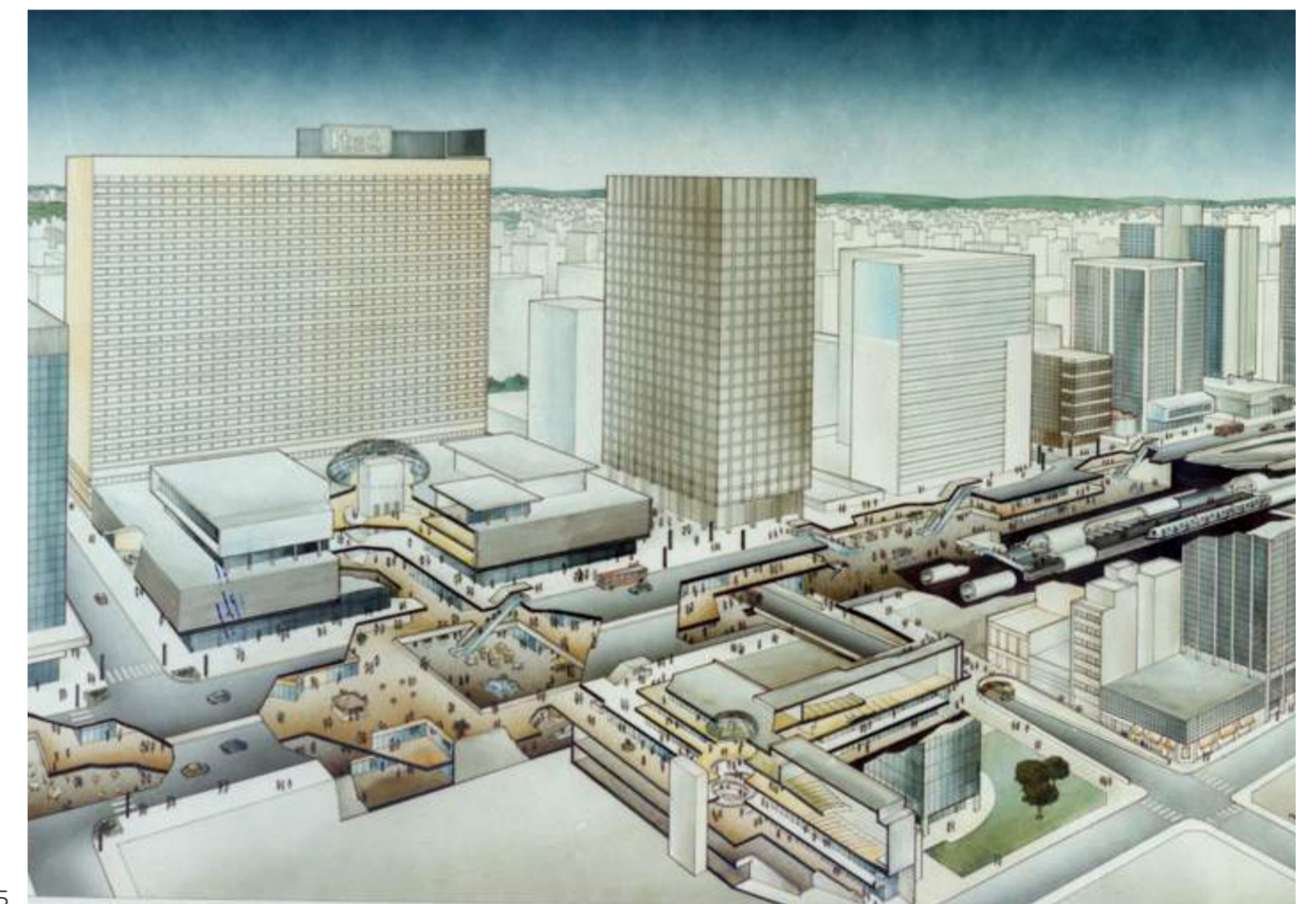


53

53. Propuesta de transformación de las estaciones del metro en galerías comerciales.

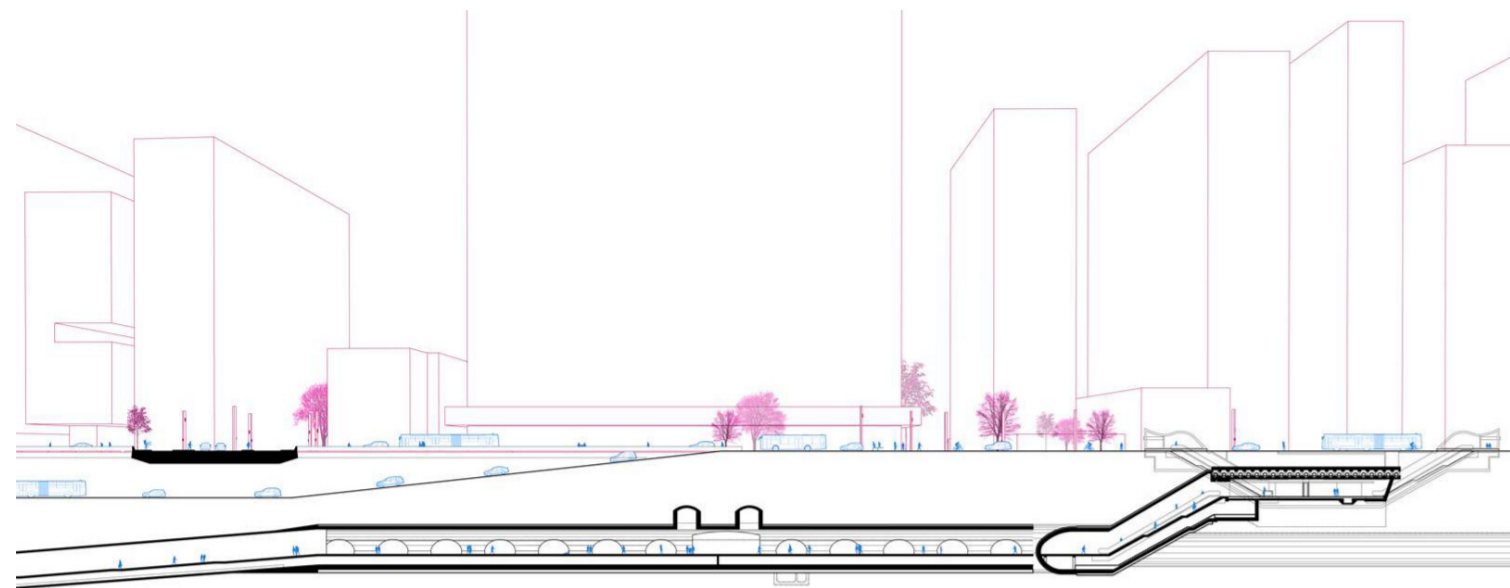


54

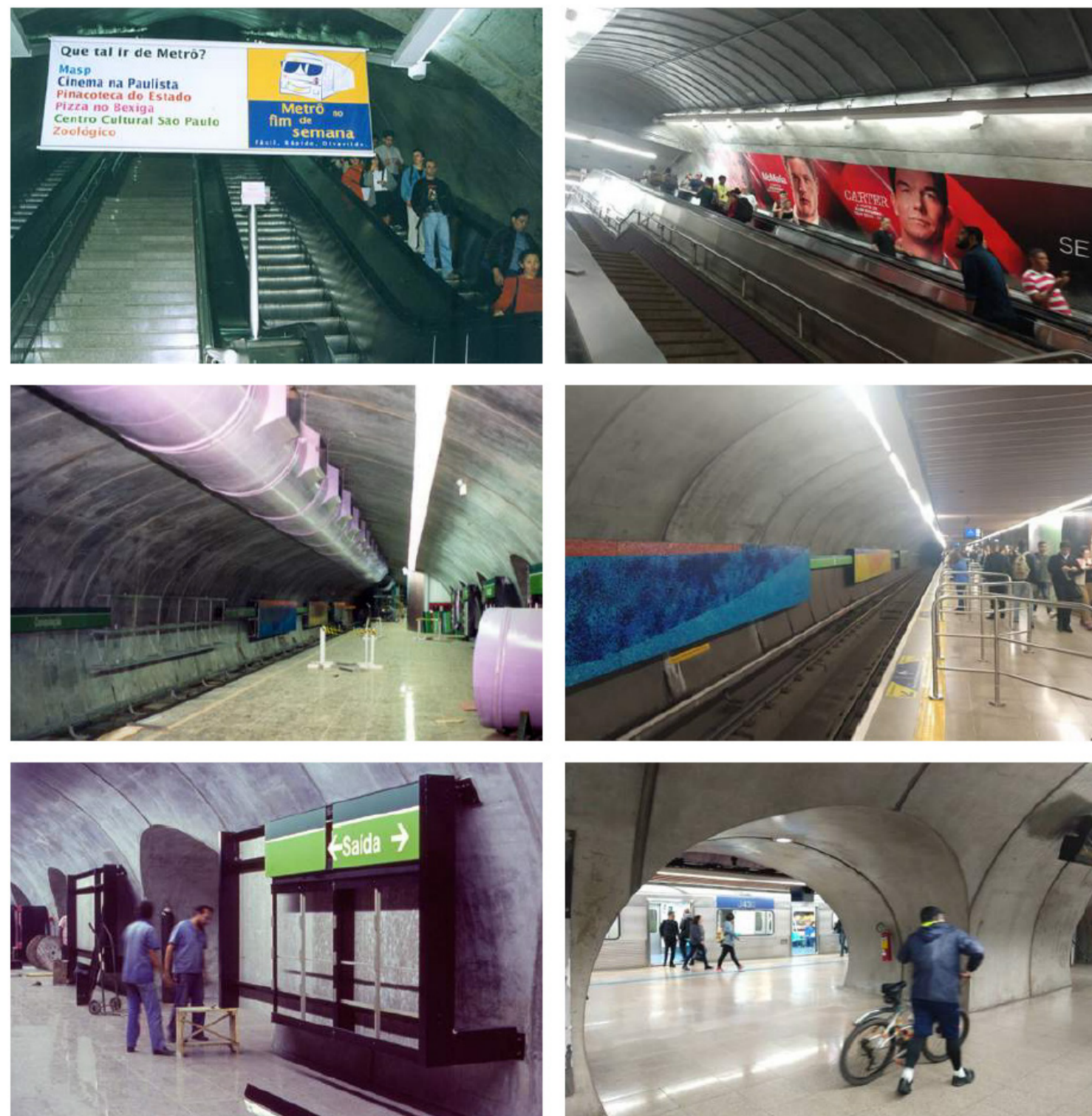


55

54. Propuesta de transformación de las estaciones del metro en galerías comerciales.
55. Propuesta de transformación de las estaciones del metro en galerías comerciales.

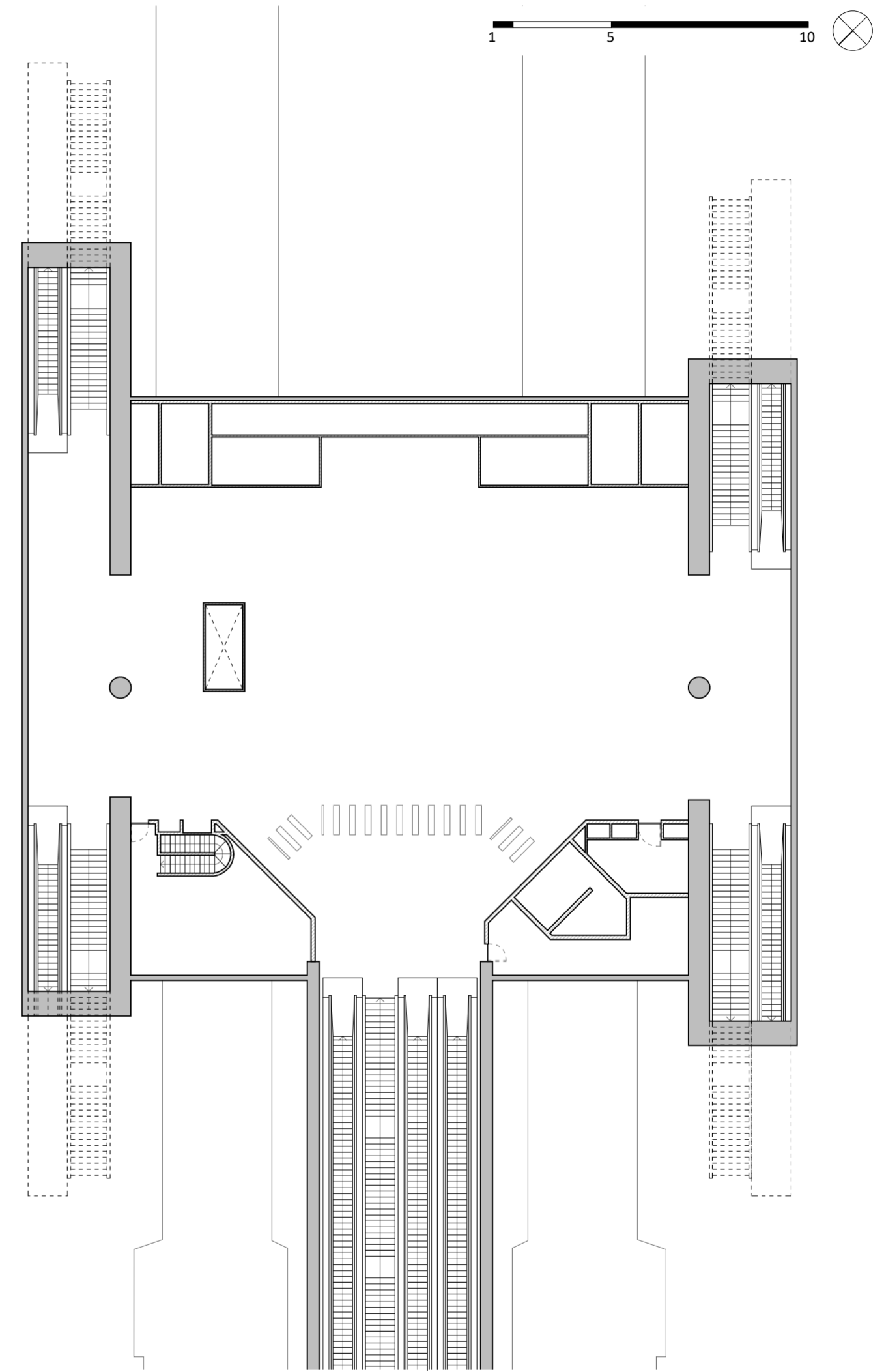


56



57

56. Corte de la Estação Consolação.
57. Estação Consolação, 2019.



58

58. Planta del mezzanine de la Estação Consolação, 2023.

SEGUNDA PARTE

**DIAGNÓSTICO Y
REDESCRIPCIÓN**

Determinación de Sensibilidades

Introducción

La presente investigación se aboca al análisis exhaustivo del estado actual del edificio. Testigo de la evolución arquitectónica y urbana de la ciudad, exhibe deficiencias palpables que reclaman una evaluación detallada.

El estado del edificio expresa deficiencias claras en dos aspectos fundamentales. Por un lado, se encuentra el desuso de gran parte de los locales del edificio, una problemática que se vincula a la amplia oferta y la escasa demanda de oficinas en esta zona de la *Avenida Paulista*, aunque no se puede desconocer los problemas internos, morfológicos y programáticos, del edificio que también aportan al desuso.

Por otro lado, se encuentran las refacciones de muchos de los aspectos del edificio, como por ejemplo la fachada, que se ha convertido en un objeto de análisis casi paradójico, debido a su inversión, ya que no repercutió en mejoras de uso.

Se plantea un recorrido analítico que se divide en cuatro secciones, cada una dirigida a explorar y proponer soluciones para problemáticas específicas que impactan en la habitabilidad y vitalidad del edificio.



59

59. Acceso peatonal a la torre.



60

60. Edificio Av. Paulista, 2023.

La Planta Profunda

Se identifica una problemática en la configuración de las plantas, tanto en el basamento como en la torre. Esto ocurre porque los espacios carecen de la ventilación y la iluminación natural adecuadas.

A diferencia de otros edificios tipológicamente similares, como el *Edificio Conjunto Nacional* de David Libeskind, de 1955; el *Edificio Palácio Quinta Avenida* de Pedro Paulo de Mello Saraiva y Miguel Juliano, de 1959; el *Edificio Sudamericano* de Brasil, actualmente la Sede del Banco Itaú, de Rino Levi, de 1961; entre otros, la decisión de ubicar el núcleo de servicios del edificio en la cara longitudinal del mismo desfavorece los sectores centrales de las plantas que ya presentan dificultades de acceso a la iluminación y renovación de aire natural.

Además, en el sector más vulnerable del edificio, el basamento, no se contempla un atrio, a diferencia de lo observado en la *Lever House* del estudio Skidmore, Owings and Merrill (SOM), de 1952. Esto agudiza la insalubridad de los espacios centrales de la planta, lo cual en cierto porcentaje justifica su desuso.

Además, al momento de realizar el proyecto no existían edificios linderos. Rápidamente, en un lapso menor a una década, el edificio se vio rodeado de construcciones de mayor altura que lo privaron de sus condiciones originales de asoleamiento.

De esta manera, se articula la necesidad de reorganizar las plantas para mejorar las condiciones habitacionales en el edificio.



61

61. Vista exterior del núcleo de servicios, 1965.

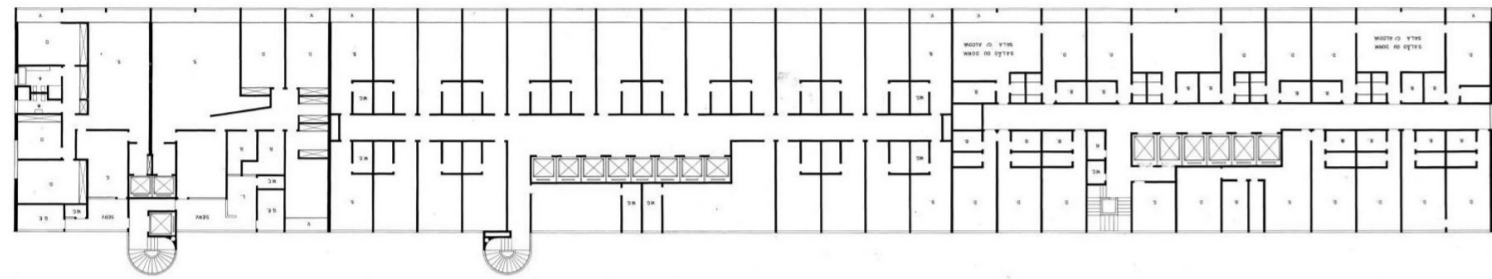


62

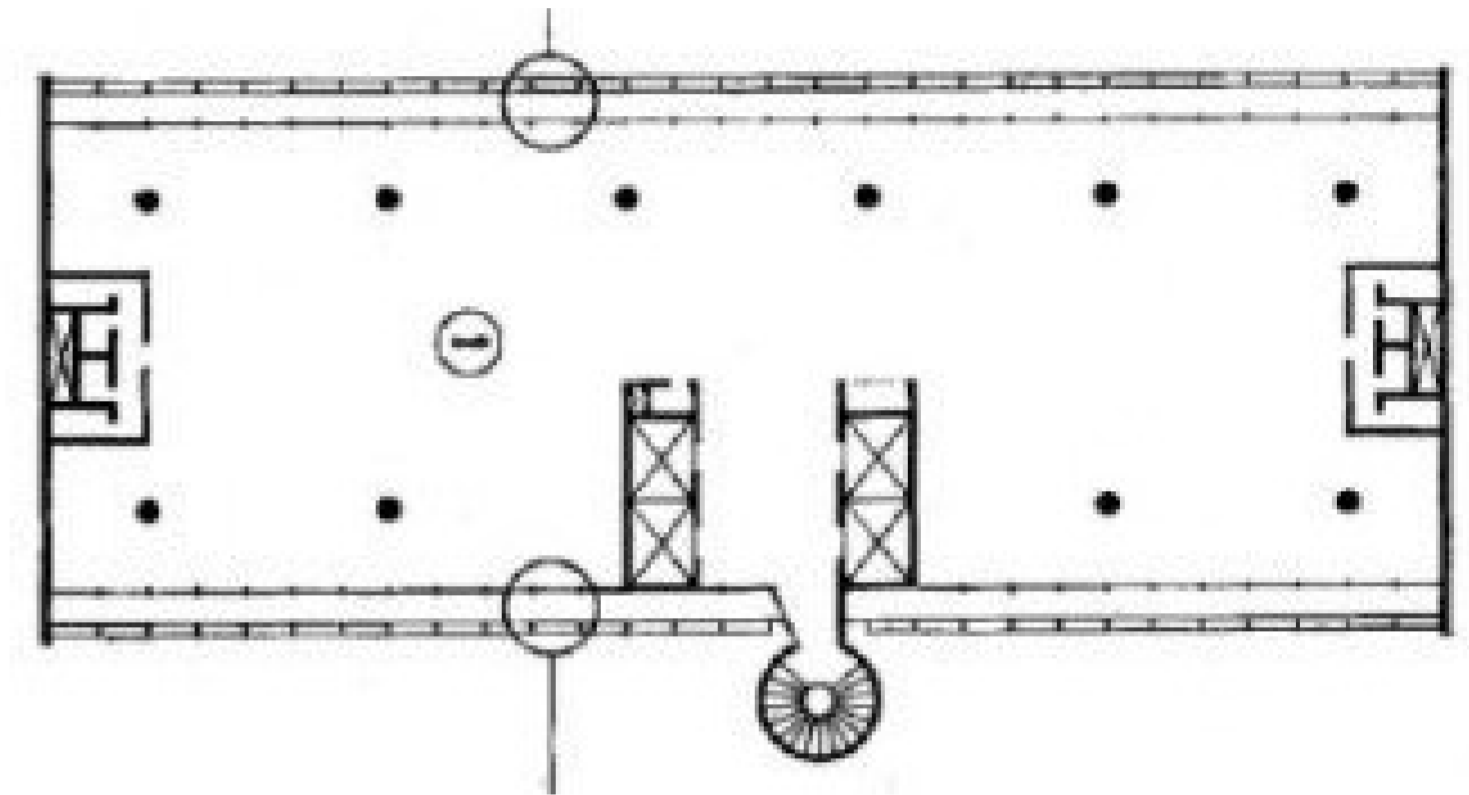


63

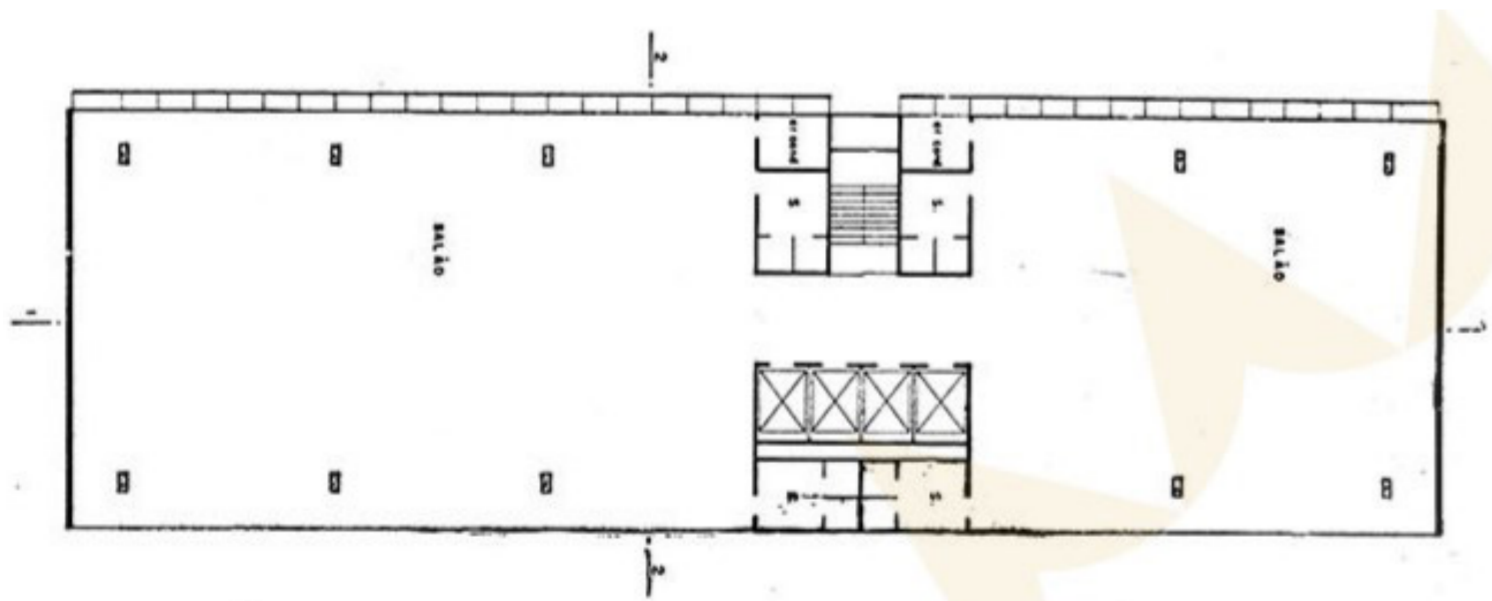
62. Vista interior de local habitable del basamento.
63. Vista interior de local habitable de la torre.



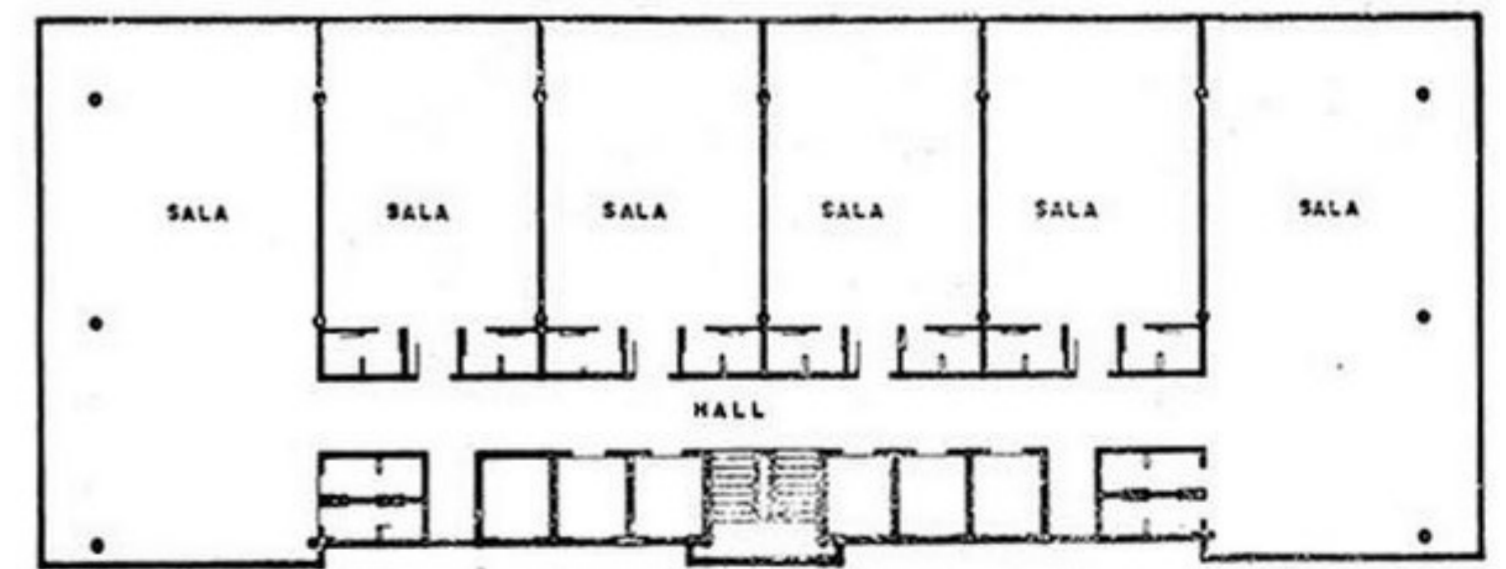
64



66



65



67

64. Planta del Conjunto Nacional, 1955.
65. Planta del Edificio Palácio Quinta Avenida, 1959.

66. Planta del Edificio Sudamericano, 1961.
67. Planta del Edificio Av. Paulista, 1965.

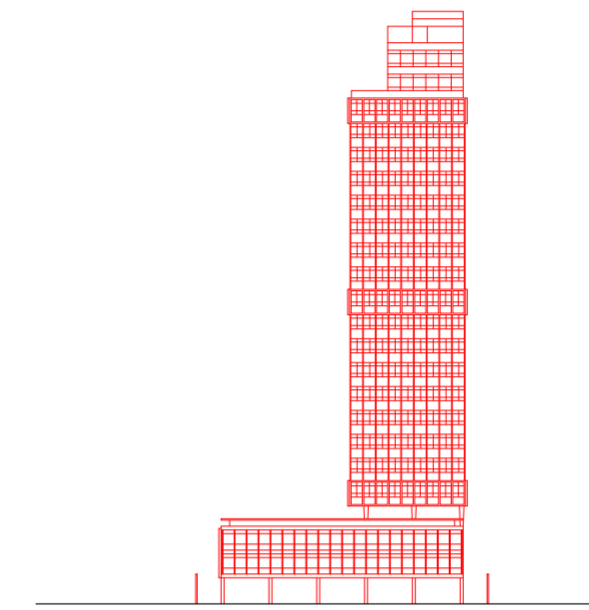


68

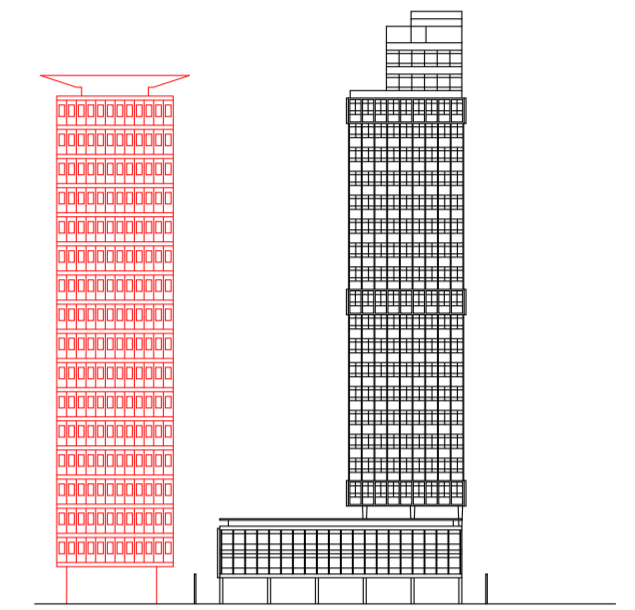


69

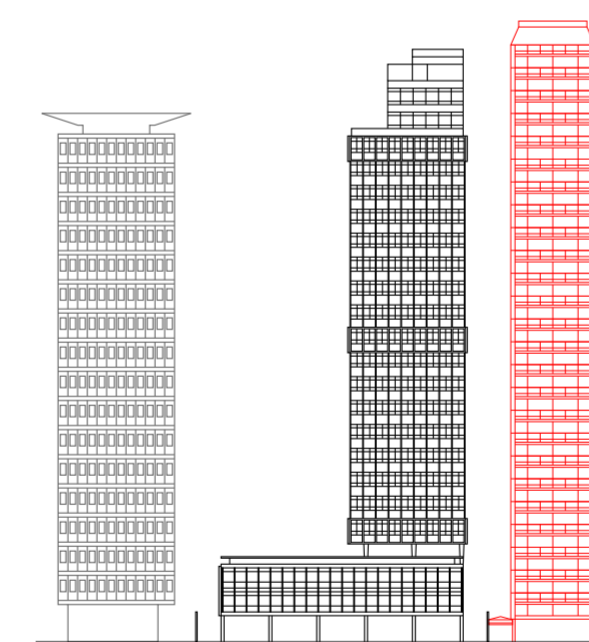
68. Vista del Basamento de la Lever House.
69. Vista del Basamento del Edificio Av. Paulista.



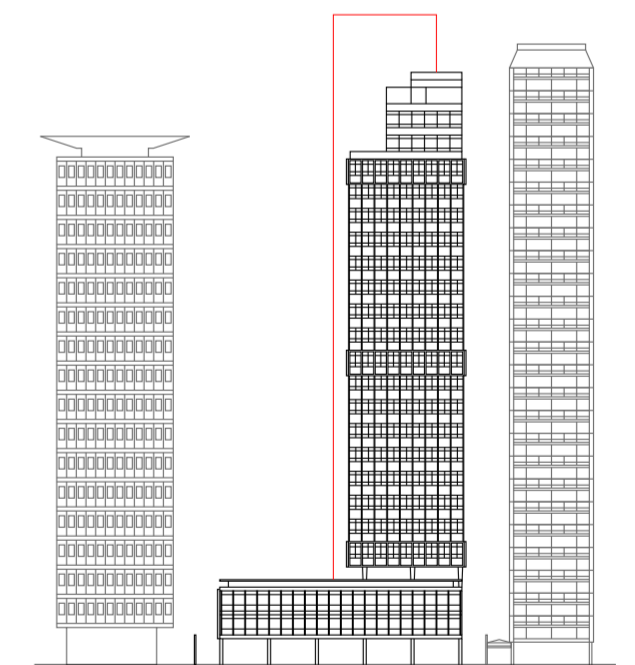
1965



1968



1970



1971

70

70. Secuencia de la construcción de edificaciones linderas.

El Núcleo de Servicios

Se identifica una problemática en la configuración en los núcleos de servicios, tanto en la galería comercial como en la torre, ya que no son autosuficientes.

Aproximadamente a 40 años de su inauguración, el edificio tuvo que ser actualizado para verificar las necesidades en Seguridad e Higiene contemporáneas. Esto resultó en una reorganización en sus núcleos de servicios pero sin modificar las dimensiones y elementos del mismo. Esto quiere decir que elementos como los ascensores y escaleras mantuvieron sus proporciones originales desde el momento que fueron concebidos, en la década de 1960.

Puntualmente, los cambios que se realizaron fueron, principalmente en la torre, la inclusión de una antecámara en la escalera de evacuación, la cual fue resuelta con una instalación de dos puertas que seccionan el corredor de circulación horizontal de la planta. Además, a raíz de la deficiencia de la escalera de evacuación de la torre respecto a los parámetros legislativos para su verificación, se optó por instalar una nueva escalera de evacuación por fuera del edificio, que posteriormente comenzó a compartir con el edificio lindero *Edificio Central Park*.

Por su parte, el basamento también presenta deficiencias en sus circulaciones internas originales, y su actualización devino en la implementación de escaleras mecánicas adicionales a la escalera original. No obstante, para el caudal supuesto para su uso comercial, su capacidad es insuficiente.

De esta manera, se articula la necesidad de reorganizar núcleos autosuficientes en el edificio.



71

71. Vista exterior de la escalera de evacuación y puentes entre edificios, 2023.



72



73

72. Vista interior del núcleo de servicios.
73. Vista interior del núcleo de servicios.

La Vacancia

Se identifica una problemática en la ocupación actual del edificio, tanto en el basamento como en la torre. Gran parte del edificio se encuentra en desuso.

Las problemáticas presentes en la situación actual del edificio no se limitan a las condiciones otorgadas por el proyecto original únicamente. El *Edificio Av. Paulista*, como se viene mencionando, se sometió a numerosas intervenciones y actualizaciones en pos de atender un problema puntual y buscar mejorar esa condición comprometida. No obstante, pese a los esfuerzos en proveer un edificio acondicionado para desarrollar actividades, existe un gran porcentaje de vacancia.

En detalle, el basamento cuenta con oferta comercial solo en sus locales en planta baja y sobre el frente hacia la avenida, y los locales del contrafrente y de los dos niveles superiores se encuentran clausurados. Adicionalmente, no existe registro del uso del basamento comercial en las últimas décadas.

La torre, por su parte, cuenta con un uso del 70% aproximadamente, lo cual deviene en niveles de la misma casi en situación de abandono y, en consecuencia, deterioro a partir de la falta de mantenimiento de sus inquilinos. Además, los dos niveles que cuentan con acceso a las terrazas descubiertas, puntualmente en la terraza del basamento y de la torre, ambos niveles no cuentan con ocupación y, por ende, ambas terrazas se encuentran inaccesibles e inhóspitas.

Finalmente, los dos subsuelos de estacionamiento funcionan con normalidad, pero es producto de permitir un acceso público y de licitar el espacio a empresas tercerizadas de valet parking. Si su uso dependiera exclusivamente de los inquilinos del edificio, también presentaría condiciones de desuso.

De esta manera, se articula la necesidad de reorganizar los usos del edificio en función de proveer de un mayor caudal de usuarios.



74

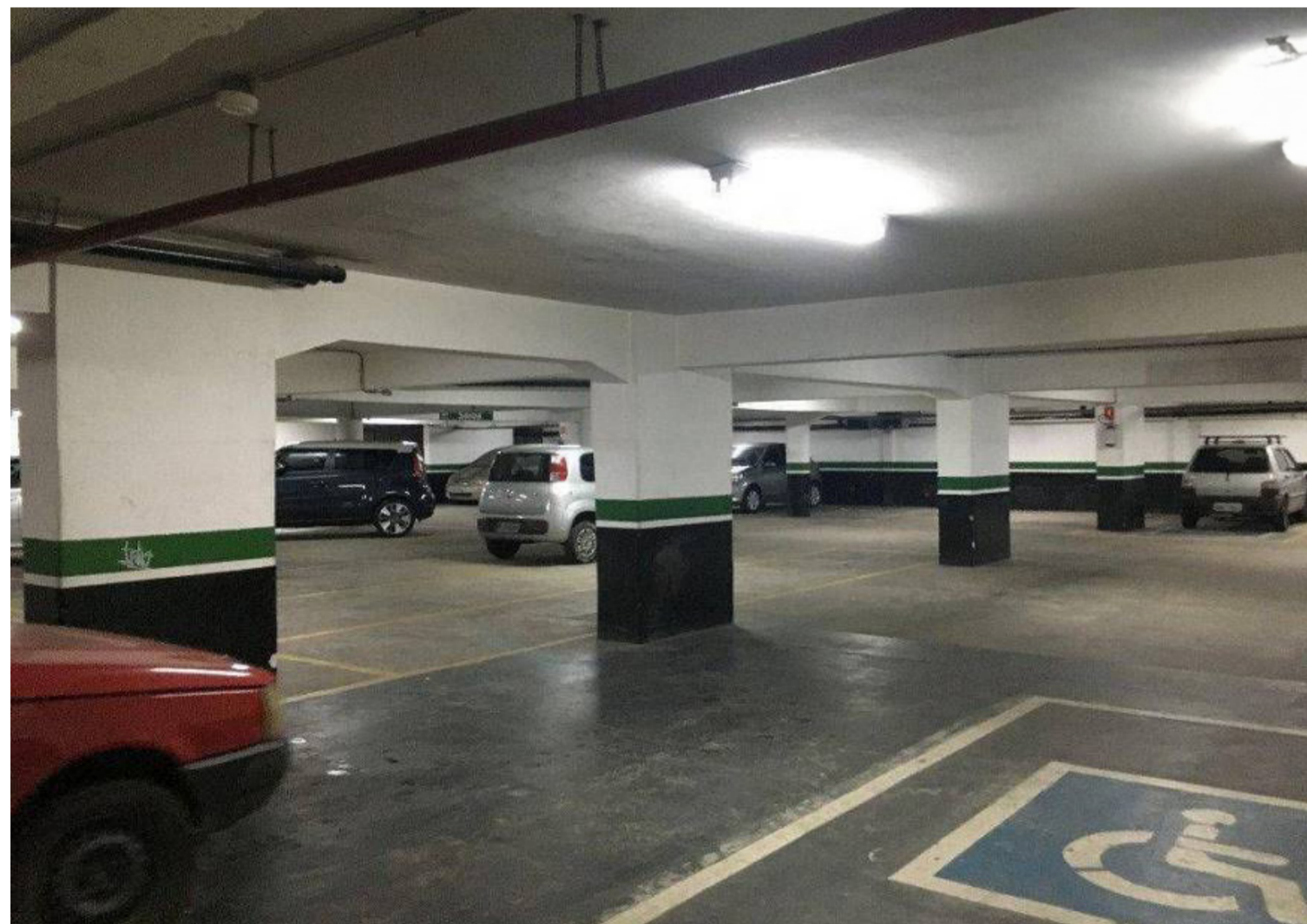


75

74. Vista exterior del ingreso al basamento, 2015.
75. Vista interior de la obstrucción al ingreso de los pisos superiores del basamento, 2023.

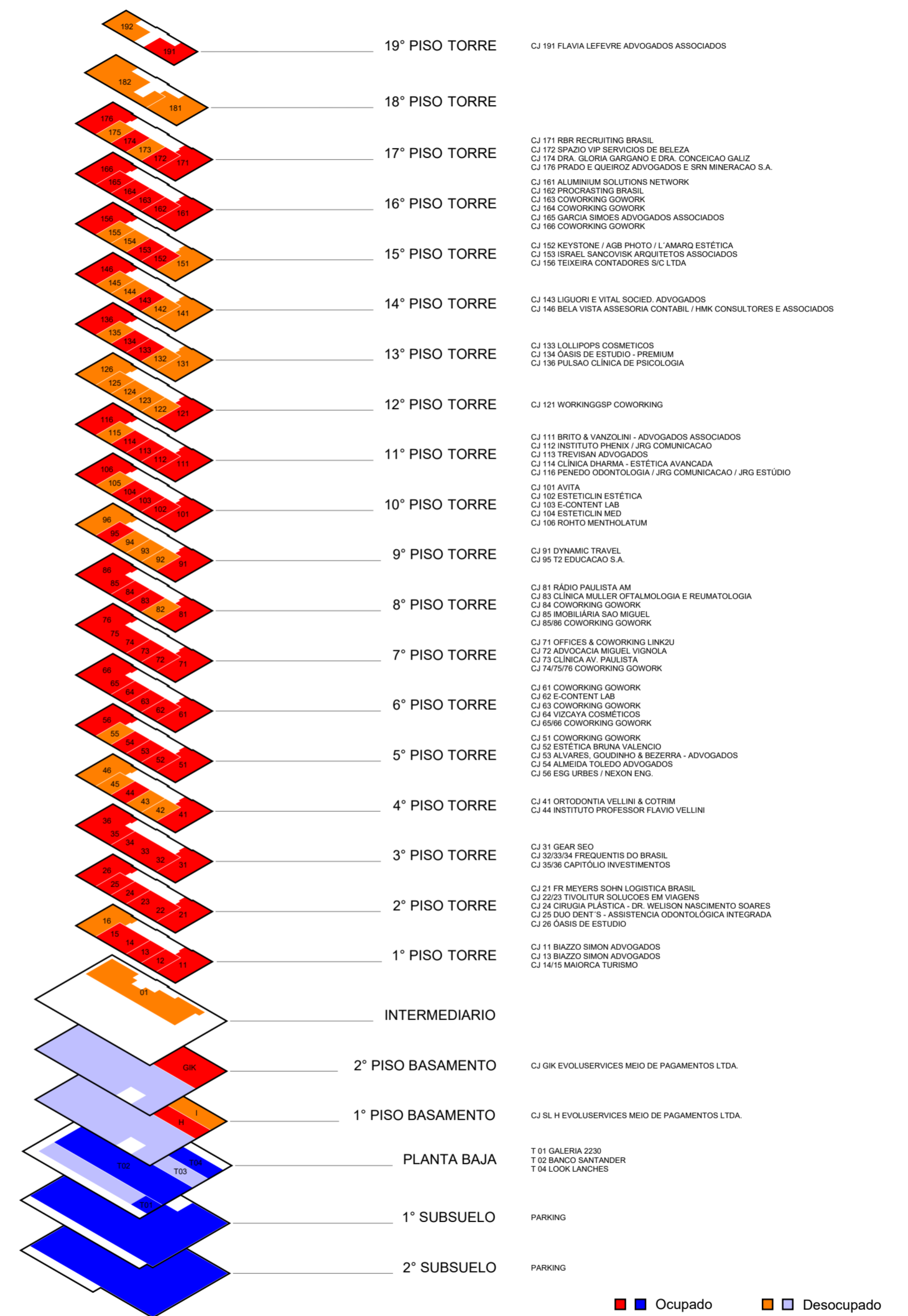


76



77

76. Vista interior de un local habitable de la torre, 2023.
77. Vista interior del estacionamiento en el subsuelo.



78

78. Diagrama de ocupación del edificio, 2023.

El Frente

Se identifica una problemática en el frente del edificio sobre la avenida. El frente se encuentra obstruido y sus dinámicas perjudicadas.

Cuando se realizaron las obras de la *Nova Paulista*, la *Avenida Paulista* se ensanchó. La superficie que obtuvo la avenida para crecer derivó de una reducción de los frentes de cada lote sobre la avenida, retrayendo la línea oficial y homogeneizando los frentes de manzana. Esto quiere decir que los edificios que ya se encontraban construidos para el momento de la modificación legislativa, tuvieron que retroceder modificando sus morfologías y ceder m² al Estado.

Esto provocó grandes modificaciones en los frentes de todos los edificios que se vieron afectados por este importante acontecimiento, ya que en la mayoría de casos las resoluciones devinieron en improvisaciones, lo cual asimismo afectó las dinámicas en los bajos proyectados para cada uno de los casos.

No obstante, puntualmente en el caso del *Edificio Av. Paulista*, las causas no recaen exclusivamente en esto. El proyecto original se encontraba retraído de la línea oficial, lo cual no le generó la necesidad de modificar su morfología, ya que la nueva línea oficial se ubicó sobre su frente construido. La raíz de sus problemas se halla en los años posteriores, cuando se inauguró y construyó una boca del Metro en el frente del edificio y se colocaron rejillas de ventilación en la vereda. Esto provocó que el uso sobre la vereda se vea más restringido y el espacio de circulación estrechado.

De esta manera, se articula la necesidad de repensar el emplazamiento del edificio y las dinámicas inherentes sobre la avenida.



79

79. Vista exterior del frente del edificio, 2010.



80



81

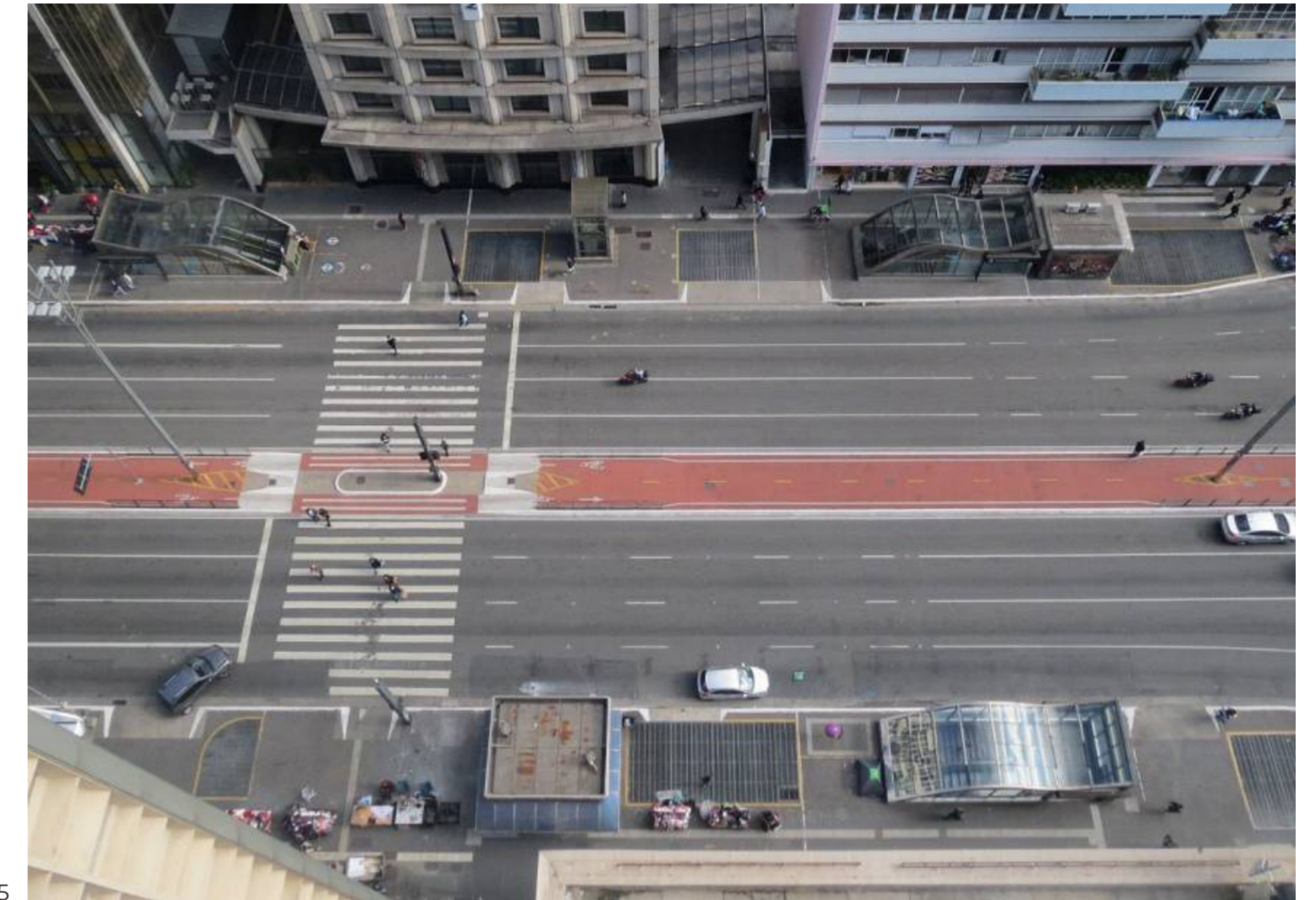
80. Vista exterior del frente del edificio, 2023.
81. Vista exterior del frente del edificio.



82



83



85



84



86

82. Vista exterior del tránsito peatonal del edificio, 2023.
83. Vista exterior del tránsito peatonal del edificio, 2023.
84. Vista exterior del tránsito peatonal del edificio.

85. Vista aérea del frente del edificio.
86. Vista exterior del frente del edificio, 2019.

TERCERA PARTE

**INTERVENCIÓN Y
REVALORIZACIÓN**

RE: Edificio Av. Paulista

Revitalizar la Vocación Original

A raíz del estudio intensivo del caso y el diagnóstico realizado, se entiende que el edificio se inauguró con una vocación: ceder espacio al dominio público al retraer su frente, generando así un embudo peatonal beneficioso. Sin embargo, esta identidad inicial se ve comprometida cuando la *Avenida Paulista* se ensancha, y la posterior obstrucción del frente del edificio por servicios públicos.

En consecuencia, la propuesta de redefinición del edificio busca rescatar la esencia original de su propósito. Para lograrlo, se proponen intervenciones que se despliegan en dos líneas operativas fundamentales:

La primera se centra en la infraestructura del edificio y su conexión intrínseca con el entorno circundante. La segunda línea operativa se orienta hacia una reprogramación integral del edificio.

Por un lado, se pretende capitalizar el flujo de personas que se deriva de la vinculación con la estación de Metro *Consolação*. Por otro lado, se aspira a proporcionar a este flujo de personas una gama de servicios adicionales, desde opciones de venta rápida y de tránsito hasta la posibilidad de brindar un hospedaje mínimo.

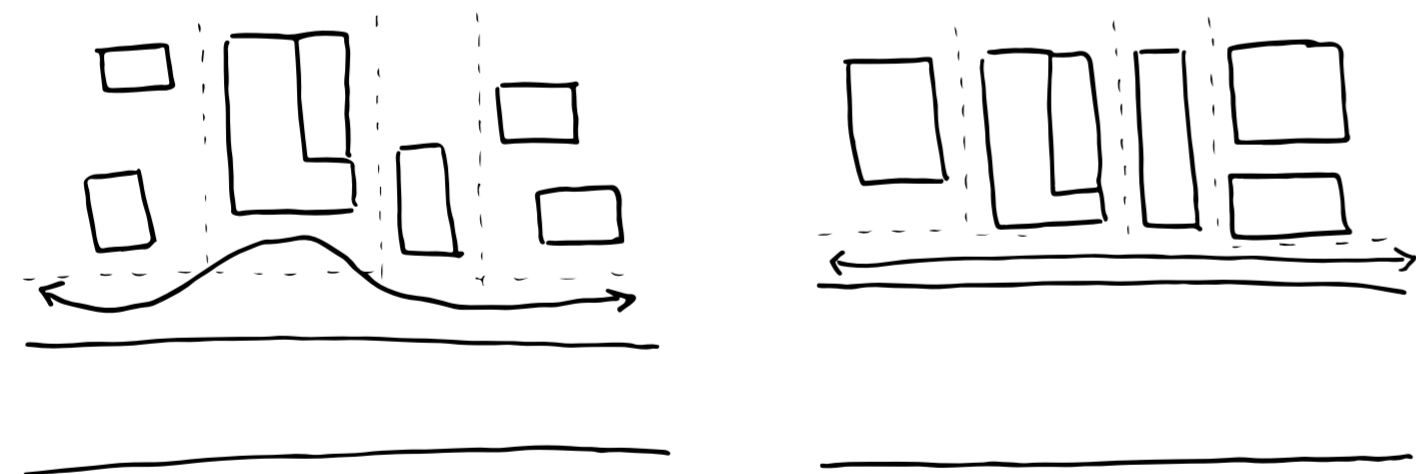
Este enfoque integral no solo busca revitalizar la conexión del edificio con su entorno, sino también potenciar su utilidad como espacio dinámico y multifuncional en beneficio de la comunidad y los transeúntes.



88



89



87

87. Diagrama del cambio de dinámica al ensanchar la avenida.

88. Edifício Av. Paulista.
89. Avenida Paulista, 2019.

Intervenir sobre el Patrimonio Construido

Previo a abordar cualquier intervención, es esencial reconocer la riqueza del patrimonio construido que caracteriza al edificio. En este contexto, se aprecian las intervenciones más recientes, evaluándose en función de la energía invertida en su implementación y la complejidad que implicaría su eventual modificación. Destacan, entre estas, el Muro Cortina de la Torre, cuya tecnología y rendimiento continúan siendo vigentes, así como la modulación y los elementos estructurales esenciales del edificio, incluyendo aspectos formales de su fachada.

No obstante, se identifican intervenciones que requieren una actualización debido a su ineficiencia. El cerramiento del Basamento se presenta como un elemento crucial que demanda una intervención adecuada para adaptarse a las nuevas necesidades y estándares de habitabilidad. Similarmente, las condiciones habitacionales de los subsuelos y su altura libre plantean desafíos que necesitan ser abordados para maximizar su utilidad y funcionalidad. Además, las dinámicas en la Planta Baja, con su influencia directa en los programas desarrollados, sugieren la necesidad de ajustes para mejorar la eficiencia y adaptarse a las demandas contemporáneas.

En este sentido, la propuesta de intervención se orienta hacia un enfoque cuidadoso y estratégico, preservando el valor del patrimonio construido mientras se direccionan esfuerzos hacia mejoras esenciales que garantizan la sostenibilidad y relevancia del edificio en el contexto arquitectónico actual.



90

90. Muro Cortina del Edificio Av. Paulista, 2023.



91

91. Edificio Av. Paulista, 2023.

Vincular el Edificio con su Entorno

El proyecto tiene como objetivo establecer una conexión entre el edificio y la estación de metro, integrando la boca de acceso que actualmente se encuentra justo frente al terreno.

La inclusión de la Línea 2 del Metro de San Pablo a lo largo de la *Avenida Paulista* ha generado una concentración significativa de flujos de personas, lo que ha permitido potenciar la capacidad de reorganización y democratización del territorio metropolitano como una red de transporte urbano. La *Estación Consolação*, que cuenta con un mezanine para distribuir estos flujos, ofrece la oportunidad de incorporar parte de ese flujo dentro del terreno, liberando así el frente del edificio de cualquier obstrucción infraestructural. Estas consideraciones han motivado la toma de esta decisión.

Cuando la *Avenida Paulista* se amplió, el Estado expropió una cantidad de metros cuadrados al edificio, tanto en superficie como en subsuelos. Actualmente, este espacio es inutilizado e inaccesible. La propuesta es reutilizar este espacio sin reclamar su autoría, conectando el edificio con el mezanine del Metro y destinándolo exclusivamente a circulación, estableciendo así un vínculo beneficioso entre la infraestructura pública y la oferta de usos propuestos para el edificio.

Adicionalmente, el proyecto plantea retroceder el frente en la Planta Baja sobre la *Avenida Paulista*, con el fin de restituir al edificio su característica original de tener un acceso retraído y aprovechar los efectos que esto genera en el flujo peatonal público.

En los subsuelos, se redefine la disposición de los estacionamientos al incorporar una galería comercial y programas públicos. Los dos subsuelos originales se conectan a la *Avenida Paulista* a través de un atrio que facilita la circulación mediante escaleras mecánicas, y ambos niveles se unifican en un espacio de doble altura. Este último espacio alberga locales comerciales, servicios de la torre, y programas públicos como *Poupatempo*, un servicio creado e implementado por el gobierno del estado de San Pablo que ofrece servicios relacionados con documentos oficiales (identificaciones, licencias, etc.).

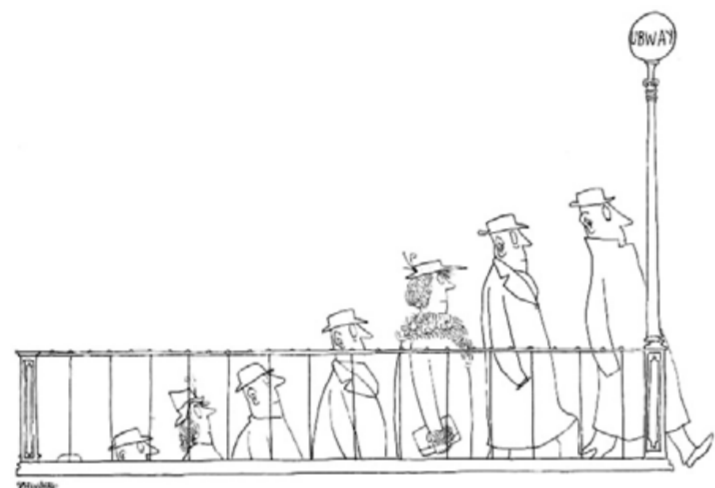


92

92. Edificio Av. Paulista, 2023.



93



94



96



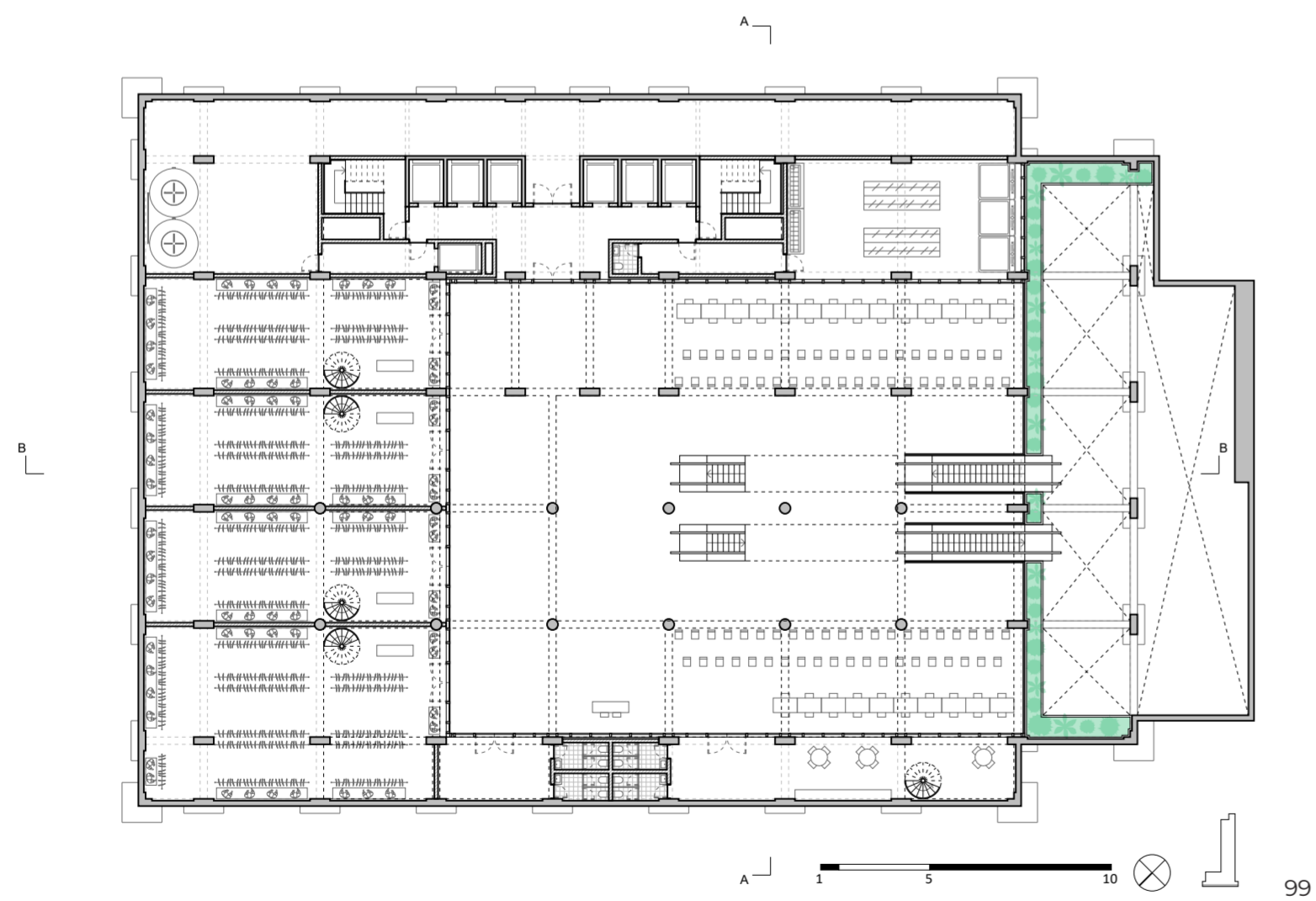
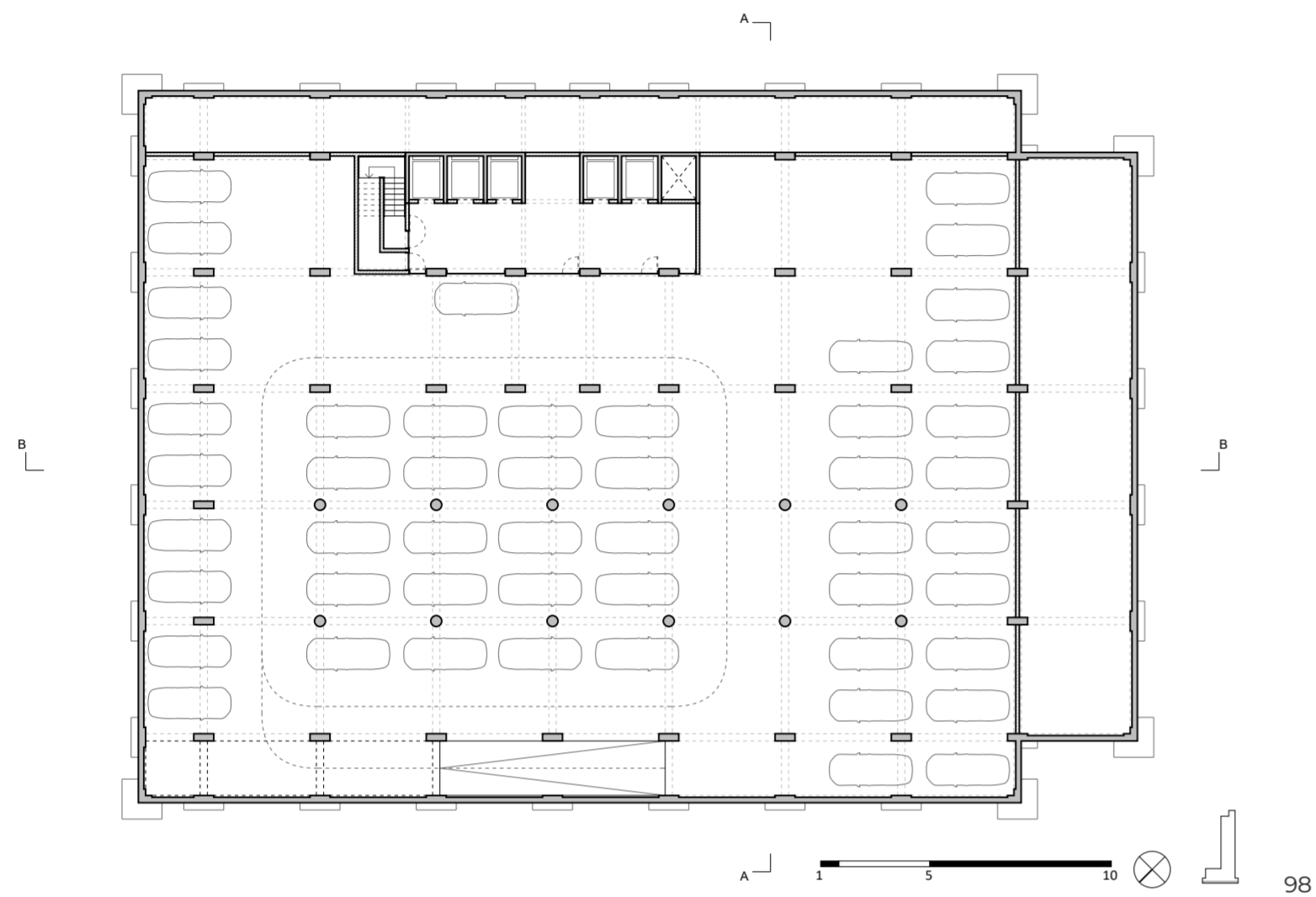
95



97

93. Conexión de las estaciones Consolação y Paulista.
94. Acceso de estación de metro en Nueva York, 1944.
95. Estação Vila Madalena, 2019.

96. Sede de Poupatempo, 2023.
97. Sede de Poupatempo en Guarulhos, 2017.



98. Planta actual del 2º subsuelo del Edificio Av. Paulista, 2023.
99. Planta propuesta del 2º subsuelo del Edificio Av. Paulista, 2023.



100. Render de la propuesta del subsuelo del Edificio Av. Paulista, 2023.

Reprogramar de forma Integral

La evolución del edificio incorpora dos nuevos programas: talleres de diseño en el basamento y un hotel en la torre, marcando un cambio significativo en la funcionalidad del espacio.

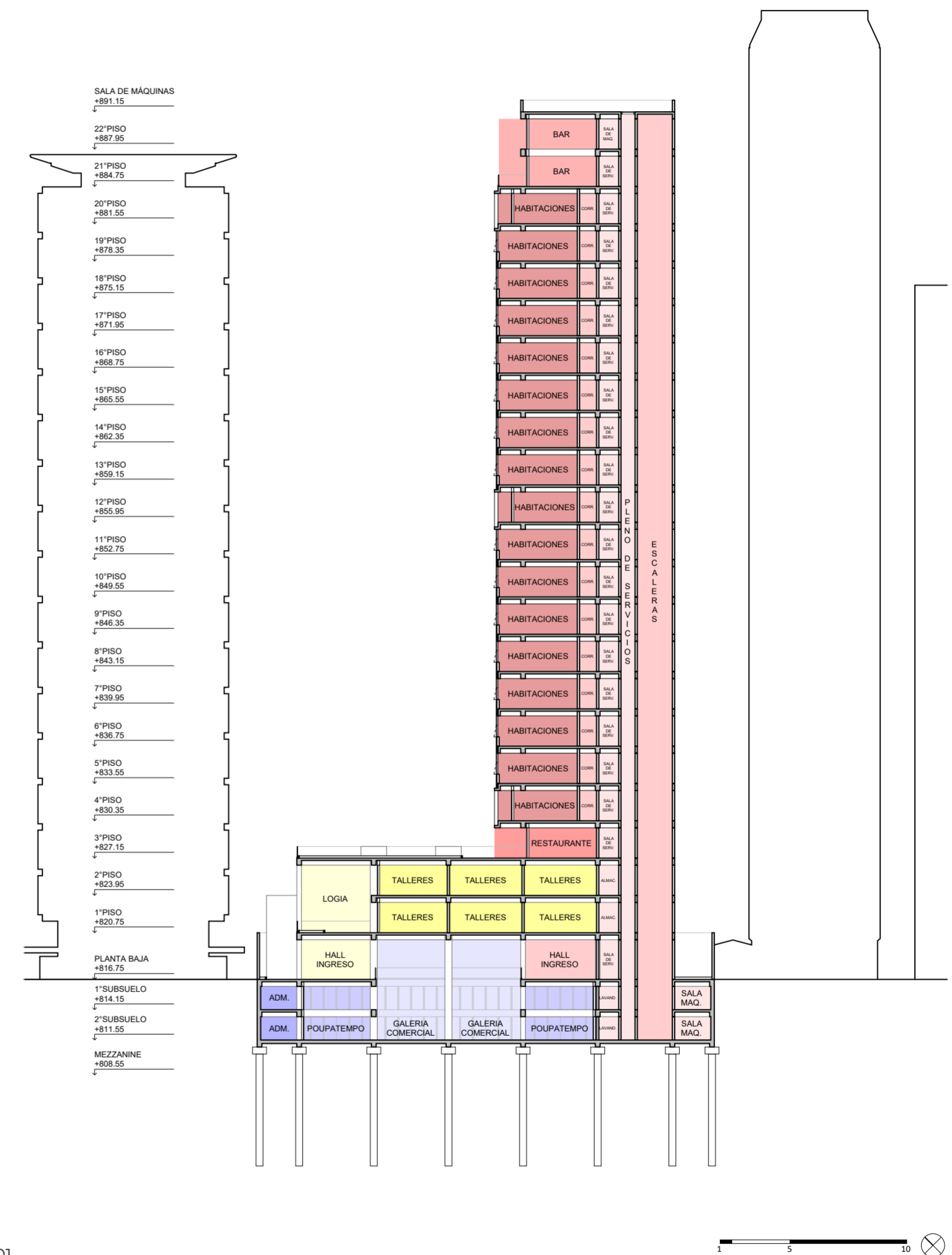
En la Planta Baja, se implementa una estrategia de apertura radical al eliminar todos los muros y cerramientos perimetrales originales, generando así una amplia planta semicubierta. Este espacio se convierte en un punto de convergencia para los accesos al Subsuelo, el Basamento y la Torre, cada uno con franjas horarias y filtros específicos en relación con la *Avenida Paulista*. Esta transformación resulta en tres direcciones posibles para los peatones en función de su destino, con un área multiuso en la intersección que acoge exposiciones de los talleres y un auditorio. Este punto de encuentro refleja la propuesta de convivencia entre los ecosistemas del hotel y los talleres, proporcionando un espacio dinámico y multifuncional.

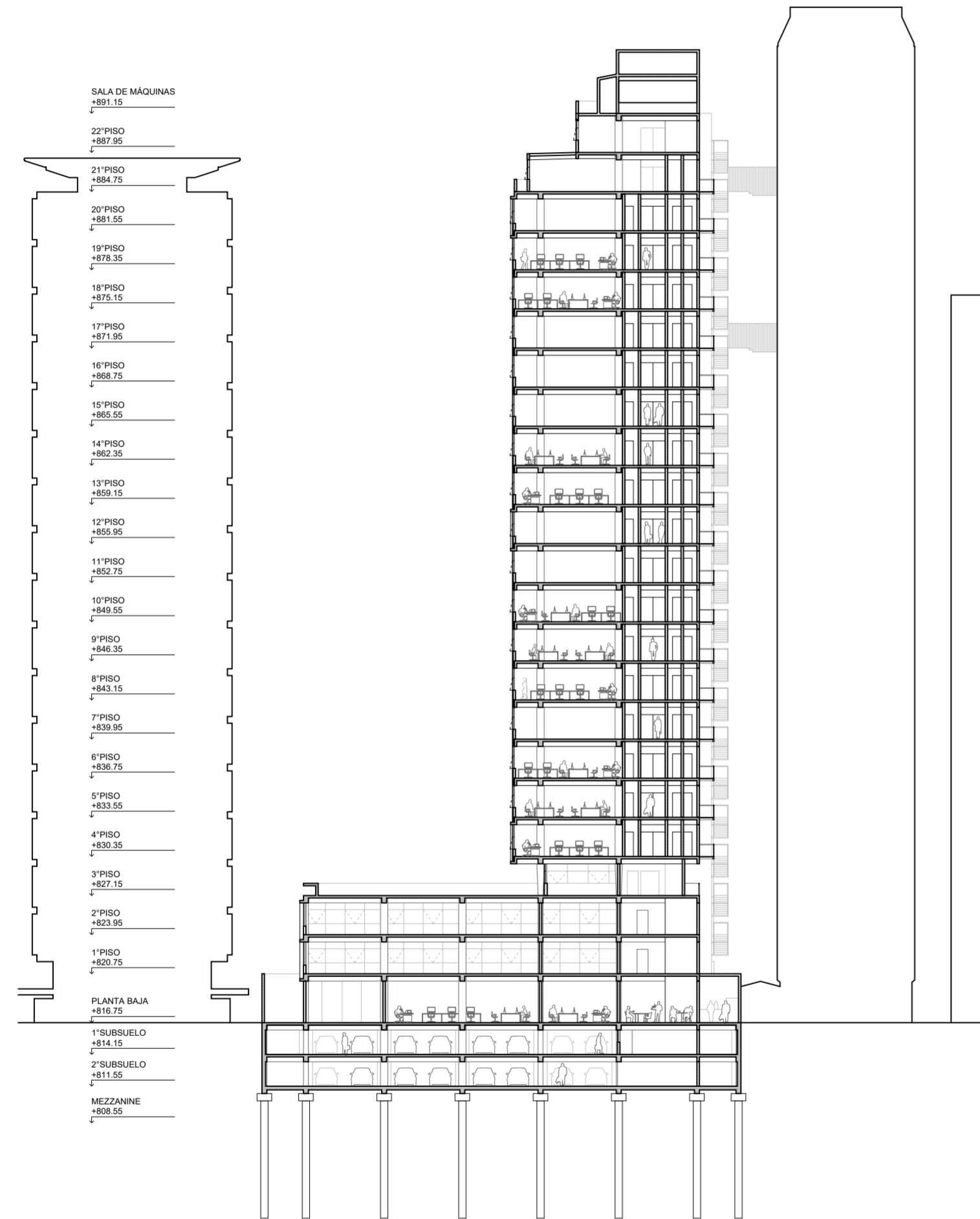
En el Basamento, se unifican las alturas del cordón estructural perimetral alrededor del núcleo de servicios del edificio, vaciando sus losas y conformando vistas pasantes. Esto da lugar a una logia que abraza el perímetro y facilita las circulaciones. En el centro se ubican talleres de 150m² con doble altura y servicios, con la posibilidad de expandirse hacia este espacio semicubierto. Además, donde se encuentra el núcleo de servicios de la Torre, se concentran programas de servicios del personal del Hotel. La logia no solo responde a una estrategia para mitigar los problemas de la planta profunda, sino que también busca generar un espacio de convivencia entre los diversos talleres, ampliando su apertura hacia la *Avenida Paulista* y los espacios de vegetación intersticiales de los edificios *CBPO* y *Condominio Anita*.

Adicionalmente, en la torre se desarrolla un hotel de 210 habitaciones con capacidad para 420 huéspedes simultáneos. Hay siete tipologías de habitaciones dobles distribuidas en dos plantas tipo. La diferenciación de planta tipo se encuentra en la fachada de la Torre: una mantiene la fachada, mientras que la otra la hace retroceder. Esto se debe a la preservación de un patrimonio construido, como el Muro Cortina, que se mantiene en tres niveles, ofreciendo oportunidades para acentuar la diferenciación de la planta. Las habitaciones en estos niveles cuentan con un cerramiento retraído que proporciona un balcón semicubierto.

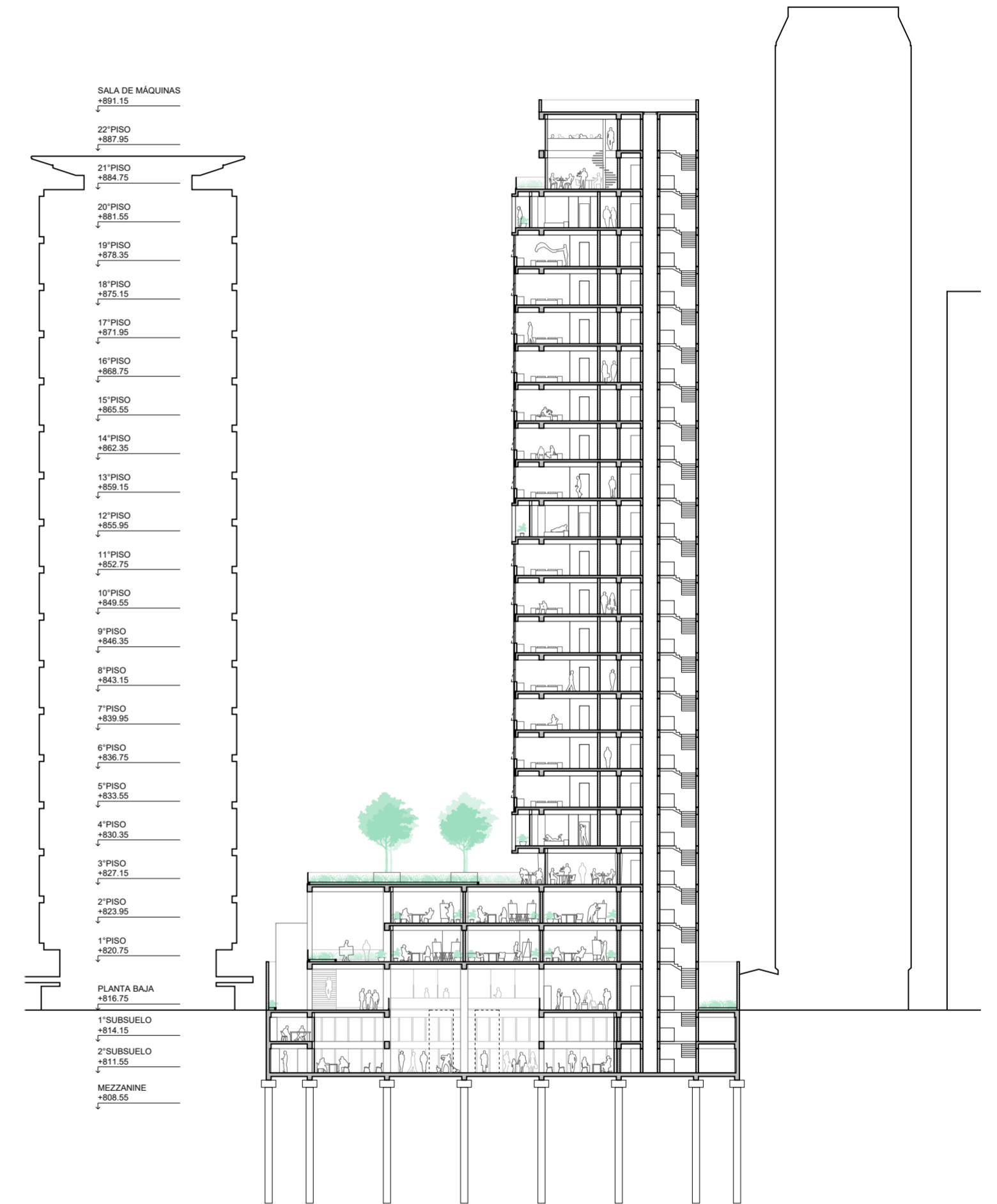
En la terraza del basamento se ubica el programa común más grande del hotel: un restaurante con capacidad para 150 comensales simultáneos. Esta terraza descubierta, actualmente en desuso, incorpora vegetación de mayor porte en relación con la estructura del basamento y permite que el espacio cubierto se extienda hacia el descubierta mediante cerramientos corredizos.

El remate de la torre alberga un bar en doble altura en el frente y servicios en el contrafrente. Dos espacios laterales se liberan para crear patios descubiertos en altura, permitiendo que el espacio interior se proyecte hacia el exterior. Las operaciones destacadas en los niveles de servicios y amenities del hotel se centran en la flexibilidad de los espacios interiores, desdibujando límites en momentos de uso intensivo y maximizando la apertura del edificio hacia la ciudad.

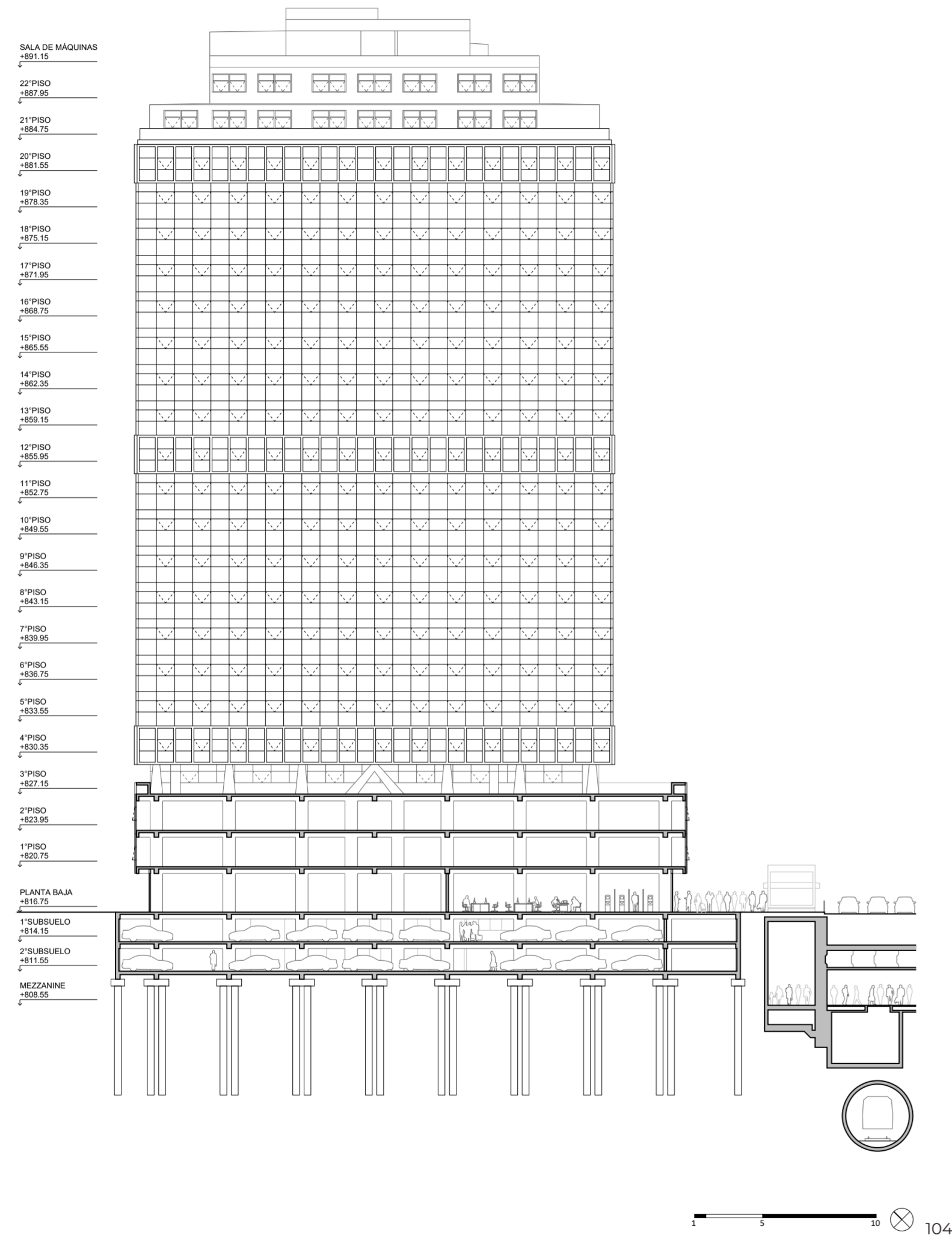




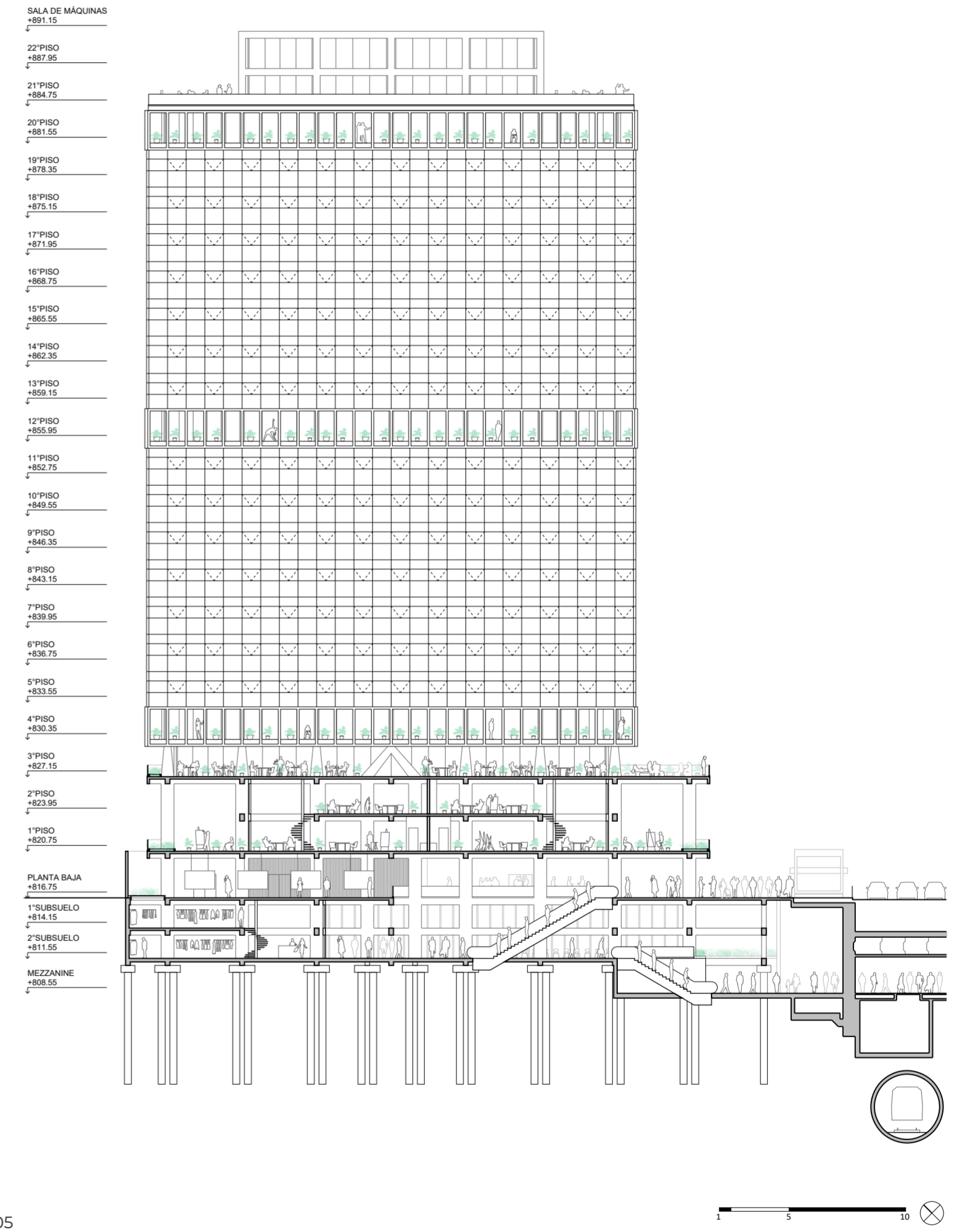
102. Corte transversal actual del Edificio Av. Paulista, 2023.



103. Corte transversal propuesto del Edificio Av. Paulista, 2023.

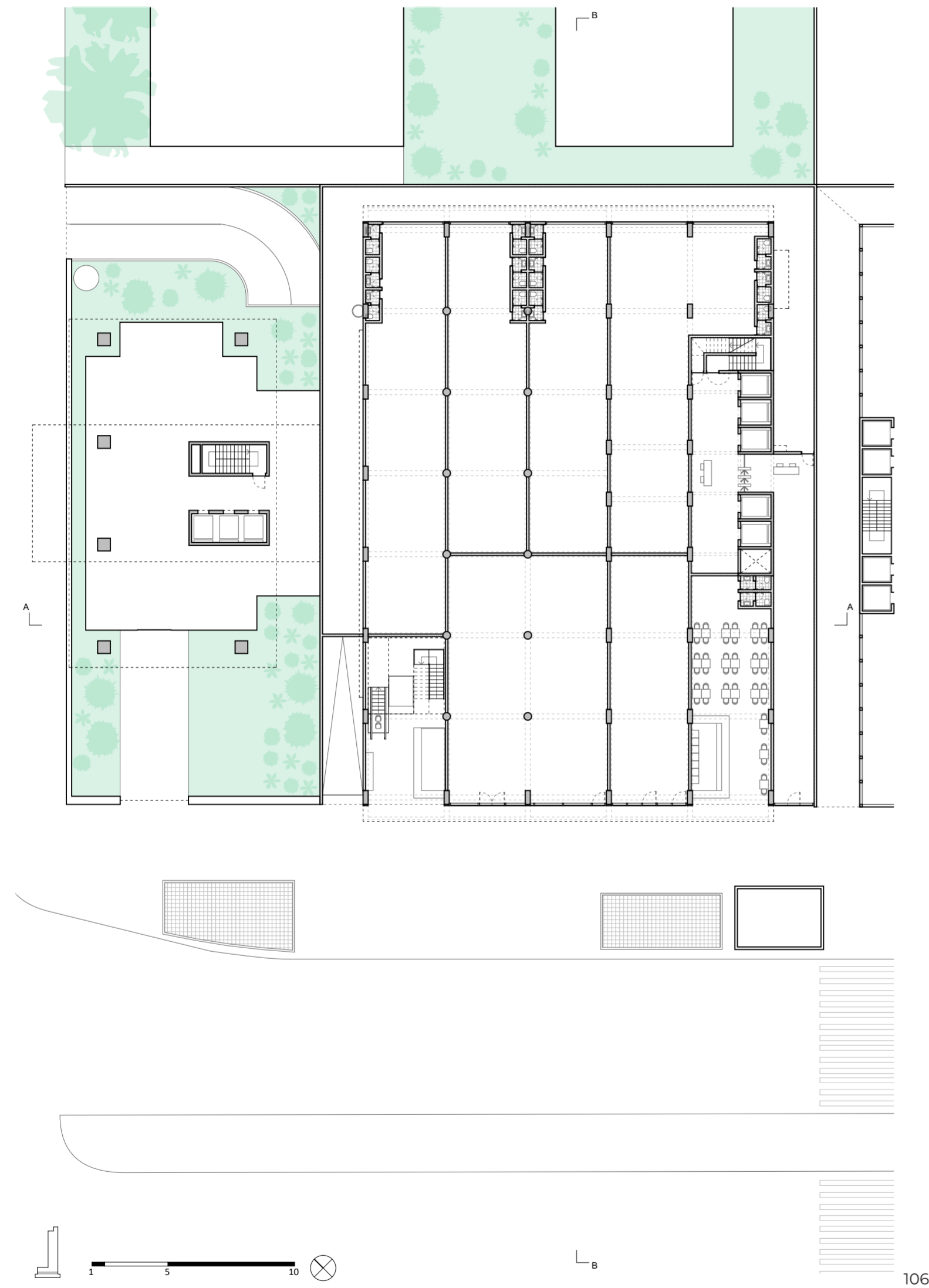


104. Corte longitudinal actual del Edificio Av. Paulista, 2023.

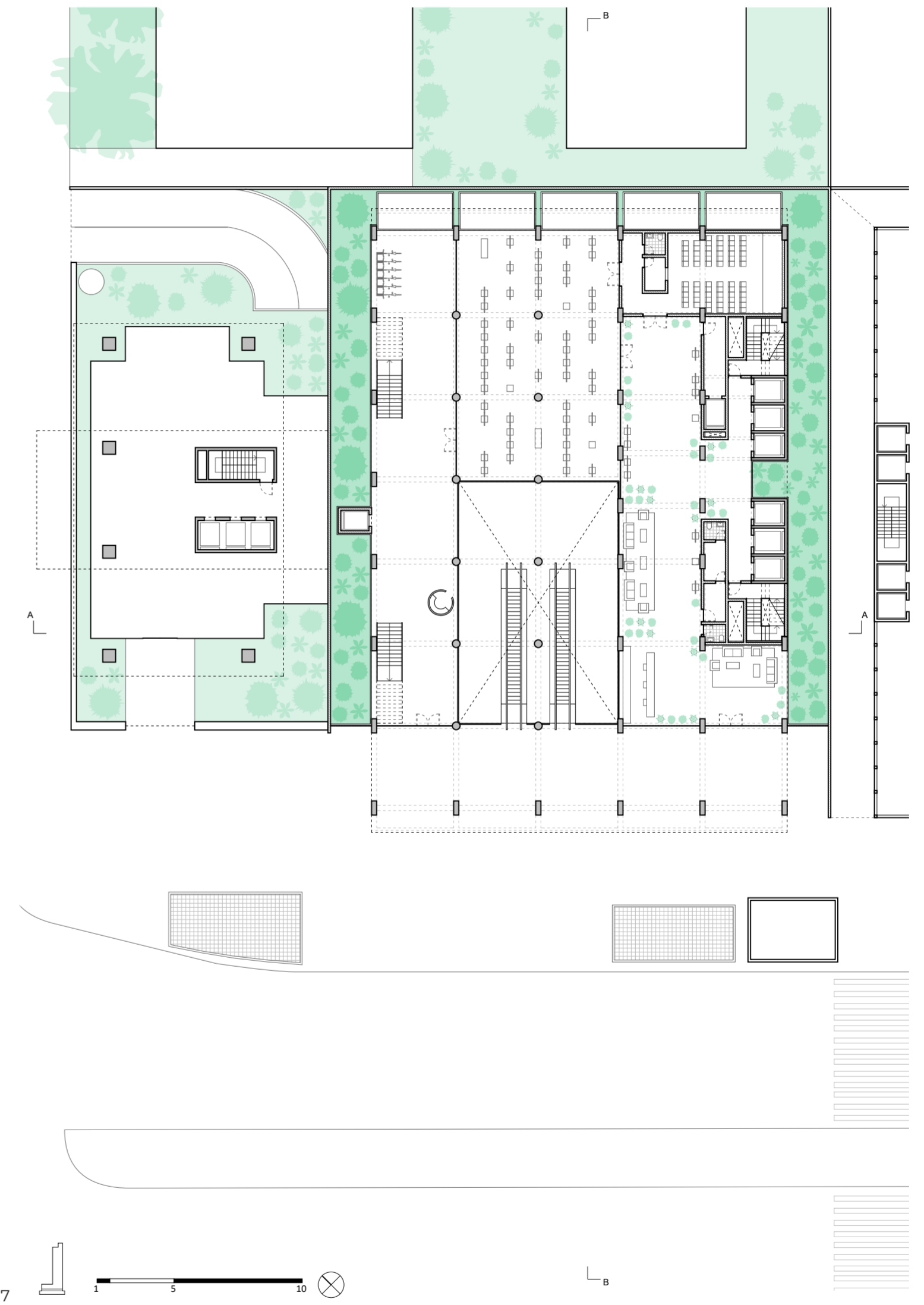


105

105. Corte longitudinal propuesto del Edificio Av. Paulista, 2023.



106. Planta actual de la planta baja del Edificio Av. Paulista, 2023.

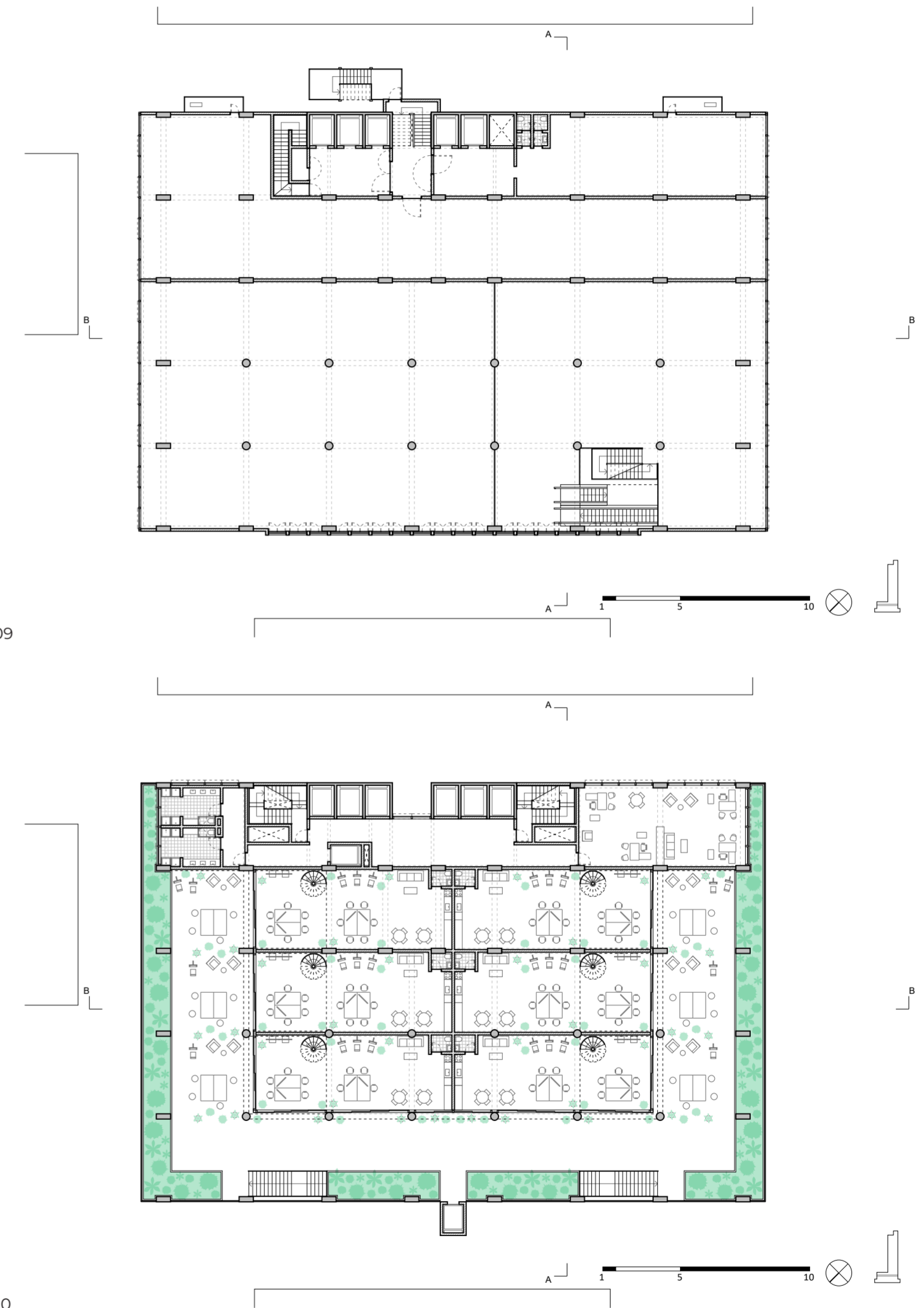


107. Planta propuesta de la planta baja del Edificio Av. Paulista, 2023.



108

108. Render de la propuesta del basamento del Edificio Av. Paulista, 2023.



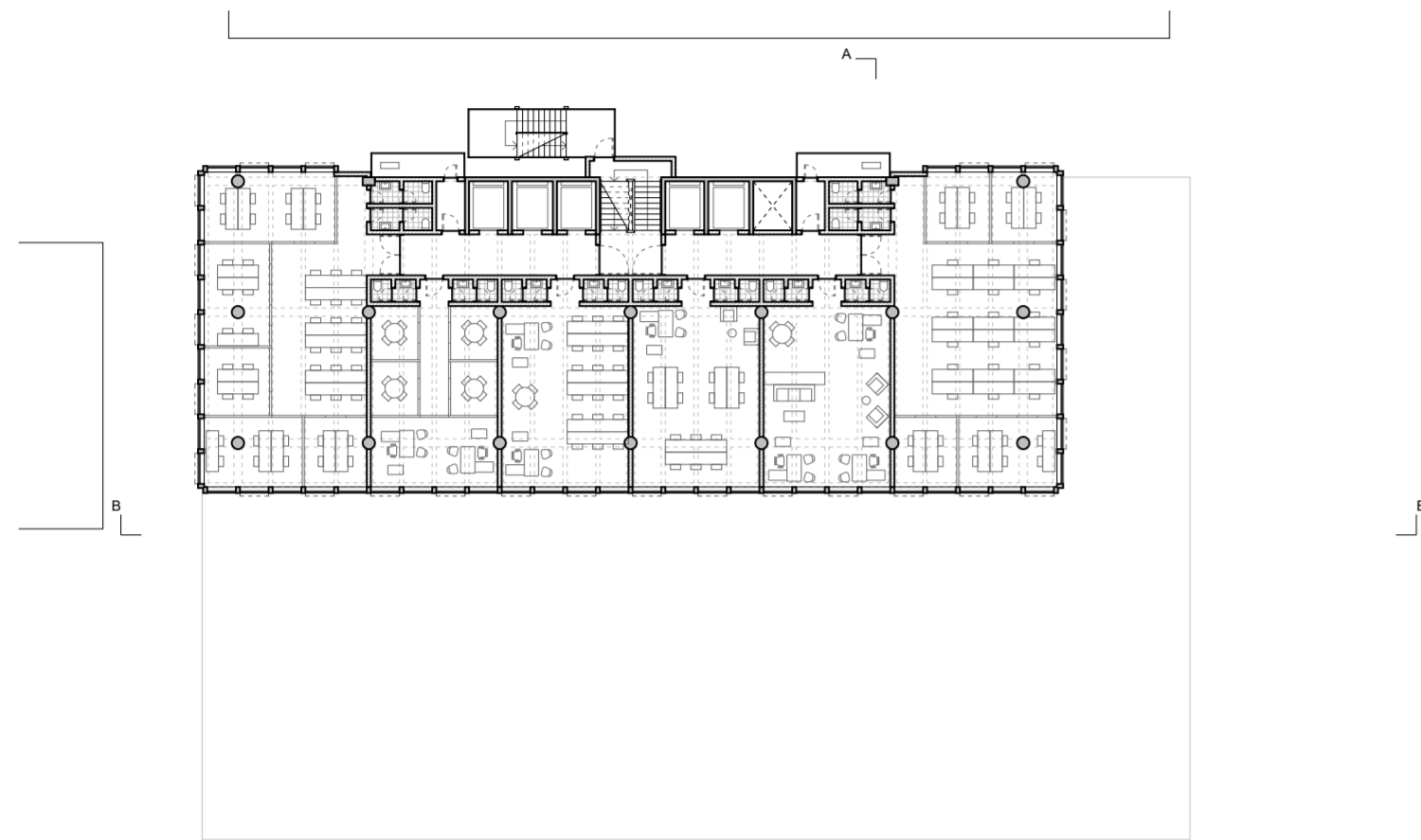
109

110

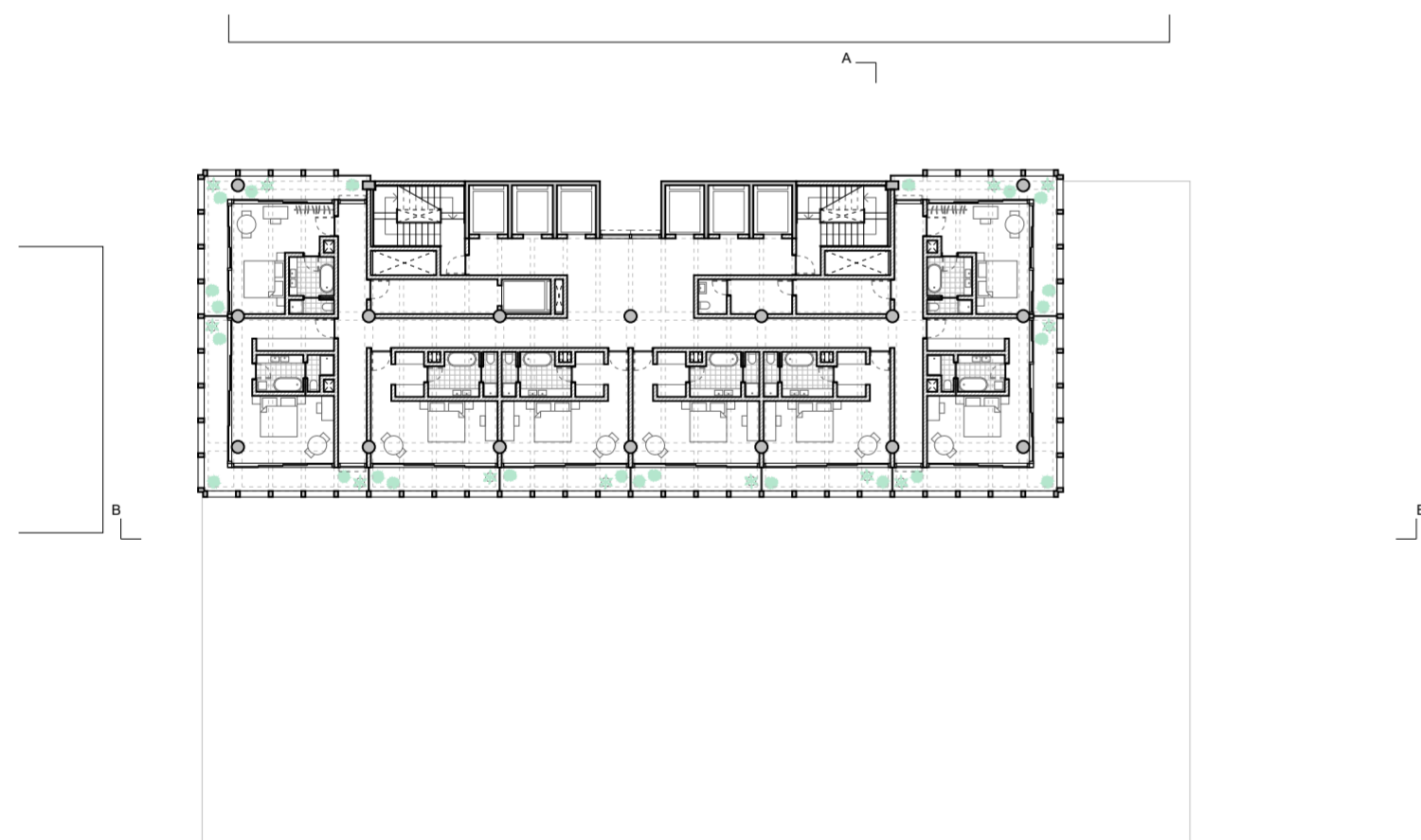
109. Planta actual del 1º piso del Edificio Av. Paulista, 2023.
110. Planta propuesta del 1º piso del Edificio Av. Paulista, 2023.



111. Render de la propuesta del frente del Edificio Av. Paulista, 2023.

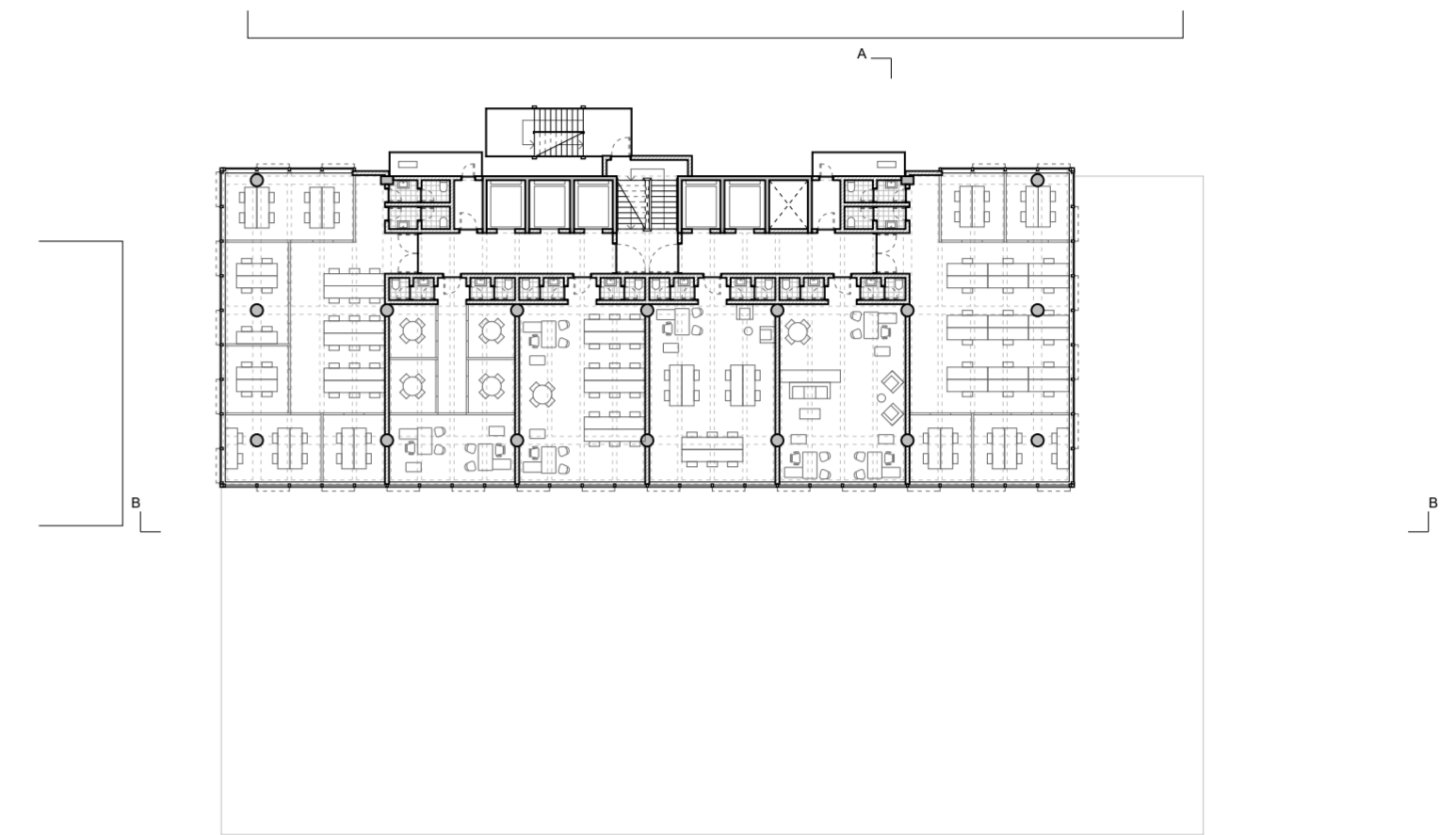


112

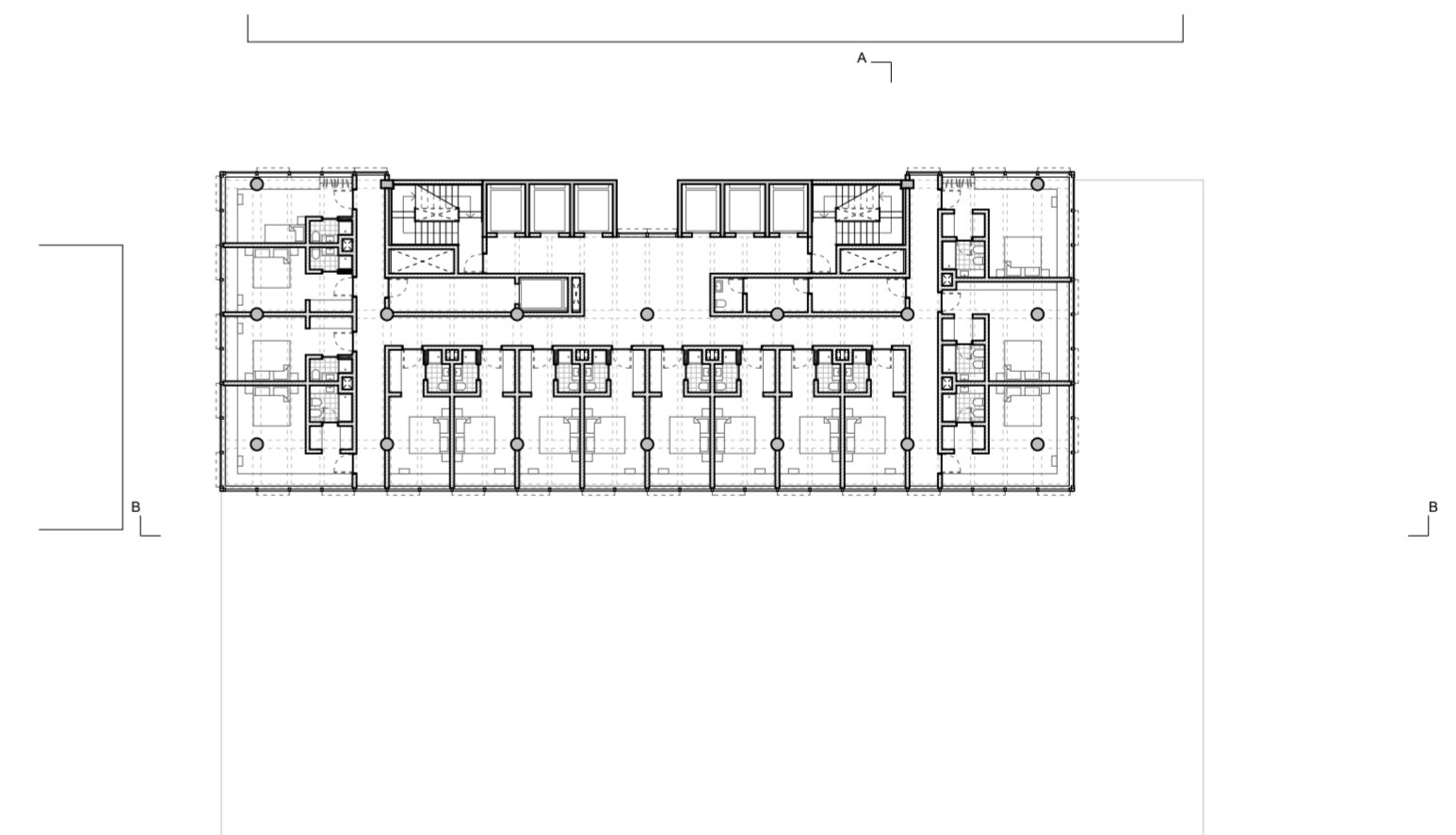


113

112. Planta actual del 4º, 12º y 20º piso del Edificio Av. Paulista, 2023.
113. Planta propuesta del 4º, 12º y 20º piso del Edificio Av. Paulista, 2023.



114



115

114. Planta actual del 5º a 11º y 13º a 19º piso del Edificio Av. Paulista, 2023.
115. Planta propuesta del 5º a 11º y 13º a 19º piso del Edificio Av. Paulista, 2023.



116

116. Edificio Av. Paulista, 2023.



117

117. Render de la propuesta del Edificio Av. Paulista, 2023.

Conclusiones

La propuesta de redescrición del *Edificio Av. Paulista* se fundamenta en la recuperación de la vocación original del edificio, la cual se difuminó debido a las transformaciones en las dinámicas de la *Avenida Paulista*. Además, aboga por la revalorización de la infraestructura del Metro y su impacto a nivel metropolitano durante su implementación.

En contraposición al ritmo acelerado y masivo de la ciudad, el proyecto no adopta una postura de negación, sino que busca proporcionar un alivio y ofrecer un servicio. En esta perspectiva, plantea el aprovechamiento de la infraestructura de servicios destinada a beneficio de la ciudad.



118

118. Mesa del jurado de la Tesis, 2023.



119

119. Mesa del jurado de la Tesis, 2023.



120. Mesa del jurado de la Tesis, 2023.

Créditos de Imágenes

- Imágen 01:** Burri, René. Disponible en: <https://www.tate.org.uk> Consultado en: 2023.
- Imágen 02:** Bajzek, Eduardo. Disponible en: <https://ebbilustracoes.blogspot.com/> Consultado en: 2023.
- Imágen 03:** Nunes, André Luiz Tura.
- Imágen 04:** O Estado do S. Paulo. Disponible en: <https://acervo.estadao.com.br/> Consultado en: 2023.
- Imágen 05:** Acrópole. Disponible en: <http://www.acropole.fau.usp.br/> Consultado en: 2023.
- Imágen 06:** Disponible en: <https://arquivo.arq.br/> Consultado en: 2023.
- Imágen 07:** Massaki Segawa, Hugo. Disponible en: <https://arquivo.arq.br/> Consultado en: 2023.
- Imágen 08:** Disponible en: <https://arquivo.arq.br/> Consultado en: 2023.
- Imágen 09:** Disponible en: <https://www.archdaily.com/> Consultado en: 2023.
- Imágen 10:** Wilfredor. Disponible en: <https://pt.wikipedia.org/> Consultado en: 2023.
- Imágen 11:** Instituto de Arquitetos do Brasil. Disponible en: <https://arquivo.arq.br/> Consultado en: 2023.
- Imágen 12:** Autoría propia.
- Imágen 13:** Skidmore, Owings and Merrill (SOM). Disponible en: <https://www.som.com/> Consultado en: 2023.
- Imágen 14:** Disponible en: <https://es.wikipedia.org/> Consultado en: 2023.
- Imágen 15:** Ducci, Daniel. Disponible en: <https://danielducci.com/> Consultado en: 2023.
- Imágen 16:** Kok, Pedro. Disponible en: <http://www.pedrokok.com/> Consultado en: 2023.
- Imágen 17:** Kor, Nelson.
- Imágen 18:** Autoría propia.
- Imágen 19:** Refix Engenharia. Disponible en: <https://refix.com.br/> Consultado en: 2023.
- Imágen 20:** Refix Engenharia. Disponible en: <https://refix.com.br/> Consultado en: 2023.
- Imágen 21:** Refix Engenharia. Disponible en: <https://refix.com.br/> Consultado en: 2023.
- Imágen 22:** Maia Prestes. Disponible en: <https://pt.wikipedia.org/> Consultado en: 2023.
- Imágen 23:** Autoría propia.
- Imágen 24:** Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.16.

Imágen 25: Peloggia, Alex. Disponible en: <https://www.researchgate.net/> Consultado en: 2023.

Imágen 26: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.24.

Imágen 27: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.36.

Imágen 28: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.66.

Imágen 29: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.67.

Imágen 30: Disponible en: <https://www.google.com/> Consultado en: 2023.

Imágen 31: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.44.

Imágen 32: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.88.

Imágen 33: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.89.

Imágen 34: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.90.

Imágen 35: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.92.

Imágen 36: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.93.

Imágen 37: Disponible en: <https://www.saopauloinfoco.com.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 38: Disponible en: <https://www.saopauloinfoco.com.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 39: Autoría propia

Imágen 40: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.56.

Imágen 41: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.84.

Imágen 42: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.61.

Imágen 43: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.61.

Imágen 44: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.69.

Imágen 45: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.70.

Imágen 46: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.78.

Imágen 47: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.78.

Imágen 48: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.85.

Imágen 49: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.86.

Imágen 50: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.90.

Imágen 51: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.118.

Imágen 52: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.90.

Imágen 53: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.134.

Imágen 54: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.134.

Imágen 55: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.134.

Imágen 56: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.205.

Imágen 57: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.198.

Imágen 58: Autoría propia.

Imágen 59: Disponible en: <https://www.vivareal.com.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 60: Autoría propia.

Imágen 61: Acrópole. Disponible en: <http://www.acropole.fau.usp.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 62: Disponible en: <https://www.vivareal.com.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 63: Disponible en: <https://www.vivareal.com.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 64: Libeskind, David. Disponible en: <http://libeskind.fau.usp.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 65: Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019, p.346.

Imágen 66: Disponible en: <https://www.archdaily.com/> Consultado en: 2023.

Imágen 67: Acrópole. Disponible en: <http://www.acropole.fau.usp.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 68: Skidmore, Owings and Merrill (SOM). Disponible en: <https://www.som.com/> Consultado en: 2023.

Imágen 69: Disponible en: <https://www.vivareal.com.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 70: Autoría propia.

Imágen 71: Autoría propia.

Imágen 72: Disponible en: <https://www.vivareal.com.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 73: Disponible en: <https://www.vivareal.com.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 74: Disponible en: <https://www.google.com/maps/> Consultado en: 2023.

Imágen 75: Autoría propia.

Imágen 76: Autoría propia.

Imágen 77: Disponible en: <https://www.vivareal.com.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 78: Autoría propia.

Imágen 79: Disponible en: <https://www.google.com/maps/> Consultado en: 2023.

Imágen 80: Autoría propia.

Imágen 81:

Imágen 82: Autoría propia.

Imágen 83: Autoría propia.

Imágen 84: Disponible en: <https://www.google.com/> Consultado en: 2023.

Imágen 85: Disponible en: <https://www.vivareal.com.br/> Consultado en: 2023.

Imágen 86: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.196.

Imágen 87: Autoría propia.

Imágen 88: Disponible en: <https://www.google.com/> Consultado en: 2023.

Imágen 89: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.291.

Imágen 90: Autoría propia.

Imágen 91: Autoría propia.

Imágen 92: Autoría propia.

Imágen 93: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.204.

Imágen 94: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.156.

Imágen 95: Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020, p.269.

Imágen 96: Disponible en: <https://jornaldacidade.digital/> Consultado en: 2023.

Imágen 97: Disponible en: <https://commons.wikimedia.org/> Consultado en: 2023.

Imágen 98: Autoría propia.

Imágen 99: Autoría propia.

Imágen 100: Autoría propia.

Imágen 101: Autoría propia.

Imágen 102: Autoría propia.

Imágen 103: Autoría propia.

Imágen 104: Autoría propia.

Imágen 105: Autoría propia.

Imágen 106: Autoría propia.

Imágen 107: Autoría propia.

Imágen 108: Autoría propia.

Imágen 109: Autoría propia.

Imágen 110: Autoría propia.

Imágen 111: Autoría propia.

Imágen 112: Autoría propia.

Imágen 113: Autoría propia.

Imágen 114: Autoría propia.

Imágen 115: Autoría propia.

Imágen 116: Nunes, André Luiz Tura.

Imágen 117: Autoría propia.

Imágen 118: Albertengo Redondo, Paulina.

Imágen 119: Albertengo Redondo, Paulina.

Imágen 120: Autoría propia.

Bibliografía

- Ábalos, Iñaki y Juan Herreros. "Técnica y Arquitectura en la Ciudad Contemporánea, 1950 – 1990". Editorial Nerea, 1992.
- Campa, Esther Mayoral. "Pensamientos compartidos. Aldo van Eyck, el Grupo COBRA y el arte". Proyecto, progreso, arquitectura 11, 2014.
- Carranza, Luis E., y Fernando Luiz Lara. "Modern architecture in Latin America: art, technology, and utopia". Prensa de la Universidad de Texas, 2015.
- Carone, Guillermo. Wikiarquitectura, 2007. Disponible en: <https://es.wikiarquitectura.com/> Consultado en: 2023.
- Cepeda, J. T. Frédéric Druot, Anne Lacaton y Jean-Philippe Vassal. "Plus: La vivienda colectiva. Territorio de excepción. Proyecto, Progreso, Arquitectura". Gustavo Gili, Barcelona, 2007.
- Faiden, Marcelo. "Los bajos de los edificios altos". Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Projectes Arquitectònics, 2015.
- Falbel, Anat. "Lucjan Korngold: a trajetória de um arquiteto imigrante." PhD diss., Universidad de San Pablo, 2003.
- Goodwin, Philip Lippincott. "Brazil builds : architecture new and old, 1652-1942." The Museum of Modern Art, Nueva York, 1943.
- Gruenwald, Max. Acrópole, San Pablo, 1938-1971. Disponible en: <http://www.acropole.fau.usp.br/> Consultado en: 2023.
- Guinea, Luis Gil. "La 'filosofía del umbral'. Aldo van Eyck en el Hogar para niños en Ámsterdam. 1954-59". Revista europea de investigación en arquitectura: REIA 13, 2019.
- Hitchcock, Henry Russell. "Latin American architecture since 1945." The Museum of Modern Art, Nueva York, 1955.
- Iurassek, Dimitri. Arquivo Arq. San Pablo, 2014. Disponible en: <https://arquivo.arq.br/> Consultado en: 2023.
- Jameson, Fredric. "Ensayos sobre el posmodernismo". Buenos Aires: Imago Mundi, 1991.
- Mindlin, Henrique Ephim. "Modern architecture in Brazil". Nueva York, 1956.
- Nunes, André Luiz Tura. "O edifício vertical e o desenho da cidade: a arquitetura moderna e o processo de verticalização da Avenida Paulista entre 1937 e 1972.". Universidad de San Pablo, 2019.
- Refix Ingeniería, San Pablo, 1989. Disponible en: <https://refix.com.br/> Consultado en: 2023.
- Viegas, Mariana Felipe. "Linha Paulista do metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações". Universidad de San Pablo, 2020.
- Zaera-Polo, Alejandro, y Jeffrey Anderson. "The Ecologies of the Building Envelope: A Material History and Theory of Architectural Surfaces". Nueva York, Actar D, 2021.

