



POSTOS DE SERVIÇO EM SÃO PAULO – 1920-1970

1 – OBJETIVO

A pesquisa teve como objetivo realizar um inventário da arquitetura dos postos de gasolina em São Paulo, a partir da localização de exemplares abrangendo o período que vai da década de 1910 (data da implantação das primeiras instalações para abastecimento/serviço para automóveis em São Paulo) até a década de 1970 (época em que os postos adquirem sua feição atual).

Pretendeu-se fazer uma apreciação sobre sua arquitetura, bem como das condições em que eles foram construídos e implantados, através do levantamento de dados e informações sobre exemplares identificados a partir de pesquisa prévia, de forma a realizar uma amostragem da tipologia e identificar alguns de seus condicionantes de construção.

A escassez de bibliografia sobre o tema foi um dos motivadores da pesquisa, que permitiu traçar um panorama geral sobre a evolução da arquitetura dos postos de serviço, abrangendo desde as primeiras instalações implantadas em casas de comércio e garagens, até os postos com feição próxima as atuais, facilmente identificáveis na cidade.

2 – METODOLOGIA

Foi prevista uma fase inicial de fundamentação teórica, em que se esboçou um panorama da cidade de São Paulo do ponto de vista privilegiado na pesquisa, isto é, a presença do automóvel e os serviços a ele relacionados. Além disto, isso permitiu localizar as diferentes construções em um contexto mais amplo, em que se procurou definir as diversas influências a que determinada tipologia fosse adotada.



1 – Fundamentação Teórica

Pesquisa Bibliográfica

Constatada a falta de trabalhos e referências específicas sobre postos de gasolina, foram levantadas referências textuais e citações da utilização do automóvel na cidade de São Paulo na época abarcada pela pesquisa.

2 - Instrumental Empírico e Técnico

2.1 - Arquivos e Publicações das Companhias Distribuidoras.

2.2 - Entrevistas

Obtenção de informações sobre a efetiva utilização dos postos e a relação entre o dono e operador e a produtora.

2.3 - Pesquisa em Arquivos Públicos

Permitiram o levantamento de número significativo de plantas e fotografias. Os mais importantes são os Arquivos de Projetos da Prefeitura de São Paulo, o arquivo fotográfico do DPH e o próprio arquivo de projetos da FAU-USP.

2.4 - Mapas Cadastrais da Prefeitura de São Paulo

Os mapas cadastrais da Prefeitura de São Paulo dos anos de 1932/34 e 1952/56, que permitiram a identificação de postos em determinadas áreas, auxiliando na determinação de datas aproximadas de sua construção.

2.5 - Documentação atual



Visita e documentação do estado atual da construção, no caso de construções existentes.

3 – Síntese

A localização de plantas e imagens e sua cronologia de implantação permitiram a elaboração de uma análise da evolução de sua arquitetura no período em estudo, complementada com informações relativas às condições de construção e uso ao longo do tempo. O produto final da pesquisa é uma síntese disto.



3 – PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS

A quase inexistência de referências bibliográficas sobre o assunto, dispersas e pouco aprofundadas, foi constatada logo no início da pesquisa. Estas forneceram apenas as primeiras indicações sobre o tema. A consulta à coleção da *Revista Boas Estradas* foi proveitosa, menos por fornecer informações diretas sobre os postos, mas principalmente pela sua intensa dedicação ao tema do automóvel e do rodoviarismo. A principal fonte de referências veio de fotografias e projetos, obtidos em diversas fontes, e, de um modo menos intenso do que esperado, de informações das distribuidoras instaladas aqui no Brasil.

Foram consultados os arquivos de fotografia da FAU-USP e do Departamento do Patrimônio Histórico (DPH) da Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo, e ambos forneceram informações interessantes. Ainda quanto ao levantamento de fotografias, a observação atenta de livros com documentação fotográfica sobre a cidade em diversos momentos – como a coletânea de fotografias *A cidade da Light: 1889-1930*, e o livro de Benedito Lima de Toledo, *São Paulo, três cidades em um século* – permitiu a identificação de algumas bombas de gasolina na paisagem da cidade.

Na biblioteca da FAU-USP também foram encontrados uma série de projetos de postos de gasolina, muitos assinados por nomes conhecidos, como *Severo&Villares*, *Warchavchik*, *Samuel das Neves*, etc. No Arquivo de Projetos da Prefeitura a busca forneceu apenas os processos de alguns postos da Anglo-Mexican, mas estes foram muito importantes nas considerações sobre os primeiros postos pois continham extensas anotações sobre a pertinência de sua instalação na cidade da década de 1930 e sobre a legislação vigente.

As tentativas de contato com as distribuidoras foram dificultadas pela inexistência de arquivos fotográficos e de projeto consistentes, principalmente quanto a construções já demolidas,



além de todas as sedes se localizarem na cidade do Rio de Janeiro – a Ipiranga tem um escritório em São Paulo, mas a maior parte de seus arquivos estava no Rio de Janeiro. Foram contatadas as empresas *Shell*, *Esso*, *Ipiranga*, *Texaco* e *BR Distribuidora*. A Shell sempre deixou clara a impossibilidade de colaborar, afirmando que não teria estrutura para fornecer informações pertinentes. Apesar desta negativa, as informações obtidas na pesquisa sobre a empresa permitiram traçar para ela o painel mais completo, com a identificação de três diferentes modelos adotados pela empresa em épocas diferentes. Foram obtidas muitas informações com a leitura de seus boletins institucionais - trata-se do *Boletim Energina*, destinado a distribuição aos postos de serviço da empresa - encontrados na Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro.

A Esso, a exemplo da Shell, também não forneceu informações, justificando também com a inexistência de arquivos, sejam fotográficos, sejam de projetos. De novo, a presença de publicações da empresa na Biblioteca Nacional - a publicação chamava-se *Boletim Standard*, e seu primeiro número foi publicado em 1935 - permitiu maiores considerações sobre seus postos no período de antes da guerra.

Ao contrário das outras duas companhias estrangeiras, a Texaco se prontificou a ajudar, permitindo a consulta em seu arquivo fotográfico, localizado em sua sede carioca. Apesar da pronta colaboração de suas assessoras de imprensa, constatou-se que inexistia um arquivo de sua atuação no Brasil, mas sim apenas uma coleção de cerca de quarenta fotografias de postos construídos antes de 1970, utilizada eventualmente em publicações da empresa.

Das empresas nacionais, a Ipiranga colaborou grandemente. Infelizmente, ela não tinha grande foco de atuação em São Paulo antes da aquisição da Atlantic em 1992. A empresa tornou-se famosa por ter comprado a rede de postos de serviço no Brasil de duas grandes multinacionais; além da citada Atlantic, em 1956 a Gulf foi adquirida. Infelizmente, a empresa não tinha informações sobre a atuação de ambas antes da aquisição. A BR Distribuidora, apesar das esperanças depositadas na sua colaboração – por ser uma empresa estatal esperava-se um acesso



mais fácil a seus arquivos – se mostrou indiferente.

Além disto, foi esclarecedora em alguns aspectos a leitura de alguns estudos sobre o tema feitos sobre a implantação dos postos nos Estados Unidos. Estes estudos forneceram boas referências sobre a implantação de padrões de construção, mas foram consultados com prudência, pois se referem a um contexto histórico particular, além de sempre fundamentarem suas considerações numa condição cultural diferente, onde o automóvel e a estrada forjam uma identidade nacional, extremamente influente mas longínqua.

As informações levantadas sobre os postos construídos antes de 1950 são muito interessantes, pois permitiram traçar um panorama de como eram resolvidas algumas das necessidades que foram criadas na cidade com a adoção cada vez maior do automóvel como meio de transporte. Permitiram, além da observação das primeiras tipologias de postos de gasolina, a identificação de partidos como os das garagens e das oficinas, que ofereciam estadia e toda sorte de serviços necessários a um automóvel. Além das grandes modificações na estrutura da cidade causadas pelo uso do automóvel, já há muito conhecidas e debatidas, são consideradas mudanças em escala menor: construção de galpões para estadia e manutenção, instalações próprias para abastecimento e pequenos serviços – os postos – e, o mais interessante, a instalação de uma série de bombas de rua, que muitas vezes passam despercebidas em fotografias das décadas de 1920 e 1930. Quanto às bombas, se passam despercebidas nas fotografias, na época foram marcantes: em fevereiro de 1927 é publicada uma nota na Revista Boas Estradas sobre o equipamento, não mais uma novidade: “a quantidade enorme destes aparelhos [bombas de gasolina], nos pontos mais movimentados da cidade [...] causa forçosamente uma impressão desagradável”.

É importante a relação que a implantação dos primeiros postos guardou com o surgimento dos novos bairros residenciais da cidade nas décadas de 1930 e 1940, dos quais os empreendimentos da Cia City são os mais notáveis. De modo geral os novos loteamentos viabilizavam sua implantação pela utilização crescente do automóvel, que cada vez mais deixava de



ter status de artigo de luxo e eram acessíveis a um estrato maior da população. Se não era desejável ter um posto de gasolina ao lado de sua residência, ter uma instalação próxima era questão de praticidade.

A adoção de estilos, especialmente o neocolonial com suas variações, se relaciona com as construções residenciais da época e é significativa. Define-se então com estes primeiros postos o programa que viria a se repetir nos próximos anos: pequena loja, boxes para manutenção e abastecimento e em alguns casos cobertura nas bombas. É importante lembrar que esta loja vendia uma série de artigos acessórios relacionados com o automóvel, muito diferente das atuais lojas de conveniência, que se assemelhavam a mini-mercados, que começaram a ser implantados apenas na década de 1980.

Após a Segunda Guerra há a tendência de adoção de padrões de construção simplificados. Os postos se resumem a caixas que concentram o programa, podendo ter ou não cobertura para as bombas. Os modelos adotados pelas distribuidoras refletem isto. Em alguns casos nota-se a opção por realizar projetos individualizados, que objetivam acrescentar um elemento de destaque ao posto. Se o projeto-tipo permite a identificação imediata de uma instalação de determinada marca, adotar um projeto especial qualifica uma construção eminentemente funcional, agregando valor e prestígio à empresa.



4 – BIBLIOGRAFIA BÁSICA

AMERICANO, Jorge. **São Paulo nesse tempo: 1915-1935**. São Paulo: Melhoramentos, 1962.

Xerocopiado.

AYRES NETTO, Gabriel. **Código de Obras “Arthur Saboya”**. São Paulo: Edições LEP, 1947.

Edição anotada com a Consolidação do Código de Obras (Ato n. 663, de 10 de ago. de 1934) e a atualização de leis e atos relativos ao código de obras até jul. de 1947.

GIUCCI, Guillermo, **A Vida Cultural do Automóvel: Percursos da Modernidade Cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GONÇALVES, Vergniand Calazans. **O Automóvel no Brasil**, in HÜNNINGHAUS, Kurt, História do Automóvel, São Paulo: Editora Boa Leitura, [1964?], p.189-253.

GUIMARAENS, Ceça de. **A arquitetura dos postos de gasolina** ou de como a cidade se coloriu de faixas e bandeiras. Revista Projeto. São Paulo, n.72, p.73-80, 1985.

JAKLE, John A.; SCULLE, Keith A.. **The Gas Station in America: Creating the North American Landscape**. London: The John Hopkins Press Ltd., 1994.

REIS FILHO, Nestor Goulart, **Memória do transporte rodoviário**. São Paulo: CPA, 1997.

Periódicos:



II COLÓQUIO [INTER] NACIONAL
sobre o comércio e cidade: uma relação de origem

BOAS ESTRADAS, São Paulo: Associação de Estradas de Rodagem - AER, 1917-1930.

BOLETIM STANDARD, Rio de Janeiro: Standard Oil of Brazil, 1935 – 19-?. Boletim Mensal, renomeado em out. de 1944 para Revista ESSO.

BOLETIM ENERGINA, Rio de Janeiro: Anglo-Mexican Petroleum Co. Ltda, out. 1940 -. Boletim Bimensal.